



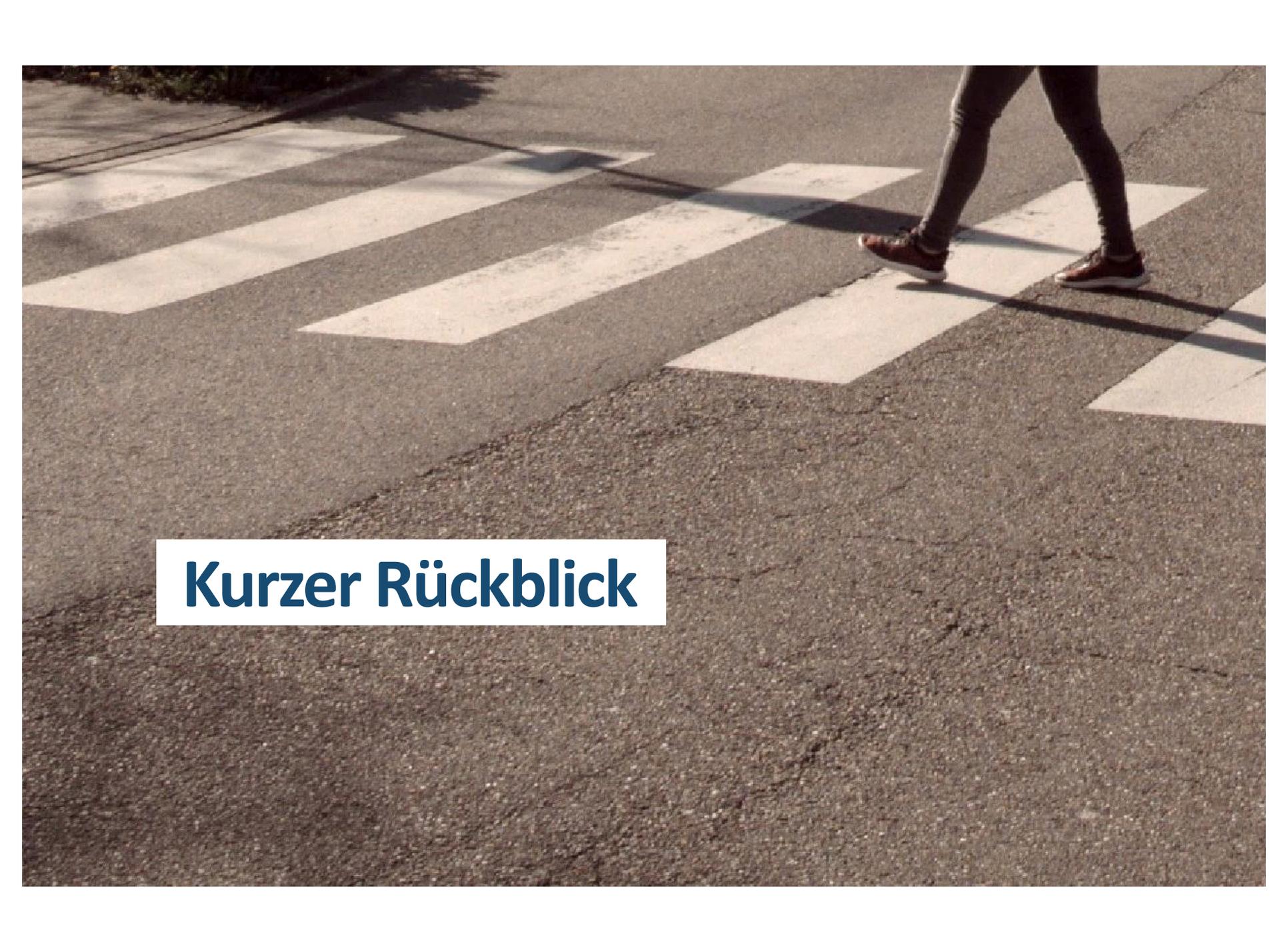
Förderung der Nahmobilität im Quartier „Vordere Wüste“

Abschlusspräsentation, 12.06.2023

Begrüßung



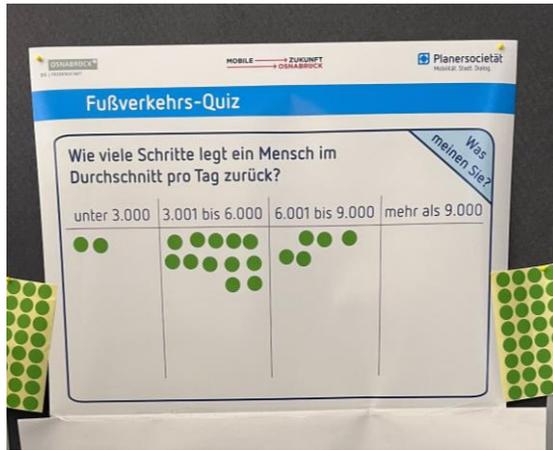
Referat Mobile Zukunft, Stadt Osnabrück

A low-angle photograph of a person's legs and feet walking across a zebra crossing on a paved road. The person is wearing dark pants and brown sneakers. The zebra crossing consists of several white rectangular stripes on a dark asphalt surface. The lighting is bright, casting shadows on the pavement.

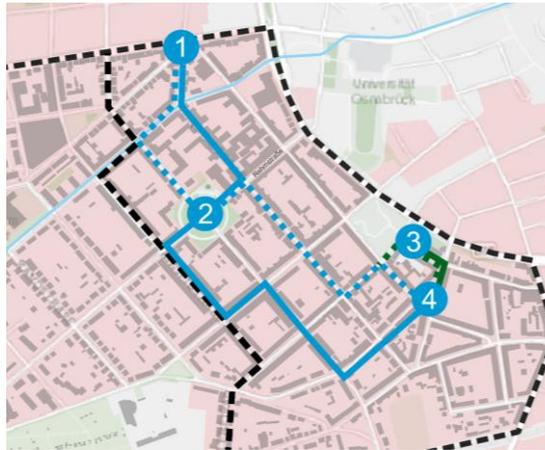
Kurzer Rückblick

Rückblick

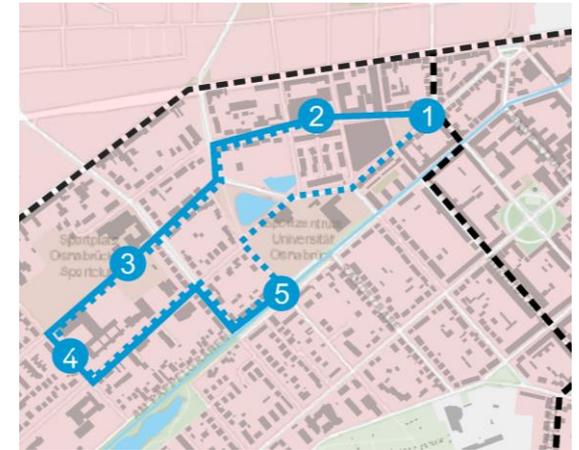
Auftaktworkshop



1. Begehung



2. Begehung



Rückblick



A photograph of a street intersection on a clear, sunny day. In the foreground, a silver car is driving towards the camera. To its left, a blue car is parked. Further back, a silver car is also visible. The street is lined with lush green trees and a grassy area. In the background, there are several buildings, including a prominent one with a red-tiled roof. A traffic light pole is visible on the left side of the frame, and a street sign with a '30' speed limit is also present. The overall scene is bright and clear.

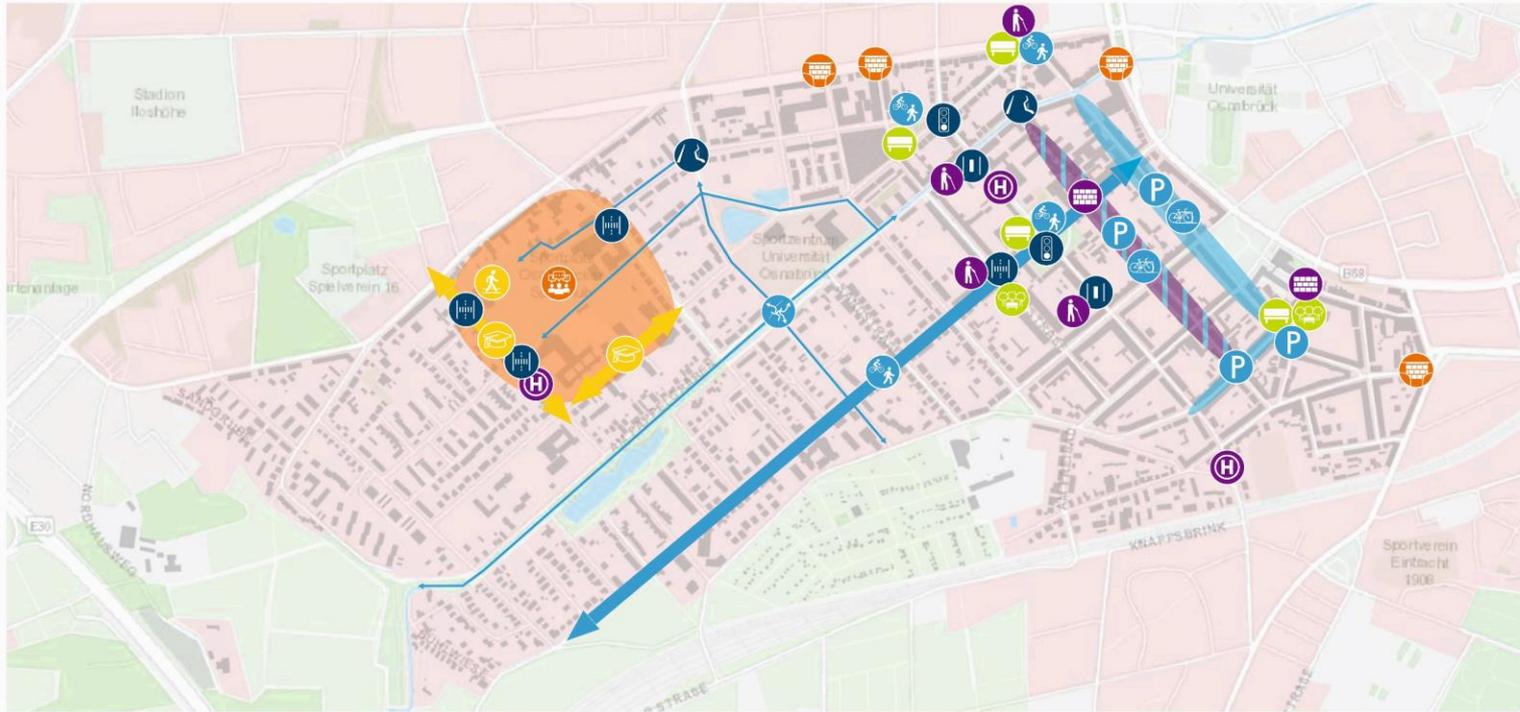
Maßnahmenprogramm

Vordere Wüste

Zielplan



			Priorisierung			Zeithorizont		
Maßnahmenvorschlag	Charakter	Kostenklasse	mittel	hoch	sehr hoch	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Handlungsfeld Querungen								
Fußverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen	Pull							
Gestaltung von Fußgängerüberwegen	Pull							
Gestaltung von Mittelinseln	Pull							
Vorgezogene Seitenräume/ Gehwegnasen	Pull							
Handlungsfeld Längsverkehr								
Multifunktionale Flächen einrichten	Pull							
Konflikte mit dem Radverkehr vermeiden	Pull							
Neuordnung des ruhenden Verkehrs	Pull							
Schaffung eines Fußwegenetzes	Push							
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität								
Einrichtung von Parklets	Push							
Attraktives und barrierefreies Stadtmobiliar	Push							
Handlungsfeld Schulwege								
Pilotprojekt Schulstraßen durchführen	Push							
Erarbeitung von Schulwegeplänen	Push							
Einführung des WalkingBus	Push							
Handlungsfeld Verkehrssicherheit								
Durchführung von Verkehrsschauen	Push							
Quartierseingänge stärken	Pull							
Handlungsfeld Barrierefreiheit								
Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen	Push							
Barrierefreie Gestaltung von Querungen	Push							
Bodenbelag und Neigung	Push							



- Hintergrundkarte**
- Gebäude
 - Gewässer
 - Industrie- und Gewerbe
 - Grünfläche
 - Siedlung
- Maßnahmenplan**
- Abschnitte für Pilotprojekt Schulstraßen
 - Wege und Straßen für Fußwegenetz
 - ↔ Konflikte mit dem Radverkehr vermeiden
 - Bereich für die Durchführung von Verkehrsschauen
 - Neuordnung des ruhenden Verkehrs und Einrichtung multifunktionaler Flächen
 - Neuordnung des ruhenden Verkehrs und Anpassung des Bodenbelags/Neigung

Grundlage: OpenStreetMap 2022

Querungen



Schulwege



Aufenthaltsqualität



Längsverkehr



Barrierefreiheit



Verkehrssicherheit





Handlungsfeld

Titel der Maßnahme

Ziel

Welches Ziel wird mit der Maßnahme verfolgt?

Kurzbeschreibung

Beschreibung der Maßnahme

Handlungsschritte

Welche Schritte sind für die Umsetzung der Maßnahme erforderlich?

Fördermöglichkeiten

Welche Fördermöglichkeiten gibt es für die Umsetzung der Maßnahme?

Beispielverortungen

Wo und in welcher Form kann die Maßnahme umgesetzt werden?

Art der Maßnahme:
push oder pull

Kurz-, mittel- oder
langfristig

An wen ist die
Maßnahme adressiert?

Gesamtkosten-
schätzung

Beispiel



Beispiel aus
anderer Kommune

Quelle: Planersocietät

Zusammenfassung

Charakter	Pull
Zeithorizont	Kurzfristig
Priorisierung	Hoch
Zielgruppe	Alle
Akteure	Stadt Osnabrück, VOS
Kostenklassen in €	

Mittel, hoch,
sehr hoch

Wer ist für die Umsetzung der
Maßnahmen verantwortlich?



Handlungsfeld: Querungen



Fußverkehrsfreundliche
Lichtsignalanlagen



Gestaltung von
Fußgängerüberwegen



Gestaltung von Mittelinseln



Vorgezogene Seitenräume/
Gehwegnasen



Handlungsfeld: Querungen

Gestaltung von Fußgängerüberwegen

Ziel

Sicherung von Querungsstellen und sichere Gestaltung von vorhandenen Fußgängerüberwegen im Quartier.

Kurzbeschreibung

Fußgängerüberwege (FGÜ), also die klassischen „Zebrasteifen“, haben für alle Verkehrsteilnehmenden eine geringe Wartezeit, daher sind sie insbesondere in Fußverkehrsnetzen ein komfortables Verbindungselement zu wichtigen Zielpunkten des Fußverkehrs. Fußgängerüberwege zeigen zu Fuß gehenden Menschen an, wo sich eine verkehrstechnisch optimierte Querungsstelle befindet. Fußgängerüberwege eignen sich somit ganz besonders dazu, das Queren komfortabler und auch sicherer zu gestalten. Die Anordnung eines Fußgängerüberwegs ist eine Einzelfall-Entscheidung. Wesentliche Kriterien sind unter anderem Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Leichtigkeit des Verkehrs. Um notwendige Sichtbeziehungen zwischen den beteiligten Verkehrsarten herzustellen, müssen bei der Installation eines FGÜ entsprechende Maße eingehalten werden. Dementsprechend muss das direkte Umfeld von parkendem Verkehr und weiteren Hindernissen wie An- und Einbauten freigehalten werden. Wird die Anlage eines Fußgängerüberwegs angeordnet, ergibt sich die entsprechende Ausstattung aus den örtlichen undverkehrlichen Gegebenheiten (vgl. R-FGÜ 2001: 37). In der Regel bestehen Fußgängerüberwege aus markierten Streifen, Elementen der Barrierefreiheit, einer Beleuchtung und Beschilderung mit dem Zeichen 350 StVO „Fußgängerüberweg“.

Bauliche Unterstützungen wie Mittelinseln oder vorgezogene Seitenräume erhöhen die Sicherheit und sollten, wenn möglich, ergänzend eingesetzt werden (vgl. VM BW 2019a: 20). Zur Steigerung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden können Aufpflasterungen, weitere Verkehrszeichen wie beispielsweise Zeichen 133 StVO „Fußgänger, Zeichen 136 StVO „Kinder“ oder Blinklichter verwendet werden, um auf den Fußgängerüberweg hinzuweisen.

Handlungsschritte

- Überprüfung bestehender Fußgängerüberwege in Hinblick auf ihre Ausstattung und Sichtbarkeit
- Sukzessive Behebung der identifizierten Mängel an den Fußgängerüberwegen
- Überprüfung der Einrichtung weiterer Fußgängerüberwege und einheitliche, barrierefreie Gestaltung dieser

Fördermöglichkeiten

- Kommunaler Infrastrukturkredit Niedersachsen
- IKK - Nachhaltige Mobilität

Beispielverortungen

- FGÜ an der Rehmstraße, Kromschröderstraße, Hiärm-Gruppe-Straße: Freihalten von Sichtbeziehungen, Beleuchtung, Erneuerung der Markierungen, barrierefreie Ausgestaltung

Beispiel



Quelle: Planersocietät

Zusammenfassung

Charakter	Pull
Zeithorizont	Kurzfristig
Priorisierung	Hoch
Zielgruppe	Alle
Akteure	Stadt Osnabrück
Kostenklassen in €	



Handlungsfeld: Querungen

Vorgezogene Seitenräume/ Gehwegnasen

Ziel

Sichtbarkeit von querenden zu Fuß gehenden Menschen erhöhen und mehr Platz im Seitenraum schaffen.

Kurzbeschreibung

Bei der Ausbildung von Kreuzungen und Einmündungen im Erschließungsstraßennetz wird der Einsatz sogenannter „Gehwegnasen“ bzw. vorgezogener Seitenräume empfohlen, um Querungen zu erleichtern (vgl. FUSS e.V. 2015: 14). Bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h, z. B. im Schulumfeld, bietet sich der Einsatz von Gehwegnasen an. Diese können zuerst provisorisch genutzt und später, unter Aspekten der Barrierefreiheit, auch baulich realisiert werden. Vor dem Hintergrund der Kosten bei einem nachträglichen Umbau könnten die Gehwegnasen bspw. zuerst prioritär im Schulumfeld bzw. auf zu identifizierenden Schulwegen umgesetzt werden.

Bei dem Einsatz dieser Querungsanlage wird die Querungsdistanz verkürzt, die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrs-teilnehmenden (insbesondere bei Kindern) werden verbessert, mehr Platz für den Seitenraum geschaffen, der Abbiegeradius verringert und damit einhergehend reduzierte Kfz-Abbiegegeschwindigkeiten erzielt. Damit sind sie ein geeignetes Mittel, um das Queren einer Straße zu erleichtern und sicherer zu machen.

Handlungsschritte

- Identifizierung von Querungsstellen mit besonderen Gefahrenstellen, insbesondere an Schulwegen
- Geeignete Art der Maßnahme (baulich, Markierung) festlegen
- Programm zur Einrichtung von vorgezogenen Seitenräumen/ Gehwegnasen (z. B. Gehwegnasenprogramm) aufstellen
- Pilotprojekt umsetzen, z. B. Schreiberstraße/Weidenstraße

Fördermöglichkeiten

- Kommunalen Infrastrukturkredit Niedersachsen
- IKK - Nachhaltige Mobilität

Beispielverortungen

- Schreiberstraße/Weidenstraße: Einrichtung einer Gehwegnase zur Erhöhung der Sichtbarkeit von Kindern, Verkürzung der Querungsdistanz auf dem Schulweg/Weg in die Kita
- Arndstraße Höhe Schnatgang: Prüfung inwieweit die Einrichtung eines vorgezogenen Seitenraums, den Abbiegeradius und somit die Querungsdistanz verbessern kann

Beispiel



St. Leon-Rot

Quelle: Planersocietät

Zusammenfassung

Charakter	Pull
Zeithorizont	Mittelfristig
Priorisierung	Hoch
Zielgruppe	Alle
Akteure	Stadt Osnabrück
Kostenklassen in €	



Handlungsfeld: Längsverkehr



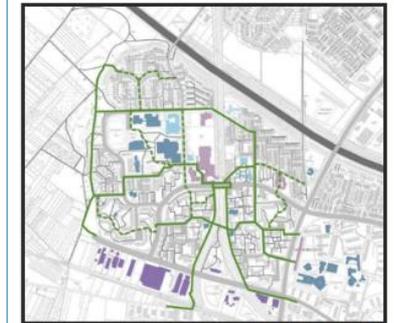
Multifunktionale
Flächen einrichten



Konflikte mit dem
Radverkehr vermeiden



Neuordnung des
ruhenden Verkehrs



Schaffung eines
Fußwegenetzes





Handlungsfeld: Längsverkehr

Konflikte mit dem Radverkehr vermeiden

Ziel

Attraktive und sichere Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur schaffen.

Kurzbeschreibung

Nach § 2 Abs. 1 StVO muss der Radverkehr in der Regel die Fahrbahn benutzen. Demzufolge ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr als Grundführungsform anzusehen. Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn es aus Gründen der Verkehrssicherheit („außerordentliche Gefahrenlage“) erforderlich ist. Eine gemeinsame Nutzung von Wegen durch Rad- und Fußverkehr birgt die Gefahr, dass Nutzungskonflikte entstehen. Sensible Personengruppen (z. B. sensorisch und motorisch eingeschränkte Personengruppen) können Bereiche als unsicher empfinden und diese meiden bzw. weniger zu Fuß Gehen. Um Nutzungskonflikte zwischen einzelnen Personen zu vermeiden, ist eine Trennung der Verkehrsarten anzustreben. Gemeinsame Geh- und Radwege sind nur dann das geeignete Mittel, wenn alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft sind oder die bauliche Breite und die tatsächliche Nutzung vereinbar sind. Zusätzlich zu einer Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme (Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen) sollte die Grundregel des Paragraphen 1 der StVO „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“ stärker hervorgehoben werden.

Der Einsatz von Piktogrammen, welche auf die gemeinsame Nutzung und die gegenseitige Rücksichtnahme von Fuß- und Radverkehr hinweisen sollen, und Hervorhebungen durch Markierungen können ein kurzfristiger Ansatz sein.

Handlungsschritte

- Identifizierung von Problemstellen und des vorhandenen Konflikts (z. B. Kopfsteinpflaster auf Fahrbahn)
- Prüfung alternativer Führungen des Radverkehrs
- Einsatz von Markierungen und Piktogrammen als kurzfristige Lösung

Fördermöglichkeiten

- Impulsberatung "Fahrrad-Mobilität"

Beispielverortungen

- Arndtplatz/Martinstraße: eindeutige Erkennbarkeit der Führung herstellen, Markierungen erneuern, Einsatz von Piktogrammen
- Weidenstraße: Einsatz von Piktogrammen (kurzfristig), Prüfung des Abschleiß des Kopfsteinpflasters oder einer Alternativführung
- Rehmstraße: alte Radpflasterung umwandeln, um Missverständnissen in der Nutzung vorzubeugen
- Hoffmeyerplatz: Aufstellflächen für den Fußverkehr vergrößern

Beispiel



Braunschweig

Quelle: Planersocietät

Zusammenfassung

Charakter	Pull
Zeithorizont	Kurz- bis mittelfristig
Priorisierung	Hoch
Zielgruppe	Alle
Akteure	Stadt Osnabrück
Wechselwirkungen	Radverkehrskonzeptionen
Kostenklassen in €	



Handlungsfeld: Längsverkehr

Neuordnung des ruhenden Verkehrs

Ziel

Freihalten von Gehwegen für den Fußverkehr.

Kurzbeschreibung

Mit der Neuorganisation des Kfz-Parkens kann, bisher zum Parken genutzter Raum, der Nahmobilität zur Verfügung gestellt werden. Derzeit sind Parkstände in der Wüste nur vereinzelt markiert. Das führt in anderen Bereichen zu ungeordnetem Parken auf der Fahrbahn. Eine klare Kennzeichnung und Beschilderung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum wirkt dem entgegen. Weiterhin sollten Kurvenradien durch den Einsatz von Pollern oder Radabstellanlagen von ruhenden Kfz-Verkehr freigehalten werden. Zudem gibt es Einschränkungen durch legales als auch illegales Gehwegparken. Nach StVO ist das Parken auf Gehwegen grundsätzlich nicht erlaubt, was weitere Verbote entbehrlich macht. Der Stadt Osnabrück obliegt jedoch die Möglichkeit, das Gehwegparken zu legalisieren, „wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Zu Fuß Gehenden gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt“ (VwV-StVO zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen). Eine genaue, zu erhaltende Restbreite ist nicht definiert. Einige Kommunen definieren eigene Restbreiten, welche sich in etwa an Begegnungsfällen oder an der Bedarfsbreite mobilitäts-eingeschränkter Personen orientieren. Jede Definition von Restbreiten beim Gehwegparken, die nicht 2,50 m entspricht, sind jedoch keine Wunschbreiten, sondern Einschränkungen für

den Fußverkehr. Legales Gehwegparken, das die Verkehrssicherheit negativ beeinflusst oder Gehwege so stark einengt, dass eine Nutzung nicht mehr möglich ist, sollte entfallen. Wird nach Prüfung des Parkdrucks sowie der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit, das Gehwegparken im Einzelfall realisiert, dann ist auf eine eindeutige Kennzeichnung zu achten.

Handlungsschritte

- Lokalisierung aller Bereiche mit legalem Gehwegparken und Überprüfung bezüglich der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit
- stadtweite gültige Mindestbreite/Restbreite der Gehwege definieren
- Eindeutige Kennzeichnung/Markierung von Gehwegen
- Zusätzlicher Einsatz von Maßnahmen zum Freihalten von Kurvenradien

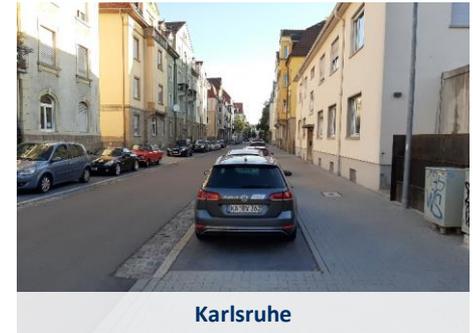
Fördermöglichkeiten

- Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Beispielverortungen

- Lange Straße, Wiesenbachstraße, Heinrichstraße, Hermannstraße: Einrichten eines einseitigen Parkens prüfen, Markierung von Parkständen, ggf. Einrichtung von Parkbuchten

Beispiel



Karlsruhe

Quelle: Planersocietät

Zusammenfassung

Charakter	Pull
Zeithorizont	Mittelfristig
Priorisierung	Hoch
Zielgruppe	Alle
Akteure	Stadt Osnabrück
Kostenklassen in €	



Handlungsfeld: Aufenthaltsqualität



Einrichtung von Parklets



Attraktives und barriere-
freies Stadtmöbiliar





Handlungsfeld: Aufenthaltsqualität

Attraktives und barrierefreies Stadtmobiliar

Ziel

Aufenthaltsqualität und -möglichkeiten für alle Personengruppen schaffen.

Kurzbeschreibung

Neben guten Nahversorgungsangeboten sowie sicheren, attraktiven und barrierefreien Fußwegen zählt auch eine ansprechende und regelmäßige Stadtmöblierung (z. B. Sitzgelegenheiten, Tische, Spielelemente, öffentliche Toiletten) zu den wichtigen Bausteinen der Fußverkehrsförderung.

Die Gestaltung von Sitzgelegenheiten kann sehr vielfältig sein. Beispielsweise können Sitzelemente in vorhandene Elemente (z. B. Streugutbehälter, Poller) im öffentlichen Raum integriert werden. Während Kinder und junge Menschen meist sehr einfache Gegebenheiten wie Mauern, Treppen und Brunnenränder akzeptieren, benötigen ältere Menschen häufig mehr Komfort. Für diese Personengruppe sind Sitzgelegenheiten u. a. mit Arm- und Rückenlehne und einer waagerechten Sitzfläche auszustatten, um ein müheloses Aufstehen zu erleichtern. Ein guter Mix aus verschiedenen, barrierefreien Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten bietet allen Benutzergruppen die Möglichkeit zum Verweilen. Die Lage von Sitzmöglichkeiten spielt ebenfalls eine Rolle bei der Häufigkeit der Nutzung. Faktoren für die Positionierung sind Lärm, Sonne, Windrichtung und Blickrichtung.

Generell sollten Stadtmobiliar und andere Hindernisse wie Poller, Pfosten, Masten, Abfallbehälter etc. die nutzbare Gehwegfläche nicht einschränken. Ist dies nicht zu vermeiden „müssen sie für blinde und sehbehinderte Menschen als Hindernis wahrnehmbar ausgebildet sein“ (Mühr 2015: 131).

Handlungsschritte

- Installation von Sitz- und Verweilmöglichkeiten entlang des Fußwegenetzes sowie an wichtigen Aufenthaltsbereichen
- Vielfältigen Mix an Stadtmöblierung (barrierefreie Sitzgelegenheiten, Tische, aktivierende Elemente) in einem Gestaltungsleitfaden festlegen

Fördermöglichkeiten

- IKK - Nachhaltige Mobilität

Beispielverortungen

- Hoffmeyerplatz, Jahnplatz, Spielplatz Hermannstraße: Schaffung inklusiver Sitzmöglichkeiten, Instandhaltung der bestehenden Elemente und Spielgeräte

Beispiel



Bad Herrenalb

Quelle: Planersocietät

Zusammenfassung

Charakter	Push
Zeithorizont	Kurzfristig
Priorisierung	Hoch
Zielgruppe	Alle
Akteure	Stadt Osnabrück, lokale Initiativen
Kostenklassen in €	



Handlungsfeld: Schulwege



Pilotprojekt Schulstraßen durchführen



Quelle: Stadt Karlsruhe

Erarbeitung von Schulwegeplänen



Einführung des WalkingBus



Handlungsfeld: Schulwege

Einführung eines schulischen Mobilitätsmanagements

Schulisches Mobilitätsmanagement kann die klimafreundliche Organisation der alltäglichen Schulwege unterstützen. Das Mobilitätsverhalten der Kinder wird maßgeblich durch die Eltern beeinflusst. Eine besondere Chance des schulischen Mobilitätsmanagements ist die Sensibilisierung der Schülerinnen und Schüler für klimafreundliche Mobilität und die Multiplikation an ihre Eltern. Bereits organisatorische Maßnahmen können einen großen Effekt erzielen.



Quelle: Planersocietät



Quelle: Regina Bruns



Quelle: Gemeinde Bietigheim



Handlungsfeld: Schulwege

Teil-Maßnahme A: Erarbeitung von Schulwegeplänen

Ziel

Festlegung und Kommunikation sicherer Schulwege zur Vermeidung von Hol- und Bringverkehren.

Kurzbeschreibung

Schulwegepläne sind dokumentierte Empfehlungen überprüfter und geeigneter Schulwege und damit Grundlage für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung. Sie enthalten Routenempfehlungen und richten sich zumeist an Eltern von Kindern, die neu eingeschult werden, sind aber für alle Eltern von Bedeutung und sollen aufzeigen, wie mit Problemstellen umgegangen werden kann (BAST 2019: 3). Bestandteil eines kindgerecht gestalteten Schulwegplans sollte demnach ein Anschreiben an die Eltern mit allgemeinen Hinweisen zur Schulwegesicherheit, eine Schulwegkarte mit Informationen zur Schulwegrouten und problematischen Stellen auf dem Schulweg, sowie Handlungsempfehlungen zur Bewältigung dieser Stellen sein (Bast 2019: 3). Des Weiteren kann ein Schulwegeplan Ziele für Kinder, Spielmöglichkeiten und Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements beinhalten. Dazu zählt z. B. die Einrichtung und Ausweisung einer Elternhaltestelle. Diese Haltezone für Eltern, die ihr Kind mit dem Pkw zur Schule bringen müssen, sollen durch ihre Verteilung im Raum den Verkehr vor der Schule entzerren. Für die Einführung und Bewerbung solcher Maßnahmen sollten Aktionstage wie z. B. „Zu Fuß zur Schule“ und kommunikative Maßnahmen (s. WalkingBus) genutzt werden.

Handlungsschritte

- Festlegung einer Ansprechperson bei der Stadt Osnabrück, der die Schulen im Quartier bei der Erstellung von Schulwegeplänen berät
- Erstellung von Schulwegeplänen an den einzelnen Schulen
- Einrichtung einer oder mehrere Elternhaltestellen im Schulumfeld (sollten mindestens 250 m von den Einrichtungen entfernt sein)

Fördermöglichkeiten

-

Beispielverortungen

- Schulumfelder: Grundschule in der Wüste, Gymnasium in der Wüste, Erich-Maria-Remarque Schule, dazugehörige Straßen u. a. Kromschröderstraße, Hiärm-Gruppe-Straße, Weidenstraße

Beispiel



Quelle: Stadt Karlsruhe

Zusammenfassung

Charakter	Push
Zeithorizont	Kurzfristig
Priorisierung	Hoch
Zielgruppe	Schülerinnen und Schüler
Akteure	Stadt Osnabrück, lokale Schulen
Kostenklassen in €	



Handlungsfeld: Schulwege

Teil-Maßnahme B: Einführung des WalkingBus

Ziel

Einführung des WalkingBus, um Hol- und Bringverkehre zu vermeiden und die aktive Mobilität von Kindern zu steigern.

Kurzbeschreibung

Der WalkingBus ist eine Maßnahme, wie Kinder gemeinsam sicher zu Fuß zur Schule kommen können. Laufbusse laufen wie ein Linienbus nach einem festgelegten Fahrplan an entsprechend gekennzeichneten Haltestellenschildern vorbei. Die Kinder laufen dabei in einer Gruppe und werden, zumindest in der Anfangszeit, von einem Erwachsenen (meist Elternteil) begleitet. Dieser begleitet die Kinder zur Schule und wieder zurück nach Hause. Ein Vorteil ist, dass die Kinder durch die höhere Personenzahl im Straßenverkehr besser wahrgenommen werden. Auch erlernen sie schrittweise ein korrektes Verhalten im Straßenverkehr und können soziale Kontakte und das Miteinander stärken. Die Linien und Fahrplanzeiten der Laufbusse oder ähnlichen Projekten sollten im neu erarbeiteten Schulwegeplan verzeichnet werden. Die Maßnahme sollte durch ein Belohnungssystem gefördert werden. Ein gutes Beispiel lässt sich in Baden-Württemberg finden: In Bietigheim werden gehfreudige Kinder zusätzlich durch das Maskottchen Hardty zum zu Fuß Gehen ermuntert. Für Grundschulkinder gibt es pro zu Fuß zurückgelegten Schulweg jeden Morgen im Klassenzimmer einen Hardty-Stempel. Die Schüler:innen mit den meisten Stempeln erhalten zweimal im Jahr eine Belohnung. Schüler:innen, die mit dem Auto gebracht werden, bekommen ebenfalls Stempel wenn sie die vorgesehene Elternhaltstelle (Hardty-Haltestelle) nutzen und

den restlichen Schulweg zu Fuß bestreiten (vgl. Gemeinde Bietigheim). In Osnabrück wird der WalkingBus bereits an der Grundschule Voxtrup (u. a. gefördert durch die Stadtwerke Osnabrück) eingesetzt.

Handlungsschritte

- Ansprache der Stadtwerke Osnabrück
- Gemeinsame Erarbeitung einer Route mit Haltestellen und „Abfahrtszeiten“ mit der Grundschule in der Wüste
- Gestaltung von Haltestellenschildern durch die Grundschüler*innen
- Festlegung von Erwachsenen, die den Laufbus begleiten

Fördermöglichkeiten

- Förderung durch Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Osnabrück, Dr. Kellersmann (Voxtrup), Breitensportclub BSC e.V. Bahama Sports, TÜV-Verkehrswacht, BKK prüfen (Förderung des WalkingBus der Grundschule Voxtrup)

Beispielverortungen

- Schulumfeld Grundschule in der Wüste, z. B. Kromschröderstraße und Weidenstraße

Beispiel



Quelle: Planersocietät

Zusammenfassung

Charakter	Push
Zeithorizont	Kurzfristig
Priorisierung	Hoch
Zielgruppe	Schülerinnen und Schüler und ihre Eltern
Akteure	Stadt Osnabrück, lokale Schulen
Kostenklassen in €	



Handlungsfeld: Verkehrssicherheit



Durchführung von Verkehrsschauen



Quartierseingänge stärken





Handlungsfeld: Verkehrssicherheit

Quartierseingänge stärken

Ziel

Sichtbarkeit der Quartierseingänge und des Fußverkehrs erhöhen, um eine höhere Sensibilisierung für den Raum zu schaffen.

Kurzbeschreibung

Für die Quartierseingänge sollten Maßnahmen eingesetzt werden, die die Eingangssituation verstärken und das Einfahren in das Quartier Wüste mit dem Kfz oder Fahrrad deutlich machen. Es bieten sich beispielsweise Versätze, Gehwegüberfahrten oder Einengungen der Fahrbahn an. Einmündungen zu untergeordneten Straßen können z. B. baulich so gestaltet werden, dass Gehwege überfahren werden müssen. Solche Maßnahmen wirken reduzierend auf das Geschwindigkeitsverhalten von Autofahrenden ein, da die Geschwindigkeit aufgrund der visuellen Veränderungen angepasst wird. Dem Kfz-Verkehr wird zum einen der Vorrang des Fußverkehrs verdeutlicht und ermöglicht zum anderen eine barrierefreie und plangleiche Querung der Einmündung, sodass der Gehkomfort und die Verkehrssicherheit an den Quartierseingängen deutlich gesteigert werden.

Außerdem sollten die Quartierseingänge, die dem Fußverkehr vorbehalten sind, ebenfalls gestärkt werden. Dafür ist eine Sichtbarmachung der Eingänge z. B. durch Grünschnitt, Beschilderung oder farbliche Bodenmarkierungen denkbar. Dabei sind die barrierefreie Gestaltung der Fußwegeingänge zu berücksichtigen.

Handlungsschritte

- Bestandsanalyse der vorhandenen Quartierseingänge
- Prüfung verschiedener kurz- und langfristiger Möglichkeiten zur Gestaltung und Umsetzung
- Festlegung einer einheitlichen Gestaltung der Quartierseingänge
- Priorisierung der umzugestaltenden Quartierseingänge

Fördermöglichkeiten

- Kommunaler Infrastrukturkredit Niedersachsen
- IKK - Nachhaltige Mobilität

Beispielverortungen

- Quartierseingänge, z. B.: Uhlandstraße, Adolfstraße, Kokschestraße durch Gehwegüberfahrten hervorheben

Beispiel



Pirmasens

Quelle: Planersocietät

Zusammenfassung

Charakter	Pull
Zeithorizont	Mittel- bis langfristig
Priorisierung	mittel
Zielgruppe	Alle
Akteure	Stadt Osnabrück
Kostenklassen in €	



Handlungsfeld: Barrierefreiheit



Barrierefreier Ausbau
der Bushaltestellen



Barrierefreie Gestaltung
von Querungen



Bodenbelag und Neigung





Handlungsfeld: Barrierefreiheit

Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen

Ziel

Fußverkehr zwischen Verkehrsmitteln und bei der Nutzung des ÖPNV stärken. Selbstständige Mobilität für Alle herstellen.

Kurzbeschreibung

In den letzten Jahren hat sich bei den Fahrzeugen die Niederflurtechnik in Verbindung mit der sogenannten Kneeling-Technik bewährt. Dabei haben die Busse eine zumindest teilweise niedrige Einstiegshöhe und können bei Bedarf die Einstiegsseite an der Haltestelle absenken. In Verbindung mit einem sogenannten Hochbord kann so an Haltestellen ein fast höhengleicher Einstieg realisiert werden. Als praktikabel haben sich Haltestellen am Fahrbahnrand bzw. Haltestellenkaps erwiesen, bei denen der Bus ohne Lenkvorgang parallel zum Bord zum Stehen kommen kann. Zudem wird Platz gewonnen, der beispielsweise als Aufstellfläche für wartende Personen sowie für Wartehäuschen genutzt werden kann. Ein auf der Fahrbahn haltender Bus hat zudem einen verkehrsberuhigenden Effekt, was das Queren der ein- und aussteigenden Personen erleichtert. Neben dem höhengleichen Ein- und Ausstieg bedürfen Haltestellen weiterer Ausstattungsmerkmale, um eine vollständige Barrierefreiheit gewährleisten zu können. Taktile Leitelemente sollen so angelegt werden, dass sehbehinderte Personen den Weg zur Halteposition der Einstiegstüren finden. Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz erhöhen die Barrierefreiheit und den Komfort während der Wartezeiten.

Dabei sollte ein Witterungsschutz, insbesondere wenn dieser aus Glas besteht, so gestaltet sein, dass dieser auch von sehingeschränkten Personen gut sichtbar ist. Zudem sollen die Haltestellen aus allen Richtungen und für alle erreichbar sein.

Handlungsschritte

- Überprüfung und ggf. Anpassung der Reihenfolge und Beschleunigung des Haltestellenkonzeptes der Bushaltestellen in Osnabrück
- Orientierung der Gestaltung am Haltestellenkonzept der Stadt Osnabrück (z. B. Hochbord 16 Zentimeter, Wartehäuschen)

Fördermöglichkeiten

- LNVG: Förderung von Bushaltestellen
- IKK - Nachhaltige Mobilität

Beispielverortungen

- Bushaltestelle Kalkhügel, Parkstraße: barrierefreier Ausbau, ausreichend großer Wartebereich, Einrichtung eines Unterstands mit Sitzmöglichkeiten
- Schulbushaltestelle an der Kromdschröderstraße: Aufstellflächen/Wartebereich vergrößern

Beispiel



Quelle: Planersocietät

Zusammenfassung

Charakter	Push
Zeithorizont	Kurzfristig
Priorisierung	Hoch
Zielgruppe	Alle
Akteure	Stadt Osnabrück, VOS
Kostenklassen in €	



Ausblick

Ausblick und weitere Schritte

- Steckbriefe liegen als Prüfaufträge der Verwaltung vor
- Bewertung und Klassifizierung der Steckbriefe/Maßnahmen
- Priorisierung nach Dringlichkeit und Umsetzbarkeit:
 - Kleine Maßnahmen (Anordnung, Markierung) vs. Größere Maßnahmen (baulich)
- Budgetplanung
- Politischen Beschluss zur Umsetzung erwirken



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit.**

Planersocietät
Büro Bremen
Am Wall 142
28195 Bremen

Ansprechpartnerin
Ilka Bürling
0421/16527523
buerling@planersocietaet.de