

7 Fußgängerverkehr

7.1 Problempunkte

Der Fußgängerverkehr kann im Maßstab der Verkehrsentwicklungsplanung, d.h. der strategischen Planung für das gesamte Stadtgebiet, nicht flächenhaft berücksichtigt werden, da die Wege, die Quell-Ziel-Beziehungen und die Zuordnung von Verkehrsanlagen nur kleinräumig zu betrachten und zu berücksichtigen sind. Daher spielen die Belange des Fußgängerverkehrs im Rahmen kleinräumiger Lösungen eher auf Stadtteil- oder Straßenraumbene eine Rolle. Gleichzeitig treten Fußwege als erster oder letzter Teil von Wegeketten, d.h. zwischen der Quelle/dem Ziel und der Abstellanlage des Kraftfahrzeugs/Fahrrades oder der Haltestelle des Busses auf. Besonders verdichtet und mengenmäßig relevant sind solche Fußwege von und zur Innenstadt sowie in der Innenstadt, d.h. der Fußgängerzone selbst zu beobachten. Dabei ist für die Emdener Innenstadt festzustellen:

- Die innere Erschließung der Fußgängerzone ist attraktiv und weitgehend konfliktfrei. Der Bereich der Fußgängerzone ist lokal auf die Große Straße und Zwischen beiden Sielen beschränkt.
- Die Gehwege im Zuge der Wallanlagen sind attraktiv und gepflegt. Überquerungen der Hauptverkehrsstraßen sind entweder als Fußgängerüberweg gestaltet oder im Rahmen einer Lichtsignalschaltung gesichert. Nur der Überweg im Bereich „Zwischen beiden Bleichen“ ist nicht gesichert.
- Die Überquerungen im Bereich der Innenstadt sind zumeist lichtsignalgesteuert, vereinzelt sind Fußgängerüberwege vorhanden. Im Bereich der stark belasteten Hauptverkehrsstraßen können Fußgänger zumeist gebündelt über Lichtsignalanlagen die Straßen queren.
- An einigen Knotenpunkten sind die zwangsweise gemeinsam von Radfahrern und Fußgängern zu nutzenden Aufstellflächen unterdimensioniert.
- Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstraßen im Innenstadtbereich sind in ausreichendem Maße vorhanden. Vereinzelt sind Querungsmöglichkeiten nicht direkt vorhanden, können aber sicher über Gehwege in zumutbarer Entfernung erreicht werden. Allerdings wird die nicht vorhandene Querungsmöglichkeit über den Rathausplatz im Zuge der Neutorstraße durch den Fußgänger als störend empfunden.

In Bild 46 sind die Überquerungsmöglichkeiten im Bereich der Kernstadt dargestellt. Ausgehend von der Innenstadt, den kulturellen und sozialen Einrichtungen im näheren Umfeld der Innenstadt sind Fußgängerquerungen ohne Sicherung aufgezeigt.

7.2 Empfehlungen

Der Anteil der Fußwege an allen Wegen ist deutschlandweit seit Jahren rückläufig. Dies hängt zum einen mit dem Trend weg von der Stadt an den Stadtrand oder aufs Land zu ziehen und zum anderen mit der Siedlungsstruktur zusammen. Hinzu kommt die Konzentration bei den Handelseinrichtungen, die Einkäufe zu Fuß allenfalls noch beim Bäcker oder Kiosk möglich machen; alles andere erfordert zumindest die Nutzung des Fahrrades. Als drittes ist sicher auch die Tendenz, alles schneller erledigen zu wollen - oder zu müssen - zu nennen. Daher können Maßnahmen im Fußgängerverkehr primär dazu dienen, die verbliebenen Wege zu erleichtern und ggf. sicherer zu machen. Für den eingangs betrachteten Untersuchungsraum der Innenstadt sind die Verbesserungen der Fußwege ein Qualitätsmerkmal für die Erreichbarkeit.

Trotz der negativen Randbedingungen sollten im Fußgängerverkehr Anstrengungen unternommen werden, um den Fußgängeranteil im Modal Split nicht weiter sinken zu lassen bzw. zu halten. Die Leitidee für das Maßnahmenkonzept im Fußgängerverkehr wird daher ebenfalls aus dem Szenario MIV -10 % übernommen und lautet "Flächenhafte Maßnahmen für den Fußgängerverkehr ohne nennenswerte Beeinträchtigung des MIV".

Die Maßnahmen bestehen zum Teil aus strategischen und stadtwweit einzusetzenden Maßnahmen:

- Die Verkehrssicherheit für Fußgänger an Lichtsignalanlagen sollte durch eine Verkürzung der Wartezeit erhöht werden. Es ist davon auszugehen, dass die Zahl der Rotlichtmissachtungen bei geringeren Wartezeiten zurückgeht. Hinsichtlich der mit häufigeren oder längeren Freigaben für Fußgänger verbundenen Einschränkungen der Freigabezeiten für den MIV werden Lösungen angestrebt, die einen Kompromiss zwischen den Belangen der Fußgänger und der Kraftfahrer bedeuten. Eine fußgängerfreundliche Anpassung der Lichtsignalschaltung sollte vor allem an Knotenpunkten mit Teilfurten angestrebt werden.
- Die Erweiterung der Fußgängerzone und des verkehrsberuhigten Bereichs zwischen den Bereichen der derzeitigen Fußgängerzone in der Großen Straße und Zwischen beiden Sielen wird zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Innenstadtbereich angestrebt.
- Es ist eine Erhöhung der sozialen Sicherheit für Fußgänger durch eine entsprechende Beleuchtung, Leiteinrichtungen für Blinde und Maßnahmen für Mobilitätsbehinderte anzustreben.
- Die Mindestbreite für Gehwege sollte eingehalten werden. Alternativ wird die Aufgabe der Trennung zwischen Geh- und Radweg angeregt. Die Bordsteinkanten müssen für Behinderte abgesenkt werden.
- Eine generelle Verbesserung der Überquerungsmöglichkeiten der verkehrswichtigen Straßen in Wohngebieten wie Barenburg und Conrebersweg sollte angestrebt werden. Hier sind sowohl die bereits genannten Verbesserungen an Lichtsignalanlagen als auch Überquerungshilfen an nicht lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten und auf Streckenabschnitten gemeint. Notwendig erscheint eine Verbesserung vor allem im Bereich des Steinwegs/Fruchteburger Wegs. Überque-

rungsmöglichkeiten im Bereich der Innenstadt sind in ausreichendem Maße vorhanden.

- Neben den Verbesserungen im Gehwegenetz ist wie für den Radverkehr ein Beauftragter in der Verwaltung zu nennen.
- Generell sollten soziale und kulturelle Einrichtungen, die sich in zumutbarer Entfernung zur Innenstadt befinden, mit einer Wegweisung für Fußgänger zur Innenstadt versehen werden. Besonders die Anbindung des Hauptbahnhofes an die Innenstadt sollte durch die Einrichtung einer ausreichenden Beschilderung und u.U. durch farbliche Markierungen auf dem Gehweg verbessert werden.
- Die Überquerbarkeit im Zuge der Wallanlagen im Bereich Zwischen beiden Bleichen sollte verbessert werden.
- Die Überquerbarkeit des Rathausplatzes für Fußgänger im Rahmen der Signalisierung schränkt die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes für den Kraftfahrzeugverkehr ein. Dies ist derzeit nicht gewollt. Im Rahmen einer städtebaulichen verkehrsberuhigenden Umgestaltung des Bereichs sollte aber die Fußgängerfurt eingeplant werden.
- Die Akzeptanz des neuen Parkhauses ist durch eine Verdeutlichung und Attraktivierung der fußläufigen Anbindung an die Innenstadt zu stärken.