



Region Hannover in Zusammenarbeit mit dem Mobilnetzwerk Hannover

## STECKBRIEF SEHNDE FUßVERKEHRS-CHECKS

Förderung des Fußverkehrs in Städten und Gemeinden der Region Hannover



Region Hannover

# STADT SEHNDE

## 25.104 Einwohner:innen

(Stand 30. Juni 2023)

### Merkmale

ca. 21 km südöstlich von Hannover

15 Ortschaften

Kernstadt Sehnde als  
Siedlungsschwerpunkt

S-Bahn-Anschluss

### Weitere Handlungsfelder VEP

Bahnhofsumfeld

### Kommunale Ansprechpartnerin

Birgit Gerasch (Fachdienst  
Stadtentwicklung und Straßen,  
Grünflächen und Klimaschutz)



## VERANSTALTUNGEN IN DER STADT SEHNDE

### AUFTAKT-WORKSHOP

08. September 2023, Ratssaal Stadt Sehnde

### BEGEHUNG

22. September 2023, Grundschule Breite Straße

### ABSCHLUSS-WORKSHOP

01. Dezember 2023, Ratssaal Stadt Sehnde

### TEILNEHMENDE

Kommunale Verwaltung, Bürgermeister, Politik,  
Polizei, Mobilnetzwerk Hannover, Planungsbüro Gertz  
Gutsche Rümenapp, Bürger:innen, Presse

### SCHWERPUNKTE

**Längsverkehr:** Gehwege und eigenständige Fußwege  
stellen ein Grundelement für den Fußverkehr dar. Die  
Breite und der Zustand von Gehwegen sind  
entscheidend für die Qualität und Sicherheit des  
Fußverkehrs.

**Querungen:** Querungen von Fahrbahnen stellen für zu  
Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse  
dar. Sicheren Querungen kommt eine große  
Bedeutung zu, da sie zusammen mit Gehwegen die  
Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.

**Barrierefreiheit:** Eine barrierefreie Nutzung von Fußverkehrsanlagen ist für 30 % der Bevölkerung zumindest temporär notwendig, um mobil zu sein. Dazu gehören u. a. barrierefreie Gehgassen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Treppenanlagen, Querungsanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV.

**Schulwegeplanung:** Wenn Schüler:innen zu Fuß zur Schule kommen, haben sie die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen. Dafür muss die Fußverkehrsinfrastruktur auf die Bedürfnisse von Kindern abgestimmt sein, da Kinder Situationen im Verkehr anders einschätzen als Erwachsene.

## STÄRKEN & SCHWÄCHEN DES FUBVERKEHRS VOR ORT

### Bewertung

### Beschreibung

### Beispielbild



In der Kernstadt Sehndes sind alle Bushaltestellen barrierefrei mit taktilen Bodenindikatoren ausgestattet.



Das Innenstadtkonzept „Neue Mitte Sehnde“ dient als integriertes Gesamtkonzept für die zukünftige Gestaltung Sehndes. Es beinhaltet unter anderem Aussagen zur Verkehrssituation für zu Fuß Gehende und formuliert Vorschläge zur Stärkung des Fußverkehrs im Innenstadtbereich.



Die Planungen für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sehen eine attraktivere Wegeverbindung für zu Fuß Gehende und Orte des Aufenthalts vor.





Auf Schulwegen sind an einigen wichtigen Querungsstellen, die Haltepunkte für Schulkinder mit farbigen Fußspuren in Gelb markiert. Diese sollen ein sicheres Queren begünstigen.



Am Kurt-Lau-Weg befindet sich ein Seniorenwohnheim und eine Kita. Auf Grund dieser sensiblen Einrichtungen und zur Ermöglichung einer sicheren Überquerung der Lehrter Straße (B 443), wird zeitnah eine Lichtsignalanlage in Höhe des Kurt-Lau-Weges an der Lehrter Straße eingerichtet.



Viele Querungsstellen weisen stellenweise eine lange Querungsdistanz auf und sind gleichzeitig schlecht einsehbar (z. B. Straße des Großen Freien / Breite Straße).



Die Treppenanlagen an der Peiner Straße sind nicht barrierefrei. Dadurch, dass die Stufenkanten farblich nicht hervorgehoben sind, sind diese insbesondere im Dunkeln schlecht erkennbar.



Mehrere Querungsstellen sind im Untersuchungsgebiet nicht vollständig barrierefrei. So verfügen beispielsweise die Lichtsignalanlagen an der Kreuzung Peiner Straße / Breite Straße und an der Kreuzung Nordstraße / Peiner Straße nicht über differenzierte Bordhöhen, einem taktilen Leitsystem und Ampeltaster (wenn vorhanden keine akustischen Signalgeber).





Besonders in den Wohngebieten ist eine starke Dominanz des ruhenden und fließenden Verkehrs wahrnehmbar. Mit negativen Folgen für den Fußverkehr. So reduziert das Parken am Straßenrand und das teilweise vorkommende Gehwegparken die Gehwegbreite. Außerdem werden Sichtbeziehungen für zu Fuß Gehende, vor allem für Kinder, verschlechtert.



Im Umfeld der Grundschule Breite Straße und der Kooperativen Gesamtschule Sehnde (KGS Sehnde) ist zu Schulbeginn und -ende eine hohe Anzahl an Hol- und Bringvorgängen sogenannten „Elterntaxis“ zu beobachten. Durch die dadurch zeitweise verengten und versperrten Straßen kann es zu gefährlichen Situationen für zu Fuß Gehende Schüler:innen kommen.



Abbildung 1: Begehungsrouten Fußverkehrs-Check Sehnde

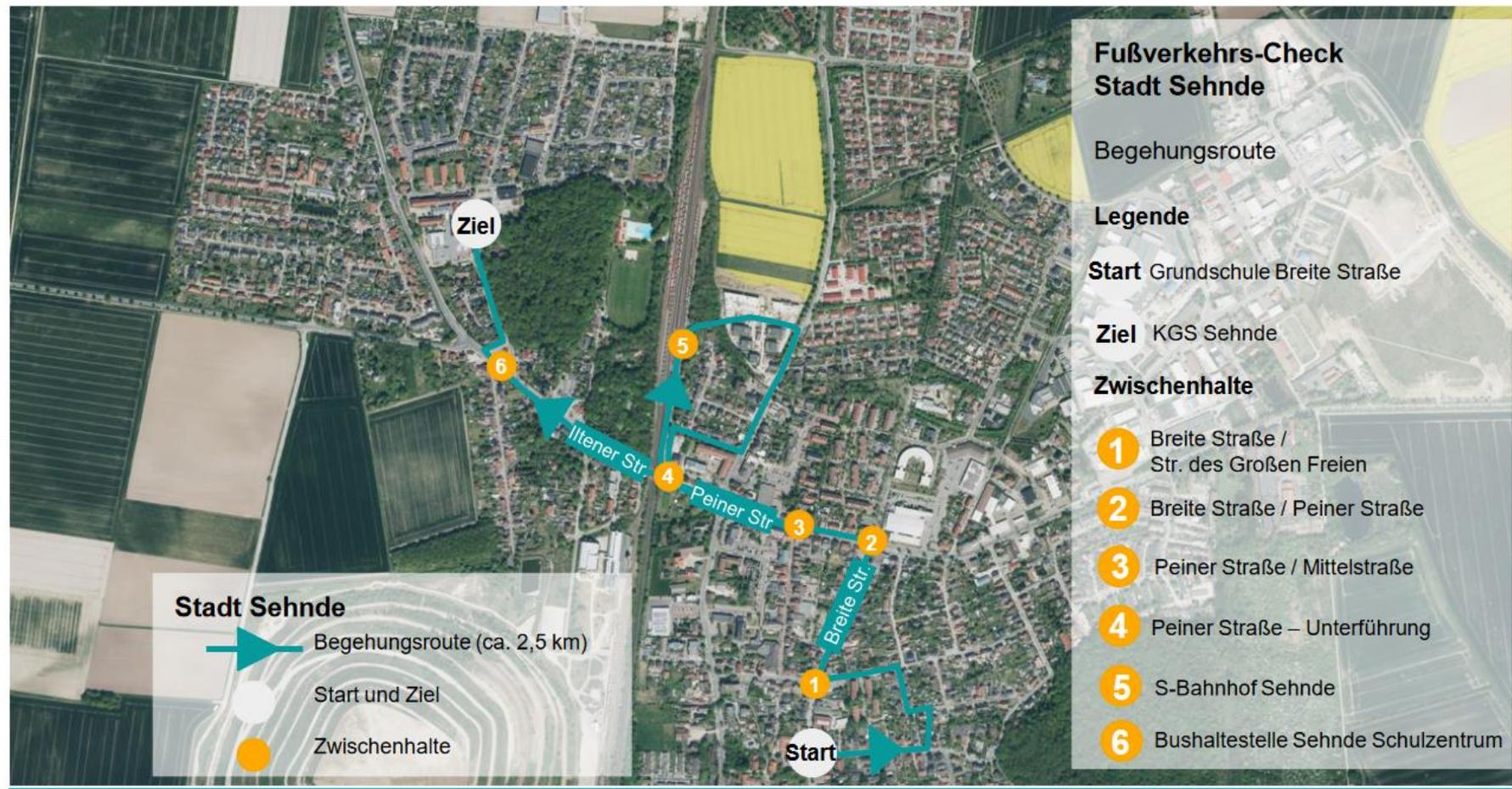
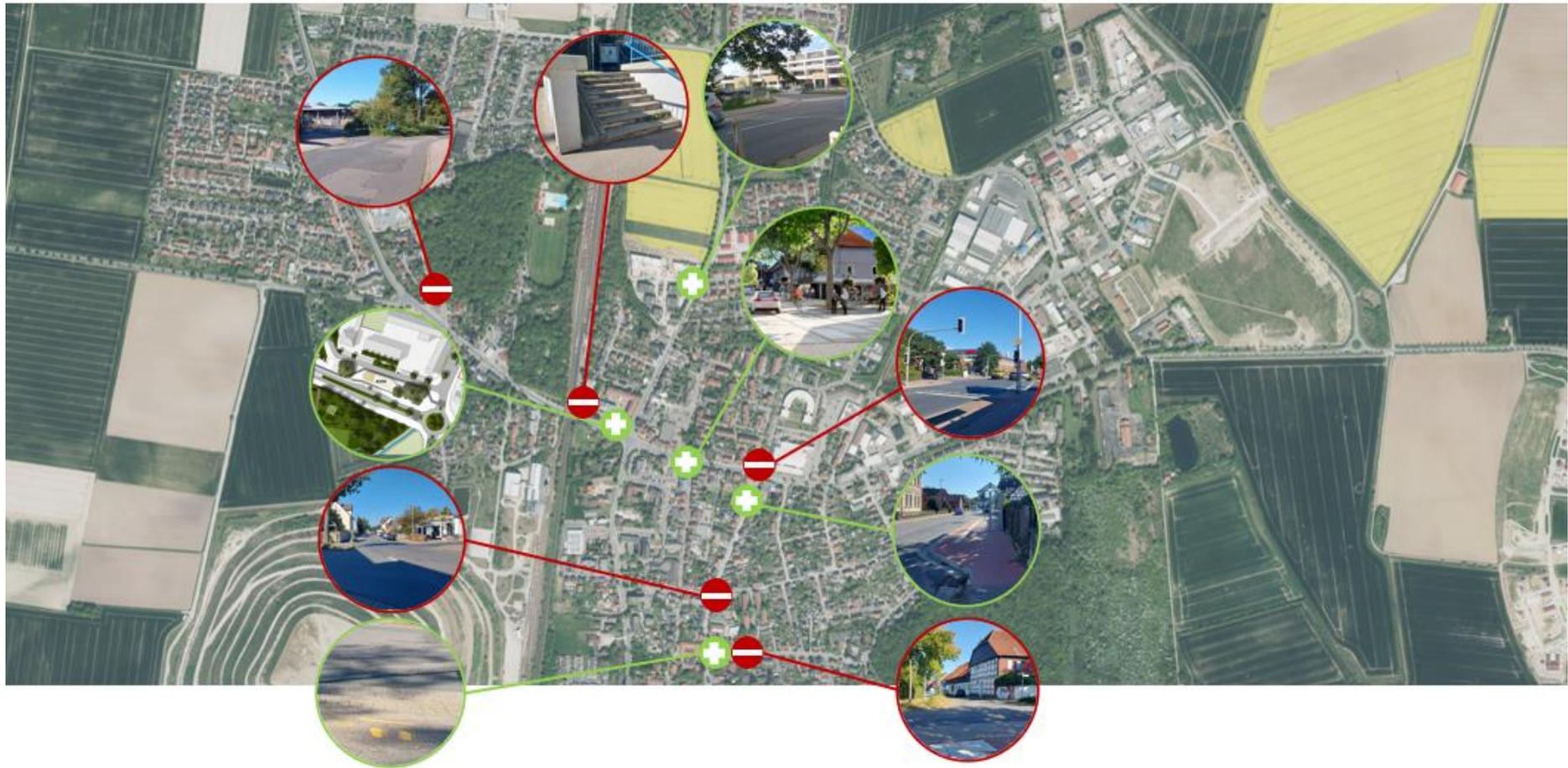


Abbildung 2: Verortung einzelner positiver und negativer Aspekte



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

**STRUKTURIERUNG RUHENDER VERKEHR****Problem /  
Mangel:**

Das Parken am Straßenrand und das teilweise vorhandene Gehwegparken reduziert die Gehwegbreite beispielsweise in der Ladeholzstraße und Breiten Straße. Fuß Gehende Schüler:innen und mobilitätseingeschränkte Personen sind benachteiligt und können durch schlechte Sichtbeziehungen das Verkehrsgeschehen nicht erkennen.



Quelle: Google Maps

**Handlungs-  
vorschlag:**

Durch eine Strukturierung des ruhenden Verkehrs mittels Markierung und Festsetzung des Parkens auf einer Seite sowie der Durchführung von Kontrollen z. B. im sensiblen Umfeld von Schulen mit Ahndung von Verstößen kann die Situation für den Fußverkehr verbessert werden.

**Umsetzungs-  
hinweise:**

Für jede Straße (z. B. Ladeholzstraße, Breite Straße) ist eine Einzelfallprüfung erforderlich. Laut der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) ist das Parken von Kraftfahrzeugen vor und hinter Kreuzungen, Einmündungen und Querungshilfen des Fußverkehrs bis zu je 5 m von den Schnittpunkten und bis zu 8 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten, wenn rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist, verboten (vgl. § 12 StVO).<sup>1</sup> Zur Sicherstellung der erforderlichen nutzbaren Gehwegbreite oder der Sichtbeziehungen an Querungen können Kommunen die Freihaltung des Gehwegs z. B. durch Satzungen regeln und durch ordnungsrechtliche Maßnahmen kontrollieren. Das Parken auf Gehwegen ist nur zulässig, wenn es mit VZ 315 „Parken auf Gehwegen“ ausdrücklich erlaubt ist. Dennoch wird es vielerorts auch ohne Erlaubnis geduldet.

<sup>1</sup> Bundesministerium für Justiz (2013): Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). § 12 Halten und Parken.

**Best-Practice-  
Beispiel /  
Visualisierung**



St- Leon-Rot; Quelle: Planersocietät

**Priorisierung**



**Umsetzungshorizont**

kurzfristig

**Handlungsfelder**

Längsverkehr

Schulwegeplanung

**Weitere  
Einsatzorte**

-

## GEHWEGBREITEN

### Problem / Mangel:

Die Gehwege in der Lageholzstraße werden als zu schmal empfunden. Es besteht derzeit nicht ausreichend Platz zum Nebeneinander Gehen (Schulkinder). Die geringe Gehwegbreiten stellen auch einen Nachteil für Personen mit Kinderwägen und mobilitätseingeschränkte Personen dar.



Quelle: Google Maps (bearbeitet)

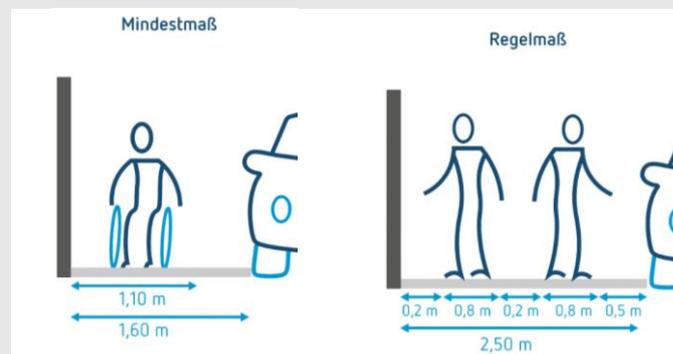
### Handlungs- vorschlag:

Es gilt, die Gehwegbreiten zu überprüfen und möglichst ausreichende Gehwegbreiten herzustellen.

### Umsetzungs- hinweise:

Nach den Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sollten Gehwege im Seitenraum ein Mindestmaß von 2,50 Meter aufweisen, um ausreichend Platz zu gewähren (vgl. FGSV 2002: 17).<sup>2</sup> In der Lageholzstraße sollte dies, wenn möglich, auf einer Seite umgesetzt werden.

### Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Quelle: Planersocietät

### Priorisierung



### Umsetzungshorizont

mittelfristig

### Handlungsfelder

Längsverkehr  
Barrierefreiheit

### Weitere Einsatzorte

Gesamtes Stadtgebiet

<sup>2</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln, 2002.

## MARKIERUNG STUFENKANTEN

### Problem / Mangel:

Die Treppenanlagen an der Peiner Straße sind nicht barrierefrei. Dadurch, dass die Stufenkanten farblich nicht hervorgehoben sind, sind diese insbesondere im Dunkeln schlecht erkennbar.



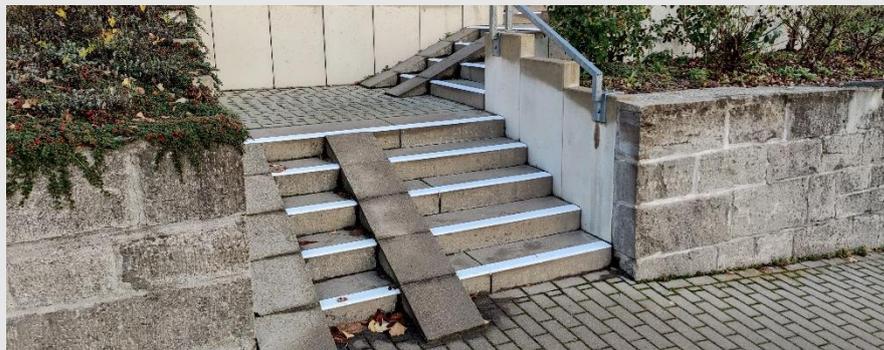
### Handlungsvorschlag:

Die Sichtbarkeit der Stufenkanten kann durch den Einsatz einer hellen, kontrastreichen Markierung verbessert werden. Hierfür kann jede Treppenstufe mit einer z. B. weißen ca. 4-5 cm breiten Farbkante optisch markiert werden.

### Umsetzungshinweise:

Stufen und Treppen müssen zur barrierefreien Nutzung visuell markiert sein, um Fehlinformationen, die zu einem Stolpern, Abrutschen und Umknicken führen, zu vermeiden. Im öffentlichen Raum muss jede Stufe (auch Einzelstufe) daher mit einer Markierung versehen werden (vgl. DIN 18040-3:2014-12).<sup>3</sup>

### Best-Practice-Beispiel / Visualisierung



oben: Höpfingen, unten: Visualisierung Treppe an der Peiner Straße; Quelle: Planersocietät

### Priorisierung



### Umsetzungshorizont

kurzfristig

### Handlungsfelder

Längsverkehr  
Barrierefreiheit

<sup>3</sup> DIN 18040-3 2014: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Berlin, 2014

**Weitere  
Einsatzorte**

Sukzessiv im gesamten Stadtgebiet

**QUERUNGEN PRÜFEN UND EINRICHTEN****Problem /  
Mangel:**

Die Quersungssituation an der Kreuzung Str. des Großen Freien / Breite Str. ist unübersichtlich und gefährlich (insb. für (Schul-) Kinder). Zum sicheren Überqueren fehlen Quersungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende. Zusätzlich ist ein relativ großer Kurvenradius vorhanden, der Auto Fahrende dazu verleiten kann, in hoher Geschwindigkeit abzubiegen.

**Handlungs-  
vorschlag:**

Eine Aufpflasterung des gesamten Kreuzungsbereichs kann die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden steigern und zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs beitragen. Die Einrichtung von Quersungsmöglichkeiten wie Gehwegnase und vorgezogener Seitenraum sollte geprüft werden. Bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h haben sich diese Maßnahmen als sinnvoll erwiesen. Ein vorgezogener Seitenraum und eine Gehwegnase erweitern den Gehweg auf die Fahrbahn. Bei deren Einsatz wird die Quersungsdistanz verkürzt, die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden (insbesondere bei Kindern) verbessert, der Abbiegeradius verringert und damit einhergehend reduzierte Kfz-Abbiegegeschwindigkeiten erzielt.

**Umsetzungs-  
hinweise:**

Gehwegnasen und vorgezogene Seitenräume können unterschiedlich ausgestaltet werden. Kurzfristig durch Markierung und/ oder langfristig durch bauliche Maßnahmen. Sie können zunächst auch provisorisch stattfinden und später, unter Aspekten der Barrierefreiheit, baulich realisiert werden. Die größte Wirkung entfalten vorgezogene Seitenräume, wenn sie bis vor die Parkstandbegrenzung bzw. die Reihen parkender Fahrzeuge gezogen werden und 30–70 cm über diese hinausragen (vgl. FGSV 2006: 90).<sup>4</sup> In diesem Fall ist eine Kenntlichmachung z. B. durch eine Bake notwendig. Eine Aufpflasterung (Anhebung der Fahrbahn auf Gehwegniveau) oder eine optische Hervorhebung des gesamten Kreuzungsbereichs (flächig) kann die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erhöhen. Ein rechtlicher Vorrang für zu Fuß Gehende entsteht dadurch jedoch nicht.

<sup>4</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln, 2006.

**Best-Practice-  
Beispiel /  
Visualisierung**



Oben: Frankfurt am Main, unten: Visualisierung (Skizze, Sehnde); Quelle: Planersocietät

**Priorisierung**



**Umsetzungshorizont**

mittel- bis langfristig

**Handlungsfelder**

Querungen  
Längsverkehr

**Weitere  
Einsatzorte**

-

**AUFPLASTERUNG ZUR VERKEHRSBERUHIGUNG****Problem /  
Mangel:**

Viele Straßen in den Wohngebieten im Untersuchungsgebiet in Sehnde (u. a. Ladeholzstraße) sind auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Die Straßenraumgestaltung führt zu hohen Geschwindigkeiten. Insbesondere für zu Fuß Gehende Schüler:innen können so auf den Schulweg Gefahrensituationen entstehen.

**Handlungs-  
vorschlag:**

Durch eine optische Hervorhebung des neuralgischen Querungsbereichs, durch Piktogramme, eine farbliche Markierung oder eine Aufpflasterung (Fortführung des Gehwegpflasters, Anhebung der Fahrbahn auf Gehwegniveau), kann die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden.

**Umsetzungs-  
hinweise:**

Ein rechtlicher Vorrang für zu Fußgehende entsteht durch eine Aufpflasterung nicht. Dennoch kann durch eine entsprechende bauliche Ausführung, geringere Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs erzielt (Verkehrsberuhigung) und eine Verbesserung der Querungssituation für zu Fuß Gehende erreicht werden. Mit einer Aufpflasterung kann eine barrierefreie, niveaugleiche Querung ermöglicht werden. Eine zusätzliche Beschilderung kann die Situation verdeutlichen.

**Best-Practice-  
Beispiel /  
Visualisierung**



oben: Bad Säckingen, unten: Visualisierung (Skizze, Sehnde); Quelle: Planersocietät

**Priorisierung**



**Umsetzungshorizont**

kurz- bis mittelfristig

**Handlungsfelder**

Querungen

**Weitere  
Einsatzorte**

-

## QUERUNGEN BEI NEU- und UMBAMAßNAHMEN BARRIEREFREI GESTALTEN

### Problem / Mangel:

Viele Querungsstellen sind im Untersuchungsgebiet nicht vollständig barrierefrei. So verfügen beispielsweise die Lichtsignalanlagen an der Kreuzung Peiner Straße / Breite Straße und an der Kreuzung Nordstraße / Peiner Straße nicht über differenzierte Bordhöhen, einem taktilen Leitsystem und Ampeltaster (wenn vorhanden keine akustischen Signalgeber).



### Handlungs- vorschlag:

Die Querungen sollten bei Neubau- und Umbaumaßnahmen barrierefrei gestaltet bzw. ausgebaut werden. Für Gehbehinderte Menschen sind ebene Übergänge von Bedeutung. Für sehbehinderte Menschen gehören starke Kontrastierung sowie Tastkanten zu den wichtigen Infrastrukturelementen. Hierdurch wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Menschen mit Einschränkungen geschaffen.

### Umsetzungs- hinweise:

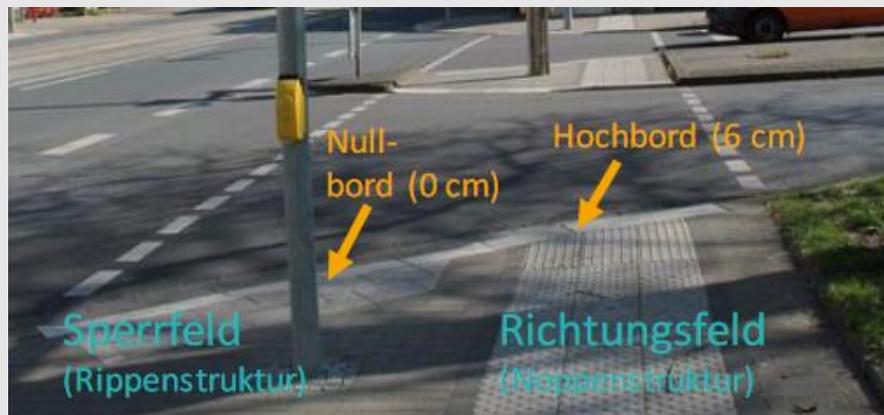
An Fußgängerüberwegen, Fußgängerfurten mit Lichtsignalanlagen und an Mittelinseln erleichtern getrennte Überquerungsstellen mit differenzierten Bordhöhen und Bodenindikatoren das Überqueren und sollten zum Standard gehören sowie im Fall von Ampeln durch Zusatzeinrichtungen wie z. B. akustische Signalgeber ergänzt werden. (vgl. FGSV 2011: 48ff).<sup>5</sup> Die getrennten Überquerungsstellen sind entsprechend der DIN 32984 (6 cm hohes Bord mit Richtungsfeld sowie einer Nullabsenkung mit Sperrfeld) auszuführen.<sup>6</sup> Dabei ist zwischen gesicherten und ungesicherten Querungen zu unterscheiden. Bei gesicherten Anlagen (Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) soll das Richtungsfeld in Rippenstruktur an der Bordsteinkante sowie am Gehweg ein durchgezogener Auffindestreifen in Noppenstruktur von der inneren Leitlinie (Gebäudekante, Rasenkantenstein) bis zum Richtungsfeld durchgezogen werden (vgl. DIN 32984). Bei ungesicherten Querungsanlagen soll nur ein Richtungsfeld in Rippenstruktur an der Bordsteinkante sowie am Gehweg ein verkürzter Auffindestreifen in Noppenstruktur von der inneren Leitlinie (Gebäudekante,

<sup>5</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln, 2011.

<sup>6</sup> DIN 32984 2023: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin, 2023

Rasenkantenstein) bis zum Abstand von 90 cm (60 cm) zum Richtungsfeld angelegt werden. Diese Lücke sollte mindestens 90 cm Breite nicht unterschreiten (vgl. DIN 32984).

**Best-Practice-  
Beispiel /  
Visualisierung**



Dortmund, Quelle: Planersocietät

**Priorisierung**



**Umsetzungshorizont**

mittel- bis langfristig

**Handlungsfelder**

Barrierefreiheit  
Querungen

**Weitere  
Einsatzorte**

Sukzessiv im gesamten Stadtgebiet

**(STADTWEITES) WEGELEITSYSTEM****Problem /  
Mangel:**

Bei der Begehung des Fußverkehrs-Checks zeigte sich, dass lediglich ein Stadtplan am Bahnhof zur Orientierung vorhanden ist. Ein Wegeleitsystem mit Richtungspfeilen für zu Fuß Gehende fehlt derzeit in Sehnde. Wichtige Wegebeziehungen z. B. vom Bahnhof in die Innenstadt sind vor allem für ortsfremde Personen dadurch nicht einfach zu erkennen.

**Handlungs-  
vorschlag:**

Einrichtung eines Wegeleitsystems für zu Fuß Gehende mit Richtungspfeilen und Gehdistanzen in Metern zur Ausweisung wichtiger Ziele (Mittelstraße, Bahnhof, Rathaus, Spielplätze etc.). Eine Wegweisung kann dazu beitragen, den Fußverkehr zu lenken, komfortable Wege aufzuzeigen sowie Umwege und Reisezeitverluste zu vermeiden.

**Umsetzungs-  
hinweise:**

Bei der Umsetzung ist das Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußverkehr der FGSV aus dem Jahr 2007 zu beachten. Nach diesem ist beispielsweise auf ein einheitliches und leitverständliches Design zu achten (auch für Menschen mit Sehschwächen) (vgl. FGSV 2007: 8ff).<sup>7</sup> Es empfiehlt sich zudem, Pfeilsymbole in der Wegweisung zu verwenden. Wegweiser sollen an wichtigen Stellen im Stadtgebiet aufgestellt werden, z. B. an Plätzen, wichtigen Einrichtungen oder Kreuzungspunkten im Fußwegenetz. Bestandteile eines Leitsystems zur Wegweisung können Objektstelen, Richtungsstelen, Informationssäulen, Bodenmarkierungen und digitale Stelen sein. Leit- und Informationssysteme können auch einen Beitrag zur Barrierefreiheit leisten, indem sie z. B. Angaben von Distanzen machen und mögliche Hindernisse und vorhandener Alternativrouten aufzeigen.

<sup>7</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) (2007): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr (M WBF). Köln, 2007.

**Best-Practice-  
Beispiel /  
Visualisierung**



oben: Bocholt, unten: Hennef; Quelle: Planersocietät

**Priorisierung**



**Umsetzungshorizont**

mittelfristig

**Handlungsfelder**

Barrierefreiheit

**Weitere  
Einsatzorte**

Wichtige Zielorte in der Kernstadt.

**(BARRIEREFREIE) SITZGELEGENHEITEN SCHAFFEN****Problem /  
Mangel:**

Während der Begehung ist aufgefallen, dass kaum Sitzgelegenheiten auf dem Weg zu wichtigen Zielen (Innenstadt, Einkaufen, Bahnhof) in Sehnde vorhanden sind. Komfortable und regelmäßige Sitzgelegenheiten sind allerdings ein wichtiger Baustein der Fußverkehrsförderung, insbesondere auch für Ältere.

**Handlungs-  
vorschlag:**

Sitzbänke sollten nach Möglichkeit in einem regelmäßigen Abstand von mindestens 300 Metern entlang von Hauptverkehrsrouten und an Plätzen aufgestellt werden (vgl. FGSV 2011: 60). Die Gestaltung kann dabei sehr vielfältig sein und sich an unterschiedlichen Ansprüchen orientieren. Für Senior:innen gilt es ein großes Angebot an ergonomischen Sitzgelegenheiten gemäß den Einsatzkriterien der H BVA zu realisieren.<sup>8</sup> Die Lage von Sitzmöglichkeiten spielt ebenfalls eine Rolle bei der Häufigkeit der Nutzung. Faktoren für die Positionierung sind Lärm, Sonne, Wind- und Blickrichtung.

**Umsetzungs-  
hinweise:**

Die Gestaltung von Sitzgelegenheiten kann sehr vielfältig sein. Während Kinder und junge Menschen meist sehr einfache Gegebenheiten wie Mauern und Treppen akzeptieren, benötigen ältere Menschen häufig mehr Komfort. Für diese Personengruppe sind Sitzgelegenheiten u. a. mit Arm- und Rückenlehne und einer waagrechten Sitzfläche auszustatten. Ein guter Mix aus verschiedenen Sitzgelegenheiten bietet allen Benutzer:innengruppen die Möglichkeit zum Verweilen.

<sup>8</sup> Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) 2011: 60

**Best-Practice-  
Beispiel /  
Visualisierung**

Wunstorf, Quelle: Planersocietät

**Priorisierung****Umsetzungshorizont**

kurzfristig

**Handlungsfelder**

Barrierefreiheit

**Weitere  
Einsatzorte**

Im gesamten Stadtgebiet sollte eine Überprüfung stattfinden, an welchen Stellen Sitzgelegenheiten fehlen. Dazu können beispielsweise auch die Bürger:innen befragt werden.

## ELTERNHALTESTELLEN EINRICHTEN

### Problem / Mangel:

Im Umfeld der Grundschule Breite Straße und der Kooperativen Gesamtschule Sehnde (KGS Sehnde) ist zu Schulbeginn und -ende eine hohe Anzahl an Hol- und Bringvorgängen sogenannten „Elterntaxis“ zu beobachten. Durch die dadurch zeitweise verengten und versperrten Straßen kann es zu gefährlichen Situationen für zu Fuß Gehende Schüler:innen kommen.



### Handlungs- vorschlag:

Die Einrichtung von Elternhaltestellen bringen mehrere positive Effekte mit sich. Durch die Verlagerung auf mehrere Standorte, möglichst in einer Mindestentfernung von 250 m zur Schule wird der Hol- und Bringverkehr entzerrt und die Verkehrssituation vor dem Schulgebäude entspannt. Die körperliche Bewegung bei Zurücklegung des letzten Teils des Schulwegs zu Fuß fordert die Gesundheit, Koordination und Aufmerksamkeit.

### Umsetzungs- hinweise:

Für die Ermittlung des Stellplatzangebots sind die Anzahl der Schüler:innen, der Anteil der Schüler:innen, die als Mitfahrer:innen zu Schule kommen und die Dauer des Halte- bzw. Aussteigevorgangs für die morgendlichen Bringvorgänge ausschlaggebend. Des Weiteren sollte berücksichtigt werden, dass durch ein zu großes Angebot das Signal an die Eltern gesendet wird, dass Hol- und Bringdienste „normal“ sind (ADAC 2022).<sup>9</sup> Bei der Standortwahl sind Fahrgeschwindigkeiten und Verkehrsstärken zu berücksichtigen. Auch die Platzverhältnisse im Straßenraum, das Angebot an Fußgängeranlagen im Längs- und Querverkehr, die bestehenden Regelungen zum ruhenden Verkehr, die Verkehrsführung und die Fahrzeugfolge im Busverkehr sollten beachtet werden. Mit Hilfe der Checkliste zur Standortbeurteilung des ADAC „Elterntaxi an Grundschulen“ kann schnell eine erste Einschätzung getroffen werden, ob sich Bereiche als Haltezonen eignen.<sup>10</sup> Um Maßnahme auch wirkungsvoll umzusetzen, ist eine breite Information gegenüber den Eltern mit Unterstützung der Schule notwendig.

<sup>9</sup> Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC) (2022): Elternhaltestellen für Grundschulen. München, 2022.

<sup>10</sup> Diese ist verfügbar unter: [https://assets.adac.de/image/upload/v1654586800/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/Elternhaltestelle-Checkliste\\_06-2022\\_ggzhrp.pdf](https://assets.adac.de/image/upload/v1654586800/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/Elternhaltestelle-Checkliste_06-2022_ggzhrp.pdf)

**Best-Practice-  
Beispiel /  
Visualisierung**



Bergisch Gladbach, Quelle: Planersocietät

**Priorisierung**



**Umsetzungshorizont**

kurz- bis mittelfristig

**Handlungsfelder**

Schulwege

**Weitere  
Einsatzorte**

Schulumfelder im gesamten Stadtgebiet

**LAUFBUS EINRICHTEN****Problem /  
Mangel:**

Im direkten Schulumfeld (z. B. an der Grundschule Breite Straße und der Kooperativen Gesamtschule Sehnde, KGS Sehnde) kommt es nach Äußerungen der Teilnehmenden des Fußverkehrs-Checks zu Konflikten zwischen Elterntaxis und Schüler:innen. Einigen Eltern ist nicht bewusst, dass sie durch das Bringen ihrer Kinder ein Verkehrschaos begünstigen und dadurch für zu Fuß Gehende Schüler:innen der Schulweg gefährlich werden kann.

**Handlungs-  
vorschlag:**

Um die Situation der Elterntaxis zu reduzieren und die eigenständige und aktive Mobilität von Kindern zu fördern, sollte die Maßnahme eines Laufbusses an den (Grund-)Schulen in Sehnde eingeführt werden. Mit einem Laufbus – auch Walking Bus genannt – können Kinder gemeinsam sicher zu Fuß zu Schule kommen. Dabei laufen die Kinder in einer Gruppe wie ein Linienbus nach einem festgelegten Fahrplan an entsprechend gekennzeichneten Haltestellenschildern vorbei und sammeln dort wartende Kinder ein; bzw. werden zumindest in der Anfangszeit, von einem Erwachsenen (meist Elternteil) zur Schule und wieder zurück nach Hause begleitet.

**Umsetzungs-  
hinweise:**

Hinweise zur Einführung eines Laufbusses können auf der Website des ADAC entnommen werden (vgl. ADAC 2020).<sup>11</sup> Die Linien und Fahrplanzeiten der Laufbusse sollten im Schulwegeplan verzeichnet werden. Aufgrund der geringen Entfernungen innerhalb der Kommune bietet der Laufbus eine gute Möglichkeit, Grundschulkindern für das Zufußgehen zu begeistern und für das Verhalten im Straßenverkehr zu sensibilisieren.

<sup>11</sup> Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC) (2020): ADAC Stiftung sorgt für Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen. 2020. Verfügbar unter: <https://presse.adac.de/meldungen/adac-stiftung/adac-stiftung/adac-stiftung-sorgt-fuer-verkehrssicherheit-von-kindern-und-jugendlichen.html>

**Best-Practice-  
Beispiel /  
Visualisierung**



Lörrach, Quelle: Planersocietät

**Priorisierung**



**Umsetzungshorizont**

kurzfristig

**Handlungsfelder**

Schulwege

**Weitere  
Einsatzorte**

An sämtlichen (Grund-)Schulen im Stadtgebiet.

## SCHULWEGEPLAN ERSTELLEN

### Problem / Mangel:

Während des Fußverkehrs-Checks in Sehnde stellte sich heraus, dass sichere Wegeverbindungen und Querungsstellen auf den Schulwegen bei Schüler:innen, Lehrpersonal und Eltern zum Teil nicht bekannt sind. So kommt es teilweise zur Nutzung von gefährlichen Straßenabschnitten durch Schulkinder auf dem Schulweg.



### Handlungs- vorschlag:

Die Stadt Sehnde stellt in Kooperation mit den Schulen Schulwegepläne auf. Schulwegepläne sind eine dokumentierte Empfehlung überprüfter und geeigneter Schulwege und damit die Grundlage für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung. Im Zuge der Erarbeitung der Schulwegepläne können Maßnahmen schulischen Mobilitätsmanagements (z. B. Elternhaltestellen oder Laufbus-Angebote) diskutiert und in die Schulwegepläne inkludiert werden.

### Umsetzungs- hinweise:

Bestandteil eines kindgerecht gestalteten Schulwegplans sollte demnach ein Anschreiben an die Eltern mit allgemeinen Hinweisen zur Schulwegesicherheit, eine Schulwegkarte mit Informationen zu Schulwegrouten und problematischen Stellen auf dem Schulweg sowie mit Handlungsempfehlungen zur Bewältigung dieser Stellen sein (BAST 2019: 3).<sup>12</sup> Gefahrenstellen und Querungsstellen auf den Schulwegen können zusätzlich durch „gelbe Füße“ markiert werden. Dies erfolgt bereits an einigen Stellen in Sehnde.

### Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



St- Leon-Rot, Quelle: Planersocietät

<sup>12</sup> Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) (2019): Schulwegepläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bergisch Gladbach, 2019.

<b>Priorisierung</b>	<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>Handlungsfelder</b>
● ● ○	kurzfristig	Schulwege
<b>Weitere Einsatzorte</b>	An sämtlichen (Grund-)Schulen im Stadtgebiet.	

## SCHULSTRAßE AM PAPHENHOLZ (VERKEHRSVERSUCH)

### Problem / Mangel:

Aus dem Fußverkehrs-Checks resultierte die Erkenntnis, dass ein hohes Verkehrsaufkommen zu Schulbeginn und -ende an der KGS Sehnde herrscht. Zusätzlich bewegt sich ein „Pulk“ von Schüler:innen, die zu Fuß gehen durch die Straße Am Papenholz, sodass es vermehrt zu unübersichtlichen und auch gefährlichen Situationen kommt.



### Handlungs- vorschlag:

Zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs vor der KGS Sehnde und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, wird vorgeschlagen, die Straße Am Papenholz als Schulstraße auszuweisen. Schulstraßen sind Straßen (eine oder mehrere) im Umfeld einer Schule, die zu Beginn und meistens auch am Ende des Schultages (ca. 30 Minuten) für den Kfz-Verkehr gesperrt werden (Ausnahme: Anwohner:innen und Einsatzfahrzeuge).

### Umsetzungs- hinweise:

Schulstraßen sind bislang nicht explizit in der StVO verankert. Es besteht jedoch der rechtliche Rahmen für eine Anordnung („Temporäre Durchfahrtbeschränkungen“) oder die temporäre Einführung als Verkehrsversuch bzw. Erprobungsmaßnahme (Experimentierklausel § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO).<sup>13</sup> Die Einrichtung einer Schulstraße mit der Beschilderung eines Durchfahrtsverbots setzt voraus, dass eine besondere Gefahrenlage vorliegt. Diese kann mit der kritischen Verkehrssituation begründet werden, die regelmäßig vor den Schulen entsteht, wenn Eltern ihre Kinder mit dem Auto bringen oder abholen und dabei gefährlich geparkt oder gewendet wird. Für die Einrichtung einer Schulstraße ist die Zusammenarbeit von unterschiedlichen Akteur:innen (u. a. Schulleitung, Elternvertretung, Verwaltung, Anwohner:innen, Initiativen, Polizei) erforderlich.

<sup>13</sup> Bundesministerium für Justiz (2013): Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen.

### Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



links: Visualisierung (Skizze, Sehnde), rechts: Köln; Quelle: Planersocietät

### Priorisierung



### Umsetzungshorizont

kurzfristig

### Handlungsfelder

Schulwege

Weitere  
Einsatzorte

-

## ERHÖHUNG DER AUFMERKSAMKEIT

### Problem / Mangel:

Das hohe Verkehrsaufkommen im Umfeld der Schulen in Sehnde birgt Gefahren für Schüler:innen auf dem Schulweg. Teilweise kommt es zu überhöhten Geschwindigkeiten und Auto Fahrende rechnen nicht mit (querenden) Schüler:innen.



### Handlungs- vorschlag:

Um die Verkehrssicherheit im Schulumfeld zu erhöhen (z. B. an der Grundschule Breite Straße, KGS Sehnde) gilt es, die Aufmerksamkeit zu erhöhen und den Fußverkehr sichtbar zu machen. Mit Hinweisschildern und Piktogrammen auf der Fahrbahn (z. B. VZ 136 „Achtung Kinder“) sowie dem Einsatz von Dialogdisplays mit Hinweisbildern kann die Verkehrssicherheit vor sensiblen Einrichtungen verbessert werden. Auch die bereits in Sehnde vorzufindende Markierung von geeigneten Haltepunkten an Querungsstellen mit „gelben Füßen“ sollte weiter fortgeführt werden.

### Umsetzungs- hinweise:

Das Verkehrszeichen VZ 136 „Achtung Kinder“ nach StVO kann durch entsprechende Zusatzzeichen erweitert oder beschränkt werden. Beispielsweise kann etwa vor Schulen der Zeitraum der Gültigkeit angegeben werden.

### Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



links: Dialogdisplay, mitte: Simonswald, rechts: Sehnde; Quelle: Planersocietät

### Priorisierung



### Umsetzungshorizont

kurzfristig

### Handlungsfelder

Schulwege

### Weitere Einsatzorte

Schulumfelder im gesamten Stadtgebiet

### **Fazit des Fußverkehrs-Checks in Sehnde**

Der Fußverkehrs-Check in Sehnde hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte einige Verbesserungspotenziale ermitteln. Auf Grundlage der Beobachtungen und Äußerungen der Teilnehmenden, konnten für die einzelnen Stationen der Begehungsrouten (Zwischenhalte) praxisnahe Maßnahmvorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs in Sehnde formuliert werden (s. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Diese unterteilen sich dabei in unterschiedliche Handlungsfelder, Umsetzungshorizonte und Priorisierungen. Hierzu der Hinweis, dass die Priorisierung als Orientierung zu verstehen ist und sich diese aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und kleinteiligen Wegebeziehungen jedes zu Fuß Gehenden auch verschieben kann. Die Schwerpunkte lagen v. a. darin, die Querungssituationen in der Kernstadt zu verbessern und für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer zu gestalten. Aber auch die Themen Längsverkehr, Barrierefreiheit und Schulwege haben eine wesentliche Rolle gespielt. Als ein kurzfristig umzusetzendes Pilotprojekt als Resultat des Fußverkehrs-Checks wird die Markierung der Stufenkanten der Treppenanlagen an der Peiner Straße empfohlen. Eine Finanzierung der Maßnahmen kann, in Abhängigkeit der Maßnahme, durch Fördergelder unterstützt werden. Möglichkeiten der Förderung und Förderprogramme werden im Kapitel *Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung* im Endbericht aufgezeigt.

Tabelle 1: Maßnahmenübersicht

Maßnahme	Handlungsfelder	Priorisierung	Umsetzungshorizont
<b>Strukturierung ruhender Verkehr</b>	Längsverkehr Schulwege	● ● ●	kurzfristig
<b>Gehwegbreiten</b>	Längsverkehr Barrierefreiheit	● ● ○	mittelfristig
<b>Markierung Stufenkanten</b>	Längsverkehr Barrierefreiheit	● ● ●	kurzfristig
<b>Querungen prüfen und einrichten</b>	Querungen Längsverkehr	● ● ●	mittel- bis langfristig
<b>Aufpflasterung zur Verkehrsberuhigung</b>	Querungen	● ○ ○	kurz- bis mittelfristig
<b>Querungen barrierefrei gestalten</b>	Barrierefreiheit Querungen	● ● ●	mittel- bis langfristig
<b>(Stadtweites) Wegeleitsystem</b>	Barrierefreiheit	● ○ ○	mittelfristig
<b>(Barrierefreie) Sitzgelegenheiten schaffen</b>	Barrierefreiheit	● ● ○	kurzfristig
<b>Elternhaltestellen einrichten</b>	Schulwege	● ● ●	kurzfristig
<b>Laufbus einrichten</b>	Schulwege	● ● ○	kurzfristig
<b>Schulwegeplan erstellen</b>	Schulwege	● ● ○	kurzfristig
<b>Schulstraße Am Papenholz</b>	Schulwege	● ● ○	kurzfristig
<b>Erhöhung der Aufmerksamkeit</b>	Schulwege	● ● ○	kurzfristig