

Die Stadt Braunschweig wurde durch den Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. im Rahmen des Projektes „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ im Zeitraum vom 1.5.2021 bis 30.4.2023 beraten. Die Stadt war aus dreißig bundesweiten Bewerbungen als eine von fünf Modellkommunen ausgewählt worden.

Die Stadt Braunschweig erarbeitet seit 2020 einen Mobilitätsentwicklungsplan (MEP), in dem unter anderem der Fußverkehr eine grundlegende Rolle spielen soll. Bereits der Stadtentwicklungsplan von 1998 beinhaltet hierzu wichtige Aussagen: So soll durch eine Fußverkehrsstrategie und damit verbundenen Standards für den Ausbau von Fußverkehrsanlagen das Fußwegenetz verbessert werden. Ebenfalls soll die Nahbereichsmobilität mit einem Konzept „Stadt der kurzen Wege“ gefördert werden. Vor dem Hintergrund dieser Planwerke formuliert das Projekt „Gut gehen lassen“ mehrere konkrete bauliche wie auch strategische Handlungsempfehlungen zur Verbesserung des Fußverkehrs in Braunschweig.

Der Projektbericht kann heruntergeladen werden unter:  
[www.fussverkehrsstrategie.de](http://www.fussverkehrsstrategie.de) > Modellstädte > Braunschweig



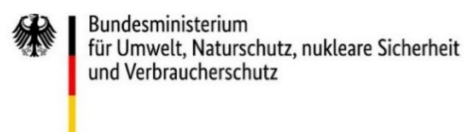
Fachverband Fußverkehr Deutschland und  
Fußgängerschutzverein FUSS e.V.  
Exerzierstraße 20, 13357 Berlin  
Telefon: 030 / 492 - 74 73, Fax - 79 72  
info@fuss-ev.de, www.fuss-ev.de



**Für Fragen und Hinweise wenden Sie sich an das Projektteam:**

M.Sc. Patrick Riskowsky  
Dipl.-Ing. Bertram Weisshaar  
Mail: [fvs@fuss-ev.de](mailto:fvs@fuss-ev.de)

**Förderhinweis:** Dieses Projekt wurde gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV). Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages.



Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

# Gut gehen lassen in Braunschweig



## Ziele des Projekts

- Sensibilisierung von Stadtverwaltung und Kommunalpolitik für das Thema Fußverkehr
- Interesse wecken und aktivieren der Bevölkerung
- **Strategische Handlungsempfehlungen und kleinteilige Maßnahmen-vorschläge für ein konkretes Modellgebiet**

## Module des Projekts

- Gespräche mit der Stadtverwaltung
- Fach-Fußverkehrs-Check
- Workshop mit der Fachöffentlichkeit
- Begehung mit Bürger:innen und der Kommunalpolitik („Parteiengespräch“)
- Öffentlichkeitswirksame Aktion

## Beteiligte

- Mitarbeiter:innen der Stadt
- Vertreter:innen der Kommunalpolitik
- Interessenvertretungen, Verbände
- Bürger:innen

Die Kriterien für gutes Zufußgehen von FUSS e.V.

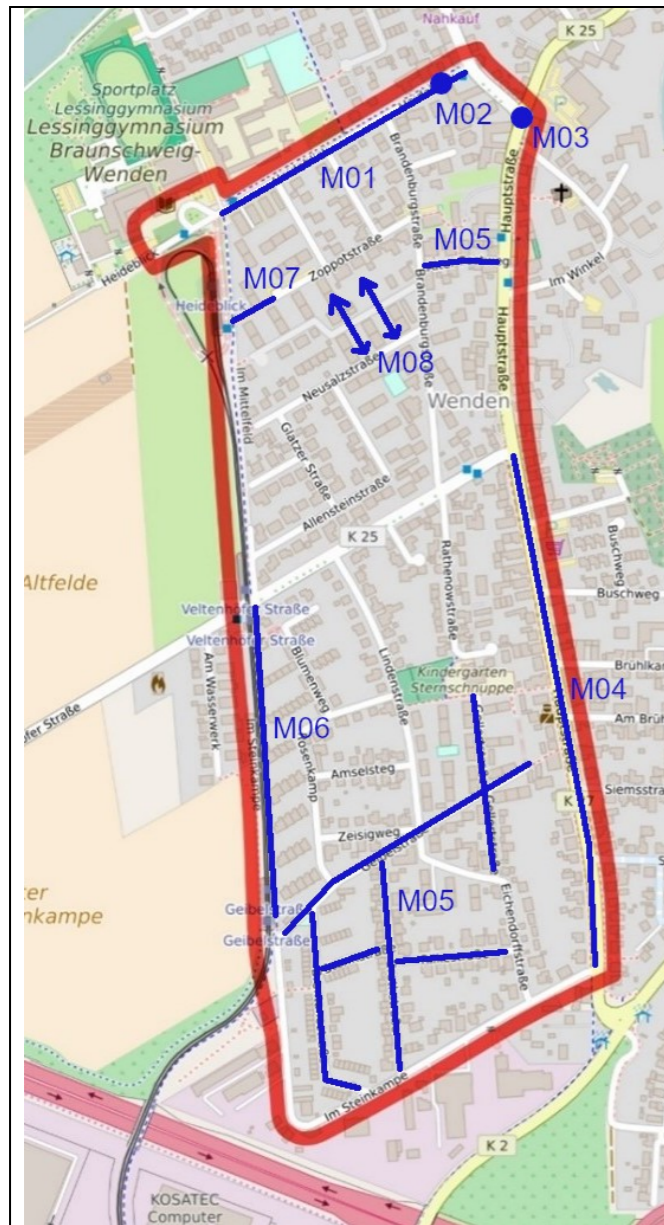
- **Komfort, Sicherheit und Barrierefreiheit**
- **Durchgängiges Fußverkehrsnetz**
- **Attraktive Fußwegeachsen**
- **Sichere und komfortable Querungen**
- **Freie Sichtfelder**
- **Konflikte mit dem Radverkehr abbauen**
- **Schulwege und Mobilität von Kindern**

**Belange des Fußverkehrs:**



Genauere Informationen finden Sie unter [www.fussverkehrsstrategie.de](http://www.fussverkehrsstrategie.de) und [www.braunschweig.de](http://www.braunschweig.de).

Hauptsächliches Untersuchungsgebiet war der Stadtteil **Wenden** am nördlichen Rand der Stadt. Seit dem Bau der Autobahnen A2 und A391 sowie des Mittellandkanals befindet sich der Stadtteil quasi in Insellage. Auf Wunsch der Stadtverwaltung und des lokalen Ortsteilbürgermeisters wurde die Fußverkehrs-Infrastruktur im Stadtteil **Rautheim** ebenfalls untersucht. Hintergrund ist eine angedachte Erweiterung der Stadtbahn nach Rautheim.



|   |
|---|
| <p><b>M01 Heideblick</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Baumpflanzungen in regelmäßigen Abständen (Prüfung der Lage unterirdischer Leitungen notwendig).</li> </ul>   |
| <p><b>M02 Heideblick (auf Höhe Haltestelle Aschenkamp)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rückschnitt der Hecke des angrenzenden Grundstücks.</li> <li>▪ Im Bereich der Haltestelle/Einmündung die Trennung des Seitenraums in Rad- und Gehweg auflösen.</li> </ul>   |
| <p><b>M03 Aschenkamp (Ecke Hauptstraße)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gestaltung eines Mini-Kreisverkehrs mit Fußgängerüberwegen an allen Armen.</li> </ul>  |
| <p><b>M04 Hauptstraße (im Abschnitt Veltenhöfer Straße &lt;&gt; Im Steinkampe)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fehlende Straßenbäume nachpflanzen, um vollständigen Alleecharakter wieder herzustellen.</li> </ul>   |
| <p><b>M05 Wohnstraßen</b><br/><i>Brentanostraße, Grothstraße, Geibelstraße, Alter Postweg, Gellertstraße, Rilkestraße, Stormstraße</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Straßen als verkehrsberuhigte Bereiche ausweisen.</li> <li>▪ Markierung des Verkehrszeichens am Beginn jeder Zone auf der Fahrbahn.</li> <li>▪ Wechselseitiges Parken anordnen und markieren.</li> <li>▪ Ausgestaltung mit Elementen wie Sitzmöglichkeiten, Pflanzkübeln und ggf. Fahrradständern.</li> <li>▪ Vereinzelt Bäume pflanzen.</li> </ul> |
| <p><b>M06 Rad- und Fußweg entlang der Sadtbahntrasse</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Weg als reinen Fußweg ausweisen.</li> <li>▪ alternative Radroute anlegen (z.B. über Am Wasserwerk).</li> <li>▪ Alternative: gemeinsame Führung von Radverkehr und Stadtbahn prüfen.</li> </ul>  |
| <p><b>M07 Verbindungsweg zwischen Zoppotstraße und der Stadtbahn-Haltestelle „Heideblick“</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Weg verbreitern auf 2,50 m</li> </ul>  |
| <p><b>M08 Am Obstgarten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit der zuständigen Wohnungsbaugesellschaft sollte ausgehandelt werden <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Zäune zu entfernen sowie</li> <li>- Zugangswege für Zufußgehende von Norden und Süden zur Straße Am Obstgarten zu schaffen.</li> </ul> </li> </ul>   |

### Maßnahmenempfehlungen für den Stadtteil Wenden

Für das Stadtgebiet Wenden empfiehlt es sich, mehrere Wohnstraßen als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen und auszugestalten und damit Qualitäten für den öffentlichen Raum zu schaffen, ähnlich, wie es bereits im westlichen Teil Rautheims in einzelnen Straßen (z.B. Lehmweg, Schillerstraße, Zum Heseberg) schon umgesetzt ist. Für das Neubaugebiet im Westen Wendens empfiehlt es sich, solche Verkehrsberuhigten Bereiche in Wohnstraßen von vorneherein anzulegen.

Die wenigen durchgängigen Wegeverbindungen in Nord-Ost- wie in Nord-Süd-Richtung sollten prioritär eine Aufwertung erfahren durch Erneuerung der Gehwegbeläge, ggf. Verbreiterung der Gehwege wo möglich, Baumpflanzungen und Installation von Sitzmöglichkeiten – dazu zählen die Hauptstraße, die Straßen Aschenkamp und „Heideblick“, die Veltenhöfer Straße und die Geibelstraße (letztere drei stellen wichtige Wegebeziehungen zu den Stadtbahnhaltestellen dar). Ebenso sollte der parallel zur Stadtbahntrasse verlaufende Weg, der für eine gemeinsame Nutzung des Fuß- und Radverkehrs zu schmal ist, verkehrlich entlasten werden, indem für den Radverkehr eine attraktive Alternativroute geschaffen wird.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, inwieweit die Durchlässigkeit für den Fußverkehr in Wenden verbessert werden kann (z.B. mittels Wegnahme der Zäune in der Straße „Am Obstgarten“, um Wege zwischen den Zeilenbauten durchgängig nutzbar zu machen). Im Vergleich dazu besteht in Rautheim diese Durchlässigkeit (im Bereich „Zum Heseberg“) und ließe sich als Lösungsvorschlag auf Wenden eins zu eins übertragen. Für das Neubaugebiet Wenden-West sollte dieser Aspekt unbedingt von vorneherein berücksichtigt und eine Durchlässigkeit des Fußverkehrs unbedingt gewährleistet werden.

An der Stadtbahnhaltestelle Geibelstraße könnte ein Mobilitätshub bzw. eine Quartiersgarage (auch für das Abstellen verschiedener Sharing-Fahrzeuge) entstehen, um den Wechsel von Verkehrsmitteln zu erleichtern und die Wohngebiete vom ruhenden Kfz-Verkehr zu entlasten.

Eine vergleichsweise etwas umfangreichere Maßnahme beinhaltet der Vorschlag, an der Einmündung der Straße „Aschenkamp“ in die Hauptstraße einen Mini-Kreisverkehr mit Fußgängerüberwegen an allen drei Armen zu gestalten, um das Queren an dieser Stelle sicherer zu gestalten (zumal andere Lösungsansätze wie beispielsweise die Einrichtung einer Lichtsignalanlage in der Vergangenheit bereits geprüft wurden und sich als nicht umsetzbar herausgestellt haben sollen).

Insgesamt sollte die Barrierefreiheit stringent weiter umgesetzt, beispielsweise mit kleinteiligen Maßnahmen wie Bordsteinabsenkungen, Reparatur von beschädigten Gehwegbelägen, Freihalten der Gehwege vom ruhenden Verkehr (z.B. mittels Poller), den barrierefreien Ausbau von Haltestellen etc.

### Maßnahmenempfehlungen für den Stadtteil Rautheim

In Rautheim gibt es im ersten Schritt Verbesserungsbedarfe bei der Barrierefreiheit (ähnlich wie in Wenden), die schrittweise mit kleinteiligen Einzelmaßnahmen hergestellt werden muss. Eventuell empfiehlt es sich, weitere Straßen als verkehrsberuhigte Bereiche auszuweisen. Die bestehende Durchlässigkeit des Quartiers sollte erhalten bleiben und insbesondere in Hinblick auf die Stadtbahnerweiterung sollten die Haltestellen an für das Quartier wichtige und durchgängige Wegeachsen (z.B. Schillerstraße, Weststraße, Paxmannstraße) angeknüpft werden. Ähnlich wie in Wenden vorgeschlagen, sollte die Einrichtung von Mobilitätshubs bei dem Ausbau der Stadtbahn nach Rautheim direkt mitgedacht werden.

Die Gemeindestraße könnte als Quartiersplatz gedacht und vom ruhenden Verkehr befreit werden, um einen Quartierstreffpunkt mit Aufenthaltsqualität zu schaffen, wofür es an dieser Stelle schon heute viel Potenzial gibt. Auf dem Platz könnten zusätzliche Sitzmöglichkeiten und Spielelemente für Kinder installiert werden, Veranstaltungen oder z.B. ein regelmäßiger Wochenmarkt stattfinden und ggf. Gastronomie- und Einzelhandelsbetriebe angelockt bzw. gestärkt werden. Denkbar wäre hierzu ein Ideenwettbewerb für die Gestaltung von Rautheims Mitte unter Einbeziehung der Anwohnenden und Gewerbetreibenden.