

# Radverkehrskonzept Stadt Gifhorn 2022

## Band 2 - Anlagen



**Auftraggeber:**

Stadt Gifhorn  
Marktplatz 1  
38518 Gifhorn



**Auftragnehmer:**

BÖREGIO  
Büro für Stadt- und Regionalentwicklung

Dr. Ing. Dipl. Hdl. Rainer Mühlnickel  
Humboldtstr. 21  
38106 Braunschweig

Tel. 0531 2371455  
Fax: 0531 2371799  
E-Mail: [info@boeregio.de](mailto:info@boeregio.de)  
Web: [www.boeregio.de](http://www.boeregio.de)

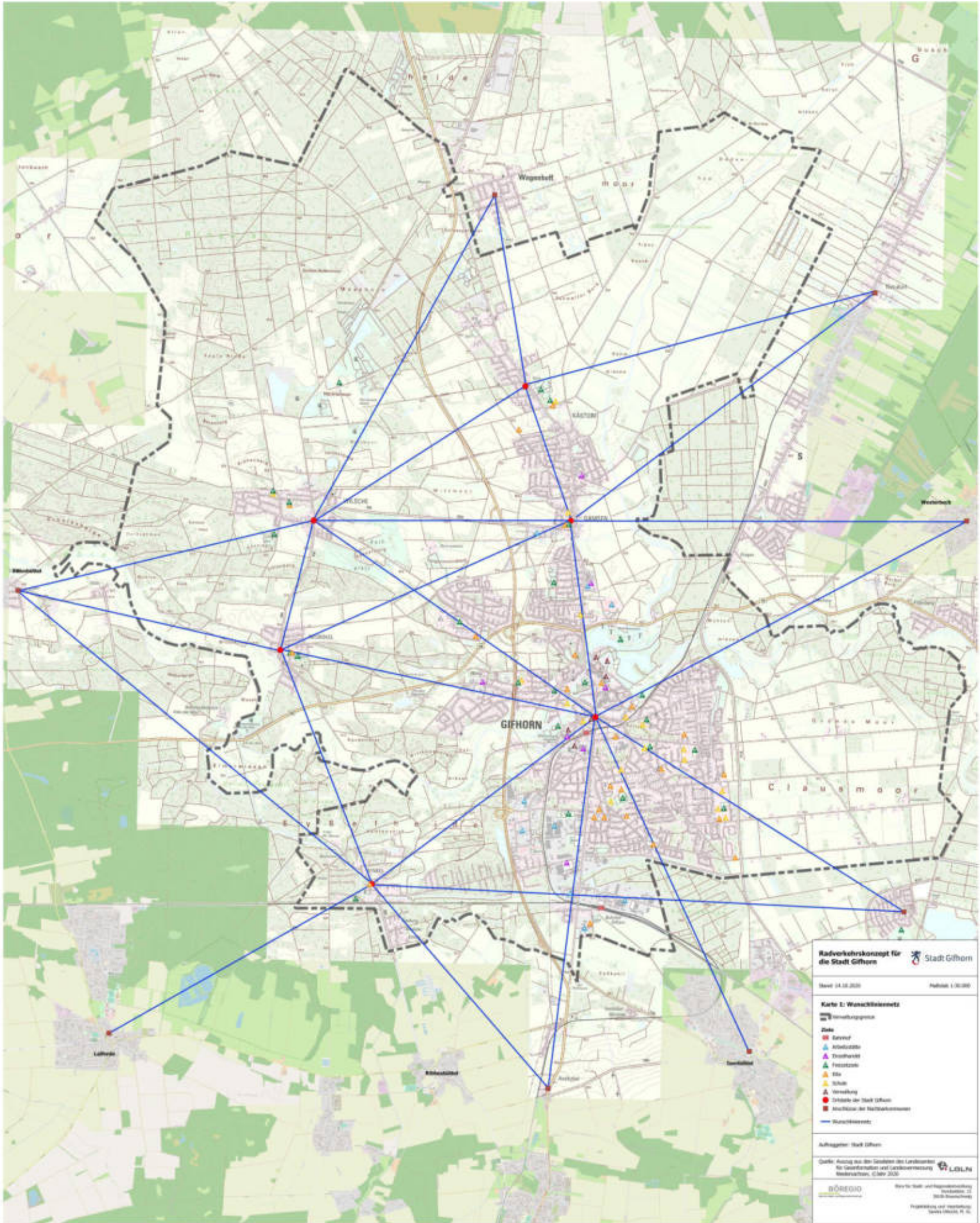
Bearbeitung:  
Dr. Ing. Dipl. Hdl. Rainer Mühlnickel  
Sandra Ulbricht (M. Sc.)  
Lars Christian Lund (B. Sc)

Braunschweig, 15.08.2022

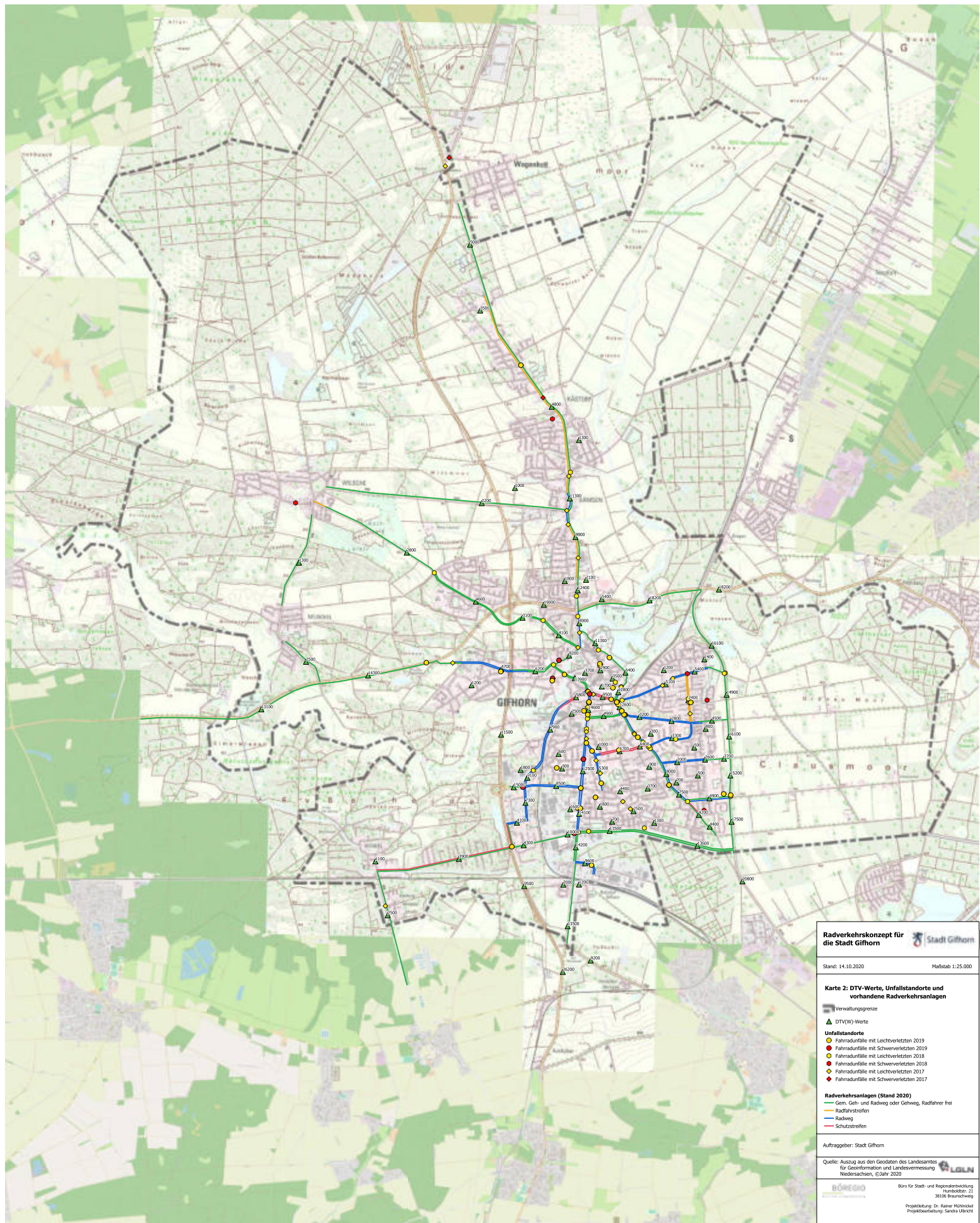
## Anlagen

- Anlage 1: Wunschliniennetz (Karte 1)
- Anlage 2: DTV-Werte, Unfallstandorte und vorhandene Radverkehrsanlagen (Karte 2)
- Anlage 3: Radverkehrsnetz 2021 (Karte 3)
- Anlage 4: Mängel und Handlungsempfehlungen im Radverkehrsnetz (Karte 4)
- Anlage 5: Touristische Radrouten und Fahrradabstellanlagen (Karte 5)
- Anlage 6: Schulradwegeplan des Otto-Hahn-Gymnasiums (Karte 6)
- Anlage 7: Maßnahmenliste BÖREGIO
- Anlage 8: Qualitätsstandards und Führungsformen
- Anlage 9: Politischer Meilenstein 1 - Beschluss über die zukünftige Lage von Querungsmöglichkeiten der Innenstadt in Nord-Süd-Richtung
- Anlage 10: Politischer Meilenstein 2 - Beschluss eines priorisierten Radverkehrsnetzes und Qualitätsstandards künftiger Radverkehrsanlagen
- Anlage 11: Politischer Meilenstein 3 - Beschluss einer Maßnahmen- und Prioritätenliste
- Anlage 12: Beschluss über die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr
- Anlage 13: Auflistung Arbeitskreissitzungen, Öffentlichkeitsbeteiligungen, Abstimmungsgespräche, Ausschusssitzungen
- Anlage 14: 1. Öffentlichkeitsbeteiligung (Präsentation und Protokoll)
- Anlage 15: 2. Öffentlichkeitsbeteiligung (Präsentation und Protokoll)
- Anlage 16: 3. Öffentlichkeitsbeteiligung (Präsentation und Protokoll)
- Anlage 17: Fragebogen und Ergebnisse Bürgerbefragung (Meinungsbild)
- Anlage 18: Fragebogen und Ergebnisse Schülerbefragung
- Anlage 19: Fragebogen und Ergebnisse 1. Bürgerbefragung zur Öffnung der Fußgängerzone für Radverkehr
- Anlage 20: Fragebogen und Ergebnisse 2. Bürgerbefragung zur Öffnung der Fußgängerzone für Radverkehr
- Anlage 21: Ausgewählte Presseartikel
- Anlage 22: Übersicht Förderprogramme für Radverkehrsprojekte in Kommunen









**Radverkehrskonzept für die Stadt Gifhorn**



Stand: 14.10.2020 Maßstab 1:25.000

**Karte 2: DTV-Werte, Unfallstandorte und vorhandene Radverkehrsanlagen**

- ▬ Verwaltungsgrenze
- ▲ DTV(W)-Werte
- Unfallstandorte
  - Fahrradunfälle mit Leichtverletzten 2019
  - Fahrradunfälle mit Schwerverletzten 2019
  - Fahrradunfälle mit Leichtverletzten 2018
  - Fahrradunfälle mit Schwerverletzten 2018
  - Fahrradunfälle mit Leichtverletzten 2017
  - Fahrradunfälle mit Schwerverletzten 2017


- Radverkehrsanlagen (Stand 2020)**
- Gem. Geh- und Radweg oder Gehweg, Radfahrer frei
  - Radfahrstreifen
  - Radweg
  - Schutzstreifen

Auftraggeber: Stadt Gifhorn

Quelle: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, ©Jahr 2020













**BÖREGIO** Büro für Stadt- und Regionalentwicklung  
 Hummelstr. 21  
 38106 Braunschweig  
 Projektleitung: Dr. Rainer Klähnke  
 Projektbearbeitung: Sandra Klähnke




**Radverkehrs-konzept für die Stadt Gifhorn** 


Stand: 14.10.2020 Maßstab 1:25.000

**Karte 2: DTW-Werte, Unfallstandorte und vorhandene Radverkehrsanlagen**

-  Verwaltungsgrenze
-  DTW(W)-Werte
- Unfallstandorte**
  -  Fahrradfälle mit Leichtverletzten 2019
  -  Fahrradfälle mit Schwerverletzten 2019
  -  Fahrradfälle mit Leichtverletzten 2018
  -  Fahrradfälle mit Leichtverletzten 2018
  -  Fahrradfälle mit Leichtverletzten 2017
  -  Fahrradfälle mit Schwerverletzten 2017
- Radverkehrsanlagen (Stand 2020)**
  -  Gem. Geh- und Radweg oder Gehweg, Radfahrer frei
  -  Radfahrstreifen
  -  Radweg
  -  Schutzstreifen

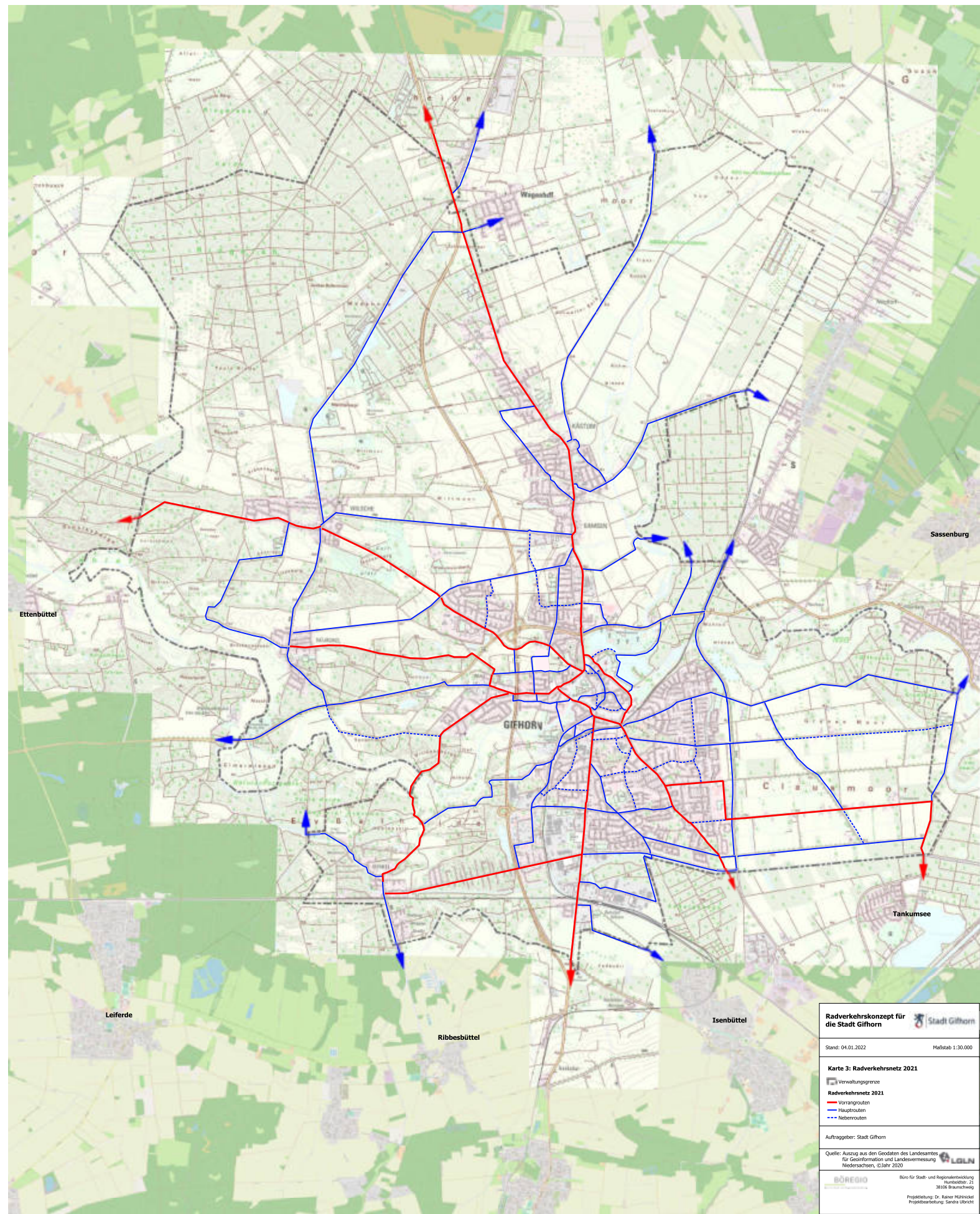
Auftraggeber: Stadt Gifhorn

Quelle: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (©Jahr 2020) 

 Büro für Stadt- und Regionalentwicklung  
Humboldtstr. 21  
38104 Braunschweig  
Projektleitung: Dr. Rainer Mählisch  
Projektbearbeitung: Sandra Ubrich

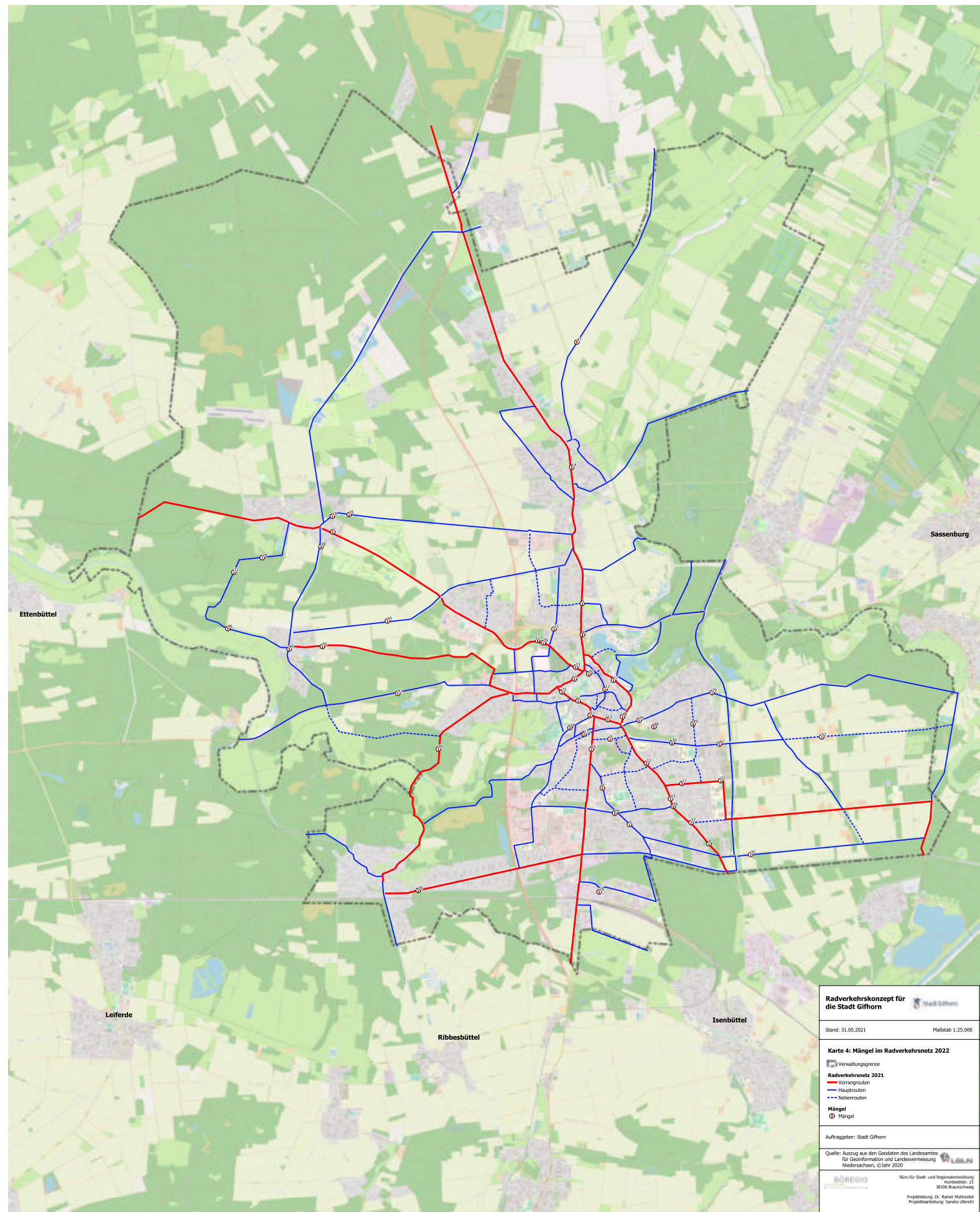






<b>Radverkehrsnetz für die Stadt Gifhorn</b> 	
Stand: 04.01.2022	Maßstab 1:30.000
<b>Karte 3: Radverkehrsnetz 2021</b>	
	
Auftraggeber: Stadt Gifhorn	
Quelle: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, © Jahr 2020	
	
Büro für Stadt- und Regionalentwicklung Nordstraße 21 38106 Braunschweig Projektleitung: Dr. Rainer Mühlradel Projektbearbeitung: Sandra Ullrich	





**Radverkehrskonzept für die Stadt Gifhorn** 

Stand: 31.05.2021 Maßstab 1:25.000

---

**Karte 4: Mängel im Radverkehrsnetz 2022**

 Verwaltungsgrenze

**Radverkehrsnetz 2021**

-  Vorrangrouten
-  Hauptrouten
-  Nebenrouten

**Mängel**

-  Mängel

---

Auftraggeber: Stadt Gifhorn

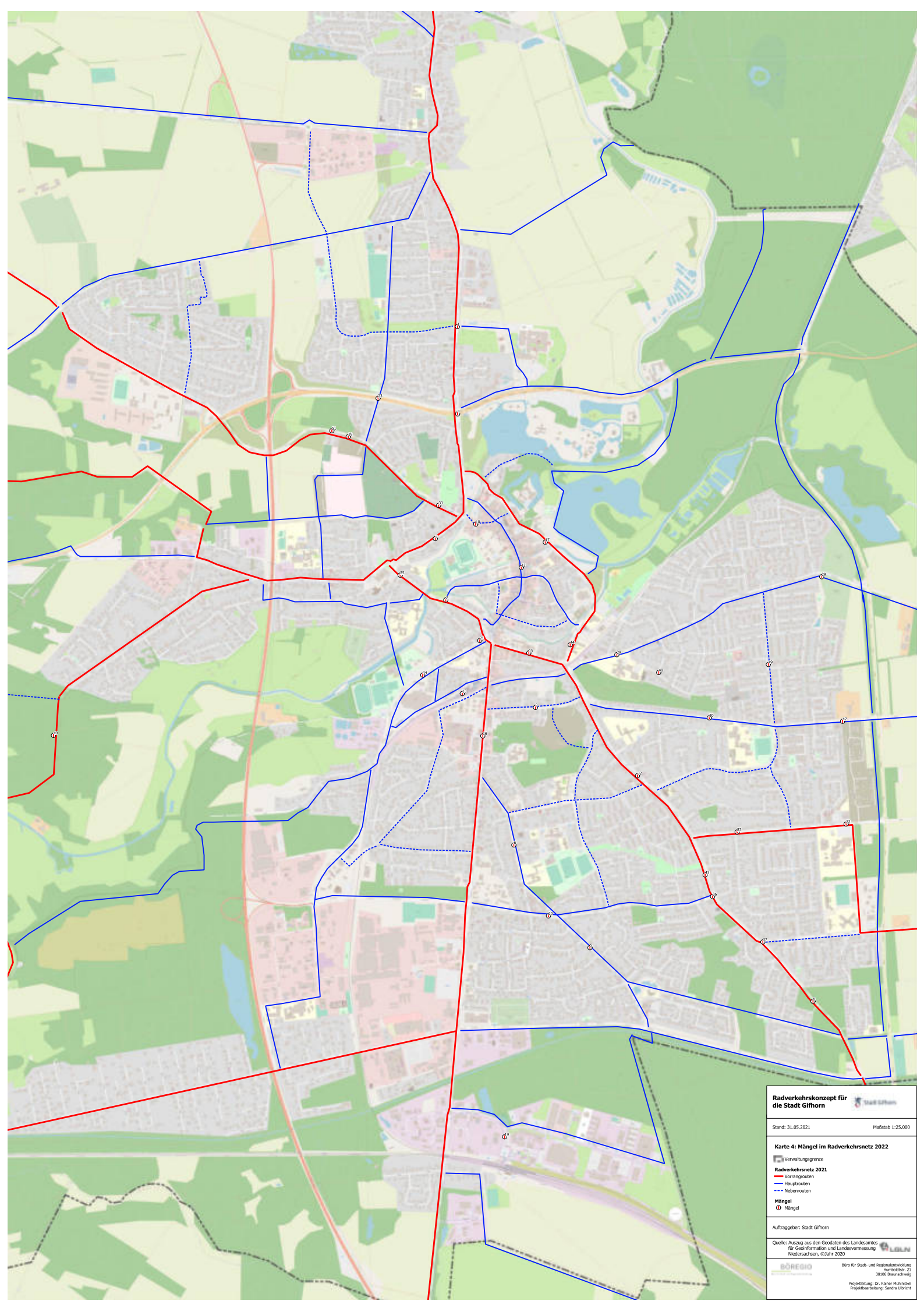
---

Quelle: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, © Jahr 2020 

---

**BÖREGIO** Büro für Stadt- und Regionalentwicklung  
Hauptstraße 21  
38106 Braunschweig  
Projektleitung: Dr. Rainer Mühnickel  
Projektbearbeitung: Sandra Ullrich





**Radverkehrskonzept für die Stadt Gifhorn** 

Stand: 31.05.2021 Maßstab 1:25.000

**Karte 4: Mängel im Radverkehrsnetz 2022**

 Verwaltungsgrenze  
 Radverkehrsnetz 2021  
 Vorrangrouten  
 Hauptrouten  
 Nebenrouten

**Mängel**  
 Mängel


Auftraggeber: Stadt Gifhorn

Quelle: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, ©Jahr 2020 

 Büro für Stadt- und Regionalentwicklung  
 Hamelnstr. 21  
 38106 Braunschweig  
 Projektleitung: Dr. Rainer Mählhölzel  
 Projektbearbeitung: Sandra Ullrich







**Radverkehrs-konzept für die Stadt Gifhorn** 





Stand: 14.10.2020 Maßstab 1:30.000

**Karte 5: Radfernwegen, regionale und lokale Radtours und Rundrouten sowie Fahrradabstellanlagen**


**Fahrradabstellanlagen entsprechend dem Leitbild Mobilität 2030**


-  Vorderkaterung
-  Anliehblöckel

**Radrouten und Radfernwegen**

-  Aller Radweg
-  Weser-Harz-Heide Radweg
-  Allerheide-Radweg
-  Rundweg Südhelde

Auftraggeber: Stadt Gifhorn

Quelle: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, ©Jahr 2020 

 Büro für Stadt- und Regionalentwicklung  
Hauptstraße 21  
38106 Braunschweig  
Projektleitung: Dr. Rainer Mühlhölzel  
Projektbearbeitung: Senra Ulbricht



**Karte 5: Radfernwege, regionale und lokale Radrouten und Rundrouten sowie Fahrradstellanlagen**

Fahrradstellanlagen entsprechend dem Leitbild Mobilistik 2030

- Vorderradhalterung
- Anlehnbügel

**Radrouten und Radfernwege**

- Alter Radweg
- Nieser-Harz-Heide Radweg
- Allerhöflichkeit-Radweg
- Rundweg Südheide

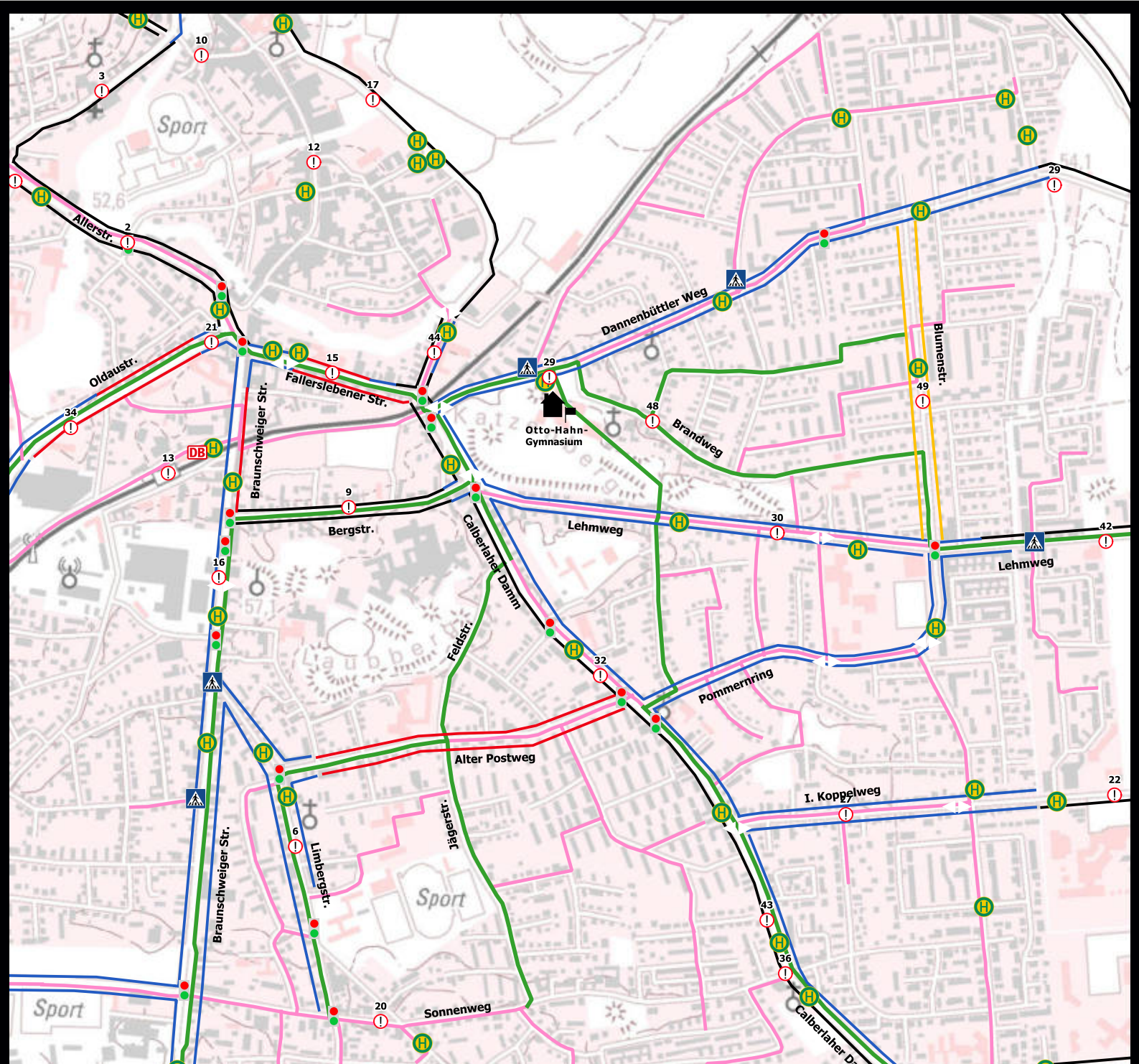
Auftraggeber: Stadt Gifhorn

Quelle: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, ©Jahr 2020

**BÖREGIO** Büro für Stadt- und Regionalentwicklung  
Hummelstr. 21  
38106 Braunschweig  
Projektleitung: Dr. Rainer Mühlradt  
Projektbearbeitung: Sandra Ulbricht







**Radverkehrskonzept für die Stadt Gifhorn**

Stand: 19.11.2020 Maßstab 1:5.000

**Karte 6: Schulradwegeplan des Otto-Hahn-Gymnasiums**

Otto-Hahn-Gymnasium

**ÖPNV Haltestellen**

- Deutsche Bahn
- Bushaltestellen

**Querungshilfen**

- Zebrastreifen
- Lichtsignalanlage
- Querungshilfe
- Mängel

**Schulradwege des Otto-Hahn-Gymnasiums (Stand 2006, SHP)**

- Hauptradweg zum Otto-Hahn-Gymnasium
- Radwege im Radverkehr

**Radverkehrsanlagen (Stand 2020, WV1)**

- Gem. Geh- und Radweg oder Gehweg "Radfahrer frei"
- Radfahrstreifen
- Radweg
- Schutzstreifen

Auftraggeber: Stadt Gifhorn

Quelle: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, ©Jahr 2020

Büro für Stadt- und Regionalentwicklung  
Hannoverscher 21  
38106 Braunschweig  
Projektleitung: Dr. Rainer Mülhenski  
Projektbearbeitung: Sandra Ullrich

**Anlage 07**

**Maßnahmenliste BÖREGIO**



Nr.	Mängel Nr.	Ortsteil	Straße/ Knotenpunkt	Routenart	Schulweg	Mangel	Beschreibung	Foto	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
1	2, 3	Gifhorn	City-Ring (Celler Str., Aller Str., Konrad-Adenauer-Str., Schillerplatz, Fallerslebener Str., Lüneburger Str.)	V	S	Radverkehrsführung (SM)	Ungenügende Nord-Süd-Verbindung. Siehe Bestandsaufnahme 1. Öffentliche Beteiligung des RVK.		<p>Erarbeiten von Varianten und deren Vergleich im Rahmen verkehrstechnischer Untersuchung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einbahnstraßen für KFZ und Zweirichtungsradweg auf Fahrbahn</li> <li>- Gehwege mit Führung auf der Fahrbahn</li> <li>- Einseitiger Schutzstreifen + Führung im Seitenraum</li> <li>- Prüfung von Abordnung der Benutzungspflicht auf der Konrad-Adenauer-Straße</li> </ul>	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
2	15	Gifhorn	Fallerslebener Str.	V	S	Radverkehrsführung (SM)	In Richtung Schillerplatz ist die Nutzung des ehemaligen Parkstreifens nicht eindeutig.		<p>Auf der Nordseite ist für den Radverkehr eine Fahrspur (b=1,50m) mittels beidseitigem Schmalstrich zu markieren, so dass eine eindeutige Führung erkennbar wird und dem Kfz-Fahrer das Überfahren untersagt wird; in den Zufahrten ist diese Markierung auf Lücke herzustellen. Die Sperrflächen werden demarkiert, indem das Pflaster gedreht wird. Des Weiteren werden gravierende Unebenheiten beseitigt. Zusätzliche Piktogramme in der Fahrspur sollen die Führung verdeutlichen.</p>	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
3	32	Gifhorn	Calberlaher Damm (KVP Katzenberg - Helgoländer Str.)	V	S	Zu schmale Radverkehrsanlage (SM)	Der Radweg ist mit 1,40 m zu schmal. Die Benutzungspflicht ist nicht angeordnet.		<p>Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg und der Fahrbahn nach jeder Einmündung.</p>	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.




SM = Streckenbezogene Mängel

PM = Punktuelle Mängel

V = Vorrangroute

H = Hauptroute

N = Nebenrouten

Nr.	Mängel Nr.	Ortsteil	Straße/ Knotenpunkt	Routen- art	Schul- weg	Mangel	Beschreibung	Foto	Kurzfristige Handlungs- empfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und lang- fristige Hand- lungs- empfehlung (Umsetzung bis 2030)
4	37	Gifhorn	Knoten Calberlaher Damm / II. Koppelweg	V	S	Konfliktreicher Knotenpunkt (PM)	Der aus dem Osten kommende Radverkehr muss in einem Kurven- bereich queren, um weiter in Richtung Süden weiterfahren zu können. Durch die Kurve wird die Querung er- schwert.		Die Radverkehrsführung ist eindeutiger und sicherer zu gestalten.	
5	43	Gifhorn	Calberlaher Damm (Hel- goländer Str. - III. Koppelweg)	V		Fehlende Radverkehrs- anlage (SM)	Stadtauswärts fehlt eine Radver- kehrs-anlage.		Aufbringen einer Piktogramm- kette auf der Fahrbahn.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Quali- tätsstandards.
6	8	Gifhorn	Calberlaher Damm (III. Koppelweg - Wolfsburger Str.)	V		Fehlende Radverkehrs- anlage (SM)	Zwischen dem III. Koppelweg und der Wolfsburger Straße fehlt eine ausreichend breite Radverkehrs- anlage in beide Richtungen.		Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges (Zweirich- tungsnutzung) nach den Vorgaben der Qualitäts- standards. (Mit KVP WOB-Str. und Kreuzung WOB- Stra- ße/Calberlaher Damm)	

SM = Streckenbezogene Mängel




PM = Punktuelle Mängel

V = Vorrangroute

H = Hauptroute

N = Nebenrouten



Nr.	Mängel Nr.	Ortsteil	Straße/ Knotenpunkt	Routenart	Schulweg	Mangel	Beschreibung	Foto	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
7	22	Gifhorn	I. Koppelweg (östl. BBS)	V		Fehlende Radverkehrsanlage (SM)	Auf der Nordseite des I. Koppelweg fehlt eine Radverkehrsanlage für eine sichere Radverkehrsführung.		Der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges auf der Nordseite ist bereits im Rahmen der Bauleitplanung beschlossen worden.	-
8	27	Gifhorn	I. Koppelweg (westl. BBS)	V		Zu schmale Radverkehrsanlage (SM)	Zwischen dem Calberlaher Damm und der BBS II fehlt eine ausreichend breite Radverkehrsanlage.		Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg und der Fahrbahn nach jeder Einmündung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
9	16	Gifhorn	Braunschweiger Str. (Schillerplatz - Eyßelheideweg)	V	S	Zu schmale Radverkehrsanlage (SM)	Mit Ausnahme des Abschnitts Lönsstr. Bis Bergstr. Entsprechen die vorhandenen Radverkehrsanlagen nicht den Mindeststandards der Richtlinien.		Sofortmaßnahme auf Grund Unfallschwerpunkt nördl. des BÜs: Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen neu markieren und Pfeilmarkierung entfernen. Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg nach jeder Einmündung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards im Bereich südlich der Lönsstraße. Neukonzeption der Hauptknotenpunkte.



SM = Streckenbezogene Mängel

PM = Punktuelle Mängel

V = Vorrangroute

H = Hauptroute

N = Nebenrouten

Nr.	Mängel Nr.	Ortsteil	Straße/ Knotenpunkt	Routenart	Schulweg	Mangel	Beschreibung	Foto	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
10	16	Gifhorn	Braunschweiger Str. (Schillerplatz - Bergstraße)	V	S	Zu schmale Radverkehrsanlage (SM)	Die vorhandenen Radverkehrsanlagen entsprechen nicht den Mindeststandards der Richtlinien.		Im Rahmen des Schlüsselprojektes "Eingangstore in die Innenstadt gestalten" wird die Braunschweiger Straße umgestaltet. Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.	-
11	16	Gifhorn	Braunschweiger Str. (Eyßelheideweg - KVP Nordhoffstr.)	V		Zu schmale Radverkehrsanlage (SM)	Der gemeinsame Geh- und Radweg entspricht nicht den Standards.		Aufbringen von Piktogrammen auf dem Gemeinsamen Geh- und Radweg.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
12	33	Gifhorn	Am Weinberg / Wilscher Weg	V	S	Fehlende Radverkehrsanlage (SM)	Der Seitenbereich ist als Gehweg, Radfahrer frei beschildert und passt nicht zur Form des Ausbaus.		Die Ausweisung als Gehweg mit Radfahrer frei ist aufzuheben. Es wird ein nicht benutzungspflichtiger Radweg. Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg und der Fahrbahn nach jeder Einmündung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.

SM = Streckenbezogene Mängel

PM = Punktuelle Mängel

V = Vorrangroute

H = Hauptroute

N = Nebenrouten



Nr.	Mängel Nr.	Ortsteil	Straße/ Knotenpunkt	Routenart	Schulweg	Mangel	Beschreibung	Foto	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
13	39	Gifhorn	Wilscher Weg (Ährenweg - BGS)	V	S	Fehlende Radverkehrsanlage (SM)	Der Seitenbereich ist in beide Richtungen als Gehweg, Radfahrer frei beschildert.		Die Ausweisung als Gehweg mit Radfahrer frei ist aufzuheben. Aufbringen von Pikogrammen (VZ 240) auf der Nebenanlage. Aufbringen einer Pikogramm-Kette auf der Fahrbahn.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
14	51	Gifhorn	Wilscher Weg (BGS)	V	S	Zu schmale Radverkehrsanlage (SM)	Der Seitenbereich ist als Gehweg, Radfahrer frei beschildert und passt nicht zur Form des Ausbaus.		Die Ausweisung als Gehweg mit Radfahrer frei ist aufzuheben. Es wird ein nicht benutzungspflichtiger Radweg. Aufbringen von Pikogrammen auf dem Radweg und der Fahrbahn nach jeder Einmündung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
15	12	Gifhorn	Steinweg	H	S	Eingeschränkte Nutzbarkeit (SM)	Als Alternative für den „City-Ring“ stellt der Steinweg eine wichtige Verbindung für den Radverkehr auf der Nord-Süd-Achse dar. Diese ist jedoch nur eingeschränkt am Tage mit dem Rad befahrbar.			Umgestaltung der Fußgängerzone; es ist eine leitende und führende Gestaltung für Fußgänger und Radfahrer zu berücksichtigen um die ganztägige Öffnung für den Radverkehr vorzunehmen.

Nr.	Mängel	Ortsteil	Straße/	Routen-	Schul-	Mangel	Beschreibung	Foto	Kurzfristige Handlungsemp-	Mittel- und langfris-
-----	--------	----------	---------	---------	--------	--------	--------------	------	----------------------------	-----------------------

SM = Streckenbezogene Mängel

PM = Punktuelle Mängel

V = Vorrangroute

H = Hauptroute

N = Nebenrouten



	Nr.		Knotenpunkt	art	weg				fehlung (Umsetzung bis 2025)	tige Handlungs-empfehlung (Umsetzung bis 2030)
16	29	Gifhorn	Dannenbütteler Weg (Calberlaher Damm - Färberstr.)	H	S	Zu schmale Radverkehrsanlage (SM)	Es fehlt eine ausreichend breite Radverkehrsanlage auf beiden Seiten.		Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg und der Fahrbahn nach jeder Einmündung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
17	29	Gifhorn	Dannenbütteler Weg (Färberstr. - K114)	H		Zu schmale Radverkehrsanlage (SM)	Es fehlt eine ausreichend breite Radverkehrsanlage auf Nordseite und Südseite.	Siehe Foto oben		Umsetzung einer richtlinienkonformen Radverkehrsführung.
18	30	Gifhorn	Lehmweg	H	S	Zu schmale Radverkehrsanlage (SM)	Es fehlt eine ausreichend breite Radverkehrsanlage auf beiden Seiten.		Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg und der Fahrbahn nach jeder Einmündung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.

SM = Streckenbezogene Mängel




PM = Punktuelle Mängel

V = Vorrangroute

H = Hauptroute

N = Nebenrouten



Nr.	Mängel Nr.	Ortsteil	Straße/ Knotenpunkt	Routenart	Schulweg	Mangel	Beschreibung	Foto	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
19	42	Gifhorn	Lehmweg Nordseite (Käthe-Kollwitz-Ring – K114)	H	S	Oberflächenbeschaffenheit (SM)	Sarnierungsbedürftige Betonplatten mit starken Unebenheiten.		Austausch der sanierungsbedürftigen Betonplatten gegen Pflaster.	
20	41	Gifhorn	B 188 (K34 - Celler Str)	H		Zu schmale Radverkehrsanlage (SM)	Der Radweg entlang der B188 ist zu schmal.			Ausbau des Geh-/Radweges auf das Mindestmaß von 2,5 m Breite.
21	49	Gifhorn	Blumenstr.	H	S	Radverkehrsführung (SM)	Die bestehende Radverkehrsführung entspricht nicht den Vorgaben der ERA.		Umsetzung einer richtlinienkonformen Radverkehrsführung mittels Markierung (Radfahrstreifen oder Schutzstreifen) oder eines geschützten Radfahrstreifens.	Die Neuaufteilung des Straßenraumes ist zu prüfen.

SM = Streckenbezogene Mängel

PM = Punktuelle Mängel

V = Vorrangroute

H = Hauptroute

N = Nebenrouten



Nr.	Mängel Nr.	Ortsteil	Straße/ Knotenpunkt	Routen- art	Schul- weg	Mangel	Beschreibung	Foto	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
22	42	Gifhorn	Lehmweg Südseite (Gardelinger Str. - Korssuner Ring)	H	S	Fehlende Radverkehrs- anlage (SM)	Auf der Südseite des Lehmwegs fehlt eine Radverkehrsanlage für eine sichere Radver- kehrsführung.		Der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges auf der Südseite ist bereits im Rahmen der Bauleitplanung beschlossen worden. Und wird im Rahmen des Endausbaus des Bauge- biets "Lehmweg Süd" herge- stellt.	-
23	5	Gifhorn	Isenbütteler Weg	H	S	Radverkehrs- führung (SM)	Auf dem Isenbütteler Weg beträgt die Verkehrsmenge ca. 2.500 Kfz/d. Eine Radverkehrsführung in beide Richtungen gibt es nicht.		Aufbringung einer Piktogramm- kette auf der Fahrbahn in beide Richtungen. Prüfung auf Einrichtung einer Fahrradstraße.	-
24	6	Gifhorn	Limbergstraße	H	S	Radverkehrs- führung (SM)	Auf der Limbergstr. beträgt die Verkehrs- menge ca. 5.300 Kfz/d. Es gibt einen 1 m breiten, nicht benut- zungspflichtigen Radweg, der nicht durchgängig vorhan- den ist.		Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg und der Fahr- bahn nach jeder Einmündung. Piktogrammreihe in den Berei- chen, in denen das Fahren auf der Nebenanlage nicht möglich ist.	-

SM = Streckenbezogene Mängel




PM = Punktuelle Mängel

V = Vorrangroute

H = Hauptroute

N = Nebenrouten



Nr.	Mängel Nr.	Ortsteil	Straße/ Knotenpunkt	Routenart	Schulweg	Mangel	Beschreibung	Foto	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
25	19	Gifhorn	Nordhoffstr.	H		Radverkehrsführung/ Fehlende Radverkehrsanlage (SM)	Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes ist für den Radverkehr nicht erkennlich, wie er zu den Fahrradabstellanlagen kommt. Zwischen Rockwellstr. und Braunschweiger Str. ist auf der Nordseite keine Radverkehrsanlage vorhanden.		Verbesserung der Radverkehrsführung von Nordhoffstraße zur Fahrradabstellanlage, z.B. durch Markierung oder Beschilderung. Nordseite: Verdeutlichung der Radverkehrsführung durch Piktogramme und ggf. Schutzstreifen mit Rotmarkierung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
26	20	Gifhorn	Sonnenweg	H	S	Fehlende Radverkehrsanlage (SM)	Auf dem Sonnenweg beträgt die Verkehrsmenge 3.400-6.200 Kfz/d. Eine Radverkehrsführung in beide Richtungen gibt es nicht. Östlich der Limbergstr. gilt Tempo 30, westlich bis zur Braunschweiger Str. Tempo 50.		Aufbringen einer Piktogrammreihe auf der Fahrbahn. Prüfung auf Einrichtung einer Fahrradstraße.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
27	13	Gifhorn	Bahnhofstr.	H		Fehlende Radverkehrsanlage (SM)	In Fahrtrichtung Winkeler Str. besteht ein nicht benutzungspflichtiger Radweg. In Fahrtrichtung Bahnhof Gifhorn Stadt wird der Radverkehr im Mischverkehr mit Kfz geführt.		Schutzstreifen in Fahrtrichtung Bahnhof markieren. Dazu ist der Linksabbiegestreifen zum Baumarkt, die Sperrflächen und die Leitlinie zu entfernen. Im Einmündungsbereich der Winkeler Str. ist ein Flächenankauf erforderlich. Auf der nördlichen Seite kann der Radverkehr den nicht benutzungspflichtigen Radweg in Richtung der Winkeler Str. nutzen.	-

SM = Streckenbezogene Mängel




PM = Punktuelle Mängel

V = Vorrangroute

H = Hauptroute

N = Nebenrouten



Nr.	Mängel Nr.	Ortsteil	Straße/ Knotenpunkt	Routenart	Schulweg	Mangel	Beschreibung	Foto	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
28	21	Gifhorn	Oldastr.	H	S	Fehlende / zu schmale Radverkehrsanlage (SM)	<p>Im Bereich des Schillerplatzes sind die nicht benutzungs-pflichtigen Radwege zu schmal.</p> <p>Im Bereich der Querungsanlage / Poststr. ist der Schutzstreifen unterbrochen.</p>		Anpassung im Bereich der Querungsanlage und Ergänzung des Schutzstreifens.	Ausbau der Radwege im Knotenpunkt-Bereich Schillerplatz. Dazu ist die Überplanung des Schillerplatzes zwingend notwendig.
29	25	Gifhorn	Knoten Allerstr./ Wilhelmstr.	H	S	Radverkehrsführung (PM)	Für den Radverkehr, der von der Allerstr. in die Wilhelmstr. einfährt ist die Radverkehrsführung nicht sofort erkennbar.		Hinweis für den Radverkehr, dass auf der Fahrbahn gefahren wird.	
30	34	Gifhorn	Winkeler Str.	H	S	Fehlende Radverkehrsanlage (SM)	<p>Stadteinwärts gilt Gehweg, Radfahrer frei.</p> <p>Stadtauswärts befindet sich ein zu schmaler Radweg im Seitenbereich.</p>		Aufbringen von Piktogrammen im Seitenraum und auf der Fahrbahn.	<p>Variante 1: Markierung von Radfahr- / Schutzstreifen.</p> <p>Variante 2: Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.</p>

SM = Streckenbezogene Mängel




PM = Punktuelle Mängel

V = Vorrangroute

H = Hauptroute

N = Nebenrouten



Nr.	Mängel Nr.	Ortsteil	Straße/ Knotenpunkt	Routenart	Schulweg	Mangel	Beschreibung	Foto	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
31	35	Gifhorn	III. Koppelweg	H	S	Oberflächenbeschaffenheit (SM)	Unbefestigter Weg in schlechtem Zustand.		Der Weg ist in einem engeren Turnus auszubessern.	Nach Möglichkeit sollte eine wassergebundene Deckschicht (Brechsand) hergestellt werden.
32	9	Gifhorn	Bergstr.	N	S	Fehlende Radverkehrsanlagen / zu schmale Radverkehrsanlage (SM)	Der nördliche und südliche Gehweg ist 2,00 m breit und somit für eine Nutzung durch den Radverkehr zu schmal.		Aufbringen einer Piktogrammreihe auf der Fahrbahn.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
33	10	Gifhorn	Torstr.	N	S	Einbahnstraßenöffnung (SM)	Die Torstr. ist bisher als Einbahnstraße für den Kfz- und Radverkehr nur in eine Richtung befahrbar.			Beseitigung der Engstelle im Bereich Ratsweinkeller und Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben. Knotenpunkt Lüneburger Str.: Einbindung in die LSA und Herstellen einer Radfurt Richtung Am Weinberg.



SM = Streckenbezogene Mängel

PM = Punktuelle Mängel

V = Vorrangroute

H = Hauptroute

N = Nebenrouten

Nr.	Mängel Nr.	Ortsteil	Straße/ Knotenpunkt	Routen- art	Schul- weg	Mangel	Beschreibung	Foto	Kurzfristige Handlungsemp- fehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungs- empfehlung (Umsetzung bis 2030)
34	52	Gifhorn	Lehmweg	N	S	Oberflächen- beschaffenheit (SM)	Sarnierungsbedürftige Betonplatten mit starken Unebenheiten.		Austausch der sanierungsbe- dürftigen Betonplatten gegen Pflaster.	
35	1	Gamsen	Knoten Hamburger Str./ Campus/ Bruno-Kuhn- Str.	V	S	Radverkehrs- führung (SM)	Die Radverkehrs- führung um den Kreisverkehr ist auf baulicher Gestaltung und Beschilderung nicht eindeutig.		Um den Kreisverkehr sind Radwege baulich herzustellen (zusammen mit Bau Lünebur- ger Str.).	
36	4	Gamsen/ Gifhorn	Hamburger Str. / Lünebur- ger Str. (Kno- ten Hamburger Str. / Campus/ Bruno-Kuhn- Str. bis Kon- rad-Adenauer- Str.)	V	S	Radverkehrs- führung (SM)	Unklare Radverkehrs- führung in Richtung Innenstadt. Radver- kehr, der auf der Fahr- bahn fährt, muss südlich der LSA den gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Ostseite der Lünebur- ger Str. nutzen.		Im Rahmen des Schlüsselpro- jektes "Eingangstore in die Innenstadt gestalten" wird die Lüneburger Straße umgestal- tet. Neuaufteilung des Straßen- raumes. Schaffung von Rad- verkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.	

SM = Streckenbezogene Mängel

PM = Punktuelle Mängel

V = Vorrangroute

H = Hauptroute

N = Nebenrouten



Nr.	Mängel Nr.	Ortsteil	Straße/ Knotenpunkt	Routenart	Schulweg	Mangel	Beschreibung	Foto	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
37	23	Gamsen	Ährenweg	H	S	Fehlende Radverkehrsanlage (SM)	Im Bereich der Brücke über die B 188 im Ährenweg ist es sehr eng. Der Radverkehr muss mit Kfz-Verkehr aus der Gegenrichtung rechnen.		Piktogrammreihe auf der Fahrbahn in beiden Fahrtrichtungen. Prüfung auf Einrichtung einer Fahrradstraße ohne Ausnahmen.	
38	14	Gamsen / Kästorf	Hamburger Str./ Hauptstr.	V	S	Gefahrenstelle (PM)	Entlang der Hamburger Straße und der Hauptstraße sind auf der Ostseite 3 cm hohe Absätze zu finden, die dem Komfortstandard für eine übergeordnete Radverkehrsverbindung nicht entsprechen.		Abordnen der Benutzungspflicht; für den dann nicht benutzungs-pflichtiger Radweg Absenken des Bordsteins auf 0-Niveau. Verdeutlichung der Radverkehrsführung: Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg nach jeder Einmündung und Optimierung im Bereich der Bussteige (Piktogramme/Pflasterung). Rotmarkierung der Radfurten im Bereich Gemüsekurve.	
39	47	Kästorf	Verlängerung Wahrenholzer Str.	H		Oberflächenbeschaffenheit (SM)	Der asphaltierte Wirtschaftsweg weist einige Mängel wie Risse und Schlaglöcher auf. Hohe Nutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge		Der asphaltierte Wirtschaftsweg ist in einem engeren Turnus auszubessern.	Asphaltsanierung oder Ausbau.




SM = Streckenbezogene Mängel

PM = Punktuelle Mängel

V = Vorrangroute

H = Hauptroute

N = Nebenrouten

Nr.	Mängel Nr.	Ortsteil	Straße/ Knotenpunkt	Routenart	Schulweg	Mangel	Beschreibung	Foto	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
40	46	Neubokel	Zum Lehm-busch	H		Oberflächenbeschaffenheit (SM)	Der asphaltierte Wirtschaftsweg weist einige Mängel wie Risse und Schlaglöcher auf.		Der asphaltierte Wirtschaftsweg ist in einem engeren Turnus auszubessern.	
41	40	Neubokel	Dorfstr.	H	S	Fehlende Radverkehrsanlage (SM)	Auf der Ostseite der Dorfstr. fehlt eine Radverkehrsanlage. Auf der westlichen Seite ist ein Gehweg vorhanden, der nur zum Teil für den Radverkehr freigegeben ist.		Variante 1: Piktogrammkette auf der Fahrbahn in beide Fahrtrichtungen. Variante 2: Fahrtrichtung 1: Schutzstreifen mit Rotmarkierung oder Radfahrstreifen; Fahrtrichtung 2: Gehweg, Radverkehr frei.	Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
42	31	Neubokel	Verbindung Neubokel - Sportplatz Wilsche	H		Oberflächenbeschaffenheit (SM)	In einem Teilabschnitt zwischen Neubokel und Wilsche ist der Wirtschaftsweg wassergebunden. Das grobe Mineralgemisch lässt sich schlecht befahren.			Nach Möglichkeit sollte eine wassergebundene Deckschicht (Brechsand) hergestellt werden.

SM = Streckenbezogene Mängel




PM = Punktuelle Mängel

V = Vorrangroute

H = Hauptroute

N = Nebenrouten



Nr.	Mängel Nr.	Ortsteil	Straße/ Knotenpunkt	Routen- art	Schul- weg	Mangel	Beschreibung	Foto	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
43	7	Wilsche	Gifhorner Weg	V	S	Fehlende Radverkehrsanlage (SM)	Radverkehrsführung innerorts in Richtung Gifhorn als Mischverkehr. In Richtung Ortsmitte auf einem nicht regelkonformen Radfahrstreifen.		Variante 1: Piktogrammreihe auf der Fahrbahn in beide Fahrrichtungen.  Variante 2: Fahrtrichtung 1: Schutzstreifen mit Rotmarkierung oder Radfahrstreifen; Fahrtrichtung 2 Gehweg, Radverkehr frei mit Piktogrammreihe.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards. (Führung ortsaustritts mit Bau Radweg BGS)
44	18	Wilsche	K 34 In Wilsche	H	S	Fehlende Radverkehrsanlage (SM)	Auf der K34 in Wilsche beträgt die Verkehrsmenge max. 2.200 Kfz/d. Radverkehrsführung in beiden Fahrrichtungen ausschließlich auf der Fahrbahn.		Variante 1: Piktogrammreihe auf der Fahrbahn in beide Fahrrichtungen. Variante 2: Fahrtrichtung 1: Schutzstreifen mit Rotmarkierung; Fahrtrichtung 2: Gehweg, Radverkehr frei.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
45	24	Wilsche	An der Masch	H		Oberflächenbeschaffenheit (SM)	Der (Forst-) wirtschaftliche asphaltierte Weg ist beschädigt und weist Risse sowie Schlaglöcher auf.		Der asphaltierte Wirtschaftsweg ist in einem engeren Turnus auszubessern.	Die Fahrbahn ist zu sanieren.




SM = Streckenbezogene Mängel

PM = Punktuelle Mängel

V = Vorrangroute

H = Hauptroute

N = Nebenrouten

Nr.	Mängel Nr.	Ortsteil	Straße/ Knotenpunkt	Routen- art	Schul- weg	Mangel	Beschreibung	Foto	Kurzfristige Handlungs- empfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristi- ge Handlungs- empfehlung (Umset- zung bis 2030)
46	45	Wilsche / Neubokel	Verbindung Neubokel - Wilsche (auf Höhe Schutzhütte)	H		Oberflächen- beschaffenheit (SM)	Der asphaltierte Wirtschaftsweg weist einige Mängel wie Risse und Schlaglö- cher auf.		Der asphaltierte Wirt- schaftsweg ist in einem engeren Turnus auszubes- sern.	
47	26	Wilsche	Ortseingänge (K 34, Gifhor- ner Weg)	H	S	Radverkehrs- führung (SM)	Der Wechsel zwi- schen Einrichtungs- verkehr (innerorts) und Zweirichtungs- verkehr (außerorts) ist nicht eindeutig und sicher.			Herstellung einer richtlinienkonformen Radverkehrsführung für Ortseingangs- / Ortsausgangsbereiche.
48	28	Winkel / Gifhorn	Eyßelheideweg / Am Tappen- berg	V	S	Fehlende Radverkehrs- anlage (SM)	Beim Überholen des Radverkehrs werden die vorgegebenen 1,50 m Abstand nicht eingehalten. Der südlich bestehende Gehweg mit Radfah- rer frei ist z.T. nur 1,40 m breit.		Hinweise für den Kfz- Verkehr zum Abstand bei Überholen vom Radver- kehr. Der bestehende Schutz- streifen ist mit Rotmarkie- rungen zu versehen. Aufbringen einer Pikto- grammkette Stadteinwärts. Aufbringen von Pikto- grammen auf der Neben- anlage stadteinwärts nach jeder Einmündung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radver- kehrsanlagen gemäß den Qualitätsstan- dards.

SM = Streckenbezogene Mängel

PM = Punktuelle Mängel

V = Vorrangroute

H = Hauptroute

N = Nebenrouten



Nr.	Mängel Nr.	Ortsteil	Straße/ Knotenpunkt	Rou- ten- art	Schul- weg	Mangel	Beschreibung	Foto	Kurzfristige Handlungs- empfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungs-empfehlung (Umsetzung bis 2030)
49	49	Winkel / Gifhorn	Verbindung Winkel - Witt- kopsweg	V		Oberflä- chen- beschaffen- heit (SM)	Der asphaltierte Weg ist sehr uneben und der unbefestigte Abschnitt verhält- nismäßig grob.		Der asphaltierte Wirt- schaftsweg ist in einem engeren Turnus auszubessern. Prüfung eines kompletten Verbotes für den motorisierten Verkehr.	Asphaltsanie- rung/Wegesanie- rung und Deckschicht mit Brechsand.
50	50	Neubokel/ Gifhorn	Alter Kirchweg/ Walkeweg		S	Fehlende Radver- kehrsan- lage / Oberflä- chen- beschaffen- heit (SM)	Die wassergebunde- ne Decke ist teilwei- se uneben.		Der Weg ist in einem enge- ren Turnus auszubessern. Prüfung auf Errichtung einer Fahrradstraße.	-

SM = Streckenbezogene Mängel

PM = Punktuelle Mängel

V = Vorrangroute

H = Hauptroute

N = Nebenrouten



## **Anlage 08**

---

### **Qualitätsstandards und Führungsformen**



## Vorrang- und Hauptrouten – innerorts

	<b>Straßen mit hoher Verkehrsbelastung</b> (ab 5.000 DTV/Tag)	<b>Straßen mit niedriger Verkehrsbelastung</b> (bis 5.000 DTV/Tag)
<b>Mischverkehr</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo-30-Zonen</li> <li>• Fahrradstraßen</li> </ul>
<b>Einrichtungsrادweg</b>	Regelmaß 2,00 m	-
<b>Zweirichtungsrادweg</b>	-	-
<b>Protected Bike Lanes</b>	2,35 m (1,85 m Radfahrfläche + 0,50 m Sicherheitsraum inkl. baulicher Trennung)	-
<b>Radfahrstreifen</b>	Regelmaß 1,85 m Einschl. Markierung und rot markieren	i. d. R. ohne Berücksichtigung
<b>Schutzstreifen</b>	Regelmaß 1,50 m und rot markieren	Regelmaß 1,50 m und rot markieren
<b>Gehweg mit Radfahrer frei</b>	3,00 m	-
<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg</b>	-	-
<b>Knotenpunkte</b>	Separate Signale für den Radverkehr und vorgezogene Aufsteller. Im Kreisverkehr separate Führung (niederländische Variante). Grüne Welle.	Separate Signale für den Radverkehr und vorgezogene Aufsteller. Im Kreisverkehr separate Führung (niederländische Variante). Grüne Welle.
<b>Beleuchtung</b>	Durchgängig	Durchgängig
<b>Unterhaltung</b>	Verstärkte Kontrolle Ca. 2x jährlich	Normale Kontrolle Ca. 1x jährlich
<b>Wegweisung</b>	Für das <b>Vorrangroutennetz</b> ist durchgängig eine FGSV-konforme Wegweisung mit Einschubelementen zu planen. Auf <b>Haupttrouten</b> ist eine FGSV-konforme Wegweisung nach Bedarf zu planen.	
<b>Winterdienst</b>	<b>Auf den Vorrangrouten (auf asphaltierten bzw. gepflasterten Wegen):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Räumung der Vorrangrouten bereits vor den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden (ab 6 Uhr morgens bis 20 Uhr abends), Hauptfahrtrichtung der Radfahrer beachten!</li> <li>• Kein vorgegebenes Räumungsintervall, jedoch sollte bei starkem Schneefall mehrfach geräumt und gestreut werden.</li> </ul>	

- Einsatz von Sand-Salz-Gemisch oder von Magnesiumchlorid

**Auf den Hauptrouten (auf asphaltierten bzw. gepflasterten Wegen):**

- Räumung der Hauptrouten ab 8 Uhr morgens bis 20 Uhr abends
- Kein vorgegebenes Räumungsintervall, jedoch sollte bei starkem Schneefall mehrfach geräumt und gestreut werden.
- Einsatz von Sand-Salz-Gemisch oder von Magnesiumchlorid

**In Landschaftsschutz- und Naturschutzgebieten nur Sand verwenden.**



## Vorrang- und Hauptrouten – außerorts

	Asphaltierte Straßen	Land- und Forstwirtschaftliche Wege
Mischverkehr	-	-
Einrichtungsrادweg	-	-
Zweirichtungsrادweg	-	-
Protected Bike Lanes	-	-
Radfahrstreifen	-	-
Schutzstreifen	-	-
Gehweg mit Radfahrer frei	-	-
Gemeinsamer Geh- und Radweg mit Zweirichtungsverkehr	Regelmaß 2,50 m	3 m (Wirtschaftswege)
Knotenpunkte	-	-
Beleuchtung	Nach Bedarf	Nach Bedarf
Unterhaltung	Verstärkte Kontrolle Ca. 2x jährlich	Normale Kontrolle Ca. 1x jährlich
Wegweisung	Für das <b>Vorrangroutennetz</b> ist durchgängig eine FGSV-konforme Wegweisung mit Einschubelementen zu planen. Auf <b>Hauptrouten</b> ist eine FGSV-konforme Wegweisung nach Bedarf zu planen.	
Winterdienst	<p><b>Auf den Vorrangrouten (auf asphaltierten bzw. gepflasterten Wegen):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Räumung der Vorrangrouten bereits vor den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden (ab 6 Uhr morgens bis 20 Uhr abends), Hauptfahrtrichtung der Radfahrer beachten!</li> <li>• Kein vorgegebenes Räumungsintervall, jedoch sollte bei starkem Schneefall mehrfach geräumt und gestreut werden.</li> <li>• Einsatz von Sand-Salz-Gemisch oder von Magnesiumchlorid</li> </ul> <p><b>Auf den Hauptrouten (auf asphaltierten bzw. gepflasterten Wegen):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Räumung der Hauptrouten ab 8 Uhr morgens bis 20 Uhr abends</li> <li>• Kein vorgegebenes Räumungsintervall, jedoch sollte bei starkem Schneefall mehrfach geräumt und gestreut werden.</li> <li>• Einsatz von Sand-Salz-Gemisch oder von Magnesiumchlorid</li> </ul> <p><b>In Landschaftsschutz- und Naturschutzgebieten nur Sand verwenden.</b></p>	

## Nebenrouten – innerorts

	<b>Straßen mit niedrigen Verkehrsstärken (bis 5.000 DTV/Tag)</b>
<b>Mischverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo-30-Zonen</li> <li>• Fahrradstraßen</li> </ul>
<b>Einrichtungsrادweg</b>	-
<b>Zweirichtungsrادweg</b>	-
<b>Protected Bike Lanes</b>	-
<b>Radfahrstreifen</b>	-
<b>Schutzstreifen</b>	Regelmaß 1,50 m und Rot markieren (bei höheren DTV-Werten im Einzelfall zu prüfen)
<b>Gehweg mit Radfahrer frei</b>	3,00 m
<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg</b>	-
<b>Knotenpunkte</b>	-
<b>Beleuchtung</b>	Durchgängig
<b>Unterhaltung</b>	Normale Kontrolle Ca. 1x jährlich
<b>Wegweisung</b>	-
<b>Winterdienst</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Räumung der Nebenrouten</li> <li>• Kein vorgegebenes Räumungsintervall</li> <li>• Einsatz von Sand-Salz-Gemisch</li> <li>• Auf nicht befestigten Wegen ist kein Winterdienst vorgesehen</li> <li>• In Landschafts- und Naturschutzgebieten sollte, sofern möglich, geräumt und mit Sand gestreut werden, wenn es sich um eine befestigte Oberfläche handelt.</li> </ul>



## Nebenrouten – außerorts

	Land- und Forstwirtschaftliche Wege
Mischverkehr	Separate Radverkehrsanlage (Wirtschaftswege) mit 3m
Einrichtungsrادweg	-
Zweirichtungsrادweg	-
Protected Bike Lanes	-
Radfahrstreifen	-
Schutzstreifen	-
Gehweg mit Radfahrer frei	-
Gemeinsamer Geh- und Radweg	-
Knotenpunkte	-
Beleuchtung	keine
Unterhaltung	Normale Kontrolle Ca. 1x jährlich
Wegweisung	-
Winterdienst	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundlegend kein Winterdienst</li> <li>• Auf nicht befestigten Wegen ist kein Winterdienst vorgesehen.</li> <li>• In Landschafts- und Naturschutzgebieten sollte, sofern möglich, geräumt und mit Sand oder Splitt gestreut werden, wenn es sich um eine befestigte Oberfläche handelt.</li> </ul>

## **Anlage 09**

**Politischer Meilenstein 1 - Beschluss über die zukünftige Lage  
von Querungsmöglichkeiten der Innenstadt in Nord-Süd-Richtung**



Gifhorn, 03.03.2021  
61

Beratungsfolge	Datum	Status
Ausschuss für Stadtplanung, Bauordnung und Umwelt	16.03.2021	öffentlich vorberatend
Verwaltungsausschuss	18.03.2021	nichtöffentlich vorberatend
Rat der Stadt Gifhorn	22.03.2021	öffentlich beschließend

### Drucksache IX/1055 Verwaltungsvorlage

#### Radverkehrskonzept

hier: Meilenstein 1 - Beschluss über die zukünftige Lage von Querungsmöglichkeiten der Innenstadt in Nord-Süd-Richtung

---

#### Sachverhalt:

Im Rahmen der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes wurde zunächst die zentrale Fragestellung erörtert, wo zukünftige ganztägig sicher und komfortabel nutzbare Querungsmöglichkeiten der Innenstadt in Nord-Süd-Richtung liegen.

Identifiziert wurden hierfür die Trassen

- Steinweg (Fußgängerzone),
- Konrad-Adenauer-Straße/Fallerslebener Straße (City-Ring Ost) und/oder
- Celler Straße/Allerstraße (City-Ring West).

Für alle drei Trassen erfolgte eine Bestandsaufnahme. Sie wurden ferner hinsichtlich Ihrer heutigen Bedeutung, der Potenziale für den Radverkehr und im Hinblick auf mögliche und notwendige Maßnahmen zur Ertüchtigung für eine ganztägig sichere und komfortabel nutzbare Querungsmöglichkeit der Innenstadt in Nord-Süd-Richtung untersucht. Zu dieser Bearbeitung können folgende Ergebnisse als Fazit festgehalten werden:

- Der **Steinweg** kann in seiner Funktion als Fußgängerzone nicht gleichzeitig die Funktion der zentralen Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr erfüllen. Der Radverkehr muss – wie auch auf freigegebenen Gehwegen – in der Fußgängerzone immer mit angemessener Geschwindigkeit, also Schrittgeschwindigkeit, fahren.
- Gleichwohl erscheint die Fußgängerzone mit geringen Anpassungen gut geeignet, um sie ganztägig für den Radverkehr freizugeben. Sie könnte damit eine Alternative zum City-Ring für den langsameren Radverkehr bieten.

- Der **City-Ring** hat heute bereits eine hohe Bedeutung für den Radverkehr im Hinblick auf seine Verbindungsfunktion und aufgrund vieler relevanter Ziele am oder in unmittelbarer Nähe des City-Rings (Verwaltungen, Schulen, Stadthalle, Allerwelle, Schlosssee, Bahnhof Gifhorn Stadt, etc.)
- Auf dem City-Ring weist heute – sofern vorhanden – nur ein kleiner Teil der Radverkehrsanlagen die Regelmaße aktueller Richtlinien auf. Auch Mindestmaße sind vielfach nicht eingehalten. Entsprechend erfüllen die meisten Abschnitte des City-Rings heute nicht die Anforderungen an eine sichere und komfortabel nutzbare Querungsmöglichkeit der Innenstadt.
- Potenziell kostengünstige und kurzfristig umsetzbare Lösungen wie Markierungen und Beschilderungen sind verkehrsplanerisch zum Teil unbefriedigend und verkehrsbehördlich i. d. R. nicht umsetzbar.
- Für den City-Ring sind nur langfristige Maßnahmen umsetzbar. Vielfach ist hierzu umfangreicher baulicher Aufwand notwendig, z. B. am Schillerplatz.

Aufgrund dieser Analyse schlägt die Verwaltung folgendes weiteres Vorgehen vor:

- Die **Fußgängerzone** wird probeweise für ca. 6 Monate gantztägig für den Radverkehr freigegeben. Die Freigabe soll noch im 1. Halbjahr 2021 erfolgen.
- Die Probezeit wird durch eine Evaluierung und umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Die gutachterliche Begleitung sieht u. a. eine Vorher- und eine Nachher-Befragung vor. Begleitend findet eine intensive Öffentlichkeitsarbeit statt, um allen Verkehrsteilnehmern zu verdeutlichen, wie eine gemeinsame Nutzung funktioniert und dass rücksichtsvolles Radfahren erforderlich ist.
- Im Rahmen der Sicherheitspartnerschaft zwischen der Stadt Gifhorn und der Polizeiinspektion Gifhorn ist eine gemeinsame Präsenz in der Probezeit vorgesehen.
- Die Ergebnisse der gutachterlichen Begleitung werden den Gremien passend zum Ende der Probezeit vorgestellt.
- Die Entscheidung über eine dauerhaft gantztägige Freigabe der Fußgängerzone oder über eine Wiedereinführung der Sperrung zwischen 11 und 18 Uhr wird auf Grundlage der gutachterlichen Begleitung getroffen.
- Der **City-Ring** wird entsprechend seiner hohen Bedeutung für den Radverkehr langfristig in Form einer Vorrangroute ertüchtigt.
- Im Rahmen des Schlüsselprojektes „Eingangstore in die Innenstadt gestalten“ wird diese Ertüchtigung als Vorrangroute sowohl für die Maßnahme „Lüneburger Straße“ als auch „Braunschweiger Straße mit Schillerplatz“ in den Planungen berücksichtigt. Daran anknüpfend werden Maßnahmen in benachbarten Abschnitten wie z. B. der Celler Straße geprüft.
- Im Rahmen der weiteren Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes werden weitere Maßnahmen zur entsprechenden Ertüchtigung des City-Rings konkretisiert. Diese werden entsprechen dem beschlossenen Zeitplan im 4. Quartal 2021 als Meilenstein 3 (Beschluss einer Maßnahmen- und Prioritätenliste) in die politischen Gremien eingebracht.

Die Vorschläge für das weitere Vorgehen wurden mit dem Arbeitskreis zum Radverkehrskonzept, bestehend aus Planungsbüro, Verwaltung, ADFC, Polizei und Regionalverband, diskutiert. Der Arbeitskreis stimmt den Vorschlägen zu. Eingebrachte Anregungen fließen bei der folgenden Konkretisierung der Maßnahmen ein.

Ferner erfolgte eine Beteiligung von sowohl Vertretern der innerstädtischen Wirtschaft (u. a. City-Gemeinschaft Gifhorn, DEHOGA) als auch verschiedener Gesellschaftsgruppen (u. a. Seniorenbeirat der Stadt Gifhorn, Jugendvertreter des Runden Tisches). Beide Kreise stimmten den Planungen zu. Hinsichtlich der probeweisen ganztägigen Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr wurde betont, dass es sich weiterhin um eine Fußgängerzone handele, in der der Radverkehr immer Rücksicht auf den Fußgängerverkehr nehmen müsse.

Für eine breite Öffentlichkeit fand zudem ein digitales Beteiligungsformat am 2.3.2021 statt. Hieran nahmen 90 Personen inkl. des Projektteams teil. Die Planungen wurden in der Tendenz überwiegend positiv bewertet. Die Unterlagen zur Veranstaltung stehen auf der Website der Stadt [www.stadt-gifhorn.de](http://www.stadt-gifhorn.de) im Bereich „Radverkehr und Verkehrssicherheit“ als Download zur Verfügung.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Für die probeweise Öffnung der Fußgängerzone fallen Kosten für die gutachterliche Begleitung, geringfügige bauliche Maßnahmen (z. B. Markierungsarbeiten) und die Öffentlichkeitsarbeit an. Die Kosten werden auf insgesamt 30.000 € geschätzt. Mittel in dieser Höhe stehen hierfür bei den Fachbereichen 61 und 65 bereit. Vorbehaltlich der Zustimmung des Rates der Stadt Gifhorn wird für dieses Projekt zudem ein Förderantrag für das Programm „Rauf auf's Rad“ beim Regionalverband gestellt.

Kosten für die Ertüchtigung des City-Rings als Vorrangroute lassen sich erst bei der Erarbeitung der konkreten Maßnahmen für die Maßnahmen- und Prioritätenliste benennen. Die Maßnahmen- und Prioritätenliste wird entsprechend dem beschlossenen Zeitplan im 4. Quartal 2021 als Meilenstein 3 in die politischen Gremien eingebracht.

#### **Vorbereitender Beschluss:**

#### **Abstimmungsergebnis:**

	Einstimmig	Ja	Nein	Enthaltungen
Ausschuss für Stadtplanung, Bauordnung und Umwelt am 16.03.2021				
Verwaltungsausschuss am 18.03.2021				

#### **Beschlussempfehlung:**

- a) Dem beschriebenen Vorgehen für die probeweise ganztägige Öffnung der Fußgängerzone wird zugestimmt.
- b) Dem beschriebenen Vorgehen für die langfristig ausgerichtete Ertüchtigung des City-Rings als Vorrangroute wird zugestimmt.

Matthias Nerlich  
Bürgermeister



## 12 Radverkehrskonzept

### **hier: Meilenstein 1 - Beschluss über die zukünftige Lage von Querungsmöglichkeiten der Innenstadt in Nord-Süd-Richtung**

---

Drucksachen IX/1055 und IX/1055.1

Seitens der ÖDP-Fraktion wurde heute noch folgender schriftlicher Ergänzungsantrag (DS IX/1055.1) eingereicht:

Die Beschlussvorlage wird in Punkt a) wie folgt ergänzt:

Die mit Stand der Platzvergabe 2019 (ausgenommen Sondervergaben) gültigen Außenflächen des Handels und der Gastronomie in der Fußgängerzone dürfen aufgrund der Fahrrad-Wegeführung nebst erforderlichem Sicherheitsabstand nicht gestört, beeinträchtigt oder die Anzahl der Fläche/Außensitzplätze seitens der Stadt deshalb reduziert werden.

Herr Wachholz beantragt, darüber hinaus auch folgenden Passus aufzunehmen:

Die Umgestaltung der Fußgängerzone durch die neue Fahrrad-Wegeführung darf nicht zu einer Reduzierung der freien Sitzbänke und Sitzgelegenheiten führen.

Es erfolgt eine Aussprache, Beratung und Diskussion.

Herr Marzischewski-Drewes bittet um getrennte Abstimmung der Buchstaben a) und b) der Beschlussempfehlung.

Dieser Antrag wird mit 32 Stimmen dagegen, 2 Stimmen dafür und 2 Enthaltungen abgelehnt.

Der Antrag der ÖDP-Fraktion wird im Anschluss mit 13 Stimmen dafür, 9 Stimmen dagegen und 11 Enthaltungen angenommen.

Der Antrag der SPD-Fraktion wird mit 17 Stimmen dagegen, 12 Stimmen dafür und 4 Enthaltungen abgelehnt.

Verwaltungsseitig wird sodann darauf hingewiesen, dass sich drei Ratsmitglieder an den Abstimmungen zu den Anträgen der ÖDP und SPD nicht beteiligt haben.

Im Anschluss wird unter Berücksichtigung des Antrages der ÖDP-Fraktion mit 27 Stimmen dafür, 6 Stimmen dagegen und 3 Enthaltungen folgender Beschluss gefasst:

- a) Dem beschriebenen Vorgehen für die probeweise ganztägige Öffnung der Fußgängerzone wird mit folgender Ergänzung zugestimmt:  
Die mit Stand der Platzvergabe 2019 (ausgenommen Sondervergaben) gültigen Außenflächen des Handels und der Gastronomie in der Fußgängerzone dürfen aufgrund der Fahrrad-Wegeführung nebst erforderlichem Sicherheitsabstand nicht gestört, beeinträchtigt oder die Anzahl der Fläche/Außensitzplätze seitens der Stadt deshalb reduziert werden.

- b) Dem beschriebenen Vorgehen für die langfristig ausgerichtete Ertüchtigung des City-Rings als Vorrangroute wird zugestimmt.

## **Anlage 10**

**Politischer Meilenstein 2 - Beschluss eines priorisierten  
Radverkehrsnetzes und Qualitätsstandards künftiger  
Radverkehrsanlagen**



Gifhorn, 04.11.2021

Beratungsfolge	Datum	Status
Ortsrat Kästorf	15.11.2021	öffentlich vorberatend
Ortsrat Gamsen	16.11.2021	öffentlich vorberatend
Ortsrat Wilsche	17.11.2021	öffentlich vorberatend
Ortsrat Winkel	22.11.2021	öffentlich vorberatend
Ortsrat Neubokel	24.11.2021	öffentlich vorberatend
Ausschuss für Stadtplanungsan- gelegenheiten	06.12.2021	öffentlich vorberatend
Verwaltungsausschuss	09.12.2021	nichtöffentlich vorberatend
Rat der Stadt Gifhorn	13.12.2021	öffentlich beschließend

**Drucksache X/0018**  
**Verwaltungsvorlage**

**Radverkehrskonzept**

**hier: Meilenstein 2 - Beschluss eines priorisierten Radverkehrsnetzes und Qualitätsstandards künftiger Radverkehrsanlagen**

-----

**Sachverhalt:**

Im Meilenstein 1 des Radverkehrskonzeptes wurde am 22.03.2021 der Verkehrsversuch zur ganztägigen Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr beschlossen. Dieser endet am 30.11.2021 und die zukünftige Regelung wird anschließend mit weiteren Maßnahmen zur Querung der Innenstadt in Nord-Süd-Richtung in den entsprechenden Gremien beraten.

Gemäß des am 03.12.2020 beschlossenen Stufenplans für das Radverkehrskonzept, wurde nun der Meilenstein 2 erarbeitet. In diesem wurden ein priorisiertes Radverkehrsnetz und Qualitätsstandards künftiger Radverkehrsanlagen für Gifhorn aufgestellt. Diese wurden in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung am 15.07.2021 vom Planungsbüro BÖREGIO online vorgestellt. Aus der Beteiligung ergaben sich anschließend noch geringfügige inhaltliche und formale Anpassungen, welche mit dem Planungsbüro abgestimmt wurden. Das Netz ist aufgeteilt in Vorrang-, Haupt- und Nebenrouten.

Die Standards basieren auf den ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) und unterscheiden sich nach Art der betreffenden Route im Radverkehrsnetz, nach der Lage (innerorts und außerorts), sowie nach der Stärke des KFZ-Verkehrs auf der betreffenden Straße. Der Meilenstein 2 bietet die Grundlage für den darauf aufbauenden Meilenstein 3 mit den darin konkretisierten Maßnahmen des Radverkehrs- und Verkehrssicherheitskonzeptes.

Das Radverkehrsnetz ist als Plan und die Qualitätsstandards tabellarisch angehängt.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Die finanziellen Auswirkungen ergeben sich nicht aus dem Beschluss des Radverkehrsnetzes und den Qualitätsstandards, sondern aus dem Maßnahmenkatalog des Radverkehrs- und Verkehrssicherheitskonzeptes. Dieser Maßnahmenkatalog wird im Meilenstein 3 erarbeitet, im 1. Quartal 2022 öffentlich vorgestellt und in den Gremien beraten.

#### **Vorbereitender Beschluss:**

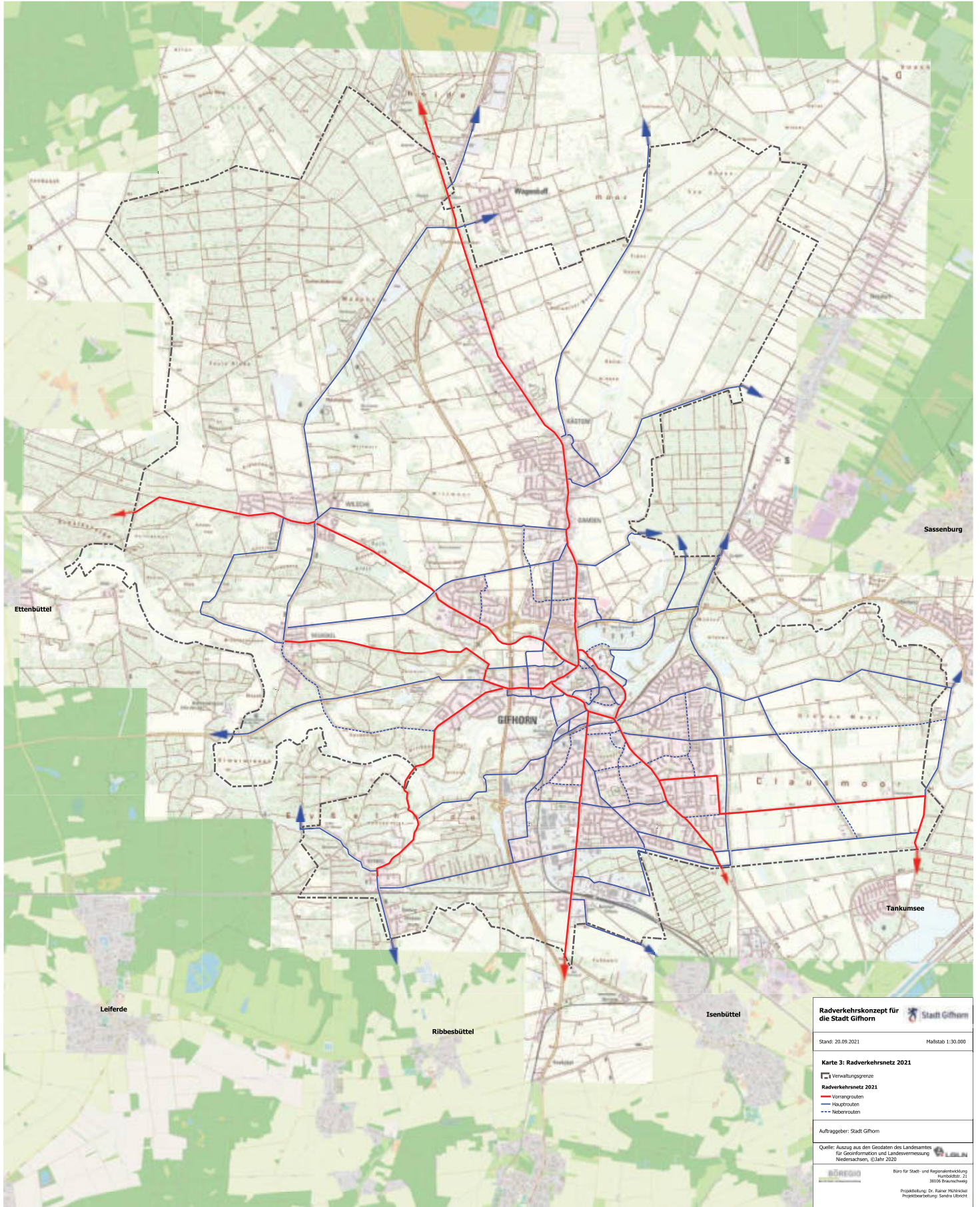
#### **Abstimmungsergebnis:**

	Einstimmig	Ja	Nein	Enthaltungen
Ortsrat Kästorf am 15.11.2021				
Ortsrat Gamsen am 16.11.2021				
Ortsrat Wilsche am 17.11.2021				
Ortsrat Winkel am 22.11.2021				
Ortsrat Neubokel am 24.11.2021				
Ausschuss für Stadtplanungsangelegenheiten 06.12.2021				
Verwaltungsausschuss am 09.12.2021				

#### **Beschlussempfehlung:**

Dem priorisierten Radverkehrsnetz und den Qualitätsstandards wird zugestimmt.

Matthias Nerlich  
Bürgermeister



**Radverkehrsnetz für die Stadt Gifhorn** 

Stand: 20.09.2021 Maßstab 1:30.000

**Karte 3: Radverkehrsnetz 2021**

-  Verwaltungsgrenze
- Radverkehrsnetz 2021**
-  Vorrangrouten
-  Hauptrouten
-  Neberrouten

Auftraggeber: Stadt Gifhorn

Quelle: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoformation und Landesvermessung Niedersachsen, ©Jahr 2020 

 Büro für Stadt- und Regionalentwicklung  
Hamboldtstr. 21  
38106 Braunschweig  
Projektleitung: Dr. Rainer Pflüschel  
Projektbearbeitung: Sandra Ulbricht



## Vorrang- und Haupttrouten - innerorts

	Straßen mit hohen DTV-Werten (ab 5.000 DTV/Tag)	Straßen mit niedrigen DTV-Werten (bis 5.000 DTV/Tag)
Mischverkehr	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Tempo-30-Zonen</li> <li>•Fahrradstraßen</li> </ul>
Einrichtungsradschweg	Regelmaß 2,00 m Vorhandene Radwege 1,60 m	-
Zweirichtungsradschweg	-	-
Radfahrstreifen	Regelmaß 1,85 m mit Piktogrammen und rot markieren (unter Berücksichtigung des Fahrbahnzustandes)	i. d. R. ohne Berücksichtigung
Schutzstreifen	Regelmaß 1,50 m mit Piktogrammen und rot markieren (unter Berücksichtigung des Fahrbahnzustandes)	Regelmaß 1,50 m mit Piktogrammen und rot markieren (unter Berücksichtigung des Fahrbahnzustandes)
Gehweg mit Radfahrer frei	3,00 m	-
Gemeinsamer Geh- und Radweg mit Benutzungspflicht	-	-
Markierungen (Piktogramme)	Verwendung von einzelnen Piktogrammen oder Piktogrammketten auf Radwegen, der Fahrbahn und in Einmündungsbereichen zur Verdeutlichung wo mit Radfahrenden zu rechnen ist.	
Knotenpunkte	Separate Signale für den Radverkehr und vorgezogene Aufsteller. Regellösung im Kreisverkehr: separate Führung Grüne Welle.	Separate Signale für den Radverkehr und vorgezogene Aufsteller. Regellösung im Kreisverkehr: separate Führung Grüne Welle.
Beleuchtung	Durchgängig	Durchgängig
Unterhaltung	Verstärkte Kontrolle Ca. 2x jährlich	Normale Kontrolle Ca. 1x jährlich
Wegweisung	Für das <b>Vorrangroutennetz</b> ist durchgängig eine FGSV-konforme Wegweisung mit Einschubelementen zu planen. Auf <b>Haupttrouten</b> ist eine FGSV-konforme Wegweisung nach Bedarf zu planen.	
Winterdienst	<b>auf den Vorrangrouten (auf asphaltierten bzw. gepflasterten Wegen)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Räumung der Vorrangrouten bereits vor den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden (ab 6 Uhr morgens bis 20 Uhr abends), Hauptfahrtrichtung der Radfahrer beachten!</li> <li>•Kein vorgegebenes Räumungsintervall, jedoch sollte bei starkem Schneefall mehrfach geräumt und gestreut werden.</li> <li>•Einsatz von Sand-Salz-Gemisch</li> </ul> <b>auf den Haupttrouten (auf asphaltierten bzw. gepflasterten Wegen)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Räumung der Haupttrouten ab 8 Uhr morgens bis 20 Uhr abends</li> <li>•Kein vorgegebenes Räumungsintervall, jedoch sollte bei starkem Schneefall mehrfach geräumt und gestreut werden.</li> <li>•Einsatz von Sand-Salz-Gemisch</li> </ul>	

## Vorrang- und Hauptrouten - außerorts

	Asphaltierte Straßen	Land- und Forstwirtschaftliche Wege
Mischverkehr	-	-
Einrichtungsrادweg	-	-
Zweirichtungsrادweg	-	-
Radfahrstreifen	-	-
Schutzstreifen	-	-
Gehweg mit Radfahrer frei	-	-
Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Regelmaß 2,50 m	3 m (Wirtschaftswege)
Markierungen (Piktogramme)	-	-
Knotenpunkte	-	-
Beleuchtung	Nach Bedarf	Nach Bedarf
Unterhaltung	Verstärkte Kontrolle Ca. 2x jährlich	Normale Kontrolle Ca. 1x jährlich
Wegweisung	Für das <b>Vorrangroutennetz</b> ist durchgängig eine FGSV-konforme Wegweisung mit Einschubelementen zu planen. Auf <b>Haupttrouten</b> ist eine FGSV-konforme Wegweisung nach Bedarf zu planen.	
Winterdienst	<b>auf den Vorrangrouten (auf asphaltierten bzw. gepflasterten Wegen)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Räumung der Vorrangrouten bereits vor den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden (ab 6 Uhr morgens bis 20 Uhr abends), Hauptfahrtrichtung der Radfahrer beachten!</li> <li>•Kein vorgegebenes Räumungsintervall, jedoch sollte bei starkem Schneefall mehrfach geräumt und gestreut werden.</li> <li>•Einsatz von Sand-Salz-Gemisch</li> </ul> <b>auf den Haupttrouten (auf asphaltierten bzw. gepflasterten Wegen)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Einzelfallentscheidung</li> <li>•Kein vorgegebenes Räumungsintervall</li> </ul>	

## Nebenrouten - innerorts

	Straßen mit niedrigen DTV-Werten (bis 5.000 DTV/Tag)
Mischverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Tempo-30-Zonen</li> <li>•Fahrradstraßen</li> </ul>
Einrichtungsrادweg	-
Zweirichtungsrادweg	-
Radfahrstreifen	-
Schutzstreifen	Regelmaß 1,50 m und Rot markieren (unter Berücksichtigung des Fahrbahnzustandes) (bei höheren DTV-Werten im Einzelfall zu prüfen)
Gehweg mit Radfahrer frei	3,00 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg mit Benutzungspflicht	-
Markierungen (Piktogramme)	Verwendung von einzelnen Piktogrammen oder Piktogrammketten auf Radwegen, der Fahrbahn und in Einmündungsbereichen zur Verdeutlichung wo mit Radfahrenden zu rechnen ist.
Knotenpunkte	-
Beleuchtung	Durchgängig
Unterhaltung	Normale Kontrolle Ca. 1x jährlich
Wegweisung	-
Winterdienst	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Räumung der Nebenrouten</li> <li>•Kein vorgegebenes Räumungsintervall</li> <li>•Einsatz von Sand-Salz-Gemisch</li> <li>•Auf nicht befestigten Wegen ist kein Winterdienst vorgesehen</li> <li>•Im Landschaftsschutzgebiet sollte, sofern möglich, geräumt und mit Sand oder Splitt gestreut werden, wenn es sich um eine befestigte Oberfläche handelt.</li> </ul>

## Nebenrouten - außerorts

	Land- und Forstwirtschaftliche Wege
Mischverkehr	Separate Radverkehrsanlage (Wirtschaftswege) mit 3m
Einrichtungsrادweg	-
Zweirichtungsrادweg	-
Radfahrstreifen	-
Schutzstreifen	-
Gehweg mit Radfahrer frei	-
Gemeinsamer Geh- und Radweg	-
Markierungen (Piktogramme)	-
Knotenpunkte	-
Beleuchtung	-
Unterhaltung	Normale Kontrolle Ca. 1x jährlich
Wegweisung	-
Winterdienst	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Grundlegend kein Winterdienst</li> <li>•Auf nicht befestigten Wegen ist kein Winterdienst vorgesehen.</li> <li>•Im Landschaftsschutzgebiet sollte, sofern möglich, geräumt und mit Sand oder Splitt gestreut werden, wenn es sich um eine befestigte Oberfläche handelt.</li> </ul>



### 30 Radverkehrskonzept

#### **hier: Meilenstein 2 - Beschluss eines priorisierten Radverkehrsnetzes und Qualitätsstandards künftiger Radverkehrsanlagen**

---

Drucksache X/0018

Herr Völke verlässt den Sitzungssaal.

Es erfolgt eine Aussprache und Beratung.

Herr Lampe teilt mit, dass im Rahmen der Vorberatungen des Fachausschusses folgende Ergänzung beschlossen wurde:

- *der „Eyßelheideweg“/„Am Tappenberg“ wird bis zur Einmündung „Hermann-Löns-Weg“ als Vorrangroute festgelegt,*

Diese Ergänzung fließe in den geänderten Beschluss des Verwaltungsausschusses ein, sodass folgender geänderter Beschluss zur Abstimmung vorliegt:

Dem priorisierten Radwegenetz und den Qualitätsstandards wird mit folgenden Ergänzungen zugestimmt:

- die Verbindung Ummersche Heerstraße/Alte Heerstraße/Fuhrenweg bis zur Hauptstraße ist als Hauptroute aufzunehmen,
- die Verbindung zwischen Wilscher Weg und Kirchweg westlich entlang der B4 ist als Hauptroute aufzunehmen,
- die Verbindung von Neubokel entlang der K 34 bis zur B 188 ist als Hauptroute festzulegen,
- *der „Eyßelheideweg“/„Am Tappenberg“ wird bis zur Einmündung „Hermann-Löns-Weg“ als Vorrangroute festgelegt,*
- eine Verbindung zwischen Neubokel über Brenneckentrück nach Winkel über das Gebiet der Gemeinde Leiferde soll geschaffen werden,
- für Vorrang- und Hauptrouten sind Protected Bike Lanes als möglich Radverkehrsanlage aufzunehmen,
- im Winterdienst ist die Anwendung von Magnesiumchlorid als mögliches Streumaterial aufzunehmen und
- im Winterdienst ist in Landschaftsschutzgebieten und Naturschutzgebieten nur Sand zu verwenden.

Der vorgenannte Beschluss wird mit 36 Stimmen dafür, 2 Stimmen dagegen und 1 Enthaltung angenommen.



## **Anlage 11**

---

**Politischer Meilenstein 3 - Beschluss einer Maßnahmen- und  
Prioritätenliste**

Gifhorn, 24.01.2022

Beratungsfolge	Datum	Status
Ortsrat Gamsen	08.02.2022	öffentlich vorberatend
Ortsrat Neubokel	09.02.2022	öffentlich vorberatend
Ortsrat Winkel	10.02.2022	öffentlich vorberatend
Ortsrat Kästorf	14.02.2022	öffentlich vorberatend
Ortsrat Wilsche	16.02.2022	öffentlich vorberatend
Ausschuss für Stadtplanung, Bauordnung, Umwelt und Verkehr	09.03.2022	öffentlich vorberatend
Verwaltungsausschuss	17.03.2022	nichtöffentlich vorberatend
Rat der Stadt Gifhorn	28.03.2022	öffentlich beschließend

**Drucksache X/0100**  
**Verwaltungsvorlage**

**Radverkehrskonzept**

**hier: Meilenstein 3 - Beschluss einer Maßnahmen- und Prioritätenliste**

---

**Sachverhalt:**

Als Meilenstein 2 des Radverkehrskonzeptes wurde am 13.12.2021 ein priorisiertes Radverkehrsnetz und Qualitätsstandards künftiger Radverkehrsanlagen beschlossen. Gemäß des am 03.12.2020 beschlossenen Stufenplans für das Radverkehrskonzept wurde nun eine Maßnahmen- und Prioritätenliste für das Radverkehrsnetz in Gifhorn aufgestellt. Mit der Beschlussfassung hierzu wird der Meilenstein 3 des Radverkehrskonzeptes erreicht.

Unterschieden wird nach globalen, d.h. stadtweit übergeordnet wirkenden Maßnahmen sowie lokalen, punktuell verortbaren Maßnahmen (vgl. Anlagen). Für beide Maßnahmenarten ist je Einzelmaßnahme die Priorität verzeichnet (Priorität 1 oder 2). Die umfangreiche Liste der lokalen Maßnahmen ist nach verschiedenen Aspekten geordnet: Zunächst nach Stadtgebiet und den Ortsteilen, dann jeweils nach der Routenart (Vorrang-, Haupt- und Nebenroute) sowie abschließend nach der Priorität. Bei den Handlungsempfehlungen wurde differenziert nach kurzfristigen Handlungsempfehlungen (Umsetzung bis 2025) sowie mittel- bis langfristigen Handlungsempfehlungen (Umsetzung bis 2030).

Im Arbeitskreis zum Radverkehrskonzept, bestehend aus Planungsbüro, Verwaltung, ADFC, Polizei und Regionalverband, wurde das Maßnahmenpaket vorgestellt und diskutiert. Die Anmerkungen wurden in der Maßnahmen- und Prioritätenliste berücksichtigt.



Für die Öffentlichkeit fand zudem am 20.01.2022 ein digitales Beteiligungsformat statt. Hieran nahmen 65 Personen teil. Die Planungen wurden intensiv diskutiert. Einzelne Anmerkungen gingen direkt in die Maßnahmen- und Prioritätenliste ein. Die Präsentation zur Veranstaltung steht auf der Website der Stadt [www.stadt-gifhorn.de](http://www.stadt-gifhorn.de) im Bereich „Radverkehr und Verkehrssicherheit“ als Download zur Verfügung.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Für die kurzfristigen Maßnahmen wie Markierungsarbeiten und kleinere bauliche Anpassungen werden insgesamt rd. 425.000,- € benötigt. Das Investitionsvolumen für die Ausbaumaßnahmen beläuft sich auf insgesamt rd. 5,26 Mio. €, wobei hier auch Mittel für die Umsetzung des Schlüsselprojektes „Eingangstore in die Innenstadt gestalten“ aus dem Leitbild Mobilität 2030 enthalten sind, die eine umfängliche Neuordnung aller Verkehre beinhalten. Für die Investitionsmaßnahmen werden z.T. Förderanträge gestellt und es wird mit einer voraussichtlichen Zuwendung in Höhe von insgesamt rd. 2,25 Mio. € gerechnet. Die Mittel sind im Haushaltsplan für die Jahre 2022 – 2025 vom Fachbereich 65 angemeldet.

#### **Vorbereitender Beschluss:**

#### **Abstimmungsergebnis:**

	Einstimmig	Ja	Nein	Enthaltungen
Ortsrat Gamsen am 08.02.2022				
Ortsrat Neubokel am 09.02.2022				
Ortsrat Winkel am 10.02.2022				
Ortsrat Kästorf am 14.02.2022				
Ortsrat Wilsche am 16.02.2022				
Ausschuss für Stadtplanung, Bauordnung, Umwelt und Verkehr am 09.03.2022				
Verwaltungsausschuss am 17.03.2022				

#### **Beschlussempfehlung:**

Der Maßnahmen- und Prioritätenliste als Meilenstein 3 des Radverkehrskonzeptes wird zugestimmt.

Matthias Nerlich  
Bürgermeister

Anlagen: Maßnahmen- und Prioritätenliste – Globale (Stadtweite) Maßnahmen  
Maßnahmen- und Prioritätenliste – Lokale (Punktuelle) Maßnahmen

Maßnahmen- und Prioritätenliste – Globale (Stadtweite) Maßnahmen

Nr.	Route nart	Maßnahme	Beschreibung Bestand	Priorisi erung	Handlungsempfehlung
1		Engstellen	Umlaufsperrn entsprechen vielfach nicht den Richtlinien. Die vorhandenen Umlaufsperrn sind auf ihren Durchlass überprüft worden. Auf dem Netz sind keine Umlaufsperrn vorhanden.	1	Alle übrigen Umlaufsperrn sind zu prüfen und geeignete Maßnahmen sind durchzuführen.
2	V, H	Wegweisung	Ortsfremde Personen (z.B. Touristen) kennen sich in der Stadt und den Ortsteilen nicht aus. Um die ortsfremden Radfahrer zu ihrem Ziel zu führen, ist eine flächendeckende korrekte Wegweisung notwendig.	1	Ein Wegweisungskonzept wird erarbeitet und umgesetzt. Die Vorrangrouten sind mit Einschubelementen auszuschildern (z.B. GF1). Haupttrouten werden nach Bedarf beschildert.
3	V, H, N	Winterdienst		1	Das bestehende Netz für den Winterdienst auf dem Radverkehrsnetz wird im Hinblick auf das beschlossene Radverkehrsnetz und die Qualitätsstandards mit dem ASG überarbeitet.
4	V, H, N	Radverkehrs- sicherheit	Bei Baustellen wird die Radverkehrsführung in der Stadt Gifhorn nicht ausreichend berücksichtigt.	1	Bei Baustellen wird die Radverkehrsführung gleichberechtigt mit anderen Verkehrsarten berücksichtigt. Die AGFK Niedersachsen / Bremen sieht die Erstellung eines Leitfadens vor, indem die Vorgehensweise und Ausschilderung von Umleitungen als Regelwerk beschrieben werden. Die Fertigstellung ist vorgesehen für 2022 und die Stadt Gifhorn wird diesen künftig bei allen Baustellen berücksichtigen.
5	V, H, N	Öffentlichkeits- arbeit	Die geltenden Verkehrsregeln sind den verschiedenen Verkehrsteilnehmern nicht bekannt oder werden nicht berücksichtigt, z.B. Bedeutung von Verkehrszeichen, Nutzung von Schutzstreifen, Vorfahrsregelungen an Kreisverkehren.	1	Die Vermittlung von Verkehrsregeln sowie von Werbung für das Radfahren erfolgen z. B. mittels Hinweisschildern, Printmedien, Informationsständen, über digitale Kanäle oder Aktionen wie das Stadtradeln.
6	V, H, N	Fehlender Komfort		1	An Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet Gifhorn werden Ampelgriffe angebracht.
7		Markierungen und Piktogramme		1	Rotmarkierungen zur Hervorhebung von Radverkehrsführungen kommen unabhängig vom Radverkehrsnetz zur Anwendung Die Rotmarkierung soll erfolgen auf Schutzstreifen, Furten von Zweirichtungsradswegen innerorts, an Gefahrenstellen sowie im Schulumfeld (entsprechend Maßnahmen VSK). Einzelne Piktogramme oder Piktogrammketten verdeutlichen die Radverkehrsführung. Sie kommen zur Anwendung auf Radwegen, gemeinsamen Geh- und Radwegen, in Einmündungsbereichen sowie auf der Fahrbahn
8		Fahrradabstell- anlagen	Fahrradabstellanlagen werden oft in zu geringer Anzahl vorgesehen und entsprechen häufig nicht den Richtlinien bzw. Anforderungen an sicheres, komfortables Abstellen.	1	Die Schaffung sicherer, attraktiver Fahrradabstellanlagen wird bei allen relevanten Aktivitäten der Verwaltung verankert. Dies umfasst u.a. Straßenraumgestaltung, städtische Liegenschaften, Baugenehmigungsverfahren/Stellplatzsatzung und Veranstaltungsplanung
9	V, H, N	Radverkehrs- sicherheit	Schülerinnen und Schülern in Gifhorn sind Gefahrenstellen sowie sichere Wegeverbindungen häufig nicht klar.	2	Für die einzelnen Schulen sind Schulradwegepläne zu erstellen - Schule oder Schulträger.
10	V, H, N	Zertifizierung als fahrradfreundliche Kommune		2	Um das Ziel der fahrradfreundlichen Kommune zu erreichen, sind die wesentlichen Mängel zu beseitigen und ein Antrag auf Zertifizierung als fahrradfreundliche Kommune beim Land Niedersachsen zu stellen.
11	V, H, N	Fahrradstraßen	2		Die Umsetzbarkeit einer Fahrradstraße für einzelne Straßen ist zu prüfen. Eine einheitliche und eindeutige Gestaltung von Fahrradstraßen ist zu entwickeln.

Maßnahmen- und Prioritätenliste – Lokale (Punktueller) Maßnahmen

Nr.	Ortsteil	Straße / Knotenpunkt	Inner- / Außer-orts	Routenart	Schulweg	Mangel	Beschreibung	Priorisierung	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
1	Gifhorn	City-Ring (Celler Str., Aller Str., Konrad-Adenauer-Str., Schillerplatz, Lüneburger Str.)	I	V	S		Ungenügende Nord-Süd-Verbindung. Siehe Bestandsaufnahme 1. Öffentliche Beteiligung des RVK.	1	Erarbeiten von Varianten und deren Vergleich im Rahmen verkehrstechnischer Untersuchung - Einbahnstraßen für KFZ und Zweirichtungsweg auf Fahrbahn - Gehwege mit Führung auf der Fahrbahn - Einseitiger Schutzstreifen + Führung im Seitenraum	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
2	Gifhorn	Fallerslebener Str.	I	V	S	Radverkehrsführung	In Richtung Schillerplatz ist die Nutzung des ehemaligen Parkstreifens nicht eindeutig.	1	Auf der Nordseite ist für den Radverkehr eine Fahrspur (b=1,50m) mittels beidseitigem Schmalstrich zu markieren, so dass eine eindeutige Führung erkennbar wird und dem Kfz-Fahrer das Überfahren untersagt wird; in den Zufahrten ist diese Markierung auf Lücke herzustellen. Die Sperrflächen werden demarkiert, indem das Pflaster gedreht wird.;des Weiteren werden gravierende Unebenheiten beseitigt. Zusätzliche Piktogramme in der Fahrspur sollen die Führung verdeutlichen.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
3	Gifhorn	Calberlaher Damm (KVP Katzenberg - Helgoländer Str.)	I	V	S	Zu schmale Radverkehrsanlage	Der Radweg ist mit 1,40 m zu schmal. Die Benutzungspflicht ist nicht angeordnet.	2	Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg und der Fahrbahn nach jeder Einmündung	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
4	Gifhorn	Knoten Calberlaher Damm / II. Koppelweg	I	V	S	Konfliktreicher Knotenpunkt	Der aus dem Osten kommende Radverkehr muss in einem Kurvenbereich queren, um weiter in Richtung Süden weiterfahren zu können. Durch die Kurve wird die Querung erschwert.	2	Die Radverkehrsführung ist eindeutiger und sicherer zu gestalten.	
5	Gifhorn	Calberlaher Damm (Helgoländer Str. - III. Koppelweg)	A	V		Fehlende Radverkehrsanlage	Stadtauswärts fehlt eine Radverkehrsanlage	1	Aufbringen einer Piktogrammreihe auf der Fahrbahn	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
6	Gifhorn	Calberlaher Damm (III. Koppelweg - Wolfsburger Str.)	A	V		Fehlende Radverkehrsanlage	Zwischen dem III. Koppelweg und der Wolfsburger Straße fehlt eine ausreichend breite Radverkehrsanlage in beide Richtungen.	1	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges (Zweirichtungsnutzung) nach den Vorgaben der Qualitätsstandards. (Mit KVP WOB-Str. und Kreuzung WOB-Straße/Calberlaher Damm)	
7	Gifhorn	I. Koppelweg (östl. BBS)	I	V		Fehlende Radverkehrsanlage	Auf der Nordseite des I. Koppelweg fehlt eine Radverkehrsanlage für eine sichere Radverkehrsführung.	1	Der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges auf der Nordseite ist bereits im Rahmen der Bauleitplanung beschlossen worden.	
8	Gifhorn	I. Koppelweg (westl. BBS)	I	V		Zu schmale Radverkehrsanlage	Zwischen dem Calberlaher Damm und der BBS II fehlt eine ausreichend breite Radverkehrsanlage.	1	Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg und der Fahrbahn nach jeder Einmündung	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
9	Gifhorn	Braunschweiger Str. (Schillerplatz - Eyßelheideweg)	I	V	S	Zu schmale Radverkehrsanlage	Mit Ausnahme des Abschnitts Lösnsstr. Bis Bergstr. Entsprechen die vorhandenen Radverkehrsanlagen nicht den Mindeststandards der Richtlinien.	1	Sofortmaßnahme auf Grund Unfallschwerpunkt nördl. des BÜs: Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen neu markieren und Pfeilmarkierung entfernen. Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg nach jeder Einmündung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards im Bereich südlich der Lösnsstraße. Neukonzeption der Hauptknotenpunkte.



Maßnahmen- und Prioritätenliste – Lokale (Punktueller) Maßnahmen

Nr.	Ortsteil	Straße / Knotenpunkt	Inner- / Außer-orts	Routenart	Schulweg	Mangel	Beschreibung	Priorisierung	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
10	Gifhorn	Braunschweiger Str. (Schillerplatz - Bergstraße)	I	V	S	Zu schmale Radverkehrsanlage	Die vorhandenen Radverkehrsanlagen entsprechen nicht den Mindeststandards der Richtlinien.	1	Im Rahmen des Schlüsselprojektes "Eingangstore in die Innenstadt gestalten" wird die Braunschweiger Straße umgestaltet. Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.	
11	Gifhorn	Braunschweiger Str. (Eyßelheideweg - KVP Nordhoffstr.)	I	V		Zu schmale Radverkehrsanlage	Der gemeinsame Geh- und Radweg entspricht nicht den Standards.	2	Aufbringen von Piktogrammen auf dem Gemeinsamen Geh- und Radweg.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
12	Gifhorn	Am Weinberg / Wilscher Weg (Celler Str. - Ährenweg)	I	V	S	Fehlende Radverkehrsanlage	Der Seitenbereich ist als Gehweg, Radfahrer frei beschildert und passt nicht zur Form des Ausbaus.	1	Die Ausweisung als Geweg mit Radfahrer frei ist aufzuheben. Es wird ein nicht benutzungspflichtiger Radweg. Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg und der Fahrbahn nach jeder Einmündung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
13	Gifhorn	Wilscher Weg (Ährenweg - BGS)	I	V	S	Fehlende Radverkehrsanlage	Der Seitenbereich ist in beide Richtungen als Gehweg, Radfahrer frei beschildert.	1	Die Ausweisung als Geweg mit Radfahrer frei ist aufzuheben. Aufbringen von Piktogrammen (VZ 240) auf der Nebenanlage. Aufbringen einer Piktogrammreihe auf der Fahrbahn.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
14	Gifhorn	Wilscher Weg (BGS)	I	V	S	Zu schmale Radverkehrsanlage	Der Seitenbereich ist als Gehweg, Radfahrer frei beschildert und passt nicht zur Form des Ausbaus.	1	Die Ausweisung als Geweg mit Radfahrer frei ist aufzuheben. Es wird ein nicht benutzungspflichtiger Radweg. Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg und der Fahrbahn nach jeder Einmündung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
15	Gifhorn	Steinweg	I	H	S	Eingeschränkte Nutzbarkeit	Als Alternative für den „City-Ring“ stellt der Steinweg eine wichtige Verbindung für den Radverkehr auf der Nord-Süd-Achse dar. Diese ist jedoch nur eingeschränkt am Tage mit dem Rad befahrbar.	1		Umgestaltung der Fußgängerzone; es ist eine leitende und führende Gestaltung für Fußgänger und Radfahrer zu berücksichtigen um die ganztägige Öffnung für den Radverkehr vorzunehmen.
16	Gifhorn	Dannenbütteler Weg (Calberlaher Damm - Färberstr.)	I	H	S	Zu schmale Radverkehrsanlage	Es fehlt eine ausreichend breite Radverkehrsanlage auf beiden Seiten.	1	Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg und der Fahrbahn nach jeder Einmündung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
17	Gifhorn	Dannenbütteler Weg (Färberstr. - K114)	I	H		Zu schmale Radverkehrsanlage	Es fehlt eine ausreichend breite Radverkehrsanlage auf Nordseite und Südseite	2		Umsetzung einer richtlinienkonformen Radverkehrsführung.
18	Gifhorn	Lehmweg	I	H	S	Zu schmale Radverkehrsanlage	Es fehlt eine ausreichend breite Radverkehrsanlage auf beiden Seiten.	1	Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg und der Fahrbahn nach jeder Einmündung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.

Maßnahmen- und Prioritätenliste – Lokale (Punktuelle) Maßnahmen

Nr.	Ortsteil	Straße / Knotenpunkt	Inner- / Außer-orts	Routenart	Schulweg	Mangel	Beschreibung	Priorisierung	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
19	Gifhorn	Lehmweg Nordseite (Käthe-Kollwitz-Ring – K114)	I	H	S	Oberflächenbeschaffenheit	Sanierungsbedürftige Betonplatten mit starken Unebenheiten	1	Austausch der sanierungsbedürftigen Betonplatten gegen Pflaster grau und rot	
20	Gifhorn	B 188 (K34 - Celler Str)	A	H		Zu schmale Radverkehrsanlage	Der Radweg entlang der B188 ist zu schmal.	2		Ausbau des Geh-/Radweges auf das Mindestmaß von 2,5 m Breite.
21	Gifhorn	Blumenstr.	I	H	S	Radverkehrsführung	Die bestehende Radverkehrsführung entspricht nicht den Vorgaben der ERA.	2	Umsetzung einer richtlinienkonformen Radverkehrsführung mittels Markierung. (Radfahrstreifen oder Schutzstreifen)	
22	Gifhorn	Lehmweg Südseite (Gardelinger Str. - Korssuner Ring)	I	H	S	Fehlende Radverkehrsanlage	Auf der Südseite des Lehmwegs fehlt eine Radverkehrsanlage für eine sichere Radverkehrsführung.	1	Der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges auf der Südseite ist bereits im Rahmen der Bauleitplanung beschlossen worden. Und wird im Rahmen des Endausbaus des Baugebiets "Lehmweg Süd" hergestellt.	
23	Gifhorn	Isenbütteler Weg	I	H	S	Radverkehrsführung	Auf dem Isenbütteler Weg beträgt die Verkehrsmenge ca. 2.500 Kfz/d. Eine Radverkehrsführung in beide Richtungen gibt es nicht.	1	Aufbringung einer Piktogrammreihe auf der Fahrbahn in beide Richtungen. Prüfung auf Einrichtung einer Fahrradstraße.	
24	Gifhorn	Limbergstraße	I	H	S	Radverkehrsführung	Auf der Limbergstr. beträgt die Verkehrsmenge ca. 5.300 Kfz/d. Es gibt einen 1 m breiten, nicht benutzungspflichtigen Radweg, der nicht durchgängig vorhanden ist.	1	Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg und der Fahrbahn nach jeder Einmündung. Piktogrammreihe in den Bereichen, in denen das Fahren auf der Nebenanlage nicht möglich ist.	
25	Gifhorn	Nordhoffstr.	I	H		Radverkehrsführung/ Fehlende Radverkehrsanlage	Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes ist für den Radverkehr nicht erkenntlich, wie er zu den Fahrradabstellanlagen kommt. Zwischen Rockwellstr. und Braunschweiger Str. ist auf der Nordseite keine Radverkehrsanlage vorhanden.	2	Verbesserung der Radverkehrsführung von Nordhoffstraße zur Fahrradabstellanlage, z.B. durch Markierung oder Beschilderung. Nordseite: Verdeutlichung der Radverkehrsführung durch Piktogramme und ggf. Schutzstreifen mit Rotmarkierung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
26	Gifhorn	Sonnenweg	I	H	S	Fehlende Radverkehrsanlage	Auf dem Sonnenweg beträgt die Verkehrsmenge 3.400-6.200 Kfz/d. Eine Radverkehrsführung in beide Richtungen gibt es nicht. Östlich der Limbergstr. gilt Tempo 30, westlich bis zur Braunschweiger Str. Tempo 50.	2	Aufbringen einer Piktogrammreihe auf der Fahrbahn. Prüfung auf Einrichtung einer Fahrradstraße.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
27	Gifhorn	Bahnhofstr.	I	H		Fehlende Radverkehrsanlage	In Fahrtrichtung Winkeler Str. besteht ein nicht benutzungspflichtiger Radweg. In Fahrtrichtung Bahnhof Gifhorn Stadt wird der Radverkehr im Mischverkehr mit Kfz geführt.	2	Schutzstreifen in Fahrtrichtung Bahnhof markieren. Dazu sind der Linksabbiegestreifen zum Baumarkt, die Sperrflächen und die Leitlinie zu entfernen. Im Einmündungsbereich der Winkeler Str. ist ein Flächenankauf erforderlich. Auf der nördlichen Seite kann der Radverkehr den nicht benutzungspflichtigen Radweg in Richtung der Winkeler Str. nutzen.	

Maßnahmen- und Prioritätenliste – Lokale (Punktueller) Maßnahmen

Nr.	Ortsteil	Straße / Knotenpunkt	Inner- / Außer-orts	Routenart	Schulweg	Mangel	Beschreibung	Priorisierung	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
28	Gifhorn	Oldastr.	I	H	S	Fehlende / zu schmale Radverkehrsanlage	Im Bereich des Schillerplatzes sind die nicht benutzungspflichtigen Radwege zu schmal. Im Bereich der Querungsanlage / Poststr. ist der Schutzstreifen unterbrochen.	1	Anpassung im Bereich der Querungsanlage und Ergänzung des Schutzstreifens.	Ausbau der Radwege im Knotenpunkt-Bereich Schillerplatz. Dazu ist die Überplanung des Schillerplatzes zwingend notwendig.
29	Gifhorn	Knoten Allerstr./ Wilhelmstr.	I	H	S	Radverkehrsführung	Für Radverkehr, der von der Allerstr. in die Wilhelmstr. einfährt ist die Radverkehrsführung nicht sofort erkennbar.	2	Hinweis für den Radverkehr, dass auf der Fahrbahn gefahren wird.	
30	Gifhorn	Winkeler Str.	I	H	S	Fehlende Radverkehrsanlage	Stadteinwärts gilt Gehweg, Radfahrer frei. Stadtauswärts befindet sich ein zu schmaler Radweg im Seitenbereich.		Aufbringen von Piktogrammen im Seitenraum und auf der Fahrbahn.	Variante 1: Markierung von Radfahr- / Schutzstreifen. Variante 2: Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
31	Gifhorn	III. Koppelweg	I	H	S	Oberflächenbeschaffenheit	Unbefestigter Weg in schlechtem Zustand.	2	Der Weg ist in einem engeren Turnus auszubessern.	Nach Möglichkeit sollte eine wassergebundene Deckschicht (Brechsand) hergestellt werden.
32	Gifhorn	Bergstr.	I	N	S	Fehlende Radverkehrsanlagen / zu schmale Radverkehrsanlage	Der nördliche und südliche Gehweg ist 2,00 m breit und somit für eine Nutzung durch den Radverkehr zu schmal.	2	Aufbringen einer Piktogrammreihe auf der Fahrbahn.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
33	Gifhorn	Torstr.	I	N	S	Einbahnstraßenöffnung	Die Torstr. ist bisher als Einbahnstraße für den Kfz- und Radverkehr nur in eine Richtung befahrbar.	1		Beseitigung der Engstelle im Bereich Ratsweinkeller und Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben. Knotenpunkt Lüneburger Str.: Einbindung in die LSA und Herstellen einer Radfurt Richtung Am Weinberg.
34	Gifhorn	II. Koppelweg	I	N	S	Oberflächenbeschaffenheit	Sanierungsbedürftige Betonplatten mit starken Unebenheiten	1	Austausch der sanierungsbedürftigen Betonplatten gegen Pflaster grau und rot	
35	Gamsen	Knoten Hamburger Str. / Campus/ Bruno-Kuhn-Str.	I	V	S	Radverkehrsführung	Die Radverkehrsführung um den Kreisverkehr ist auf baulicher Gestaltung und Beschilderung nicht eindeutig.	1	Aufbringen von Piktogrammen (VZ 240)	Um den Kreisverkehr sind Radwege baulich herzustellen. (zusammen mit Bau Lüneburger Str.)
36	Gamsen	Ährenweg	I	H	S	Fehlende Radverkehrsanlage	Im Bereich der Brücke über die B 188 im Ährenweg ist es sehr eng. Der Radverkehr muss mit Kfz-Verkehr aus der Gegenrichtung rechnen.	2	Piktogrammreihe auf der Fahrbahn in beiden Fahrrichtungen. Prüfung auf Einrichtung einer Fahrradstraße.	

Maßnahmen- und Prioritätenliste – Lokale (Punktueller) Maßnahmen

Nr.	Ortsteil	Straße / Knotenpunkt	Inner- / Außer-orts	Routenart	Schulweg	Mangel	Beschreibung	Priorisierung	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
37	Gamsen / Gifhorn	Hamburger Str. / Lüneburger Str. (Knoten Hamburger Str. / Campus/ Bruno-Kuhn-Str. bis Konrad-Adenauer-	I	V	S	Radverkehrsführung	Unklare Radverkehrsführung in Richtung Innenstadt. Radverkehr, der auf der Fahrbahn fährt, muss südlich der LSA den gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Ostseite der Lüneburger Str. nutzen.	1	Im Rahmen des Schlüsselprojektes "Eingangstore in die Innenstadt gestalten" wird die Lüneburger Straße umgestaltet. Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.	
38	Gamsen / Kästorf	Hamburger Str./ Hauptstr.	I	V	S	Gefahrenstelle	Entlang der Hamburger Straße und der Hauptstraße sind auf der Ostseite 3 cm hohe Absätze zu finden, die dem Komfortstandard für eine übergeordnete Radverkehrsverbindung nicht entsprechen.	1	Abordnen der Benutzungspflicht; für den dann nicht benutzungspflichtiger Radweg Absenken des Bordsteins auf 0-Niveau. Verdeutlichung der Radverkehrsführung: Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg nach jeder Einmündung und Optimierung im Bereich der Bussteige (Piktogramme/Pflasterung). Rotmarkierung der Radfurten im Bereich Gemüsekurve.	
39	Kästorf	Verlängerung Wahrenholzer Str.	A	H		Oberflächenbeschaffenheit	Der asphaltierte Wirtschaftsweg weist einige Mängel wie Risse und Schlaglöcher auf. Hohe Nutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge	2	Der asphaltierte Wirtschaftsweg ist in einem engeren Turnus auszubessern.	Asphaltsanierung oder Ausbau.
40	Neubokel	Zum Lehmusch	A	H		Oberflächenbeschaffenheit	Der asphaltierte Wirtschaftsweg weist einige Mängel wie Risse und Schlaglöcher auf.	2	Der asphaltierte Wirtschaftsweg ist in einem engeren Turnus auszubessern.	
41	Neubokel	Dorfstr.	I	H	S	Fehlende Radverkehrsanlage	Auf der Ostseite der Dorfstr. fehlt eine Radverkehrsanlage. Auf der westlichen Seite ist ein Gehweg vorhanden, der nur zum Teil für den Radverkehr freigegeben ist.	2	Variante 1: Piktogrammkette auf der Fahrbahn in beide Fahrrichtungen. Variante 2: Fahrtrichtung 1: Schutzstreifen mit Rotmarkierung oder Radfahrstreifen; Fahrtrichtung 2: Gehweg, Radverkehr frei.	Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
42	Neubokel	Verbindung Neubokel - Sportplatz Wilsche	A	H		Oberflächenbeschaffenheit	In einem Teilabschnitt zwischen Neubokel und Wilsche ist der Wirtschaftsweg wassergebunden. Das grobe Mineralgemisch lässt sich schlecht befahren.	2		Nach Möglichkeit sollte eine wassergebundene Deckschicht (Brechsand) hergestellt werden.
43	Wilsche / Gifhorn	Wilscher Weg (BGS - Wilsche)	A	V	S	Zu schmale Radverkehrsanlage	Die Radverkehrsanlage ist zu schmal und weist Schäden auf.	1	Bau eines Radweges mit 2,50m Breite.	
44	Wilsche	Gifhorer Weg	I	V	S	Fehlende Radverkehrsanlage	Radverkehrsführung innerorts in Richtung Gifhorn als Mischverkehr. In Richtung Ortsmitte auf einem nicht regelkonformen Radfahrstreifen.	1	Variante 1: Piktogrammkette auf der Fahrbahn in beide Fahrrichtungen. Variante 2: Fahrtrichtung 1: Schutzstreifen mit Rotmarkierung oder Radfahrstreifen; Fahrtrichtung 2 Gehweg, Radverkehr frei mit Piktogrammkette.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards. (Führung ortsauswärts mit Bau Radweg BGS)
45	Wilsche	K 34 in Wilsche	I	H	S	Fehlende Radverkehrsanlage	Auf der K34 in Wilsche beträgt die Verkehrsmenge max. 2.200 Kfz/d. Radverkehrsführung in beiden Fahrrichtungen ausschließlich auf der Fahrbahn.	1	Variante 1: Piktogrammkette auf der Fahrbahn in beide Fahrrichtungen. Variante 2: Fahrtrichtung 1: Schutzstreifen mit Rotmarkierung; Fahrtrichtung 2: Gehweg, Radverkehr frei.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.



Maßnahmen- und Prioritätenliste – Lokale (Punktuelle) Maßnahmen

Nr.	Ortsteil	Straße / Knotenpunkt	Inner- / Außer-orts	Routenart	Schulweg	Mangel	Beschreibung	Priorisierung	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
46	Wilsche	An der Masch	A	H		Oberflächenbeschaffenheit	Der (Forst-)Wirtschaftliche asphaltierte Weg ist beschädigt und weist Risse sowie Schlaglöcher auf.	2	Der asphaltierte Wirtschaftsweg ist in einem engeren Turnus auszubessern.	Die Fahrbahn ist zu sanieren.
47	Wilsche	Verbindung Neubokel - Wilsche (auf Höhe Schutzhütte)	A	H		Oberflächenbeschaffenheit	Der asphaltierte Wirtschaftsweg weist einige Mängel wie Risse und Schlaglöcher auf.	2	Der asphaltierte Wirtschaftsweg ist in einem engeren Turnus auszubessern.	
48	Wilsche	Ortseingänge (K 34, Gifhorer Weg)	I	H	S	Radverkehrsführung	Der Wechsel zwischen Einrichtungsverkehr (innerorts) und Zweirichtungsverkehr (außerorts) ist nicht eindeutig und sicher.	2		Herstellung einer richtlinienkonformen Radverkehrsführung für Ortseingangs- / Ortsausgangsbereiche.
49	Winkel / Gifhorn	Eyßelheideweg / Am Tappenberg	I	V	S	Fehlende Radverkehrsanlage	Beim Überholen des Radverkehrs werden die vorgegebenen 1,50 m Abstand nicht eingehalten. Der südlich bestehende Gehweg mit Radfahrer frei ist z.T. nur 1,40 m breit.	1	Hinweise für den Kfz-Verkehr zum Abstand bei Überholen vom Radverkehr. Der bestehende Schutzstreifen ist mit Rotmarkierungen zu versehen. Aufbringen einer Piktogrammreihe Stadteinwärts. Aufbringen von Piktogrammen auf der Nebenanlage stadteinwärts nach jeder Einmündung.	
50	Winkel / Gifhorn	Verbindung Winkel - Wittkopsweg	A	V		Oberflächenbeschaffenheit	Der asphaltierte Weg ist sehr uneben und der unbefestigte Abschnitt verhältnismäßig grob.	1	Der asphaltierte Wirtschaftsweg ist in einem engeren Turnus auszubessern.	Asphaltsanierung/Wegesanierung und Deckschicht mit Brechsand.

### 13 Radverkehrskonzept

#### **hier: Meilenstein 3 - Beschluss einer Maßnahmen- und Prioritätenliste**

---

Drucksache X/0100

Es erfolgt eine Aussprache und Diskussion.

Herr Lampe verweist auf den im Zuge der Vorberatungen geänderten Beschluss zu diesem Tagesordnungspunkt und bittet darum, diesen am Ende um folgenden, seitens des Ortsrates Neubokel beschlossenen Punkt zu ergänzen, der nicht in die komplette Beratungsfolge eingeflossen sei:

*Nr. 51 (wird neu eingefügt):*

*Straße: „Alter Kirchweg/Walkeweg“, Routenart: „V“, Priorisierung: „1“*

*Kurzfristige Handlungsempfehlung: „Der Weg ist in einem engeren Turnus auszubessern. Prüfung auf Errichtung einer Fahrradstraße.“*

Unter Berücksichtigung dieser Ergänzung wird sodann mit 34 Stimmen dafür, 4 Stimmen dagegen und 1 Enthaltung folgender Beschluss gefasst:

Der Maßnahmen- und Prioritätenliste als Meilenstein 3 des Radverkehrskonzeptes wird mit folgenden Änderungen/Ergänzungen zugestimmt:

Die Spalte „Priorisierung“ entfällt.

#### Zu den globalen Maßnahmen (Spalte Handlungsempfehlung):

In Nr. 3 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„Es ist darauf zu achten, dass alle Schulwege, die nicht als Vorrang- oder Haupttroute klassifiziert sind, ebenfalls bis 7.00 Uhr geräumt sind.“

Nr. 12 (wird neu eingefügt):

„Die weitere Einrichtung von Tempo 30 ist zu prüfen.“

Nr. 13 (wird neu eingefügt):

„Es ist zu prüfen, wo geeignete Absenkungen realisierbar sind, damit Radfahrer/-innen die Bushaltestellen umfahren können.“

Nr. 14 (wird neu eingefügt):

„Es ist zu prüfen, ob Radverkehrswege, die nicht auf der Fahrbahn geführt sind, Furten auf die Fahrbahn erhalten können, um bequemes Linksabbiegen zu ermöglichen.“

#### Zu den lokalen Maßnahmen

Für das Aufbringen von Piktogrammen ist zu prüfen, ob ggf. auch zwischen zwei Einmündungen zusätzliche Piktogramme aufzubringen sind.

In Nr. 1 (Spalte kurzfristige Handlungsempfehlung) wird folgender Spiegelstrich hinzugefügt:

„- Zweirichtungsfahrradwege sind zu prüfen“

In Nr. 19 und Nr. 34 (Spalte kurzfristige Handlungsempfehlung) werden die Worte „gegen Pflaster grau und rot“ gestrichen.

In Nr. 21 (Spalte kurzfristige Handlungsempfehlung) wird der Klammerzusatz wie folgt ergänzt:

„(Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder Protected Bikelane)“

In Nr. 21 (Spalte mittel- und langfristige Handlungsempfehlung) wird folgender Satz eingefügt: „Die Neuaufteilung des Straßenraumes ist zu prüfen.“

In Nr. 36 wird die kurzfristige Handlungsempfehlung in Satz 2 am Ende um die Worte „ohne Ausnahmen“ ergänzt.

In Nr. 49 (Spalte mittel- und langfristige Handlungsempfehlung) wird folgender Satz eingefügt:

„Es ist zu prüfen, ob eine Neuaufteilung des Straßenraumes zur Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß der Qualitätsstandards ggf. mit einer Protected Bikelane vorgenommen werden kann.“

Nr. 51 (wird neu eingefügt):

Straße: „Alter Kirchweg/Walkeweg“, Routenart: „V“, Priorisierung: „1“

Kurzfristige Handlungsempfehlung: „Der Weg ist in einem engeren Turnus auszubessern. Prüfung auf Errichtung einer Fahrradstraße.“

Nr.	Routenart	Maßnahme	Beschreibung Bestand	Handlungsempfehlung
1		Engstellen	Umlaufsperrungen entsprechen vielfach nicht den Richtlinien. Die vorhandenen Umlaufsperrungen sind auf ihren Durchlass überprüft worden. Auf dem Netz sind keine Umlaufsperrungen vorhanden.	Alle übrigen Umlaufsperrungen sind zu prüfen und geeignete Maßnahmen sind durchzuführen.
2	V, H	Wegweisung	Ortsfremde Personen (z.B. Touristen) kennen sich in der Stadt und den Ortsteilen nicht aus. Um die ortsfremden Radfahrer zu ihrem Ziel zu führen, ist eine flächendeckende korrekte Wegweisung notwendig.	Ein Wegweisungskonzept wird erarbeitet und umgesetzt. Die Vorrangrouten sind mit Einschubelementen auszuschildern (z.B. GF1). Haupttrouten werden nach Bedarf beschildert.
3	V, H, N	Winterdienst		Das bestehende Netz für den Winterdienst auf dem Radverkehrsnetz wird im Hinblick auf das beschlossene Radverkehrsnetz und die Qualitätsstandards mit dem ASG überarbeitet. Es ist darauf zu achten, dass alle Schulwege, die nicht als Vorrang- oder Haupttroute klassifiziert sind, ebenfalls bis 7.00 Uhr geräumt sind.
4	V, H, N	Radverkehrssicherheit	Bei Baustellen wird die Radverkehrsführung in der Stadt Gifhorn nicht ausreichend berücksichtigt.	Bei Baustellen wird die Radverkehrsführung gleichberechtigt mit anderen Verkehrsarten berücksichtigt. Die AGFK Niedersachsen / Bremen sieht die Erstellung eines Leitfadens vor, indem die Vorgehensweise und Ausschilderung von Umleitungen als Regelwerk beschrieben werden. Die Fertigstellung ist vorgesehen für 2022 und die Stadt Gifhorn wird diesen künftig bei allen Baustellen berücksichtigen.
5	V, H, N	Öffentlichkeitsarbeit	Die geltenden Verkehrsregeln sind den verschiedenen Verkehrsteilnehmern nicht bekannt oder werden nicht berücksichtigt, z.B. Bedeutung von Verkehrszeichen, Nutzung von Schutzstreifen, Vorfahrtsregelungen an Kreisverkehren.	Die Vermittlung von Verkehrsregeln sowie von Werbung für das Radfahren erfolgen z. B. mittels Hinweisschildern, Printmedien, Informationsständen, über digitale Kanäle oder Aktionen wie das Stadtradeln.
6	V, H, N	Fehlender Komfort		An Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet Gifhorn werden Ampelgriffe angebracht.
7		Markierungen und Piktogramme		Rotmarkierungen zur Hervorhebung von Radverkehrsführungen kommen unabhängig vom Radverkehrsnetz zur Anwendung. Die Rotmarkierung soll erfolgen auf Schutzstreifen, Furten von Zweirichtungsradwegen innerorts, an Gefahrenstellen sowie im Schulumfeld (entsprechend Maßnahmen VSK). Einzelne Piktogramme oder Piktogrammketten verdeutlichen die Radverkehrsführung. Sie kommen zur Anwendung auf Radwegen, gemeinsamen Geh- und Radwegen, in Einmündungsbereichen sowie auf der Fahrbahn
8		Fahrradabstellanlagen	Fahrradabstellanlagen werden oft in zu geringer Anzahl vorgesehen und entsprechen häufig nicht den Richtlinien bzw. Anforderungen an sicheres, komfortables Abstellen.	Die Schaffung sicherer, attraktiver Fahrradabstellanlagen wird bei allen relevanten Aktivitäten der Verwaltung verankert. Dies umfasst u.a. Straßenraumgestaltung, städtische Liegenschaften, Baugenehmigungsverfahren/Stellplatzsatzung und Veranstaltungsplanung
9	V, H, N	Radverkehrssicherheit	Schülerinnen und Schülern in Gifhorn sind Gefahrenstellen sowie sichere Wegeverbindungen häufig nicht klar.	Für die einzelnen Schulen sind Schulradwegepläne zu erstellen - Schule oder Schulträger.
10	V, H, N	Zertifizierung als fahrradfreundliche Kommune		Um das Ziel der fahrradfreundlichen Kommune zu erreichen, sind die wesentlichen Mängel zu beseitigen und ein Antrag auf Zertifizierung als fahrradfreundliche Kommune beim Land Niedersachsen zu stellen.
11	V, H, N	Fahrradstraßen		Die Umsetzbarkeit einer Fahrradstraße für einzelne Straßen ist zu prüfen. Eine einheitliche und eindeutige Gestaltung von Fahrradstraßen ist zu entwickeln.
12	V, H, N	Tempo 30	Bei manchen Straßen gilt trotz fehlender Radverkehrsanlage Tempo 50 km/h.	Die weitere Einrichtung von Tempo 30 km/h ist zu prüfen.
13	V, H, N	Bushaltestellen	Radwege werden oft in den Wartebereich von Bushaltestellen geführt oder dort unterbrochen.	Es ist zu prüfen, wo geeignete Absenkungen realisierbar sind, damit Radfahrende die Bushaltestellen umfahren können.
14	V, H, N	Linksabbiegen	Der im Nebenbereich geführte Radverkehr hat oft keine Möglichkeit zum Linksabbiegen auf die Fahrbahn zu wechseln.	Es ist zu prüfen, ob Radverkehrswege, die nicht auf der Fahrbahn geführt sind, Furten auf die Fahrbahn erhalten können, um bequemes Linksabbiegen zu ermöglichen.



Nr.	Ortsteil	Straße / Knotenpunkt	Inner- / Außer-orts	Routenart	Schulweg	Mangel	Beschreibung	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
1	Gifhorn	City-Ring (Celler Str., Aller Str., Konrad-Adenauer-Str., Schillerplatz, Fallerslebener Str., Lüneburger Str.)	I	V	S		Ungenügende Nord-Süd-Verbindung. Siehe Bestandsaufnahme 1. Öffentliche Beteiligung des RVK.	Erarbeiten von Varianten und deren Vergleich im Rahmen verkehrstechnischer Untersuchung - Einbahnstraßen für KFZ und Zweirichtungsradweg auf Fahrbahn - Gehwege mit Führung auf der Fahrbahn - Einseitiger Schutzstreifen + Führung im Seitenraum - Prüfung von Abordnung der Benutzungspflicht auf der Konrad-Adenauer-Straße	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
2	Gifhorn	Fallerslebener Str.	I	V	S	Radverkehrsführung	In Richtung Schillerplatz ist die Nutzung des ehemaligen Parkstreifens nicht eindeutig.	Auf der Nordseite ist für den Radverkehr eine Fahrspur (b=1,50m) mittels beidseitigem Schmalstrich zu markieren, so dass eine eindeutige Führung erkennbar wird und dem Kfz-Fahrer das Überfahren untersagt wird; in den Zufahrten ist diese Markierung auf Lücke herzustellen. Die Sperrflächen werden demarkiert, indem das Pflaster gedreht wird,;des Weiteren werden gravierende Unebenheiten beseitigt. Zusätzliche Piktogramme in der Fahrspur sollen die Führung verdeutlichen.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
3	Gifhorn	Calberlaher Damm (KVP Katzenberg - Helgoländer Str.)	I	V	S	Zu schmale Radverkehrsanlage	Der Radweg ist mit 1,40 m zu schmal. Die Benutzungspflicht ist nicht angeordnet.	Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg und der Fahrbahn nach jeder Einmündung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
4	Gifhorn	Knoten Calberlaher Damm / II. Koppelweg	I	V	S	Konfliktreicher Knotenpunkt	Der aus dem Osten kommende Radverkehr muss in einem Kurvenbereich queren, um weiter in Richtung Süden weiterfahren zu können. Durch die Kurve wird die Querung erschwert.	Die Radverkehrsführung ist eindeutiger und sicherer zu gestalten.	
5	Gifhorn	Calberlaher Damm (Helgoländer Str. - III. Koppelweg)	A	V		Fehlende Radverkehrsanlage	Stadtauswärts fehlt eine Radverkehrsanlage	Aufbringen einer Piktogrammreihe auf der Fahrbahn.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
6	Gifhorn	Calberlaher Damm (III. Koppelweg - Wolfsburger Str.)	A	V		Fehlende Radverkehrsanlage	Zwischen dem III. Koppelweg und der Wolfsburger Straße fehlt eine ausreichend breite Radverkehrsanlage in beide Richtungen.	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges (Zweirichtungsnutzung) nach den Vorgaben der Qualitätsstandards. (Mit KVP WOB-Str. und Kreuzung WOB-Straße/Calberlaher Damm)	
7	Gifhorn	I. Koppelweg (östl. BBS)	I	V		Fehlende Radverkehrsanlage	Auf der Nordseite des I. Koppelweg fehlt eine Radverkehrsanlage für eine sichere Radverkehrsführung.	Der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges auf der Nordseite ist bereits im Rahmen der Bauleitplanung beschlossen worden.	
8	Gifhorn	I. Koppelweg (westl. BBS)	I	V		Zu schmale Radverkehrsanlage	Zwischen dem Calberlaher Damm und der BBS II fehlt eine ausreichend breite Radverkehrsanlage.	Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg und der Fahrbahn nach jeder Einmündung	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
9	Gifhorn	Braunschweiger Str. (Schillerplatz - Eybelheideweg)	I	V	S	Zu schmale Radverkehrsanlage	Mit Ausnahme des Abschnitts Lönsstr. Bis Bergstr. Entsprechen die vorhandenen Radverkehrsanlagen nicht den Mindeststandards der Richtlinien.	Sofortmaßnahme auf Grund Unfallschwerpunkt nördl. des BÜ: Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen neu markieren und Pfeilmarkierung entfernen. Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg nach jeder Einmündung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards im Bereich südlich der Lönsstraße. Neukonzeption der Hauptknotenpunkte.
10	Gifhorn	Braunschweiger Str. (Schillerplatz - Bergstraße)	I	V	S	Zu schmale Radverkehrsanlage	Die vorhandenen Radverkehrsanlagen entsprechen nicht den Mindeststandards der Richtlinien.	Im Rahmen des Schlüsselprojektes "Eingangstore in die Innenstadt gestalten" wird die Braunschweiger Straße umgestaltet. Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.	
11	Gifhorn	Braunschweiger Str. (Eybelheideweg - KVP Nordhoffstr.)	I	V		Zu schmale Radverkehrsanlage	Der gemeinsame Geh- und Radweg entspricht nicht den Standards.	Aufbringen von Piktogrammen auf dem Gemeinsamen Geh- und Radweg.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
12	Gifhorn	Am Weinberg / Wilscher Weg (Celler Str. - Ährenweg)	I	V	S	Fehlende Radverkehrsanlage	Der Seitenbereich ist als Gehweg, Radfahrer frei beschildert und passt nicht zur Form des Ausbaus.	Die Ausweisung als Gehweg mit Radfahrer frei ist aufzuheben. Es wird ein nicht benutzungspflichtiger Radweg. Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg und der Fahrbahn nach jeder Einmündung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
13	Gifhorn	Wilscher Weg (Ährenweg - BGS)	I	V	S	Fehlende Radverkehrsanlage	Der Seitenbereich ist in beide Richtungen als Gehweg, Radfahrer frei beschildert.	Die Ausweisung als Gehweg mit Radfahrer frei ist aufzuheben. Aufbringen von Piktogrammen (VZ 240) auf der Nebenanlage. Aufbringen einer Piktogrammreihe auf der Fahrbahn.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
14	Gifhorn	Wilscher Weg (BGS)	I	V	S	Zu schmale Radverkehrsanlage	Der Seitenbereich ist als Gehweg, Radfahrer frei beschildert und passt nicht zur Form des Ausbaus.	Die Ausweisung als Gehweg mit Radfahrer frei ist aufzuheben. Es wird ein nicht benutzungspflichtiger Radweg. Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg und der Fahrbahn nach jeder Einmündung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
15	Gifhorn	Steinweg	I	H	S	Eingeschränkte Nutzbarkeit	Als Alternative für den „City-Ring“ stellt der Steinweg eine wichtige Verbindung für den Radverkehr auf der Nord-Süd-Achse dar. Diese ist jedoch nur eingeschränkt am Tage mit dem Rad befahrbar.		Umgestaltung der Fußgängerzone; es ist eine leitende und führende Gestaltung für Fußgänger und Radfahrer zu berücksichtigen um die ganztägige Öffnung für den Radverkehr vorzunehmen.

Nr.	Ortsteil	Straße / Knotenpunkt	Inner- / Außer-orts	Routenart	Schulweg	Mangel	Beschreibung	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
16	Gifhorn	Dannenbütteler Weg (Calberlaher Damm - Färberstr.)	I	H	S	Zu schmale Radverkehrs-anlage	Es fehlt eine ausreichend breite Radverkehrsanlage auf beiden Seiten.	Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg und der Fahrbahn nach jeder Einmündung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
17	Gifhorn	Dannenbütteler Weg (Färberstr. - K114)	I	H	S	Zu schmale Radverkehrs-anlage	Es fehlt eine ausreichend breite Radverkehrsanlage auf Nordseite und Südseite		Umsetzung einer richtlinienkonformen Radverkehrsführung.
18	Gifhorn	Lehmweg	I	H	S	Zu schmale Radverkehrs-anlage	Es fehlt eine ausreichend breite Radverkehrsanlage auf beiden Seiten.	Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg und der Fahrbahn nach jeder Einmündung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
19	Gifhorn	Lehmweg Nordseite (Käthe-Kollwitz-Ring – K114)	I	H	S	Oberflächenbeschaffenheit	Sarnierungsbedürftige Betonplatten mit starken Unebenheiten	Austausch der sanierungsbedürftigen Betonplatten gegen Pflaster.	
20	Gifhorn	B 188 (K34 - Celler Str)	A	H	S	Zu schmale Radverkehrs-anlage	Der Radweg entlang der B188 ist zu schmal.		Ausbau des Geh-/Radweges auf das Mindestmaß von 2,5 m Breite.
21	Gifhorn	Blumenstr.	I	H	S	Radverkehrsführung	Die bestehende Radverkehrsführung entspricht nicht den Vorgaben der ERA.	Umsetzung einer richtlinienkonformen Radverkehrsführung mittels Markierung (Radfahrstreifen oder Schutzstreifen) oder eines geschützten Radfahrstreifens.	Die Neuaufteilung des Straßenraumes ist zu prüfen.
22	Gifhorn	Lehmweg Südseite (Gardelinger Str. - Korsuner Ring)	I	H	S	Fehlende Radverkehrs-anlage	Auf der Südseite des Lehmwegs fehlt eine Radverkehrsanlage für eine sichere Radverkehrsführung.	Der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges auf der Südseite ist bereits im Rahmen der Bauleitplanung beschlossen worden. Und wird im Rahmen des Endausbaus des Baugebiets "Lehmweg Süd" hergestellt.	
23	Gifhorn	Isenbütteler Weg	I	H	S	Radverkehrsführung	Auf dem Isenbütteler Weg beträgt die Verkehrsmenge ca. 2.500 Kfz/d. Eine Radverkehrsführung in beide Richtungen gibt es nicht.	Aufbringung einer Piktogrammreihe auf der Fahrbahn in beide Richtungen. Prüfung auf Einrichtung einer Fahrradstraße.	
24	Gifhorn	Limbergstraße	I	H	S	Radverkehrsführung	Auf der Limbergstr. beträgt die Verkehrsmenge ca. 5.300 Kfz/d. Es gibt einen 1 m breiten, nicht benutzungspflichtigen Radweg, der nicht durchgängig vorhanden ist.	Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg und der Fahrbahn nach jeder Einmündung. Piktogrammreihe in den Bereichen, in denen das Fahren auf der Nebenanlage nicht möglich ist.	
25	Gifhorn	Nordhoffstr.	I	H	S	Radverkehrsführung/ Fehlende Radverkehrs-anlage	Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes ist für den Radverkehr nicht erkennlich, wie er zu den Fahrradabstellanlagen kommt. Zwischen Rockwellstr. und Braunschweiger Str. ist auf der Nordseite keine Radverkehrsanlage vorhanden.	Verbesserung der Radverkehrsführung von Nordhoffstraße zur Fahrradabstellanlage, z.B. durch Markierung oder Beschilderung. Nordseite: Verdeutlichung der Radverkehrsführung durch Piktogramme und ggf. Schutzstreifen mit Rotmarkierung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
26	Gifhorn	Sonnenweg	I	H	S	Fehlende Radverkehrs-anlage	Auf dem Sonnenweg beträgt die Verkehrsmenge 3.400-6.200 Kfz/d. Eine Radverkehrsführung in beide Richtungen gibt es nicht. Östlich der Limbergstr. gilt Tempo 30, westlich bis zur Braunschweiger Str. Tempo 50.	Aufbringen einer Piktogrammreihe auf der Fahrbahn. Prüfung auf Einrichtung einer Fahrradstraße.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
27	Gifhorn	Bahnhofstr.	I	H	S	Fehlende Radverkehrs-anlage	In Fahrtrichtung Winkeler Str. besteht ein nicht benutzungspflichtiger Radweg. In Fahrtrichtung Bahnhof Gifhorn Stadt wird der Radverkehr im Mischverkehr mit Kfz geführt.	Schutzstreifen in Fahrtrichtung Bahnhof markieren. Dazu sind der Linksabbiegestreifen zum Baumarkt, die Sperrflächen und die Leitlinie zu entfernen. Im Einmündungsbereich der Winkeler Str. ist ein Flächenankauf erforderlich. Auf der nördlichen Seite kann der Radverkehr den nicht benutzungspflichtigen Radweg in Richtung der Winkeler Str. nutzen.	
28	Gifhorn	Oldastr.	I	H	S	Fehlende / zu schmale Radverkehrs-anlage	Im Bereich des Schillerplatzes sind die nicht benutzungspflichtigen Radwege zu schmal. Im Bereich der Querungsanlage / Poststr. ist der Schutzstreifen unterbrochen.	Anpassung im Bereich der Querungsanlage und Ergänzung des Schutzstreifens.	Ausbau der Radwege im Knotenpunkt-Bereich Schillerplatz. Dazu ist die Überplanung des Schillerplatzes zwingend notwendig.
29	Gifhorn	Knoten Allerstr./ Wilhelmstr.	I	H	S	Radverkehrsführung	Für Radverkehr, der von der Allerstr. in die Wilhelmstr. Einfahrt ist die Radverkehrsführung nicht sofort erkennbar.	Hinweis für den Radverkehr, dass auf der Fahrbahn gefahren wird.	
30	Gifhorn	Winkeler Str.	I	H	S	Fehlende Radverkehrs-anlage	Stadteinwärts gilt Gehweg, Radfahrer frei. Stadtauswärts befindet sich ein zu schmaler Radweg im Seitenbereich.	Aufbringen von Piktogrammen im Seitenraum und auf der Fahrbahn.	Variante 1: Markierung von Radfahr- / Schutzstreifen. Variante 2: Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
31	Gifhorn	III. Koppelweg	I	H	S	Oberflächenbeschaffenheit	Unbefestigter Weg in schlechtem Zustand.	Der Weg ist in einem engeren Turnus auszubessern.	Nach Möglichkeit sollte eine wassergebundene Deckschicht (Brechsand) hergestellt werden.

Nr.	Ortsteil	Straße / Knotenpunkt	Inner- / Außer-orts	Routenart	Schulweg	Mangel	Beschreibung	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
32	Gifhorn	Bergstr.	I	N	S	Fehlende Radverkehrsanlagen / zu schmale Radverkehrsanlage	Der nördliche und südliche Gehweg ist 2,00 m breit und somit für eine Nutzung durch den Radverkehr zu schmal.	Aufbringen einer Piktogrammreihe auf der Fahrbahn.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
33	Gifhorn	Torstr.	I	N	S	Einbahnstraßenöffnung	Die Torstr. ist bisher als Einbahnstraße für den Kfz- und Radverkehr nur in eine Richtung befahrbar.		Beseitigung der Engstelle im Bereich Ratsweinkeller und Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben. Knotenpunkt Lüneburger Str.: Einbindung in die LSA und Herstellen einer Radfurt Richtung Am Weinberg.
34	Gifhorn	Il. Koppelweg	I	N	S	Oberflächenbeschaffenheit	Sanierungsbedürftige Betonplatten mit starken Unebenheiten	Austausch der sanierungsbedürftigen Betonplatten gegen Pflaster.	
35	Gamsen	Knoten Hamburger Str. / Campus/ Bruno-Kuhn-Str.	I	V	S	Radverkehrsführung	Die Radverkehrsführung um den Kreisverkehr ist auf baulicher Gestaltung und Beschilderung nicht eindeutig.	Um den Kreisverkehr sind Radwege baulich herzustellen. (zusammen mit Bau Lüneburger Str.)	
36	Gamsen / Gifhorn	Hamburger Str. / Lüneburger Str. (Knoten Hamburger Str. / Campus/ Bruno-Kuhn-Str. bis Konrad-Adenauer-Str.)	I	V	S	Radverkehrsführung	Unklare Radverkehrsführung in Richtung Innenstadt. Radverkehr, der auf der Fahrbahn fährt, muss südlich der LSA den gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Ostseite der Lüneburger Str. nutzen.	Im Rahmen des Schlüsselprojektes "Eingangstore in die Innenstadt gestalten" wird die Lüneburger Straße umgestaltet. Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.	
37	Gamsen	Ährenweg	I	H	S	Fehlende Radverkehrsanlage	Im Bereich der Brücke über die B 188 im Ährenweg ist es sehr eng. Der Radverkehr muss mit Kfz-Verkehr aus der Gegenrichtung rechnen.	Piktogrammreihe auf der Fahrbahn in beiden Fahrrichtungen. Prüfung auf Einrichtung einer Fahrradstraße ohne Ausnahmen.	
38	Gamsen / Kästorf	Hamburger Str./ Hauptstr.	I	V	S	Gefahrenstelle	Entlang der Hamburger Straße und der Hauptstraße sind auf der Ostseite 3 cm hohe Absätze zu finden, die dem Komfortstandard für eine übergeordnete Radverkehrsverbindung nicht entsprechen.	Abordnen der Benutzungspflicht; für den dann nicht benutzungspflichtiger Radweg Absenken des Bordsteins auf 0-Niveau. Verdeutlichung der Radverkehrsführung: Aufbringen von Piktogrammen auf dem Radweg nach jeder Einmündung und Optimierung im Bereich der Bussteige (Piktogramme/Pflasterung). Rotmarkierung der Radfurten im Bereich Gemüsekurve.	
39	Kästorf	Verlängerung Wahrenholzer Str.	A	H		Oberflächenbeschaffenheit	Der asphaltierte Wirtschaftsweg weist einige Mängel wie Risse und Schlaglöcher auf. Hohe Nutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge	Der asphaltierte Wirtschaftsweg ist in einem engeren Turnus auszubessern.	Asphaltsanierung oder Ausbau.
40	Neubokel	Zum Lehmusch	A	H		Oberflächenbeschaffenheit	Der asphaltierte Wirtschaftsweg weist einige Mängel wie Risse und Schlaglöcher auf.	Der asphaltierte Wirtschaftsweg ist in einem engeren Turnus auszubessern.	
41	Neubokel	Dorfstr.	I	H	S	Fehlende Radverkehrsanlage	Auf der Ostseite der Dorfstr. fehlt eine Radverkehrsanlage. Auf der westlichen Seite ist ein Gehweg vorhanden, der nur zum Teil für den Radverkehr freigegeben ist.	Variante 1: Piktogrammreihe auf der Fahrbahn in beide Fahrrichtungen. Variante 2: Fahrtrichtung 1: Schutzstreifen mit Rotmarkierung oder Radfahrstreifen; Fahrtrichtung 2: Gehweg, Radverkehr frei.	Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
42	Neubokel	Verbindung Neubokel - Sportplatz Wilsche	A	H		Oberflächenbeschaffenheit	In einem Teilabschnitt zwischen Neubokel und Wilsche ist der Wirtschaftsweg wassergebunden. Das grobe Mineralgemisch lässt sich schlecht befahren.		Nach Möglichkeit sollte eine wassergebundene Deckschicht (Brechsand) hergestellt werden.
43	Wilsche / Gifhorn	Wilscher Weg (BGS - Wilsche)	A	V	S	Zu schmale Radverkehrsanlage	Die Radverkehrsanlage ist zu schmal und weist Schäden auf.	Bau eines Radweges mit 2,50m Breite.	
44	Wilsche	Gifhorer Weg	I	V	S	Fehlende Radverkehrsanlage	Radverkehrsführung innerorts in Richtung Gifhorn als Mischverkehr. In Richtung Ortsmitte auf einem nicht regelkonformen Radfahrstreifen.	Variante 1: Piktogrammreihe auf der Fahrbahn in beide Fahrrichtungen. Variante 2: Fahrtrichtung 1: Schutzstreifen mit Rotmarkierung oder Radfahrstreifen; Fahrtrichtung 2 Gehweg, Radverkehr frei mit Piktogrammreihe.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards. (Führung ortsauwärts mit Bau Radweg BGS)
45	Wilsche	K 34 In Wilsche	I	H	S	Fehlende Radverkehrsanlage	Auf der K34 in Wilsche beträgt die Verkehrsmenge max. 2.200 Kfz/d. Radverkehrsführung in beiden Fahrrichtungen ausschließlich auf der Fahrbahn.	Variante 1: Piktogrammreihe auf der Fahrbahn in beide Fahrrichtungen. Variante 2: Fahrtrichtung 1: Schutzstreifen mit Rotmarkierung; Fahrtrichtung 2: Gehweg, Radverkehr frei.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.

Nr.	Ortsteil	Straße / Knotenpunkt	Inner- / Außer-orts	Routenart	Schulweg	Mangel	Beschreibung	Kurzfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2025)	Mittel- und langfristige Handlungsempfehlung (Umsetzung bis 2030)
46	Wilsche	An der Masch	A	H		Oberflächenbeschaffenheit	Der (Forst-)Wirtschaftliche asphaltierte Weg ist beschädigt und weist Risse sowie Schlaglöcher auf.	Der asphaltierte Wirtschaftsweg ist in einem engeren Turnus auszubessern.	Die Fahrbahn ist zu sanieren.
47	Wilsche / Neubokel	Verbindung Neubokel - Wilsche (auf Höhe Schutzhütte)	A	H		Oberflächenbeschaffenheit	Der asphaltierte Wirtschaftsweg weist einige Mängel wie Risse und Schlaglöcher auf.	Der asphaltierte Wirtschaftsweg ist in einem engeren Turnus auszubessern.	
48	Wilsche	Ortseingänge (K 34, Gifhorner Weg)	I	H	S	Radverkehrsführung	Der Wechsel zwischen Einrichtungsverkehr (innerorts) und Zweirichtungsverkehr (außerorts) ist nicht eindeutig und sicher.		Herstellung einer richtlinienkonformen Radverkehrsführung für Ortseingangs- / Ortsausgangsbereiche.
49	Winkel / Gifhorn	Eyßelheideweg / Am Tappenberg	I	V	S	Fehlende Radverkehrsanlage	Beim Überholen des Radverkehrs werden die vorgegebenen 1,50 m Abstand nicht eingehalten. Der südlich bestehende Gehweg mit Radfahrer frei ist z.T. nur 1,40 m breit.	Hinweise für den Kfz-Verkehr zum Abstand bei Überholen vom Radverkehr. Der bestehende Schutzstreifen ist mit Rotmarkierungen zu versehen. Aufbringen einer Piktogrammreihe stadteinwärts. Aufbringen von Piktogrammen auf der Nebenanlage stadteinwärts nach jeder Einmündung.	Neuaufteilung des Straßenraumes. Schaffung von Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards.
50	Winkel / Gifhorn	Verbindung Winkel - Wittkopsweg	A	V		Oberflächenbeschaffenheit	Der asphaltierte Weg ist sehr uneben und der unbefestigte Abschnitt verhältnismäßig grob.	Der asphaltierte Wirtschaftsweg ist in einem engeren Turnus auszubessern. Prüfung eines kompletten Verbotes für den motorisierten Verkehr.	Asphaltsanierung/Wegesanierung und Deckschicht mit Brechsand.
51	Neubokel / Gifhorn	Alter Kirchweg / Walkeweg	A	V	S	Fehlende Radverkehrsanlage / Oberflächenbeschaffenheit		Der weg ist in einem engeren Turnus auszubessern. Prüfung auf Errichtung einer Fahrradstraße.	





## **Anlage 12**

---

**Beschluss über die Freigabe der Fußgängerzone für den  
Radverkehr**

Gifhorn, 25.11.2021

Beratungsfolge	Datum	Status
Ausschuss für Stadtplanung, Bauordnung, Umwelt und Verkehr	06.12.2021	öffentlich vorberatend
Verwaltungsausschuss	09.12.2021	nichtöffentlich vorberatend
Rat der Stadt Gifhorn	13.12.2021	öffentlich beschließend

### **Drucksache X/0070 Verwaltungsvorlage**

#### **Radverkehrskonzept**

#### **hier: Beschluss über die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr**

---

#### **Sachverhalt:**

Im Meilenstein 1 des Radverkehrskonzeptes wurden mögliche Querungsmöglichkeiten der Innenstadt in Nord-Süd-Richtung betrachtet. Daraufhin wurde durch den Rat der Stadt am 22.03.2021 beschlossen, einen Verkehrsversuch zur probeweisen ganztägigen Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr durchzuführen sowie den City-Ring langfristig als Vorrangroute zu ertüchtigen.

Der Verkehrsversuch wurde vom 01.06. bis 30.11.2021 durchgeführt und von dem Planungsbüro BÖREGIO begleitet. In diesem Rahmen wurde ebenfalls der Cardenap entgegen der Einbahnstraße freigegeben und das Parken im Bereich des Schillerplatzes angepasst. Hierfür wurde bereits eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung erlassen.

Vom 15.10. bis 15.11.2021 wurde eine abschließende Online-Umfrage durchgeführt, zu der 1.560 Rückmeldungen eingingen. Hierbei beurteilten 55 % der Teilnehmenden die ganztägige Öffnung der Fußgängerzone als positiv, z.T. mit der Anregung bzw. Forderung nach ergänzenden Maßnahmen.

Ferner erfolgte – analog zur Vorbereitung des Verkehrsversuchs – eine Abstimmung mit Vertretern der innerstädtischen Wirtschaft als auch verschiedener Gesellschaftsgruppen, in der diese um Einschätzungen und Stellungnahmen zum Verkehrsversuch gebeten wurden. Die Mehrheit der Beteiligten nahm positiv Stellung. Zum Teil wurden auch hier Anregungen bezüglich ergänzender Maßnahmen formuliert. Der Seniorenbeirat der Stadt Gifhorn zog ein negatives Fazit und spricht sich gegen eine Fortführung der Regelung aus. Die Ergebnisse der Umfrage sowie die Stellungnahmen werden im Fachausschuss im Detail vorgestellt.

### Fazit der Verwaltung

Die Freigabe des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße im Cardenap und die Anpassung des Parkens im Bereich Schillerplatzes zeigten während des Verkehrsversuches keine Auffälligkeiten. Diese angeordneten Regelungen bleiben daher über den Verkehrsversuch hinaus und unabhängig von der Freigabe der Fußgängerzone bestehen.

Die ganztägige Freigabe der Fußgängerzone (Steinweg und Marktplatz) kann grundsätzlich bestehen bleiben wenn folgende Anpassungen erfolgen:

- Während Veranstaltungen bzw. des Wochenmarktes erfolgt keine Freigabe.
- Eine vielfach angeregte eindeutige und verbindliche Trennung von Fuß- und Radverkehr ist innerhalb der Fußgängerzone kurzfristig nicht umsetzbar. Stattdessen werden einfache Anpassungen umgesetzt, um das Konfliktpotenzial zwischen den verschiedenen Nutzungen zu minimieren. Hierzu gehört insbesondere, die Ausstattung in der Fußgängerzone zu optimieren. Dies gilt für die Lage und Gestaltung von z.B. Beeten, Sitzgelegenheiten, Spielgeräten, Mülleimern oder Fahrradständern. Derzeit erarbeitet die Verwaltung hierzu Möglichkeiten und deren Förderfähigkeit, z.B. im Rahmen des Förderprogrammes „Perspektive Innenstadt“.
- Zudem sind weitere Kontrollen durch die Polizei unerlässlich und im Falle einer ganztägigen Freigabe nach Rückmeldung der Polizei auch vorgesehen. Der Ordnungsdienst der Stadt kann diese Aufgabe nicht übernehmen, da dieser nur für die Überwachung des ruhenden Verkehrs zuständig ist.
- Ebenfalls ist weitere Öffentlichkeits- und Aufklärungsarbeit zum richtigen Verhalten erforderlich. Diese wird durch Schilder und Plakate im Straßenraum, sowie durch Informationen in der Presse und über die digitalen Kanäle der Stadt Gifhorn erfolgen.

Unter Berücksichtigung dieser Randbedingungen schlägt die Verwaltung eine ganztägige Freigabe mit Ausnahme von Veranstaltungs- bzw. Wochenmarktzeiten vor.

Im Rahmen des Fazits wird auch auf die Wechselwirkungen der möglichen Innenstadtquerungen in Nord-Süd-Richtung hingewiesen. Sollte es zu keiner ganztägigen Öffnung der Fußgängerzone kommen, steigt damit die Notwendigkeit, die beschlossene Ertüchtigung des City-Rings als Vorrangroute umzusetzen.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Für die Fortführung der Regelung mit den benannten anlassbezogenen Einschränkungen sind verwaltungsseitige Aufwände erforderlich, die Ausnahmen für Veranstaltungs- bzw. Wochenmarktzeiten zu definieren und umzusetzen, z.B. durch Beschilderung.

Planungen für die Erneuerung der Ausstattung in der Fußgängerzone erfolgen derzeit. Der finanzielle Rahmen kann noch nicht benannt werden. Eine Förderung z.B. im Rahmen des Förderprogrammes „Perspektive Innenstadt“ wird angestrebt.

Aufwände für die Öffentlichkeitsarbeit erfolgen im Rahmen der grundsätzlichen Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs. Diese sind in der anstehenden Haushaltsplanung abzubilden.

Eine umfangreiche Umgestaltung der Fußgängerzone mit größeren baulichen Maßnahmen wird langfristig angestrebt. Bei der Planung kann eine eindeutige und verbindliche Trennung von Fuß- und Radverkehr berücksichtigt werden.

**Vorbereitender Beschluss:****Abstimmungsergebnis:**

	Einstimmig	Ja	Nein	Enthaltungen
Ausschuss für Stadtplanung, Bauordnung, Umwelt und Verkehr am 06.12.2021				
Verwaltungsausschuss am 09.12.2021				

**Beschlussempfehlung:**

Der ganztägigen Öffnung der Fußgängerzone wird mit Ausnahmen von Veranstaltungs- bzw. Wochenmarktzeiten zugestimmt.

Matthias Nerlich  
Bürgermeister



## 29 Radverkehrskonzept

### **hier: Beschluss über die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr**

---

Drucksache X/0070

Seitens der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wird folgender Antrag in die Beratungen eingebracht:

Der Rat möge die Drucksache X/0070, wie von der Verwaltung am 06.12.2021 in der ersten Sitzung des Ausschusses Stadtplanung, Bauordnung, Umwelt und Verkehr vorgestellt, beschließen.

Es schließt sich eine ausführliche Aussprache, Beratung und Diskussion an.

Der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wird mit 27 Stimmen dagegen, 9 Stimmen dafür und 3 Enthaltungen abgelehnt (Herr Marzischewski-Drewes befindet sich zum Zeitpunkt der Abstimmung nicht im Sitzungssaal).

Sodann wird mit 24 Stimmen dafür, 15 Stimmen dagegen und 1 Enthaltung folgender Beschluss gefasst:

Die Fußgängerzone wird täglich bis 12:00 Uhr und ab 17:00 Uhr mit Ausnahme von Veranstaltungen und Wochenmarktzeiten für den Radverkehr geöffnet. In der Planung für eine umfangreiche Umgestaltung der Fußgängerzone ist eine leitende und führende Gestaltung für Fußgänger und Radfahrer zu berücksichtigen um dann die ganztägige Öffnung für den Radverkehr vorzunehmen.

## **Anlage 13**

**Auflistung Arbeitskreissitzungen, Öffentlichkeitsbeteiligungen,  
Abstimmungsgespräche, Ausschusssitzungen**

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes fanden einige Abstimmungsgespräche mit dem Auftraggeber, Arbeitskreissitzungen und weitere Beteiligungsformate statt. Alle Termine werden nachfolgend ihrer Bezeichnung aufgelistet.

## Besprechungstermine mit dem Auftraggeber

Datum	Inhalte
17.07.2020	<p>Auftaktgespräch mit Auftraggeber und LK Argus</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Projektzeitraum</li> <li>2. Leistungsbausteine</li> <li>3. Optionale Bausteine</li> <li>4. Bürgerbeteiligung/Arbeitskreis Radverkehr</li> <li>5. Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro LK Argus</li> <li>6. Organisatorisches</li> <li>7. Verschiedenes</li> </ol>
03.09.2020	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vorstellung des aktuellen Bearbeitungsstandes der Aufträge Radverkehrskonzept (RVK) und Verkehrssicherheitskonzept (VSK) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Welche Arbeiten sind bereits fertiggestellt?</li> <li>• Woran wird derzeit gearbeitet bzw. was steht noch aus?</li> <li>• Welche Fragen zur Auftragsbearbeitung gibt es?</li> </ul> </li> <li>1. Abstimmung zum Ablauf des Beteiligungsverfahrens RVK und VSK</li> <li>2. Weiteres Vorgehen und Zeitplanung für RVK und VSK</li> </ol>
03.12.2020	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Projektzeitplan</li> <li>2. Bearbeitungsstand der Aufträge Radverkehrskonzept (RVK) und Verkehrssicherheitskonzept (VSK)</li> <li>3. 2. Sitzung des Arbeitskreises Radverkehr Thema: Innenstadtquerung</li> </ol>
16.12.2020	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ergebnisse LK Argus zur Grundschulbefragung</li> <li>2. Schulradwege</li> <li>3. Abstellsituation an den Schulen</li> <li>4. Fahrradfreundliche Schule</li> <li>5. Änderungen im Radverkehrsnetz 2021</li> <li>6. City-Ring</li> <li>7. Ganztägige Öffnung der Fußgängerzone</li> </ol>
11.02.2021	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fußgängerzone</li> <li>2. City-Ring</li> <li>3. Qualitätsstandards</li> <li>4. Maßnahmenkatalog</li> <li>5. Bürgerbeteiligung</li> <li>6. Arbeitskreissitzung 3 und 4</li> <li>7. Zertifizierung der Stadt</li> </ol>
19.03.2021	<p>Radverkehrskonzept 2021</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Arbeitskreis 3 &amp; 4 (inkl. Themen)</li> <li>2. Weiteres Vorgehen</li> <li>3. Qualitätsstandards</li> <li>4. Maßnahmenkatalog</li> <li>5. Bürgerbeteiligung</li> <li>6. Rückmeldung zum Seminar (Do. 18.03.2021) Tempo 30 &amp; Begegnungszonen</li> </ol> <p>Öffnung der Fußgängerzone</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>7. Angebot Öffnung der Fußgängerzone</li> <li>8. Begehung des Wochenmarktes</li> </ul>
07.04.2021	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Begehung der Fußgängerzone</li> <li>2. Bürgerbeteiligung</li> <li>3. Angebot „Öffnung der Fußgängerzone“</li> </ul>
07.05.2021	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Hinweise in der Fußgängerzone</li> <li>2. Flankierende Maßnahmen vor Ort</li> <li>3. Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>4. Weitere Bearbeitung RVK</li> </ul>
10.09.2021	Ergebnisse zur 1. Befragung zum Modellprojekt „Ganztägige Öffnung der Fußgängerzone in der Stadt Gifhorn
17.09.2021	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Terminabstimmung (Zeitraum)</li> <li>2. Umgang mit den Ergebnissen der zweiten Fußgängerzonenbefragung</li> <li>3. Social Media Einsatz für die Videos</li> <li>4. Besprechung des 2. Fragebogens zur Öffnung der Fußgängerzone</li> <li>5. Detailplanung City-Ring</li> <li>6. Besprechung des Maßnahmenkatalogs</li> </ul>

## Arbeitskreissitzungen

Datum	Titel	Inhalte
26.10.2020	1. Sitzung des Arbeitskreises Radverkehr Thema: „Radverkehrsnetz“	<ul style="list-style-type: none"> <li>0. Vorstellung des Büros</li> <li>1. Ziele, Inhalte und Zeitplanung des Projektes</li> <li>2. Beteiligungsprozess</li> <li>3. Standards im Radverkehr</li> <li>4. Bestandsanalyse</li> <li>5. Unfallanalyse</li> <li>6. Entwurf des Radverkehrsnetzes 2021</li> <li>7. Netzlücken in der Stadt Gifhorn</li> <li>8. Zertifizierung als Fahrradfreundliche Kommune</li> </ul>
13.01.2021	2. Sitzung des Arbeitskreises Radverkehr Thema: „Innenstadtquerung“	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Schulradwege</li> <li>2. Abstellsituation an den Schulen</li> <li>3. Fahrradfreundliche Schule</li> <li>4. Änderungen im Radverkehrsnetz 2021</li> <li>5. City-Ring</li> <li>6. Ganztägige Öffnung der Fußgängerzone</li> <li>7. Fazit/Diskussion</li> </ul>
06.07.2021	3. Sitzung des Arbeitskreises Radverkehr Thema: „Radverkehrsnetz und Qualitätsstandards“	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Ergebnisse der Befragung „Radverkehr in Gifhorn“</li> <li>2. Radverkehrsnetz 2021</li> <li>3. Qualitätsstandards</li> <li>4. Unternehmen</li> </ul>
14.01.2022	4. Sitzung des Arbeitskreises Radverkehr Thema: „Maßnahmen“	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Ergebnisse der Bürger*innenbefragung</li> <li>2. Radverkehrsnetz 2021 und Qualitätsstandards</li> <li>3. Maßnahmen</li> <li>4. City-Ring</li> <li>5. Weiteres Vorgehen</li> </ul>



## Öffentlichkeitsbeteiligung

Datum	Titel	Inhalte
02.03.2021	1. Öffentlichkeitsbeteiligung Thema: „Innenstadtquerung“	0. Vorstellung des Büros 1. Allgemeines 2. Untersuchung City-Ring 3. Untersuchung Fußgängerzone 4. Weiteres Vorgehen 5. Fazit/Diskussion
15.07.2021	2. Öffentlichkeitsbeteiligung Thema: „Radverkehrsnetz und Qualitätsstandards“	1. Radverkehrsnetz 2021 2. Qualitätsstandards 3. Exkurs: Unternehmen
20.01.2022	3. Öffentlichkeitsbeteiligung Thema: „Maßnahmen“	1. Ergebnisse der Bürger*innenbefragung 2. Radverkehrsnetz 2021 und Qualitätsstandards 3. Maßnahmen 4. City-Ring 5. Weiteres Vorgehen

## Abstimmung mit den Innenstadtakteuren

Datum	Inhalte
12.05.2021	1. Hinweise in der Fußgängerzone 2. Flankierende Maßnahmen vor Ort 3. Öffentlichkeitsarbeit
29.07.2021	1. Radverkehrsnetz 2021 für die Stadt Gifhorn 2. Hinweise in der Fußgängerzone 3. Flankierende Maßnahmen vor Ort 4. Öffentlichkeitsarbeit 5. Erste Ergebnisse zur Bürgerbefragung „Ganztägige Öffnung der Fußgängerzone“ 6. Fragen
09.11.2021	1. Ergebnisse der 2. Bürgerbefragung (Stand 09.11.2021) „Ganztägige Öffnung der Fußgängerzone“ 2. Fragen

## Sonstige Termine

Datum	Titel	Inhalte
21.05.2021	Pressetermin	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Hinweise in der Fußgängerzone</li><li>2. Flankierende Maßnahmen vor Ort</li><li>3. Öffentlichkeitsarbeit</li></ol>
18.11.2021	Besprechungstermin mit politischer Fraktion	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Vorstellung des Büros</li><li>2. Ziele des Projektes</li><li>3. Standards im Radverkehr</li><li>4. Bestandsanalyse</li><li>5. Radverkehrsnetz 2021</li><li>6. Netzlücken in der Stadt Gifhorn</li></ol>
06.12.2021	Planungsausschuss	Vorstellung der Ergebnisse zum Modellprojekt „Ganztägige Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr“

## Anlage 14

### 1. Öffentlichkeitsbeteiligung (Präsentation und Protokoll)

## „Radverkehrskonzept 2021 für die Stadt Gifhorn“

### 1. Öffentlichkeitsbeteiligung Thema: „Innenstadtquerung“

Dr. Ing. Dipl.-Hdl. Rainer Mühlnickel  
Sandra Ulbricht, M. Sc. Landschaftswiss.

Gifhorn, 02.03.2021

## Gliederung

0. Vorstellung des Büros
1. Allgemeines
2. Untersuchung City-Ring
3. Untersuchung Fußgängerzone
4. Weiteres Vorgehen



# 0.

## Vorstellung des Büros

### 0. Vorstellung des Büros

Das Planungs- und Beratungsbüro BÖREGIO wurde 1998 gegründet und hat sich spezialisiert auf:

- die Freiraumentwicklung
- den Tourismus und
- die Stadt- und Regionalentwicklung
- Schwerpunkt Radverkehr

#### Daten und Fakten zu BÖREGIO:

- Sitz in Braunschweig mit 4 Mitarbeiter/innen
- Technische Ausrüstung mit Planungssoftware
- Bundesweite kommunale und private Auftraggeber, Vereine und Verbände seit mehr als 20 Jahren
- Betreuung von Diplom-, Bachelor- und Masterarbeiten



**Ostfalia**  
Hochschule für angewandte  
Wissenschaften



HOCHSCHULE  
**harz**





**BÖREGIO**

Büro für Stadt- und Regionalentwicklung

GIFHORN

### Neu: Ein Stadtplan für Gifhorer Kinder

Gifhorer Schüler gestalten Karte mit

Das Jahr der Gifhorer Kinder beginnt am 1. September mit der Präsentation des neuen Stadtplans für Gifhorer Kinder. Der Stadtplan ist ein Werk der Gifhorer Kinder und wurde von den Kindern der Gifhorer Grundschulen gestaltet. Die Kinder haben ihre Ideen für den Stadtplan in einem Wettbewerb eingereicht. Die Gewinner sind nun im Stadtplan für Gifhorer Kinder zu sehen. Der Stadtplan ist ein Werk der Gifhorer Kinder und wurde von den Kindern der Gifhorer Grundschulen gestaltet. Die Kinder haben ihre Ideen für den Stadtplan in einem Wettbewerb eingereicht. Die Gewinner sind nun im Stadtplan für Gifhorer Kinder zu sehen.

**BÖREGIO**

Büro für Stadt- und Regionalentwicklung

1.

## Allgemeines

# 1. Allgemeines

## Ziele des Radverkehrskonzeptes der Stadt Gifhorn 2021

- Förderung des Radverkehrs und des Klimaschutzes
- Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr unter besonderer Berücksichtigung des Alltagsverkehrs/Schulradwege
- Durchgehendes Netz mit Anknüpfung an das regionale und überregionale Radverkehrsnetz des Landkreises sowie des Großraumes Braunschweig
- Beteiligung der Bevölkerung (Ziel- und Nutzergruppen) und relevanten Akteuren (Verwaltung, Politik, Vereine und Verbände)
- Zertifizierung als Fahrradfreundliche Kommune
- Radverkehrskonzept als konkrete, umsetzungsorientierte Maßnahmenplanung

7

# 1. Allgemeines

## Ziele des Projektes

1. Bestandsanalyse und –bewertung / Mängelanalyse
2. Netzgestaltung
3. Qualitätsstandards
4. Umsetzung (Maßnahmen entwickeln)
5. Beteiligungsprozess
6. Abstimmungstermine
7. Dokumentation
8. Projektsteuerung



8

# 1. Allgemeines

## Leitbild Mobilität 2030, WVI 2020 – Zentrale Aussagen

- **Radverkehrsnetz ist in Richtung der Kernstadt zunehmend lückenhaft (keine oder nur einseitiger Zweirichtungsradverkehr)**
- Alte Radwege sind teilweise in einem schlechten baulichen Zustand
- Eigene Radverkehrsanlagen vorhanden (straßenbegleitende Radwege, Radfahrstreifen)
- Mindestbreiten der Radwege werden häufig unterschritten
- Keine eigenen Lichtsignalanlagen und Ampelphasen für Radfahrer (nur wenige Ausnahmen)
- Ältere Abstellanlagen sollten durch Anlehnbügel ersetzt werden

9

# 1. Allgemeines

## Empfehlung der Verwaltung

- Zentrale Fragestellungen des Radverkehrskonzeptes sollten als erstes bearbeitet und öffentlich vorgestellt werden
- Den politischen Gremien werden die daraus folgenden Ergebnisse zur Beschlussfassung vorgelegt, bevor darauf aufbauende vertiefende Arbeiten erfolgen.

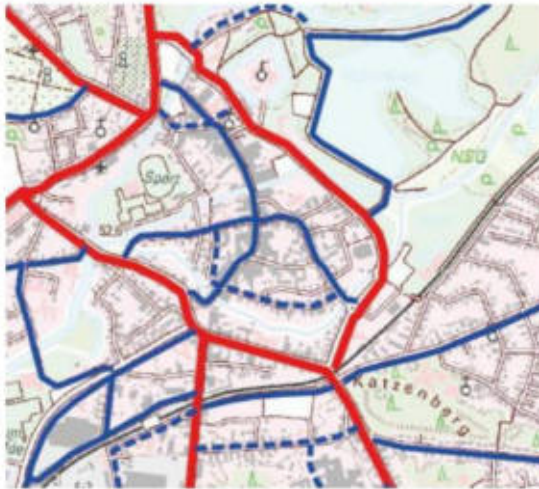
## Aktueller politischer Auftrag

- im 1. Quartal 2021 erfolgt ein Beschluss über die zukünftige Lage von ganztägig befahrbaren, sicheren sowie komfortablen Routen in Nord-Süd-Richtung
- identifiziert wurden hierfür die Trassen
  - Steinweg,
  - Konrad-Adenauer-Straße/Fallerslebener Straße und/oder
  - Celler Straße/Allerstraße

10



## 1. Allgemeines



### Entwurf des Radverkehrsnetzes 2021

#### Ausschnitt „Innenstadt“ der Karte 3: Radverkehrsnetz 2021

- Vorrangrouten ————
- Hauptrouten ————
- Nebenrouten - - - -

11

## 1. Allgemeines



Beispielfoto für eine  
Vorrangroute:

Braunschweiger  
Straße bei familia

12



## 1. Allgemeines



13

**BÖREGIO**

Büro für Stadt- und Regionalentwicklung

Beispielfoto für  
eine Hauptroute:

Lindensstraße

## 1. Allgemeines



14

**BÖREGIO**

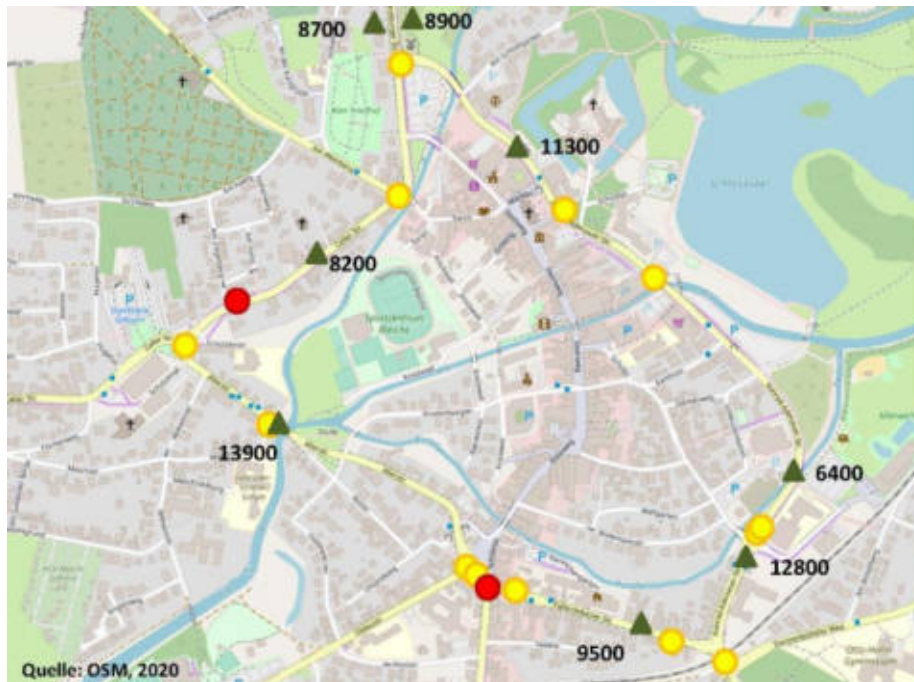
Büro für Stadt- und Regionalentwicklung

Beispielfoto für eine  
Nebenroute:

Jägerstraße

# 2.

## Untersuchung City-Ring



### Führung über den City-Ring

- Fahrradunfallorte mit Leichtverletzten (letzte 3 Jahre)
- Fahrradunfallorte mit Schwerverletzten (letzte 3 Jahre)
- ▲ Durchschnittliche Kfz-Mengen an Werktagen

## 2. Untersuchung City-Ring



### Führung über den City-Ring – Lüneburger Str.

Problem: Geh- und Radweg  
zu schmal

Breite: 3 m

Kurzfristig: Keine Lösung möglich

Langfristig: Richtungstreues Fahren  
einführen  
(vgl. Schlüsselprojekt  
„Eingangstore gestalten“)

17

## 2. Untersuchung City-Ring



### Führung über den City-Ring – Celler Str.

Problem: Gehweg „Radfahrer frei“  
zu eng

Breite: 3 m

Kurzfristig: Radverkehr mit  
Schutzstreifen auf der  
Fahrbahn führen

Langfristig: Richtungstreues Fahren  
einführen  
(vgl. Schlüsselprojekt  
„Eingangstore gestalten“)

18

## 2. Untersuchung City-Ring



### Führung über den City-Ring – Schillerplatz

Problem: Radverkehrsanlagen zu schmal

Breite: ca. 1 m

Kurzfristig: Keine Lösung möglich

Langfristig: Komplette Neuplanung des  
Straßenraumes

19

## 2. Untersuchung City-Ring



### Führung über den City-Ring – Konrad-Adenauer Str. (Höhe Kreishaus 2)

Problem: Geh- und Radweg zu schmal

Breite: 3 m

Kurzfristig: Richtungstreues Fahren einführen,  
Schutzstreifen markieren

Langfristig: Bau eines Radweges in Richtung  
Süden (Allerwelle)

20



## 2. Untersuchung City-Ring

### **Bedeutung des City-Rings für den Radverkehr – hoch**

- Zugang zur Fußgängerzone
- Radverkehrsführung von Norden in den Süden
- Anbindung von Stadthalle, Bahnhof Gifhorn Stadt, Gewerbegebieten, Schulen, Verwaltungen

### **Probleme für die Radverkehrsführung – groß**

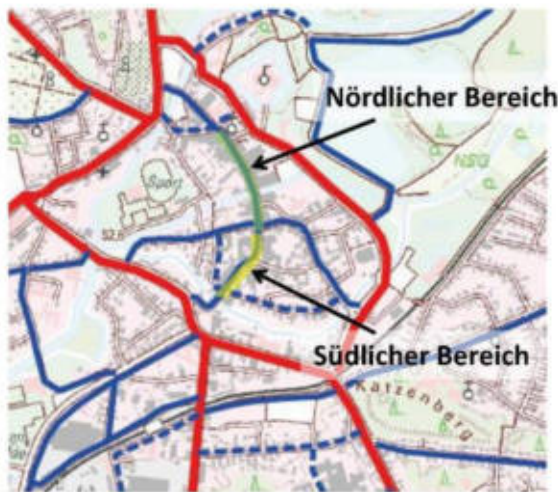
- Gemeinsamer Geh- und Radweg für Zweirichtungsradverkehr zu eng
- Geschwindigkeit Kfz-Verkehr zu hoch (50 km/h)
- DTV-Werten von ca. 6.400 – 13.900 Kfz/d
- Tempo 30 kann aus rechtlicher Sicht nicht angeordnet werden
- Straßenräume / Knotenpunkte auf dem Ring müssen überplant werden (z. B. Schillerplatz)

21

# 3.

## Untersuchung Fußgängerzone

### 3. Untersuchung Fußgängerzone



Querung der Innenstadt  
über den Steinweg

Radverkehrsnetz 2021

- Vorrangrouten
- Haupttrouten
- - - Nebenrouten

23

### 3. Untersuchung Fußgängerzone



Quelle: Fachhochschule Erfurt 2018: Planungsleitfaden Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr

24

### 3. Untersuchung Fußgängerzone

#### Vorteile

- Direkte Verbindung für den Radverkehr auf der Nord-Süd-Achse
- Verringerung des Radverkehrs auf den stark befahrenen Straßen des City-Rings
- Erreichbarkeit der Geschäfte mit dem Fahrrad (ältere aber auch junge Menschen)
- Belebung des Einzelhandels / Erreichen der Gastronomie für Radtouristen der Innenstadt
- Besichtigung der Innenstadt / Förderung der Wertschöpfung des Einzelhandels

#### Nachteile

- Fußgänger könnten sich unsicher fühlen
- Hindernisse (Engstellen) im südlichen Teil der Fußgängerzone
- Wochenmarkt schränkt die Passierbarkeit zeitweise ein (Mi.+Sa. 8-14 Uhr)

25

### 3. Untersuchung Fußgängerzone

#### Rahmenbedingungen einer Radverkehrsöffnung

- Bauliche Trennung durch unterschiedliche Beläge und Abstand notwendig
- Ausreichende Breite der Fußgängerzone vorhanden
- Wenig Hindernisse und Engstellen
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit
- Evaluierung der Ergebnisse
- Politischer Beschluss und Wille notwendig



26

# 4.

## Weiteres Vorgehen

### 4. Weiteres Vorgehen

#### **Eingangstore in die Innenstadt gestalten – Lüneburger Straße**

- Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung inkl. Neuordnung der Radverkehrsführung liegt vor
- Derzeit Abstimmung der konkreten Umsetzung, erste Beschlüsse hierzu sind noch 2021 vorgesehen

#### **Radverkehrsführung Celler Straße**

- Verkehrsplanerischer und –rechtlicher Rahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung wird derzeit abgestimmt
- Maßnahmen sind im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Lüneburger Straße zu sehen



## 4. Weiteres Vorgehen

### Vorschlag: Erprobung der Öffnung für den Radverkehr

- Ganztägige Öffnung des Steinwegs
- Probezeit von ca. 6 Monaten in 2021
- Politischer Beschluss notwendig
- Evaluierung durch eine Befragung in der Fußgängerzone am Ende des Projektes, Befragung des Einzelhandels, der Polizei und Fahrradverbände
- Verkehrszeichen an der Hindenburgstr. für den Radverkehr aufstellen, (Hinweis Bevorrechtigung KFZ-Verkehr)
- Breite Informationskampagne (Pressebegleitung, Banner/Plakate, ggf. vor Ort Information)

29

## 4. Weiteres Vorgehen



30

## 4. Weiteres Vorgehen



31

Nördlicher Bereich

Vorhanden: ca. 4 m  
breiter sich  
abhebender Bereich

Erprobung:  
Piktogramme  
aufbringen

## 4. Weiteres Vorgehen



32

Südlicher Bereich

Steinweg teilweise zu  
schmal

Räumliche Teilung wäre hier  
dennoch möglich

Erprobung:  
Markierung eines 4 Meter  
breiten Bereichs (innerhalb  
der Rettungsgasse)

## 4. Weiteres Vorgehen



Südlicher Bereich

Engstelle:  
Bänke und Mülleimer an  
der Bodemannstr.

Für Erprobung:  
Entfernung der Bänke und  
Mülleimer

Ferner: Längs- statt  
Schrägparken im Bereich  
Allerbrücke

33

## 4. Weiteres Vorgehen

### Langfristige Maßnahmen zur ganztägigen Öffnung

- Umbau des Steinwegs (südlich der Hindenburgstr.):  
Hindernisse entfernen; für den Radverkehr vorgesehene Fläche baulich markieren
- Prüfung der Verkehrsregelungen in / Orientierungen von Einbahnstraßen  
(Cardenap, Torstraße, Bodemannstraße)
- Überprüfung der Anlagen zum ruhenden KFZ-Verkehr
- Shared Space Steinweg/Hindenburgstr.

34

## 4. Weiteres Vorgehen - Fazit

- Auf dem City-Ring sind große bauliche Maßnahmen mit einem hohen Kostenaufwand langfristig zu planen, um den Ansprüchen einer Vorrangroute gerecht zu werden
- Durch die ganztägige Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr ist eine Entlastung des City-Rings durch Radfahrer zu erwarten (Positiv!)
- Positive Rückmeldungen um Modellprojekt „Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr“
- Bürgerbefragung als Evaluation geplant

35



muehlnickel@boeregio.de  
ulbricht@boeregio.de  
Braunschweig  
www.boeregio.de

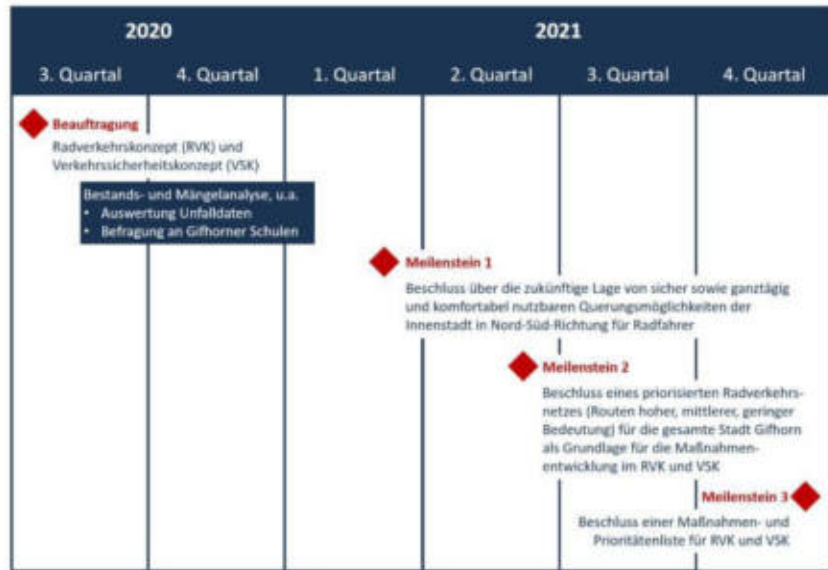
Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!





### Zeitplanung und Meilensteine

02.03.2021



### Informationen unter: [stadt-gifhorn.de](http://stadt-gifhorn.de)

02.03.2021

The screenshot shows the website interface for 'Stadt Gifhorn' with a search bar containing 'radverkehr und verkehrssicherheit'. The navigation menu includes 'CORONAVIRUS', 'AKTUELL', 'BÜRGERORIENTIERT', 'LEBENSWEIT', 'AKTIV', 'FAMILIENFREUNDLICH', and 'STANDORTATTRAKTIV'. The main content area features a photograph of a street with a red brick path and a blue header for 'RADVERKEHR UND VERKEHRSSICHERHEIT'. Below the photo, there is a sub-header 'RADVERKEHR UND VERKEHRSSICHERHEIT' and a paragraph of text. A sidebar on the right contains a menu with items like 'Über die Projekte', 'Aktuelles', 'Öffentliche Beteiligung', and 'Wissens- und Info-zentrum Rad'.



## D) Präsentation

Frau Ulbricht (Mitarbeiterin BÖREGIO) und Herr Dr. Mühlnickel (Geschäftsführer BÖREGIO) begrüßten ebenfalls alle Anwesenden und stellten das Büro für Stadt- und Regionalentwicklung aus Braunschweig vor. Die Ziele des Projektes sowie die Elemente des Radverkehrsnetzes für die Stadt Gifhorn 2021 wurden erläutert und die Themen „Untersuchung City-Ring“ und „Untersuchung Fußgängerzone“ erörtert. Abschließend wurde das geplante weitere Vorgehen präsentiert. Nach jedem Kapitel hatten die Teilnehmer\*innen die Möglichkeit Verständnisfragen zu stellen.

Die Fragen und Ergebnisse aus dem Chat der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung zur Präsentation wurden wie folgt zusammengefasst:

### 1. Allgemeines

Fragen, die sich nicht direkt auf die Innenstadtquerung bezogen, z. B. Fragen zu Fahrradstraßen und zur Gestaltung der Braunschweiger Straße, wurden erläutert. Diese und noch offene Fragen wurden für die weitere Projektbearbeitung bzw. den weiteren Beteiligungsprozess erfasst und werden zu einem späteren Zeitpunkt erörtert.

### 2. Untersuchung City-Ring

#### Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Celler Str.

Der Vorschlag zur Einrichtung eines Schutzstreifens auf der Celler Str. wurde durch die Teilnehmenden mehrfach im Rahmen der Präsentation thematisiert und kommentiert. Ein Schutzstreifen auf der Celler Str. bei 50 km/h wurde als sehr kritisch gesehen. Oftmals würden von den Autofahrern die vorgeschriebenen 1,5 m Abstand zum Fahrradfahrer beim Überholen nicht eingehalten, die Schutzstreifen würden zugeparkt und ältere Menschen lehnten die Schutzstreifen ab, weil sie sich unsicher fühlten. Des Weiteren seien die Schutzstreifen zu schmal für Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern. Um die subjektive und objektive Sicherheit auf den Schutzstreifen zu erhöhen, wurden die folgenden Vorschläge unterbreitet:

- Die Schutzstreifen sollen farblich (rot) markiert werden.
- Eine bauliche Trennung des Radverkehrs zum Autoverkehr durch Poller oder Pfosten ist anzustreben.

#### **Fragen: „Warum kann es nicht so bleiben wie es ist?“ und „Warum kann die Geschwindigkeit für den Kfz-Verkehr auf dem City-Ring nicht reduziert werden?“**

Beide Fragen sind durch Gesetze und Rechtsvorgaben zu beantworten. Die derzeitige Situation auf dem City-Ring stellt sich wie folgt dar:

Die Straßen des City-Rings sind die Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Gifhorn und sind somit wichtige Verkehrsachsen – nicht nur für den Radverkehr. In der StVO werden Geschwindigkeitsreduzierungen auf Hauptverkehrsstraßen nur unter besonderen örtlichen Verhältnissen und zur Abwehr einer Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter erheblich übersteigt, angeordnet. Daher ist derzeit aufgrund der bestehenden StVO keine Geschwindigkeitsreduzierung möglich.

Aufgrund der für den Radverkehr anzuwendenden Richtlinie „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) sind die Verhältnisse auf der bestehenden Radverkehrsanlage allerdings nicht regelkonform. In der ERA wird für einen Einrichtungsradweg ein Regelmaß von 2,00 m (1,60 m bei geringen Verkehrsstärken) vorgegeben. Ein einseitiger Zweirichtungsradweg hat

ein Regelmaß von 3,00 m (2,50 m bei geringen Verkehrsstärken). In der Celler Str. weist der gem. Geh- und Radweg max. eine Breite von 3 m auf und unterschreitet die vorgegebenen Breiten der Richtlinien. Hinsichtlich der geplanten Vorrangroute erfüllen die vorhandenen Geh- und Radwege ebenfalls nicht die Anforderungen (eine Vertiefung dieses Themas ist bei der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen). Daher besteht ein hoher Handlungsbedarf auf dem City-Ring.

**Frage: „Wie wichtig ist der City-Ring, wenn man mit dem Fahrrad auch durch die Fußgängerzone fahren kann?“**

Die Vorrangroute auf dem City-Ring für den Radverkehr bedeutet, dass der Radfahrer ganztägig schnell, sicher und komfortabel auf den Radverkehrsanlagen fahren kann. Dazu gehört auch das richtungstreue (rechtsseitig auf oder neben der Fahrbahn) Fahren im Verkehr. Die Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr bietet die Wahl, ob Radfahrende schnell über den City-Ring oder eher langsam und rücksichtsvoll durch die Fußgängerzone fahren möchten. Die Öffnung der Fußgängerzone hat somit auch eine zu erwartende Entlastung des City-Rings hinsichtlich des Radverkehrs zur Folge.

**Frage: „Kann der ganze City-Ring zur Einbahnstraße werden?“**

Die Überlegung den City-Ring als Einbahnstraße auszuweisen wurde bereits intensiv mit dem Arbeitskreis Radverkehr und der Verkehrsbehörde der Stadt Gifhorn diskutiert. Würde der KFZ-Verkehr nur einen der heutige zwei Fahrstreifen nutzen, böte dies Platz für den Radverkehr auf dem anderen Fahrstreifen. Diese Lösung ist jedoch nicht einfach umzusetzen. Um den City-Ring zur Einbahnstraße umzuwidmen sind im derzeitigen Ausbaustandard die Rechtsgrundlagen nicht gegeben. Dieses Konzept erfordert sehr aufwendige Umbaumaßnahmen, insb. auch der Kreuzungen. Besonders die Rettungswege der Feuerwehr, des Krankenwagens und der Polizei würden sich verändern und auch die Ampelschaltungen müssten neu programmiert werden. Auch die Auswirkungen auf den ÖPNV wären erheblich.

### **3. Untersuchung Fußgängerzone**

#### **Öffnung der Fußgängerzone**

Der Vorschlag zur ganztägigen Öffnung der Fußgängerzone wurde im Vorfeld bereits mit Vertretern der innerstädtischen Wirtschaft, dem Seniorenbeirat und dem Runden Tisch der Jugendlichen besprochen und fand Zustimmung. Durch die Öffnung können auch Radreisende die gastronomischen Angebote der Innenstadt besser nutzen. Eine Beeinträchtigung durch Sitzmöglichkeiten der Gastronomie oder der Aufsteller des Einzelhandels ist nicht zu erwarten. Die Planungen berücksichtigen die im Sommer vorgesehenen nutzbaren Flächen des Einzelhandels und der Gastronomie.

Die Öffnung der Fußgängerzone ist als Modellprojekt für ein halbes Jahr angedacht. In diesem Zeitraum soll unter anderem der Bedarf einer geöffneten Fußgängerzone für den Radverkehr ermittelt werden. Durch zwei Befragungen (zu Beginn und zum Ende der Probephase) soll die Meinung der Bevölkerung erfasst werden. Je nach Ergebnis der Probephase kann die Öffnung beibehalten oder rückgängig gemacht werden.

Während der Probephase soll eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt werden, in der die Regeln für den Radverkehr vermittelt werden sollen. Dazu zählen unter anderem das Fahren mit Schrittgeschwindigkeit und das Rücksichtnehmen auf den Fußverkehr. Der Öffentlichkeitsarbeit kommt eine große Bedeutung in der Probephase zu.

Die baulichen Veränderungen in der Fußgängerzone sind ohne großen Aufwand durchführbar. Hierzu gehören das Aufbringen der Markierungen im Bereich der Fußgängerzone und die Änderung der Parkflächen im Bereich der Allerbrücke. Auch die Demontage der 3 Bänke und des Mülleimers



an der Ecke Bodemannstr. / Steinweg ist ohne großen Aufwand umsetzbar. Weitere Sitzmöglichkeiten werden nicht abgebaut.

**Frage: „Gibt es vergleichbare Städte mit geöffneter Fußgängerzone?“**

Vergleichbare Städte mit einer ganztägig geöffneten Fußgängerzone sind beispielsweise Soltau und Kirchheim unter Teck, in denen ein Miteinander gut funktioniert.

Auf der Website der Radsam-Kampagne findet sich eine Übersicht der unterschiedlichen Regelungen vieler Städte: <https://radsam-kampagne.de/rad-frei-in-meiner-stadt/rad-frei/>

**Frage: „In welchen Zeitraum ist die Probezeit zur Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr geplant?“**

Die Probephase soll frühestens am 1. Mai und spätestens am 1. Juli 2021 starten. Der Zeitraum bezieht die Hauptnutzungszeit der Fahrrads in den Frühjahrs- bzw. Sommermonaten mit ein.

**Frage: „Wurde der Knickwall bei der Planung des Radverkehrsnetzes für die Stadt Gifhorn mit berücksichtigt?“**

Der Knickwall wurde bei der Planung des Radverkehrsnetzes als Alternative zum Steinweg geprüft. Die meisten Verbindungen des Knickwalls zu umliegenden Straßen wie Steinweg oder Torstraße verlaufen jedoch über private Grundstücke. Auf einzelnen dieser Grundstücke ist öffentlicher Fußgänger- und Radverkehr geduldet und daher möglich. Eine dauerhafte Sicherung des öffentlichen Radverkehrs besteht jedoch nicht. Ein ausgewiesenes Radverkehrsnetz mit durchgängiger Befahrbarkeit kann daher nicht umgesetzt werden.

**Frage: „Wird es in der Testphase auch schon eine Ad-Hoc-Lösung für den City-Ring geben?“**

Während der Testphase wird es noch keine Ad-Hoc-Lösungen für den City-Ring geben können. Um das zu schnelle Fahren in der Fußgängerzone zu vermeiden, soll zum einen eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit stattfinden, zum anderen werden Teams, bestehend aus Polizei und Ordnungsamt, Kontrollen in der Fußgängerzone durchführen.

#### **4. Weiteres Vorgehen**

Im Laufe des Projektes werden Themen wie Fahrradabstellanlagen, Lademöglichkeiten für Pedelecs sowie Servicestationen bearbeitet.

Zur Erfassung des Stimmungsbildes der Gifhorer Bürger\*innen wird ab März eine Befragung zum Thema Radverkehr durchgeführt. Der Fragebogen wird wie sämtliche Informationen zum Projekt auf der Internetseite der Stadt Gifhorn verfügbar sein. Auch eine gedruckte Version des Fragebogens ist geplant. Wie und wo der gedruckte Fragebogen zur Verfügung gestellt wird, ist allerdings abschließend noch nicht geklärt.

Sobald das Modellprojekt „Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr“ vom Rat der Stadt Gifhorn beschlossen wurde, werden die Vorbereitungen getroffen.

#### **E) Weitere Zeitplanung**

Herr Bley erläuterte die Meilensteine in den Projekten Radverkehrskonzept und Verkehrssicherheitskonzept und welche weiteren Schritte geplant sind. Im März 2021 soll ein Beschluss zur Innenstadtquerung durch die Politik getroffen werden. Für das zweite Quartal 2021 ist der Beschluss zum Radverkehrsnetz und im vierten Quartal 2021 der Beschluss zu einer Maßnahmenliste vorgesehen.

Auf der Internetseite der Stadt Gifhorn werden die Präsentation, das Protokoll und alle künftigen Unterlagen für die Öffentlichkeit bereitgestellt. Am Ende seiner Ausführungen übergab er für die Verabschiedung erneut an Herrn Bürgermeister Nerlich.

**F) Verabschiedung**

Herr Bürgermeister Nerlich bedankte sich für die zahlreiche und lebhafte Teilnahme und hofft bei der nächsten öffentlichen Beteiligung, die Teilnehmer wieder begrüßen zu dürfen.

Sandra Ulbricht, BÖREGIO, 04.03.2021



## **Anlage 15**

---

### **2. Öffentlichkeitsbeteiligung (Präsentation und Protokoll)**

Herzlich Willkommen zur

**2. Öffentlichkeitsbeteiligung**  
**Thema: „Radverkehrsnetz und Qualitätsstandards“**

Wir starten um 18:00 Uhr

Bitte schalten Sie Ihre Mikrofone stumm.  
Bitte schreiben Sie Ihre Fragen während des Vortrags in den Chat.

Vielen Dank!

Dauer der Veranstaltung: ca. 90 Minuten

**„Radverkehrskonzept 2021 für die Stadt Gifhorn“**

2. Öffentlichkeitsbeteiligung  
Thema: „Radverkehrsnetz und Qualitätsstandards“

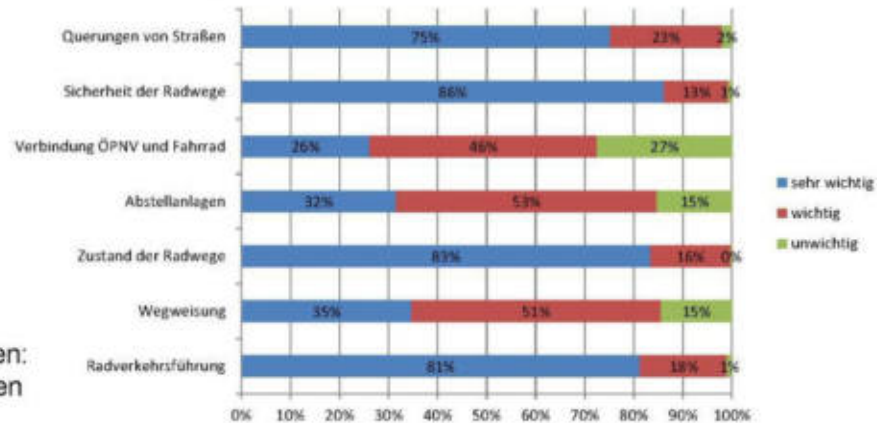
Dr. Ing. Dipl.-Hdl. Rainer Mühlnickel  
Sandra Ulbricht, M. Sc. Landschaftswiss.

Gifhorn, 15.07.2021



## Ergebnisse der Bürgerbefragung „Radverkehr in Gifhorn“

### Wo besteht Ihrer Meinung nach der größte Handlungsbedarf in der Stadt Gifhorn? (Alltagsverkehr)



Teilnehmer\*innen:  
400 Bürger\*innen

## Bürgerbefragung „Ganztägige Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr“

Befragungszeitraum:  
15. Juni 2021 bis 15. Juli 2021

Bisher haben ca. 200 Bürger\*innen teilgenommen.

**Verlängerung der Befragung bis zum 31. Juli 2021**



# Gliederung

1. Radverkehrsnetz 2021
2. Qualitätsstandards
3. Exkurs: Unternehmen

1.

Radverkehrsnetz 2021

# 1. Radverkehrsnetz 2021



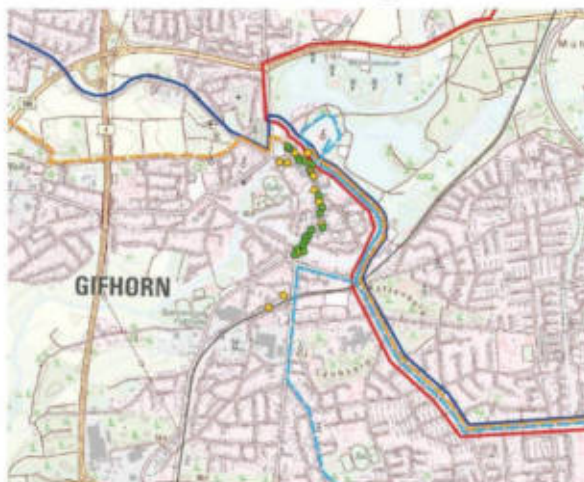
## Recherche der Ziele und Quellen des Radverkehrs

- Standorte mit mehr als 200 Arbeitsplätzen
- Einzelhandel
- Öffentliche Verwaltung
- Schulen
- Kitas
- Freizeitziele
- ÖPNV-Anbindung (Bahnhöfe)
- Touristische Rad(fern)wege
- Ziele außerhalb der Stadt Gifhorn

7

# 1. Radverkehrsnetz 2021

## Touristische Radfernwege



**Karte 5: Radfernwege, regionale und lokale Radtouren und Rundrouten sowie Fahrradabstellanlagen**

### Fahrradabstellanlagen entsprechend dem Leitbild Mobilität 2030

- Vorderradhalterung
- Anlehnbügel

### Radrouten und Radfernwege

- Aller Radweg
- Weser-Harz-Heide Radweg
- AllerHoheit-Radweg
- Rundweg Südheide

8

## 1. Radverkehrsnetz 2021

### Bestandserfassung

- Vorhandene und fehlende Radverkehrsanlagen
- Breiten der Fuß- und Radverkehrsanlagen
- Radverkehrsführung
- Zustand der Radwege (Oberflächenbeschaffenheit)
- Abstellanlagen
- Wegweisung



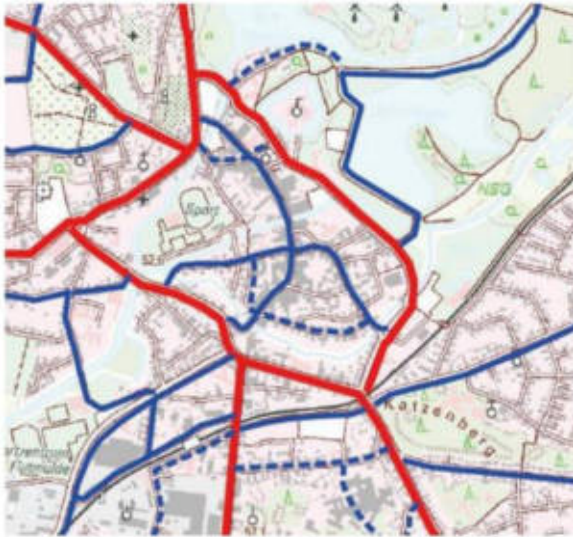
## 1. Radverkehrsnetz 2021

### Fazit der Bestandserfassung

- Die Radverkehrsführung ist für auswärtige Besucher an vielen Stellen nicht erkennbar
- Eine einheitliche Gestaltung der Radverkehrsanlagen ist nicht durchgängig vorhanden
- Die vorhandenen Radverkehrsanlagen sind bis auf wenige Ausnahmen maximal 1,6 m breit
- Es gibt 4 wichtige touristische Radrouten in der Stadt
- Die vorhandene Wegweisung ist ausschließlich auf die touristischen Routen ausgelegt und ist lücken- sowie fehlerhaft



# 1. Radverkehrsnetz 2021

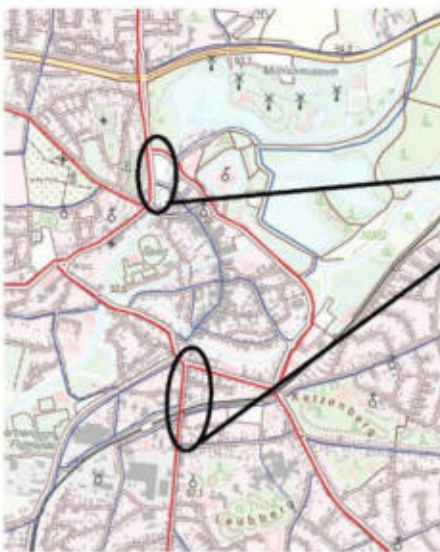


## Radverkehrsnetz 2021

- Vorrangrouten
- Hauptrouten
- - - Nebenrouten

11

# 1. Radverkehrsnetz 2021



## Leitbild Mobilität 2030 - Schlüsselprojekt „Eingangstore in die Innenstadt gestalten“

Teil: Lüneburger Straße

Teil: Braunschweiger Straße mit  
Schillerplatz

- Mehr Platz für Radverkehr und  
Fußgänger
- Schaffung eines attraktiven  
Straßenraums

12



## 1. Entwurf des Radverkehrsnetzes 2021



Beispielfoto für  
eine Vorrangroute:

Braunschweiger  
Straße bei familia

13

## 1. Entwurf des Radverkehrsnetzes 2021



Beispielfoto für  
eine Hauptroute:

Lindenstraße

14

## 1. Entwurf des Radverkehrsnetzes 2021



Beispielfoto für  
eine Nebenroute:

Jägerstraße

15

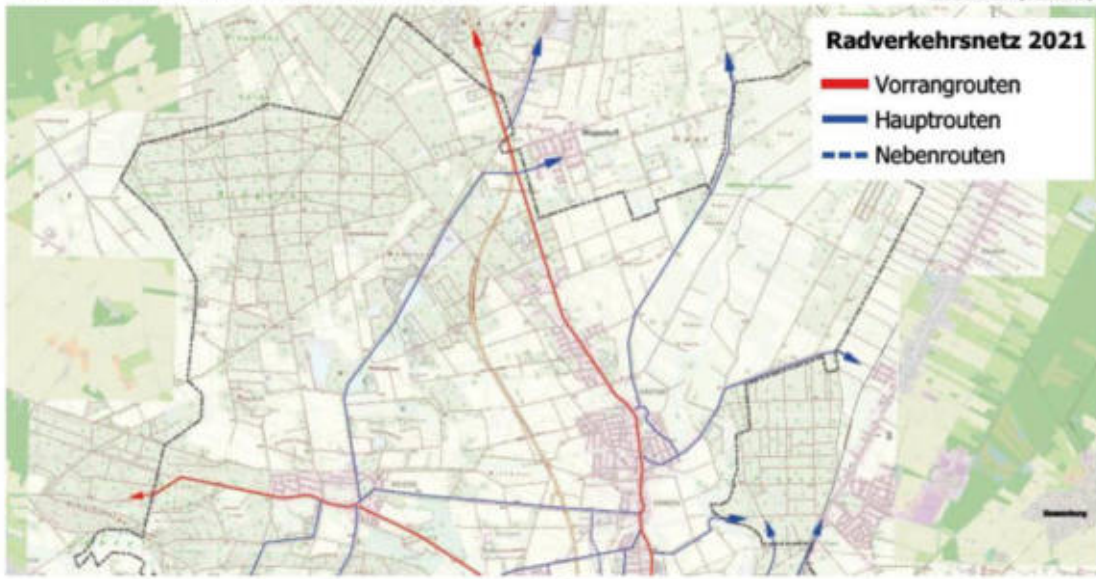
## 1. Entwurf des Radverkehrsnetzes 2021

- Vorrangrouten verbinden die Ortsteile mit der Innenstadt
- Beinhalten die wichtigsten Verbindungen für Pendlerströme (Arbeitnehmer/innen und Schüler/innen)
- Ermöglichen schnelles Fahren mit dem Rad auf sicheren und gut ausgebauten Streckenverbindungen
- Möglichst abseits von Hauptverkehrsstraßen



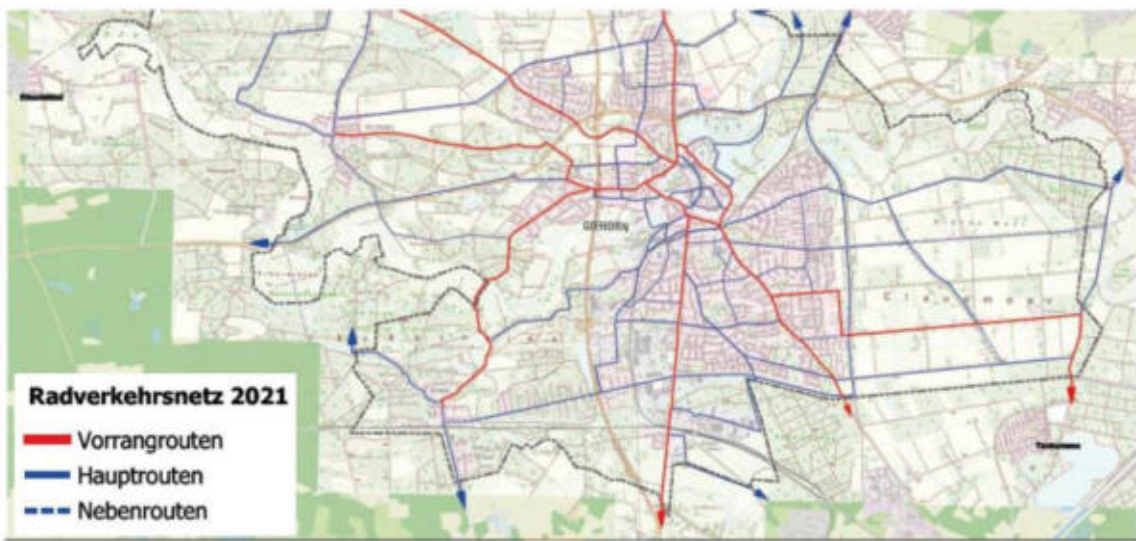
16

# 1. Radverkehrsnetz 2021



17

# 1. Radverkehrsnetz 2021



18



# 2.

## Qualitätsstandards

### 2. Qualitätsstandards

- 2019 wurden 69 Unfälle, 2018 wurden 31 Unfälle und 2017 wurden 32 Unfälle für das Stadtgebiet Gifhorn mit Fahrradbeteiligung gemeldet.
- Die meisten Unfälle mit Leicht- und Schwerverletzten finden an den Hauptverkehrsstraßen wie Braunschweiger Str. (14.600 DTV), Calberlaher Damm (12.600 DTV), Celler Str. (8.200 DTV), Lüneburger Str. (8.900 DTV), Hamburger Str. (12.400 DTV) und Dannenbüttler Weg (5.400 DTV) statt.
- Mit 51 Unfällen ist das Einbiegen/Kreuzen die häufigste Unfallart, gefolgt von 26 Unfällen als Abbiegeunfälle und 20 Fahrunfälle.
- Insgesamt wurden 15 Schwerverletzte und 116 Leichtverletzte erfasst. Keine Personen wurden getötet. Die restlichen Unfälle belaufen sich auf reine Sachschäden.

## 2. Qualitätsstandards

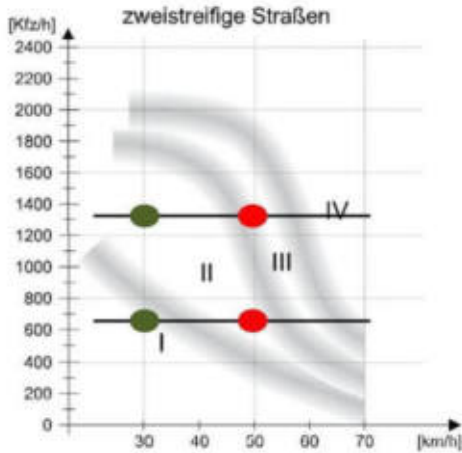


Bild 7: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien)

Tabelle 8: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	- Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuscheiden)	3.1	- bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden - bei geeigneten Fahrbahnoberflächen können bei höherer Verkehrsdichte auch Schutzstreifen vorteilhaft sein - bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	- Schutzstreifen	3.2	- bei geringem Schwerverkehr, Gefälleblocken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienförmigkeit und geeigneten Fahrbahnoberflächen (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein - bei starkem Schwerverkehr, unübersichtlicher Linienförmigkeit und ungenügender Fahrbahnoberflächen (vgl. Abschnitt 3.1) können Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
	- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“	3.1 und 3.8	
	- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht	3.1 und 3.4	
	- Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“	3.2 und 3.8	
	- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht	3.2 und 3.4	
III/IV	- Radfahrstreifen - Radweg - gemeinsamer Geh- und Radweg	3.3 3.4 3.6	- bei Belastungsbereich II mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienförmigkeit kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden

21

Quelle: ERA 2010

## 2. Qualitätsstandards

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/Senkrechtparkständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum <sup>1)</sup> : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,60 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungsradeweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. fester Verkehrsstärke)	0,75 m	1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zweirichtungsradeweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)			
einsseitiger Zweirichtungsradeweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	1,75 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

<sup>1)</sup> Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

22

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Köln und eigene Zusammenstellung



## 2. Qualitätsstandards

### Velorouten in der Landeshauptstadt Hannover (geplant):

- Einheitliche Kennzeichnung durch Markierung und Beschilderung
- Einrichtungsverkehr 2,5 m breit
- Zweirichtungsverkehr mind. 3 m breit

### Radhaupttrouten in der Stadt Wolfsburg (geplant):

- Einrichtungsverkehr mind. 2 m breit (innerorts/außerorts)
- Gem. Rad-/Gehweg mit Einrichtungsverkehr 3 m breit (innerorts/außerorts)
- Zweirichtungsverkehr mind. 3 m breit (innerorts/außerorts)
- Gem. Rad-/Gehweg mit Zweirichtungsverkehr 4 m breit (innerorts/außerorts)



Quelle: VIA 2017, hannover.de 02.10.2020

23

## 2. Qualitätsstandards

### Regionales Radverkehrsnetz Braunschweig (geplant):

#### Radschnellverbindungen:

- Getrennter Rad- und Gehweg mit Einrichtungsverkehr: mind. 3 m
- Getrennter Rad- und Gehweg mit Zweirichtungsverkehr: mind. 4 m
- Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts): mind. 3 m

#### Radhaupttrouten:

- Getrennter Rad- und Gehweg mit Einrichtungsverkehr: mind. 2,5 m
- Getrennter Rad- und Gehweg mit Zweirichtungsverkehr: mind. 3 m
- Gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts): mind. 3 m

#### Radnebenrouten:

- Getrennter Rad- und Gehweg mit Einrichtungsverkehr: mind. 2 m
- Getrennter Rad- und Gehweg mit Zweirichtungsverkehr: mind. 3 m
- Gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts): mind. 2,5 m

24

## 2. Qualitätsstandards

### Vorrangrouten und Hauptrouten in Gifhorn - innerorts

	Straßen mit hohen DTV-Werten (ab 5.000 DTV/Tag)	Straßen mit niedrigen DTV-Werten (bis 5.000 DTV/Tag)
Einrichtungsrادweg	Regelmaß 2,00 m Vorhandene Radwege 1,60 m	Mischverkehr • Tempo-30-Zonen • Fahrradstraßen
Radfahrstreifen	Regelmaß 1,85 m Einschl. Markierung und rot markieren	i. d. R. ohne Berücksichtigung
Schutzstreifen	Regelmaß 1,50 m und rot markieren	Regelmaß 1,50 m und rot markieren
Gehweg mit Radfahrer frei	3,00 m	Keine Anwendung
Gemeinsamer Geh- und Radweg	Keine Anwendung	Keine Anwendung

25

## 2. Qualitätsstandards

### Vorrangrouten und Hauptrouten in Gifhorn - innerorts

	Straßen mit hohen DTV-Werten (ab 5.000 DTV/Tag)	Straßen mit niedrigen DTV-Werten (bis 5.000 DTV/Tag)
Knotenpunkte	Separate Signale für den Radverkehr und vorgezogene Aufsteller. Im Kreisverkehr separate Führung (niederländische Variante). Grüne Welle.	Separate Signale für den Radverkehr und vorgezogene Aufsteller. Im Kreisverkehr separate Führung (niederländische Variante). Grüne Welle.
Beleuchtung	Durchgängig	Durchgängig
Unterhaltung	Verstärkte Kontrolle Ca. 2x jährlich	Normale Kontrolle Ca. 1x jährlich

26

## 2. Qualitätsstandards

### Vorrangrouten und Hauptrouten in Gifhorn - außerorts

	Straßen	Nicht klassifizierte Straßen
Gemeinsamer Geh- und Radweg	Regelmaß 2,50 m	3 m (Wirtschaftswege)
Beleuchtung	Auf den Vorrangrouten nach Bedarf Auf den Hauptrouten nach Bedarf	Nach Bedarf
Unterhaltung	Verstärkte Kontrolle Ca. 2x jährlich	Normale Kontrolle Ca. 1x jährlich
Wegweisung	Für das Vorrangroutennetz ist durchgängig eine FGSV-konforme Wegweisung mit Einschubelementen zu planen. Auf Hauptrouten ist eine FGSV-konforme Wegweisung nach Bedarf zu planen.	

27

## 2. Qualitätsstandards

### Vorrangrouten und Hauptrouten in Gifhorn

Winterdienst	<b>auf den Vorrangrouten (innerorts und außerorts, auf asphaltierten bzw. gepflasterten)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Räumung der Vorrangrouten bereits vor den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden (ab 6 Uhr morgens bis 20 Uhr abends), Hauptfahrtrichtung der Radfahrer beachten!</li> <li>Kein vorgegebenes Räumungsintervall, jedoch sollte bei starkem Schneefall mehrfach geräumt und gestreut werden.</li> <li>Einsatz von Sand-Salz-Gemisch</li> </ul>
	<b>auf den Hauptrouten (innerorts, auf asphaltierten bzw. gepflasterten Wegen)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Räumung der Hauptrouten ab 8 Uhr morgens bis 20 Uhr abends</li> <li>Kein vorgegebenes Räumungsintervall, jedoch sollte bei starkem Schneefall mehrfach geräumt und gestreut werden.</li> <li>Einsatz von Sand-Salz-Gemisch</li> </ul>

28

## 2. Qualitätsstandards

### Nebenrouten in Gifhorn - innerorts

	Straßen mit niedrigen DTV-Werten
Mischverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo-30-Zonen</li> <li>• Fahrradstraßen</li> </ul>
Schutzstreifen	Regelmaß 1,50 m und Rot markieren (bei höheren DTV-Werten im Einzelfall zu prüfen)
Gehweg mit Radfahrer frei	3,00 m
Beleuchtung	Durchgängig
Winterdienst auf asphaltierten bzw. gepflasterten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Räumung der Nebenrouten</li> <li>• Kein vorgegebenes Räumungsintervall</li> <li>• Einsatz von Sand-Salz-Gemisch</li> </ul>
Unterhaltung	Normale Kontrolle Ca. 1x jährlich

29

## 2. Qualitätsstandards

### Nebenrouten in Gifhorn - außerorts

	Nicht klassifizierte Straßen
Separate Radverkehrsanlage (Wirtschaftswege)	3 m
Beleuchtung	nein
Winterdienst	nein
Unterhaltung	Normale Kontrolle Ca. 1x jährlich
Winterdienst auf nicht befestigten Wegen und in Landschaftsschutzgebieten (innerorts und außerorts)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf nicht befestigten Wegen, egal welcher Netzkategorie, wird kein Winterdienst vorgesehen.</li> <li>• Im Landschaftsschutzgebiet sollte, sofern möglich, geräumt und mit Sand oder Splitt gestreut werden, wenn es sich um eine befestigte Oberfläche handelt.</li> </ul>

30



Vielen Dank für ihre  
Aufmerksamkeit!

muehlnickel@boeregio.de  
ulbricht@boeregio.de  
Braunschweig  
www.boeregio.de

# 3.

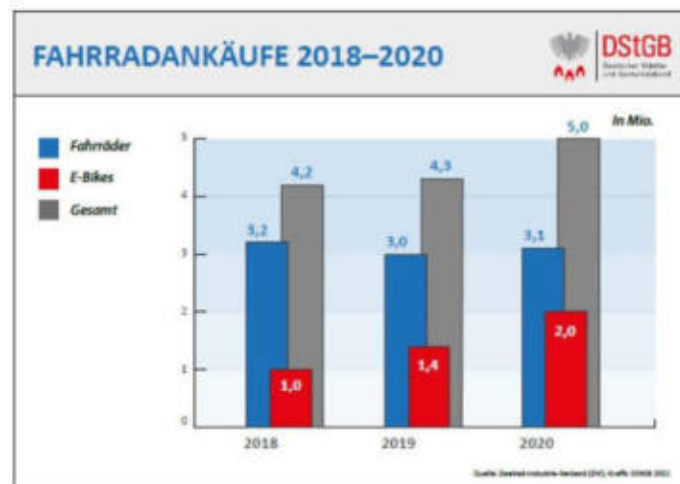
## Exkurs: Unternehmen



### 3. Exkurs: Unternehmen

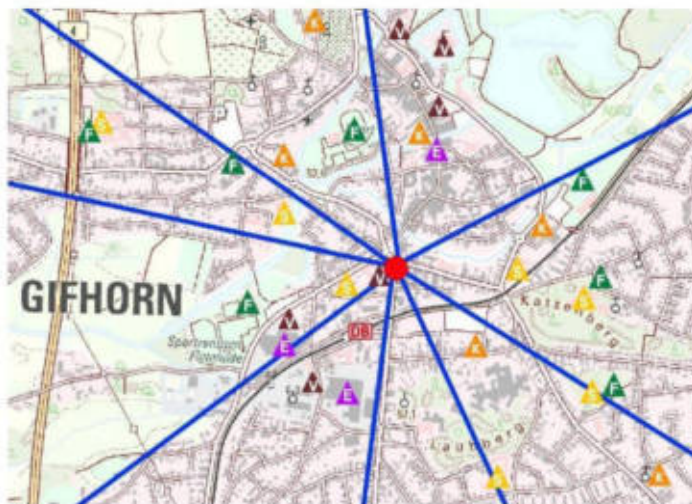
- Kommunale Unternehmen
- Stadt- und Landkreisverwaltung
- Unternehmen
- Einzelhandel, Hotels und Gastronomie

Deutscher Städte- und Gemeindebund 2021:  
Förderung des Radverkehrs in Städten + Gemeinden



33

### 3. Exkurs: Unternehmen



Arbeitgeber in Gifhorn  
(Beispiele):

- Verwaltung (Stadt und Landkreis)
- Krankenhaus
- Supermärkte (Bsp. familia) und Baumärkte
- IAV GmbH
- Firma Egger
- Hotels und Gastronomie

34

### 3. Exkurs: Unternehmen

#### Warum mit dem Rad zur Arbeit fahren?

- Beugt Krankheiten vor
- Regelmäßiges Radeln schont Gelenke und Rücken
- Radfahren ist gut für die Psyche
- CO<sup>2</sup>-Ersparnis ist gut für das Klima
- Radfahren ist kostengünstig
- Kein Stau, keine Parkplatzsuche
- Bei kurzen Wegen im Vorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern

www.aok.de Zugriff: 16.06.2021

35

### 3. Exkurs: Unternehmen

#### Fahrradfreundlicher Betrieb

- Räumlichkeiten mit hilfreicher Ausstattung für Radfahrende stellen (z. B. Umkleiden, Duschen, Spinde, Schließfächer, Trockenräume, Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes)
- Bereitstellung von Werkzeugkasten, Flicksets, Luftpumpe, ...
- Rad-Leasing oder Diensträder anbieten
- Kooperationen mit lokalen Fachhändlern
- Sichere und adäquate Abstellmöglichkeiten



www.aok.de Zugriff: 16.06.2021

36

### 3. Exkurs: Unternehmen

#### Fahrradfreundlicher Betrieb

- Fahrradaktionen die zum Radfahren animieren (Rad-Betriebsausflug, Feierabend-Radtouren, Gewinnspiele)
- Radverkehrsbeauftragter im Unternehmen bestimmen
- Vorleben des Radfahrens durch die Geschäftsführung und Führungskräfte
- Fahrrad-Informationspaket (Umgebungspläne, Routenempfehlungen, Fahrradstadtplan)
- Zusätzliche Belohnungen für engagierte Radfahrer am Jahresende

www.aok.de Zugriff: 16.06.2021

37

### 3. Exkurs: Unternehmen

#### Fahrradfreundlicher Einzelhandel

- Über 80% der Kunden legen einen Anfahrtsweg von max. 5 km zurück
- Der Kunde Fahrradfahrer gibt gleich viel bzw. mehr Geld aus als Kunden, die mit dem Auto anfahren
- Fahrradfahren kaufen bevorzugt lokal in ihrer Nähe (Arbeitsort) nah oder im Stadtzentrum ein
- Rad- und Autofahrer möchten möglichst am Eingang parken
- Abstellanlagen (überdacht) sollten vorhanden sein



AGFK Bayern e. V. WirtschaftsRad 2016

### 3. Exkurs: Unternehmen



Arbeitgeber in  
Gifhorn - Beispiel der  
Landkreis Gifhorn:

- Gute  
Abstellanlagen  
vorhanden
- Ladestation für  
Pedelecs  
vorhanden

39

### 3. Exkurs: Unternehmen



Arbeitgeber in  
Gifhorn - Beispiel  
die Stadt Gifhorn:

- Überdachung  
vorhanden
- Abstellanlagen  
sind nicht  
regelkonform

40



### 3. Exkurs: Unternehmen



Einzelhandel in Gifhorn – Beispiel:  
Einkaufszentrum „familia“:

- Gute Abstellanlagen vorhanden
- Abstellanlagen sind ausgelastet
- Erweiterung des Angebotes an Abstellanlagen sinnvoll
- Hinweistafeln fehlen
- Anzahl der Abstellanlagen nicht ausreichend vorhanden

41

### 3. Exkurs: Unternehmen



Fahrradsammel-  
schließenanlage  
und Anlehnbügel  
am Bahnhof  
Stadt Gifhorn für  
Pendler  
vorhanden.

42



### 3. Exkurs: Unternehmen



Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Süd (Stadt Gifhorn) mit Überdachung für Pendler vorhanden.

43

### 3. Exkurs: Unternehmen



Beispiel: Betriebsradwegeplan für das Gewerbegebiet Winsen (Luhe) Ost



44

## Radverkehrskonzept 2021 für die Stadt Gifhorn

### Protokoll der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung „Radverkehrsnetz 2021 und Qualitätsstandards“

am 15.07.2021, 18:00-19:30 Uhr

Teilnehmer\*innen: 50 Personen mit Vertretern\*innen aus der Verwaltung, Politik, Behindertenbeirat im Landkreis Gifhorn, ADFC und Bürger\*innen inklusive des Projektteams

#### A) Begrüßung

Herr Bley (Radverkehrsbeauftragter Stadt Gifhorn) begrüßte alle Anwesenden und erläuterte kurz den Projektstand mit dem Hinweis auf die 1. Öffentlichkeitsbeteiligung Anfang März 2021. Danach übergab er das Wort an Herrn Dr. Mühlnickel und Frau Ulbricht vom Planungsbüro BÖREGIO – Büro für Stadt- und Regionalentwicklung aus Braunschweig.

#### B) Ergebnisse der Bürgerbefragung „Radverkehr“ und Hinweis auf die laufende Befragung „Öffnung der Fußgängerzone“

Herr Dr. Mühlnickel begrüßte ebenfalls die Anwesenden und bedankte sich bei allen für die zahlreiche Teilnahme an der Befragung „Radverkehr in der Stadt Gifhorn“. In kurzen Worten stellte er die wichtigsten Ergebnisse aus der Befragung vor, die für das Radverkehrsnetz relevant sind. Die Ergebnisse werden auf der Internetseite der Stadt Gifhorn bereitgestellt. Danach verwies er auf die laufende Befragung zur ganztägigen Öffnung der Fußgängerzone. Im Anschluss übergab er das Wort an Frau Ulbricht.

#### C) Radverkehrsnetz 2021

Frau Ulbricht erläuterte die Herangehensweise bei der Erarbeitung eines Radverkehrsnetzes und zeigte zunächst positive Beispiele für die Vorrang-, Haupt- und Nebenrouten. Darauf folgte die Vorstellung des Radverkehrsnetzes 2021. Im Anschluss wurde die Fragerunde zum Radverkehrsnetz eröffnet.

##### **Frage: Wurde das Einbahnstraßen-Konzept um die Innenstadt mit großzügigen Radwegen in beide Richtungen weiter betrachtet?**

Das Einbahnstraßenkonzept ist eine mögliche Maßnahme und wird erst im weiteren Projektverlauf genauer betrachtet.

##### **Frage: Unter der Annahme, dass wir zukünftig den Kraftverkehr reduzieren möchten, sollte dann nicht stärker auf den Mischverkehr gesetzt werden?**

Auf den Haupt- und Nebenrouten abseits der Hauptverkehrsstraßen soll die Führung als Mischverkehr im Vordergrund stehen. Nur in Ausnahmen (Straßen mit hohem Kfz-Aufkommen) sollen eigene Radverkehrsanlagen geplant werden, sofern die zur Verfügung stehenden Breiten es zulassen.

##### **Frage: Die Verlängerung des Wittkopsweges nach Winkel über die Schickebrücke hat sich in den letzten Monaten zu einer wahren Rennstrecke für Autos entwickelt. Kann diese Rennstrecke nicht den Radfahrern und Fußgängern vorbehalten werden (Rettung, Land- und Forstwirtschaft ausgenommen)?**

Laut Informationen aus der Politik wird die Strecke vom Wittkopsweg nach Winkel demnächst für den Autoverkehr an allen Tagen verboten. Der Antrag dazu wurde 2020 gestellt.

**Frage: Inwieweit sind die Akteur\*innen des innerstädtischen Einzelhandels/Gewerbe in die Radverkehrskonzeption mit eingebunden worden?**

Es gab bereits vor der Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr die Einbindung der wesentlichen Vertreter des innerstädtischen Einzelhandels und Gewerbes (City-Gemeinschaft, DEHOGA) sowie weiterer relevanter Akteure (Südheide Gifhorn GmbH, Behindertenbeirat im Landkreis Gifhorn, Runder Tisch der Jugendlichen, Seniorenbeirat). Stadt und Planungsbüro stehen auch weiterhin mit diesen in Kontakt und tauschen sich über das laufende Modellprojekt aus.

**Frage: Gibt es die Möglichkeit auf der Vorrangroute Calberlaher Damm ab Ortsausgang auch die 50 km/h wie auf der Wolfsburger Str. zu bekommen?**

Möglichkeiten zur Verbesserung des Radverkehrs in diesem Bereich werden im Rahmen der folgenden Maßnahmenentwicklung untersucht.

**Frage: Werden die Umlaufsperrungen zum geänderten Mobilitätsverhalten überprüft?**

Per politischem Beschluss vom März 2021, besteht für die Verwaltung der Auftrag, Angaben zu allen Umlaufsperrungen im Stadtgebiet in angemessener Form aufbereitet. Dieser Auftrag wird im Rahmen des Radverkehrskonzeptes in der folgenden Erstellung einer Maßnahmen- und Prioritätenliste bearbeitet. Dabei soll entsprechend der vorgeschlagenen Vorrang-, Haupt- und Nebenrouten sowie der übrigen Umlaufsperrungen in der Stadt hierarchisch geprüft werden. Gleiches gilt für mögliche Verbesserungsmaßnahmen.

**D) Qualitätsstandards**

Frau Ulbricht stellte die geplanten Qualitätsstandards vor. Es folgte eine weitere Fragerunde mit dem Hinweis auf einen anschließenden Exkurs zum Thema Unternehmen.

**Frage: Werden im Konzept auch Ausfahrten mit starker Neigung (Gefälle zu Straßenniveau) berücksichtigt?**

Bei der Sanierung und Neuplanung von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen werden die Neigungen berücksichtigt und angepasst.

**Frage: Warum wird nicht zum Standard, dass auch Fahrräder eine asphaltierte Decke bekommen?**

In den Qualitätsstandards sind keine Materialien für Oberflächen festgelegt. Die Stadt nutzt seit einigen Jahren bei Sanierung und Neubau von Geh- und Radwegen bereits ausschließlich glattes Pflaster ohne Fase.

**Frage: Von was für einer Geschwindigkeit wird bei einer grünen Welle für Radfahrende ausgegangen?**

Es wird von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 bis 30 km/h ausgegangen.

**Frage: Wenn nicht überall der Platz für Radwege in idealer Breite vorhanden ist, kann dann nicht auch auf Haupttrouten die Höchstgeschwindigkeit reduziert werden, um Mischverkehr zu ermöglichen?**

Die Möglichkeit, eine zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h als Streckengeschwindigkeit einzuführen, ergibt sich aus den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO). Die Umsetzung ist an verschiedene Randbedingungen geknüpft. Möglich ist es aufgrund nachgewiesener zu hoher Lärmbelastungen, gehäufte Unfälle oder im direkten Bereich vor Kitas, Schulen, Altenheimen oder Krankenhäusern. Die StVO sieht jedoch nicht den Aspekt der Radverkehrsförderung bzw. besseren Verträglichkeit von Kfz- und Radverkehr auf der Fahrbahn vor.

#### **E) Exkurs: Unternehmen**

Herr Dr. Mühlnickel zeigte Möglichkeiten auf, wie man ein fahrradfreundliches Unternehmen werden kann. Die Präsentation mit den Inhalten zum Thema Unternehmen wird auf der Internetseite der Stadt Gifhorn zur Verfügung gestellt.

#### **F) Verabschiedung**

Herr Bley bedankte sich bei allen Teilnehmer\*innen und dem Planungsbüro. Er übergab das Schlusswort an Herrn Bürgermeister Nerlich, der sich ebenfalls bei allen Teilnehmer\*innen bedankte.

Sandra Ulbricht, BÖREGIO, 20.07.2021





## **Anlage 16**

---

### **3. Öffentlichkeitsbeteiligung (Präsentation und Protokoll)**

Herzlich Willkommen zur

### 3. Öffentlichkeitsbeteiligung Thema: „Maßnahmen“

Wir starten um 17:30 Uhr

Bitte schalten Sie Ihre Mikrofone stumm.  
Bitte schreiben Sie Ihre Fragen während des Vortrags in den Chat.

Vielen Dank!

Dauer der Veranstaltung: ca. 90 Minuten

## Radverkehrskonzept 2021 für die Stadt Gifhorn

### 3. Öffentlichkeitsbeteiligung am 20.01.2022 Thema: „Maßnahmen“

Dr. Ing. Dipl.-Hdl. Rainer Mühnickel  
Sandra Ulbricht, M. Sc. Landschaftswiss.

# Gliederung

1. Ergebnisse der Bürger\*innenbefragung
2. Radverkehrsnetz 2021 und Qualitätsstandards
3. Maßnahmen
4. City-Ring
5. Weiteres Vorgehen

1.

Ergebnisse der Bürger\*innenbefragung

## 1. Ergebnisse der Bürger\*innenbefragung

Ratsbeschluss vom 13.12.2021

- Ganztägige Öffnung der Fußgängerzone erst nach baulichen Veränderungen und erkennbarer Akzeptanz.
- Zunächst neue Öffnung werktags 17 Uhr bis 12 Uhr, mit Ausnahme der Markttag und Veranstaltungen, sonntags ganztägig

### Fazit

Der Fokus für den Radverkehr bzgl. einer Nord-Süd-Verbindung muss noch stärker auf den Vorrangrouten des City-Rings liegen!

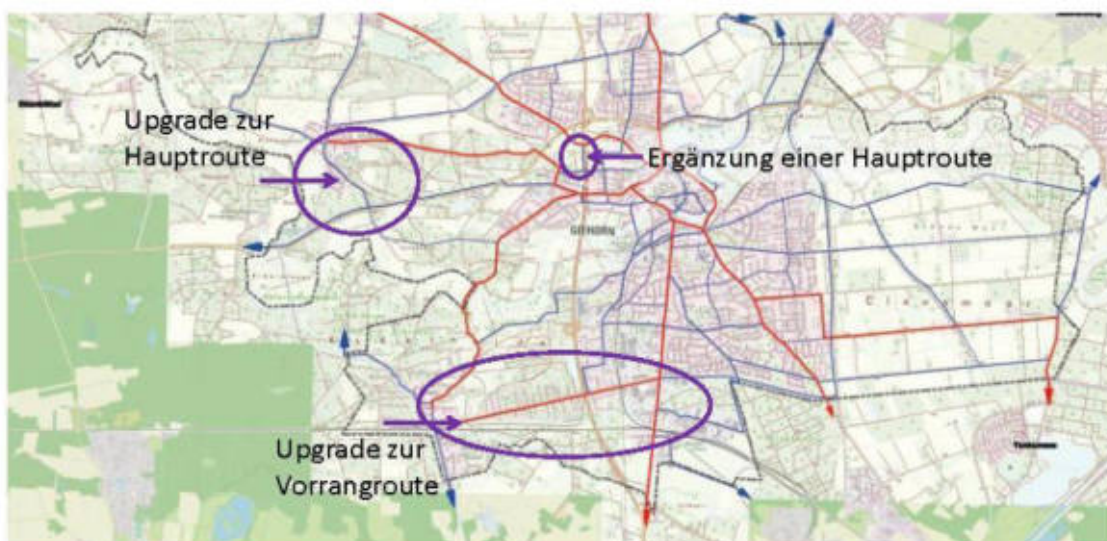
# 2.

## Radverkehrsnetz 2021 und Qualitätsstandards

## 2. Radverkehrsnetz 2021 und Qualitätsstandards BÖREGIO Büro für Stadt- und Regionalentwicklung



## 2. Radverkehrsnetz 2021 und Qualitätsstandards BÖREGIO Büro für Stadt- und Regionalentwicklung





## 2. Radverkehrsnetz 2021 und Qualitätsstandards

### Vorrang- und Haupttrouten in Gifhorn - innerorts

	Straßen mit hohen DTV-Werten (ab 5.000 DTV/Tag)	Straßen mit niedrigen DTV-Werten (bis 5.000 DTV/Tag)
Mischverkehr	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge: 30 Zonen</li> <li>• Fahrradstraßen</li> </ul>
Einrichtungsweg	Regelmaß 2,00 m Vorhandene Radwege 1,63 m	-
Zweirichtungsweg	-	-
Protected Bike Lanes	2,25 m (1,85 m Radfahrfläche + 0,40 m Sicherheitsraum inkl. äußerer Trennwand)	
Radfahrstreifen	Regelmaß 1,65 m Einschl. Markierung und rot markieren	i. d. R. ohne Berücksichtigung
Schutzstreifen	Regelmaß 1,50 m und rot markieren	Regelmaß 1,50 m und rot markieren

9

## 2. Radverkehrsnetz 2021 und Qualitätsstandards

### Vorrang- und Haupttrouten in Gifhorn

Winterdienst	Vorrangrouten (innerorts und außerorts, auf asphaltierten bzw. gepflasterten)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Räumung der Vorrangrouten bereits vor den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden (ab 6 Uhr morgens bis 20 Uhr abends), Hauptfahrtrichtung der Radfahrer beachten!</li> <li>• Kein vorgegebenes Räumungsintervall, jedoch sollte bei starkem Schneefall mehrfach geräumt und gestreut werden.</li> <li>• Einsatz von Sand-Salz-Gemisch <b>oder Magnesiumchlorid</b></li> </ul>
	Haupttrouten (innerorts auf asphaltierten bzw. gepflasterten Wegen)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Räumung der Haupttrouten ab 8 Uhr morgens bis 20 Uhr abends</li> <li>• Kein vorgegebenes Räumungsintervall, jedoch sollte bei starkem Schneefall mehrfach geräumt und gestreut werden.</li> <li>• Einsatz von Sand-Salz-Gemisch <b>oder Magnesiumchlorid</b></li> </ul>
	<b>Landschaftsschutz- und Naturschutzgebieten</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einsatz von Sand</li> </ul>

10

## 2. Radverkehrsnetz 2021 und Qualitätsstandards

- Radverkehrsnetz 2021 und Qualitätsstandards wurden vom Rat am 13.12.2021 beschlossen.
- Beide Bestandteile stellen die Grundlage für alle weiteren Planungen dar.
- Netz und Qualitätsstandards sind bzw. werden dauerhaft auf der Internetseite der Stadt Gifhorn veröffentlicht.

# 3.

## Maßnahmen

### 3. Maßnahmen

Methodik:

- Probleme und Gefahrenstellen wurden bei Befahrung (2021) aufgenommen
- Maßnahmentabelle sowie Mängelkarte wurden erstellt

Globale Maßnahmen (Stadtweit):

- Wirkung/Umsetzung in der ganzen Stadt

Lokale Maßnahmen (Punktuell):

- Umsetzung an konkreten Standorten

### 3. Maßnahmen

#### Form der Maßnahmenbeschreibung

Kategorie	Ort / Straße	Beschreibung	Maßnahmen		Maßnahmen	Maßnahmen	Maßnahmen	Maßnahmen	Maßnahmen	Maßnahmen	Maßnahmen	Maßnahmen	Maßnahmen	Maßnahmen	Maßnahmen	Maßnahmen	Maßnahmen	Maßnahmen	Maßnahmen	Maßnahmen		
			Maßnahmen	Maßnahmen																		

- Differenzierung nach kurzfristigen und langfristigen Handlungsempfehlungen
- Priorisierung der Maßnahmen
- Schulweg Ja/Nein

# 3a.

## Globale (Stadtweite) Maßnahmen

### 3. Maßnahmen

#### Beschilderung vorhandener baulicher Anlagen

Beschilderung „Gehweg, Radverkehr frei“ entfällt

Zukünftige Radverkehrsführung je nach Bauart des Weges

- nicht benutzungspflichtige Radwege
- nicht benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege.



### 3. Maßnahmen

#### Piktogramme

Zukünftig ein fester Bestandteil zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung und zur Sicherung des Radverkehrs in Gifhorn.

Sie dienen insbesondere

- der Verkehrssicherheit bzgl. abbiegender KFZ-Verkehre,
- der Klarstellung im Radverkehrsnetz, wie im Seitenraum die Flächenaufteilung und Benutzung erfolgt
- der Klarstellung im Radverkehrsnetz, wo auf der Fahrbahn zu fahren ist oder gefahren werden darf.

### 3. Maßnahmen

#### Piktogramme

in Einmündungen vorfahrtspflichtiger Straßen



gedreht für Ein- und ausbiegenden Verkehr



### 3. Maßnahmen

#### Piktogramme

bei benutzungspflichtigen Radwegen



Benutzungspflicht i.d.R. nur bei  
Zweirichtungsradwegen, d.h. mit  
Rotmarkierung

### 3. Maßnahmen

#### Piktogramme

bei nicht benutzungspflichtigen Radwegen



nach jeder vorfahrts-  
berechtigten Einmündung

### 3. Maßnahmen

#### Piktogramme

bei nicht benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegen



nach jeder vorfahrts-  
berechtigten Einmündung

### 3. Maßnahmen

#### Piktogramme

bei Gehwegen



Piktogrammreihe (alle 50-100m)

### 3. Maßnahmen

#### Rotmarkierungen

werden aufgebracht bei

- Schutzstreifen (alle)
- Gefahrenstellen, insb. Furten
- Furten von Zweirichtungsradwegen



Foto: Beispiel Messeweg in Braunschweig

### 3. Maßnahmen

#### Rotmarkierungen

sind für folgende Gefahrstellen vorgesehen:

- Hamburger Str., Einmündung Zum Luisenhof
- Calberlaher Damm, Einmündung Sonnenweg und Mozartstr.
- Celler Str., Kreisverkehr Allerstraße (alle Furten)
- Braunschweiger Str., Knoten Alfred-Bessler-Straße/Sonnenweg
- Braunschweiger Str., Knoten Alfred-Teves-Str./Herzog-Ernst-August-Str.

### 3. Maßnahmen

#### Fahrradabstellanlagen

- im öffentlichen Straßenraum
- an städtischen Liegenschaften
- Bauvorschriften für Fahrradabstellanlagen
- Standards für Anzahl und Gestaltung



### 3. Maßnahmen

#### Fahrradstraßen als Planungselement

- Entwicklung einer einheitlichen und eindeutigen Gestaltung
- Prüfung der Umsetzbarkeit für einzelne Straßen



[www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de)



[www.antenneruenger.de](http://www.antenneruenger.de)

### 3. Maßnahmen

#### Weitere globale Maßnahmen sind u.a.

- Überprüfung aller Umlaufsperrn
- Wegweisende Beschilderung
- Sichere Radverkehrsführung in Baustellen
- Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit

# 3b.

## Lokale (Punktuelle) Maßnahmen



### 3. Maßnahmen

#### (Neu)Bau von Radverkehrsanlagen, z. B.

- Gifhormer Weg  
Wilsche bis BGS-Siedlung
- I. Koppelweg  
BBS II bis K 114
- Lehmweg  
Gardelegener Str. bis K 114
- Calberlaher Damm  
III. Koppelweg bis Wolfsburger Str.
- Lüneburger Straße & Braunschweiger Str.  
(Schlüsselprojekt: „Eingangstore in die Innenstadt gestalten“)



Foto: Calberlaher Damm zw. III. Koppelweg und Wolfsburger Straße

### 3. Maßnahmen

#### Verbesserung Oberflächenbeschaffenheit

- (Wirtschafts-)Wege sind
- in einem engen Turnus auszubessern,
  - nach Möglichkeit aufzuwerten.



### 3. Maßnahmen

#### Verbesserung Querungsmöglichkeiten

- Zu verbessernde Querungen wurden erfasst.
- Ergebnisse gehen in das Verkehrssicherheitskonzept ein und werden dort berücksichtigt.



# 4.

## City-Ring

## 4. City-Ring

Die Radverkehrsführung auf dem City-Ring stellt ein eigenes, sehr komplexes Thema dar.

Die abschließende Entwicklung einer umzusetzenden Lösung ist im Zeitrahmen des Radverkehrskonzeptes nicht möglich.

Die Erarbeitung einer Lösung ist vielmehr eine vordringliche Maßnahme des Radverkehrskonzeptes (kurzfristige Bearbeitung).

# 4a.

## City-Ring - Schutzstreifen

## 4. City-Ring



### Führung über den City-Ring – Konrad-Adenauer-Str.

Problem: Geh- und Radweg  
 zu schmal

Breite: 3 m

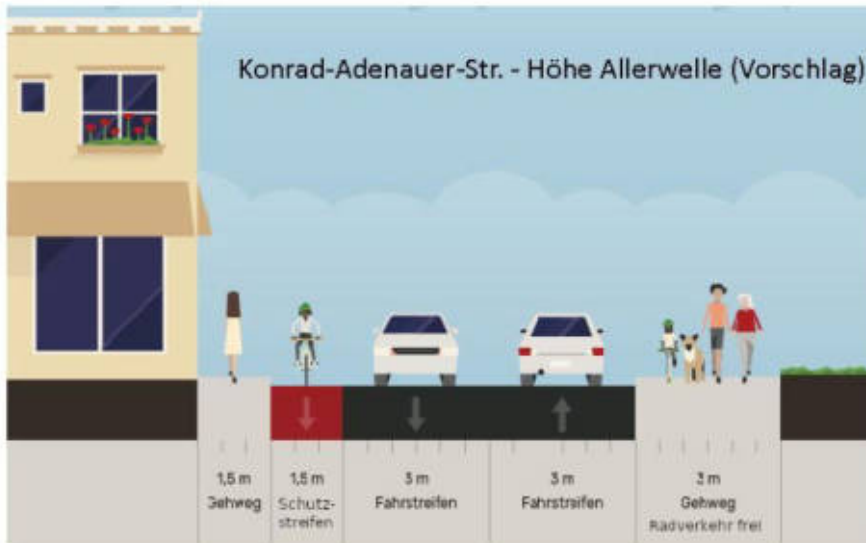
Herausforderung:

- Starke Abbiegeverkehre
- Flächenkonkurrenz  
 Abbiegestreifen /  
 Radverkehrsführung

## 4. City-Ring



## 4. City-Ring



## 4. City-Ring



### Fallerslebener Straße

- Kurzfristig: Rotmarkierung der Schutzstreifen
- Langfristig: Neuaufteilung des Straßenraumes



## 4. City-Ring



### Schillerplatz

Problem: Zu schmale Radverkehrsanlagen

Breite: ca. 1 m

Vorschlag:

- Radverkehr auf Fahrbahn führen, Tempo 30 einrichten (derzeit nicht möglich)
- Alternativ komplette Neuaufteilung des Straßenraumes mit ausreichenden Breiten für den Fuß- und Radverkehr auf separaten Anlagen.

## 4. City-Ring

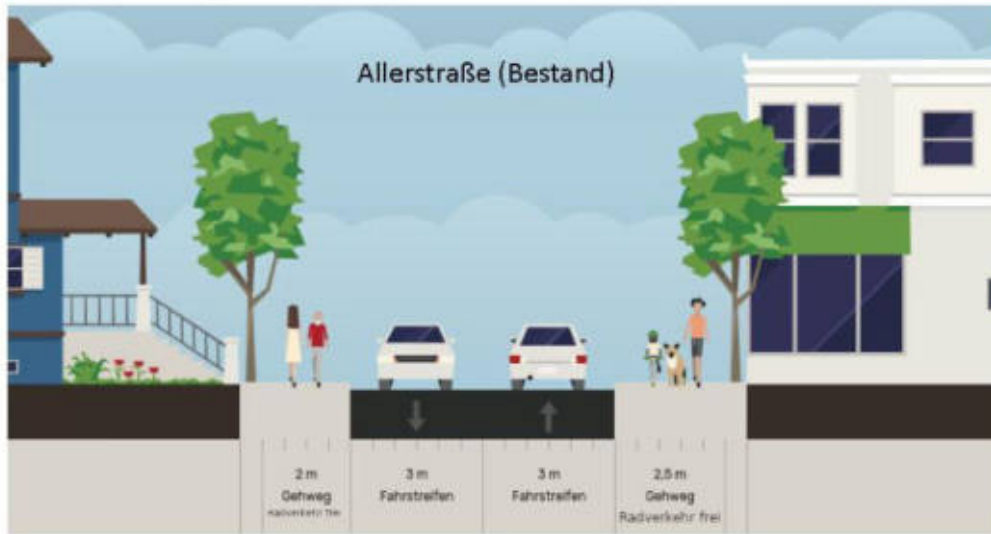


### Führung über den City-Ring – Aller Str.

Problem: Gehweg „Radfahrer frei“ zu eng

Breite: 2 m – 2,50 m

## 4. City-Ring



## 4. City-Ring



## 4. City-Ring



### Führung über den City-Ring – Celler Str.

Problem: Gehweg „Radfahrer frei“ zu eng

Breite: 3 m

43

## 4. City-Ring



## 4. City-Ring



# 4b.

City-Ring - Einbahnstraßenregelung



Stadt Gifhorn

**Einbahnstraßenregelung City-Ring**  
Vorstellung Variantenuntersuchung



Stadt Gifhorn

**1. Bestand und Bedeutung**





## Stadt Gifhorn

### Bedeutung

#### Radverkehr

- Vorrangroute (wichtigste Kategorie im Gifhorner Radverkehrsnetz)

#### KFZ-Verkehr

- Hauptverkehrsstraßen (wichtigste Kategorie der Gifhorner Gemeindestraßen)

#### ÖPNV

- Anbindung zentrale Haltestelle Steinweg (Buslinien verkehren sternförmig)
- Unterschiedliche Linien auf gesamten City-Ring

#### Fußgängerverkehr

- nicht von zentraler Bedeutung

49 | 01.06.2022



## Stadt Gifhorn

### Bedeutung

#### Einsatzfahrzeuge

##### Polizei

- Die Polizeiinspektion liegt an der Hindenburgstraße.
- Einsatzfahrten führen in jede Richtung über Teile des City-Rings.

##### Feuerwehr

- Einsatzfahrten führen zwingend über Fallerslebener Straße und ggf. weitere Teile des City-Rings.

##### Krankenhaus

- Vom Helios-Klinikum führt der schnellste Weg in die Innenstadt sowie in viele Bereiche südlich der Innenstadt über den City-Ring.

50 | 01.06.2022



## 2. Mögliche Formen der Radverkehrsführung



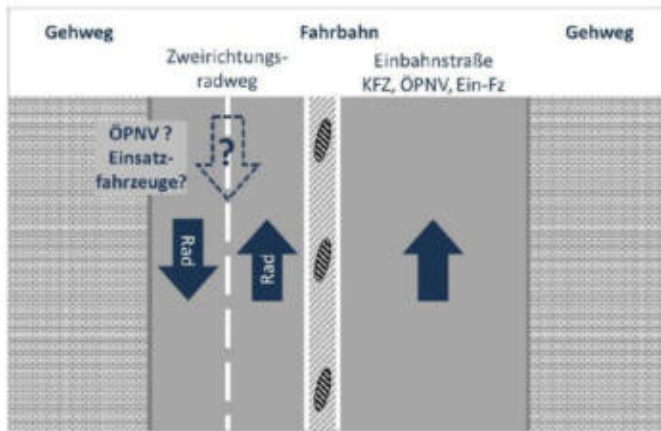
### Heutige Verkehrsführung





Stadt Gifhorn

### Zweirichtungsradweg



53 | 01.06.2022



Stadt Gifhorn

### Zweirichtungsradweg – Auswirkung auf ÖPNV-Linienführung

Beispiel: Linie 103  
von Il. Koppelweg nach Wilsche  
und zurück  
Heutige Linienführung



54 | 01.06.2022



## Stadt Gifhorn

### Zweirichtungsradweg – Auswirkung auf ÖPNV-Linienführung

Beispiel: Linie 103  
von Il. Koppelweg nach Wilsche  
und zurück

Linienführung bei Einbahnstraße  
auf dem gesamten City-Ring



55 | 01.06.2022

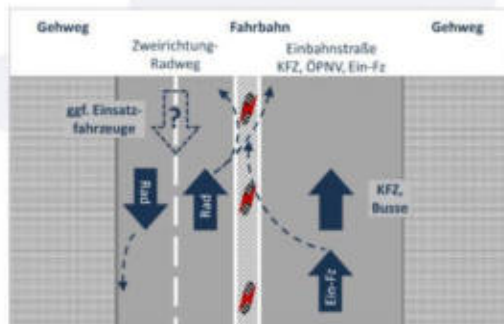
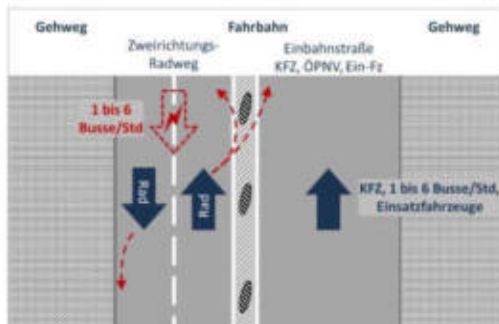


## Stadt Gifhorn

### Zweirichtungsradweg

Nutzung des Zweirichtungsradweges  
von Bussen nicht möglich  
(keine Ausweichmöglichkeit für Radverkehr)

Fahrbahnbegrenzungen  
behindern Einsatzfahrzeuge

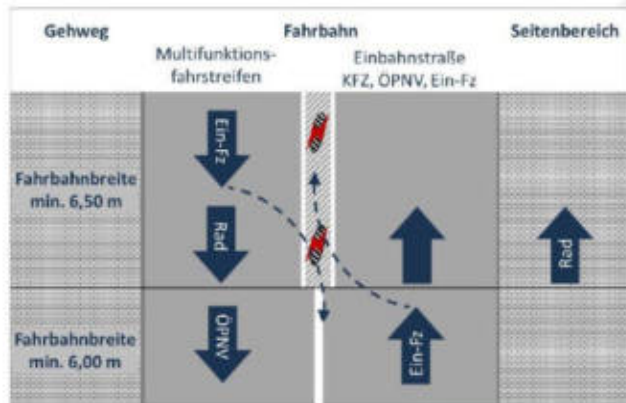


56 | 01.06.2022



### Multifunktionsfahrstreifen

- Überholen von Bussen für den Radverkehr an Haltestellen schwierig
- Fahrbahnbegrenzungen behindern Einsatzfahrzeuge



57 | 01.06.2022



### 3. Mögliche räumliche Abgrenzung





Stadt Gifhorn

### City-Ring gesamt



59 | 01.06.2022



Stadt Gifhorn

### City-Ring Ost



60 | 01.06.2022



Stadt Gifhorn

City-Ring West



61 01.06.2022



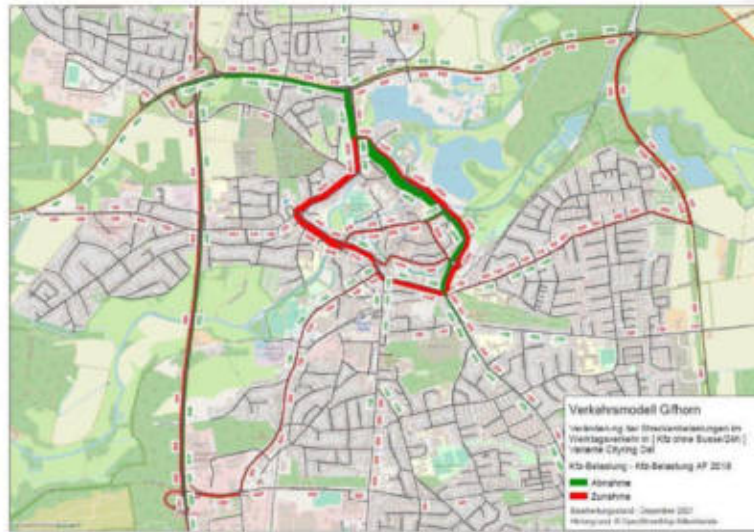
Stadt Gifhorn

### 3. Verlagerung KFZ-Verkehre



Stadt Gifhorn

### City-Ring Ost



63 | 01.06.2022



Stadt Gifhorn

### City-Ring West



64 | 01.06.2022



## 4. Beurteilung der Varianten



### Kritische Punkte

- Führungsform „Zweirichtungsradweg“ nicht möglich  
(Auswirkungen auf ÖPNV und Einsatzfahrzeuge unverträglich)
- Fallerslebener Str. kann kein Teil der Einbahnstraßenregelung sein  
(Feuerwehreute zur Feuerwache, Einsatzfahrzeuge von Feuerwache)
- Einbahnstraßenregelung auf City-Ring Ost verkehrlich nicht verträglich  
(Verlagerung KFZ-Verkehr vor allem in Celler Str. / Allerstr.)

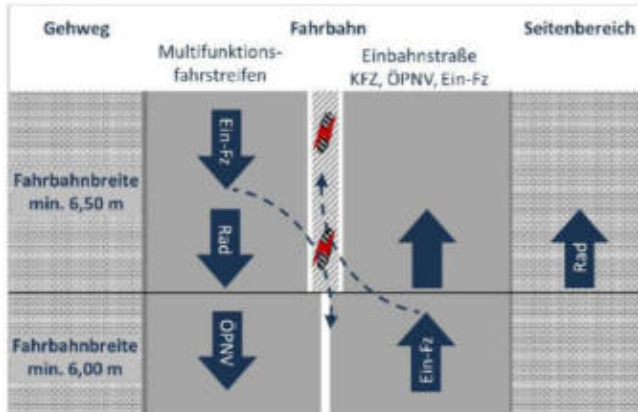




## Stadt Gifhorn

### Prinzipiell umsetzbare Variante

City-Ring West mit Multifunktionsfahrstreifen



67 | 01.06.2022



## Stadt Gifhorn

### Bewertungsmatrix City-Ring West mit Multifunktionsstreifen

Verkehrsart	Vorteile	Nachteile
Radverkehr	- Richtung Süden Multifunktionsfahrstreifen (mit Bus u. Einsatzfahrzeugen)	- Richtung Norden Beibehaltung heutiger Führung (Fahrbahn u. Seitenraum)
Kfz-Verkehr*	keine	- Längere Wege
ÖPNV	- Richtung Süden Multifunktionsfahrstreifen (mit Bus u. Einsatzfahrzeugen)	- Richtung Norden ggf. längere Fahrzeiten
Einsatzfahrzeuge	keine	- ggf. längere Fahrzeiten der Feuerwehr zur Feuerwache

\* Verlagerung von KFZ-Verkehr aus der Innenstadt auf Tangenten (B188 u. B4)

68 | 01.06.2022



# 5.

## Weiteres Vorgehen

### 5. Weiteres Vorgehen

#### Radverkehrskonzept

- 20.01.2022 Öffentliche Informationsveranstaltung (per ZOOM)
- ab 08.02.2022 Politische Beratung der Maßnahmen- und Prioritätenliste
- 28.03.2022 Sitzung des Stadtrates  
Beratung und Beschluss als Meilenstein 3 des RVK
- in 2022 Beginn der Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen,  
insb. von Markierungen

#### Verkehrssicherheitskonzept

- 1. Quartal 2022 Erarbeitung der Maßnahmen (Planungsbüro LK Argus und Verwaltung)
- 2. Quartal 2022 Beratung und Beschluss der Maßnahmen- und Prioritätenlisten
- in 2022 Beginn der Umsetzung erster Maßnahmen



**Vielen Dank für ihre  
Aufmerksamkeit!**

ulbricht@boeregio.de  
Braunschweig  
www.boeregio.de

## Radverkehrskonzept 2021 für die Stadt Gifhorn

### Protokoll der 3. Öffentlichkeitsbeteiligung „Maßnahmen“

am 20.01.2022, 17:30-19:10 Uhr

Teilnehmer\*innen: 65 Personen mit Vertretern\*innen aus der Verwaltung, Politik, Behindertenbeirat im Landkreis Gifhorn, ADFC und Bürger\*innen inklusive des Projektteams

#### A) Begrüßung

Herr Steinhoff begrüßte alle Anwesenden. Er erläuterte den Teilnehmenden das bisherige Vorgehen in groben Zügen und wünschte allen eine informative Veranstaltung.

#### B) Ergebnisse der Bürger\*innenbefragung

Frau Ulbricht berichtete über den Ratsbeschluss vom 13.12.2021 hinsichtlich der ganztägigen Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr und zog das Fazit, dass der Fokus für den Radverkehr bzgl. einer Nord-Süd-Verbindung noch stärker auf den Vorrangrouten des City-Rings liegen müsse.

#### C) Radverkehrsnetz 2021 und Qualitätsstandards

Unter dem nächsten Tagesordnungspunkt berichtete Frau Ulbricht über die von den Ortsräten gewünschten und vom Rat am 13.12.2021 beschlossenen Änderungen im Radverkehrsnetz und in den Qualitätsstandards:

- Ergänzung einer Hauptroute zwischen Gamsen und Kästorf im Radverkehrsnetz
- Ergänzung einer Hauptroute zwischen dem Wilscher Weg und dem Kirchweg – parallel zur B4 im Radverkehrsnetz
- Hochstufung der Nebenroute zwischen Neubokel und der B188 zu einer Hauptroute im Radverkehrsnetz
- Hochstufung der Hauptroute Eyßelheideweg zu einer Vorrangroute im Radverkehrsnetz
- Entfernen der Angabe von vorhandenen Radwege mit 1,60 m unter Einrichtungsradwegen in den Qualitätsstandards
- Ergänzung von Protected Bike Lanes in den Qualitätsstandards
- Ergänzung von Magnesiumchlorid beim Winterdienst von Vorrang- und Hauptrouten
- Ergänzung zu Landschaftsschutz- und Naturschutzgebieten hinsichtlich Winterdienst: Einsatz von Sand

Folgende Frage ergab sich zum Radverkehrsnetz 2021:

##### Was ist eine Vorrangroute?

Eine Vorrangroute ist eine direkte Verbindung für den Radverkehr auf der sicher, schnell und komfortabel gefahren werden kann. Auf diesen Strecken fährt der große Anteil des Radverkehrs. Diese Strecken müssen daher den vielen Radfahrer\*innen gerecht werden und entsprechende Qualitätsstandards erfüllen.

#### D) Maßnahmen

Frau Ulbricht stellte die Methodik und die globalen (stadtweiten) sowie lokalen (punktuellen) Maßnahmen vor. Folgende Fragen wurden gestellt und anschließend beantwortet:

**In den Kreisverkehren Lehmweg/Calberlaher Damm sowie am Bahnhof Süd ist das Radfahren gefährlich. Wer hat hier Vorfahrt?**

Die Vorfahrtssituation wird noch einmal überprüft und eine mögliche Lösung zur Verbesserung der Radverkehrssituation erarbeitet.

**Haben die Routen im Radverkehrsnetz auch eine besondere Bedeutung an Kindergärten?**

Die Bedeutung der Radwege ist nicht nur für Schulen, sondern auch für Kindergärten berücksichtigt worden.

**Wer beurteilt die Priorisierung der Maßnahmen?**

Durch die Klassifizierung von Vorrang-, Haupt- und Nebenrouten wird bereits eine erste Priorisierung der Routen vorgenommen. Eine weitere Priorisierung der Maßnahmen erfolgt nach den Kriterien zur Radverkehrssicherheit. Maßnahmen, die besonders gefährliche Stellen und Abschnitte betreffen, erhalten somit eine höhere Gewichtung der Priorisierung als andere Maßnahmen. Zusätzlich wird noch auf die Machbarkeit und den Umsetzungshorizont der einzelnen Maßnahmen eingegangen.

**Warum wird nicht auf allen Furten rote Farbe aufgebracht? Sind die Roten Markierungen nicht sehr glatt?**

Zum einen werden nicht in allen Furten rote Farben aufgebracht um die besonders gefährlichen Stellen hervorzuheben, zum anderen soll die Verträglichkeit der roten Markierungsfarbe auf dem Asphalt getestet werden. In der Vergangenheit griff die Farbe den Asphalt an und sorgte für hohe Reparaturkosten. Weitere Aspekte sind die Wartungskosten für die Furten.

**Warum wird nicht der gesamte Radweg an der Haupt- und Hamburgerstraße in Kästorf und Gamsen rot markiert?**

**Wann sollen die ersten Maßnahmen umgesetzt werden?**

Die ersten Maßnahmen sollen bereits in 2022 umgesetzt werden. Darunter zählen z. B. die roten Markierungen.

**Ist auch ein Knotenpunktnetz geplant, wenn die Wegweisung erneuert wird?**

Die Anregung für ein Knotenpunktnetz wird aufgenommen und berücksichtigt.

**Könnte für Straßen wie z. B. dem Sonnenweg nicht grundsätzlich Fahrradstraßen vorgesehen werden oder zumindest eine grundsätzliche Geschwindigkeitsreduktion, um dem Sicherheitsgefühl des Radverkehrs Rechnung zu tragen?**

Eine Änderung zu einer Fahrradstraße bringt viele Einschränkungen für den Kfz-Verkehr mit. Für die Straßen müssen einzelne Regelungen für zugelassenen Kfz-Verkehr getroffen werden. Grundsätzlich werden mögliche Fahrradstraßen geprüft.

**Können mittelfristig nicht alle 30-er-Zonen auch zu Fahrradstraßen gemacht werden (z.B. Straße Am Laubberg)**

**Sind auch „Radverkehr überholen verboten“ Schilder vorgesehen, um den Autofahrern zu verdeutlichen, wo die 1,5 m nicht eingehalten werden können, weil die Straße zu schmal ist?**

Diese Möglichkeit wird geprüft.

**Sind geplante Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept von 2008 wieder eingeflossen oder fand eine komplette Neubewertung der notwendigen Maßnahmen und Priorisierung statt? Sind durch das Konzept 2022 Maßnahmen von 2008 hinfällig bzw. überholt?**

Alle noch nicht umgesetzten Maßnahmen aus dem Konzept 2008 wurden zu Beginn überprüft. Sofern die vorgeschlagenen Maßnahmen nach den heutigen Richtlinien umsetzbar und weiterhin als notwendig bewertet wurden, sind diese in dem neuen Maßnahmenkatalog berücksichtigt worden.

**Wie steht es mit der Verbindung GF - BS und GF - WOB, laufen da Gespräche mit dem Landkreis und den anderen Gebietseinheiten? Wo soll der Radweg von GF nach WOB verlaufen? Eine neue Trasse?**

Die Verbindung Wolfsburg – Gifhorn verläuft entlang der K114 und wird zukünftig auf das Maß von 3 m Breite ausgebaut.

**Gibt es noch die Überlegung auf an der K34/B188 eine Überquerungsstelle herzustellen?**

Die fehlende Querungshilfe wurde aufgenommen und an das Planungsbüro LK Argus weitergeleitet. Sämtliche fehlenden Querungshilfen werden im Verkehrssicherheitskonzept berücksichtigt.

**Es gibt einen Waldweg vom Wittkopsweg in Richtung GF-Winkel, der durch das NSG Fahle Heide führt. Dies ist für Radfahrende die kürzeste Verbindung von Winkel in die Innenstadt GF. Leider kann dieser Waldweg auch von Autofahrenden befahren werden. Bei trockener Witterung gibt es eine starke Staubbildung, die das Befahren des Weges mit dem Rad sehr erschwert. Seit mehreren Jahren wird jetzt schon diskutiert, dass dieser Waldweg für Autos gesperrt wird und lediglich für Forst- und Landwirtschaftsverkehr frei ist. Wann wird dieses Vorhaben endlich umgesetzt?**

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes gibt es leider keine Möglichkeit die Verbindung für den Autoverkehr zu sperren, auch wenn diese Maßnahme aus der Sicht des Radverkehrskonzeptes überaus sinnvoll und wünschenswert ist.

**Der Radweg von Wilsche zum BGS ist sehr stark befahren. Er soll saniert werden. Kann man hier nicht einen mindestens 3,50 breiten Radweg planen?**

Die Radverkehrsanlagen verlaufen beidseitig innerorts und sollen auf jeder Seite auf 2 m verbreitert werden. Außerorts ist die Verbreiterung des Radweges auf den Standard von 2,50 m vorgesehen.

**Anmerkungen:**

Die Vorlaufgrünphase für Radfahrer an der Radfahrerrampel Zum Luishof muss deutlich verlängert werden.

**E) City-Ring**

Frau Ulbricht stellte die Variante 4a für den City-Ring vor. Hierbei handelte es sich um einen einseitigen Schutzstreifen entlang des City-Rings.

Im Anschluss stellte Herr Bley die Variante 4b mit einer Einbahnstraßenregelung vor. Die nachfolgenden Fragen wurde wie folgt beantwortet:

**Wie wollen Sie bei Schutzstreifen auf Allerstraße und Konrad-Adenauer-Straße sicherstellen, dass der Kraftverkehr beim Überholen die Abstände einhält?**

Hier können lediglich Hinweisschilder und entsprechende Aufklärungsangebote (z. B. Kampagnen) Abhilfe schaffen.

**Der Cityring sollte doch zur Einbahnstraße werden, warum wird das nicht umgesetzt?**

Durch die Feuerwache in der Fallerslebener Straße kann nicht der gesamte City-Ring zu einer Einbahnstraße werden. Diese Regelung würde die Fahrtzeiten für Einsatzfahrzeuge deutlich erhöhen. Aus diesem Grund wurde eine Einbahnstraßenregelung für die Variante Ost und für die Variante West geprüft.

Vorschlag:

Wäre es eine Möglichkeit, nicht die Fallerslebener Straße, sondern stattdessen die Bodemannstraße in den Cityring einzubeziehen, die heute ja schon Einbahnstraße ist? Die Fallerslebener Straße könnte so in beiden Richtungen befahrbar bleiben.

**F) Weiteres Vorgehen**

Herr Steinhoff erläuterte das weitere Vorgehen zum Radverkehrskonzept und zum Verkehrssicherheitskonzept.





**G) Verabschiedung**

Herr Bley bedankte sich bei allen Teilnehmer\*innen und dem Planungsbüro. Er übergab das Schlusswort an Herrn Bürgermeister Nerlich, der sich ebenfalls bei allen Teilnehmer\*innen bedankte.

Sandra Ulbricht, BÖREGIO, 20.07.2021



## **Anlage 17**

---

**Fragebogen und Ergebnisse Bürgerinnen-/Bürgerbefragung  
(Meinungsbild)**

**FRAGEBOGEN ZUM RADVERKEHR FÜR DIE STADT GIFHORN**

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

im Auftrag der Stadt Gifhorn erarbeitet das Büro **BÖREGIO** das Radverkehrskonzept 2021 und möchte Ihnen zur Situation des Radverkehrs einige Fragen stellen. Das Ziel der Befragung ist es, Ihre Wünsche und Vorstellungen zum Radverkehr zukünftig zu berücksichtigen.

Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie den Fragebogen ausfüllen und diesen am Rathaus der Stadt Gifhorn bis zum 15.05.2021 in den Briefkasten stecken. Sie können den ausgefüllten Fragebogen auch an **BÖREGIO**, Humboldtstr. 21 in 38106 Braunschweig oder online an [befragung@boeregio.de](mailto:befragung@boeregio.de) senden. Ihre Angaben werden selbstverständlich anonym und ausschließlich im Rahmen des genannten Projektes verwendet.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

**1. Allgemeine Fragen**

Wie häufig nutzen Sie das Fahrrad oder Pedelec im Frühling bis Herbst oder bei gutem Wetter?					
<input type="checkbox"/> fast nie	<input type="checkbox"/> selten	<input type="checkbox"/> häufig	<input type="checkbox"/> immer		
Wie häufig nutzen Sie das Fahrrad oder Pedelec im Winter oder bei schlechtem Wetter?					
<input type="checkbox"/> fast nie	<input type="checkbox"/> selten	<input type="checkbox"/> häufig	<input type="checkbox"/> immer		
Für welche Fahrten nutzen Sie das Rad? (Mehrfachnennungen möglich)					
<input type="checkbox"/> Weg zur Arbeit	<input type="checkbox"/> Weg zur Schule / Uni	<input type="checkbox"/> Einkauf / Erledigungen	<input type="checkbox"/> Sport / Freizeit		
Welche der folgenden radtouristischen Angebote in der Stadt Gifhorn haben Sie bereits genutzt? (Mehrfachnennungen möglich)					
<input type="checkbox"/> Radfernwege (z.B. Weser-Harz-Heide Radweg)	<input type="checkbox"/> Themenradrouten (z.B. Aller-Hoheit)	<input type="checkbox"/> Radreiseangebote	<input type="checkbox"/> Selbstorganisierte Tagestouren		
Wie beurteilen Sie die derzeitige Gesamtsituation für den Radverkehr in der Stadt Gifhorn? (mögliche Kriterien siehe Frage 2)					
<input type="checkbox"/> sehr gut	<input type="checkbox"/> gut	<input type="checkbox"/> befriedigend	<input type="checkbox"/> ausreichend	<input type="checkbox"/> mangelhaft	<input type="checkbox"/> ungenügend

**2. Wo besteht Ihrer Meinung nach der größte Handlungsbedarf in der Stadt Gifhorn?  
Ordnen sie den Aspekten Prioritäten zu.**

Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsverkehr			
Radverkehrsführung*	<input type="checkbox"/> sehr wichtig	<input type="checkbox"/> wichtig	<input type="checkbox"/> unwichtig
Wegweisung	<input type="checkbox"/> sehr wichtig	<input type="checkbox"/> wichtig	<input type="checkbox"/> unwichtig
Zustand der Radwege	<input type="checkbox"/> sehr wichtig	<input type="checkbox"/> wichtig	<input type="checkbox"/> unwichtig
Abstellanlagen	<input type="checkbox"/> sehr wichtig	<input type="checkbox"/> wichtig	<input type="checkbox"/> unwichtig
Verbindung ÖPNV und Fahrrad	<input type="checkbox"/> sehr wichtig	<input type="checkbox"/> wichtig	<input type="checkbox"/> unwichtig
Sicherheit der Radwege	<input type="checkbox"/> sehr wichtig	<input type="checkbox"/> wichtig	<input type="checkbox"/> unwichtig
Querungen von Straßen	<input type="checkbox"/> sehr wichtig	<input type="checkbox"/> wichtig	<input type="checkbox"/> unwichtig

April/Mai 2021

Radverkehrsinfrastruktur für den Freizeitverkehr			
Angebote an Radfernwegen	<input type="checkbox"/> sehr wichtig	<input type="checkbox"/> wichtig	<input type="checkbox"/> unwichtig
Angebote an Themenradwegen	<input type="checkbox"/> sehr wichtig	<input type="checkbox"/> wichtig	<input type="checkbox"/> unwichtig
Angebote für Mountainbike und Rennrad	<input type="checkbox"/> sehr wichtig	<input type="checkbox"/> wichtig	<input type="checkbox"/> unwichtig
E-Bike / Pedelec - Ladestationen	<input type="checkbox"/> sehr wichtig	<input type="checkbox"/> wichtig	<input type="checkbox"/> unwichtig
Bett & Bike - Anbieter	<input type="checkbox"/> sehr wichtig	<input type="checkbox"/> wichtig	<input type="checkbox"/> unwichtig

\* Wie wird der Radverkehr geführt? (z. B. auf einem Radweg, gemeinsamen Geh- und Radweg, als Mischverkehr mit Kfz auf der Straße)

### 3. Zukunft des Radverkehrs

Welche Wünsche haben Sie an den Radverkehr für das Jahr 2030? Ordnen Sie nach Ihrer Priorität. (1 = sehr wichtig, 2 = wichtig, 3 = nicht so wichtig; )		
<input type="checkbox"/> Radverkehr als Alternative zum Autoverkehr im Alltag	<input type="checkbox"/> Radfahrer/innen als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer/innen**	<input type="checkbox"/> Ausbau des touristischen Angebots

### 4. Mängelmeldesystem

Wissen Sie, wie und wo Sie Mängel im Radverkehr (fehlende oder beschädigte Wegweisung, Radwegeschäden) melden können?	
<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein

Wie möchten Sie in Zukunft Mängel zum Thema Radverkehr melden können?
<input type="checkbox"/> Über die Internetseite der Stadt Gifhorn
<input type="checkbox"/> Per App
<input type="checkbox"/> Telefonisch
<input type="checkbox"/> Persönlich (z. B. beim Radverkehrsbeauftragten)

### 5. Fragen zur Person

<b>Ich bin...</b>			
<input type="checkbox"/> berufstätig	<input type="checkbox"/> nicht berufstätig bzw. Hausfrau/ -mann	<input type="checkbox"/> Schüler/-in / Student/-in	<input type="checkbox"/> Rentner/ -in
<b>Ich bin...Jahre alt</b>			
<input type="checkbox"/> 10-13	<input type="checkbox"/> 14-17	<input type="checkbox"/> 18-24	<input type="checkbox"/> 25-44
<input type="checkbox"/> 45-59	<input type="checkbox"/> 60-64	<input type="checkbox"/> über 65	
<b>Ich bin...</b>			
<input type="checkbox"/> weiblich	<input type="checkbox"/> männlich	<input type="checkbox"/> divers	

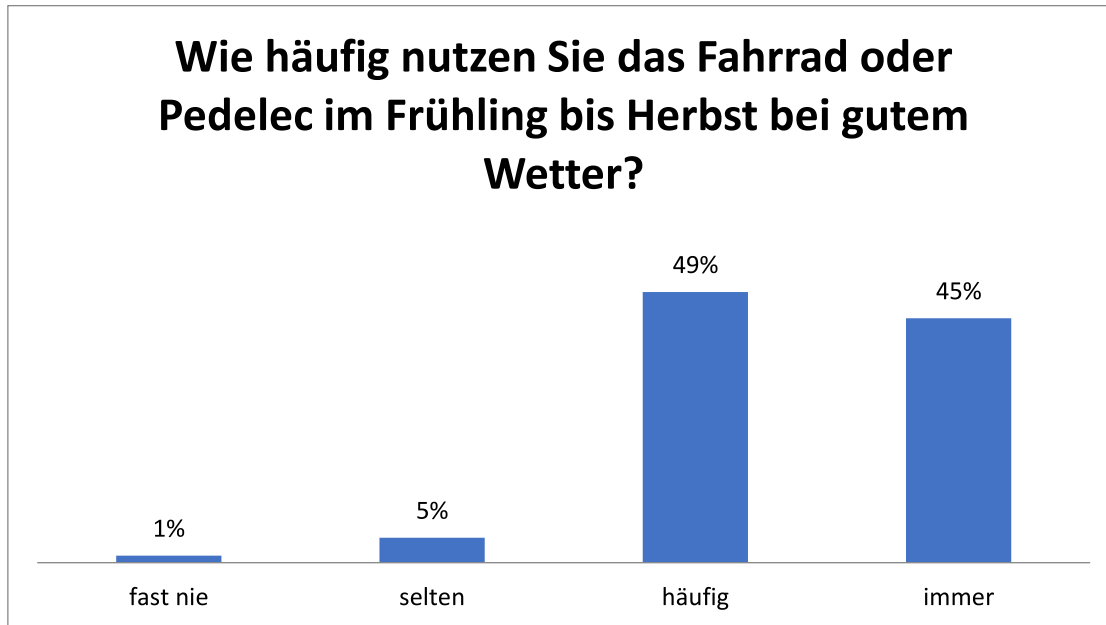
\*\* Fühlen Sie sich dem Auto und dem Fußverkehr gegenüber hinsichtlich der Breiten und Sicherheit gleichberechtigt?

Persönliche Fragen beantworten wir auch gerne telefonisch unter 0531 237 1455.

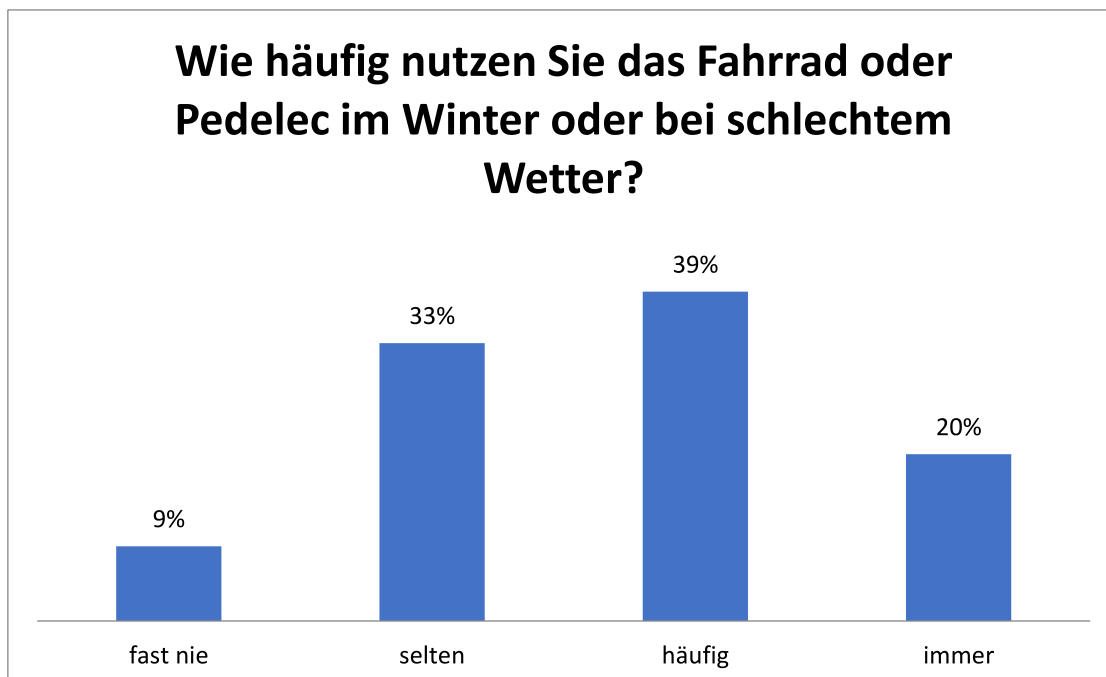
April/Mai 2021

## Auswertung der Befragung zum Thema „Radverkehr“ in der Stadt Gifhorn

Insgesamt haben sich 397 Bürger\*innen an der Befragung zum Thema Radverkehr im Zeitraum vom 15. April bis zum 15. Mai 2021 beteiligt. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abbildungen dargestellt und textlich kurz erläutert. Die Angaben in den Abbildungen erfolgen in Prozent.



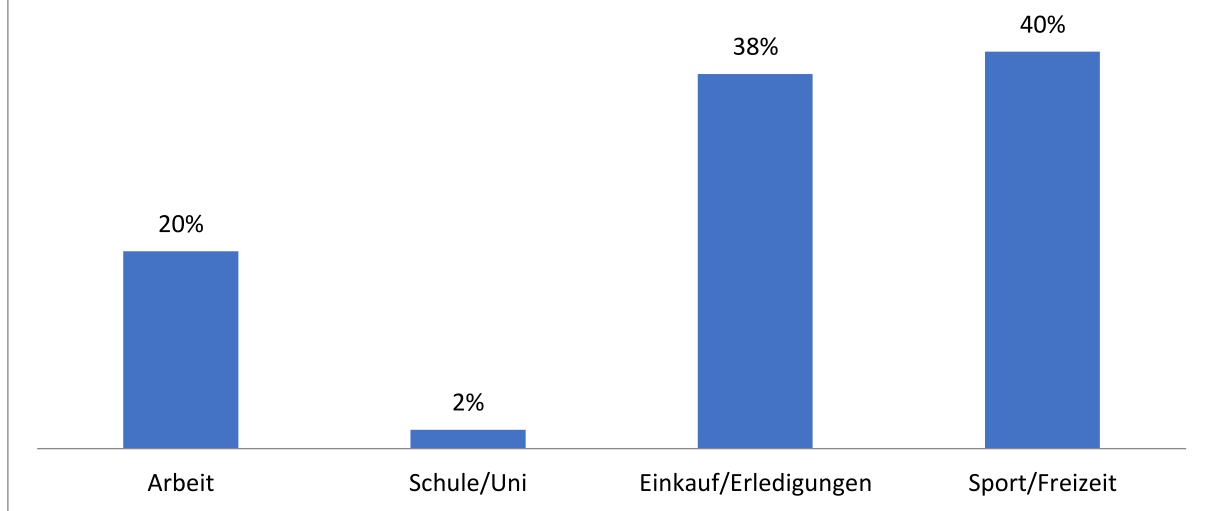
Über 90 % der befragten Bürger\*innen fahren im Frühling bis Herbst und bei gutem Wetter mit dem Fahrrad in der Stadt. Nur geringe 6 % fahren selten bis fast nie mit dem Fahrrad.



Im Winter und bei schlechtem Wetter fahren 59% mit dem Fahrrad.

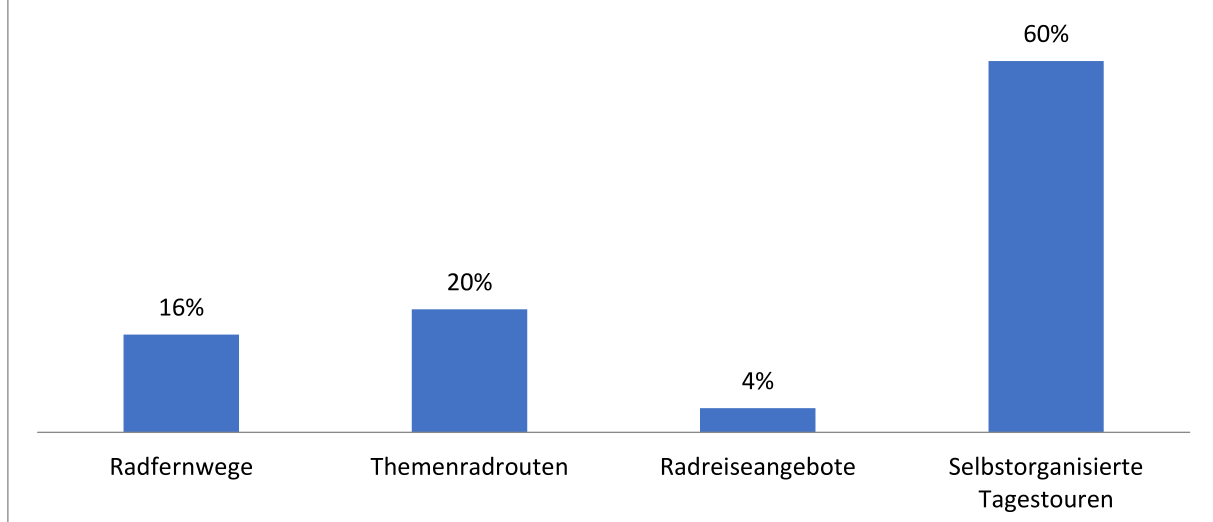


## Für welche Fahrten nutzen Sie das Rad? (Mehrfachnennungen möglich)



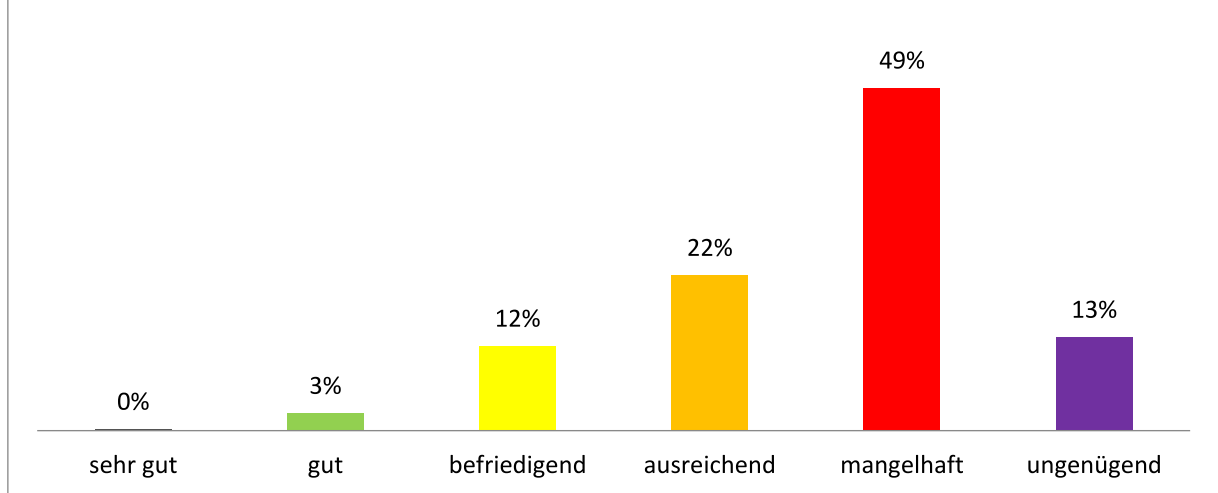
40 % der Befragten nutzen das Fahrrad für Sport und Freizeit. Knapp gefolgt mit 38 % wird das Fahrrad für den Einkauf und für Erledigungen genutzt. Zur Schule nutzen lediglich 2% der Befragten das Rad. Der Rest nutzt das Rad für den Weg zur Arbeit. Demnach nutzen 60 % der Befragten das Fahrrad im Alltag.

## Welche der folgenden radtouristischen Angebote in der Stadt Gifhorn haben Sie bereits genutzt? (Mehrfachnennungen möglich)



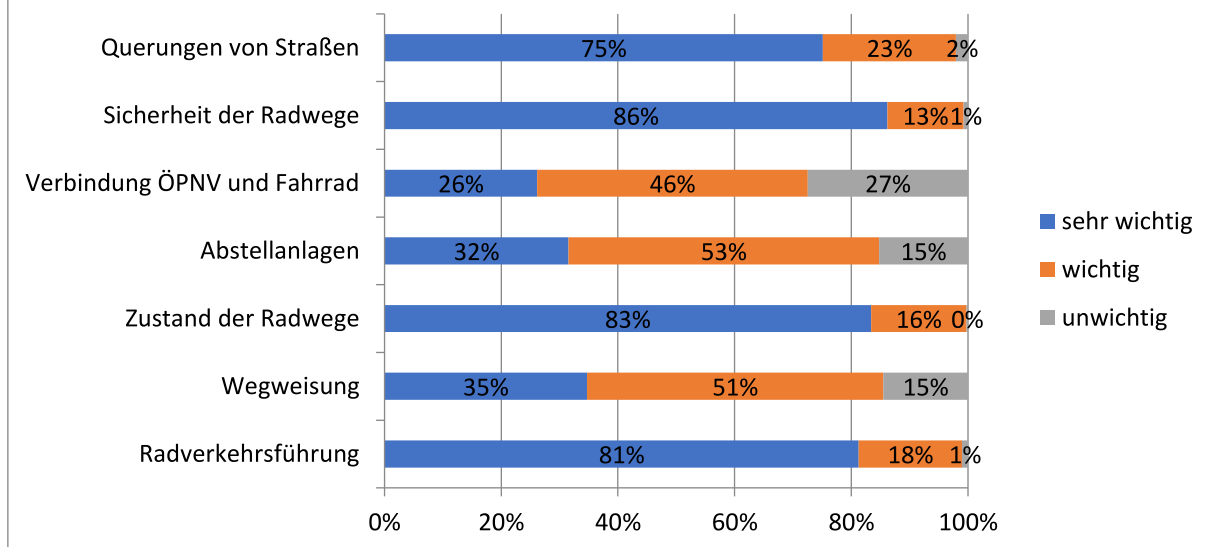
Den höchsten Stellenwert in der Nutzung der radtouristischen Angebote haben mit 60 % die selbstorganisierten Tagestouren. Die vorhandenen Themenradrouten und Radfernwege werden von den Bürger\*innen mit 36 % wenig genutzt.

## Wie beurteilen Sie die derzeitige Gesamtsituation für den Radverkehr in der Stadt Gifhorn?



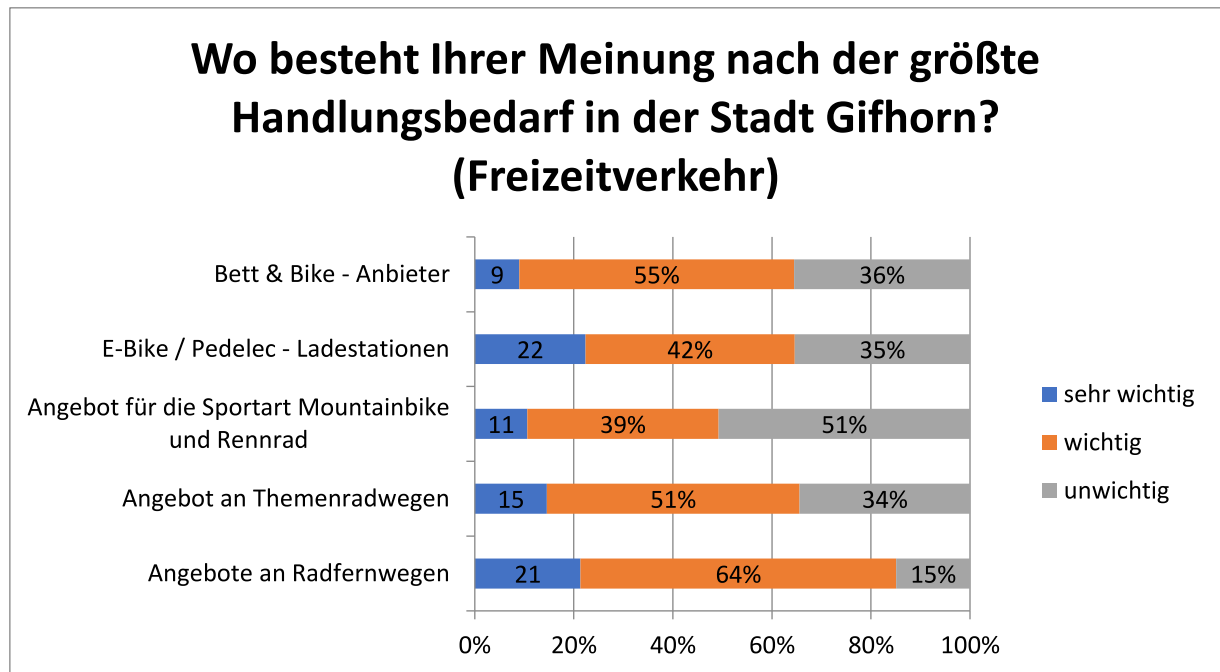
Wie bereits aus dem Fahrradklimatest der Stadt Gifhorn hervor ging, beurteilen die Bürger\*innen die derzeitige Situation für den Radverkehr als mangelhaft. Als Durchschnittsnote für den Radverkehr wurde eine Note von 4,6 errechnet.

## Wo besteht Ihrer Meinung nach der größte Handlungsbedarf in der Stadt Gifhorn? (Alltagsverkehr)

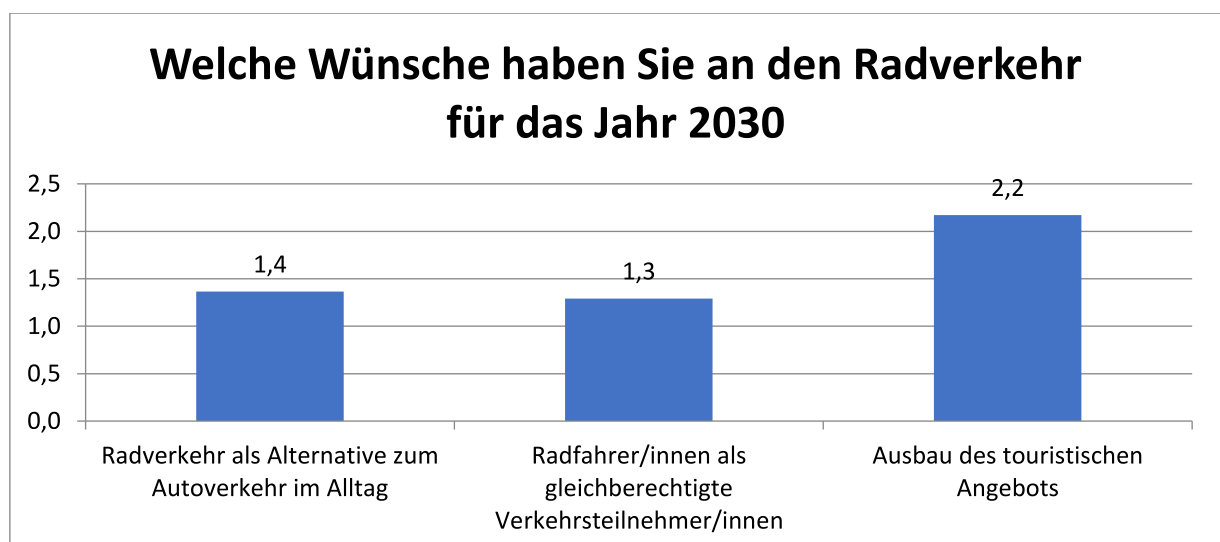


Mit mehr als 90 % der Nennungen bilden die Sicherheit der Radwege, der Zustand der Radwege und die Radverkehrsführung die Schwerpunkte für den größten Handlungsbedarf im Bereich des Radverkehrs. Die Abstellanlagen und die Wegweisung mit etwas mehr als 80% der Nennungen und dicht gefolgt der Verbindung ÖPNV und Fahrrad mit 72% werden von den

meisten Befragten als sehr wichtig bis wichtig empfunden (sehr wichtig und wichtig zusammengenommen). Generell sehen die Bürger\*innen einen starken Handlungsbedarf hinsichtlich des Alltagsradverkehrs.

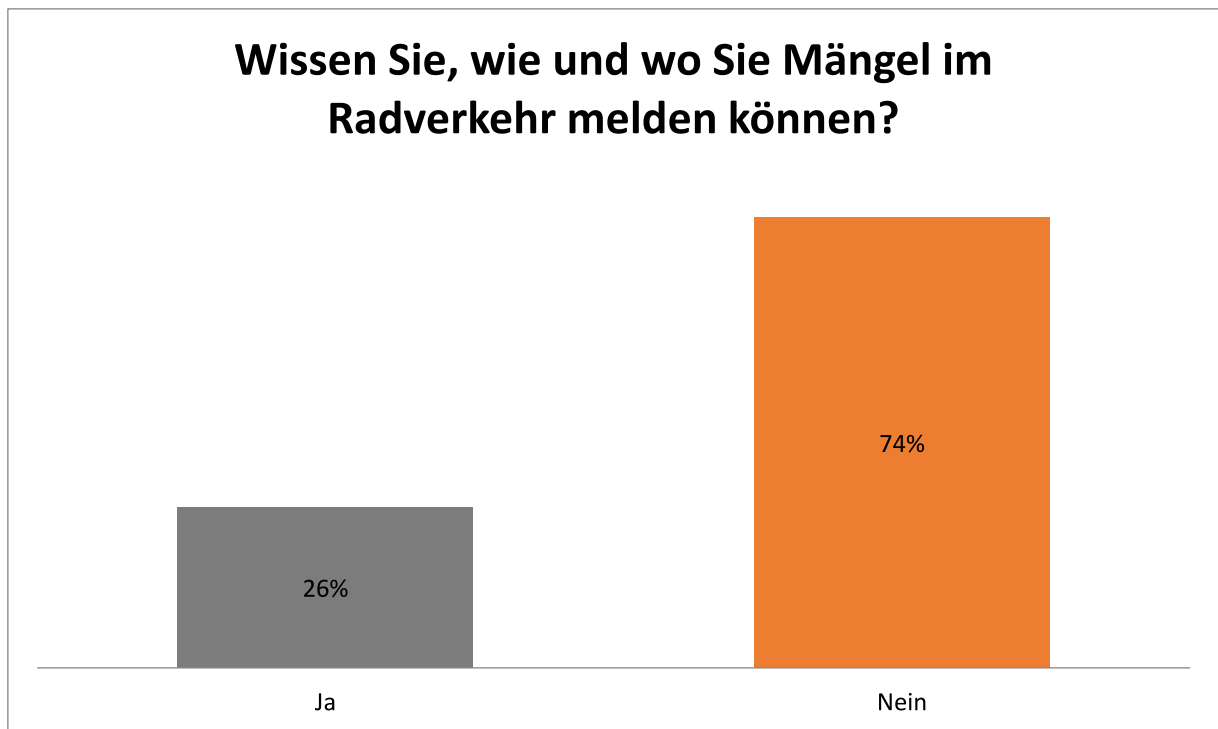


Im Bereich des Freizeitradverkehrs besteht mit ca. 85% der größte Handlungsbedarf bei Angebote an Radfernwegen zu entwickeln. Mit rund 60 % folgt der Wunsch nach mehr Bett & Bike-Anbietern, E-Bike und Pedelec-Ladestationen sowie an weiteren Angeboten an Themenradwegen. Der Wunsch nach Angeboten für die Sportarten Mountainbike und Rennrad liegt mit 51 % eher im unwichtigeren Bereich.

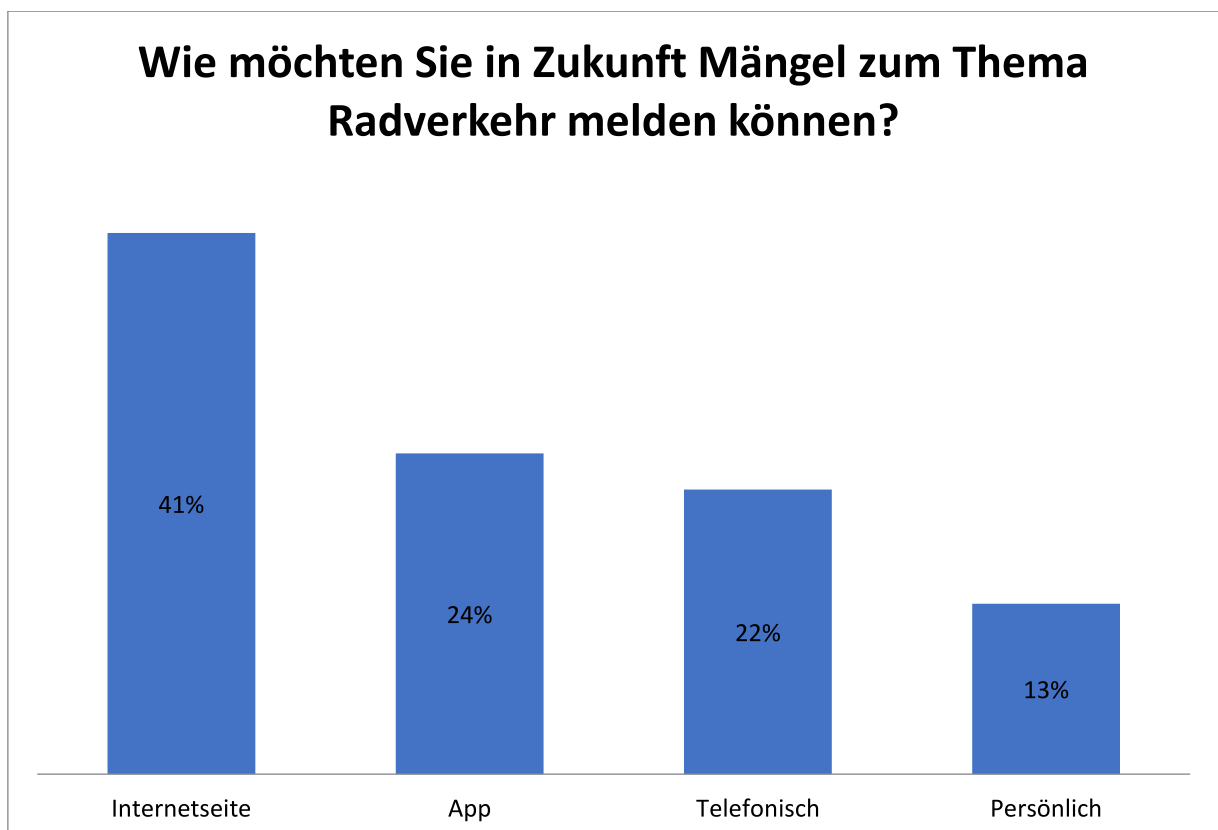


Bei dieser Frage sollte die Rangfolge mit Zahlen von 1 bis 3 beantwortet werden. Die Summen der einzelnen Antworten wurden jeweils durch die Anzahl an Befragten geteilt um eine Durchschnittsnote zu erhalten. Mit nur einer Kommastelle Unterschied wünschen sich die Bürger\*innen der Stadt Gifhorn eine gleichberechtigte Stellung der Radfahrer\*innen im

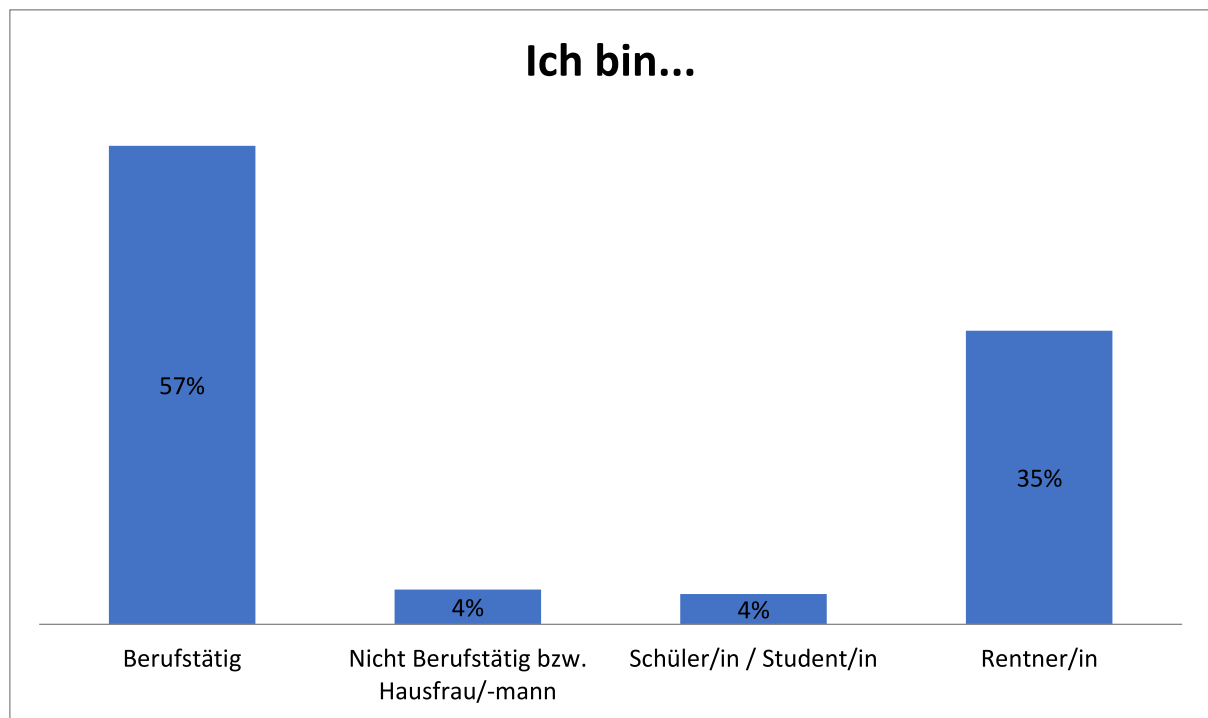
Verkehr. Der Radverkehr soll gleichberechtigt zum Autoverkehr im Jahr 2030 ausgebaut werden. Das touristische Angebot wird als weniger wichtig erachtet.



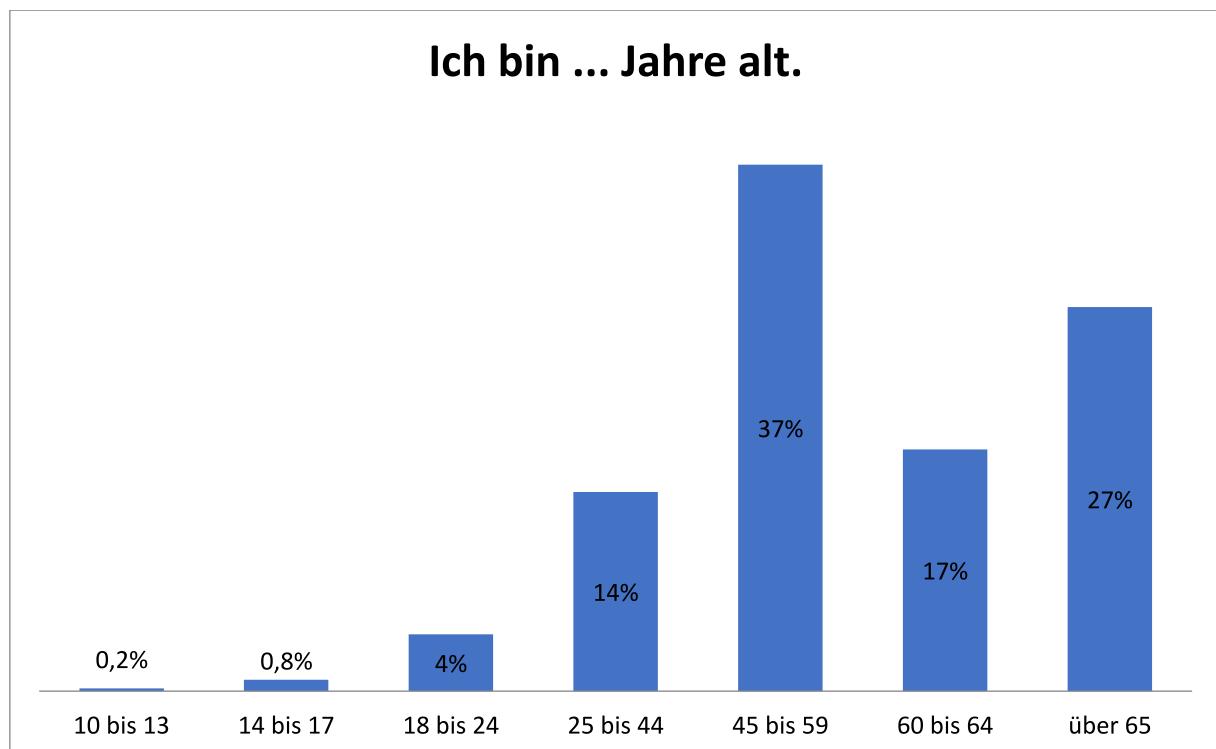
74 % der Bürger\*innen wissen nicht, bei wem sie Mängel im Radverkehr melden können. Hier besteht ein großer Handlungsbedarf hinsichtlich der Öffentlichkeitsarbeit.



Besonders auf der Internetseite der Stadt Gifhorn sollten die Bürger\*innen der Stadt schnell die Funktion zur Meldung von Mängeln finden können. Der Radverkehrsbeauftragte der Stadt Gifhorn sollte bei der Bevölkerung stärker bekannt sein, als bisher. Eine App und der telefonische Kontakt werden gewünscht.

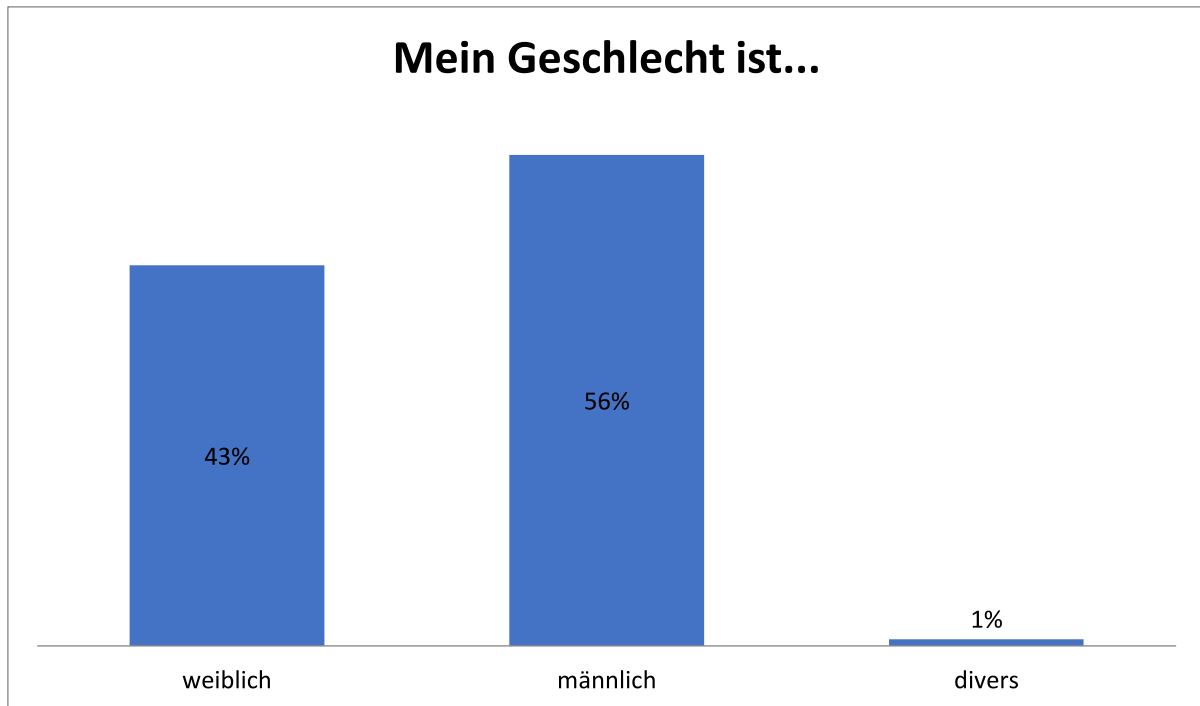


Hauptsächlich haben sich Berufstätige (57%) und Rentner\*innen (35%) an der Befragung beteiligt. Mit je 4% stellen die nicht berufstätigen bzw. Hausfrauen und Hausmänner sowie die Schüler\*innen eine Minderheit in der Befragung dar.





Die zuvor beschriebenen Gruppen spiegeln sich auch in der Altersverteilung wieder. Ca. 80% der Teilnehmer\*innen sind älter als 45 Jahre. Diese Altersgruppe hat ein besonderes Interesse an der Verkehrssicherheit und Verbesserung des Radverkehrs.



Mit etwas mehr als 50 % haben mehr Bürger als Bürgerinnen an der Umfrage teilgenommen.

Stand: 25.05.2021

Sandra Ulbricht, M.Sc.



## **Anlage 18**

---

**Fragebogen und Ergebnisse Schülerinnen-/ Schülerbefragung**

### Fragebogen zum Radverkehr in der Stadt Gifhorn

Liebe Schülerinnen und Schüler,

die Sicherheit auf deinem Schulweg liegt uns sehr am Herzen. Bei Gefahrenstellen und schwierige Situationen möchten wir dir helfen, diese leichter zu bewältigen oder auch umgehen zu können. Dazu ist es allerdings notwendig zu wissen, wo und welche Probleme es auf deinem Schulweg gibt. Hierfür benötigen wir deine Mitarbeit, denn niemand kennt die Schulwege besser als Du!

Deine Teilnahme an der Befragung ist selbstverständlich freiwillig. Die Angaben sind anonym und werden nach der Auswertung unmittelbar vernichtet. Die Fragen sind in einer persönlichen Anrede formuliert. Aus Gründen der Vereinfachung wird dabei die Du-Form verwendet. Wir bitten insbesondere die älteren Schülerinnen und Schüler um Verständnis für diese Vereinfachung.

Für deine Unterstützung möchten wir uns bereits an dieser Stelle herzlich bedanken!

Deine Schulleitung

Frage 1: In welcher Stadt/Gemeinde wohnst Du?

Frage 2: In welchem Stadtteil Deiner Stadt / Gemeinde wohnst Du?

Frage 3: In welche Klassenstufe gehst Du?				
<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 13

Frage 4: Bist Du weiblich oder männlich?	
<input type="checkbox"/> weiblich	<input type="checkbox"/> männlich

Frage 5: Wie kommst Du im Sommer oder bei gutem Wetter in die Schule? Bitte mache für jedes Verkehrsmittel eine Angabe.				
	immer / fast immer	meistens	selten / manchmal	nie
mit dem Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Bus / Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Motorroller / -rad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit dem Auto als (Mit)Fahrer/in	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges (z.B. Fahrdienst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Frage 6: Wie kommst Du im Winter oder bei schlechtem Wetter in die Schule? Bitte mache für jedes Verkehrsmittel eine Angabe.				
	immer / fast immer	meistens	selten / manchmal	nie
mit dem Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Bus / Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Motorroller / -rad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit dem Auto als (Mit)Fahrer/in	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges (z. B. Fahrdienst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Frage 7: Warum kommst Du nicht häufiger mit dem Fahrrad zur Schule? Hier sind Mehrfachnennungen möglich.
<input type="checkbox"/> Ich wohne nahe an der Schule und gehe deshalb zu Fuß.
<input type="checkbox"/> Der Weg zur Schule ist zu weit.
<input type="checkbox"/> Mit anderen Verkehrsmitteln bin ich schneller.
<input type="checkbox"/> Der Schulweg mit dem Fahrrad ist mir zu unbequem oder zu gefährlich. (Bitte auch Frage 8 beantworten)
<input type="checkbox"/> Ich kann oder möchte nicht mit dem Fahrrad in die Schule fahren. (Bitte auch Frage 9 beantworten)
<input type="checkbox"/> Anderer Grund _____

Frage 8: Warum ist Dir der Schulweg mit dem Fahrrad zu unbequem oder zu gefährlich? Hier sind Mehrfachnennungen möglich.
<input type="checkbox"/> Der Weg zur Schule ist zu anstrengend.
<input type="checkbox"/> Es ist kein Radweg* vorhanden.
<input type="checkbox"/> Die Radwege sind oft zugeparkt/gestellt.
<input type="checkbox"/> Der Radweg geht nicht in beide Richtungen.
<input type="checkbox"/> Auf den Straßen ist zu viel Autoverkehr.
<input type="checkbox"/> Die Querungen der Straßen sind zu gefährlich.
<input type="checkbox"/> Anderer Grund _____

Frage 9: Warum kannst oder möchtest Du nicht mit dem Fahrrad in die Schule fahren? Hier sind Mehrfachnennungen möglich.
<input type="checkbox"/> Ich habe kein Fahrrad.
<input type="checkbox"/> Mein Fahrrad ist nicht fahrbereit.
<input type="checkbox"/> Ich kann nicht Fahrrad fahren.
<input type="checkbox"/> Meine Eltern sind dagegen.
<input type="checkbox"/> Ich fahre ungern mit dem Fahrrad.
<input type="checkbox"/> Meine Freunde fahren auch nicht mit dem Fahrrad zur Schule.
<input type="checkbox"/> Es gibt keine guten Abstellmöglichkeiten an der Schule.
<input type="checkbox"/> Mein Fahrrad wurde an der Schule schon einmal beschädigt.
<input type="checkbox"/> Mein Fahrrad wurde an der Schule schon einmal gestohlen.
<input type="checkbox"/> An meinem Rad wurden in der Schule schon einmal Teile abgeschraubt.
<input type="checkbox"/> Ich habe mit meinem Fahrrad schon einmal einen Unfall gehabt.
<input type="checkbox"/> Anderer Grund _____

<b>Frage 10: Beschreibe bitte aus Deiner Sicht problematische Stellen auf deinem Schulweg.</b>
Wo fehlt ein Radweg auf Deinem Schulweg? <hr/> <hr/>
Wo gibt es Probleme auf bestehenden Radwegen? <hr/> <hr/>
Wo fehlen sichere Möglichkeiten, die Straßen zu queren? <hr/> <hr/>
Wo sind auf Deinem Schulweg sonst noch Stellen, Die Du unsicher bzw. gefährlich findest? <hr/> <hr/>
Was stört Dich außerdem auf deinem Schulweg? <hr/> <hr/>
<input type="checkbox"/> Mich stört nichts.

\* Im Folgenden werden die Radwege als Gemeinsame Geh- und Radwege, Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen sowie Fußwege mit der Kennzeichnung als Radfahrer frei gezählt.



<p><b>Frage 11: Warum lässt Du Dich mit dem Auto zur Schule bringen?</b> Hier sind Mehrfachnennungen möglich.</p> <p><input type="checkbox"/> Mein Schulranzen ist zu schwer.</p> <p><input type="checkbox"/> Das Wetter ist schlecht.</p> <p><input type="checkbox"/> Mit dem Auto ist es bequemer.</p> <p><input type="checkbox"/> Meine Eltern fahren ohnehin an der Schule vorbei.</p> <p><input type="checkbox"/> Der Bus fährt nicht zur richtigen Zeit.</p> <p><input type="checkbox"/> Der Bus braucht zu lange.</p> <p><input type="checkbox"/> Die Bushaltestelle ist zu weit weg.</p> <p><input type="checkbox"/> Der Bus ist mir zu voll.</p> <p><input type="checkbox"/> Anderer Grund _____</p>
---

<p><b>Frage 12: Wie kann für Dich das Fahrradfahren zur Schule attraktiver gemacht werden?</b> Hier sind Mehrfachnennungen möglich.</p> <p><input type="checkbox"/> Mehr Abstellmöglichkeiten.</p> <p><input type="checkbox"/> Die Fahrradabstellmöglichkeiten sollten bequemer sein (mehr Platz pro Rad).</p> <p><input type="checkbox"/> Die Fahrradabstellmöglichkeiten sollten überdacht sein.</p> <p><input type="checkbox"/> Die Fahrradabstellmöglichkeiten sollten sicherer sein (Beleuchtung, besser einsehbar, besser an-/einschließbar).</p> <p><input type="checkbox"/> Die Fahrradabstellmöglichkeiten sollten näher am Eingang liegen.</p> <p><input type="checkbox"/> Es sollte Unterricht mit dem Fahrrad stattfinden (Fahrradtouren, Verkehrserziehung, Reparaturkurs).</p> <p><input type="checkbox"/> Es sollte eine Servicestation für die Fahrradreparatur an meiner Schule geben.</p> <p><input type="checkbox"/> Es sollte für meine Schule einen Schulradwegeplan geben.</p> <p><input type="checkbox"/> Andere Verbesserungsmöglichkeit _____</p>
--

Hast Du noch Anregungen? Hier hast Du die Möglichkeit, Anmerkungen zu machen. Bitte nutze diese Gelegenheit. Hier kannst Du zum Beispiel auch aufschreiben, was Du auf deinem Schulweg besonders schön, interessant, spannend oder irgendwie gut findest!

---



---



---

<p><u>Kontakt</u></p> <p>Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an folgende Adressen:</p> <p>BÖREGIO – Büro für Stadt- und Regionalentwicklung Humboldtstr. 21, 38106 Braunschweig, Tel: 0531-2371455 oder Herr Bley, Stadt Gifhorn, Marktplatz 1, 38518 Gifhorn, Tel: 05371 88 233</p>
---

## Auswertung der Schülerfragebögen

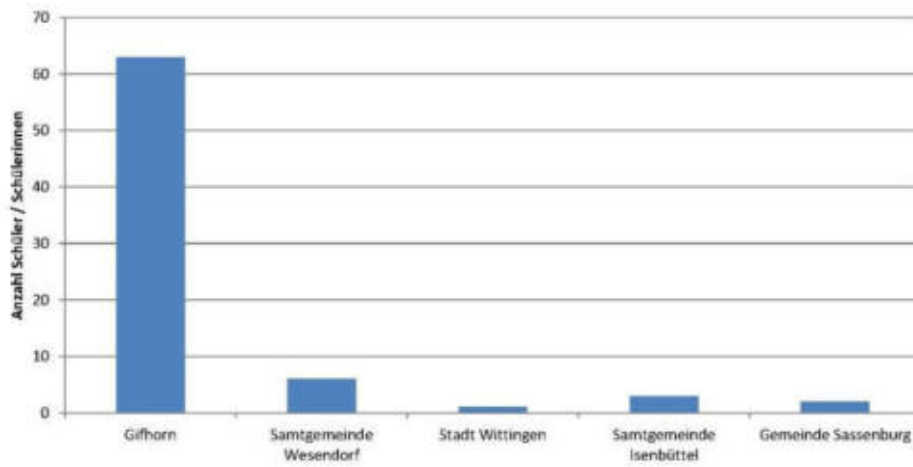
Dietrich-Bonhoeffer-Realschule

### Allgemeine Hinweise zur Fragebogenauswertung

- Mit dem Auftraggeber wurde abgestimmt, dass stellvertretend für jede Klassenstufe der Dietrich-Bonhoeffer-Realschule ein Klassensatz von je 25 Fragebögen ausgewertet werden soll
- Die restlichen Fragebögen wurden auf die Antworten der Fragen 10 und 13 überprüft und die Ergebnisse in die Präsentation mit aufgenommen



## In welcher Stadt / Gemeinde wohnst du?



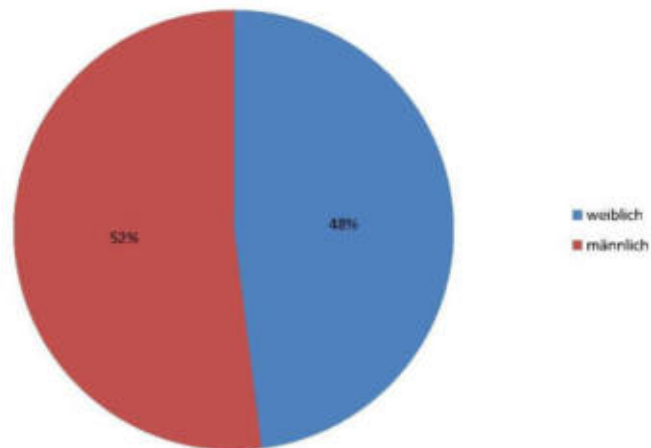
3

## In welche Klassenstufe gehst Du?

Klassenstufe	Schüler / Schülerinnen
5	25
7	25
9	25

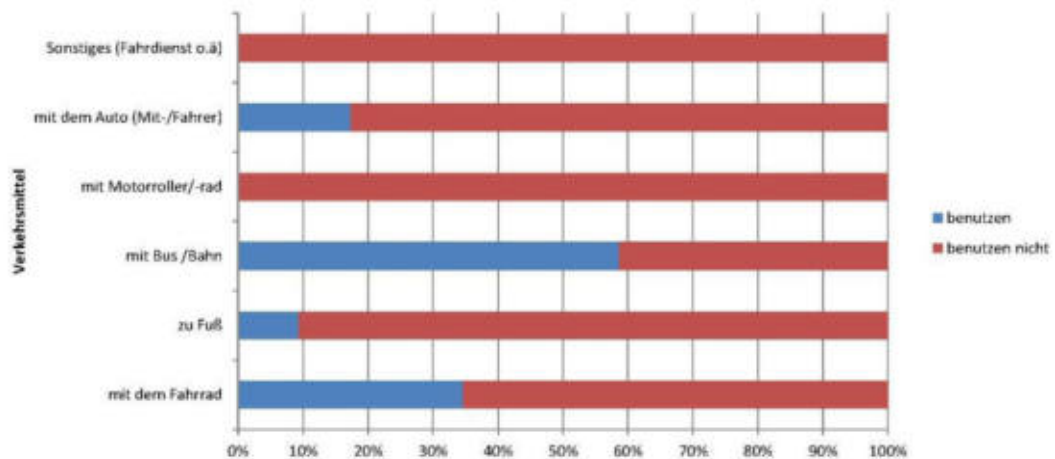
4

## Bist Du weiblich oder männlich?



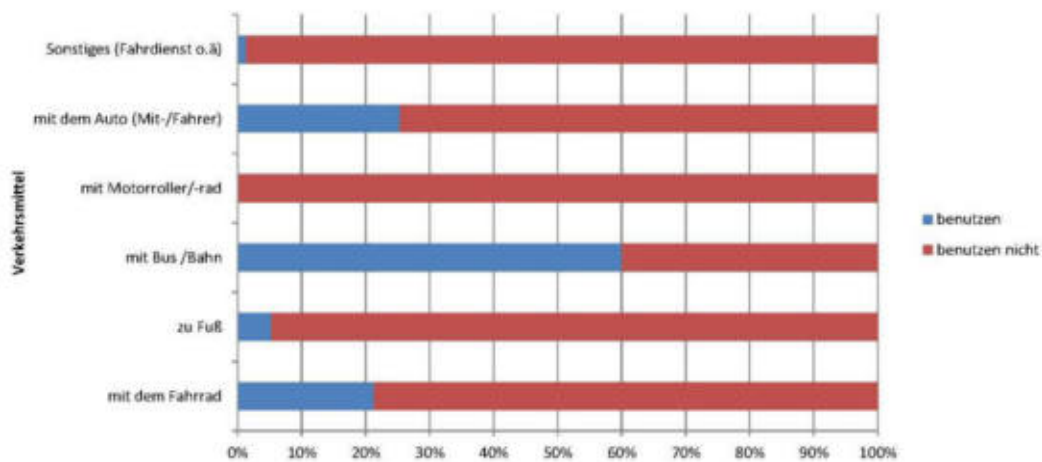
5

## Wie kommst Du im Sommer oder bei gutem Wetter in die Schule?



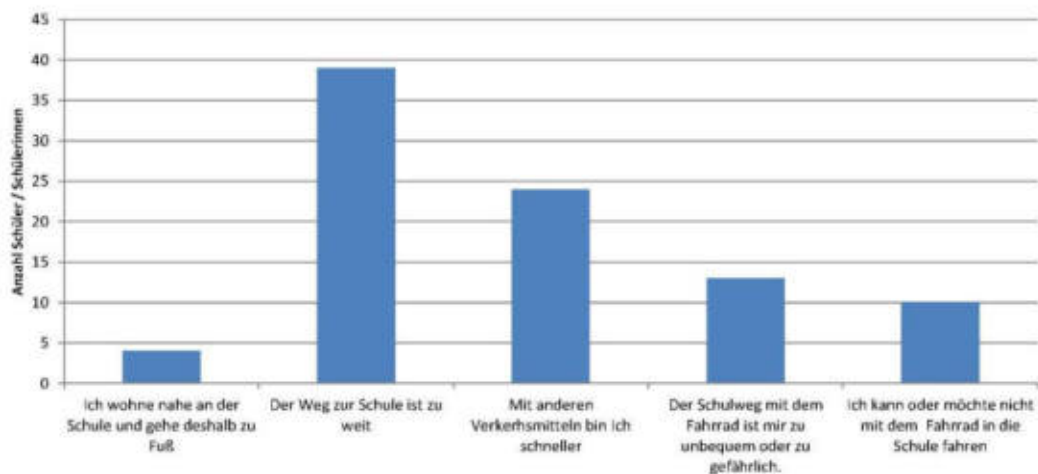
6

## Wie kommst Du im Winter oder bei schlechtem Wetter in die Schule?



7

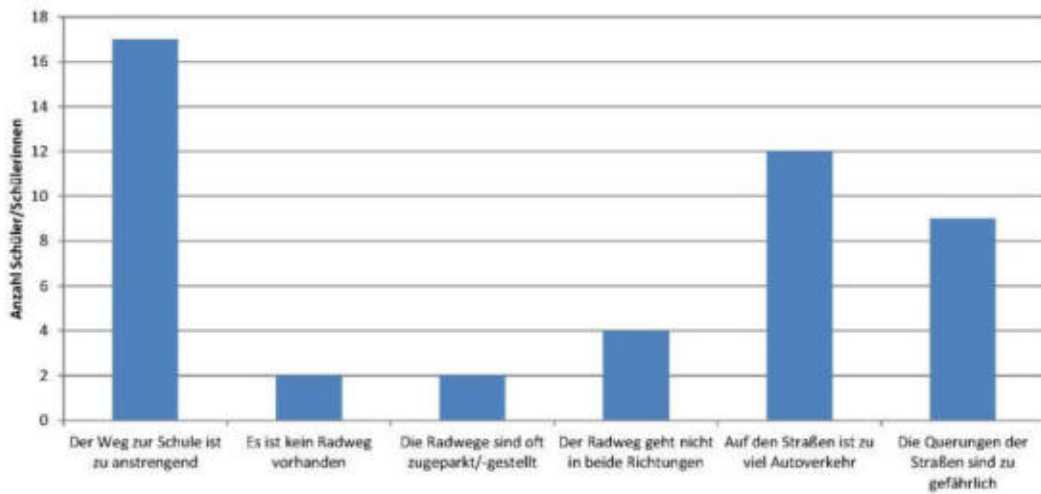
## Warum kommst Du nicht häufiger mit dem Fahrrad zur Schule?



8

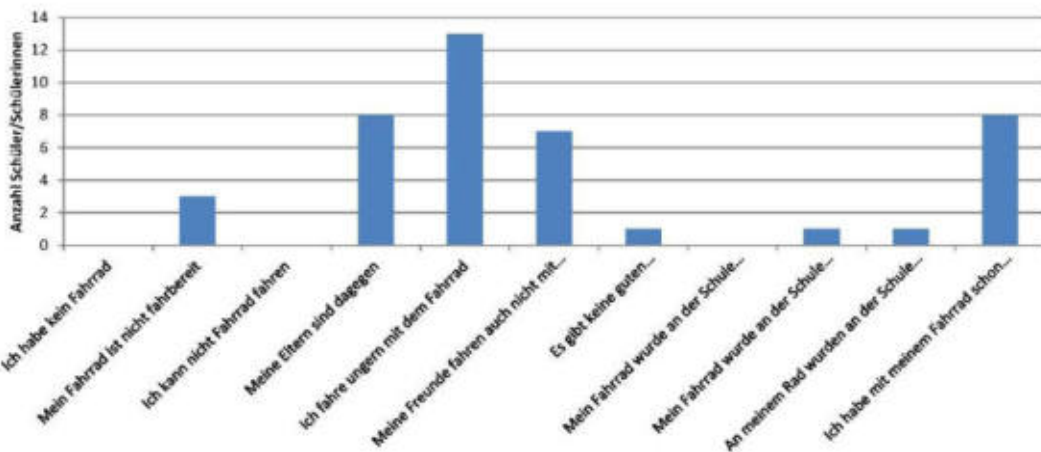


## Warum ist der Schulweg mit dem Fahrrad zu Unbequem oder zu gefährlich?



9

## Warum kannst oder möchtest Du nicht mit dem Fahrrad in die Schule fahren?



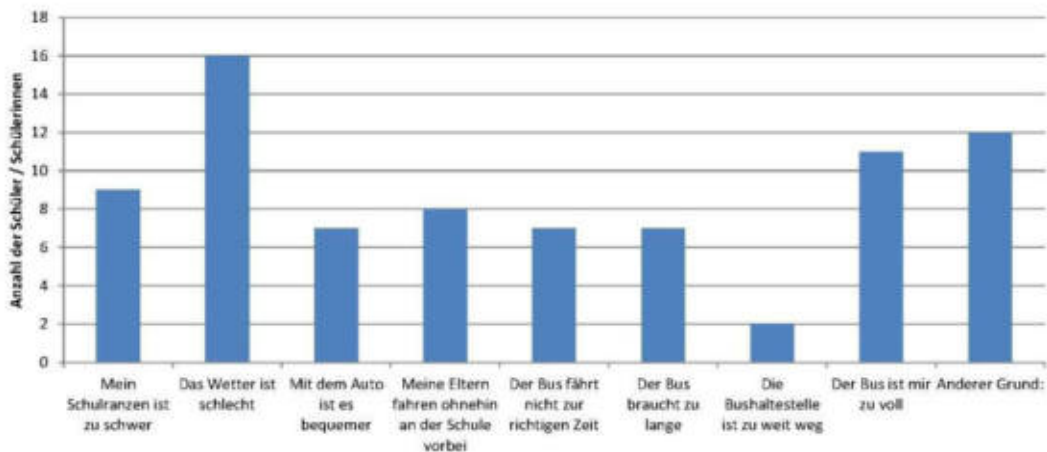
10

## Beschreibe aus deiner Sicht problematische Stellen auf deinem Schulweg.

1. Wo fehlt ein Radweg auf deinem Schulweg?	2. Wo gibt es Probleme auf bestehenden Radwegen	3. Wo fehlen sichere Möglichkeiten, die Straße zu queren?	4. Wo sind auf deinem Schulweg sonst noch Stellen, die Du unsicher findest?	5. Was stört Dich außerdem auf deinem Schulweg	Mich stört nichts
Fischerweg, Wittigkopsweg	Zu nah an der Straße gelegen (Bei 70 km/h Höchstgeschwindigkeit)	Ein wenig Abstand zur Straße	Seitenstraßen vom Calberlaher Damm sind Gefahrenpunkte.	Der Bus ist viel zu voll, Wunsch nach mehr Bussen.	50
Die ersten 3 Kilometer (Pulschmoor nach Wilsche) gibt es keinen Radweg	Die Autos fahren zu schnell um die Kurve.	Kreuzungen	Tagente wegen der Autofahrer.	Zu wenig Ampeln auf dem Schulweg.	
	Lehnweg: Nur Anlieger freigegeben, jedoch morgens von vielen fremden Autos befahren, Qualität der Radwege oft schlecht.	im Egelheideweg	Die Kreuzung an der Calberlaher Str.	Andere Personen sind im Bereich des Katzenbergs teilweise unaufmerksam	
		An der Krümme	Bushaltestellen, andere Fahrräder.	Dauert 1,5 Stunden mit dem Bus.	
		An den Hauptstraßen	Ein- und Ausfahrten im Egelheideweg	Die Baustellen	
			Der Fahrradständerplatz ist zu unsicher.	Das im Herbst viel Laub auf den Radwegen liegt.	
			Abstand zur Straße.	Wege oft zu klein/schmal	
			Fahrradfahrer die auf der falschen Seite fahren.	Autos fahren zu nah vorbei.	

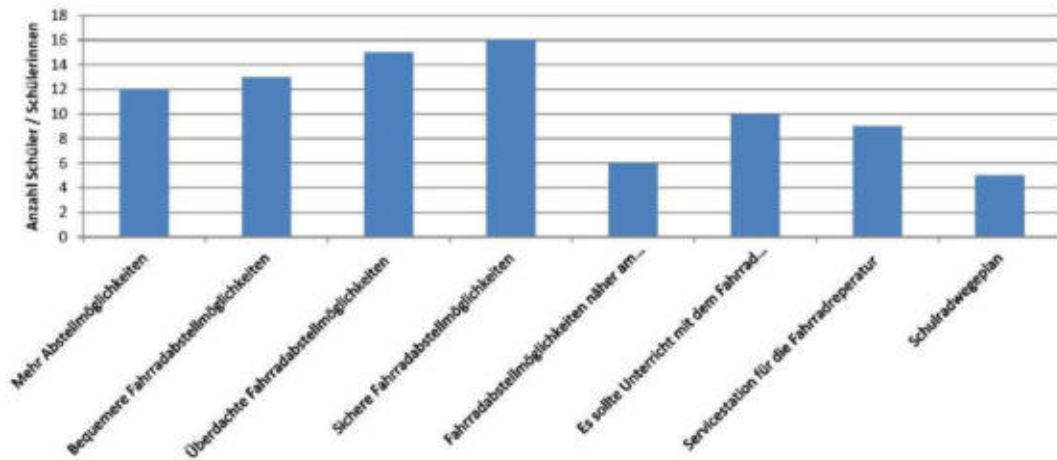
11

## Warum kannst oder möchtest Du nicht mit dem Fahrrad in die Schule fahren?



12

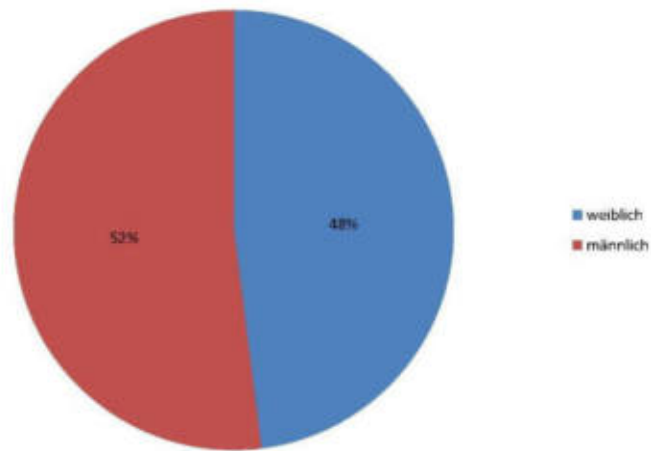
## Wie kann für Dich das Fahrradfahren zur Schule attraktiver gemacht werden?



13

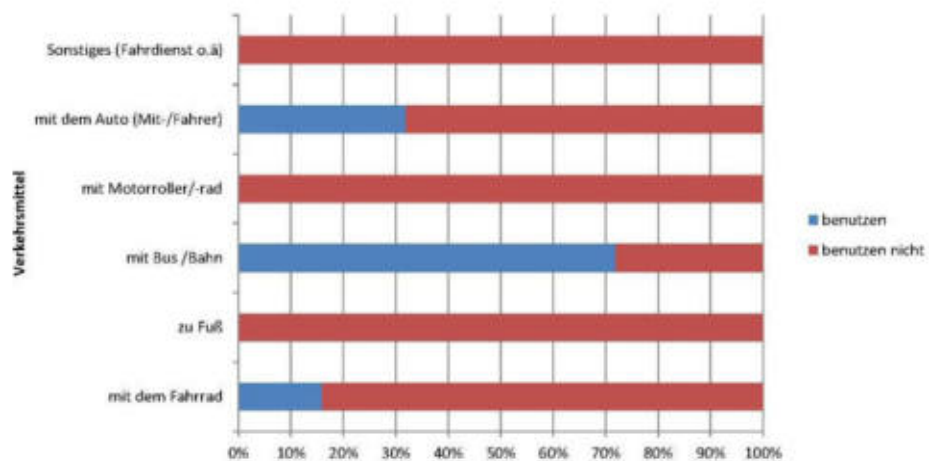
5. Klasse

## Bist Du weiblich oder männlich?



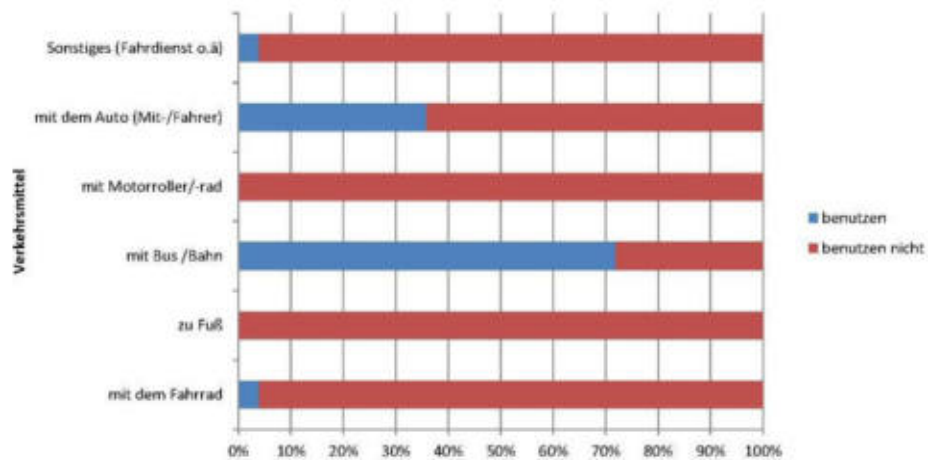
15

## Wie kommst Du im Sommer oder bei gutem Wetter in die Schule?



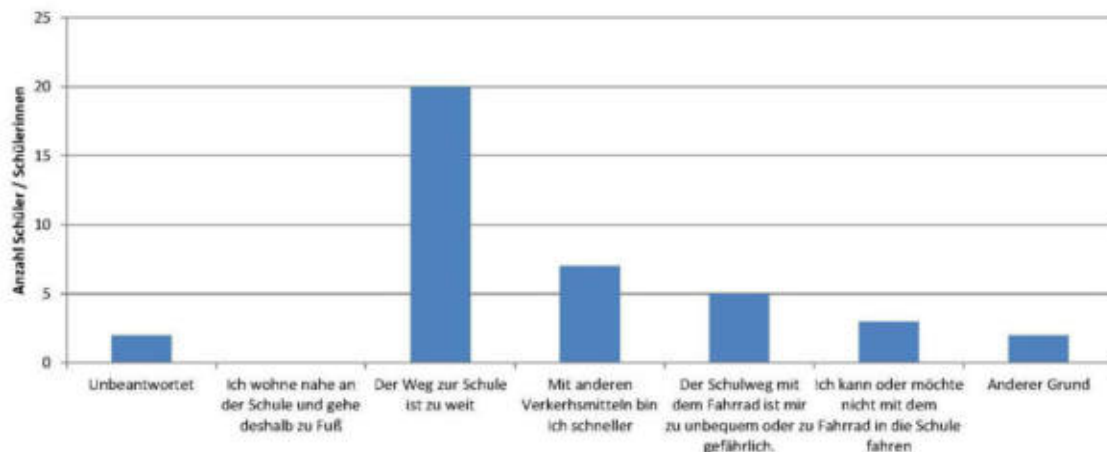
16

## Wie kommst Du im Winter oder bei schlechtem Wetter in die Schule?



17

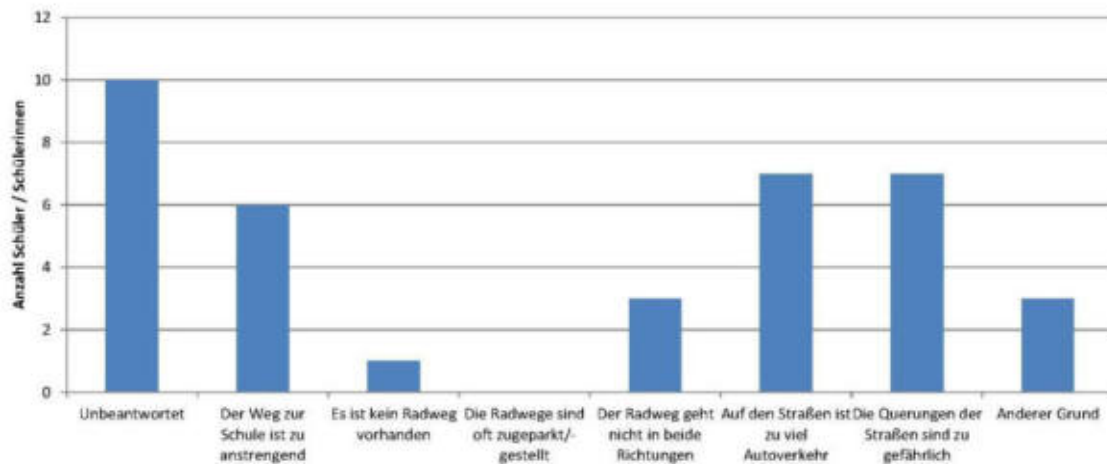
## Warum kommst Du nicht häufiger mit dem Fahrrad zur Schule?



18

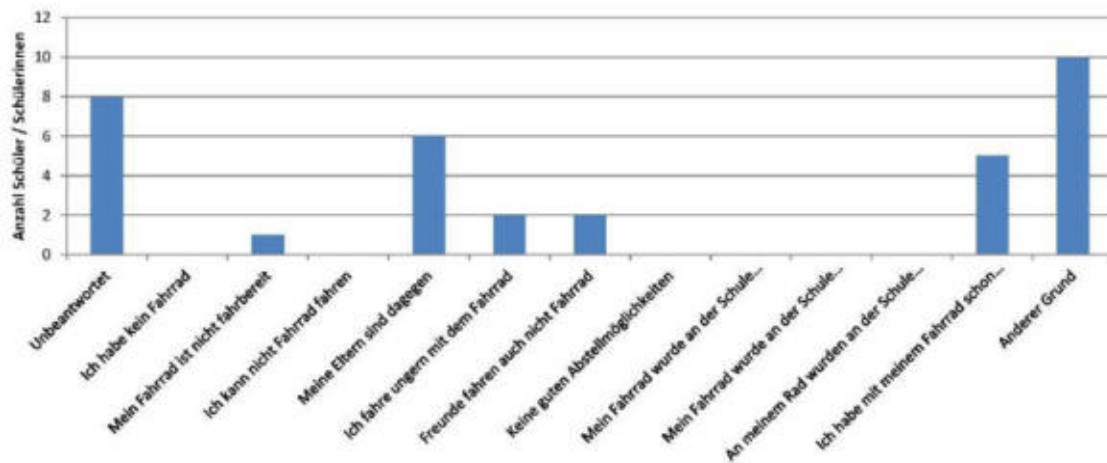


## Warum ist Dir der Schulweg mit dem Fahrrad zu unbequem oder zu gefährlich?



19

## Warum kannst oder möchtest Du nicht mit dem Fahrrad in die Schule fahren?



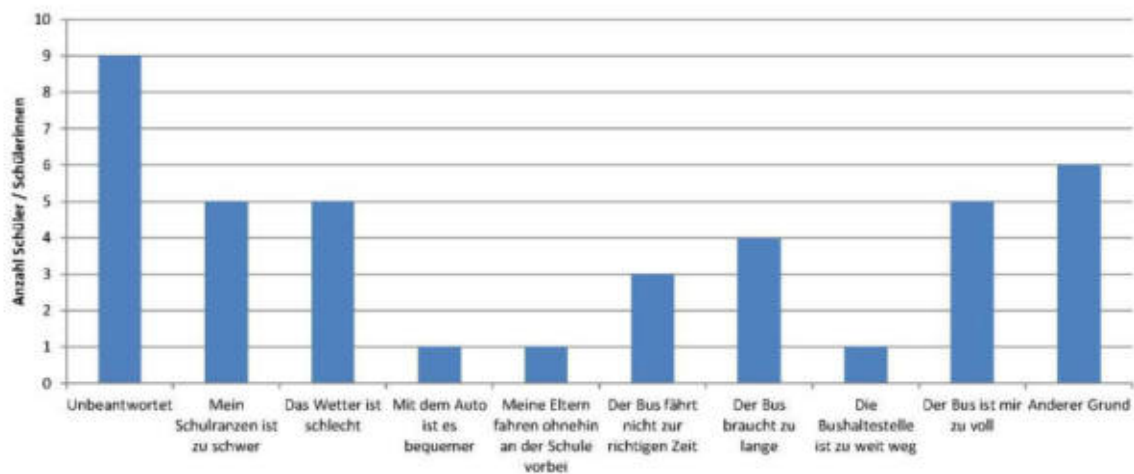
20

## Beschreibe aus deiner Sicht problematische Stellen auf deinem Schulweg

Frage 1	Frage 2	Frage 3	Frage 4	Frage 5	Mich stört nichts
-	Radwege zu nah an der Straße gelegen	Abstand zur Straße	Tangente	Autos fahren zu nah am Radweg vorbei	16 Personen
-	Autos fahren zu schnell	An Hauptverkehrskreuzungen	Kreuzung am Calberlaher Damm	Zu volle Busse	-
-	-	Im Eyßelheideweg	Ein- und Ausfahrten im Eyßelheideweg	Zu wenig Ampeln auf dem Schulweg	-

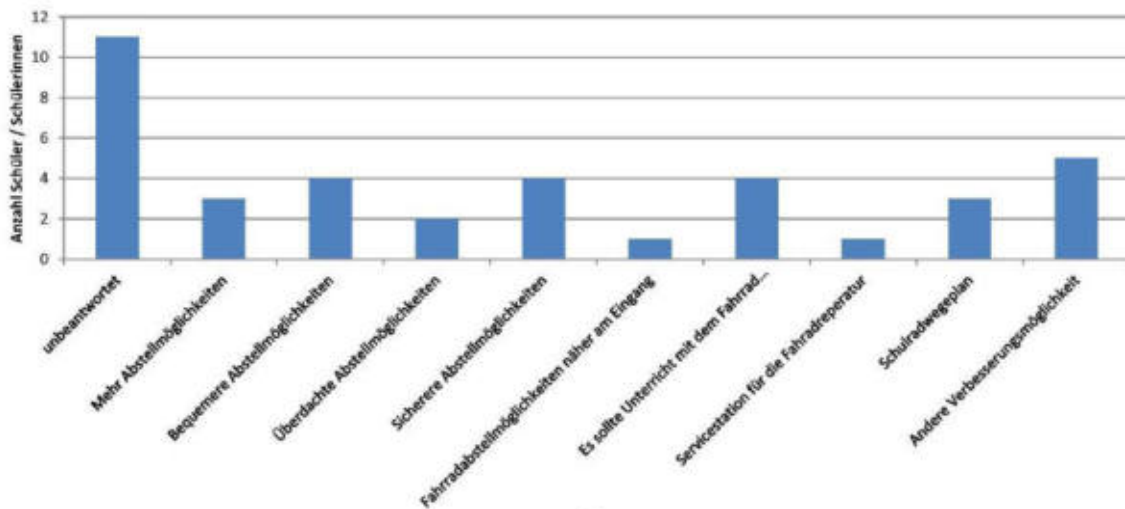
21

## Warum lässt Du Dich mit dem Auto zur Schule bringen?



22

## Wie kann für Dich das Fahrradfahren zur Schule attraktiver gemacht werden?



23

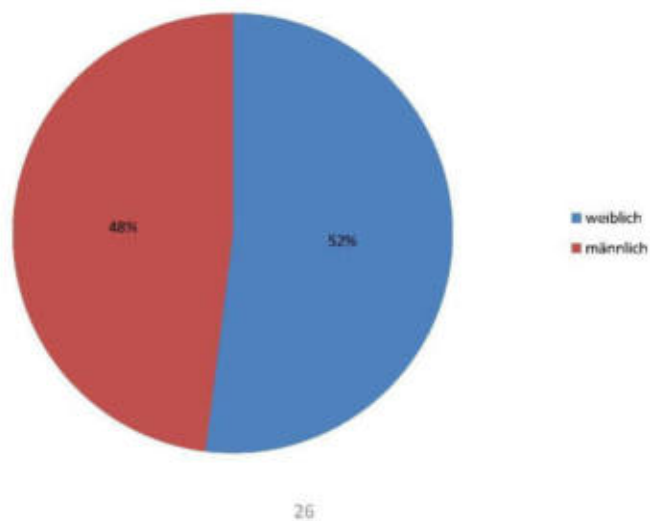
## Weitere Anregungen?

- Der Bus ist überfüllt
- Der Bus sollte früher kommen da man sonst zu spät zum Unterricht kommt
- Ein zweiter Bus Linie 106
- Eine Ampel an der Blumenstraße
- Die Straßen sollten besser beleuchtet sein
- Es ist schön sich beim Radfahren mit Freunden zu unterhalten
- Der Weg am Wald entlang ist schön

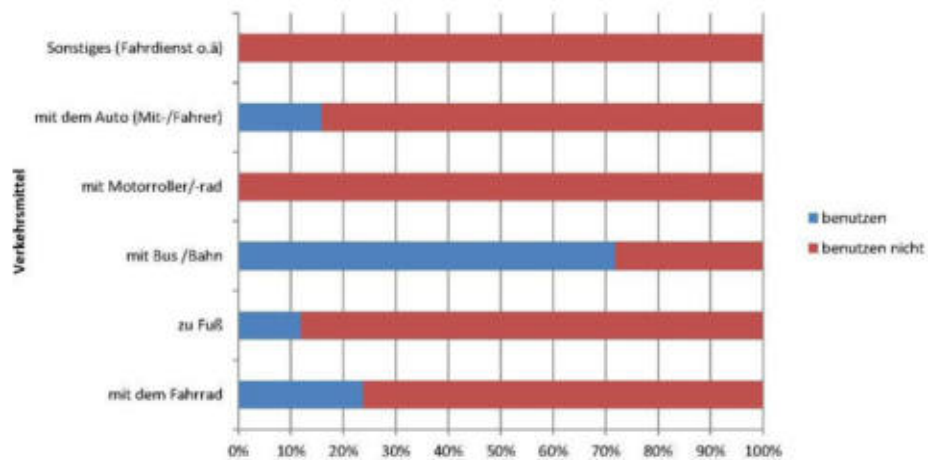
24

## 7. Klasse

Bist Du weiblich oder männlich?

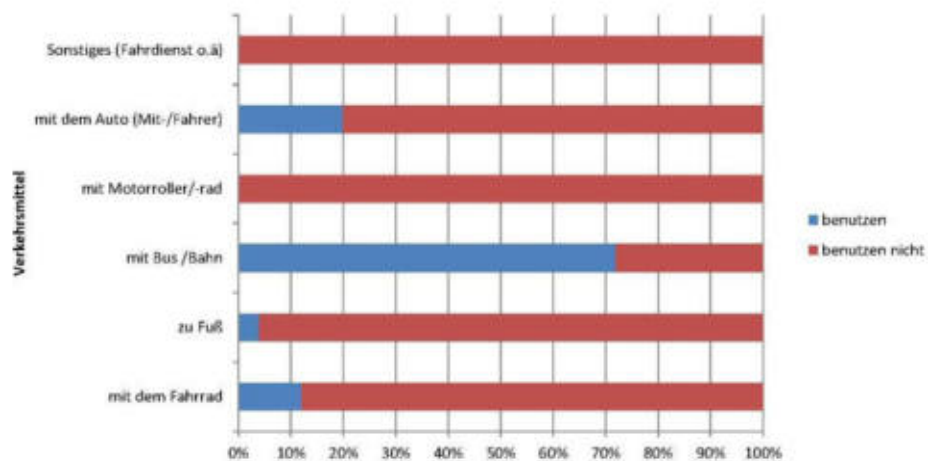


## Wie kommst Du im Sommer oder bei gutem Wetter in die Schule?



27

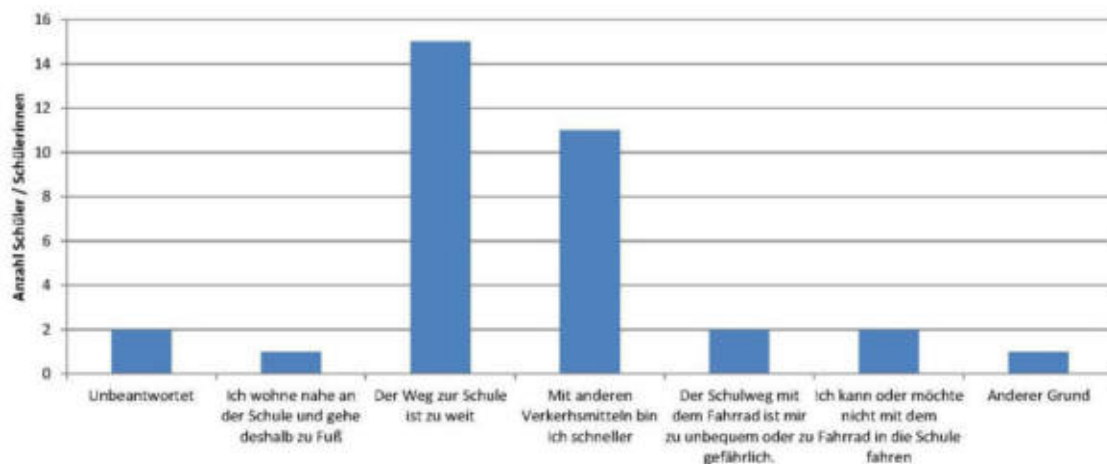
## Wie kommst Du im Winter oder bei schlechtem Wetter in die Schule?



28

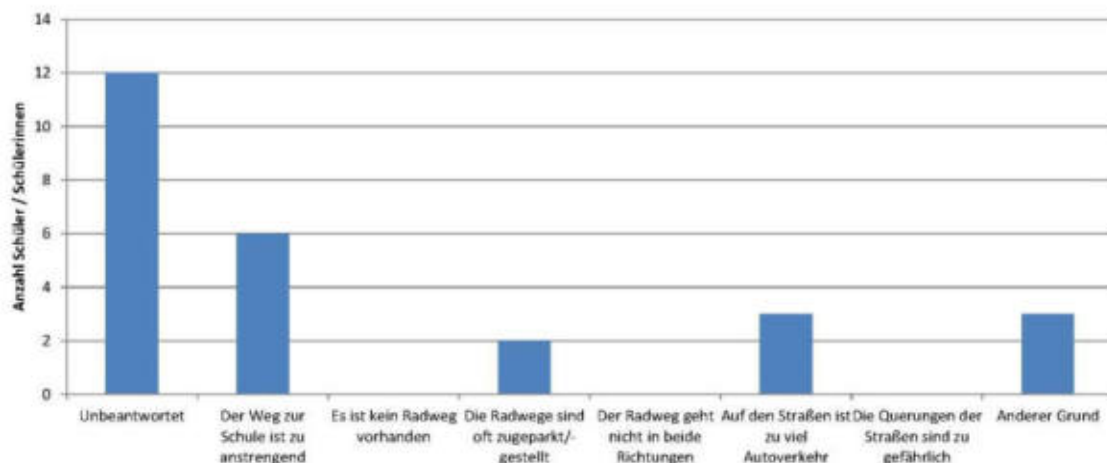


## Warum kommst Du nicht häufiger mit dem Fahrrad zur Schule?



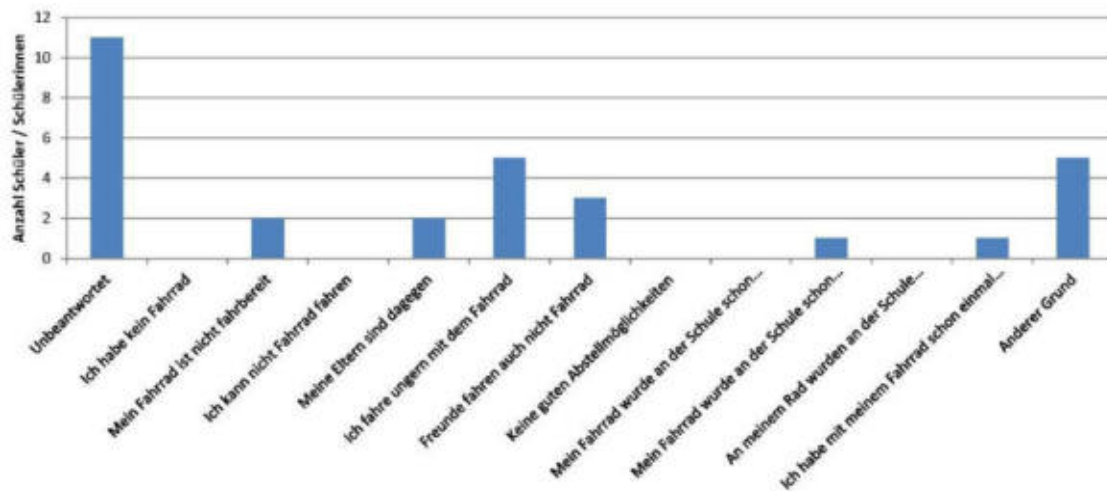
29

## Warum ist Dir der Schulweg mit dem Fahrrad zu un bequem oder zu gefährlich?



30

## Warum kannst oder möchtest Du nicht mit dem Fahrrad in die Schule fahren?



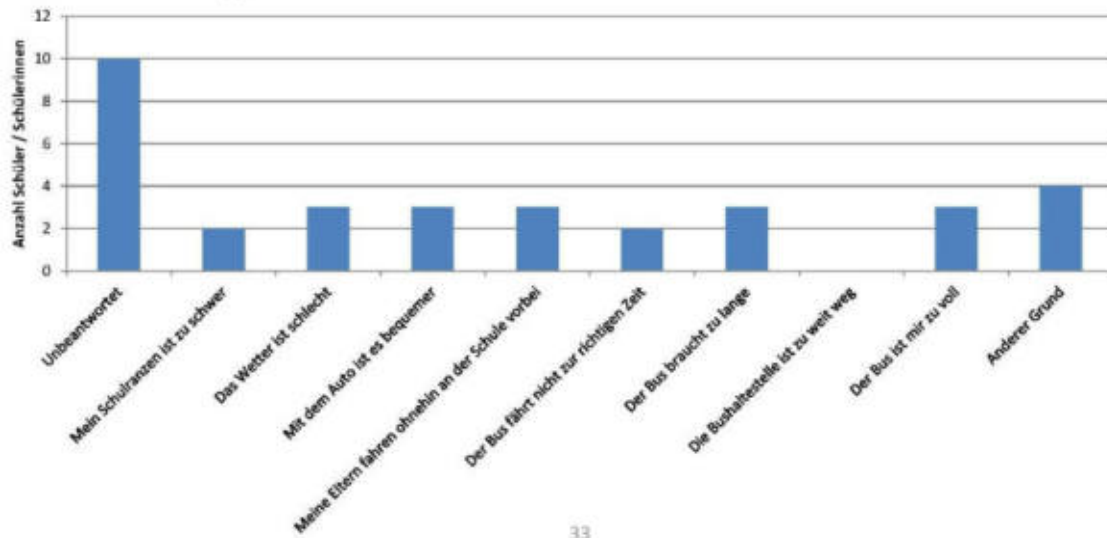
31

## Beschreibe aus Deiner Sicht problematische Stellen auf deinem Schulweg

Frage 1	Frage 2	Frage 3	Frage 4	Frage 5	Mich stört nichts
-	-	An der Krümme	Seitenstraßen Calberlaher Damm	Der Bus fährt zu lange	19 Personen
-	-	An den Hauptstraßen	Fahrradfahrer fahren auf der falschen Seite	Baustellen auf dem Schulweg	-
-	-	-	Fahrradständer sind zu unsicher	-	-

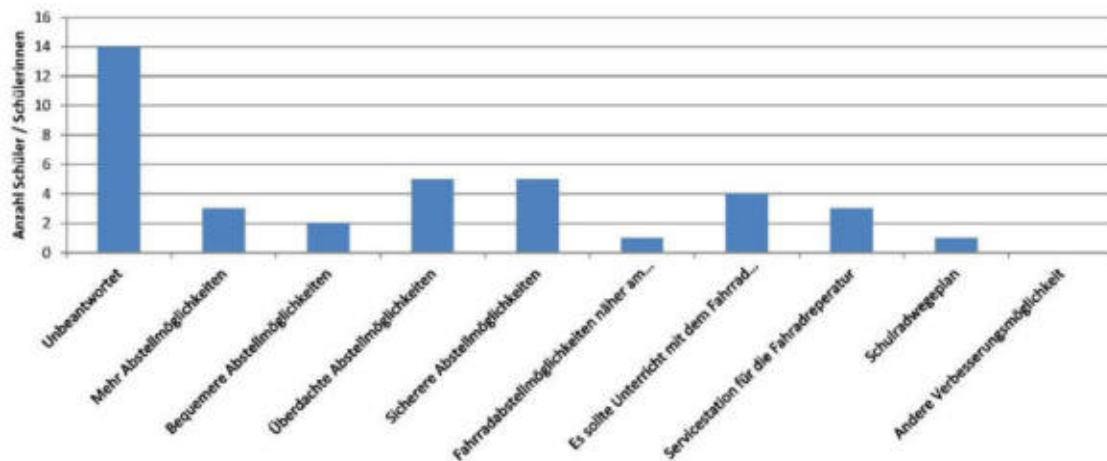
32

## Warum lässt Du Dich mit dem Auto zur Schule bringen?



33

## Wie kann für Dich das Fahrradfahren zur Schule attraktiver gemacht werden?



34

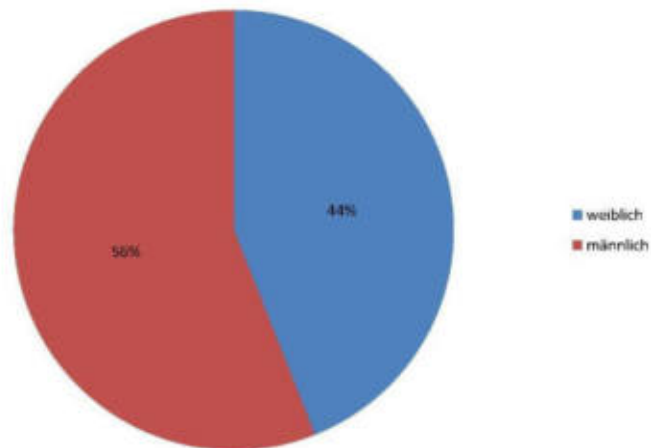
## Weitere Anregungen

- Der Bus 106 ist überfüllt
- Die Landschaft auf meinem Schulweg ist schön
- Fahrradfahren hält mich fit
- Die Busse der Linien 102, 106, 133 sind nach der Schule überfüllt

35

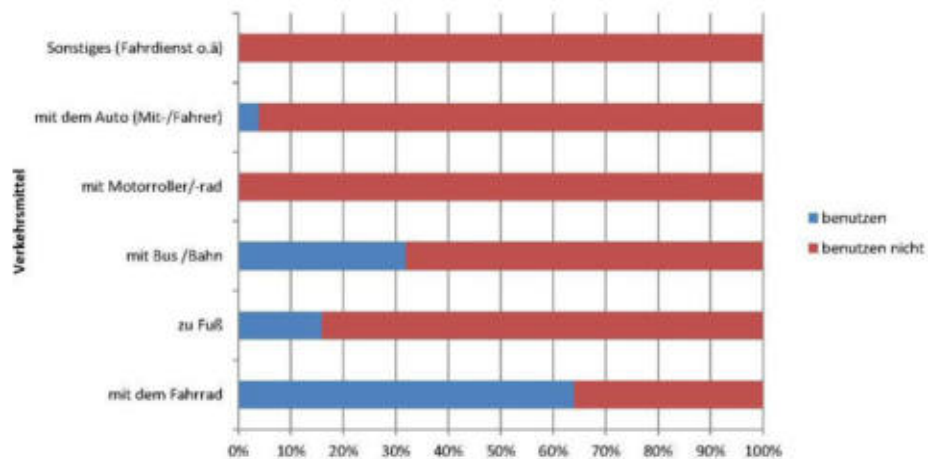
9. Klasse

## Bist Du weiblich oder männlich?



37

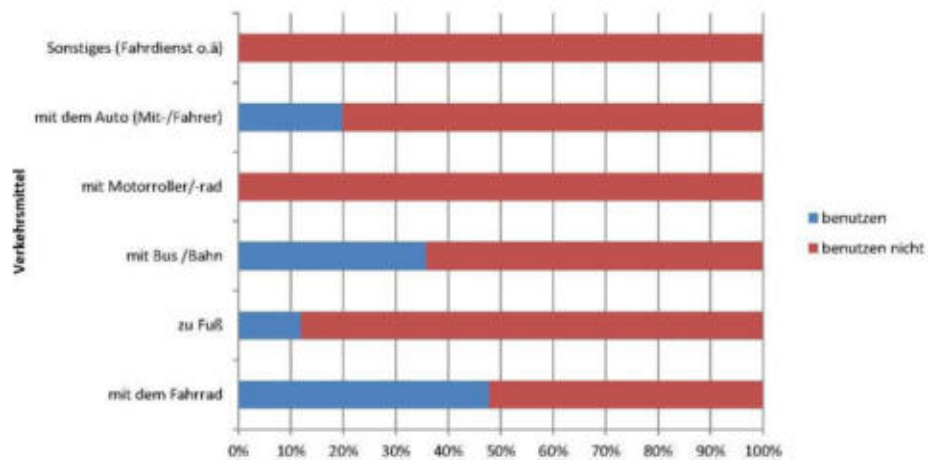
## Wie kommst Du im Sommer oder bei gutem Wetter in die Schule?



38

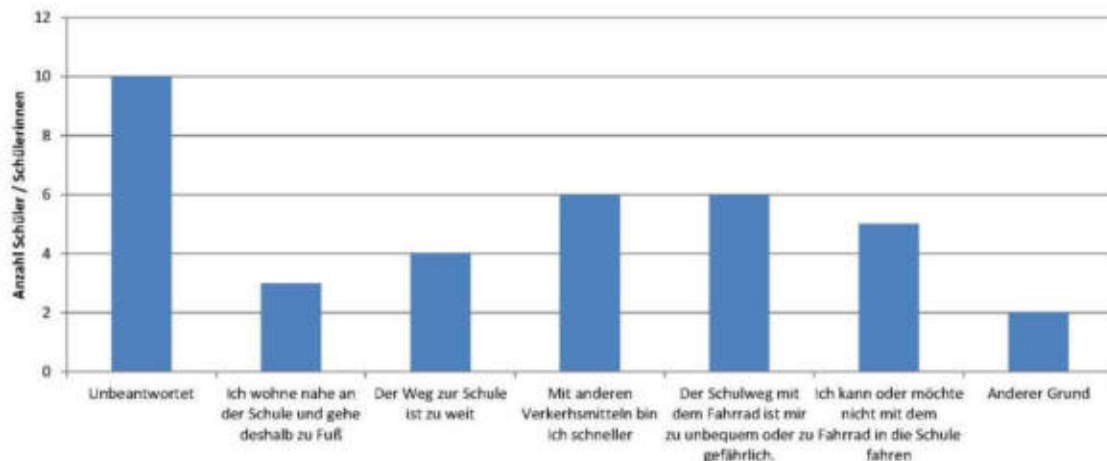


## Wie kommst Du im Winter oder bei schlechtem Wetter in die Schule?



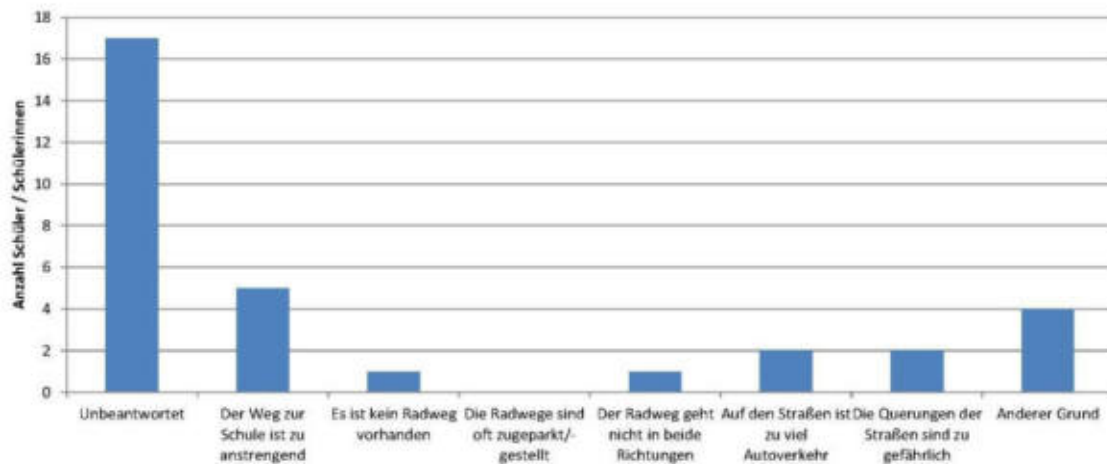
39

## Warum kommst Du nicht häufiger mit dem Fahrrad zur Schule?



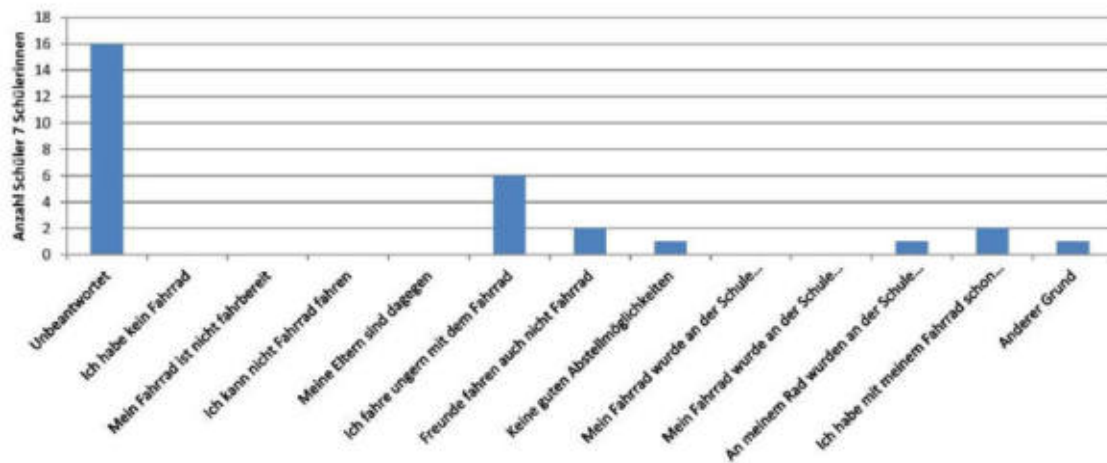
40

## Warum ist Dir der Schulweg mit dem Fahrrad zu unbequem oder zu gefährlich?



41

## Warum kannst oder möchtest Du nicht mit dem Fahrrad in die Schule fahren?



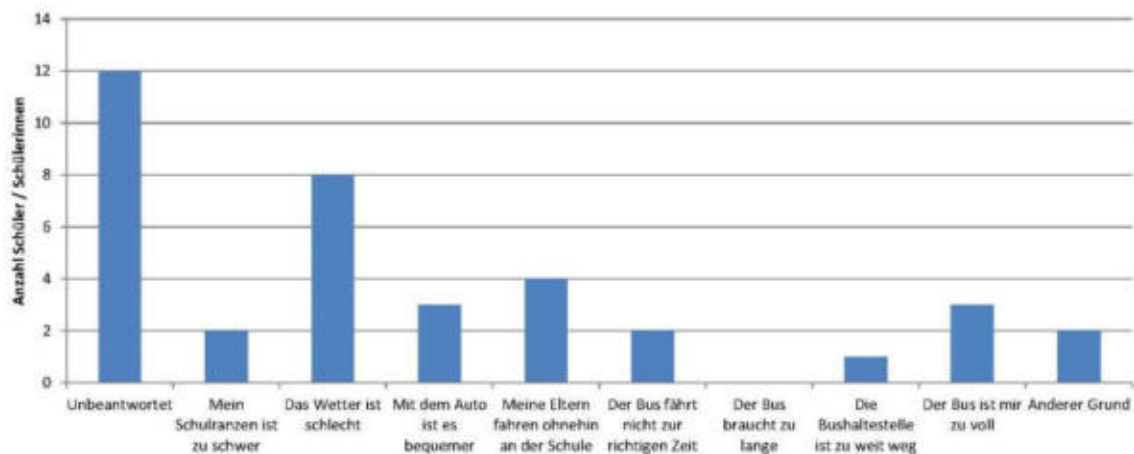
42

## Beschreibe aus Deiner Sicht problematische Stellen auf Deinem Schulweg

Frage 1	Frage 2	Frage 3	Frage 4	Frage 5	Mich stört nichts
Fischerweg – Wittigkopsweg	Lehmweg	-	-	Wege oft zu klein/schmal	15 Personen
Pulschmoor nach Wilsche	-	-	-	Pulschmoor nach Wilsche ist nicht beleuchtet	-
-	-	-	-	Rotphasen an Ampeln dauern zu lange	-

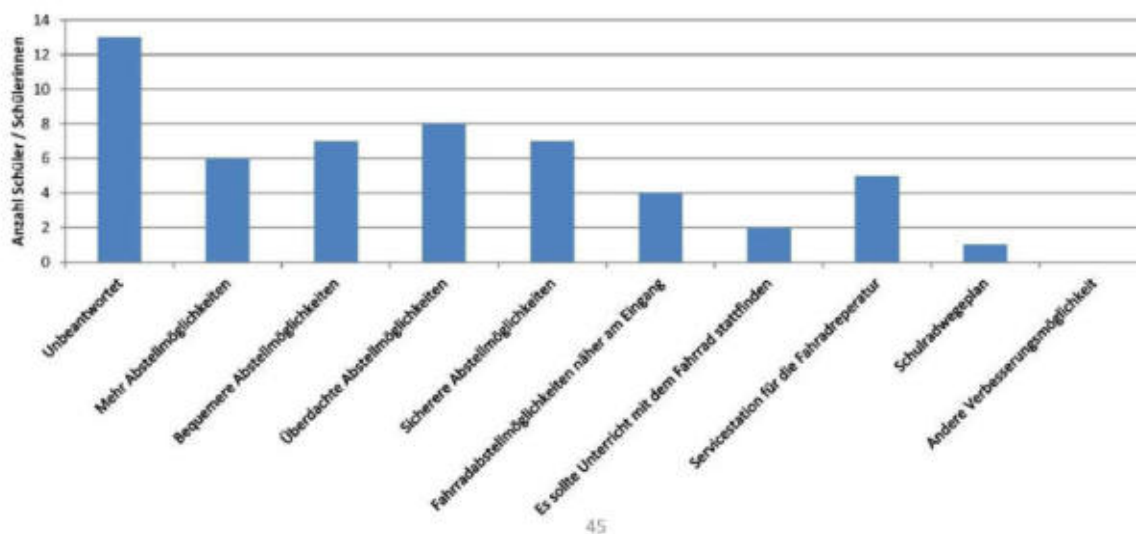
43

## Warum lässt Du Dich mit dem Auto zur Schule bringen?



44

## Wie kann für Dich das Fahrradfahren zur Schule attraktiver gemacht werden?



45

## Weitere Anregungen

- Die Schüler und Schülerinnen der Klasse hatten keine weiteren Anregungen.

46

## Fazit:

- Bei gutem Wetter nutzen die Schüler/Schülerinnen der DBR häufiger das Fahrrad als bei schlechtem Wetter
- Überwiegend 7 und 9 Klassen nutzen häufig das Fahrrad
- Schulweg meist zu weit oder anstrengend, daher mehr Nutzung des ÖPNV oder Pkw
- Auch bei schlechtem Wetter vermehrte Nutzung des ÖPNV oder Pkw
- Unzureichende Abstellanlagen an der Schule
- Gefahren durch viel Fußverkehr an Bushaltestellen und zu schnell fahrende Autos
- Querungen von Kreuzungen sind zu unsicher
- Radverkehrsführung/-anlagen an Hauptverkehrsstraßen sollten sicherer gestaltet werden

47

Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.



Büro für Stadt- und Regionalentwicklung  
Humboldtstraße 21  
38106 Braunschweig  
Tel.: 0531 237 1455  
[muehlnickel@boeregio.de](mailto:muehlnickel@boeregio.de)  
[ulbricht@boeregio.de](mailto:ulbricht@boeregio.de)  
[www.boeregio.de](http://www.boeregio.de)



## Auswertung der Schülerfragebögen

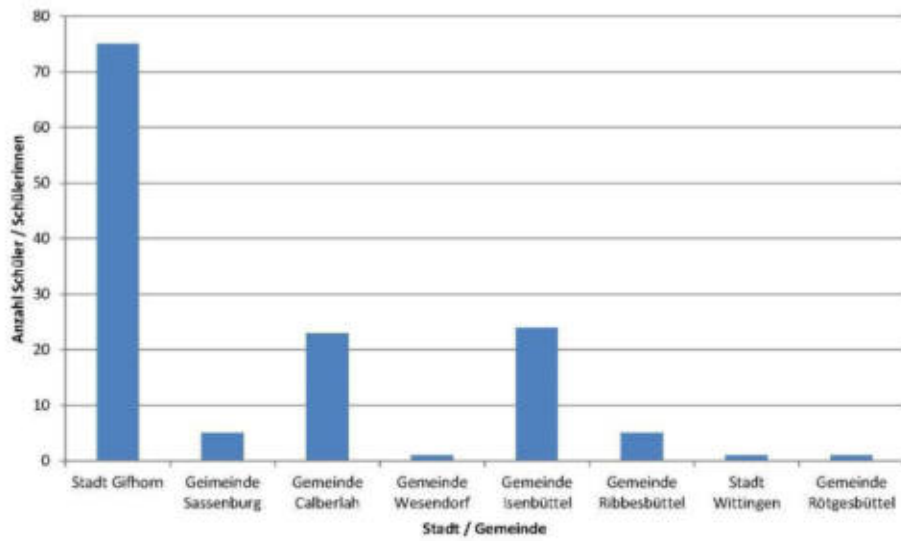
### Otto-Hahn-Gymnasium

#### Allgemeine Hinweise zur Fragebogenauswertung

- Mit dem Auftraggeber wurde abgestimmt, dass stellvertretend für jede Klassenstufe des Otto-Hahn-Gymnasiums ein Klassensatz Fragebögen ausgewertet werden soll.
- Die restlichen Fragebögen wurden auf die Antworten der Fragen 10 und 13 überprüft und die Ergebnisse in die Präsentation mit aufgenommen.



## In welcher Stadt / Gemeinde wohnst du?



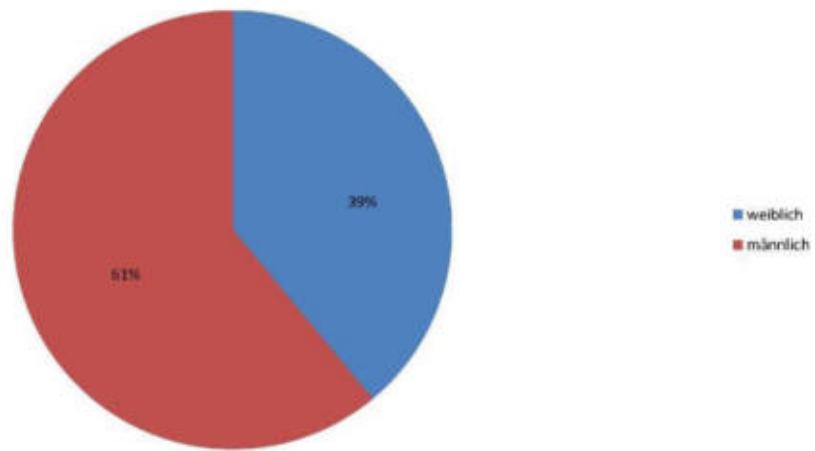
3

## In welche Klassenstufe gehst Du?

Klassenstufe	Schüler / Schülerinnen
5	26
7	30
9	26
11	20
13	32

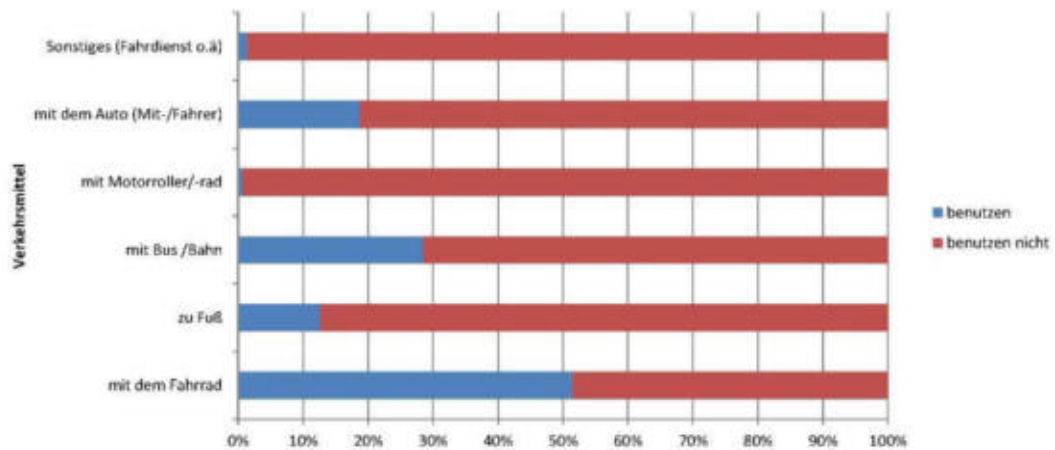
4

## Bist Du weiblich oder männlich?



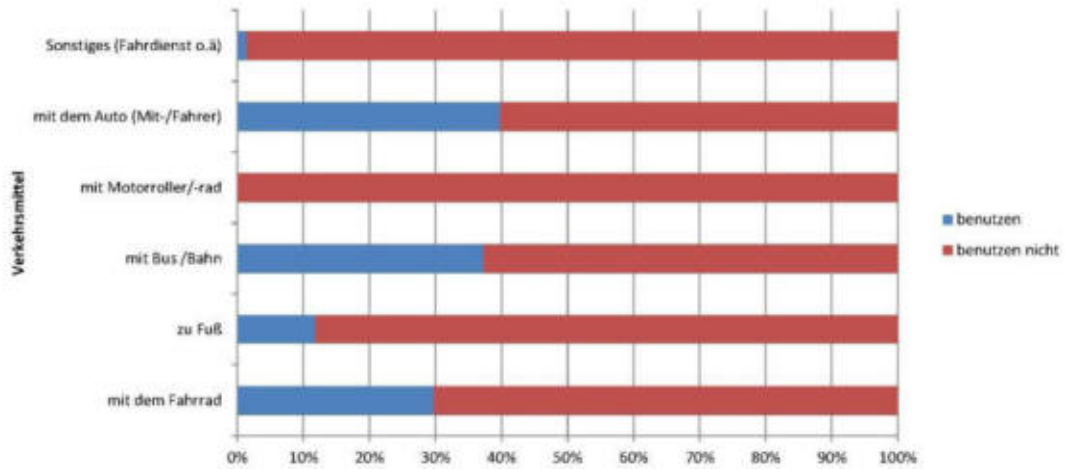
5

## Wie kommst Du im Sommer oder bei gutem Wetter in die Schule?



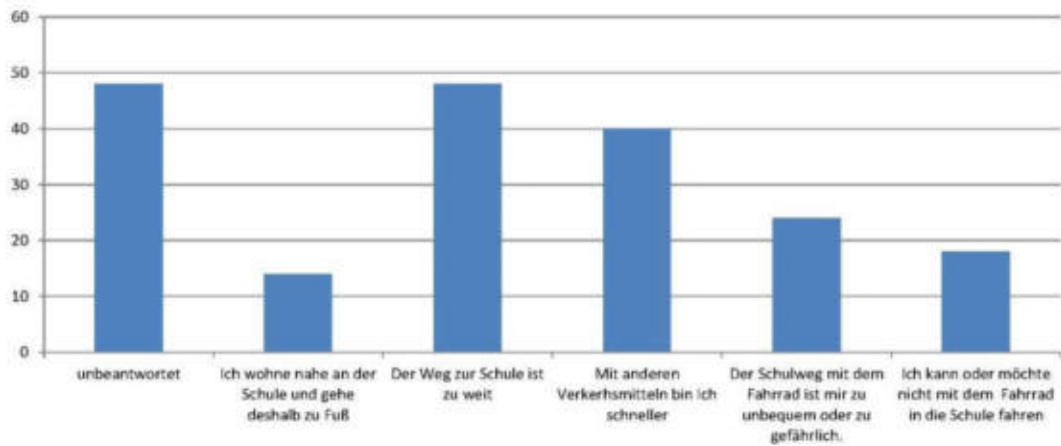
6

## Wie kommst Du im Winter oder bei schlechtem Wetter in die Schule?



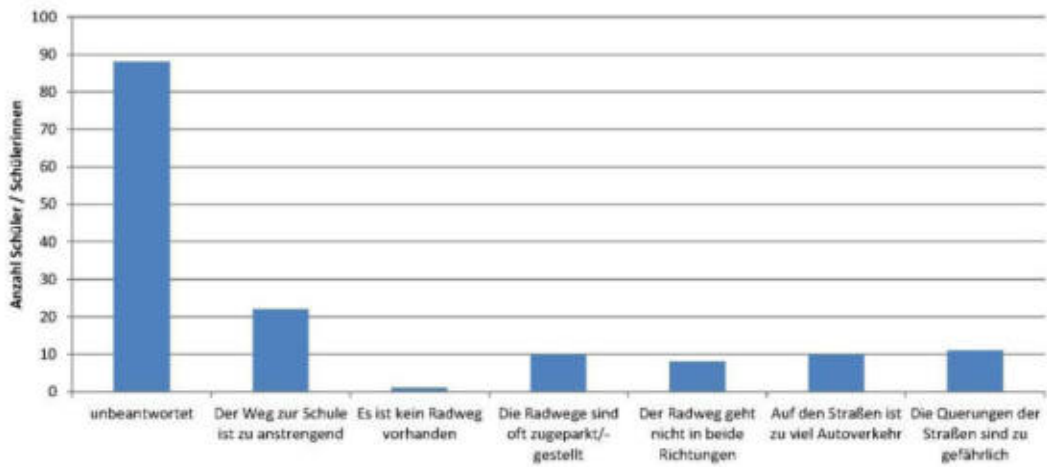
7

## Warum kommst Du nicht häufiger mit dem Fahrrad zur Schule?



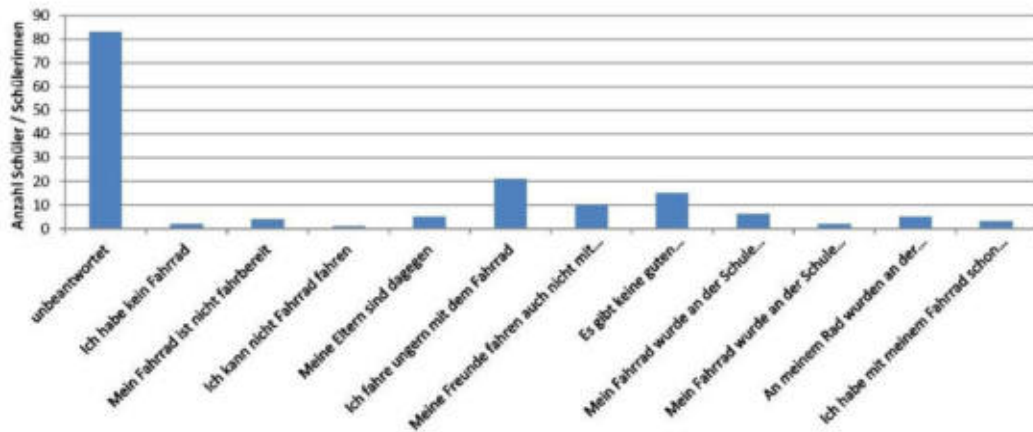
8

## Warum ist der Schulweg mit dem Fahrrad zu Unbequem oder zu gefährlich?



9

## Warum kannst oder möchtest Du nicht mit dem Fahrrad in die Schule fahren?



10

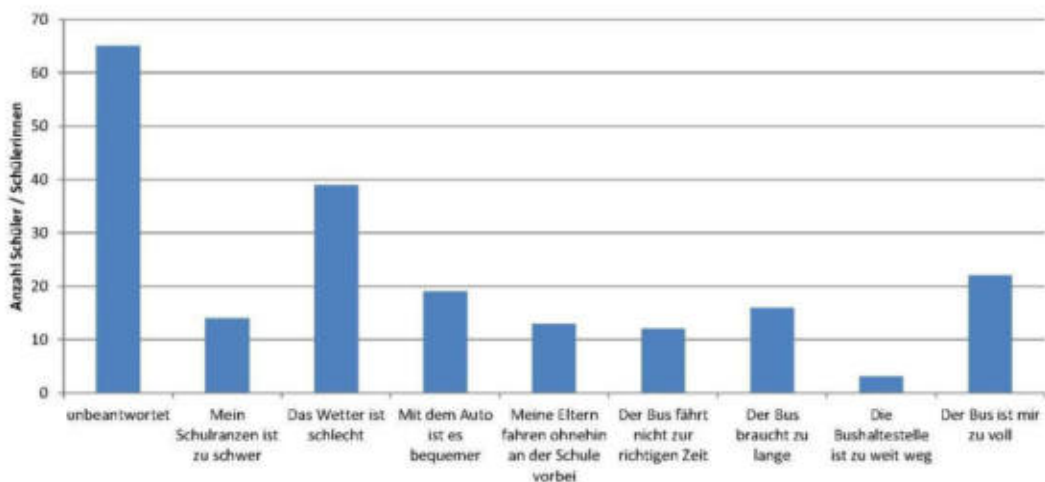


## Beschreibe aus deiner Sicht problematische Stellen auf deinem Schulweg.

1. Wo fehlt ein Radweg auf deinem Schulweg?	2. Wo gibt es Probleme auf bestehenden Radwegen?	3. Wo fehlen sichere Möglichkeiten, die Straße zu queren?	4. Wo sind auf deinem Schulweg sonst noch Stellen, die Du unsicher findest?	5. Was stört Dich außerdem auf deinem Schulweg?	Mich stört nichts
Baustelle Nähe der Schule	Baustellen	vor der Schule ein Zebrastreifen, an den Bushaltestellen	Wasbüttel	Bus kommt zu spät	65
Calberlaher Damm Richtung Wolfsburger Straße	Bushaltestellen	Dannenbüttler Weg	Brandweg, parken im Halteverbot	Ampelzeit	
Ribbebüttler Straße	Hügel	Brandweg	Moorweg, zu dunkel	unebene Straßen	
Winkel bis Gifhorn	Kiesweg, Bergstraße	Kita Pommernring und Kreuzkamp	Busbahnhof GF	Lehrer	
Handwerkerwall	Eyselheldeweg	Gifhorn B4	Innenstadtbereich, rücksichtslose Autofahrer	Busse	
Bergstraße	Tangente	an der Tangente		Verkehrsaufkommen	
Wolfsburger Straße	Carl-Diem-Straße eng	Koppelweg (Schleichweg)		Beleuchtung	
Blumenviertel	Kreuzung OHG	Kreuzung Eyselheldeweg		Länge	

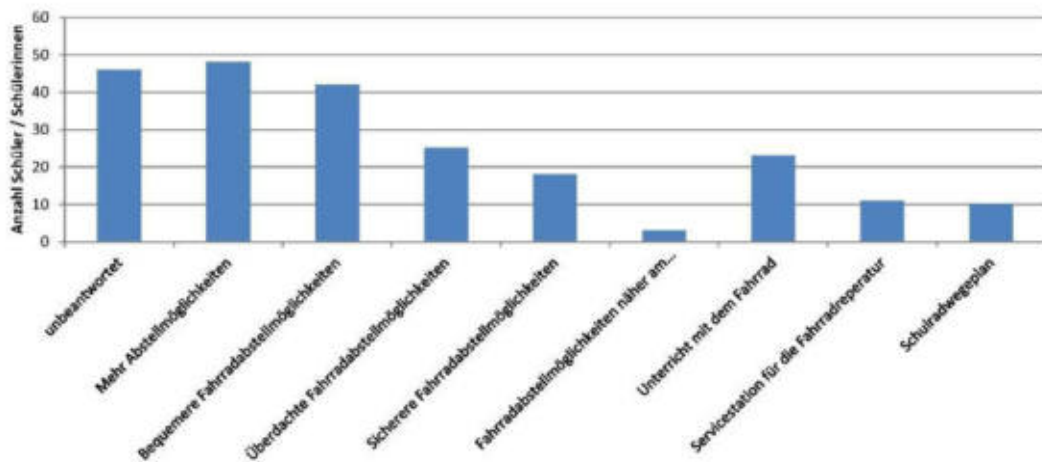
11

## Warum kannst oder möchtest Du nicht mit dem Fahrrad in die Schule fahren?



12

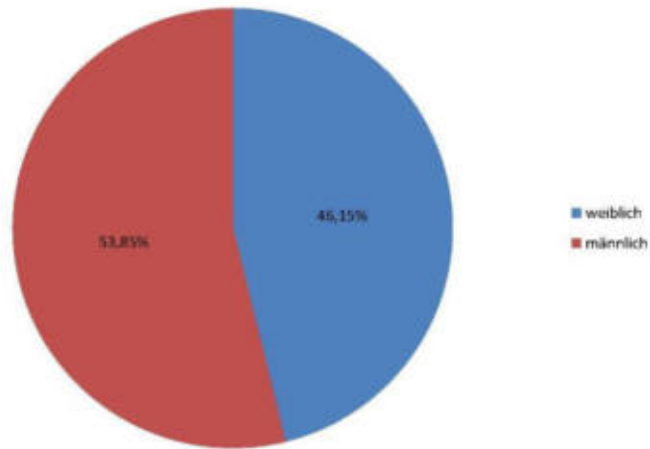
## Wie kann für Dich das Fahrradfahren zur Schule attraktiver gemacht werden?



13

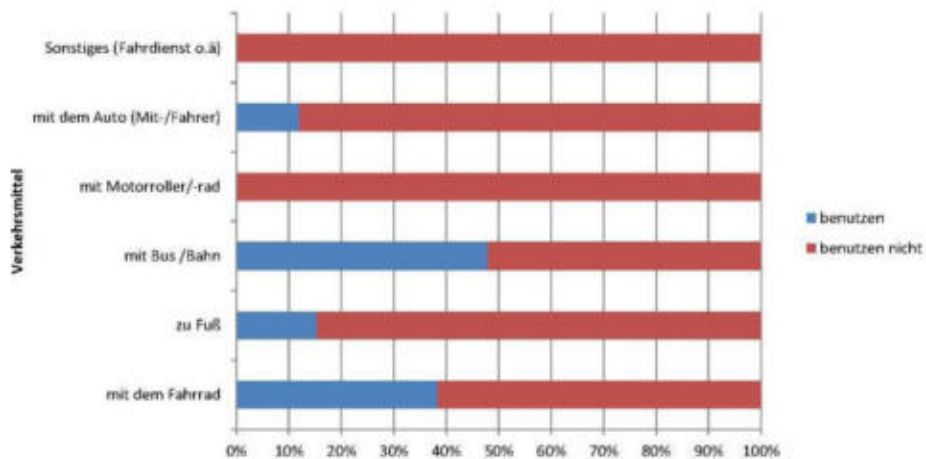
5. Klasse

## Bist Du weiblich oder männlich?



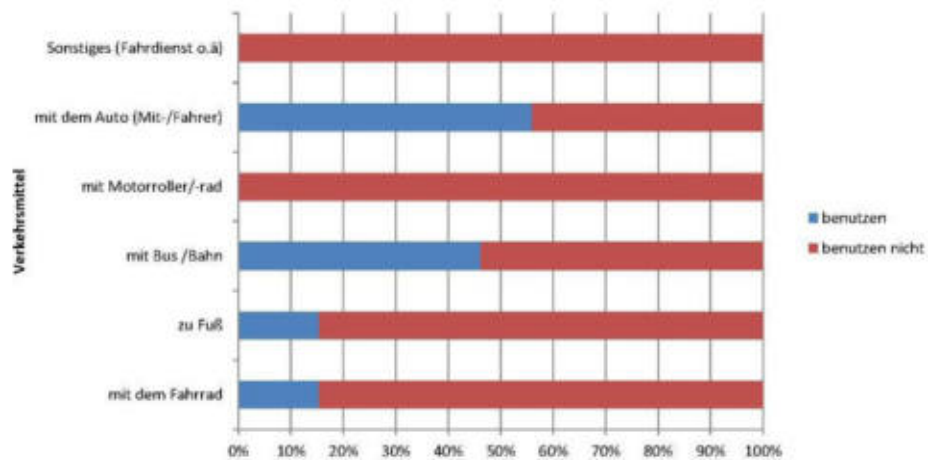
15

## Wie kommst Du im Sommer oder bei gutem Wetter in die Schule?



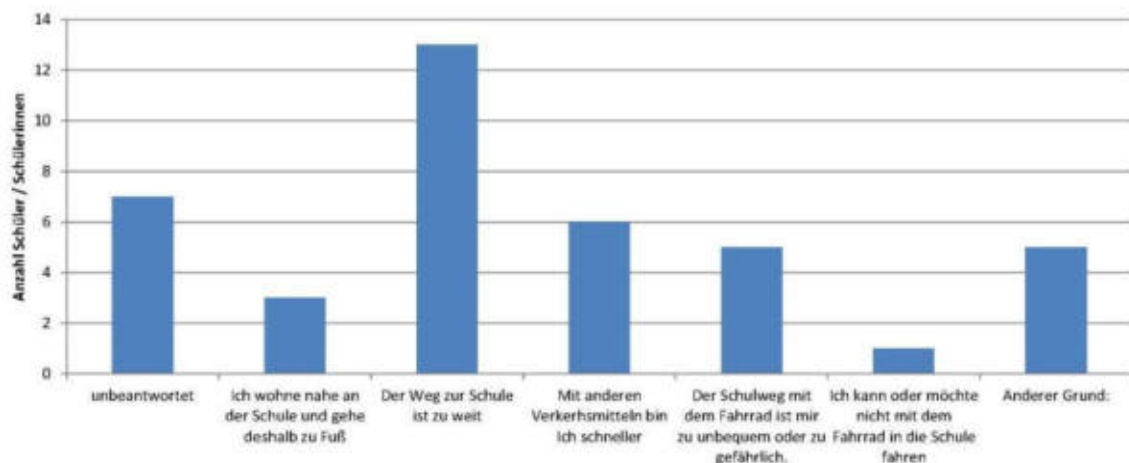
16

## Wie kommst Du im Winter oder bei schlechtem Wetter in die Schule?



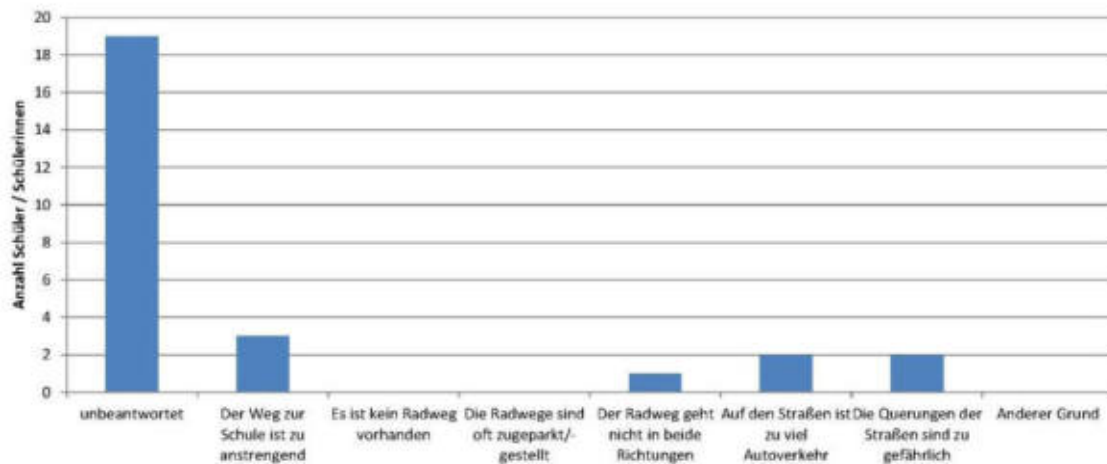
17

## Warum kommst Du nicht häufiger mit dem Fahrrad zur Schule?



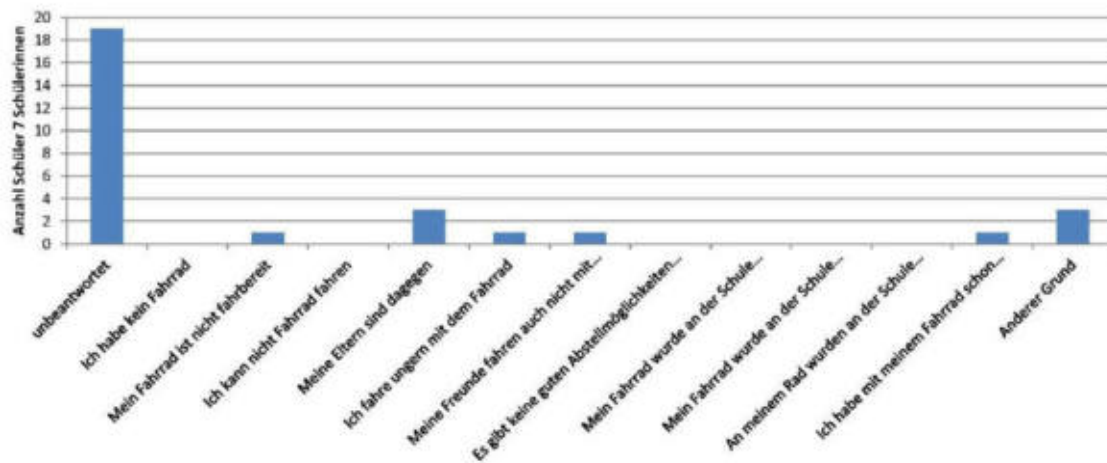
18

## Warum ist Dir der Schulweg mit dem Fahrrad zu unbequem oder zu gefährlich?



19

## Warum kannst oder möchtest Du nicht mit dem Fahrrad in die Schule fahren?



20

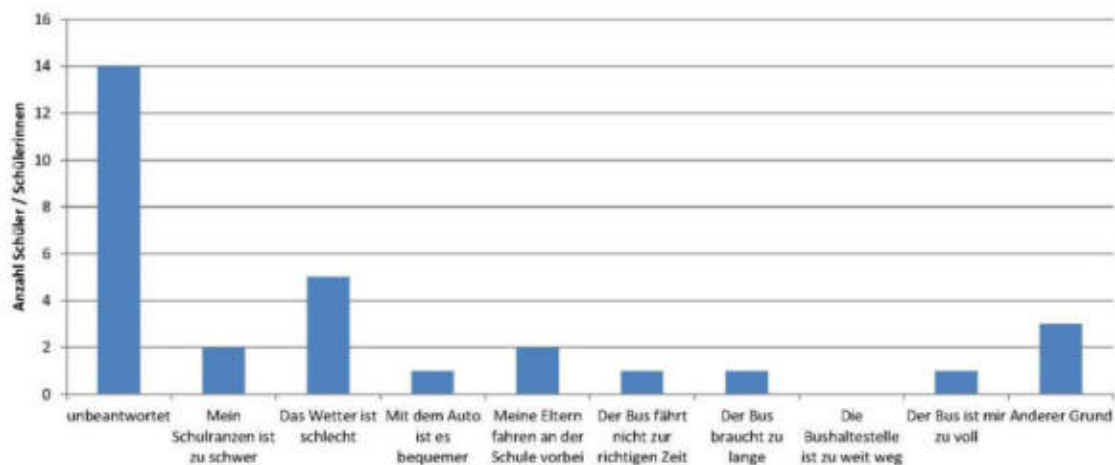


## Beschreibe aus deiner Sicht problematische Stellen auf deinem Schulweg

Frage 1	Frage 2	Frage 3	Frage 4	Frage 5	Mich stört nichts
Baustellen nahe Schule	Baustellen	Zebrastreifen vor der Schule an Bushaltestelle	Neben der Schule sind unbefestigte Wege	Baustellen	13 Personen
Gifhorn Süd	Fußgänger an den Bushaltestellen	-	-	Der Bus fährt zu spät ab	-
-	Ampelzeiten	-	-	Ampelzeiten	-
-	-	-	-	Verkehrsregeln werden nicht eingehalten	-

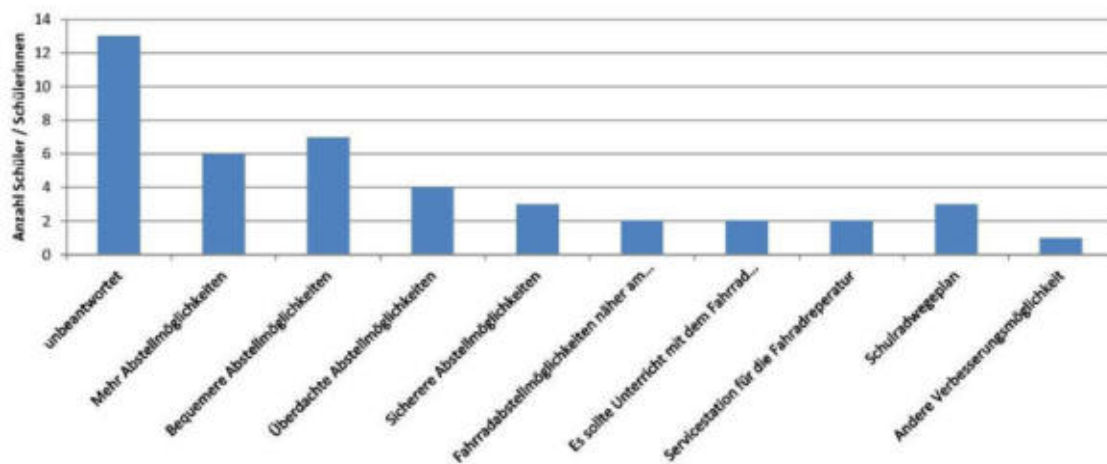
21

## Warum lässt Du Dich mit dem Auto zur Schule bringen?



22

## Wie kann für Dich das Fahrradfahren zur Schule attraktiver gemacht werden?



23

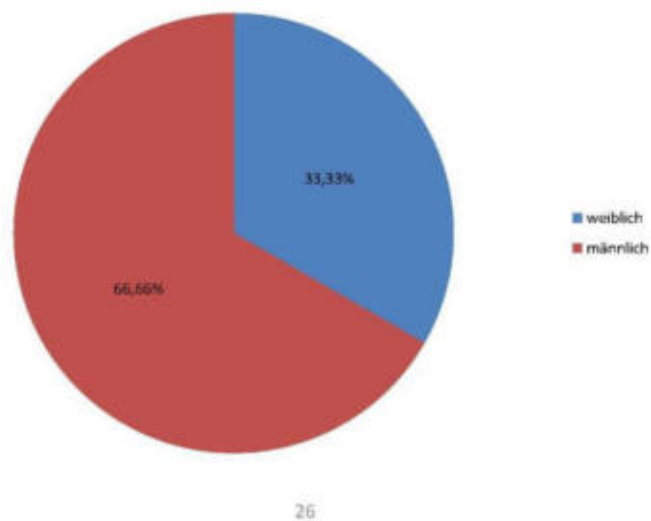
## Weitere Anregungen

- Busse sind zu voll
- Fahrradabstellanlagen sollen verbessert werden
- Autoverkehr fährt zu schnell

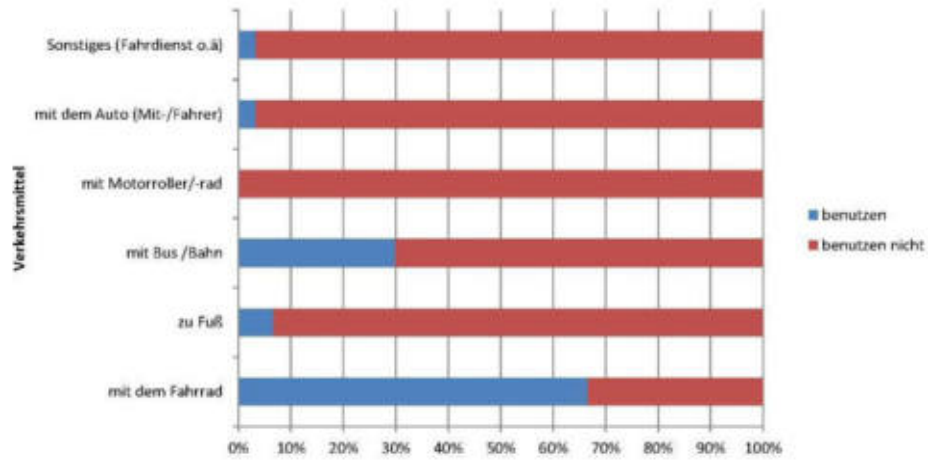
24

## 7. Klasse

Bist Du weiblich oder männlich?

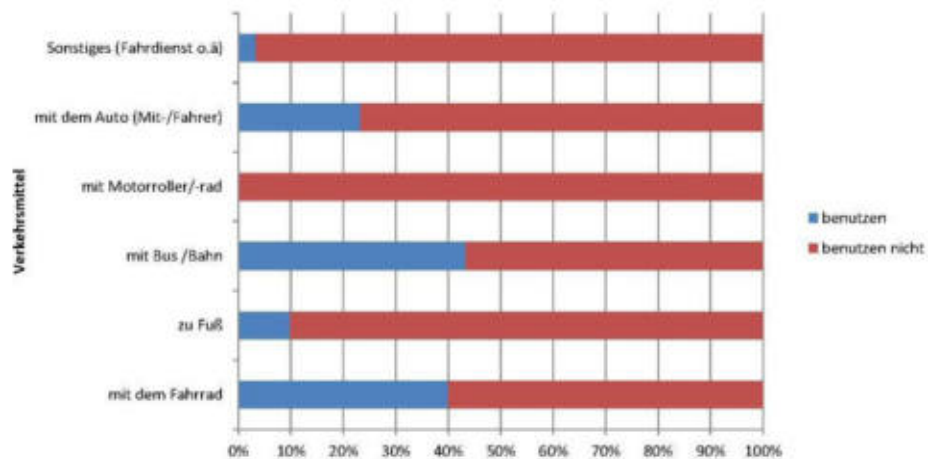


## Wie kommst Du im Sommer oder bei gutem Wetter in die Schule?



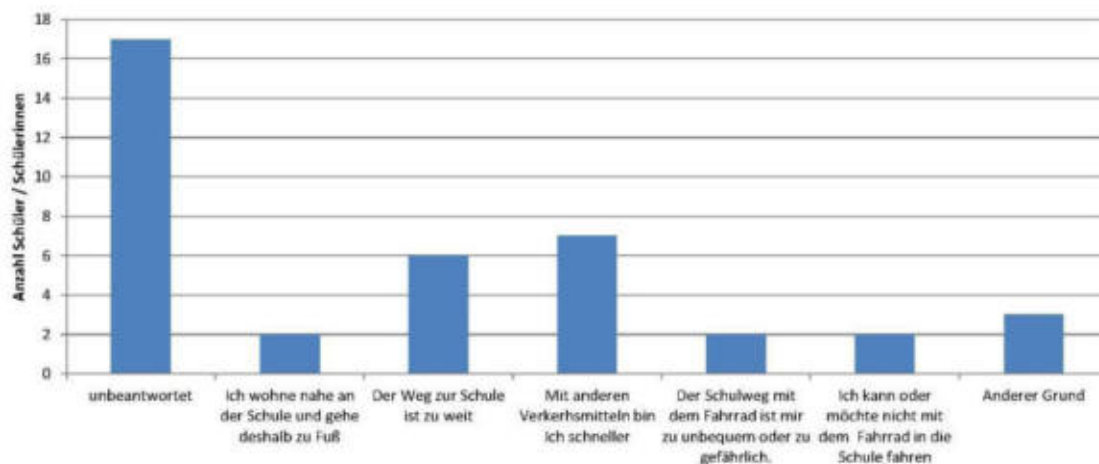
27

## Wie kommst Du im Winter oder bei schlechtem Wetter in die Schule?



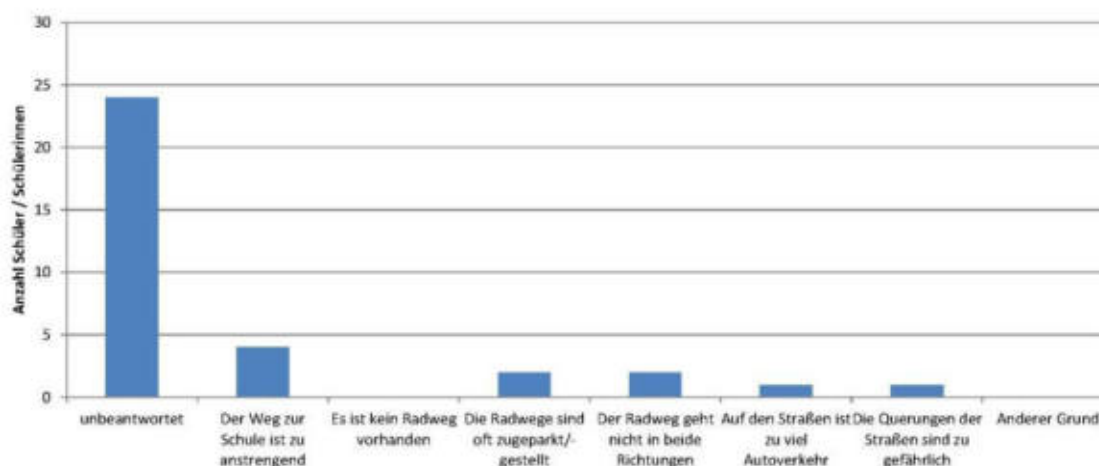
28

## Warum kommst Du nicht häufiger mit dem Fahrrad zur Schule?



29

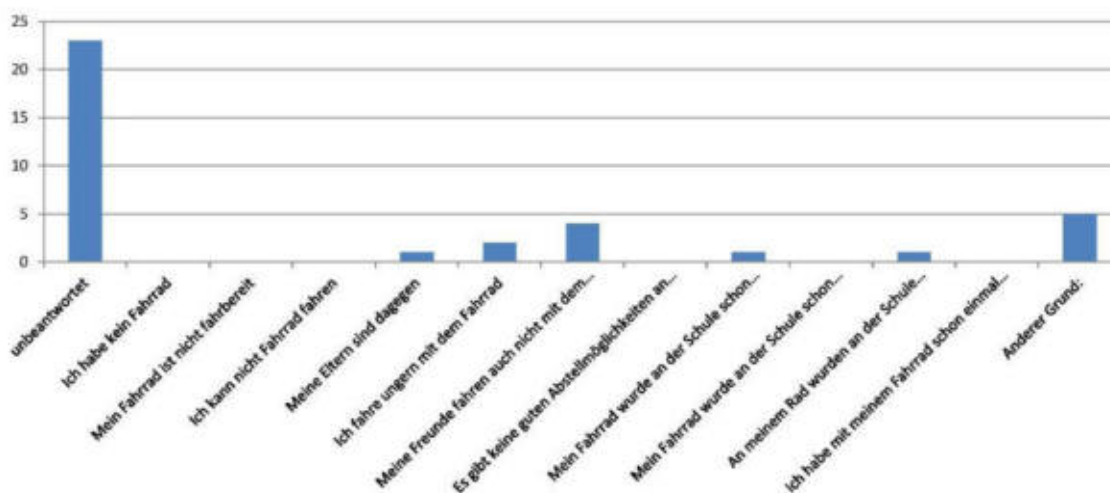
## Warum ist Dir der Schulweg mit dem Fahrrad zu unbequem oder zu gefährlich?



30



## Warum kannst oder möchtest Du nicht mit dem Fahrrad in die Schule fahren?



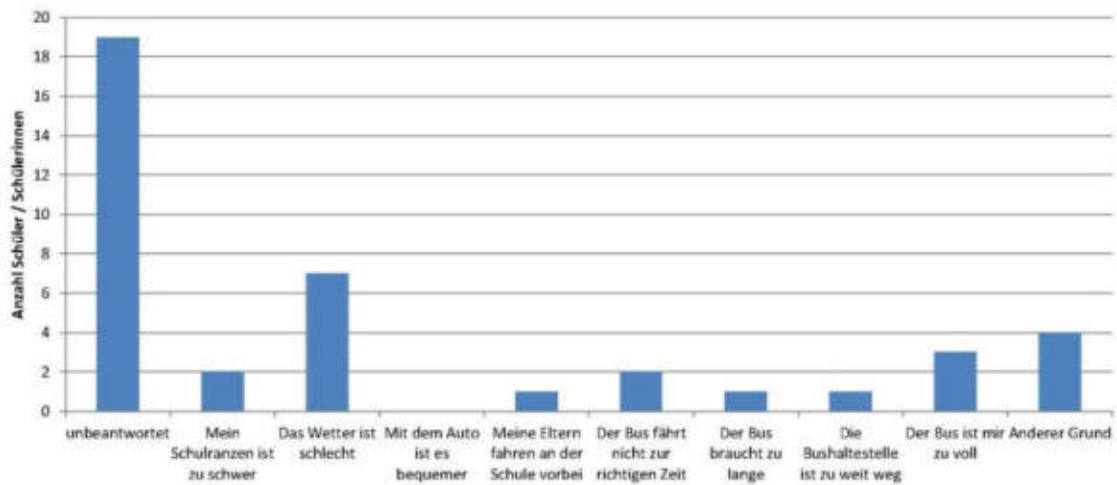
31

## Beschreibe aus Deiner Sicht problematische Stellen auf Deinem Schulweg

Frage 1	Frage 2	Frage 3	Frage 4	Frage 5	Mich stört nichts
Lönsstraße	Tangente	Tangente	Wasbüttel	Busse zu voll	18 Personen
-	Bergstraße Kiesweg	Koppelweg	-	Verkehrsaufkommen	-
-	Radfahrer fahren auf der falschen Straßenseite	Braunschweiger Straße nahe Post	-	-	-
-	-	Gifhorn B4	-	-	-

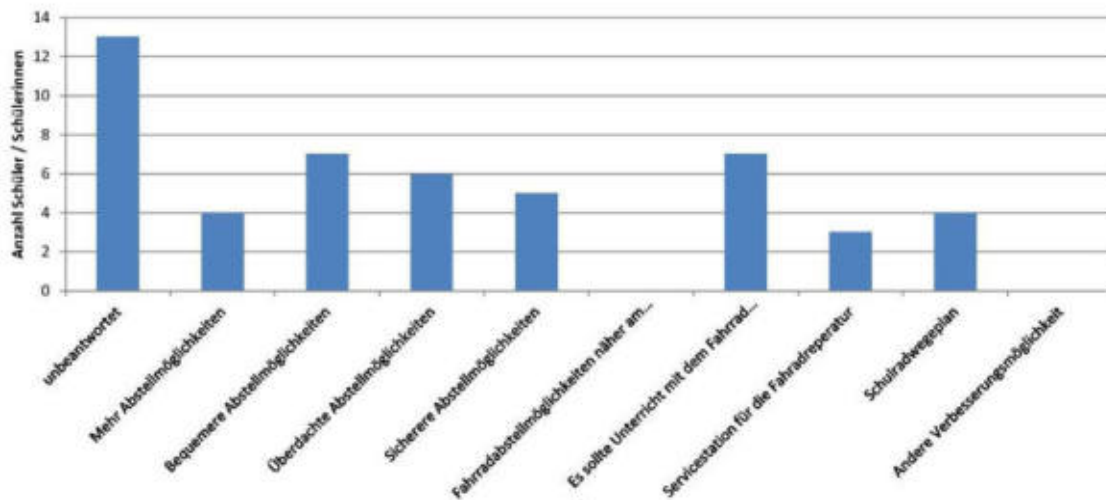
32

## Warum lässt Du Dich mit dem Auto zur Schule bringen?



33

## Wie kann für Dich das Fahrradfahren zur Schule attraktiver gemacht werden?



34

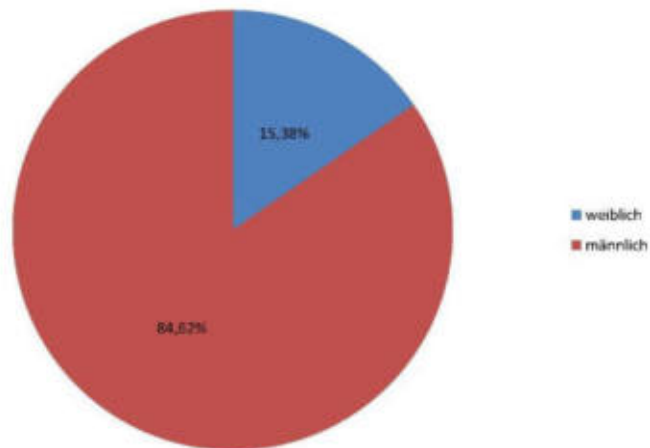
## Weitere Anregungen

- Ein Schild zum langsameren Fahren der Autofahrer in Winkel
- Verbesserung des Brandweges
- Gute Asphaltierung der Wege

35

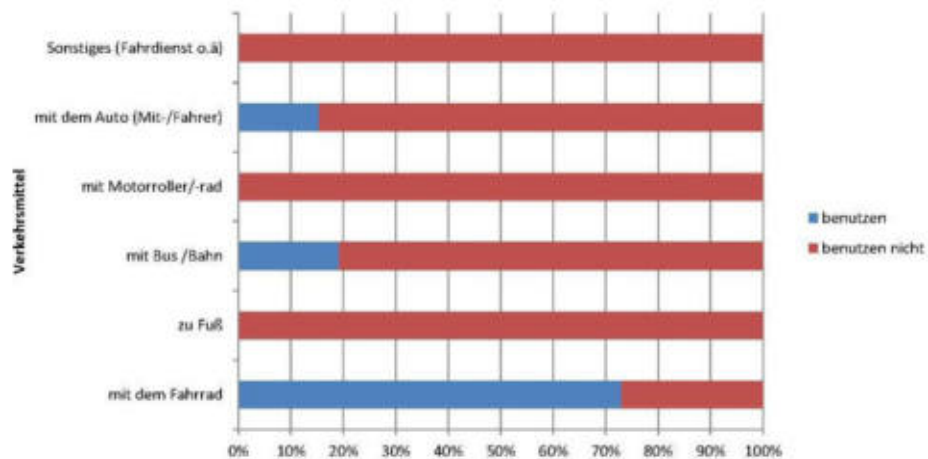
9. Klasse

## Bist Du weiblich oder männlich?



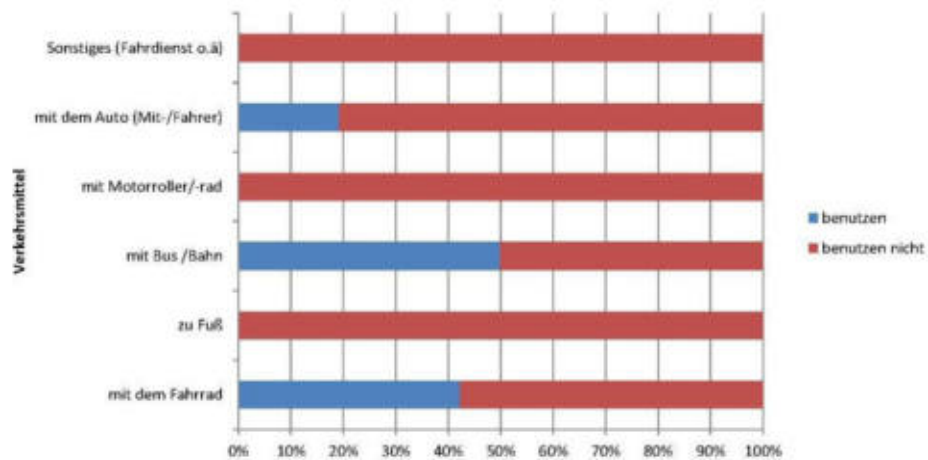
37

## Wie kommst Du im Sommer oder bei gutem Wetter in die Schule?



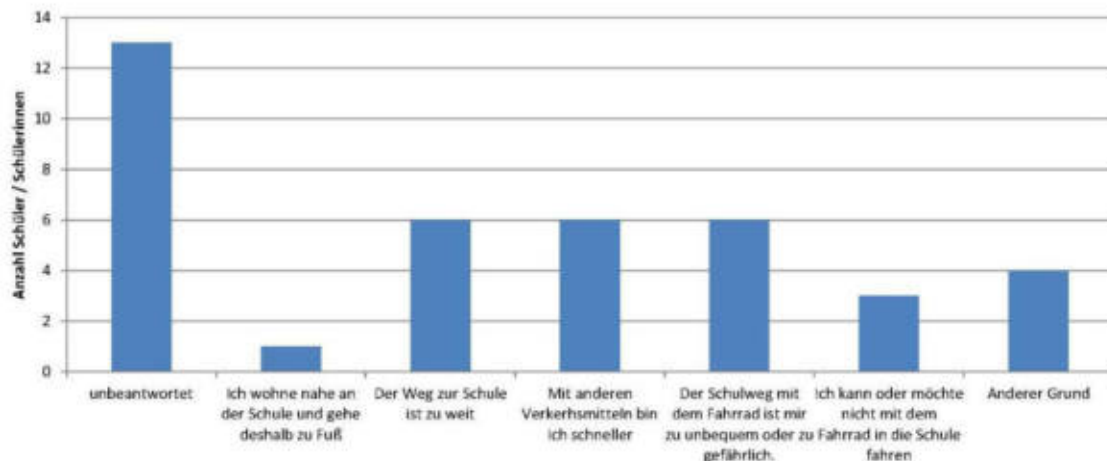
38

## Wie kommst Du im Winter oder bei schlechtem Wetter in die Schule?



39

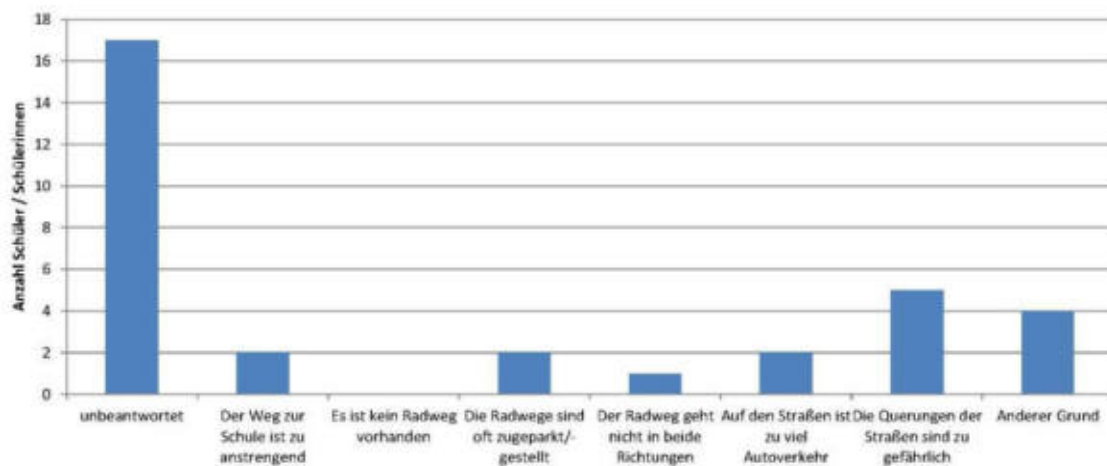
## Warum kommst Du nicht häufiger mit dem Fahrrad zur Schule?



40

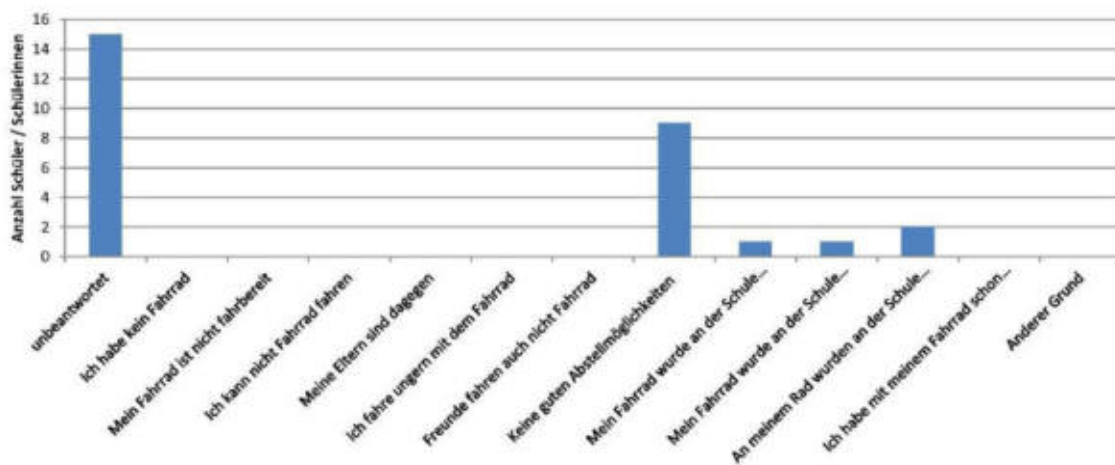


## Warum ist Dir der Schulweg mit dem Fahrrad zu unbequem oder zu gefährlich?



41

## Warum kannst oder möchtest Du nicht mit dem Fahrrad in die Schule fahren?



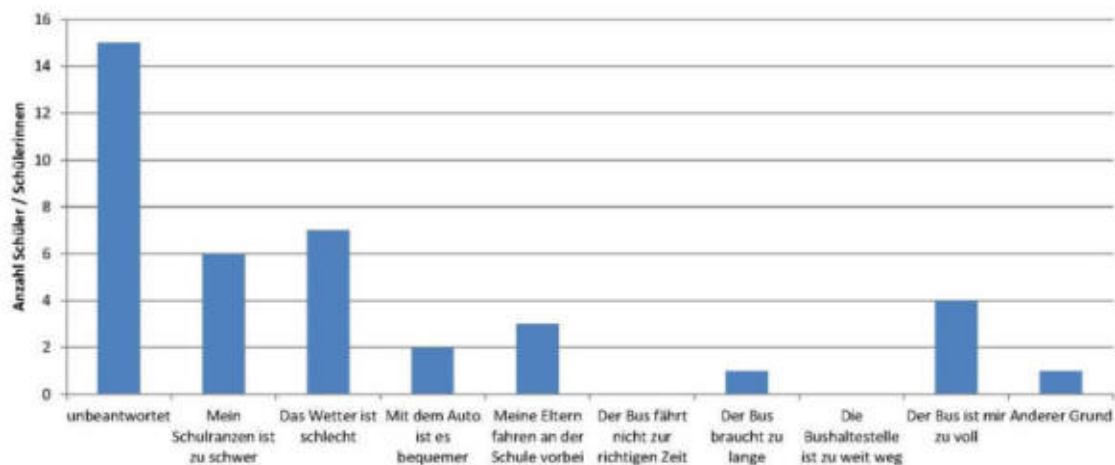
42

## Beschreibe aus Deiner Sicht problematische Stellen auf deinem Schulweg

Frage 1	Frage 2	Frage 3	Frage 4	Frage 5	Mich stört nichts
Calberlaher Damm Richtung Wolfsburger Str.	Eyßelheideweg	Kreuzung Eyßelheideweg	Moorweg unbeleuchtet	Unbeleuchtete Straßen	7 Personen
Ribbesbüttler Str.	Tangente	Brandweg parkende Autos	Brandweg parken im Halteverbot	Autos am OHG	-
-	Kreuzung am OHG	Wasbüttel nach Isenbüttel	-	-	-
-	Straßenschäden auf L292	Dannenbüttler Weg	-	-	-
-	-	Handwerkerwall	-	-	-

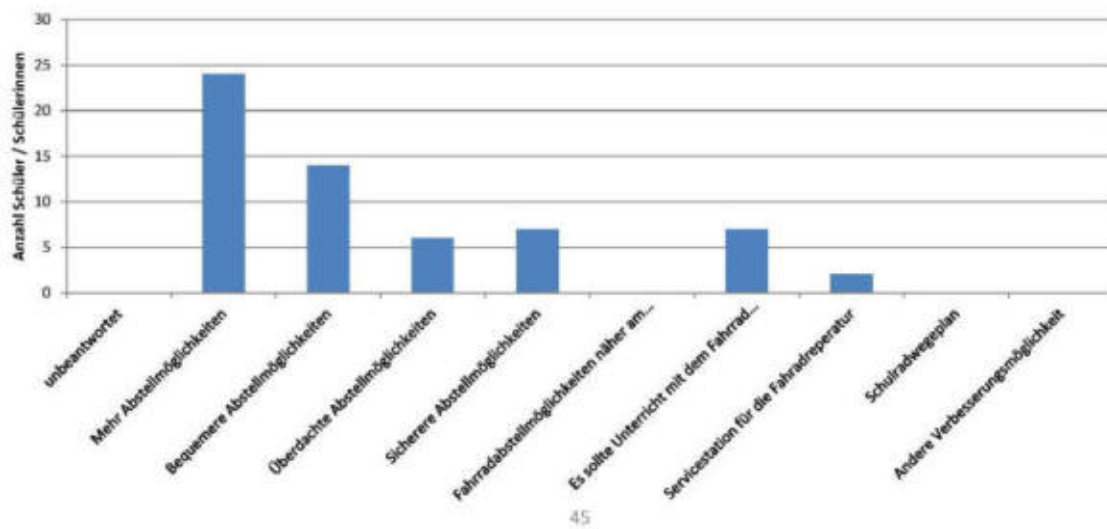
43

## Warum lässt Du Dich mit dem Auto zur Schule bringen?



44

## Wie kann für Dich das Fahrradfahren zur Schule attraktiver gemacht werden?



45

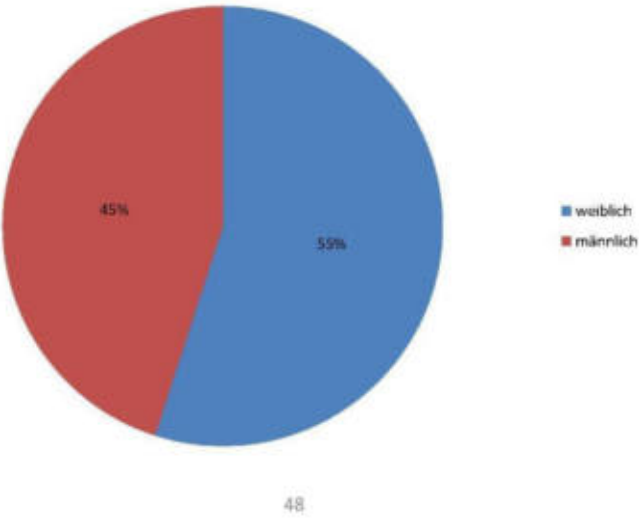
## Weitere Anregungen

- Die Schüler und Schülerinnen der Klassenstufe haben keine weiteren Anregungen gemacht.

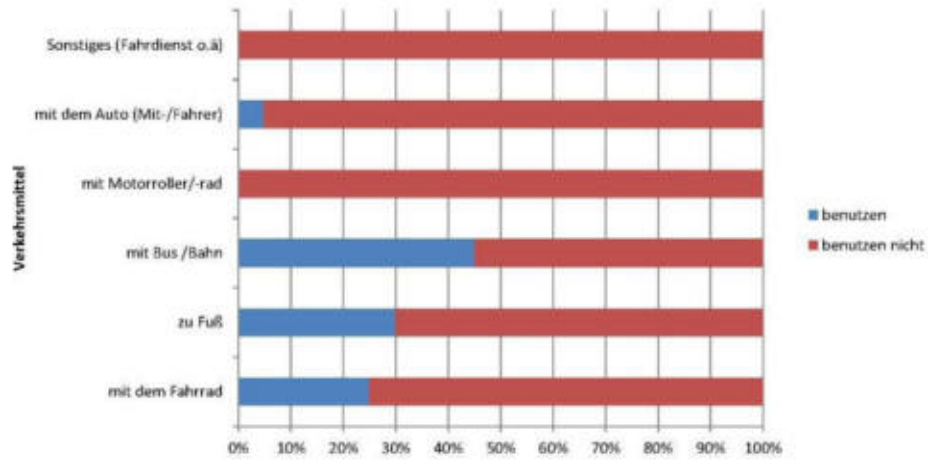
46

# 11. Klasse

Bist Du weiblich oder männlich?

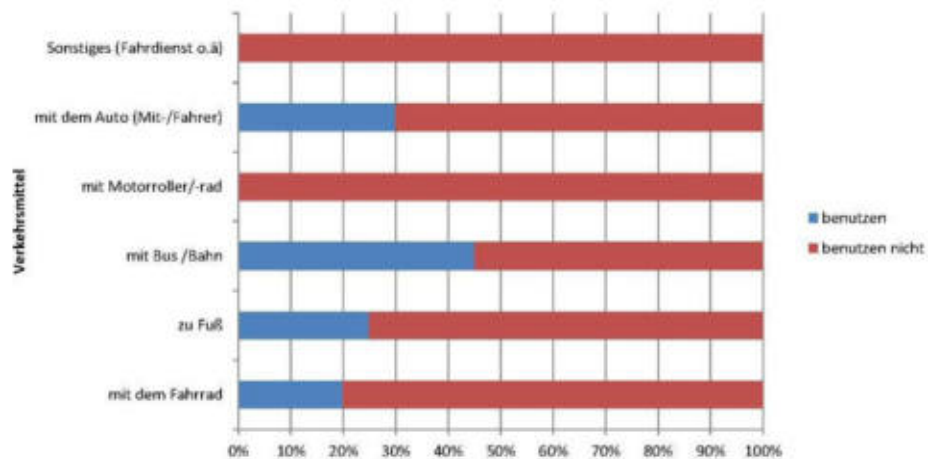


## Wie kommst Du im Sommer oder bei gutem Wetter in die Schule?



49

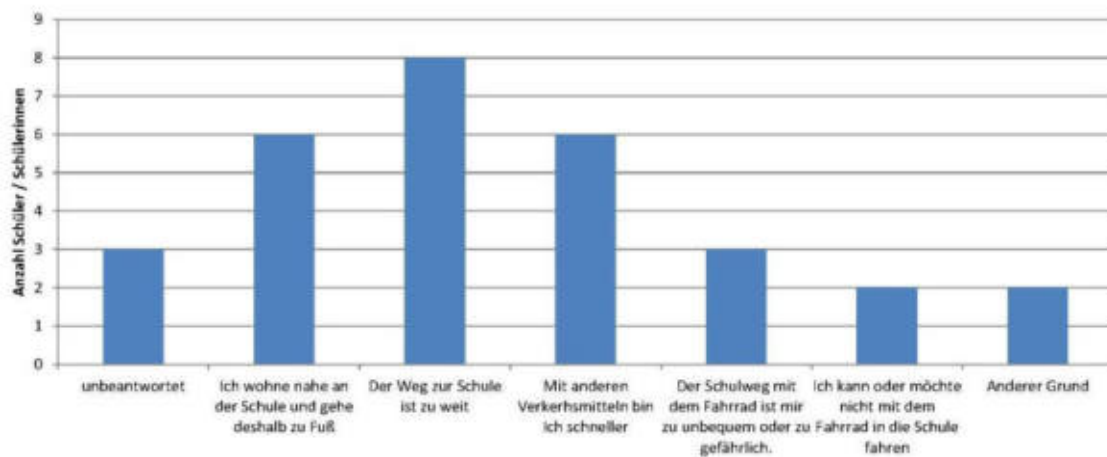
## Wie kommst Du im Winter oder bei schlechtem Wetter in die Schule?



50

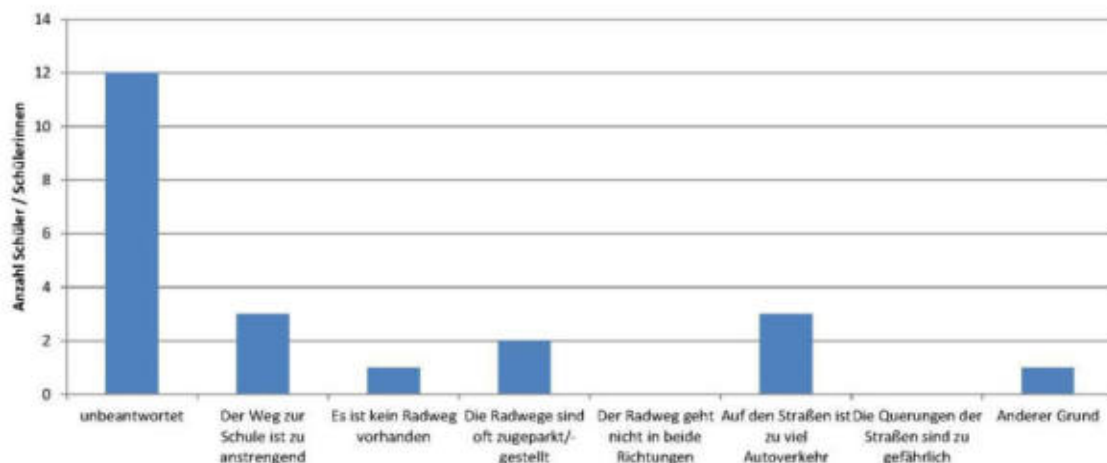


## Warum kommst Du nicht häufiger mit dem Fahrrad zur Schule?



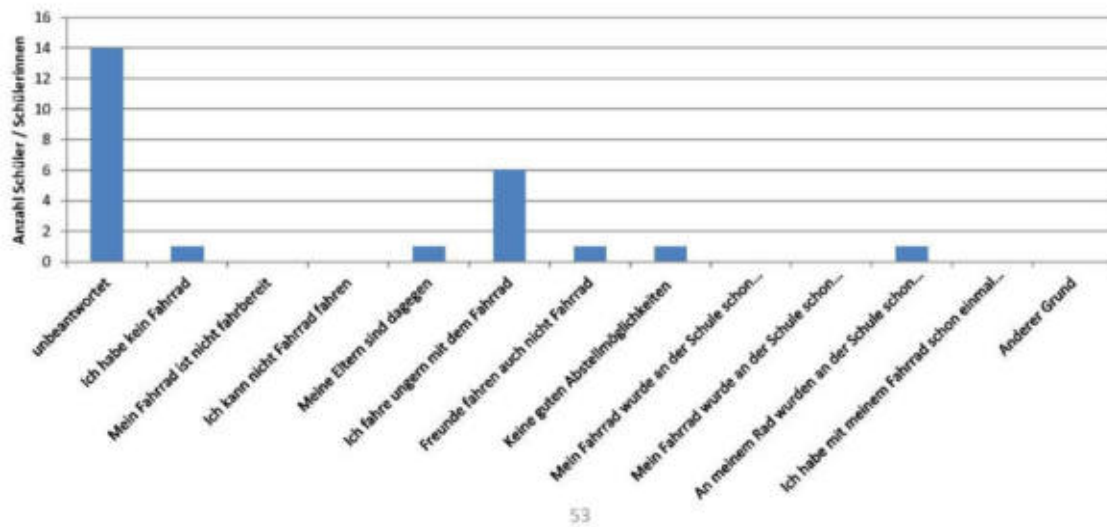
51

## Warum ist Dir der Schulweg mit dem Fahrrad zu unbequem oder zu gefährlich?



52

## Warum kannst oder möchtest Du nicht mit dem Fahrrad in die Schule fahren?



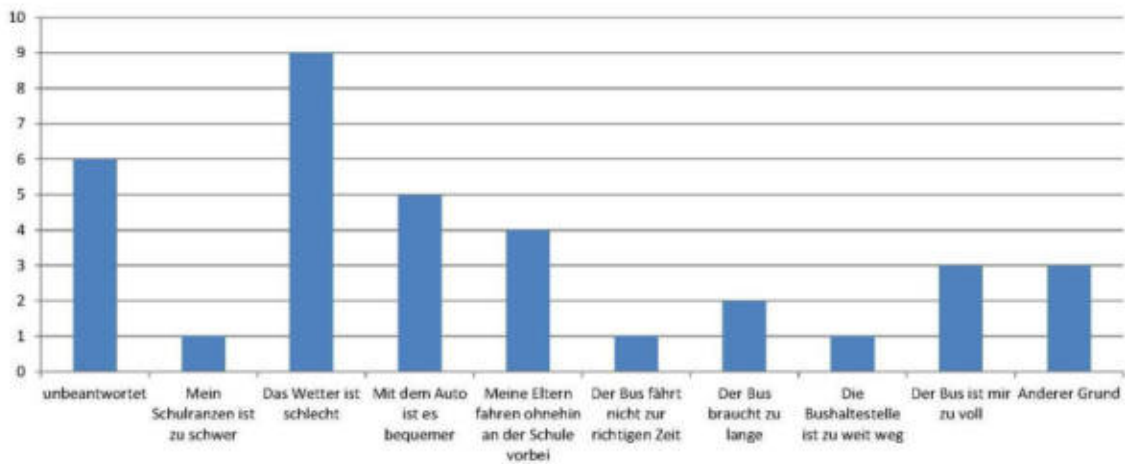
53

## Beschreibe aus Deiner Sicht problematische Stellen auf deinem Schulweg

Frage 1	Frage 2	Frage 3	Frage 4	Frage 5	Mich stört nichts
Winkel bis Gifhorn	Schüler auf dem Fußweg vor der Schule	Bushaltestelle Ribbesbüttel	Busbahnhof Gifhorn	Fußwege vor dem OHG	14 Personen
-	Tangente	-	-	Brandweg Praksituation	-
-	Ampelzeiten	-	-	-	-
-	Autoverkehr nahe der Schule	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-

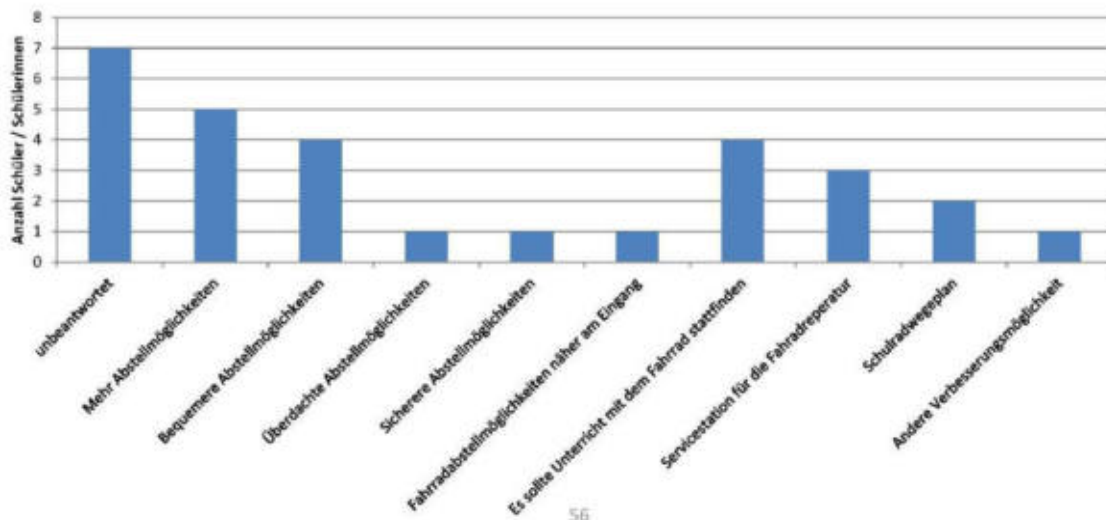
54

## Warum lässt Du Dich mit dem Auto zur Schule bringen?



55

## Wie kann für Dich das Fahrradfahren zur Schule attraktiver gemacht werden?



56

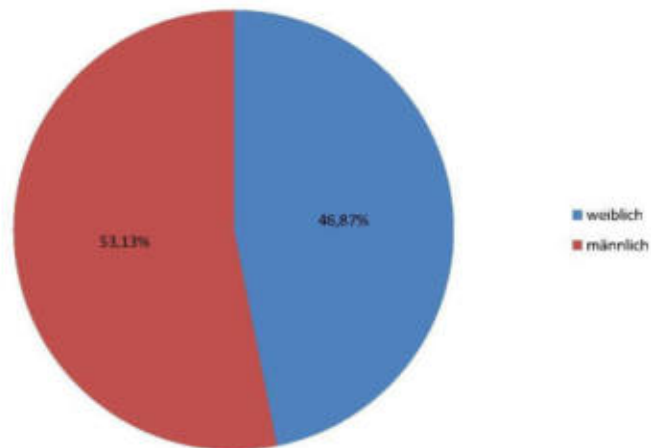
## Weitere Anregungen

- Sicherheit der Fahrradabstellanlagen
- Überfüllte Fußwege vor der Schule
- Fahrräder im Durchgang vor der Schule

57

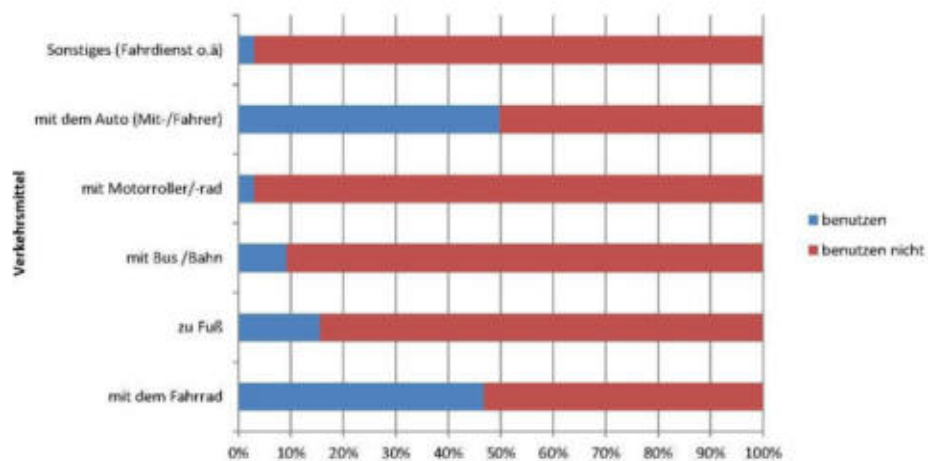
13. Klasse

## Bist Du weiblich oder männlich?



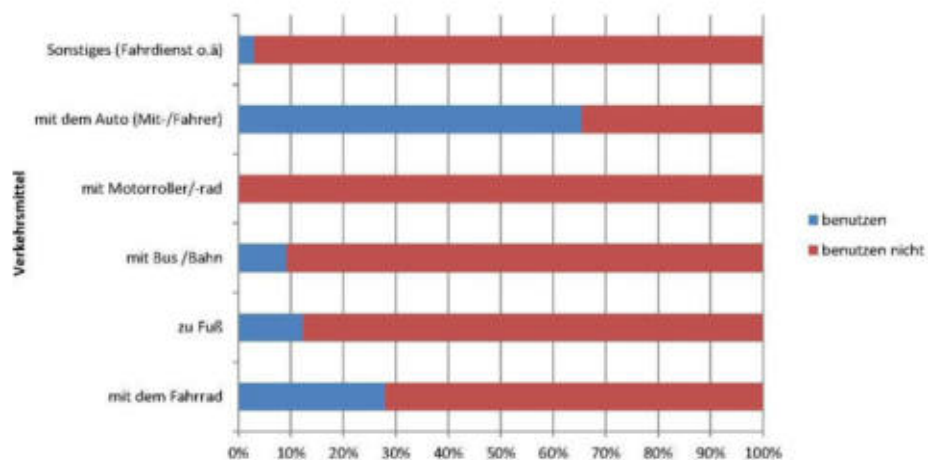
59

## Wie kommst Du im Sommer oder bei gutem Wetter in die Schule?



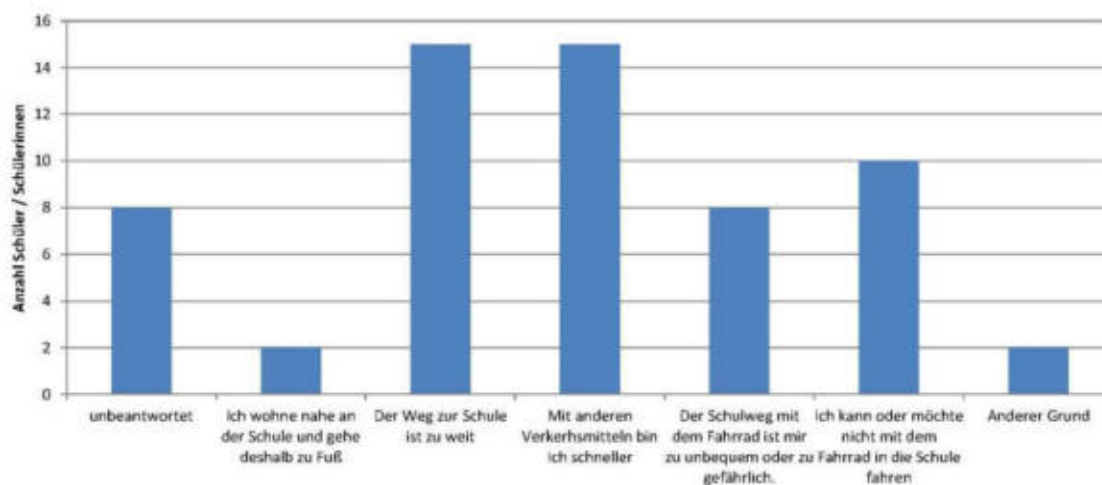
60

## Wie kommst Du im Winter oder bei schlechtem Wetter in die Schule?



61

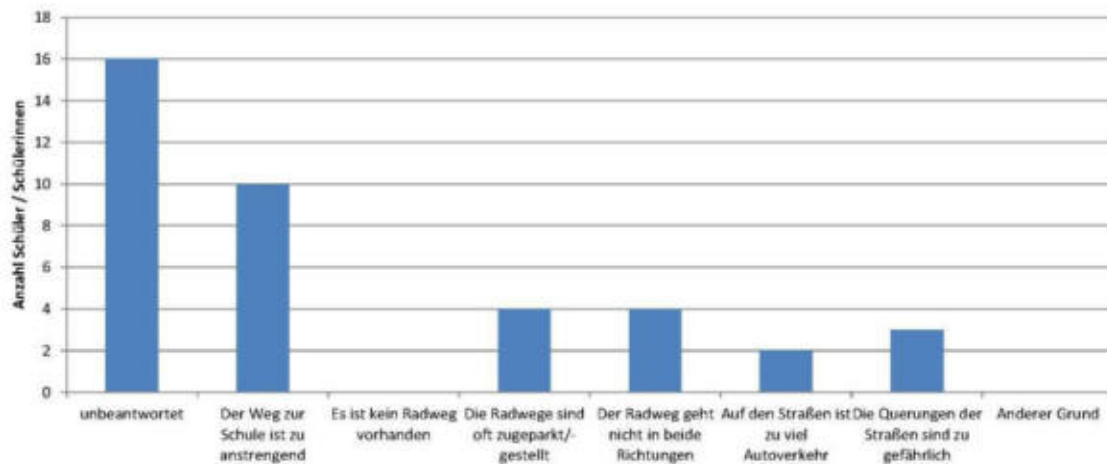
## Warum kommst Du nicht häufiger mit dem Fahrrad zur Schule?



62

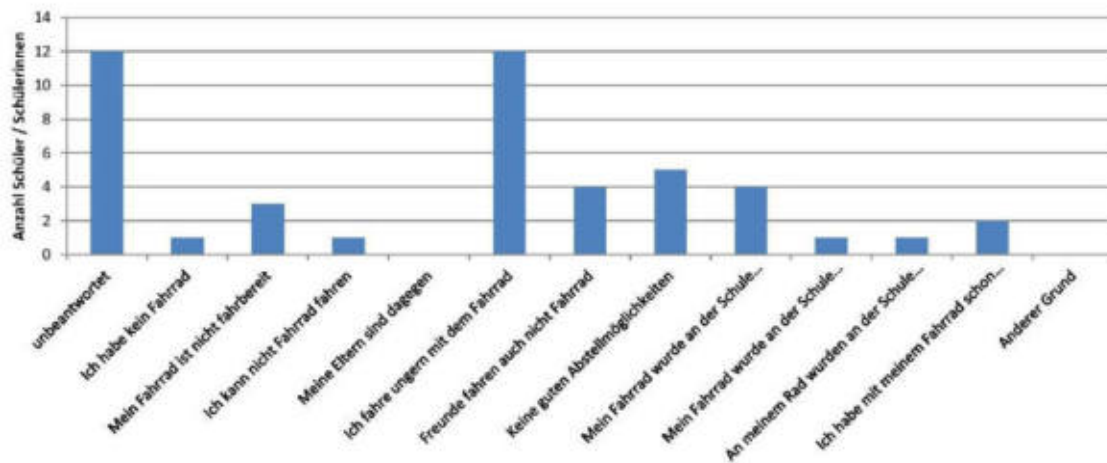


## Warum ist Dir der Schulweg mit dem Fahrrad zu unbequem oder zu gefährlich?



63

## Warum kannst oder möchtest Du nicht mit dem Fahrrad in die Schule fahren?



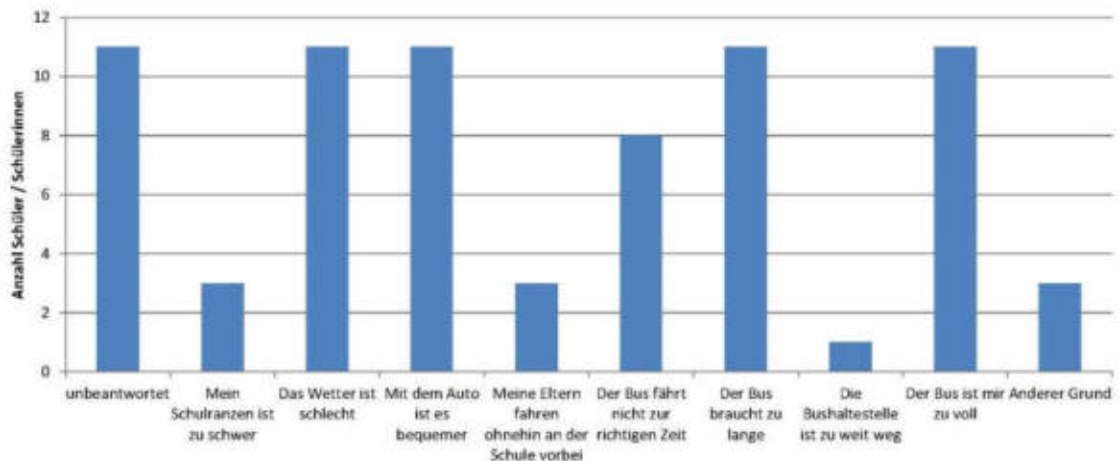
64

## Beschreibe aus Deiner Sicht problematische Stellen auf deinem Schulweg

Frage 1	Frage 2	Frage 3	Frage 4	Frage 5	Mich stört nichts
Handwerkerwall	Bushaltestellen vor dem OHG	Vor dem OHG	Rücksichtsloses Fahren in der Innenstadt	Parken im Halteverbot am Dannenbüttler Weg	13 Personen
Bergstraße	Carl-Diem-Straße ist eng	Dannenbüttler Weg	-	-	-
Wolfsburger Str.	Tangente	Keine Beachtung der Verkehrsregeln durch Autofahrer	-	-	-
Calberlaher Damm	-	-	-	-	-

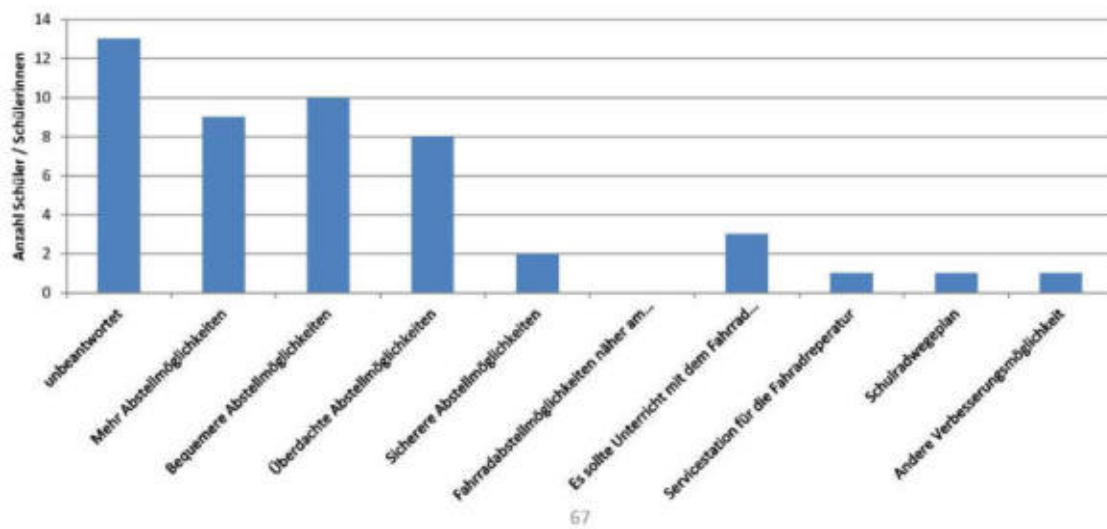
65

## Warum lässt Du Dich mit dem Auto zur Schule bringen?



66

## Wie kann für Dich das Fahrradfahren zur Schule attraktiver gemacht werden?



67

## Weitere Anmerkungen

- Waldwege sind gut zu befahren
- Radverkehrsanlagen sollten besser erreichbar sein
- Das Wetter spielt eine wichtige Rolle

68

## Fazit:

- Bei gutem Wetter nutzen die Schüler/Schülerinnen des OHG häufiger das Fahrrad als bei schlechtem Wetter
- Überwiegend 7 und 9 Klassen nutzen häufig das Fahrrad
- Schulweg meist zu weit oder anstrengend, daher mehr Nutzung des ÖPNV oder Pkw
- Auch bei schlechtem Wetter vermehrte Nutzung des ÖPNV oder Pkw
- Unzureichende Abstellanlagen an der Schule
- Gefahren durch viel Fußverkehr an Bushaltestellen und zu schnell fahrende Autos
- Querungen von Kreuzungen sind zu unsicher
- Radverkehrsführung/-anlagen an Hauptverkehrsstraßen sollten sicherer gestaltet werden

69

Bei Fragen können Sie sich gerne  
bei uns melden.



Büro für Stadt- und Regionalentwicklung  
Humboldtstraße 21  
38106 Braunschweig  
Tel.: 0531 237 1455  
[muehlnickel@boeregio.de](mailto:muehlnickel@boeregio.de)  
[ulbricht@boeregio.de](mailto:ulbricht@boeregio.de)  
[www.boeregio.de](http://www.boeregio.de)

## **Anlage 19**

**Fragebogen und Ergebnisse 1. Bürgerinnen-/ Bürgerbefragung zur  
Öffnung der Fußgängerzone für Radverkehr**

**FRAGEBOGEN ZUR GANZTÄGIGEN ÖFFNUNG DER FUSSGÄNGERZONE FÜR DEN RADVERKEHR  
IN DER STADT GIFHORN**

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

im Auftrag der Stadt Gifhorn führt das Büro **BÖREGIO** im Rahmen des Modellprojektes „Ganztägige Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr in der Stadt Gifhorn“ eine Befragung über die Funktion der Fußgängerzone durch. Das Ziel der Untersuchung soll sein, Ihre Wünsche, Vorstellungen und Erfahrungen zum Radfahren in der Fußgängerzone aufzunehmen um das Modellprojekt bewerten zu können.

Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie den Fragebogen ausfüllen und diesen am Rathaus der Stadt Gifhorn bis zum 15.07.2021 in den Briefkasten stecken. Sie können den ausgefüllten Fragebogen auch an **BÖREGIO**, Humboldtstr. 21 in 38106 Braunschweig oder online an [befragung@boeregio.de](mailto:befragung@boeregio.de) senden. Ihre Angaben werden selbstverständlich anonym und ausschließlich im Rahmen des genannten Projektes verwendet.

Bitte füllen Sie nur einen Fragebogen pro Person aus. Informieren Sie bitte auch Ihre Familie, Freunde, Bekannte und Verwandte in der Stadt Gifhorn über die Umfrage.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Juni 2021

**1. Allgemeine Fragen**

Wie häufig kommen Sie in die Fußgängerzone?			
<input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich	<input type="checkbox"/> ca. 1x in der Woche	<input type="checkbox"/> bis max. 3x im Monat	<input type="checkbox"/> weniger als 1x im Monat

Warum sind Sie hauptsächlich in der Fußgängerzone unterwegs?	
<input type="checkbox"/> Ich arbeite in der Fußgängerzone	<input type="checkbox"/> Ich gehe einkaufen / bummeln
<input type="checkbox"/> Ich muss in der Fußgängerzone etwas erledigen (Arzt- oder sonstige Termine)	<input type="checkbox"/> Ich durchquere sie nur auf meinem Weg zum eigentlichen Ziel

Aus welchem Anlass besuchen Sie die Fußgängerzone? (Mehrfachnennungen möglich)			
<input type="checkbox"/> Wochenmarkt	<input type="checkbox"/> Eiscafés	<input type="checkbox"/> Restaurants/Bistros	<input type="checkbox"/> Bäckereien / Konditoreien / Cafés
<input type="checkbox"/> Bekleidungsgeschäfte	<input type="checkbox"/> Schuhgeschäfte	<input type="checkbox"/> Haushaltswarengeschäfte	<input type="checkbox"/> Buchläden
<input type="checkbox"/> Fahrradgeschäfte	<input type="checkbox"/> Augenoptikgeschäfte	<input type="checkbox"/> Apotheken	<input type="checkbox"/> Banken
<input type="checkbox"/> Kino	<input type="checkbox"/> Museum	Sonstige:	

Wie kommen Sie regelmäßig zur Fußgängerzone?			
<input type="checkbox"/> zu Fuß	<input type="checkbox"/> mit dem Rad	<input type="checkbox"/> mit dem ÖPNV	<input type="checkbox"/> mit dem Auto

Welche Vorschläge haben Sie für die zukünftige Gestaltung der Fußgängerzone?			
<input type="checkbox"/> mehr Grün	<input type="checkbox"/> mehr Kultur	<input type="checkbox"/> mehr Geschäfte	<input type="checkbox"/> mehr Restaurants/Cafés
<input type="checkbox"/> mehr Sitzgelegenheiten	Sonstiges:		

1





## 2. Die ganztägige Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr

<b>Würden oder werden Sie durch die ganztägige Öffnung der Fußgängerzone für Fahrradfahrer häufiger die Fußgängerzone besuchen?</b>					
<input type="checkbox"/> ja, ich würde häufiger kommen	<input type="checkbox"/> nein, ich würde weniger kommen	<input type="checkbox"/> es ändert nichts			
<b>Würden Sie durch die ganztägige Öffnung der Fußgängerzone häufiger mit dem Fahrrad zur Fußgängerzone fahren?</b>					
<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein				
<b>Wie sehen Sie das Modellprojekt der ganztägigen Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr?</b>					
<input type="checkbox"/> sinnvoll	<input type="checkbox"/> sinnvoll, aber skeptisch	<input type="checkbox"/> nicht sinnvoll			
<b>Welche Bedenken haben Sie durch die Öffnung der Fußgängerzone aus der Sicht der Fußgänger?</b>					
<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> Fußgänger werden umgefahren	<input type="checkbox"/> Radfahrer fahren zu schnell	<input type="checkbox"/> die Fußgängerzone verliert an Attraktivität		
<b>Wie beurteilen Sie die begleitende Öffentlichkeitsarbeit (z. B. Presseartikel, Banner, Flyer)?</b>					
<input type="checkbox"/> sehr gut	<input type="checkbox"/> gut	<input type="checkbox"/> befriedigend	<input type="checkbox"/> ausreichend	<input type="checkbox"/> mangelhaft	<input type="checkbox"/> ungenügend
<b>Welche Maßnahmen würden Ihrer Meinung nach das Miteinander zwischen Fußgängern und Radfahrern in der Fußgängerzone noch weiter stärken?</b>					
<input type="checkbox"/> mehr Kontrollen durch die Polizei					
<input type="checkbox"/> mehr Öffentlichkeitsarbeit					
<input type="checkbox"/> mehr Maßnahmen sind nicht notwendig					
<input type="checkbox"/> Weitere Vorschläge:					
<b>Wie bewerten Sie das derzeitige Angebot an Fahrradabstellanlagen im und entlang des Steinwegs?</b>					
<input type="checkbox"/> sehr gut	<input type="checkbox"/> gut	<input type="checkbox"/> befriedigend	<input type="checkbox"/> ausreichend	<input type="checkbox"/> mangelhaft	<input type="checkbox"/> ungenügend
<b>Sind Sie für oder gegen die langfristige ganztägige Öffnung der Fußgängerzone?</b>					
<input type="checkbox"/> dafür		<input type="checkbox"/> dagegen			

## 3. Fragen zur Person

<b>Ich bin...</b>						
<input type="checkbox"/> berufstätig	<input type="checkbox"/> nicht Berufstätig bzw. Hausfrau/ -mann	<input type="checkbox"/> Schüler/-in / Student/-in	<input type="checkbox"/> Rentner/-in			
<b>Ich bin...Jahre alt</b>						
<input type="checkbox"/> 10-13	<input type="checkbox"/> 14-17	<input type="checkbox"/> 18-24	<input type="checkbox"/> 25-44	<input type="checkbox"/> 45-59	<input type="checkbox"/> 60-64	<input type="checkbox"/> über 65
<b>Ich bin...</b>						
<input type="checkbox"/> weiblich		<input type="checkbox"/> männlich	<input type="checkbox"/> divers			

Persönliche Fragen beantwortet **BÖREGIO** auch gerne telefonisch unter 0531 237 14 55.



**Anhang:**

Grundsätzliche Anmerkungen zur Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr:

---



---



---

**Ermittlung des Modal Splits**

Die nachfolgenden Fragen sind eine Ergänzung, die uns bei der Radverkehrsplanung hilft. Wir möchten den Modal Split ermitteln, d. h. die prozentuale Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger oder Verkehrsmittel in der Stadt Gifhorn.

Bitte geben Sie an, welche Wege Sie an einem regulären Wochentag (Mo. - Fr.) durchschnittlich zurücklegen. Berücksichtigen Sie dabei bitte auch regelmäßige abendliche Spazierfahrten und Spaziergänge!

Ein Beispiel, wie die Tabellen ausgefüllt werden sollen, finden Sie auf der Rückseite!

Weg Nr.	Wann haben Sie den Weg begonnen?	Wann sind Sie an Ihrem Ziel angekommen?	Welche Verkehrsmittel haben Sie genutzt? (z. B. zu Fuß, Bus, Pkw als Fahrer oder Mitfahrer. Bitte notieren Sie alle Fußwege und Verkehrsmittel).	Welchen Zweck hatte der Weg? (z. B. Arbeit, Einkauf, nach Hause).	Wie lang war der Weg? (Schätzen Sie bitte die Länge des Weges möglichst genau!)
1					
2					
3					
4					
5					
6					

Bitte geben Sie an, welche Wege Sie durchschnittlich am Wochenende (Sa. - So.) zurücklegen.

Weg Nr.	Wann haben Sie den Weg begonnen?	Wann sind Sie an Ihrem Ziel angekommen?	Welche Verkehrsmittel haben Sie genutzt? (z. B. zu Fuß, Bus, Pkw als Fahrer oder Mitfahrer. Bitte notieren Sie alle Fußwege und Verkehrsmittel).	Welchen Zweck hatte der Weg? (z. B. Freizeitziele, Ortschaften, Einkauf, nach Hause).	Wie lang war der Weg? (Schätzen Sie bitte die Länge des Weges möglichst genau!)
1					
2					
3					
4					



**Beispiele zum Ausfüllen der Tabellen auf Seite 3:**

**Beispiel: Durchschnittliche Wege von Montag bis Freitag**

Weg Nr.	Wann haben Sie den Weg begonnen?	Wann sind Sie an Ihrem Ziel angekommen?	Welche Verkehrsmittel haben Sie genutzt? (z. B. zu Fuß, Bus, Pkw als Fahrer oder Mitfahrer. Bitte notieren Sie alle Fußwege und Verkehrsmittel).	Welchen Zweck hatte der Weg? (z. B. Arbeit, Einkauf, nach Hause).	Wie lang war der Weg? (Schätzen Sie bitte die Länge des Weges möglichst genau!)
1	7:25 Uhr	7:55 Uhr	Fahrrad, Bus, zu Fuß	Zur Arbeit	13 km
2	11:30 Uhr	12:00 Uhr	Zu Fuß	Mittagessen	0,8 km
3	16:30 Uhr	17:15 Uhr	Zu Fuß, Bus, Fahrrad	Nach Hause	13 km
4	19:00 Uhr	19:30 Uhr	Zu Fuß	Spazieren gehen	1,6 km
5	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-

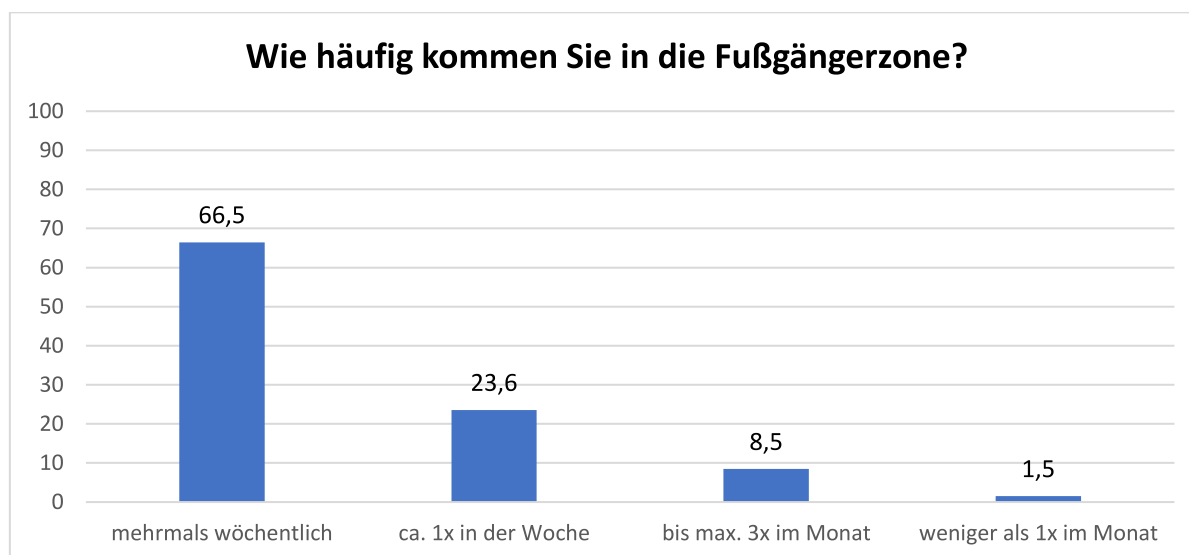
**Beispiel: Durchschnittliche Wege am Samstag oder Sonntag**

Weg Nr.	Wann haben Sie den Weg begonnen?	Wann sind Sie an Ihrem Ziel angekommen?	Welche Verkehrsmittel haben Sie genutzt? (z. B. zu Fuß, Bus, Pkw als Fahrer oder Mitfahrer. Bitte notieren Sie alle Fußwege und Verkehrsmittel).	Welchen Zweck hatte der Weg? (z. B. Freizeitziele, Ortschaften, Einkauf, nach Hause).	Wie lang war der Weg? (Schätzen Sie bitte die Länge des Weges möglichst genau!)
1	7:30 Uhr	7:35 Uhr	Pkw als Fahrer	Einkauf	1,2 km
2	8:25 Uhr	8:30 Uhr	Pkw als Fahrer	Nach Hause	1,2 km
3	10:00 Uhr	15:00 Uhr	Fahrrad	Fahrradausflug	30 km
4	-	-	-	-	-

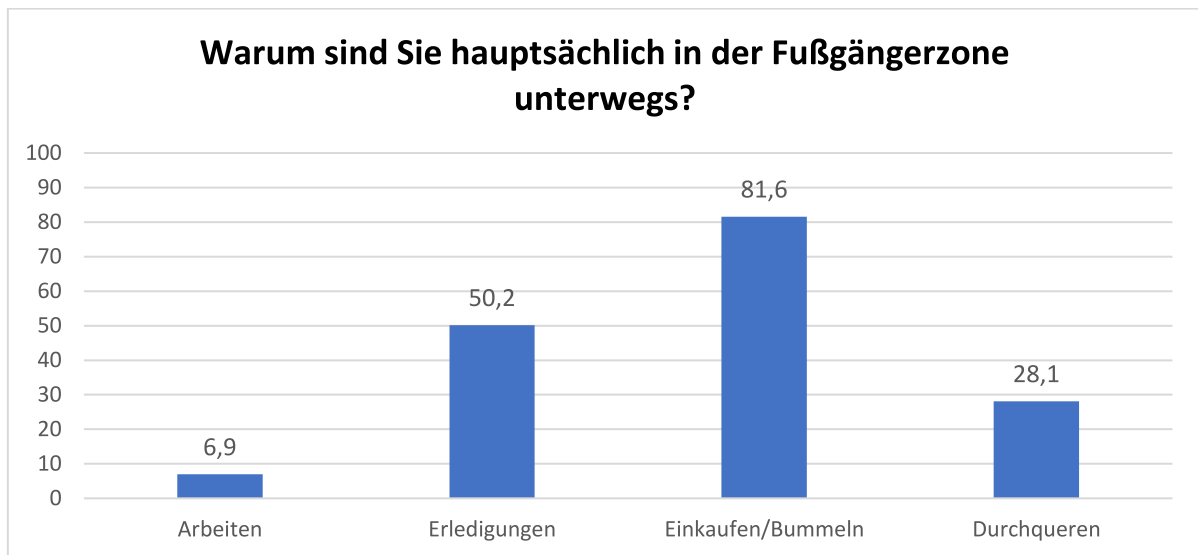
## Auswertung der Befragung zur ganztägigen Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr in der Stadt Gifhorn

Stand 02.09.2021

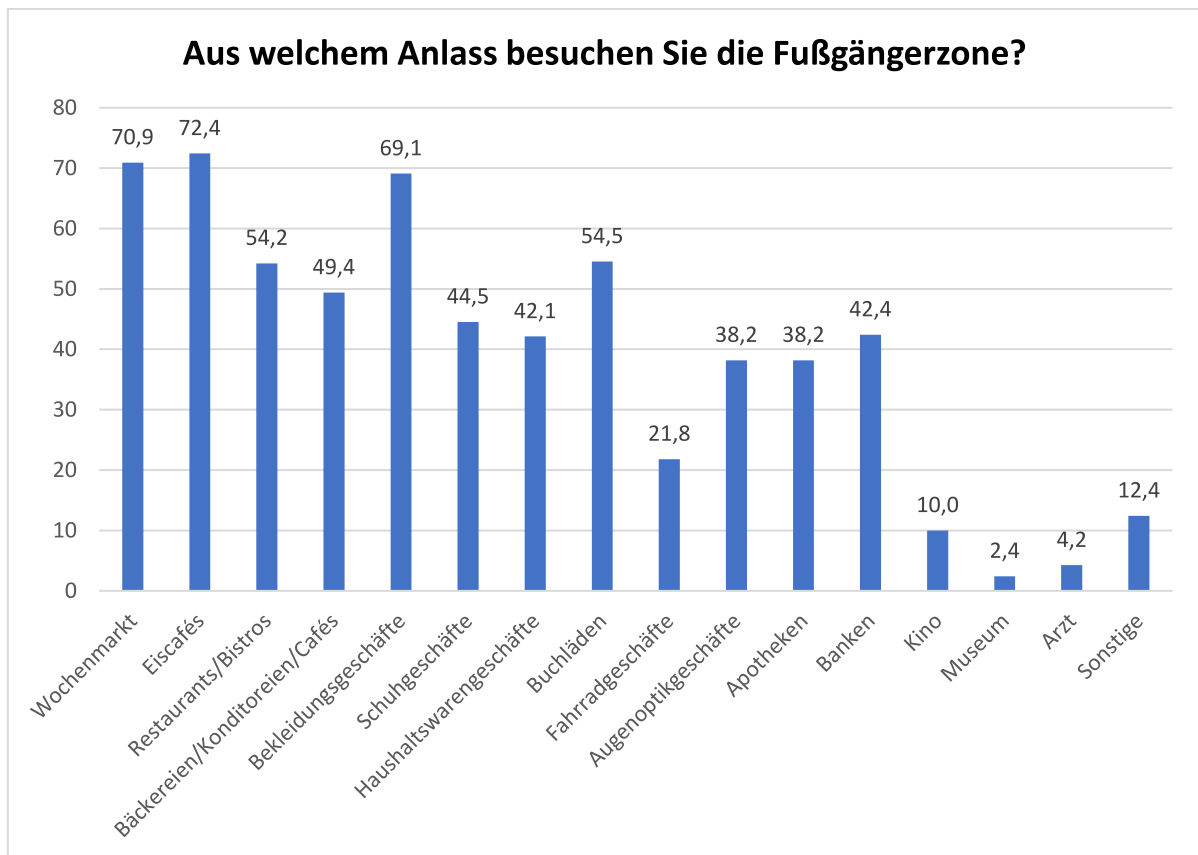
Insgesamt haben sich 331 Bürger\*innen an der Befragung zum Thema „ganztägige Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr in der Stadt Gifhorn“ beteiligt. Die Befragung wurde im Zeitraum vom 15. Juni bis zum 15. Juli 2021 angesetzt, aufgrund der geringen Beteiligungsquote jedoch bis zum 31. Juli 2021 verlängert. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abbildungen dargestellt und textlich kurz erläutert. Die Angaben in den Abbildungen erfolgen in Prozent.



Über 66% der Bürger\*innen besuchen die Fußgängerzone mehrmals wöchentlich, 23,6% kommen einmal in der Woche zur Fußgängerzone. Maximal dreimal pro Monat besuchen 8,5% der Gifhorer Bürger\*innen die Fußgängerzone und nur 1,5% der Bürger\*innen kommen weniger als einmal pro Monat dorthin.

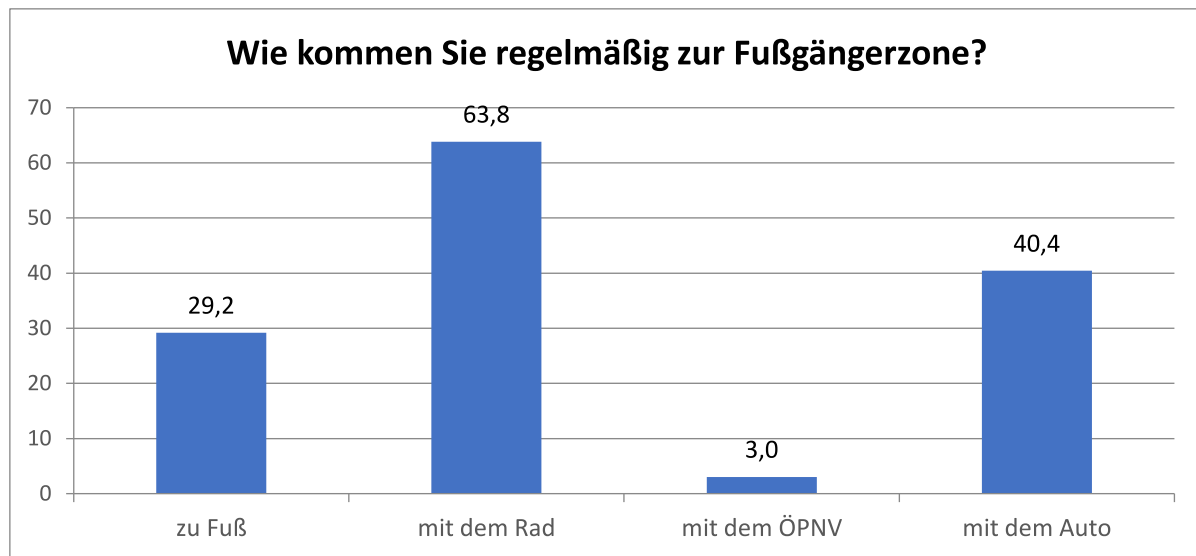


Fast 82% der Bürger\*innen besuchen die Fußgängerzone um einzukaufen oder bummeln zu gehen. Die Fußgängerzone nutzen 50% der Bürger\*innen um Erledigungen zu machen (z.B. Bankbesuche, wichtige Termine usw.). Circa 28% durchqueren die Fußgängerzone nur auf dem Weg zu ihrem eigentlichen Ziel. Knapp 7% der Befragten arbeiten in der Fußgängerzone.

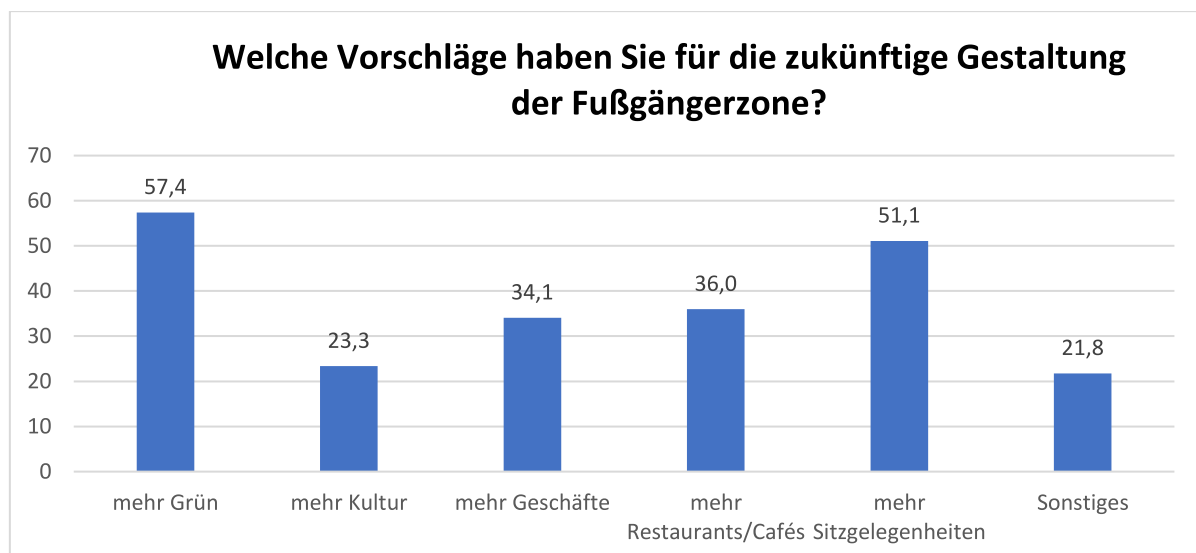


Hauptsächlich wird die Fußgängerzone aufgrund des Wochenmarktes (70,9%) und der Gastronomie (72,4% Eiscafé, 54,2% Restaurants/Bistros, 49,4% Bäckereien/Konditoreien/Cafés) besucht,

Bekleidungsgeschäfte werden mit 69,1% am dritthäufigsten besucht. Am wenigsten werden Kinos, Museen und Ärzte aufgesucht.



Die meisten der Befragten kommen mit dem Fahrrad zur Fußgängerzone, danach folgt das Auto als bevorzugtes Verkehrsmittel mit 40,4 %, um in die Fußgängerzone zu gelangen. Mehr als 29% der Befragten erreichen die Fußgängerzone zu Fuß und lediglich 3% verwenden die öffentlichen Verkehrsmittel, um zur Fußgängerzone zu gelangen.

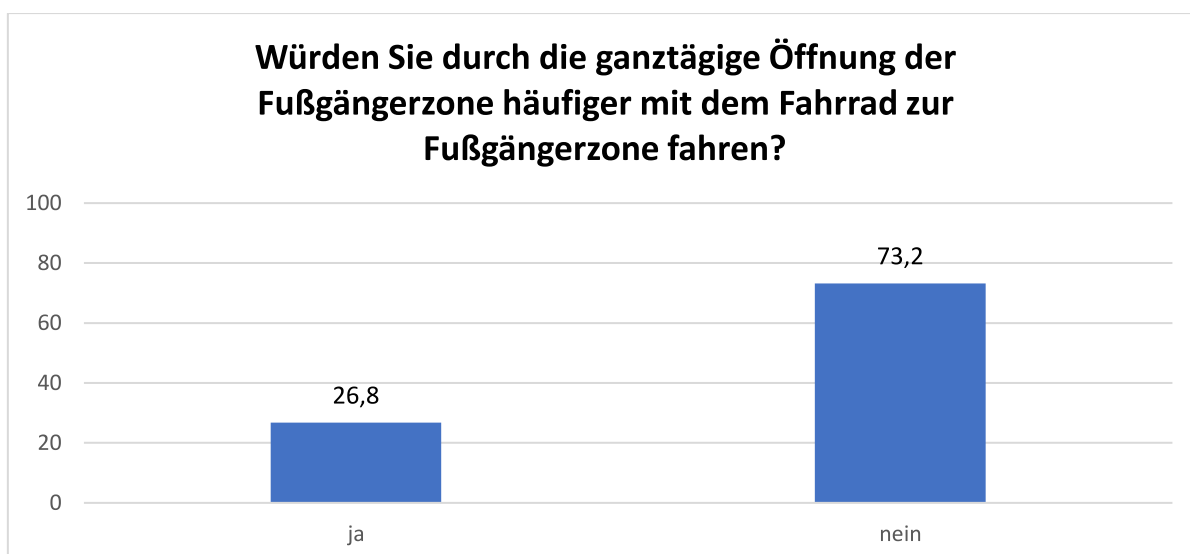


Die Frage zur künftigen Gestaltung der Fußgängerzone wurde von mehr als 57% der befragten Bürger\*innen mit dem Wunsch nach „mehr Grün“ beantwortet. Mehr Sitzgelegenheiten wünscht sich die Hälfte der Befragten. Der Vorschlag weiterer Restaurants und Cafés für die Gifhorner Fußgängerzone wird von 36% der Befragten angegeben, dicht gefolgt von dem Wunsch weiterer Geschäfte mit 34,1%. Mehr als 23% der Befragten wünschen sich mehr Kultur, um die Fußgängerzone zu verbessern.

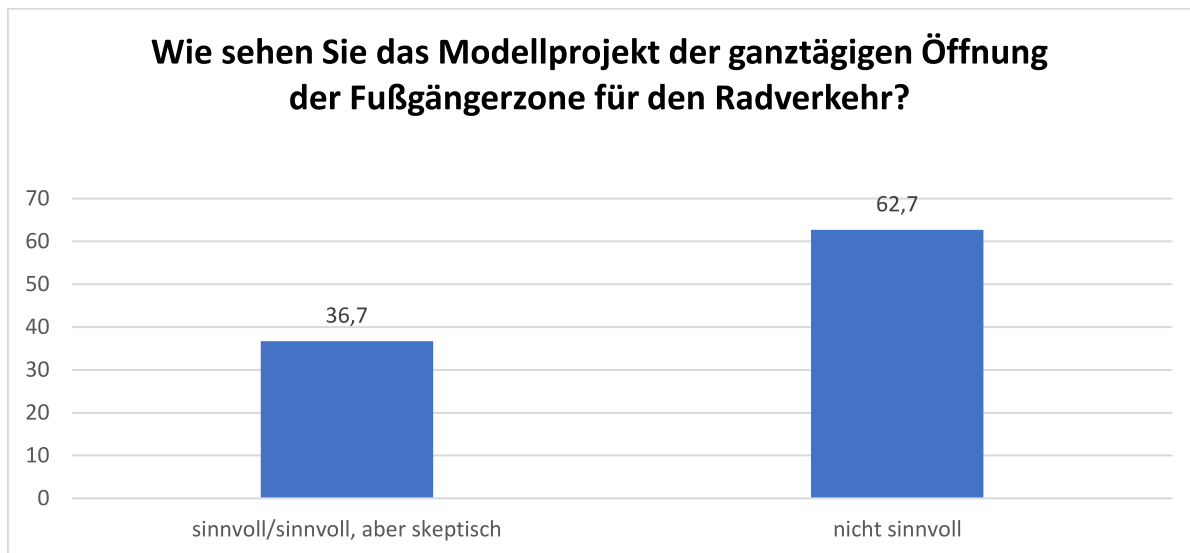




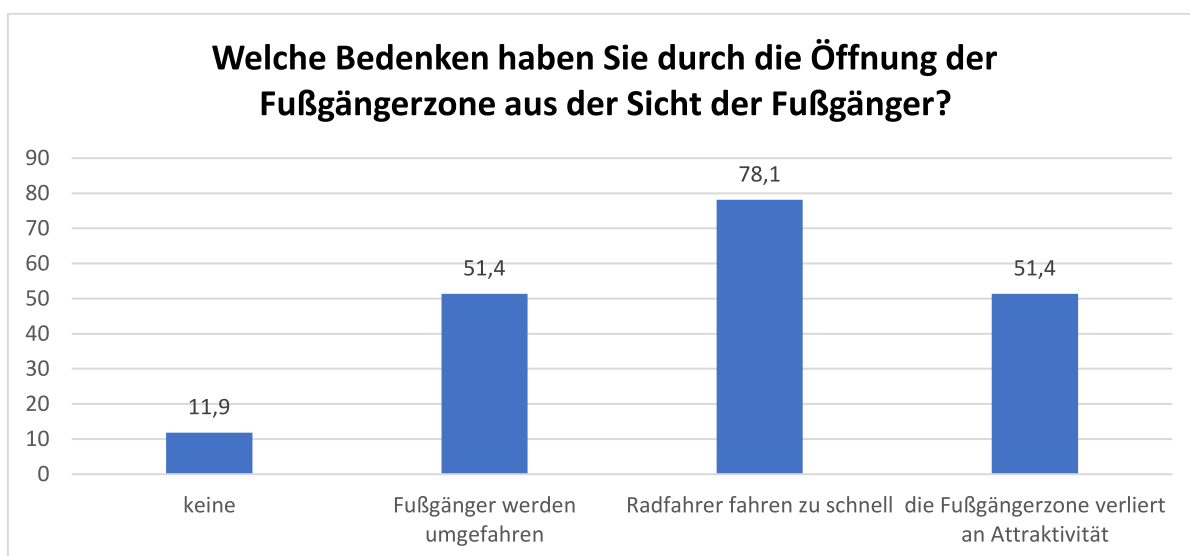
Auf die Frage, ob die Bürger\*innen durch die ganztägige Öffnung der Fußgängerzone für Radfahrer diese häufiger besuchen würden, beantworteten mehr als 45% mit Nein. Demgegenüber stehen mehr als 17% der Befragten, welche die Fußgängerzone häufiger besuchen würden. 37% der Befragten gaben an, dass eine ganztägige Öffnung der Fußgängerzone nichts verändern würde.



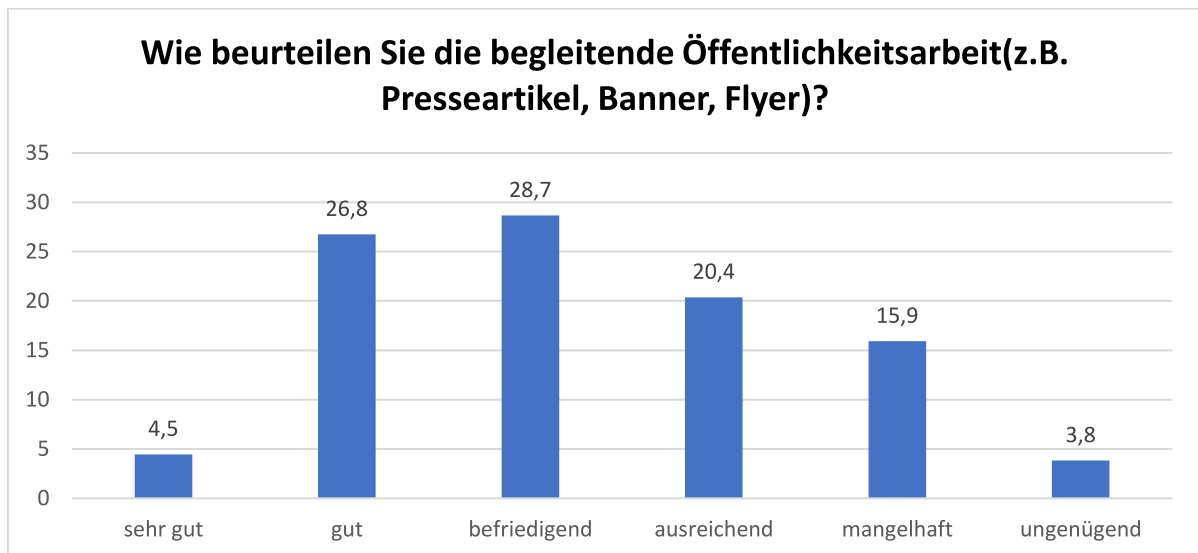
Rund 73% der befragten Gifhorner Bürger\*innen gaben an, bei einer ganztägigen Öffnung der Fußgängerzone diese nicht häufiger mit dem Fahrrad anfahren zu wollen.



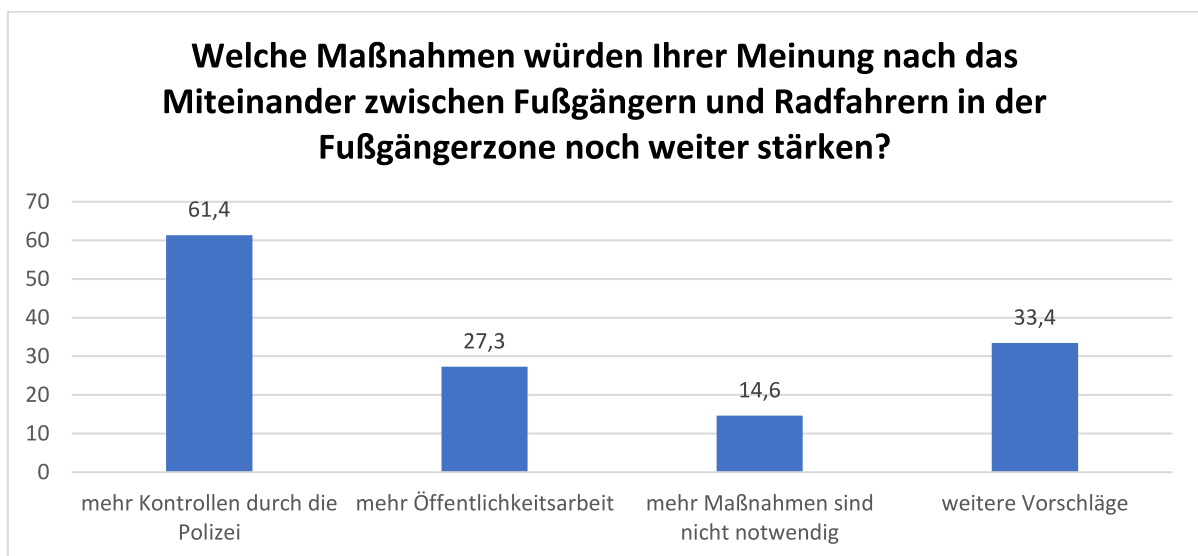
Insgesamt wird das Modellprojekt von fast 37% der Befragten als sinnvoll angesehen. Darunter befinden sich auch Personen, die dem Modellprojekt skeptisch gegenüberstehen. Knapp 63% der Befragten sprechen sich gegen das Modellprojekt aus.



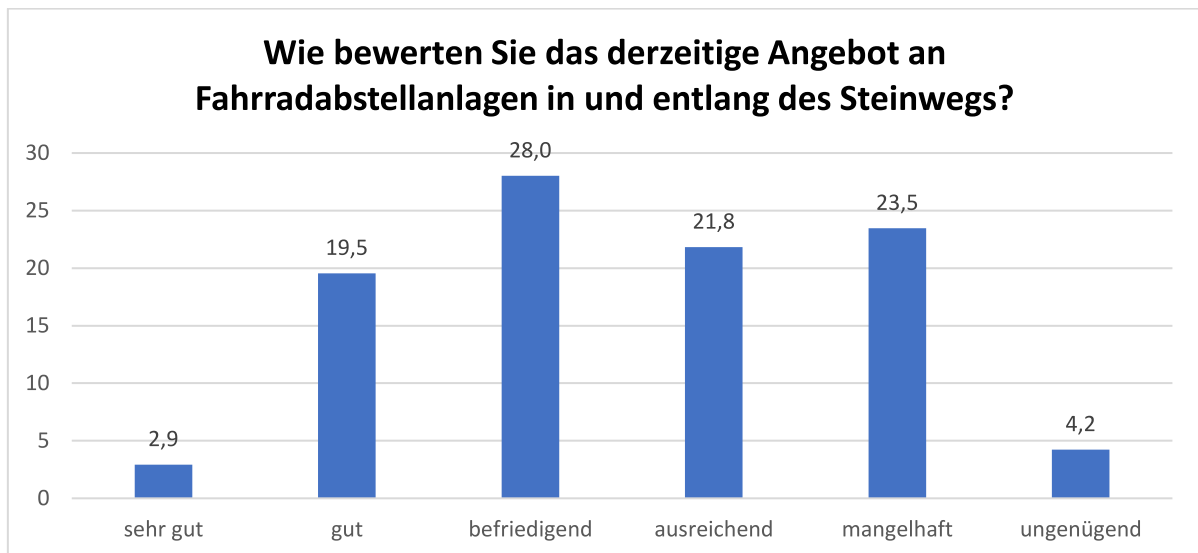
Bei der Betrachtung der Bedenken der Befragten wird deutlich, dass 78% der Bürger\*innen das zu schnelle Radfahren befürchten. Dass Fußgänger umgefahren werden sowie die Befürchtung vor einem Attraktivitätsverlust der Fußgängerzone bei einer ganztägigen Öffnung für den Radverkehr wurden jeweils von knapp 51% der Befragten angegeben.



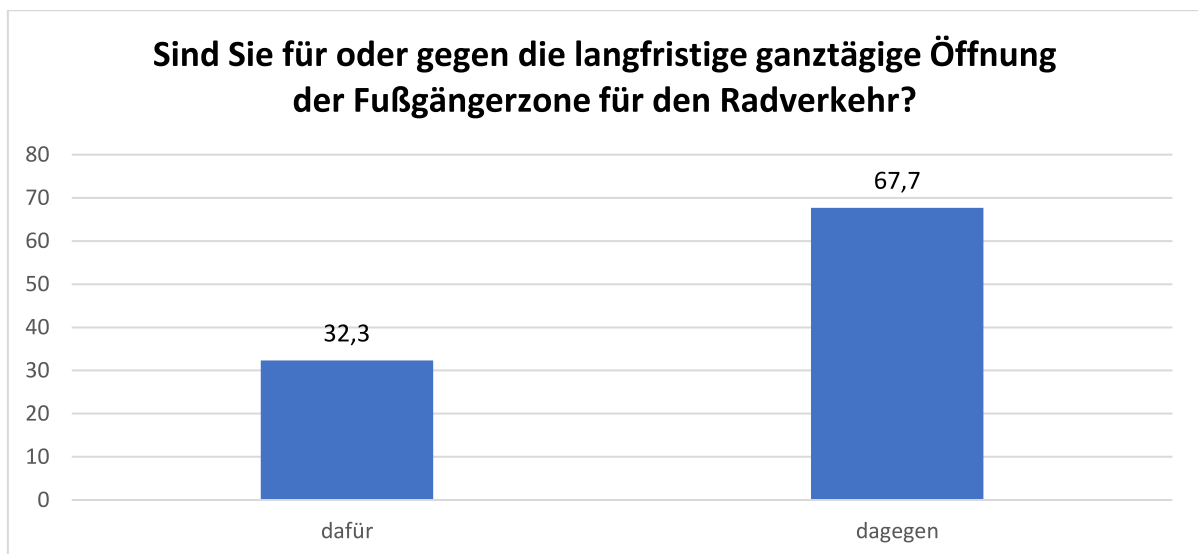
Die Öffentlichkeitsarbeit zum Modellprojekt wird von mehr als 75% der Bürger\*innen als gut bis ausreichend empfunden. Circa 20% der Bürger\*innen beurteilen diese als ungenügend bis mangelhaft. Im Gegensatz dazu gaben 4,5% eine sehr gute Öffentlichkeitsarbeit an.



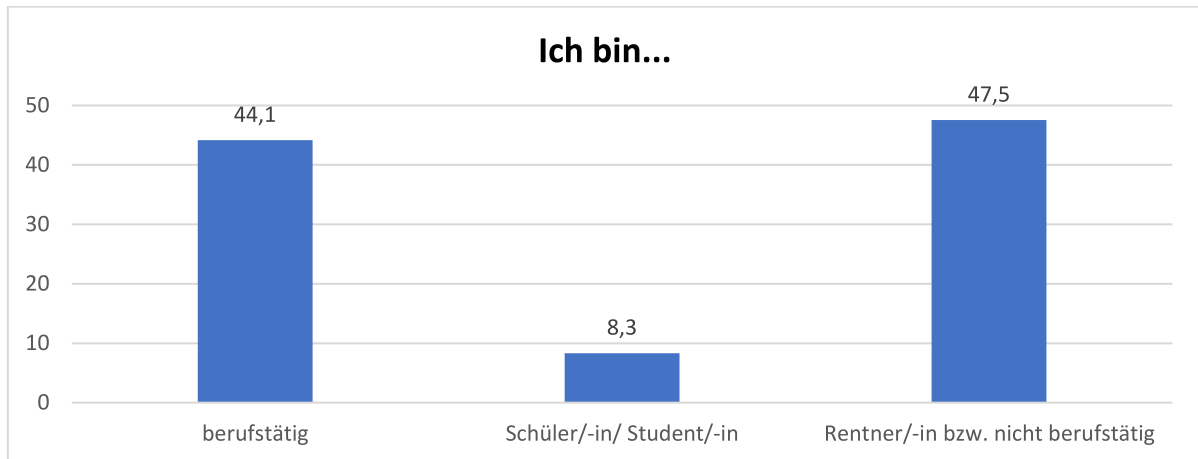
Um das Miteinander in der Fußgängerzone zu fördern, fordern 61,4% der Befragten vermehrte Polizeikontrollen. 27% der Befragten wünschen sich mehr Öffentlichkeitsarbeit und mehr als 14% sind der Ansicht, dass es keiner weiteren Maßnahmen bedarf. Sonstige Verbesserungsvorschläge sind mit 33% genannt worden. Darunter zählen zum Beispiel der Appell an die gegenseitige Rücksichtnahme und Toleranz sowie der Vorschlag eines markierten Fahrradfahrstreifens.



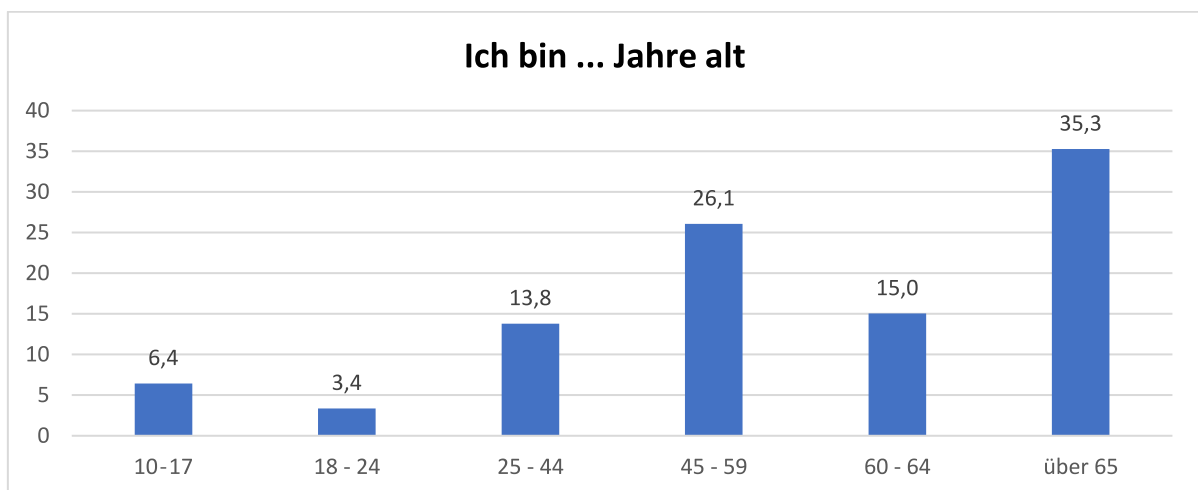
Zur Bewertung der Fahrradabstellanlagen sprechen sich mehr als 72% positiv (sehr gut bis ausreichend) aus. Dabei bewerten knapp 3% der Befragten das Angebot als sehr gut und circa 19% als gut. Konträr dazu gaben 23,5% der Bürger\*innen an, dass sie das Angebot als mangelhaft empfinden und rund 4% bewerten das Angebot an Fahrradabstellanlagen als ungenügend.



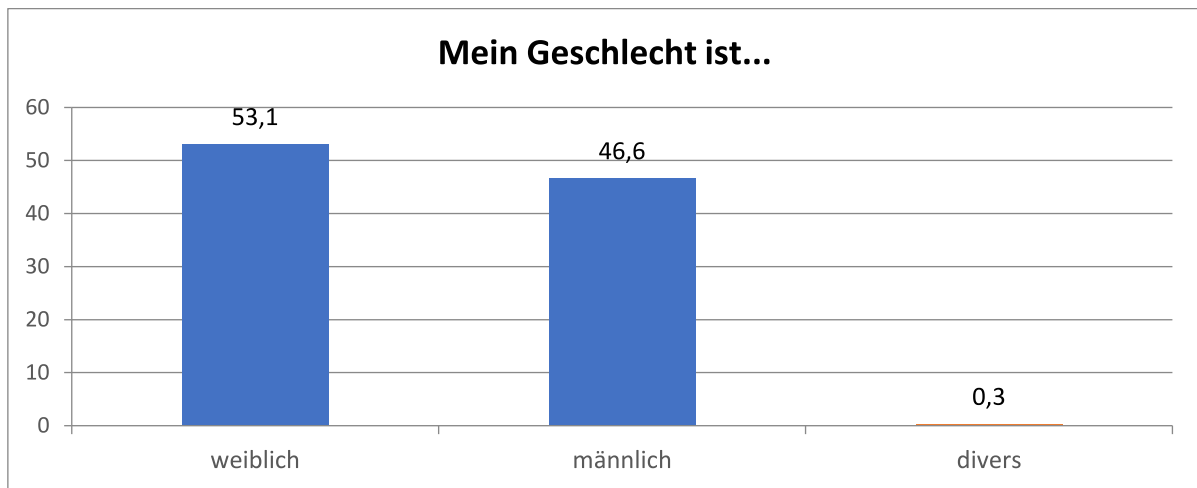
Die Frage nach der langfristigen Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr zeigt, dass sich mehr als 67% dagegen aussprechen.



Differenziert man nach der Berufstätigkeit, dann lässt sich erkennen, dass die Gruppen der Berufstätigen und Rentner\*innen/ bzw. nicht Berufstätigen mit jeweils mehr als 40% vertreten sind. Schüler\*innen und Studierende sind mit 8,3% vertreten.



Die Verteilung der Altersgruppen zeigt, dass mehr als 35% der Befragten über 65 Jahre alt sind. Dieser Gruppe folgen mit 26,1% die 45 bis 59-jährigen. Die 60 bis 64-jährigen sind mit weiteren 15% vertreten. Die jüngere Bevölkerung konnte mit der Befragung nur geringfügig erreicht werden. Das zeigen die knappen 14% der Befragten, die sich zwischen 25-44 Jahren befinden. Die 10- bis 17-jährigen nahmen mit 6,4% an der Umfrage teil. Am geringsten beteiligten sich die 18 bis 24-jährigen mit knappen 3%.



Bezüglich des Geschlechts lässt sich feststellen, dass männlich und weiblich annähernd gleich vertreten sind. Die Frauen beteiligten sich mit knapp 53% etwas mehr als die Männer mit knappen 47%. Diverse Personen sind mit 0,3% vertreten.

#### **Fazit:**

Entsprechend dieser Verteilung müssen auch die Ergebnisse der Umfrage interpretiert werden: Die Mehrheit der über 65-jährigen spricht sich gegen die ganztägige Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr aus, da diese Gruppe prozentual am stärksten vertreten war. Bei stärkerer Beteiligung der 10-44-jährigen Bürger\*innen ist ein Anstieg der positiven Rückmeldung für das Modellprojekt zu erwarten. Durch die ungleiche Verteilung der Bürger\*innen in den Altersbereichen und der nicht erreichten 2% der teilnehmenden Bevölkerung, sind die Ergebnisse dieser Befragung für Gifhorn nicht repräsentativ. Bei der letzten Befragung muss zwingend die stärkere Beteiligung der 10-44-jährigen sowie die Teilnahme von mindestens 850 Bürger\*innen erreicht werden.

#### **Die häufigsten Anmerkungen der Bürger\*innen:**

Die Bürger\*innen hatten zum Abschluss des Fragebogens die Möglichkeit, Anmerkungen zum Modellprojekt zu machen. Am häufigsten wurde die Gefährdung kleiner Kinder sowie älterer Personen durch den Radverkehr genannt, da diese eine verminderte Reaktionsfähigkeit besitzen. Zudem gaben mehrere Personen an, dass kein entspanntes Bummeln mehr möglich sei, da die Radfahrer zu schnell fahren würden und keine Rücksicht auf die Fußgänger nehmen. Dies würde zu Unfällen führen. Außerdem wird mehrfach kritisiert, dass E-Scooter trotz des Fahrverbots durch die Innenstadt fahren. Zudem wird eine deutliche Ausschilderung der Schrittgeschwindigkeit gefordert.



## **Anlage 20**

**Fragebogen und Ergebnisse 2. Bürgerinnen-/ Bürgerbefragung zur  
Öffnung der Fußgängerzone für Radverkehr**



## FRAGEBOGEN ZUR GANZTÄGIGEN ÖFFNUNG DER FUßGÄNGERZONE FÜR DEN RADVERKEHR IN DER STADT GIFHORN

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

das Modellprojekt „Ganztägige Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr in der Stadt Gifhorn“ endet am 30.11.2021. Mit dieser Abschlussbefragung sollen die bisherigen Erfahrungen bewertet werden.

Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie den Fragebogen ausfüllen und diesen am Rathaus der Stadt Gifhorn bis zum 15.11.2021 in den Briefkasten stecken. Sie können den ausgefüllten Fragebogen auch an **BÖREGIO**, Humboldtstr. 21 in 38106 Braunschweig oder online an [befragung@boeregio.de](mailto:befragung@boeregio.de) senden. Ihre Angaben werden selbstverständlich anonym und ausschließlich im Rahmen des genannten Projektes verwendet.

Bitte füllen Sie nur einen Fragebogen pro Person aus. Informieren Sie bitte auch Ihre Familie, Freunde, Bekannte und Verwandte in der Stadt Gifhorn über die Umfrage. Wir freuen uns über Ihre Teilnahme!

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Oktober/November 2021

### Fragen zum Modellversuch

1 Wie kommen Sie regelmäßig in die Fußgängerzone?			
<input type="checkbox"/> zu Fuß	<input type="checkbox"/> mit dem Rad	<input type="checkbox"/> mit dem Auto	<input type="checkbox"/> mit dem ÖPNV

2 Wie beurteilen Sie die ganztägige Öffnung der Fußgängerzone? (Mehrfachnennungen möglich)			
<input type="checkbox"/> Positiv	<input type="checkbox"/> Negativ, weil	<input type="checkbox"/> Fußgänger*innen umgefahren werden	
		<input type="checkbox"/> man als Radfahrer*in zu sehr auf Fußgänger achten muss	
		<input type="checkbox"/> Radfahrer*innen zu schnell fahren	
		<input type="checkbox"/> man als Radfahrer*in nur langsam voran kommt	
		<input type="checkbox"/> die Fußgängerzone an Attraktivität verliert	
		<input type="checkbox"/> sonstiges: _____	

3 Haben Sie persönlich gefährliche Situationen wahrgenommen?	
<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja: _____

4 Unter welchen Bedingungen könnten Sie sich die weitere ganztägige Öffnung der Fußgängerzone vorstellen? (Mehrfachnennungen möglich)	
<input type="checkbox"/> zusätzliche Maßnahmen sind nicht notwendig	<input type="checkbox"/> mehr Kontrollen durch die Polizei
<input type="checkbox"/> mehr Öffentlichkeitsarbeit, zum Beispiel: _____	<input type="checkbox"/> weitere Vorschläge: _____
<input type="checkbox"/> die ganztägige Öffnung für den Radverkehr ist nicht gewünscht	

5 Die Fußgängerzone soll für den Radverkehr...	
<input type="checkbox"/> ganztägig geöffnet bleiben	<input type="checkbox"/> wie ursprünglich geöffnet sein
<input type="checkbox"/> wie folgt geöffnet sein:	Von: _____ Uhr Bis: _____ Uhr
	An den Tagen: <input type="checkbox"/> Mo <input type="checkbox"/> Di <input type="checkbox"/> Mi <input type="checkbox"/> Do <input type="checkbox"/> Fr <input type="checkbox"/> Sa <input type="checkbox"/> So
Eigener Vorschlag:	_____

### Fragen zur Person

6 Ich bin... Jahre alt						
<input type="checkbox"/> 10-13	<input type="checkbox"/> 14-17	<input type="checkbox"/> 18-24	<input type="checkbox"/> 25-44	<input type="checkbox"/> 45-59	<input type="checkbox"/> 60-64	<input type="checkbox"/> über 65

7 Ich bin...			
<input type="checkbox"/> weiblich	<input type="checkbox"/> männlich	<input type="checkbox"/> divers	<input type="checkbox"/> möchte ich nicht angeben

## Modellprojekt „Ganztägige Öffnung der Fußgängerzone in der Stadt Gifhorn“

Vorstellung der Ergebnisse am 06.12.2021

Dr. Ing. Dipl.-Hdl. Rainer Mühnickel  
Sandra Ulbricht, M. Sc. Landschaftswiss.

1.

# Bürger\*innenbefragung

# 1. Bürger\*innenbefragung

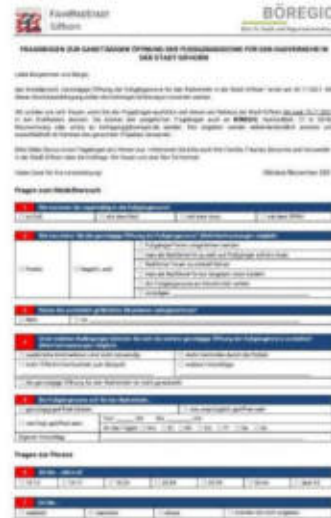
Befragungszeitraum:  
15.10.2021 – 15.11.2021

Teilnehmer\*innen:  
~ 1560 Personen  
~ 3,63 % der Bevölkerung in der Stadt Gifhorn

## Im Vergleich

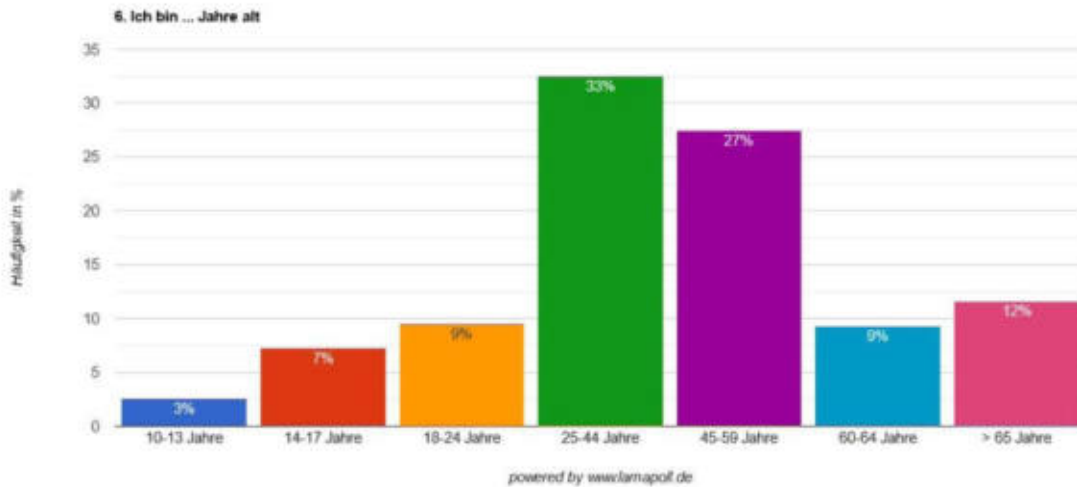
Befragungszeitraum:  
15.06.2021 – 31.07.2021

Teilnehmer\*innen:  
ca. 330 Personen – 0,77 % der Bevölkerung



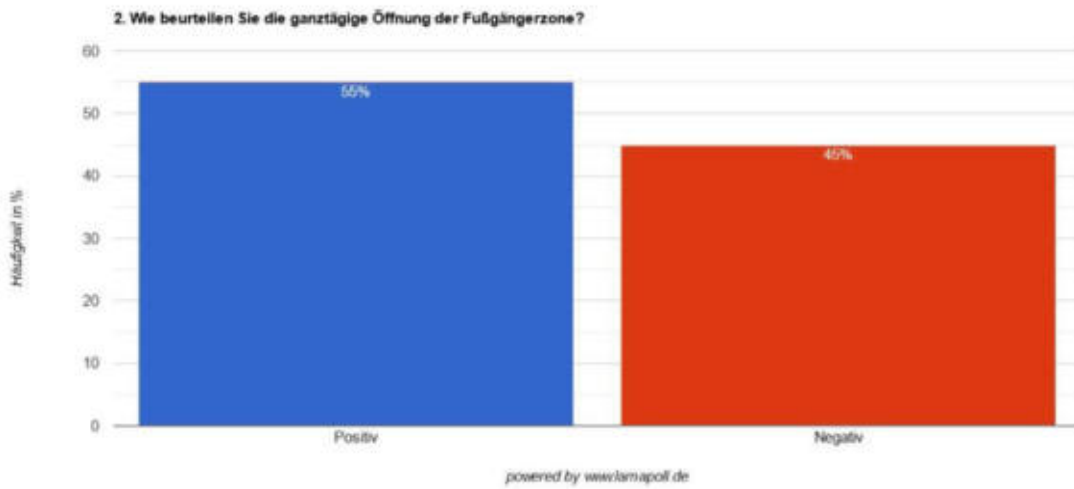
3

# 1. Bürger\*innenbefragung



4

# 1. Bürger\*innenbefragung



5

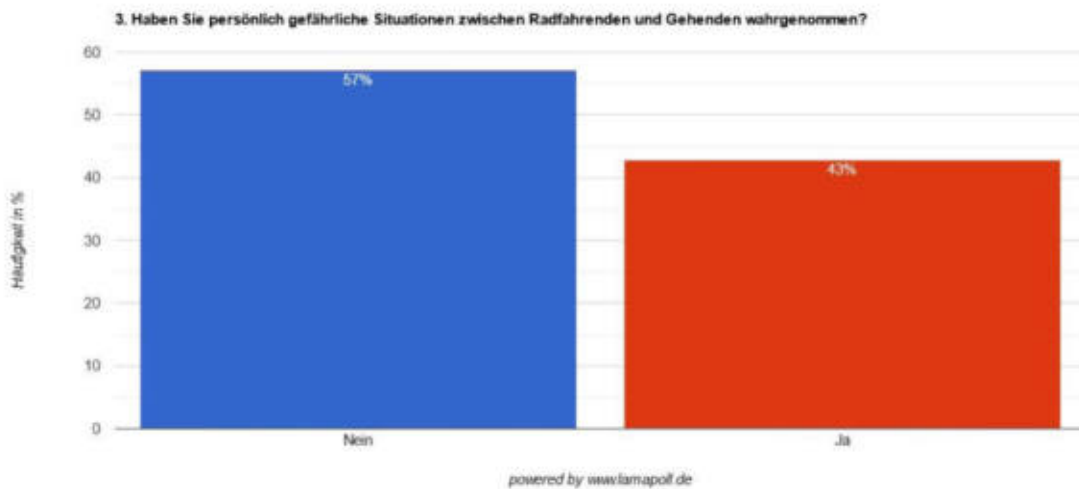
# 1. Bürger\*innenbefragung

Stand Juli, 2021



6

## 1. Bürger\*innenbefragung



7

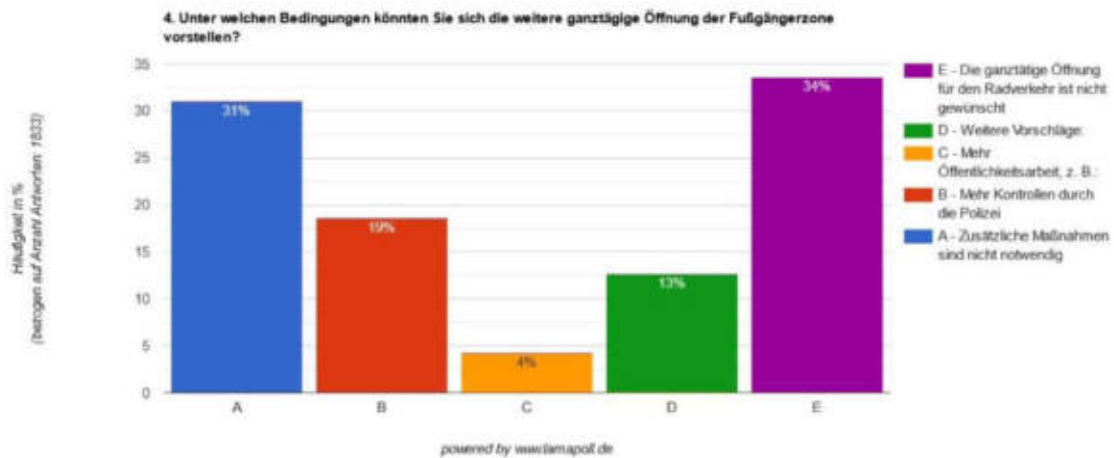
## 1. Bürger\*innenbefragung

Folgende gefährliche Situationen werden laut Fragebogen wahrgenommen:

- Einzelne Kinder sind vor die Fahrräder gelaufen.
- Teilweise fahren die Radfahrer\*innen zu schnell.
- Geringer Abstand der überholenden Radfahrer\*innen zu den Fußgänger\*innen sorgen vor allem bei älteren Menschen für Unsicherheiten.



# 1. Bürger\*innenbefragung



9

# 1. Bürger\*innenbefragung

## Vorschläge der Teilnehmenden

- Verstärkte Kontrollen.
- Sensibilisierung der Radfahrer\*innen für geltende Regeln (z. B. Schrittempo, Fußverkehr hat Vorrang).
- Positive Berichte über gutes und funktionierendes Miteinander.
- Feste „Radstreifen“ bzw. durchgängige Radfahrspur.
- Einschränkungen an Markttagen oder bei Veranstaltungen.

## 1. Bürger\*innenbefragung

### Fazit der Umfrage

- Erste Befragung im Juni/Juli 2021 aufgrund der Teilnehmer\*innenzahl und Altersverteilung nicht repräsentativ. **Jetzt repräsentativ.**
- In der ersten Befragung nur ~ 37% der Befragten für die Öffnung. Jetzt: 55%.
- Die durchgeführten Maßnahmen wurden positiv wahrgenommen.
- Subjektive Ängste haben sich nicht verändert. Eltern haben Angst, dass ihre Kinder angefahren werden. Ältere Menschen fürchten sich vor einem Sturz, wenn Radfahrende zu dicht überholen.

# 2.

## Fazit und Empfehlungen

## 2. Fazit und Empfehlungen

- Das Modellprojekt insgesamt war erfolgreich.
- Die Öffnung der Einbahnstraße Cardenap für den Radverkehr ist erfolgreich.
- Die neue Markierung der Parkflächen am Schillerplatz ist positiv aufgenommen worden.
- Die Öffentlichkeitsarbeit und die Bürgerbefragung waren erfolgreich.
- Es gab eine sehr gute repräsentative Beteiligung.
- 55% der teilnehmenden Bevölkerung sind für eine ganztägige Öffnung.
- Viele Akteure (ADFC, Behindertenbeirat, City-Gemeinschaft) für die Öffnung.
- Der Umsatz im Einzelhandel wurde durch den Radverkehr gefördert.
- Die Bedenken sollten ernst genommen und die Vorschläge berücksichtigt werden.

## 2. Fazit und Empfehlungen

- Ergebnis der Bürger\*innenbefragung veröffentlichen.
- Zukünftige Regelung gut begründen.
- Fortführung der Öffentlichkeitsarbeit.
- Beibehaltung zusätzlicher Abstellmöglichkeiten.
- Markierungen beibehalten.
- Anpassung der (Hinweis-) Beschilderung an den Eingängen der Fußgängerzone.
- Weiterhin Präsenz der Polizei erforderlich.
- Nach 2 Jahren noch einmal die Öffnung überprüfen.
- Langfristiger Umbau der Innenstadt (Förderprogramme nutzen).





muehlnickel@boeregio.de  
ulbricht@boeregio.de  
Braunschweig  
www.boeregio.de

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



## **Anlage 21**

---

**Ausgewählte Presseartikel**



Stadtgespräch

## Radverkehr und Verkehrssicherheit werden Schwerpunktthemen unserer Stadt - Als nächstes sind Gifhorns Schüler\*innen mit Fragebögen gefragt

Bastian Till Nowak Veröffentlicht am 30.09.2020



Bürgermeister Matthias Nerlich (von links) und Gifhorns Radverkehrsbeauftragter Oliver Bley tauschen sich mit Sandra Ulbricht und Rainer Mühnickel vom Büro für Stadt- und Regionalentwicklung Böregio aus Braunschweig über die Zukunft des Gifhormer Radverkehrs aus.

Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer im allgemeinen und Verbesserungen des Radverkehrs im speziellen sind die zwei großen Themen, denen sich die Stadt Gifhorn mit dem Leitbild Mobilität 2030 verstärkt widmen möchte – vorausgesetzt natürlich, dass der Stadtrat in seiner Sitzung am bevorstehenden Montag dafür die Ampel auf Grün umstellt. Die Arbeiten für ein Verkehrssicherheitskonzept und ein neues Radverkehrskonzept sind jedoch bereits angelaufen, wie Gifhorns Bürgermeister Matthias Nerlich und der Radverkehrsbeauftragte unserer Stadt, Oliver Bley, in einer Pressekonferenz am Mittwoch erläuterten. Noch steht alles am Anfang – und die gewollte Bürgerbeteiligung steht auch noch aus. Der Startschuss fällt allerdings schon am Montag, wenn alle Schülerinnen und Schüler der Gifhormer Grundschulen sowie diejenigen zweier weiterführender Schulen (Dietrich-Bonhoeffer-Realschule und Otto-Hahn-Gymnasium) mit Fragebögen ausgestattet werden.

Beim Fragebogen für die Eltern aller Gifhormer Grundschüler geht es in erster Linie um die Verkehrssicherheit: Mit welchem Verkehrsmittel kommt Ihr Kind in der Regel zur Schule – zu Fuß, mit dem Fahrrad, Bus oder Auto; und ist es im Sommer anders als im Winter? Und wo gibt es auf diesen Wegen mögliche Gefahrenstellen? Diese sollen die Eltern dann direkt auf einer Karte eintragen.

Geschwindigkeiten und – auf Wunsch der Gifhormer Politik – das Überprüfen von Ampelkreuzungen darauf, ob das Anbringen eines grünen Pfeils möglich ist. Beide Konzepte – Schwerpunkt Radverkehr und Schwerpunkt Verkehrssicherheit – möchte die Gifhormer Stadtverwaltung gleichzeitig erstellen und später auch gleichzeitig umsetzen. Oliver Bley: „Wir versprechen uns sehr große Synergieeffekte, wenn wir abgestimmt in einem Rutsch nach stadtweit priorisierbaren Maßnahmen suchen.“



Beim Fragebogen, den die Schülerinnen und Schüler der Dietrich-Bonhoeffer-Realschule und des Otto-Hahn-Gymnasiums stellvertretend für alle weiterführenden Schulen erhalten, geht es hingegen vor allem um die Radverkehrsinfrastruktur in der Stadt Gifhorn: Wie oft kommst Du mit dem Rad zur Schule? Welche Gründe könnten dagegen sprechen, dies häufiger zu tun? Was genau ist am Radfahren in Gifhorn womöglich zu unbequem oder zu gefährlich? Welche problematischen Stellen gibt es auf dem Schulweg genau? Und wie könnte das Fahrradfahren zur Schule attraktiver gemacht werden?

Knackpunkte hat Rainer Mühlnickel, Geschäftsführer von Böregio, schon auf den ersten Blick an beiden Schulen ausgemacht: „Teilweise gibt es gar nicht genügend Fahrradständer – und teilweise lassen sich die Räder dort auch nicht sicher anschließen.“

Das sei zwar nur ein vergleichsweise kleines Problem – aber es steht symptomatisch für Anforderungen, die auch Erwachsene stellen, wenn sie denn aufs Rad umsteigen wollen: „Die Verkaufszahlen von Fahrrädern brummen regelrecht – und die angeschafften Fahrräder werden zum Teil auch immer teurer“, weiß Rainer Mühlnickel zu berichten. Klar, dass man dann sein Rad auch sicher untergebracht wissen möchte, wenn man es gerade nicht nutzt – egal ob man als Schüler im Klassenzimmer sitzt, als Arbeitnehmer im Büro oder als Tourist oder Passant durch die Geschäfte der Gifhorer Innenstadt bummelt.

Das Ziel ist klar: „Wir wollen in der Stadt Gifhorn in den kommenden Jahren einen deutlichen Sprung nach vorne machen – und ein echtes Highlight für Radfahrer werden“, betonte Bürgermeister Nerlich – und räumte gleichsam ein: „Dafür wird viel notwendig sein und es ist auch noch viel Infrastruktur zu schaffen.“ Noch in diesem Jahr soll es eine erste öffentliche Runde zur Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger geben, berichtete der Gifhorer Radverkehrsbeauftragte Oliver Bley – „selbstverständlich mit Befragungselementen, so dass sich auch alle selbst einbringen können“.

#### **Schwerpunkt Radverkehr**

„Zunächst sichten wir, was es gibt“, erklärte Böregio-Geschäftsführer Mühlnickel. „Dann schauen wir mit dem Außenblick, wo starker Handlungsbedarf ist – und wo man mit relativ wenig Geld vielleicht schon recht viel erreichen kann, und wo eher längerfristig etwas möglich ist.“ Betrachtet werden dazu auch die Unfallzahlen und natürlich die am häufigsten zurückgelegten Wege. „Wir untersuchen also potenzielle Ziele und auch Quellen von Radverkehr“, konkretisierte Landschaftswissenschaftlerin Sandra Ulbricht, ebenfalls tätig bei Böregio.

„Im nächsten Schritt werden wir dann ein Netz erstellen mit Vorrangrouten, auf denen der Radfahrer zügig und sicher im Alltag fahren kann“, so Sandra Ulbricht. „Das muss nicht immer an der Hauptverkehrsstraße sein, das kann auch durch Tempo-30-Zonen führen.“ Die kürzeste Route ist schließlich nicht immer die schnellste. Wer als Radfahrer ärgert sich denn nicht, häufig viel Zeit an roten Ampeln zu verbringen?

Die Fragebögen der Gifhorer Schülerinnen und Schüler sollen beim Festlegen der Vorrangrouten genauso Berücksichtigung finden, wie auch die vom Radverkehrsbeauftragten Bley geplanten Bürgerbeteiligungen.

„Sobald das Netz aufgestellt ist, werden wir alle Routen abfahren“, erläuterte Sandra Ulbricht. Wo es hakt, muss nachgebessert werden – „wir werden der Stadt dann zu allen Stellen eine Kostenkalkulation vorlegen und auch eine Priorisierung vorschlagen“.

#### **Schwerpunkt Verkehrssicherheit**

Für diesen Part wurde von der Stadt Gifhorn das Büro LK Argus aus Kassel beauftragt. Ein zu erstellendes Verkehrssicherheitskonzept soll dabei alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigen – neben den Radfahrern also gleichberechtigt Autofahrer und Fußgänger. Sie alle müssen sich schließlich den öffentlichen Raum teilen – und Konflikte sollen minimiert werden.

Für die Stadt Gifhorn geht es hierbei um vier Punkte: die Schulwegsicherheit, die Sicherheit von Querungen gerade an stark befahrenen Straßen, das Reduzieren zu hoher

# Gifhorn wird Stadt für Radler

Zwei Projektbüros erarbeiten mit Fragebögen die Basis für ein neues Wegekonzept.

Von Anja Alisch

**Gifhorn.** Der Stadtrat diskutiert am Montagabend das Leitbild Mobilität 2030 und soll dessen Eckpunkte auf den Weg bringen. Für Bürgermeister Matthias Nerlich ist das eine wichtige Weichenstellung, wie sich die Stadt in einem Jahrzehnt entwickeln soll. Wir wollen einen Sprung nach vorne machen, damit Gifhorn ein Highlight für Radfahrer wird.“

Oliver Bley, Radverkehrsbeauftragter der Verwaltung, erläuterte: Wir sehen die Schulwegsicherheit, Bedarf für Querungshilfen, das hohe Tempo bei Autos und Grünpeile an Ampeln relevant an und setzen auf Synergieeffekte, weil es dabei Schnittstellen gibt.“

Rainer Mühlhnickel, Geschäftsführer des Büros Böregio ergänzte: Wir fangen nicht bei Null an. Das bestehende Radwegekonzept wird erst einmal überprüft. Außerdem wollen wir die Knackpunkte wie Unfallstellen ermitteln.“

Ein Workshop der vor allem Unternehmen ansprechen soll, sei in Vorbereitung, denn: „Für den Handel sind Abstellmöglichkeiten



In Gifhorn soll es langfristig bessere Bedingungen für Radfahrer geben.

SYMBOLFOTO: ROBERT MICHAEL / PICTURE ALLIANCE/DRK

in Zeiten teurer Pedelecs ein Standortfaktor.“ Die höhere Geschwindigkeit der E-Bikes erfordere außerdem neue Raumlösungen, damit Radler, Autofahrer und Fußgänger ohne Konfliktpotenzial auskommen.

Wie seine Mitarbeiterin Sandra Ulbricht beschrieb, ist ein „Wunschliniennetz“ angestrebt, das neben den Hauptrouten Alternativen für Radler aufzeigt. Dieses Netz soll

möglichst bis Jahresende in die Gremien, um weitere Details festzulegen.

Erster Baustein wird nun eine Fragebogenaktion für die Schulen sein. Das Büro LK.Argus setzt bei den Grundschulen auf Verkehrssicherheit, fragt Wege und Problemstellen ab. Böregio arbeitet mit dem Otto-Hahn-Gymnasium (OHG) und der Dietrich-Bonhoeffer-Realschule (DBR) zusammen. „Da zeigt

sich schon, dass beim OHG der Eingangsbereich zu wenig Platz für Stellmöglichkeiten bietet, an der DBR macht Radfahren keinen Spaß – die Parksituation ist mangelhaft.“

Bis 8. Oktober sollen die Fragebogen ausgefüllt sein und gehen am 20. Oktober in den Arbeitskreis Radverkehr, in dem neben Politik und Verwaltung auch Polizei und ADFC mitwirken.



# Radwegkonzept: Vorarbeiten starten mit Fragebögen an Gifhorner Schulen

Zwei externe Büros nehmen den Verkehr in der Stadt unter die Lupe – Prioritäten der nächsten zehn Jahre werden festgezurr

VON ANDREA POSSELT

**GIFHORN.** Am Montag entscheidet der Gifhorner Stadtrat über das Leitbild Mobilität. Damit wird festgezurr, nach welchen Prioritäten in den nächsten zehn Jahren der Verkehr gestaltet wird – für Fußgänger, Rad- und Autofahrer. Besonders in den Fokus nimmt die Stadt gerade die Aspekte Radwegkonzept und Verkehrssicherheit. Zwei externe Büros sind dafür engagiert. Der erste Fahrplan steht und wurde vom städtischen Verkehrsexperten Oliver Bley und Bürgermeister Matthias Nerlich am Mittwoch vorgestellt. Rainer Mühlnickel, Geschäftsführer von Böregio, und Mitarbeiterin Sandra Ulbricht, berichteten über den Part Radwegkonzept.

Gifhorn wolle „einen deutlichen Sprung nach vorne ma-

chen und ein echtes Highlight für Radfahrer sein“, sagte Nerlich. Das passiere am besten aus einem Guss und nicht in Einzelprojekten, ergänzte Bley. Querungshilfen an Straßen, Geschwindigkeiten von Autos und neue Grün-Pfeile an Ampeln nannte Bley als Beispiele für den Bereich Verkehrssicherheit. Speziell das Thema Schulwegsicherheit nimmt das Büro LK Argus aus Kassel unter die Lupe. Dazu ist ein Fragebogen entworfen worden, der ab Montag an allen Gifhorner Grundschulen verteilt wird. Abgabeschluss der Bögen ist am Freitag, 8. Oktober.

Die Gestaltung des Radweggesetzes nimmt das Büro Böregio unter die Fittiche. „Wir werden uns die Verkehrsströ-

me angucken, Unfallzahlen analysieren“, erläuterte Mühlnickel. Selbst Details, wie künftig Radwege im Zuge des Pedelec-Booms auszusehen haben, werden eine Rolle spielen. Die Planer werden Fragebögen an der Bonhoefer-Realschule und am Otto-Hahn-Gymnasium verteilen. Erste Analyse nach einer Ortsbe-

gehung: An beiden Schulen mangle es auf jeden Fall an Abstellplätzen für Fahrräder. Ein Teil der Begutachtung werde das Büro auch selbst auf dem Rad erledigen, ergänzte Sandra Ulbricht. Ihr erstes Urteil: Gifhorn ist schon gut aufgestellt. Die Zahl der Radfahrunfälle sei vergleichsweise gering.

Die beiden externen Experten lobten, dass die Stadt Gif-

→ Stadt setzt auf Konzept aus einem Guss



Neues Radwegkonzept in Arbeit: Bürgermeister Matthias Nerlich, Oliver Bley, Sandra Ulbricht und Rainer Mühlnickel von Böregio (v.l.) stellen das Vorhaben vor.

FOTO: ANDREA POSSELT

horn auf eine möglichst breite Beteiligung der Öffentlichkeit setze. Neben dem Arbeitskreis, zu dem Polizei und

ADFC gehören, ist auch an eine Bürgerbeteiligung gedacht. Fußgänger, Rad- und Autofahrer – alle sollen im

Blick sein. „Aber wir haben nun einmal einen begrenzten Raum, das muss jedem klar sein“, sagte Nerlich.

# Innenstadt: Radeln in der Fußgängerzone, Einbahnstraßen-Regelung für Autos?

Stadtverwaltung chattet in Zoom-Video-Konferenz mit Gifhornerninnen und Gifhornern über Konzept

VON DIRK REITMEISTER

**GIFHORN.** Die Gifhórner Fußgängerzone steht unmittelbar vor einem Umbruch. Noch in diesem Frühjahr soll dort eine sechsmonatige Pilot-Testphase zum ganztägigen Radfahren starten – mit Beteiligung der Bürgerschaft. Bestandteil dafür war am Dienstag nachmittag ein Online-Chat der Stadt Gifhorn mit Planern, Fachleuten sowie Einwohnerinnen und Einwohnern.

„Soll die Fußgängerzone ganztägig für Fahrräder geöffnet werden?“ Stadtplanerin Maike Klesen hat die Frage auf der Zoom-Plattform noch nicht zu Ende eingetippt, da

kamen schon erste Antworten aus der Runde auf den Bildschirm. „Sie sind alle zu schnell für mich“, sagt Klesen, die mit dem Eingabefeld kämpft und auch noch die Antworten „Ja“, „Nein“ und „Vielleicht“ anlegen muss.

Die meisten Haken setzen die Gefragten dann beim Ja. Doch der Reihe nach.

Dr. Kainer Mühlhnickel und seine Kollegin Sandra Ulbricht vom Planungsbüro Böregio haben nicht nur die Fußgängerzone auf dem Plan. Die rangiert bei ihnen als Radroute unter der Rubrik „Hauptroute“. Als höherwertige „Vorrangroute“ für den Radverkehr nehmen sie sich am Anfang ihres Vortrags den so-

genannten City-Ring aus Lüneburger Straße, Celler Straße, Allerstraße, Fallerslebener Straße und Konrad-Adenauer-Straße vor. Dort sehen sie enormen Handlungsbedarf, um das Radfahren attraktiver zu machen.

„Beengte Verhältnisse“ hat Ulbricht auf den Straßen rund um die Innenstadt ausgemacht. Oft seien kombinierte Geh-Radwege wie etwa an der Konrad-Adenauer-Straße in beide Richtungen zu befahren oder schmale Gehwege wie an der Celler Straße für Radfahrer freigegeben. Am Schülerplatz sei eine komplette Neuordnung nötig, an anderen Stellen schlagen die Planer Fahrradschutzstreifen auf den Fahrbahnen vor – an Celler und Adenauer-Straße

jeweils in Fahrtrichtung Süden. Das sei aber nur eine kurzfristige Lösung, langfristig müsste baulich etwas geschehen.

Aus der Runde, die wenig Sympathien für Schutzstreifen äußert, kommen Vorschläge in den Chat, für den Kraftverkehr den City-Ring zur

**Breite Kampagne soll Einwohnerinnen und Einwohner beteiligen**

Einbahnstraße zu erklären. „Das haben wir durchdacht“, sagt Oliver Bley von der Stadtverwaltung. „Machbar ist alles, es kostet nur Geld.“ Und es gebe Fragen zum Umbau der Kreuzungen und zu Umwegen für Rettung, Feuerwehr und Polizei.

Und die Fuzof Sie für Radfahrer zu öffnen funktioniere, wenn man bestimmte Punkte beachte, sagt Mühlhnickel. Etwa den Wochenmarkt im Norden und einige Engstellen vor allem im Süden der Fußgängerzone. „Ich weiß, dass die Öffnung der Fußgängerzone kontrovers diskutiert wird.“ Was sich im Verlauf des Zoom-Vortrags im Chat-Kanal bestätigt. Dort berichten Teilnehmende von ihren Erfahrungen mit Radlern in der City, etwa neulich in Höhe Galopp „fast umgemäht“ worden zu sein.

Deshalb sollen die Gifhornerninnen und Gifhornern stärker einbezogen werden. Die Stadt will noch in diesem Monat einen Online-Fragebogen auf ihre Homepage stellen, auch eine gedruckte Version ist in Planung. Mühlhnickel: „Eine breite Kampagne ist nötig.“

Mühlhnickel stellt sich vor, Flächen der Fußgängerzone mit Piktogrammen zu markieren. Im Norden könnte ein vier

Meter breiter grau gepflasterter Bereich als kombinierte Geh- und Radweg-Zone gekennzeichnet werden, südlich der Hindenburgstraße der breite rot gepflasterte Teil auf der Ostseite. Langfristig müssten Hindernisse im Süden abgebaut werden: etwa die quadratische Sitzgruppe an der Aller-Apotheke.

Ziel sei es, noch Ende des Jahres konkrete Maßnahmevorschläge vorliegen zu

haben, sagt Bley. Es gibt noch viel zu besprechen, der Zoom-Nachmittag war ein Anfang. Mühlhnickel: „Es geht nichts mit der Brechstange.“



## Online-Infonachmittag: 80 Gifhorner chatten mit

Mehr Teilnehmer im Chat-Room als sonst im Ratssaal: Den Zoom-Video-Infonachmittag zum Radverkehrs-konzept in der Innenstadt wertet die Stadt Gifhorn als Erfolg. 80 Interessierte aus der Bürgerschaft haben teilgenommen, es gab rund genauso viele Chat-Beiträge. Auch Bürgermeister Matthias Nerlich ist von diesem aus der Corona-Krise geborenen Format überzeugt.

„Ich bin begeistert“, sagt Nerlich zur Begrüßung der

Videokonferenz-Runde. „Das ist mehr, als wir sonst bei Veranstaltungen im Rathaus zum Thema Mobilität hatten.“ Die Frage der Innenstadt-Querung per Fahrrad sei allerdings auch eine wichtige.

Das merkt man auch am Chat-Verlauf. Dort stellen viele Teilnehmende Fragen etwa zur Freigabe von Gehwegen für Radler und zu einem möglichen Tempo-30-Limit auf den Straßen rund um die Innenstadt, äußern

ihre Meinung zu Fahrradstreifen auf der Fahrbahn und beschwerten sich über Radrappel in der City. Gleich zu Anfang macht die Mehrheit klar, für eine ganztägige Öffnung der Fuzof für Radler zu sein. „Wir werden die Meldungen für die weitere Beratung berücksichtigen“, verspricht Verkehrsplaner Oliver Bley.

Nerlichs Bilanz nach anderthalb Stunden Chat und Video-Konferenz: „Ich finde es toll, wie in diesem Format diskutiert werden kann.“





Ein Piktogramm auf dem Weg Richtung Marktplatz könnte nach der Idee des Planungsbüros Orientierung bieten: Fußgänger nutzen die Randstraße links und rechts, Fahrradfahrer vorzugsweise die Mitte. FOTOMONTAGE: BÖREGIO

# Test: Fußgängerzone für Radler ganztägig öffnen?

Bisher gilt dort ein Verbot für Radler von 11 bis 18 Uhr. Auch die Umgestaltung des City-Rings ist Thema der Bürgerbeteiligung.

Von Daniela König

**Gifhorn.** Wie lässt sich aus Gifhorns City-Ring und seiner Fußgängerzone ein radfahrerfreundlicheres und -sicheres Pflaster machen? Was wünschen sich die Gifhorner? Welche Pläne für das Radverkehrskonzept 2021 wären umsetzbar? Um diese Fragen drehte sich das digitale Bürgerbeteiligungsformat der Stadt, zu dem sich am Dienstag 80 Teilnehmer angemeldet hatten. Von so viel Interesse war auch Bürgermeister Matthias Nerlich angeht. Neben Malke Klesen und Oliver Bley vom Fachbereich Stadtplanung, die die Online-Konferenz moderierten, waren Sandra Ulbricht und Rainer Mühlwinkel vom Braunschweiger Planungsbüro Böregio zugeschaltet, die den Ist-Zustand für Radfahrer skizzierten und mögliche Perspektiven aufzeigten.

Die Frage, die sich die Politik stellen muss, ist: Welche Querung zwischen Nord und Süd ist die sinnvollste? Soll die Fußgängerzone, die Radler bisher nur von 18 bis 11 Uhr befahren dürfen, ganztägig geöffnet werden? Das Planungsbüro würde dieses Ziel jedenfalls anstreben – und die Akzeptanz zunächst für sechs Monate testen. Und eine Streckenführung über den City-Ring? Wäre an vielen Stellen mit enormem baulichen wie finanziellen Aufwand verbunden, Knotenpunkte wie der Schillerplatz müssten überplant werden.

Zum Status quo hielt Mühlwinkel fest, dass viele Abstellanlagen veraltet seien, es kaum eigene Ampeln oder Ampelphasen für Radfahrer

gebe. Viele Radwege seien zudem nicht breit genug. Oft gebe es ihn nur auf einer Straßenseite, sodass sich dort Radfahrer aus beiden Richtungen begegneten. Laufen dann auch noch Spaziergänger entlang, reicht der Platz bei Weitem nicht. So sieht es beispielsweise auf der Konrad-Adenauer-Straße auf Höhe des Kreishauses II aus. Hier empfehlen die Planer daher langfristig einen Radweg in Richtung Süden (Allerweide). Der Gehweg in der engen Celler Straße, der für Radler freigegeben ist, ist ebenfalls zu schmal. Deshalb sei auch hier die Möglichkeit für richtungstreues Fahren auf beiden Straßenseiten wichtig. Bis dahin könnten Fahrradschutzstreifen auf der Fahrbahn errichtet werden.

Bei Schutzstreifen hält es Mühlwinkel für sinnvoll, diese dort farblich hervorzuheben, wo viele Autos langfahren. Ein anderer Nutzer sah das grundsätzliche Problem, dass diese Bereiche zugaparkt würden. Ein weiterer Bürger argumentierte, dass sich Ältere und sehr junge Radfahrer unsicher fühlen, mit Autos eine Fahrbahn zu teilen.

Zum Thema Fußgängerzone stellte Mühlwinkel Vor- und Nachteile einer ganztägigen Öffnung in den Raum. Die Geschäfte könnten direkt mit dem Rad angesteuert werden, sodass weniger Radfahrer auf dem City-Ring unterwegs wären, der Einzelhandel werde belebt. Andererseits könnten sich ältere Fußgänger unsicher fühlen. Im Süden gibt es zudem an der Ecke Bode-mannstraße eine Engstelle durch Bänke und einen Müllimer, die

wohl entfernt werden müssten, um genug Platz für alle zu schaffen.

Um ein wenig Ordnung beziehungsweise Orientierung zu bieten, wäre es denkbar, auf den vier Meter breiten Weg im Norden Richtung Marktplatz, der sich auch optisch von den Randstreifen links und rechts abhebt, Piktogramme mit Fahrrad- und Fußgängersymbol aufzubringen. Das könnte bewirken, dass Fußgänger vorzugsweise am Rand entlangschlendern, Radler dafür die Mitte nutzen. Zudem wären Hinweisschilder wie „Miteinander: Radfahrer bei Schritttempo fahren“ für gegenseitige Rücksichtnahme wichtig. Die Idee ist nun, die Fußgängerzone noch im Frühjahr ganztägig zu öffnen – für zunächst ein halbes Jahr. Einzelhändler und Polizei sollen dann zu den Effekten befragt werden. Die Verwaltung möchte zudem jetzt zügig eine Bürgerbefragung anleiten. Der Krickwall könne nicht berücksichtigt werden, betonen Mühlwinkel und Oliver Bley. Die privaten Besitzverhältnisse lassen es nicht zu.

Die Politik soll noch in diesem Quartal über ganztägig nutzbare Querungsmöglichkeiten in Nord-Süd-Richtung beschließen. Im nächsten Schritt sollen Vorrang-, Haupt- und Nebenrouten festgelegt, im vierten Quartal eine Prioritätenliste erstellt werden.



**Reden Sie mit!**  
Was haben Sie für Ideen für Radfahrer?  
[gifhorner-rundschau.de](http://gifhorner-rundschau.de)





# Jetzt will es die Stadt wissen: Umfrage zur Radverkehrs-Qualität in Gifhorn

Vor Start der probeweisen Freigabe der Fußgängerzone sind die Bürgerinnen und Bürger gefragt

VON DIK REHMEYER

**GIFHORN.** In einem Pilotprojekt will die Stadt Gifhorn testen, inwiefern die Fußgängerzone dauerhaft passierbar für Radfahrer frei gehen kann. Nach bevorzugen etwa sechsmonatige Phase startet, will die Verwaltung die Bürgerinnen und Bürger mit einbinden in den Prozess. Dazu sollen die Gifhormer über einen Fragebogen mitteilen, wie sie das Rad mitrennen, wie sie die Radweginfrastruktur und den Stellenwert des Rades als Verkehrsmittel der Zukunft bewerten. Diese Aktion startet nun.

aller-zeitung.de

Weitere Bilder zum Thema finden Sie im Internet

In fünf Kategorien fragt die Stadt die Teilnehmer: ob persönliche Angaben und Ansichten zum Nutzungsverhalten und ausfüllen, aber besonders spannend dürfte für Verkehrsplaner Oliver Bley und sein Team die Antwort auf diese Frage sein: „Wie beurteilen Sie die derzeitige Gesamtsituation für den Radverkehr in der Stadt Gifhorn?“ Hier

KOMMENTAR VON DIK REHMEYER

## Radverkehr verbessern: Das geht nur als Gemeinschaft

Zu schmale Radwege, verwirrende Verkehrsführungen und langatmige Ansprechhaltungen: Man kann der Stadt Gifhorn ruhigen Gewissens vorhalten, in der Vergangenheit das umweltfreundliche Zweirad als Sekundärbestandteil zu haben, das im Schatten des verbotschlechten Lieblings-Automobil steht. Das Meistenstück des Verkehrsbaus sollte sich vor wenigen Jahren in Gifhorn und Kistertal. We nicht gerade ein Radweg aus Versehenblässung zu fertig wird, besorgte der Neubaun Hamberger Straße und Hauptstraße mit seinen berühmten Drei-Zentimeter-Bordsteinen fastgenen Fahrradwerkstätten willkommen Reparaturaufträge.



Wie gut lässt es sich in Gifhorn radeln? Die Stadt will dabei attraktiver werden und bindet die Bürgerschaft mit einer Umfrage ein.

gibt es Schwächen zu verteilen. Gleich darunter geht der Fragebogen ins Detail. Die Fragen drehen sich unter anderem um Zustand der Wege, Verkehrsführung, Querungsmöglichkeiten, Abstellanlagen und Sicherheit. Und wie wollen die Gifhormer Mängel an die Stadt melden? Den Fragebogen können sich Gifhormer nicht nur hier

aus der AZ schneiden, sondern auch von der Homepage der Stadt Gifhorn herunter laden. Ab dem 15. April können sie ihn ausfüllen und abgeben. Bley: „Die Abgabe kann entweder am Rathaus der Stadt Gifhorn (Bürokosten-einwurf) oder per Post an das Planungsbüro Bönepo in der Hauptstraße 21 in 38106 Braunschweig erfolgen.“ Teilnehmende können die gedruckten Fragebögen auch ausschneiden und einsenden, mit dem Handy abtrotzieren oder direkt am Bürostium ausfüllen und danach

Scans oder Fotos an befragung@boregio.de senden.

Einsendeschluss ist voraussichtlich der 15. Mai, so Bley. „Eine Verlängerung der Abgabefrist kann nach Bedarf erfolgen.“

„Die Befragung zum Thema Radverkehr in Gifhorn“ ist Teil der Befragungsvorfahren zum Radverkehrskonzept und soll ein Stimmungsbild der Stadt wiedergeben, sagt Bley. „Das Befragungsverfahren besteht insgesamt aus verschiedenen Elementen. Alle Anregungen, Hinweise und Anregungen werden ausgewertet und



Umfrage zum Thema Gifhormer Radverkehrs-Qualität. In fünf Kategorien fragt die Stadt die Teilnehmer ab.

Stadt Gifhorn

BÖREGIO

Radverkehrsbedürfnisse für den Freizeitverkehr			
Erreichbarkeit von Radwegen	Erweit. wichtig	<input type="checkbox"/> wichtig	<input type="checkbox"/> unwichtig
Erreichbarkeit von Radwegen	Erweit. wichtig	<input type="checkbox"/> wichtig	<input type="checkbox"/> unwichtig
Erreichbarkeit von Radwegen	Erweit. wichtig	<input type="checkbox"/> wichtig	<input type="checkbox"/> unwichtig
Erreichbarkeit von Radwegen	Erweit. wichtig	<input type="checkbox"/> wichtig	<input type="checkbox"/> unwichtig
Erreichbarkeit von Radwegen	Erweit. wichtig	<input type="checkbox"/> wichtig	<input type="checkbox"/> unwichtig
Erreichbarkeit von Radwegen	Erweit. wichtig	<input type="checkbox"/> wichtig	<input type="checkbox"/> unwichtig

\* Wie oft Sie im Radverkehr gefahren? (z. B. auf einem Radweg, gemeinsamen Rad- und Fußweg oder auf der Straße)

### 5. Zukunft des Radverkehrs

Welchen Stellenwert haben Sie an der Radverkehr für das Jahr 2027? Geben Sie zwei Werte an (z. B. 10 oder 20, 1 = unwichtig, 7 = sehr wichtig)

Radverkehr als Alternative zum Autoverkehr  Radverkehr als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr  Radverkehr als Alternative zum öffentlichen Verkehr

### 6. Mängelbefragungen

Wählen Sie, was sich in der Zukunft in Gifhorn realisieren sollte (mehrfache Antworten möglich, Reihenfolge ist nicht relevant)

ja  nein

Wie wichtig ist es für Sie, dass in Gifhorn folgende Maßnahmen umgesetzt werden?

ja  nein

1. Ausbau der Radwege

2. Ausbau der Radwege

3. Ausbau der Radwege

4. Ausbau der Radwege

5. Ausbau der Radwege

6. Ausbau der Radwege

7. Ausbau der Radwege

8. Ausbau der Radwege

9. Ausbau der Radwege

10. Ausbau der Radwege

11. Ausbau der Radwege

12. Ausbau der Radwege

13. Ausbau der Radwege

14. Ausbau der Radwege

15. Ausbau der Radwege

16. Ausbau der Radwege

17. Ausbau der Radwege

18. Ausbau der Radwege

19. Ausbau der Radwege

20. Ausbau der Radwege

21. Ausbau der Radwege

22. Ausbau der Radwege

23. Ausbau der Radwege

24. Ausbau der Radwege

25. Ausbau der Radwege

26. Ausbau der Radwege

27. Ausbau der Radwege

28. Ausbau der Radwege

29. Ausbau der Radwege

30. Ausbau der Radwege

31. Ausbau der Radwege

32. Ausbau der Radwege

## Radeln in der Fuzo: So informiert die Stadt vorab

Voraussichtlich ab 1. Juni, vielleicht auch ein wenig früher, startet das sechsmonatige Pilotprojekt in der Fußgängerzone. Die Stadt Gifhorn will in dem kommenden Vorhaben mit einer öffentlichen Öffentlichkeitsarbeit dazu unterstützen. „Hilfreich von verschiedenen Werbemaßnahmen wie Kontrollen durch die Polizei und dem Ordnungsdienst werden die Radfahrer und Fußgänger auf das getragene Miteinander aufmerksam gemacht“, sagt Verkehrsplaner Oliver Bley. „So sollte es nicht einpaar zu einpaar, bis zum Beginn der Testphase müssen noch die einzelnen Werbemaßnahmen und Informationen der Öffentlichkeitsarbeit geteilt und hergestellt werden. Eine Bodenmarkierung wird nicht notwendig und für Maßnahmen in der Fußgängerzone genutzt. Geprüft wird derzeit auch, ob zusätzliche mobile Fahrradabstellanlagen für die Testphase bereitgestellt werden können.“

Befragung ist das Radeln in der Fußgängerzone an Werktagen zwischen 18 und 11 Uhr erlaubt, nur an Sonn- und Feiertagen gesperrt.



AZ, 21.04.2021

# Stadt Gifhorn fragt: Wie beurteilen Sie die Lage für Radler in Gifhorn?

Fragebogenaktion bis zum 15. Mai – Ergebnisse sollen ins Pilotprojekt der Stadt einfließen

**GIFHORN.** In einem Pilotprojekt will die Stadt Gifhorn testen, ob sie die Fußgängerzone dauerhaft ganztägig für Radfahrer frei geben kann. Doch zunächst will die Verwaltung von den Bürgerinnen und Bürgern wissen, wie sie das Rad nutzen, wie sie die Radweginfrastruktur und den Stellenwert des Rades als Verkehrsmittel der Zukunft bewerten. Voraussichtlich bis zum 15. Mai können die Fragebögen ausgefüllt und abgegeben werden.

In fünf Kategorien fragt die Stadt die Teilnehmer ab. Persönliche Angaben und Auskünfte zum Nutzungsverhalten sind auszufüllen, aber besonders spannend dürfte für Verkehrsplaner Oliver Bley und sein Team die Antwort auf diese Frage sein: „Wie beurteilen Sie die derzeitige Gesamtsituation für den Radverkehr in der Stadt Gifhorn?“ Weitere Fragen drehen sich um Zustand der Wege, Verkehrsführung, Querungsmöglichkeiten, Abstellanlagen und Sicherheit. Und wie wollen die Gifhorer Mängel an die Stadt mitteilen?

Den Fragebogen können sich Gifhorer nicht nur hier aus der AZ schneiden, sondern auch von der Homepage der Stadt Gifhorn herunter laden. Bley: „Die Abgabe kann entweder am Rathaus der Stadt Gifhorn (Briefkasteneinwurf) oder per Post an das Planungsbüro Böregio in der Humboldtstraße 21 in 38106 Braunschweig erfolgen.“ Teilnehmende können die gedruckten Fragebögen auch ausschneiden und einscannen, mit dem Handy abfotografieren oder direkt am Bildschirm ausfüllen und danach Scans oder Fotos an befragung@boeregio.de senden.

Voraussichtlich ab 1. Juni, vielleicht auch erst einen Monat später, startet das sechsmonatige Pilotprojekt zum ganztägigen Radfahren in der Fußgängerzone. Die Stadt



Gifhorn will in den kommenden Wochen mit einer offensiven Öffentlichkeitsarbeit daran einstimmen.

„Mithilfe von verschiedenen Werbemitteln sowie Kontrollen durch die

Polizei und dem Ordnungsamt werden die Radfahrer und Fußgänger auf das ganztägige Miteinander aufmerksam gemacht“, sagt Verkehrsplaner Oliver Bley. Bis dahin gebe es noch einiges zu erledigen: „Bis zum Beginn der Testphase müssen noch die einzelnen Werbemittel und Informationen der Öffentlichkeitsarbeit gestaltet und hergestellt werden. Eine Bodenmarkierung wird noch entwickelt und für Markierungen in der Fußgängerzone genutzt. Geprüft wird derzeit auch, ob zusätzliche mobile Fahrradabstellanlagen für die Testphase bereitgestellt werden können.“

Bislang ist das Radeln in der Fußgängerzone an Werktagen zwischen 18 und 11 Uhr erlaubt, nur an Sonn- und Feiertagen ganztägig. red

Die Stadt will's wissen: Mit einer Fragebogenaktion klärt sie, was im Bereich Fahrradverkehr zu verbessern ist.

FOTO: SEBASTIAN FREHM/STADT GIFHORN

## Stadtgespräch

# Was sagen Sie zu Gifhorns Fahrradverkehr?

Ihre Meinung ist gefragt: Umfrage-Ergebnisse fließen in weitere Planungen ein

Von Bastian Till Nowak

Dass das Fahrradfahren in vielen anderen Städten weitaus attraktiver als in Gifhorn ist, ist kein Geheimnis. Verwirrende Verkehrsführungen, Radwege in schlechtem Zustand oder auch mal gar nicht vorhanden, andernorts eingequetscht zwischen dem physisch überlegenen motorisierten Verkehr und parkenden Wagen am Straßenrand – und dann auch noch das völlige Fehlen einer vernünftigen Nord-Süd-Route im Innenstadtbereich.

Ja, es ist wirklich nicht abzustreiten, dass Gifhorn in Sachen Radverkehr einiges aufzuholen hat. Das belegt auch in beinahe schon resignierender Kontinuität der zweijährliche Fahrradklimatest des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC): 143 Teilnehmerinnen und Teilnehmer bescherten unserer Stadt darin zuletzt eine 4,3 als durchschnittliche Gesamtschulnote – kein gut, kein befriedigend, gerade mal noch ausreichend, das Klassenziel jedoch ist weit verfehlt. Unter 415 Orten mit 20.000 bis 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern belegt Gifhorn damit deutschlandweit Platz 368. Beschämend!

Ampelschaltungen für Radfahrer, Breite und Zustand der Radwege sowie Verkehrsführung an Baustellen sind die ärgsten Kritikpunkte. Dass sich all das dringend bessern muss,



Auch KURT-Chefredakteur Bastian Till Nowak gehört zur wachsenden Gruppe der Velomobilisten in Gifhorn.

Foto: Çağrı Candır

ist Politik und Stadtverwaltung längst bewusst. Wer den globalen Klimakollaps ernst nimmt, kommt an einer Förderung des Fahrradverkehrs nicht vorbei.

Auf Basis des vom Gifhorer Stadtrat bereits beschlossenen „Leitbilds Mobilität 2030“ werden deshalb zurzeit detaillierte Planungen zu Radverkehr und Verkehrssicherheit erstellt. Die Stadtverwaltung arbeitet dabei mit dem Braunschweiger Planungsbüro Böregio zusammen. Und: Nach den „guten Erfahrungen bei der Erstellung des Leitbilds“ sollen dabei „auch und vor allem wieder die Gifhorerinnen und Gifhorer mitwirken können“, so Bürgermeister Matthias Nerlich.

Bei einer ersten Online-Konferenz haben bereits zahlreiche Bürgerinnen und Bürger mitgemacht, weitere Beteiligungsformate sind geplant – dazu

gehört auch der nebenstehende Fragebogen, mit dem Sie, liebe Leserinnen und Leser, sich selbst einbringen können.

„Die Befragung soll ein Stimmungsbild wiedergeben. Sie ist nicht darauf ausgelegt, repräsentativ zu sein“, so der Gifhorer Radverkehrsbeauftragte Oliver Bley. „Alle Anmerkungen, Hinweise und Anregungen werden ausgewertet und fließen in das Konzept ein.“

Alle Einsendungen bis zum 15. Mai werden berücksichtigt und anonym ausgewertet. Einfach ausfüllen, ausschneiden und ab in die Post oder direkt in den Briefkasten an Gifhorns Rathaus einwerfen. Alternativ können die Fragebögen auch gescannt oder mit dem Handy abfotografiert und dann per Mail eingereicht werden. Fragen beantwortet das Planungsbüro unter Tel. 0531-2371455.



AZ, 20.05.2021

# Wie gut lässt es sich in Gifhorn radeln? 405 Teilnehmer bewerten die Stadt

Auswertung läuft noch – Im Juni startet Pilotphase zum ganztägigen Radeln in der Fußgängerzone

VON DIKKE REYMEISTER

**GIFHORN.** 405 Gifhornerninnen und Gifhormer haben die Stadt in Sachen Fahrradfreundlichkeit bewertet. Das ist das Ergebnis der einen Monat laufenden Bürgerbeteiligung der Verwaltung zum Radverkehrskonzept, die Mitte Mai endete. Im Juni soll die sechsmonatige Pilotphase zum ganztägigen Radeln in der Fußgängerzone starten. Die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren.

## ➔ Lösungen für problematische Strecken finden

In fünf Kategorien hat die Stadt die Teilnehmenden befragt. Persönliche Angaben und Auskünfte zum Nutzungsverhalten gab es anzufüllen, dazu eine Schulnoten-Bewertung abgeben zur Frage: „Wie beurteilen Sie die derzeitige Gesamtsituation für den Radverkehr in der Stadt Gifhorn?“ Gleich darauf ging der Fragebogen ins Detail, die Fragen drehten sich unter anderem um Zustand der Wege, Verkehrsführung, Umwegmöglichkeiten, Abstellanlagen und Sicherheit. 405 Antworten gingen bei der Stadtverwaltung und beim Planungsbüro Böregio ein. „Ja, wir sind sehr zufrieden“, sagt Oliver Bley, Fahrradbeauftragter der Stadt. „Mit einer so großen Resonanz und Fülle an Rückmeldungen hätten wir nicht gerechnet. Das zeigt noch einmal das Interesse, das die Bürgerinnen und



Wie gut lässt es sich radeln in Gifhorn? Die Bürgerbeteiligung der Stadt ist abgeschlossen, es gibt erste Erkenntnisse. FOTO: (v. l.) SEBASTIAN FRIEDL (ARCHIV)



Bürger am Radverkehr haben.“ 401 der 405 Fragebögen seien auswertbar, so Bley. Vier könne die Stadt nicht berücksichtigen, sie seien unvollständig oder leer angekommen. Stadt und Planungsbüro erfassten und werten die Antworten noch

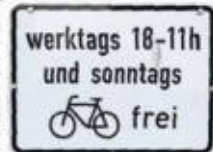
aus. Doch einen ersten Eindruck hat Bley schon gewonnen: „Nach vorläufiger Auswertung liegt im Bereich des Alltagsradverkehrs der höchste Handlungsbedarf (sehr wichtig) bei den Punkten „Radverkehrsführung“ und „Querung von Straßen.“ Im Freizeitverkehr seien die

Radfernwege, etwa was Gastronomie, Infotafeln, Sitzbänke, Schutzbüten, Abstellanlagen, Internetpräsentation angeht. Die endgültigen Ergebnisse will die Stadt für die weitere Bearbeitung im Radverkehrskonzept nutzen. „Besonders die Hinweise zu un-

schweren und fehlenden Radverkehrsanlagen spielen hierbei eine wichtige Rolle“, erläutert Bley. „Im nächsten Schritt sollen Lösungen für problematische Strecken gefunden werden.“ Die Stadt will die Ergebnisse veröffentlichen.

Näher rückt nun der Tag, an dem das Pilotprojekt zum ganztägigen Radeln in der

Fußgängerzone startet. Vorgesehen ist laut Rathaus Anfang Juni. Neben Markierungen mit Fahrradsymbolen bereitet die Verwaltung gerade eine Reihe von Informationsmedien vor, die den Gifhornerninnen und Gifhornern die neuen Regeln erläutern sollen. Darüber hinaus sind „bankierende Maßnahmen“ in Planung.



## Umfrage: Teilnehmer wünscht sich mehr Kommentar-Möglichkeiten

Grundsätzlich gut, aber nicht so: Ulrich Achenbach hält die Bürgerbeteiligung zur Fahrradfreundlichkeit für schlecht aufgefallen. Denn es habe nur vorgegebene Antworten oder Noten anzukreuzen gegeben. Ihm fehle die Möglichkeit, konkrete Beispiele zu nennen. Er hat der Stadt zusätzlich eine Liste an Kritikpunkten zugesandt.

### ➔ Verkehrsführung am Calberlaher Damm und zu hohe Borde an der Hamburger Straße sind Kritikpunkte

So sind ihm die Fahrradstreifen wie am Alten Postweg oder auf der Faltenleberer Straße zu billig. Die Autofahrer hielten dort die 1,5 Meter Mindestabstand nicht ein und nutzten den für Radler vorgesehenen Streifen nicht zur sonnenweissen. Damit werde er sich keinesfalls als Gegner des Radverkehrs auf der Fahrerseite aus. Vielmehr seien die Radler dort

eben sichtbar für von aus Seitenstraßen oder Hufeinfahrten kommende Autofahrer als auf einem Gehweg. Aber die gestrichelte Linie täusche optisch eine trügerische Sicherheit vor.

Achenbach stört sich auch an der Verkehrsführung am Calberlaher Damm. Der Radverkehr sei nicht explizit auf den Gehweg gezwungen – und mache dort auch wegen des Auf und Abs an Einfahrten oder Seitenstraßen keinen Spaß. Von den drei Zentimeter hohen Bordern am Radweg an Hamburger Straße und Hauptstraße in Ganssen und Kästorf wolle er erst gar nicht sprechen.

Auch die Führung des Radverkehrs zwischen Allerleien-Kreisel und Bahnpöber-



Der Radfahrstreifen auf der Faltenleberer Straße. Eine trügerische Sicherheit, meint Ulrich Achenbach. FOTO: CILLA OMBRO

gang auf der linken Seite findet Achenbach suboptimal. An einer Freigabe der Fußgängerzone hat er ebenfalls seine Zweifel. Er befürchtet, dass viele Radler rücksichtslos durchbrausen würden, ohne zu

bedenken, dass für sie Schritttempo gelte.

Beim Fahrradklima des Radfahrerclubs ADFC alle zwei Jahre gebe es die Möglichkeit, konkrete Beispiele zu nennen, sagt Kreisvorsitzen-

der Wolfgang Harder. Die Kritik aus der jüngsten Umfrage habe er an Stadtverwaltung und Planungsbüro Böregio weiter geleitet, damit die Erfahrungen der Radler in das Radverkehrskonzept einfließen.

Harder lobt die Anstrengungen der Stadt, die Fahrradfreundlichkeit zu verbessern. „Die bringen sich schon ein.“ Nur werde nie das nicht von heute auf morgen umsetzbar sein. rfm

GR, 22.05.2021

# Ab 1. Juni dürfen Gifhorns Radfahrer durch die Fußgängerzone fahren

Das Pilotprojekt wird bis zum 30. November laufen und soll Vorbildhaft für die ganze Region sein.

Von Frank Spyna

**Gifhorn.** Fahrradfahrer in der Fußgängerzone? Was nach einem Widerspruch klingt, wird ab dem 1. Juni gelebte Realität im Steinweg in Gifhorn. Dann nämlich startet die Probephase für die ganztägige Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr. Dies teilte Oliver Bley vom Fachbereich Stadtplanung Freitag bei einem Pressetermin mit. Die Strecke umfasst den gesamten Steinweg, vom Cardenap bis zum Schillerplatz.

Dort haben Carina und Rebecca gerade ihre Räder von einem Fahrradständer abgeschlossen und wollen den Steinweg hochgehen. „Momentan überlege ich mir zweimal, ob ich zu DM fahre“, erzählt Rebecca. Sie und ihre Freundin finden die Vorstellung gut, den ganzen Tag durch die Fußgängerzone fahren zu können. Momentan geht das nur von 18 bis 11 Uhr. „So könnte ich auch zur Arbeit fahren“, sagt Carina.

Dr. Rainer Mühlhnickel vom Pla-

nungsbüro Böregio stellte die Pläne am Freitag vor. Die Stadt hat das Büro mit dem Projekt betraut. In der Vorbereitung hätten die Planer den Einzelhandel, den Behindertenbeirat und die Jugendhilfe eng in den Prozess mit einbezogen. Auch mit den Besuchern des Wochenmarktes stehe man in Kontakt.

An den Enden der Zone sollen am 31. Mai große Banner aufgestellt oder zwischen Bäumen aufgehängt werden. Auf ihnen seien Informationen über das Projekt abgedruckt, auch eine Karte des genauen Umfangs der Fahrradzone, die bis zum 30. November bestehen wird.

„Nein. Nein. Ich halte nichts von Radfahren in der Fußgängerzone“, sagt Sabatoni Grasso, der seinen Eisstand seit 20 Jahren im Steinweg aufstellt. „Wenn kleine Kinder hier unvermittelt auf die Straße toben, was dann?“ Die Radfahrer nähmen einfach keine Rücksicht, so der Eisverkäufer. „Meine Erfahrungen waren immer schlecht.“ Und die Polizei kontrolliere nicht ausreichend. Die Radler sollen in der Mitte des



**Noch dürfen Radfahrer nur von 18 bis 11 Uhr durch den Steinweg fahren. Ab dem 1. Juni wird getestet, wie es funktioniert, wenn sie dort ganztägig unterwegs sein können.**

FOTO: FRANK SPYNA / RUNDSCHEIDUNG

Steinwegs fahren, während die Passanten an den Bänken unterwegs sein können. „Auf dem Wochenmarkt kann es zu Engpässen kommen, ebenso am südlichen Ende des Steinwegs“, ist sich Mühlhnickel be-

wusst, dass es nicht überall zu einer sauberen Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr kommen kann.

Zusätzlich zu den Infobannern werden auch neue Fahrradständer

am 31. Mai aufgestellt. 36 Fahrradstellplätze entstehen so entlang des Steinwegs. Am Schillerplatz werden auch die Parkstände angepasst. Die Plätze vor der Sparkasse werden so geändert, dass dort in Zukunft längst statt quer geparkt wird.

Dina Nehrung geht gerade zu Fuß durch den Steinweg. Aber auch als Fußgängerin findet sie die Idee gut. „Ich fahre selber kein Rad, nein“, erzählt sie. „Aber ich finde es gut, wenn mehr Menschen Rad fahren und weniger mit dem Auto unterwegs wären.“ So würde weniger CO<sub>2</sub> ausgestoßen.

„Das Projekt ist in das Radverkehrskonzept der Stadt Gifhorn eingebettet“, erklärt Mühlhnickel. Es werde gefördert durch den Regionalverband Großraum Braunschweig und sei so auch ein Pilotprojekt für die Region. Jeweils am Anfang und am Ende wird das Planungsbüro Befragungen zur Akzeptanz des Projekts durchführen. Das erste Zwischenfazit könne Ende Juni erwartet werden, so Mühlhnickel. „Vor den VWWerkferien.“



AZ, 22.05.2021

# Radeln in Fuzo: Infokampagne soll unübersehbar sein

Banner und Piktogramme in der ganzen Innenstadt geplant – Befragungen und Kontrollen

VON DIRK REITMEISTER

**GIFHORN.** Jetzt steht es fest: Ab 1. Juni ist ganztägig Radeln in der Gifhorer Fußgängerzone erlaubt. Erst einmal für ein halbes Jahr. Am Ende der Pilotphase soll eine Entscheidung zur dauerhaften Weiterführung anhand der Erfahrungen fallen. Nun kommt es auf die Rücksichtnahme der Radfahrer an, ob sie auch darüber hinaus fahren dürfen.

Voraussichtlich am Tag vorher werden einige emsige Helfer munter in der Fußgängerzone wuseln. Es geht um die umfangreiche Information von Fußgängern und Radfahrern in der Innenstadt über die neue Verkehrsregelung. „Wir werden sehr kurzfristig all diese Dinge in den Straßenraum bringen“, sagt der Radverkehrsbeauftragte der Stadt, Oliver Bley.

Zentral dafür sind große Banner – hängende und in einer Art Pavillon aufgestellte – an sieben Standorten vorgesehen, erläutert Dr. Rainer Mühlnickel vom Planungsbüro Böregio. An der Infotafel auf dem Marktplatz, am Gelände der Mühlenaller-Brücke, an der Freiherr-vom-



Ganztägiges Radfahren in der Fußgängerzone: Am 1. Juni beginnt die sechsmonatige Testphase.

Stein-Schule, an der Querung Hindenburgstraße in beide Richtungen, am Ceka-Brunnen und an der Aller-Apotheke installiert die Stadt sie.

Ein mal ein Meter große Radfahr-Piktogramme wird die Stadt an zehn Standorten aufs Pflaster pinseln. Sie dienen Radfahrern und Fußgängern zur Orientierung.

Zwischen Marktplatz und Hindenburgstraße sollen die Radler die grau gepflasterte Fläche nutzen, entsprechend kommen dort die Piktogramme in beide

Richtungen hin. Zwischen Hindenburgstraße und Ceka sollen die Radler auf dem rot gepflasterten östlichen Bereich der Fuzo radeln und danach weiter auf den rot gepflasterten westlichen Bereich bis zur Bodemannstraße.

Mehr Attraktivität für Radler: Mobile Fahrradabstellbögel installiert die Stadt in Höhe Kavalierhaus, Nolte, Dolomiti, Ratsapotheke und Galipp. Der Cardenap wird ab 1. Juni auch in der Gegenrichtung für Radler frei gegeben. Die sieben queren Parkplätze auf dem Steinweg auf der Allerbrücke und vor Dänzer

werden zu vier Stellplätzen in Längsaufstellung.

„Wir wollen nicht mit mahnendem Zeigefinger auf einzelne zugehen“, sagt Bley zum Inhalt der Kampagne. Die Stadt wolle eine Atmosphäre schaffen, die zur gegenseitigen Rücksichtnahme animiere. Auf diese komme es an, wenn die Fußgängerzone auch über den 30. November hinaus ganztägig für Radfahrer frei bleiben soll. „Radfahrer dürfen fahren, müssen aber Rücksicht nehmen. Fußgänger haben Vorrang.“ Das bedeute während des Wochenmarkts schon einmal: absteigen und schieben.

Wie das klappt, werden Polizei, Stadt und Planungsbüro im Auge behalten. Geplant sind eine Bürgerbefragung zu Beginn und am Ende der Pilotphase. Darüber hinaus wollen Stadt und Planungsbüro mit Einzelhandel, Marktbesckern und Interessenvertretungen im Kontakt bleiben und über Erfahrungen sprechen. Darüber hinaus kontrollieren Polizei und Ordnungsamt das Verhalten der Verkehrsteilnehmer. „Ich kann mir vorstellen, dass es an einigen Stellen ein Nachsteuern braucht“, sagt Bley. „Ich hoffe, dass es keines Zurückdrehens bedarf.“

AZ, 17.07.2021

# Welche Qualitätsstandards sollen Radwege in Gifhorn bekommen?

Video-Konferenz mit dem Planungsbüro Böregio zum Radverkehrsnetz im Stadtgebiet

VON CHRISTINA RUDERT

**GIFHORN.** Wie sieht das Radverkehrsnetz in Gifhorn und Umgebung aus, wo gibt es Verbesserungsbedarf, welche Qualitätsstandards müssen Radwege erfüllen? Um diese Fragen ging es bei der zweiten digitalen Bürgerkonferenz der Stadt Gifhorn mit dem Planungsbüro Böregio am Donnerstagabend. Mehr als 50 Teilnehmer tummelten sich zeitweise in der Videokonferenz, der Chat wurde eifrig für Fragen genutzt.

➔ Je stärker befahren eine Straße, desto breiter muss der Radweg sein

Auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt sind die Bürger von Anfang an beteiligt worden. So erinnerten Dr. Rainer Mühlhölzer und Sandra Ulbricht vom Planungsbüro Böregio an die Befragung im Frühjahr, bei der Gifhormer aufgerufen waren, die Radweginfrastruktur zu bewerten. Größte Kritikpunkte dabei seien die Sicherheit der Radwege und der Zustand der Radwege und die Radverkehrsführung gewesen.

„Für Auswärtige ist die Radverkehrsführung an vielen Stellen nicht erkennbar“, stellte Ulbricht fest. Es gebe keine einheitliche Gestaltung, Radwege seien oft nur 1,6 Meter breit, die Beschilderung fehle „mit Ausnahme der touristischen Radwege“, an denen der Landkreis derzeit gerade Lücken schließe.



Schwierige Verkehrssituation: Der Schutzstreifen für Radfahrer an der Fallerslebener Straße.

FOTO: SEBASTIAN FREIER

Sandra Ulbricht erklärte kurz die Kriterien, nach denen das Radverkehrsnetz erstellt wurde: „Wo sind große Arbeitgeber, wo sind Einzelhandel, Verwaltung und Schulen, die mit dem Rad erreicht werden sollen?“ Ziel sei es, dass Pendlerströme auf gut ausgebauten Vorrangrouten schneller und sicherer ihr Ziel erreichen, „möglichst abseits von Hauptverkehrsstraßen, was aber in Gifhorn eher nicht möglich ist“.

Grundsätzlich empfahl Sandra Ulbricht für Gifhorn keine kombinierten Geh- und Radwege mehr, „weil die Breiten nicht ausreichen“. Denn entlang von Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 5000 Fahrzeugen pro Tag müssten sie aus Sicherheitsgründen

mindestens drei Meter breit sein – es gilt die Faustregel: Je stärker befahren eine Straße, desto breiter der Radweg. Gibt es – wie in der Fallerslebener Straße – nur einen Schutzstreifen, müsse der 1,50 Meter breit und durchgängig rot markiert sein. „Außerdem sollte dann für unsichere und ältere Radfahrer der Gehweg freigegeben werden.“

An Verkehrsknotenpunkten brauchen Radfahrer separate Ampelschaltungen – am besten mit grüner Welle – und markierte Aufstellflächen auf den Straßen vor den Halteblenden für Autos. Sandra Ulbricht sprach auch das Thema Winterdienst an: „Auf Vorrangrouten zwischen 6 und 20 Uhr, auf Haupttrouten zwischen 8 und 20 Uhr, und zwar

so, dass morgens zunächst die Hauptfahrrichtung zu Schulen und Arbeitsplätzen geräumt wird.“

Zu den Fragen aus dem Chat bezog Verkehrsplaner Oliver Bley von der Stadtverwaltung Stellung. So solle die Frage, ob der City-Ring mit Konrad-Adenauer-Straße, Fallerslebener Straße, Allerstraße und Celler Straße zur Einbahnstraße für Autofahrer mit Freigabe für den Radverkehr in beide Richtungen wird, erst in der nächsten Phase diskutiert werden. Ob der Einzelhandel am Konzept beteiligt werde, wollte jemand wissen. „Wir haben zu beiden öffentlichen Veranstaltungen auch Einzelhändler und Gastronomen sowie Senioren- und Behindertenbeirat eingeladen“,

betonte er und wies in dem Zusammenhang darauf hin, dass die Umfrage zur Freigabe der Fußgängerzone für Radfahrer – der Fragebogen steht auf der Homepage der Stadt – bis zum 30. Juli verlängert wurde.

Abschließend stellte Mühlhölzer noch Beispiele vor, wie Unternehmen und Verwaltungen etwas dafür tun können, um Mitarbeiter und Besucher zum Radfahren zu animieren – das reichte von Servicestationen mit Pickzeug und Luftpumpe über überdachte und gesicherte Abstellmöglichkeiten bis zu Umkleiden und Duschen für radfahrende Mitarbeiter. „Und natürlich sollten Führungskräfte eine Vorbildfunktion übernehmen und selber mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen.“



AZ, 21.07.2021

## Fußgängerzone: Kontrollen der Radfahrer

**GIFHORN.** Im Rahmen eines Modellversuches ist Gifhorns Fußgängerzone für Radler freigegeben. In einer gemeinsamen Aktion kontrollierten die Polizei Gifhorn und das Ordnungsamt zwei Tage lang, ob sich die Radfahrerinnen und Radfahrer an die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit halten.

Zwei Mitarbeiter des Ordnungsamtes und zwei Polizeibeamte waren mehrmals in der Fuzo unterwegs. Dabei stoppten sie vier Radfahrer, die zu schnell unterwegs waren, und sprachen mit ihnen, um sie für das rücksichtsvolle Miteinander von Fußgängern und Radfahrern in der City zu sensibilisieren. Auch ein E-Scooter-Fahrer wurde gestoppt. Diese Fahrzeuge dürfen gar nicht durch die Fußgängerzone fahren. Bei einer zweiten Kontrolle wurden zwei Fahrten mit einem E-Scooter beendet und zehn Radfahrerinnen und Radfahrer aufgrund ihrer Fahrweise angehalten. Insgesamt gab es achtmal ein Verwarngeld. Einige Bürgerinnen und Bürger befürworteten in Gesprächen mit Polizei und Ordnungsamt die Kontrollen ausdrücklich und wünschten sich Wiederholung.

## Zu schnell in der Fußgängerzone

Gifhorn: Radfahrer im Visier der Ordnungshüter

**Gifhorn** – Im Rahmen eines Modellversuches wurde die Gifhorer Fußgängerzone für den Radverkehr am 1. Juni für einen Zeitraum von sechs Monaten geöffnet (das IK berichtete). In einer gemeinsamen Aktion kontrollierten die Polizei Gifhorn und das Gifhorer Ordnungsamt in der vergangenen Woche zwei Tage lang, ob sich die Radfahrer an die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit halten.

Jeweils zwei Mitarbeiter des Ordnungsamtes und zwei

Polizeibeamte waren am ersten Kontrolltag mehrmals in der Fußgängerzone unterwegs. Dabei stoppten sie vier Radfahrer, die zu schnell unterwegs waren. Mit ihnen wurden Gespräche geführt, um sie für das rücksichtsvolle Miteinander von Fußgängern und Radfahrern in der Fußgängerzone zu sensibilisieren. Auch ein E-Scooter-Fahrer wurde gestoppt. Diese Fahrzeuge dürfen nicht durch die Fußgängerzone fahren, sie ist ausschließlich für Fahrräder freigegeben.

Am Donnerstagnachmittag wurden die Kontrollen wiederholt. Hier wurden zwei Fahrten mit einem E-Scooter beendet und zehn Radfahrer aufgrund ihrer Fahrweise angehalten.

Insgesamt wurden acht Verstöße mit einem Verwarngeld belegt. Einige Bürgerinnen und Bürger suchten das Gespräch mit den Polizeibeamten und den Mitarbeitern des Ordnungsamtes. Sie befürworteten die Kontrollen und wünschten sich eine Wiederholung der Aktion.

## Zwischenbilanz zum Rad in der Fußgängerzone

Bis November geht die Aktion noch weiter.

**Gifhorn.** Stadt, Polizei und Planungsbüro ziehen ein Zwischenfazit zum Radfahren in der Fußgängerzone. Noch bis November dauert die Testphase „Freigabe der Fußgängerzone für den Fahrradverkehr“. Danach soll entschieden werden, ob das Radfahren wieder auf die Morgen- und Abendstunden beschränkt wird oder ob es bei der zeitlich unbefristeten gemeinsamen Nutzung von Radlern und Fußgängern bleibt, so teilt die Stadt Gifhorn mit. Die Meinung der Bürgerinnen und Bürger zum Thema habe das Planungsbüro „RÖREGIO“ in einer nicht repräsentativen Befragung ermittelt. 330 Gifhormerinnen und Gifhormer haben sich laut Mitteilung daran beteiligt.

Die zentralen Ergebnisse der Befragung: 81 % geben an, die Fußgängerzone zum Einkaufen und Bummeln zu nutzen. 28 % geben an, sie zur Durchquerung der Innenstadt zu nutzen. Die größten Bedenken haben Fußgängerinnen und Fußgänger in Bezug auf zu schnell fahrende Radfahrer. 11 % haben aus dieser Sicht keine Bedenken. 67,7 % der Befragten sprechen sich aber gegen die langfristige ganztägige Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr aus.

Nach Beginn des Versuchs haben die Fachbereiche Stadtplanung und Tiefbau punktuell nachgesteuert, so die Stadt. Ergänzende Piktogramme wurden aufgebracht, die Standorte mobiler Fahrradständer angepasst und Öffentlichkeitsarbeit betrieben. So erläutern beispielsweise kurze Videos die Regeln in den einzelnen Bereichen.

Die Probephase wird auch von der Polizei begleitet, die Kontrollen in der Fußgängerzone durchführt und dabei vom Fachbereich Ordnung unterstützt wird. Bislang wurden sechs Kontrollen zusammen mit der Polizei durchgeführt.

Das größte Problem sei die Einhaltung der Geschwindigkeit. Unfälle oder Zusammenstöße wurden jedoch in diesem Zusammenhang nicht gemeldet. Deutlich wurde jedoch, dass gegenseitige Toleranz und das Miteinander zu wünschen übriglassen. Bei einer Kontrolle im September war die Polizei zweimal vor Ort.

Die Stadt ziehe das Fazit: Grundsätzlich funktioniert das Radfahren in der Fußgängerzone. Besondere oder neue Gefahrensituationen haben sich nicht ergeben. Unstrittig sei jedoch, dass einzelne Personen zu schnell fahren. Hier seien regelmäßige Aufklärung und Kontrollen wichtig. Größere Anpassungen erscheinen nicht notwendig und sind auch im weiteren nicht vorgesehen.

Die flankierenden Maßnahmen werden als positiv beurteilt. Dies gilt sowohl für die Freigabe des Carde- nap für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraße wie auch für die geänderte Parksituation im verkehrsberuhigten Bereich zwischen Schillerplatz und Bodemannstraße. In diesem Zusammenhang möchte die Stadt die Bürgerinnen und Bürger um Folgendes bitten: Fußgänger haben immer Vorrang und Radler müssen ihre Geschwindigkeit anpassen.

Die Probephase endet im November. Bis dahin werde eine abschließende Befragung durchgeführt. Die Ergebnisse des Verkehrsversuchs werden durch die Verwaltung zusammengetragen. Auf dieser Basis soll dann entschieden werden, ob die aktuelle, die vorherige oder ggf. eine angepasste Regelung dauerhaft umgesetzt werden soll. *red*



# Radeln in der Fußgängerzone: Zwei Drittel gegen ganztägige Freigabe

Umfrage von Stadtverwaltung und Planungsbüro zur Halbzeit der Testphase ergibt eindeutiges Ergebnis

**GIFHORN.** Noch bis November dauert die Testphase zum ganztägigen Radfahren in der Gifhorner Fußgängerzone. Nun hat auch die Stadt Gifhorn zusammen mit dem Planungsbüro Böregio ein erstes Zwischenfazit zur Halbzeit gezogen. 330 Befragte haben an der nicht repräsentativen Umfrage teilgenommen. Zwei Drittel machen schlechte Erfahrungen mit den Radlern.

## → Stadt: Einzelne sind einfach zu schnell unterwegs

81 Prozent geben an, die Fußgängerzone zum Einkaufen und Bummeln zu nutzen. 28 Prozent geben an, sie zur Durchquerung der Innenstadt zu nutzen. Die größten Bedenken haben Fußgängerinnen und Fußgänger in Bezug auf zu schnell fahrende Radfahrende.

Nur elf Prozent haben demnach keine Bedenken bezüglich einer Öffnung der Fußgänger-

gerzone. 67,7 Prozent der Teilnehmenden spricht sich gegen die langfristige ganztägige Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr aus. Eine Online-Umfrage der AZ/WAZ mit insgesamt 930 Teilnehmenden ergab ein ähnlich klares Ergebnis: 302 Fußgängerinnen und Fußgänger sowie sogar 293 Radfahrende lehnen die ganztägige Freigabe ab.

Die Probephase wird laut Stadt von der Polizei begleitet, die Kontrollen in der Fußgängerzone vornehme und dabei vom Fachbereich Ordnung unterstützt werde. Bislang gab es demnach sechs Kontrollen, jeweils zwei im Juli, August und September zu verschiedenen Uhrzeiten und an verschiedenen Wochentagen, auch am Markttag (Mittwoch). Dabei wurden vereinzelte Verstöße festgestellt, so die Stadt. Die Verursacher wurden beehrt, wobei sich nur eine Person als unbelehrbar erwies.

Das größte Problem war die Einhaltung der Geschwindig-



Radeln in der Gifhorner Fußgängerzone: Nicht nur Fußgänger, auch Radfahrer selbst sind noch eher skeptisch bis ablehnend. FOTO: DIRK REITMEISTER

keit. Unfälle oder Zusammenstöße wurden jedoch in diesem Zusammenhang nicht gemeldet. Deutlich wurde jedoch, dass gegenseitige Toleranz und das Miteinander zu wünschen übrig lassen. Bei Kontrollen im September erwähnte die Polizei sechs Radler, die etwas zu schnell unterwegs waren, und klärte einen E-Scooter-Fahrer darüber auf, dass er nicht durch die Fuß-

gängerzone fahren dürfe. Im Bereich Cardenap nahm die Polizei seit Juni zwei Unfälle auf: Einmal berührte eine Radfahrerin mit ihrem Lenker ein Kind, einmal fiel ein Fahrrad beim Abstellen um und beschädigte ein Fahrzeug. Vor dem Verkehrsversuch gab es laut Stadt bis zu fünf Unfälle mit Radfahrern im Bereich Cardenap, Marktplatz, Steinweg und Schillerplatz pro Jahr.

## So geht es weiter

Die Probephase zum ganztägigen Radeln in der Gifhorner Fußgängerzone endet im November. Bis dahin wird eine abschließende Befragung vorgenommen. Die Ergebnisse des Verkehrsversuchs werden durch die Verwaltung zusammengetragen. Auf dieser Basis wird dann entschieden, ob die aktuelle, die vorherige oder gegebenenfalls eine angepasste Regelung dauerhaft umgesetzt werden soll.

Das Fazit der Stadt: Grundsätzlich funktioniere das Radfahren in der Fußgängerzone. Besondere oder neue Gefahrensituationen hätten sich nicht ergeben. Unstrittig sei jedoch, dass einzelne Personen zu schnell fahren. Regelmäßige Aufklärung und Kontrollen seien wichtig, größere Anpassungen nicht notwendig. Kleinere Nachjustierungen erfolgten nach Bedarf.

# Pilotphase zum Radeln in der Fuzo endet bald: Skepsis überwiegt

Politik will auf Bürger-Votum hören - Interessenvertreter ziehen eher ablehnende Bilanz

VON DIRK REITMEISTER

**GIFHORN.** Seit fünfeinhalb Monaten testet die Stadt Gifhorn, wie es mit einem ganztägigen Radeln in der Fußgängerzone läuft. Die Pilotphase endet somit in rund zwei Wochen. Und das erste Fazit? Interessenvertreter äußern sich überwiegend skeptisch.

## ⇒ Einschränkung nur in Sachen Wochenmarkt nötig?

„Ich finde es gut“, zieht Wolfgang Harder, Kreisvorsitzender des Radfahrerverbandes ADFC, Bilanz zum ganztägigen Radfahren in der Fußgängerzone. Das funktioniert - „bis auf ein paar, die zu schnell gefahren sind. Von Unfällen weiß ich nichts.“ An der guten Nutzung der zusätzlich aufgestellten Fahrradständer sei abzulesen, dass die Fußgängerzone belebt sei. Harder spricht sich deshalb dafür aus, das ganztägige Radeln dauerhaft freizugeben. Nur in Sachen Wochenmarkt sei wohl eine Einschränkung nötig, das Absteigen vorzuschreiben.

Ganz anders sieht das Greta Fiest vom Seniorenbüro der Stadt Gifhorn. „Wir waren von Anfang an dagegen“, erinnert sie an das Votum ihres Gremiums. Und sie sieht es bestätigt. „Die Leute fahren einfach zu schnell.“ Das sehe sie ständig, zum Beispiel wenn sie den Wochenmarkt besuche. „Man hat einfach nicht mehr die Freiheit, man muss sich ständig umgucken“, sagt sie aus Fußgängerinnensicht. Mit den Enkeln habe sie früher



Ganztägig radeln in der Gifhormer Fußgängerzone: In gut zwei Wochen endet die sechsmonatige Testphase.

FOTO: SEBASTIAN PHELIX/SACHS

unbeschwerter durch die Innenstadt bummeln können. Sie findet, dass Radfahrer „dieses kurze Stück auch schieben können“. Die Stadt sollte mindestens zur vorigen Regelung mit der Freigabe für Radfahrer an Werktagen nur zwischen 18 und 11 Uhr zurück kehren.

Das sagt auch Lutz Dietrich, Geschäftsführer der Kreisver-

kehrswacht. Selbst Teilnehmer seiner Pedelec-Fahrtrainings hätten gesagt, dass viele Radler in der Fuzo zu schnell und im Stau um die Fußgänger herum führen. Die Rücksichtnahme auf die Fußgänger ist nicht gewährleistet. Dietrich findet die Fußgängerzone für eine ganztägige Freigabe für Radler einfach zu eng.

Die Meinung aus der Bürgerschaft wird Gewicht haben, versichern Thomas Reuter (CDU) und Gunter Wachholz (SPD) von der neuen Gif-

hormer Ratsmehrheit. Sie wollen die abschließende Befragung, die die Verwaltung zusammen mit dem Büro Büroregio vornimmt, abwarten. „Das ist ein Thema, das in der Öffentlichkeit diskutiert wird. Es steht ganz oben auf unserer Agenda. Wir werden uns dann zusammensetzen und beraten“, sagt Reuter. Laut Wachholz, der bei Wahlkampfveranstaltungen in der Fußgängerzone durchaus skeptische Töne aus der Bevölkerung vernommen hatte, soll das in

einer gemeinsamen Klausur Ende Januar soweit sein.

Auf eine Anfrage der AZ nach einem Stand der Dinge und einem Stimmungsbild der offenbar noch laufenden Abschlussbefragung hat die Stadtverwaltung noch nicht geantwortet. Bei einer nicht repräsentativen AZ-Umfrage zur Halbzeit der Pilotphase und auch bei einer zeitgleichen Zwischen-Umfrage der Stadt haben Teilnehmende mit deutlichen Mehrheiten skeptisch abgestimmt.





## **Anlage 22**

---

**Übersicht Förderprogramme für Radverkehrsprojekte in  
Kommunen**

Stand: 08.06.2022

Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Nr.	Förderprogramm	Was wird gefördert?	Fristen	Projektträger	Link
<b>Bundesebene</b>					
1	<b>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ (KRL) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)</b>	<p>Abschnitt 4.2.5 Investive Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• a) Errichtung von Mobilitätsstationen</li> <li>• b) Wegweisung und Signalisierung für den Radverkehr</li> <li>• c) Verbesserung des Ruhenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur</li> <li>• d) Errichtung von Radabstellanlagen im Rahmen der Bike+Ride-Offensive</li> <li>• e) Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur</li> </ul> <p>Abschnitt 4.1.8: Erstellung von Klimaschutzkonzepten und Einsatz eines Klimaschutzmanagements</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• a) erstmalige Erstellung eines integrierten Klimaschutzkonzepts und die Umsetzung erster Maßnahmen durch ein Klimaschutzmanagement</li> <li>• c) Umsetzung von bis zu drei Maßnahmen aus dem Klimaschutzkonzept, bei Bedarf mit Unterstützung durch fachkundige externe Dienstleister</li> </ul>	<p>Programmlaufzeit: 01. Jan. 2022 bis 31. Dez. 2027</p> <p>Einreichungsfristen: 01. Jan. 2022 bis 31. Dez. 2027</p>	Zukunft – Umwelt – Gesellschaft (ZUG) gGmbH	<a href="https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/ma%C3%9Fnahmen-zur-foerderung-klimafreundlicher-mobilitaet">https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/ma%C3%9Fnahmen-zur-foerderung-klimafreundlicher-mobilitaet</a>
2	<b>Klimaschutz durch Radverkehr</b>	Gefördert werden Maßnahmenbündel, also Kombinationen aus unterschiedlichen investiven Einzelmaßnahmen, die in der Summe ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen generieren und Bürger*innen zum Fahrradfahren animieren. Ein solches Bündel kann etwa der Ausbau von	<p>Programmlaufzeit: 01. Sep. 2021 bis 31. Okt. 2024</p>	Zukunft – Umwelt – Gesellschaft (ZUG) gGmbH	<a href="https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/klimaschutz-durch-radverkehr">https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/klimaschutz-durch-radverkehr</a>

		Fahrradachsen in Kombination z.B. mit Fahrradabstellanlagen, Lade- und Reparaturstationen sein. Einzelmaßnahmen sind nicht zuwendungsfähig.	Einreichungsfristen: 01.09.2022 bis 31.10.2022, 01.03.2023 bis 30.04.2023, 01.09.2023 bis 31.10.2023, 01.03.2024 bis 30.04.2024, 01.09. 2024 bis 31.10.2024		
3	<b>E-Lastenfahrrad-Richtlinie</b>	Förderfähig ist die Anschaffung von Lastenfahrrädern (Lastenpedelecs) und Lastenanhängern mit elektrischer Antriebsunterstützung.	Richtlinie endet am 29. Februar 2024	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)	<a href="https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/E-Lastenfahrrad/e-lastenfahrrad_node.html">https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/E-Lastenfahrrad/e-lastenfahrrad_node.html</a>
4	<b>Energetische Stadtsanierung - Zuschuss Klimaschutz und Klimaanpassung im Quartier (KfW-Programm 432 Quartierskonzepte / Sanierungsmanagement)</b>	Förderung von integrierten Quartierskonzepten und Sanierungsmanagements. In diesem Rahmen können Fragen der Gestaltung einer nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilität behandelt werden. Dazu gehören z.B. Aussagen zur Förderung von aktiver Mobilität (z.B. Rad- und Fußverkehr), zur Verbesserung der Attraktivität von ÖPNV, alternative Antriebsformen, die Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs durch Parkraummanagement oder durch den Einsatz digitaler Technologien für die Steuerung und Vermeidung von Verkehrsströmen. Gefördert werden Sach- und Personalkosten für (A) die Konzepterstellung und (B) das Sanierungsmanagement zur Konzeptumsetzung.	-	KfW-Bank	<a href="https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/Quartiersversorgung/F%C3%B6rderprodukte/Energetische-Stadtsanierung-Zuschuss-Kommunen-(432)/index.html">https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/Quartiersversorgung/F%C3%B6rderprodukte/Energetische-Stadtsanierung-Zuschuss-Kommunen-(432)/index.html</a>
5	<b>Förderprogramm Investive Maßnahmen Radverkehr</b>	Innovative Projekte des Radverkehrs in Deutschland, insbesondere investive Maßnahmen, die (...)	Richtlinie gültig bis 31.12.2026;	Bundesamt für Güterverkehr (BAG)	<a href="https://www.bag.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/In">https://www.bag.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/In</a>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• einen Beitrag zur Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr leisten (z. B. richtungweisende infrastrukturelle Maßnahmen) und/oder</li> <li>• die nachhaltige Mobilität durch Radverkehr sichern (z. B. urbane oder quartiersbezogene Mobilitätskonzepte und -maßnahmen zum Radverkehr einschließlich seiner Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln)</li> </ul>			vestiveMassnahmen/Rechtsvorschriften/rechtsvorschriften_node.html
6	<b>Förderprogramm Nicht investive Maßnahmen Radverkehr</b>	Nicht-investive Vorhaben, die einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr in Deutschland leisten und/oder die nachhaltige Mobilität mit neuen Ideen und Konzepten sichern (bspw. Leitfäden Fahrradstraßen, Piktogramme, Citylogistik). Die Umsetzung und Erprobung der jeweiligen Projekte soll auch für andere Orte der Bundesrepublik modellhaft sein.	Derzeit Erarbeitung neues Förderprogramm für NRVP 3.0 bis 2030. Einreichung von Anträgen derzeit jedoch weiterhin möglich	Bundesamt für Güterverkehr (BAG)	<a href="https://www.bag.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/NichtInvestiveMassnahmen/nichtinvestivemasnahmen_inhalt.html">https://www.bag.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/NichtInvestiveMassnahmen/nichtinvestivemasnahmen_inhalt.html</a>
<b>Landesebene (Niedersachsen)</b>					
7	<b>Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG)</b>	<p>Bau oder Ausbau (sowie Grunderneuerung und verkehrsgerechter Ausbau) u.a. von</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• verkehrswichtigen innerörtlichen und zwischenörtlichen Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen,</li> <li>• Verkehrsleitsystemen und Verkehrsinformationssystemen (auch verkehrsträger-übergreifend) sowie von Umsteigeanlagen mit Park- oder Halteplätzen und von Fahrradstationen, die der Verringerung des Kraftfahrzeugverkehrs dienen,</li> <li>• Radwegen und sonstigen investiven Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs</li> </ul>	-	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr NLStBV (regionale Geschäftsbereiche)	<a href="https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/aufgaben/finanzhilfen_zur_verbesserung_der_verkehrsverhaeltnisse/finanzhilfe-des-landes-zur-verbesserung-der-verkehrsverhaeltnisse-in-den-gemeinden-78314.html">https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/aufgaben/finanzhilfen_zur_verbesserung_der_verkehrsverhaeltnisse/finanzhilfe-des-landes-zur-verbesserung-der-verkehrsverhaeltnisse-in-den-gemeinden-78314.html</a>

		in der Baulast von kommunalen Baulastträgern			
8	<b>Fördererlass Radschnellwege gem. §2 Abs. 2 g NGVFG (mit Bundesmitteln)</b>	Radschnellwege (RSW) mit einer Mindestlänge von 5 km, die überwiegend dem Charakter eines RSW entspricht und die Stadtteile und Nachbargemeinden auf einem längeren Abschnitt direkt und möglichst umwegfrei verbinden. Förderfähig sind alle investiven Kosten für RSW-Neubau; RSW-gerechten Ausbau, Beschilderung und Markierung und eigenständige Beleuchtung.	-	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr NLStBV (regionale Geschäftsbereiche)	<a href="https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/themen/verkehr/radverkehr/radverkehr-15422.html">https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/themen/verkehr/radverkehr/radverkehr-15422.html</a>
9	<b>Bürgeradwege</b>	Grundidee eines Bürgeradweges: Politik möchte das bürgerliche Engagement würdigen und Lösungswege anbieten das Anliegen zu realisieren. Überlassung der erforderlichen Grundstücke. Geschäftsbereich stellt Antrag auf Planfeststellung, das Land baut den Radweg und übernimmt ihn in seine Baulast.  Voraussetzung: Nachweis der Eigenleistung eines als e.V. organisierten Bürgervereins, aktive Mithilfe durch Kommune ohne Kostenerstattung, Standards für Landesradwege werden eingehalten, NLStBV ist eingebunden. Neben Sach- können auch Geldleistungen eingebracht werden. Die Kommune muss das Projekt aktiv begleiten	-	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr NLStBV (regionale Geschäftsbereiche)	<a href="https://www.agfk-niedersachsen.de/fileadmin/user_upload/public/Fachtagungen/2020/5-01_Mi-0900_Vortrag-Koester.pdf">https://www.agfk-niedersachsen.de/fileadmin/user_upload/public/Fachtagungen/2020/5-01_Mi-0900_Vortrag-Koester.pdf</a>
10	<b>Sonderprogramm „Stadt und Land“</b>	Ziel des Programms ist, die Attraktivität des Radverkehrs durch höhere Verkehrssicherheit und bessere Bedingungen im Straßenverkehr sowohl in urbanen als auch ländlichen Räumen zu steigern. Dies geschieht beispielsweise durch Herstellung flächendeckender, möglichst getrennter und sicherer Radverkehrsnetze, über den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur auch speziell für Lastenräder oder mittels sicherer und moderner Abstellanlagen.  Im Einzelnen geht es insbesondere um	Aufgrund hoher Nachfrage derzeit keine weiteren Anträge möglich. Jedoch Zusage für Fortsetzung des Programms mit zusätzlichen Mitteln.	NBank	<a href="https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Sonderprogramm-Stadt-und-Land.html#aufeinenblick">https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Sonderprogramm-Stadt-und-Land.html#aufeinenblick</a>



		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neu-, Um- und Ausbau von straßenbegleitenden, vom Kfz-Verkehr möglichst getrennten bzw. eigenständigen Radwegen, Fahrradstraßen und -zonen, Radwegebrücken und -unterführungen, verkehrstechnische Ausstattung, die Optimierung von Knotenpunkten für den Radverkehr sowie Fahrradstellanlagen</li> <li>• Neu-, Um- und Ausbau von Anlagen des ruhenden Verkehrs für Fahrräder und Lastenräder</li> <li>• Betriebliche Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr</li> <li>• Erstellung von Radverkehrskonzepten durch Dritte, sofern hieraus die Umsetzung von min. einer investiven Maßnahme gefördert wird</li> </ul>			<a href="https://www.bag.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SonderprogrammStadtLand/sonderprogrammstadtland_Inhalt.html">https://www.bag.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SonderprogrammStadtLand/sonderprogrammstadtland_Inhalt.html</a>
11	<b>Richtlinie Lastenräder Niedersachsen</b>	Anschaffung von Lastenrädern, e-Lastenrädern oder Lasten-S-Pedelecs für Unternehmen, Körperschaften, Vereinen oder Stiftungen. Förderung der Verbreitung von Lastenrädern mit nicht rückzahlbarem Zuschuss zum Erwerb.	Aufgrund hoher Nachfrage derzeit keine weiteren Anträge möglich. Für 2023 jedoch neue Haushaltsmittel in Aussicht.	NBank	<a href="https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Lastenr%C3%A4der-Niedersachsen.html#aufeinenblick">https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Lastenr%C3%A4der-Niedersachsen.html#aufeinenblick</a>
12	<b>Sofortprogramm Perspektive Innenstadt (REACT-EU)</b>	Das Programm richtet sich an von der Corona-Pandemie erheblich betroffene Kommunen, die ein reserviertes Budget von der Verwaltungsbehörde EFRE und ESF im Sofortprogramm zugeteilt bekommen haben. Ziel ist es, neue Nutzungen und Aufenthaltsqualitäten in der Innenstadt und/oder Ortskern im Grund-, Mittel oder Oberzentrum zu ermöglichen, Beiträge zur Digitalisierung und Klimaschutz zu leisten und der Gefahr einer zunehmenden Verödung der Innenstädte entgegen zu wirken.  Im Abschnitt Verkehr und Logistik u.a.:	Stichtag für die Antragstellung von Einzelprojekten: 30.06.2022	NBank	<a href="https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Sofortprogramm-Perspektive-Innenstadt.html#wasfoerderwir">https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Sofortprogramm-Perspektive-Innenstadt.html#wasfoerderwir</a>

		<ul style="list-style-type: none"><li>• Verbesserung des Fußgänger- und Radverkehrs, bessere und breitere Wege, Abstell- und Parksysteme, Beschilderungssysteme, intelligente Ampelschaltungen mit dem Ziel der Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei gleichzeitig guter Erreichbarkeit sowie der Reduzierung von Emissionen</li><li>• Modellhafte Maßnahmen zur gezielten Verbesserung der Anbindung und Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche und Einzelhandelsstandorte durch nachhaltige Mobilitätsangebote</li></ul>			
--	--	---	--	--	--