



Endbericht

# Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2025

## Samtgemeinde Hesel



Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,  
Verkehr, Bauen und Digitalisierung



---

## Impressum

### Auftraggeberin

#### **MOBILOTSIN**

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH  
(LNVG)  
Kurt-Schumacher-Straße 5  
30159 Hannover  
[www.mobilotsin-niedersachsen.de](http://www.mobilotsin-niedersachsen.de)

### Ansprechpartnerin:

Janika Ducks  
Telefon: 0511 / 533 33-218  
E-Mail: [ducks@lnvg.de](mailto:ducks@lnvg.de)

### Auftragnehmerin

#### **Planersocietät**

Frehn Steinberg Partner GmbH  
Konrad-Zuse-Straße 1  
44263 Dortmund  
[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

### Bearbeitet durch:

Lara Wohland

## Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät (falls nicht anders vermerkt)

# Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	5
Abkürzungsverzeichnis	5
<b>1 Einleitung</b>	<b>7</b>
<b>2 Analyse</b>	<b>9</b>
<b>3 Handlungsfelder</b>	<b>15</b>
3.1 Barrierefreiheit (A)	16
3.2 Querungen (B)	24
3.3 Verkehrssicherheit (C)	30
3.4 Schulwegesicherheit (D)	34
<b>4 Verstetigung</b>	<b>41</b>
4.1 Umsetzungshorizont	41
4.2 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung	43
4.3 Unterstützung durch die MOBILOTSIN	43
<b>5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung</b>	<b>46</b>
<b>6 Fazit</b>	<b>48</b>
<b>7 Dokumentation</b>	<b>50</b>
7.1 Auftakt-Workshop	50
7.2 1. Begehung	56
7.3 2. Begehung	71
Abschluss-Workshop	81
<b>8 Quellenverzeichnis</b>	<b>89</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Urkundenübergabe an der Samtgemeinde Hesel .....	7
Abbildung 2: Ablauf der Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2025 .....	8
Abbildung 3: Erreichbarkeit im Fußverkehr im Kernort Hesel.....	11
Abbildung 4: Erreichbarkeit im Fußverkehr in Holtland .....	12
Abbildung 5: Barrierefreiheit .....	16
Abbildung 6: Unterschiedliche Überquerungsanlagen.....	25
Abbildung 7: Regelkreise Verkehrsmittelwahl und Sicherheit auf dem Schulweg.....	35
Abbildung 8: Fußverkehrsförderung .....	48
Abbildung 9: Auftakt-Workshop in der Villa Popken in der Samtgemeinde Hesel .....	50
Abbildung 10: Diskussionsergebnisse der Route 1 in Hesel .....	54
Abbildung 11: Diskussionsergebnisse der Route 2 in Holtland.....	55
Abbildung 12: Routenverlauf der 1. Begehung in Hesel – Routenverlauf ca. 1,9 km.....	56
Abbildung 13: Teilnehmende bei der Begrüßung (links) und gefährliche Kanten am Kaark pad (rechts) .....	57
Abbildung 14: Übergang und Diskussion an der Kirchstraße des Ostfriesland Wanderwegs .....	59
Abbildung 15: Überdimensionierte Einmündung Am Ehrenmahl .....	60
Abbildung 16: Verkehrsinseln in der Einmündung zur Schule (links) und eine Sicht ein- schränkende Hecke auf der Straße An der Schule (rechts).....	61
Abbildung 17: Einmündung Am Ehrenmal (links) und Bushaltestelle Schulzentrum (rechts) .....	62
Abbildung 18: Einmündung Möntkeweg (links) und Demonstration der Fahrt eines Rolla- tors über die Absenkung und den Straßenablauf (rechts) .....	63
Abbildung 19: Wendehammer und Durchgang für Fuß- und Radverkehr am Ende des Möntkewegs (links) und umgekippter Rollator als Symbol für Unebenheiten (rechts) .....	64
Abbildung 20: Einmündung der Hintergasse (links) und parkende Fahrzeuge auf Haupt- straße (rechts) .....	65
Abbildung 21: Kurvenbereich Stikelkamper Straße in Richtung An der Schule (links) und Querungsbereich der Einmündung An der Schule (rechts) .....	67
Abbildung 22: Kreuzung des Ostfriesland Wanderweges über die Stikelkamper Straße ..	68
Abbildung 23: Furt in der Einmündung der Stikelkamper Straße (links) und Fußverkehrs- ampel über die Auricher Straße (rechts) .....	69
Abbildung 24: Plakat einer Schulklasse zu gefährlichen Stellen in Hesel .....	70
Abbildung 25: Routenverlauf der 2. Begehung in Holtland – Routenverlauf ca. 1,8 km ...	71
Abbildung 26: Teilnehmende bei der Begrüßung in Holtland (links) und taktile Leitele- mente an der Ampelanlage Leeraner Straße/Süderstraße (rechts) .....	73
Abbildung 27: Kreuzungsbereich Süderstraße/Siebestocker Straße (links) und Gehweg auf der Süderstraße, der für Radverkehr freigegeben ist (rechts).....	75
Abbildung 28: Kreuzungsbereich Süderstraße/ Heeskepad (links) und Einmündung Hees- kepad (rechts) .....	75
Abbildung 29: Einmündung Schulstraße am Denkmal (links) und Schulstraße ohne Geh- weg (rechts) .....	77
Abbildung 30: Bushaltestelle und Einfahrt Parkplatz (links) und Umlaufsperrung (rechts) ..	78

Abbildung 31: Hecke im Kurvenbereich (links) und Fußstapfen im Schulumfeld (rechts).	79
Abbildung 32: Beginn des Halteverbots nach Zugang zum Schulhof und Fahrradparkplatz (links) und Jugendplatz Holtland (rechts) .....	80
Abbildung 33: Abschluss-Workshop des Fußverkehrs-Checks in Hesel .....	81
Abbildung 34: Sammeln von Anregungen und Diskussion der Maßnahmenvorschläge ...	86
Abbildung 35: Maßnahmendiskussion - Anmerkungen und Priorisierung.....	87
Abbildung 36: Prozessbewertung des Fußverkehrs-Checks in Hesel durch die Teilnehmenden.....	88

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Umsetzungshorizont der Maßnahmen .....	42
Tabelle 2: Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen aus dem Handlungsfeld A – Barrierefreiheit .....	83
Tabelle 3: Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen aus dem Handlungsfeld B - Querungen.....	84
Tabelle 4: Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen aus dem Handlungsfeld C – Verkehrssicherheit .....	85
Tabelle 5: Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen aus dem Handlungsfeld D - Schulwegesicherheit.....	85

## Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
DIMR	Deutsches Institut für Menschenrechte
DIN	Deutsches Institut für Normung
FGÜ	Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
Kfz	Kraftfahrzeug
KNP	Knotenpunkt (Kreuzung)

---

LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
R-FGÜ	Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
StVO	Straßenverkehrsordnung
UBA	Umweltbundesamt

# 1 Einleitung

Gehen ist die ursprünglichste Form der Fortbewegung: Einfach, umwelt- und sozialverträglich, zudem gesund. Die fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßen und Plätzen ist eine wichtige Voraussetzung, um die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Sicherheit für alle Menschen in Städten und Gemeinden zu erhöhen. Gleichwohl wurde der Fußverkehr von der Stadt- und Verkehrsplanung in den vergangenen Jahrzehnten oft vernachlässigt und als „Sowieso-Verkehr“ angenommen.

Mit den Fußverkehrs-Checks wollen das Land Niedersachsen und die MOBILOTSIN die Kommunen ermuntern, vor Ort die Situation für Zufußgehende zu verbessern. Dies soll einen Prozess zur systematischen Förderung des Fußverkehrs auslösen und letztlich dabei helfen, einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Im vergangenen Jahr (2024) wurden die Fußverkehrs-Checks erstmals landesweit durchgeführt. In diesem Jahr wurden sie in Niedersachsen fortgeführt. Aus den eingegangenen Bewerbungen konnte sich die Samtgemeinde Hesel, als eine von 10 ausgewählten Kommunen durchsetzen.

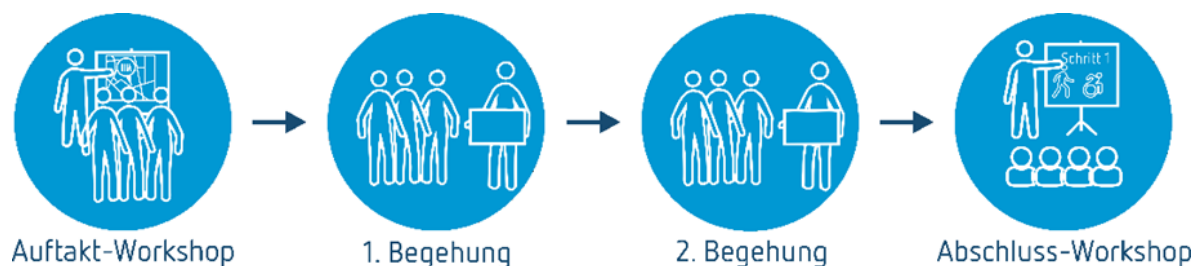
Abbildung 1: Urkundenübergabe an Uwe Themann, Bürgermeister der Samtgemeinde Hesel



Quelle: LNVG/Schulze

In Begleitung der Planersocietät hat Hesel den Schwerpunkt vor allem auf die Barrierefreiheit, das sichere Queren und die Verkehrssicherheit mit besonderem Fokus auf die Schulwegesicherheit gelegt. Gemeinsam wurden in mehreren Vor-Ort-Terminen eine Bestandsanalyse sowie vier Beteiligungsveranstaltungen durchgeführt. Vorab legten die Verwaltung gemeinsam mit dem Planungsbüro die Schwerpunkträume fest und bereiteten den Fußverkehrs-Check vor. Im öffentlichen Auftakt-Workshop am 01. Juli 2025 wurde eine Einführung in die Fußverkehrsförderung gegeben und gemeinsam mit den Teilnehmenden mögliche Routenverläufe der Begehungen und erste Problemstellen diskutiert. Anschließend fanden am 03. und 04. September 2025 die Begehungen statt. Die eruierten Handlungsfelder und mögliche Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs vor Ort wurden in einem öffentlichen Abschluss-Workshop am 06. November 2025 gemeinsam mit den Teilnehmenden diskutiert.

Abbildung 2: Ablauf der Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2025



Quelle: Planersocietät

Ziel des Fußverkehrs-Checks in Hesel ist es, barrierefreie, sichere und attraktive Wegeverbindungen und Plätze im Fußverkehr zu schaffen. Die Fußverkehrs-Checks sollen zugleich ein Bewusstsein für die Bedeutung des Fußverkehrs bei Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit bewirken. Zudem sollten die Beteiligungen auch die Belange von Mobilitäts- und Seheingeschränkten, Kindern sowie Seniorinnen und Senioren als besonders sensible Gruppen in den Fokus rücken. Dies fand bei der Wahl der Routen und dem geladenen Teilnehmendenkreis besondere Berücksichtigung.

## 2 Analyse

Die Samtgemeinde Hesel im Landkreis Leer zählt rund 11.240 Einwohnende und besteht aus sechs Mitgliedsgemeinden. Hesel liegt zentral in Ostfriesland im Nordwesten Niedersachsens, nahe der Grenze zum Landkreis Aurich, und ist Verwaltungssitz der Samtgemeinde. Die Lage im Herzen Ostfrieslands macht Hesel zu einem attraktiven Ausgangspunkt für Rad- und Wandertouren entlang der Fehnroute und anderer Naturwege.

Das Zentrum der Gemeinde Hesel zeichnet sich durch eine gute Nahversorgung aus. Hier finden sich zahlreiche Einzelhandelsgeschäfte wie Supermärkte, Drogerien und Fachläden sowie gastronomische Angebote. Die umliegenden Wohngebiete sind überwiegend durch Einfamilienhäuser geprägt. Im angrenzenden Bereich befinden sich öffentliche Einrichtungen wie Kindertagesstätten, eine Grundschule sowie mehrere Angebote für Seniorinnen und Senioren, darunter stationäre Pflegeeinrichtungen und betreutes Wohnen.

Das Einzelhandelskonzept wurde seinerzeit für die Gemeinde Hesel erstellt. Im Rahmen dessen wurde ein Modal Split<sup>1</sup> durch eine Befragung von 445 Personen ermittelt. Daraus ergab sich, dass der größte Anteil mit 91 % dem Kfz-Verkehr zuzuordnen ist. Rund 6 % haben sich mit dem Rad und 2 % zu Fuß fortbewegt. Dies zeigt, dass Wege im Bereich der Nahversorgung in Hesel insbesondere mit dem PKW zurückgelegt werden und nur wenige den Weg zu Fuß zurücklegen.

Ergänzend dazu liegt eine Betrachtung aus dem Radverkehrskonzept Hesel (2025) vor. Die dortigen Verkehrsmittelanteile basieren auf einer Regionalisierung der MiD-Ergebnisse (Mobilität in Deutschland) für den Landkreis Leer (2017). Demnach werden im Landkreis Leer 18 % der Wege zu Fuß zurückgelegt. Dieser Wert liegt leicht über dem Durchschnitt vergleichbarer Raumtypen in Deutschland (Kleinstädte und ländliche Regionen: ca. 17 %). Auch der Radverkehrsanteil ist mit 15,6 % überdurchschnittlich (Vergleichswert: 12 %), was zeigt, dass umweltfreundliche Mobilitätsformen in der Region eine relevante

---

<sup>1</sup> Der Modal Split stellt den Anteil der zurückgelegten Wege nach den Hauptverkehrsmitteln dar.

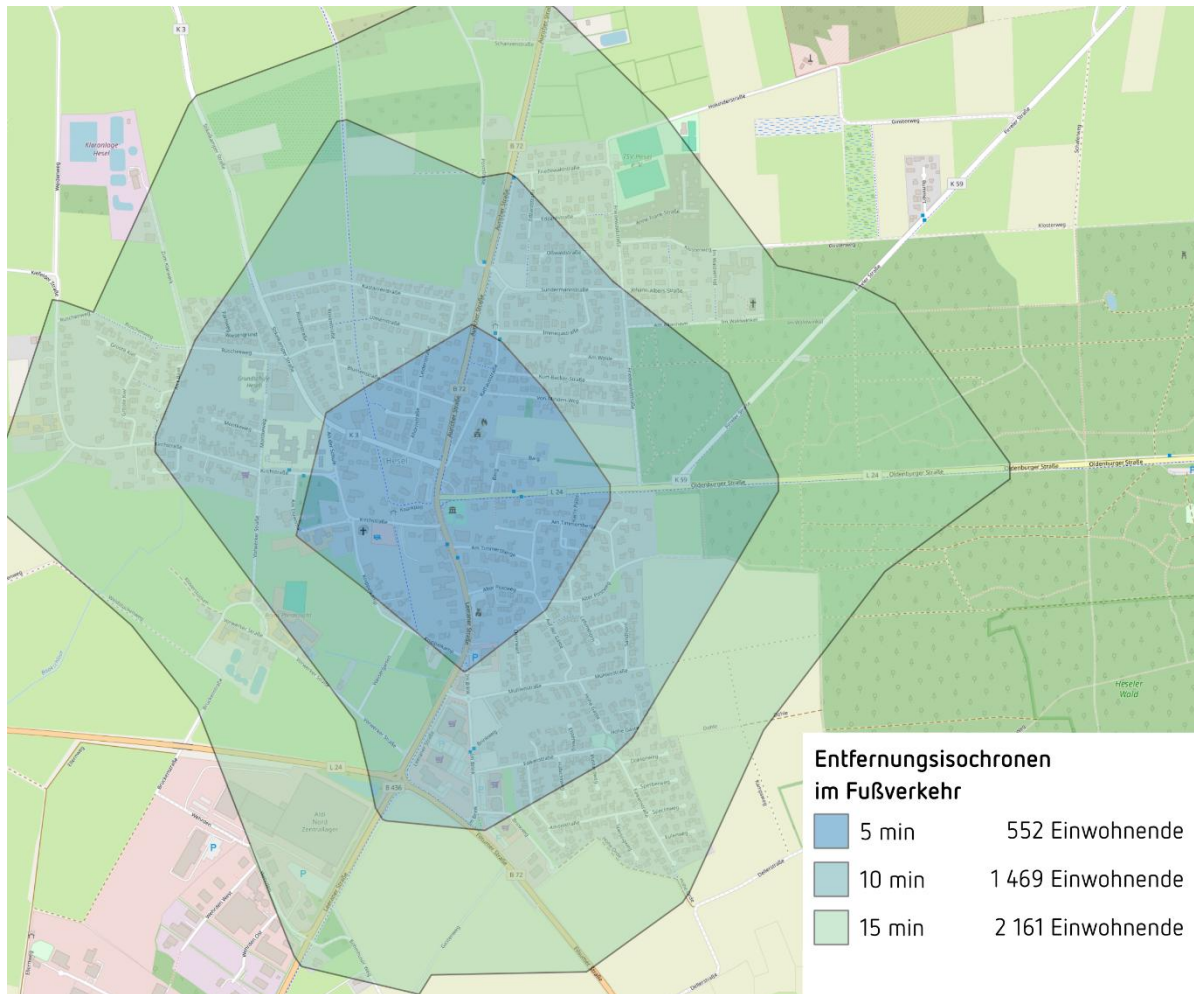
Rolle spielen. Die Unterschiede zwischen den beiden Datensätzen sind vor allem durch den Erhebungsrahmen erklärbar. Während die Einzelhandelsbefragung ausschließlich Einkaufsfahrten betrachtet, die typischerweise mit dem Pkw erfolgen, bildet die MiD-Regionalisierung das gesamte Alltagsmobilitätsverhalten ab, einschließlich kurzer Wege zu Schule, Freizeit und Versorgung.

In Hesel wurde 2023 das Integrierte Klimaschutzkonzept und 2025 das Radverkehrskonzept für die Gemeinde aufgestellt. Dies zeigt bereits einen hohen Einsatz, um die nachhaltige und umweltfreundliche Fortbewegung in Hesel voranzutreiben. Im Radverkehrskonzept wird erläutert, dass mit der Umsetzung des Konzeptes, die Grundhaltung zu Gehwegen in Hesel, die gemeinsam mit dem Radverkehr genutzt werden, verändert werden soll. Unter anderem wird angestrebt, Gehwege nur dann für den Radverkehr freizugeben, wenn die Mindestbreite der Radverkehrsanlage unterschritten wird und ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen vorliegt. Zudem sollen für den Fußverkehr durchlässige Sackgassen auch als solche mittels VZ 357-50 kenntlich gemacht werden.

### **Erreichbarkeitsanalyse**

Die kurzen Distanzen innerhalb des Ortskerns lassen sich durch eine Erreichbarkeitsdarstellung mittels Isochronen bestärken. Die in Abbildung 3 (Hesel Kernort) und Abbildung 4 (Holtland) dargestellten Isochronen verdeutlichen, dass wichtige Ziele im Kernort (u.a. Schule, Schwimmbad) innerhalb von wenigen Minuten fußläufig zu erreichen sind. Ebenfalls zeigt sich eine gute Erreichbarkeit zu Fuß vom Ortskern in die Wohngebiete des Ortskerns. So erreichen rund 4 100 der Einwohnenden Hesels den Bereich rund um die Villa Popken fußläufig in 15 Minuten. Eine Gehminute entspricht dabei durchschnittlich ungefähr 90 Metern, abhängig von der Personengruppe.

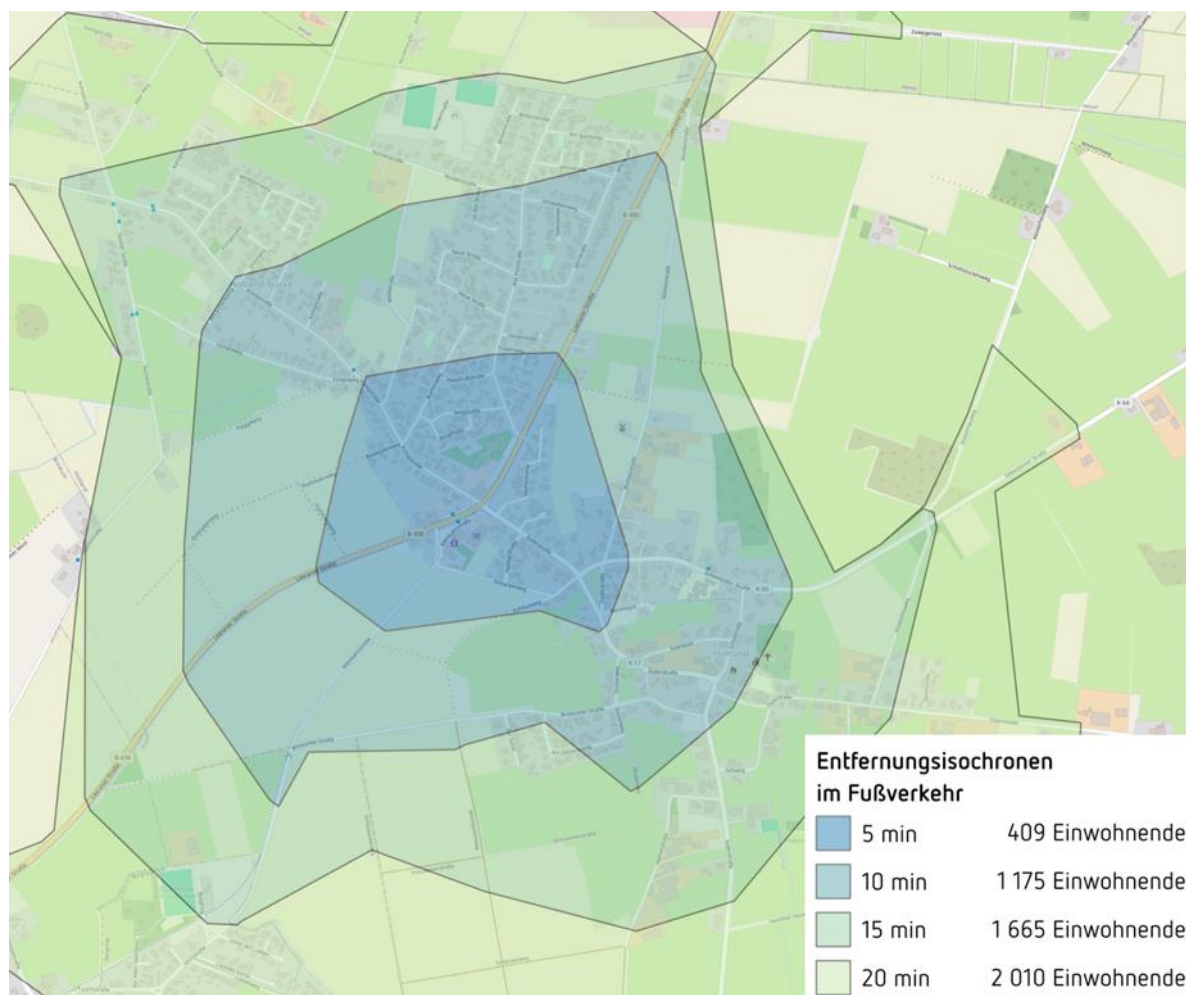
Abbildung 3: Erreichbarkeit im Fußverkehr im Kernort Hesel



Quelle: Service © openrouteservice.org | Map data © OpenStreetMap contributors  
<https://www.openstreetmap.org/copyright>

In Holtland ergeben sich vergleichbare fußläufige Entfernungen. Teilweise liegen die äußeren Wohngebiete so weit vom Ortskern entfernt, dass bis zu 20 Minuten Fußweg bis zum zentralen Nahversorgungsbereich an der Süderstraße/Leeraner Straße zurückgelegt werden müssen. Auch für die Schulwege bedeutet dies, dass insbesondere aus dem nordwestlichen Holtland längere Fußwege bis zur südöstlich gelegenen Grundschule entstehen. Vom Nahversorgungsbereich aus beträgt der Fußweg zur Schule beispielsweise rund 10 Minuten.

Abbildung 4: Erreichbarkeit im Fußverkehr in Holtland



Quelle: Service © openrouteservice.org | Map data © OpenStreetMap contributors  
<https://www.openstreetmap.org/copyright>

### Stärken- und Schwächen-Analyse

Wenn auch auf Grund der guten fußläufigen Erreichbarkeit eine gute Grundvoraussetzung für den Fußverkehr vorhanden ist, zeigen sich im Samtgemeindegebiet Hesel deutliche Einschränkungen, insbesondere entlang zentraler Schulwege sowie an den Hauptverkehrsstraßen. Positive Ansätze bestehen vor allem in den bereits vorhandenen, vom Kfz-Verkehr unabhängigen Wegeverbindungen wie zum Beispiel dem Heeskepad und Kaarkpad, die als attraktive Routen vom Fußverkehr genutzt werden können. Auch einzelne bereits umgestaltete Bereiche – wie der gemeinsame Geh- und Radweg entlang der B436 mit taktil ausgestatteten Querungsstellen oder der neu gepflasterte Gehbereich auf dem

Parkplatz der Grundschule – zeigen, dass bereits Verbesserungen für den Fußverkehr angestoßen wurden. Außerdem führt mit dem Ostfriesland Wanderweg eine attraktive Freizeitroute durch Hesel.

Abseits dieser Teilbereiche wurden jedoch einige Defizite festgestellt. So erschweren fehlende oder unzureichende Bordsteinabsenkungen, schmale Gehwege und Oberflächenschäden das sichere Begehen und Befahren der Seitenräume, besonders für mobilitätseingeschränkte Personen oder auch für Kinder auf dem Rad. Ein wiederkehrendes Problem sind zudem eingeschränkte Sichtbeziehungen durch Hecken, Kurvenlagen und bauliche Versätze der Gehwege. Zusätzlich wurde von einzelnen Teilnehmenden berichtet, dass es auf vielen Schulwegen durch Elternverkehre, Busverkehr und hohe Kfz-Geschwindigkeiten zu potenziell gefährlichen Situationen komme. Hier stellt sich die Frage, ob diese Wahrnehmung durch belastbare Daten oder Beobachtungen untermauert ist oder ausschließlich auf subjektiven Einschätzungen einzelner Personen beruht.

Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr stellt in mehreren Abschnitten ein Konfliktpotenzial dar, da die vorhandenen Gehwege für beide Verkehrsarten oft zu schmal sind. Barrierefreie Ausstattung an Querungsanlagen und Wegen ist nur in Teilen vorhanden, was zu weiteren Nutzungseinschränkungen führt. Insgesamt entsteht sowohl in den Ortskernen als auch entlang der Schulwege ein hoher Handlungsbedarf, um Sicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität nachhaltig zu verbessern.

Die Tabelle soll einen allgemeinen Überblick über die Stärken und Schwächen in der Samtgemeinde Hesel darstellen und ist nicht als allumfassend anzusehen.

## Stärken

- taktile Leitelemente und barrierefreie Gestaltung bei Neubau- oder Umbaumaßnahmen
- Zum Teil bestehen bereits Querungsanlagen zur Sicherheit für den Fußverkehr (Fußgängerampel Stikelkamper Straße; Leeraner Straße; Auricher Straße)
- Geschwindigkeitsreduktion im Nebennetz (v. a. Tempo 30-Zonen)
- Attraktive, vom Kfz-Verkehr unabhängige Wegeverbindungen wie Heeskepad und Kaarkpad sowie Freizeitroute Ostfriesland Wanderweg
- Positive Ansätze im Schulumfeld (u.a. Überplanung der Kirchstraße inkl. Bushaltestelle; Umgestaltung der Bushaltestelle in Holtland)

## Schwächen

- Defizite in der Barrierefreiheit im Bestand, u.a. an Querungsstellen, in der Oberflächenbeschaffenheit
- Fehlende oder unattraktive Gehwegverbindungen, insbesondere hinsichtlich hindernisfreier und attraktiver Gehwege
- Eingeschränkte Sichtachsen, die insbesondere für Kinder eine Gefahr darstellen können
- Nutzungskonflikte und eingeschränkte Aufenthaltsqualität v. a. mit dem Kfz-Verkehr und tlw. auch Radverkehr (Gehweg „Radverkehr frei“)
- punktuell fehlende (sichere) Querungsanlagen
- Gefährliche Querungssituationen, insbesondere auf Schulwegen (z. B. Stikelkamper Straße, Kirchstraße, Süderstraße)
- Elternverkehre erzeugen hohe Belastungen und gefährliche Situationen an Schulen und Kitas
- Ampelschaltungen nicht fuß- und radverkehrsfreundlich (kurze Grünphasen, lange Wartezeiten, schlechte Beleuchtung)

### 3 Handlungsfelder

Die folgenden Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge sind das Ergebnis der vier partizipativen Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2025 in Hesel. Auf Grundlage der Diskussionen und Anregungen während der Workshops und der Begehungen sowie planerischer Rückschlüsse aus den gewonnenen Eindrücken wurden die folgenden Maßnahmenvorschläge formuliert und in Handlungsfelder unterteilt. Diese Handlungsfelder konnten herausgearbeitet werden: Barrierefreiheit, Querungen, Verkehrssicherheit und Schulwegesicherheit. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einige Maßnahmenvorschläge stellvertretend für das gesamte Samtgemeindegebiet stehen und auch auf gleichartige Situationen in anderen Quartieren übertragbar sind. Zudem überschneiden sich einige Maßnahmenvorschläge in den einzelnen Handlungsfeldern und sind daher ganzheitlich zu betrachten.

Um eine übersichtliche Darstellung zu ermöglichen, werden die Maßnahmenvorschläge nach einer kurzen Einführung zum jeweiligen Themenfeld in Form von Steckbriefen bereitgestellt. Die Steckbriefe beginnen mit der jeweiligen Überschrift, die auf die Maßnahme hinweist. Anschließend erfolgt eine Kurzbeschreibung des Mangels, um die Problematik zu erläutern. Der konkrete Maßnahmenvorschlag wird durch Erläuterungen ergänzt. Abschließend werden Good-Practice Beispiele aus anderen Kommunen oder Skizzen zur Veranschaulichung der Maßnahme abgebildet und ggf. weitere Einsatzorte genannt.



Quelle: Planersocietät



### 3.1 Barrierefreiheit (A)

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u.a. zur physischen Umwelt. Personen mit Körperbehinderung, Hör-, Seheinschränkungen oder Mobilitätsbeeinträchtigungen haben unterschiedliche Anforderungen an die Barrierefreiheit, daher sollte sich am etablierten Prinzip eines „Designs für Alle“ orientiert werden, um Barrieren abzubauen.

Im Hinblick auf den demografischen Wandel ist dies für rund 10 Prozent der Bevölkerung Grundvoraussetzung, weitere 30 Prozent der Bevölkerung sind auf eine gute Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastruktur angewiesen (vgl. DIMR 2018).

Auch für Personen, die temporär in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie Personen mit Kleinkindern oder Kinderwagen, Kranke oder Personen mit Gepäck, ist dies komfortabler.

Abbildung 5: Barrierefreiheit



Quelle: Planersocietät nach <https://www.vdk.de>

Eine barrierearme Nutzung muss sowohl im Längsverkehr als auch im Querverkehr gegeben sein. Dazu gehören u. a. barrierefreie Gehgassen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Treppenanlagen, Querungsanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV. Die wichtigsten Elemente der Barrierefreiheit werden nachfolgend näher erläutert und nach Längsverkehr und Querverkehr unterschieden. Mit dem Längsverkehr ist besonders der Verkehr auf der Strecke entlang von Gehwegen gemeint, der Querverkehr bezieht sich auf Situationen im Straßenraum, bei denen die Fahrbahn gequert werden muss.

**Längsverkehr:** Von großer Bedeutung im Längsverkehr sind die tatsächlich nutzbaren Gehwegbreiten und deren Zustand, sie beeinflussen die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Häufig sind Gehwege jedoch durch parkende Fahrzeuge und andere Hindernisse eingengt. Ein ungehinderter Durchgang sollte allzeit gewährleistet sein, besonders in sensiblen Bereichen wie Schulen und Senioreneinrichtungen. Breiten von Gehwegen können je nach Nutzung variieren, folgende Regelbreiten sollten generell aber eingehalten werden. Der Begegnungsraum zweier Zufußgehender erfordert mindestens 1,80 m, während barrierefreie Bereiche (z.B. Begegnung von Rollstuhl und Rollator) 2,70 m benötigen. Grundsätzlich erfordern (gemeinsame) Wege von Zufußgehenden (und Radfahrenden) mindestens 2,50 m Breite. In stark frequentierten Gebieten werden breitere Gehwege empfohlen. Zusätzlich müssen vertikale Hindernisse berücksichtigt werden. Die Qualität der Oberfläche ist entscheidend für eine sichere Fortbewegung. Besonders für mobilitätseingeschränkte Personen ist es wichtig, ebene Oberflächen mit niedrigem Reibungsverlust zu haben. Einbußen in Komfort und Sicherheit gehen, neben geschlagenen Pflastersteinen und wassergebundenen Bodenbelägen, auch von Witterungsbedingungen aus. Neben ausreichenden Breiten und der Oberflächenbeschaffenheit, ist auch die Querneigung ein wichtiger Faktor in der Barrierefreiheit. Neigungen sind häufig topographisch bedingt und auch im Rahmen von städtebaulichen Änderungen nur eingeschränkt beeinflussbar. Dennoch kann durch geeignete Maßnahmen häufig eine Reduzierung des Kraftaufwandes ermöglicht werden oder zumindest die Gelegenheit für Erholungsphasen.

Die **Längsneigung** von Gehwegen sollte maximal 6 % betragen. Wenn der Wert über 3 % beträgt, sind zudem alle 10 m Ruheflächen mit einer Längsneigung von höchstens 3 % vorzusehen.

Zudem sollten **Querneigungen** von über 2 % vermieden werden, wenn gleichzeitig eine Längsneigung vorliegt (sonst max. 2,5 %) (FGSV 2011 H BVA: 23, DIN 18040-3). Eine notwendige Neigung zur Entwässerung kann zu diesem Zweck auch durch die Kombination von Längs- und Querneigung nachgewiesen werden.

Zusätzlich sollten Gehwege, die keine Orientierung für blinde Personen entlang von Einfriedungen zulassen, durch ein taktiles Wegebild (FGSV 2011 H BVA: 29) sowie bei gemeinsamer Führung mit dem Radverkehr durch einen Begrenzungsstreifen ausgestattet sein (FGSV 2006 RAS: 85).

## A1 – Hindernisfreie Gehwege

### Problematik

Einige Straßen im Gemeindegebiet weisen teilweise baulich schmale Gehwege auf. Durch Hecken, Sträucher und weiteren Bewuchs entstehen zusätzliche Einengungen oder Stolperfallen, die den Verkehrsraum für Fußgängerinnen und Fußgänger deutlich reduzieren und die Barrierefreiheit einschränken. Besonders kritisch sind zudem eingeschränkte Sichtachsen an Einmündungen und Kreuzungen, da überhängende Vegetation in die Sichtdreiecke hineinragt. Dies beeinträchtigt die Verkehrssicherheit – insbesondere für Kinder, ältere Menschen sowie Personen, die auf Mobilitätshilfen angewiesen sind.



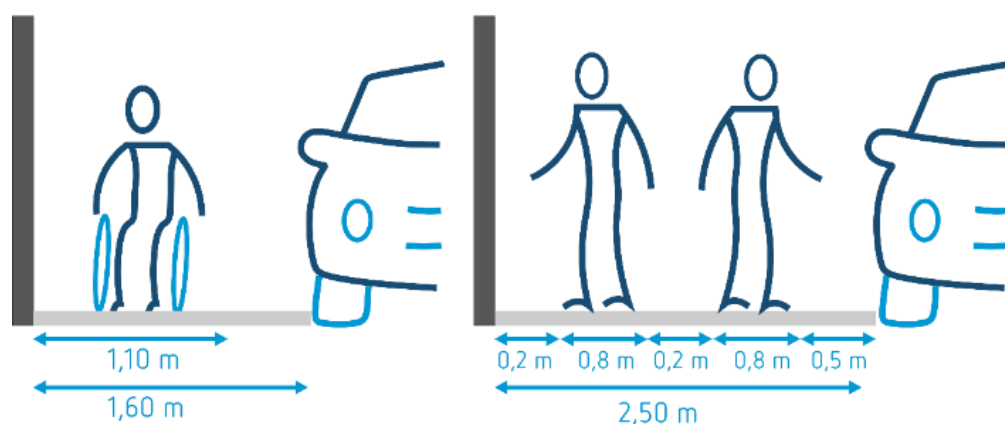
### Maßnahmenempfehlung

Zur Verbesserung der Gehwegsituation wird ein regelmäßiger Rückschnitt der öffentlichen Vegetation empfohlen, damit ausreichend nutzbare Gehwegbreite gewährleistet bleibt. Bei überhängenden Hecken auf Privatgrundstücken sollten Eigentümerinnen und Eigentümer angesprochen und bei Bedarf zum Rückschnitt veranlasst werden. Zudem sind Sichtdreiecke an Kreuzungen gemäß RASt im Höhenbereich von 0,80 m bis 2,50 m freizuhalten, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Insgesamt soll genügend Platz auch für Personen mit erhöhtem Raumbedarf – etwa mit Kinderwagen oder Rollstuhl – sichergestellt werden.

### Regelwerke

FGSV 2002 EFA, FGSV 2006 RASt, FGSV 201 H BVA, DIN 18040-3

Prinzipskizze der benötigten Breite eines Rollstuhls (links) und des benötigten Seitenraums für den Fußverkehr gemäß Regellaß (rechts)



### Einsatz:

- u. a. Kaarkpad, Kirchstraße, An der Schule
- sukzessive Prüfung und Umsetzung auf Hauptfußwegeverbindungen

## A2 – Oberflächenschäden beseitigen

**Problematik** Auf einigen Verbindungen weisen die Gehwege (z.B. Möntkeweg, Kirchstraße) teilweise unebene Oberflächen, Pflasterversätze und ausgeprägte Stolperkanten auf. Diese Mängel beeinträchtigen die sichere Begehbarkeit und erschweren insbesondere Personen mit Rollstuhl, Rollator oder eingeschränkter Mobilität die Nutzung. Allgemein ist der Fußverkehr durch die ungleichmäßige Oberfläche im Gehkomfort eingeschränkt und auch gefährdet, da die Stolpergefahr erheblich erhöht ist.



Kirchstraße

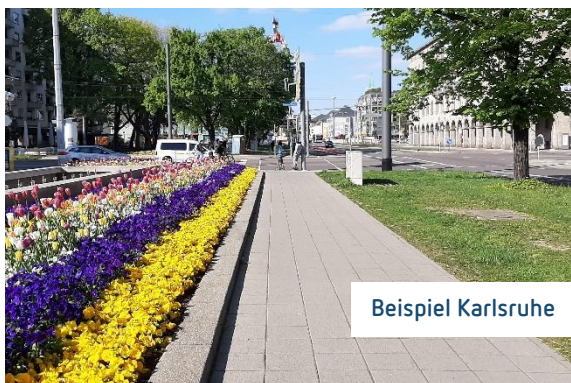
**Maßnahmenempfehlung** Um die Gehwegsicherheit zu verbessern, sollten die bestehenden Oberflächenschäden gezielt ausgebessert werden. Dazu zählen das Begraden, Neuverfüllen oder Auswechseln von Pflastersteinen, besonders an stark frequentierten oder neuralgischen Stellen. Durch eine gleichmäßige Oberfläche werden Stolperkanten reduziert und die Nutzbarkeit für alle Fußgängerinnen und Fußgänger – insbesondere Menschen mit Mobilitätshilfen – deutlich verbessert.

**Regelwerke** FGSV 2002 EFA, FGSV 2006 RAS, DIN 18040-3, DIN 32975

**Good-Practice-Beispiele:** Uneingeschränkt nutzbare Gehwege mit ebener Pflasteroberfläche



Beispiel Schwerte



Beispiel Karlsruhe

**Einsatz**

- sukzessive Prüfung und Umsetzung auf Hauptfußwegeverbindungen
- Bei Neubau- und Umbaumaßnahmen berücksichtigen

## A3 – Bordsteinabsenkungen

### Problematik

In Hesel fehlen an mehreren Querungsstellen Bordsteinabsenkungen oder diese sind nicht ausreichend abgesenkt, wodurch insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen beim Queren erheblich beeinträchtigt werden. Zusätzlich weisen die Gehwege an verschiedenen Grundstückszufahrten starke Querneigungen auf. Diese führen zu deutlichen Komforteinbußen und können für Rollstuhlnutzende, Menschen mit Rollatoren oder Eltern mit Kinderwagen eine Nutzung erschweren oder sogar unmöglich machen.



### Maßnahmenempfehlung

Sämtliche relevante Querungsstellen sollten mit Bordsteinabsenkungen ausgestattet und vorhandene Niveauunterschiede ausgeglichen werden. Dies ermöglicht ein leichteres Überrollen und reduziert Hindernisse für mobilitätseingeschränkte Menschen wesentlich. An Grundstückszufahrten wird der Einbau von Schrägborden empfohlen, um starke Querneigungen zu vermeiden und eine möglichst ebene Gehwegoberfläche zu gewährleisten. Diese Maßnahmen sollten prioritär entlang wichtiger Wegeverbindungen umgesetzt und bei geplanten Um- oder Neubaumaßnahmen grundsätzlich berücksichtigt werden.

### Regelwerke

*FGSV 2002 EFA, FGSV 2011 H BVA, DIN 32984, DIN 18040-3*

**Good-Practice-Beispiele:** Querungsstellen mit abgesenkten Bordsteinen (links) und Schrägbord an Ausfahrten (rechts)



### Einsatz

- Maßnahmenprogramm für Absenkungen (und Schrägborde) entlang von Hauptfußwegeachsen und an sensiblen Einrichtungen
- Bei Neubau- und Umbaumaßnahmen berücksichtigen

## A4 – Rampen- und Treppenanlage barrierefrei gestalten

### Problematik

Der Übergang vom Möntkeweg zum Schwimmbadbereich weist mehrere sicherheits- und barrierebezogene Defizite auf. Die Stufen und Kanten sind durch fehlende Kontraste schlecht erkennbar und weisen Unebenheiten auf, wodurch eine erhöhte Stolper- und Sturzgefahr entsteht. Zudem ist die



Möntkeweg

Beleuchtungssituation unzureichend, was insbesondere in den Abendstunden die Orientierung erschwert. Ein weiterer kritischer Punkt ist der fehlende Handlauf, der mobilitätseingeschränkten Personen keine notwendige Unterstützung bietet.

### Maßnahmenempfehlung

Zur Verbesserung der Sicherheit und Barrierefreiheit wird empfohlen, die vorhandenen Stufen und Kanten zu begradigen und durch eine kontrastreiche Gestaltung deutlich erkennbar zu machen. Dies umfasst insbesondere eine farbliche Markierung der Stufenvorderkanten sowie eine optisch eindeutige Abgrenzung zwischen Rampe und Treppe. Ergänzend dazu wird der Einbau eines durchgehenden Handlaufs empfohlen, der Nutzenden mit eingeschränkter Mobilität einen sicheren Halt bietet. Um die Orientierung und Sicherheit auch in den Abendstunden oder bei schlechten Sichtverhältnissen sicherzustellen, sollte zudem die bestehende Beleuchtung überprüft und bei Bedarf durch zusätzliche oder leistungstärkere Leuchten ergänzt werden.

### Regelwerke

*FGSV 2002 EFA, FGSV 2011 H BVA, DIN 18040-3, DIN 18065, DIN 32975, DIN 32984, DIN EN 13201*

### Good-Practice-Beispiele: Kontraste Treppenstufengestaltung und Handlauf an Treppenanlagen



Beispiel Hopfingen



Beispiel Schwerte

### Einsatz:

- Sämtliche Treppenanlagen im Gemeindegebiet

## A5 – Umlaufsperrn anpassen/beseitigen

### Problematik

In der Samtgemeinde befinden sich auf mehreren Verbindungen Umlaufsperrn, welche die Nutzbarkeit insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen deutlich beeinträchtigen. Sie sind teilweise zu eng dimensioniert, sodass das Passieren mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen erheblich erschwert oder teilweise gar nicht möglich ist. Zusätzlich weisen einige Sperrelemente keine ausreichenden visuellen Kontraste auf. Dies führt zu einer schlechteren Erkennbarkeit und erhöht das Risiko von Kollisionen und Unfällen.



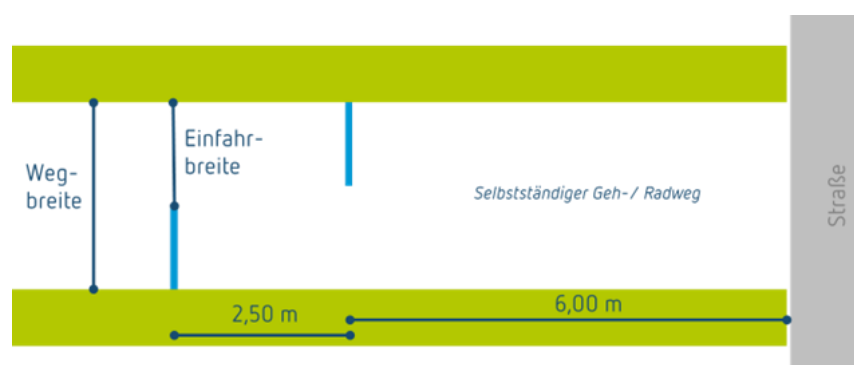
Grundschule Holtland

### Maßnahmenempfehlung

Um Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit sicherzustellen, wird empfohlen, zunächst die Notwendigkeit der Umlaufsperrn grundsätzlich zu prüfen. Falls keine sicherheitsrelevanten Gründe für ihre Beibehaltung vorliegen, sollten diese vollständig entfernt werden. Sollte die Umlaufsperrne weiterhin erforderlich sein, empfiehlt sich die Reduzierung auf ein einseitiges Sperrelement, sodass der Durchgang für Rollstühle, Kinderwagen und andere Nutzende problemlos möglich bleibt. Zudem müssen vorhandene oder neue Sperrelemente kontrastreich (rot/weiß) gestaltet sein und dem Regelmaß der ERA entsprechen. Dies verbessert die visuelle Wahrnehmbarkeit deutlich und reduziert potenzielle Unfallrisiken insbesondere bei Dämmerung, Dunkelheit oder eingeschränktem Sehvermögen.

**Regelwerke** FGSV 2002 EFA, FGSV 2011 H BVA, DIN 18040-3, DIN 32975

### Prinzipiskizze der Breiten von Umlaufsperrn gemäß der neuen ERA (voraussichtlich ERA 2026)



### Einsatz:

- u. a. Villa Popken, Grundschule Holtland
- Maßnahmenprogramm zur barrierefreien Ausstattung von Querungsanlagen entlang von Hauptfußwegeachsen und an sensiblen Einrichtungen bei Neubau- und Umbaumaßnahmen berücksichtigen

## 3.2 Querungen (B)

Querungen von Fahrbahnen stellen für Zufußgehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sicheren Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmenden (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002: 7). Für den Einsatz einer geeigneten Querungsanlage spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden Zufußgehenden, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine entscheidende Rolle. Eine Verbesserung der Querungssituation und Verkehrssicherheit für Gehende kann erreicht werden durch:

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden durch Lichtsignalanlagen,
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr,
- die Verkürzung der Querungsstrecke,
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden,
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden oder
- den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.<sup>2</sup>

Um Straßenquerungen für Zufußgehende zu erleichtern, gibt es unterschiedliche Querungsanlagen. Diese unterscheiden sich in Querungsanlagen, an denen der Fußverkehr einen Vorrang bzw. keinen Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr hat. Die Auswahl einer bestimmten Querungsanlage ist u.a. abhängig von der Anzahl der querenden Zufußgehenden und ob diese punktuell oder linear die Fahrbahn queren, der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, der Fahrbahnbreite, der Anzahl der Fahrstreifen sowie der Umfeldnutzung.

Querungsanlagen können entbehrlich sein, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit unter 50 km/h liegt, langsam gefahren wird und die Kfz-Verkehrsstärke nicht mehr als 500 Kfz/Spitzenstunde beträgt. Auch bei 50 km/h können Querungen entbehrlich sein, wenn die Kfz-Verkehrsstärke nicht über 250 Kfz/Spitzenstunde liegt (FGSV 2002: 19).

---

<sup>2</sup> siehe dazu auch FUSS e.V. (2015)

Unabhängig von der Belastung sind Querungsanlagen jedoch zweckmäßig, wenn regelmäßig mit Schutzbedürftigen zu rechnen ist, dies ist z. B. bei in Schulwegplänen eingezeichneten Schulwegen der Fall.

Abbildung 6: Unterschiedliche Überquerungsanlagen



Der genaue Einsatz (FGSV 2002, S.19 - 22) und die Ausgestaltung einzelner Querungsanlagen sind den Richtlinien der FGSV zu entnehmen:

- Fußgängerüberwege: FGSV 2002, S.22; DIN 67523
- Lichtsignalanlagen: FGSV 2002, S. 22-24; RiLSA 2015
- Querungshilfen: FGSV 2002, S. 25-28

## B1 – Lichtsignalanlagen anpassen

### Problematik

An mehreren Lichtsignalanlagen bestehen verkehrsorganisatorische Defizite, die Sicherheit und Komfort des Fußverkehrs beeinträchtigen. Kurze Grün- und lange Rotphasen führen zu Zeitverlusten, Frustration und teils riskantem Querungsverhalten. Zusätzlich entstehen durch gleichzeitige Grünphasen von Kfz- und Fußverkehr, insbesondere beim bedingt verträglichen Abbiegen und eingeschränkten Sichtverhältnissen, erhöhte Sicherheitsrisiken.



Leeraner Straße

### Maßnahmenempfehlung

Die Warte-, Freigabe- und Räumzeiten haben einen entscheidenden Einfluss auf Sicherheit und Komfort des Fußverkehrs. Gemäß FGSV-Empfehlungen sollte die Wartezeit möglichst kurz gehalten werden; ab etwa 40 Sekunden steigen Rotlichtmissachtungen und damit Sicherheitsrisiken nachweislich deutlich an. An komplexeren, mehrarmigen Knotenpunkten ist zu prüfen, ob dieser Zielwert unter den betrieblichen Rahmenbedingungen realistisch eingehalten werden kann. Die Freigabe- und Räumzeiten sind so zu bemessen, dass ein Queren für alle Personengruppen möglich bleibt. Grundlage ist die übliche Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s. Ergänzend wird empfohlen, den Fußverkehr vor dem Kfz-Verkehr zu schalten, sodass Zufußgehende die Fahrbahn konfliktfrei betreten können, bevor abbiegende Fahrzeuge freigegeben werden. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob der Fußverkehr vollständig in den regulären Signalumlauf integriert werden kann, sodass keine Anforderung über Taster mehr erforderlich ist.

### Regelwerke

FGSV 2002 EFA, FGSV 2011 H BVA, FGSV 2015 RiLSA, DIN 18040-3

### Good-Practice-Beispiel



Beispiel Hesel

Quelle: Samtgemeinde Hesel

### Einsatz

- Für den Fußverkehr relevante Lichtsignalanlagen im Gemeindegebiet
- Berücksichtigung von Barrierefreiheit inkl. taktilen und akustischen Elementen

## B2 – Querungswege verkürzen

**Problematik** In einigen Einmündungsbereichen im Gemeindegebiet ergeben sich lange und indirekte Querungswege, was vor allem für Schulkinder, ältere Menschen sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität eine deutliche Barriere darstellt. Gleichzeitig wird die geltende Vorrangregelung durch den Kfz-Verkehr häufig nicht beachtet, was die subjektive wie objektive Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Großzügige Kurvenradien begünstigen zudem höhere Abbiegegeschwindigkeiten, reduzieren die Sichtbeziehungen und erschweren das sichere Queren zusätzlich.



**Maßnahmenempfehlung** Zur Reduzierung der Querungsdistanz und zur Verbesserung der Sichtbeziehungen empfiehlt sich zunächst eine Verkleinerung der Kurvenradien an den Einmündungen. Dadurch verringern sich Abbiegegeschwindigkeiten, die Sichtbeziehungen werden verbessert, und die Querungstrecken verkürzen sich messbar. Zudem ist der Ausbau von bestehenden Verkehrsinseln zu baulichen Querungshilfen sinnvoll. Diese ermöglicht ein sicheres Queren in zwei Etappen, schafft einen geschützten Aufenthaltsbereich in der Fahrbahnmitte und erhöht insgesamt sowohl die subjektive als auch objektive Sicherheit der zu Fuß Gehenden. Alternativ sollten Bauwerke, die ein Hindernis im Querungsbereich darstellen, komplett entfernt werden. Umbaumaßnahmen auf der Kirchstraße sind bereits in der Planung.

**Regelwerke** FGSV 2002 EFA, FGSV 2011 H BVA, DIN 18040-3

**Good-Practice-Beispiel:** Knotenpunkteinengung durch vorgezogene Seitenräume (links) und Integration einer Mittelinsel (rechts)



**Einsatz**

- u.a. Kirchstraße, Stikelkamper Straße, An der Schule, Süderstraße
- weitere groß bemessene Knotenpunkte und Einmündungen

## B3 – Einrichtung neuer Querungsanlagen prüfen

### Problematik

An der Kreuzung Süderstraße / Siebestocker Straße/ Tarbackerweg bestehen derzeit mehrere Defizite, die die sichere Querbarkeit für den Fußverkehr erheblich beeinträchtigen. Trotz des deutlich erhöhten Querungsbedarfs im Zusammenhang mit dem umliegenden Schulweg sind aktuell keine gesicherten Querungsanlagen vorhanden.

Das Überqueren der Fahrbahn erfolgt unkontrolliert und ist aufgrund der Verkehrsmenge sowie der vorhandenen Fahrgeschwindigkeiten mit erhöhten Risiken verbunden. Zusätzlich weist der Straßenraum keinerlei barrierefreie Gestaltungselemente auf. Fehlende Bordabsenkungen, taktile Leitelemente und unzureichende Aufstellflächen erschweren die Querung.



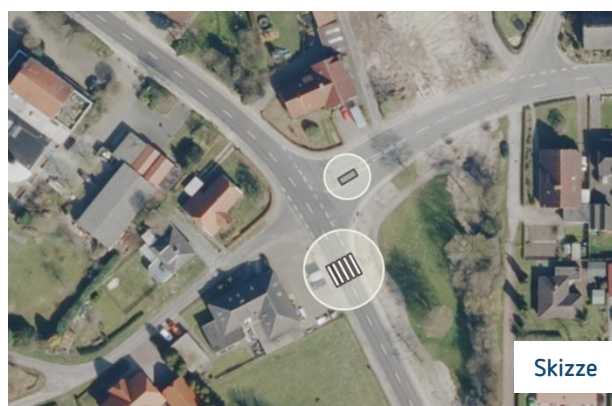
### Maßnahmenempfehlung

Zur Verbesserung der Querbarkeit an der Kreuzung wird empfohlen, die Einrichtung einer barrierefreien Querungshilfe in Form eines Fußgängerüberwegs auf der Süderstraße zu prüfen. Ein FGÜ bietet sich insbesondere bei hohem Querungsbedarf und ausreichenden Sichtbeziehungen an. Zusätzlich kann die vorhandene Leitinsel in der Einmündung der Siebestocker Straße zur einer Mittelinsel für den Fußverkehr ausgebaut werden, um die Sicherheit zu erhöhen und einen zusätzlichen Querungsweg zu bieten. Eine Absenkung der Borde und die Ausstattung taktiler Elemente dienen der Barrierefreiheit.

### Regelwerke

*FGSV 2001 R-FGÜ, FGSV 2002 EFA, FGSV 2011 H BVA, DIN 18040-3*

### Entwurfsskizze für die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs auf der Süderstraße und Ausbau der Mittelinsel auf der Siebestocker Straße



Quelle: TIM-online, Geodatenportal NRW

## B4 – Sicheres Queren Ostfriesland Wanderweg

**Problematik** Die Querungen entlang des Ostfriesland-Wanderwegs weisen teilweise Defizite auf. In der Kirchstraße ist die bestehende Vorrangregelung für alle Verkehrsteilnehmenden nicht eindeutig erkennbar, sodass unklare Situationen entstehen. Zusätzlich schränken dichte und hohe Hecken die Sichtbeziehungen erheblich ein. Im Bereich der Stikelkamper Straße ist die Querungsstelle des Wanderweges für den Kfz-Verkehr nur schwer wahrnehmbar, wodurch querende Personen häufig spät erkannt werden. Zudem ist der Übergang nicht barrierefrei, da hohe Bordkanten und fehlende taktile Elemente die Nutzung erschweren.

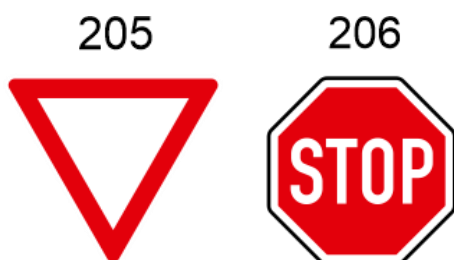


Stikelkamper Straße

**Maßnahmenempfehlung** Um die Querungssicherheit entlang des Ostfriesland-Wanderwegs zu erhöhen, sollten zunächst klare und durchgehend verständliche Vorrangregelungen geschaffen werden. Eine eindeutige Verkehrsführung lässt sich durch geeignete Verkehrszeichen wie VZ 205 „Vorfahrt gewähren“ oder VZ 206 „Halt. Vorfahrt gewähren“ sowie durch ergänzende Markierungen wie Haltelinien oder Haifischzähne erreichen. An besonders frequentierten Stellen sollte zusätzlich geprüft werden, ob die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs in Abstimmung mit dem Landkreis Leer sinnvoll ist. Zudem wird empfohlen, das zulässige Geschwindigkeitsniveau im Bereich der Querungsstellen auf 30 km/h zu reduzieren, um Reaktionszeiten zu verbessern. Ein Rückschnitt der Hecken und Bepflanzungen ist notwendig, um Sichtbeziehungen dauerhaft sicherzustellen. Darüber hinaus sollten die Übergänge barrierefrei umgestaltet werden, insbesondere durch Bordabsenkungen und eindeutig erkennbare taktile und visuelle Übergangsbereiche.

**Regelwerke** FGSV 2002 EFA, FGSV 2011 H BVA, FGSV 2017 RAS, DIN 18040-3

**Einsatz von Verkehrszeichen und Haifischzähnen zur Verdeutlichung des Vorrangs**



Beispiel Kohlscheid

### 3.3 Verkehrssicherheit (C)

Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsarten oder unterschiedlichen Nutzungen entstehen häufig dann, wenn der zur Verfügung stehende (Straßen-)Raum nicht ausreichend dimensioniert ist und sich Nutzungen daher räumlich überschneiden. Das geht häufig zu Lasten der Verkehrssicherheit. Konflikte können beispielsweise zwischen dem Fuß- und Radverkehr auftreten. Aber auch ruhender Verkehr, Geschäftsauslagen oder gastronomische Außenbestuhlung können zu Nutzungskonflikten führen. Um diese zu umgehen oder möglichst gering zu halten, ist eine hinreichende Dimensionierung, gemessen an den Flächenbedarfen der einzelnen Nutzungsarten, vorzunehmen. Sollte dies aufgrund des begrenzt zur Verfügung stehenden Raumes nicht gänzlich möglich sein, sind Einschränkungen notwendig. Dies kann beispielsweise ein Entfall oder eine Neuordnung von Pkw-Stellplätzen oder aber auch eine geänderte Führung des Fuß- und Radverkehrs sein. Im Falle einer Nutzungsabwägung sind die Belange des Fußverkehrs besonders in den Fokus zu rücken.

## C1 – Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30

### Problematik

Entlang einiger Straßen in der Samtgemeinde Hesel kommt es stellenweise zu erhöhten Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs. Dies beeinträchtigt das subjektive und objektive Sicherheitsgefühl für zu Fuß Gehende und Radfahrende, insbesondere im Bereich stark frequentierter Schulwege. Aufgrund der bestehenden Geschwindig-



keitsniveaus entstehen Unsicherheiten beim Queren und im Seitenraum, was insbesondere für Kinder, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen problematisch ist. Zudem verleiten einige Straßenquerschnitte bzw. längere gerade Strecken teilweise den Kfz-Verkehr zum schnellen Fahren.

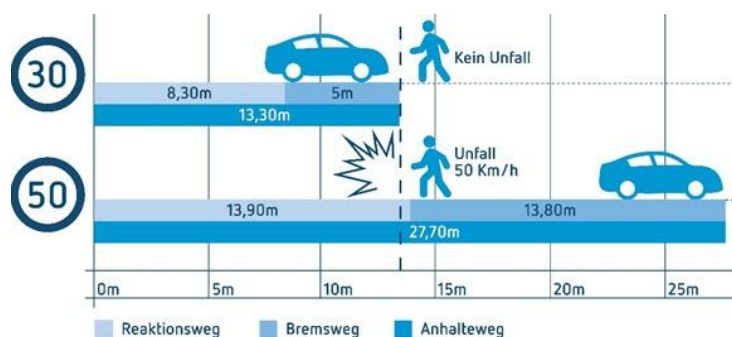
### Maßnahmenempfehlung

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird empfohlen, eine Reduzierung auf Tempo 30 km/h auf den betroffenen Abschnitten zu prüfen – auch auf klassifizierten Straßen und ggf. zeitlich begrenzt, z. B. zu Bring- und Holzeiten des Schulwegs. Durch die StVO-Novelle wurde die Einführung von Tempo 30 für Kommunen erleichtert, insbesondere im Umfeld sensibler Einrichtungen wie Bushaltestellen, Schulen, Kindergärten, Altenheimen oder Spielplätzen. Eine angepasste Geschwindigkeitsbegrenzung verbessert Reaktionszeiten, steigert die Sichtbarkeit schwächerer Verkehrsteilnehmender und trägt deutlich zu einem erhöhten Sicherheitsgefühl im Nahbereich des Straßenraums bei.

### Regelwerke

FGSV 2002 EFA, FGSV 2006 RASt, StVO-Novelle

### Anhalteweg in Abhängigkeit der Geschwindigkeit und Good Practice Beispiel: zeitliche Geschwindigkeitsbegrenzung (rechts)



### Einsatz

- u.a. Stikelkamper Straße und Süderstraße
- weitere Straßen im Gemeindegebiet zu prüfen

## C2 – Herstellen von Gehwegen

### Problematik

In der Schulstraße von der Süderstraße kommend, besteht aktuell kein Gehweg, sodass zu Fuß Gehende den Fahrbahnbereich mitnutzen müssen. Dies führt insbesondere für Kinder auf dem Schulweg, ältere Menschen sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität zu erheblichen Sicherheitsrisiken.



Ohne baulich getrennte Gehberei-

che kommt es häufiger zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr, und das subjektive Sicherheitsgefühl ist deutlich eingeschränkt. Die fehlende Trennung zwischen Geh- und Fahrbereich entspricht zudem nicht den Anforderungen an eine sichere, fußverkehrsfreundliche Erschließung im siedlungsnahen Bereich.

### Maßnahmenempfehlung

Um die Verkehrssicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden zu erhöhen, wird empfohlen, entlang der Schulstraße mindestens einen einseitigen (westlichen) Gehweg herzustellen. Der bestehende Grünstreifen kann hierfür genutzt werden, sofern die Eigentumsverhältnisse dies zulassen; bei Bedarf sind Grunderwerbsmaßnahmen zu prüfen. Ein durchgehender Ausbau auf einer Straßenseite mit einer Breite von mindestens 2,50 m ermöglicht eine sichere Nutzung auch bei Begegnungsverkehr sowie eine barrierefreie Gestaltung. Durch die klare räumliche Trennung zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr werden Konfliktsituationen reduziert und der Schulweg deutlich sicherer gestaltet.

### Regelwerke

*FGSV 2002 EFA, FGSV 2006 RASt, FGSV 2011 H BVA, DIN 18040 3*

### Einsatz

- u.a. Kirchstraße
- weitere Straßen im Gemeindegebiet zu prüfen, wo keine Gehwege vorhanden sind
- alternativ lassen sich auch Verkehrsberuhigte Bereiche einrichten; dies setzt jedoch voraus, dass die vorhandenen Gehwege – wie beispielsweise an der Schulstraße in Holtland – konsequent zurückgebaut werden, um eine flächige Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

## C3 – Konflikte mit Radverkehr reduzieren

### Problematik

Im Seitenraum der Süderstraße kommt es regelmäßig zu Nutzungskonflikten zwischen Fuß- und Radverkehr, da die Gehwege dort mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ freigegeben sind. Die schmalen Seitenräume bieten nicht genügend Platz, um Begegnungen sicher und komfortabel abzuwickeln. Dies führt zu Konflikten und eingeschränktem Sicherheitsgefühl für Kinder, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen.



Dies führt zu Konflikten und eingeschränktem Sicherheitsgefühl für Kinder, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen.

### Maßnahmenempfehlung

Grundsätzlich sollte eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr angestrebt werden, um Nutzungskonflikte zu vermeiden. Daher ist zu prüfen, ob der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt werden kann; Piktogrammketten erhöhen dort die Sichtbarkeit und Akzeptanz. Ist eine Führung auf der Fahrbahn nicht möglich, sollten Fuß- und Radverkehr baulich getrennt werden. Ergänzend wird empfohlen, die Seitenräume schrittweise auszubauen, um dem Fußverkehr ausreichend Platz zu bieten. Insbesondere an der Leeraner Straße bietet sich die Umnutzung einzelner Parkflächen an, um sichere und komfortable Gehbereiche zu schaffen. Der nördliche Seitenraum entlang der Stellplatzflächen im Abschnitt zwischen der Einmündung „Alte Poststraße“ und der LSA Königstraße besitzt hierfür besonderes Potenzial und ermöglicht die Schaffung großzügiger Geh- und Radbereiche sowie eine höhere Aufenthaltsqualität.

### Regelwerke

*FGSV 2002 EFA, FGSV 2006 RAS, FGSV 2010 ERA, FGSV 2011 H BVA*

**Good Practice Beispiel:** Piktogrammketten (links) und getrennter Geh- und Radweg (rechts)

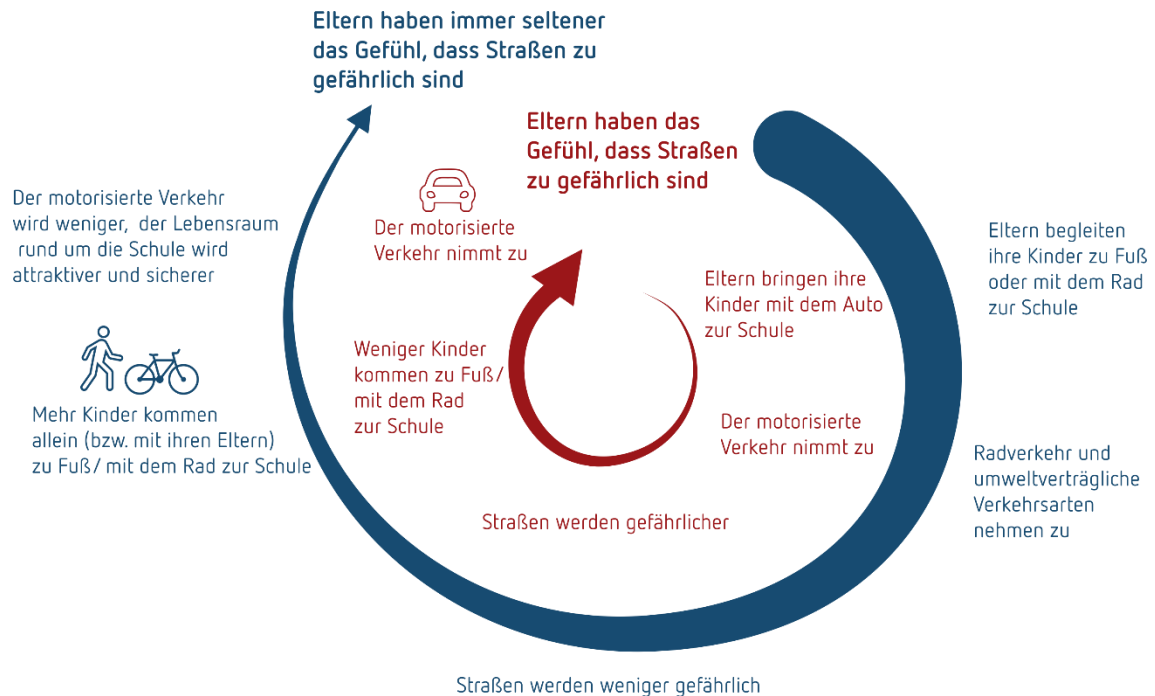


### 3.4 Schulwegesicherheit (D)

In der Samtgemeinde Hesel rückt der Schulverkehr in den Fokus des Handlungsfeldes Verkehrssicherheit. Schülerinnen und Schüler können auf ihrem Schulweg viel entdecken und eine eigenständige Mobilität erlernen. Dafür muss die Fußverkehrsinfrastruktur auf die Bedürfnisse von Kindern abgestimmt sein, da Kinder zum einen kleiner sind und daher schnell hinter Autos verschwinden können. Zum anderen schätzen sie Situationen sowie auch Geschwindigkeiten und Entfernungen im Verkehr meistens noch nicht richtig ein, da sich ihre kognitiven Fähigkeiten noch entwickeln. Ziel der Schulwegsicherung muss es sein, dass Kinder den Schulweg ohne Gefährdung zurücklegen können, aber auch Freiraum zur persönlichen Entwicklung haben. Der Schulweg zu Fuß hat meistens eine soziale Komponente, da sich Kinder und Jugendliche auf ihrem Weg mit anderen austauschen können (vgl. ADAC 2019: 7). Eine negative Rückkopplung entsteht jedoch, wenn Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen und infolgedessen der Verkehr im Umfeld der Einrichtungen zunimmt. Dieser Verkehr wird von anderen Eltern als potenzielle Gefahr wahrgenommen, weshalb sie ihre Kinder ebenfalls mit dem vermeintlich sicheren Auto zur Schule bringen.

Dies hat wiederum zur Folge, dass der Anteil der Autos steigt und der Anteil der zu Fuß oder mit dem Rad kommenden Kinder sinkt.

Abbildung 7: Regelkreise Verkehrsmittelwahl und Sicherheit auf dem Schulweg



Quelle: Planersocietät nach UBA 2006 in IVM 2013: 12

Ziel sollte es sein, den Eltern zu verdeutlichen, dass sie selbst in vielen Fllen dazu beitragen, dass die Situation im nahen Schulumfeld als gefährlich wahrgenommen wird. Maßnahmen müssen daher nicht immer infrastruktureller Natur sein, sondern können über Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Bewusstseinszerzeugung funktionieren.

Aus diesem Grund müssen auch Maßnahmen beim schulischen Mobilitätsmanagement ergriffen werden. Diese integrierte Herangehensweise sichert, dass beide Seiten, also Verwaltung, Schule sowie Schülerinnen und Schüler und Eltern, gemeinsam die Sicherheit auf Schulwegen erhöhen. Bei den begleitenden Elementen, wie Elternhaltestellen, Laufbussen, Verkehrshelfenden (Eltern/Schulkinder) oder Aktionstagen, müssen regelmäßige Impulse gegeben werden – eine einmalige Durchführung ist nicht ausreichend. Mit dem Leitfaden der BAST „Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden“ (2019) stehen zusätzlich Hinweise zur Gestaltung zur Verfügung.

## D1 – Übersichtlichkeit schaffen

**Problematik** Der Einmündungsbereich Kirchstraße/Am Ehrenmal ist überdimensioniert und dadurch sowohl für den Fußverkehr als auch für den Kfz-Verkehr schlecht nachvollziehbar. Die Gehwegführung und der Querungsweg sind unklar, da teilweise weder Gehwege noch Bordsteinabsenkungen vorhanden sind. Durch die Lage in unmittelbarer Nähe zu Friedhof, Kirchengemeinden und Schulen bestehen besondere Anforderungen an Barrierefreiheit und ein sicheres, angstfreies Unterwegssein. Großen Schleppkurven des Busverkehrs führen zusätzlich zu erhöhten Konfliktpotenzialen und gefährlichen Situationen.



**Maßnahmenempfehlung** Um die Einmündung kurzfristig zu verbessern, sollten Bordabsenkungen hergestellt und die Verkehrsinsel so angepasst werden, dass eine barrierefreie und klar erkennbare Aufstellfläche entsteht. Sperrflächenmarkierungen können die Verkehrsflächen zusätzlich ordnen und unnötige Manöver verhindern. Ein provisorisch markierter Gehbereich verbessert vorübergehend die Orientierung des Fußverkehrs. Diese kurzfristigen Anpassungen sollten zugleich auf die bereits geplanten mittelfristigen Umbaumaßnahmen entlang der Kirchstraße abgestimmt werden. Langfristig ist die Prüfung eines Minikreisverkehrs sinnvoll, um die Einmündung kompakter und konfliktärmer zu gestalten. Aufgrund der großen Schleppkurven des Busverkehrs sollte zudem eine Haltestellenverlegung oder eine optimierte Routenführung geprüft werden.

**Regelwerke** FGSV 2002 EFA, FGSV 2006 RASt, FGSV 2011 H BVA, DIN 18040-3, DIN 32984

**Good-Practice-Beispiel:** Knotenpunkteinengung durch markierten vorgezogenen Seitenraum (links) und Markierung eines Gehbereichs mit Piktogramm (rechts)



## D2 – Sicherheit erhöhen

**Problematik** An der Einmündung Stikelkamper Straße/ Schulstraße sind die Sichtachsen im Querungsbereich eingeschränkt, sodass querende Kinder den herannahenden Verkehr nur schwer einschätzen können. Gleichzeitig ist die Vorrangregelung unklar, wodurch Unsicherheiten entstehen und Fehleinschätzungen begünstigt werden. Die örtlichen Gegebenheiten – insbesondere eine angrenzende Grundstückszufahrt sowie schmale Aufstellflächen – erschweren das sichere Warten und Queren zusätzlich.



**Maßnahmenempfehlung** Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollte zunächst die Einrichtung eines Fußgängerüberweges geprüft werden. Dabei sind insbesondere die erforderlichen Sichtweiten, die Lage der Wohnhauseinfahrt sowie die Größe der Aufstellbereiche zu berücksichtigen. Falls ein FGÜ aufgrund der örtlichen Bedingungen nicht realisierbar ist, können Warnschilder (z. B. Zeichen 136 „Kinder“) sowie eine deutliche Fahrbahnmarkierung eingesetzt werden, um den Querungsbereich hervorzuheben und die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs zu erhöhen. Durch eine klarere Erkennbarkeit der Querung, eine verbesserte Sichtbarkeit des Fußverkehrs und eine eindeutige Führung kann die Sicherheit für insbesondere für Kinder spürbar gesteigert werden.

**Regelwerke** FGSV 2001 R-FGÜ, FGSV 2002 EFA, FGSV 2006 RASt, FGSV 2011 H BVA,

**Good-Practice-Beispiel:** Knotenpunkteinengung durch vorgezogene Seitenräume (links) und Fahrbahneinengung und Hinweis auf Kinder (rechts)



**Einsatz**

- in sämtlichen Schulbereichen

## D3 – Einrichtung von Hol- und Bringzonen (Elternhaltestellen)

### Problematik

Vor der Grundschule Holtland kommt es insbesondere in den Morgen- sowie Mittags-/Nachmittagsstunden zu erhöhtem Verkehrsaufkommen durch Hol- und Bringverkehre. Die gleichzeitige Ankunft vieler Elternfahrzeuge führt zu Nutzungskonflikten, unübersichtlichen Verkehrssituationen und gefährlichen Manövern direkt vor dem Schuleingangsbereich. Durch haltende oder rangierende Fahrzeuge entstehen Engstellen, die für Kinder auf dem Schulweg zu einer erhöhten Gefährdung führen.



### Maßnahmenempfehlung

Nicht alle Hol- und Bringvorgänge können vermieden werden. Häufig werden Kinder und Jugendliche auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf o. ä. zur Schule gebracht. Daher gilt es, diese Vorgänge sicher abzuwickeln. Elternhaltestellen können den Hol- und Bringverkehr im direkten Schulumfeld reduzieren und räumlich entzerren. Die Haltezonen sollten mindestens 250 m von der Schule entfernt sein. Mit Hilfe der Checkliste zur Standortbeurteilung des ADAC „Elterntaxi an Grundschulen“ kann schnell eine erste Einschätzung getroffen werden, ob sich Bereiche als Haltezonen eignen. Die Haltezonen sollten zusätzlich auffällig gestaltet werden, damit sie im Straßenverkehr wahrgenommen werden. Um die Maßnahme wirkungsvoll umzusetzen, ist eine breite Information gegenüber den Eltern mit Unterstützung der Schule notwendig. Ergänzend sollte das bestehende Halteverbot – insbesondere über den Kurvenbereich hinaus – ausgeweitet werden, um unübersichtliche Situationen und spontane Haltevorgänge im unmittelbaren Schulumfeld zu vermeiden.

### Hinweise

StVO / VwV-StVO, ADAC 2022: Elternhaltestellen für Grundschulen inkl. Checkliste

### Good-Practice-Beispiele:

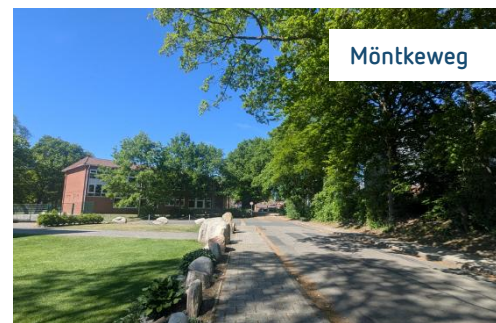


### Einsatz

- Einrichtung von Elternhaltestellen an weiteren Grundschulen unter Berücksichtigung des gesamten schulischen Mobilitätsmanagements

## D4 – Einrichtung einer Schulstraße

**Problematik** Im Möntkeweg, einer Sackgasse mit Wendehammer, kommt es insbesondere während der Morgen- sowie Mittags-/Nachmittagsstunden zu einem deutlich erhöhten Verkehrsaufkommen durch Hol- und Bringverkehre. Die gleichzeitige Ankunft zahlreicher Elternfahrzeuge führt zu Nutzungskonflikten, unübersichtlichen Situationen und gefährlichen Manövern direkt im Bereich des schulischen Umfelds.



**Maßnahmenempfehlung** Durch die Sackgassensituation bietet sich die Einrichtung einer Schulstraße im Möntkeweg an, die im Rahmen eines Verkehrsversuchs erprobt werden kann. Schulstraßen sind Straßen (eine oder mehrere) im Umfeld einer Schule, die zu Beginn und am Ende des Schultages temporär für den Kfz-Verkehr gesperrt werden. So können die Nutzungskonflikte mit zu Fuß gehenden und radfahrenden Schüler/-innen im direkten Schulumfeld reduziert werden. Es ist zu prüfen, ob die Einrichtung einer Schulstraße umsetzbar ist, u.a. unter Berücksichtigung von direkten Auswirkungen (z.B. Verlagerungseffekte) auf das Schulumfeld. Ein Verkehrsversuch ist über § 45 Abs. 1 Satz 3 StVO möglich. Dafür ist ein befristeter und evaluierbarer Zeitraum festzulegen, in dem der Möntkeweg zu fest definierten Zeiten für den Kfz-Verkehr gesperrt wird – ausgenommen z. B. Anwohnende mit Berechtigung oder Einsatzfahrzeuge.

**Regelwerke** FGSV 2002 EFA, FGSV 2006 RAS, StVO, VwV-StVO

### Good-Practice-Beispiele



**Einsatz**

- Weitere Schulen prüfen: es bieten sich besonders Sackgassen oder Wohnstraßen ohne Erschließungsfunktion an.

## D5 – Schulisches Mobilitätsmanagement

**Problematik** In vielen Schulbereichen wird der Schulweg von Kindern und Eltern als unsicher wahrgenommen. Diese subjektive Unsicherheit führt häufig dazu, dass Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Dadurch entstehen zusätzliche Hol- und Bringverkehre, die das Umfeld der Schule belasten und die Sicherheit für zu Fuß oder mit dem Rad kommende Kinder weiter reduzieren. Das Ergebnis ist ein negativer Kreislauf: Unsicherheit erzeugt mehr Autoverkehr – und mehr Autoverkehr erzeugt noch mehr Unsicherheit.



**Maßnahmenempfehlung** Mit dem schulischen Mobilitätsmanagement soll die Mobilität von Schüler:innen auf ihrem Schulweg beeinflusst werden. Ziel ist es, bereits Kinder für eine nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren. Schulisches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination, Serviceangebote und Infrastruktur. Maßnahmen können unter anderem die Initiierung von Laufbussen sein, eine Laufgruppe von Kindern, die gemeinsam, mit oder ohne erwachsenen Begleitung, eine festgelegte Route zur Schule geht. Aktionstage wie „Zu Fuß zur Schule“ können Kinder motivieren, Eigenständigkeit zu erlernen. Ein besonders wichtiges Element stellen dabei die Schulwegpläne da, welche sichere Wege genauso wie Hol- und Bringzonen und Gefahrenstellen kennzeichnen. Gemeinsam mit den Eltern soll damit der Schulweg des Kindes erlernt werden. Beim schulischen Mobilitätsmanagement ist es essenziell, Lehrende und insbesondere die Eltern einzubinden.

**Hinweise** *BAST 2019, ADAC 2020;*

**Good-Practice-Beispiele** Walking Bus (links) und Schulwegplan (rechts)



Beispiel Dortmund



Beispiel Neuenburg am Rhein

**Einsatz**

- Ein schulisches Mobilitätsmanagement ist für alle Schulstandorte zu empfehlen, um die aktive Mobilität in der gesamten Gemeinde zu stärken.

## 4 Verstetigung

### 4.1 Umsetzungshorizont

Die verschiedenen Maßnahmenvorschläge haben einen zeitlich sehr unterschiedlichen Umsetzungshorizont. Eine umfassende Verbesserung des öffentlichen Raums zu Gunsten des Fußverkehrs beinhaltet sowohl Konzepte und Strategien für eine vorausschauende Planung als auch kurzfristige Maßnahmen, die einen deutlich geringeren Planungsaufwand und kürzeren Umsetzungshorizont besitzen.

Die Maßnahmenumsetzung erfordert die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte der Finanzierung, etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen. Dabei ist ebenfalls zu beachten, dass sich Maßnahmen je nach Intensität bzw. ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben können. Varianten zur Verbesserung der einzelnen Situationen wurden nach Möglichkeit separat betrachtet.

Eine Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen oder ganzen Handlungsfeldern ist aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und der kleinteiligen Wegebeziehungen jedes Zufußgehenden sehr schwer. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls noch einmal darauf hinzuweisen, dass während des Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2025 nicht alle potenziellen Problemlagen in Hesel betrachtet werden konnten. Dennoch sind aus den formulierten Maßnahmenvorschlägen und den vielen Anregungen der Teilnehmenden, die den Dokumentationen zu entnehmen sind, einige hervorzuheben:

- **Verbesserung der Barrierefreiheit**, nicht zuletzt im Hinblick auf taktile Elemente und Bordsteinabsenkungen, prioritär an Querungsanlagen und Querungsbereichen.
- **Flächenumverteilung im Straßenraum** zugunsten des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität, insbesondere auch an Einmündungen und Knotenpunkten.

- **Einrichtung und Anpassung von Querungsmöglichkeiten**, die das Queren erleichtern, die Sicherheit erhöhen und idealerweise den Fußverkehr bevorzugen.
- **Erstellen von Schulwegeplänen und Anpassungen im Schulumfeld**, um die Sicherheit von Schulkindern zu erhöhen.

In der nachfolgend dargestellten Maßnahmentabelle ist der Umsetzungshorizont für eine Auswahl der vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen zu finden.

Tabelle 1: Umsetzungshorizont der Maßnahmen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
<b>Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)</b>			
A1 Hindernisfreie Gehwege	■		
A2 Oberflächenschäden beseitigen	■	■	■
A3 Bordsteinabsenkungen	■	■	■
A4 Rampen- und Treppenanlage barrierefrei gestalten	■	■	■
A5 Umlaufsperrn anpassen/beseitigen	■		
<b>Handlungsfeld Querungen (B)</b>			
B1 Lichtsignalanlagen anpassen		■	■
B2 Querungswege verkürzen		■	■
B3 Einrichtung neuer Querungsanlagen prüfen	■	■	■
B4 Sicheres Queren Ostfriesland Wanderweg		■	■
<b>Handlungsfeld Verkehrssicherheit (C)</b>			
C1 Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30	■		
C2 Herstellen von Gehwegen		■	
C3 Konflikte mit Radverkehr reduzieren	■		
<b>Handlungsfeld Schulwegesicherheit (D)</b>			
D1 Übersichtlichkeit schaffen		■	■
D2 Sicherheit erhöhen	■		
D3 Einrichtung von Hol- und Bringzonen (Elternhaltstellen)	■		
D4 Einrichtung einer Schulstraße	■		
D5 Schulisches Mobilitätsmanagement		■	■

Quelle: Planersocietät

## 4.2 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung

Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2025 hat eine hohe Erwartungshaltung bei allen Beteiligten erzeugt. Insbesondere kurzfristig umsetzbare Maßnahmen sollten jetzt im Fokus stehen, ohne dabei die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmenvorschläge aus dem Blick zu verlieren. Dies beinhaltet ebenfalls, dass durch die Übertragbarkeit der exemplarischen Maßnahmen Verbesserungen für den Fußverkehr auch in den anderen Quartieren durchgeführt werden.

Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es für die Samtgemeinde Hesel organisatorische und strukturelle Möglichkeiten für eine systematische Fußverkehrsförderung zu schaffen, um die Ansätze aus dem Fußverkehrs-Check heraus zu verstetigen und eine angemessene Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherzustellen. Als Ergebnis des Fußverkehrs-Checks sollten unter der Perspektive einer umfassenden Fußverkehrsförderung programmatische Maßnahmenpakete (z. B. barrierefreie Querungen, Ausbesserung von Gehwegschäden) für das gesamte Samtgemeindegebiet abgeleitet und entwickelt werden.

Da der Fußverkehr eine ganzheitliche Aufgabe in der Verwaltung ist, sollte die Sensibilisierung der Fachämter in Bezug auf Belange des Fußverkehrs in ihren Planungsaufgaben weiter gefördert werden. Auch im Haushalt sollten Finanzmittel für Fußverkehrsthemen wie der Barrierefreiheit und Schulwegsicherheit nachhaltig bereitgestellt werden.

Während der Beteiligungsformate des Fußverkehrs-Checks kamen viele hilfreiche Hinweise aus der Bürgerschaft. Diese Expertise vor Ort sollte vermehrt mitgenommen und zukünftig im Rahmen von weiteren Planungsprozessen als Kommunikations- und Partizipationselemente aufgegriffen werden.

## 4.3 Unterstützung durch die MOBILOTSIN

Die MOBILOTSIN ist die Beratungseinheit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH und Ansprechpartnerin für niedersächsische Kommunen bei Fragen rund um die Mobilitätswende. Gemeinsam mit Kommunen unterstützt sie die Sensibilisierung für die

Mobilitätswende durch zielgerichtete Kommunikation, Vernetzungsformate und fachlichen Austausch.

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

Mit dem Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“, der speziell für Mitarbeitende in Kommunalverwaltungen konzipiert wurde, werden grundlegende Kenntnisse in Verkehrs- und Stadtplanung sowie Kompetenzen in zielgruppenspezifischer Kommunikation und Beteiligungsprozessen vermittelt. Durch diese umfassende Betrachtung von Mobilität tragen die Teilnehmenden gezielt dazu bei, die Mobilitätswende in ihrer Kommune voranzubringen, indem sie alltägliche Mobilitätspraktiken reflektieren und gezielt weiterentwickeln sowie Lösungen für aktuelle Probleme in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung finden können. Die MOBILOTSIN fördert zudem die Vernetzung und den Austausch unter den Alumni des Lehrgangs „Kommunales Mobilitätsmanagement“, damit die Teilnehmenden untereinander von Good-Practice-Beispielen profitieren können.

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

Seit 2024 unterstützt die MOBILOTSIN niedersächsische Kommunen mit dem Instrument Fußverkehrs-Checks. Dies soll einen Prozess zur systematischen Förderung des

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

## 5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrs-förderung

Obwohl der Fußverkehr eine zentrale Rolle im Mobilitätsgeschehen einnimmt und viele wertvolle Eigenschaften auf sich vereint, wurde er als „Sowieso-Verkehr“ lange Zeit verkehrspolitisch nicht wahrgenommen. Daher sind auch die Bedingungen für den Fußverkehr oftmals nicht zufriedenstellend.

Mit der Teilnahme am Fußverkehrs-Check ist bereits der erste Schritt zur kommunalen Fußverkehrsförderung in Hesel getan.

Zukünftig sollten kommunale Ziele für den Fußverkehr erarbeitet werden. Diese könnten lauten:

- Stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs bei sämtlichen Straßen- und Bauvorhaben
- Entwicklung eines eigenen Haushaltstitels/Etats
- Trennung von Rad- und Fußverkehr
- Reduzierung der Elterntaxis
- Verringerung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
- Förderung der Barrierefreiheit
- Verbesserungen in der Schulwegesicherheit

Grundsätzlich gilt: Fußverkehrsförderung ist ein Gewinnerthema – jedoch nur, wenn sie beherzt und konsequent umgesetzt wird. Das umfasst auch die Bereitschaft, Flächen zugunsten des Fußverkehrs umzuverteilen.

Für die Förderung des Fußverkehrs, die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge und um die vorgeschlagenen Ziele für den Fußverkehr in Hesel zu erreichen, muss die Kommune ausreichende Haushaltsmittel bereitstellen. Im Rahmen einer politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs zu betonen. Ein **eigener Haushaltstitel** für den Fußverkehr ist bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen.

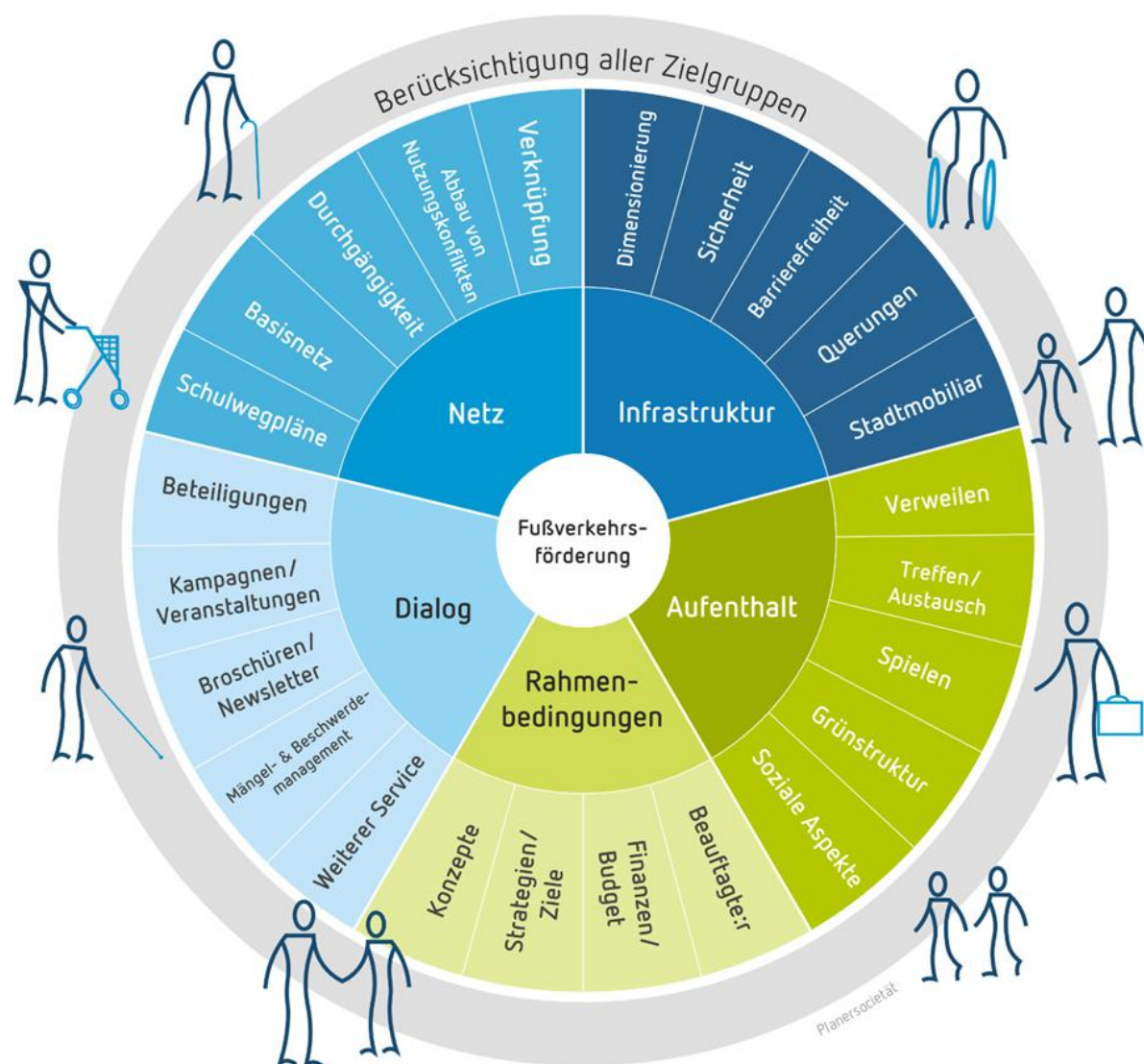
Erweitert werden können die Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen des Fußverkehrs-Checks entstanden sind, auch durch ein **politisches Grundsatzpapier Fußverkehr** (bspw. ein 10-Punkte-Plan), das ein strategisches Vorgehen bei der Fußverkehrsförderung etabliert. Eine systematische und umfassendere Bestandsanalyse mit anschließender Maßnahmenkonzeption ist hingegen Bestandteil eines eigenständigen **Fußverkehrs-/Nahmobilitätskonzepts**, das sich für das Gemeindegebiet anbietet. Bei konkreten Planungsvorhaben oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit eignet sich das Format der **Begehung** (ähnlich den Fußverkehrs-Checks) oder **offenen Verkehrsschau**, da so vor Ort und unter Beteiligung der zuständigen Handlungsträger konkrete Sachverhalte geprüft und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden können. Auf ein fundiertes Protokoll sollte nicht verzichtet werden. Die Fußverkehrs-Checks in Hesel haben gezeigt, wie unterschiedlich die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sind. Bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben kann die Beauftragung eines/einer ausgebildeten Auditors/Auditorin zur Erstellung eines **Sicherheitsaudits** sinnvoll sein, um insbesondere die Belange der schwachen Verkehrsteilnehmenden ausreichend zu berücksichtigen und fachspezifisches Wissen zu vermitteln.

Ergänzend ist die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Kommunen in Niedersachsen/Bremen sinnvoll. Als Mitglied profitieren Sie von deren Leistungen: Service, Informationen, Weiterbildung, Vernetzung und Veranstaltungen. Die AGFK steht für die Förderung von Rad- und Fußverkehr, also die Verbesserung der Bedingungen für umweltfreundliche Nahmobilität, um die Anteile dieser Verkehrsformen am Modal Split dauerhaft zu steigern. Intensive interne wie externe Vernetzung, Erfahrungsaustausch, exklusive Beratung, Fortbildung und Information bieten den Mitgliedskommunen wertvolle praktische Unterstützung für die umfassende Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Zudem wurde eine Mitgliedschaft bereits im Radverkehrskonzept angeregt, sodass der Beitritt eine konsequente Weiterführung der dort formulierten strategischen Zielsetzungen darstellt.

## 6 Fazit

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und stadtstruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „Zufußgehens“ hinausragt.

Abbildung 8: Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Rechtliche Handlungsspielräume durch Erlasse, die E Klima<sup>3</sup> und die Novellierung des StVG und der StVO sind dabei zugunsten des Fußverkehrs auszuschöpfen. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen Planungen in der weiteren verkehrlichen Planung und damit einhergehend einzelfallbezogen die zeitliche Dimensionierung bis zu Umsetzung zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsträgern von hoher Bedeutung. Für die Maßnahmenumsetzung ist zudem eine enge Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung notwendig.

Der Fußverkehrs-Check Niedersachsen 2025 konnte den Fußverkehr in der Samtgemeinde Hesel betrachten und Maßnahmvorschläge zur Verbesserung liefern, die unterschiedlich konkret sind. Einige Maßnahmen können ggf. noch im Rahmen laufender Planungen umgesetzt werden oder in bevorstehende Planungen integriert werden.

Gleichzeitig konnten aber auch Ansätze und Anregungen für ein strategisches Vorgehen gegeben werden, die auch über die Grenzen der untersuchten Begehungsrouten hinaus für das Gebiet anwendbar sind. Dies betrifft vor allem die Maßnahmen zur Barrierefreiheit und der Einrichtung von Querungsanlagen. Auch die der Verkehrssicherheit und Schulwegemobilität betreffenden Maßnahmen sind über das Untersuchungsgebiet hinaus anwendbar. Insgesamt lassen die Maßnahmvorschläge bessere Bedingungen für Zufußgehende in Hesel erwarten, die ebenso eine Impulswirkung für die anderen Ortsteile darstellen können.

Besonders der Partizipationsprozess hat gezeigt, dass der Fußverkehrs-Check als strategisches Instrument von den Bürgerinnen und Bürgern Hesels angenommen wurde und durch viele Beiträge zur Maßnahmenentwicklung beigetragen hat.

---

<sup>3</sup> Die E Klima 2022 (Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Regelwerken zur Erreichung von Klimaschutzziele) bilden seit 2022 einen neuen technischen Standard und ermöglichen Kommunen, den Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehr deutlich stärker zu priorisieren, Parkraum zu reduzieren sowie klima- und flächeneffiziente Gestaltungsoptionen verbindlicher zu berücksichtigen.

# 7 Dokumentation

## 7.1 Auftakt-Workshop

Ort: Villa Popken

Datum: 01. Juli 2025

Uhrzeit: 17:00-18:30 Uhr

Anwesende: 12 Personen

Der Auftaktworkshop zum Fußverkehrs-Check Niedersachsen 2025 in Hesel findet am Dienstag, den 1. Juli 2025 um 17 Uhr in der Villa Popken statt. Die Gruppe umfasst 12 Personen, darunter Vertretende der kommunalen Verwaltung und der Bürgerschaft sowie eine Mitarbeiterin der Mobilotsin und des Verkehrsplanungsbüros Planersocietät, welche den Fußverkehrs-Check begleiten.

Abbildung 9: Auftakt-Workshop in der Villa Popken in der Samtgemeinde Hesel



Quelle: Samtgemeinde Hesel

## **Begrüßung durch Herrn Duin (Vertreter des Bürgermeisters der Samtgemeinde Hesel) & Vortrag von Frau Ducks (Mobilotsin)**

Herr Duin, der Vertreter des Bürgermeisters der Samtgemeinde Hesel, begrüßt die Teilnehmenden des Auftaktworkshops zum Fußverkehrs-Check Niedersachsen 2025. Er erläutert kurz die Beweggründe der Samtgemeinde für die Bewerbung zur Teilnahme an dem landesweiten Projekt und stellt heraus, warum der Fußverkehr auch in Hesel mehr Berücksichtigung erhalten soll.

Anschließend stellt sich Janika Ducks von der Mobilotsin vor und erläutert die Rolle der Mobilotsin bei den Fußverkehrs-Checks und für das Land Niedersachsen.

Frau Ducks gibt einen kurzen Überblick über den Ablauf und die Ziele des Fußverkehrs-Checks sowie einige Zahlen und Fakten zum Fußverkehr.

## **Vortrag von Frau Wohland (Planersocietät)**

Frau Wohland gibt einen Überblick über den Ablauf des Workshops. Im ersten Teil werden die Hintergründe des Fußverkehrs-Checks vorgestellt. Dabei geht sie auf den allgemeinen Ablauf des Projekts, die Bedeutung des Fußverkehrs als Mobilitätsform sowie auf mögliche Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge ein. Im zweiten Teil des Workshops werden im Rahmen eines interaktiven Formats die beiden geplanten Begehungsrouten gemeinsam diskutiert und bei Bedarf angepasst.

## **Workshop: Diskussion der Routenvorschläge der Begehungen**

Im Vorgespräch zum Fußverkehrs-Check wurden zwei Routenvorschläge entworfen, um einen räumlichen und thematischen Schwerpunkt abzustecken. Diese werden nun vorgestellt und gemeinsam an Plakatwänden diskutiert und ergänzt. An zwei Stellwänden haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, Routenanpassungen sowie Mängel- und Problemstellen gemeinsam zu diskutieren. Nachfolgend werden die Anmerkungen in Stichpunkten dargestellt:

### **Route 1 - Hesel**

1. Der Querungsbereich vom Ostfriesland-Wanderweg über die Stikelkamper Straße sei für die Schulkinder, aber auch für alle anderen zu Fuß Gehende, unsicher. Zum einen wären die Geschwindigkeiten auf der Stikelkamper

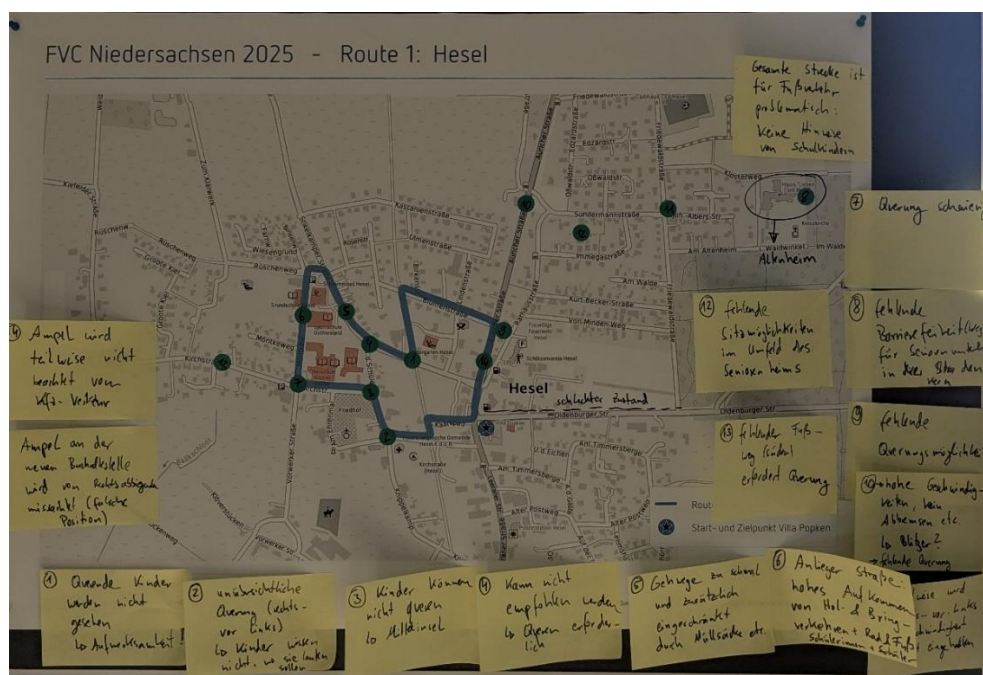
Straße erhöht und zum anderen sei der Querungsbereich unübersichtlich. Insbesondere für die Kinder müsse eine sichere Querung auf der Stikelkamper Straße integriert werden.

2. Der Knotenpunkt Kirchstraße/ Knippelkamp/ Am Ehrenmal liegt auf dem Schulweg vieler Kinder, sei aber schwierig zu queren, da die Kinder nicht wissen, an welcher Stelle sie die Straßen sicher kreuzen können. Insbesondere die große Insel/ Baumscheibe schränke zusätzlich die Sicht auf Fahrzeuge ein.
3. Im weiteren Verlauf der Kirchstraße am Knotenpunkt An der Schule treten ähnliche Schwierigkeiten wie unter Punkt 2 auf. Zusätzlich sei das Verkehrsaufkommen in dem Bereich durch den Busverkehr und Elternverkehre sehr hoch.
4. Auch der Knotenpunkt An der Schule/ Stikelkamper Straße wird von den Beteiligten als nicht empfehlenswert zum Queren für die Kinder beschrieben. Zwar seien dort Fußstapfen aufgemalt, die eine sichere Querung kennzeichnen sollen, durch den hohen Verkehrsanteil und schlechte Sichtachsen, sei es aber unsicher an dieser Stelle zu queren. Die Teilnehmenden wünschen sich mehr Aufmerksamkeit und Bevorrechtigungen für den Fußverkehr, insbesondere für die Schülerinnen und Schüler.
5. Allgemein seien die Gehwege auf der Stikelkamper Straße zu schmal und zum Teil zusätzlich durch Müllsäcke oder andere Hindernisse in der Breite eingeschränkt. Dadurch müsse man mit Kinderwagen oder Rollatoren auf die Fahrbahn ausweichen.
6. Der Möntkeweg wird als problematisch beschrieben, da dort ein hohes Aufkommen von Elternverkehren zu Schulbeginn herrsche. Da es sich um eine Sackgasse handelt, müssen die Autos im Wendehammer wieder wenden. Zusätzlich werde der Weg von den Schülerinnen und Schülern mit dem Fahrrad und zu Fuß stark genutzt. Dadurch entstehen teilweise kritische Situationen und Beinaheunfälle.
7. Der Knotenpunkt Kirchstraße/Möntkeweg stelle ebenfalls eine schwierige Querungssituation dar, weil ein hohes Kfz-Aufkommen herrsche und Vorrangregelungen nicht eingehalten werden würden.
8. Es wird erläutert, dass das Thema Barrierefreiheit insbesondere in Bezug auf ältere Menschen zu kurz kommen würde. Das Seniorenheim „Haus Leben am Wald“ im Nord-Westen Hesels sei aufgrund von schmalen Gehwegen und

Oberflächenschäden auf den Gehwegen, fehlenden abgesenkten Bordsteinen, und fehlenden Sitzmöglichkeiten schlecht an den Rest Hesels verbunden. Hier wird sich eine barrierefreie und attraktive Umgebung für die Anwohnenden des Seniorenheims gewünscht.

9. Auf der Auricher Straße auf Höhe der Blumenstraße fehle es an einer weiteren Quermöglichkeit, da dieser Weg von Kindern häufig genutzt werden würde. Allgemein fehle es auf der Auricher Straße an weiteren Quermöglichkeiten, da dort ein sehr starkes Verkehrsaufkommen herrsche, insbesondere zu den Stoßzeiten am Morgen und am Nachmittag, was das Querren erschwere.
10. Zusätzlich wird angemerkt, dass durch die Geradlinigkeit der Auricher Straße hohe Geschwindigkeiten der Fahrzeuge aufgebracht werden würde und es an Einrichtungen fehle, die die Geschwindigkeiten regulieren würden. Es wird vorgeschlagen, ein Geschwindigkeitsmessgerät zu installieren.
11. Es wird vorgeschlagen, das Wohngebiet rund um das Seniorenheim barrierefrei zu gestalten, sodass Personen, die im Gehen oder Sehen eingeschränkt sind, sich leichter fortbewegen können.
12. Zudem sollten mehrere neue Sitzmöglichkeiten installiert werden, die auch barrierefrei nutzbar sind und im Schatten stehen. Seitens der Verwaltung wird angemerkt, dass die Eigentumsverhältnisse der Grundstücke berücksichtigt werden müssen. Auf der Rathausstraße bestehe aber eventuell die Möglichkeit, Sitzmöglichkeiten zu ergänzen.
13. Im westlichen Abschnitt der Kirchstraße ist nur ein einseitiger Gehweg vorhanden, sodass die Anwohnenden in jedem Fall die Fahrbahn kreuzen müssen. Dies stelle für Kinder eine Gefahr dar und könnte u.a. mit der Ergänzung eines südlichen Gehweges zur Sicherheit beitragen.
14. Die Fußgängerampel auf der Auricher Straße auf Höhe der Stikelkamper Straße werde teilweise vom Kfz-Verkehr missachtet.
15. Außerhalb der Route wird angemerkt, dass die Ampelanlage am Einkaufszentrum ebenfalls häufig vom Kfz-Verkehr missachtet werde, insbesondere vom nach rechts einbiegendem Verkehr. Es wird die Vermutung geäußert, dass die Position des Ampelmastes ungünstig sei, um die Ampelsignale zu erkennen.

Abbildung 10: Diskussionsergebnisse der Route 1 in Hesel



Quelle: Planersocietät

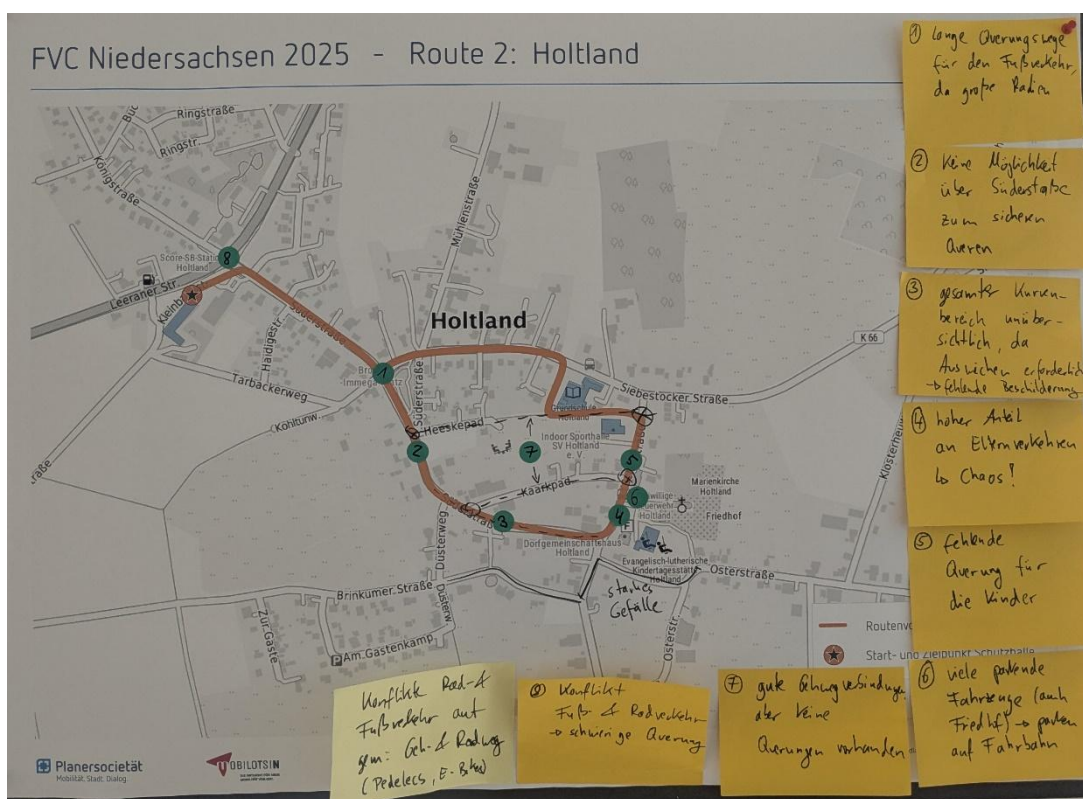
## Route 2 - Holtland

1. In Holtland wird als erstes die Kreuzung Süderstraße/ Siebestocker Straße/ Tarbackerweg kritisch erwähnt. An dieser Stelle seien die Querungswege sehr lang, da die Kurvenradien sehr groß seien. Die Sichtbeziehungen seien dadurch stark eingeschränkt.
2. Im Abschnitt von Siebestocker Straße bis zur Schulstraße bestehe keine sichere Querungsmöglichkeit über die Süderstraße. Dies sei aber besonders für die Schulkinder notwendig.
3. Allgemein sei die Kurvenlage der Süderstraße unübersichtlich und es fehle an Hinweisschilder oder Markierungen, die verdeutlichen, dass in dem Bereich zu Fuß Gehende die Straße queren.
4. Die Schulstraße sei zu Schulbeginn stark von Elternverkehren geprägt, sodass gefährliche Situationen entstehen können.
5. Zudem fehle es auf der Schulstraße an einer sicheren Querungsmöglichkeit zur Schule.
6. Der Parkplatz am Friedhof ist zu bestimmten Zeiten (u.a. Schulbeginn, Beerdigungen) so stark ausgelastet, dass Fahrzeuge auf der Schulstraße parken würden.

Dies erhöhe die Unübersichtlichkeit der Verkehrssituation.

7. Der Heeskepad und der Kaarkpad stellen eigentlich eine attraktive Fußwegeverbindung in Holtland dar, allerdings fehlt es an den Zugängen an Quermöglichkeiten, um diese sicher zu erreichen.
8. Der lichtsignalisierte Knotenpunkt Süderstraße/ Leerer Straße stelle ebenfalls eine für den Fußverkehr unattraktive Verbindung dar.
9. Allgemein wird erläutert, dass eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr in Hesel problematisch sei, da die Geschwindigkeitsunterschiede zu groß seien und es an gegenseitiger Rücksichtnahme fehle. Insbesondere Pedelecs und E-Fahrräder würden eine Gefahr für den Fußverkehr darstellen.

Abbildung 11: Diskussionsergebnisse der Route 2 in Holtland



Quelle: Planersocietät

## Abschluss des Auftakt-Workshops

Frau Wohland bedankt sich zum Abschluss bei den Teilnehmenden für die rege Beteiligung. Sie informiert die Teilnehmenden über den weiteren Verlauf des Fußverkehrs-Checks in Hesel und lädt die Teilnehmenden herzlich zu den Begehungen sowie zum Abschluss-Workshop ein.

## 7.2 1. Begehung

Ort: Hesel, Treffpunkt Villa Popken

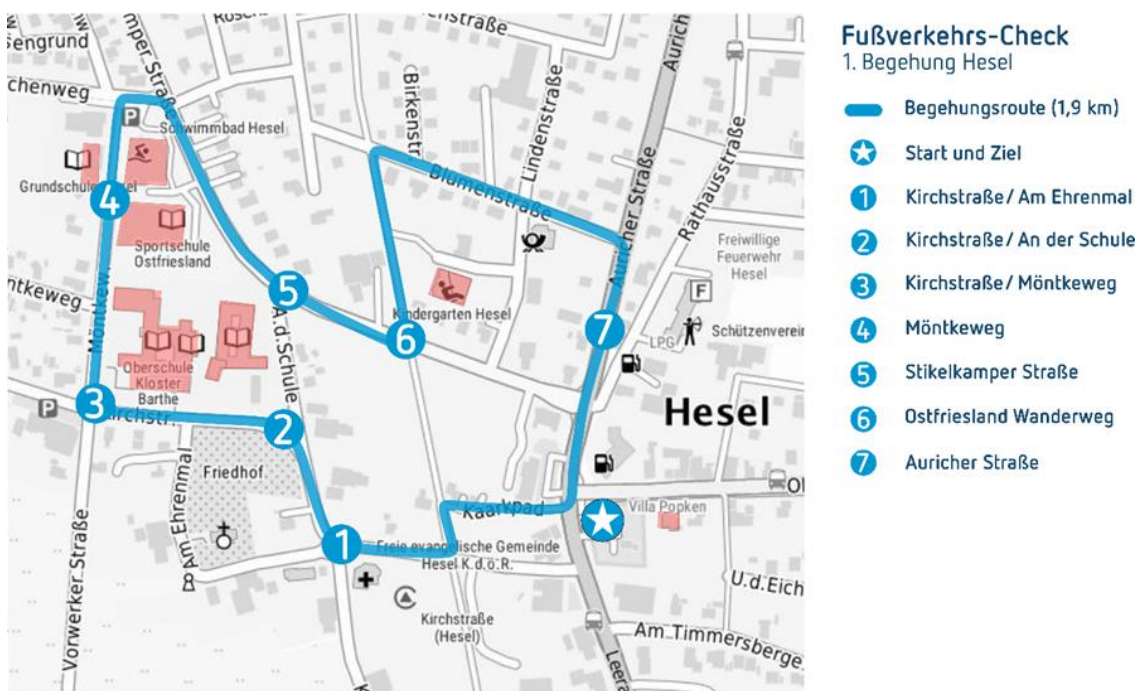
Datum: 03.09.2025

Uhrzeit: 17:00 – 19:00 Uhr

Anwesende: 14 Personen

Am 03.09.2025 um 17:00 Uhr fand die erste Begehung des Fußverkehrs-Checks Niedersachsen in Hesel statt. Die Begehung startete an der Villa Popken. Die Gruppe setzte sich aus 14 Personen zusammen. Neben Vertretenden der kommunalen Verwaltung und dem Ortsbürgermeister sowie ein Vertreter des ADFC, waren auch Anwohnende Hesels anwesend.

Abbildung 12: Routenverlauf der 1. Begehung in Hesel – Routenverlauf ca. 1,9 km



Quelle: Planersocietät, Grundlage: © MapOSMatic 2024

Herr Tunder (Klimaschutzmanager in Hesel) begrüßt die Teilnehmenden und erläutert, warum Hesel sich für den Fußverkehrs-Check beworben hat. Frau Wohland (Planersocietät) begrüßt anschließend die Teilnehmenden des Fußverkehrs-Checks und erläutert den

Ablauf und das Ziel des Checks. Sie gibt einen kurzen Überblick über den geplanten Ablauf der ersten Begehung und stellt die Route mitsamt den eingeplanten Stationen vor. Sie lädt die Teilnehmenden ein, Themen des Fußverkehrs in Hesel zu diskutieren und vor Ort zu betrachten. Um ein Gefühl für die Nutzung von Hilfsmitteln zu erlangen, können die Teilnehmenden zudem einen Rollator auf der Route nutzen.

## Station 1 – Kirchstraße/Am Ehrenmal

Bevor die Gruppe an der ersten Station ankommt, wird der erste Halt bereits am Ostriesland Wanderweg am Querungsweg des Kirchweges eingelegt. Auf dem Weg dorthin werden bereits Anmerkungen aufgenommen:

- Der Durchgang an der Villa Popken wird als erstes Hindernis erkannt. Sowohl mit dem Rad, besonders aber mit Rollator oder Rollstuhl sei die Umlaufsperrung zu eng.
- Ebenfalls wird an der Ampel über die Auricher Straße gehalten. Hier wird angemerkt, dass die Grünphase sehr kurz sei für den Fußverkehr.
- Die Fußwegeverbindung durch den Kaarkpad bemängeln die Teilnehmenden auf Grund fehlender Barrierefreiheit. Zum einen fehle es an Kontrasten und zum anderen bestehen hohe Kanten zwischen Gehweg und Zaun, die zum Stolpern führen könnten. Weiterhin wird angemerkt, dass der Kaarkpad teilweise so stark zugewachsen sei, dass der Durchgang sehr eng sei. An dieser Stelle wird sich eine regelmäßige Grünpflege gewünscht.

Abbildung 13: Teilnehmende bei der Begrüßung (links) und gefährliche Kanten am Kaarkpad (rechts)



Quelle: Planersocietät

Dann wird Halt am Ostfriesland Wanderweg in der Kreuzung zur Kirchstraße gemacht, da an dieser Stelle in großer Diskussionsbedarf besteht.

- Die Farbgestaltung des Wanderwegs vermittele den Eindruck, zu Fuß Gehende hätten Vorrang gegenüber dem KFZ-Verkehr. Dies führe zu Unsicherheiten und potenziell gefährlichen Situationen, insbesondere für Kinder. Autofahrende seien oft unsicher, ob sie anhalten müssen.
- Die Sichtbeziehungen werden zusätzlich durch die Hecke am Ostfriesland Wanderweg so stark eingeschränkt, dass man erst spät die jeweiligen Verkehrsteilnehmenden erkennen könne. An dieser Stelle wird auf die kommunale Satzung hingewiesen, die eine bestimmte Heckenhöhe zulasse.
- Der Ostfriesland-Wanderweg sollte als nachrangig gekennzeichnet werden. Es wird vorgeschlagen, Haltelinien oder Haifischzähne zur besseren Regelung des Vorrangs anzubringen. Im gleichen Zuge wird erläutert, dass Haifischzähne auf Nachfrage beim Straßenverkehrsamt abgelehnt wurden.
- Eine Temporeduzierung auf der Kirchstraße wird ebenfalls angeregt, z. B. durch punktuelle oder vollständige Aufpflasterung. Da es sich um eine Gemeindestraße handelt, liege die Entscheidung bei der Kommune und eine Umsetzung erscheine leichter.
- Frau Wohland stellt einen Schulwegplan vor, da auf dieser Strecke besonders viele Kinder auf dem Weg zur Schule unterwegs seien. Dieser wird von den Teilnehmenden grundsätzlich positiv aufgenommen. Es wird aber auch angeregt, den Schulwegplan kinderfreundlicher zu gestalten, damit auch jüngere Kinder ihn gut lesen können.
- Auf dem Weg zur nächsten Station wird eine Hecke bemängelt, die den Gehweg stark verengt und daher die Barrierefreiheit einschränke. Es gebe einige Stellen im Samtgemeindegebiet, die regelmäßig geschnitten werden müssten.
- Ebenso wird die Nullabsenkung der Borde mit zu geringem Kontrast bemängelt, da sehingeschränkte Personen diese nicht wahrnehmen könnten und ungewollt auf die Fahrbahn gelangen könnten.

Abbildung 14: Übergang und Diskussion an der Kirchstraße des Ostfriesland Wanderwegs



Quelle: Planersocietät

- In der Kurve der Kirchstraße in der Einmündung Am Ehrenmahl, sei die Situation für Kinder sehr gefährlich, da sie nicht eindeutig erkennen könnten, wo sie sicher gehen oder queren sollten. Zudem fahren viele Kinder mit dem Fahrrad zur Schule und würden aufgrund der Unsicherheiten auch die Gehwege in die falsche Richtung nutzen.
- Die beiden Einmündungen bzw. Ausfahrten seien überdimensioniert und ohne Gehweg gestaltet. Zudem seien Gehwegabsenkungen nicht vorhanden, sodass unklar sei, wo eine sichere Querung möglich wäre – sowohl innerhalb der Einmündung als auch über die Kirchstraße selbst.
- Der Kurvenbereich sei schlecht einsehbar, was die Gefahr zusätzlich erhöhe.
- Barrierefreie Querungen seien nicht vorhanden, obwohl sich in unmittelbarer Nähe ein Friedhof sowie Seniorenunterkünfte befänden.
- Auch der Busverkehr trage zur Gefährdung bei, da die Schleppkurven groß seien und zusätzliche Aufmerksamkeit erforderten.
- Von einem Teilnehmer wird vorgeschlagen, die Kirchstraße zu einer Fahrradstraße umzuwandeln. Dabei kommt die Frage auf, ob dies sinnvoll sei, da dort auch Busse verkehren würden.
- Zusätzlich wurden Wurzelaufrüche und Unebenheiten auf dem Gehweg der Kirchstraße festgestellt, die die Begehrbarkeit einschränkten.

Abbildung 15: Überdimensionierte Einmündung Am Ehrenmahl



Quelle: Planersocietät

## Station 2 – Kirchstraße/An der Schule

Die folgende Station liegt an der Kreuzung Kirchstraße/ An der Schule. Dort ist ein Knotenpunkt für Busse, Kraftfahrzeuge, Fahrräder und Kinder, die zu Fuß gehen.

- Die Teilnehmenden merken an, dass die Kreuzungssituation sehr unübersichtlich und sicherheitskritisch sei, insbesondere für Kinder.
- Die Kinder könnten nicht eindeutig erkennen, wo und wie sie die Straße sicher queren sollten. Eine Hecke an der Straße zur Schule schränke die Sicht erheblich ein, wodurch eine sichere Querung erschwert werde. Kinder müssten teilweise auf die Fahrbahn treten, um den Verkehr einsehen zu können – sowohl zu Fuß als auch mit dem Fahrrad.
- Zwei große Grüninseln im Kreuzungsbereich fungieren als Verkehrstrenner, jedoch die Wegführung behindern und keine Querungsmöglichkeiten bieten.
- Gehwegabsenkungen seien kaum vorhanden bzw. nicht barrierefrei gestaltet.
- Die Verkehrsregelung mit zwei unmittelbar aufeinanderfolgenden „Rechts-vor-links“-Situationen sei schwer erkennbar und für ortsfremde Personen problematisch.
- Es wird vorgeschlagen, die Kreuzung baulich zu verändern – etwa durch die Umgestaltung zu einer T-Kreuzung mit Mittelinsel zur sicheren Querung.

- Alternativ sei angeregt worden, kurzfristig einen vorgezogenen Seitenraum im Knotenpunkt zu schaffen.
- Zudem sei die Frage aufgeworfen worden, ob im Bereich der Schule ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) installiert werden könne, um die Querungssituation für Kinder deutlich und sicher zu gestalten.

Abbildung 16: Verkehrsinseln in der Einmündung zur Schule (links) und eine Sicht einschränkende Hecke auf der Straße An der Schule (rechts)



Quelle: Planersocietät

### Station 3 – Kirchstraße/Möntkeweg

Bevor die nächste Station an der Einmündung zum Möntkeweg erreicht wird, erfolgt ein kurzer Zwischenstopp mit Blick auf die Straße Am Ehrenmal, die in Richtung Friedhof führt. An dieser Stelle werden weitere Beobachtungen und Hinweise diskutiert, bevor die Begehung zur Einmündung Möntkeweg fortgesetzt wird:

- Die Einmündung wird als schwer zu queren beschrieben, da diese nicht barrierefrei sei. Es fehle an Absenkungen der Borde und zudem sei der Querungsweg lang und die Sichtachsen eingeschränkt. Insbesondere der Busverkehr erhöhe die Gefahrenlage in diesem Bereich. Es wird der Vorschlag gemacht, den Querungsweg optisch hervorzuheben.
- Von den Teilnehmenden wird beschrieben, dass der Abschnitt der Kirchstraße im Schuleingangsbereich zu den Stoßzeiten der Schule besonders unübersichtlich sei. Zum einen sei der gesamte Haltestellenbereich mit Bussen ausgelastet und zum

anderen sei der Gehweg durch zu Fuß Gehende und Radfahrende Kinder blockiert. Zusätzlich würde ein erhöhtes Aufkommen von Hol- und Bringverkehren die Situation erschweren.

- Querungswege seien durch die oben beschriebene Situation nicht ersichtlich. Eine Querungsanlage existiert nicht.
- Allgemein sei es ein Problem, dass nicht ausreichend Stellplätze für den Kfz-Verkehr zur Verfügung stehen würden.
- Direkt vor der Schule ist ein Haltestellenschild des Busses angebracht, wo kein Bus hält. Dies wird als überflüssig angesehen.

Abbildung 17: Einmündung Am Ehrenmal (links) und Bushaltestelle Schulzentrum (rechts)



Quelle: Planersocietät

- Am nächsten Stopp, der Einmündung zum Möntkeweg wird ebenfalls über fehlende ausreichende Barrierefreiheit diskutiert. Es seien zwar Absenkungen vorhanden, diese sind allerdings so uneben, dass die Berollbarkeit erschwert sei. Zudem liege ein Straßenablauf direkt in der Gehverbindung an der Absenkung. Dieser ist so angelegt, dass Rollen eines Rollators, Rollstuhls oder Kinderwagens darin stecken bleiben könnten.

Abbildung 18: Einmündung Möntkeweg (links) und Demonstration der Fahrt eines Rollators über die Absenkung und den Straßenablauf (rechts)



Quelle: Planersocietät

Ergänzungen per E-Mail:

Abseits der Begehungen wurden Anmerkungen von Anwohnenden per E-Mail übersandt.

Diese werden ergänzt, wurden bei der Begehung aber nicht betrachtet:

- Es wurde angeregt, die südliche Fußwegverbindung entlang der Kirchstraße von Klaaverstücken bis zum Nahversorgungsbereich „Kleen“ zu verbessern. Aktuell müssten insbesondere Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen (z. B. mit Rollator) beim Weg bis zum Nahversorgungsbereich zwei Fahrbahnüberquerungen vornehmen, was als gefährlich und umständlich empfunden wird. Dies werde durch die häufige Missachtung der vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h sowie durch unklare Vorfahrtsregelungen zusätzlich erschwert.
- Vorgeschlagen wird die Ergänzung eines ca. 50 m langen Fußwegabschnitts, um eine durchgehende und sichere Gehwegverbindung zu schaffen.

#### Station 4 – Möntkeweg

Die vierte Station ist der Möntkeweg, eine Anliegerstraße, die in einem Wendehammer endet, für den Fuß- und Radverkehr aber durchlässig ist.

- Die Teilnehmenden berichten, dass die Straße besonders zu Schulbeginn und zum Ende sehr stark von Schulkindern auf dem Rad und zu Fuß, aber auch von Eltern-Verkehrern mit dem Auto genutzt werden würde. Dadurch würden

Konfliktsituationen entstehen. Besonders auch, weil im Wendehammer und auf der Fahrbahn geparkt werde.

- Kontrollen durch Polizei würden immer nur kurzfristig für Verbesserung sorgen. Langfristig müsse eine andere Lösung gefunden werden.
- Zum einen wird eine Fahrradstraße vorgeschlagen.
- Frau Wohland stellt das Prinzip einer Schulstraße vor und erläutert, dass der Möntkeweg sich dafür gut eignen würde. Die Teilnehmenden befürworten die Einrichtung einer solchen an dieser Stelle.
- Im weiteren Verlauf führt eine Treppen- und Rampenanlage zum Schwimmbad und zur Schule. Den Teilnehmenden fallen die unebenen Kanten auf, die ein Überfahren erschweren und die Barrierefreiheit einschränken. Zudem seien die Treppenstufen und Kanten zur Rampe schwer erkennbar, da es an Kontrasten fehle. Ein Handlauf ist ebenfalls nicht vorhanden. Es wird erläutert, dass der Bereich im Dunkeln schwer erkennbar sei und gefährliche Situationen entstehen könnten.
- Der weitere Weg sei an vielen Stellen durch Pflasterversätze und weitere Unebenheiten nur schwer zu Begehen. Besonders mit dem Rollator konnte festgestellt werden, dass die Kanten eine Gefahrenquelle darstellen könnten.
- Als nächstes folgt eine Umlaufsperre. Diese ist kontrastreich gestaltet und daher gut ersichtlich. Durch Gehwegschäden sei der Durchgang dennoch erschwert.

Abbildung 19: Wendehammer und Durchgang für Fuß- und Radverkehr am Ende des Möntkewegs (links) und umgekippter Rollator als Symbol für Unebenheiten (rechts)



Quelle: Planersocietät

- Auf dem Weg zur Stikelkamper Straße werden noch weitere Zwischenhalte eingelegt. Zum einen wird der neu in Rot gepflasterte Gehbereich auf dem Parkplatz betrachtet und diskutiert. Die Teilnehmenden merken an, dass dieser generell gut angenommen werde, aber dass vereinzelt noch immer auf diesen geparkt werde.
- Außerdem bemängeln sie, dass der Gehweg über die Einfahrt als eine Kuppel ausgestaltet worden sei, sodass dieser weder komfortabel noch barrierefrei sei. Zusätzlich sei der Gehweg auch nicht eben ausgestaltet, sodass einige Stolperkanten vorhanden sein.
- Auf der Stikelkamper Straße auf Höhe der Fußverkehrsampel wird berichtet, dass der Aufstellbereich an der Ampelanlage abschüssig sei, sodass dieser für Kinder mit dem Fahrrad und auch für andere Personen mit zum Beispiel Rollator oder Kinderwagen eine Gefahr darstellen könnte.
- Zudem wird vorgeschlagen, dass die Stikelkamper Straße im Bereich zwischen Rüschenweg und An der Schule auf Tempo 30 reduziert werden solle, da in diesem Bereich nur sehr schmale Gehwege vorhanden seien, sich dort aber auch viele Schulkinder aufhalten würden. Vielleicht wäre es auch möglich, die Temporeduzierung zeitlich zu begrenzen. Der Kurvenbereich und die anschließende Einmündung An der Schule seien besonders gefährlich für Kinder, da sie erst schwer gesehen werden würden.

Abbildung 20: Einmündung der Hintergasse (links) und parkende Fahrzeuge auf Hauptstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät

## Station 5 – An der Schule/ Stikelkamper Straße

Die Einmündung an der Schule ist die 5. Station und wurde gewählt, weil dort viele Kinder auf ihren Weg zur Schule die Straße queren.

- Der versetzte nordwestliche Gehweg im Kurvenbereich der Stikelkamper Straße vor der Einmündung An der Schule wird von den Teilnehmenden als kritisch beschrieben. Dieser sei aufgrund des Versatzes von der Straße so weit entfernt, dass man erst spät erkennen könne, dass sich zu Fuß Gehende in diesem Bereich aufhalten. Werbebanner versperren zusätzlich die Sicht. Außerdem sei der Bereich durch die Pflanzen sehr dunkel. Daher wird sich eine bessere Beleuchtung gewünscht. Außerdem wird der Vorschlag gemacht, den Gehweg näher an die Straße zu verlegen.

- Die Einmündung An der Schule ist mit gelben Fußstapfen und einer gelben Linie markiert, die den Kindern als Orientierung dienen sollen. Die Linie weist die Kinder auf ein Halten hin und die Fußstapfen erläutern, dass an dieser Stelle gequert werden sollte.

Die Teilnehmenden erläutern, dass sie diese Querung als sehr unsicher einschätzen würden, da zum einen sehr schlechte Sichtbeziehungen zwischen den Kindern und Fahrzeugen auf der Straße bestehen würden und zum anderen nicht klar erkennbar sei, dass dort gequert werde. Häufig würden Fahrzeuge auch den Querungsbereich versperren, sodass ein Queren nicht möglich sei.

- Die Teilnehmenden schlagen zum einen vor, eine Haltelinie und ein Stoppschild einzurichten, damit der Verkehr auf der Straße An der Schule frühzeitig zum Halten gelangt. Zum anderen wünschen sie sich einen auffälligen Querungsbereich mit ggf. einer Furtmarkierung, zumindest aber einen Hinweis auf die Querungsstelle. Zum Beispiel mittels Verkehrsschildes.

Abbildung 21: Kurvenbereich Stikelkamper Straße in Richtung An der Schule (links) und Querungsbereich der Einmündung An der Schule (rechts)



Quelle: Planersocietät

## Station 6 – Ostfriesland Wanderweg

Die nächste Station ist der Querungsbereich des Ostfriesland Wanderwegs über die Stikelkamper Straße. Dieser wird sowohl von Schülerinnen und Schülern als auch für den Freizeitverkehr mit dem Rad und zu Fuß genutzt.

- Die Teilnehmenden geben an, dass es keinen Hinweis darauf gebe, dass an dieser Stelle gekreuzt werden würde. Man könne den Querungsbereich schlecht bis gar nicht wahrnehmen und erwarte aus diesem Grund auch keine Personen an dieser Stelle.
- Insbesondere für Kinder sei die Stelle schwierig zu queren, da zu den morgendlichen Stoßzeiten ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen herrsche. Für die Kinder wünsche man sich eine sichere Querungsmöglichkeit über die Stikelkamper Straße aus dem Wohngebiet.
- Es wird zudem vorgeschlagen auch in diesem Bereich die Geschwindigkeit heruntersetzen, um für mehr Sicherheit zu sorgen. Hinweisschilder (z.B. „Radverkehr kreuzt“) oder Markierungen könnten zusätzlich auf den Fußverkehr und den Radverkehr hinweisen.

Anders als geplant, wird die Route auf der Stikelkamper Straße bis zur Auricher Straße fortgesetzt, da diese Strecke als wichtiger erachtet wird und die Route dadurch etwas gekürzt werden kann.

- Ein Teilnehmer merkt an, dass der Ostfriesland Wanderweg im weiteren Verlauf auf Höhe der Kastanienstraße (außerhalb der Route) hohe Kanten aufweise, die als Unfallgefahr wahrgenommen werden.
- Auf dem Weg zur Auricher Straße wird ein Zwischenstopp an der Einmündung Lindenstraße gemacht. Ähnlich wie an anderen Stellen wird auch hier berichtet, dass das Queren aufgrund der hohen Hecke unübersichtlich sei und keine Barrierefreiheit aufgrund hoher Borde bestehe. Zusätzlich ende der östliche Gehweg plötzlich auf der Lindenstraße, sodass Personen auf die Fahrbahn ausweichen müssten, obwohl sie schon vorher auf die andere Straßenseite geleitet werden könnten. Besonders für sehingeschränkte Personen stelle das eine große Barriere dar.

Abbildung 22: Kreuzung des Ostfriesland Wanderweges über die Stikelkamper Straße



Quelle: Planersocietät

## Station 7 – Auricher Straße

Die letzte Station ist die Hauptverkehrsstraße Auricher Straße auf Höhe der Fußverkehrsampel.

- Zunächst wird die Querung der Einmündung Stikelkamper Straße betrachtet. Es wird berichtet, dass dieser Bereich schwierig zu queren sei, da sich der Verkehr an dieser Stelle oft staut. Insbesondere zu den Stoßzeiten am Morgen und Nachmittag. Der Kfz-Verkehr versperre dann die Furt für den Fuß- und Radverkehr, da dieser auf der Furt halte, um zu warten. Dadurch würden unübersichtliche Situationen entstehen.

Auch sei der Querungsweg sehr lang und keine Mittelinsel vorhanden, um nur die Hälfte der Strecke zu Queren.

- An der Fußverkehrsampel wird von den Teilnehmenden kritisiert, dass diese eine zu lange Rotphase hätte. Als zu Fuß gehende Person stehe man hier häufig sehr lang, auch wenn kein Fahrzeug komme, sodass man einige Rotlichtverstöße beobachten kann. Auch die Grünphase sei mit ca. 8 Sekunden sehr kurz angesetzt. Personen, die nicht mehr so schnell zu Fuß unterwegs sind, würden diese Zeit nicht schaffen. Durch die Nähe von Seniorenunterkünften wird dies besonders kritisch beurteilt.

Abbildung 23: Furt in der Einmündung der Stikelkamper Straße (links) und Fußverkehrsampel über die Auricher Straße (rechts)



Quelle: Planersocietät

## Verabschiedung

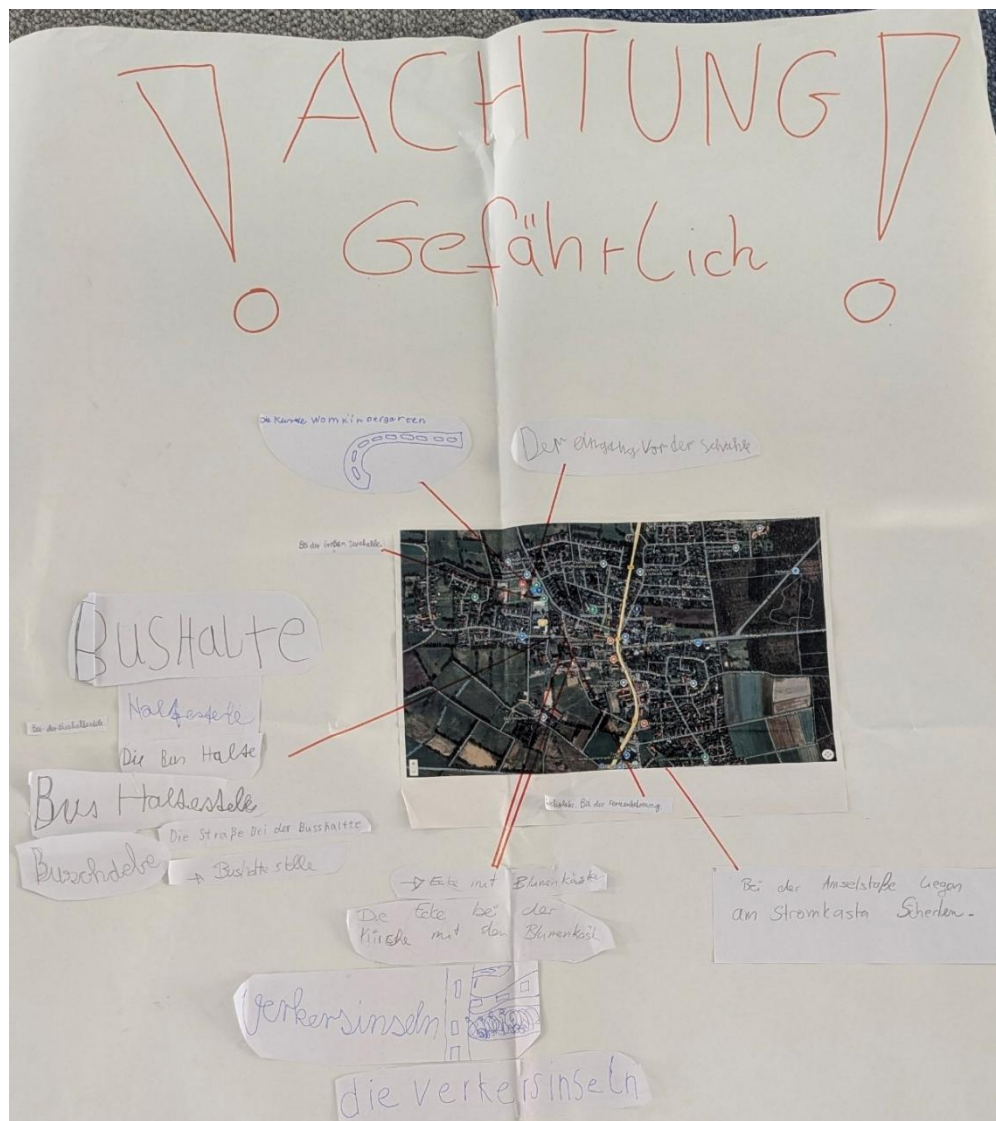
Zum Abschluss findet sich die Gruppe wieder an der Villa Popken zusammen. Frau Wohland bedankt sich bei den Anwesenden für ihre Teilnahme und den konstruktiven Austausch und gibt die Möglichkeit weitere Rückfragen zu stellen. Unter anderem wird nach dem weiteren Verlauf des Fußverkehrs-Checks gefragt. Frau Wohland erläutert daraufhin, dass es eine weitere Begehung am nächsten Tag und einen Abschluss-Workshop geben werden, in dem die Maßnahmenvorschläge vorgestellt werden. Abschließend wird der Gemeinde ein Bericht zur Verfügung gestellt, der unter anderem die Maßnahmenvorschläge noch einmal konkretisiert. Zudem wird es eine Vorstellung im politischen Gremium geben.

Eine weitere Frage bezieht sich auf die Umsetzung der Maßnahmen und die Finanzierung dieser. Seitens der Verwaltung wird erläutert, dass man sich insbesondere auf kurzfristig umsetzbare Maßnahmen konzentrieren möchte und eine Priorisierung vornehmen möchte, um den Fußverkehr in Hesel zu verbessern. Unter anderem möchte man auch auf Fördermittel zurückgreifen.

Abschließend bedankt sich auch Herr Tunder bei den Teilnehmenden und lädt diese zur Begehung am nächsten Tag sowie zur Abschlussveranstaltung ein.

Abschließend wird noch ein selbst gestaltetes Plakat einer Schulklasse übergeben, welches auf Gefahrenstellen in Hesel hinweist.

Abbildung 24: Plakat einer Schulklasse zu gefährlichen Stellen in Hesel



## 7.3 2. Begehung

Ort: Holtland, Treffpunkt Schutzhütte

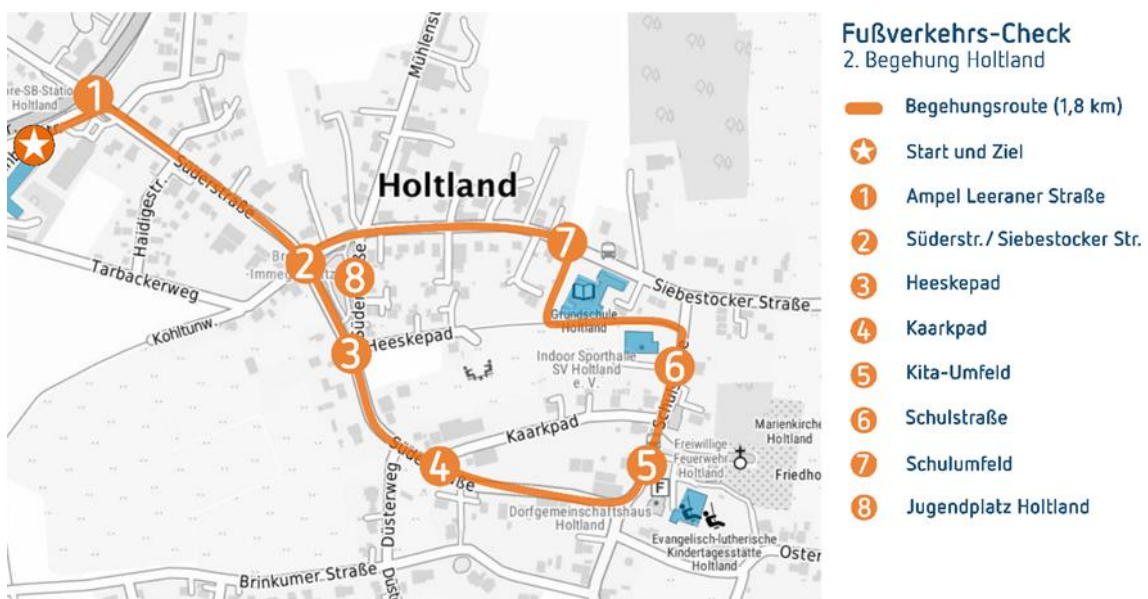
Datum: 04.09.2025

Uhrzeit: 17:00 – 19:10 Uhr

Anwesende: 20 Personen

Am 04.09.2025 um 17:00 Uhr fand die zweite Begehung des Fußverkehrs-Checks Niedersachsen in Hesel statt. Die zweite Begehung startete in Holtland an der Schutzhütte. Die Gruppe setzte sich aus 20 Personen zusammen. Neben Vertretenden der kommunalen Verwaltung und dem Ortsbürgermeister sowie ein Vertreter des ADFC, waren auch Anwohnende Holtlands anwesend.

Abbildung 25: Routenverlauf der 2. Begehung in Holtland – Routenverlauf ca. 1,8 km



Quelle: Planersocietät, Grundlage: © MapOSMatic 2024

Herr Tunder (Klimaschutzmanager in Hesel) begrüßt die Teilnehmenden und erläutert, warum Hesel sich für den Fußverkehrs-Check beworben hat und warum auch Holtland bei den Begehungen berücksichtigt wurde. Frau Wohland (Planersocietät) begrüßt anschließend die Teilnehmenden des Fußverkehrs-Checks und erläutert den Ablauf und das Ziel des Checks. Sie gibt einen kurzen Überblick über den geplanten Ablauf der ersten

Begehung und stellt die Route mitsamt den eingeplanten Stationen vor. Sie lädt die Teilnehmenden ein, Themen des Fußverkehrs in Hesel zu diskutieren und vor Ort zu betrachten. Um ein Gefühl für die Nutzung von Hilfsmitteln zu erlangen, können die Teilnehmenden zudem einen Rollator auf der Route nutzen.

Noch vor dem Beginn der Begehung wird von zwei Teilnehmenden berichtet, dass sie bereits bei der Gemeinde eine unsichere Situation gemeldet hätten, bisher aber keine Rückmeldung erhalten hätten. Daher tragen sie noch einmal vor, dass es sich um eingeschränkte Sichtachsen einer Sack-gasse aufgrund fehlendes Grünschnittes entlang der Königstraße handele. Dies sei insbesondere für Kinder gefährlich, da sie an dieser Stelle weder gesehen werden noch selbst einen guten Blick auf Fahrzeuge haben. Die Gemeinde nimmt das Schreiben entgegen und sichert zu, sich die Problematik anzuschauen.

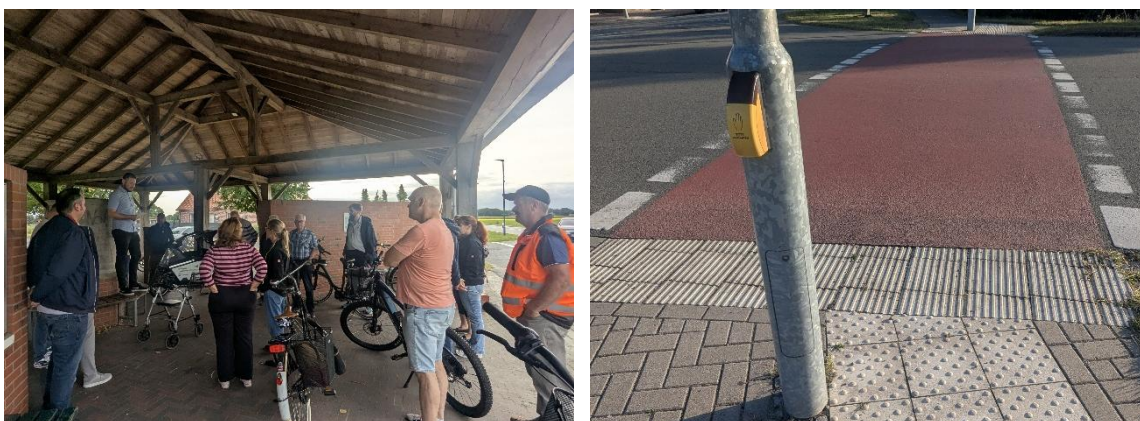
### **Station 1 – Ampel Leeraner Straße**

Der erste Halt wird direkt an der Ampel an der Leeraner Straße gemacht, einer Hauptverkehrsachse. An dieser Stelle herrscht ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, aber auch der Radverkehr und zu Fuß Gehende, unter anderem Schülerinnen und Schüler, nutzen die Ampelanlage.

- Die Teilnehmenden merken an, dass es ein Sicherheitsrisiko darstelle, dass der Fußverkehr mit dem abbiegenden Kfz-Verkehr grün geschaltet sei. Durch diese bedingte Verträglichkeit würden insbesondere für Kinder gefährliche Situationen entstehen, da sie schneller übersehen werden könnten. Zudem würden Kinder auf dem Rad die Ampel aus beiden Richtungen befahren, sodass der Kfz-Verkehr mit diesen aus der entgegengesetzten Richtung eventuell nicht rechnen könne. Die Anwesenden wünschen sich daher eine getrennte Schaltung für den Fußverkehr. Es wird angemerkt, dass dadurch das Signalzeitenprogramm komplett angepasst werden müsste, was wiederum einen hohen Kostenaufwand bedeuten würde.
- Dagegen wird angebracht, dass den Kindern beigebracht werden müsse, dass sie mit dem Fahrrad auf der richtigen Seite fahren müssten, um Gefahrensituationen und Konflikte zu vermeiden. Darauf wird erwidert, dass aufgrund fehlender sicherer Querungsmöglichkeiten im weiteren Verlauf zur Schule das falsch Fahren notwendig sei, um möglichst sicher die Straßen zu queren.

- Als weiterer Punkt wird angebracht, dass aufgrund der notwendigen Anforderung des Grünsignals für den Fuß- und Radverkehr zum Teil lange auf die Grünphase gewartet werden müsse. Daher wünsche man sich, dass der Fußverkehr in das Umlaufprogramm integriert werden würde und somit in jedem Umlauf eine Grünphase erhalten würde, auch ohne Anforderung.
- Zusätzlich wird erläutert, dass die Ampelanlage schlecht beleuchtet sei und man Folge dessen bei Dunkelheit Personen auf der Furt nur schlecht erkennen könne.
- Eine Teilnehmerin bemängelt zudem den zu schmalen nordwestlichen Gehweg auf der Leereraner Straße vor dem Parkplatz des Hotels. Dieser sei zu schmal, insbesondere, weil er für den Fuß- und Radverkehr nutzbar ist. Zudem sei Platz in Richtung Parkplatz vorhanden, sodass eine Verbreiterung möglich sei.
- Um auf die Barrierefreiheit an Querungsanlagen aufmerksam zu machen, erläutert Frau Wohland die Einrichtung taktiler Leitelemente an der Ampelanlage. Mithilfe eines Langstocks haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich in die Rolle einer blinden Person hineinzusetzen und an den taktilen Elementen zu orientieren. Dabei kommt die Frage auf, ob eine Trennung mittels Nullbord und Hochbord von 6cm überhaupt notwendig sei oder nicht doch eher störend für den Radverkehr. Die Teilnehmenden sind geteilter Meinung bezüglich des Zwecks von getrennten Bordhöhen, sprechen sich aber generell für Barrierefreiheit aus.

Abbildung 26: Teilnehmende bei der Begrüßung in Holtland (links) und taktile Leitelemente an der Ampelanlage Leereraner Straße/Süderstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät

## Station 2 – Süderstraße/ Siebestocker Straße

Die folgende Station liegt an der Kreuzung Süderstraße/ Siebestocker Straße. Dort müssen viele Kinder auf dem Weg zur Schule die Straße queren. Folgender Anmerkungen wurden an dieser Stelle gemacht:

- Die Teilnehmenden merken an, dass die Kreuzungssituation sehr unübersichtlich und sicherheitskritisch sei, insbesondere für die Schulkinder, die diesen Weg täglich nutzen würden. Aufgrund eines hohen Kfz-Verkehrsaufkommens und fehlender Querungsanlagen würden Eltern ihre Kinder nicht allein zur Schule gehen lassen und sie teilweise auch mit dem Auto bringen.
- Aus diesem Grund wird sich in dem Kreuzungsbereich zum einen eine Querungsanlage gewünscht, am besten ein Zebrastreifen, dieser könnte über die Süderstraße, westlich des Tarbackerwegs geführt werden. Dieser Bereich sei gut einsehbar. Zudem wünsche man sich eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, da auf der Süderstraße ohnehin zu hohe Geschwindigkeiten auftreten würden. Es wird eine durchgehende Temporeduzierung auf 30 km/h zwischen Leeraner Straße und Schulstraße vorgeschlagen.
- Alternativ zu einem Zebrastreifen wird auch der Vorschlag einer Fußgängerampel gemacht oder der Einsatz eines Verkehrshelfers, der die Kinder sicher über die Straße leitet. Allerdings wird angemerkt, dass dies ehrenamtlich gemacht werden müsse und es schwierig sei, Personen dafür zu gewinnen.
- Um den Kindern mehr Selbstvertrauen und Sicherheit zu bieten, merken die Teilnehmenden auch an, dass die Verkehrserziehung, neben den Eltern, auch durch die Schule gefördert werden müsse. Zum Beispiel durch ein „Fußverkehrsdiplom“.
- Außerdem merkt die Gruppe an, dass die Querung über den Tarbackerweg ebenfalls nichts barrierefrei sei. Die Borde seien nicht abgesenkt. Zudem sei der gesamte Kreuzungsbereich ab 20.00 Uhr nicht mehr beleuchtet, da die Laternen zu diesem Zeitpunkt abgeschaltet werden würden.
- Eine Umgestaltung der Verkehrsinsel auf der Siebestocker Straße zu einer Querungshilfe für den Fußverkehr sieht die Gruppe nicht als notwendig an, da diese Gehwegeverbindung kaum genutzt werden würde.
- Ein weiterer Diskussionspunkt ist der schmale Gehweg entlang der Süderstraße. An dieser Stelle wird erwähnt, dass der erlaubte Radverkehr auf dem Gehweg zu Konflikten führe, da kein Platz für beide Verkehrsteilnehmenden vorhanden sei.

Abbildung 27: Kreuzungsbereich Süderstraße/Siebestocker Straße (links) und Gehweg auf der Süderstraße, der für Radverkehr freigegeben ist (rechts)



Quelle: Planersocietät

### Station 3 – Heeskepad

Die Gruppe folgt der Süderstraße bis zum Heeskepad. Dort werden folgende Weitere Diskussionspunkte aufgegriffen:

- Die Verbindung durch den Heeskepad wird als attraktiv und sicherer Schulweg bewertet, da dort durch die Umlaufsperrn kein Durchgangsverkehr herrsche.
- Gleichzeitig wird bemängelt, dass einige Eltern ihre Kinder am Eingang der Sackgasse oder aber an der Umlaufsperrn mit dem Fahrzeug herauslassen würden, so dass unübersichtliche Situationen beim Wenden entstehen würden.
- Der Kreuzungsbereich über die Süderstraße sei kritisch, da es zu hohen Kfz-Geschwindigkeiten kommen würde und der Bereich schlecht ausgeleuchtet sei.

Abbildung 28: Kreuzungsbereich Süderstraße/ Heeskepad (links) und Einmündung Heeskepad (rechts)



Quelle: Planersocietät

#### Station 4 – Kaarkpad

Die vierte Station, der Kaarkpad, wird als ähnliche Situation wie der Heeskepad beschrieben. Daher wird hier lediglich ergänzt, dass der Düsterweg von einigen Kindern als Gehwegverbindung genutzt werde und daher eine wichtige Achse darstelle. Aus diesem Grund müsse die Süderstraße auch in diesem Bereich sicher zu queren sein.

#### Station 5 – Kita-Umfeld

Auf dem Weg zum Kita-Umfeld auf der Schulstraße legt die Gruppe einen Stopp an der Einmündung zur Schulstraße am Denkmal ein.

- Von einer Teilnehmerin wird die Situation als „Kreuzung der Missverständnisse“ bezeichnet. Grund sei dafür zum einen die abknickende Süderstraße. Zum einen sei auf der Süderstraße in Richtung Norden fahrend nicht deutlich, wer Vorfahrt hätte. Zudem würde der Kfz-Verkehr an dieser Stelle häufig nicht blinken, sodass der Fußverkehr zum Teil nicht wisse, ob der Kfz-Verkehr abbiegen würde oder nicht.
- Auch die zwei Einmündungen der Schulstraße würden eine unübersichtliche Verkehrssituation darstellen, da diese in beide Richtungen befahrbar seien.
- Für den Fußverkehr würden aber die fehlenden Gehwege das größte Problem darstellen. Zudem fehle es an einer sicheren Querung, die in die Schulstraße führt.
- Die vorhandene Gehwegabsenkung sei zudem nicht barrierefrei.
- Zu Beginn der Schulstraße ist kein Gehweg vorhanden, sodass der Fußverkehr auf der Straße gehen müsse. Dies sei besonders für Kinder, aber auch für ältere Menschen, die beispielsweise den Friedhof besuchen, besonders gefährlich und vermittele ein Gefühl von Unsicherheit.
  - Es wird vorgeschlagen, die vorhandenen Grünflächen zu Beginn der Schulstraße als Gehweg auszubauen. Insbesondere der westliche Gehweg stelle ein großes Potenzial dar, da bereits ein Bord vorhanden sei. Es müssen allerdings die Eigentumsverhältnisse geprüft werden.
  - Zudem wird vorgeschlagen, die Schulstraße als Verkehrsberuhigten Bereich auszubauen. In der Diskussion wird erläutert, dass eine Umsetzung unwahrscheinlich sei, da Zuwegungen für größere Fahrzeuge (z.B. Feuerwehr) sichergestellt sein müssten.
  - Von weiteren Teilnehmenden wird angebracht, dass ein Verkehrsberuhigter

Bereich zur Folge hätte, dass Kinder auf der Fahrbahn gehen müssten. Sie merken an, dass sie das Gehen auf dem Gehweg als sicherer einschätzen.

- Auch Einbauten oder Fahrbahnverschwenkungen seien in der Vergangenheit nicht umgesetzt worden. Unter anderem sei der Bau einer Mittelinsel auf Höhe des Kindergartens abgewiesen worden.

Abbildung 29: Einmündung Schulstraße am Denkmal (links) und Schulstraße ohne Gehweg (rechts)



Quelle: Planersocietät

### Station 6 – Schulstraße

Bevor die Gruppe die sechste Station an der Bushaltestelle der Schule erreicht, wird angemerkt, dass die Gehwegverbindung zur Marienkirche Holtland bei Regen oder Schnee ein Problem darstelle. Die Pflastersteine würden bei Nässe glatt werden, sodass sie eine Stolpergefahr darstellen würden.

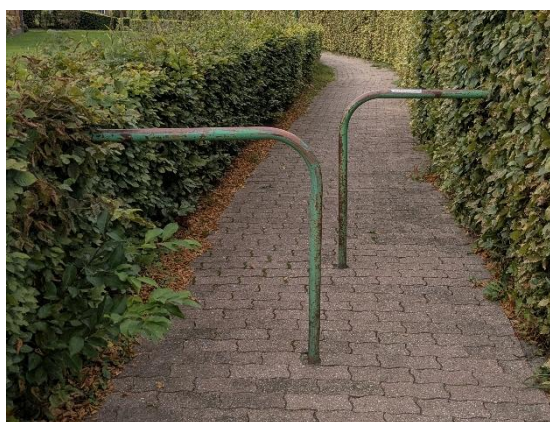
Auf Höhe der Bushaltestelle der Schule wird eine Trinkpause gemacht und sich über die Verkehrssituation vor der Schule ausgetauscht. Folgende Anmerkungen werden von den Teilnehmenden gemacht:

- Die neue Bushaltestelle biete viel Platz für die Schülerinnen und Schüler und wird als positiv bewertet.
- Dennoch würden viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Das Halten und Wenden auf dem Parkplatz vor der Schule kann zu unübersichtlichen Situationen führen. Da dieser auch als Gehwegverbindung oder als Fahrradweg von den Kindern genutzt werde, würden gefährliche Situationen entstehen.
- Weiterhin wird angemerkt, dass nur wenige Kinder mit dem Bus zur Schule fahren würden. Grund dafür sei unter anderem, dass nicht allen Kindern aufgrund der

Entfernung des Wohnortes ein Ticket zur Verfügung stehen würde. Seitens der Verwaltung wird daraufhin erklärt, dass allen Kindern ein Jugendticket zur Verfügung stehe, welches unabhängig vom Wohnort und für jeden Bus nutzbar sei.

- Von den Teilnehmenden wird berichtet, dass im Schulbereich auf der Schulstraße auf beiden Seiten geparkt werde, um die Kinder zur Schule zu bringen.
- Zu Beginn der Gehwegverbindung zur Schule wird eine zu enge und kontrastarme Umlaufsperre angemerkt, die nicht barrierefrei sei. Auch sei diese zu nah an der Fahrbahn.

Abbildung 30: Bushaltestelle und Einfahrt Parkplatz (links) und Umlaufsperre (rechts)



Quelle: Planersocietät

Anders als geplant wird die Route bis zur Siebestocker Straße fortgeführt. Dort wird Folgendes angemerkt.

- Der nördliche Gehweg im Kurvenbereich führe zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr, da dieser in beide Richtungen genutzt werde. Der Gehweg ist für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben, sei für diese Nutzung aber zu schmal.
- Zudem sei die vorhandene Hecke so hoch, dass man nicht erkennen könne, ob eine andere Person sich annähere.
- Im östlichen Verlauf der Siebestocker Straße sind aktuell keine Gehwege vorhanden. Mit dem Bau eines Neubaugebietes soll in einem Abschnitt ein Gehweg entstehen, wird seitens der Verwaltung erläutert.
- Im Umfeld der Schule sind an mehreren Stellen gelbe Fußstapfen zu finden. Allerdings weiß niemand, wofür diese eingesetzt werden. Zum einen könnten diese den Weg zur Schule oder zur Bushaltestelle leiten oder auch besondere Situationen kennzeichnen, die Aufmerksamkeit erfordern.

Abbildung 31: Hecke im Kurvenbereich (links) und Fußstapfen im Schulumfeld (rechts)



Quelle: Planersocietät

### Station 7 – Schulumfeld

Direkt vor der Schule auf der der Siebestocker Straße wird ein weiterer Halt eingelegt.

- Es wird berichtet, dass die Halteverbote vor der Schule in der Regel eingehalten werden würden. Allerdings würde direkt davor und danach gehalten, unter anderem an der Zufahrt zum Fahrradabstellplatz der Kinder auf der Schule. Dadurch würden Sichtachsen versperrt werden, sodass gefährliche Situationen entstehen könnten.
- Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, das Halteverbot bis nach dem Kurvenbereich auszuweiten.

### Station 8 – Jugendplatz Holtland

Die letzte Station der Begehung ist der Jugendplatz Holtland – eine Grünfläche mit Sitzmöglichkeiten und alten Bushaltestellenhäuschen, die als Unterstände dienen.

- Die Grünfläche wird von den Teilnehmenden als attraktiv beschrieben. Diese werde allerdings kaum von Kindern und Jugendlichen bespielt. Nur vereinzelt werde sich an den Unterständen getroffen. Auch vereinzelt Sportangebote werden dort durchgeführt.
- In der Vergangenheit wurde bereits dazu aufgerufen, Ideen für den Platz einzusenden, um diesen z.B. durch Sportanlagen/ Spielgeräte etc. aufzuwerten. Jedoch bestehe bei den Jugendlichen keine Nachfrage.
- Ein weiterer Spielplatz für Kinder könnte dennoch als Angebot geschaffen werden.

Abbildung 32: Beginn des Halteverbots nach Zugang zum Schulhof und Fahrradparkplatz (links) und Jugendplatz Holtland (rechts)



Quelle: Planersocietät

#### Ergänzungen per E-Mail:

Abseits der Begehungen wurden Anmerkungen von Anwohnenden per E-Mail übersandt. Diese werden ergänzt, wurden bei der Begehung aber nicht betrachtet:

- Es wird u.a. vorgeschlagen, auf der Siebestocker Straße einen Schutzstreifen für den Radverkehr zu markieren (Beispiel Logabirumer Straße).
- Geschwindigkeiten auf der B436 werden als sehr schnell wahrgenommen, was insbesondere an der Ampelanlage durch den Ort (Knotenpunkt Süderstraße) durch Berufsverkehr verursacht werde. Dadurch könnten Gefahrensituationen entstehen. An dieser Stelle wird sich eine Temporeduktion gewünscht, um auch für Kinder ein Gefühl von Sicherheit zu schaffen.
- Es wird zudem angemerkt, dass die Fortbewegung in Holtland mit dem Rollator zum Teil sehr schwierig oder nicht möglich sei. Grund dafür seien schmale und unebene Gehwege. Ebenso seien Bordsteine nicht immer (ausreichend) abgesenkt.
- Die Brinkumer Straße weise z.T. keinen Gehweg auf und sei in Richtung der dortigen Hausarztpraxis in einem sehr schlechten Zustand. Auch der Weg zur Kirche oder zum Einkaufen stelle Personen mit Rollator vor große Herausforderungen.

#### Verabschiedung

Zum Schluss danken Frau Wohland und Herr Tunder den Anwesenden für ihre Teilnahme und den konstruktiven Austausch. Frau Wohland verweist auf den Abschluss-Workshop, welcher am 08.10.2025 stattfinden soll. Die Teilnehmenden merken an, dass in dieser Woche der Gallimarkt in Leer stattfindet und daher die Teilnahme als gering eingeschätzt werde. Daher soll ein Alternativtermin gefunden werden.

## Abschluss-Workshop

Ort: Mensa der Grundschule Holtland, Schulstr. 4

Datum: 06.11.2025

Uhrzeit: 17:30-19:20 Uhr

Anwesende: 21 Personen

Der Abschluss-Workshop für die Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2025 in Hesel fand am Donnerstag, den 06. November 2025 um 17:30 Uhr in der Mensa der Grundschule Holtland statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 21 Personen zusammen: Bürgermeister sowie Stellvertreter, Vertreterinnen und Vertreter der kommunalen Verwaltung und Politik sowie Bürgerinnen und Bürger, zwei Mitarbeitende der MOBILOTSIN und eine Mitarbeiterin der Planersocietät.

Abbildung 33: Abschluss-Workshop des Fußverkehrs-Checks in Hesel



Quelle: Samtgemeinde Hesel

## **Begrüßung durch Herrn Duin (Vertreter des Bürgermeisters der Samtgemeinde Hesel) und Moderation durch Frau Wohland (Planersocietät)**

Herr Duin heißt die Teilnehmenden des Abschlussworkshops zum Fußverkehrs-Check Niedersachsen 2025 herzlich willkommen. In seiner Begrüßung erläutert er die Beweggründe der Samtgemeinde für die Bewerbung zum landesweiten Projekt und betont, weshalb dem Fußverkehr künftig auch in Hesel mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden soll. Zudem bedankt er sich für die Möglichkeit, an dem Fußverkehrs-Check teilzunehmen.

Frau Wohland begrüßt im Anschluss die Anwesenden und gibt einen kurzen Überblick über den Ablauf sowie den Hintergrund der Veranstaltung. Sie verweist auf die zahlreichen Anregungen und Hinweise, die während der Begehungen gesammelt wurden und als Grundlage für die Entwicklung der Maßnahmenvorschläge dienen. Diese sollen nun gemeinsam diskutiert werden. Im Anschluss übergibt sie das Wort an Frau Ducks von der MOBILOTSIN.

## **Rückblick auf den Fußverkehrs-Check durch Janika Ducks (MOBILOTSIN)**

Frau Ducks stellt die MOBILOTSIN und die Ziele sowie Bausteine des Fußverkehrs-Checks zusammenfassend vor. Sie erläutert die einzelnen Beteiligungsformate, die sich aus dem Auftakt-Workshop, zwei Begehungen und dem Abschluss-Workshop zusammensetzen. Zudem stellt sie heraus, dass die Ergebnisse des gesamten Fußverkehrs-Checks in einer abschließenden Dokumentation zusammengetragen werden. Daran anschließend präsentiert Frau Ducks einige Impressionen aus dem Auftaktworkshop sowie aus den beiden Begehungen in den Ortsteilen Hesel und Holtland. Dabei hebt sie kurz die zentralen Diskussionspunkte hervor.

## **Vorstellung der Handlungsfelder und Maßnahmen durch Lara Wohland (Planersocietät)**

Frau Wohland geht zunächst auf die jeweiligen Problematiken und Ziele zur Verbesserung des Fußverkehrs der einzelnen vier Handlungsfelder Barrierefreiheit (A), Querungen (B), Verkehrssicherheit (C) und Schulwegesicherheit (D) ein. Darauf aufbauend stellt sie anhand von ausgewählten Mängel- und Problemstellen entlang der Routen der beiden Begehungen

exemplarisch Maßnahmenempfehlungen mit Best-Practice Beispielen und Skizzen vor. Bei diesen steht der Übertragungscharakter im Fokus.

Nach der Präsentation der Maßnahmenkonzeption findet eine Diskussion der einzelnen Vorschläge mit der Gruppe an Stellwänden statt. Dabei haben die Teilnehmenden die Möglichkeit Hinweise und Anregungen zu den einzelnen Maßnahmenvorschlägen zu geben. Die Diskussion wird auf den Stellwänden zur Dokumentation festgehalten. Abschließend werden die Teilnehmenden dazu aufgefordert, die einzelnen Maßnahmen mit Klebepunkten zu Priorisieren. Dabei können Sie bis zu fünf Klebepunkte über alle Maßnahmen hinweg vergeben. Folgende Ergebnisse können dabei festgehalten werden:

Tabelle 2: Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen aus dem Handlungsfeld A – Barrierefreiheit

Maßnahme	Hinweis/Anregung	Priorisierung (Anzahl Klebepunkte)
A1 Hindernisfreie Gehwege		-
A2 Oberflächenschäden beseitigen		1
A3 Bordsteinabsenkungen		1
A4 Rampen- und Treppenanlage barrierefrei gestalten	-wäre evtl. ein Ausbau nur zu einer Rampe möglich, sodass Treppenstufen entfallen könnten? > ggf. Konflikt mit Kfz-Verkehr, der dann die Rampe als Zufahrt nutzen würde > Ist die aktuelle Breite der Rampen- und Treppenanlage so sinnvoll, oder könnte sie verschmälert werden? Es wird argumentiert, dass dort eine hohe Anzahl an Schülerinnen und Schülern verkehrt, sodass ausreichend Platz zur Verfügung stehen müsse	-
A5 Umlaufsperrren anpassen/ beseitigen		3

Tabelle 3: Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen aus dem Handlungsfeld B - Querungen

Maßnahme	Hinweis/Anregung	Priorisierung (Anzahl Klebepunkte)
B1 Lichtsignalanlagen anpassen	- tlw. werden Ampelanlagen ab 23 Uhr ausgeschaltet, dies stelle eine Gefahrenlage für den Rad- und Fußverkehr dar, da sie ohnehin im Dunkeln schlecht gesehen werden > seitens der Verwaltung ist eine zeitliche Verlängerung bereits in Abstimmung	3
B2 Querungswege verkürzen	-Verkehrsinselfen sollten generell angestrebt werden, um die Sicherheit beim Queren zu erhöhen - könnte die Kirchstraße als Fahrradstraße zur Sicherheit beitragen? -die Einmündung der Kirchstraße im Knotenpunktbereich An der Schule sollte zu einer einfachen T-Kreuzung umgebaut werden, sodass eindeutige Querungswege ersichtlich sind und sich diese verkürzen - Grünflächen auf den Verkehrsinselfen sind aktuell zu hoch, sodass Kinder übersehen werden - perspektivisch soll die Kirchstraße umgebaut werden und ist in der Prioritätenliste bereits weit oben, sodass auch die Knotenpunktbereiche angepasst werden sollen	10
B3 Einrichtung neuer Querungsanlagen prüfen	-Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird in diesem Bereich auf Grund der schwierigen Querungssituation befürwortet - zudem sollte unbedingt eine sichere Querung in Form eines Zebrastreifens installiert werden, um die Sicherheit für die Schulkinder zu erhöhen	14
B4 Sicheres Queren des Ostfriesland-Wanderweges		4

Tabelle 4: Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen aus dem Handlungsfeld C – Verkehrssicherheit

Maßnahme	Hinweis/Anregung	Priorisierung (Anzahl Klebepunkte)
C1 Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30		5
C2 Gehwege herstellen		-
C3 Konflikte mit Radverkehr reduzieren	-der Radverkehr soll dort, wo es sicher ist, durchgehend auf der Fahrbahn geführt werden (kein „Radverkehr frei“ auf Gehwegen) -aber wichtig allgemein zu berücksichtigen, dass Gehwege für Kinder breit genug sein müssen, da diese bis 8 Jahren auf dem Gehweg mit dem Fahrrad fahren müssen, bis zum 10. Lebensjahr dürfen	6

Tabelle 5: Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen aus dem Handlungsfeld D - Schulwegesicherheit

Maßnahme	Hinweis/Anregung	Priorisierung (Anzahl Klebepunkte)
D1 Übersichtlichkeit schaffen	-eine klare Strukturierung der Gehwege muss in dem Knotenpunkt stattfinden, damit Kinder wissen, wo sie sicher gehen können, z.B. könne man einen Gehweg farblich markieren - ein Mini-Kreisverkehr wird an dieser Stelle als nicht sinnvoll erachtet, da der Busverkehr die Kreuzung passieren muss; entsprechend würden überfahrbare Bereiche vom Busverkehr und ggf. auch anderen Fahrzeugen überfahren werden und somit den Kindern keine Sicherheit im Straßenraum geben	12

D2 Sicherheit erhöhen	-der Gehweg sollte im Verlauf an die Straße (Stikelkamper Straße) verlegt werden, sodass der Fußverkehr bereits in das Blickfeld des Kfz-Verkehrs rückt	9
D3 Hol- und Bringzonen		2
D4 Schulstraße	-aktuell ist der Möntkeweg mit „Anlieger frei“ gekennzeichnet, sodass Eltern mit einem Anliegen argumentieren können -Verwaltung äußert, dass sie prüfen möchten, ob ggf. die Möglichkeit „Bewohner frei“ zu Lösung beitragen könnte, sodass Fahrzeuge nicht in den Möntkeweg einbiegen, um die Kinder zur Schule zu bringen	
D5 Schulisches Mobilitätsmanagement		1

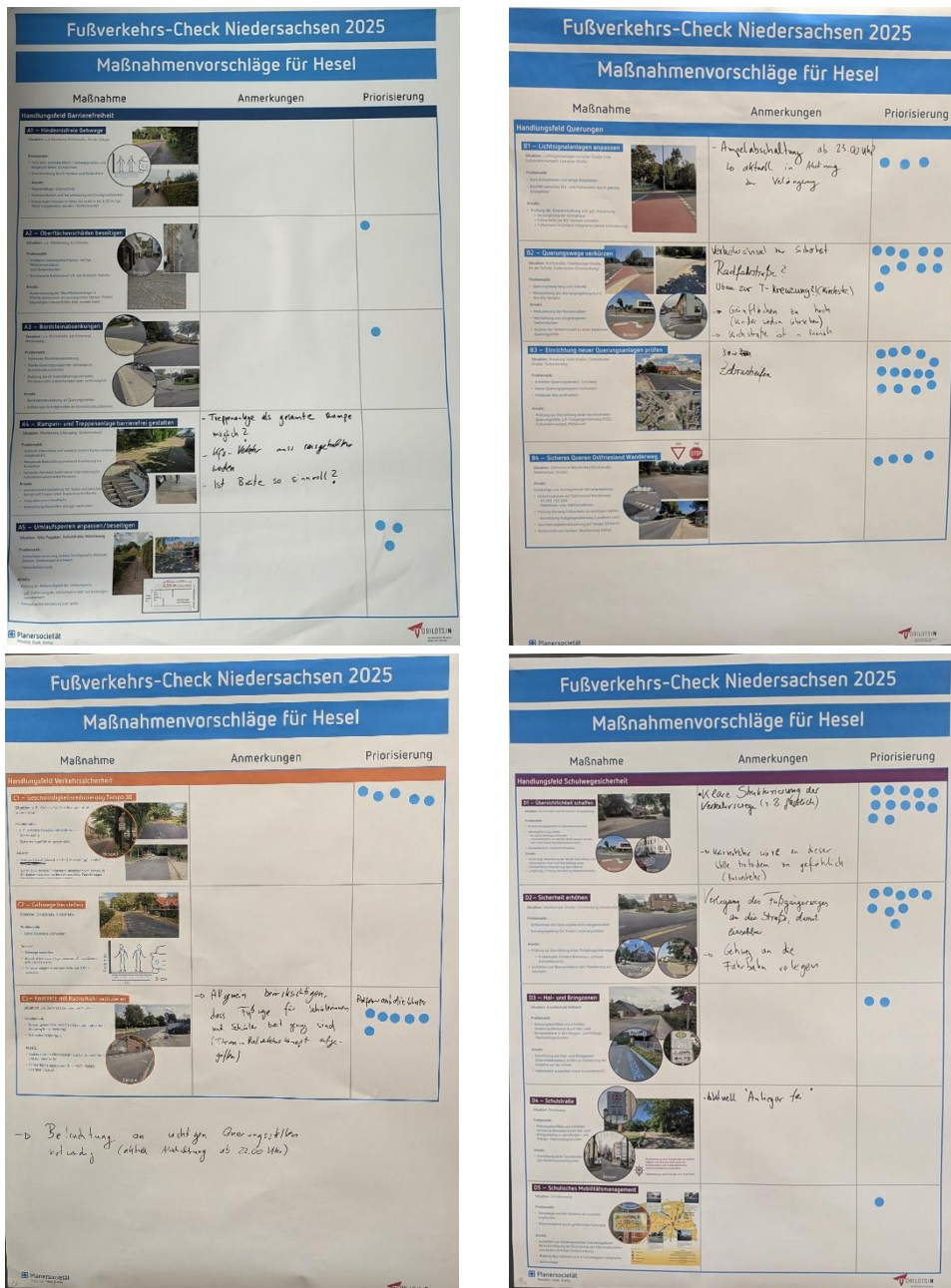
Als zusätzliches Thema wird die Beleuchtung aufgegriffen. Die Teilnehmenden erläutern, dass aktuell die Straßenbeleuchtung zum großen Teil um 22.00 Uhr ausgeschaltet werde. Auf Grund der Sicherheit wünschen sich die Teilnehmenden, dass an wichtigen Querungsstellen und Knotenpunkte die Beleuchtung über Nacht eingeschaltet bleibt.

Abbildung 34: Sammeln von Anregungen und Diskussion der Maßnahmenvorschläge



Quelle: Mobilotsin

Abbildung 35: Maßnahmendiskussion - Anmerkungen und Priorisierung



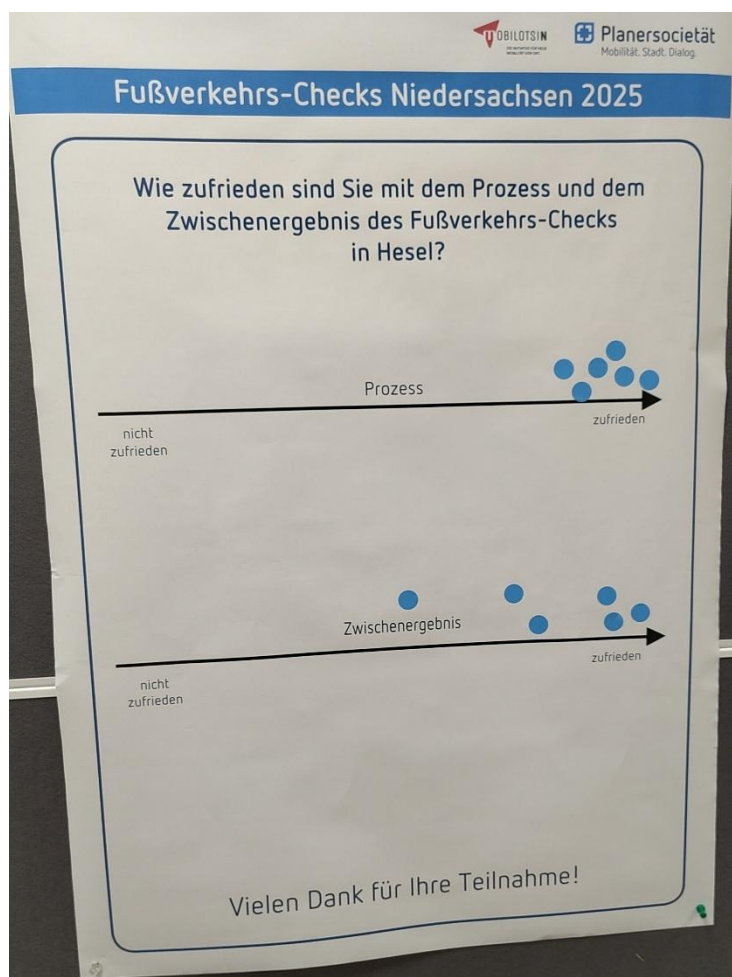
## Ausblick über das weitere Vorgehen und Verabschiedung (Planersocietät)

Im Anschluss an die Diskussion erläutert Frau Wohland, dass im Nachgang der Veranstaltung die Maßnahmen finalisiert und priorisiert sowie die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks in einen Abschlussbericht, welcher voraussichtlich im 1. Quartal 2026 erscheinen wird, überführt werden. Frau Wohland dankt den Anwesenden für die vielen Anregungen

und Hinweise und verabschiedet die Teilnehmenden. Sie bittet die Teilnehmenden zum Abschluss, die vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks und den Prozess mittels Klebepunkten zu bewerten.

Herr Tunder bedankt sich abschließend bei allen Teilnehmenden und lädt die Anwesenden im Anschluss zum weiteren Austausch auf ein Abendessen in der Mensa ein.

Abbildung 36: Prozessbewertung des Fußverkehrs-Checks in Hesel durch die Teilnehmenden



Quelle: Samtgemeinde Hesel

## 8 Quellenverzeichnis

**ADAC 2019 - Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.:** Schulwegratgeber. München, 2019.

**ADAC 2022 - Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.:** Elternhaltestellen für Grundschulen. München, 2022

**BAST 2019- Bundesanstalt für Straßenwesen:** Schulwegepläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bergisch Gladbach, 2019.

**DIMR 2018 - Deutsches Institut für Menschenrechte:** Selbstbestimmt unterwegs in Berlin - Bericht zur Mobilität von Menschen mit Behinderungen aus menschenrechtlicher Perspektive. Berlin, 2018.

**DIN 18040-3 2014:** Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Berlin, 2014.

**DIN 32981 2018:** Einrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen an Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA) – Anforderungen. Berlin, 2018.

**DIN 32984 2023:** Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin, 2023.

**FGSV 2001 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ). Köln, 2001.

**FGSV 2002 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln, 2002.

**FGSV 2006 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln, 2006.

**FGSV 2011 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln, 2011.

**FGSV 2015 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA). Köln, 2015.

**FGSV 2022 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr

zur Erreichung von Klimaschutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen (E Klima). Köln, 2022.

**FUSS e.V. 2015 – Fachverband Fußverkehr Deutschland:** Querbuch. Wie Fußgänger am besten über die Straße kommen. Berlin, 2015.

**IVM – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain (2013):** Schulisches Mobilitätsmanagement – Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche; Handbuch für die kommunale Praxis. Schriftenreihe der ivm | Nr. 2. Frankfurt am Main, 2013.

**IRS - Ingenieurbüro Schütter, Schwerdhelm & Wolters PartG mbB - Beratende Ingenieure (2025):** Radverkehrskonzept Hesel. Varel, 2025.

**Samtgemeinde Hesel 2023 – Integriertes Klimaschutzkonzept für die Samtgemeinde Hesel.** Hesel, 2023.

**StVO 2013 – Straßenverkehrs-Ordnung.** Berlin, 2013.

**UBA 2018 – Umweltbundesamt:** Geht doch! – Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Dessau-Roßlau, 2018.

**VwV-StVO 2001 – Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung.** Berlin, 2013.