

Abschlussbericht

Fußverkehrs-Check Gemeinde Westoverledingen

Dezember 2025



Auftraggeber:

Gemeinde Westoverledingen

Bahnhofstraße 18

26810 Westoverledingen

**MOBILOTSIN**

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH

(LNVG)

Kurt-Schumacher-Straße 5

30159 Hannover

www.mobilotsin-niedersachsen.de

**Auftragnehmer:**

Planungsgesellschaft RV-K mbH

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

kontakt@rv-k.de

www.rv-k.de

**Bearbeitung:**

Lara Heinritz

Marco von der Heyden

Lukas Hügler

Frankfurt am Main, 26. Februar 2026

Inhalt

1	EINFÜHRUNG	1
1.1	Hintergrund	1
1.2	Projektziele	1
1.3	Gesetzliche Grundlagen und Regelwerke	2
1.4	Grundsätze der Fußverkehrsplanung	3
2	VORGEHEN	4
2.1	Bausteine des Fußverkehrs-Checks	4
2.2	Dokumentation der Veranstaltungen	5
2.2.1	Vorgespräch	5
2.2.2	Auftaktworkshop	6
2.2.3	Erste und zweite Begehung	7
2.2.4	Abschlussworkshop	9
2.2.5	Öffentlichkeitsarbeit	9
3	GRUNDLAGENERMITTLUNG	10
3.1	Quell-Ziel-Analyse	11
3.2	Fußverkehrspotenzial	11
3.3	Unfallanalyse Fußverkehr	11
3.4	Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Westoverledingen	12
4	EMPFEHLUNGEN FÜR DEN FUßVERKEHR IN WESTOVERLEDINGEN	13
4.1	Struktur der Empfehlungen	13
4.2	Handlungsempfehlungen	13
4.2.1	Aufbau der Handlungssteckbriefe	14
4.2.2	Übersicht der Handlungssteckbriefe	16
4.3	Maßnahmenempfehlungen	16
4.3.1	Grundlagen der Maßnahmenplanung für den Fußverkehr	16
4.3.2	Maßnahmenprogramm	17
4.4	Musterlösungen	19
4.5	Besonderer Kontext in Westoverledingen	19
4.5.1	Wegeführung und Überquerungsmöglichkeiten in den Ortsdurchfahrten	19
4.5.2	Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr	20
5	UMSETZUNGSSTRATEGIE	22
5.1	Akteursübergreifende Umsetzung	22
5.2	Unterstützung durch die MOBILOTSIN	23
5.3	Finanzierungsmöglichkeiten	24

5.4	Webdokumentation	25
6	FAZIT UND AUSBLICK	25
7	DOKUMENTATION (ANLAGEN)	26

1 Einführung

1.1 Hintergrund

Das Land Niedersachsen führt nach 2024 im Jahr 2025 zum zweiten Mal Fußverkehrs-Checks in zehn Kommunen durch. Die Fußverkehrs-Checks werden mit Landesmitteln des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung finanziert. Die Beratungseinheit MOBILOTSIN der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) ist dabei für die Koordination, Organisation und Vergabe der Fußverkehrs-Checks zuständig.

Mit den Fußverkehrs-Checks möchte die MOBILOTSIN die Kommunen unterstützen, vor Ort die Situation für Gehende zu verbessern. Dies soll einen Prozess zur systematischen Stärkung des Fußverkehrs auslösen und letztlich dabei helfen, einen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten.

Die Gemeinde Westoverledingen hat sich erfolgreich auf die Durchführung eines Fußverkehrs-Checks beworben. Die fachliche Begleitung des Fußverkehrs-Checks erfolgte durch die Planungsgesellschaft RV-K im Zeitraum von April 2025 bis November 2025.

Von Seiten der Gemeinde Westoverledingen hat Tomke van Lessen den Fußverkehrs-Check koordiniert.

Die Gemeinde Westoverledingen setzt sich aus zwölf Ortsteilen zusammen. Durch die Ortsteile verlaufende Hauptverkehrsstraßen mit wenig sicheren Querungsmöglichkeiten sowie die häufig gemeinsame Nutzung von Wegen durch Fuß- und Radverkehr stellen verkehrliche Herausforderungen dar. Die Steigerung der Verkehrssicherheit für Gehende allgemein, jedoch vor allem auf dem Schulweg, ist in diesem Zusammenhang ein wichtiges Anliegen der Gemeinde.

1.2 Projektziele

Dem Fußverkehrs-Check der Gemeinde Westoverledingen liegen die folgenden Projektziele zu Grunde:

- Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs in Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft
- Aufzeigen konkreter Handlungsfelder für die Verbesserung des Fußverkehrs
- Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen
- Herstellung von barrierefreier und fußläufiger Erreichbarkeit zu Bildungs-, Dienstleistungs-, Versorgungs- und Verwaltungseinrichtungen
- Initiierung und Verstetigung der verwaltungsinternen Zusammenarbeit im Bereich Mobilität und auch der Zusammenarbeit der Verwaltung mit betroffenen Akteuren (z. B. mit den Schulen)
- Erarbeitung von Handwerkszeug zur systematischen Fußverkehrsförderung

1.3 Gesetzliche Grundlagen und Regelwerke

Die Planungsgesellschaft RV-K legt bei der Erstellung von Planungen die geltenden gesetzlichen Vorgaben zugrunde. Diese sind:

- Straßenverkehrsordnung (StVO),
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO),
- Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG).

Als planerische Grundlagen zum Fußverkehr werden folgende Veröffentlichungen herangezogen:

- die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)¹,
- die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006)²,
- die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)³,
- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima 2022).

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. In Paragraph 1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO wird hierzu die „Vision Zero“, also die Vermeidung von Verkehrsunfällen mit Todesfolge oder schwerem Personenschaden, als oberstes Ziel formuliert. Zusätzlich wird betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit Einzelner, wie z. B. der des Kfz-Verkehrs, hat. Diese Grundsätze werden bei der Erstellung des Fußverkehrs-Checks berücksichtigt.

Seitens der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) wurde mit den E Klima⁴ zudem ein technisches Regelwerk zur klimaschutzgerechten Anwendung bestehender FGSV-Veröffentlichungen entwickelt, das der Einhaltung der Klimaschutzziele im Verkehr dient. Aufgrund ihrer Aktualität sind die Steckbriefe der E Klima insbesondere auch bei der Anwendung weniger aktueller Regelwerke wie der EFA und der RASt zu berücksichtigen. Dementsprechend sind die Belange des Fuß- und Radverkehrs gegenüber den Belangen des motorisierten Individualverkehrs zu priorisieren. Wesentliche Erkenntnisse und Neuerungen finden sich auf einem Faktenblatt der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußverkehrsfreundlicher Kommunen (AGFK) Baden-Württemberg zusammengefasst⁵. Zentral ist hierbei das Ziel, bis 2030 qualitativ hochwertige Fuß- und Radverkehrsanlagen zu realisieren, sodass mindestens 50% aller Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden können. Die E Klima wurden bei der Erstellung des Fußverkehrs-Checks ebenso herangezogen.

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Köln.

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Köln.

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ), Köln.

⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2022): Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima), Köln.

⁵ Aktivmobil-BW (2023): AGFK-BW veröffentlicht Faktenblatt zu Regelwerk "E Klima 2022", online (Abgerufen am 14.10.2024).

Bei der weiteren Planung der konkreten Maßnahmenvorschläge sind die jeweiligen gesetzlichen Vorgaben (z. B. Naturschutz, Wasserrecht, Landwirtschaft u. a.) zu prüfen.

1.4 Grundsätze der Fußverkehrsplanung

Gehen ist die einfachste und kostengünstigste Art der Fortbewegung. Personen jeglichen Alters sowie geistiger und körperlicher Fitness gehen zu Fuß. Als vulnerable Verkehrsteilnehmende haben sie besondere Anforderungen an die Sicherheit, Direktheit, Barrierefreiheit und den Komfort von Fußverkehrsanlagen.

Sicherheit: Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsarten. Fußverkehrsanlagen sollen durchgängig den Regelwerken entsprechend gestaltet werden. Dabei ist die Sicherung von Überquerungsstellen von besonderer Bedeutung. Zudem beeinflussen die Lage und Gestaltung von Gehverbindungen das subjektive Sicherheitsempfinden und die Wegenutzung. Beispiele hierfür sind die Umfelder stark befahrener Straßen oder potenzielle Angsträume wie unbeleuchtete Wege durch Unterführungen oder Parks. Bei der Planung sollte die subjektive Sicherheit daher ebenfalls berücksichtigt werden.

Direktheit: Gehende sind sehr sensibel gegenüber Umwegen. Eine direkte und durchgängige Fußverkehrsinfrastruktur einschließlich ausreichend gesicherter Überquerungsstellen fördert die Regelakzeptanz, reduziert Reisezeitverluste und steigert die Attraktivität des Gehens als Fortbewegungsform.

Barrierefreiheit: Eine barrierefreie Gestaltung der Fußverkehrsanlagen ist entscheidend, um allen Menschen, unabhängig von körperlichen Einschränkungen, eine sichere und komfortable Nutzung zu ermöglichen und die gesellschaftliche Teilhabe zu fördern. Dies umfasst unter anderem ausreichend breite und hindernisfreie Wege, stufenlose Zugänge, sowie die klare und taktile Gestaltung von Überquerungsstellen und Wegeführungen. Insbesondere die Bedürfnisse von gehbehinderten Menschen, Menschen mit Sinnesbeeinträchtigung und mobilitätseingeschränkten sowie älteren Menschen werden berücksichtigt. Aber auch Personen, die bspw. mit einem Kinderwagen unterwegs sind, profitieren von einer barrierefreien Gestaltung. Die barrierefreie Gestaltung von Umsteigepunkten des öffentlichen Personennahverkehrs sorgt dafür, dass alle Fahrgäste komfortabel und ohne Einschränkungen zwischen den Verkehrsmitteln wechseln können.

Komfort: Die Oberflächenbeschaffenheit spielt eine wichtige Rolle für ein komfortables Vorankommen. Dies gilt insbesondere für Menschen mit Einschränkungen, aber auch für Personen, die Lasten transportieren oder bspw. mit einem Kinderwagen unterwegs sind. Für die Attraktivität des Fußverkehrs sind zudem ausreichend dimensionierte Fußverkehrsanlagen entscheidend. Neben Raum für eine barrierefreie Fortbewegung ist auch die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums zentral. Mit

Sitzgelegenheiten, Straßengrün und weiterer Freiraumausstattung lässt sich die Aufenthaltsqualität steigern und ein attraktives Umfeld fürs Gehen schaffen.

2 Vorgehen

2.1 Bausteine des Fußverkehrs-Checks

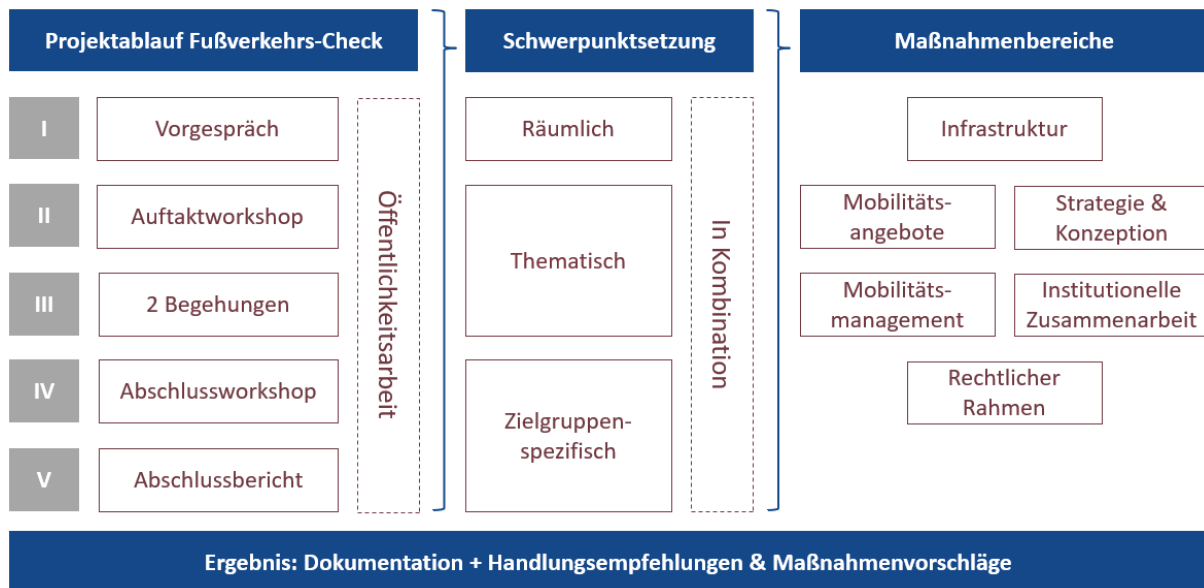


Abbildung 1: Projekttaufbau und Bausteine des Fußverkehrs-Checks

Grundlagenermittlung: Im Vorfeld der ersten Bausteine für die Durchführung des Fußverkehrs-Checks stehen die Ermittlung und Analyse vorhandener Planungen sowie die Darstellung von Quellen und Zielen im Gemeindegebiet. Es wurden die Bereiche mit dem größten Fußverkehrspotenzial und besonders sensible Bereiche ermittelt. Zudem wurden Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung analysiert (siehe Kapitel 3 Grundlagenermittlung).

Baustein I (Vorgespräch): Baustein I umfasst das Vorgespräch. Im Vorgespräch wurden die Themenschwerpunkte, das Untersuchungsgebiet und die Zielgruppe für den Fußverkehrs-Check festgelegt, sowie die vorläufigen Begehungsrouten erarbeitet (siehe Kapitel 2.2.1 Vorgespräch).

Baustein II (Auftaktworkshop): Der Auftaktworkshop bildet den Baustein II. Mit der Bürgerschaft, insbesondere der im Vorgespräch festgelegten Zielgruppe und weiteren relevanten Akteuren, wurden die Begehungsrouten weiter ausgearbeitet (siehe Kapitel 2.2.2 Auftaktworkshop).

Baustein III (Erste Begehung): Baustein III umfasst die Begehungen. Durchführung einer Begehung zum Thema Schulwegsicherheit und Barrierefreiheit in Völlenerfehn mit dem Schwerpunkt der

Überquerung der Hauptverkehrsstraße. Der Teilnehmendenkreis umfasste interessierte und betroffene Bürgerinnen und Bürger sowie die Gemeindeverwaltung und Vertretende aus der Politik.

Baustein III (Zweite Begehung): Durchführung einer zweiten Begehung in Flachsmeer ebenso zum Thema Schulwegsicherheit und Barrierefreiheit. Der Teilnehmendenkreis umfasste ebenfalls interessierte und betroffene Bürgerinnen und Bürger sowie die Gemeindeverwaltung und Vertretende aus der Politik. (siehe [Kapitel 2.2.3 Erste und zweite Begehung](#))

Vorabstimmung der Maßnahmenempfehlungen: Ausarbeitung von allgemeinen Handlungsempfehlungen und Maßnahmenempfehlungen. Abstimmung der Empfehlungen in einem Online-Termin mit der Gemeindeverwaltung.

Baustein IV (Abschlussworkshop): Der Abschlussworkshop bildet den Baustein IV des Fußverkehrs-Checks. Im Workshop wurden die Handlungsempfehlungen und Maßnahmenempfehlungen vorgestellt. Mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern sowie weiteren relevanten Akteuren wurden diese diskutiert und mit Klebepunkten bewertet (siehe [Kapitel 2.2.4 Abschlussworkshop](#)).

Baustein V (Abschlussbericht): Der Baustein V dient der Dokumentation des Vorgehens und der Erläuterung der Ergebnisse des gesamten Prozesses in Form des vorliegenden Abschlussberichts.

Öffentlichkeitsarbeit: Über den ganzen Prozess wurde von der Gemeinde über die Presse, Webseite und die sozialen Medien über den Fußverkehrs-Check und die einzelnen Veranstaltungen informiert (siehe [Kapitel 2.2.5 Öffentlichkeitsarbeit](#)).

2.2 Dokumentation der Veranstaltungen

2.2.1 Vorgespräch

Das Vorgespräch fand am 24.06.2025 statt. Im Rahmen der Schwerpunktsetzung des Fußverkehrs-Checks wurde ein erster räumlicher Fokus auf die Ortsteile Völlenerfehn und Flachsmeer gelegt.

Als thematische Schwerpunkte wurden insbesondere Barrierefreiheit und Schulwegmobilität gesehen. Da in beiden Orten jeweils eine Grundschule vorhanden ist, können die Schulwege und das Schulumfeld gut betrachtet werden. Eine wesentliche Herausforderung stellt sowohl in Völlenerfehn als auch in Flachsmeer die Querung der Hauptverkehrsstraße dar, da es derzeit nur wenige bis keine sicheren Überquerungsmöglichkeiten gibt. Ein weiteres wichtiges Anliegen betrifft die Kommunikation und das Miteinander im öffentlichen Raum, da viele Wege von Gehenden und Radfahrenden gemeinsam genutzt werden. Dies führt teilweise zu Konflikten, die im weiteren Verlauf berücksichtigt werden sollen. Aus diesen Überlegungen und Schwerpunkten wurden anschließend zwei Entwürfe für Begehungsrouten erarbeitet.

Das Protokoll inklusive der Teilnehmendenliste sowie die Dokumentation auf der Karte zu den Begehungsrouten befinden sich in [Anlage 4](#).

2.2.2 Auftaktworkshop

Zum Auftaktworkshop am 27.08.2025 wurden die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde eingeladen. Zusätzlich waren auch Vertretende der Politik, der Kindertagesstätten/Kindergärten, des Seniorenbeirats und des Blindenverbands sowie des ADFCs vertreten. Im Workshop wurden die festgelegten räumlichen und thematischen Schwerpunkte weiter zu Begehungsrouten konkretisiert. Die Teilnehmenden konnten Anmerkungen und Ergänzungen zum Routenverlauf abgeben.



Abbildung 2: Diskussion an der Begehungsrouten in Völsenerfehn (Quelle: Eigene Darstellung)



Abbildung 3: Diskussion an der Begehungsrouten in Flachsmeer (Quelle: Eigene Darstellung)

Das Protokoll, die Teilnehmendenliste sowie die Dokumentation der Anmerkungen zu den Begehungsrouten befinden sich in [Anlage 5](#).

In [Abbildung 4](#) sind die im Anschluss an den Workshop finalisierten Begehungsrouten dargestellt.

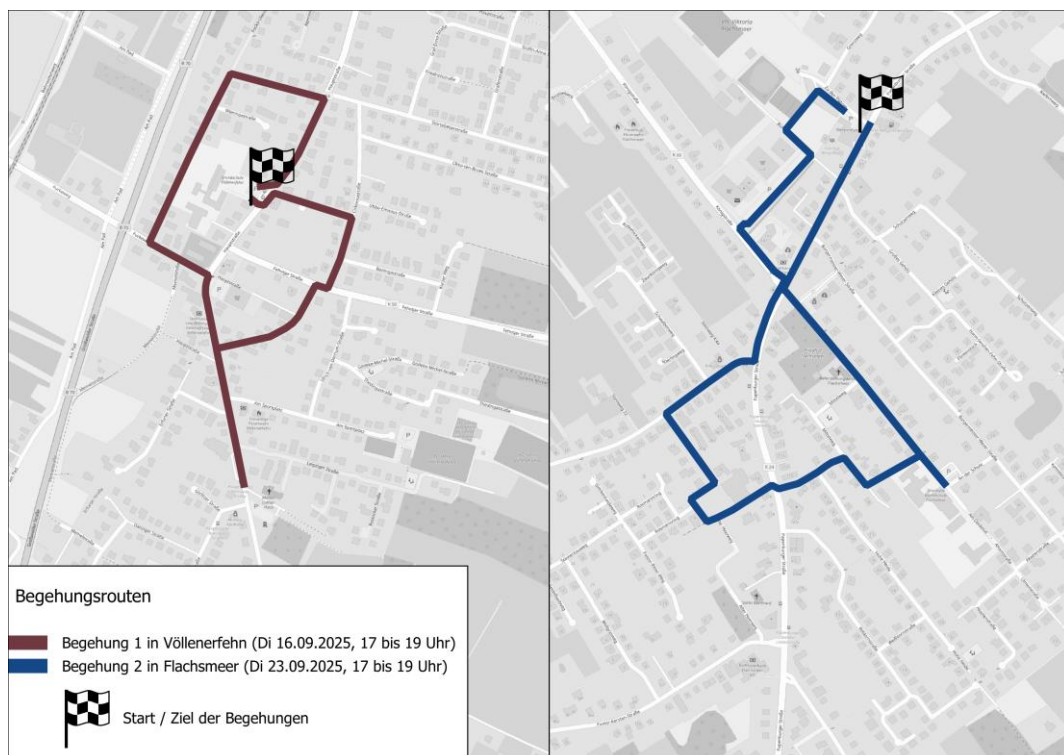


Abbildung 4: Begehungsrouten mit Start- und Zielpunkt

2.2.3 Erste und zweite Begehung

Die erste Begehung fand am 16.09.2025 in Völlenerfehn zu den Themen Schulwegsicherheit und Barrierefreiheit statt. Zudem wurde die Überquerung der Hauptverkehrsstraße und sichere Wege ausführlich betrachtet. Mit Langstöcken und Simulationsbrillen konnten die Teilnehmenden die Fußverkehrsinfrastruktur aus der Perspektive eines sinnesbeeinträchtigten Menschen erfahren. Zudem haben Teilnehmende über Erfahrungen und Eindrücke gesprochen sowie von Hindernissen und Gefahren berichtet. Im Bereich der Schule wurde insbesondere die Verkehrssituation zu Schulbeginn und Schulschluss thematisiert.



Abbildung 5: Visualisierung eines vorgezogenen Seitenraums am Knotenpunkt Hauptstraße / Furkeweg in Völlenerfehn (Quelle: Eigene Darstellung)



Abbildung 6: Selbsterfahrung mit Blindenlangstöcken und Simulationsbrillen entlang der Hauptstraße in Völlenerfehn (Quelle: Eigene Darstellung)

Die zweite Begehung fand am 23.09.2025 in Flachsmeer ebenfalls zum Thema Schulwegsicherheit und Barrierefreiheit statt. Auch hier wurden die Überquerung der Hauptverkehrsstraße und sichere Wege ausführlich betrachtet. Mit Langstöcken und Simulationsbrillen konnten die Teilnehmenden die Fußverkehrsinfrastruktur aus der Perspektive eines sinnesbeeinträchtigten Menschen erfahren. Zudem haben Teilnehmende über Erfahrungen und Eindrücke gesprochen sowie von Hindernissen und Gefahren berichtet. Im Bereich der Schule wurde insbesondere die Verkehrssituation zu Schulbeginn und Schulschluss thematisiert.



Abbildung 7: Selbsterfahrung mit Blindenlangstöcken und Simulationsbrillen entlang des Steinwegs in Flachsmeer (Quelle: Eigene Darstellung)



Abbildung 8: Betrachtung und Diskussion des Straßenraums Am Denkmal in Flachsmeer (Quelle: Eigene Darstellung)

Eine Dokumentation der Begehungen mit Fotos, und den Stationen – wie methodisch vorgegangen und was dazu gesagt wurde – befindet sich im WebGIS des Fußverkehrs-Checks unter:

https://rv-k.de/Niedersachsen/Fussverkehrs-Checks_2025/Westoverledingen/Ergebnis/WebGIS.html

Zusätzlich sind Protokolle der Begehungen in **Anlage 6** und **Anlage 7** Teil des Abschlussberichts.

2.2.4 Abschlussworkshop

Im Abschlussworkshop am 28.10.2025 wurden allgemeine Handlungsempfehlungen und konkrete verteilte Maßnahmenempfehlungen zur Fußverkehrsförderung entlang der Begehungsrouten vorgestellt und in Kleingruppen diskutiert. Die Maßnahmenempfehlungen wurden von den Teilnehmenden mit Klebepunkten bewertet. Der Teilnehmendenkreis des Workshops setzte sich aus interessierten Bürgerinnen und Bürgern, der Gemeindeverwaltung sowie Vertretenden der Schulen und des ADFCs zusammen.



Abbildung 9: Präsentation der erarbeiteten Empfehlungen zu Beginn des Abschlussworkshops (Quelle: Gemeinde Westoverledingen)



Abbildung 10: Galerierundgang zu den konkreten Maßnahmenempfehlungen und den allg. Handlungsempfehlungen (Quelle: Eigene Darstellung)

Das Protokoll, die Teilnehmendenliste sowie die Dokumentation der Bewertung der Maßnahmenempfehlungen mit Klebepunkten befinden sich in [Anlage 9](#).

2.2.5 Öffentlichkeitsarbeit

Eine gezielte und transparente Öffentlichkeitsarbeit ist ein zentraler Bestandteil des Fußverkehrs-Checks. Sie informiert Bürgerinnen und Bürger über Ziele, Inhalte und Beteiligungsmöglichkeiten im Projekt. Dadurch werden nicht nur das Verständnis und die Akzeptanz vor Ort gefördert, sondern auch die aktive Mitwirkung der Öffentlichkeit gestärkt. In Tabelle 1 ist der Prozess der Öffentlichkeitsarbeit dokumentiert.

Tabelle 1: Dokumentation der Öffentlichkeitsarbeit

Datum	Art der Veröffentlichung	Wo veröffentlicht?
25.04.2025	PM der Gemeinde Westoverledingen "Westoverledingen will Fusswege unter die Lupe nehmen"	Homepage, Facebook, Instagram, Zeitung: General-Anzeiger (am 13.5.2025)
02.07.2025	PM der Gemeinde Westoverledingen "Europäische Mobilitätswoche in Westoverledingen" (mit Verweis auf Fußverkehrs-Check 2025)	Homepage, Facebook, Instagram, General-Anzeiger (am 08.07.2025)
30.07.2025	PM der Gemeinde Westoverledingen "Fußverkehrs-Checks in Westoverledingen"	Homepage, Facebook, Instagram, Presseverteiler
KW 32	Auslegen von Flyern	bei örtlichen Geschäften
12.08.2025	Hinweis auf Auftaktveranstaltung mit Plakat	Facebook, Instagram
19.08.2025	Plakathinweis	Instagram
15.09.2025	Plakathinweis mit Hinweis zur Begehung	Facebook, Instagram
22.09.2025	Plakathinweis mit Hinweis zur Begehung	Facebook, Instagram
08.10.2025	PM der Gemeinde Westoverledingen "Interaktive Karte zu den Fußverkehrs-Checks veröffentlicht"	Homepage, Facebook, Instagram, Presseverteiler
20.10.2025	Hinweis auf Abschlussveranstaltung	Facebook, Instagram
27.10.2025	Hinweis auf Abschlussveranstaltung	Facebook, Instagram

3 Grundlagenermittlung

Die Analyse der räumlichen Struktur der Gemeinde und relevanter Bereiche des Fußverkehrs dient als Grundlage für die Auswahl der räumlichen und thematischen Schwerpunkte für den Fußverkehrs-Check sowie für eine allgemeine Benennung der Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Westoverledingen.

Die Gemeinde Westoverledingen hat ungefähr 21.100 Einwohnende und liegt im Landkreis Leer in Ostfriesland. Die Gemeinde besteht aus zwölf Ortsteilen, wovon Völlen, Flachsmeer und Ihrhove die meisten Einwohnenden haben.

3.1 Quell-Ziel-Analyse

Für die Ermittlung potenziell wichtiger Gehverbindungen wurden relevante Quellen und Ziele des Fußverkehrs ausgewertet. Dafür wurden alle Bildungseinrichtungen (wie Schulen und Kinderbetreuungsstätten), Freizeit-, Kultur- und Sportstätten, öffentliche Einrichtungen (wie z. B. Polizei, Post, Bücherei), Versorgungs-, Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen (wie z. B. Supermärkte, Bäckereien, Drogerien), Beherbergungsgewerbe sowie Bahnhöfe und Bushaltestellen herangezogen. Hierfür wurden Daten von OpenStreetMap verwendet, sowie manuell überprüft und ergänzt. Diese Daten wurden auf einer Karte dargestellt und durch Wohngebiete, Versorgungszentren und Industrie- und Gewerbegebiete ergänzt ([Anlage 1](#)).

3.2 Fußverkehrspotenzial

Den Quellen und Zielen des Fußverkehrs wurde jeweils eine Gewichtung zugeordnet, die dem erwartbaren Fußverkehrsaufkommen entspricht, sowie eine Distanz, die das relevante Einzugsgebiet des Ortes definiert. Die von der Planungsgesellschaft RV-K entwickelte Standardgewichtung der Quell- und Zielkategorien basiert auf planerischen Erfahrungswerten (beispielsweise erhalten in einem ersten Schritt alle Einzelhandelseinrichtungen ein Standardgewicht). In einem zweiten Arbeitsschritt wurden alle Gewichte im Kontext der örtlichen Rahmenbedingungen manuell überprüft und gegebenenfalls angepasst (beispielsweise wurden besonders große Einzelhandelseinrichtungen höher gewichtet).

Auf Grundlage dieser Gewichtungen und Distanzen wurde eine Heatmap erstellt ([Anlage 2](#)). In dieser Darstellung überlagern sich die Fußverkehrspotenziale der einzelnen Quellen und Ziele. Je weiter entfernt ein Ort von einem bedeutsamen Ziel ist, desto geringer ist der Einfluss dieses Ziels auf das Fußverkehrspotenzial an besagtem Ort. So werden Bereiche mit besonders hohem Potenzial erkennbar.

Zusätzlich wurden sensible Bereiche des Fußverkehrs definiert, in denen ein erhöhtes Aufkommen besonders vulnerabler Gehender (wie z. B. älterer Menschen und Kinder) zu erwarten ist. Diese Bereiche bilden die Umfelder um Krankenhäuser, Alten- und Pflegeeinrichtungen, Schulen und Kindergärten sowie um Spielplätze. Die definierten Radien betragen bei allen Einrichtungen 150 Meter Luftlinie und bei Spielplätzen 75 Meter.

3.3 Unfallanalyse Fußverkehr

Ein Hinweis auf Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur sind Häufungen von Unfällen, insbesondere wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund wurden Unfälle in der Gemeinde

Westoverledingen mit Beteiligung Gehender der Jahre 2019 bis 2023 mit Personenschaden ausgewertet.

In diesem Zeitraum wurden in Westoverledingen acht Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung polizeilich gemeldet⁶. Davon ereigneten sich fünf Unfälle beim Überschreiten einer Hauptverkehrsstraße. Die Unfallfolgen waren bei zwei Unfällen Schwerverletzte und bei sechs Unfällen Leichtverletzte. Daraus lassen sich nur bedingt Aussagen zu besonders kritischen und gefährlichen Punkten in der Fußverkehrsinfrastruktur ableiten. Umso wichtiger sind daher die Berichte und Erfahrungen aus der Bevölkerung zur Situation des Fußverkehrs.

Eine Übersicht der Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in Form einer Unfallkarte ist in **Anlage 3** Bestandteil des Abschlussberichtes.

3.4 Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Westoverledingen

Aus den durchgeführten Analysen ergeben sich im Ist-Zustand folgende Stärken und Schwächen für den Fußverkehr in Westoverledingen:

Tabelle 2: Abgeleitete Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Westoverledingen

Stärken	Schwächen
Mehrere Einzelhandelsstandorte in verschiedenen Ortsteilen.	Flächenmäßig weitläufige Gemeinde mit vielen Ortsteilen (mitunter lange Wege zwischen Quellen und Zielen).
Mehrere Grundschulen und eine weiterführende Schule innerhalb der Gemeinde. Die zahlreichen Schulstandorte befinden sich über die Ortsteile verteilt, jeweils an zentralen Standorten in der Gemeinde.	Ortsdurchfahrten sind häufig klassifizierte Hauptverkehrsstraßen (überwiegend Kreisstraßen) mit hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und teilweise schmalen Straßenräumen.
Innerhalb der Ortsteile gute Wegevernetzung durch viele Verbindungswege abseits des Kfz-Verkehrsnetzes.	Fehlende Überquerungsstellen entlang der Ortsdurchfahrten.
	Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr durch häufige gemeinsame Nutzung von Wegen.

⁶ Statistische Ämter des Bundes und der Länder, unfallatlas.statistikportal.de, 2024

4 Empfehlungen für den Fußverkehr in Westoverledingen

4.1 Struktur der Empfehlungen

In Tabelle 3 ist dargestellt aus welchen Bausteinen sich die gesamten Empfehlungen für den Fußverkehr zusammensetzen. Die einzelnen Bausteine sind in den folgenden Kapiteln ausführlich erläutert.

Tabelle 3: Struktur der Empfehlungen für den Fußverkehr

	Baustein	Aufbereitung	Anlage
4.2	Handlungsempfehlungen (thematisch)	Steckbriefe (je 2 Seiten)	Anlage 10
4.3	Maßnahmenempfehlungen (verortet) – besonderer Fokus auf Infrastruktur	Maßnahmendatenblätter (MDB), Tabellen und Interaktive Karte (WebGIS)	Anlage 12 Anlage 13 Anlage 13
4.4	Musterlösungen (exemplarisch)	Musterblätter (je 1 Seite)	Anlage 14

4.2 Handlungsempfehlungen

Als zentraler Baustein des Fußverkehrs-Checks wurden **9 Handlungsempfehlungen** entwickelt. Für jede Empfehlung wurde ein Steckbrief als Handreichung für das weitere Vorgehen erstellt (siehe Anlage 10).

Die Handlungsempfehlungen basieren auf der fachlichen Perspektive des Planungsbüros und sind zugleich Ergebnis der Rückmeldungen und Diskussionen aus den zwei Workshops und den Begehungen. Sie richten sich an die politischen Vertreterinnen und Vertreter, die Gemeindeverwaltung mit ihren verschiedenen Fachbereichen, aber auch an weitere Akteure.

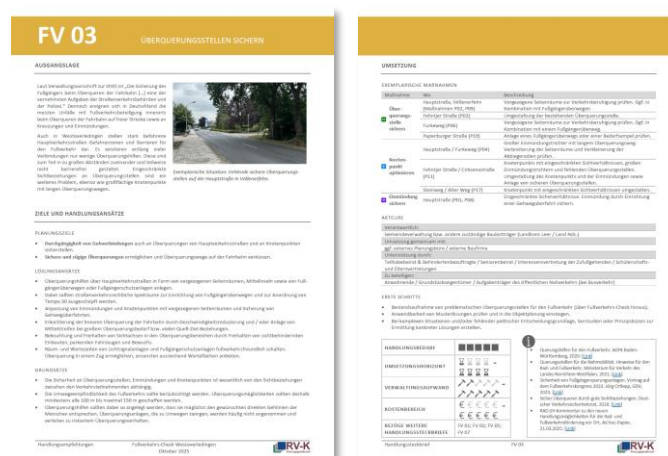


Abbildung 11: Beispiel für den Aufbau und das Layout eines Handlungssteckbriefes

4.2.1 Aufbau der Handlungssteckbriefe

Die Steckbriefe fassen in knapper Form die wichtigsten Informationen zu jeder Handlungsempfehlung zusammen:

- **Ausgangslage:** Wie ist die Ist-Situation? / Was sind die Rahmenbedingungen?
- **Planungsziele:** Welche konkreten Verbesserungen werden angestrebt?
- **Lösungsansätze:** Wie können die gesetzten Ziele erreicht werden?
- **Grundsätze:** Welche Aspekte und Prinzipien, sollten bei der Umsetzung berücksichtigt werden?
- **Exemplarische Maßnahmen oder Vorgehen:** Welche Beispiele gibt es, um die Lösungsansätze zu verfolgen? Was sind klassische Arbeitsschritte?

Welche verorteten Maßnahmenempfehlungen stehen im direkten Bezug zu der Handlungsempfehlung?

- **Akteure:**

Verantwortlich:

Wer trifft die operativen Entscheidungen?

Umsetzung gemeinsam mit:

Wer unterstützt aktiv bei der Umsetzung? An wen können Aufgaben ausgelagert werden?

Unterstützung durch:

Mit wessen Rückhalt ist zu rechnen? Welche Fürsprecher würden dem Vorhaben Vortrieb geben? Wer kann als Multiplikator dienen, damit die Akzeptanz gesteigert wird?

Zu beteiligen:

Wessen Stellungnahme ist einzuholen? Wessen Sichtweise ist für das Projekt besonders relevant? Wessen Expertise kann hilfreich sein?

- **Erste Schritte:** Womit sollte begonnen werden?
- **Handlungsbedarf:** Gutachterliche Einschätzung der Dringlichkeit

■ ■ ■ ■ ■ bis ■ ■ ■ ■ ■

- **Umsetzungshorizont:**

Der Umsetzungshorizont beschreibt die Dauer von Projektbeginn bis zur Umsetzung bzw. Implementierung einer Maßnahme.

⌚ ⌚ ⌚ ⌚	sofort / binnen eines Jahres
⌚ ⌚ ⌚ ⌚	kurzfristig: bis 4 Jahre
⌚ ⌚ ⌚ ⌚	mittelfristig: bis 10 Jahre
⌚ ⌚ ⌚ ⌚	langfristig: mehr als 10 Jahre
∞	Daueraufgabe

(die Einordnung bezieht sich auf das Spektrum der Lösungsansätze und versteht sich je Umsetzung / Maßnahme)

- **Verwaltungsaufwand**

Der Faktor „Verwaltungsaufwand“ beschreibt den zeitlichen und personellen Aufwand für die Kommune. Dabei wird der gesamte Umsetzungsprozess vom Beginn des Verwaltungsaktes bis zur fertigen Umsetzung betrachtet.



Verwaltung teilt Informationen über Angebote Dritter / Standardabläufe und Routineaufgaben mit geringem Umfang bzw. Aufwand (z. B. Planung Baustelleneinrichtung ohne besondere Randbedingungen).



Beteiligung an Projekten bzw. Planungen in der Verantwortung Dritter (z. B. Stellungnahmen von Landkreiskommunen zu Kreiskonzepten) / Standardabläufe und Routineaufgaben mit mittlerem Umfang bzw. Aufwand (z. B. Verkehrsschauen, etc.).



Begleitung, rechtliche und fachliche Prüfung von extern vergebenen Planungen und Konzepten in kommunaler Verantwortung / Interne Bearbeitung von Planungen und Projekten mit geringem Umfang bzw. Aufwand. / Entwicklung neuer Abläufe mit geringem bis mittlerem Aufwand.



Interne Bearbeitung von Planungen und Projekten mit mittlerem Umfang bzw. Aufwand. / Aneignung neuer Kompetenzen sowie die Entwicklung neuer Prozesse und Aufgabenfelder mit mittlerem Aufwand.



Hoher Aufwand für Planung, hoher Aufwand für fachliche Abstimmung, hoher Aufwand für Öffentlichkeitsbeteiligung, Komplikationen sind zu erwarten. / Aneignung neuer Kompetenzen sowie die Entwicklung neuer Prozesse und Aufgabenfelder mit hohem Aufwand.

(die Einordnung bezieht sich auf das Spektrum der Lösungsansätze und versteht sich je Umsetzung / Maßnahme)

- **Kostenbereich:**

Zu den anfallenden Kosten der vorgeschlagenen Maßnahmen kann an dieser Stelle nur eine grobe Abschätzung gegeben werden, da die Kosten jeweils von der Ausgestaltung der Maßnahmen sowie der Umsetzung gegebenenfalls mit anderen Maßnahmen abhängen.

Es handelt sich bei Infrastruktur-Maßnahmen um Bruttokosten inklusive Planungskosten.

Bei organisatorischen Maßnahmen wird der finanzielle Aufwand der Kommune für die Umsetzung bzw. deren externe Vergabe abgeschätzt.



bis 10.000 €



bis 30.000 €



bis 100.000 €

€ € € € € bis 500.000 €
 € € € € € über 500.000 €

(die Einordnung bezieht sich auf das Spektrum der Lösungsansätze und versteht sich je Umsetzung / Maßnahme)

- **Bezüge Weitere Handlungssteckbriefe:**

Handlungssteckbriefe, die im direkten Zusammenhang zueinanderstehen.



Verwendete Quellen / Hinweise auf vertiefende Informationen und Best Practice-Beispiel

4.2.2 Übersicht der Handlungssteckbriefe

Nr.	Bezeichnung	Handlungsbedarf
FV 01	Fußverkehrskonzept aufstellen	■ ■ ■ ■ ■
FV 02	Gehverbindungen strategisch vernetzen und gestalten	■ ■ ■ ■ ■
FV 03	Überquerungsstellen sichern	■ ■ ■ ■ ■
FV 04	Bestehende Gehwege aufwerten	■ ■ ■ ■ ■
FV 05	Barrierefreiheit sicherstellen	■ ■ ■ ■ ■
FV 06	Aufenthaltsqualität auf Gehverbindungen erhöhen	■ ■ ■ ■ ■
FV 07	Schulmobilitätsplanung etablieren	■ ■ ■ ■ ■
FV 08	Strategie zur Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung entwickeln	■ ■ ■ ■ ■
FV 09	Fußverkehr als Querschnittsaufgabe verankern	■ ■ ■ ■ ■

4.3 Maßnahmenempfehlungen

4.3.1 Grundlagen der Maßnahmenplanung für den Fußverkehr

Die Fußverkehrsinfrastruktur wurde innerhalb der räumlichen Schwerpunkte, die bei den Begehungen betrachtet wurden, hinsichtlich Sicherheit, Direktheit, Barrierefreiheit und Komfort untersucht. Dort, wo Defizite aufgezeigt und dokumentiert wurden, wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt

und abgestimmt. Bei der Entwicklung der Maßnahmen werden die in den **Kapiteln 1.3 und 1.4** aufgeführten gesetzlichen Grundlagen und Regelwerke berücksichtigt.

Es wird zwischen Punkt- und Streckenmaßnahmen unterschieden. Punktmaßnahmen sind mit einem „P“ und Streckenmaßnahmen mit einem „S“ gekennzeichnet.

Für alle Maßnahmen wurden Maßnahmendatenblätter (MDB) erstellt (siehe **Anlage 11**). Die MDB geben einen ersten Eindruck über den Umfang der Maßnahmen. Neben der Maßnahmenbeschreibung befinden sich auf den Maßnahmendatenblättern Informationen wie bspw. die Baulastträgerschaft und welche Stelle für die ersten Umsetzungsschritte verantwortlich ist. Für die Angabe der Verkehrsmengen wurden, falls vorhanden, die von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr veröffentlichten Verkehrsmengen aus dem Jahr 2021 verwendet. Mittels eines Lageplans und eines Fotos ist die Maßnahme verortet. Außerdem sind Angaben über den Kostenbereich und den Umsetzungshorizont dargestellt. Zusätzlich sind die Kennungen der Musterlösungen, die eine exemplarische Umsetzung visualisieren, und die Bezüge zu den Handlungssteckbriefen aufgelistet.



Abbildung 12: Beispiele für den Aufbau und das Layout der MDB

Alle im Rahmen des Fußverkehrs-Checks entwickelten Maßnahmen mit Verknüpfungen zu den Musterlösungen und MDB sind dauerhaft in einer zoombaren Online-Karte unter folgender Adresse abrufbar:

https://rv-k.de/Niedersachsen/Fussverkehrs-Checks_2025/Westoverledingen/Ergebnis/WebGIS.html

4.3.2 Maßnahmenprogramm

Das Maßnahmenprogramm besteht aus einem **Sofortprogramm** und einem **Planungsprogramm**. Diese Bündelung trägt dem jeweils erwartbaren Aufwand zur Umsetzung der Maßnahmen Rechnung.

Das Sofortprogramm (**Tabelle 4**) beinhaltet insgesamt sechs Maßnahmenempfehlungen. Folgende Sofortmaßnahmen werden empfohlen:

Tabelle 4: Maßnahmentypen des Sofortprogramms

Maßnahmentyp	Anzahl	Punktmaßnahme / Streckenmaßnahme
Ausfahrt / Einmündung sichern	1	Punktmaßnahmen
Einbauten optimieren	2	
Sonstiges	3	

Das Planungsprogramm (Tabelle 5) beinhaltet insgesamt 30 Maßnahmenempfehlungen. Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

Tabelle 5: Maßnahmentypen des Planungsprogramms

Maßnahmentyp	Anzahl	Punktmaßnahme / Streckenmaßnahme
Ausfahrt / Einmündung sichern	4	Punktmaßnahmen
Haltestelle optimieren	2	
Knotenpunkt optimieren	3	
Selbstständige Schulmobilität fördern	2	
Überquerungsstelle sichern	5	
Bestehenden Weg verbreitern	1	Streckenmaßnahmen
Neuordnung Straßenraum	3	
Schadhafte Oberfläche sanieren	2	
Schulstraße einrichten	1	
Unbefestigten Weg ausbauen	1	
Verkehrsberuhigende Umgestaltung	2	
Wegebeleuchtung anlegen	3	
Sonstiges	1	

Das Sofortprogramm und das Planungsprogramm sind als tabellarische Auflistung der Maßnahmen mit Informationen zur Baulast, Umsetzungshorizont und Kostenbereich in Anlage 12 und Anlage 13 Teil des Abschlussberichts.

4.4 Musterlösungen

Für die meisten Maßnahmen sind Musterlösungen hinterlegt. Diese wurden in der Regel durch die Planungsgesellschaft RV-K erstellt. Darüber hinaus existieren Musterlösungen einzelner Bundesländer, beispielsweise aus Hessen und Baden-Württemberg, die ebenfalls als Orientierung für die weitere Planung und Umsetzung herangezogen werden können. Die Musterlösungen zeigen exemplarisch mit Skizzen und Beispielbildern auf, wie eine Maßnahme in der Umsetzung aussehen könnte. Die Musterlösungen dienen als Grundlage für weitere Untersuchungen und Diskussionen zu den einzelnen Maßnahmenempfehlungen. Die Musterlösungen sind als **Anlage 14** Bestandteil des Abschlussberichts des Fußverkehrs-Checks.



Abbildung 13: Beispiele für den Aufbau und das Layout der Musterlösungen

4.5 Besonderer Kontext in Westoverledingen

4.5.1 Wegeführung und Überquerungsmöglichkeiten in den Ortsdurchfahrten

Eine besondere Herausforderung für den Fußverkehr in Westoverledingen stellen die Ortsdurchfahrten dar. Durch Völlenerfehn verläuft die Hauptstraße, die im nördlichen Abschnitt als Kreisstraße (K 56) klassifiziert ist. Ebenso führt die Papenburger Straße (K 24) direkt durch Flachsmeer. Beide Straßen sind insbesondere zu den Stoßzeiten stark belastet, teils durch reinen Durchgangsverkehr. Hinzu kommt, dass die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten oftmals hoch sind. Umstände, die sich auch in weiteren Ortsdurchfahrten der Gemeinde beobachten lassen.

Für den Fußverkehr bedeutet dies eine erhebliche Beeinträchtigung. Das Gehen entlang der teilweise direkt an die Fahrbahn angrenzenden und zugleich schmalen Gehwege ist mit einer Lärmbelastung und einem deutlich verminderten Sicherheitsempfinden verbunden. Besonders auffällig ist zudem der Mangel an sicheren Querungsmöglichkeiten entlang der Ortsdurchfahrten. In Völlenerfehn ist zwar vor

der Grundschule eine Lichtsignalanlage vorhanden, auf der übrigen Strecke fehlen jedoch sichere Überquerungsmöglichkeiten. In Flachsmeer bestehen zwei signalisierte Knotenpunkte, an denen der Fußverkehr gesichert queren kann. Dennoch fehlen auch hier auf langen Abschnitten geeignete Überquerungsstellen.

Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, die Kfz-Geschwindigkeiten entlang der Ortsdurchfahrten zu reduzieren und gezielte verkehrsberuhigende Umgestaltungen vorzunehmen (siehe [Anlage 10, Handlungssteckbrief FV 06, FV 08](#) und [Anlage 11, Maßnahme S02](#)). Solche Maßnahmen erhöhen sowohl die Attraktivität und Aufenthaltsqualität als auch die Sicherheit für den Fußverkehr. Darüber hinaus sollten sichere Querungsstellen in kürzeren Abständen geschaffen werden (siehe [Anlage 10, Handlungssteckbrief FV 03](#) und [Anlage 11, Maßnahmen P02, P09, P19](#)). Dies ist vor allem für Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen von zentraler Bedeutung, um eine sichere, selbstständige und komfortable Fortbewegung innerhalb der Ortsteile zu gewährleisten.

4.5.2 Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr

In der Gemeinde Westoverledingen werden zahlreiche Wege gemeinsam von Fuß- und Radverkehr genutzt. Diese gemeinsame Nutzung führt häufig zu Konflikten, die insbesondere den Fußverkehr benachteiligen. Zwar bietet die topografisch ebene Lage grundsätzlich gute Voraussetzungen für das Radfahren, jedoch fehlt es vor allem innerhalb der Ortsteile an einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur. Separate Wege sind nur vereinzelt vorhanden; stattdessen sind vielfach Gehwege für den Radverkehr freigegeben oder es existieren gemeinsame Geh- und Radwege.

Der Großteil der vorhandenen Wege weisen nicht die notwendigen Breiten auf, um beide Verkehrsarten sicher und konfliktfrei zu führen. Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen⁷ gelten eine Reihe von Ausschlusskriterien. So ist auch für eine Freigabe ohne Benutzungspflicht (Gehweg, Radverkehr frei) innerorts eine Mindestgehwegbreite von 3,00 Metern erforderlich (mind. 2,50 Meter Gehwegbreite zzgl. 0,50 Metern Sicherheitstrennstreifen; siehe ERA, Kapitel 3.6). Dementsprechend wird für die Gemeinde Westoverledingen die Überprüfung der bestehenden Anordnung und zu großen Teilen die Aufhebung der Gehwegfreigabe für den Radverkehr empfohlen.

Zur nachhaltigen Stärkung des Fußverkehrs und zur Reduzierung des Konfliktpotenzials ist es zugleich wichtig, Angebote für den Radverkehr zu schaffen, die attraktive und sichere Alternativen zur Gehwegnutzung bieten. Die dafür geeigneten Maßnahmen können je nach Ortsteil variieren und übersteigen im Detail den Untersuchungsrahmen des Fußverkehrs-Checks. Eine vertiefte Betrachtung kann im Rahmen der Erarbeitung eines Fuß- und Radverkehrskonzepts erfolgen. Insbesondere entlang der

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Köln.

Ortsdurchfahrten ist jedoch die Fahrbahnnutzung für den Radverkehr verträglich zu gestalten. Hierzu zählen gesicherte Übergänge zwischen Radwegen und der Fahrbahn an den Ortseingängen. Zudem sollten Handlungsspielräume der Straßenverkehrsordnung (StVO) zur Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeiten ausgeschöpft werden, um das Fahren im Mischverkehr für Radfahrende sicherer zu gestalten, da sich die Geschwindigkeiten von Kfz- und Radverkehr stärker annähern. In bestimmten Bereichen kann zudem eine umfassende verkehrsberuhigende Umgestaltung sinnvoll sein (siehe [Anlage 11, Maßnahmen S02, S13](#)).

Auf Abschnitten, auf denen es die Straßenraumbreite zulässt, soll die Einrichtung von Radverkehrsanlagen geprüft werden, um ein attraktives und sicheres Angebot für den Radverkehr zu schaffen. Hierzu zählen Markierungslösungen wie Schutz- und Radfahrstreifen. Je nach Situation soll auch der Neubau gemeinsamer Geh- und Radwege bzw. die Verbreiterung bestehender Gehwege mit Freigabe für den Radverkehr sowie andere Umgestaltungsmaßnahmen erfolgen (siehe [Anlage 11, Maßnahmen S01, S03, S09](#)). Auf Abschnitten, die die Einrichtung von Radverkehrsanlagen nicht zulassen, sollen für den Radverkehr beidseitig Piktogrammketten markiert werden (siehe [Anlage 14, Musterlösung PKM_01_RVK](#)). Diese erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung des Radverkehrs und weisen darauf hin, dass die Nutzung der Fahrbahn zulässig ist.

Neben baulichen Maßnahmen ist auch die Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders zwischen allen Verkehrsteilnehmenden von großer Bedeutung. Öffentlichkeitsarbeit wie Kampagnen, Hinweise in Internetpräsenzen und Sozialen Medien oder ähnlichen Aktionen wie Informationsveranstaltungen können dazu beitragen, die Aufmerksamkeit für eine gegenseitige Rücksichtnahme zu erhöhen (siehe [Abbildung 14](#)).

Insgesamt ist das Ziel aller Maßnahmen, sichere, barrierefreie und klar erkennbare Gehverbindungen zu schaffen, auf denen Nutzungskonflikte auf ein Minimum reduziert werden und der Fußverkehr als eigenständige, gleichberechtigte Verkehrsform gestärkt wird (siehe [Anlage 10, Handlungssteckbrief FV 04](#)).



Abbildung 14: Markierungen und Hinweisschilder für eine gegenseitige Rücksichtnahme
(Quellen: Eigene Darstellung (links), ADFC Frankfurt (rechts))

5 Umsetzungsstrategie

5.1 Akteursübergreifende Umsetzung

Die im Fußverkehrs-Check erarbeiteten Handlungsempfehlungen und Maßnahmenempfehlungen dienen der Gemeindeverwaltung zur schwerpunktmäßigen Aufwertung der Fußverkehrsinfrastruktur. Ziel ist es, die aufgeführten Maßnahmen sukzessiv umzusetzen. Die Maßnahmen des Sofortprogramms können mit geringem Planungsaufwand umgesetzt werden. Die Maßnahmen des Planungsprogramms haben einen längeren Planungshorizont (ggf. Vorstudie oder Machbarkeitsstudie zur Vorbereitung der Umsetzungsentscheidung notwendig). Mit der Planung der wichtigsten Maßnahmen sollte daher zeitnah begonnen werden. Die Maßnahmen des Sofortprogramms können zeitlich kurzfristig nach und nach je nach Kapazitäten der Verwaltung und der vorhandenen Haushaltsmittel angegangen werden (siehe Abbildung 15).

Im Abschlussworkshop wurden neben den Maßnahmenempfehlungen zur Optimierung der Knotenpunkte und Sichern der Überquerungsstellen entlang der Ortsdurchfahrten insbesondere die Maßnahmen zur Schulwegmobilität als besonders wichtig bewertet (siehe [Anlage 9](#)). Dies kann als Entscheidungshilfe dienen, welche Maßnahmen des Planungsprogramms prioritär umgesetzt werden sollen.

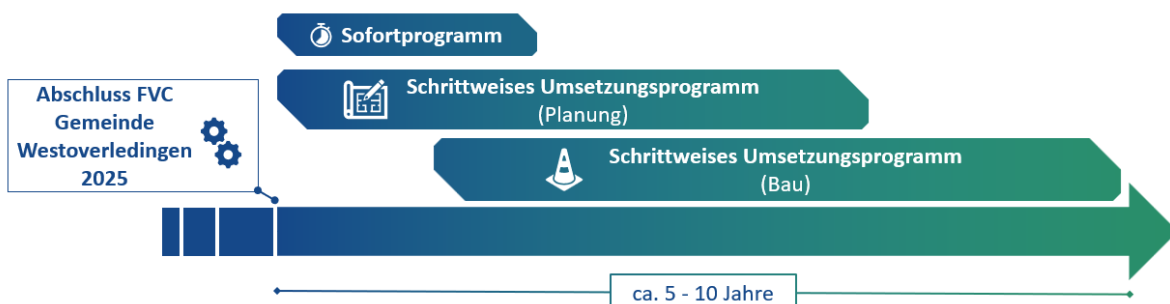


Abbildung 15: Umsetzungshorizont der Maßnahmenprogramme

Für die Umsetzung ist die aktive Mitarbeit verschiedener Bereiche der Gemeindeverwaltung sowie der weiteren Straßenbaulastträger (Land und Kreis) erforderlich. Um eine möglichst zügige Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu erreichen, wird empfohlen, einen regelmäßig tagenden Arbeitskreis Fußverkehr/Mobilität zu implementieren und damit die verwaltungsinterne Zusammenarbeit im Bereich Mobilität zu verstetigen (siehe [Anlage 10, Handlungssteckbrief FV 09](#)).

Um die Fußverkehrsförderung in der gesamten Gemeinde zu betrachten, sollte perspektivisch ein Fußverkehrskonzept aufgestellt werden (siehe [Anlage 10, Handlungssteckbrief FV 01](#)).

5.2 Unterstützung durch die MOBILOTSIN

Die MOBILOTSIN ist die Beratungseinheit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH und Ansprechpartnerin für niedersächsische Kommunen bei Fragen rund um die Mobilitätswende. Gemeinsam mit Kommunen unterstützt sie die Sensibilisierung für die Mobilitätswende durch zielgerichtete Kommunikation, Vernetzungsformate und fachlichen Austausch.

Mit Qualifizierungen (kommunal – schulisch – betrieblich) im Mobilitätsmanagement, fachspezifischen Veranstaltungen, digital sowie in Präsenz, sowie der persönlichen Beratung von Kommunen unterstützt die MOBILOTSIN Akteurinnen und Akteure, eine sozial gerechte und nachhaltige Mobilität in Niedersachsen umzusetzen. Durch die Begleitung der Europäischen Mobilitätswoche, die Beratung zu Förderprogrammen im Themenbereich Mobilität und das Planspiel Mobiland leistet die MOBILOTSIN einen wichtigen Beitrag, die Zukunft der Mobilität in Niedersachsen aktiv mitzugestalten.

Mit dem Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“, der speziell für Mitarbeitende in Kommunalverwaltungen konzipiert wurde, werden grundlegende Kenntnisse in Verkehrs- und Stadtplanung sowie Kompetenzen in zielgruppenspezifischer Kommunikation und Beteiligungsprozessen vermittelt. Durch diese umfassende Betrachtung von Mobilität tragen die Teilnehmenden gezielt dazu bei, die Mobilitätswende in ihrer Kommune voranzubringen, indem sie alltägliche Mobilitätspraktiken reflektieren und gezielt weiterentwickeln sowie Lösungen für aktuelle Probleme in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung finden können. Die MOBILOTSIN fördert zudem die Vernetzung und den Austausch unter den Alumni des Lehrgangs „Kommunales Mobilitätsmanagement“, damit die Teilnehmenden untereinander von Good-Practice-Beispielen profitieren können.

Neben dem neuntägigen Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“ führt die MOBILOTSIN auch einen dreitägigen Lehrgang „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ durch. Dort stehen die Mobilität der Mitarbeitenden – von den täglichen Arbeitswegen über Dienstreisen bis zum Fuhrpark – im Fokus und die Möglichkeiten, diese nachhaltiger, effizienter und kostengünstiger zu gestalten. In Kooperation mit dem Bündnis „Sichere und nachhaltige Schulwege“ bietet die MOBILOTSIN eine zweitägige Qualifizierung im Bereich schulisches Mobilitätsmanagement an. Teilnehmende können sich zu „Kordinatorinnen und Koordinatoren kommunales schulisches Mobilitätsmanagement“ ausbilden und vor Ort in ihrer Kommune für sichere Schulwege sorgen.

Seit 2024 unterstützt die MOBILOTSIN niedersächsische Kommunen mit dem Instrument Fußverkehrs-Checks. Dies soll einen Prozess zur systematischen Förderung des Fußverkehrs anstoßen und gleichzeitig zur Sensibilisierung für das Zufußgehen in Niedersachsen beitragen. Ein zentraler Mehrwert der Fußverkehrs-Checks liegt in der fachbereichsübergreifenden Zusammenarbeit, die Maßnahmen initiiert und dauerhaft verankert, sowie in der engen Einbindung von Politik, Behörden, weiteren Akteuren, Institutionen und den Bürgerinnen und Bürgern. Mit dem grundsätzlichen Ziel der MOBILOTSIN, die Richtung für nachhaltige Mobilitätskonzepte zu weisen und Kommunen Orientierung zu geben, haben

sich die Fußverkehrs-Checks zu einem essenziellen Baustein entwickelt. Die Finanzierung der Fußverkehrs-Checks übernimmt das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen.

5.3 Finanzierungsmöglichkeiten

Bei Maßnahmen auf bzw. entlang von klassifizierten Straßen trägt der jeweilige Straßenbaulastträger die Kosten in der Regel zu 100 Prozent.

Weiterhin gibt es für die Gemeinde verschiedene Fördermöglichkeiten durch Land und Bund für Fußverkehrsmaßnahmen.

Förderinitiative Fußverkehr des Bundes: Über die Förderinitiative Fußverkehr können konzeptionelle, investitionsvorbereitende und investive Ausgaben mit bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben gefördert werden.

https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Fussverkehr/Fussverkehr_inhalt.html

Städtebauförderung Niedersachsen: Über die Städtebauförderung Niedersachsen können unter den Oberbegriffen der Lebendigen Zentren (Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne), des sozialen Zusammenhalts (Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten) und Wachstum und nachhaltige Erneuerung (Lebenswerte Quartiere gestalten) auch Fußverkehrsmaßnahmen finanziert werden.

https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/bauen_wohnen/stadtebauforderung/stadtebauforderung-in-niedersachsen-217289.html

Sonderprogramm Stadt und Land: Über das Sonderprogramm Stadt und Land können Fußverkehrsmaßnahmen in Kombination mit Radverkehrsmaßnahmen gefördert werden. Ein Beispiel ist die Neuanlage eines getrennten Geh- und Radweges.

https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SonderprogrammStadtLand/sonderprogrammstadtland_inhalt.html

Natürlicher Klimaschutz in Kommunen: Im Rahmen der Maßnahme Natürlicher Klimaschutz in Kommunen können unter anderem die Umstellung auf naturnahes Grünflächenmanagement, die Pflanzung von Bäumen, die Schaffung von Naturoasen sowie die Entsiegelung von Flächen zur Wiederherstellung natürlicher Bodenfunktionen bezuschusst werden.

[https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Öffentliche-Einrichtungen/Städte-und-Gemeinden-gestalten/Förderprodukte/Natürlicher-Klimaschutz-in-Kommunen-\(444\)/](https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Öffentliche-Einrichtungen/Städte-und-Gemeinden-gestalten/Förderprodukte/Natürlicher-Klimaschutz-in-Kommunen-(444)/)

5.4 Webdokumentation

Die wesentlichen Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks sind dauerhaft als WebGIS einsehbar. Eine übersichtliche Darstellungsform und Dokumentation der Ergebnisse sollen die weitere Umsetzung erleichtern und den Dialog und Austausch zur Fußverkehrsförderung unterstützen.

https://rv-k.de/Niedersachsen/Fussverkehrs-Checks_2025/Westoverledingen/Ergebnis/WebGIS.html

6 Fazit und Ausblick

Der Fußverkehrs-Check bildet den Einstieg in die strategische Fußverkehrsförderung in Westoverledingen. Im Zentrum stand dabei die intensive Beteiligung der Verwaltung sowie der Öffentlichkeit. Auf Grundlage von Workshops und gemeinsamen Vor-Ort-Begehungen wurden so Maßnahmenempfehlungen für die thematischen Schwerpunkte Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Überquerungsstellen und Schulwegmobilität erarbeitet. Dies sind Maßnahmen mit unterschiedlichem Aufwand und Umsetzungshorizont, die sich unterschiedlichen verantwortlichen Baulastträgern zuordnen lassen. Viele der exemplarischen Maßnahmen können auch auf andere Bereiche der Gemeinde übertragen werden. Die Handlungsempfehlungen als Handlungssteckbriefe bieten ebenfalls allgemeine strategische Empfehlungen für die Fußverkehrsförderung in der gesamten Gemeinde.

Die im Zuge des Fußverkehrs-Checks durchgeführten Partizipationsprozesse haben gezeigt, dass ein großes Interesse an der Fußverkehrsförderung besteht und aus der Bevölkerung konstruktive Vorschläge und Diskussionen kommen. Daran kann in der Erarbeitung eines Fußverkehrskonzepts oder bei der Umsetzung konkreter Maßnahmen angeknüpft werden.

Gelingt es der Gemeinde Westoverledingen, den Fußverkehr zu fördern, kann dies auch positive Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft und den sozialen Zusammenhalt innerhalb der Gemeinde haben. Eine gut ausgebaute und attraktive Fußverkehrsinfrastruktur erleichtert kurze Wege zu Geschäften, Einrichtungen und Freizeiteinrichtungen innerhalb der Gemeinde, wodurch lokale Angebote stärker genutzt werden. Gleichzeitig fördert sie Begegnungen im öffentlichen Raum und stärkt das Gemeinschaftsgefühl. Der Fußverkehrs-Check bildet somit die Grundlage für erste Schritte einer strategischen Förderung des Fußverkehrs im Rahmen einer nachhaltigen Kommunalentwicklung für ein lebenswertes Westoverledingen.

7 Dokumentation (Anlagen)

Anlage 1	Plan 01 – Quell-Ziel-Karte
Anlage 2	Plan 02 – Potenzialräume des Fußverkehrs
Anlage 3	Plan 03 – Unfallkarte
Anlage 4	Dokumentation Vorgespräch
Anlage 5	Dokumentation Auftaktworkshop
Anlage 6	Dokumentation Begehung 1
Anlage 7	Dokumentation Begehung 2
Anlage 8	Plan 04 – Maßnahmenempfehlungen
Anlage 9	Dokumentation Abschlussworkshop
Anlage 10	Handlungsempfehlungen – Handlungssteckbriefe
Anlage 11	Maßnahmenempfehlungen – Maßnahmendatenblätter (Kataster)
Anlage 12	Maßnahmenempfehlungen – Sofortprogramm (Tabelle)
Anlage 13	Maßnahmenempfehlungen – Planungsprogramm (Tabelle)
Anlage 14	Maßnahmenempfehlungen – Musterlösungen