

Öffentlichkeitsbeteiligung zum Verkehrssicherheitskonzept der Stadt Gifhorn

Schulwegsicherheit



Querungsanlagen



Geschwindigkeiten



Ablauf und Ziele der Veranstaltung

Wann?	Was?
17:15 Uhr	Begrüßung und Einführung
17:30 Uhr	Überblick über das Verkehrssicherheitskonzept - Anlass und Rahmen - Informationen zu den Themen des Verkehrssicherheitskonzeptes <i>Schulwegsicherheit - Querungsanlagen – Ortseingänge/Geschwindigkeiten</i> Ergebnissen der Analysen und Grundsatzinformationen zu Maßnahmen
18:15 Uhr	Themeninseln zu <i>Schulwegsicherheit - Querungsanlagen - Ortseingänge/Geschwindigkeiten</i> Detailinformationen, Rückfragen, Austausch, Feedback und Priorisierung der im Detail vorgeschlagenen Maßnahmen
19:00 Uhr	Gemeinsamer Blick auf die Ergebnisse der Themeninseln
19:20 Uhr	Ausblick und Abschluss

Anlass und Rahmen

- Strategisches Ziel des Leitbilds Mobilität 2030:
 - Verbesserung der Verkehrssicherheit ...
 - durch Verkehrsorganisation und entsprechende Gestaltung der Infrastruktur ...
 - so dass es keine Verkehrstoten mehr gibt (Vision Zero des Bundes)
- Komplexes Thema mit vielen Faktoren
- In 2021/ 22 parallele Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes
 - dort Fokus auf Verkehrssicherheit im Radverkehr
- Fokus im Verkehrssicherheitskonzept auf
 - Schulwegsicherheit
 - Querungsanlagen
 - Ortseingänge und Geschwindigkeiten

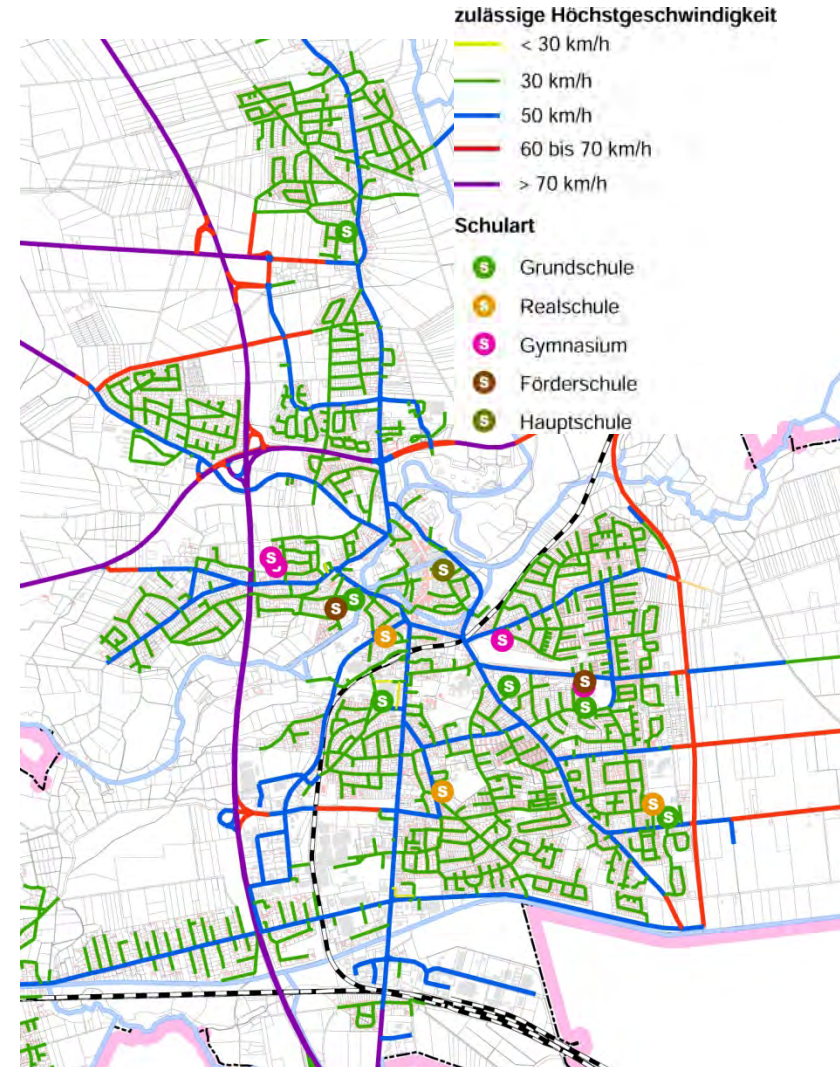
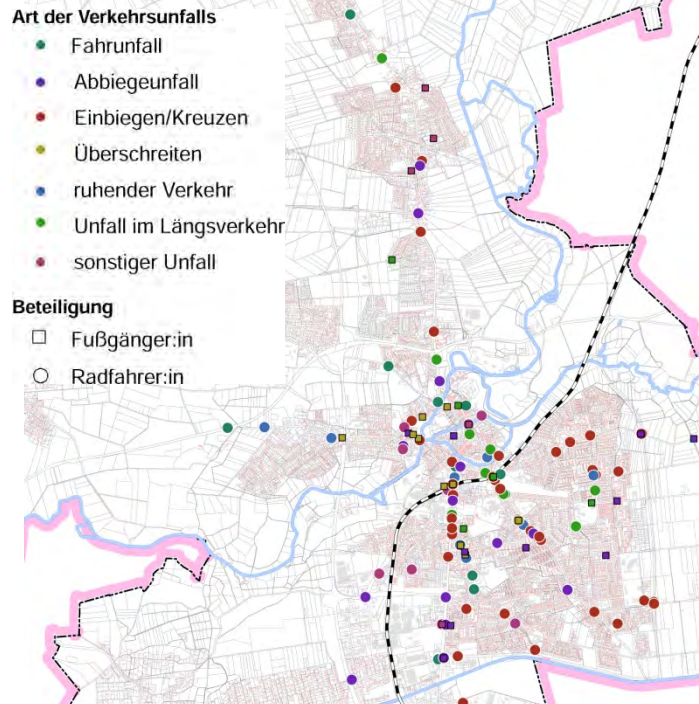
Rahmenbedingungen zur Verkehrssicherheit

Wesentliche Rahmenbedingungen sind

- Kfz-Verkehrsgeschehen mit
 - Kfz-Mengen und Schwerverkehrsanteilen sowie
 - Verkehrsorganisation (u.a. zulässige Höchstgeschwindigkeiten)
- vorhandene verkehrliche Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr
 - Geh- und Radwege,
 - Querungsanlagen,
 - Beleuchtung usw.
- Unfallgeschehen als übergreifende Datengrundlage zur Verkehrssicherheit und Indikator für Handlungsbedarf
 - Fokus auf Unfälle mit Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung

Rahmenbedingungen zur Verkehrssicherheit

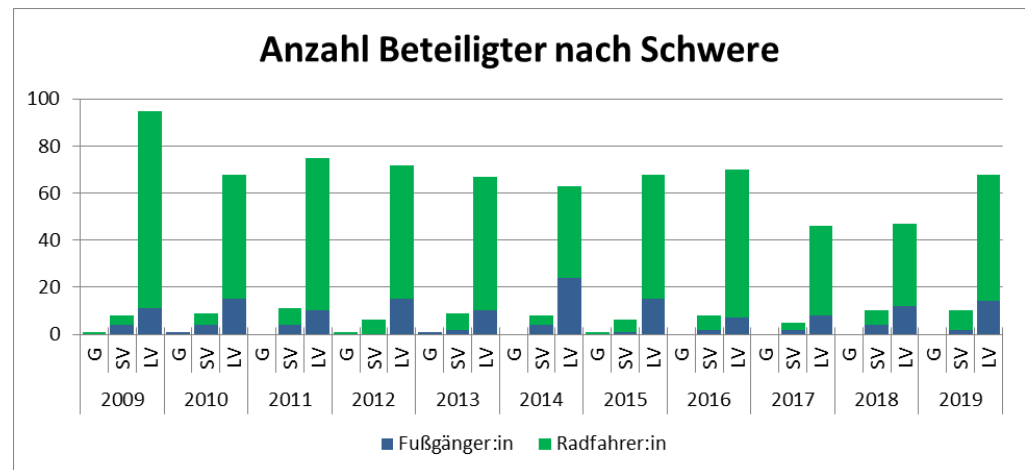
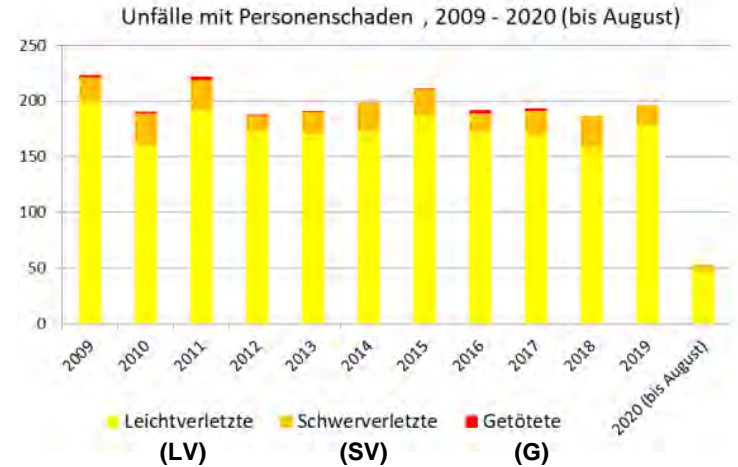
- Unfalldaten (Unfallatlas)
- Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten (Verkehrsmodell)



Rahmenbedingungen zur Verkehrssicherheit

Unfallauswertung

- letzte 10 Jahre (bis 2019)
Ø 199 VU mit Personenschaden (2016 bis 2019 unter dem Schnitt)
- hauptsächlich Leichtverletzte (LV), davon mehr Radfahrer*innen als Fußgänger*innen (ohne Pkw-Fahrer*innen)



Schulwegsicherheit

- Insgesamt wurde für 17 Schulen die Schulwegsicherheit untersucht, Berufsschulen wurden nicht untersucht

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

Schulwegsicherheit

Durchgeführte Arbeitsschritte in der Analyse

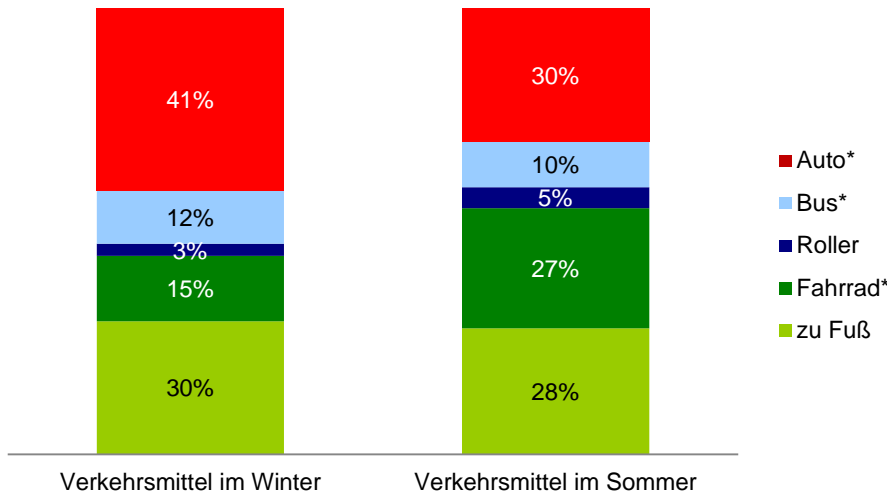
- Elternbefragungen an den Grundschulen
 - zu den Schulwegen mit genutzten Verkehrsmitteln
 - zu den Problemstellen auf den Schulwegen
- Bestimmung der relevanten Schulwege (aus der Befragung)
- Mängelanalyse im direkten Umfeld aller untersuchten 17 Schulen
 - Unfall- und Verkehrsdatenanalyse
 - Bestandsaufnahme vor Ort zur vorhandenen Infrastruktur und zu Mängeln im direkten Umfeld der Schulen (Begehung zu verschiedenen Zeiten)
- Steckbriefe für alle 17 Schulen mit Informationen zu den Standorten, Verkehrs- und Unfallgeschehen sowie bestehender Infrastruktur und Mängeln

Schulwegsicherheit

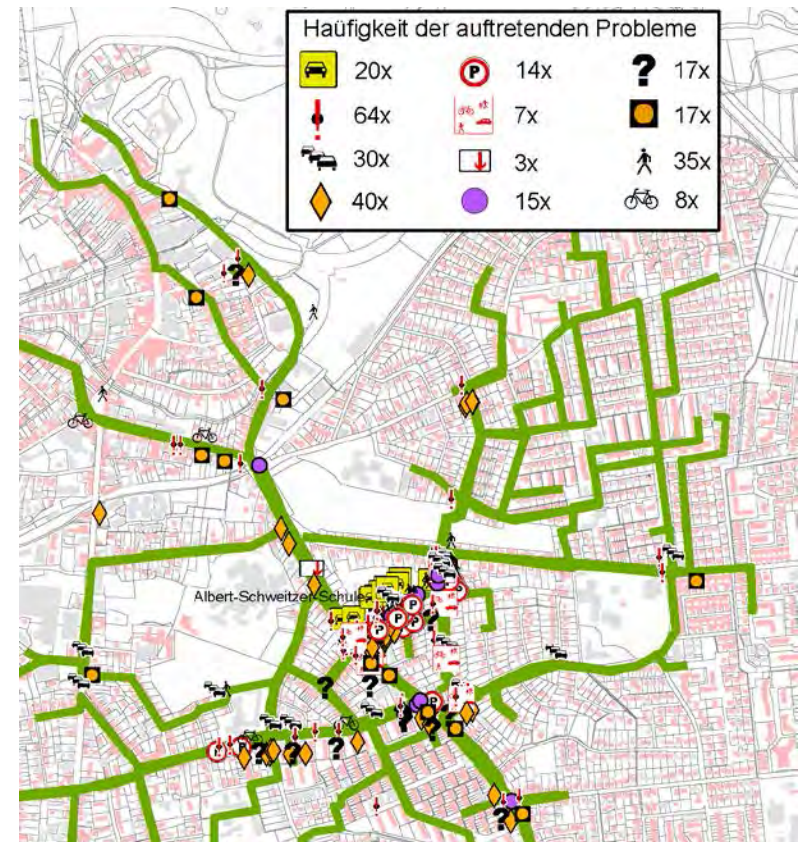
Ergebnisse Elternbefragung

- Statistische Auswertungen und Kartendarstellungen zu den Befragungsergebnissen

Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Schule (alle Grundschulen)



Auszug aus einer Karte mit Darstellung der genannten Probleme (Albert-Schweitzer-Schule)



Schulwegsicherheit

Ergebnisse Elternbefragung

- Kategorisierung von genannten Problemen und Wünschen

Problemkategorie	Anzahl
Fehlverhalten (im Kfz-Verkehr)	251
Unsichere/ fehlende Querungshilfe	147
Unübersichtliche Verkehrssituation/ Sichtbehinderung	119
Mangelhafte/ fehlende Gehweginfrastruktur	90
Hohes Verkehrsaufkommen	79
Elterntaxi	69
Konfliktträchtige Ampelschaltung/ Einmündungen/ Kreuzungen	67
Konflikt im Ruhenden Verkehr	47
Problematische/ fehlende Radweginfrastruktur	43
Nutzung „Linker“ Radweg	16
Konflikt zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern bzw. Fuß- und Radverkehr	15

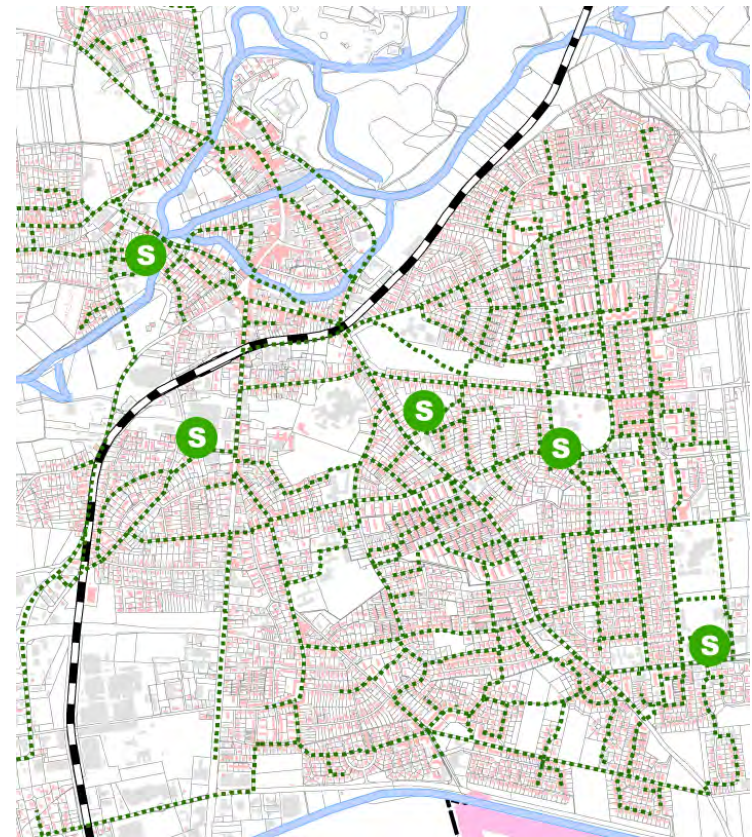
Wunschcategorie	Anzahl
Sichere Querungshilfe	28
Verkehrsberuhigt vor der Schule	10
(Temporär) Autofrei	10
Schulbus verbessern	5
Mehr Kontrolle	3
Schüler-Lotse	3
Kiss-and-go-Zone	3
Parkverbot	2

Schulwegsicherheit

Identifizierte Schulwege

- Schulwege zu Fuß oder per Rad an Grundschulen ermittelt über Elternbefragung
- Schulwege an weiterführenden Schulen an das Radnetz und Wege zur nächsten Haltestelle angelehnt
- Schulwege sind wichtiger Analysebestandteil auch bei den anderen Themen

Auszug aus der Schulwegekarte
Fuß- oder Radwege



Schulwegsicherheit

Mängelanalyse im Schulumfeld

- Zusammenfassung von Bestandssituation und Mängeln im Schulsteckbrief
- Wiederholt auftretende Mängel sind
 - zu schmale Gehwege und Querungsanlagen
 - unklare Radverkehrsführung
 - potentielle Gefahrenstellen (Sichtbehinderungen, Abbiegegeschwindigkeiten)
 - Unfallorte (aus der Unfallanalyse)
 - fehlende Beleuchtung
 - lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
 - Zugang zur Schule über Parkplätze



Die Schulsteckbriefe aller Schulen sind an der Themeninsel zur Schulwegsicherheit ausgehängt.

Schulwegsicherheit

Anforderungen an sichere Schulwegeinfrastruktur

- Gehwege mit ausreichenden Breiten
- Sichere Radverkehrsführung
- Trennung von Fuß- und Radverkehr bei hoher Frequentierung
- Sichere Querungsmöglichkeiten (differenziert nach Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten)
- Freihalten von Sichtfeldern und Querungsstellen von haltenden / parkenden Fahrzeugen (u.a. Elterntaxis)
- Beleuchtung der Schulwege für eine objektive und subjektive Sicherheit

Bei der Maßnahmenentwicklung für eine sichere Schulwegeinfrastruktur werden die Synergien zu den weiteren Schwerpunkten des Verkehrssicherheitskonzeptes - Querungsanlagen und Geschwindigkeiten - genutzt

Schulwegsicherheit

Maßnahmenspektrum

- Schulisches Mobilitätsmanagement (Schule / Eltern), z.B.
 - Schulwegepläne und Schulwegtraining
 - Förderung des zu-Fuß-Gehens (Walking Bus)
 - Verkehrssicherheitstrainings und -aktionen
 - Öffentlichkeitsarbeit unter Beteiligung von Eltern und Schüler*innen
- Verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen (Stadt), z.B.
 - Geschwindigkeitsbeschränkungen und -kontrollen
 - Einrichtung Elternhaltestellen, Neuordnung Parken im Schulumfeld
 - Einrichtung / Verbesserung von Gehwegen und Querungsanlagen
 - Verbesserung der Beleuchtung auf den Schulwegen



Schulwegsicherheit

Maßnahmen für die einzelnen Schulstandorte

Die Maßnahmen für jeden Schulstandort sind in Steckbriefen und Tabellen aufbereitet, die an der Themeninsel zur Schulwegsicherheit verfügbar sind.



Querungsanlagen

Bewertung vorhandener Querungsanlagen

- Erhebung aller vorhandenen Querungsanlagen in Gifhorn (Mittelinseln, Lichtsignalanlagen, Kreisverkehre mit Mittelinseln, insgesamt 102 Anlagen)
- Analyse der bestehenden Querungsanlagen hinsichtlich der bestehenden Anforderungen an die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit entsprechend der Richtlinien und Empfehlungen
- Ableitung von Handlungsbedarf und Priorisierung



Braunschweiger Straße / am Bahnhof



Dannenbüttler Weg

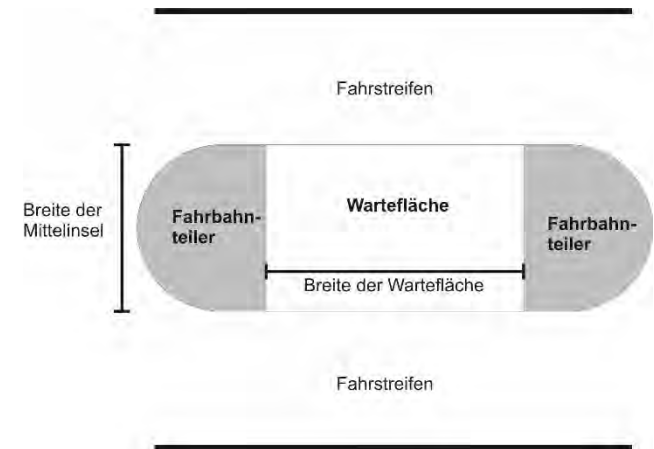


Hugo-Junkers-Str/ Braunschweiger Str.

Querungsanlagen

Bewertung vorhandener Mittelinseln

- 47 Mittelinseln:
Überprüfung nach den Kriterien
Breiten und Barrierefreiheit



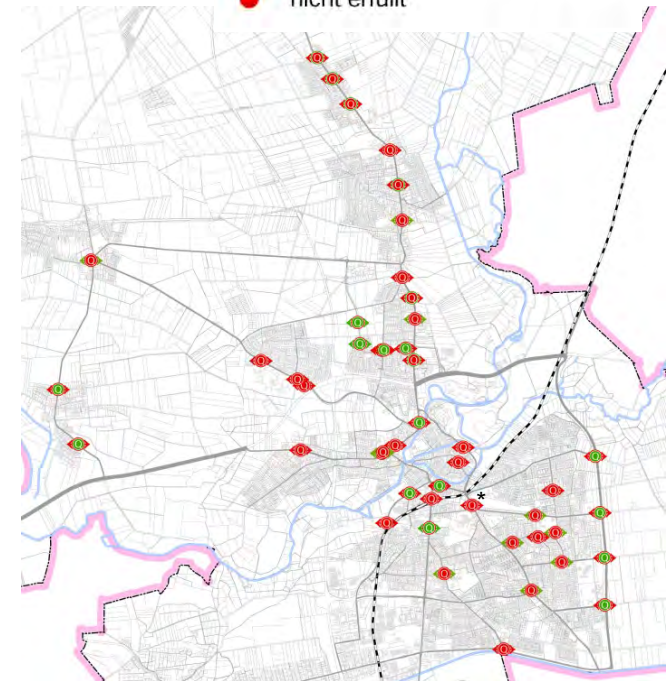
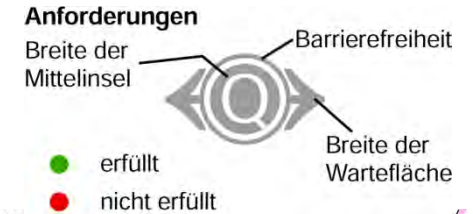
Kriterium	Anforderung
Breite der Mittelinsel	mind. 2,00 m ohne Radrouten im Verlauf (keine Nutzung durch Radverkehr)
	mind. 2,50 m mit Radrouten im Verlauf (Nutzung durch Radverkehr)
Breite der Wartefläche	mind. 4,00 m
Barrierefreiheit	Blindenleitsystem vorhanden und durchgängige Absenkung auf 3 cm oder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

Querungsanlagen

Bewertung vorhandener Mittelinseln

Erfüllung der Anforderungen an

Breite der Mittelinsel	Breite der Wartefläche	Barrierefreiheit	Anzahl
✓	✓	✓	0
✓	✓	X	3
✓	X	✓	0
✓	X	X	13
X	✓	✓	0
X	✓	X	12
X	X	✓	4
X	X	X	15
16 ✓ / 31 X	15 ✓ / 32 X	4 ✓ / 43 X	47



* Inzwischen Kreisverkehr

Die Karte ist an der Themeninsel zu Querungsanlagen ausgehängt.

Querungsanlagen

Bewertung vorhandener Mittelinseln

- „Gifhorer Standard“: ortsübliche, abgestimmte und akzeptierte Lösung (entspricht aber nicht den Anforderungen an Barrierefreiheit)
- Durchgehende Nullabsenkung und Leitsystem ohne erhöhte Tastkante (siehe Bild)



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

Querungsanlagen

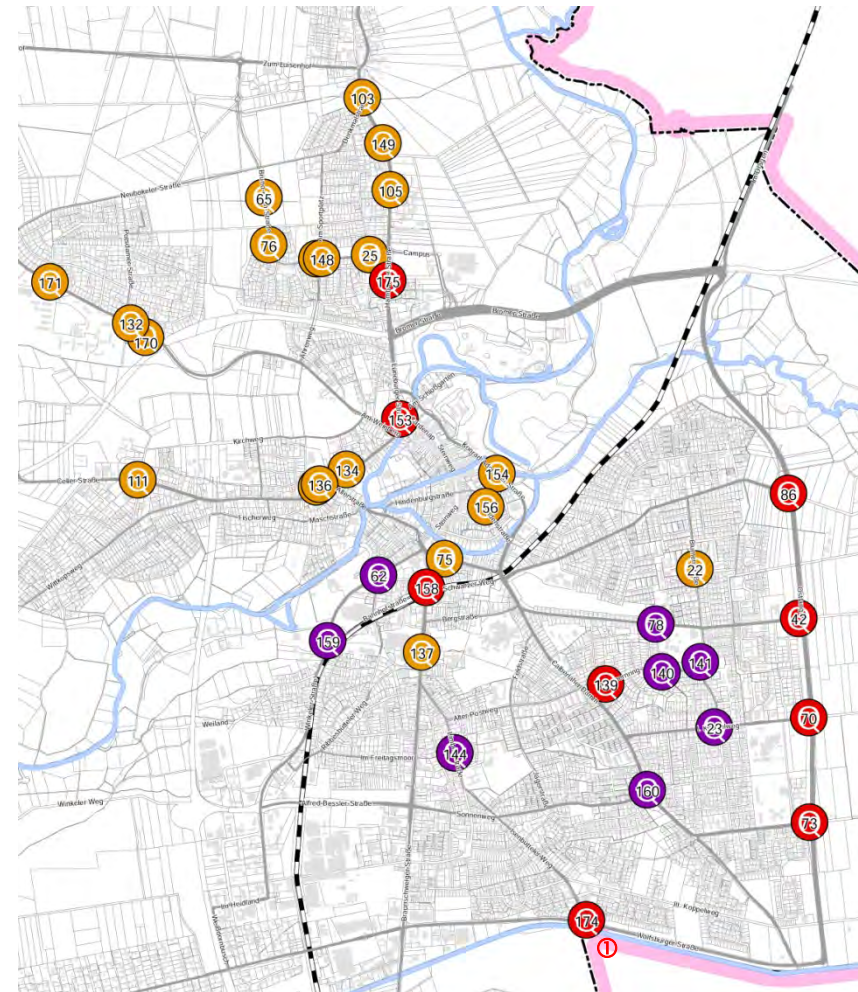
Verbesserung vorhandener Mittelinseln

- Priorisierung des Handlungsbedarfs nach den auftretenden Mängeln und der Bedeutung der Mittelinsel für eine sichere Querung

Priorität	Anzahl
1	8
2	10
3	29

Priorität

- Priorität 1
- Priorität 2
- Priorität 3
- 22 Identnummer des Vorschlags (siehe Tabelle)
- Ⓡ Mittelinsel wurde bereits umgebaut



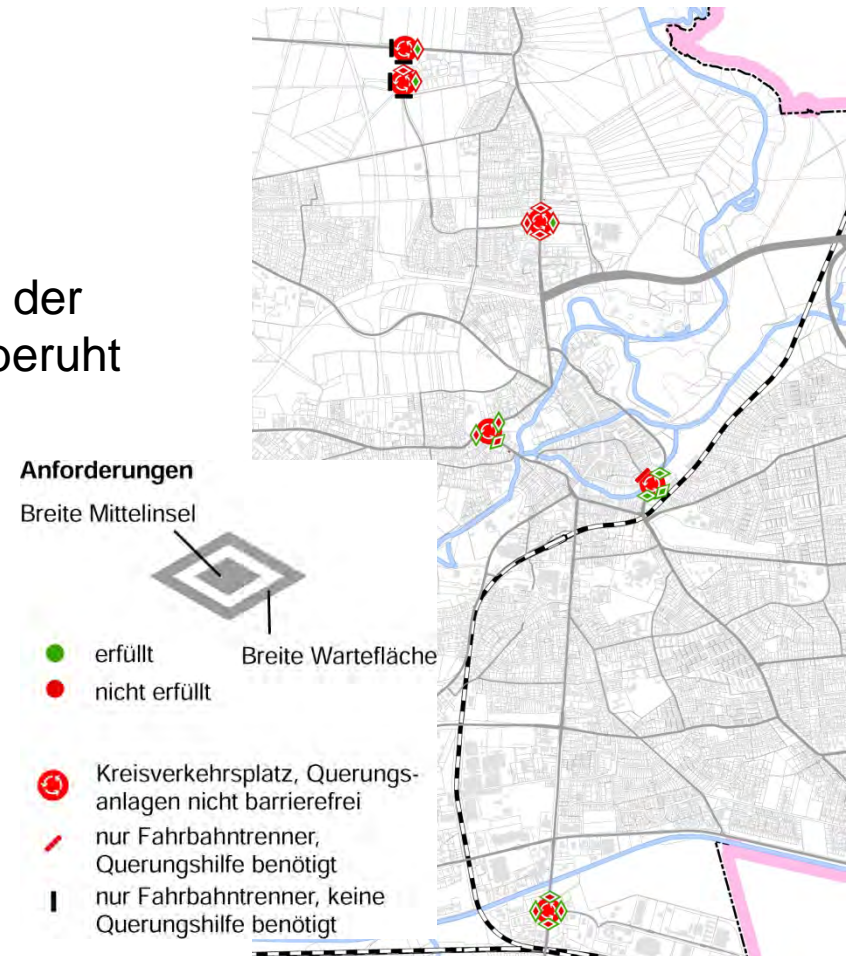
Die Karte ist an der Themeninsel zu Querungsanlagen ausgehängt.

Querungsanlagen

Bewertung vorhandener Querungen an Kreisverkehrsplätzen

- Querungen an Kreisverkehrsplätzen in der Regel über Mittelinseln → Bewertung beruht im Wesentlichen auf deren Kriterien
- ergänzend wird bewertet, wenn an einer Kreisverkehrszufahrt, an der eine Querung erforderlich ist, eine Querungshilfe fehlt
- Kreisverkehr Lehmweg / Bergstraße / Calberlaher Damm zum Zeitpunkt der Erhebung noch im Bau

Kartenausschnitt





Die Karte ist an der Themeninsel zu Querungsanlagen ausgehängt.

Querungsanlagen

Verbesserung von Kreisverkehrsplätzen hinsichtlich Querungen

- Priorisierung des Handlungsbedarfs nach den auftretenden Mängeln und der Bedeutung der Quermöglichkeit für eine sichere Querung

bestehende Anlage

-  Kreisverkehrsplatz
-  Querungshilfe / Fahrbahntrenner

Priorität

-  Priorität 1
-  Priorität 2
-  Priorität 3

Kartenausschnitt



Die Karte ist an der Themeninsel zu Querungsanlagen ausgehängt.

Querungsanlagen




Bewertung vorhandener Lichtsignalanlagen

- Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten und Fußgänger-Lichtsignalanlagen
- zur Bewertung der Querungen an Lichtsignalanlagen hinsichtlich Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit fließen ein:
 - Art der Absenkung
 - Blindenleitsystem vorhanden
 - Blindenakustik
 - Furtmarkierungen über alle Gehwegverbindungen (an Knoten)
 - Wartezeit unter 30 Sek. (bei FG-LSA)
 - Dunkelanlage oder Schlafampel (zum Aufzeigen der Uneinheitlichkeit)


Querungsanlagen

Bewertung vorhandener Lichtsignalanlagen

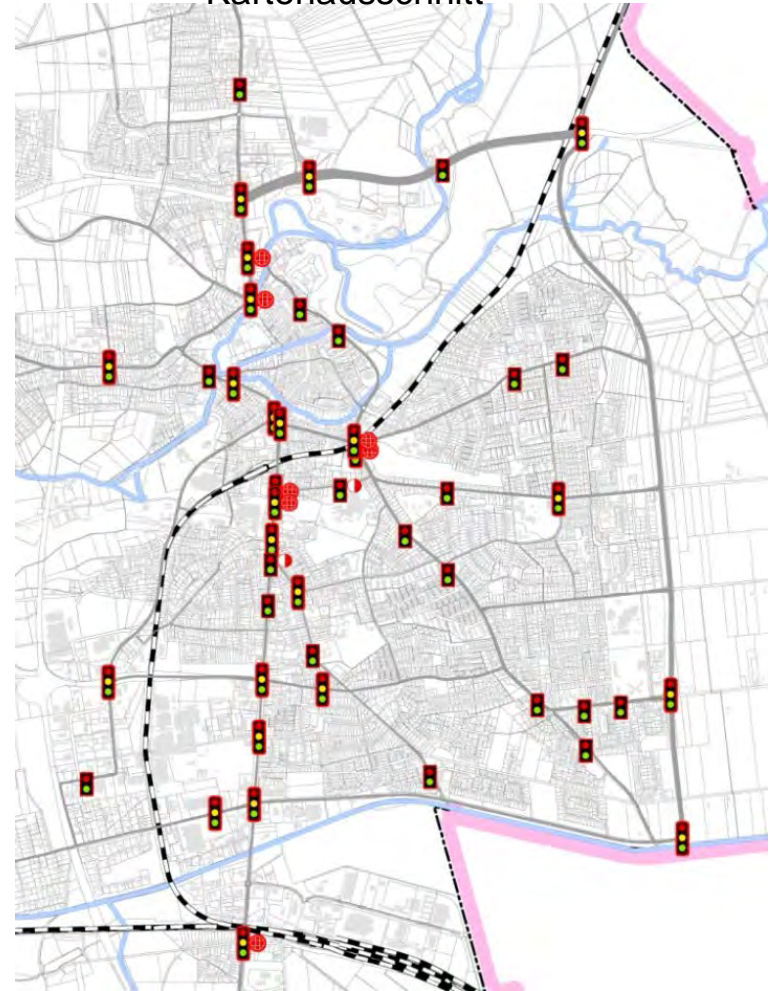
Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten

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

Fußgänger-Lichtsignalanlagen

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

Kartenausschnitt





*Die Karte ist an der Themeninsel
zu Querungsanlagen ausgehängt.*

Querungsanlagen




Verbesserung vorhandener Lichtsignalanlagen hinsichtlich Querungen

- Priorisierung des Handlungsbedarfs nach den auftretenden Mängeln und der Bedeutung der Querungsmöglichkeit für eine sichere Querung (Radroute, Schulwegführung über die Lichtsignalanlage, ...)

Art der Lichtsignalanlage

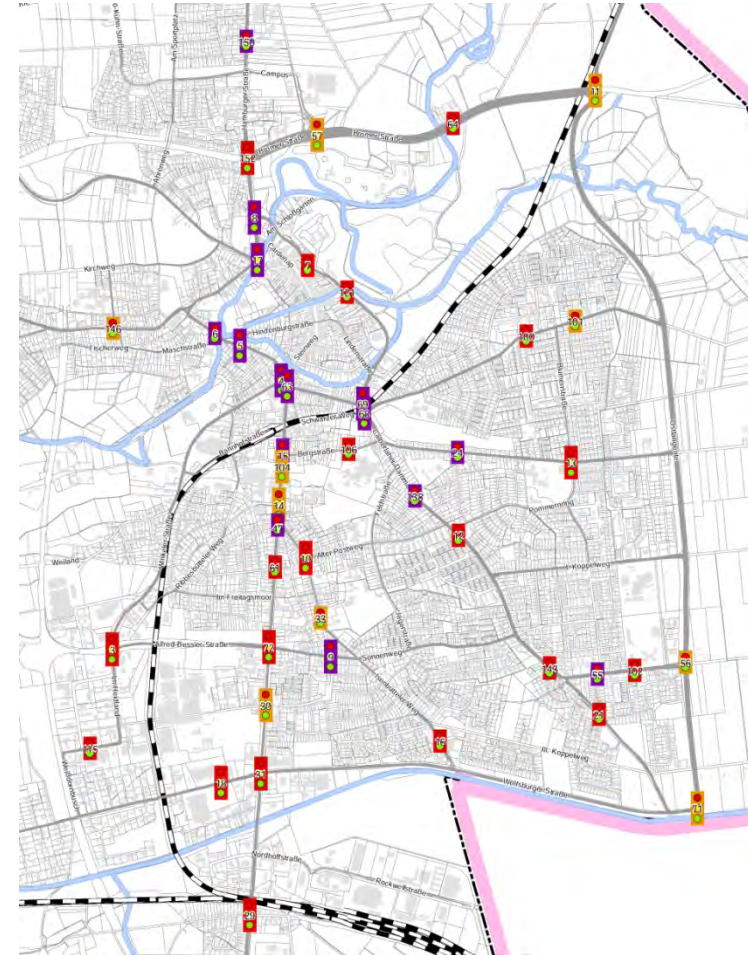
-  Lichtsignalanlagen an KP
-  Fußgänger-Lichtsignalanlage

Priorität

-  Priorität 1
-  Priorität 2
-  Priorität 3

57 Identnummer der Anlage (siehe Tabelle)

Kartenausschnitt



Die Karte ist an der Themeninsel zu Querungsanlagen ausgehängt.

Querungsanlagen

Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung vorhandener Querungsanlagen

- Mittelinseln
 - einheitliche Gestaltung hinsichtlich Verkehrssicherheit (Breiten) und Barrierefreiheit (auch in Kreisverkehrsplätzen)
 - Sind die baulichen Anforderungen nicht umsetzbar, sind ggf. andere Formen von Querungsanlagen (Fußgängerüberwege, vorgezogene Seitenräume, Lichtsignalanlagen etc.) zu prüfen
- Lichtsignalanlagen
 - ausreichende Grün- und Wartezeiten (unter 30 Sekunden) anstreben
 - bei Mittelteilung der zu überquerenden Fahrbahnen sollen die Furten ohne Unterbrechung gequert werden können
 - an Knoten ist in der Regel an jedem Knotenarm eine Furt erforderlich.

Querungsanlagen

Relevante Querungsstellen – Bedarf an ergänzenden Querungsanlagen

- Identifizierung relevanter innerörtlicher Querungsstellen für den Fuß- und Radverkehr abseits der bestehenden Querungsanlagen
- Bedarf an ergänzenden Querungsstellen für Fuß- und Radverkehr besteht bei (dichter) Wohnbebauung und / oder
 - wichtigen Zielen für den Fuß- und Radverkehr (u.a. Geschäfte, Schulen, Veranstaltungsorte, Freizeiteinrichtungen, ÖPNV-Haltestellen)
 - wichtigen (kreuzenden) Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr (u.a. Schulwege (auch Hinweise aus der Elternbefragung), Radrouten)
 - Hohe Verkehrsbelastung und Unfallgeschehen als Hinweis auf Handlungsbedarf
- Insgesamt 44 Vorschläge zur Einrichtung weiterer Querungsanlagen im Stadtgebiet

Querungsanlagen

Vorschläge für geeignete neue Querungsanlagen entsprechend der Empfehlungen FGSV

- Einsatzbereiche von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen

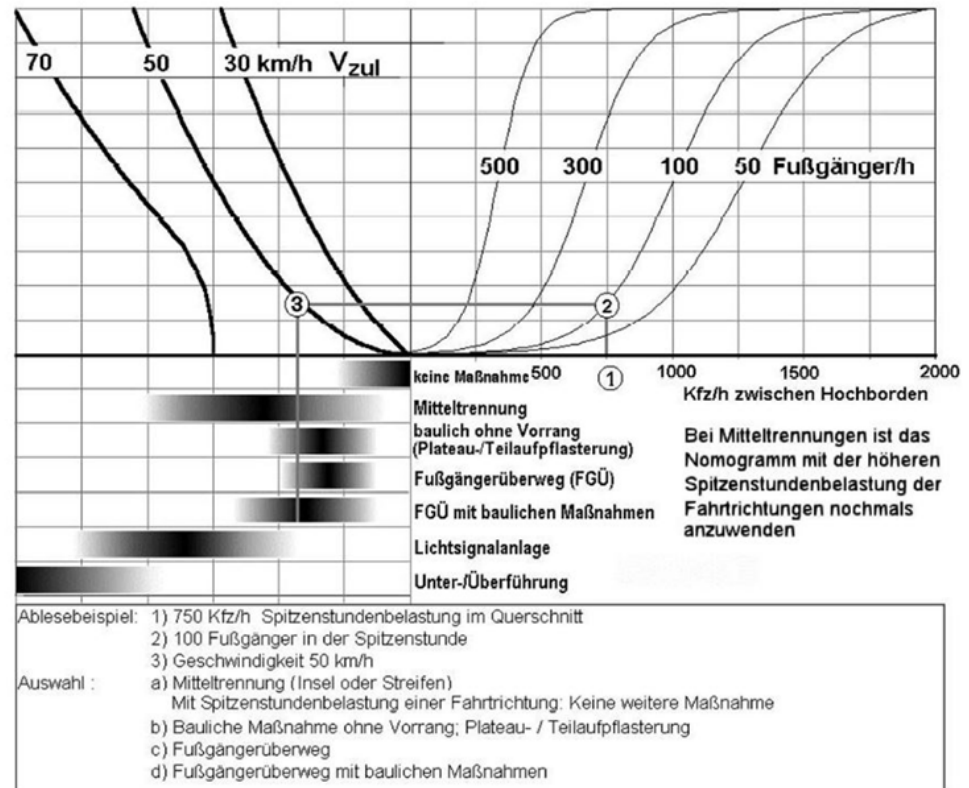


Bild 6: Einsatzbereiche von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen < 8,50 m Fahrbahnbreite

Querungsanlagen




Bedarf für neue Querungsanlagen

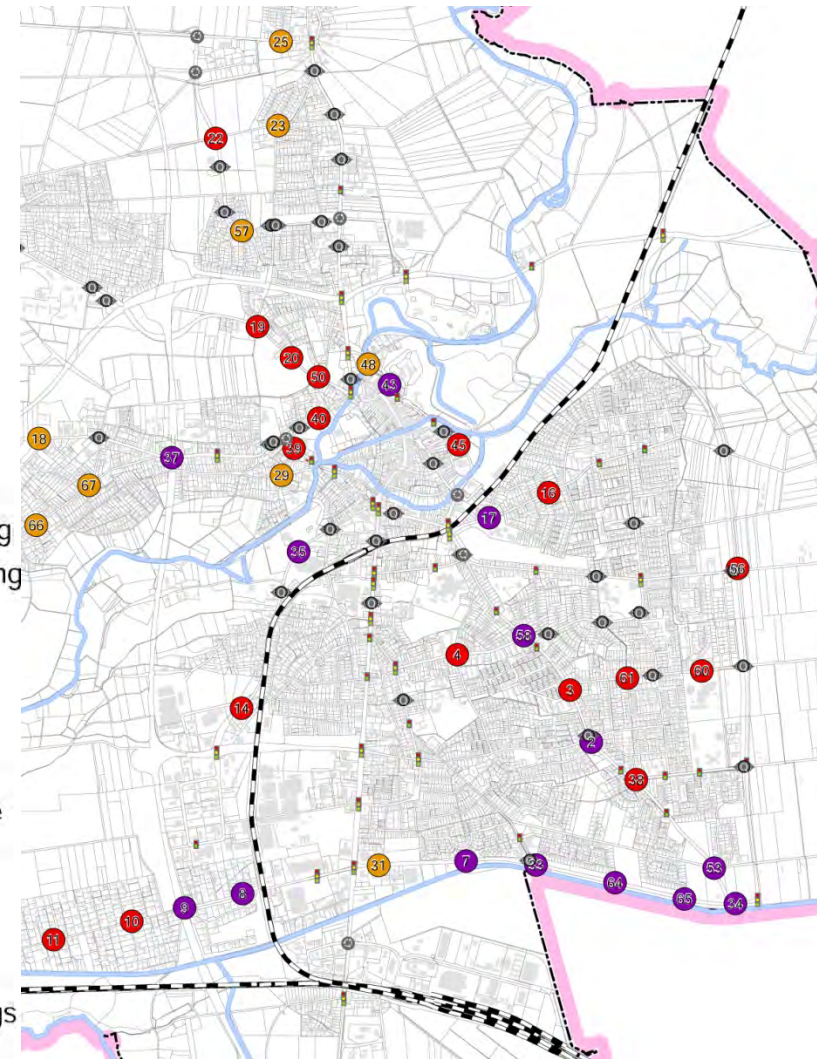
Priorität	Anzahl
1	15
2	19
3	10

vorhandene Querungsanlagen

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

Vorschlag neue Querungsanlage und Priorisierung

-  Priorität 1
-  Priorität 2
-  Priorität 3
- 11 Identnummer des Vorschlags (siehe Tabelle)



Die Maßnahmenvorschläge für neue Querungsanlagen sind an der Themeninsel im Detail einzusehen.

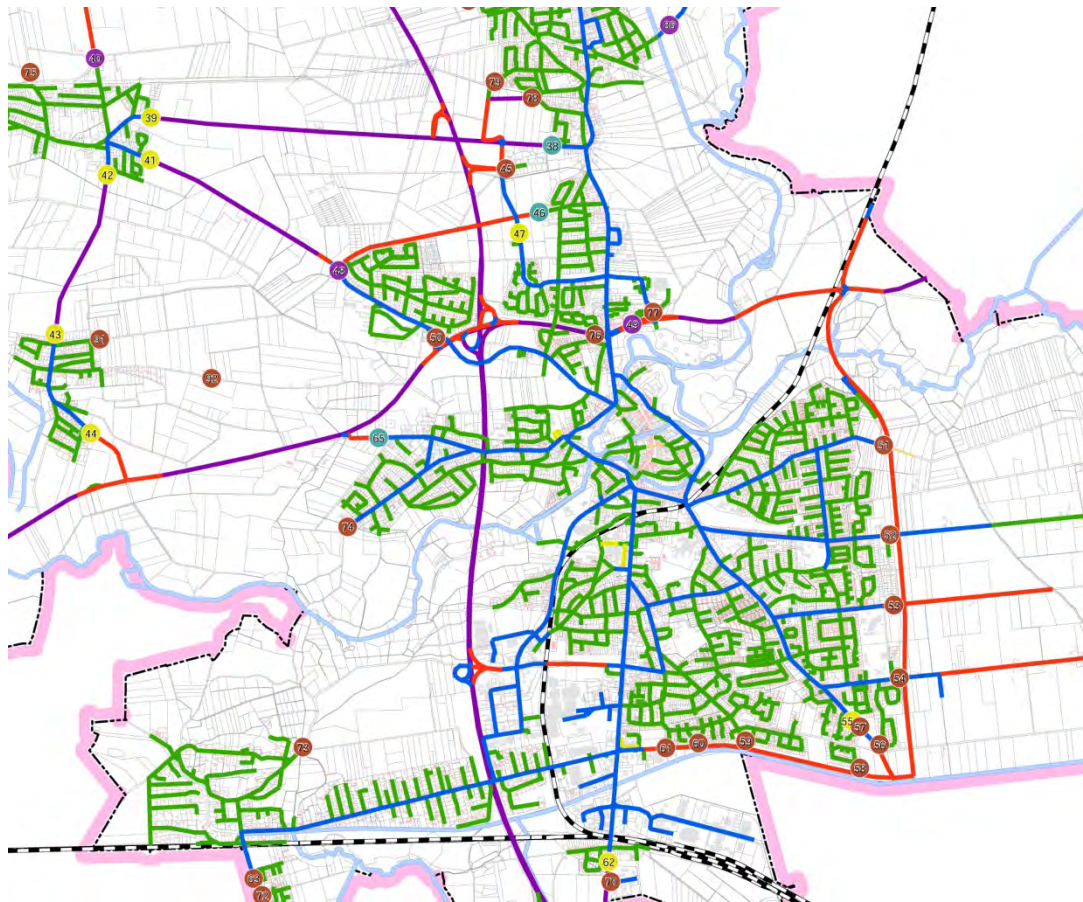
Verträgliche Kfz-Geschwindigkeiten

Bewertung der Bestandssituation





- Darstellung der bestehenden Geschwindigkeitsregelungen
- Analyse der Ortseingangssituationen hinsichtlich vorhandener geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen (z.B. Fahrbahnverschwenkung, vorgelagerte Beschilderung)
- Überprüfung von Schwerepunktbereichen mit Geschwindigkeitsüberschreitungen anhand von Daten aus Geschwindigkeitsmessungen
- Überprüfung der Hinweise zu unverträglichen Geschwindigkeiten aus den Analysen zur Schulwegsicherung
- Ableitung von Handlungsbedarf zu geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Verträgliche Kfz-Geschwindigkeiten

Zulässige Höchstgeschwindigkeiten und bestehende Maßnahmen an den Ortseingängen zur Geschwindigkeitsreduzierung



Eigenschaften der Ortseingänge

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

38 Identnummer (siehe Tabelle)

zulässige Höchstgeschwindigkeit

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

Verträgliche Kfz-Geschwindigkeiten

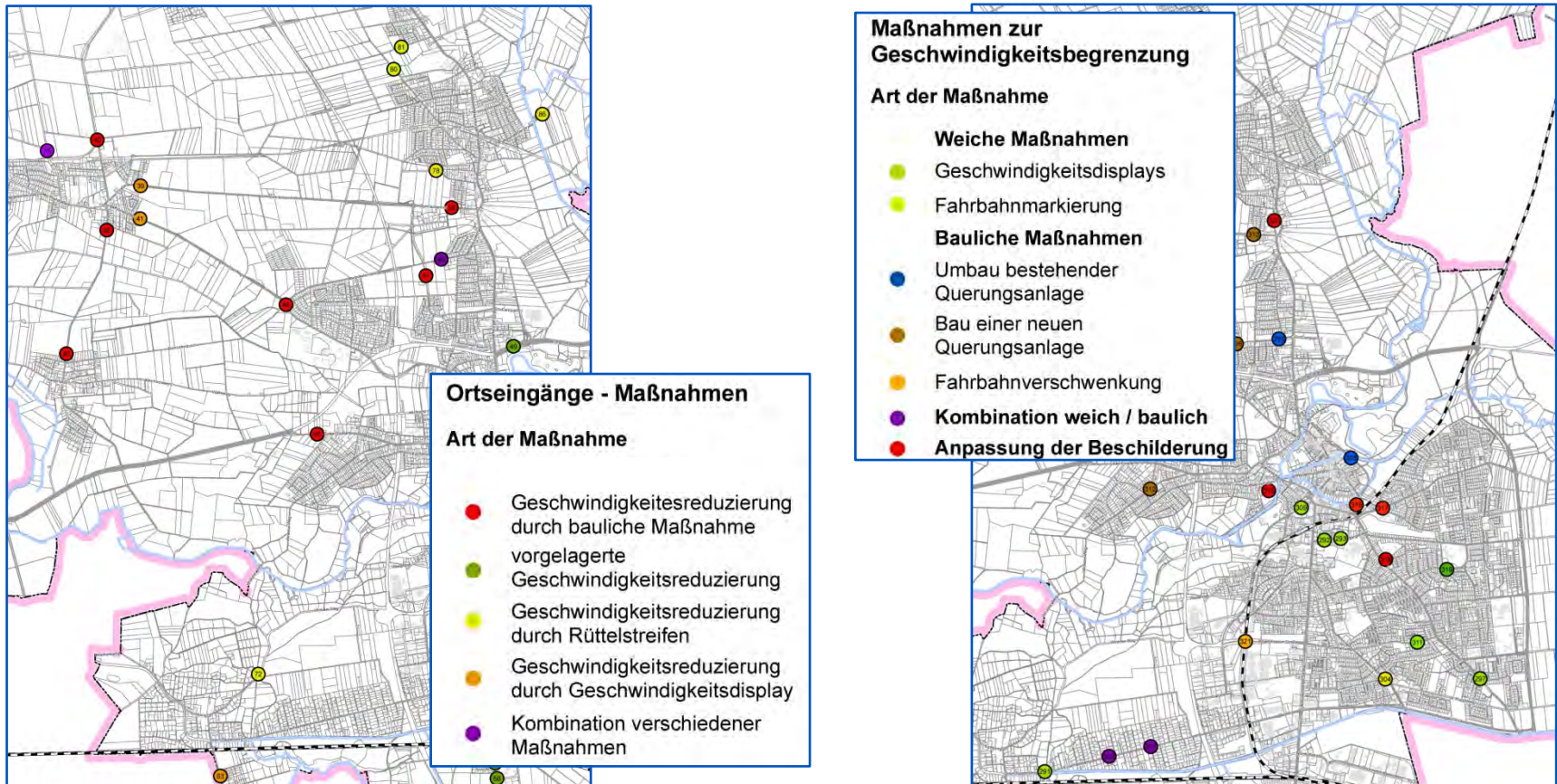
Maßnahmenspektrum

- Anordnung reduzierter Höchstgeschwindigkeiten (Tempo 30, Verkehrsberuhigter Bereich)
 - Voraussetzungen nach StVO
- Unterstützende Maßnahmen zur Einhaltung bestehender Anordnungen
 - Geschwindigkeitskontrollen
 - Displays
 - Fahrbahnmarkierungen und Rüttelstreifen
 - Anpassung von Kurvenradien
 - Mittelinseln
 - Fahrbahnverengungen /-versatz
 - Aufpflasterungen, „Kissen“

„weiche“ Maßnahmen

„harte“ Maßnahmen

Verträgliche Kfz-Geschwindigkeiten



Die Maßnahmenvorschläge an Ortseingängen und zur Geschwindigkeitsbegrenzung im weiteren Hauptverkehrsstraßennetz sind an der Themeninsel im Detail einzusehen.

Grünpfeil für den Kfz-Verkehr

- Unfallforschung leitet aus Untersuchungen keine positive Wirkung ab
 - Keine Vorteile bei Kraftstoffverbrauch oder Reisezeit, Verkehrsfluss wird nicht verbessert
 - Nachteile für Fuß- und Radverkehr (blockierte Furten, Unfälle [keine statistische Häufung])
 - Auf Schulwegen, bei einseitigem Radverkehr in 2 Richtungen (legal oder illegal) und Unfallhäufungen nicht anwendbar
 - Nicht an Orten, die oft von Geh- und Sehbehinderten gekreuzt werden
- Weitere Voraussetzungen nach StVO
- FUSS e.V. (eigene Studie 2018) u.a.:
 - Zeitvorsprung für Fuß- und Radverkehr entfällt
 - Nicht angemessenes Verhalten
 - Mitzieh- und Drängeleffekte

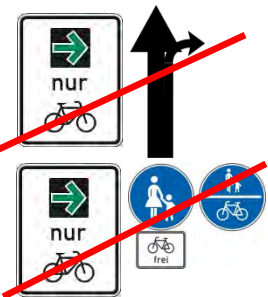
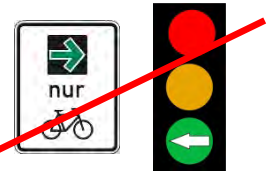
Grünpfeil für den Radverkehr

- in Nachbarländern schon seit einigen Jahren erfolgreich angewendet
- in Deutschland Pilotversuche und Verstetigungen z.B. in Köln
- seit StVO-Novelle 2021 Anordnung möglich
- Prinzip wie beim Grünpfeil für Kfz
 - Abbiegen bei Rot für den Radverkehr erlaubt
 - Vorher anhalten
 - Fußverkehr hat Vorrang



Grünpfeil für den Radverkehr

- Viele Voraussetzungen:
 - kein (konfliktfrei) signalisierter links abbiegender Gegenverkehr
 - nicht mit vorgeschriebenen Fahrtrichtungen an LSA, nicht bei mehreren Fahrstreifen zum Rechtsabbiegen, nicht bei Kreuzung von Gleisen
 - nicht an Lichtsignalanlagen zur Schulwegsicherung
 - nicht bei indirektem Linksabbiegen für den Radverkehr
 - nicht an Orten, die oft von Geh- und Sehbehinderten gekreuzt werden
 - bei hohem Radverkehrsaufkommen: Anteil geradeausfahrender Radverkehr > abbiegender Radverkehr ohne ausreichende Überholflächen
 - nicht bei gemeinsamer Führung mit dem Fußverkehr in der Zufahrt (vor dem Abbiegen)
 - befindet sich in der Straße, in die eingebogen wird, ein baulich angelegter Radweg, muss dieser deutlich von dem daneben befindlichen Gehweg abgegrenzt sein - gilt analog auch bei getrennten Geh-/Radwegen



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Wir freuen uns, Sie gleich an den Themeninseln
begrüßen zu dürfen**

