

Gemeinde  
**SCHARNEBECK**

# Herzlich Willkommen

Mobilitätskonzept

Gemeinde Scharnebeck

Vortrag: Alexander Gardyan

2. Infoveranstaltung | Scharnebeck | 19.05.2025



# Begrüßung

## Herr Hans-Georg Führinger

Bürgermeister

# Hinweise

- Die Präsentation und sonstige Materialien werden im Nachgang für alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum Download zur Verfügung gestellt
- Wenn Sie Anregungen haben, die nach Ihrer Auffassung nicht ausreichend berücksichtigt wurden, dürfen Sie uns im Nachgang gerne eine Mail schreiben: [marco.pfeifer@iks-planung.de](mailto:marco.pfeifer@iks-planung.de)

# Hinweise

Im Rahmen dieser Veranstaltung werden **Fotos** gemacht. Diese können von IKS Mobilitätsplanung und der Gemeinde Scharnebeck im Rahmen der Dokumentation und Öffentlichkeitsarbeit für das **Mobilitätskonzept der Gemeinde Scharnebeck in gedruckter Form** sowie **online verwendet** werden.

# Ablauf

**18:00** Begrüßung

**18:10** Inputpräsentation (IKS)

Zusammenfassung: Projektstand

Strategien und Handlungsfelder

Maßnahmenempfehlungen

Begleitende Diskussion

**19:30** Ausblick

**Ende**



# Projektleiter

Name **Alexander Gardyan**

Ausbildung **Dipl.-Ing. , M.Sc. Stadtplanung (Universität Kassel)**

**IKS Mobilitätsplanung**

Gründer und Geschäftsführender Gesellschafter (seit 2014)

**Universität Kassel**

Wissenschaftlicher Mitarbeiter FG Integrierte Verkehrsplanung (2016-2020)  
Lehraufträge Schwerpunkt Radverkehrsplanung (seit 2020)

**SRL e. V.**

Regionalgruppensprecher Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland (2016-2021)  
Bundesweiter Sprecherrat Forum Mensch und Verkehr (seit 2019)

# IKS Mobilitätsplanung



Fußverkehrsplanung



Radverkehrsplanung



Parkraummanagement



Beteiligung / Moderation



*Ingenieurbüro für  
konzeptionelle und  
strategische  
Mobilitätsplanung*



Kfz-Planung, HBS



Verkehrsentwicklungs-  
planung



Universitätsplatz 12  
34127 Kassel

info@iks-planung.de  
www.iks-planung.de

Andreas Schmitz  
Alexander Gardyan

# Aufgabenstellung

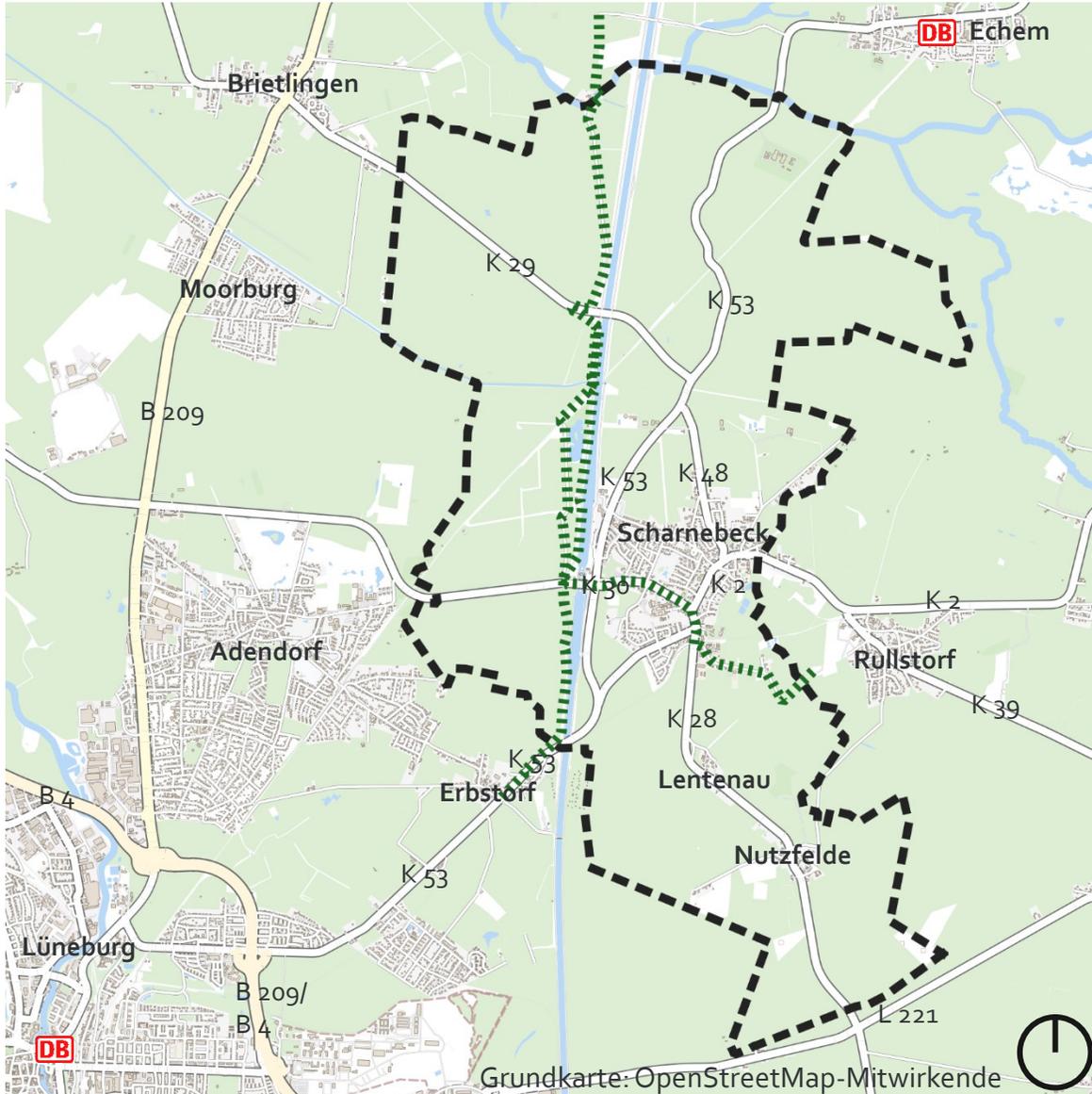
- Mobilitätskonzept für die Gemeinde Scharnebeck
- Fokus: Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen
- Konzept zeigt Handlungsmöglichkeiten und Varianten auf
- Fokus auf kostengünstig und zeitnah umsetzbare Lösungen

→ Abwägung von Zielkonflikten!

→ Umsetzung obliegt Politik



# Untersuchungsgebiet



- Nahmobilitätskonzept für die Gemeinde Scharnebeck (Einwohner gesamt: ca. 3.450)
- Fußverkehr: innerörtliche Erschließung barrierefrei und mit hohem Komfort entwickeln
- Radverkehr: Verbindung der Ortsteile und angrenzender Kommunen (insbesondere Lüneburg)
- Touristische Radwege:
  - Radfernweg Alte Salzstraße
  - Lüneburger Elbetour
  - Mecklenburger Seenradweg

## Legende

- ▪ Untersuchungsgebiet
- DB Bahnhöfe
- ||| Touristische Radwege

# Vorgesehener Projektablauf



Abstimmung | Beteiligung | Öffentlichkeitsarbeit

**Insgesamt 2-stufiges Beteiligungsverfahren:**

**Netzabstimmung / Problemanalyse**

- Infoveranstaltung
- Onlinebeteiligung



**Handlungsempfehlungen / Leitprojekte**

- Infoveranstaltung
- Ergebnisvorstellung



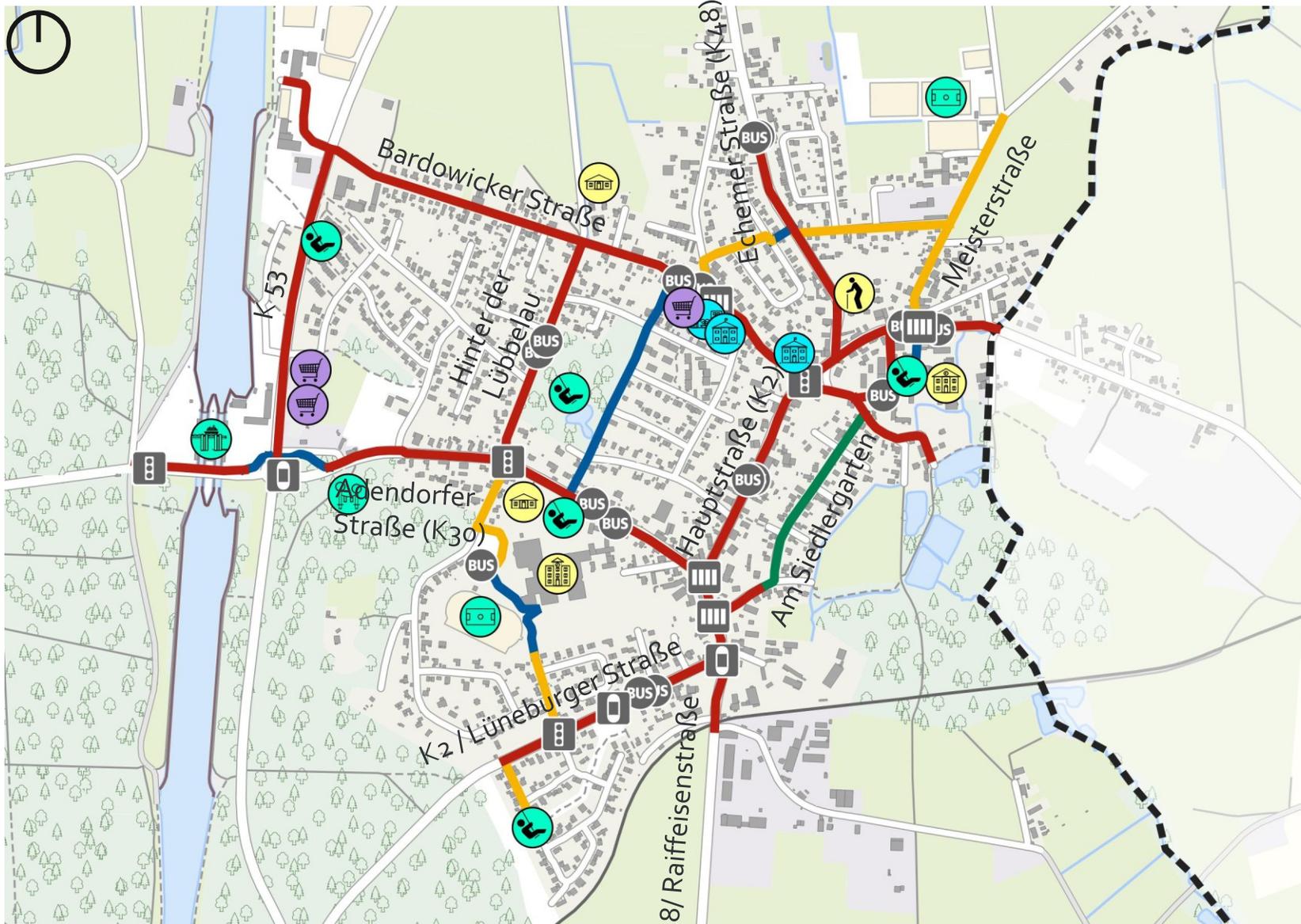
# Beteiligungsverfahren

- 17.10.2024 – 08.11.2024:  
Befragung der Schülerinnen und Schüler der Grundschule
- 09.12.2024:  
1. Infoveranstaltung mit Bürger:innen sowie Mitglieder:innen der örtlichen Fraktionen und Vereine
- 09.12.2024 - 02.02.2025:  
Durchführung einer Onlinebeteiligung
- Weitere Anmerkungen, z.B. per Mail oder telefonisch – insbesondere auch mit anderen Planungsbüros (Radpremiumroute Richtung Lüneburg)



1. Workshop am 09.12.2024 in der Domäne

# Haupt-Fußverkehrsnetz



## Legende

- Untersuchungsgebiet
- Bushaltestelle
- Lichtsignalanlage
- Mittelinsel
- Fußgängerüberweg
- Tempo 50
- Tempo 30/Tempo 30-Zone
- Straßenunabhängiger Weg
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Grundschule
- Kindergarten
- Weiterf. Schule
- Senioreneinr.
- Spielplatz
- Sportplatz
- Kletterwald
- Hebewerk
- Rathaus
- Marktplatz
- Einkaufen

# Exemplarische Mängel Fußverkehr

Barrierefreiheit / Ausstattung der Bushaltestellen



Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr



Mangelnde Gehwegbreiten



Fehlende Beleuchtung und schlechte Sichtbeziehung (Kfz)



Fehlende Barrierefreiheit



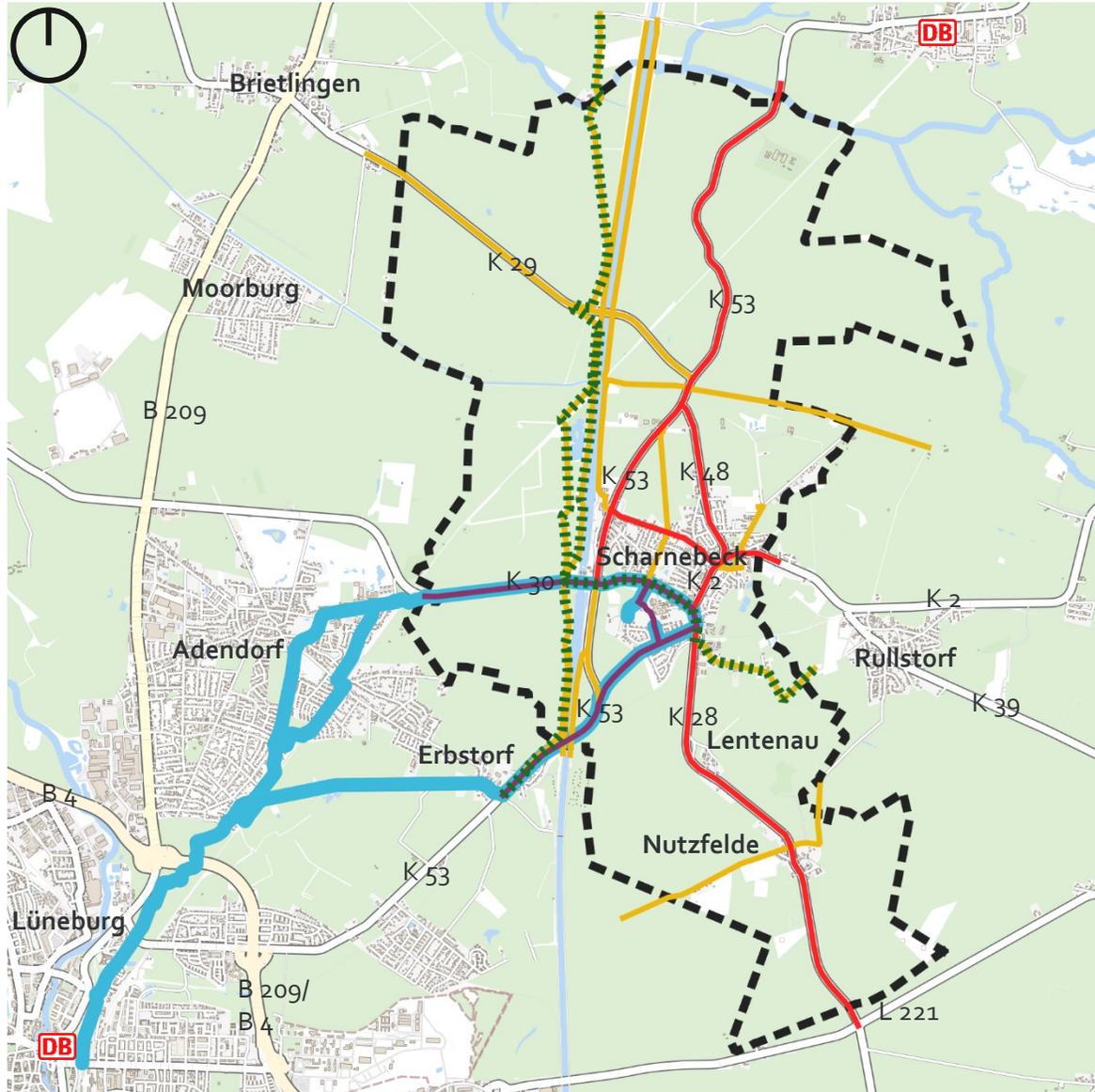
Fehlende Barrierefreiheit



Überdimensionierte Einmündungsbereiche



# Bestand Radverkehr Radverkehrsnetz



## Das Radverkehrsnetz

- *ist ein Zielnetz*
- *wurde mit angrenzenden Netzen abgestimmt (Radverkehrsnetz Landkreis Lüneburg)*
- *wurde an örtliche Zielorte angepasst (Ortsteile, Bahnhöfe, Freizeit, Schulen, ...)*

## Legende

- ■ ■ Untersuchungsgebiet
- ■ ■ DB Bahnhöfe
- ■ ■ Haupt Radverkehrsnetz
- ■ ■ Regionales Radverkehrsnetz
- ■ ■ Lokales Radverkehrsnetz
- ■ ■ Touristische Radwege
- ■ ■ Rad - Premiumroute (Lüneburg-Adendorf-Scharnebeck)

# Exemplarische Mängel Radverkehr

Mangel in der Führungsform - Mischverkehr innerorts bei hoher DTV



Hauptstraße

Konflikt Fuß + Radverkehr



Unterführung beim Schiffshebewerk

Netzlücke



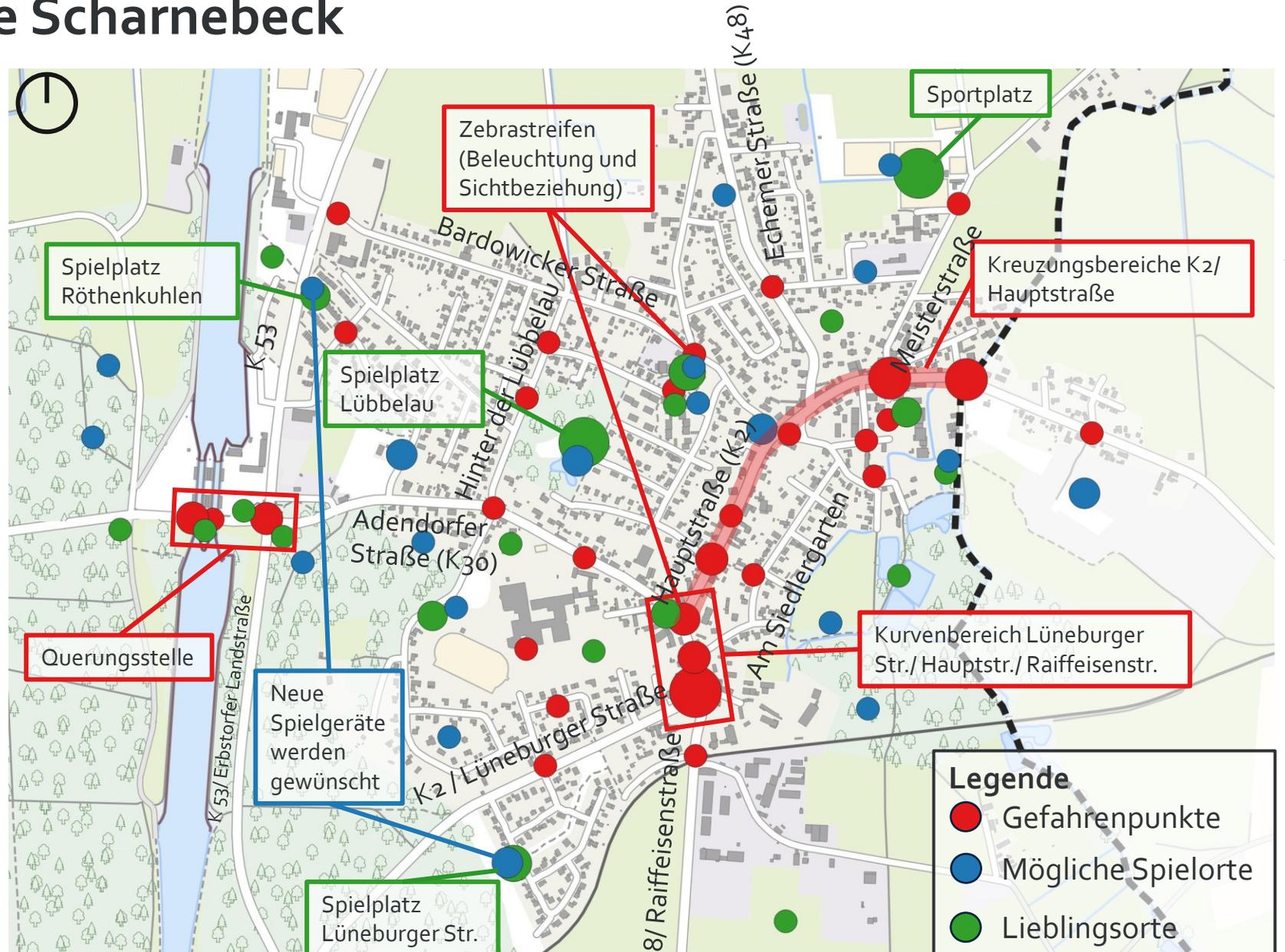
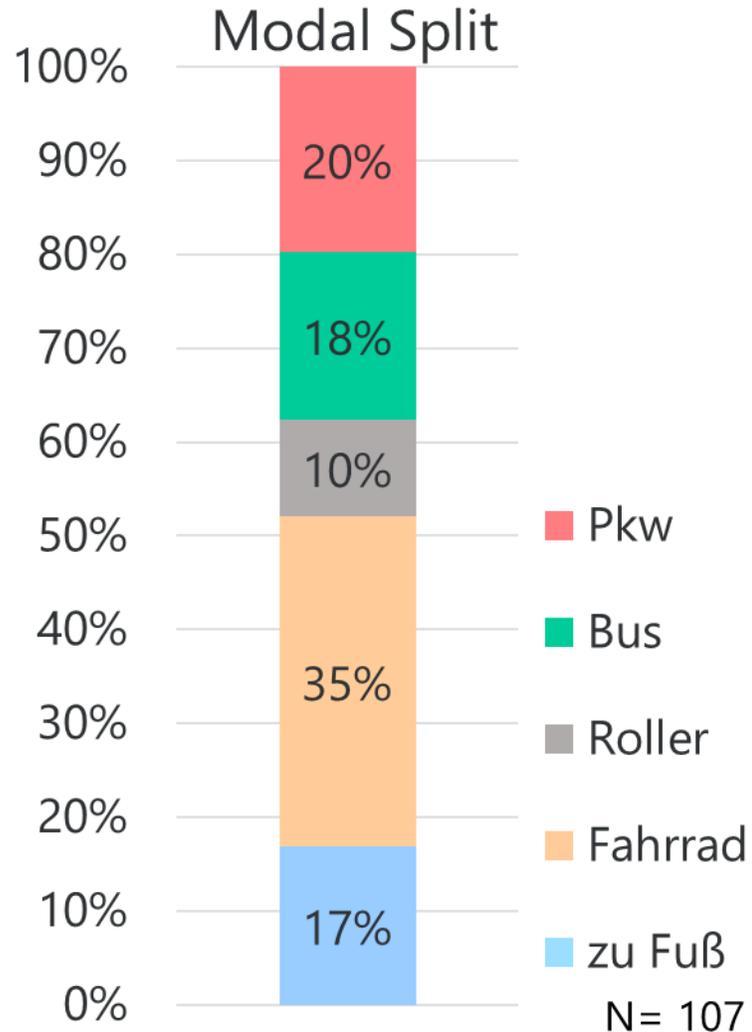
Fehlende Verbindung über den Feldberg beim Schulzentrum

Mangelhafte Abstellanlagen



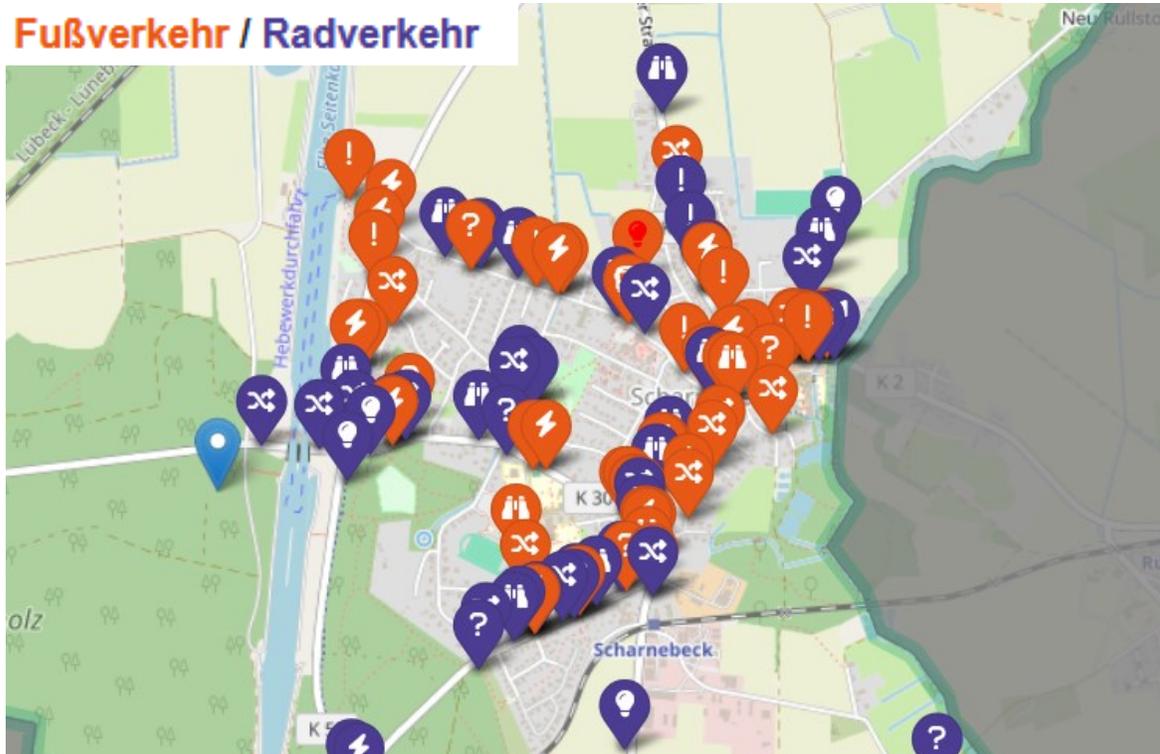
Marktplatz

# Befragung Grundschule Scharnebeck

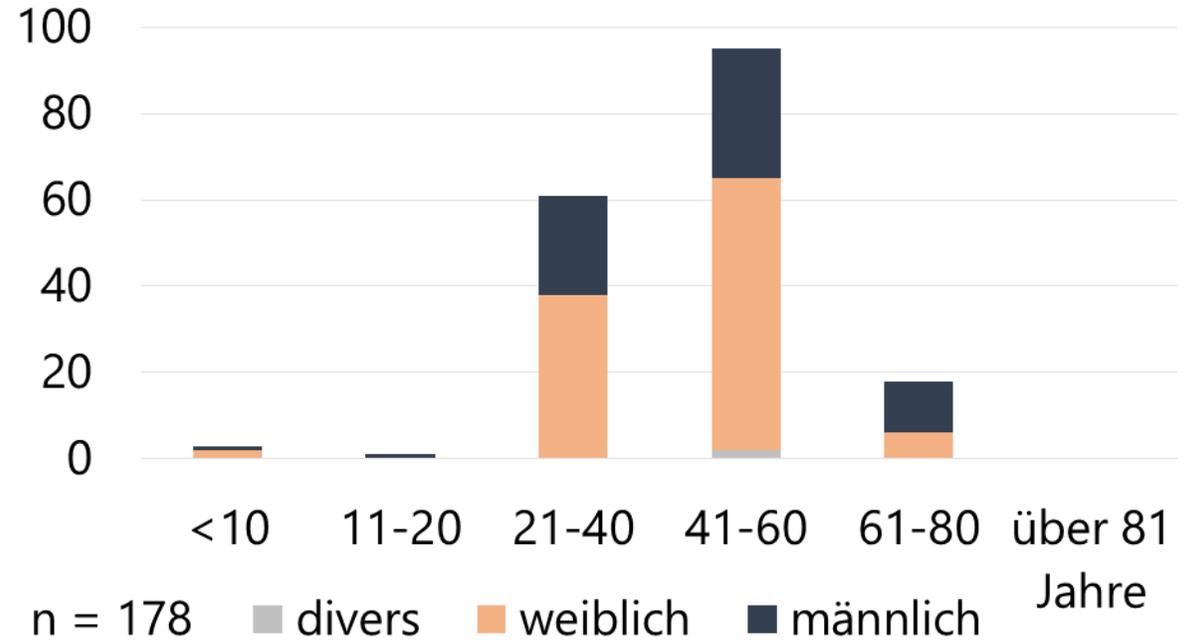


# Zusammenfassung der Onlinebeteiligung

- Laufzeit: 09.12.2024 - 02.02.2025
- Umfrage wurde 179-mal beantwortet
- 134 verortete Hinweise/ 772 Bewertungen
- Die Anmerkungen wurden, soweit fachlich vertretbar, ins Konzept übernommen



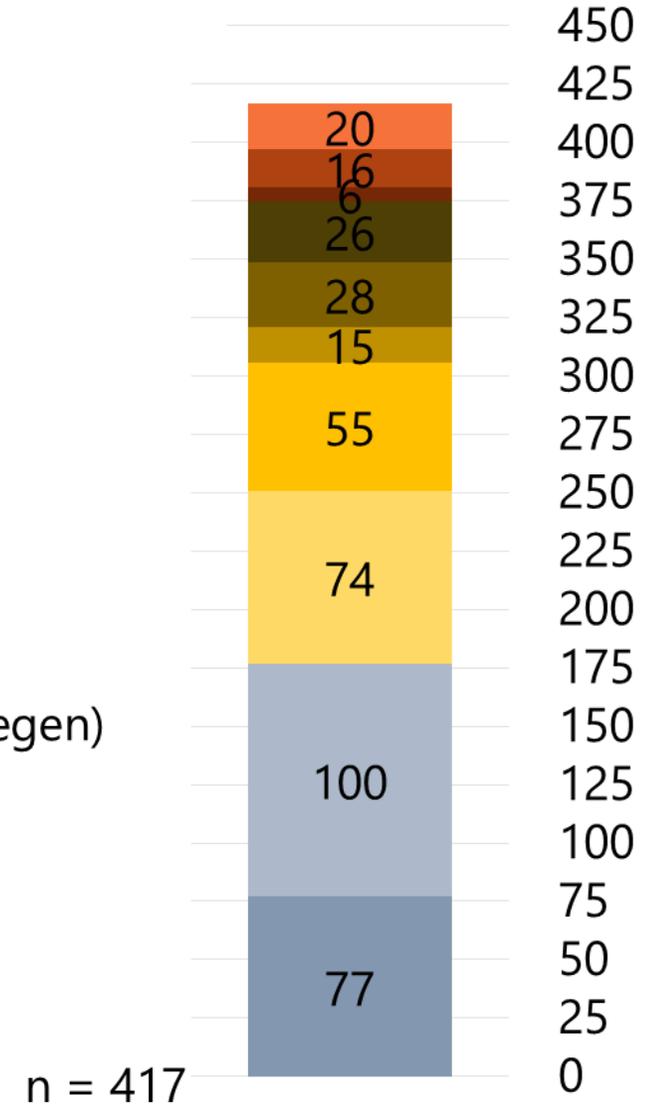
Angegebenes Alter und Geschlecht



- Vergleichsweise hohe Beteiligungsquote
- Keine repräsentativen Ergebnisse
- Stimmungsbild ablesbar

# Wo sehen Sie die größten Probleme im Fußverkehr?

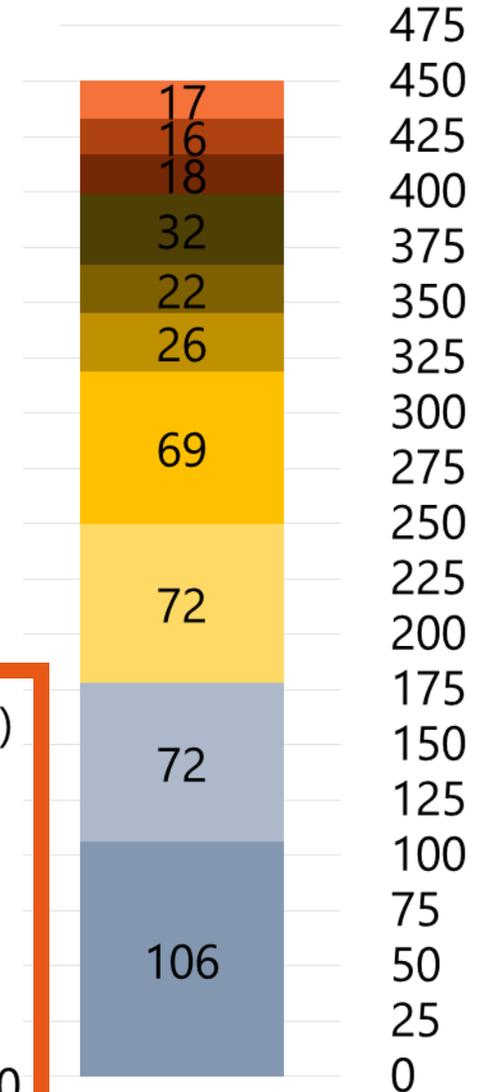
- Ich sehe keine Probleme
- Sonstige Mängel / Problem
- Wegweisung fehlt / ist unklar
- Beleuchtungen an Gehwegen fehlen (z. B. Angsträume)
- Verknüpfungen mit ÖPNV sind unzureichend
- Sitzbänke fehlen / sind in schlechtem Zustand
- Konflikte mit Kfz- oder Radverkehr (z. B. Gehwegparken, Radfahrende auf Gehwegen)
- Querungsmöglichkeiten über Straßen fehlen (z. B. Zebrastreifen, Ampeln)
- Gehwege in schlechtem Zustand (z. B. Stolperkanten)
- Gehwege sind nicht barrierefrei (z. B. zu schmal, fehlende Nullabsenkungen)



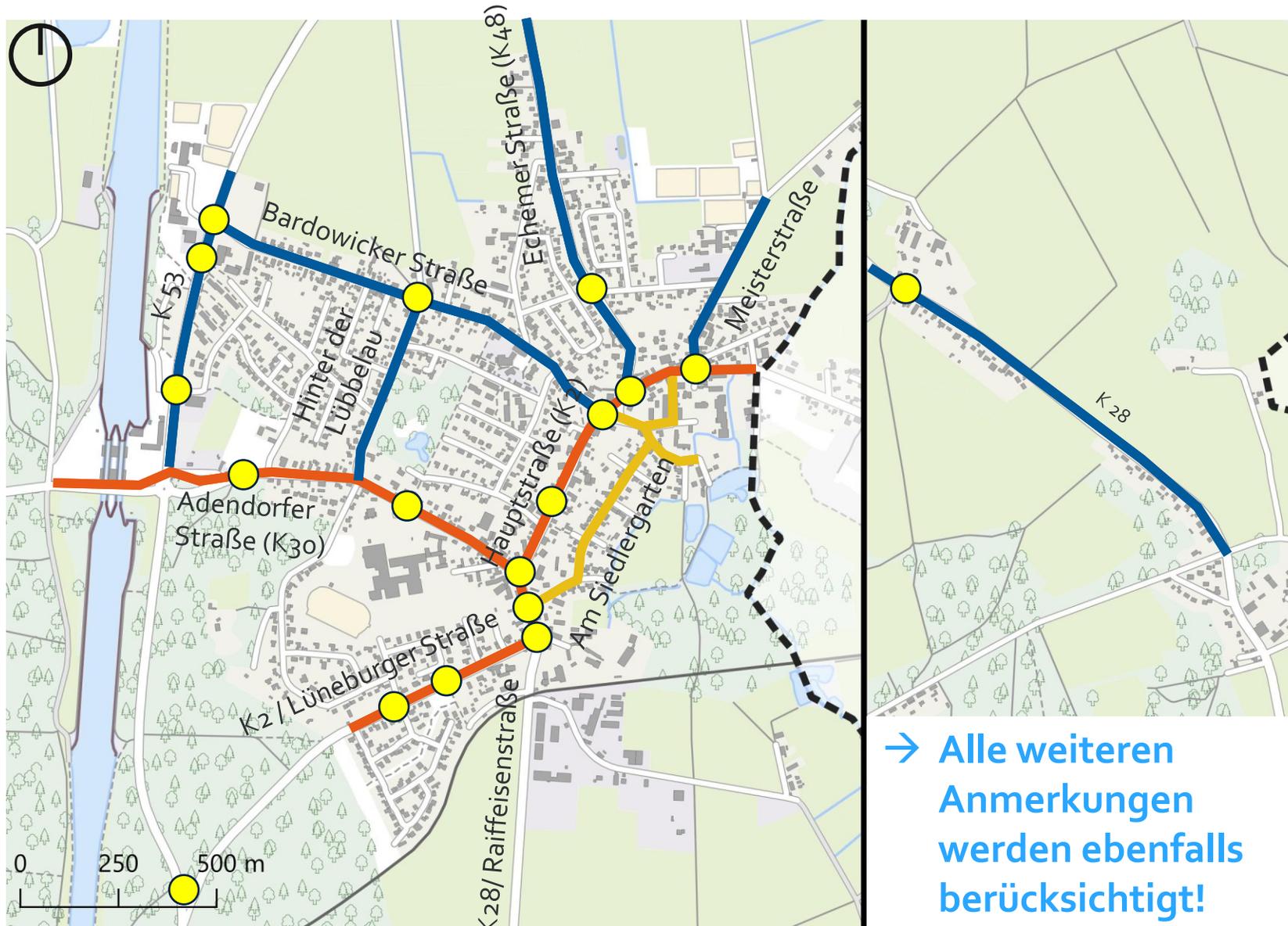
# Wo sehen Sie die größten Probleme im Radverkehr?

- Ich sehe keine Probleme
- Sonstige Mängel / Probleme
- Wegweisung fehlt / ist unklar
- Beleuchtungen an Radwegen fehlen
- Verknüpfungen mit ÖPNV sind unzureichend
- Fahrradabstellanlagen fehlen / sind in schlechtem Zustand
- Konflikte mit Kfz- oder Fußverkehr (z. B. Gehwegparken, Fußgänger:innen auf Radwegen)
- Querungsmöglichkeiten über Straßen fehlen (z. B. außerorts über Landstraße)
- Radwege in schlechtem Zustand (z. B. unbefestigte Oberfläche)
- Radwege / Trennung vom Kfz-Verkehr fehlt

n = 450



# Zentrale Kommentare aus der Online-Beteiligung



## Legende

- Untersuchungsgebiet
- Kfz haben kein Verständnis, dass Radverkehr auf Fahrbahn fährt; Rad fährt unerlaubt auf Gehweg; Fußgänger gehen auf Radwegen
- Hohe Kfz-Geschwindigkeiten trotz verkehrsberuhigten Bereichs / Schulumfeld
- Lange, gerade Straße, dadurch hohe Kfz-Geschwindigkeiten
- Fehlende / mangelhafte Querungsmöglichkeiten für Fuß-/Radverkehr
- /Radverkehr

→ **Alle weiteren Anmerkungen werden ebenfalls berücksichtigt!**

# Zielsetzung

## *Steigerung der Lebensqualität in der Gemeinde Scharnebeck*

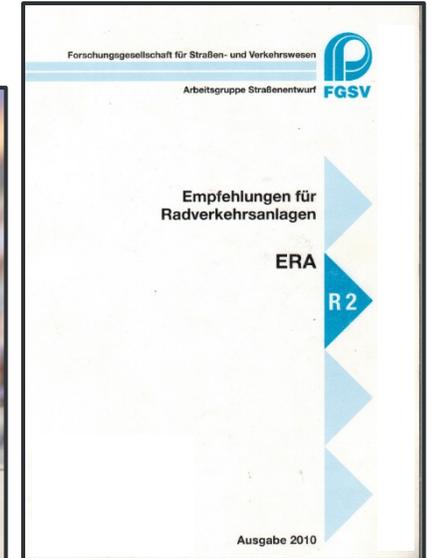
- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Barrierefreie Fuß- und Radverkehrsnetze mit hoher Aufenthaltsqualität, Komfort und Verkehrssicherheit anbieten
- Verkehrsberuhigung des Ortskernes / Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr
- Entwicklung attraktiver und sicherer Schulwege
- Verbesserung der Radverkehrsanbindung Richtung Lüneburg
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

# Strategien und Handlungsfelder

- Langfristige Vision mit vielen kleineren Etappenzielen – „Hohe Aufenthaltsqualität vor schneller Durchfahrt“
- Integrierte Planung – Ressourcenschonende Planung
- Fußverkehr: Barrierefreies Hauptnetz mit hochwertiger Qualität und Gestaltung
- Radverkehr: Übergeordnete Routen etablieren - Mehrfachnutzung Alltags- und Freizeitrassen
- Schulumfeld: Gewährleistung komfortabler und sicherer Schulwege
- Kommunale Ressourcen (Haushalt / Mitarbeiter:innen) an erhöhtem Bedarf ausrichten
- Fokus auf umsetzbare Leitprojekte mit hohem Nutzen legen

# Netzanforderung und Ausbaustandards – Förderfähigkeit

- Anwendung von Standards
- Anstreben von Förderfähigkeit
- Erfüllen von Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs



# Problemstellung

„KFZ nicht selten zu zügig unterwegs auf  
"Hinter der Lübbelau".“



Hinter der Lübbelau

50 km/h

Verbindung zum Schulzentrum, Lübbelaupark

„[...] Hier liegen 2 weiterführende Schulen in unmittelbarer Nähe, ebenso der Kindergarten und demnächst auf eine Geflüchtetenunterkunft. [...] nicht selten kann man brenzliche Situationen zwischen 2 Fahrzeugen beobachten, SchülerInnen überqueren die Fahrbahn, „



Adendorfer Straße

50 km/h

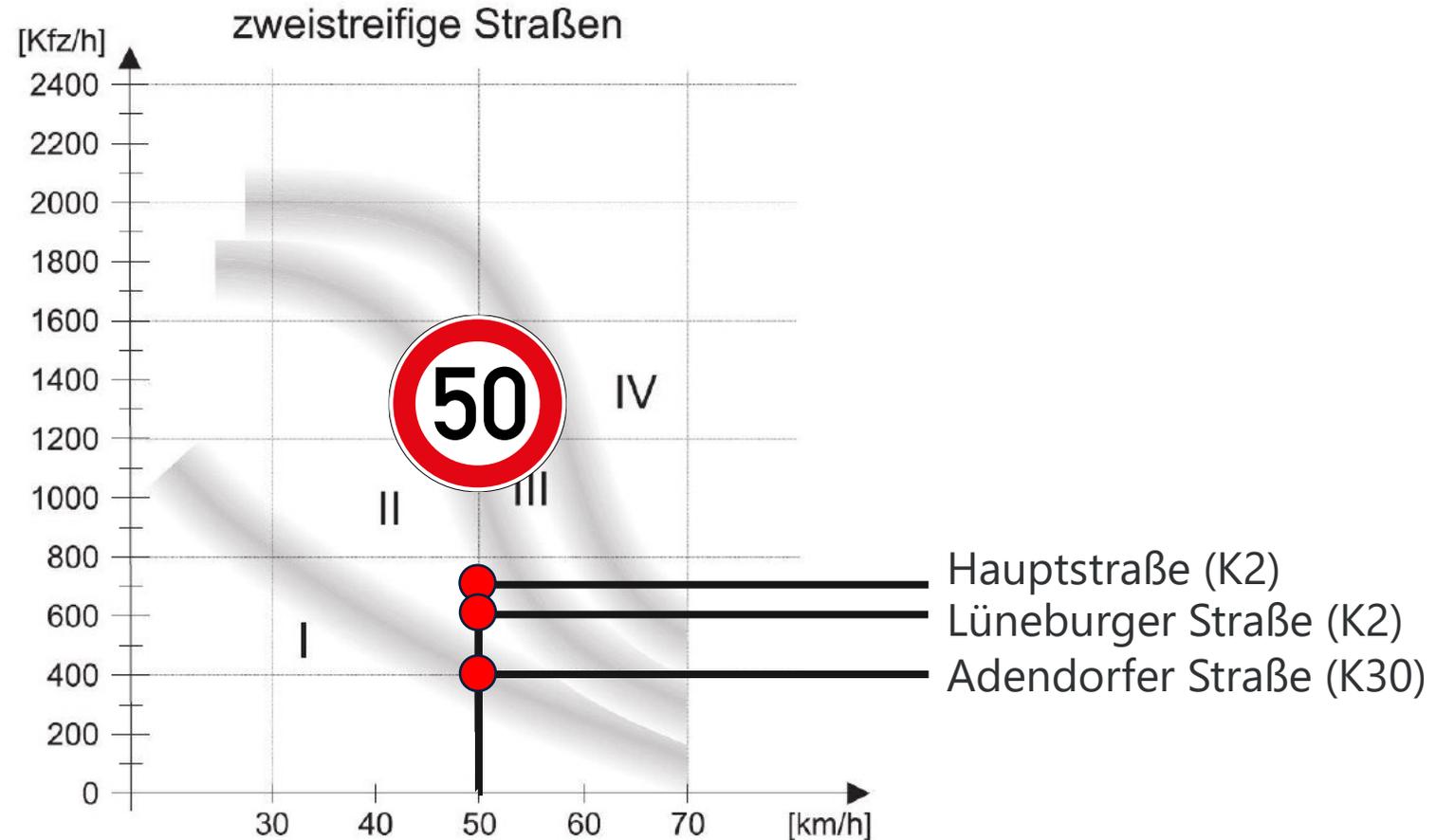
Kindergarten, Schulzentrum

# Belastungsbereiche Radverkehr nach Regelwerken

## Belastungsbereiche nach Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

- I Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn
- II Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/Radverkehr frei**
- III Regeleinsatzbereich für Trennen: Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege
- IV Trennen vom Kfz-Verkehr ist unerlässlich

**Übergangsbereiche sind nicht als harte Grenzen zu verstehen!**

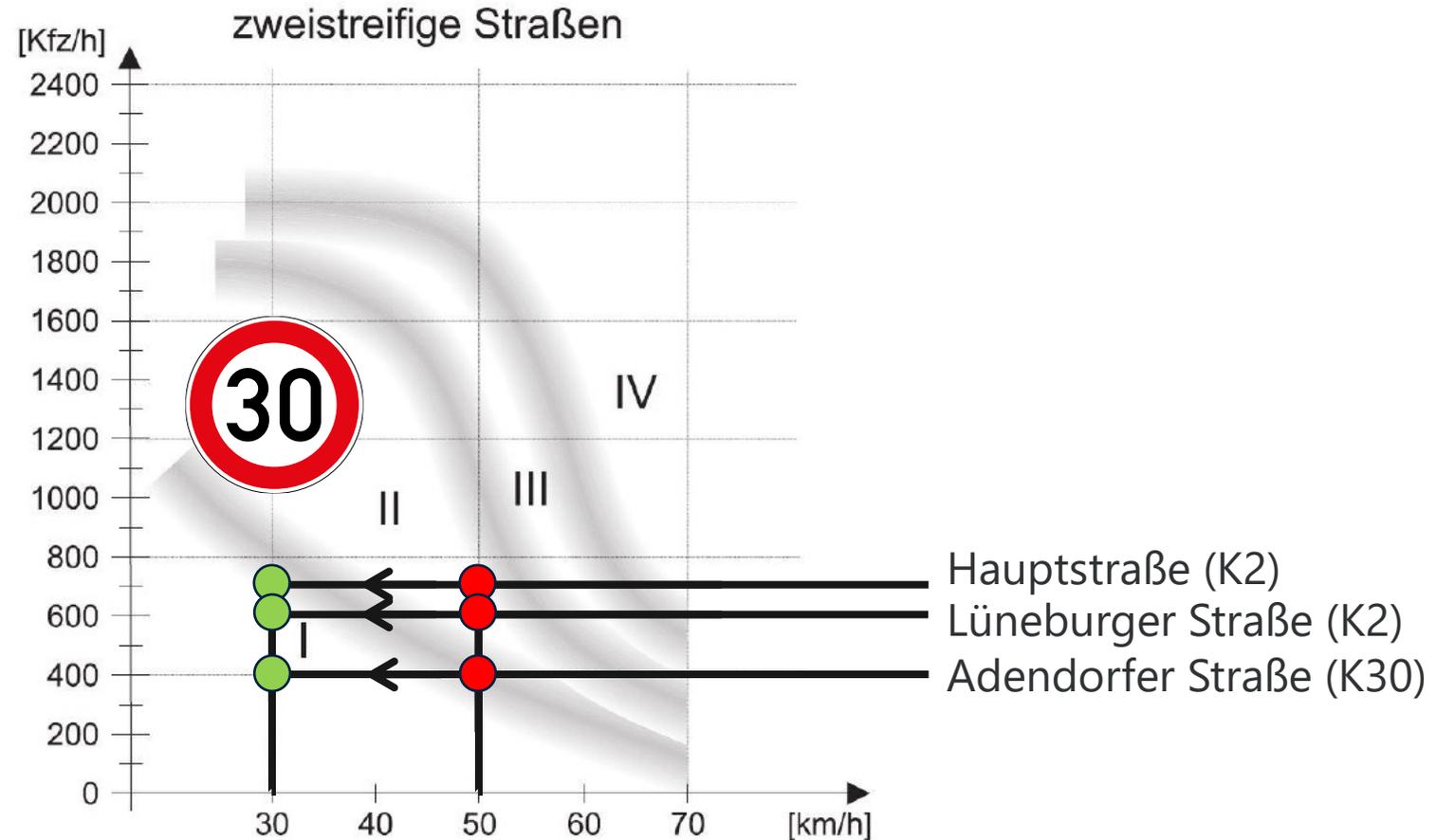


# Belastungsbereiche Radverkehr nach Regelwerken

## Belastungsbereiche nach Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

- I Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn
- II Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/Radverkehr frei
- III Regeleinsatzbereich für Trennen: Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege
- IV Trennen vom Kfz-Verkehr ist unerlässlich

**Übergangsbereiche sind nicht als harte Grenzen zu verstehen!**

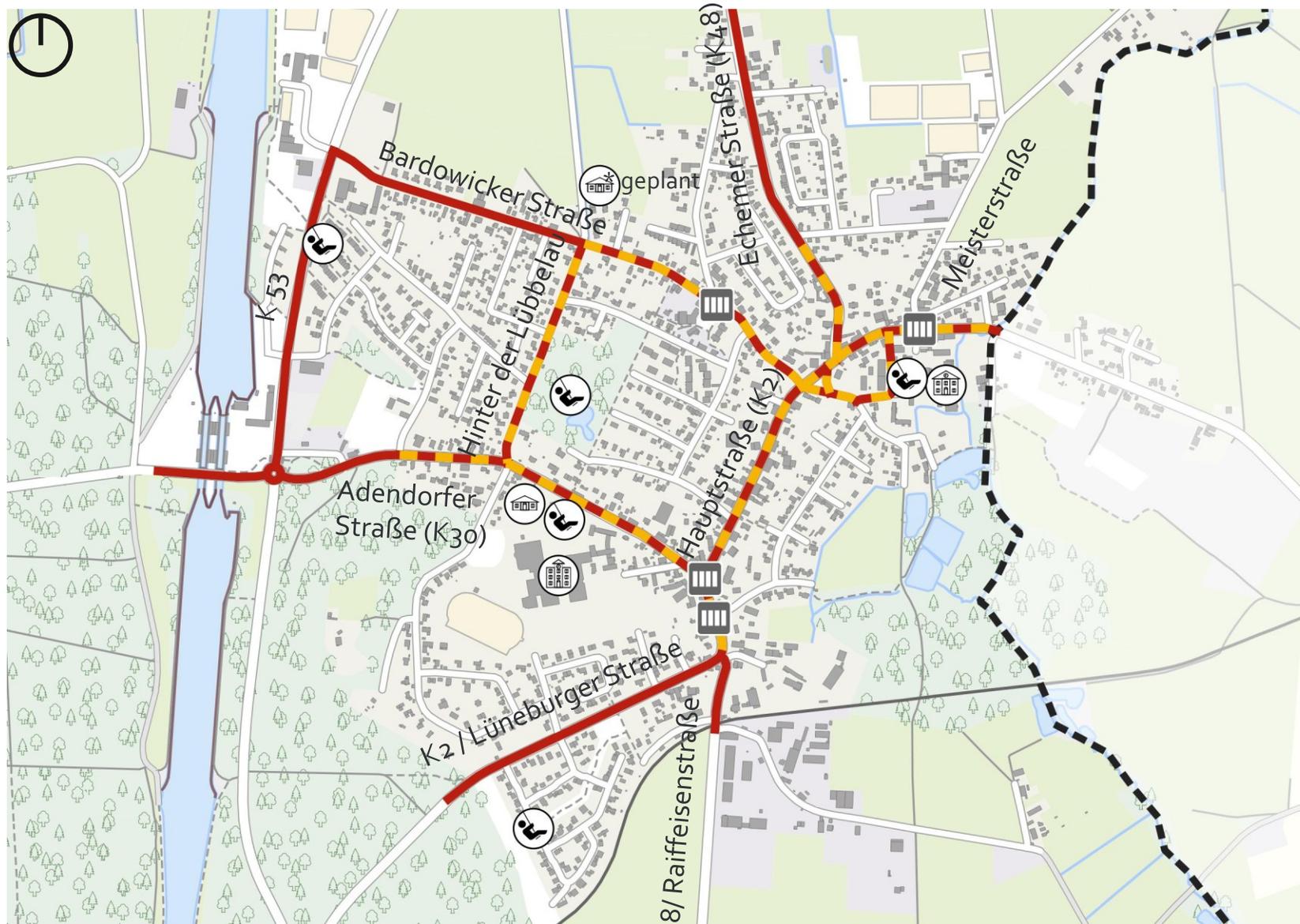


## Voraussetzungen für Tempo 30 auf klassifizierten Straßen

Nach Novelle der VwV-StVO 2025:

- Tempo 30 **soll** in der Regel vor Kindergärten etc., Schulen, Alten-/Pflegeheimen, Krankenhäusern und **neu auch Spielplätzen** ausgewiesen werden
- Tempo 30 **soll** entlang **hochfrequentierter Schulwege** ausgewiesen werden (ggf. auf Öffnungszeiten beschränkt)
- „Hochfrequentiert“ sind Wege mit Bündelungswirkung zwischen Wohngebieten und Schulen, auch in Zusammenhang mit ÖPNV
- Tempo 30 **kann** auf insgesamt 300 m Länge an **Zebrastrifen** ausgewiesen werden
- Lückenschluss zwischen zwei Beschränkungen bis zu 500 m möglich

# Problemstellung: Konflikte durch Tempo 50 km/h



## Legende

--- Untersuchungsgebiet

■ Tempo 50 km/h

■ Besondere Konflikte

■ Fußgängerüberweg

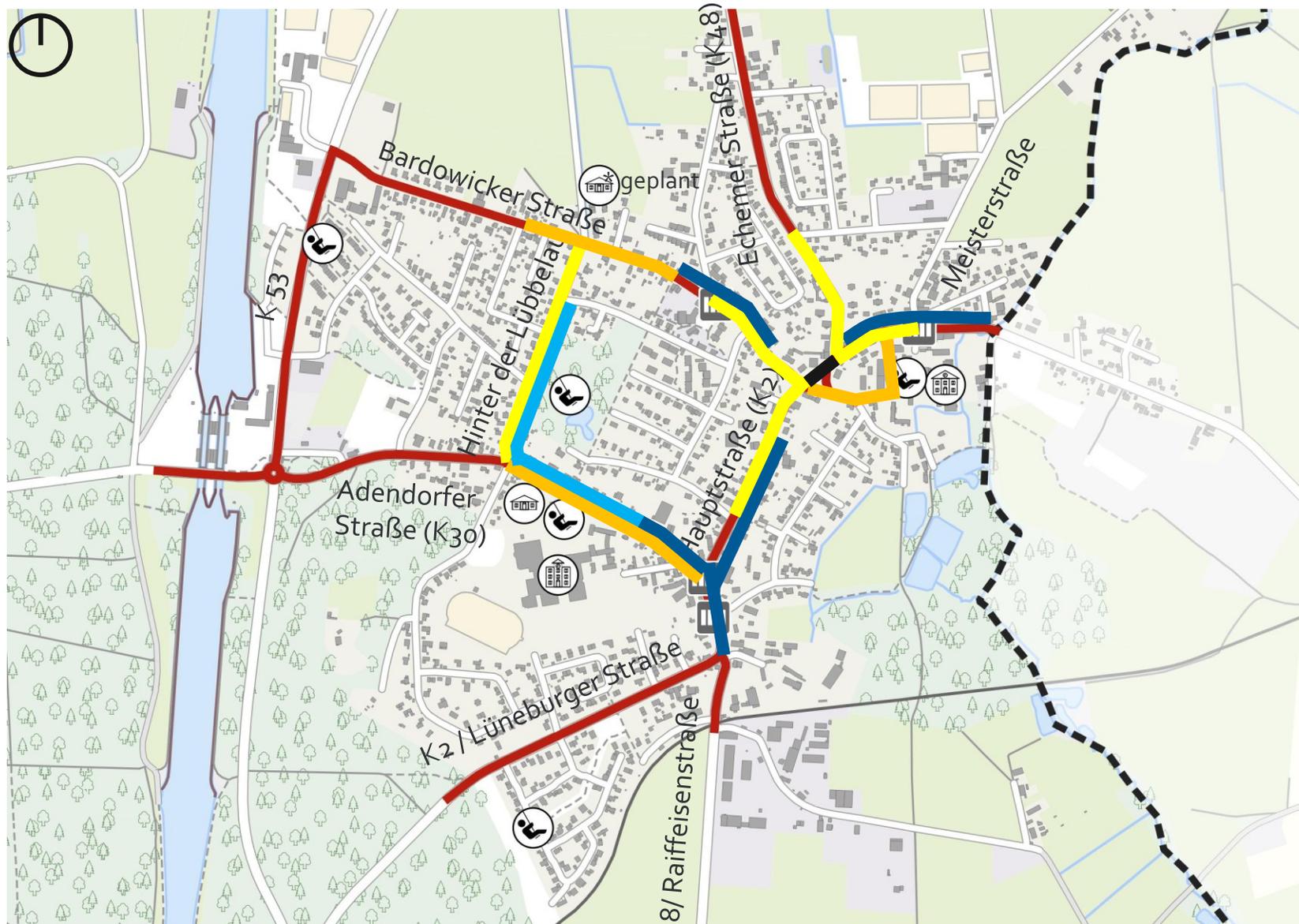
⊞ Kindergarten

⊞ Grundschule

⊞ Weiterführende Schule

⊞ Spielplatz

# Handlungsempfehlung: Höchstgeschwindigkeit 30 km/h



## Legende

--- Untersuchungsgebiet

■ Tempo 50 km/h

▤ Fußgängerüberweg

🏠 Kindergarten

🏫 Grundschule

🏫 Weiterführende Schule

🎡 Spielplatz

Tempo 30 ausweisen wegen:

■ Schulweg

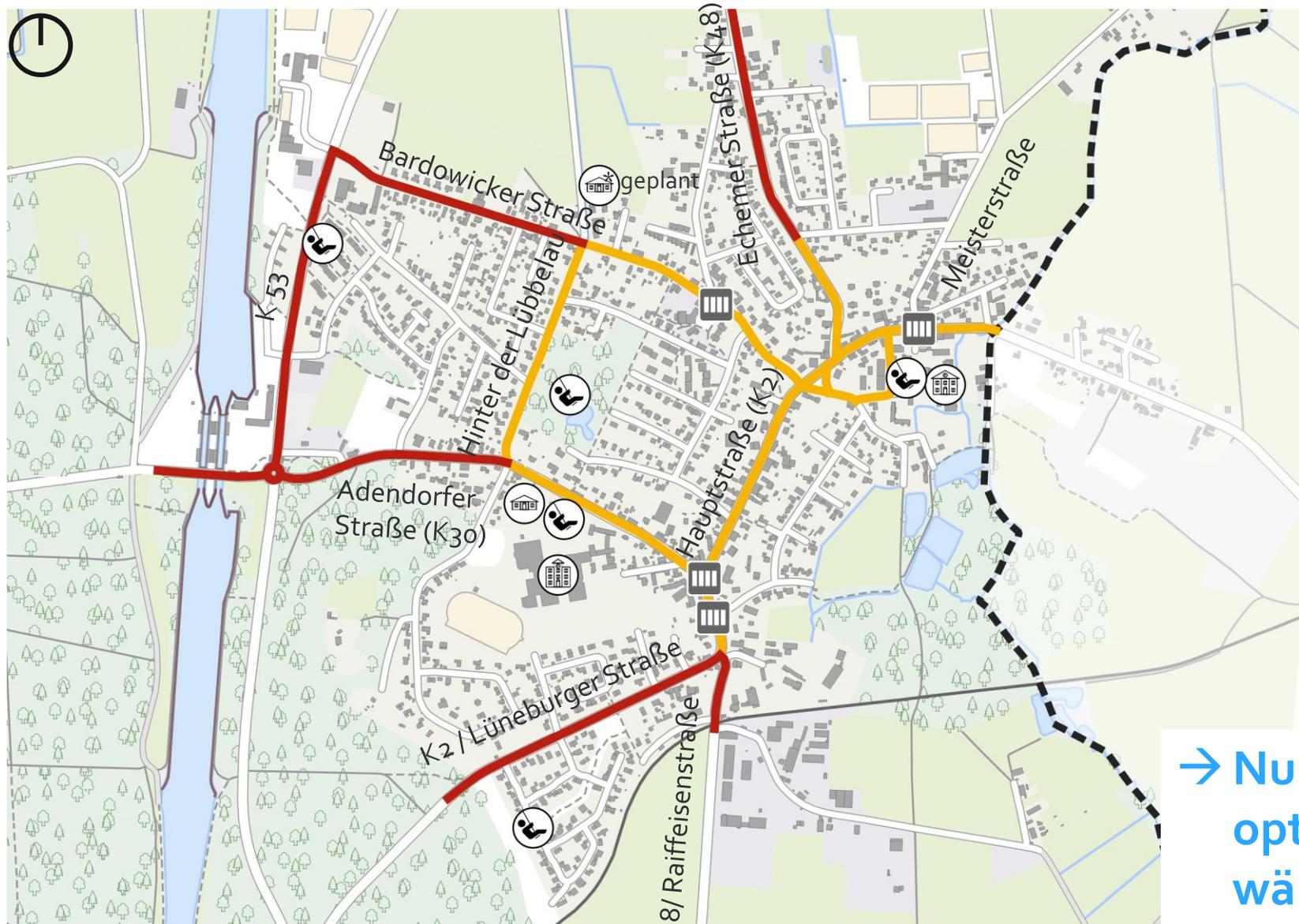
■ Umfeld Schule/ Kindergarten

■ Spielplatz

■ Fußgängerüberweg (300 m)

■ Lückenschluss (500 m)

# Handlungsempfehlung: Höchstgeschwindigkeit 30 km/h



## Legende

- ▬▬ Untersuchungsgebiet
- Tempo 50 km/h (Bestand)
- Tempo 30 km/h (Planung)
- ▬ Fußgängerüberweg
- 🏠 Kindergarten
- 🏫 Grundschule
- 🎓 Weiterführende Schule
- 🎮 Spielplatz

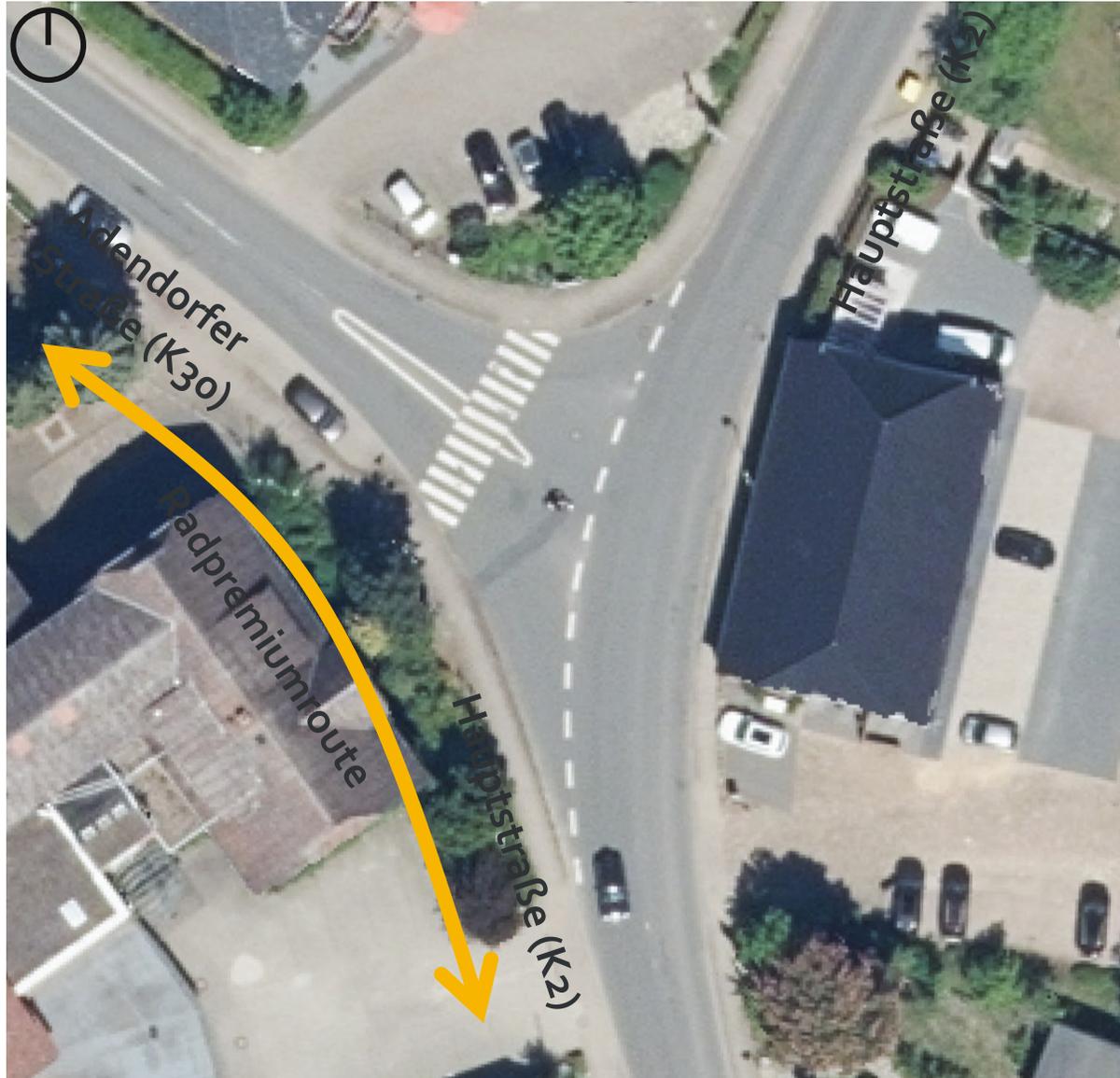
→ Nur Beschilderung ist nicht optimal, bauliche Maßnahmen wären zielführend

## Wie ist Ihre Meinung zur Handlungsempfehlung

- Tempo 30 km/h im Ortskern

# Überdimensionierte Kreuzungsbereiche

## Ausgangslage / Problemstellung



„Der Zebrastreifen wird, wie die anderen im Ort, wenig von den Fahrzeugen akzeptiert, es kommt sehr oft vor das dieser trotz wartender Personen, überfahren wird.“

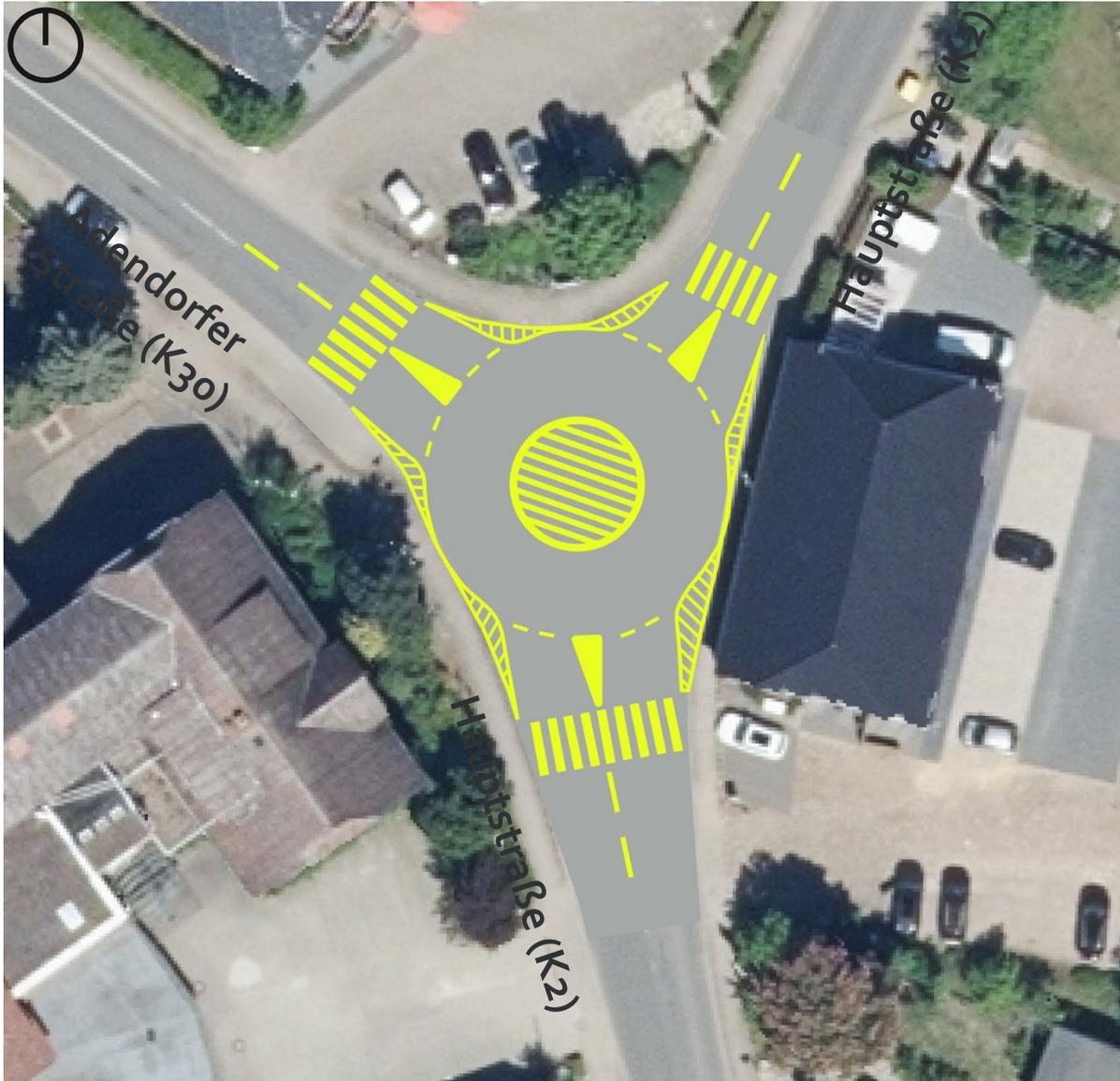
- Hinweise aus Online- und Schulbeteiligung und 1. Infoveranstaltung
- Hoher Querungsbedarf, unübersichtlich
- Breite Fahrbahn und überdimensionierter Kreuzungsbereich
- Verlauf Radpremiumroute nicht entlang Vorfahrt



Kreuzung Hauptstraße / Adendorfer Straße

## Handlungsempfehlung: Minikreisverkehr

„Prüfen ob Kreisel möglichst ist =>  
Reduzierung Der Geschwindigkeit der  
PKW / LKW, Zebrastreifen für Querung  
der Hauptstraße“



- Minikreisverkehr in „großer Ausführung“
- Kurzfristige Umsetzung als Versuch mit Baustellenmarkierung / Klebeborden möglich
- Ergebnis:
  - **Bessere Sichtbeziehungen + Querungsmöglichkeiten, besonders für Fußverkehr**
  - **Geschwindigkeitsreduzierung (auch im Umfeld)**
  - **Lösung im Bestand**
  - **Sicherheit für Radverkehr auf Radpremiumroute**

## Umsetzungsprozess

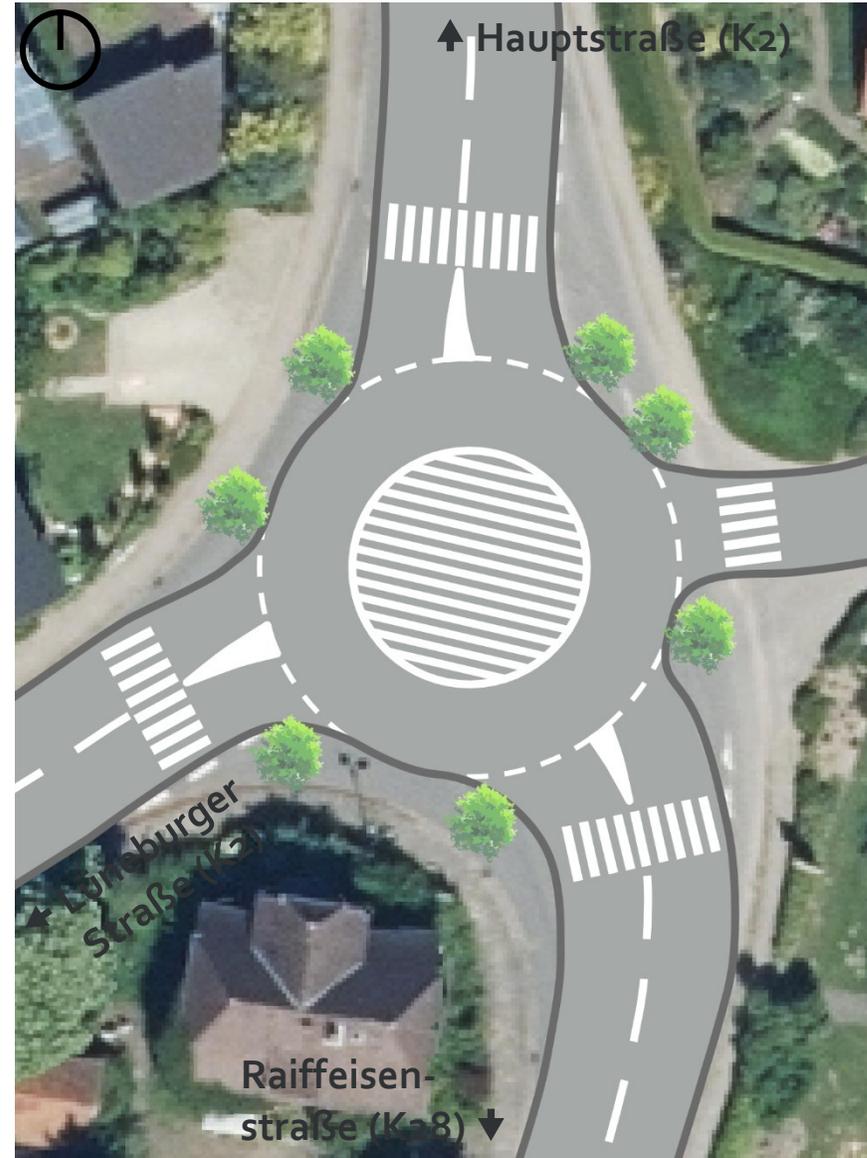


Homberg (Efze), ehemaliger Bestand, Provisorium und Umsetzung  
Projektleitung und Fotos © Andreas Schmitz

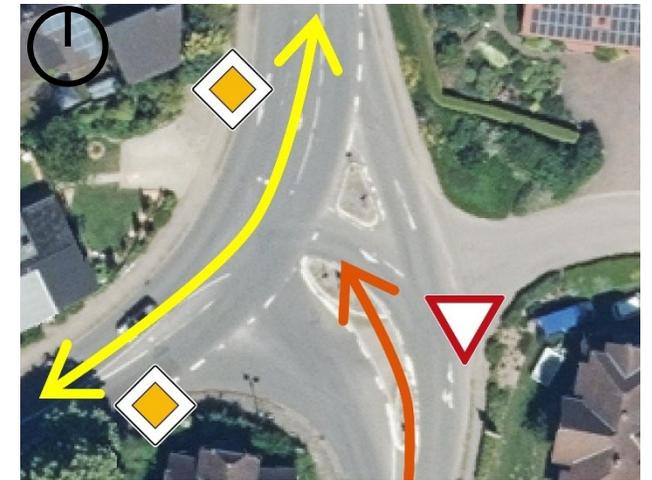
# Handlungsempfehlung: Abknickende Vorfahrt / Minikreisverkehr



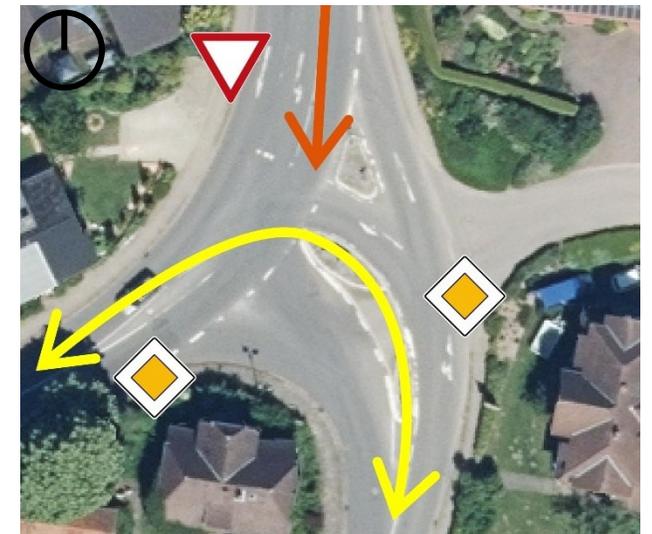
- In Grundschulbefragung mehrfach als Gefahrenpunkt genannt
- Verschiedene Varianten möglich:
  - Abknickende Vorfahrt Lüneburger Straße (K2) – Raiffeisenstraße (K28)
  - Minikreisverkehr (in „großer Ausführung“) – Neubau erforderlich



Bestand: Vorfahrt K2-K2



Variante: Vorfahrt K2-K28



## Wie ist Ihre Meinung zur Handlungsempfehlung

- Kreisverkehr Adendorfer Straße / Hauptstraße
- Neue Verkehrsführung Lüneburger Straße / Hauptstraße

# Einmündung Hauptstraße / Echemer Straße



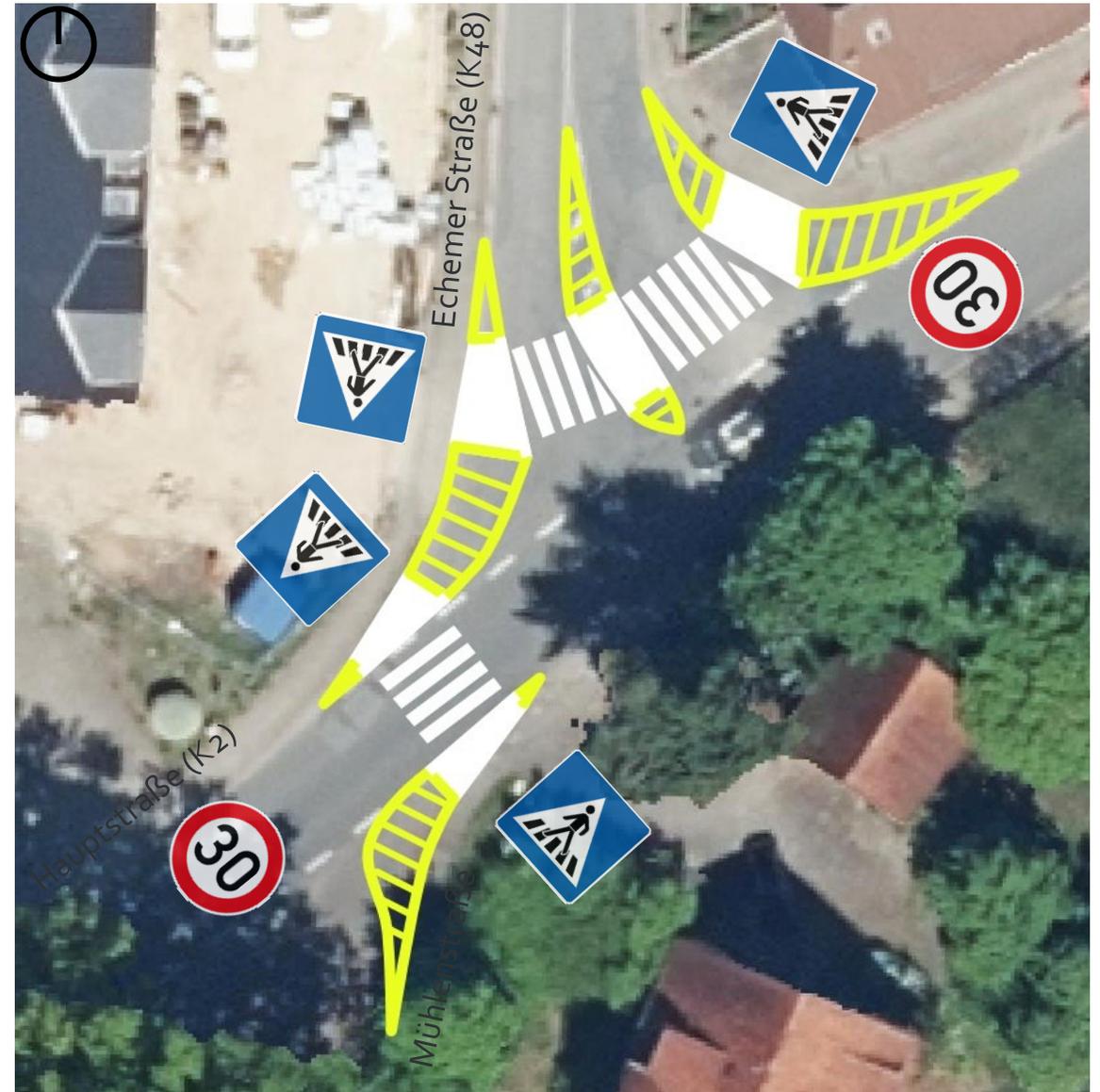
„Sehr breite Strasse ohne Querungshilfe  
Schlechte Sicht, durch nicht rechtwinklige  
Kreuzung. Autos fahren schnell z.B. von der  
Hauptstraße nach links in die Echemer Str“



- Verbindung von Echemer Straße zur Grundschule
- Viel Kfz-Verkehr (~700 Kfz/h)
- Überdimensionierte Einmündungsbereiche
- In Online-Beteiligung und Grundschulbefragung als Problemstelle genannt
- Bedarf durch landwirtschaftliche Fahrzeuge

# Handlungsempfehlung: Einmündung einengen und Querungsanlage

- Als Temporäre Lösung im gegebenen Straßenraum, zum Beispiel mit Pollern und Bodenmarkierung
- Fußgängerüberweg als Schulwegsicherung
- Tempo 30 ergänzend nach neuer VwV-StVO
- Optional Querung mit Fußgängerampel
- Abbiegeverkehre durch Müllabfuhr, Traktoren etc. sind beachtet, ggfs. überfahrbare Markierungen
- Negative Auswirkungen auf Fußgängerampel Bardowicker Straße/ Hauptstraße (70 m entfernt) sind nicht zu erwarten
- Perfekt Ergänzung zu Tempo 30 in diesem Abschnitt



## Überdimensionierte Kreuzungsbereiche

# Handlungsempfehlung: Ergänzung Gehwegüberfahrten / Einengungen



Good-Practice-Beispiel: Gehwegüberfahrt, Jork Schulstraße (LK Stade)

- Kurzfristige Umsetzung als Versuch mit Baustellenmarkierung / Klebeborden möglich
- Ergebnis:
  - **Bessere Querungsmöglichkeiten für Fußverkehr**
  - **Geschwindigkeitsreduzierung beim Abbiegen**



Frankfurt, Grüneburgweg



Grundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

IKS Mobilitätsplanung

# Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen

## Problemstellung



Fußgängerüberweg Hauptstraße



Hauptstraße (Dönerhaus/ Bäckerie)



K53 auf Höhe Feuerwehr

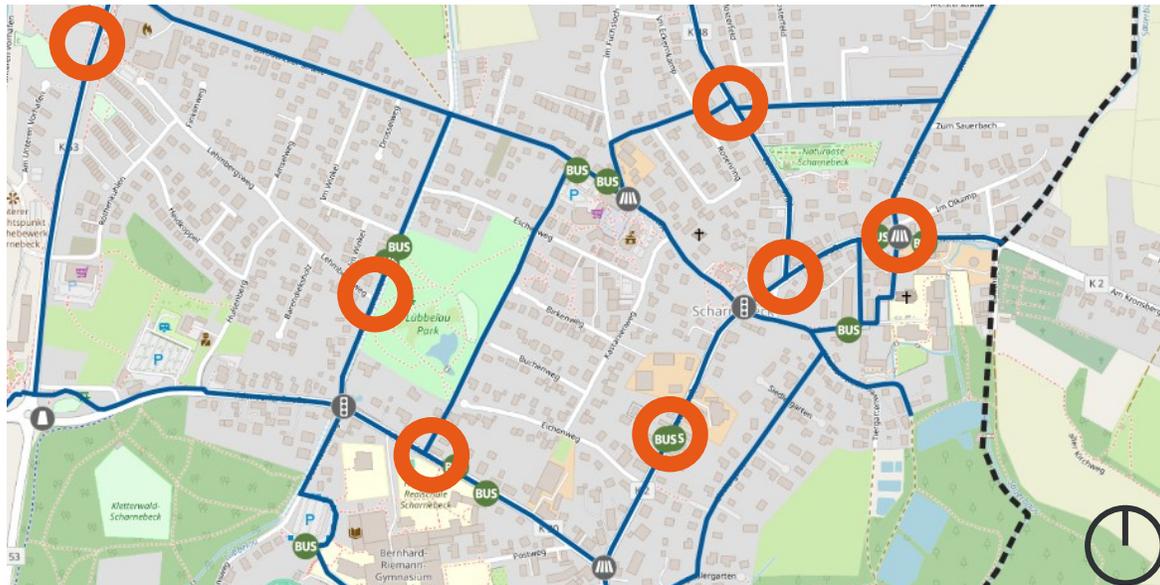


Adendorfer Straße auf Höhe Bacqueville-Weg

# Good-Practice Beispiele und Standorte

Mindestanforderungen an Barrierefreiheit und Sicherheit:

- Erfüllt 2-Sinne-Prinzip (mindestens zwei der Sinne Tasten, Hören und Sehen werden angesprochen)
- Möglichst kurze Querungswege, bei Bedarf mit Mittelinsel
- An Standorten mit hohem Querungsbedarf und Sicherheitsanspruch



Grundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

## Wie ist Ihre Meinung zur Handlungsempfehlung

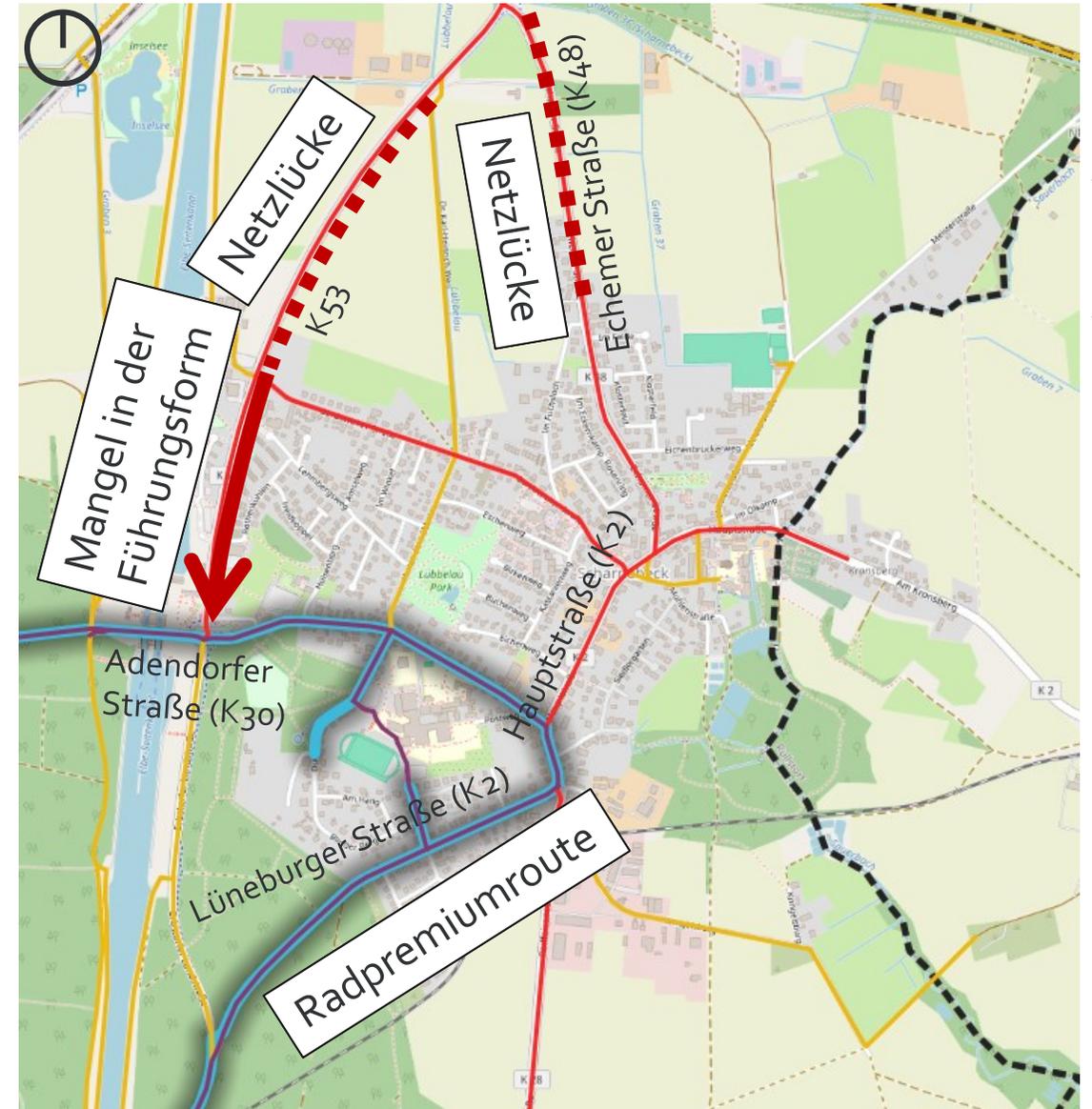
- Anpassung der Einmündungsbereiche
- Ergänzung von Querungsstellen

# Problemstellung

- Verbindung Schulverkehr innerhalb von Scharnebeck
- Verbindung Echem <-> Radpremiumroute und im weiteren Verlauf Lüneburg
- Netzlücken entlang der Kreisstraßen
- Ungeeignete Führungsform entlang der K53 im Ort



K53



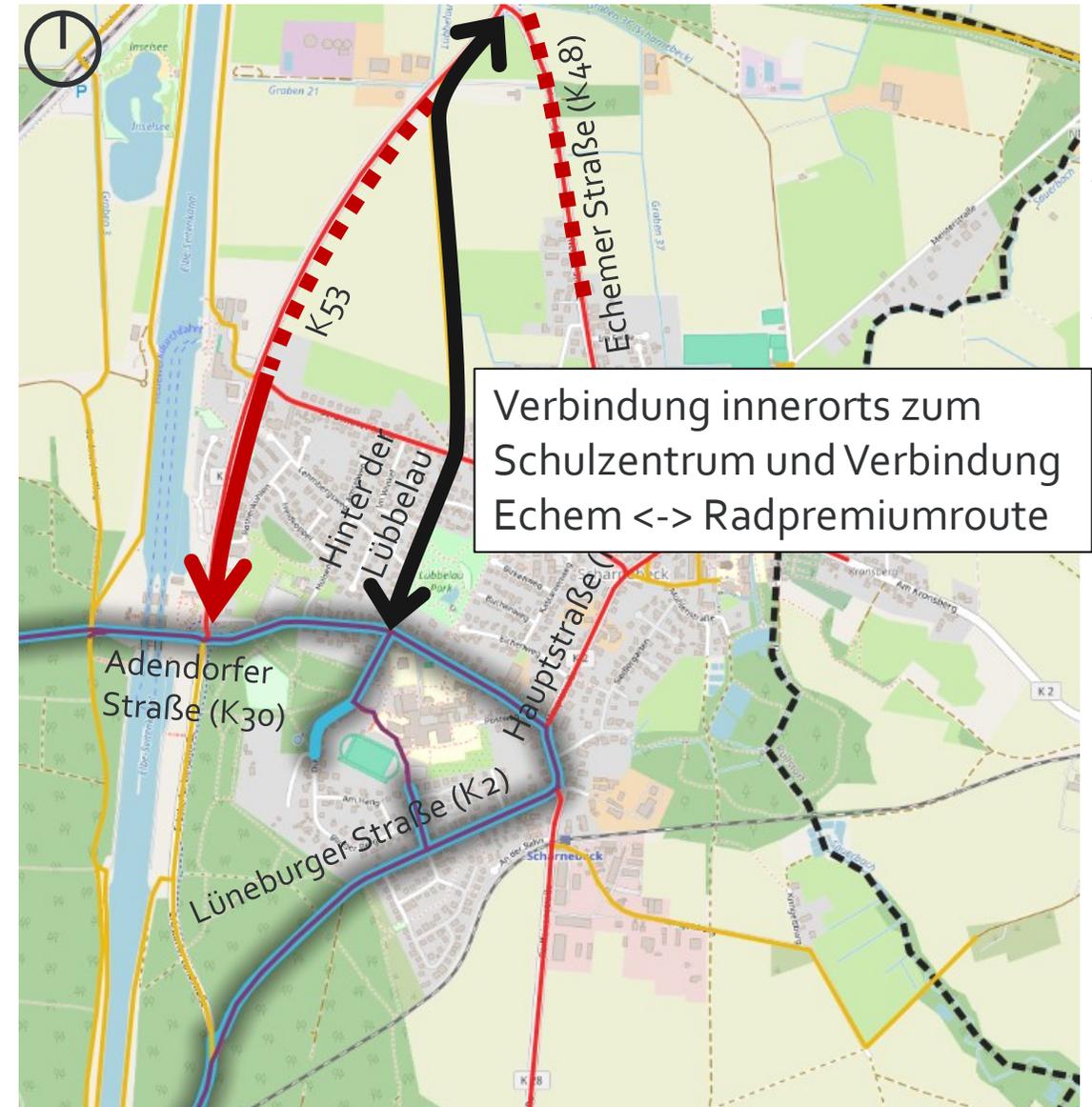
Grundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

# Handlungsempfehlung: Alternativroute über Hinter der Lübbelau

- Anpassung des Radverkehrsnetzes prüfen
- Vorteile:
  - Einbindung Echem und Neubaugebiet Scharnebeck Nord (mit Kindergarten)
  - Schnellere und kostengünstigere Umsetzung
  - Voraussichtlich förderfähig durch Landkreis Lüneburg und Land Niedersachsen
- Im Bestand Tempo 50 km/h



Hinter der Lübbelau



Grundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

## Variante 1: Fahrradstraße



Variante: Fahrradstraße Hinter der Lübbelau

- Durchgängige Trasse mit hoher Qualität für Radverkehr
- Einbindung und Verbindung relevanter Zielorte in Radverkehrsnetz
- Befahrbarkeit für Kfz weiterhin gewährleistet
- Umsetzbar ohne größere bauliche Maßnahmen
- Qualitätsgewinn für Busverkehr, da „stop and go“ entfällt (Vorfahrt Fahrradstraße)



Variante Fahrradstraße Dr.Karl-Heinrich-Weg

## Exkurs: Fahrradstraße



Good-Practice-Beispiel: Fahrradstraße, Kassel (Helleböhnweg)

- Radverkehr hat Vorrang und darf jederzeit nebeneinander fahren
- Tempo 30 km/h,
- Kann für Anlieger/ Kfz freigegeben werden
- Es werden unbedingt Markierungsarbeiten und begleitende Öffentlichkeitsarbeit empfohlen (ein Schild macht noch keine Fahrradstraße)
- Voraussetzung:  
Hohe Radverkehrsdichte / hohe Netzbedeutung / wenig Bedeutung für Kfz, oder beruht auf verkehrsplanerischem Gesamtkonzept

# Variante 2: Tempo 30 (Zone) mit verkehrsberuhigenden Elementen



Variante: Tempo 30 Hinter der Lübbelau mit Verkehrsberuhigenden Maßnahmen



## Wie ist Ihre Meinung zur Handlungsempfehlung

- Fahrradstraße / Verkehrsberuhigung „Hinter der Lübbelau“

# Bestand



# Fahrradabstellanlagen

## Anforderungen



### Leitfaden Fahrradparken im Landkreis Lüneburg

Praktische Hinweise für sicheres  
Fahrradparken an Quelle und Ziel

#### Anforderungen - Schulen

- Ausreichende Dimensionierung
- Verkehrssichere Zuwegung
- Überdacht
- Gut einsehbar von Klassenzimmern
- bei größeren Gebäuden mehrere Anlagen
- Einschließmöglichkeit für Helme etc.

#### Anforderungen – Öffentliche Einrichtungen

- Im öffentlichen Raum sofort einsehbar
- Unmittelbar am Eingang
- Schnelles und einfaches Abstellen

#### Anforderungen - ÖPNV

- Direkter Zugang zum Gleis/ zur Haltestelle
- intensive, regelmäßige Wartung und Reinigung
- Überdacht
- An größeren Haltepunkten: gesichertes Fahrradparken

# Handlungsempfehlung Marktplatz / Haltestelle „Bardowicker Straße“

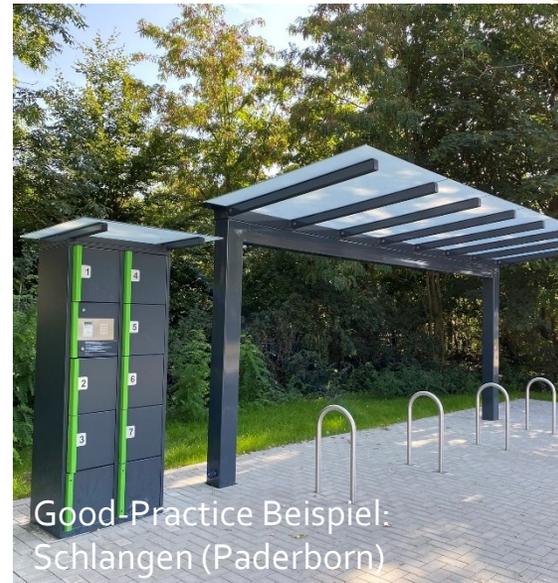
- Ungeeignete Vorderradhalter am Marktplatz, keine Abstellanlagen an Bushaltestelle
  - Hochfrequentierte Zielorte
  - Lange Abstelldauer (Bike+Ride an der Bushaltestelle, Verweilen am Marktplatz)
- Ersatz/ Neue und mehr Bügel
- Ergänzung Schließfächer, Ladestation, Reparaturstation etc.



Marktplatz



Bushaltestelle  
„Bardowicker Straße“



Good-Practice Beispiel:  
Schlangen (Paderborn)



Good-Practice Beispiel:  
Finanzamt Ludwigsburg

# Handlungsempfehlung Grundschule

- Kein Witterungsschutz
  - Nicht-fester Bodenbelag
- Neubau mit Überdachung und geeigneten Bügeln
- Abschließbare Abstellräume möglich (Premiumlösung)
- Zusammen mit Samtgemeinde entwickeln



Grundschule Scharnebeck

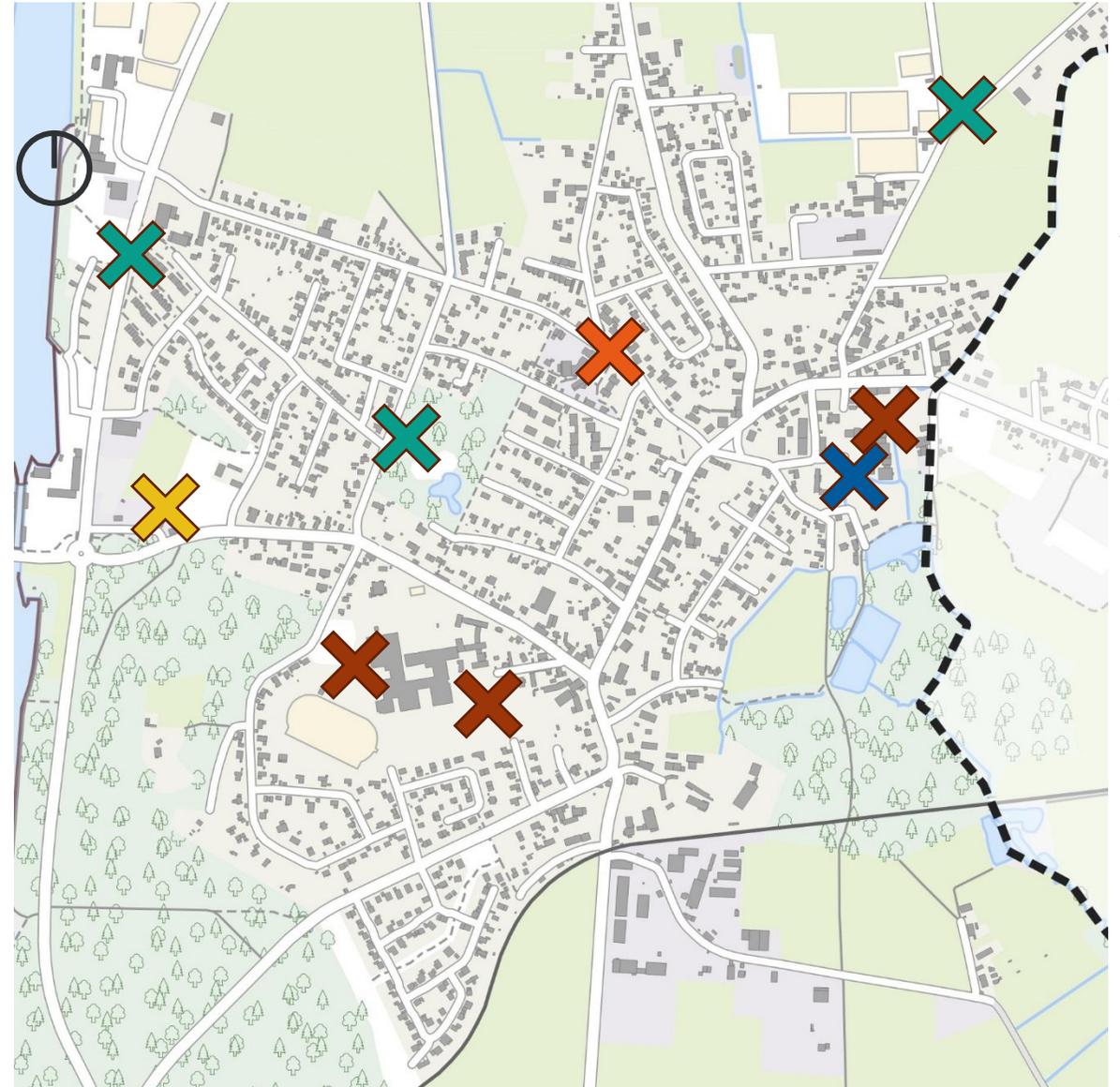


Good-Practice Beispiel: Jork – Grundschule Estebrügge

## (Weitere) Empfohlene Standorte

Neue/ mehr Abstellanlagen zum Beispiel:

- Im Ortskern/ Marktplatz
- an Schulen und Haltestellen
- am Hebewerk/ Infocenter und anderen Sehenswürdigkeiten
- an Spiel- und Sportplätzen
- An Aufenthaltsflächen/ Treffpunkten



## Wie ist Ihre Meinung zur Handlungsempfehlung

- Qualitätsoffensive Fahrradabstellanlagen

# Variante: Verkehrsberuhigende Elemente

„Es ist eine Spielstraße und 90% der Autos fahren hier lebensgefährlich schnell (50-70 kmh) trotz der Schilder! [...]“



Am Siedlergarten: Bestand

- Problem: Verkehrsberuhigter Bereich mit Durchgangsverkehr und überhöhter Geschwindigkeiten aufgrund gerader Streckenführung
- Verlangsamung des Kfz-Verkehrs führt zu
  - mehr Sicherheit für Fuß- und Radverkehr, besonders Kinder und Mobilitätseingeschränkte
  - Weniger Durchgangsverkehr, wenn Fahrt über Hauptstraße deutlich schneller ist

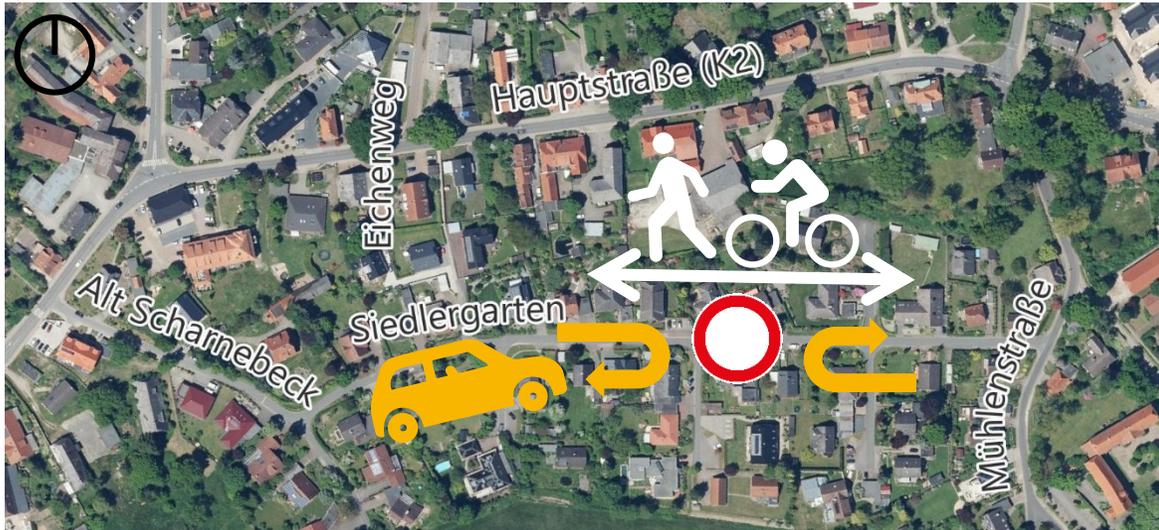


Verkehrslenkende Elemente (Jork, LK Stade)



Bodenmarkierungen (Grünendeich, LK Stade)

## Variante: Modalfilter



„[...] wird von vielen Kindern als Schulweg genutzt. Viele Autos halten sich nicht an die Geschwindigkeit und gefährden die Kinder.“

- Problem: Verkehrsberuhigter Bereich mit Durchgangsverkehr und überhöhter Geschwindigkeiten aufgrund gerader Streckenführung
- Auch als Versuch umsetzbar (günstig und schnell)
- Durchfahrt von Kfz wird unterbunden, Fuß- und Radverkehr können weiterhin durchfahren
- Für Müllabfuhr, Rettungswagen etc. versenkbarer Poller möglich



Modalfilter Siedlergarten: Variante Steine



Modalfilter Siedlergarten: Variante (versenkbarer) Poller

## Wie ist Ihre Meinung zur Handlungsempfehlung

- Verkehrsberuhigung „Am Siedlergarten“

# AGFK-Kommunikationspakete: Verkehrsregeln, Infos und Fakten...

**AGFK**  
Arbeitsgemeinschaft  
Fahrradfreundlicher Kommunen  
Niedersachsen | Bremen

Leitfaden für Mitgliedskommunen  
**Kommunikationspaket  
„Fahrradstraße ist...“**

**Kostenloses Starterpaket**

Kommunikationspaket:  
„Fahrradstraße ist...“

Initiative:  
„Rücksicht macht Wege breit“

**Danke**

**Rücksicht macht Wege breit**

**AGFK**  
Arbeitsgemeinschaft  
Fahrradfreundlicher Kommunen  
Niedersachsen | Bremen

**AGFK Infografik  
Clever zur Schule  
Wie wir Fuß- und Radverkehr auf dem Schulweg stärken können**

Mein größtes Verkehrsproblem vor der Schule ist meistens leider Angst: nicht genügend Platz, viel Stress mit Schülern und Schreie zur Schule gebracht werden, bestmännlich das BMS. Dabei bestehen viele gute Möglichkeiten.

Wie kann die Anzahl der KZ-Einheiten verringert werden? Welche Chancen sind bei Verkehrsregeln und deren Umsetzung? Diese Fragen beschäftigt diese Infografik der AGFK genauer.

**vorher nachher**

**Der Schulweg als Entwicklungschance!**  
Bereits in der Schule zu lernen, fördert die Integration in den Verkehrsraum. Durch die Förderung von Verkehr und Fußverkehr wird die Sicherheit der Kinder und Jugendlichen in der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur erhöht.

**Welche Rolle spielt die Infrastruktur?**  
Die richtige Infrastruktur ist ein Schlüsselfaktor für die Sicherheit und den Komfort der Kinder und Jugendlichen. Eine gute Infrastruktur kann dazu beitragen, dass Kinder und Jugendliche sicher und bequem zur Schule kommen.

**Zusätzlich geeignete Einrichtungen**  
In der Zeit nach dem Schulweg und auch in der Freizeit sollten Kinder und Jugendliche die Möglichkeit haben, sich aktiv zu bewegen. Dazu gehören zum Beispiel Sportplätze, Spielplätze und andere Freizeitanlagen in der Nähe der Schulen.

**Weniger Chaos durch Buss- und Straßenbahn**  
In verdichteten Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen kann es zu Chaos durch Buss- und Straßenbahn kommen. Durch die Förderung von Fuß- und Radverkehr kann das Chaos reduziert werden.

**Ab wann können Kinder zur Schule radeln?**  
Die Entscheidung, ab wann Kinder zur Schule radeln dürfen, hängt von verschiedenen Faktoren ab, wie zum Beispiel der Reife des Kindes, der Verkehrssituation und der Infrastruktur. In der Regel sollten Kinder ab dem Alter von 10 Jahren zur Schule radeln dürfen.

**Wie können Schulen mehr Sicherheit bieten?**  
Schulen und Kommunen als Schulwege sorgen für eine sichere Umgebung und einen guten Verkehr. Dazu gehören, das BMS zu optimieren, die Verkehrsregeln zu erklären, die Infrastruktur zu verbessern und die Kinder zu erziehen. Durch diese Maßnahmen kann die Sicherheit der Kinder und Jugendlichen auf dem Schulweg erhöht werden.

**Stärkere Schulwege? Das sagt die Bevölkerung**  
Die Bevölkerung ist sich einig, dass der Schulweg ein wichtiger Bestandteil der Infrastruktur ist. Die Bevölkerung möchte, dass der Schulweg sicher und bequem ist und dass die Anzahl der KZ-Einheiten verringert wird.

**Trick: Bessere Wege mit dem Auto**  
42 % der Kinder unter 10 Jahren (2017) sind bei der Entscheidung, ob sie mit dem Auto oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen, von den Eltern beeinflusst. 53 % der Kinder unter 10 Jahren sind von den Eltern beeinflusst, wenn sie mit dem Fahrrad zur Schule kommen.

**Ingenieur, sicher, praktisch? - Gründe für die KZ-Einstellung**  
Nach dem ungeliebten Gedächtnisprüfung, warum Eltern das Auto und nicht das Fahrrad wählen, wenn es 20 % der Befragten nicht möglich ist, auf dem Fahrrad zur Schule zu kommen, sind die Gründe: 66 % der Befragten sind mit dem Auto zur Schule, 34 % mit dem Fahrrad.

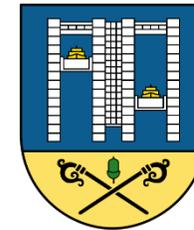
**AGFK**

Infografik: "Clever zur Schule - Fuß- und Radverkehr auf dem Schulweg fördern"

Quelle: <https://www.niedersachsen.de/> [<https://www.agfk-niedersachsen.de/>] [Zugriff: 02.04.2025]

# Wie weiter

- Präsentation wird zeitnah zum Download bereitgestellt (anhand der Teilnehmerliste)
- Zeit für Rückmeldungen bis zum Freitag, den 30.05.2025
- Beschlussvorlage nach der Sommerpause geplant



Vielen Dank für Ihre  
Mitarbeit zum  
**Mobilitätskonzept**  
**Scharnebeck**

# Impressum

*Dieses Dokument ist Teil einer Präsentation und ohne die mündlichen Erläuterungen unvollständig*

## Auftragnehmer

IKS Mobilitätsplanung

Universitätsplatz 12

34127 Kassel



## Projektleitung

Alexander Gardyan

0561 - 953 79-677

[alexander.gardyan@iks-planung.de](mailto:alexander.gardyan@iks-planung.de)

© IKS Mobilitätsplanung, Kassel 2025