

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, 29. Januar 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 Klimaschutzziele (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 Klimaschutzziele (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

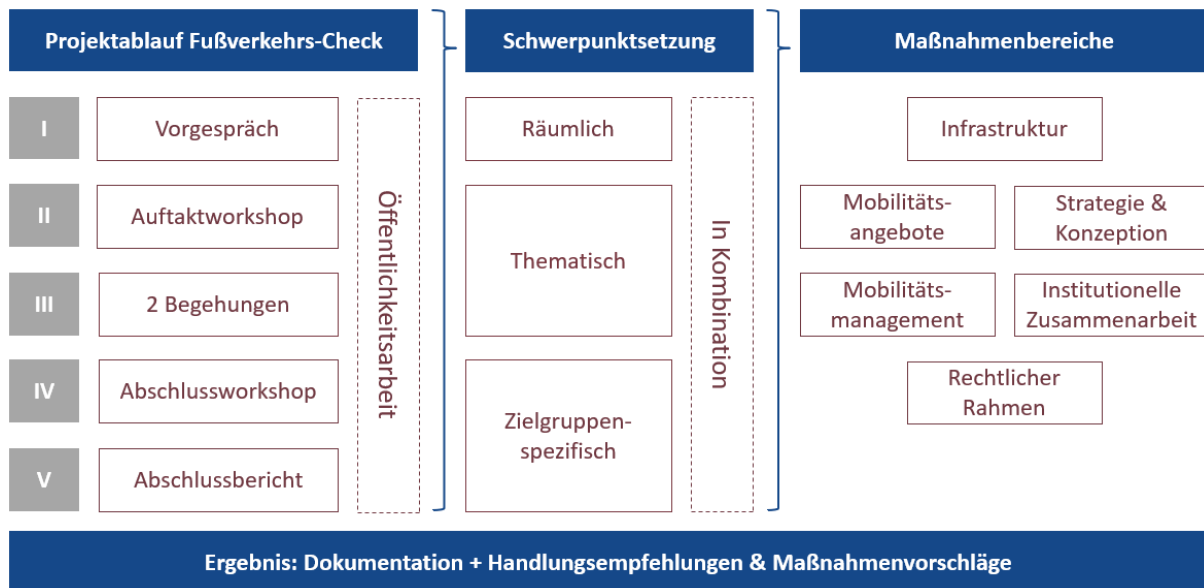


Abbildung 1: Projekttablauf und Bausteine des Fußverkehrs-Checks

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.

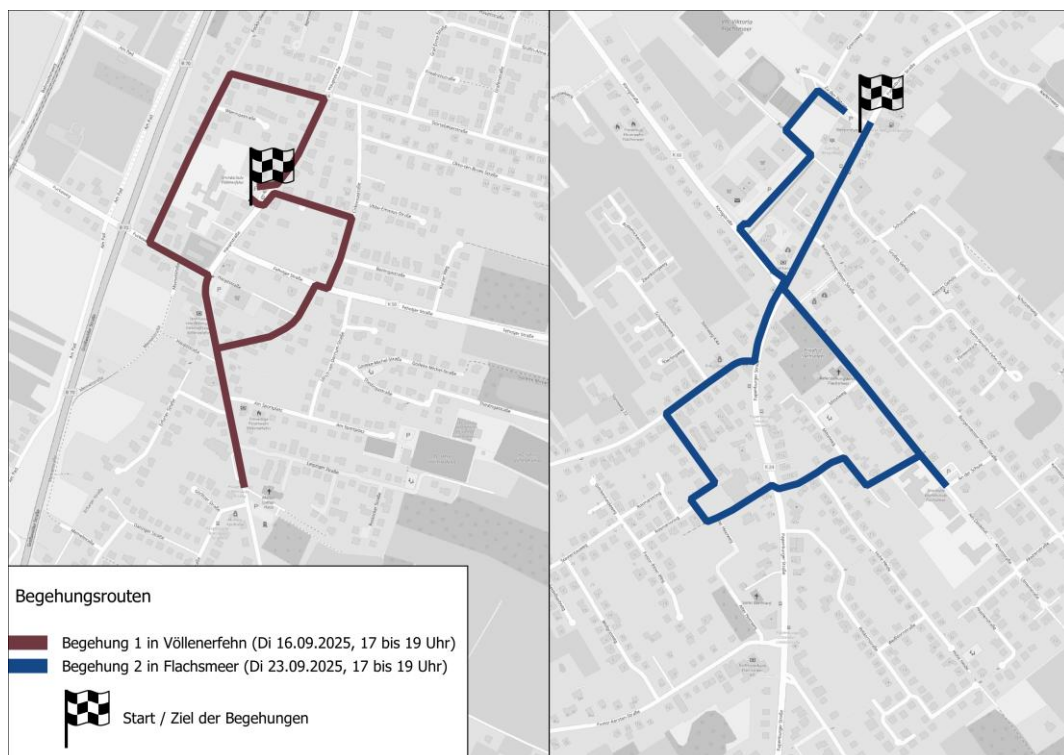


Abbildung 4: Begehungsrouten mit Start- und Zielpunkt

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.

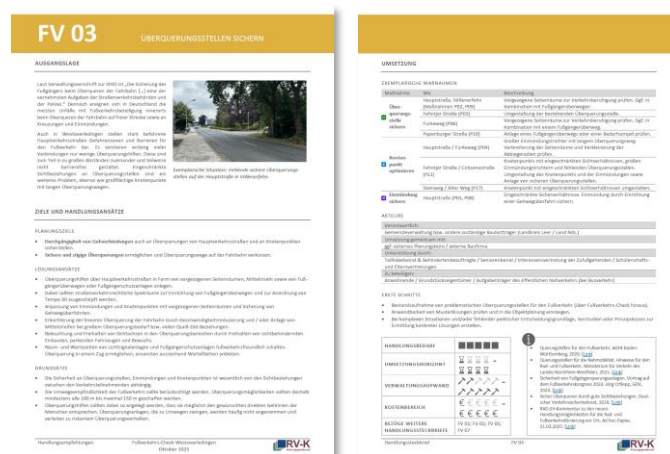


Abbildung 11: Beispiel für den Aufbau und das Layout eines Handlungssteckbriefes

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.

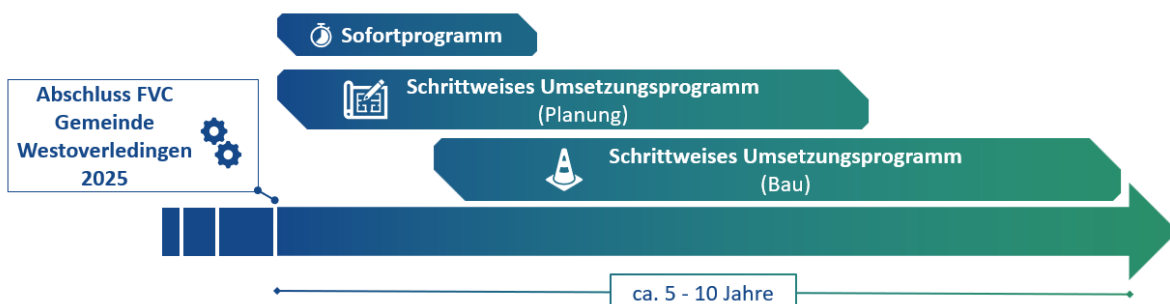


Abbildung 15: Umsetzungshorizont der Maßnahmenprogramme

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 lebenswerteres 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

Anlage 1

Plan 01 – Quell-Ziel-Karte

Fußverkehrs-Check Gemeinde Westoverledingen

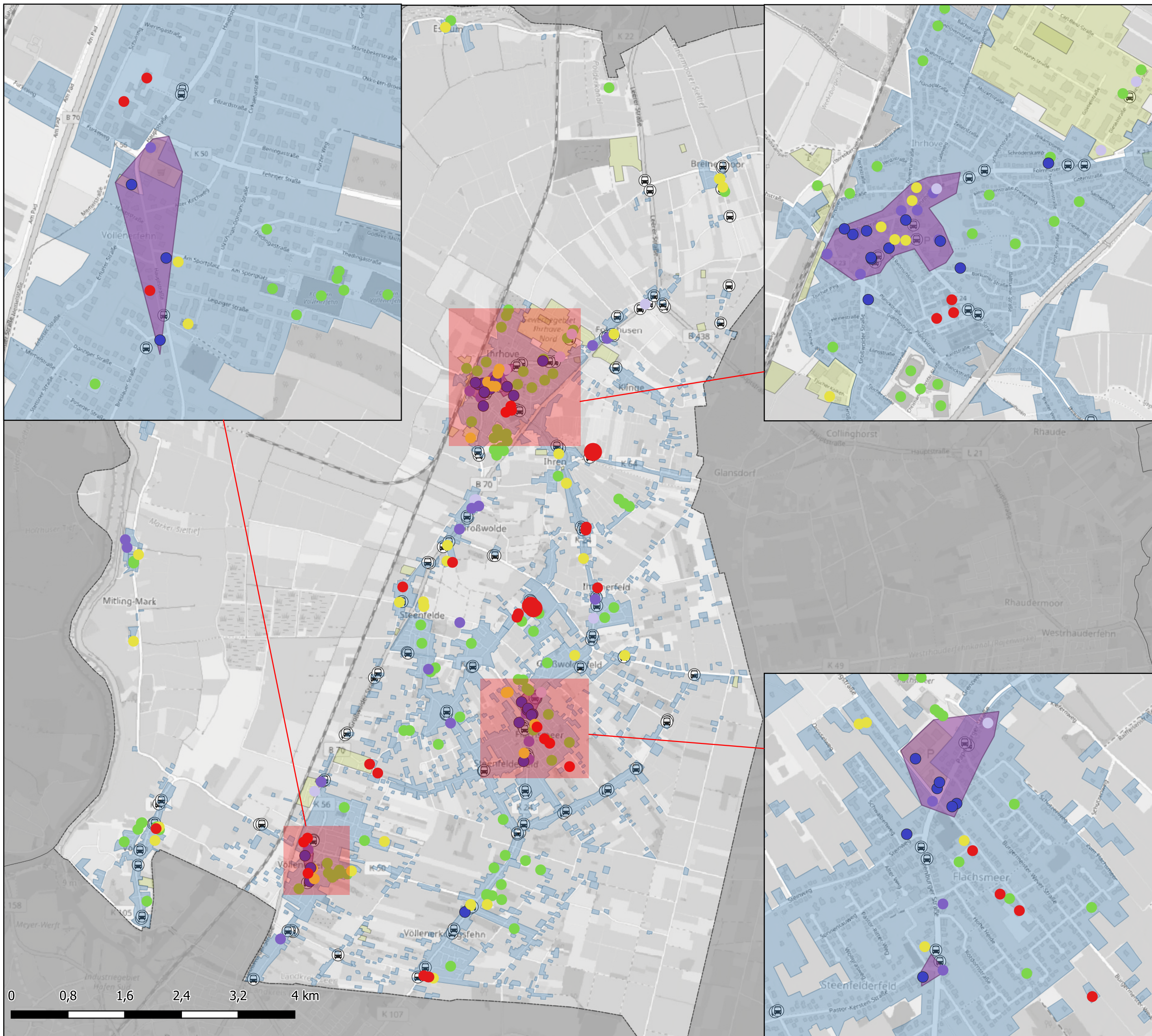
Fußverkehrs-Check Westoverledingen

Quellen und Ziele des Fußverkehrs

- Weiterführende Schulen
- Grundschulen / Kinderbetreuung
- Freizeit / Kultur / Sport
- Öffentliche Einrichtung
- Versorgung
- Gastronomie
- Einzelhandel / Dienstleistungsgewerbe
- Versorgungszentren
- Industrie- / Gewerbegebiet
- Wohngebiet
- Bushaltestelle

Grenzen

- Westoverledingen



Plan 01: Quell-Ziel-Karte

Projekt: Fußverkehrs-Check Westoverledingen

Bearbeitung: Lara Heinritz

Datum: 17.06.2025

Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Kartgrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Anlage 2

Plan 02 – Potenzialräume des Fußverkehrs

Fußverkehrs-Check Gemeinde Westoverledingen

Fußverkehrs-Check Westoverledingen

Potenzialräume des Fußverkehrs

- Geringes Potenzial
- Mittleres Potenzial
- Hohes Potenzial

Sensible Bereiche

- Altenpflegeheim
- Kindergarten
- Spielplatz
- Grundschule
- Weiterführende Schule
- Sensible Bereiche des Fußverkehrs

Grenzen

- Westoverledingen

Plan 02: Potenzialkarte Fußverkehr

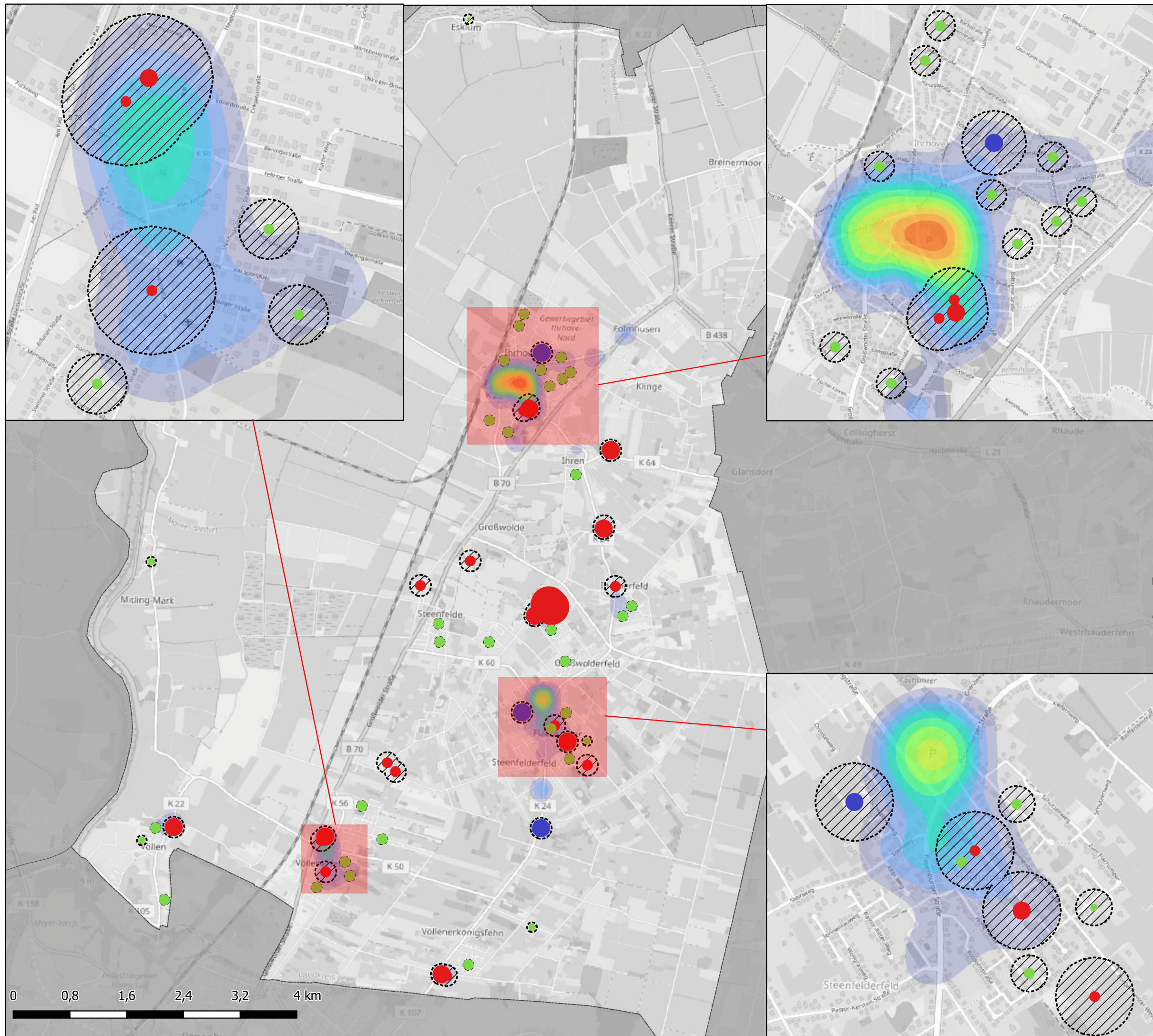
Projekt: Fußverkehrs-Check Westoverledingen

Bearbeitung: Lara Heinritz

Datum: 17.06.2025

Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022



Anlage 3

Plan 02 – Unfallkarte

Fußverkehrs-Check Gemeinde Westoverledingen

Fußverkehrs-Check Westoverledingen

Unfalltyp

- Überschreiten-Unfall
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

Unfallkategorie

- Schwerverletzte
- Leichtverletzte

Grenzen

- Westoverledingen



Plan 03: Unfallkarte

Projekt: Fußverkehrs-Check Westoverledingen

Bearbeitung: Lara Heinritz

Datum: 17.06.2025

Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
2022

Anlage 4

Dokumentation Vorgespräch

Fußverkehrs-Check Gemeinde Westoverledingen

- Ergebnisprotokoll -

Vorgespräch Fußverkehrs-Check Gemeinde Westoverledingen

Termin: 24.06.2025
 Ort: Rathaus, Bahnhofstraße 18, 26810 Westoverledingen
 Uhrzeit: 11:00 Uhr - 13:00 Uhr

Anwesend:

- Theo Douwes – Bürgermeister
- Janika Ducks – MOBILOTSIN
- Lara Heinritz – Planungsgesellschaft RV-K
- Marcus Luikenga – Teamleitung Tiefbau
- Marco Smid – Fachbereichsleiter Bauen und Planen
- Florian Tautrich – Fachbereichsleiter Bürger und Soziales
- Tomke van Lessen – Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)
- Gesa van Rahden – Bauleitplanung

Pkt.	Thema	Sachstand / Erledigung durch	Erledigung bis
	TOP 1: Vorstellung		
1.1	Die Veranstaltung wird mit einer Vorstellungsrunde eröffnet. M. Smid erklärt in einleitenden Worten, dass es dieses Jahr nach 2024 die zweite Bewerbung von Westoverledingen für die Fußverkehrs-Checks ist.	-	-
1.2	Die Mobilotsin stellt sich vor (s. Präsentation Mobilotsin).	-	-
1.3	Die Planungsgesellschaft RV-K stellt sich vor (s. Präsentation RV-K TOP 1).	-	-
	TOP 2: Vorgehen Fußverkehrs-Check		
2.1	L. Heinritz stellt das Vorgehen des Fußverkehrs-Checks vor (s. Präsentation RV-K TOP 2).	Information	-
	TOP 3: Projektziele und Schwerpunktsetzung		
3.1	L. Heinritz stellt mögliche Schwerpunkte und Projektziele vor (s. Präsentation RV-K TOP 3).	Information	-
3.2	Die Gemeinde Westoverledingen hat sich bereits im Vorfeld auf einen räumlichen Schwerpunkt in Flachsmeer und Völlenerfehn festgelegt. Dies deckt sich mit der vor Ort durchgeführten Umfrage unter den Teilnehmenden.	Information / Diskussion	-
3.3	Als thematische Schwerpunkte werden insbesondere Barrierefreiheit und Schulwegmobilität bzw. Mobilität zu allen Bildungseinrichtungen gesehen. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Kommunikation, um das Miteinander zu stärken, da Wege größtenteils von Zufußgehenden und Radfahrenden gemeinsam genutzt werden, was teilweise zu Konflikten führt.	Information / Diskussion	-

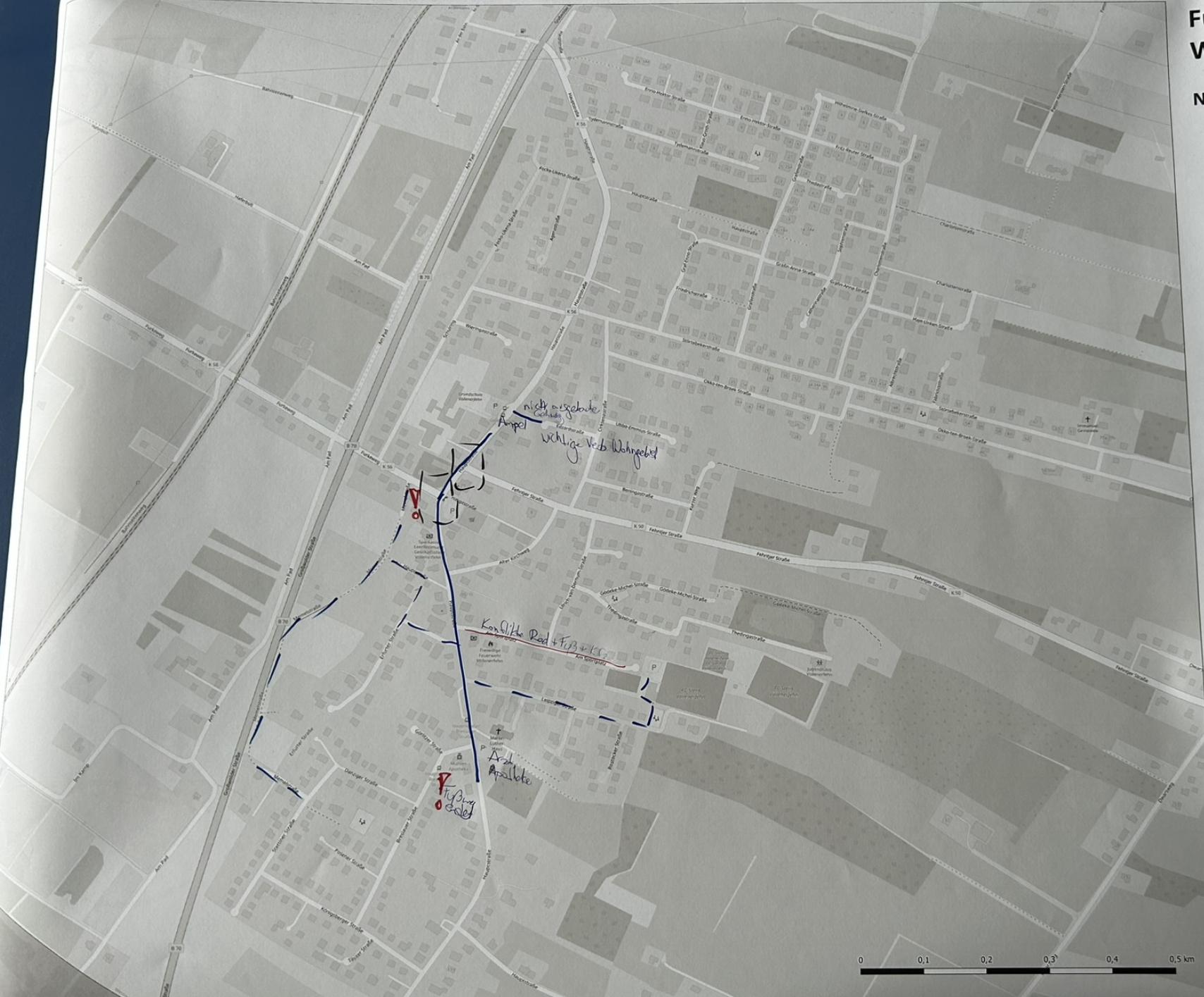
3.4	Die Hauptverkehrsstraße in Völlenerfehn soll umgestaltet werden. Konkrete Planungen dazu gibt es aber noch nicht.	Information / Diskussion	-
TOP 4: Konkretisierung der Begehungen			
4.1	L. Heinritz stellt Behebungstypen und Routengestaltung vor (s. Präsentation RV-K TOP 4).	Information	-
4.2	Anhand gedruckter Pläne wird über die möglichen Routen diskutiert. Folgende erste Ergebnisse lassen sich festhalten (vgl. ebenso Pläne): - Die von der Gemeinde vorgeschlagenen Behebungsrouten finden grundsätzlich Zustimmung. - An einigen Abschnitten wurde der Verlauf angepasst bzw. etwas gekürzt. - Wichtige Überquerungsstellen sowie potenzielle Gefahrenbereiche wurden gekennzeichnet. Diese sollen in den Begehungen mit betrachtet werden.	Diskussion	-
4.3	RV-K prüft die Ergebnisse, arbeitet diese ein und entwickelt auf Grundlage der umsetzbaren Möglichkeiten und Rahmenbedingungen vor Ort zwei konkrete Behebungsrouten. Diese werden vor dem Auftaktworkshop mit der Gemeinde Westoverledingen abgestimmt.	RV-K	vor dem Auftaktworkshop
TOP 5: Beteiligte Akteure, Zeitplan und Öffentlichkeitsarbeit			
5.1	Zum Auftaktworkshop und den Begehungen soll grundsätzlich die gesamte Öffentlichkeit eingeladen werden. Zusätzlich sollen bestimmte Personen/Personengruppen gezielt angesprochen werden: u.a. ADFC, Seniorenrat, Inklusionsrat, Vertretungen der Bildungseinrichtungen (Schulleitung, Kindergartenleitung), Vereine, Presse, Politik. Die Gemeinde Westoverledingen überlegt, in welcher Form die Vertretenden der Politik zu welchen Veranstaltungen eingeladen werden sollen.	Konsens / Gemeinde Westoverledingen	zeitnah
5.2	Der Auftaktworkshop findet am 27.08. um 18 Uhr statt.	Konsens	-
5.3	Die Begehungen finden am 16.09. und am 23.09. jeweils um 17 Uhr statt. Die erste Begehung soll in Völlenerfehn stattfinden, die zweite Begehung in Flachsmeer.	Konsens	-
5.4	Der Abschlussworkshop findet am 28.10 um 18 Uhr statt.	Konsens	-
5.5	Die Gemeinde Westoverledingen veröffentlicht rechtzeitig Pressemitteilungen und lädt die entsprechenden Personengruppen ein. Vorlagen für Einladungen und Pressemitteilungen stehen seitens der Mobilotsin zur Verfügung. Diese sind auf dem Sharepoint zu finden.	Gemeinde Westoverledingen	Juli/August
5.6	Die Einladungen werden mit Anmeldung sein. Um einen Überblick zu behalten, sollen die angemeldeten	Gemeinde Westoverledingen	dauerhaft

	Personen auf dem Sharepoint in eine Liste eingetragen werden (<i>00_Öffentlichkeitsarbeit > FVC_Akteursliste.xlsx</i>).		
5.7	Auf dem Sharepoint liegt ein Dokument, indem die Öffentlichkeitsarbeit dokumentiert werden soll (<i>00_Öffentlichkeitsarbeit > Dokumentation_Öffentlichkeitsarbeit.docx</i>).	Gemeinde Westoverledingen	dauerhaft
5.8	Die Gemeinde Westoverledingen lädt vorhandene Planungen / Konzepte, welche für den Fußverkehrs-Check hilfreich sein können auf den Sharepoint.	Gemeinde Westoverledingen	zeitnah

Lara Heinritz
 (Protokollführung)

Fußverkehrs-Check Westoverledingen

Notizen:



Karte 03b: Ideen für Begehungsrouten
in Völlenerfehn

Projekt: Fußverkehrs-Check Westoverledingen

Bearbeitung: Lara Heinritz

Datum: 18.06.2025

Quelle: Eigene Bearbeitung

Kartengrundlage: © OpenStreetMap

Fußverkehrs-Check Westoverledingen

Notizen:



Karte 03a: Ideen für Begehungsrouten in Flachsmeer

Projekt: Fußverkehrs-Check Westoverledingen

Bearbeitung: Lara Heinritz

Datum: 18.06.2025

Quelle: Eigene Bearbeitung

Kartengrundlage: © OpenStreetMap

Anlage 5

Dokumentation Auftaktworkshop

Fußverkehrs-Check Gemeinde Westoverledingen

- Ergebnisprotokoll - Auftaktworkshop Fußverkehrs-Check Westoverledingen

Termin: 27.08.2025
 Ort: Schulfestsaal Völlenerfehn – Hauptstraße 50, 26810 Völlenerfehn
 Uhrzeit: 18:00 - 20:00 Uhr

Anwesend:

- Kirsten Beening – Gemeinde Westoverledingen, Öffentlichkeitsarbeit
- Theo Douwes – Bürgermeister Gemeinde Westoverledingen
- Janika Ducks – MOBILOTSIN
- Lara Heinritz – Planungsgesellschaft RV-K
- Annika Komorek – Planungsgesellschaft RV-K
- Marco Smid – Gemeinde Westoverledingen, Fachbereichsleiter Bauen und Planen
- Florian Tautrich – Gemeinde Westoverledingen, Fachbereichsleiter Bürger und Soziales
- Tomke van Lessen – Gemeinde Westoverledingen, ISEK
- Marco von der Heyden – Planungsgesellschaft RV-K
- weitere Anwesende: siehe Anwesenheitsliste

Pkt.	Thema
	TOP 1: Begrüßung und Vorstellung
1.1	Bürgermeister T. Douwes und M. Smid begrüßen die Anwesenden.
1.2	J. Ducks stellt die Mobilotsin vor und führt in die Fußverkehrs-Checks ein (s. Präsentation).
1.3	M. von der Heyden stellt die Planungsgesellschaft RV-K vor.
	TOP 2: Wichtigkeit von Fußverkehr
2.1	Erläuterung der Wichtigkeit von Fußverkehr durch M. von der Heyden (s. Präsentation).
2.2	Ergebnisvorstellung der Eingangsfrage zur Situation in Westoverledingen (s. Foto Eingangsfrage).
2.3	Aufzeigen von typischen Mängeln im Fußverkehr und der Fußverkehrsinfrastruktur (s. Präsentation).
	TOP 3: Allgemeine Eindrücke zum Fußverkehr vor Ort
3.1	Durchführung einer Umfrage per Slido (s. Präsentation). Insbesondere die Themenbereiche Schulwegsicherheit und Barrierefreiheit erachten die Teilnehmenden als wichtig in Westoverledingen.
	TOP 4: Vorgehen Fußverkehrs-Check
4.1	L. Heinritz stellt das Vorgehen des Fußverkehrs-Checks vor (s. Präsentation).
	TOP 5: Diskussion der Begehungsrouten
5.1	L. Heinritz stellt verschiedene Begehungstypen und die Grundlagen der Routengestaltung vor (s. Präsentation).
5.2	Erläuterung der Begehungsrouten und des Vorgehens der Gruppenarbeit durch L. Heinritz (s. Präsentation).
5.3	Die Teilnehmenden bearbeiteten in zwei Gruppen jeweils eine Begehungsrouten. Nach rund 30 Minuten wechselten sie und begutachteten die andere Route.

TOP 6: Zusammenfassung und weiteres Vorgehen	
6.1	L. Heinritz und M. von der Heyden stellen die Ergebnisse aus den beiden Gruppen vor. Nachfolgend sind einige grundlegende Ergebnisse aufgelistet. Eine detailliertere Übersicht ist auf den Plänen einzusehen (s. Pläne Ergebnisse). Völlenerfehn: - Für die Begehungsrouten wurden zwei Änderungsvorschläge diskutiert. Erstens, eine Erweiterung entlang des Schulrings. Zweitens, die Streichung des Routenabschnitts Leipziger Straße/Am Sportplatz. - Entlang der Hauptstraße werden fehlende Überquerungsstellen bemängelt. Insbesondere im Bereich der Kita fehlt eine Überquerungshilfe zur Erreichung der gegenüberliegenden Bushaltestelle, der Leipziger Straße und der Kirche. - Die vorhandenen Gehwege sind abschnittsweise in einem schlechten Zustand (schmal, uneben, rutschig). Zusätzlich werden sie durch Radfahrende (in beide Richtungen) genutzt, da das Fahren auf der Fahrbahn durch die hohen Kfz-Geschwindigkeiten als unattraktiv und gefährlich wahrgenommen wird. - Die geradlinige Trassierung der Hauptstraße und der Fehntjer Str. begünstigen zu schnelles Fahren des Kfz-Verkehrs. Flachsmeer: - Die Begehungsrouten deckt die Themenbereiche Schulwegsicherheit und Barrierefreiheit exemplarisch gut ab. - In zahlreichen Straßen sind die Gehwege zu schmal oder stellenweise bzw. einseitig gar nicht vorhanden. Die vorhandenen Gehwege sind oftmals in einem schlechten Zustand. Zusätzlich werden sie durch Radfahrende (in beide Richtungen) genutzt, was zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr führt. - An zahlreichen Knotenpunkten kommt es zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr bzw. Fuß- und Kfz-Verkehr. - Entlang der Papenburger Straße werden fehlende Überquerungsstellen bemängelt. - Im Bereich der Grundschule werden kritische Punkte genannt (Hol- und Bringverkehr, fehlender Gehweg, schlechte Sichtbeziehungen, Umlaufsperrungen, unsichere Überquerungsstellen). - Der gesamte Straßenraum der Straße „Am Denkmal“ wird als kritisch betrachtet.
6.2	RV-K entwickelt unter Berücksichtigung der Ergebnisse und der Anmerkungen aus dem Workshop zwei Begehungsrouten. Diese werden mit der Gemeinde vor den Begehungen abgestimmt.
6.3	Die 1. Begehung findet am 16.09.2025 um 17 Uhr statt. Die 2. Begehung findet am 23.09.2025 um 17 Uhr statt. Anmeldungen für diese Begehungen waren direkt im Nachgang des Workshops möglich. Einladungen mit detaillierten Informationen folgen rechtzeitig.
6.5	M. Smid bedankt sich für die Teilnahme und beendet die Veranstaltung. Anschließend wird ein abschließendes Foto mit allen Teilnehmenden gemacht.

Lara Heinritz
 (Protokollführung)



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Fußverkehrs-Check Westoverledingen

Auftaktworkshop

1. Begehung: Völlenerfehn
--> ca. 2,2 km

Legende



Start und Ziel

Vorschlag Begehungsrouten

Interessenspunkte:

A

LSA (Ampel)

B

Knotenpunkt
Hauptstraße / Fehntjer Straße

C

Knotenpunkt Hauptstraße / Furkeweg

D

nördliche Hauptstraße

E

südliche Hauptstraße

F

Verbindungswege

G

Überquerungsstelle Fehntjer Straße

H

Trampelpfad

Plan 01: 1. Begehung: Völlenerfehn

Projekt: Fußverkehrs-Check Westoverledingen
Bearbeitung: Planungsgesellschaft RV-K
Lara Heinritz
Datum: 05.08.2025
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende
Datengrundlage: Eigene Bearbeitung



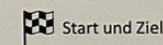
0 0,1 0,2 0,3 0,4 km

Fußverkehrs-Check Westoverledingen

Auftaktworkshop

2. Begehung: Flachsmeer
--> ca. 2,7 km

Legende



Start und Ziel

— Vorschlag Begehungsrouten

Interessenspunkte:

- A** Einmündung Parkplatz
- B** Knotenpunkt LSA (Ampel)
- C** Steinweg
- D** Wohngebiet
- E** südliche Überquerung Papenburger Straße
- F** Verbindungswege mit Umlaufsperrn
- G** Am Denkmal
- H** nördliche Überquerung Papenburger Straße

Plan 02: 2. Begehung: Flachsmeer

Projekt: Fußverkehrs-Check Westoverledingen
 Bearbeitung: Planungsgesellschaft RV-K
 Lara Heinritz
 Datum: 15.08.2025
 Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende
 Datengrundlage: Eigene Bearbeitung



0 0,1 0,2 0,3 0,4 km

Tempo

Konflikte
Fuß+Rad
+ Kfz

Verkehr auf Kommen
von und zur
Tankstelle häufig
Unübersichtlich

Verkehr auf
einer Einbahnstraße

Schlechte,
schmale
Gehwege
+ keine Überwegung
Abkürzungswahl zur P.

Ausfahrt
unübersichtlich
- viele Verkehrs-
arten
- Ampel auf Rotphase
- Mischverkehr
- Mischverkehr

Fußwegung
Ampel

Fußwegung
von
Papenburg
zur
Tankstelle

Gehweg endet
- Fußweg
- Ausfahrt
- Ampel

Gehweg zu
Schulweg
- Altkanal
- Radweg auf
falscher Seite
- auf Gehweg
- Papenburg

Trennung Fuß/Rad
weg
Papenburg

Straße
schlecht
"Kreuzung"

Viele Kreuzungs-
gruppen
-> Am Denkmal

Stop anhalten
Blick auf
Kreuzung
(Sicherheitsbereich
bei Bremsen)

aus Straße
aus Verkehr
-> markieren

"Gehweg" schlecht
in Stellung
- Schulweg

Gehweg zur
Bach
unter Wasser

Kein Gehweg
vielleicht
zu eng
-> Konflikte

Wohngebiet
schlecht
Ampel

Querungs-
hilfe!
- schlechte
Schulweghülle

Pfoten-
beweis
auf Gehweg
-> Durchgang
verboten
- Abbiegen

Fußweg
muss
durch
die
Ampel

Mehr
Parkfläche

Der
Weg
schlecht
entfaltet
werden

Fuß-
Trennung
bis zur
Kreuzung

Schlechte
Schulweghülle

Anwesenheitsliste – Auftaktworkshop Gemeinde Westoverledingen

Bitte tragen Sie Ihre E-Mail-Adresse in die Liste ein, falls Sie über den weiteren Projektverlauf informiert werden möchten. Ihre Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt.

Bei dieser Veranstaltung werden Fotos aufgenommen, die der Workshop-Dokumentation sowie der Veröffentlichung durch die Gemeinde, die MOBILOTSIN (LNVG) und die Planungsgesellschaft RV-K dienen. Wenn Sie nicht einverstanden sind, wenden Sie sich bitte direkt an uns oder schreiben Sie an unsere E-Mail-Adresse kontakt@rv-k.de.

Nachname, Vorname	Institution	Unterschrift	E-Mail
Reinhardt, Marika	Kita „Zu Wie hü“	St. Reinhardt	marika.reinhardt@westoverledingen.de
Rolfes, Doris	Kita " "	D. Rolfes	/
Koch, Karin	Gemeinderat	K. Koch	
Boeken, Ghea	Schülerinnenbeirat	Gh. Boeken	moderine@gmx.de
Dante, Hedwig	Rat der Gemeinde	H. Dante	hedwig.dante@web.de
Scherzer, Claudia	Reparatur GA	C. Scherzer	info@cscherzer-text.de
Lind, Ernst-Lugo	Ortsrat Flachsmeer	E. J. Lind	eilind@t-online.de
Kuipper, Beaud	IGV, Ootsoat	B. Kuipper	beaud.kuipper@t-online.de
Alsberrig, Helmut	OR Vöden	H. Alsberrig	helmut.alsberrig@web.de
Jesionek, Karl-Helm	OR Flachsmeer	K. Jesionek	kh.jesionek@kabelmail.de
Geraot Kuipper	ADFC	G. Kuipper	geraot.kuipper@ggqum.at.com
Höppner, Anne	Kindertoye Flachsmeer	A. Höppner	Krippe-flachsmeer@westoverledingen.de

Anwesenheitsliste – Auftaktworkshop Gemeinde Westoverledingen

Bitte tragen Sie Ihre E-Mail-Adresse in die Liste ein, falls Sie über den weiteren Projektverlauf informiert werden möchten. Ihre Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt.

Bei dieser Veranstaltung werden Fotos aufgenommen, die der Workshop-Dokumentation sowie der Veröffentlichung durch die Gemeinde, die MOBILOTSIN (LNVG) und die Planungsgesellschaft RV-K dienen. Wenn Sie nicht einverstanden sind, wenden Sie sich bitte direkt an uns oder schreiben Sie an unsere E-Mail-Adresse kontakt@rv-k.de.

Nachname, Vorname	Institution	Unterschrift	E-Mail
Reinold Hahnemann	Bürgerverein e.V.	Hahnemann	H-Reinold@Bldgverein.de
Gregor Jacob	" " "	Gregor Jacob	gregor.jacob@web.de
Höhn, Sebastian	Anwohner	S. Höhn	

dp

Anwesenheitsliste – Auftaktworkshop Gemeinde Westoverledingen

Bitte tragen Sie Ihre E-Mail-Adresse in die Liste ein, falls Sie über den weiteren Projektverlauf informiert werden möchten. Ihre Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt.

Bei dieser Veranstaltung werden Fotos aufgenommen, die der Workshop-Dokumentation sowie der Veröffentlichung durch die Gemeinde, die MOBILOTSIN (LNVG) und die Planungsgesellschaft RV-K dienen. Wenn Sie nicht einverstanden sind, wenden Sie sich bitte direkt an uns oder schreiben Sie an unsere E-Mail-Adresse kontakt@rv-k.de.

Nachname, Vorname	Institution	Unterschrift	E-Mail
Müller Natalie	Kita Hummelhaus, WOL	N. Müller	
Spendel Claudia	Bürger rat Flachsmeer	[Signature]	
Höhn Wolfram	Einwohner	[Signature]	W
Schwartz Karin	Kita Hummelhaus	Schwartz	
Hoek, Carina	Kita Hummelhaus Bürgerin	Hoek	

~~Anmeldung – 1. Begehung am 16.09.2025 um 17 Uhr~~ Anwesenheitsliste - Auftaktworkshop Gemeinde Westoverledingen

~~Fußverkehrs-Check Gemeinde Westoverledingen – Begehung Völlenerfehn~~

Bitte tragen Sie Ihre E-Mail-Adresse in die Liste ein, um sich für die 1. Begehung am 16.09.25 um 17 Uhr anzumelden. Der Treffpunkt ist an der Grundschule in Völlenerfehn.

Bei der Veranstaltung werden Fotos aufgenommen, die der Dokumentation sowie der Veröffentlichung durch die Gemeinde, die MOBILOTSIN (LNVG) und die Planungsgesellschaft RV-K dienen. Wenn Sie damit nicht einverstanden sind, wenden Sie sich bitte direkt an uns oder schreiben Sie an unsere E-Mail-Adresse kontakt@rv-k.de.

Nachname, Vorname	Institution	Unterschrift	E-Mail
<i>Gemeinde Anmeldung</i> Otholthoff, Gabriele	G-Rad + Orbrod	<i>[Signature]</i>	bekannt
Köcker, Christiane	Gemeinderat	<i>[Signature]</i>	kochr.koeller@gmx.de

Anlage 6

Dokumentation Begehung 1

Fußverkehrs-Check Gemeinde Westoverledingen

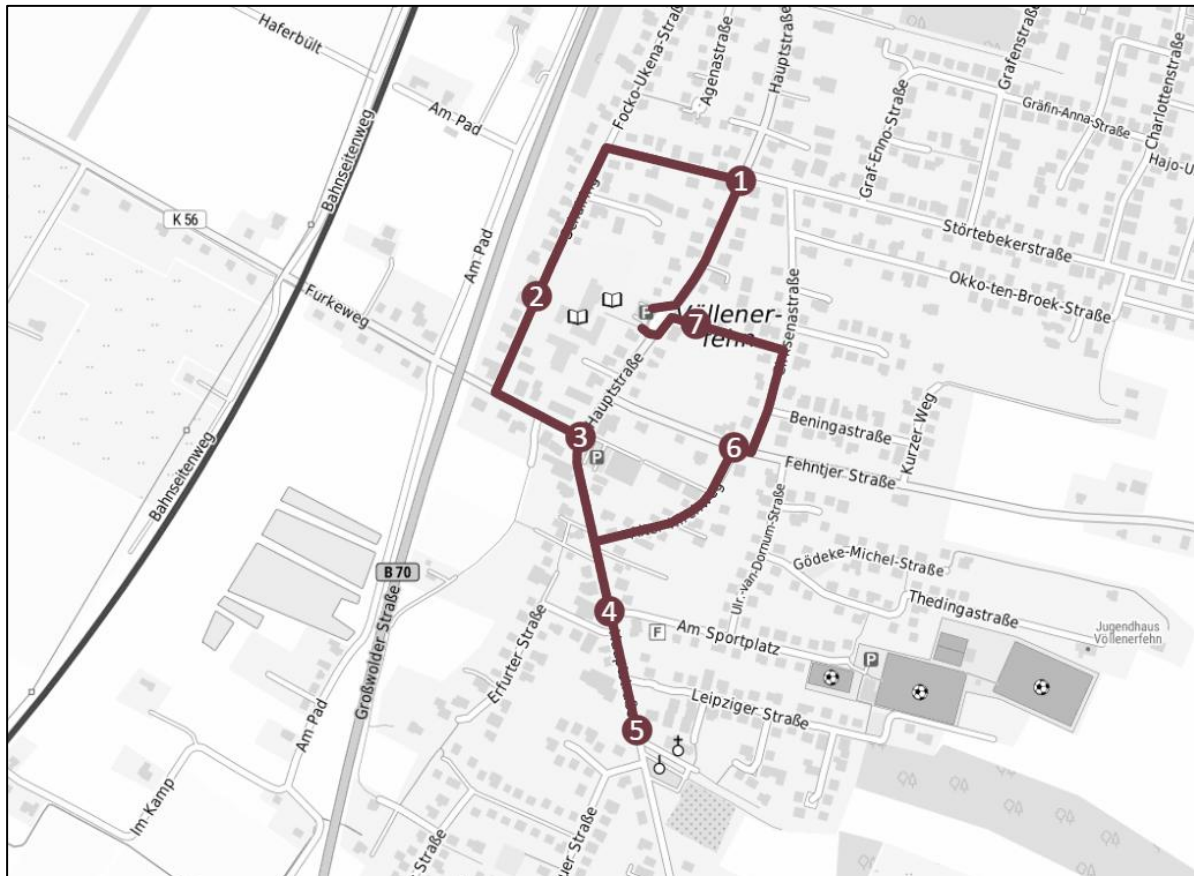
- Notizen -

1. Begehung Fußverkehrs-Check Gemeinde Westoverledingen

Termin: 16.09.2025
Ort: Völlenerfehn – Startpunkt: Parkplatz Grundschule
Uhrzeit: 17:00 - 19:00 Uhr

14 Teilnehmende

Begehungsrouten mit Stationen:



Themenschwerpunkt:

Der Themenschwerpunkt lag auf Schulwegsicherheit und Barrierefreiheit in Völlenerfehn. Zudem war die Überquerung der Hauptverkehrsstraße und sichere Wege wichtige Themen.

Frage	Beschreibung
Station 1	
Wo waren wir?	Am Knotenpunkt Hauptstraße und Schulring.
Wie ist die Situation vor Ort?	Am Knotenpunkt ist keine Überquerungsstelle vorhanden. Abgesenkte Bordsteine fehlen. Nördlich der Grundschule gibt es entlang der Hauptstraße nur einen

	einseitigen Gehweg. Dieser befindet sich auf der westlichen Seite der Straße und ist für Radverkehr in beide Richtungen freigegeben.
Was haben wir gemacht?	Wir haben uns die Überquerungssituation am Knotenpunkt angeschaut. Zudem haben wir über die Gehwege an der Hauptstraße nördlich der Grundschule gesprochen.
Was wurde gesagt?	• Die Einmündung in den Schulring ist uneinsichtig. • Das Überqueren der Einmündung wird als gefährlich wahrgenommen. • Durch die fehlenden Bordsteinabsenkungen ist kein barrierefreies Überqueren möglich. • Der Gehweg wird im Zweirichtungsverkehr, auch von Radfahrenden, genutzt. • Der Gehweg ist zu schmal, insbesondere durch den Zweirichtungsverkehr. Bei Begegnungen mit Anhängern oder Kinderwagen ist es sehr eng. • Vor der Fahrschule ist der Gehweg schmaler. • Weiter nördlich im Bereich der Karateschule kommt es zu gefährlichen Situationen durch viel Verkehr und parkende Autos. • Das Verkehrsaufkommen war zum Zeitpunkt der Begehung eher ruhig. Insbesondere zu Stoßzeiten ist deutlich mehr Verkehr. • Tempo 30 und beidseitige Gehwege wären wünschenswert.
Station 2	
Wo waren wir?	Im Schulring.
Wie ist die Situation vor Ort?	Der Schulring ist eine Anliegerstraße. Ein Gehweg ist nur einseitig vorhanden. Dieser verläuft nördlich bzw. westlich der Straße. Auf Höhe der Schule gibt es eine Haltebucht direkt am Eingang zum Schulgelände.
Was haben wir gemacht?	Wir haben über die Gegebenheiten im Schulring gesprochen und die Teilnehmenden haben die Situation zu Schulbeginn und Schulende beschrieben. Zudem haben wir die Gehwegbreiten im Bereich der Haltebucht gemessen. Dann haben wir aufgezeigt, wie sich die Regelbreite eines Gehwegs (2,50 m) zusammensetzt.
Was wurde gesagt?	• Die Gehwege sind sehr schmal. • Hohe Bordsteine und zu hohe Bordsteinabsenkungen sind vorhanden. • Es ist kein Begegnungsverkehr auf dem Gehweg möglich. • Es ist nicht möglich mit dem „Kitabus“ (großer Kinderwagen mit 6 Sitzen) auf dem Gehweg zu gehen bzw. auf den Gehweg hochzukommen. • Der Seitenwechsel der Gehwege im Kurvenbereich ist schwierig und gefährlich. • Die Gehwege sind teilweise stark bewachsen. • Die Haltebucht und der Kitaparkplatz werden als Hol- und Bringzone von Eltern genutzt. • Es wird auf beiden Seiten der Straße gehalten bzw. geparkt, um Kinder zu bringen und abzuholen. Dabei kommt es zu Stau. • Insbesondere morgens zu Schulbeginn und nachmittags zu Schulende herrscht Chaos. • Der Gehweg an der Haltebucht ist zu schmal, insbesondere wenn Kfz-Türen geöffnet werden. • Im Winter ist es durch die Witterung noch gefährlicher. • Die Situation auf der anderen Seite der Schule (an der Hauptstraße) ist ebenfalls chaotisch (viele Kinder und viele Fahrräder). • gemessene Breiten: ○ nördlich der Haltebucht: 1,27 m

	○ an der Haltebucht: 1,70 m ○ südlich der Haltebucht: 1,25m • Die Fahrradabstellanlagen auf dem Parkplatz vor der Schule sind nicht überwacht. • Die Einmündung am südlichen Ende des Schulrings ist sehr schmal für den Kfz-Zweirichtungsverkehr. Der Gehweg ist dort sehr schmal. Viele Kinder, u.a. auch mit Fahrrädern, kommen dort um die Ecke. Es kommt zu gefährlichen Situationen durch hohes Verkehrsaufkommen. • Um die gesamte verkehrliche Situation (u.a. Hol- und Bringverkehr) zu verbessern, müsse zum „Handeln gezwungen werden“. • Eine sichere Überquerungsstelle über den Furkeweg fehlt an dieser Stelle. • Die Straße wird i.d.R. nicht als Abkürzung genutzt. • Die Unterführung unter der Bahntrasse wird als Angstraum empfunden.
Station 3	
Wo waren wir?	Am Knotenpunkt Hauptstraße und Furkeweg.
Wie ist die Situation vor Ort?	Es gibt keine sichere Überquerungsmöglichkeit. Die Hauptstraße macht eine Kurve. Der Einmündungstrichter des westlich abgehenden Furkewegs ist sehr groß dimensioniert. Auf der östlichen Seite der Hauptstraße befindet sich ein Supermarkt. Die Ausfahrt des Parkplatzes liegt fast direkt gegenüber der Einmündung zum Furkeweg. Gehwege sind auf allen Seiten vorhanden.
Was haben wir gemacht?	Wir haben die Einmündung des Furkewegs überquert und über Eindrücke und Erfahrungen gesprochen. Anschließend haben wir einen vorgezogenen Seitenraum markiert und zwei Teilnehmende haben die Einmündung erneut überquert und über die Unterschiede berichtet. Anhand von Beispielbildern haben wir uns Ausgestaltungen von vorgezogenen Seitenräumen angeschaut.
Was wurde gesagt?	• Der Überquerungsweg über die Einmündung des Furkewegs ist lang. • Kinder fahren mit Fahrrädern gerade über die Einmündung, teilweise ohne zu gucken. • Eine sichtbare Linie als Abgrenzung zur Hauptstraße fehlt. • Mit einem vorgezogenem Seitenraum sind die Sichtbeziehungen, insbesondere in den Furkeweg, besser. Das Überqueren fühlt sich sicherer an. • Die Ausfahrt des Supermarkts ist gefährlich. Die Sicht ist durch Schilder, Büsche und parkende Autos beeinträchtigt. Bei der Anlieferung durch Lkw kommt es zu gefährlichen Situationen.
Station 4	
Wo waren wir?	In der Hauptstraße.
Wie ist die Situation vor Ort?	Die Hauptstraße ist die Hauptverkehrsstraße durch Völlenerfehn. Auf dem Abschnitt von der Schule bis zur Kita ist auf beiden Seiten ein Gehweg vorhanden. Nördlich und südlich des Abschnitts ist nur ein einseitiger Gehweg vorhanden. Für den Kfz- Verkehr ist Tempo 50 erlaubt, vor der Kita Tempo 30. Es gibt keine Überquerungsstellen. Die Gehwege sind schmal und uneben gepflastert. Radverkehr ist auf den Gehwegen erlaubt.
Was haben wir gemacht?	Eine Selbsterfahrung entlang der Hauptstraße mit Blindenlangstöcken und Simulationsbrillen, welche verschiedene Augenkrankheiten simulieren.
Was wurde gesagt?	• Mit den Blindenlangstöcken haben die Teilnehmenden folgende Erfahrungen gemacht: ○ Die Steigungen des Gehwegs (hoch und runter) fallen auf.

	○ An den Platten und in den Fugen bleibt man hängen. ○ Das Pflaster ist ungeeignet. ○ Es wird eine größere Fläche benötigt. ○ Die Begrenzung des Gehwegs ist nicht erkennbar. ○ Eine klare Begrenzung zu beiden Seiten ist notwendig. ○ Eine Leitlinie wäre wünschenswert. ● Mit den Simulationsbrillen haben die Teilnehmenden folgende Erfahrungen gemacht: ○ Der Verkehr ist schwer einsehbar. ○ Vorbeifahrende Autos fühlen sich lauter, schneller und bedrohlicher an. Man erschreckt sich schneller. ○ Es ist gefährlich keinen Abstand (Puffer) zur Straße zu haben. ○ Barrieren werden erst spät gesehen und wahrgenommen. ○ Man kann nicht vorausschauend gucken. ○ Die unübersichtliche Lage wird mit Seheinschränkung zu einem größeren Problem. ○ Durch die Sehbeeinträchtigung hat man ein geringeres Reaktionsvermögen.
Station 5	
Wo waren wir?	In der südlichen Hauptstraße auf Höhe der Kita und der Bushaltestellen.
Wie ist die Situation vor Ort?	Auf Höhe der Kita gibt es nur einen einseitigen Gehweg. Auf beiden Seiten befindet sich eine Bushaltestelle. Auf der östlichen Seite ist diese nur durch ein Schild gekennzeichnet. Ein Gehweg ist dort nicht vorhanden. Der Gehweg auf der östlichen Seite endet an der Leipziger Straße. Dort befindet sich ein Ärztehaus.
Was haben wir gemacht?	Wir haben die verkehrliche Situation betrachtet. Die Teilnehmenden haben berichtet, wie die Situation im Laufe des Tages ist und welche Hindernisse und Gefahren auftreten.
Was wurde gesagt?	● An der Kita gibt es viel Hol- und Bringverkehr. ● Die Situation mit Parkplatz, Einmündungen und Bushaltestelle ist unübersichtlich. ● Die Sichtverhältnisse an der Einmündung zur Leipziger Straße sind schlecht. Das dort ansässige Ärztehaus ist hoch frequentiert. ● Viele Kinder und ältere Menschen sind in diesem Bereich unterwegs. ● Eine Überquerungsstelle in diesem Bereich fehlt. ● Bei Dunkelheit wird die Situation noch schwieriger und gefährlicher. ● Das Thema Dunkelheit und fehlende Beleuchtung ist im gesamten Ortsteil ein Problem. ● Ein Gehweg an der Bushaltestelle auf der östlichen Seite wäre sehr sinnvoll. ● Die Teilnehmenden haben diskutiert, wie häufig Busse dort halten. Einige Busse halten derzeit bereits an der Apotheke und lassen dort Fahrgäste ein- und aussteigen. ● Die Haltestellen sollten barrierefrei umgebaut werden. ● Die Sichtbeziehungen an der Einmündung ‚Am Sportplatz‘ sind schlecht. Insbesondere wenn man aus der Straße ‚Am Sportplatz‘ hinauskommt und auf die Hauptstraße abbiegen möchte, ist die Sicht nach rechts durch eine Hecke schlecht. Dadurch können Zufußgehende erst spät gesehen werden. Bei Sportveranstaltungen ist diese Stelle hoch frequentiert.
Station 6	

Wo waren wir?	Am Knotenpunkt Fehntjer Straße / Alter Kirchweg / Cirksestraße.
Wie ist die Situation vor Ort?	Die Fehntjer Straße ist eine Kreisstraße, auf der Tempo 50 erlaubt ist. Der Alte Kirchweg und die Cirksestraße treffen versetzt gegenüber auf die Fehntjer Straße. Der Einmündungstrichter der Cirksestraße ist groß. Der Ortsausgang befindet sich östlich.
Was haben wir gemacht?	Wir haben die Situation am Knotenpunkt betrachtet. Die Teilnehmenden haben über Hindernisse und Gefahren berichtet.
Was wurde gesagt?	• Die Sichtbeziehungen sind schlecht. Die Einmündungen sind schlecht einsehbar. • Es fehlen Überquerungsstellen. • Die angedeuteten Überquerungswege befinden sich meistens genau gegenüber von Einmündungen. • Mit dem „Kitabus“ ist es schwierig zu überqueren. • Der Kfz-Verkehr beschleunigt aufgrund des Ortsausgangs bereits auf Höhe des Knotenpunkts. • Der Weg entlang der Fehntjer Straße ist nicht stark frequentiert. Soziale Kontrolle fehlt. Der Weg wird daher auch derzeit nicht häufiger genutzt. • Die Anliegerstraße ‚Alter Kirchweg‘ ist durch den schmalen Straßenquerschnitt und eine schlechte Sicht begegnungsunfreundlich.
Station 7	
Wo waren wir?	Am Trampelpfad zwischen Grundschule und dem östlich gelegenen Wohngebiet.
Wie ist die Situation vor Ort?	Eine Grünfläche mit einem Trampelpfad ist als Verbindungsweg zwischen Wohngebiet und Hauptstraße vorhanden.
Was haben wir gemacht?	Wir haben die Situation vor Ort betrachtet und über Erfahrungen und Eindrücke gesprochen.
Was wurde gesagt?	• Am Beginn des Trampelpfads auf der östlichen Seite gibt es eine hohe Kante. • Es sind Pfützen vorhanden (während der Begehung hat es immer mal wieder geregnet). • Eine Beleuchtung fehlt. • Wenn der Weg in besserem Zustand wäre, wäre diese Wegeverbindung zwischen Wohngebiet und Grundschule besser und sicherer. • Die Hauptstraße in Völlenerfehn hat eine Barrierewirkung. • Die Lichtsignalanlage (LSA) vor der Schule schaltet bei erstmaligem Anfordern direkt auf Grün für den Fußverkehr. Fordert man danach Grün an, dauert es länger. Teilnehmende berichten, dass dadurch Probleme insbesondere zu Schulbeginn entstehen, da Kinder auf dem Gehweg warten und andere Zufußgehende dort nicht mehr vorbeikommen.

Anlage 7

Dokumentation Begehung 2

Fußverkehrs-Check Gemeinde Westoverledingen

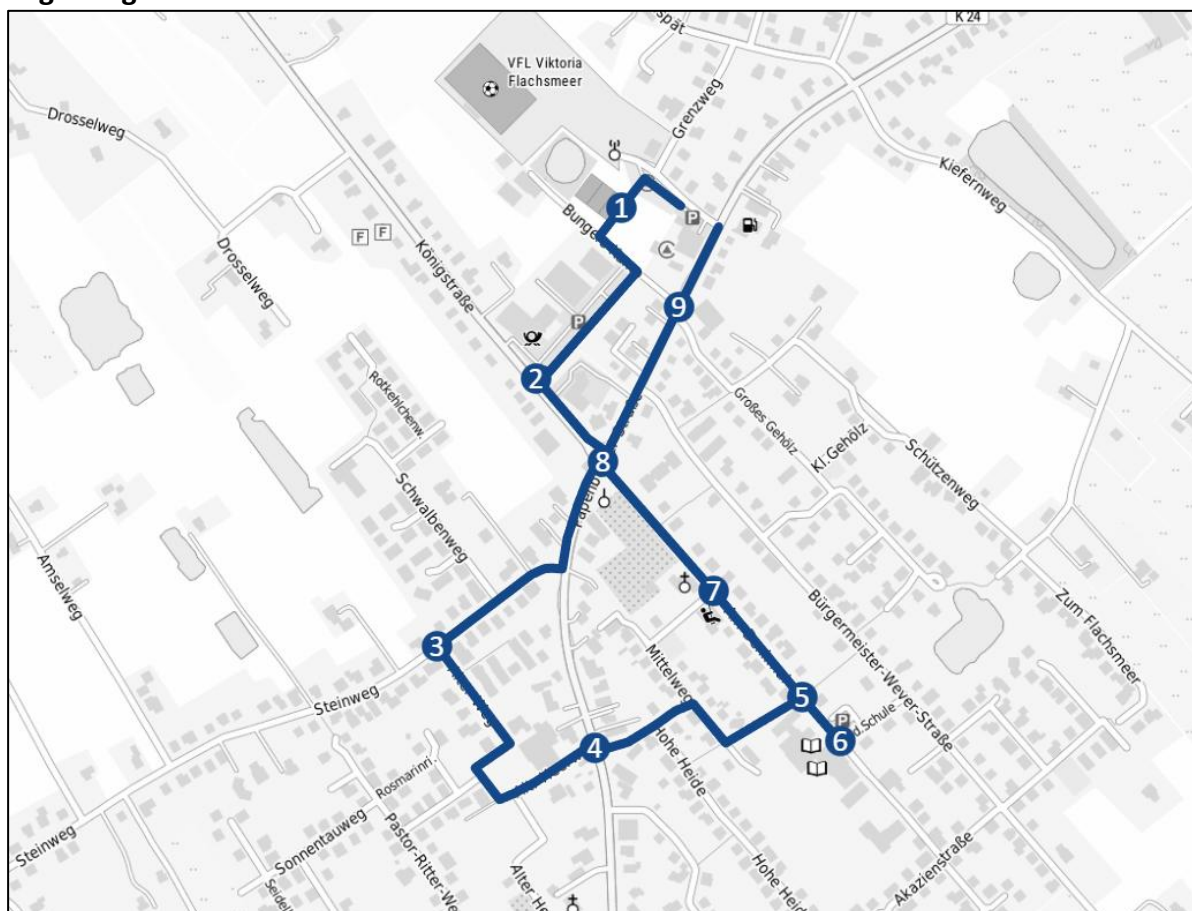
- Notizen -

2. Begehung Fußverkehrs-Check Gemeinde Westoverledingen

Termin: 23.09.2025
Ort: Flachsmeer – Startpunkt: Gasthuus up Dörp
Uhrzeit: 17:00 - 19:00 Uhr

13 Teilnehmende

Begehungsrouten mit Stationen:



Themenschwerpunkt:

Der Themenschwerpunkt lag auf Schulwegsicherheit und Barrierefreiheit in Flachsmeer. Zudem war die Überquerung der Hauptverkehrsstraße und sichere Wege wichtige Themen.

Frage	Beschreibung
Station 1	
Wo waren wir?	Im Verbindungsweg zwischen den Straßen ‚Zu den Plätzen‘ und ‚Bungers Kamp‘.
Wie ist die Situation vor Ort?	Der Weg verbindet den Sportplatz und den Supermarktparkplatz. Er wird von Zufußgehenden und Radfahrenden genutzt. An beiden Seiten gibt es einen mittigen Sperrpfosten.

Was haben wir gemacht?	Die Teilnehmenden haben auf Hindernisse und Probleme aufmerksam gemacht.
Was wurde gesagt?	- Die Sperrpfosten sind bei Dunkelheit schwer erkennbar und besitzen keine umlaufenden Bodenmarkierungen. - Der Weg ist nicht beleuchtet. - Es entstehen am Ende des Weges Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, u.a. aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse durch Büsche.
Station 2	
Wo waren wir?	Auf dem Supermarktparkplatz und an der Einmündung zum Parkplatz an der Königstraße.
Wie ist die Situation vor Ort?	Zwischen den Parkbuchten verlaufen zwei Wege von ‚Bungers Kamp‘ bis zur Königstraße über den Parkplatz. Es gibt drei Ausfahrten: zwei an der Königstraße und eine an der Papenburger Straße.
Was haben wir gemacht?	Wir sind über den Parkplatz zur südlichen Einmündung an der Königstraße gegangen und haben dabei die verkehrliche Situation beobachtet. Die Teilnehmenden haben anschließend über Gefahren und eigene Erfahrungen berichtet.
Was wurde gesagt?	- Auf dem Parkplatz gibt es keine klare Wegebeziehung für den Fußverkehr. Dieser wird auf der Fahrbahn mit den Autos geführt. - Konflikte zwischen ein- und ausfahrenden sowie rückwärts ausparkenden Kfz wurden in der Vergangenheit häufig beobachtet. - Der Kfz-Verkehr hält sich nicht an die vorgeschriebenen 10 km/h auf dem Parkplatz. - Im Bereich der Ein-/Ausfahrt des Parkplatzes an der Königstraße wurde die fehlende Wegebeziehung thematisiert. - Bei viel Verkehr, insbesondere in den Feierabendstunden, entstehen viele Konflikte. - Die Teilnehmenden diskutierten eine Rotmarkierung der Furt im Zuge von Gehwegen als potenzielle Lösung für die Verdeutlichung der Vorfahrt von Fuß- und Radverkehr im Zuge der Königstraße.
Station 3	
Wo waren wir?	Im Steinweg, im Alten Weg und in den Verbindungswegen zur Papenburger Straße.
Wie ist die Situation vor Ort?	Im Steinweg gibt es einen einseitigen Gehweg auf der nördlichen Seite. Der ‚Alte Weg‘ ist niveaugleich ausgebaut. Die Verbindungswege sind gepflastert und werden vom Fuß- und Radverkehr genutzt. Im Steinweg gibt es einige Arztpraxen und im ‚Alten Weg‘ befinden sich Wohnungen für Seniorinnen und Senioren. Von der Papenburger Straße bis kurz hinter die Einmündung zum ‚Alten Weg‘ ist eine Tempo 30-Zone ausgewiesen.
Was haben wir gemacht?	Eine Selbsterfahrung entlang des Steinwegs mit Blindenlangstöcken und Simulationsbrillen, welche verschiedene Augenkrankheiten simulieren. Anschließend haben wir über Erfahrungen und Eindrücke gesprochen und die Situation am Knotenpunkt Steinweg und ‚Alter Weg‘ betrachtet.
Was wurde gesagt?	- Mit den Blindenlangstöcken haben die Teilnehmenden folgende Erfahrungen gemacht: - Unebenheiten werden wahrgenommen. - Unterschiedliche Oberflächenbeläge können wahrgenommen werden. - Die Breite des Gehwegs fühlt sich schmaler an.

	○ Man braucht mehr Zeit. ○ Es wird nicht erkannt, wo man abbiegen kann. Hinweise zum Abbiegen fehlen. • Mit den Simulationsbrillen haben die Teilnehmenden folgende Erfahrungen gemacht: ○ Die Sicht ist eingeschränkt. ○ Man muss gezielt schauen. Äußeres nimmt man nicht nebenbei wahr. ○ Manches wurde erst gesehen, wenn darauf hingewiesen wurde. ○ Die Sonne stört. Teilweise ist es deutlich schwieriger etwas zu erkennen. ○ Vieles wird verschwommen wahrgenommen. ○ Wenn etwas auf den Gehweg ragt, ist es besonders schwierig dies zu erkennen und dort entlangzugehen. • Der Gehweg im Steinweg ist sehr schmal. Einzelne Pflastersteine entlang des Gehwegs sind kaputt. • Die Überquerung vom Steinweg in den ‚Alten Weg‘ ist unklar. • Am Knotenpunkt Steinweg und Alter Weg sind die Sichtbeziehungen aufgrund einer Hecke nicht gegeben. Ausfahrende Autos aus dem ‚Alten Weg‘ werden nicht bzw. sehr spät gesehen. Ebenso ist es mit Zufußgehenden und Radfahrenden. • Die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten werden häufig als zu hoch wahrgenommen. • Durch anliegende Ährzte entstehen viel Kfz-Verkehr sowie Parkvorgänge, wodurch Konflikte entstehen. • Auch illegales Gehwegparken wurde in der Vergangenheit beobachtet. • Schulkinder fahren mit dem Fahrrad auf dem schmalen Gehweg. Es ist eine Schulroute. • Neben Schulkindern sind insbesondere auch ältere Menschen unterwegs. • Im ‚Alten Weg‘ entstehen Stolperfallen durch Gullis mit abgesenkten Steinen daneben. • Im Verbindungsweg ist die Sicht in den Kurvenbereichen schlecht. Insbesondere dort, wo die Rosmarinstraße auf den Weg trifft, sieht man aufgrund des angrenzenden Gebäudes sehr schlecht. Ein Spiegel wäre wünschenswert.
Station 4	
Wo waren wir?	In der Papenburger Straße auf Höhe ‚Alter Heerweg‘ und ‚Hohe Heide‘.
Wie ist die Situation vor Ort?	Die Papenburger Straße ist die Hauptverkehrsstraße in Flachsmeer. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Es gibt entlang der Straße zwei Lichtsignalanlagen (LSA). Dies sind die einzigen gesicherten Überquerungsstellen. An der betrachteten Stelle gibt es keine sichere Überquerungsstelle. Gehwege sind auf beiden Seiten der Papenburger Straße vorhanden.
Was haben wir gemacht?	Wir haben die verkehrliche Situation beobachtet. Die Teilnehmenden haben über Hindernisse und Gefahren berichtet.
Was wurde gesagt?	• Die betrachtete Überquerungsstelle befindet sich im Kurvenbereich. • Die Sicht ist schlecht. • Kinder und Jugendliche kommen häufig mit Rollern und Fahrrädern schnell aus den Seitenstraßen gefahren.

	• Es gibt ein hohes Verkehrsaufkommen. Insbesondere zu Stoßzeiten herrscht sehr viel Verkehr. • Um die Straße überqueren zu können, muss teilweise um die fünf Minuten gewartet werden. • Die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten werden häufig als zu hoch wahrgenommen. • Es wird sich eine generelle Reduzierung der Geschwindigkeit gewünscht. • Eine Bedarfsampel wäre wünschenswert. • Insgesamt wären mehr sichere Überquerungsmöglichkeiten entlang der Papenburger Straße wünschenswert.
Station 5	
Wo waren wir?	Bei den Umlaufsperrn am Ende der Verbindungswege in der Straße ‚Am Denkmal‘.
Wie ist die Situation vor Ort?	Verbindungswege gibt es an einigen Stellen in Flachsmeer. Am Anfang und am Ende dieser Wege gibt es fast immer Umlaufsperrn.
Was haben wir gemacht?	Wir haben die Umlaufsperrn betrachtet und über Hindernisse und Probleme gesprochen.
Was wurde gesagt?	• Umlaufsperrn werden aufgrund der Anordnung und Gestaltung als Hindernis wahrgenommen. • Mit Kinderwagen und Rollstuhl ist es schwierig die Umlaufsperrn zu passieren. • Manche Umlaufsperrn sind enger als andere. • Aufgrund der Grundstücksgrenzen und der Bepflanzung stehen Kinder nach dem Umfahren der Umlaufsperrn direkt an der Bordsteinkante zur Fahrbahn und rücken daher sehr spät und plötzlich ins Sichtfeld der Kfz-Fahrenden (aus beiden Richtungen). • Eine Abbremsung (insbesondere des Radverkehrs) am Ende der Wege ist wichtig. Dies ist durch die Umlaufsperrn gegeben. • Häufig ragt Grünbewuchs in die Gehwege hinein (u.a. auf den Verbindungswegen und in der ‚Hohen Heide‘). Die Sicht ist oftmals durch hohe Büsche beeinträchtigt (u.a. auf den Verbindungswegen und im Mittelweg).
Station 6	
Wo waren wir?	Vor der Grundschule in der Straße ‚Am Denkmal‘.
Wie ist die Situation vor Ort?	Die Grundschule befindet sich auf der westlichen Seite der Straße ‚Am Denkmal‘. Gegenüber auf der östlichen Seite gibt es einen Parkplatz. Es gibt drei Eingänge zum Schulhof. Der südliche Eingang liegt gegenüber des Gehwegs der Straße ‚An der Schule‘. Der mittlere Eingang befindet sich gegenüber des Parkplatzes. Dieser ist mit Umlaufsperrn versehen. Der Schulbus hält direkt dort vor dem Schulgelände. Am nördlichen Eingang führt der Gehweg auf das Schulgelände. Ab dort gibt es keinen Gehweg mehr an der Straße.
Was haben wir gemacht?	Wir haben über die Gegebenheiten vor der Schule gesprochen und die Teilnehmenden haben die Situation zu Schulbeginn und Schulende beschrieben.
Was wurde gesagt?	• Viele Verkehrsströme aus verschiedenen Richtungen (Bus, Radfahrende, Zufußgehende, Roller-fahrende Schulkinder, Elterntaxen, Anliegende) machen

	die Situation unübersichtlich. Es gibt keine klaren Wegebeziehungen der Verkehrsteilnehmenden. • Insbesondere durch den Hol- und Bringverkehr entsteht ein Verkehrschaos. • Der Gehweg, auf dem auch Rad gefahren wird, verläuft über das Schulgelände. Südlich wird er auf die Straße geführt. • Der Bus hält an einer ungünstigen Stelle und nimmt viel Platz ein. Die Teilnehmenden diskutieren, ob die Verschiebung der Bushaltestelle eine sinnvolle Lösung wäre. • Beim Überqueren der Straße ‚Am Denkmal‘ sind im Bereich der Schule die Sichtverhältnisse schlecht. • Es wird diskutiert, dass bspw. eine Fahrbahnanhebung oder Aufpflasterung die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduzieren und die Sicherheit beim Überqueren erhöhen würde. • Die südlich der Schule ansässige Kinderkrippe erzeugt weiteren Hol- und Bring-Verkehr. Dort gibt es keinen Parkplatz. Die Straße ist dort sehr schmal, u.a. durch einen Wall.
Station 7	
Wo waren wir?	In der Straße ‚Am Denkmal‘.
Wie ist die Situation vor Ort?	Auf der westlichen Seite gibt es einen Gehweg mit unterschiedlichen Pflasterungen. Auf der östlichen Seite gibt es einen, größtenteils niveaugleichen, Multifunktionsstreifen. Die Straße ist gepflastert.
Was haben wir gemacht?	Wir haben den Straßenraum betrachtet und Möglichkeiten zur Umgestaltung gesammelt.
Was wurde gesagt?	• Auch in der Straße ‚Am Denkmal‘ gibt es, insbesondere zu Schulbeginn und Schulende, großes verkehrliches Chaos. • Der Zustand des Gehwegs ist ähnlich wie im Steinweg. • Auf dem Gehweg gibt es Begegnungsverkehr von Kindern, Zufußgehenden und Radfahrenden. • Die Sichtverhältnisse am Kindergarten sind durch die Hecke schlecht. • Am Friedhof entsteht bei Bestattungen zusätzlich viel Verkehr. • Die Teilnehmenden diskutieren mit welchen gestalterischen Möglichkeiten die Situation in der Straße ‚Am Denkmal‘, insbesondere für den Schulverkehr, verbessert werden könnte. Mögliche Ideen sind: eine Einbahnstraßenregelung, die Schaffung eines getrennten Geh-/Radwegs, Einrichtung einer Schulstraße etc.
Station 8	
Wo waren wir?	An der Lichtsignalanlage (LSA) am Knotenpunkt Papenburger Straße / Königstraße / Am Denkmal.
Wie ist die Situation vor Ort?	Die Gehwege an der LSA sind mit taktilen Leitelementen für Barrierefreiheit ausgestattet. Der östliche Gehweg in der Straße ‚Am Denkmal‘ endet auf Höhe der Apotheke.
Was haben wir gemacht?	Wir haben die Situation für Zufußgehende an der LSA und im Umfeld betrachtet. Zudem haben wir über taktile Leitsysteme gesprochen.
Was wurde gesagt?	• Der Gehweg in der Königstraße ist in schlechtem Zustand. Der Oberflächenbelag ist uneben und Wurzeln drücken diesen hoch. • Die Grünfläche im Kurvenbereich des nord-östlichen Gehwegs ist niedriger als der Gehweg. Insbesondere mit Rollstuhl oder Rollator ist dies gefährlich, da

	vom Gehweg abgekommen werden kann. Bei Gegenverkehr kann dies schnell passieren. Eine Begrenzung wäre wünschenswert. • Die Aufstellflächen im Schulverkehr sind zu klein. • Auf dem Gehweg entlang der südlichen Papenburger Straße ist der Gehweg schmal, Radverkehr fährt in Gegenrichtung auf dem Gehweg. Es ist viel Schulverkehr unterwegs. Dadurch kommt es zu gefährlichen Situationen. • Da der Gehweg auf der östlichen Seite der Straße ‚Am Denkmal‘ frühzeitig endet, müssen Zufußgehende auf Höhe der Apotheke ungesichert die Seite wechseln. Die meisten Zufußgehenden nutzen die Seite mit dem endenden Gehweg deshalb nicht und laufen auf der Seite des Friedhofs.
Station 9	
Wo waren wir?	In der Papenburger Straße nördlich der Lichtsignalanlage (LSA).
Wie ist die Situation vor Ort?	Die Papenburger Straße ist die Hauptverkehrsstraße in Flachsmeer. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Es gibt keine sicheren Überquerungsstellen. Gehwege sind auf beiden Seiten der Papenburger Straße vorhanden.
Was haben wir gemacht?	Wir sind die Papenburger Straße auf der östlichen Seite von der LSA bis zur Tankstelle entlang gegangen. Die Teilnehmenden haben über Erfahrungen und Eindrücke berichtet.
Was wurde gesagt?	• Die Oberflächenbeschaffenheit der Gehwege ist schlecht. • Manche Beläge und Steine sind bei Nässe rutschig. • Der Gehweg wird schmaler. • Bordsteinabsenkungen sind häufig nicht gegenüberliegend. • Sichere Überquerungsstellen fehlen. • Die Querung bei der Zufahrt zum Supermarkt ist sehr unattraktiv, da diese ungesichert ist und ein- und ausfahrende Kfz die Situation verschärfen. • Die Beleuchtung ist mangelhaft. Das gelbe Licht ist zu dunkel. Beleuchtung ist nur auf einer Seite vorhanden, auch wenn es beidseitige Gehwege gibt. Dies gilt für einen Großteil des Ortes.

Anlage 8

Plan 04 – Maßnahmenempfehlungen

Fußverkehrs-Check Gemeinde Westoverledingen

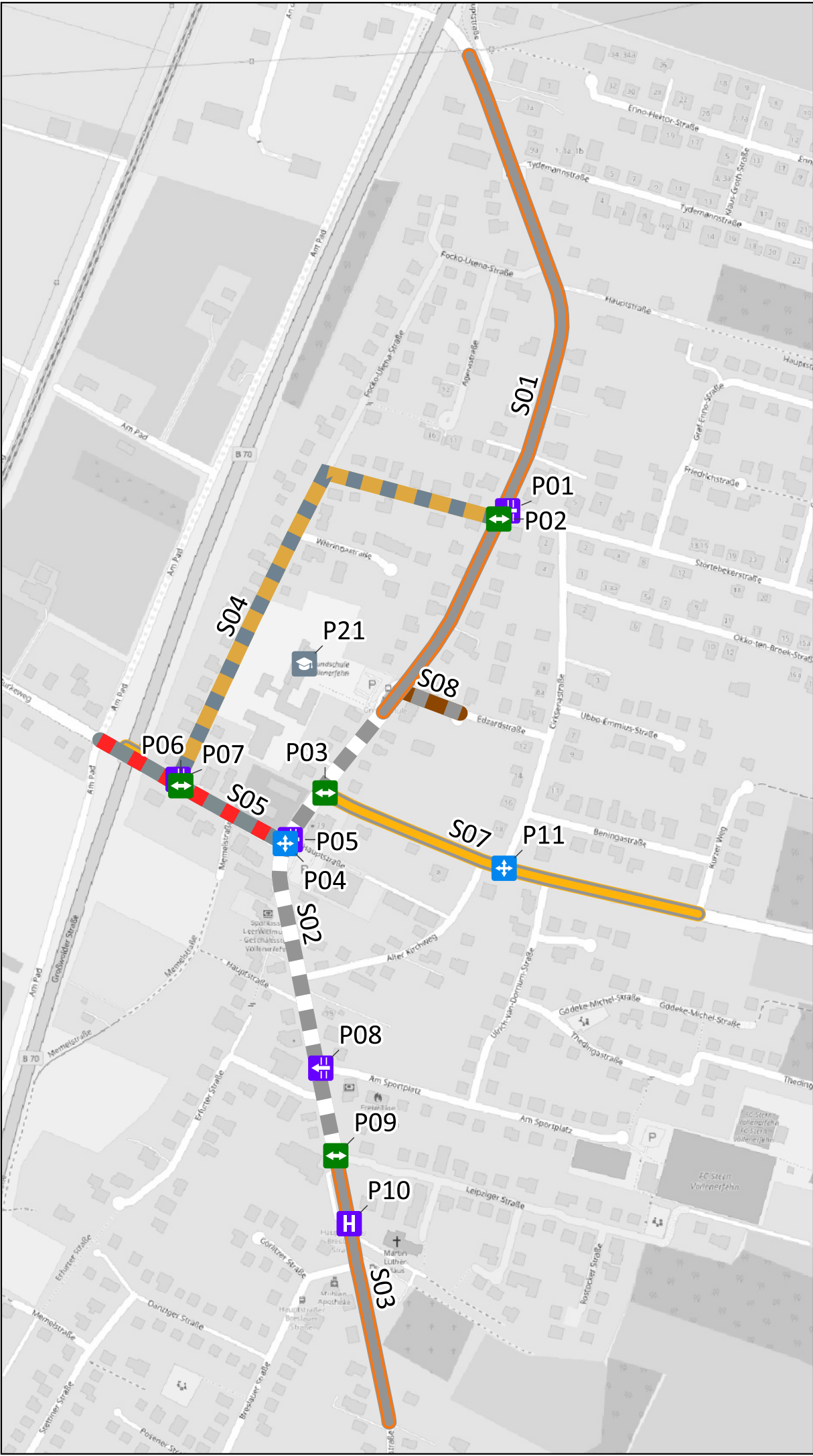
Fußverkehrs-Check Westoverledingen

Punktmaßnahmen

- Ausfahrt/Einmündung sichern
- Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) optim
- Haltestelle optimieren
- Knotenpunkt optimieren
- Selbstständige Schulmobilität fördern
- Überquerungsstelle sichern
- Sonstiges

Streckenmaßnahmen

- Bestehenden Weg verbreitern
- Neuordnung Straßenraum
- Schadhafte Oberfläche sanieren
- Schulstraße einrichten
- Verkehrsberuhigende Umgestaltung
- Wegebeleuchtung anlegen
- Sonstiges



Anlage 9

Dokumentation Abschlussworkshop

Fußverkehrs-Check Gemeinde Westoverledingen

- Ergebnisprotokoll -

Abschlussworkshop Fußverkehrs-Check Westoverledingen

Termin: 28.10.2025
 Ort: Gasthuus up Döörp, Papenburger Str. 74, Flachsmeer
 Uhrzeit: 18:00 - 20:00 Uhr

Anwesend:

- Theo Douwes – Bürgermeister Gemeinde Westoverledingen
- Lara Heinritz – Planungsgesellschaft RV-K
- Marco Smid – Gemeinde Westoverledingen, Fachbereichsleiter Bauen und Planen
- Tomke van Lessen – Gemeinde Westoverledingen, ISEK
- Marco von der Heyden – Planungsgesellschaft RV-K
- weitere Anwesende: siehe Anwesenheitsliste

Pkt.	Thema
	TOP 1: Begrüßung & Rückblick
1.1	Bürgermeister T. Douwes begrüßt die Anwesenden.
1.2	M. von der Heyden präsentiert stellvertretend für die Mobilotsin den Rückblick der vergangenen Veranstaltungen (s. Präsentation).
	TOP 2: Empfehlungen für Westoverledingen
2.1	L. Heinritz stellt die Empfehlungen für Westoverledingen vor (s. Präsentation).
	TOP 3 & 4: Workshop & Zusammenfassung
3.1	Folgende Anpassungsvorschläge haben sich aus dem Workshop ergeben: • Maßnahme P16: Ergänzung unter Sonstiges: problematische Aufstellflächen an der Lichtsignalanlage, insbesondere bei abbiegendem Busverkehr. • Maßnahmen P11, S01, S02, S03, S13: Unter Sonstiges wurde ergänzt, dass Bordsteinabsenkungen beidseitig und gegenüberliegend vorhanden sein sollen, um ein direktes Überqueren der Fahrbahn zu gewährleisten.
3.2	Die Teilnehmenden haben die Maßnahmen bewertet. Dabei wurden fast ausschließlich grüne Punkte (positiv) geklebt. Die Bewertungen sind in folgender Tabelle zusammengefasst: „Bewertungen_Maßnahmen_Tabelle.pdf“.
3.3	Die Maßnahme S04 entlang des Schulrings in Völlenerfehn wurde intensiv diskutiert und mit vielen Fragen begleitet, insgesamt jedoch als sehr positiv bewertet. Auch in Flachsmeer wurde die geplante Maßnahme S11 in der Straße ‚Am Denkmal‘ (Schulumfeld) diskutiert und als sehr wichtig eingeschätzt. In beiden Ortsteilen wurden diese beiden Maßnahmen jeweils am häufigsten positiv bewertet. Die Teilnehmenden betrachten das Thema Schulmobilität als besonders wichtiges und zentrales Anliegen.
	TOP 5: Weiteres Vorgehen & Ausblick
5.1	L. Heinritz stellt das weitere Vorgehen vor und gibt einen Ausblick (s. Präsentation).
5.2	RV-K passt die Maßnahmenempfehlungen, Handlungssteckbriefe und das WebGIS an.
5.3	RV-K verfasst den Abschlussbericht und sendet diesen als Entwurf an die Gemeinde.
5.4	T. Douwes bedankt sich für die Teilnahme und beendet die Veranstaltung.

Lara Heinritz
 (Protokollführung)

28. Oktober 2025

Bewertung der Maßnahmen

Maßnahme	Anzahl positive Bewertungen (grüne Punkte)	Anzahl negative Bewertungen (rote Punkte)
Punktmaßnahmen		
P01: Ausfahrt/Einmündung sichern	3	-
P02: Überquerungsstelle sichern	7	-
P03: Überquerungsstelle sichern	3	-
P04: Knotenpunkt optimieren	7	-
P05: Ausfahrt/Einmündung sichern	-	-
P06: Überquerungsstelle sichern	7	-
P07: Ausfahrt/Einmündung sichern	7	-
P08: Ausfahrt/Einmündung sichern	-	-
P09: Überquerungsstelle sichern	6	-
P10: Sonstiges	2	-
P11: Knotenpunkt optimieren	8	-
P12: Einbauten optimieren	-	-
P13: Sonstiges	-	-
P14: Sonstiges	5	-
P15: Ausfahrt/Einmündung sichern	3	-
P16: Sonstiges	1	-
P17: Knotenpunkt optimieren	3	-
P18: Sonstiges	5	-
P19: Überquerungsstelle sichern	7	-
P20: Einbauten optimieren	7	-
Streckenmaßnahmen		
S01: Wegeneubau	-	-
S02: Verkehrsberuhigende Umgestaltung	-	-
S03: Wegeneubau	8	-
S04: Sonstiges	14	-
S05: Schadhafte Oberfläche sanieren	7	-
S06: Wegebeleuchtung anlegen	6	-
S07: Wegebeleuchtung anlegen	2	-
S08: Unbefestigten Weg ausbauen	4	-
S09: Wegeneubau	4	-
S10: Schadhafte Oberfläche sanieren	1	1
S11: Verkehrsberuhigende Umgestaltung	16	-
S12: Bestehenden Weg verbreitern	6	2
S13: Sonstiges	4	-
S14: Wegebeleuchtung anlegen	2	-

Anwesenheitsliste – Abschlussworkshop Gemeinde Westoverledingen

Bitte tragen Sie Ihre E-Mail-Adresse in die Liste ein, falls Sie über den weiteren Projektverlauf informiert werden möchten. Ihre Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt.

Bei dieser Veranstaltung werden Fotos aufgenommen, die der Workshop-Dokumentation sowie der Veröffentlichung durch die Gemeinde, die MOBILOTSIN (LNVG) und die Planungsgesellschaft RV-K dienen. Wenn Sie nicht einverstanden sind, wenden Sie sich bitte direkt an uns oder schreiben Sie an unsere E-Mail-Adresse kontakt@rv-k.de.

Nachname, Vorname	Institution	Unterschrift	E-Mail
VON DER HEYDEN, Marcus	RV-K		m.vonderheyden@rv-k.de
van Lessen, Tomke	Gemeinde Westoverl.		tomke.vanlessen@westoverl.de
Smid, Marco	" "		marco-smid@westoverl.de
Koch, Karin	Bürgerin	K. Koch	
Henken, Lisa	Gemeinde WOL	Lisa Henken	lisa.henken@westoverledingen.de
Ostholthoff, G.	Rat		
Brigitte Tews	Bürgerin		
Jesionek, Karl-H.	Rat	Karl-H. Jesionek	
Knipper, Gernot	ADFC	G. Knipper	gernot.knipper99@gmail.com
Brandt, Maren	Grundschule Fladsmoor	M. Brandt	
Deute, Hedwig	WOL, Rat, ADFC		

Anlage 10

Handlungsempfehlungen – Handlungssteckbriefe

Nr.	Bezeichnung	Handlungsbedarf
FV 01	Fußverkehrskonzept erarbeiten	■ ■ ■ ■ ■
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	■ ■ ■ ■ ■

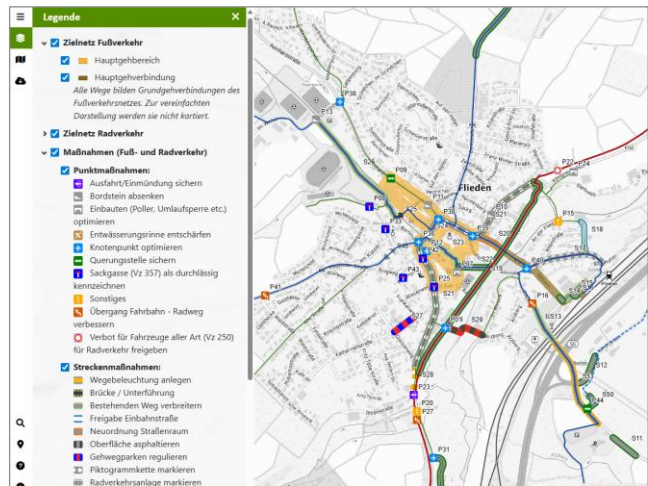
Fußverkehrs-Check Gemeinde Westoverledingen

AUSGANGSLAGE

Die Gemeinde Westoverledingen hat bisher weder ein Fuß- noch ein Radverkehrskonzept erarbeitet.

In einem Fußverkehrskonzept wird die Fußverkehrsführung in der gesamten Gemeinde betrachtet (Abgrenzung zum Fußverkehrs-Check: hier werden räumliche und thematische Schwerpunkte betrachtet). Es wird zunächst die Bestandssituation bewertet. Dann werden Maßnahmenempfehlungen zu allen Themen des Fußverkehrs entwickelt. Die Öffentlichkeit wird in dem Prozess beispielsweise über eine Online-Beteiligung einbezogen.

Die Erstellung in Kombination mit einem Radverkehrskonzept ist sinnvoll, da es sowohl in den Prozessen der Erarbeitung als auch bei der Netz- und Maßnahmenplanung viele Überschneidungen gibt.



Exemplarischer Ausschnitt aus dem Fuß- und Radverkehrskonzept der Stadt Flieden.

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- Verbindliche qualitative und quantitative **Zielwerte** für die künftige Entwicklung des Verkehrssystems festlegen.
- **Entscheidungsgrundlage** für Politik und Verwaltung zur Weiterentwicklung der Fußverkehrsinfrastruktur, sowie zur Verteilung von Ressourcen und für die Bereitstellung von Haushaltsmitteln erstellen.
- Isolierte Projekte und Einzelmaßnahmen konzeptionell zusammenfassen, priorisieren und koordinieren.

LÖSUNGSANSÄTZE

- **Netzdefinition** durch Festlegung von Bereichen, die zentrale Bedeutung für den Fußverkehr haben.
- Erstellung eines **Maßnahmenprogramms** zur Beseitigung von Netzlücken und zur Steigerung von Verkehrssicherheit, Attraktivität, Direktheit und Barrierefreiheit.
- Ermittlung eines Kostenrahmens, fachliche Priorisierung und Kosten-Wirksamkeits-Bewertung.
- Einrichten einer Steuerungsgruppe zur Begleitung der Konzepterstellung und ggf. Verstetigung der Steuerungsgruppe zur Umsetzungsbegleitung.

GRUNDSÄTZE

- Fuß- und Radverkehrskonzepte beziehen sich auf die Anforderungen des Alltags-Fuß- und Radverkehrs und betrachten die Verkehrsinfrastruktur baulastträgerübergreifend.
- Je nach örtlichem Profil und vorliegenden Problemlagen können im Rahmen eines Fuß- und Radverkehrskonzepts einzelne Handlungsfelder zusätzlich oder vertieft betrachtet werden, z.B. Schulverkehr, Barrierefreiheit, Pendelverkehr, Touristische Infrastruktur.
- Fuß- und Radverkehrskonzepte sind häufig die Voraussetzung für die Förderung kommunaler Infrastruktur durch Landes- oder Bundesprogramme.

UMSETZUNG

VORGEHEN

	Arbeitsschritt:	Inhalt:
1	Grundlagenermittlung	Ermittlung und Analyse vorhandener Planungen sowie Darstellung von Quellen und Zielen im Stadtgebiet, Festlegung von Bedeutungsräumen des Fußverkehrs, Unfallanalyse, Fahrdatenanalyse
2	Öffentlichkeitsbeteiligung	Durchführung einer Onlinebeteiligung und Auswertung der Meldungen; ggf. mehrstufig in verschiedenen Projektphasen, online und ggf. als Präsenzveranstaltung.
3	Bestandsnetzanalyse und Befahrung bzw. Begehung	Begehung und Befahrung des Bestands sowie Fotodokumentation von Mängeln und Gefahrenstellen.
4	Netzentwurf	Identifikation von Haupt- und Basisrouten des Fußverkehrs auf Grundlage der Quell- und Zielorte im Untersuchungsgebiet. Entwurf eines kategorisierten Zielnetzes Radverkehr.
5	Maßnahmenentwicklung	Entwicklung von Maßnahmenentwürfen mit Fotodokumentation.
6	Abstimmung	Abstimmung von Netzentwurf und Maßnahmenvorschlägen mit Gemeindeverwaltung, Politik und weiteren Interessensvertretungen
7	Kostenermittlung, Kosten-Nutzen-Abwägung und Priorisierung,	Ermittlung eines Kostenrahmens für bestimmte Maßnahmentypen der Punkt- und Streckenmaßnahmen sowie eines Kosten-Nutzen-Verhältnisses. Priorisierung der zentralen Maßnahmen.
8	Dokumentation	Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse. Erarbeitung von Maßnahmendatenblättern und ggf. Entwurf von Prinzipskizzen.
9	Präsentation	Präsentation der Ergebnisse in politischen Gremien und ggf. in öffentlicher Abschlussveranstaltung.
10	Datenübergabe	Übergabe aller Daten in digitaler Form als Grundlage für weitere verwaltungsinterne und -externe Prozesse.

AKTEURE

Verantwortlich:
Gemeindeverwaltung (Fachbereich III – Bauen und Planen)
Umsetzung gemeinsam mit:
Ggf. externes Planungsbüro
Unterstützung durch:
Interessensvertretung der Radfahrenden & Zufußgehenden (ADFC, VCD, Fuß e.V., ...) / Behindertenbeauftragte & Teilhabebeirat / Schulen & Elternvertretung
Zu beteiligen:
Lokale Öffentlichkeit / Landkreis Leer / Nachbarkommunen / Träger öffentlicher Belange

HANDLUNGSBEDARF	■ ■ ■ ■ ■
UMSETZUNGSHORIZONT	⌚ ⌚ ⌚ ⌚ - ⌚ ⌚ ⌚ ⌚
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 - 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨
KOSTENBEREICH	€ € € € € - € € € € €
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	FV 02; FV 04; FV 05; FV 06; FV 07; FV 09



- Fußverkehrsstrategie. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), 2025. [\[Link\]](#)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). FGVS, 2002.
- Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie. Handlungsleitfaden. Fuss e.V., 2018. [\[Link\]](#)
- Fragen und Antworten rund ums Thema Fußverkehrskonzept. Verkehrsministerium Baden-Württemberg, Jahr unbekannt. [\[Link\]](#)

AUSGANGSLAGE

Gehen ist die zentrale Fortbewegungsart im Nahbereich. Fast alle Wege beginnen und enden zu Fuß. Somit ist für die Mobilität aller Menschen ein Netz durchgängiger Gehverbindungen erforderlich.

In Westoverledingen bestehen verschiedenartige Lücken im Fußverkehrsnetz. Beispiele sind fehlende Verbindungen zwischen Wohngebieten. Trampelpfade zeigen Wunschverbindungen für den Fußverkehr an. In einigen Erschließungsstraßen sind zum Teil keine Gehwege vorhanden und der Fußverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Erreichbarkeit von Einrichtungen zu Fuß aus allen Richtungen ist nicht immer mitgeplant. Die vernetzte Planung und der Ausbau von Gehverbindungen dienen nicht nur der Verkehrssicherheit, aktive Mobilität zu Fuß fördert auch die Gesundheit und trägt zum Klima- und Umweltschutz bei. Zudem bieten sich Potenziale zur Stärkung der lokalen Wirtschaft sowie der sozialen Teilhabe und Inklusion.



Exemplarische Situation: Trampelpfad zwischen Wohngebiet und Grundschule

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- Fußverkehr als **gleichberechtigte Mobilitätsform** in Siedlungs- und Verkehrsplanung betrachten und verankern.
- Fußläufige Erreichbarkeit alltäglicher Ziele sicherstellen.
- Engmaschiges, durchgehendes und möglichst barrierefreies Wegenetz herstellen.
- **Direkte Verbindungen** ermöglichen und Umwege so gering wie möglich halten.
- Öffentliche Räume durch attraktive Fußwege lebenswerter gestalten.
- Menschliche Gesundheit durch aktive Mobilität zu Fuß fördern.

LÖSUNGSANSÄTZE

- Neu- und Ausbau von Wegen als **Lückenschlüsse**, wo Wege komplett fehlen.
- **Neuordnung Straßenraum**, wo keine oder nur geringe Schutzräume für Gehende vorhanden sind.
- Sackgassen für den Fußverkehr **durchlässig machen** und Durchgänge durch Grundstücke oder Gebäude öffnen, um Abkürzungen für Gehende zu schaffen und Lücken im Fußwegenetz zu schließen.
- Bei der Erschließung von Einrichtungen mit Besuchsverkehr die direkte Erreichbarkeit zu Fuß berücksichtigen (ggf. in Abstimmung mit privaten Bauherren, Grundstücksbesitzenden und Betreibenden).
- Bestehende Gehwege als gleichberechtigte Verkehrsflächen entwickeln und unterhalten (siehe FV 04).

GRUNDSÄTZE

- Belange des Fußverkehrs bei Neuplanungen, Nachverdichtungen und Sanierungsarbeiten stets frühzeitig berücksichtigen.
- Bereits bei der Siedlungsentwicklung und Bauleitplanung kurze Wege zwischen alltäglichen Zielen und die Durchlässigkeit von Quartieren für den Fußverkehr als Ziel aufnehmen („Stadt der kurzen Wege“).
- Idealerweise sollte die Maschenweite des Fußwegenetzes maximal 100 m betragen, damit Gehende ihre Ziele möglichst direkt und ohne Umwege erreichen können.
- Eine vorausschauende, gesamtheitliche räumliche Planung bietet die Möglichkeit, die Gehverbindungen zusammen in Kombination mit Grün-, Erholungs- und Freiräumen mit einer hohen Aufenthaltsqualität zu konzipieren.

UMSETZUNG

EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Wo	Beschreibung
 Trampelpfade zu Gehwegen ausbauen	Verb. Wohngebiet - Grundschule Völlenerfehn (Maßnahme S08)	Es besteht in der Nähe der Grundschule in Völlenerfehn ein unbefestigter Weg als Verbindung zwischen Wohngebiet und Hauptstraße. Trampelpfade zeigen den Bedarf für zusätzliche befestigte Verbindungswege an.
 Verbindungswege ausbauen	In den Wohngebieten in Völlenerfehn & Flachsmeer (z.B. S12)	Ausbau der befestigten Verbindungswege mit ausreichenden Breiten, Beleuchtung und unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.
 Überquerungsstellen sichern	Alle Maßnahmen zur Sicherung von Überquerungsstellen (P02, P03, P06, P09, P19)	Durch die Einrichtung sicherer Überquerungsstellen werden die vorhandenen Gehverbindungen besser vernetzt und die Barrierewirkung der Hauptverkehrsstraßen verringert sich.

AKTEURE

Verantwortlich:
Gemeindeverwaltung (Fachbereich III – Bauen und Planen)
Umsetzung gemeinsam mit:
private Grundstückseigentümer bzw. Betreibende / externe Baufirma / externes Planungsbüro
Unterstützung durch:
Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Seniorenbeirat / Interessensvertretung der Zufußgehenden / Schülerschafts- und Elternvertretungen
Zu beteiligen:
Grundstückseigentümer / ggf. Natur- und Gewässerschutz und weitere Träger öffentlicher Belange

ERSTE SCHRITTE

- Netzbetrachtung: Wo fehlen Verbindungen? Wo bestehen Lücken im Fußverkehrsnetz?
- Trampelpfad-Analyse: Wo zeigen die Spuren der tatsächlichen Nutzung, dass Bedarf an Verbindungen besteht?
- Bei den Durchlässen für den Fuß- und Radverkehr den Grunderwerb prüfen und in die Objektplanung einsteigen.

HANDLUNGSBEDARF	
UMSETZUNGSHORIZONT	
VERWALTUNGSAUFWAND	
KOSTENBEREICH	
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	FV 01; FV 03; FV 04; FV 06; FV 09



- Fußverkehrsstrategie. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), 2025. [\[Link\]](#)
- Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen (EFA). FGSV, 2002.
- Fahrbahnquerschnitte in baulichen Engstellen von Ortsdurchfahrten. BAST-Bericht V208. BAS, 2019. [\[Link\]](#)
- Geh-rechtes Planen und Gestalten. Rechtliche Planungsgrundlagen für den Fußverkehr. Fuss e.V., 2020. [\[Link\]](#)
- Mit kleinen Schritten Großes bewirken – Wege zur fußverkehrsfreundlichen Stadt. Fuss e.V., 2022. [\[Link\]](#)

AUSGANGSLAGE

Laut Verwaltungsvorschrift zur StVO ist „Die Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn [...] eine der vornehmsten Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden und der Polizei.“ Dennoch ereignen sich in Deutschland die meisten Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung innerorts beim Überqueren der Fahrbahn auf freier Strecke sowie an Kreuzungen und Einmündungen.

Auch in Westoverledingen stellen stark befahrene Hauptverkehrsstraßen Gefahrenzonen und Barrieren für den Fußverkehr dar. Es existieren entlang vieler Verbindungen nur wenige Überquerungshilfen. Diese sind zum Teil in zu großen Abständen zueinander und teilweise nicht barrierefrei gestaltet. Eingeschränkte Sichtbeziehungen an Überquerungsstellen sind ein weiteres Problem, ebenso wie großflächige Knotenpunkte mit langen Überquerungswegen.



*Exemplarische Situation:
Fehlende sichere Überquerungsstellen
auf der Hauptstraße in Völlenerfehn.*

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- **Durchgängigkeit von Gehverbindungen** auch an Überquerungen von Hauptverkehrsstraßen und an Knotenpunkten sicherstellen.
- **Sichere und zügige Überquerungen** ermöglichen und Überquerungswege auf der Fahrbahn verkürzen.

LÖSUNGSANSÄTZE

- Überquerungshilfen über Hauptverkehrsstraßen in Form von vorgezogenen Seitenräumen, Mittelinseln sowie von Fußgängerüberwegen oder Fußgängerschutzanlagen anlegen.
- Dabei sollten straßenverkehrsrechtliche Spielräume zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen und zur Anordnung von Tempo 30 ausgeschöpft werden.
- Anpassung von Einmündungen und Knotenpunkten mit vorgezogenen Seitenräumen und Sicherung von Gehwegüberfahrten.
- Erleichterung der linearen Überquerung der Fahrbahn durch Geschwindigkeitsreduzierung und / oder Anlage von Mittelstreifen bei großem Überquerungsbedarf bzw. vielen Quell-Ziel-Beziehungen.
- Beleuchtung und Freihalten von Sichtachsen in den Überquerungsbereichen durch Freihalten von sichtbehindernden Einbauten, parkenden Fahrzeugen und Bewuchs.
- Räum- und Wartezeiten von Lichtsignalanlagen und Fußgängerschutzanlagen fußverkehrsfreundlich schalten. Überquerung in einem Zug ermöglichen, ansonsten ausreichend Warteflächen anbieten. Überprüfung und ggf. Einrichtung von Dunkel-Dunkel-Schaltungen an Bedarfs-Lichtsignalanlagen des Fußverkehrs.

GRUNDSÄTZE

- Oberstes Ziel der StVO ist die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen (siehe VwV-StVO zu §1).
- Die Sicherheit an Überquerungsstellen, Einmündungen und Knotenpunkten ist wesentlich von den Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden abhängig.
- Die Umwegeempfindlichkeit des Fußverkehrs sollte berücksichtigt werden. Überquerungsmöglichkeiten sollten deshalb mindestens alle 100 m bis maximal 150 m geschaffen werden.
- Überquerungshilfen sollten dabei so angelegt werden, dass sie möglichst den gewünschten direkten Gehlinien der Menschen entsprechen. Überquerungsanlagen, die zu Umwegen zwingen, werden häufig nicht angenommen und verleiten zu riskantem Überquerungsverhalten.

UMSETZUNG

EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Wo	Beschreibung
 Überquerungsstelle sichern	Hauptstraße, Völlenerfehn (Maßnahmen P02, P09)	Vorgezogene Seitenräume zur Verkehrsberuhigung prüfen. Ggf. in Kombination mit Fußgängerüberwegen
	Fehntjer Straße (P03)	Umgestaltung der bestehenden Überquerungsstelle.
	Furkeweg (P06)	Vorgezogene Seitenräume zur Verkehrsberuhigung prüfen. Ggf. in Kombination mit einem Fußgängerüberweg.
	Papenburger Straße (P19)	Anlage eines Fußgängerüberwegs oder einer Bedarfsampel prüfen.
 Knotenpunkt optimieren	Hauptstraße / Furkeweg (P04)	Großer Einmündungstrichter mit langem Überquerungsweg. Verbreiterung der Seitenräume und Verkleinerung der Abbiegeradien prüfen.
	Fehntjer Straße / Cirksestraße (P11)	Knotenpunkts mit eingeschränkten Sichtverhältnissen, großen Einmündungstrichtern und fehlenden Überquerungsstellen. Umgestaltung des Knotenpunkts und der Einmündungen sowie Anlage von sicheren Überquerungsstellen.
	Steinweg / Alter Weg (P17)	Knotenpunkt mit eingeschränkten Sichtverhältnissen umgestalten.
 Einmündung sichern	Hauptstraße (P01, P08)	Eingeschränkte Sichtverhältnisse. Einmündung durch Einrichtung einer Gehwegüberfahrt sichern.

AKTEURE

Verantwortlich:
Gemeindeverwaltung bzw. andere zuständige Baulastträger (Landkreis Leer / Land Nds.)
Umsetzung gemeinsam mit:
ggf. externes Planungsbüro / externe Baufirma
Unterstützung durch:
Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Seniorenbeirat / Interessensvertretung der Zufußgehenden / Schülerschafts- und Elternvertretungen
Zu beteiligen:
Anwohnende / Grundstückseigentümer / Aufgabenträger des öffentlichen Nahverkehrs (bei Busverkehr)

ERSTE SCHRITTE

- Bestandsaufnahme von problematischen Überquerungsstellen für den Fußverkehr (über Fußverkehrs-Check hinaus).
- Anwendbarkeit von Musterlösungen prüfen und in die Objektplanung einsteigen.
- Bei komplexen Situationen und/oder fehlender politischer Entscheidungsgrundlage, Vorstudien oder Prinzipskizzen zur Ermittlung konkreter Lösungen erstellen.

HANDLUNGSBEDARF	■ ■ ■ ■ ■
UMSETZUNGSHORIZONT	⌚ ⌚ ⌚ ⌚ - ⌚ ⌚ ⌚ ⌚
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 - 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨
KOSTENBEREICH	€ € € € € - € € € € €
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	FV 01; FV 02; FV 05; FV 07



Querungshilfen für den Fußverkehr. AGFK Baden-Württemberg, 2020. [\[Link\]](#)

- Querungsstellen für die Nahmobilität. Hinweise für den Rad- und Fußverkehr. Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2021. [\[Link\]](#)
- Sicherheit von Fußgängerquerungsanlagen. Vortrag auf dem Fußverkehrskongress 2023. Jörg Ortlepp, GDV, 2023. [\[Link\]](#)
- Sicher Überqueren durch gute Sichtbeziehungen. Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 2018. [\[Link\]](#)
- RAD.SH-Kommentar zu den neuen Handlungsmöglichkeiten für die Rad- und Fußverkehrsförderung vor Ort. Ad hoc-Papier, 21.03.2025. [\[Link\]](#)
- Mehr Sicherheit an Fußgängerampeln ist möglich. BAST, 2022. [\[Link\]](#)

AUSGANGSLAGE

Die bestehenden Gehwege in Westoverledingen sind zum Teil zu schmal und nicht durchgängig begehbar (siehe Abbildung für Regelmindestmaße von Gehwegen). In manchen Fällen ist nicht der fehlende Straßenraum, z.B. durch enge Bebauung, der Grund dafür, sondern andere Nutzungen (Einbauten, Gehwegparken, Mülltonnen, Aufsteller, ...), die die Gehwege blockieren.

Erschwert wird das Zufußgehen in einigen Abschnitten auch durch eine schlechte Oberflächenqualität, aufgrund von Gehwegschäden oder nicht befestigtem Untergrund.

Auf manchen Verbindungen kommt es zu Konflikten, da die Wege gemeinsam von Fuß- und Radverkehr genutzt werden, dafür aber zu schmal und/oder zu unübersichtlich sind.



Regelmindestmaß für Gehwege mit Sicherheitsraum zur Fahrbahn, berollbarer Gehbahn mit Begegnungspuffer und Sicherheitsraum zur Bebauung (gemäß RAS 06).

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- Gehen als grundlegenden Verkehrsmodus für alle überall ermöglichen. Auch besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (z.B. Kinder, mobilitätseingeschränkte Menschen) sollen Gehen als sicher und komfortabel empfinden.
- Gehwege als **gleichwertige Verkehrsflächen** entwickeln und unterhalten.
- Bestehende Wege durchgängig **komfortabel und sicher** begehbar machen.
- Gemeinsames Gehen und Begegnungen auf den Gehwegen ermöglichen.

LÖSUNGSANSÄTZE

- **Bestehende Gehwege** von Hindernissen und Barrieren **freihalten**, um ausreichend Raum zu schaffen.
 - Bewegliche Hindernisse wie Mülltonnen, abgestellte Fahrräder und Aufsteller unterbinden; ggf. alternative Standorte anbieten (bspw. Multifunktionsflächen im Straßenraum schaffen).
 - Regelmäßiger Grünschnitt angrenzender Vegetation.
 - Poller, Pfosten, Verteilerkästen und andere Einbauten auf Notwendigkeit oder anderen Standort überprüfen.
 - Gehwegparken regulieren.
- **Oberflächen befestigen**, Gehwegschäden reparieren und **Wege instand halten**, um die Wegequalität zu sichern und ein komfortables und sicheres Fortbewegen zu gewähren.
- Taktile Leitsysteme integrieren und durchgängige Leitlinien herstellen, um eine bessere Orientierung und ein sicheres Fortbewegen zu ermöglichen (siehe Handlungssteckbrief FV 05).
- **Trennung von Fuß- und Radverkehr**, um Konflikte zu reduzieren.
- Bedürfnisse des Fußverkehrs bei Baustellenorganisation und -einrichtung berücksichtigen; Bauarbeiten großräumig ankündigen, ggf. (barrierefreie) Umleitung ausschildern.
- Regelmäßige **Reinigung und Winterdienst** auf wichtigen Gehverbindungen institutionalisieren.

GRUNDSÄTZE

- Priorisierung der Fußverkehrsbelange gemäß dem Planungsgrundsatz, Straßen „von außen nach innen“ zu entwickeln.
- Gehwege müssen Begegnungen ermöglichen (Seitenraumbreite mind. 2,50 m (Regelfall)).
- Bei beengten Verhältnissen, die nicht vollständig beseitigt werden können, sollte das absolute Mindestmaß von 1,60 m (Breitenbedarf eines Rollstuhls + Sicherheitsraum) bei der Breite des Gehwegs eingehalten werden.
- Barrierefreiheit als Grundsatz mitplanen. Dabei die verschiedenen Anforderungen durch unterschiedliche Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen berücksichtigen.

UMSETZUNG

EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Wo	Beschreibung
 Schadhafte Oberfläche sanieren	Furkeweg (Maßnahme S05) & Steinweg (Maßnahme S10)	Vorhandenen Weg sanieren und ggf. verbreitern. Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.
 Einbauten optimieren	Verbindungswege (Maßnahme P20)	Umlaufsperrern durch Sperrpfosten ersetzen oder so anpassen, dass keine Überlappung und ein Mindestabstand von 2,50 m vorliegen.

AKTEURE

Verantwortlich:
Gemeindeverwaltung (Fachbereich III – Bauen und Planen) bzw. andere zuständige Baulastträger (Landkreis Leer / Land Nds.)
Umsetzung gemeinsam mit:
Bauhof oder externe Baufirma / ggf. externes Planungsbüro / Grundstückseigentümer / Anwohnende
Unterstützung durch:
Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Seniorenbeirat / Interessensvertretung der Zufußgehenden / Schülerschafts- und Elternvertretungen
Zu beteiligen:
Anwohnende / Grundstückseigentümer

ERSTE SCHRITTE

- Bestandsaufnahme durchführen (über Fußverkehrs-Check hinaus): Wo werden die vorgeschriebenen Mindestbreiten und andere Standards besonders unterschritten? Aus welchen Gründen?
- Instandsetzungsprogramm für Gehwege aufsetzen, Beginn mit Oberflächensanierung an besonders kritischen Stellen.

HANDLUNGSBEDARF	
UMSETZUNGSHORIZONT	
VERWALTUNGSAUFWAND	
KOSTENBEREICH	
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	FV 01; FV 05; FV 06; FV 08; FV 09



- Auf die Füße, fertig, los! Erfolgreiche Wege zu mehr Fußgängerfreundlichkeit. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2022. [\[Link\]](#)
- Faires Parken in Karlsruhe. Ein Leitfaden für Bürgervertretungen. Stadt Karlsruhe, 2016. [\[Link\]](#)
- Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2017. [\[Link\]](#)
- Sichere Gehwege planen. Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land. Deutscher Verkehrssicherheitsrat DVR, 2020. [\[Link\]](#)
- Geh-rechtes Planen und Gestalten. Rechtliche Planungsgrundlagen für den Fußverkehr. FUSS e.V., 2020. [\[Link\]](#)
- Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RAST). FGVS, 2006.
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). FGVS, 2002.

AUSGANGSLAGE

In Westoverledingen sind einige öffentliche Wege und Plätze nicht barrierefrei gestaltet. Zu schmale oder in ihrer Breite nicht nutzbare Gehwege können von Menschen mit Gehhilfen oder Kinderwagen nicht benutzt werden. Einbauten und Schwellen behindern Verkehrsteilnehmende mit Geh- oder Sehbehinderungen oder größerem Platzbedarf.

Bei der momentanen Ausgestaltung des öffentlichen Raums werden viele Personengruppen in ihrer selbstbestimmten Mobilität behindert und die Zugänglichkeit von öffentlichen Einrichtungen erschwert. Für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen hat dies besonders gravierende Folgen. Diese Personen werden von der Nutzung des öffentlichen Raums und damit in gewissem Maße von der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ausgeschlossen.



Schmaler Gehweg mit Querneigung und schadhafter Oberfläche entlang des Steinwegs in Flachsmeer.

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- Voraussetzungen für die gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben schaffen.
- So vielen Personen wie möglich, unabhängig von einer Behinderung oder körperlichen Einschränkung, eine **selbstbestimmte Mobilität** ohne besondere Erschwernisse ermöglichen.
- Wegeverbindungen durchgängig und über Zuständigkeitsgrenzen hinweg barrierefrei nutzbar machen.
- **Barrierefreiheit** bei jeglicher Verkehrs- und Freiraumgestaltung mitdenken und als **Querschnitts- und Daueraufgabe** verstehen und verankern.

LÖSUNGSANSÄTZE

- **Flächen- und Raumbedarf** mobilitätseingeschränkter Menschen berücksichtigen (siehe Handlungssteckbrief FV 04).
- Längs- und Querneigung von Verkehrs- und Aufenthaltsräumen so gering wie möglich halten.
- Oberflächen von Geh- und Bewegungsflächen eben, erschütterungsarm, berollbar und rutschfest ausführen.
- Hindernisse, Schwellen und Niveaubrüche abbauen, um stufenlose Wegeverbindungen zu erreichen.
- Taktile und visuell **kontrastierende Orientierungs- und Leitlinien** herstellen und verschiedene Funktionsbereiche und Verkehrsräume taktile und visuell abgrenzen.
- **Sitzgelegenheiten** zum Ausruhen und Verweilen entlang von Gehverbindungen und auf Plätzen schaffen.
- Unvermeidliche Einbauten und Möblierungselemente gut wahrnehmbar gestalten.

GRUNDSÄTZE

- Eine Verkehrsraumgestaltung nach dem „**Design für alle**“-Ansatz fördert die Flexibilität im Gebrauch sowie eine einfache, intuitive und belastungsarme Nutzung und **Infrastruktur, die Fehler verzeiht**. Davon profitieren alle, aber insbesondere die schutzbedürftigsten Verkehrsteilnehmenden. Mit Blick auf die demografische Entwicklung gewinnt dies an Bedeutung.
- Anwendung des **Zwei-Kanal-Prinzips**: Alle zentralen Informationen sollten mindestens über zwei der drei Sinne - Sehen, Hören oder Fühlen - übermittelt werden, um möglichst viele Menschen zu erreichen.
- Unterschiedliche Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen haben verschiedene, teils widersprüchliche, Anforderungen an ihre Umwelt. Deshalb muss die genaue Ausgestaltung in der jeweils konkreten Situation sorgfältig abgewogen werden, um die verschiedenen Anforderungen bestmöglich zu berücksichtigen.
- Sitzgelegenheiten mit Abstellflächen für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen in überschaubaren und sichtbaren Abständen entlang von Wegen sowie an zentralen Punkten wie Eingängen, Haltestellen und Plätzen stellen sicher, dass mobilitätseingeschränkte Menschen regelmäßig Ruhepausen einlegen können und öffentliche Räume für alle zugänglich bleiben.

UMSETZUNG

EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Wo	Beschreibung
 Schadhafte Oberfläche sanieren	Gehweg Furkeweg (S05) & Gehweg Steinweg (S10)	Vorhandene Wege unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit sanieren.
 Knotenpunkt optimieren	Alle Maßnahmen zur Optimierung von Knotenpunkten (P04, P11, P17)	Umgestaltung der Knotenpunkte unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Es sind taktile Leitelemente, wie Aufmerksamkeitsfelder, Leitstreifen & differenzierte Bordhöhen einzurichten.
 Überquerungsstelle sichern	Alle Maßnahmen zur Sicherung von Überquerungsstellen (P02, P03, P06, P09, P19)	Überquerungsanlagen unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit (taktile Leitelemente, differenzierte Bordhöhen) anlegen bzw. ausgestalten.
 Einbauten optimieren	Zugänge zu Verbindungswegen (Maßnahme P20)	Umlaufsperrn durch Sperrpfosten ersetzen oder so anpassen, dass keine Überlappung und ein Mindestabstand von 2,50 m vorliegen.

AKTEURE

Verantwortlich:
Gemeindeverwaltung (Fachbereich III – Bauen und Planen) / private Bauherren & Eigentümer
Umsetzung gemeinsam mit:
Bauhof oder externe Baufirma / ggf. externes Planungsbüro
Unterstützung durch:
Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Seniorenbeirat / Interessensvertretung der Zufußgehenden / Elternvertretungen

ERSTE SCHRITTE

- Realisierung von barrierefreier Infrastruktur und dessen Kriterien als verbindliche Ziele politisch beschließen.
- Personen mit Mobilitätseinschränkungen in den Planungsprozess miteinbeziehen (z.B. bei der Bewertung des Bestandes und der Entwicklung von konkreten Lösungen).
- Bestandsaufnahme und Priorisierung: Umsetzung zuerst auf Hauptgehverbindungen und in sensiblen Bereichen rund um Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte und schutzbedürftige Personen.

HANDLUNGSBEDARF	
UMSETZUNGSHORIZONT	
VERWALTUNGSAUFWAND	
KOSTENBEREICH	
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	FV 02; FV 03; FV 04; FV 08



- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). FGSV, 2011.
- Norm DIN 18040-3 | 2014-12, Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum.
- Musterzeichnungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum und der Einsatz von taktilen Elementen im Fuß- und Radverkehr. AGNH, 2022. [\[Link\]](#)
- Anforderungen an eine barrierefreie Mobilität im Straßenverkehr. Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 2023. [\[Link\]](#)
- Leitfaden Barrierefreies Bauen. Hinweise zum inklusiven Planen von Baumaßnahmen des Bundes. BMI, 2016. [\[Link\]](#)

AUSGANGSLAGE

Viele Straßenräume in Westoverledingen sind in ihrem Entwurf auf die Abwicklung des Kfz-Verkehrs ausgelegt. Häufig ist dies Kfz-Durchgangsverkehr ohne Quellen oder Ziele in den Ortsteilen der Gemeinde. Die Funktionen des Aufenthalts und der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr sind untergeordnet.

Auch auf selbstständigen Wegen abseits der Kfz-Straßen ist die Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr verbesserungswürdig. Es gibt z.B. nur wenig Sitzgelegenheiten und Mülleimer. Einzelne Wege sind nicht beleuchtet. Aufgrund schlecht einsehbarer und dunkler Wege entstehen Angsträume. Verschmutzungen an öffentlichen Plätzen und in Grünanlagen beeinträchtigen zudem das subjektive Sicherheitsempfinden.



Exemplarische Situation: Dunkler Abschnitt auf einem Verbindungsweg in Flachsmeer.

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- **Gehen** durch eine ansprechende Gestaltung von Gehverbindungen **fördern**.
- **Begegnungsorte** für Kommunikation und sozialen Austausch im öffentlichen Raum **schaffen**.
- **Öffentliche Sicherheit** auf Gehverbindungen und an Plätzen **gewährleisten**.
- **Wohn- und Aufenthaltsqualität** durch Verminderung von Lärm- und Schadstoffausstoß **verbessern**.

LÖSUNGSANSÄTZE

Integrierte städtebauliche & architektonische Gestaltung sowie technische Ausstattung öffentlicher Räume (*place-making*):

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch **Stadtmobiliar wie Sitzgelegenheiten, Begrünung und Wasserelemente**.
- Stärkung der sozialen Sicherheit durch ausreichend **Beleuchtung** für eine inklusive Nutzung des öffentlichen Raums durch alle Personengruppen, insbesondere in der dunklen Jahreszeit (Priorisierung der wichtigsten Gehverbindungen) und durch Herstellen **freier Sichtachsen** (z.B. Begrünung mit halbhohen Stauden anstatt dichter Hecken).
- Umgestaltung von Durchgangsstraßen zu **verkehrsberuhigten Ortsmitten** durch Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen der StVO sowie bauliche Maßnahmen wie die optische Angleichung der Fahrbahn an den Seitenraum (Verwendung von gleicher Pflasterung; niveaugleich) oder mit Verschwenkungen, Fahrbahneinengungen und -anhebungen.
- Kommunale Leitlinien für eine integrierte und klimaangepasste Straßenraumgestaltung entwickeln.

Passgenaues Management öffentlicher Räume und Übernahme von Nutzungsverantwortung lokaler Akteure (*place-keeping*):

- **Regelmäßige Pflege** und Wartung des Stadtgrüns und der Möblierung **institutionalisieren**.
- Bereits bei der Planung **lokale Akteure** umfangreich **beteiligen**. Durch ein Mitgestalten verstärken sich die Akzeptanz und die Verbundenheit zu den Räumen, was die Nutzung und Verantwortungsübernahme steigert.
- **Nutzungsprogramme** für neugestaltete Plätze initiieren (z.B. wöchentliche Familien- und Sportangebote, Märkte etc.).
- An gut funktionierenden Praxisbeispielen und Leitfäden orientieren (z.B. Sicherheitspartnerschaft im Städtebau Nds.).

GRUNDSÄTZE

- Maßnahmen zur ansprechenden Straßenraumgestaltung sollten unter **Beteiligung der Bevölkerung** geplant werden.
- **Temporäre Maßnahmen** sind ein Mittel, um Veränderungen erfahrbar zu machen und Erkenntnisse zu gewinnen.
- Straßenraumbegrünung trägt neben der Erhöhung der Aufenthaltsqualität auch zum **Klimaschutz** und zur **Klimaanpassung** bei. Bäume reduzieren im Sommer durch Verdunstung und Schatten ihre Umgebungstemperatur erheblich. Durch die Entsiegelung von Flächen wird Niederschlagswasser besser vor Ort aufgenommen und gespeichert (Prinzip der Schwammstadt). Dies macht die Ressource Wasser besser verfügbar und entlastet die bestehende Kanalinfrastuktur.

UMSETZUNG

EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Wo	Beschreibung
Beleuchtung installieren	Hauptverkehrsstraßen, Wohngebiete, Verbindungswege (z.B. S06, S07, S13)	Steigerung der Aufenthaltsqualität und Entschärfung von Angsträumen durch die Anlage von durchgehender Beleuchtung.
Sitzgelegenheiten und Mülleimer aufstellen	Entlang aller Wege	Steigerung der Aufenthaltsqualität von Wegen durch Sitzgelegenheiten und Mülleimer.
Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Hauptstraße Völlenerfehn (Maßnahme S02)	Verkehrsberuhigende Umgestaltung der Hauptstraße durch partielle Fahrbahnverengungen oder Verschwenkungen. Es sollen Überquerungsstellen geschaffen werden (bspw. Maßnahme P09).
	Straße ‚Am Denkmal‘, Flachsmeer (Maßnahme S11)	Umgestaltung des gesamten Straßenraums. Prüfung zeitlich beschränkter Durchfahrtsverbote im direkten Schulumfeld (siehe Handlungsempfehlung FV 07).

AKTEURE

Verantwortlich:
Gemeindeverwaltung (Fachbereich III – Bauen und Planen)
Umsetzung gemeinsam mit:
Externes Planungsbüro / ggf. Nachbarkommunen (einheitliches Vorgehen)
Unterstützung durch:
Interessensvertretung der Zufußgehenden / Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Seniorenbeirat / Gemeinnützige Vereine / Lokale Unternehmen (z.B. Einzelhandel)
Zu beteiligen:
Anwohnende / Grundstückseigentümer

ERSTE SCHRITTE

- Verantwortungen für den Unterhalt und die Pflege von Begrünung ermitteln und neu organisieren.
- Provisorien anlegen, um Wirkung zu erproben und Maßnahmen ggf. zu verstetigen.

HANDLUNGSBEDARF	■ ■ ■ ■ ■
UMSETZUNGSHORIZONT	⌚ ⌚ ⌚ ⌚ - ⌚ ⌚ ⌚ ⌚ ∞
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 - 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨
KOSTENBEREICH	€ € € € € - € € € € €
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	FV 01; FV 02; FV 04; FV 05; FV 07



- Umwelt- und Aufenthaltsqualität in urbanen Quartieren. Umweltbundesamt (UBA), 2017. [\[Link\]](#)
- Die Innenstadt und ihre öffentlichen Räume – Erkenntnisse aus Klein- und Mittelstädten, BBSR 2015 [\[Link\]](#)
- Weißbuch Stadtgrün: Grün in der Stadt – Für eine lebenswerte Zukunft. Bundesministerium für Umwelt, 2017. [\[Link\]](#)
- Arbeitshilfe für die Planung und Bewertung öffentlicher Räume unter Sicherheitsaspekten. Sicherheitspartnerschaft im Städtebau Nds., 2013. [\[Link\]](#)
- Fußgängerfreundliche und klimagerechte Umgestaltung der Hauptstraße in Bendorf. Mobilitätsforum Bund, 2025. [\[Link\]](#)
- Handlungskonzept Klimaanpassung in Kattenturm, Hansestadt Bremen, 2023. [\[Link\]](#)

AUSGANGSLAGE

In Westoverledingen gibt es mehrere Schulstandorte. Vor allem im Umfeld der Grundschulen Flachsmeer und Völlenerfehn kommt es zu Schulbeginn und zum Schulschluss zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen, insbesondere durch das Aufeinandertreffen unterschiedlicher Verkehrsarten und das erhöhte Verkehrsaufkommen. Zentrale Herausforderung ist das unregelmäßige Halten privater Kfz im Umfeld der Schulen. Dabei handelt es sich vor allem um Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen bzw. von dort abholen.

Eine integrierte Planung von der KITA bis zur weiterführenden Schule sichert Wege und fördert gesunde, selbstständige und nachhaltige Mobilität.



Im Umfeld der Grundschule Flachsmeer kommt es zu Schulbeginn und zum Schulschluss zu unübersichtlichen Situationen.

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- Verkehrssicherheit für Kinder auf dem Weg zur Schule zu Fuß und mit dem Fahrrad erhöhen.
- Verkehrsüberlastungen und sicherheitskritische Situationen zu den klassischen Hol- und Bringzeiten entschärfen.
- Das Nebeneinander von **Hol- und Bringverkehr**, Schulbusverkehr sowie von Kindern zu Fuß und mit dem Fahrrad bzw. Roller besser koordinieren und **verträglicher gestalten**.
- Mobilitätskompetenz und bewusstes Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen fördern.
- **Selbstständigen Schulweg** schon im Grundschulalter ermöglichen.

LÖSUNGSANSÄTZE

Erarbeiten eines **Schulmobilitätskonzepts**, um Ausbildungsverkehre systematisch und zielgerichtet zu entwickeln:

- Verkehrssituation der Schulstandorte im Gesamtkontext des Quartiers analysieren.
- Maßnahmen zur Lenkung, Reduzierung und Beruhigung des Verkehrs im Schulumfeld ergreifen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Einbahnstraßenregelungen, Einrichtung von Schulstraßen, bauliche Verschwenkungen etc.).
- Überquerungsstellen durch Querungshilfen und Fußgängerüberwege sichern (siehe auch Handlungsempfehlung FV 03).
- Fuß- (und Rad-)verkehrsinfrastruktur auf stark frequentierten Schulwegen gezielt verbessern (siehe FV 02, FV 04).
- Kinder und Jugendliche in Planung und Gestaltung des öffentlichen Straßenraums im Schulumfeld einbeziehen.

Umsetzung des Konzepts durch **schulisches Mobilitätsmanagement** kommunikativ und organisatorisch begleiten:

- Informationen und Angebote für betroffene Akteure (Eltern, Kinder, Anwohnende) bereitstellen.
- Schulische Aktionen zur Förderung von Mobilitätskompetenz sowie Gehen und Radfahren durchführen.
- Verkehrsüberwachung im Schulumfeld verstärken.

GRUNDSÄTZE

- Auf sogenannten **hochfrequentierten Schulwegen** bietet die **Straßenverkehrsordnung** (StVO) Handlungsspielräume für Tempo 30 und die Einrichtung von Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“). Dabei sind u.a. Schulwegpläne maßgeblich.
- Die Aufstellung von **Schulwegplänen** ist Aufgabe der Schulträger. Zur Entwicklung wirksamer Maßnahmen sollten diese im Kontext eines **Schulverkehrskonzepts** aufgestellt werden, welches alle Belange des Verkehrs von und zu den Schuleinrichtungen betrachtet. Es dient Politik und Akteuren vor Ort als Entscheidungsgrundlage. Eine kommunenübergreifende Zusammenarbeit sollte dabei angestrebt werden, um der verkehrlichen Verflechtung gerecht zu werden.
- Zentral ist die **Beteiligung** und Adressierung **aller vom Schulverkehr betroffenen Akteure** (Schulträger, Schulverwaltung, Lehrpersonal, Elternvertretungen, Schülerschaft, ggf. Anwohnende, sowie bereits von KITAs und Kindergärten etc.), damit die Maßnahmen in der gesamten Kommune auf Akzeptanz stoßen und Wirkung zeigen.

UMSETZUNG

EXEMPLARISCHE BAUSTEINE DER SCHULMOBILITÄTSPLANUNG

Baustein	Beschreibung
1. Schulwegplan aufstellen & laufend weiterentwickeln	Darstellung der sichersten Wege und bestehender Gefahrenstellen als Grundlagenplan unter Beteiligung der Kinder, Eltern, Schule, KITAs, Polizei, Kommunalverwaltung(en) und Lokalpolitik. Entwicklung von Maßnahmenempfehlungen zur Optimierung der Infrastruktur.
2. Markierungen im Straßenverkehr	Gelbe Sprühmarkierungen zur Leitung der Kinder zu gefahrenreduzierten Überquerungsstellen. Abstimmung mit Polizei, Schule und Verkehrswacht. → Landesweite Schulanfangsaktion „Kleine Füße – sicherer Schulweg“ [Link]
3. Bus auf Füßen / Walking Bus	Alternative Mobilitätsangebote für Kinder und Eltern schaffen: Organisation von Treffpunkten für begleitete Laufgemeinschaften. → Anleitung [Link]
4. Hol- und Bringzonen	Einrichtung von Elternhaltestelle in geeigneter Lage (in der Regel mind. 200 m entfernt) zur Entflechtung der Verkehre im direkten Schulumfeld.

AKTEURE

Verantwortlich:
Gemeindeverwaltung (Fachbereich III – Bauen und Planen) / Schulträger & Schulverwaltungen
Umsetzung gemeinsam mit:
Polizei / Verkehrswacht Niedersachsen / KITA / MOBILOTSIN
Unterstützung durch:
Schülerschafts- & Elternvertretung / Lehrpersonal
Zu beteiligen:
Schülerschafts- & Elternvertretung / Lehrpersonal / betroffene Anwohnende

ERSTE SCHRITTE

- Bestehende Zusammenarbeit in der Gemeinde zur Schulwegesicherheit vertiefen & gemeinsam vorgehen.
- Schulmobilitätsverantwortliche bestimmen und Weiterbildungsangebote nutzen (z.B. Qualifizierungsseminar der MOBILOTSIN zur „Koordinatorinnen und Koordinatoren kommunales Schulisches Mobilitätsmanagement“).

HANDLUNGSBEDARF	■ ■ ■ ■ ■
UMSETZUNGSHORIZONT	⌚ ⌚ ⌚ ⌚ - ⌚ ⌚ ⌚ ⌚
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 - 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨
KOSTENBEREICH	€ € € € € - € € € € €
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	FV 01; FV 02; FV 03; FV 04



- Instrument Schulverkehrskonzepte. MOBILIKON [\[Link\]](#)
- Schulwegepläne leichtgemacht. Der Leitfaden. 3. Auflage, BAST. 2019. [\[Link\]](#)
- Kleine Füße – sicherer Schulweg. Verkehrswacht Niedersachsen, 2025. [\[Link\]](#)
- Walking Bus. Zukunftsnetz Mobilität NRW, 2023. [\[Link\]](#)
- Schulstrassen. Zukunftsnetz Mobilität NRW, 2024. [\[Link\]](#)
- Qualifizierung „Koordinatorinnen und Koordinatoren kommunales Schulisches Mobilitätsmanagement“, MOBILOTSIN, 2025. [\[Link\]](#)
- Schulisches Mobilitätsmanagement. Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche. Ivm GmbH, 2018. [\[Link\]](#)
- Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung. FGSV, 2010.

AUSGANGSLAGE

In Westoverledingen sind in einigen Wohn- und Erschließungsstraßen keine Gehwege vorhanden. Der Fußverkehr wird dort im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Wenn Gehwege vorhanden sind, sind diese in den meisten Fällen zu schmal und nicht barrierefrei. Es sind wenig verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraßen“) ausgewiesen. Ein weiteres Problem sind laut Berichten aus der Bevölkerung hohe gefahrene Kfz-Geschwindigkeiten. Dies kann zum Teil auf sehr geradlinig gestaltete Straßenräume zurückgeführt werden (z.B. Straße ‚Am Denkmal‘). Einige der Erschließungsstraßen sind laut der Gemeinde in den nächsten Jahren sanierungsbedürftig. Im Zuge dessen wird empfohlen ein einheitliches Vorgehen zu erarbeiten und Leitlinien zu entwickeln, die die Belange des Fußverkehrs bei der Straßenraumgestaltung priorisieren.



Exemplarische Situation: Erschließungsstraße ohne ausgebaute Gehwege in Westoverledingen (Straße ‚Am Denkmal‘ in Flachsmeer).

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- **Verkehrssicherheit** für alle Verkehrsteilnehmenden **erhöhen** (Vision Zero: keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden im Straßenverkehr).
- **Wohn- und Aufenthaltsqualität** durch Verminderung von Lärm- und Schadstoffausstoß **verbessern**.
- **Multifunktionale Straßenräume gestalten** unter Berücksichtigung der Belange der Verkehrssicherheit und Mobilität, des Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzes sowie der städtebaulichen Entwicklung.
- **Lesbarkeit** der Verkehrsräume durch intuitive und einheitliche Gestaltung in der Kommune **gewährleisten**.

LÖSUNGSANSÄTZE

- Handlungsspielräume der Straßenverkehrsordnung (StVO) für **Geschwindigkeitsbeschränkungen** ausschöpfen.
- **Ausweichverkehre vermeiden**, durch Einbahn- und Anliegerstraßen und modale Filter (Durchlässe Fuß- & Radverkehr).
- **Ruhenden Verkehr bedarfsgerecht anordnen**, bspw. straßenseitiger Versatz von Längsparken zur Verkehrsberuhigung.
- **Selbsterklärende Straßen** mit gestalterischen & baulichen Elementen zur Unterstützung ordnungsrechtlicher Maßnahmen:
- (Interkommunale) Leitlinien für verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen & übergeordnete Straßen entwickeln.
- Verkehrsberuhigende bauliche Maßnahmen entsprechend gezielt einsetzen. Hierzu zählen z.B. Verschwenkungen in der Straßenführung, abschnittsweise Fahrbahneinengungen durch Verbreiterung der Gehwege, Fahrbahnanhebungen durch Teilaufpflasterung sowie die optische Angleichung der Fahrbahn an den Seitenraum.
- Ohnehin **notwendige Sanierungsmaßnahmen nutzen**, um Neuordnung von Straßenräumen umzusetzen.

GRUNDSÄTZE

- Integrierte Planung** (Mobilität, Städtebau & Freiraum) knapper öffentlicher Flächen gemäß aktuellem Stand der Technik:
- Orientierung an bestehenden Leitlinien des Landes/des Kreises und FGSV-Empfehlungen (insbesondere E Klima 2022).
 - Mit niedrigen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs planen, um Aufenthaltsqualität und Fuß- & Radverkehr zu fördern.
 - Dem Planungsgrundsatz folgen, Straßen „von außen nach innen“ zu entwickeln und dabei
 - Flächen für fließenden Verkehr priorisieren, insbesondere für den Fußverkehr sowie Radverkehrsnetze und ÖPNV.
 - Flächen für Aufenthalt, Stadtbegrünung und damit auch Klimaanpassung (Schatten & Regenwasser) berücksichtigen.
 - Flächen für Parkstände für mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Liefer- und Ladeverkehr vorsehen. Darüber hinaus Kfz-Parken vorrangig auf private Flächen verlagern.
 - Versiegelung minimieren und nach dem Prinzip der Schwammstadt möglichst viel Oberflächen- und Niederschlagswasser vor Ort aufnehmen und speichern, anstatt abfließen zu lassen oder über die Kanalisation abzuleiten.
 - Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche: In Nebenstraßen (bis zu 4.000 Kfz/24h) mit niveaugleicher Ausführung und barrierefreien, baulich geschützten Gehbereichen (bspw. einseitig in einem Seitenbereich).

UMSETZUNG

EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Wo	Beschreibung
Neubau von Gehwegen	Hauptstraße in Völlenerfehn, Königstraße in Flachsmeer	Einrichtung von (beidseitigen) Gehwegen unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Dazu muss ggf. der Straßenraum neu geordnet werden. Flächen des Kfz-Verkehrs und des ruhenden Verkehrs müssen ggf. entfallen. Zum Teil ist auch der vorhandene Grünstreifen dafür zu nutzen.
Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen	Schulring in Völlenerfehn, Straße ‚Am Denkmal‘ in Flachsmeer	Umgestaltung der Straßen zu verkehrsberuhigten Bereichen: Reduzierung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten durch Anpassung des Fahrbahnbelags, Fahrbahnanhebungen, Verschwenkungen und Anlage von Grünflächen. Die Gehwege sind dabei niveaugleich auszuführen oder entfallen ganz. Beschilderung mit dem VZ 325 – Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs.

AKTEURE

Verantwortlich:
Gemeindeverwaltung (Fachbereich III – Bauen und Planen)
Umsetzung gemeinsam mit:
ggf. externes Planungsbüro / Nachbarkommunen und Landkreis / Land und Bund (Förderung)
Unterstützung durch:
Seniorenbeirat / Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Interessensvertretung der Radfahrenden und Zufußgehenden / Kinder- & Jugendvertretungen
Zu beteiligen:
Anwohnende

ERSTE SCHRITTE

- Verantwortlichkeit bestimmen und die (Weiter)Entwicklung von Leitlinien politisch beschließen.

HANDLUNGSBEDARF	■ ■ ■ ■ ■
UMSETZUNGSHORIZONT	⌚ ⌚ ⌚ ⌚ - ⌚ ⌚ ⌚ ⌚
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 - 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨
KOSTENBEREICH	€ € € € € - € € € € €
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	FV 02; FV 04; FV 06



- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima 2022). FGSV, 2022.
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). FGSV, 2006.
- Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG). FGSV, 2011.
- Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 23). FGSV, 2023
- Fachbroschüre Straßen und Plätze neu denken. Umweltbundesamt, 2017. [\[Link\]](#)
- Gute Straßen in Stadt und Dorf. Beispielsammlung und Grundlagentext zur fachlichen Einordnung der Beispielsammlung. Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR), 2022. [\[Link\]](#) [\[Link\]](#)
- Quantifizierung der Wirkung von Elementen des Straßenraums auf die gefahrene Geschwindigkeit. Schaffner, Studer, Kaufmann, Yilirimlar, 2022. [\[Link\]](#)

AUSGANGSLAGE

Am Thema Fußverkehr sind in Westoverledingen verschiedene Bereiche der Gemeindeverwaltung beteiligt. In allen Abteilungen ist die Verwaltung mit einer Vielzahl an (teilweise verpflichtenden) Aufgaben betraut, bei gleichzeitig begrenzten personellen und finanziellen Kapazitäten. Hinzu kommen vielfältige und teilweise divergierende Erwartungen aus Politik und Bürgerschaft. Für eine gelungene Fußverkehrsförderung ist eine systematische Verknüpfung des Themas über alle Abteilungen erforderlich.

Das Thema Fußverkehr betrifft zudem weitere Akteure, wie Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Schulen, Anwohnende etc. Diese Akteure sollten ebenfalls in die Planungsprozesse der Fußverkehrsförderung integriert werden.



Rathaus der Gemeinde Westoverledingen

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- Etablieren von Strukturen in der Verwaltung, die die Belange des Fußverkehrs bei unterschiedlichsten Aufgaben der Planung und des Unterhalts von öffentlichen Straßenräumen berücksichtigen.
- Systematische und **akteursübergreifende Förderung des Fußverkehrs** unabhängig von politischen Konstellationen.
- **Qualität und Akzeptanz von Planungen** durch frühzeitige und strukturierte Beteiligung aller Akteure verbessern.

LÖSUNGSANSÄTZE

- **Feste Strukturen und klare Prozesse sowie Zuständigkeiten** (z.B. Fußverkehrsbeauftragte) zur Koordination innerhalb aller an der Fußverkehrsförderung beteiligten Abteilungen und Dienststellen der Verwaltung etablieren (z.B. Jour Fixe).
- Fachliche **Aus- und Weiterbildung** der kommunalen Planung ermöglichen, z.B. durch Angebote der MOBILOTSIN.
- **Qualitätssicherung** kommunaler Planungen durch Fachbüros im Bereich Nahmobilität und Fußverkehr sicherstellen.
- **Vernetzung** mit weiteren kommunalen Akteuren fördern (Ortsgemeinden, Kreis), Synergien bilden und Aufgaben teilen.
- Frühzeitige Information und umfassende **Einbindung** politischer Akteure, um fundierte Willensbildung zu ermöglichen.
- Frühzeitige und systematische **Beteiligung** der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange (TÖB) bei Planungen.
- **Dialog** zwischen Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft bei Bedarf institutionalisieren (z.B. Runder Tisch Fußverkehr).
- Fachübergreifende **Umsetzungspläne und Priorisierung** (realistische Maßnahmenprogramme für jährlich umzusetzende Maßnahmen aufstellen und jährlich fortschreiben) inkl. Bereitstellung eines Budgets.
- **Öffentliche Kommunikation und Kampagnenarbeit** zur Sensibilisierung (siehe z.B.: FV 07 Schulmobilitätsplanung).

GRUNDSÄTZE

- Ein offenes Klima für Mobilitätswandel und Veränderungen in Politik und Verwaltung sind Voraussetzung für eine erfolgreiche Fußverkehrsförderung. Die Politik muss konstruktiv in Planungsprozesse eingebunden werden, gleichzeitig benötigt die Verwaltung hinreichende Freiheitsgrade, um arbeitsfähig zu sein.
- Für eine erfolgreiche Beteiligung der Öffentlichkeit in Planungsprozesse sollte transparent gemacht werden, wie das Ergebnis der Beteiligung in planerische oder politische Entscheidungen einfließt. Wird „nur“ informiert? Können die Teilnehmenden beratend ihre Meinung, Ideen und Hinweise einbringen? Oder ist eine Mitbestimmung bei Festlegungen möglich?

UMSETZUNG

EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Beschreibung
Ansprechperson für Fußverkehrsförderung	Hauptverantwortliche Person in der Verwaltung als „Fußverkehrsbeauftragte/n“ bestimmen. Bei Bedarf durch Weiterbildungsangebote qualifizieren.
Verwaltungsinterner „Jour Fußverkehr“	Bereichsübergreifende Verankerung des Fußverkehrs, Klärung von inhaltlichen Schnittstellen und Zuständigkeiten. Regelmäßige Abstimmung zur Rückkopplung laufender (Infrastruktur-)Planungen mit betroffenen Arbeitsbereichen und aktuellen Themen wie z.B. Wegeunterhalt, Baustellen/Umleitungen bezüglich Herausforderungen und Synergien. Alternativ: Integration des Themas in bestehende Regelabstimmungen.
Checklisten/Prüfverfahren	Einführen von verpflichtenden „Fußverkehrs-Check“-Fragen in jeder Maßnahme (Bauleitplanung, Straßenentwurf, Genehmigungen, Veranstaltungen) oder Überprüfung jeder Maßnahme durch „Fußverkehrsbeauftragten“. Bei Bedarf sollte eine Überprüfung durch ein qualifiziertes Fachbüro im Bereich Nahmobilität und Fußverkehr erfolgen.
Einführung einer sachbereichsübergreifenden (GIS-)Datenbank	Bereichsübergreifende Plattform, um den Wissenstransfer und ein abgestimmtes Arbeiten zu vereinfachen. Als Problemstellenkataster, Sammlung von anstehenden Maßnahmen und Werkzeug für das Umsetzungsmonitoring.
Schulisches Mobilitätsmanagement & Kampagne zur Schulwegesicherheit	Betroffene Akteure über die unterschiedlichen institutionellen Grenzen hinweg an einen Tisch bringen, ggf. bestehende Zusammenarbeit in der Gemeinde zur Schulwegesicherheit vertiefen und gemeinsam vorgehen (siehe auch FV 07).

AKTEURE

Verantwortlich:
Gemeindeverwaltung (diverse Sachbereiche)
Umsetzung gemeinsam mit:
ggf. externe Beratung / Bürgermeister / Gemeindevertretung
Unterstützung durch:
Beratungseinheiten des Landes Niedersachsens (wie MOBILOTSIN) / Landkreis und Nachbarkommunen
Zu beteiligen:
Interessierte Öffentlichkeit / Träger öffentlicher Belange (wie NLStBV, Schulträger, Polizei etc.)

ERSTE SCHRITTE

- Verwaltungsinterne Ermittlung von inhaltlichen Schnittstellen des Fußverkehrs.
- Klärung von Zuständigkeiten samt Einrichtung fester Strukturen zur regelmäßigen Abstimmung.
- Politischer Beschluss zu Zielen der Fußverkehrsförderung und zur Verankerung als kommunale Querschnittsaufgabe.

HANDLUNGSBEDARF	■ ■ ■ ■ ■
UMSETZUNGSHORIZONT	⌚ ⌚ ⌚ ⌚ - ⌚ ⌚ ⌚ ⌚ ∞
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 - 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨
KOSTENBEREICH	€ € € € € - € € € € €
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	FV 01; FV 02; FV 03; FV 04; FV 05; FV 08; FV 09



- Impulse für eine erfolgreiche Mobilitätsplanung in der Kommunalverwaltung. BBSR. 2025. [\[Link\]](#)
- Modernisierung der Verwaltungsstrukturen für die Mobilität von morgen. Niemann, Seitz. 2023. [\[Link\]](#)
- Vom Wissen zum Tun. Experimentierräume und Handlungsempfehlungen für die Mobilitäts- und Verkehrswende auf kommunaler Ebene. Deutscher Städtetag. 2022. [\[Link\]](#)
- Die Kleinstadt als Hemmschuh der Mobilitätswende? Herausforderungen und Lösungsansätze für die Mobilitätswende in Kleinstädten. Birk, Blees, Jäger. 2022. [\[Link\]](#)

Anlage 11

Maßnahmenempfehlungen – Maßnahmendatenblätter

Fußverkehrs-Check Gemeinde Westoverledingen



Maßnahmen-Nr.: **P01**

Begehungs-Nr. & Datum: 1; Di 16.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Völlenerfehn

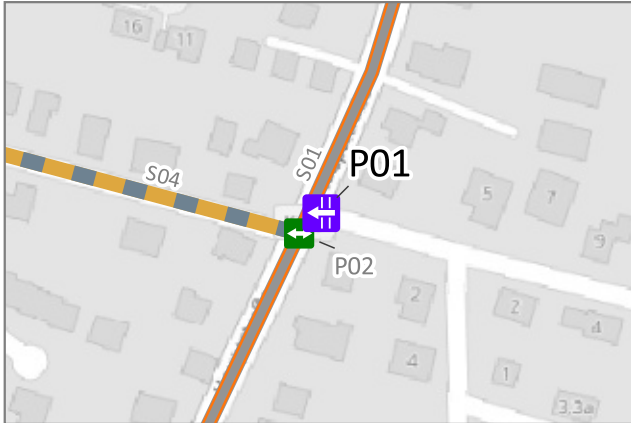
Baulast: Landkreis / Gemeinde

Verantwortlich für Umsetzung: Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: € (bis 10.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ (kurzfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Ausfahrt/Einmündung sichern**

Straße(n): Störtebekerstraße

DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Nein

Musterlösung(en): AES_FV_01

Handlungssteckbrief(e): FV_03, FV_05



Situation: Der bestehende Gehweg quert die Einmündung einer untergeordneten Straße auf Fahrbahnniveau mit eingeschränkten Sichtverhältnissen.

Beschreibung: Einmündung durch Einrichtung einer Gehwegüberfahrt sichern. Gehweg in Anlehnung an die Musterlösung durchgängig und niveaugleich gestalten. Belange der Barrierefreiheit berücksichtigen.

Begründung: Gehwegüberfahrten verdeutlichen den Vorrang des Fußverkehrs und steigern die Verkehrssicherheit, da Fahrzeuge beim Abbiegen und Überfahren auf Gehende warten. Die Unterbrechung von Gehwegen durch Einmündungen auf Fahrbahnniveau beeinträchtigt zudem den Komfort beim Gehen. Insbesondere behindern sie die Fortbewegung mit Mobilitätshilfen wie Rollatoren und (Elektro-)Rollstühlen, aber auch das Nutzen von Kinderwagen und beispielsweise Ziehen von Koffern. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

Sonstiges: -



Maßnahmen-Nr.: **P02**

Begehungs-Nr. & Datum: 1; Di 16.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Völlenerfehn

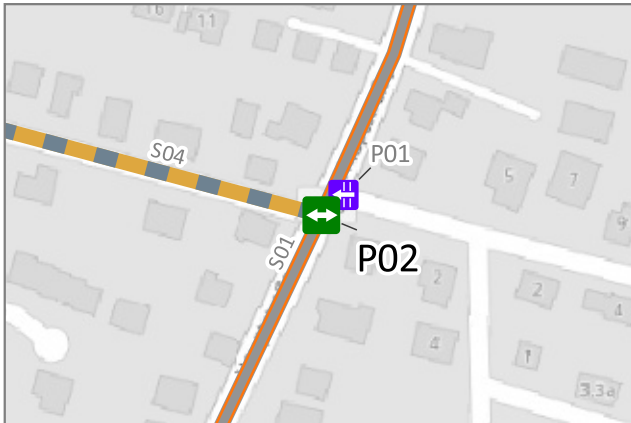
Baulast: Landkreis / Gemeinde

Verantwortlich für Umsetzung: Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€ (bis 30.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Überquerungsstelle sichern**

Straße(n): Hauptstraße (K 56)

DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Nein

Musterlösung(en): QSS_FV_02

Handlungssteckbrief(e): FV_02, FV_03, FV_05



Situation: Es existiert keine ausreichend sicher gestaltete Überquerungsstelle über die Hauptstraße.

Beschreibung: Ausgestaltung der Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen.

Begründung: Eine ausgestaltete Überquerungsstelle ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn, insbesondere bei hohen gefahrenen Geschwindigkeiten. Durch kürzere Überquerungswege für den Fußverkehr wird die Verkehrssicherheit erhöht. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

Sonstiges: -



Maßnahmen-Nr.: **P03**

Begehungs-Nr. & Datum: 1; Di 16.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Völlenerfehn

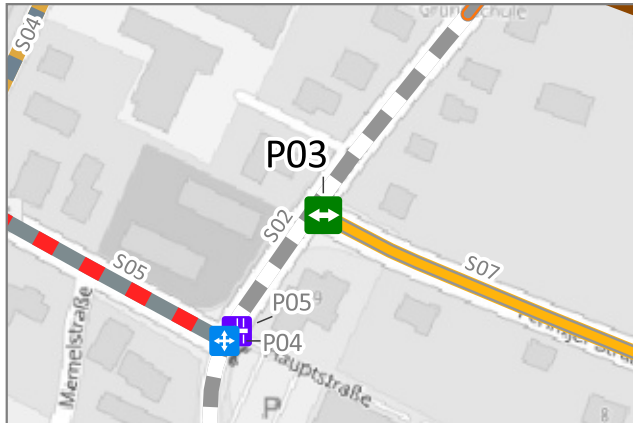
Baulast: Landkreis / Gemeinde

Verantwortlich
für Umsetzung: Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) /
Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€ (bis 30.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Überquerungsstelle sichern**

Straße(n): Fehntjer Straße (K 50)

DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): KPO_FV_03 / KPO_FV_04

Handlungssteckbrief(e): FV_02, FV_03, FV_05



Situation: Die betrachtete Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Die Sichtverhältnisse sind eingeschränkt.

Beschreibung: Umgestaltung der baulichen Überquerungsstelle mittels Mittelinsel in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen.

Begründung: Eine ausgestaltete Überquerungsstelle ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn, insbesondere bei hohen gefahrenen Geschwindigkeiten. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

Sonstiges: -



Maßnahmen-Nr.: **P04**

Begehungs-Nr. & Datum: 1; Di 16.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Völlenerfehn

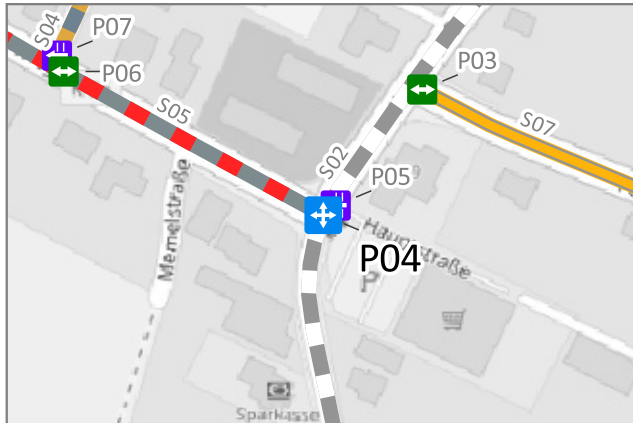
Baulast: Landkreis / Gemeinde

Verantwortlich
für Umsetzung: Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) /
Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€ (bis 30.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Knotenpunkt optimieren**

Straße(n): Hauptstraße / Furkeweg (K 56)

DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): KPO_FV_02 / KPO_FV_03

Handlungssteckbrief(e): FV_02, FV_03, FV_05



Situation: Der bestehende straßenbegleitende Weg quert einen Knotenpunktarm auf Fahrbahnniveau. Die Fahrbahn (Furkeweg) ist großflächig ausgestaltet. Die Überquerungsstelle ist für den Fußverkehr nicht ausreichend sicher gestaltet. Die Sichtverhältnisse sind eingeschränkt.

Beschreibung: Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Fußverkehrs sollen in Anlehnung an die Musterlösungen Varianten zur Umgestaltung des Knotenpunkts unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit geprüft werden. Mögliche Maßnahmen sind die Verbreiterung der Seitenräume und Verkleinerung der Abbiegeradien (möglichst eng) im Knotenpunktarm durch Eckausrundungen, die Anlage einer baulichen Querungshilfe, die Anhebung der Fahrbahn sowie zusätzlich die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs oder Fußgängerschutzanlage.

Begründung: Durch kürzere Querungswege für den Fußverkehr und reduzierte Kfz-Abbiegegeschwindigkeit wird die Verkehrssicherheit erhöht. Durch die Optimierung des Knotenpunktes soll auch ein zügiges und komfortables Vorankommen gewährleistet werden. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

Sonstiges: Schleppkurven erforderlicher Abbiegeradien sind in der weiteren Planung zu prüfen.



Maßnahmen-Nr.: **P05**

Begehungs-Nr. & Datum: 1; Di 16.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Völlenerfehn

Baulast: Landkreis / Gemeinde

Verantwortlich: Kreisverwaltung (Straßenverkehrsamt, Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: € (bis 10.000 €)

Umsetzungshorizont: ⏰ (sofort)

Maßnahmentyp: **Ausfahrt/Einmündung sichern**

Straße(n): Hauptstraße (K 56)

DTV: k. A.

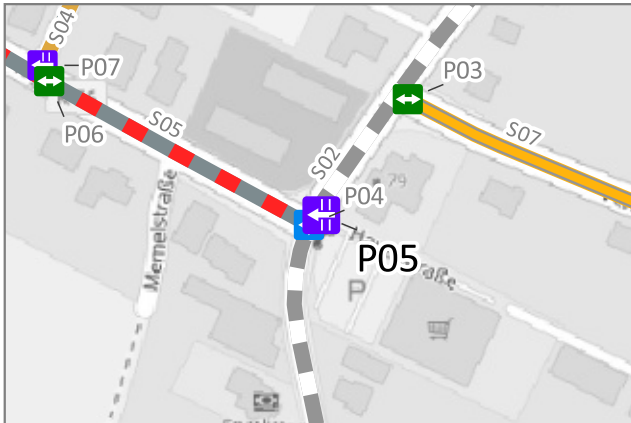
Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): AES_FV_01

Handlungssteckbrief(e): FV_03, FV_05

Lage & Foto:



Situation: Der bestehende Gehweg quert eine abgesenkte Ausfahrt mit eingeschränkten Sichtverhältnissen und ist nicht ausreichend gut erkennbar.

Beschreibung: Ausfahrt durch Einrichtung einer Gehwegüberfahrt sichern. Gehweg in Anlehnung an die Musterlösung durchgängig und mit Einfahrtsteinen niveaugleich gestalten. Belange der Barrierefreiheit berücksichtigen. Sichtverhältnisse verbessern (ggf. durch Versetzen von Schildern, regelmäßiger Grünbeschnitt, Sperrflächen für parkende Autos etc.).

Begründung: Gehwegüberfahrten verdeutlichen den Vorrang des Fußverkehrs und steigern die Verkehrssicherheit, da Fahrzeuge beim Abbiegen und Überfahren auf Gehende warten. Ausfahrten müssen für sehbehinderte Menschen erkennbar sein. Abgesenkte Ausfahrten beeinträchtigen zudem den Komfort beim Gehen. Insbesondere behindern sie die Fortbewegung mit Mobilitätshilfen wie Rollatoren und (Elektro-)Rollstühlen, aber auch das Nutzen von Kinderwagen und beispielsweise Ziehen von Koffern. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

Sonstiges: -



Maßnahmen-Nr.: **P06**

Begehungs-Nr. & Datum: 1; Di 16.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Völlenerfehn

Baulast: Landkreis / Gemeinde

Verantwortlich für Umsetzung: Kreisverwaltung (Straßenverkehrsamt, Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€€ (bis 100.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Überquerungsstelle sichern**

Straße(n): Furkeweg (K 56)

DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): QSS_FV_02 / QSS_FV_04

Handlungssteckbrief(e): FV_02, FV_03, FV_05



Situation: Die Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet.

Beschreibung: Ausgestaltung der Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen.

Begründung: Eine ausgestaltete Überquerungsstelle ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn, insbesondere bei hohen gefahrenen Geschwindigkeiten. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

Sonstiges: -



Maßnahmen-Nr.: **P07**

Begehungs-Nr. & Datum: 1; Di 16.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Völlenerfehn

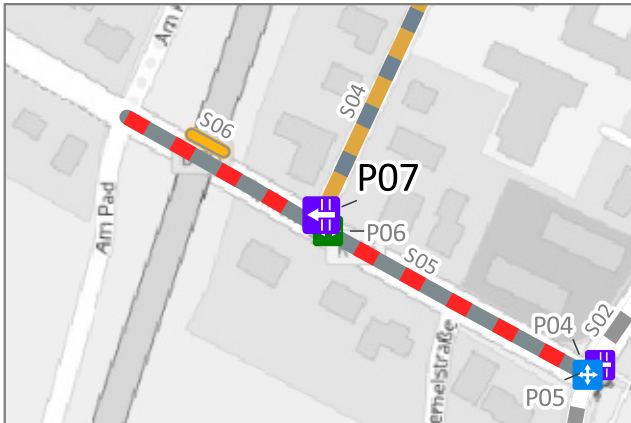
Baulast: Landkreis / Gemeinde

Verantwortlich für Umsetzung: Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€ (bis 30.000 €)

Umsetzungshorizont: ⏸ ⏸ (kurzfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Ausfahrt/Einmündung sichern**

Straße(n): Furkeweg (K 56)

DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): AES_FV_01

Handlungssteckbrief(e): FV_03, FV_05



Situation: Der bestehende Gehweg quert die Einmündung einer untergeordneten Straße auf Fahrbahnniveau mit eingeschränkten Sichtverhältnissen. Der vorhandene Gehweg ist im Kurvenbereich deutlich zu schmal.

Beschreibung: Einmündung durch Einrichtung einer Gehwegüberfahrt sichern. Gehweg in Anlehnung an die Musterlösung durchgängig und niveaugleich gestalten. Belange der Barrierefreiheit berücksichtigen. Verbreitern des betrachteten Gehwegs im Kurvenbereich unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.

Begründung: Gehwegüberfahrten verdeutlichen den Vorrang des Fußverkehrs und steigern die Verkehrssicherheit, da Fahrzeuge beim Abbiegen und Überfahren auf Gehende warten. Die Unterbrechung von Gehwegen durch Einmündungen auf Fahrbahnniveau beeinträchtigt zudem den Komfort beim Gehen. Insbesondere behindern sie die Fortbewegung mit Mobilitätshilfen wie Rollatoren und (Elektro-)Rollstühlen, aber auch das Nutzen von Kinderwagen und beispielsweise Ziehen von Koffern. (Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (z.B. Schulweg).) Zu schmale Gehwege können zu Konflikten führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere mit Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwagen.

Sonstiges: -



Maßnahmen-Nr.: **P08**

Begehungs-Nr. & Datum: 1; Di 16.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Völlenerfehn

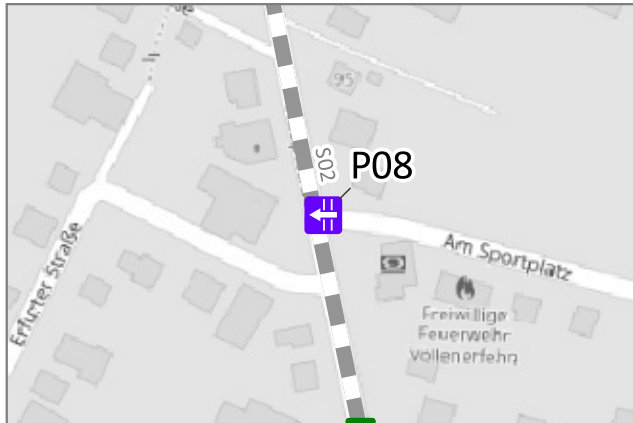
Baulast: Gemeinde

Verantwortlich
für Umsetzung: Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€ (bis 30.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ (kurzfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Ausfahrt/Einmündung sichern**

Straße(n): Am Sportplatz

DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): AES_FV_01

Handlungssteckbrief(e): FV_03, FV_05



Situation: Der bestehende Gehweg quert die Einmündung einer untergeordneten Straße auf Fahrbahnniveau mit eingeschränkten Sichtverhältnissen durch Hecken und parkende Kfz.

Beschreibung: Einmündung durch Einrichtung einer Gehwegüberfahrt sichern. Gehweg in Anlehnung an die Musterlösung durchgängig und niveaugleich gestalten. Belange der Barrierefreiheit berücksichtigen. Sichtverhältnisse verbessern.

Begründung: Gehwegüberfahrten verdeutlichen den Vorrang des Fußverkehrs und steigern die Verkehrssicherheit, da Fahrzeuge beim Abbiegen und Überfahren auf Gehende warten. Die Unterbrechung von Gehwegen durch Einmündungen auf Fahrbahnniveau beeinträchtigt zudem den Komfort beim Gehen. Insbesondere behindern sie die Fortbewegung mit Mobilitätshilfen wie Rollatoren und (Elektro-)Rollstühlen, aber auch das Nutzen von Kinderwagen und beispielsweise Ziehen von Koffern. (Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg, Anbindung Sportplatz).

Sonstiges: -



Maßnahmen-Nr.: **P09**

Begehungs-Nr. & Datum: 1; Di 16.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Völlenerfehn

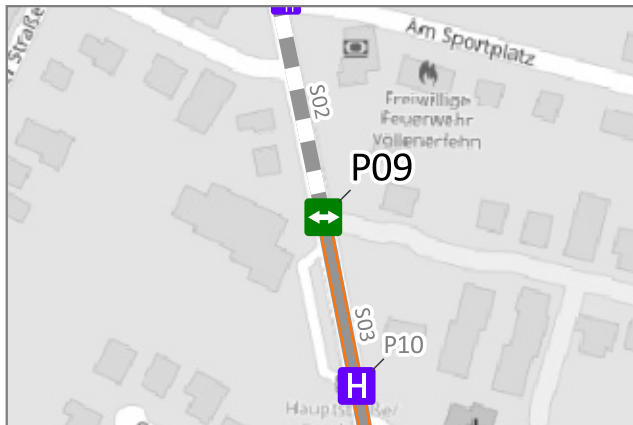
Baulast: Gemeinde

Verantwortlich
für Umsetzung: Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€€ (bis 100.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Überquerungsstelle sichern**

Straße(n): Hauptstraße

DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): QSS_FV_02 / QSS_FV_04

Handlungssteckbrief(e): FV_02, FV_03, FV_05



Situation: Die Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Der östliche Gehweg endet an der Einmündung Leipziger Straße.

Beschreibung: Ausgestaltung der Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen.

Begründung: Eine ausgestaltete Überquerungsstelle ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn, insbesondere bei hohen gefahrenen Geschwindigkeiten. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg, Ärztehaus).

Sonstiges: -



Maßnahmen-Nr.: **P10**

Begehungs-Nr. & Datum: 1; Di 16.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Völlenerfehn

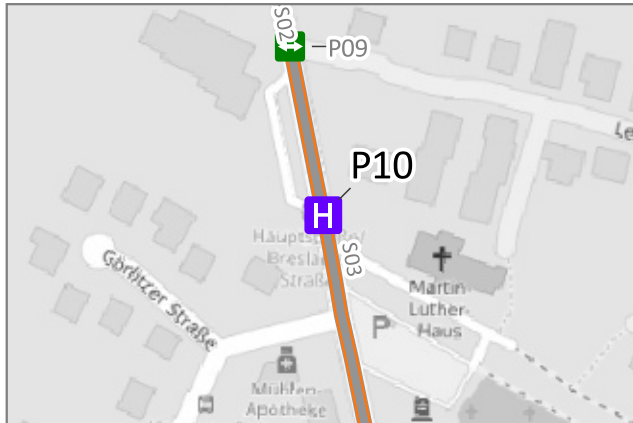
Baulast: Gemeinde

Verantwortlich
für Umsetzung: Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€€ (bis 100.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Haltestelle optimieren**

Straße(n): Hauptstraße

DTV: k. A.

Schulweg: Ja, mit geringem Bedarf

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): HAL_01

Handlungssteckbrief(e): FV_05



Situation: Die beiden Bushaltestellen sind nicht barrierefrei ausgebaut. Auf der östlichen Seite besteht die Bushaltestelle lediglich aus einem Schild. Es ist kein Gehweg vorhanden.

Beschreibung: Ausbau der Bushaltestellen unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.

Begründung: Barrierefreie Bushaltestellen ermöglichen allen Fahrgästen, insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen, älteren Menschen und Eltern mit Kinderwagen, einen sicheren und selbstständigen Zugang zum ÖPNV. Sie erhöhen die Verkehrssicherheit, fördern die gleichberechtigte Teilhabe und steigern die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs.

Sonstiges: Ggf. ist die Verlegung der Bushaltestellen zu prüfen. Überquerungsstellen zur Erreichbarkeit der Bushaltestellen sind bei der weiteren Planung mit zu bedenken. Diese Empfehlung gilt exemplarisch für die Optimierung weiterer Haltestellen.



Maßnahmen-Nr.: **P11**

Begehungs-Nr. & Datum: 1; Di 16.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Völlenerfehn

Baulast: Landkreis / Gemeinde

Verantwortlich für Umsetzung: Kreisverwaltung (Straßenverkehrsamt, Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€€ (bis 100.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Knotenpunkt optimieren**

Straße(n): Fehntjer Straße (K 50)

DTV: k. A.

Schulweg: Ja, mit geringem Bedarf

Sensibler Bereich: Nein

Musterlösung(en): KPO_FV_02 / KPO_FV_03

Handlungssteckbrief(e): FV_02, FV_03, FV_05



Situation: Die bestehenden straßenbegleitenden Wege queren Knotenpunktarme auf Fahrbahnniveau. Die Fahrbahn (Cirsenastraße, Alter Kirchweg, Ulrich-van-Dormun-Straße) ist großflächig ausgestaltet. Die Überquerungsstellen sind für den Fußverkehr und Radverkehr nicht ausreichend sicher gestaltet. Die Sichtverhältnisse sind eingeschränkt. Die Überquerungsstellen über die Fehntjer Straße sind nicht ausreichend sicher gestaltet. Die zulässige Kfz-Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Fußverkehrs sollen in Anlehnung an die Musterlösungen Varianten zur Umgestaltung des Knotenpunkts unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit geprüft werden. Mögliche Maßnahmen sind die Verbreiterung der Seitenräume und Verkleinerung der Abbiegeradien (möglichst eng) in den Knotenpunktarmen durch Eckausrundungen, die Anlage von baulichen Querungshilfen, die Anhebung der Fahrbahn sowie zusätzlich die Einrichtung von Fußgängerüberwegen bzw. die Ausgestaltung als Gehwegüberfahrten. Ausgestaltung der Überquerungsstellen über die Fehntjer Straße unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen. Die Kfz-Geschwindigkeiten sind wirksam zu dämpfen.

Begründung: Durch kürzere Querungswege für den Fußverkehr und reduzierte Kfz-Abbiegegeschwindigkeiten wird die Verkehrssicherheit erhöht. Durch die Optimierung des Knotenpunktes soll ein zügiges und komfortables Vorankommen gewährleistet werden. Gehwegüberfahrten verdeutlichen den Vorrang des Fußverkehrs und steigern die Verkehrssicherheit, da Fahrzeuge beim Abbiegen und Überfahren auf Gehende warten. Die Unterbrechung von Gehwegen durch Einmündungen auf Fahrbahnniveau beeinträchtigt den Komfort beim Gehen. Insbesondere behindern sie die Fortbewegung mit Mobilitätshilfen wie Rollatoren und Rollstühlen, aber auch das Nutzen von Kinderwagen und bspw. Ziehen von Koffern. Ausgestaltete Querungsstellen ermöglichen das sichere Queren der Fahrbahn. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende.

Sonstiges: Schleppkurven erforderlicher Abbiegeradien sind in der weiteren Planung zu prüfen. Es ist bei allen Überquerungsstellen darauf zu achten, dass Bordsteinabsenkungen beidseitig und gegenüberliegend vorhanden sind, um ein sicheres und direktes Überqueren, insbesondere mit Rollator, Rollstuhl und Kinderwagen, zu gewährleisten.



Maßnahmen-Nr.: **P12**

Begehungs-Nr. & Datum: 2; Di 23.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Flachsmeer

Baulast: Gemeinde

Verantwortlich für Umsetzung: Gemeindeverwaltung (Tiefbau, Bauhof)

Kostenbereich: € (bis 10.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ (sofort)

Maßnahmentyp: **Einbauten (Poller, Umlaufsperrre etc.) optimieren**

Straße(n): Verbindungsweg

DTV: k. A.

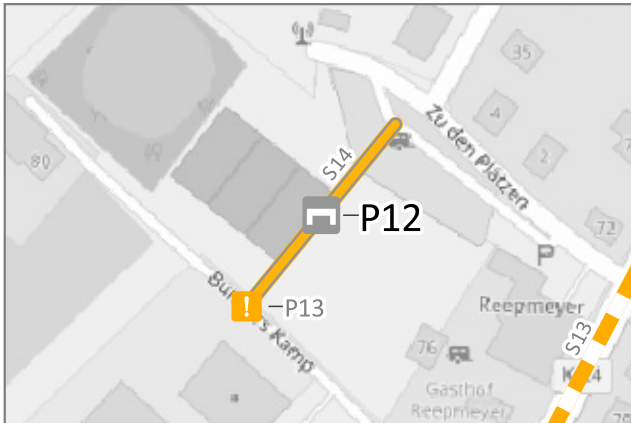
Schulweg: Nein

Sensibler Bereich: Nein

Musterlösung(en): DPO_02

Handlungssteckbrief(e): FV_04, FV_05

Lage & Foto:



Situation: An beiden Enden des Wegs befinden sich hinderliche Sperrpfosten. Die Sperrpfosten sind bei Dunkelheit schwer zu erkennen und besitzen keine umlaufenden Bodenmarkierungen.

Beschreibung: Sperrpfosten gemäß Musterlösung anpassen (Bodenmarkierung, Reflektoren, Mindestabstand 1,50 m).

Begründung: Nicht den Regelwerken entsprechende Sperrpfosten behindern Gehende und Radfahrende teilweise erheblich und stellen insbesondere bei Dunkelheit eine Unfallgefahr dar. Sperrpfosten sind nur zulässig, wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreichbar ist.

Sonstiges: -



Maßnahmen-Nr.: **P13**

Begehungs-Nr. & Datum: 2; Di 23.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Flachsmeer

Baulast: Gemeinde

Verantwortlich für Umsetzung: Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: € (bis 10.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ (sofort)

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße(n): Verbindungsweg

DTV: k. A.

Schulweg: Nein

Sensibler Bereich: Nein

Musterlösung(en): -

Handlungssteckbrief(e): FV_04

Lage & Foto:



Situation: Die Sichtverhältnisse im Kurvenbereich sind durch Grünbewuchs eingeschränkt.

Beschreibung: Beschneidung des Grünbewuchs. Markierung einer Mittellinie.

Begründung: Durch das Beschneiden des Grünbewuchs werden die Sichtverhältnisse verbessert. Durch die Markierung einer Mittellinie wird der Fuß- und Radverkehr aus den beiden Richtungen voneinander getrennt. Dies verringert die Kollisionsgefahr im Begegnungsverkehr.

Sonstiges: -



Maßnahmen-Nr.: **P14**

Begehungs-Nr. & Datum: 2; Di 23.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Flachsmeer

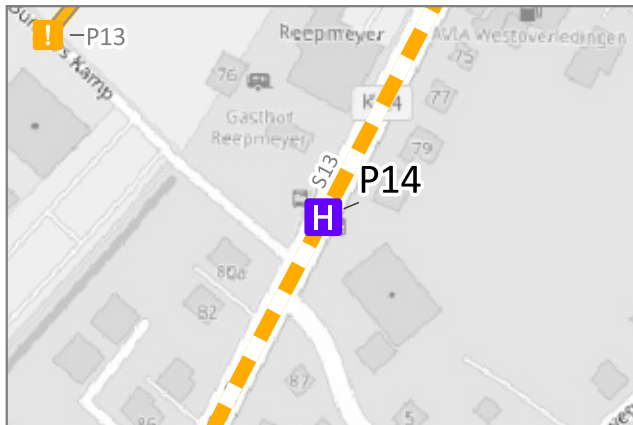
Baulast: Landkreis / Gemeinde

Verantwortlich
für Umsetzung: Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) /
Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€€ (bis 100.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Haltestelle optimieren**

Straße(n): Papenburger Straße (K 24)

DTV: k. A.

Schulweg: Ja, mit geringem Bedarf

Sensibler Bereich: Nein

Musterlösung(en): HAL_01

Handlungssteckbrief(e): FV_05



Situation: Die beiden Bushaltestellen sind nicht barrierefrei ausgebaut.

Beschreibung: Ausbau der Bushaltestellen unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.

Begründung: Barrierefreie Bushaltestellen ermöglichen allen Fahrgästen, insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen, älteren Menschen und Eltern mit Kinderwagen, einen sicheren und selbstständigen Zugang zum ÖPNV. Sie erhöhen die Verkehrssicherheit, fördern die gleichberechtigte Teilhabe und steigern die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs.

Sonstiges: Überquerungsstellen zur Erreichbarkeit der Bushaltestellen sind bei der weiteren Planung mit zu bedenken. Diese Empfehlung gilt exemplarisch für die Optimierung weiterer Haltestellen.



Maßnahmen-Nr.: **P15**

Begehungs-Nr. & Datum: 2; Di 23.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Flachsmeer

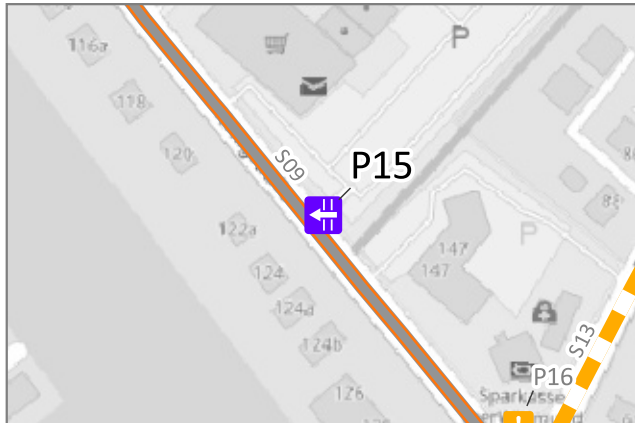
Baulast: Landkreis / Gemeinde

Verantwortlich für Umsetzung: Kreisverwaltung (Straßenverkehrsamt, Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€ (bis 30.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ (kurzfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Ausfahrt/Einmündung sichern**

Straße(n): Königstraße (K 60)

DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Nein

Musterlösung(en): AES_FV_01 / GVA_07

Handlungssteckbrief(e): FV_02, FV_03, FV_05



Situation: Der bestehende Gehweg (Radverkehr frei) quert eine Ausfahrt mit eingeschränkten Sichtverhältnissen und ist nicht ausreichend gut erkennbar. Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Gehweg und Parkplatz/Supermärkten (Fuß- und Kfz-Verkehr teilen sich die Ausfahrt).

Beschreibung: Gehweg in Anlehnung an die Musterlösung durchgängig und mit Einfahrtsteinen niveaugleich gestalten. Belange der Barrierefreiheit berücksichtigen. Furtmarkierung und Fahrradsymbol mit Roteinfärbung über die Einmündung sowie Beschilderung mit Zusatzzeichen "Radfahrende von links und rechts" als Hinweis für den einmündenden Kfz-Verkehr. Schaffung eines getrennten Angebots für den Fußverkehr zwischen Gehweg und Parkplatz (bspw. Neubau eines selbstständig geführten Gehwegs).

Begründung: Die fehlende Erkennbarkeit an Ausfahrten und Einmündungen stellt ein Sicherheitsrisiko dar. Dies gilt insbesondere bei Zweirichtungsradverkehr. Gehwegüberfahrten verdeutlichen den Vorrang des Fußverkehrs und steigern die Verkehrssicherheit, da Fahrzeuge beim Abbiegen und Überfahren auf Gehende warten. Ausfahrten müssen für sehbehinderte Menschen erkennbar sein. Abgesenkte Ausfahrten beeinträchtigen zudem den Komfort beim Gehen. Insbesondere behindern sie die Fortbewegung mit Mobilitätshilfen wie Rollatoren und (Elektro-)Rollstühlen, aber auch das Nutzen von Kinderwagen und bspw. Ziehen von Koffern. Eine Verbindung zwischen Gehweg und Parkplatz/Supermarkt ist für den Fußverkehr aktuell nur über die Ausfahrt vorhanden. Dies ist aufgrund des Konfliktpotenzials mit dem Kfz-Verkehr nicht geeignet.

Sonstiges: Eine Rotfurtmarkierung an dieser Stelle wird, u. a. weil es sich um eine Supermarktausfahrt handelt, seitens der Straßenverkehrsbehörde derzeit kritisch gesehen.



Maßnahmen-Nr.: **P16**

Begehungs-Nr. & Datum: 2; Di 23.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Flachsmeer

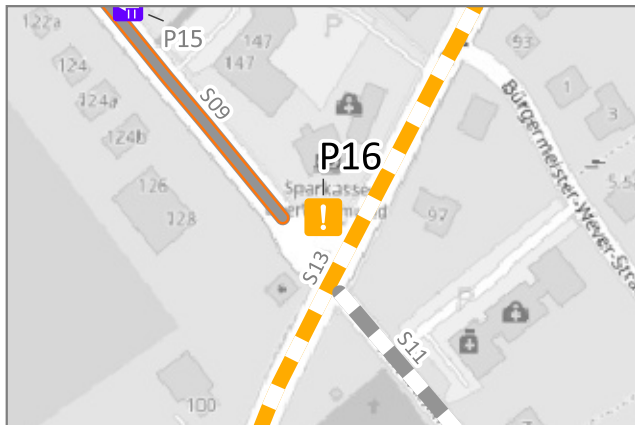
Baulast: Landkreis / Gemeinde

Verantwortlich
für Umsetzung: Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) /
Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: € (bis 10.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ (sofort)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße(n): Königstraße (K 60)

DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Nein

Musterlösung(en): -

Handlungssteckbrief(e): FV_05



Situation: Der innere Kurvenbereich ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Die Grünfläche schließt nicht bündig an den Gehweg an. Eine Begrenzung fehlt.

Beschreibung: Kurvenbereich sichern. Mögliche Maßnahmen sind eine Verbreiterung des Gehwegs im Kurvenbereich (bspw. durch Pflastersteine), Herstellung einer Begrenzung zur Grünfläche oder eine bündig anschließende Fläche.

Begründung: Zu schmale Kurvenbereiche können zu Konflikten führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme. Ein Abkommen vom Gehweg erhöht die Sturzgefahr, insbesondere mit Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwagen.

Sonstiges: Die Aufstellflächen für den Fuß- und Radverkehr an der Lichtsignalanlage sind zum Teil ungünstig gestaltet. Insbesondere mit abbiegendem Busverkehr kommt es zu gefährlichen Situationen. Es soll geprüft werden, inwieweit die Situationen problematisch sind und welche Maßnahmen zur Verbesserung getroffen werden können.



Maßnahmen-Nr.: **P17**

Begehungs-Nr. & Datum: 2; Di 23.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Flachsmeer

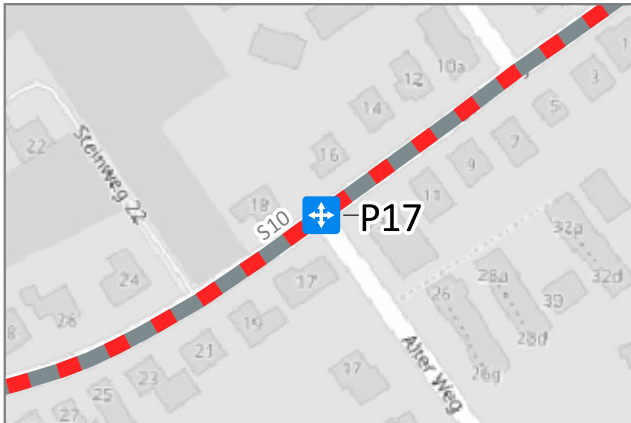
Baulast: Gemeinde

Verantwortlich
für Umsetzung: Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€ (bis 30.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ (kurzfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Knotenpunkt optimieren**

Straße(n): Steinweg

DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Nein

Musterlösung(en): QSS_FV_01

Handlungssteckbrief(e): FV_02, FV_03, FV_05, FV_08



Situation: Die Sichtverhältnisse am Knotenpunkt sind eingeschränkt. Die Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet.

Beschreibung: Sichtbeziehungen herstellen. Ausgestaltung der Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum und Fahrbahnanhebung in Anlehnung an die Musterlösung. Einrichtung auf Höhe der bestehenden Grünfläche mit Anschluss an den Privatweg zur Arztpraxis und Anbindung an die Mischverkehrsfläche im Alter Weg prüfen. Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs im Straßenzug Alter Weg empfohlen.

Begründung: Eine ausgestaltete Überquerungsstelle ermöglicht das sichere Überqueren der Fahrbahn. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg, Arztpraxen, Wohnungen für Seniorinnen und Senioren).

Sonstiges: In Tempo 30-Zonen ist die Anordnung von Fußgängerüberwegen bei entsprechender Begründung wie z.B. wichtigen Fußverkehrsverbindungen sowie Kindergarten- oder Schulwegen zu prüfen.



Maßnahmen-Nr.: **P18**

Begehungs-Nr. & Datum: 2; Di 23.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Flachsmeer

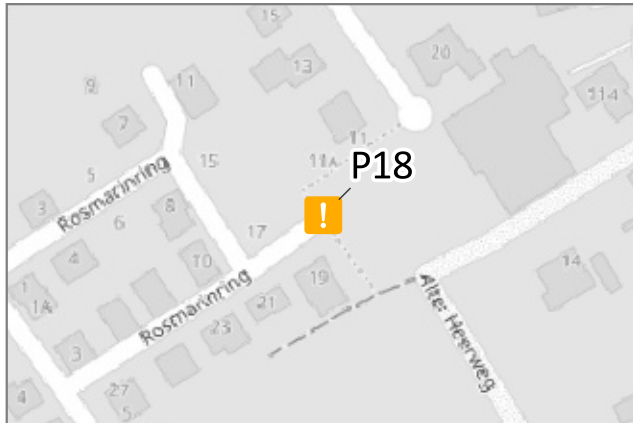
Baulast: Gemeinde

Verantwortlich für Umsetzung: Gemeindeverwaltung (Tiefbau, Bauhof)

Kostenbereich: € (bis 10.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ (sofort)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße(n): Verbindungsweg

DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Nein

Musterlösung(en): -

Handlungssteckbrief(e): FV_04



Situation: Die Sichtverhältnisse im Kurvenbereich sind durch die Bebauung eingeschränkt.

Beschreibung: Markierung einer Mittellinie. Ggf. Anbringen eines Verkehrsspiegels.

Begründung: Durch die Markierung einer Mittellinie wird der Fuß- und Radverkehr aus den beiden Richtungen voneinander getrennt. Dies verringert die Kollisionsgefahr im Begegnungsverkehr. Durch das Anbringen eines Verkehrsspiegels werden die Sichtverhältnisse verbessert.

Sonstiges: Weitere Markierungen, welche die Aufmerksamkeit insbesondere für den Radverkehr erhöhen, sind zu prüfen.



Maßnahmen-Nr.: **P19**

Begehungs-Nr. & Datum: 2; Di 23.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Flachsmeer

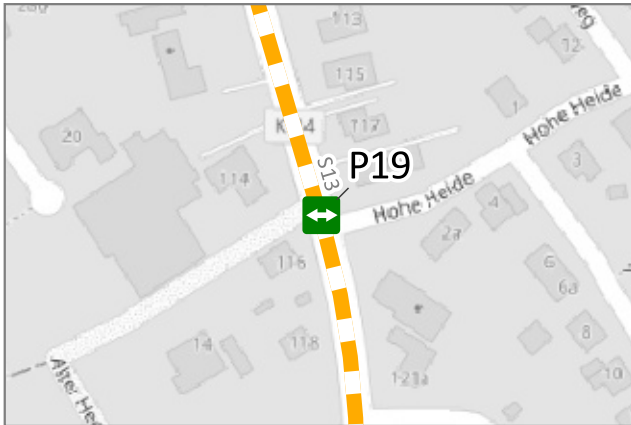
Baulast: Landkreis / Gemeinde

Verantwortlich für Umsetzung: Kreisverwaltung (Straßenverkehrsamt, Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€€€ (bis 500.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Überquerungsstelle sichern**

Straße(n): Papenburger Straße (K 24)

DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Nein

Musterlösung(en): QSS_FV_03 / QSS_FV_04

Handlungssteckbrief(e): FV_02, FV_03, FV_05



Situation: Die Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Die Sichtverhältnisse sind eingeschränkt. Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist hoch.

Beschreibung: Ausgestaltung der Überquerungsstelle. Verschiedene Varianten sind zu prüfen (bspw. Einrichtung einer Mittelinsel, Anlage eines Fußgängerüberwegs oder einer Bedarfsampel).

Begründung: Eine ausgestaltete Überquerungsstelle ermöglicht das sichere Überqueren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf. Es überqueren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

Sonstiges: Es ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.



Maßnahmen-Nr.: **P20**

Begehungs-Nr. & Datum: 2; Di 23.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Flachsmeer

Baulast: Gemeinde

Verantwortlich
für Umsetzung: Gemeindeverwaltung (Tiefbau, Bauhof)

Kostenbereich: € (bis 10.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ (sofort)

Maßnahmentyp: **Einbauten (Poller, Umlaufsperrre etc.) optimieren**

Straße(n): Verbindungsweg

DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): DPO_02 / DPO_04

Handlungssteckbrief(e): FV_04, FV_05

Lage & Foto:



Situation: An der betrachteten Stelle befinden sich für den Fuß- und Radverkehr hinderliche Umlaufsperrren.

Beschreibung: Ersetzen durch Sperrpfosten gemäß Musterlösung (Bodenmarkierung, Reflektoren, Mindestabstand 1,50 m).

Begründung: Nicht den Regelwerken entsprechende Umlaufsperrren behindern Zufußgehende teilweise erheblich und stellen eine Unfallgefahr dar. Rollstuhlfahrende oder Personen mit Kinderwagen können Umlaufsperrren häufig nicht passieren. Umlaufsperrren sind nur zulässig, wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreichbar ist.

Sonstiges: Die Wartepflicht für den Radverkehr ist zu verdeutlichen. Diese Maßnahme gilt für alle Umlaufsperrren.



Maßnahmen-Nr.: **P21**

Begehungs-Nr. & Datum: 1; Di 16.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Völlenerfehn

Baulast: k. A.

Verantwortlich für Umsetzung: Gemeindeverwaltung (Tiefbau, Kindertagesstätten, Schulen/Sport/Kultur)

Kostenbereich: €€ (bis 30.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Selbstständige Schulmobilität fördern**

Straße(n): Schulwege und Schulumfeld

DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): -

Handlungssteckbrief(e): FV_07



Situation: Schulkinder legen ihren Schulweg überwiegend selbständig, teils in Begleitung der Eltern mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu Fuß, mit dem Roller, Rad oder Schulbus sowie durch Bringen und Holen mit privaten Kfz zurück. Im Umfeld der Grundschule Völlenerfehn besteht zu Schulbeginn und -schluss ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Hier kommt es zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen für Kinder, insbesondere durch ungeregeltes Halten (und Wenden) von Eltern mit privaten Kfz in der Schulstraße und der Hauptstraße.

Beschreibung: Selbstständige Schulmobilität fördern. Schulwegplan aufstellen zur Darstellung der sichersten Wege und bestehender Gefahrenstellen als Grundlagenplan. (Weiter-)Entwicklung von Maßnahmen zur Optimierung der Infrastruktur. Ausschöpfen verkehrsrechtlicher Handlungsspielräume für Tempo 30 und Fußgängerüberwege auf hochfrequentierten Schulwegen. Um verschiedene Verkehrsarten und deren unterschiedliche Ansprüche zu berücksichtigen, wird zudem die Aufstellung eines Schulmobilitätsplans empfohlen. Mögliche Maßnahmen sind die Einrichtung von Bring- und Holzonen für private Kfz (mind. 200 Meter entfernt) und attraktiver Abstellanlagen, Mobilitätsangebote wie ein Lauf- oder Bicibus (Lauf- und Radfahrgemeinschaften) sowie weitere Aktionen zur Schulwegsicherheit und Mobilitätsbildung.

Begründung: Selbstständige Schulmobilität stärkt Eigenverantwortung, Sicherheitsbewusstsein sowie motorische und kognitive Fähigkeiten von Kindern. Der Schulwegplan schafft hier die Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen. In Kombination mit Infrastrukturmaßnahmen und Mobilitätsangeboten lassen sich der motorisierte Verkehr im Schulumfeld reduzieren sowie die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität verbessern. Die Maßnahme unterstützt langfristig eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung.

Sonstiges: Die Schulmobilitätsplanung sollte mit allen vom Schulverkehr betroffenen Akteuren abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden. Für eine umfassende Planung sollten auch Kindertagesstätten frühzeitig eingebunden werden. Weitere Informationen sind der Handlungsempfehlung FV 07: Schulmobilitätsplanung etablieren zu entnehmen.



Maßnahmen-Nr.: **P22**

Begehungs-Nr. & Datum: 2; Di 23.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Flachsmeer

Baulast: k. A.

Verantwortlich
für Umsetzung: Gemeindeverwaltung (Tiefbau, Kindertagesstätten,
Schulen/Sport/Kultur)

Kostenbereich: €€ (bis 30.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Selbstständige Schulmobilität fördern**

Straße(n): Schulwege und Schulumfeld

DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): -

Handlungssteckbrief(e): FV_07



Situation: Schulkinder legen ihren Schulweg überwiegend selbständig, teils in Begleitung der Eltern mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu Fuß, mit dem Roller, Rad oder Schulbus sowie durch Bringen und Holen mit privaten Kfz zurück. Im Umfeld der Grundschule Flachsmeer besteht zu Schulbeginn und -schluss ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Hier kommt es zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen für Kinder, insbesondere durch ungeregeltes Halten (und Wenden) von Eltern mit privaten Kfz im Bereich vor der Schule (Straßen Am Denkmal und An der Schule).

Beschreibung: Selbstständige Schulmobilität fördern. Schulwegplan aufstellen zur Darstellung der sichersten Wege und bestehender Gefahrenstellen als Grundlagenplan. (Weiter-)Entwicklung von Maßnahmen zur Optimierung der Infrastruktur. Ausschöpfen verkehrsrechtlicher Handlungsspielräume für Tempo 30 und Fußgängerüberwege auf hochfrequentierten Schulwegen. Um verschiedene Verkehrsarten und deren unterschiedliche Ansprüche zu berücksichtigen, wird zudem die Aufstellung eines Schulmobilitätsplans empfohlen. Mögliche Maßnahmen sind die Einrichtung von Bring- und Holzonen für private Kfz (mind. 200 Meter entfernt) und attraktiver Abstellanlagen, Mobilitätsangebote wie ein Lauf- oder Bicibus (Lauf- und Radfahrgemeinschaften) sowie weitere Aktionen zur Schulwegsicherheit und Mobilitätsbildung.

Begründung: Selbstständige Schulmobilität stärkt Eigenverantwortung, Sicherheitsbewusstsein sowie motorische und kognitive Fähigkeiten von Kindern. Der Schulwegplan schafft hier die Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen. In Kombination mit Infrastrukturmaßnahmen und Mobilitätsangeboten lassen sich der motorisierte Verkehr im Schulumfeld reduzieren sowie die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität verbessern. Die Maßnahme unterstützt langfristig eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung.

Sonstiges: Die Schulmobilitätsplanung sollte mit allen vom Schulverkehr betroffenen Akteuren abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden. Für eine umfassende Planung sollten auch Kindertagesstätten frühzeitig eingebunden werden. Weitere Informationen sind der Handlungsempfehlung FV 07: Schulmobilitätsplanung etablieren zu entnehmen.



Maßnahmen-Nr.: **S01**

Begehungs-Nr. & Datum: 1; Di 16.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Völlenerfehn

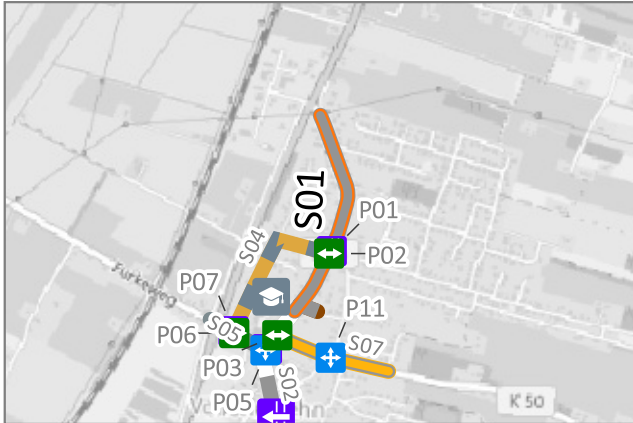
Baulast: Landkreis / Gemeinde

Verantwortlich
für Umsetzung: Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) /
Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€€€ (bis 500.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ ⌚ ⌚ (langfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Straße(n): Hauptstraße (K 56)

Länge: ca. 710 Meter DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): NSR_01 / QSS_FV_02

Handlungssteckbrief(e): FV_04, FV_05, FV_06, FV_08



Situation: Auf der westlichen Seite der Hauptstraße existiert kein Gehweg. Es ist lediglich ein einseitiger Gehweg auf der östlichen Seite vorhanden. Dieser ist für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben. Der Gehweg ist zu schmal, insbesondere im Bereich der Parkbuchten. Im Begegnungsverkehr kommt es aufgrund der geringen Breiten regelmäßig zu Nutzungskonflikten. Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Die Nutzung des Seitenraums (Gehweg) kann zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Die zulässige Kfz-Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.

Beschreibung: Neuordnung des Straßenraums zur Schaffung von Flächen für den Fußverkehr, die den aktuellen Standards entsprechen (ggf. Entfall von Kfz-Parkflächen). Neubau eines straßenbegleitenden Gehwegs (ggf. mit Radverkehr frei) auf der westlichen Seite. Der bestehende östliche Gehweg soll zukünftig nur noch in eine Richtung für den Radverkehr freigegeben werden. Es ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Es soll zudem geprüft werden, ob ein Angebot für den Radverkehr auf der Fahrbahn geschaffen werden kann. Als kurzfristige Maßnahme können Piktogrammketten markiert werden. Die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr ist bei einer Breite von unter 3 m aufzuheben.

Begründung: Die vorhandene einseitige Gehwegführung ist aufgrund der geringen Breite und der gemeinsamen Nutzung durch Fuß- und Radverkehr nicht ausreichend, um ein sicheres und komfortables Miteinander zu gewährleisten. Insbesondere im Bereich der Parkstände kommt es zu Engstellen und Nutzungskonflikten. Durch den Neubau eines zusätzlichen Gehwegs auf der westlichen Seite kann die Erreichbarkeit und Sicherheit für den Fußverkehr wesentlich verbessert und die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden entzerrt werden.

Sonstiges: Auf dem betrachteten Abschnitt existieren keine ausreichend sicher gestalteten Überquerungsstellen. Die Ausgestaltung von Überquerungsstellen ist mitzubetrachten. Es sind verschiedene Varianten (u.a. Anlage Fußgängerüberweg) zu prüfen. Bordsteinabsenkungen sollten beidseitig und gegenüberliegend vorhanden sein, um ein direktes Überqueren, insbesondere mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen, zu gewährleisten. Ausgestaltete Überquerungsstellen ermöglichen das sichere Queren der Fahrbahn.



Maßnahmen-Nr.: **S02**

Begehungs-Nr. & Datum: 1; Di 16.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Völlenerfehn

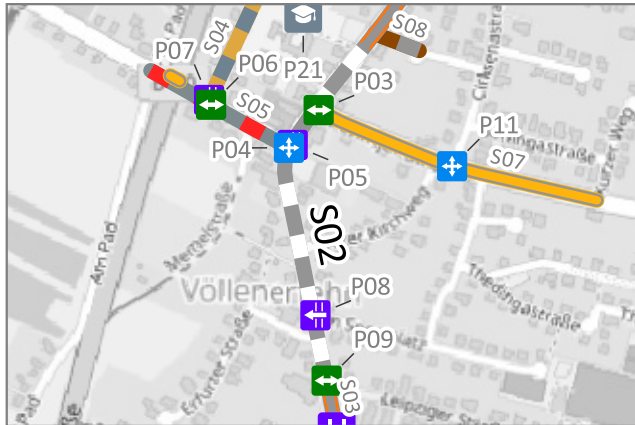
Baulast: Landkreis / Gemeinde

Verantwortlich
für Umsetzung: Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) /
Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€€ (bis 100.000 €)

Umsetzungshorizont: ⏸ ⏸ ⏸ (mittelfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Verkehrsberuhigende
Umgestaltung**

Straße(n): Hauptstraße (K 56)

Länge: ca. 480 Meter DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): NSR_01 / VUG_04

Handlungssteckbrief(e): FV_04, FV_05, FV_06



Situation: Die vorhandenen beidseitigen Gehwege sind zu schmal. Die Gehwege verfügen über eine schadhafte Oberfläche. Sie sind für den Radverkehr freigegeben. Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Die Nutzung des Seitenraums (Gehweg) kann zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 50 km/h. Es existieren keine ausreichend sicher gestalteten Überquerungsstellen. Die vorhandenen Gehwege verfügen über keine bzw. schwache Beleuchtung.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Schaffung von Überquerungsstellen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen. Verbreitern der Gehwege und Sanieren der schadhafte Oberfläche unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Die Freigabe der Gehwege für den Radverkehr ist bei einer Breite von unter 3 m aufzuheben. Als kurzfristige Maßnahme können Piktogrammketten markiert werden. Anlegen bzw. Erneuerung von Beleuchtung entlang der Gehwege.

Begründung: Die vorhandenen Gehwege sind aufgrund der geringen Breite und der gemeinsamen Nutzung durch Fuß- und Radverkehr nicht ausreichend, um ein sicheres und komfortables Miteinander zu gewährleisten. Durch die Senkung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten verbessert sich die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Das Konfliktpotenzial zwischen Gehenden und Radfahrenden nimmt ab. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht. Schadhafte Oberflächen erschweren die Fortbewegung und erhöhen die Sturzgefahr, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen. Durch Beleuchtung wird die Sicherheit für Gehende und Radfahrende erhöht. Die soziale Kontrolle steigt.

Sonstiges: Auf dem betrachteten Abschnitt existieren keine ausreichend sicher gestalteten Überquerungsstellen. Die Ausgestaltung von Überquerungsstellen ist mitzubetrachten. Es sind verschiedene Varianten (u.a. Anlage Fußgängerüberweg) zu prüfen. Bordsteinabsenkungen sollten beidseitig und gegenüberliegend vorhanden sein, um ein direktes Überqueren, insbesondere mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen, zu gewährleisten. Ausgestaltete Überquerungsstellen ermöglichen das sichere Queren der Fahrbahn. Beim Anlegen von Beleuchtung muss der Naturschutz mitbetrachtet werden. Es sollte umweltfreundliche Beleuchtung verwendet und die Lichtverschmutzung möglichst gering gehalten werden. Eine Erweiterung dieser Maßnahme nach Norden und Süden ist bei der weiteren Planung zu prüfen.



Maßnahmen-Nr.: **S03**

Begehungs-Nr. & Datum: 1; Di 16.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Völlenerfehn

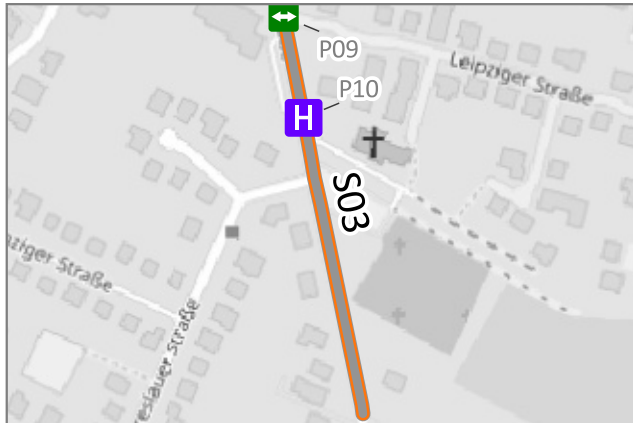
Baulast: Gemeinde

Verantwortlich
für Umsetzung: Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€€€ (bis 500.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ ⌚ ⌚ (langfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Straße(n): Hauptstraße

Länge: ca. 270 Meter DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): NSR_01 / QSS_FV_02

Handlungssteckbrief(e): FV_04, FV_05, FV_06, FV_08



Situation: Auf der westlichen Seite der Hauptstraße existiert kein Gehweg. Es ist lediglich ein einseitiger Gehweg auf der östlichen Seite vorhanden. Dieser ist für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben. Der Gehweg weist geringe Breiten auf, insbesondere im Bereich der Brücke. Im Begegnungsverkehr kommt es aufgrund der geringen Breiten regelmäßig zu Nutzungskonflikten. Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Die Nutzung des Seitenraums (Gehweg) kann zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Die zulässige Kfz-Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 50 km/h. Im nördlichen Abschnitt kommt es zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen durch viel Hol- und Bringverkehr der Kita.

Beschreibung: Neuordnung des Straßenraums zur Schaffung von Flächen für den Fußverkehr, die den aktuellen Standards entsprechen. Neubau eines straßenbegleitenden Gehwegs (ggf. mit Radverkehr frei) auf der westlichen Seite. Der bestehende östliche Gehweg soll zukünftig nur noch in eine Richtung für den Radverkehr freigegeben werden. Es ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Maßnahmen zur Entflechtung der Hol- und Bringverkehre sind zu treffen. Es soll zudem geprüft werden, ob ein Angebot für den Radverkehr auf der Fahrbahn geschaffen werden kann. Als kurzfristige Maßnahme können Piktogrammketten markiert werden. Die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr ist bei einer Breite von unter 3 m aufzuheben.

Begründung: Die vorhandene einseitige Gehwegführung ist aufgrund der geringen Breite und der gemeinsamen Nutzung durch Fuß- und Radverkehr nicht ausreichend, um ein sicheres und komfortables Miteinander zu gewährleisten. Insbesondere im Bereich der Brücke kommt es zu Engstellen und Nutzungskonflikten. Durch den Neubau eines zusätzlichen Gehwegs auf der westlichen Seite kann die Erreichbarkeit und Sicherheit für den Fußverkehr wesentlich verbessert und die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden entzerrt werden. Durch die Entflechtung der Hol- und Bringverkehre verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt.

Sonstiges: Auf dem betrachteten Abschnitt existieren keine ausreichend sicher gestalteten Überquerungsstellen. Die Ausgestaltung von Überquerungsstellen ist mitzubetrachten. Es sind verschiedene Varianten (u.a. Anlage Fußgängerüberweg) zu prüfen. Bordsteinabsenkungen sollten beidseitig und gegenüberliegend vorhanden sein, um ein direktes Überqueren, insbesondere mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen, zu gewährleisten. Ausgestaltete Überquerungsstellen ermöglichen das sichere Queren der Fahrbahn.



Maßnahmen-Nr.: **S04**

Begehungs-Nr. & Datum: 1; Di 16.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Völlenerfehn

Baulast: Gemeinde

Verantwortlich
für Umsetzung: Gemeindeverwaltung (Ortsentwicklung, Tiefbau,
Grundschulen)

Kostenbereich: €€€ (bis 100.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Schulstraße einrichten**

Straße(n): Schulring

Länge: ca. 520 Meter DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): -

Handlungssteckbrief(e): FV_06, FV_07, FV_08



Situation: Es existiert ein einseitiger Gehweg. Dieser ist deutlich zu schmal. Die Bordsteinabsenkungen sind zu hoch. Auf Höhe der Schule gibt es eine Haltebucht. Dort befindet sich auch der Zugang zum Schulgelände. Zu Schulbeginn und Schulschluss kommt es zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen durch viel Hol- und Bringverkehr.

Beschreibung: Einrichtung einer Schulstraße. Im bestehenden Straßenraum sollen zeitlich beschränkte Durchfahrtsverbote ggf. in Kombination mit Einbahnstraßenführung geprüft werden. Mögliche ergänzende bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind ein niveaugleicher Ausbau, partielle Fahrbahnverengungen, die Anlage von Mischverkehrsflächen bzw. die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs. Ausgestaltung von Überquerungsstellen entlang des betrachteten Abschnitts.

Begründung: Durch die Zufahrtsbeschränkung des Kfz-Verkehrs und die Entflechtung des Hol- und Bringverkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt.

Sonstiges: Die Einrichtung einer Schulstraße sollte mit allen vom Schulverkehr betroffenen Akteuren abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden. Zusätzlich sollten weitere Maßnahmen wie Hol- und Bringzonen sowie Mobilitätsangebote geprüft werden. Weitere Informationen sind der Handlungsempfehlung FV 07: Schulmobilitätsplanung etablieren zu entnehmen.



Maßnahmen-Nr.: **S05**

Begehungs-Nr. & Datum: 1; Di 16.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Völlenerfehn

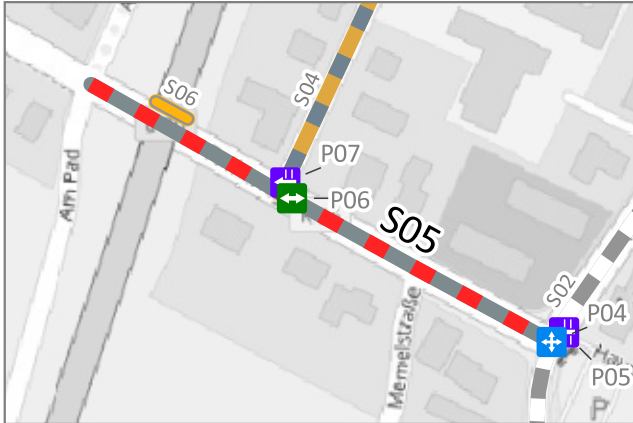
Baulast: Landkreis / Gemeinde

Verantwortlich
für Umsetzung: Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) /
Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€€ (bis 100.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße(n): Furkeweg (K 56)

Länge: ca. 210 Meter DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): NSR_01

Handlungssteckbrief(e): FV_04, FV_05



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte und teilweise glatte/rutschige Oberfläche. Der vorhandene Gehweg auf der nördlichen Seite ist zu schmal.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Verbreitern des betrachteten Gehwegs unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.

Begründung: Schadhafte Oberflächen erschweren die Fortbewegung und erhöhen die Sturzgefahr, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen. Zu schmale Gehwege können zu Konflikten führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere mit Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwagen.

Sonstiges: Die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr ist bei einer Breite von unter 3 m aufzuheben. Als kurzfristige Maßnahme können Piktogrammketten markiert werden.



Maßnahmen-Nr.: **S06**

Begehungs-Nr. & Datum: 1; Di 16.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Völlenerfehn

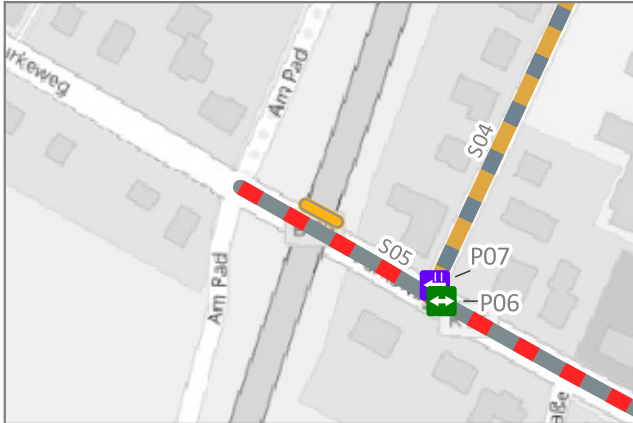
Baulast: Gemeinde

Verantwortlich für Umsetzung: Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: € (bis 10.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ (kurzfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Wegebeleuchtung anlegen**

Straße(n): Furkeweg (K 56)

Länge: ca. 10 Meter DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): -

Handlungssteckbrief(e): FV_06



Situation: Die Unterführung ist schwach beleuchtet, dunkel gestaltet und an den Rändern stark bewachsen. Der betrachtete Abschnitt ist ein Schulweg.

Beschreibung: Anlegen von Beleuchtung. Unterführung heller und freundlicher gestalten.

Begründung: Durch Beleuchtung und eine freundliche helle Gestaltung der Unterführung steigt die Sicherheit und die Attraktivität für Zufußgehende. Besonders bei Dunkelheit ist das Sicherheitsgefühl, insbesondere für Frauen und Kinder, von hoher Bedeutung. Durch starke helle Beleuchtung kann dieses verbessert werden.

Sonstiges: -



Maßnahmen-Nr.: **S07**

Begehungs-Nr. & Datum: 1; Di 16.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Völlenerfehn

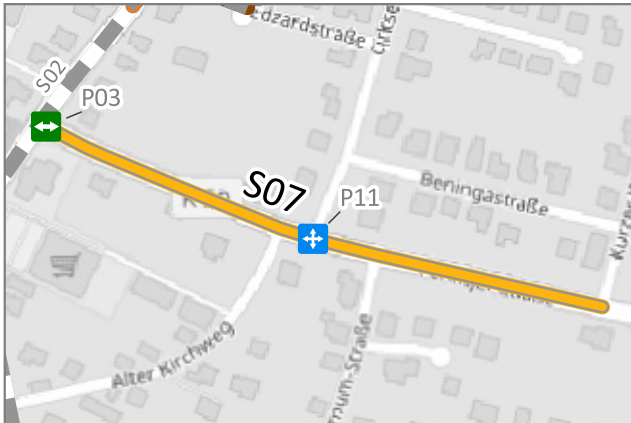
Baulast: Landkreis / Gemeinde

Verantwortlich für Umsetzung: Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€€ (bis 100.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ (kurzfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Wegebeleuchtung anlegen**

Straße(n): Fehntjer Straße (K 50)

Länge: ca. 390 Meter DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): -

Handlungssteckbrief(e): FV_06



Situation: Der vorhandene Gehweg verfügt über keine Beleuchtung. Der betrachtete Abschnitt ist ein Schulweg.

Beschreibung: Anlegen von Beleuchtung entlang des Gehwegs.

Begründung: Durch Beleuchtung wird die Sicherheit für Gehende und Radfahrende erhöht. Besonders bei Kindern und Jugendlichen ist dies wichtig. Beleuchtung führt dazu, dass Wege auch bei Dunkelheit bzw. in der Dämmerung sicher begangen und befahren werden können. Die soziale Kontrolle steigt.

Sonstiges: Beim Anlegen von Beleuchtung muss der Naturschutz mitbetrachtet werden. Es sollte umweltfreundliche Beleuchtung verwendet und die Lichtverschmutzung möglichst gering gehalten werden. Daher sollte geprüft werden, ob ggf. die Beleuchtung auf notwendige und Schulzeiten zu begrenzen bzw. adaptiv durch Sensoren zu beleuchten ist.



Maßnahmen-Nr.: **S08**

Begehungs-Nr. & Datum: 1; Di 16.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Völlenerfehn

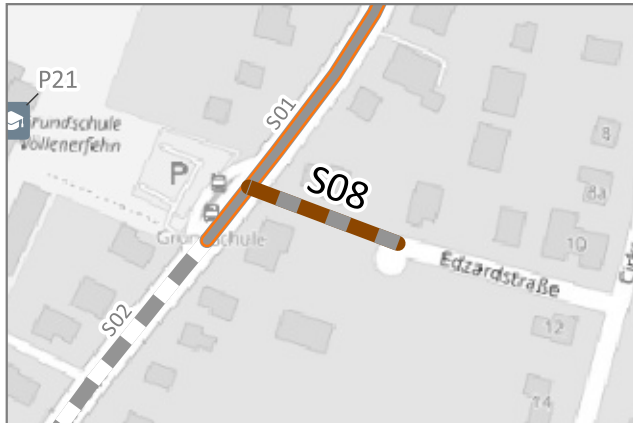
Baulast: Gemeinde

Verantwortlich
für Umsetzung: Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€€ (bis 100.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße(n): Verbindungsweg / Trampelpfad

Länge: ca. 60 Meter DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): -

Handlungssteckbrief(e): FV_02



Situation: Es existiert ein unbefestigter Weg als Verbindung zwischen Wohngebiet und Hauptstraße. Dieser liegt direkt gegenüber der Grundschule.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.

Begründung: Der vorhandene unbefestigte Weg ist für den Fußverkehr nur eingeschränkt nutzbar. Die Oberfläche ist uneben und bei bzw. nach Niederschlag aufgeweicht und rutschig, was die Begehbarkeit erschwert, eine erhöhte Sturzgefahr dargestellt und die Nutzung mit Rollatoren, Rollstühlen oder Kinderwagen nahezu unmöglich macht.

Durch den Ausbau mit einer asphaltierten Oberfläche wird eine sichere, barrierefreie und ganzjährig nutzbare Verbindung zwischen dem Wohngebiet und der Hauptstraße geschaffen. Insbesondere im Umfeld der Grundschule trägt die Maßnahme wesentlich zur Schulwegsicherheit und zur Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit bei.

Sonstiges: -



Maßnahmen-Nr.: **S09**

Begehungs-Nr. & Datum: 2; Di 23.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Flachsmeer

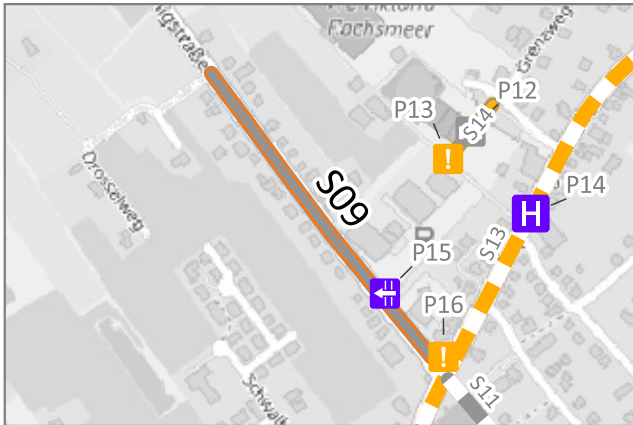
Baulast: Landkreis / Gemeinde

Verantwortlich
für Umsetzung: Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) /
Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€€€ (bis 500.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ ⌚ ⌚ (langfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Straße(n): Königstraße (K 60)

Länge: ca. 480 Meter DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Nein

Musterlösung(en): NSR_01 / QSS_FV_02

Handlungssteckbrief(e): FV_04, FV_05, FV_06, FV_08



Situation: Auf der süd-westlichen Seite der Königstraße existiert kein Gehweg. Es ist lediglich ein einseitiger Gehweg auf der nord-östlichen Seite vorhanden. Dieser ist für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben. Der Gehweg ist zu schmal und verfügt über eine schadhafte Oberfläche. Im Begegnungsverkehr kommt es aufgrund der geringen Breiten regelmäßig zu Nutzungskonflikten. Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Die Nutzung des Seitenraums (Gehweg) kann zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen.

Beschreibung: Neuordnung des Straßenraums zur Schaffung von Flächen für den Fußverkehr, die den aktuellen Standards entsprechen. Neubau eines straßenbegleitenden Gehwegs (ggf. mit Radverkehr frei) auf der süd-westlichen Seite. Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt des vorhandenen Gehwegs. Der bestehende nord-östliche Gehweg soll zukünftig nur noch in eine Richtung für den Radverkehr freigegeben werden. Es soll zudem geprüft werden, ob ein Angebot für den Radverkehr auf der Fahrbahn geschaffen werden kann. Als kurzfristige Maßnahme können Piktogrammketten markiert werden. Die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr ist bei einer Breite von unter 3 m aufzuheben.

Begründung: Die vorhandene einseitige Gehwegführung ist aufgrund der geringen Breite und der gemeinsamen Nutzung durch Fuß- und Radverkehr nicht ausreichend, um ein sicheres und komfortables Miteinander zu gewährleisten. Durch den Neubau eines zusätzlichen Gehwegs auf der süd-westlichen Seite kann die Erreichbarkeit und Sicherheit für den Fußverkehr wesentlich verbessert und die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden entzerrt werden. Schadhafte Oberflächen erschweren die Fortbewegung und erhöhen die Sturzgefahr, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen.

Sonstiges: Auf dem betrachteten Abschnitt existieren keine ausreichend sicher gestalteten Überquerungsstellen. Die Ausgestaltung von Überquerungsstellen ist mitzubetrachten. Es sind verschiedene Varianten zu prüfen. Ausgestaltete Überquerungsstellen ermöglichen das sichere Queren der Fahrbahn.



Maßnahmen-Nr.: **S10**

Begehungs-Nr. & Datum: 2; Di 23.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Flachsmeer

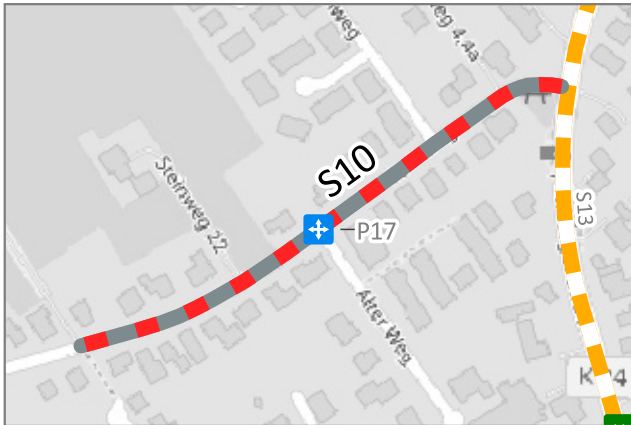
Baulast: Gemeinde

Verantwortlich für Umsetzung: Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€€ (bis 100.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße(n): Steinweg

Länge: ca. 370 Meter DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Nein

Musterlösung(en): NSR_01

Handlungssteckbrief(e): FV_04, FV_05



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche. Der vorhandene einseitige Gehweg ist zu schmal. Zwischen der Papenburger Straße und dem Alten Weg ist eine Tempo 30-Zone vorhanden.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Verbreitern des betrachteten Gehweges unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Prüfen der Erweiterung der Tempo 30-Zone nach Westen.

Begründung: Zu schmale Gehwege können zu Konflikten führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere mit Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwagen. Schadhafte Oberflächen erschweren die Fortbewegung und erhöhen die Sturzgefahr, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen.

Sonstiges: -



Maßnahmen-Nr.: **S11**

Begehungs-Nr. & Datum: 2; Di 23.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Flachsmeer

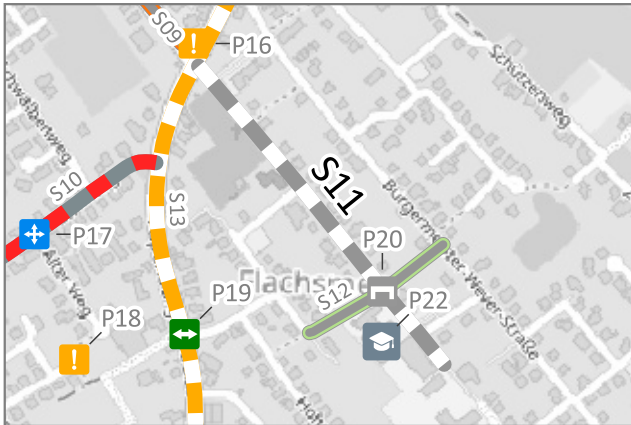
Baulast: Gemeinde

Verantwortlich für Umsetzung: Gemeindeverwaltung (Ortsentwicklung, Tiefbau, Grundschulen)

Kostenbereich: €€€€ (bis 500.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Verkehrsberuhigende Umgestaltung**

Straße(n): Am Denkmal

Länge: ca. 510 Meter DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): KPO_FV_01

Handlungssteckbrief(e): FV_06, FV_07, FV_08



Situation: Es existiert ein einseitiger Gehweg auf der süd-westlichen Seite. Auf der nord-östlichen Seite existiert ein Multifunktionsstreifen. Zwischen LSA und Einfahrt zur Apotheke/Ärzte fehlt dieser. Der Gehweg ist deutlich zu schmal und verfügt über eine schadhafte Oberfläche. Auf Höhe der Schule führt der Gehweg auf das Schulgelände. Südlich der Schule existiert kein Gehweg. Die Überquerungsstellen vor der Schule sind nicht ausreichend sicher gestaltet. Der Schulbus hält direkt vor dem Schulgelände, wodurch es zu eingeschränkten Sichtverhältnissen kommt. Zu Schulbeginn und Schulende kommt es zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen durch viel Hol- und Bringverkehr.

Beschreibung: Verkehrsberuhigte Umgestaltung des Straßenraums. Im bestehenden Straßenraum sollen zeitlich beschränkte Durchfahrtsverbote (z.B. Einrichtung einer "Schulstraße") ggf. in Kombination mit Einbahnstraßenführungen geprüft werden. Mögliche bauliche Maßnahmen sind eine Verbreiterung und Sanierung der Gehwege, partielle Fahrbahnverengungen, die Anlage von Mischverkehrsflächen bzw. die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs. Ausgestaltung der Überquerungsstellen entlang des betrachteten Abschnitts, insbesondere im Bereich der Schule.

Begründung: Durch die Zufahrtsbeschränkung des Kfz-Verkehrs und die Entflechtung des Hol- und Bringverkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Ausgestaltete Überquerungsstellen ermöglichen das sichere Überqueren der Fahrbahn. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf. Es überqueren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

Sonstiges: Die verkehrsberuhigende Umgestaltung sollte mit weiteren Maßnahmen wie Hol- und Bringzonen sowie Angeboten wie einem Laufbus flankiert werden (siehe Handlungsempfehlung FV 07: Schulmobilitätsplanung etablieren).



Maßnahmen-Nr.: **S12**

Begehungs-Nr. & Datum: 2; Di 23.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Flachsmeer

Baulast: Gemeinde

Verantwortlich
für Umsetzung: Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€ (bis 30.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ (kurzfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Straße(n): Verbindungswege

Länge: ca. 210 Meter DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): QSS_FV_01

Handlungssteckbrief(e): FV_02, FV_04, FV_06



Situation: Der vorhandene Gehweg ist zu schmal. Der Bewuchs am Wegerand reduziert die nutzbare Gehwegbreite.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Gehwegs unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.
Zurückschneiden des Grünbewuchs.

Begründung: Zu schmale Gehwege können zu Konflikten führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere mit Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwagen. Auf die Gehwege ragender Grünbewuchs reduziert die nutzbare Breite.

Sonstiges: Es ist auf ein regelmäßiges Beschneiden des Grünbewuchses zu achten. Dies gilt für alle Geh- und Verbindungswege.
Im Zuge dieser Verbindungswege soll die Überquerungsstelle über die Straße 'Am Denkmal' mit vorgezogenem Seitenraum und Fahrbahnanhebung ausgestaltet werden (siehe auch Maßnahme S11).



Maßnahmen-Nr.: **S13**

Begehungs-Nr. & Datum: 2; Di 23.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Flachsmeer

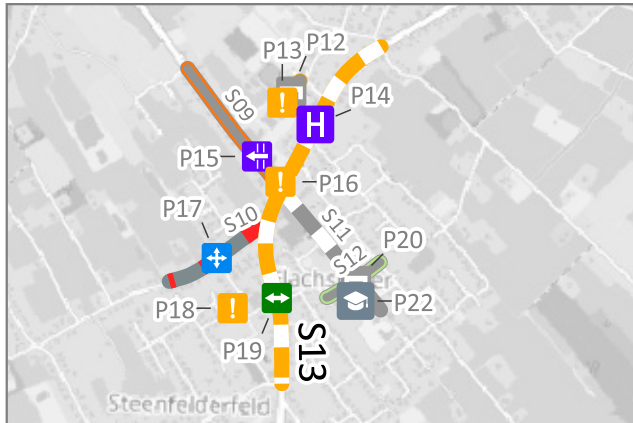
Baulast: Landkreis / Gemeinde

Verantwortlich
für Umsetzung: Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) /
Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€€€ (bis 500.000 €)

Umsetzungshorizont: ⏸ ⏸ ⏸ (mittelfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße(n): Papenburger Straße (K 24)

Länge: ca. 1250 Meter DTV: k. A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Nein

Musterlösung(en): NSR_01 / QSS_FV_02

Handlungssteckbrief(e): FV_03, FV_06



Situation: Die beidseitigen Gehwege (Radverkehr frei) entlang der Hauptverkehrsstraße sind schmal. Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Die Nutzung des Seitenraums (Gehweg) kann zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Der östliche Gehweg nördlich des signalisierten Knotenpunkts verfügt über eine schadhafte Oberfläche. Die zulässige Kfz-Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Die vorhandenen Gehwege verfügen über keine bzw. schwache Beleuchtung.

Beschreibung: Verbreitern der betrachteten Gehwege unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Die Freigabe der Gehwege für den Radverkehr ist bei einer Breite von unter 3 m aufzuheben. Als kurzfristige Maßnahme können Piktogrammketten markiert werden. Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Einmündungen und Ausfahrten entlang des Abschnitts sichern. Es ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Anlegen bzw. Erneuerung von Beleuchtung entlang der Gehwege auf beiden Straßenseiten.

Begründung: Zu schmale Gehwege können zu Konflikten führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere mit Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwagen. Schadhafte Oberflächen erschweren die Fortbewegung und erhöhen die Sturzgefahr, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen. Durch Beleuchtung wird die Sicherheit für Gehende und Radfahrende erhöht. Besonders bei Kindern und Jugendlichen ist dies wichtig. Beleuchtung führt dazu, dass Wege auch bei Dunkelheit bzw. in der Dämmerung sicher begangen und befahren werden können. Die soziale Kontrolle steigt.

Sonstiges: Auf dem betrachteten Abschnitt existieren nur zwei ausreichend sicher gestaltete Überquerungsstellen. Die Ausgestaltung von Überquerungsstellen ist mitzubetrachten. Es sind verschiedene Varianten (u.a. Anlage Fußgängerüberweg) zu prüfen. Bordsteinabsenkungen sollten beidseitig und gegenüberliegend vorhanden sein, um ein direktes Überqueren, insbesondere mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen, zu gewährleisten. Ausgestaltete Überquerungsstellen ermöglichen das sichere Queren der Fahrbahn. Beim Anlegen von Beleuchtung muss der Naturschutz mitbetrachtet werden. Es sollte umweltfreundliche Beleuchtung verwendet und die Lichtverschmutzung möglichst gering gehalten werden.



Maßnahmen-Nr.: **S14**

Begehungs-Nr. & Datum: 2; Di 23.09.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Flachsmeer

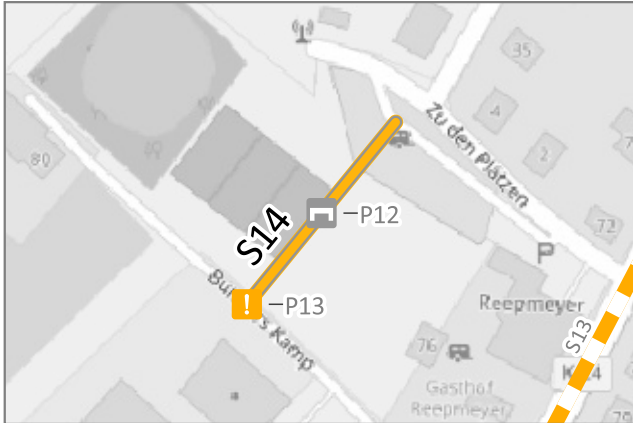
Baulast: Gemeinde

Verantwortlich
für Umsetzung: Gemeindeverwaltung (Tiefbau)

Kostenbereich: €€ (bis 30.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ (kurzfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Wegebeleuchtung anlegen**

Straße(n): Verbindungsweg

Länge: ca. 90 Meter DTV: k. A.

Schulweg: Nein

Sensibler Bereich: Nein

Musterlösung(en): -

Handlungssteckbrief(e): FV_06



Situation: Der vorhandene Gehweg verfügt über keine Beleuchtung.

Beschreibung: Anlegen von Beleuchtung entlang des Gehwegs.

Begründung: Durch Beleuchtung wird die Sicherheit für Gehende erhöht. Besonders bei Kindern und Jugendlichen ist dies wichtig. Beleuchtung führt dazu, dass Wege auch bei Dunkelheit bzw. in der Dämmerung sicher begangen und befahren werden können. Die soziale Kontrolle steigt.

Sonstiges: Beim Anlegen von Beleuchtung muss der Naturschutz mitbetrachtet werden. Daher sollte geprüft werden, inwiefern Beeinträchtigungen in die Natur stattfinden und ggf. die Beleuchtung auf notwendige und Schulzeiten zu begrenzen bzw. adaptiv durch Sensoren beleuchten.

Anlage 12

Maßnahmenempfehlungen – Sofortprogramm

Fußverkehrs-Check Gemeinde Westoverledingen

Nr.	Maßnahmen- typ	Beschreibung	Baulast- träger	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten- bereich	Umsetzungs- horizont	Bezüge zu Handlungs- steckbriefen
P05	Ausfahrt / Einmündung sichern	Ausfahrt durch Einrichtung einer gut erkennbaren Gehwegüberfahrt sichern. Gehweg durchgängig und niveaugleich gestalten. Belange der Barrierefreiheit berücksichtigen. Sichtverhältnisse verbessern (ggf. durch Versetzen von Schildern, regelmäßiger Grünbeschnitt, Sperrflächen für parkende Autos etc.)	Landkreis / Gemeinde	Kreisverwaltung (Straßenverkehrsamt, Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwaltung (Tiefbau)	€ (bis 10.000 €)	 (sofort)	FV_03, FV_05
P12	Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) optimieren	Sperrpfosten gemäß Musterlösung anpassen (Bodenmarkierung, Reflektoren, Mindestabstand 1,50 m).	Gemeinde	Gemeindeverwaltung (Tiefbau, Bauhof)	€ (bis 10.000 €)	 (sofort)	FV_04, FV_05
P13	Sonstiges	Beschneidung des Grünbewuchs. Markierung einer Mittellinie.	Gemeinde	Gemeindeverwaltung (Tiefbau)	€ (bis 10.000 €)	 (sofort)	FV_04
P16	Sonstiges	Kurvenbereich sichern. Mögliche Maßnahmen sind eine Verbreiterung des Gehwegs im Kurvenbereich (bspw. durch Pflastersteine), Herstellung einer Begrenzung zur Grünfläche oder eine bündig anschließende Fläche.	Landkreis / Gemeinde	Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwaltung (Tiefbau)	€ (bis 10.000 €)	 (sofort)	FV_05
P18	Sonstiges	Markierung einer Mittellinie. Ggf. Anbringen eines Verkehrsspiegels.	Gemeinde	Gemeindeverwaltung (Tiefbau, Bauhof)	€ (bis 10.000 €)	 (sofort)	FV_04
P20	Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) optimieren	Ersetzen durch Sperrpfosten gemäß Musterlösung (Bodenmarkierung, Reflektoren, Mindestabstand 1,50 m).	Gemeinde	Gemeindeverwaltung (Tiefbau, Bauhof)	€ (bis 10.000 €)	 (sofort)	FV_04, FV_05

Anlage 13

Maßnahmenempfehlungen – Planungsprogramm

Fußverkehrs-Check Gemeinde Westoverledingen

Nr.	Maßnahmen- typ	Beschreibung	Baulast- träger	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten- bereich	Umsetzungs- horizont	Bezüge zu Handlungs- steckbriefen
P01	Ausfahrt / Einmündung sichern	Einmündung durch Einrichtung einer Gehwegüberfahrt sichern. Gehweg durchgängig und niveaugleich gestalten. Belange der Barrierefreiheit berücksichtigen.	Landkreis / Gemeinde	Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€ (bis 10.000 €)	⌚ ⌚ (kurzfristig)	FV_03, FV_05
P02	Überquerungs- stelle sichern	Ausgestaltung der Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen.	Landkreis / Gemeinde	Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€€ (bis 30.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_02, FV_03, FV_05
P03	Überquerungs- stelle sichern	Umgestaltung der baulichen Überquerungsstelle mittels Mittelinsel in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen.	Landkreis / Gemeinde	Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€€ (bis 30.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_02, FV_03, FV_05
P04	Knotenpunkt optimieren	Umgestaltung des Knotenpunkts mit Verbreiterung der Seitenräume und Verkleinerung der Abbiegeradien (möglichst eng) am Einmündungstrichter durch Eckausrundungen.	Landkreis / Gemeinde	Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€€ (bis 30.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_02, FV_03, FV_05
P06	Überquerungs- stelle sichern	Ausgestaltung der Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen.	Landkreis / Gemeinde	Kreisverwaltung (Straßenverkehrs- amt, Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€€€ (bis 100.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_02, FV_03, FV_05

Nr.	Maßnahmen- typ	Beschreibung	Baulast- träger	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten- bereich	Umsetzungs- horizont	Bezüge zu Handlungs- steckbriefen
P07	Ausfahrt / Einmündung sichern	Einmündung durch Einrichtung einer Gehwegüberfahrt sichern. Gehweg durchgängig und niveaugleich gestalten. Belange der Barrierefreiheit berücksichtigen. Verbreitern des betrachteten Gehwegs im Kurvenbereich unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	Landkreis / Gemeinde	Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€€ (bis 30.000 €)	⌚ ⌚ (kurzfristig)	FV_03, FV_05
P08	Ausfahrt / Einmündung sichern	Einmündung durch Einrichtung einer Gehwegüberfahrt sichern. Gehweg durchgängig und niveaugleich gestalten. Belange der Barrierefreiheit berücksichtigen. Sichtverhältnisse verbessern.	Gemeinde	Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€€ (bis 30.000 €)	⌚ ⌚ (kurzfristig)	FV_03, FV_05
P09	Überquerungs- stelle sichern	Ausgestaltung der Überquerungstelle mit vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen.	Gemeinde	Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€€€ (bis 100.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_02, FV_03, FV_05
P10	Sonstiges	Ausbau der Bushaltestellen unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	Gemeinde	Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€€€ (bis 100.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_05

Nr.	Maßnahmen- typ	Beschreibung	Baulast- träger	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten- bereich	Umsetzungs- horizont	Bezüge zu Handlungs- steckbriefen
P11	Knotenpunkt optimieren	Umgestaltung des Knotenpunkts mit Verbreiterung der Seitenräume und Verkleinerung der Abbiegeradien (möglichst eng) an den Einmündungstrichtern durch Eckausrundungen. Südlich gelegene Einmündungen durch Einrichtung von Gehwegüberfahrten sichern. Gehweg durchgängig und niveaugleich gestalten. Belange der Barrierefreiheit berücksichtigen. Ausgestaltung der Überquerungsstellen über die Fehntjer Straße unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen. Die Kfz-Geschwindigkeiten sind wirksam zu dämpfen.	Landkreis / Gemeinde	Kreisverwaltung (Straßenverkehrs- amt, Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€€€ (bis 100.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_02, FV_03, FV_05
P14	Sonstiges	Ausbau der Bushaltestellen unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	Landkreis / Gemeinde	Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€€€ (bis 100.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_05
P15	Ausfahrt / Einmündung sichern	Furtmarkierung und Fahrradsymbol mit Roteinfärbung über die Einmündung sowie Beschilderung mit Zusatzzeichen "Radfahrende von links und rechts" als Hinweis für den einmündenden Kfz-Verkehr. Schaffung eines getrennten Angebots für den Fußverkehr zwischen Gehweg und Parkplatz (bspw. Neubau eines selbstständig geführten Gehwegs).	Landkreis / Gemeinde	Kreisverwaltung (Straßenverkehrs- amt, Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€€ (bis 30.000 €)	⌚ ⌚ (kurzfristig)	FV_02, FV_03, FV_05
P17	Knotenpunkt optimieren	Sichtbeziehungen herstellen. Ausgestaltung der Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum und Fahrbahnanhebung in Anlehnung an die Musterlösung.	Gemeinde	Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€€ (bis 30.000 €)	⌚ ⌚ (kurzfristig)	FV_02, FV_03, FV_05, FV_08

Nr.	Maßnahmen- typ	Beschreibung	Baulast- träger	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten- bereich	Umsetzungs- horizont	Bezüge zu Handlungs- steckbriefen
P19	Überquerungs- stelle sichern	Ausgestaltung der Überquerungsstelle. Verschiedene Varianten sind zu prüfen (bspw. Einrichtung einer Mittelinsel, Anlage eines Fußgängerüberwegs oder einer Bedarfsampel).	Landkreis / Gemeinde	Kreisverwaltung (Straßenverkehrs- amt, Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€€€€ (bis 500.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_02, FV_03, FV_05
P21	Selbstständige Schulmobilität fördern	Selbstständige Schulmobilität fördern. Schulwegplan aufstellen zur Darstellung der sichersten Wege und bestehender Gefahrenstellen als Grundlagenplan. (Weiter-)Entwicklung von Maßnahmen zur Optimierung der Infrastruktur. Ausschöpfen verkehrsrechtlicher Handlungsspielräume für Tempo 30 und Fußgängerüberwege auf hochfrequentierten Schulwegen. Um verschiedene Verkehrsarten und deren unterschiedliche Ansprüche zu berücksichtigen, wird zudem die Aufstellung eines Schulmobilitätsplans empfohlen. Mögliche Maßnahmen sind die Einrichtung von Bring- und Holzonen für private Kfz (mind. 200 Meter entfernt) und attraktiver Abstellanlagen, Mobilitätsangebote wie ein Lauf- oder Bicibus (Lauf- und Radfahrgemeinschaften) sowie weitere Aktionen zur Schulwegsicherheit und Mobilitätsbildung.	k. A.	Gemeindeverwal- tung (Tiefbau, Kindertages- stätten, Schulen/ Sport/ Kultur)	€€ (bis 30.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_07

Nr.	Maßnahmen- typ	Beschreibung	Baulast- träger	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten- bereich	Umsetzungs- horizont	Bezüge zu Handlungs- steckbriefen
P22	Selbstständige Schulmobilität fördern	Selbstständige Schulmobilität fördern. Schulwegplan aufstellen zur Darstellung der sichersten Wege und bestehender Gefahrenstellen als Grundlagenplan. (Weiter-)Entwicklung von Maßnahmen zur Optimierung der Infrastruktur. Ausschöpfen verkehrsrechtlicher Handlungsspielräume für Tempo 30 und Fußgängerüberwege auf hochfrequentierten Schulwegen. Um verschiedene Verkehrsarten und deren unterschiedliche Ansprüche zu berücksichtigen, wird zudem die Aufstellung eines Schulmobilitätsplans empfohlen. Mögliche Maßnahmen sind die Einrichtung von Bring- und Holzonen für private Kfz (mind. 200 Meter entfernt) und attraktiver Abstellanlagen, Mobilitätsangebote wie ein Lauf- oder BiciBus (Lauf- und Radfahrgemeinschaften) sowie weitere Aktionen zur Schulwegsicherheit und Mobilitätsbildung.	k. A.	Gemeindeverwaltung (Tiefbau, Kindertagesstätten, Schulen/ Sport/ Kultur)	€€ (bis 30.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_07
S01	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Gehwegs (ggf. mit Radverkehr frei) auf der westlichen Seite. Der bestehende östliche Gehweg soll zukünftig nur noch in eine Richtung für den Radverkehr freigegeben werden. Es ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Es soll zudem geprüft werden, ob ein Angebot für den Radverkehr auf der Fahrbahn geschaffen werden kann.	Landkreis / Gemeinde	Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwaltung (Tiefbau)	€€€€ (bis 500.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ ⌚ (langfristig)	FV_04, FV_05, FV_06, FV_08

Nr.	Maßnahmen- typ	Beschreibung	Baulast- träger	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten- bereich	Umsetzungs- horizont	Bezüge zu Handlungs- steckbriefen
S02	Verkehrs- beruhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Schaffung von Überquerungsstellen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen. Verbreitern der Gehwege und Sanieren der schadhaften Oberfläche unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Anlegen bzw. Erneuerung von Beleuchtung entlang der Gehwege.	Landkreis / Gemeinde	Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€€€ (bis 100.000 €)	   (mittelfristig)	FV_04, FV_05, FV_06
S03	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Gehwegs (ggf. mit Radverkehr frei) auf der westlichen Seite. Der bestehende östliche Gehweg soll zukünftig nur noch in eine Richtung für den Radverkehr freigegeben werden. Es ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Maßnahmen zur Entflechtung der Hol- und Bringverkehre sind zu treffen. Es soll zudem geprüft werden, ob ein Angebot für den Radverkehr auf der Fahrbahn geschaffen werden kann.	Gemeinde	Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€€€€ (bis 500.000 €)	    (langfristig)	FV_04, FV_05, FV_06, FV_08

Nr.	Maßnahmen- typ	Beschreibung	Baulast- träger	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten- bereich	Umsetzungs- horizont	Bezüge zu Handlungs- steckbriefen
S04	Sonstiges	Einrichtung einer Schulstraße. Im bestehenden Straßenraum sollen zeitlich beschränkte Durchfahrtsverbote ggf. in Kombination mit Einbahnstraßenführung geprüft werden. Mögliche ergänzende bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind ein niveaugleicher Ausbau, partielle Fahrbahnverengungen, die Anlage von Mischverkehrsflächen bzw. die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs. Ausgestaltung von Überquerungsstellen entlang des betrachteten Abschnitts.	Gemeinde	Gemeinde- verwaltung (Ortsentwick-lung, Tiefbau, Grundschulen)	€€€ (bis 100.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_06, FV_07, FV_08
S05	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Verbreitern des betrachteten Gehwegs unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	Landkreis / Gemeinde	Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€€€ (bis 100.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_04, FV_05
S06	Wege- beleuchtung anlegen	Anlegen von Beleuchtung. Unterführung heller und freundlicher gestalten.	Gemeinde	Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€ (bis 10.000 €)	⌚ ⌚ (kurzfristig)	FV_06
S07	Wege- beleuchtung anlegen	Anlegen von Beleuchtung entlang des Gehwegs.	Landkreis / Gemeinde	Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€€€ (bis 100.000 €)	⌚ ⌚ (kurzfristig)	FV_06
S08	Unbefestigten Weg ausbauen	Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.	Gemeinde	Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€€€ (bis 100.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_02

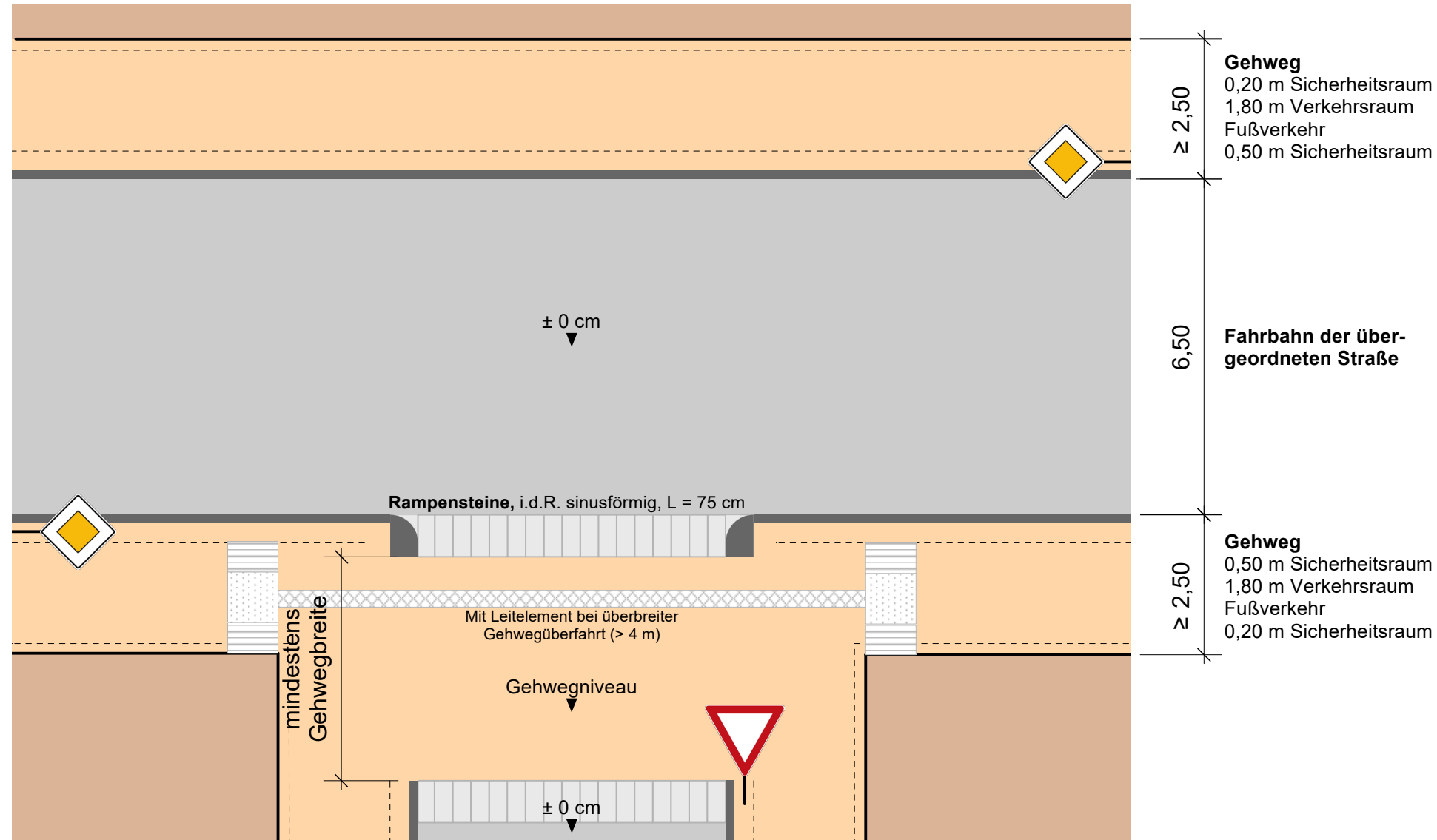
Nr.	Maßnahmen- typ	Beschreibung	Baulast- träger	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten- bereich	Umsetzungs- horizont	Bezüge zu Handlungs- steckbriefen
S09	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Gehwegs (ggf. mit Radverkehr frei) auf der süd-westlichen Seite. Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt des vorhandenen Gehwegs. Der bestehende nord-östliche Gehweg soll zukünftig nur noch in eine Richtung für den Radverkehr freigegeben werden. Es soll zudem geprüft werden, ob ein Angebot für den Radverkehr auf der Fahrbahn geschaffen werden kann.	Landkreis / Gemeinde	Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwaltung (Tiefbau)	€€€€ (bis 500.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ ⌚ (langfristig)	FV_04, FV_05, FV_06, FV_08
S10	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Verbreitern des betrachteten Gehweges unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Prüfen der Erweiterung der Tempo 30-Zone nach Westen.	Gemeinde	Gemeindeverwaltung (Tiefbau)	€€€ (bis 100.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_04, FV_05
S11	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigte Umgestaltung des Straßenraums. Im bestehenden Straßenraum sollen zeitlich beschränkte Durchfahrtsverbote (z.B. Einrichtung einer sog. „Temporären Schulstraße“) ggf. in Kombination mit Einbahnstraßenführungen geprüft werden. Mögliche bauliche Maßnahmen sind eine Verbreiterung und Sanierung der Gehwege, partielle Fahrbahnverengungen, die Anlage von Mischverkehrsflächen bzw. die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs. Ausgestaltung der Überquerungsstellen entlang des betrachteten Abschnitts, insbesondere im Bereich der Schule.	Gemeinde	Gemeindeverwaltung (Ortsentwicklung, Tiefbau, Grundschulen)	€€€€ (bis 500.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_06, FV_07, FV_08
S12	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Gehwegs unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Zurückschneiden des Grünbewuchs.	Gemeinde	Gemeindeverwaltung (Tiefbau)	€€ (bis 30.000 €)	⌚ ⌚ (kurzfristig)	FV_02, FV_04, FV_06

Nr.	Maßnahmen- typ	Beschreibung	Baulast- träger	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten- bereich	Umsetzungs- horizont	Bezüge zu Handlungs- steckbriefen
S13	Sonstiges	Verbreitern der betrachteten Gehwege unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Einmündungen und Ausfahrten entlang des Abschnitts sichern. Es ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Anlegen bzw. Erneuerung von Beleuchtung entlang der Gehwege auf beiden Straßenseiten.	Landkreis / Gemeinde	Kreisverwaltung (Straßen- & Tiefbauamt) / Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€€€€ (bis 500.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_03, FV_06
S14	Wege- beleuchtung anlegen	Anlegen von Beleuchtung entlang des Gehwegs.	Gemeinde	Gemeindeverwal- tung (Tiefbau)	€€ (bis 30.000 €)	⌚ ⌚ (kurzfristig)	FV_06

Anlage 14

Maßnahmenempfehlungen – Musterlösungen

Fußverkehrs-Check Gemeinde Westoverledingen



Hinweise

Bei der Gestaltung ist eine höhenmäßige und optische Durchgängigkeit des Gehwegs anzustreben. Absenkungen, Borde oder Materialwechsel sollten die Gehwegüberfahrt demnach nicht unterbrechen.

Um die Querneigung des Gehwegs nicht zu erhöhen, ist die Breite für die Höhenüberwindung zur Fahrbahn möglichst gering zu halten (30 cm bis 75 cm). Die Anhebung sollte über vorgefertigte, sinusförmige Rampensteine erfolgen, die i. d. R. eine Länge von 75 cm haben. Alternativ kann die Anrampung in Pflaster- oder Asphaltbauweise hergestellt werden. Im Bereich der Anrampung sollte insbesondere bei der Asphaltbauweise eine klare und gut sichtbare Markierung vorgesehen werden, um die Anrampung eindeutig zu kennzeichnen.

Gehwegüberfahrten dienen der Geschwindigkeitsdämpfung und ermöglichen mobilitätseingeschränkten Personen ein angenehmes Queren der Einmündung. Sie sind geeignet, den Wechsel des Entwurfsprinzips (z. B. Einfahrt in eine Tempo-30-Zone) sowie den Vorrang des Fußverkehrs (und des Radverkehrs im Seitenraum) optisch zu unterstützen.

Aus Sicht des Fußverkehrs ist die Gehwegüberfahrt gegenüber der Teilaufpflasterung zu bevorzugen.

Funktion

Gehwege, die im Einmündungsbereich von Erschließungsstraßen durchgezogen werden („Gehwegüberfahrt“), geben dem Fußverkehr die Möglichkeit, sich durchgängig auf einem Niveau zu bewegen. Sie reduzieren die Abbiegegeschwindigkeit, da Autofahrende beim Abbiegen eine Schwelle überfahren und den Gehweg kreuzen müssen. Außerdem sind die Gehwege durch das durchgängige Hochbord barrierefrei und komfortabel. Davon profitieren bei der Radverkehrsführung im Seitenraum auch die Radfahrenden.

- Siehe ergänzend auch Orientierungshilfe ORH-03

ohne Vorrang	mit Vorrang	zeitliche Trennung
ohne bauliche Unterstützung		mit baulicher Unterstützung

Einsatzbereich und Voraussetzungen

- Gewährleistung der Sichtbeziehungen durch Freihalten der notwendigen Sichtfelder, siehe Grundlagen-Musterelemente B-01 und B-02
- Empfohlen bei 30 km/h, bei 50 km/h möglich
- Breite des Gehweges im Bereich der Überfahrt $\geq 2,50$ m, vorzugsweise 4,00 m
(Hinweis: die notwendigen Sichtfelder können ein weiteres Kriterium bezüglich der Bemessung sein.)
- ungeeignet bei regelmäßigem Linienbusverkehr , hohem Schwerverkehrsaufkommen und regelmäßig zu erwartenden Rettungswagen (z. B. im Bereich von Krankenhäusern) in der Abbiegerelation
- Wesentliche Regelungen:
 - RAST (2006): Kap. 6.2.1.1 / 6.3.7.1
 - EFA (2002): Kap. 3.1.2.6 / 3.3.6.1

StVO und VwV-StVO

- § 8 StVO mit VwV-StVO zu § 8
- Zeichen 306 "Vorfahrtstraße"
- VwV-StVO zu Zeichen 306



alternativ statt Zeichen 306

- Zeichen 301 "Vorfahrt"
- VwV-StVO zu Zeichen 301



Hinweise zur Barrierefreiheit

Eine barrierefreie Gestaltung ist zu gewährleisten. Dabei sind insbesondere folgende Quellen zu beachten:

- DIN 18040-3 (12/2014) und DIN 32984 (04/2023)
- H BVA (2011)
- Broschüre "Barrierefreies Bauen" des Landes BW (2022)
- Siehe auch Grundlagen-Musterelemente C-01 und C-02

Hinweise zum Radverkehr

Wird der Radverkehr nicht im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, sind die Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg in der aktuellsten Fassung zu beachten.

Weitere Regelungen

- E Klima (2022)

Zufahrtssperre optimieren

Situation:

Geh- und Radwege sind für den Kfz-Verkehr gesperrt. Zufahrtssperren, in der Regel Sperrpfosten, können erforderlich werden, wenn für den Kfz-Verkehr Anreize für eine ordnungswidrige Nutzung des Geh- und Radwegs bestehen (bspw. als Abkürzung).

Sperrpfosten oder andere Zufahrtssperren können insbesondere für Radfahrgruppen oder bei schlechten Sichtverhältnissen zu einer erhöhten Unfallgefahr führen.

Für Spezialfahrräder oder Fahrräder mit Anhänger können sie ein Hindernis darstellen.

Maßnahmen:

- Entfernen der Zufahrtssperren, sofern keine Gefahr der ordnungswidrigen Nutzung durch Kfz-Verkehr besteht.
- Anbringen von vollflächig reflektierenden rot-weiß gestreiften Sperrpfosten mit umlaufender Markierung (siehe Skizze)
- Alternative Zufahrtssperren können angebracht werden, sofern diese auch bei Dunkelheit gut sichtbar und vollflächig reflektierend sind und keine zusätzlichen Gefahren darstellen.

Angestrebte Wirkung:

- Das Befahren durch Kfz-Verkehr soll verhindert werden.
- Das Durchfahren von allen gängigen Fahrradtypen soll ermöglicht und möglichst wenig eingeschränkt werden.
- Unfall-/Kollisionsgefahr soll vermieden werden.
- Die grundsätzliche Barrierefreiheit soll gewährleistet werden.

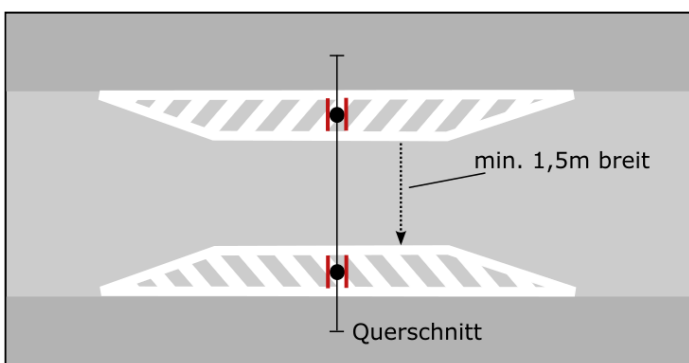


Abbildung 2: Skizze Einengung Radweg (eigene Darstellung)



Abbildung 1: Sperrpfosten mit umlaufender Markierung und Verkehrszeichen (Quelle: ADFC Oberursel)

Hinweise:

- Die Durchfahrtbreite zwischen den Sperrpfosten soll min. 1,5 Meter betragen.
- Umlegbare Poller sollen aufgrund der Sturzgefahr durch entstehende Längskanten nicht eingesetzt werden.
- Poller sollten in der Regel versenkt oder herausgenommen werden können, um Räum-, Wartungs-, Rettungs- und sonstigen Fahrzeugen die Zufahrt zu ermöglichen.
- Findlinge (Steine) oder sonstige Hindernisse im Seitenraum sollen vermieden werden.
- Alle eingebauten Elemente sollen vollflächig reflektieren und in rot-weißer Farbe gestaltet sein.
- Eine Prüfung der Erreichbarkeit der Wegeabschnitte durch Rettungsfahrzeuge ist durchzuführen.

Quellen:

- ERA 202X (noch nicht veröffentlicht) - Kapitel 11.5.3

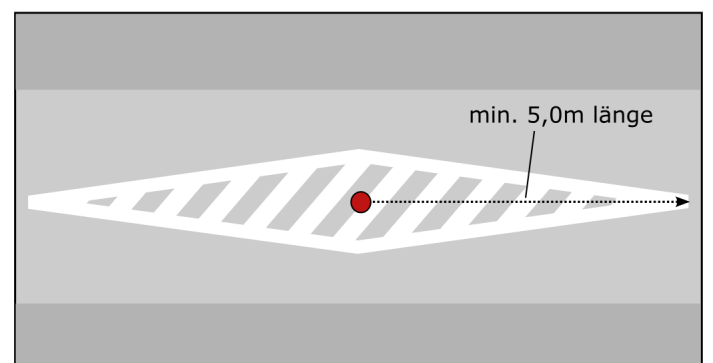


Abbildung 3: Skizze Sperrpfosten mit umlaufender Markierung (Quelle: eigene Darstellung)

Verdeutlichung der Wartepflicht für den Radverkehr

Situation:

Selbstständig geführte oder weit von der Fahrbahn abgesetzte Radwege überqueren bevorrechtigte Straßen mit Kfz-Verkehr. Dabei ist die Vorfahrtsregel nicht selbsterklärend und intuitiv begreifbar.

Eine Sondersituation besteht bei hohen Geschwindigkeiten des Radverkehrs (bspw. Gefällestrassen) und / oder schlechten Sichtbeziehungen.

Maßnahmen:

- Schaffung einer eindeutigen Verkehrsregelung mit Verkehrszeichen.
- Markierung des Verkehrszeichen 205 „Vorfahrt gewähren“ ca. 5 Meter vor der Kreuzung.
- Markierung von Haltelinien.
- Freihalten der Sichtfelder.
- Anlage von taktilen Elementen quer zum Radweg.
- Demontieren von Umlaufsperrn.
- In Ausnahmefällen: Montage von Umlaufsperrn in ausreichendem Abstand zueinander, ohne Überlappung und mit umlaufender Markierung.

Angestrebte Wirkung:

- Die Wartepflicht des Radverkehrs soll eindeutig und gut erkennbar sein.
- Die Aufmerksamkeit für die wartepflichtige Überquerungsstelle soll erhöht werden.
- Ein sicheres Befahren soll möglich sein.
- Die Geschwindigkeit des Radverkehrs soll vor der wartepflichtigen Überquerungsstelle reduziert werden.



Abbildung 2: Bodenmarkierung und eindeutige Beschilderung im Vorfeld einer wartepflichtigen Überquerung einer Straße (eigene Aufnahme)



Abbildung 1: Taktile Elemente im Vorfeld einer wartepflichtigen Querung einer Straße (eigene Aufnahme)

Hinweise:

- Umlaufsperrn dürfen nur bei besonderer Gefahrenlage (bspw. fehlende Sichtbeziehungen, späte Erkennbarkeit Straße) angeordnet werden.
- Umlaufsperrn müssen mindestens 6 Meter von der querenden Straße abgesetzt sein, um Radfahrenden (insbesondere Gruppen) das zügige Räumen des Kreuzungsbereiches zu ermöglichen.
- Nicht regelkonform ausgeführte Umlaufsperrn stellen Hindernisse für Spezialfahrräder / Fahrräder mit Anhängern dar und erhöhen bei unsicheren Radfahrenden die Sturzgefahr.
- Umlaufsperrn sollen umlaufende Markierungen bekommen und reflektieren.

Quellen:

- ERA 202X (Entwurf) - Umlaufsperrn - Kap. 11.5.2
- Erlass „Verkehrshindernisse und Verkehrseinrichtungen auf Straßen und Straßenteilen“ des Hessischen Ministeriums für Verkehr, 2017

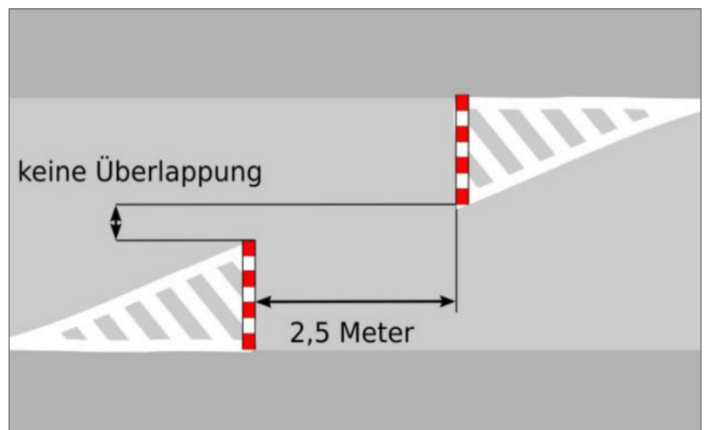
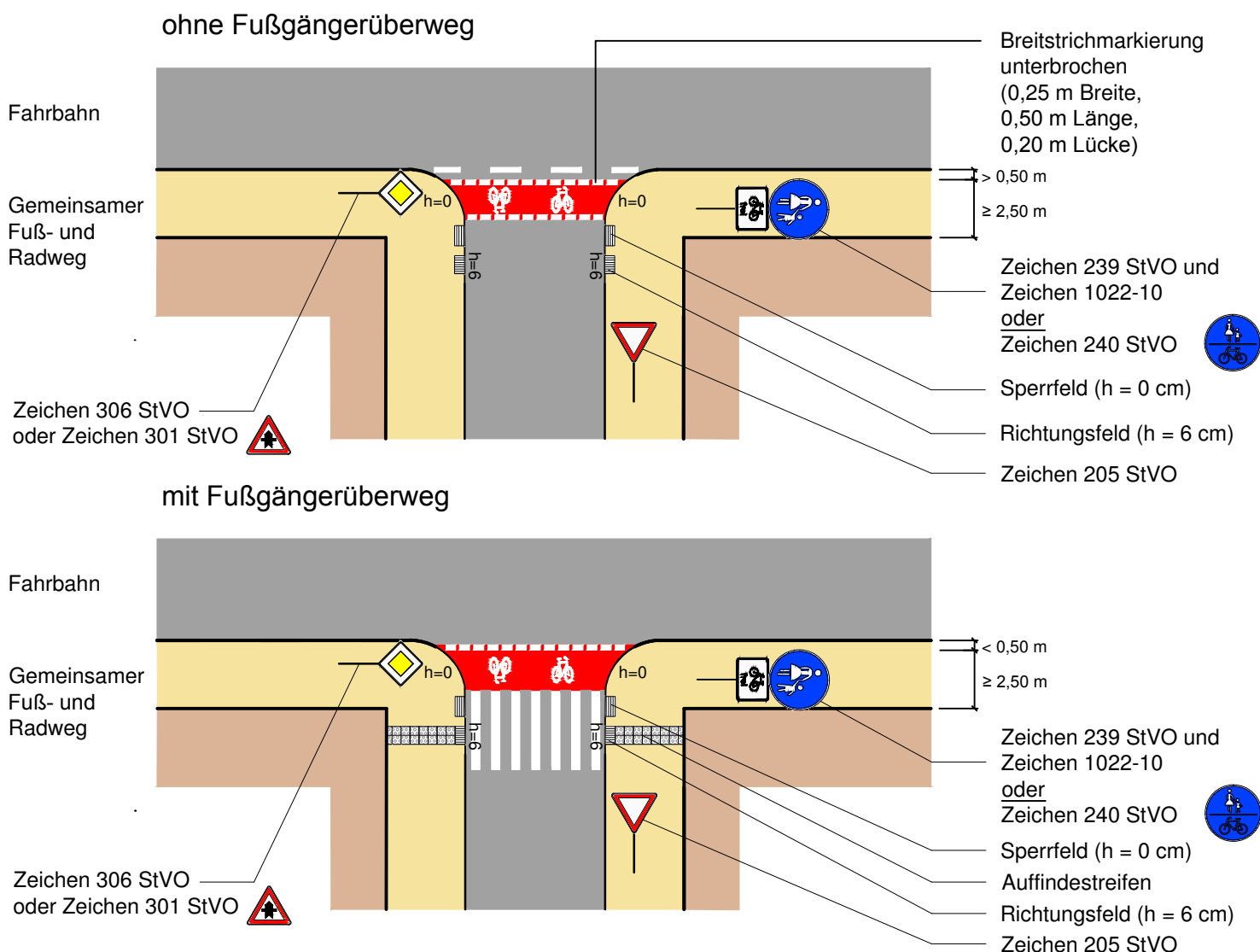


Abbildung 3: Skizze der empfohlenen Ausgestaltung von Umlaufsperrn bei besonderer Gefahrenlage. (maßstabslos, eigene Darstellung)



Regelungen:

- H BVA (Ausgabe 2011); VwV-StVO zu § 9, Absatz 2.II

Anwendungsbereiche:

- innerorts, mit und ohne FGÜ, auch an Zu- und Ausfahrten von Kreisverkehren

Hinweise:

- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthalt Funktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsführungen unterscheiden sich nur durch Beschilderung
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/ Ausfahrten
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- bei Zweirichtungsverkehr (erhöhte Gefährdung, enge Einsatzgrenzen): Ergänzung von Richtungspfeilen, Zusatzzeichen 1000-32 StVO über Zeichen 205 StVO
- bei ausreichendem Platzangebot sollte die Radverkehrsfurt beidseitige Randmarkierungen erhalten
- wenn die Furtmarkierung weniger als 0,50 m von der Fahrbahn abgesetzt ist, dann kann eine parallele Fahrbahnrandmarkierung entfallen

Gegenstand der Qualitätsstandards



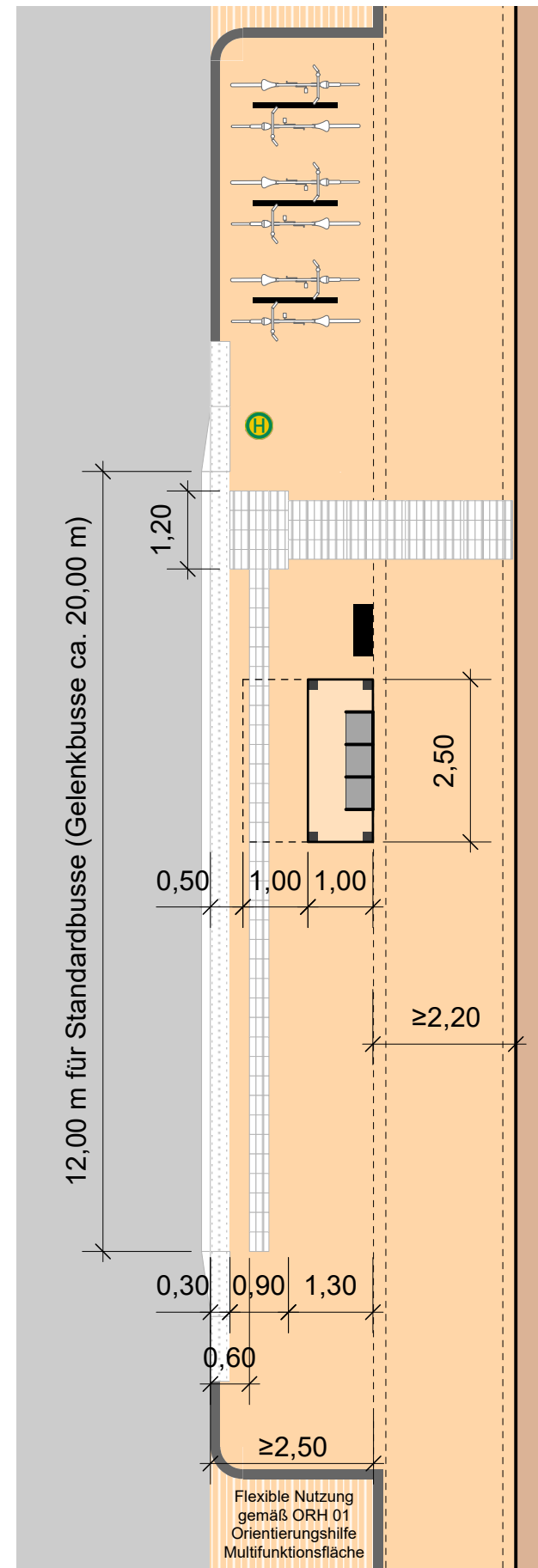
Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: 3.6-2

Stand: November 2017



**NEUE
MOBILITÄT**
bewegt nachhaltig



Radabstellanlage
mit Anlehnbügel in
Doppelaufstellung
für mindestens
6 Fahrräder

Haltestellenmast

Fahrkartenautomat
(optional)

Witterungsschutz
mit barrierefreien
Sitzgelegenheiten

Gehweg
0,20 m Sicherheitsraum
1,80 m Verkehrsraum
Fußverkehr
0,20 m Sicherheitsraum

Funktion

Haltestellenkaps ermöglichen ein gerades und präzises Anfahren an den Bord für mobilitätseingeschränkte Personen und erhöhen die Sicherheit der Fahrgäste. Der Linienbus wird an die Spitze des Fahrzeugpulk gesetzt. Das Freihalten des Haltestellenbereichs von parkenden Fahrzeugen sowie die Führung des Radverkehrs wird erleichtert. Aufgrund der Parallelität der Fahrbahnrande und des Verzichts auf eine Fahrbahnerweiterung, haben Haltestellenkaps, im Vergleich zu Busbuchten, stadtgestalterische Vorteile.

Einsatzbereich und Voraussetzungen

- Bis 750 Kfz/h pro Richtung und einer Busfolgezeit von ≥ 10 Minuten
- Unterkante des Schutzdaches $\geq 2,25$ m über der Oberkante Boden mit einem Sicherheitsabstand $\geq 0,50$ m bei gradliniger Anfahrt vor der Bordkante
- Durchgangsbreite $\geq 1,50$ m zwischen der Haltestellenkante und den Seitenwänden des Witterungsschutzdaches
- Die Höhe der Haltestellenteile soll i. d. R. 18 cm - 22 cm betragen (abhängig von den eingesetzten Fahrzeugen)
- Die Höhe der Reststufe und der Restspalt sollen maximal 5 cm betragen
- Sitzgelegenheiten ≥ 3 , Höhe der Sitzflächen soll i. d. R. 48 cm - 50 cm betragen
- Wesentliche Regelungen:
 - RSt (2006): Kap. 6.1.10.8
 - EAÖ (2013): Kap. 6.2.1 / 6.4 / 6.5

StVO und VwV-StVO

- Zeichen 224 "Haltestelle"
- VwV-StVO zu Zeichen 224
- § 20 StVO mit VwV-StVO zu § 20

optional:

- Zeichen 299 "Grenzmarkierung für Halte- und Parkverbote (auf der Fahrbahn)"
- VwV-StVO zu Zeichen 299

Hinweise

Folgende Ausstattungen sollten bei ÖPNV-Haltestellen vorhanden sein:

- Querungsanlage
- Informationen (mindestens ein aktueller Aushangfahrplan; wenn möglich dynamische Fahrgastinformationen bei stärker frequentierten Haltestellen)
- Witterungsschutz mit barrierefreien Sitzgelegenheiten
- Beleuchtung und Abfallbehälter

Um bei hohem Verkehrsaufkommen oder schlechten Sichtverhältnissen die Querung auf die andere Fahrbahnseite zu sichern, sollen beispielsweise folgende Maßnahmen angewendet werden, die u. a. dazu beitragen können, dass der stehende Bus nicht durch andere Fahrzeuge überholt wird:

- Anordnung der Haltestelle in der Nähe von LSA-gesicherten Querungen
- Punktuelle Mittelinseln vor (und hinter) dem stehenden Bus
- Langgezogene Mittelinsel (mit gegenüberliegenden Richtungshaltestellen)
- Fahrbahnverengung in Form direkt gegenüberliegender Haltestellenkaps oder Haltestellen am Fahrbahnrand

Die Breite der Wartefläche hängt insbesondere von der Nutzung und den Bewegungsräumen ab. Die nutzbare Breite soll ein Mindestmaß von 2,50 m nicht unterschreiten. In Ausnahmefällen, z. B. bei punktuellen Einbauten, beträgt das Mindestmaß 1,50 m (Rollstuhlrandfläche und Maß für ggf. ausklappbare Busrampe). Die Querneigung der Wartefläche sollte 2,5 % nicht überschreiten - empfohlen sind 2,0 %.

Die Mindestnutzfläche eines Witterungsschutzes sollte 5,00 m² nicht unterschreiten.

Wenn bei sehr breiten Gehwegen oder bei Gehwegvorstreckungen (Haltestellenkaps) der Auffindestreifen eine Länge von über 5 m erreichen würde, kann ein durchgehender Leitstreifen (ohne Abzeigefelder) zwischen dem Auffindestreifen und dem Einstiegsfeld angeordnet werden. Der Auffindestreifen erstreckt sich dabei über die gesamte Breite des Gehweges.

Um ein Absenken der Fahrbahn und Spurrillen sowie dadurch potenziell entstehende Schäden am Fahrzeug zu vermeiden, ist die Fahrbahn mit einem widerstandsfähigen Belag (i. d. R. Beton) auszubauen.

Die gradlinige Anfahrbarkeit ist ggf. durch zusätzliche Maßnahmen vor und hinter der Haltestelle sicherzustellen.

Hinweise zur Barrierefreiheit

Eine barrierefreie Gestaltung ist zu gewährleisten. Dabei sind insbesondere folgende Quellen zu beachten:

- DIN 18040-3 (12/2014) und DIN 32984 (04/2023)
- H BVA (2011)
- Broschüre "Barrierefreies Bauen" des Landes BW (2022)
- "Barrierefreier ÖPNV in Deutschland" vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2012)
- Siehe auch Grundlagen-Musterelemente C-01

Hinweise zum Radverkehr

Wird der Radverkehr nicht im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, sind die Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg in der aktuellsten Fassung zu beachten.

Folgende Punkte / Grundanforderungen sind bei jeder Planung und Umsetzung von B+R-Anlagen zu berücksichtigen:

- Standsicherheit: Durch einen Anlehnbügel
- Diebstahlschutz: Anschlussmöglichkeit für den Fahrradrahmen oder Unterbringung in einer abschließbaren Box oder Sammelanlage
- ausreichendes Platzangebot je Stellplatz zuzüglich der erforderlichen Erschließungsflächen

Diese Anforderungen sind für eine Vielzahl von Fahrradtypen zu erfüllen.

Weitere Regelungen

- Leitfaden "Bike+Ride - Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad" des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (November 2019)

Knotenpunkt mit Fahrbahnanhebung

Situation:

Knotenpunkte in Straßen mit Tempo-30 oder Tempo-30-Zonen mit gesteigertem Fußverkehrsaufkommen (z.B. Schulverbindungen) und Aufenthaltsfunktion.

Maßnahmen:

- Bauliche Anhebung des gesamten Knotenpunktbereiches auf 8-10 cm, Rampenneigungen von 1:15.
- Übergang mit sinusförmigen Rampensteinen.
- Deutliche Absetzung des angehobenen Bereiches von der üblichen Fahrbahnoberfläche mittels Struktur, Helligkeit oder Farbe.
- Vorziehen der Seitenräume bei entsprechender Flächenverfügbarkeit.
- Freihalten der angrenzenden Flächen durch Poller, Fahrradbügel oder sonstige, niedrige Elemente.
- Einbau von Elementen zur barrierefreien Verkehrsräumgestaltung.

Angestrebte Wirkung:

Die Geschwindigkeit des Längsverkehrs soll reduziert werden, damit das Queren für Zufußgehende sicherer wird. Vorgezogene Seitenräume verbessern zudem die Sichtbeziehungen und verringern die Querungsstrecke. Darüber hinaus wird die Aufmerksamkeit des Rad- und Kfz-Verkehrs für den querenden Fußverkehr erhöht.

Hinweise:

- Bei hohem Querungsbedarf oder bei erhöhtem Aufkommen schutzbedürftiger Personengruppen (bspw. Kinder) können ergänzend Fußgängerüberwege in den bereits angehobenen Knotenpunktzufahrten angelegt werden.

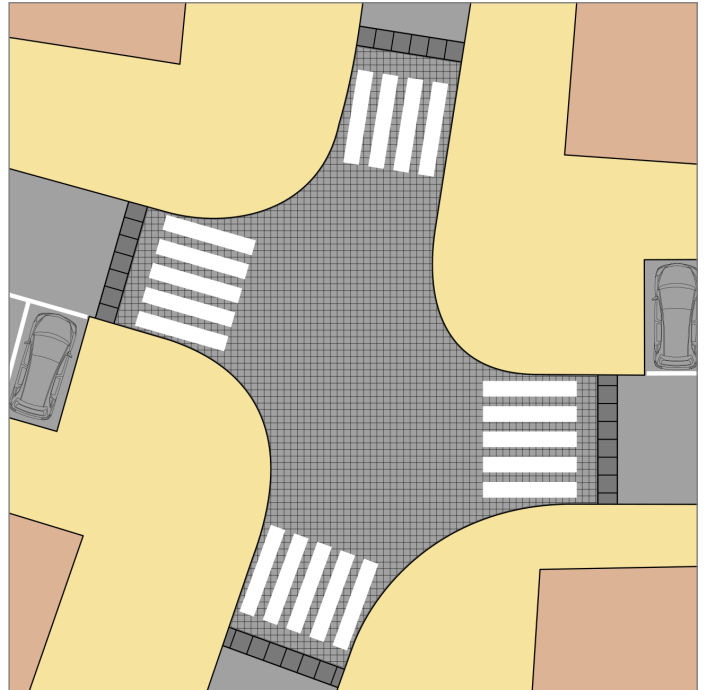


Abbildung 1: Skizze Fahrbahnanhebung im Bereich eines Knotenpunktes optional mit Fußgängerüberwegen (eigene Darstellung)

- Die Verkehrsberuhigung fördert die Aufenthaltsqualität. Ausstattungselemente wie Sitzgelegenheiten o.Ä. können diese zusätzlich steigern.

Quellen:

- RAST06 - Einsatzbereiche: S. 87/88 - Kap. 6.1.8.1
- RAST06 - Sichtfelder: S. 88 - Kap. 6.1.8.1
- RAST06 - Vorgez. Seitenräume: S. 89 - Kap. 6.1.8.4
- RAST06 - Fahrbahnanhebungen: S. 103 - Kap. 6.2.1.1
- EFA02 - Knotenpunkte: S. 25 - Kap. 3.3.6
- R-FGÜ 2001 - Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen



Abbildung 2: Fahrbahnanhebung im Kreuzungsbereich mit vorgezogenen Seitenräumen (eigene Aufnahme)



Abbildung 3: Fahrbahnanhebung mit wechselnder Fahrbahnoberfläche und Pollern (schmale Seitenräume; eigene Aufnahme)

Knotenpunkt mit vorgezogenen Seitenräumen als Überquerungshilfen

Situation:

Überquerungsstellen für den Fußverkehr sind im Zuge von Gehwegen an Einmündungen und Kreuzungen erforderlich. In Tempo-30-Zonen kann bei geringerem Querungsbedarf auf eine Sicherung mittels Lichtsignalanlage oder Fußgängerüberweg („Zebrastrifen“) verzichtet werden.

Maßnahmen:

- Eckausrundungen zur Verbreiterung der Seitenräume am Einmündungstrichter und zur Verkleinerung der Abbiegeradien (möglichst eng) mittels Markierung von Sperrflächen in den Kurvenbereichen
- Ergänzende Markierung von Sinnbildern „Fußgänger“
- Freihalten der angrenzenden Flächen durch Poller, Fahrradbügel oder sonstige niedrige, barrierefreie Elemente
- Anlage barrierefreier Übergänge

Angestrebte Wirkung:

Das Queren der Straße soll sicherer gestaltet werden. Insbesondere straßenseitige Parkstände schränken die Sichtfelder des querenden Fußverkehrs häufig ein. Dies gilt vor allem für Rollstuhlfahrende oder kleinere Personen wie Kinder.

Durch einen vorgezogenen Seitenraum können querende Personen bis zur Sichtlinie geschützt vorgehen, wodurch die Sichtbeziehungen zwischen Fußverkehr und Rad- sowie Kfz-Verkehr verbessert werden. Die Querungsstrecke wird somit verkürzt und die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmender erhöht.



Abbildung 2: Fußgängerüberweg an Einmündung mit markierten, vorgezogenen Seitenraum (eigene Aufnahme)

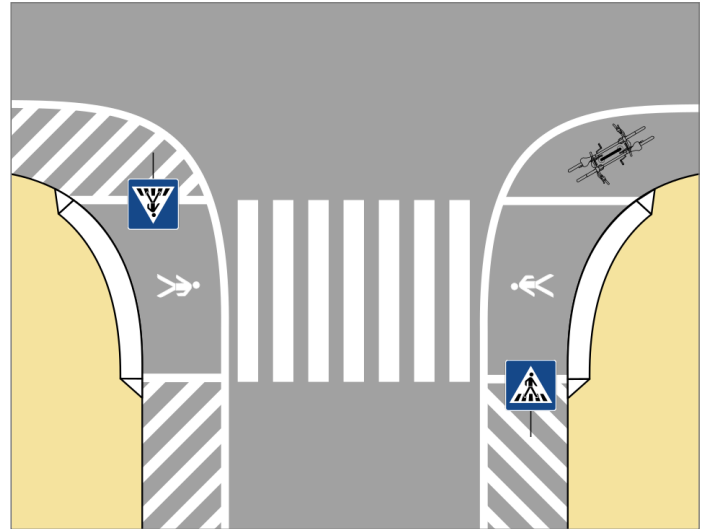


Abbildung 1: Einmündung mit markierten, vorgezogenen Seitenräumen in Kombination mit Fußgängerüberweg (eigene Darstellung)

Hinweise:

- Bei hohem Querungsbedarf oder bei erhöhtem Aufkommen schutzbedürftiger Personengruppen (bspw. Kinder) können ergänzend Fußgängerüberwege in Einmündungsbereichen von Knotenpunkten angelegt werden.

Quellen:

- RAST06 - Einsatzbereiche: S. 87/88 - Kap. 6.1.8.1
- RAST06 - Sichtfelder: S. 88 - Kap. 6.1.8.1
- RAST06 - Vorgez. Seitenräume: S. 89 - Kap. 6.1.8.4
- RAST06 - Fahrbahnanhebungen: S. 103 - Kap. 6.2.1.1
- EFA02 - Knotenpunkte: S. 25 - Kap. 3.3.6
- R-FGÜ 2001 - Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen



Abbildung 3: Fahrbahnanhebung und Markierung von Sperrflächen im Bereich der Einmündung (eigene Aufnahme)

Fußgängerüberweg an Knotenpunkten

Situation:

Gesicherte Überquerungsstellen für den Fußverkehr sind an innerörtlichen Knotenpunkten mit Hauptverkehrsstraßen in der Regel erforderlich. Dies gilt insbesondere dann, wenn die entsprechende Wegebeziehung eine hohe Bedeutung für den Fußverkehr hat.

Fußgängerüberwege (FGÜ) dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von ≤ 50 km/h eingesetzt werden. Der Einsatz von FGÜ ist in der Regel bis zu einer Kfz-Verkehrsstärke von 750 Kfz/h möglich.

Maßnahmen:

- Markierungen und Beschilderung des FGÜ nach RMS und StVO.
- Ausreichende Beleuchtung, sodass Zufußgehende bei Dunkelheit und regennasser Fahrbahn erkennbar sind.
- Freihalten der Sichtfelder mittels Markierungen, Pollern oder anderen, die Sicht nicht behindernden Elementen.
- Bei weiten Überquerungswegen: Verbreiterung der Seitenräume und Reduzierung der Abbiegeradien am Einmündungstrichter durch Eckausrundungen. In Ergänzung bzw. alternativ Einrichtung einer Mittelinsel.
- Anlage barrierefreier Elemente.

Angestrebte Wirkung:

Das Überqueren der Straße soll sicherer gestaltet werden. Die Attraktivität und Bedeutung des Fußverkehrs wird durch den Vorrang gegenüber Kfz- und Radverkehr erhöht. Der querende Fußverkehr wird gebündelt. Dadurch kann die Aufmerksamkeit des durchfahrenden Verkehrs auf den Fußverkehr erhöht werden.



Abbildung 2: FGÜ an Einmündung einer Hauptverkehrsstraße (Quelle: eigene Aufnahme)

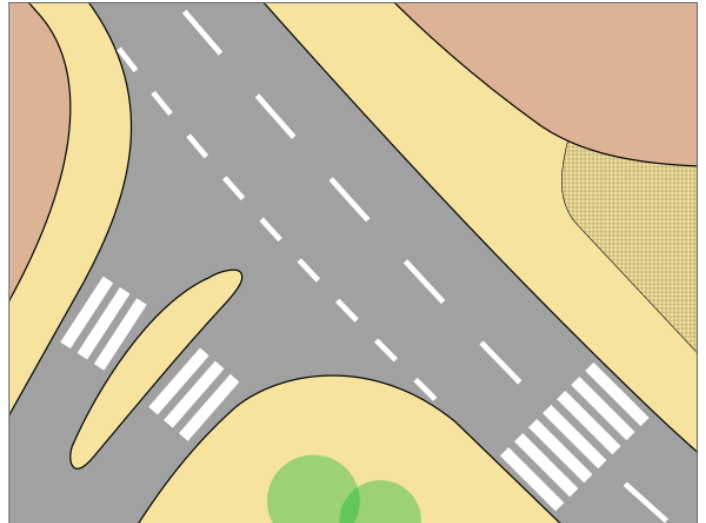


Abbildung 1: Skizze eines Knotenpunktes im Zuge einer Hauptverkehrsstraße (innerorts) mit Fußgängerüberwegen (Quelle: Eigene Skizze).

Hinweise:

- FGÜ können mit Mittelinseln, vorgezogenen Seitenräumen und Fahrbahnanhebungen kombiniert werden.
- Die Sichtbarkeit (Sichtweiten bei Tempo 50: 100 m, bei Tempo 30: 50 m) und Erkennbarkeit muss gewährleistet sein.
- Eine möglichst geringe, zulässige Höchstgeschwindigkeit ist anzustreben.

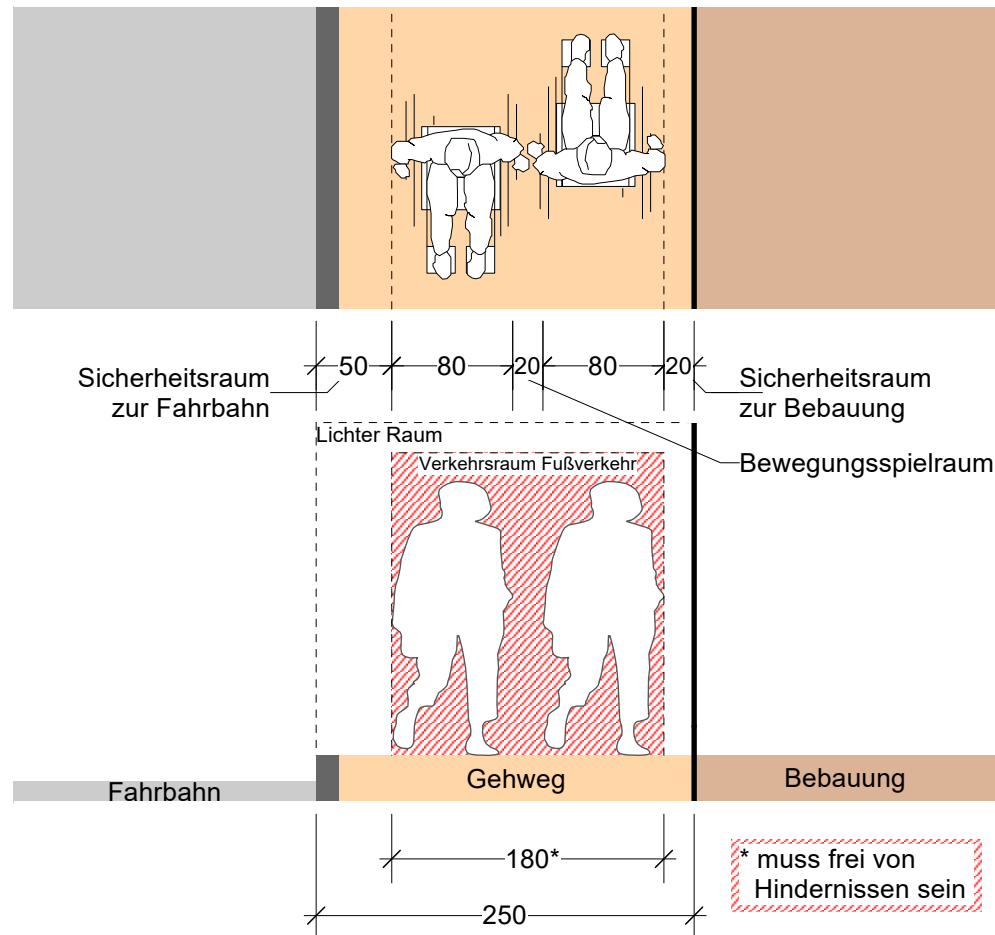
Quellen / weitere Informationen:

- Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen - R-FGÜ 2001 (FGSV)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen - RAST 06 Abschnitt 6.1.8.5 (FGSV)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen - EFA 2002 (FGSV)
- Richtlinie für die Markierung von Straßen - RMS 1993 (FGSV)
- Musterzeichnungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum und der Einsatz von taktilen Elementen im Fuß- und Radverkehr. AGNH, 2022



Abbildung 3: FGÜ an allen vier Knotenarmen (Quelle: eigene Aufnahme)

Grundlagen-Musterelement Nr. A-01: Seitenraum: Breite eines straßenbegleitenden Gehwegs



Funktion

Zur Gewährleistung der Sicherheit sowie Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fußverkehrs braucht es für alle straßenbegleitenden Gehwege ausreichend Platz für den Fußverkehr. Gehwege sollen ausreichend breit und barrierefrei angelegt sein. Ausreichend breite Gehwege sind eine wichtige Voraussetzung für ein angenehmes wie auch zügiges Gehen.

Einsatzbereich und Voraussetzungen

- Die Grundanforderungen für einen straßenbegleitenden Gehweg bestehen aus einem hindernisfreien Verkehrsraum des Fußverkehrs von mindestens 1,80 m Breite zzgl. den erforderlichen Sicherheitsräumen. Diese Breiten sind als Mindestbreiten zu verstehen und sind möglichst breiter auszubilden.
- Flächenneuverteilungen sollen prioritär dort vorgenommen werden, wo die Mindestgehwegbreiten des Fußverkehrs nicht (durchgängig) erreicht werden oder gemeinsame Geh- und Radwege innerorts bestehen.
- Straßenrandparken sollte im Zuge der Ortsdurchfahrten bzw. Ortsmitte nur verwirklicht / beibehalten werden, soweit die Grundflächenanforderungen von Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und fließendem Kfz-Verkehr für eine sichere Verkehrsabwicklung erfüllt sind.
- Überbreite Fahrbahnen, nicht (mehr) benötigte Abbiegespuren oder nicht (mehr) benötigte Fahrspuren sollten zur Vergrößerung von Fußverkehrsflächen genutzt werden.
- Wesentliche Regelungen:
 - RAS (2006): Kap. 4.7 / 6.1.6.1
 - EFA (2002): Kap. 3.2.1

StVO und VwV-StVO

- § 2 Abs. 5 und § 25 StVO

Hinweise zur Barrierefreiheit

Eine barrierefreie Gestaltung ist zu gewährleisten. Dabei sind insbesondere folgende Quellen zu beachten:

- DIN 18040-3 (12/2014) und DIN 32984 (04/2023)
- H BVA (2011)
- Broschüre "Barrierefreies Bauen" des Landes BW (2022)
- Siehe auch [Grundlagen-Musterelemente C-01 und C-02](#)

Weitere Regelungen

- E Klima (2022)

Hinweise

Die Gehwegbreite setzt sich zusammen aus dem hindernisfreien Verkehrsraum des Fußverkehrs und Sicherheitsräumen zur Hauswand und zur Fahrbahn.

Verkehrsraum Fußverkehr

Für den Verkehrsraum Fußverkehr (Gehbereich) müssen auf der vollen Breite mindestens 1,80 m uneingeschränkt nutzbar sein.

Diese Breite ist als Mindestmaß erforderlich. Der Begegnungsverkehr mit Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen etc. ist gegebenenfalls nur unter Inanspruchnahme von Sicherheitsräumen möglich. Bei viel Fußverkehr oder vielen Nutzenden mit Mobilitätshilfen, sind bedarfsgerecht zusätzliche Flächen vorzusehen.

Sicherheitsräume

Die beidseitigen Sicherheitsräume dienen der Gewährleistung der Sicherheit sowie der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fußverkehrs. Die Breite des Sicherheitsraums zu Gebäuden oder anderen Nutzungen ohne fließenden Verkehr beträgt 0,20 m. Die Breite des Sicherheitsraums zur Fahrbahn und anderen Flächen des fließenden und ruhenden Verkehrs beträgt 0,50 m. Siehe hierzu auch [Orientierungshilfe ORH-05](#).

Hindernisfreiheit

Der Verkehrsraum Fußverkehr muss frei von jeglichen Hindernissen sein. Der lichte Raum sollte frei von Hindernissen sein.

Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen, Straßenleuchten, Stadtmobiliar, Auslagen, Werbeaufsteller etc. sollen bevorzugt in Multifunktionsflächen untergebracht werden anstatt im lichten Raum des Gehwegs.

Der Gehweg ist nicht als Wartefläche wie bspw. an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder an Querungsanlagen gedacht. In diesen Bereich sind zusätzliche Warteflächen herzustellen.

Piktogramm-kette markieren (innerorts)

Situation:

Piktogrammketten können in den unten aufgeführten Situationen sinnvoll sein:

- bei Aufhebung der Benutzungspflicht von straßenbegleitenden Wegen für den Radverkehr (duale Führung)
- bei Lücken im Radverkehrsnetz
- bei hoher, unzulässiger Seitenraumnutzung durch Radfahrende
- als temporäre Lösung vor Umsetzung von Radverkehrsanlagen

Maßnahmen:

- Markierung von Fahrradpiktogrammen in überhöhter Darstellung (Breite: 1,00 m / Länge: 1,30 m)
- Markierung ergänzender Winkelpfeile zur besseren Erkennbarkeit
- bei straßenseitigem Kfz-Parken soll ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m markiert werden

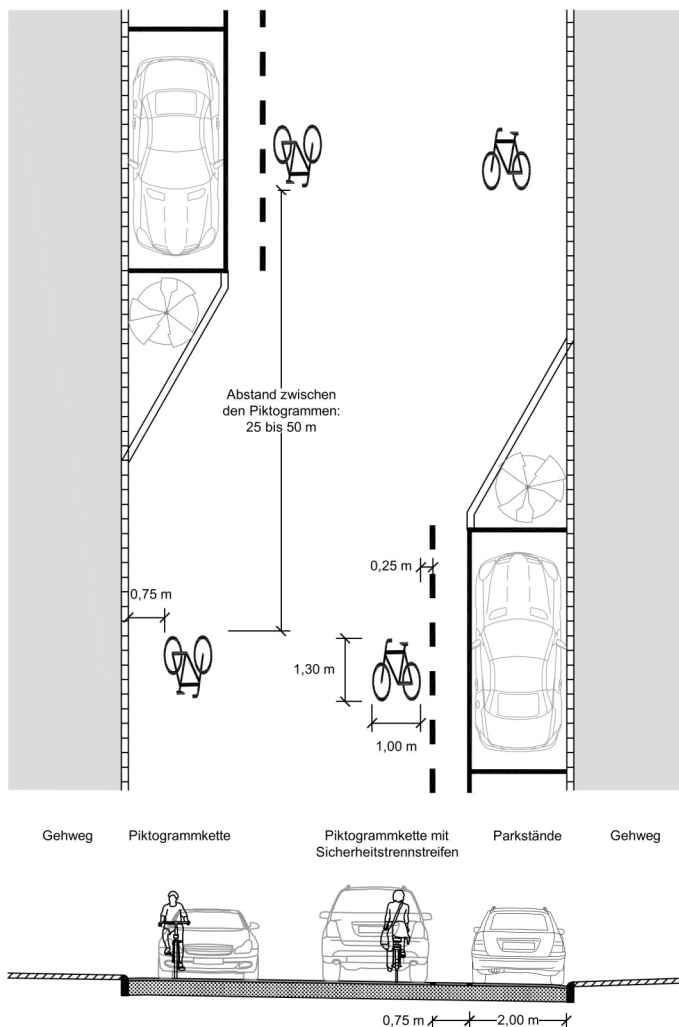


Abbildung 1: Skizze einer Piktogramm-kette mit empfohlenen Maßnahmen (Planungsgesellschaft RV-K mbH 2024, i.A.a ERA 202X, Kap. 3.2)



Abbildung 2: Foto Piktogramm-kette mit Winkelpfeilen bei Aufhebung der Benutzungspflicht, Rödelheimer Landstraße, Frankfurt (eigene Aufnahme)

Angestrebte Wirkung:

Durch die Markierung soll bei allen Anwendungsfällen die Zulässigkeit der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr dargestellt und die Aufmerksamkeit für den Radverkehrsnetz auch dort erkennbar sein, wo aufgrund begrenzter Straßenräume keine Radverkehrsanlagen möglich sind (Netzlücke).

Durch die Markierung von Sicherheitstrennstreifen soll der Gefahrenbereich der parkenden Kfz verdeutlicht und damit die Verkehrssicherheit verbessert werden.

Hinweise:

- Eine Einschränkung anhand Kfz-Verkehrsbelastung, zulässiger Höchstgeschwindigkeit oder Fahrbahnbreiten gibt es nicht.
- Eine möglichst geringe zulässige Höchstgeschwindigkeit (Tempo 20 / Tempo 30) ist anzustreben.
- Die Anlage von Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen, Radwege) sind der Markierung von Piktogrammketten vorzuziehen.
- Sicherheitstrennstreifen zu straßenseitig abgestellten Kfz erhöhen die Verkehrssicherheit deutlich.
- Bei der Umgestaltung von Fahrbahnen kann durch alternierend angeordnetes Fahrbahnparken bzw. von Multifunktionsstreifen zu einer Verkehrsberuhigung beigetragen werden.

Quelle:

- ERA 202X - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - Kap. 3.2 Radverkehr auf der Fahrbahn

Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum

Situation:

Überquerungsstellen für den Fußverkehr sind insbesondere dort sinnvoll, wo ein erhöhter Überquerungsbedarf des Fußverkehrs besteht. Dieser ergibt sich aus Quellen und Zielen in der unmittelbaren Umgebung und aus dem Fußverkehrsnetz.

Existieren straßenseitige Parkstände können die erforderlichen Flächen durch den Entfall von Parkständen gewonnen werden. Fußgängerüberwege (FGÜ) dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von ≤ 50 km/h eingesetzt werden.

Maßnahmen:

- Baulich vorgezogener Seitenraum oder vorgezogener Seitenraum durch Markierungen mit Sinnbildern „Fußgänger“ (§39 StVO) inklusive durchgehender Linie (Schmalstrich), (ein- oder beidseitig)
- Freihalten der angrenzenden Flächen durch Poller, Fahrradbügel oder sonstige niedrige Elemente
- Bauliche Fahrbahnanhebung
- Einbau von Elementen zur barrierefreien Verkehrsraumgestaltung und differenzierten Bordhöhen

Angestrebte Wirkung:

- Steigerung der Attraktivität und der Verkehrssicherheit
- Senkung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten durch Fahrbahnanhebung
- Verbesserung der Sichtverhältnisse, insbesondere für kleinere Personen wie z.B. Kinder oder Rollstuhlfahrende, da sie bis zur Sichtlinie geschützt vorgehen können



Abbildung 2: Wartepflichtige und bevorrechtigte Überquerungsstellen mit vorgezogenem Seitenraum innerhalb eines Knotenpunktes (eigene Aufnahme)

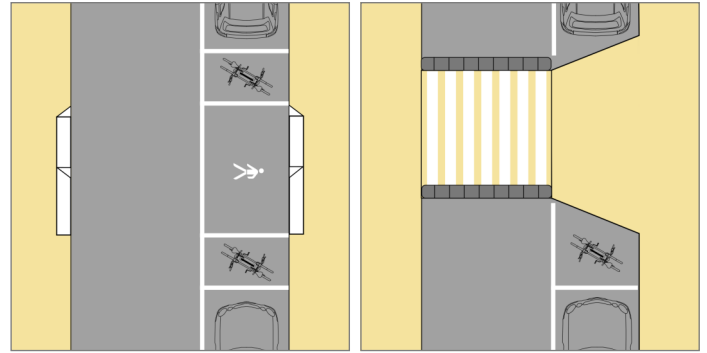


Abbildung 1 links: Skizze einer ungesicherten Überquerungsstelle mit vorgezogenen Seitenraum (Wartepflicht für den FV) / Abbildung 1 rechts: Skizze einer gesicherten Überquerungsstelle mit baulich vorgezogenem Seitenraum, Fahrbahnanhebung und FGÜ (FV bevorrechtigt) / (maßstablos; eigene Darstellung)

- mögliche Bündelung des Fußverkehrs erhöht die Aufmerksamkeit des durchfahrenden Verkehrs

Hinweise:

- Die Mindestbreiten der verbleibenden Fahrgassen richten sich nach den Tabellen 7 und 11 der RAST 06
- Eine möglichst geringe zul. Höchstgeschwindigkeit (Tempo 20 / Tempo 30) ist anzustreben
- Bei wartepflichtigen Überquerungsstellen sollen keine Elemente / Markierungen eingesetzt werden, die den Vorrang des Fußverkehrs suggerieren
- Die Anlage eines Fußgängerüberwegs („Zebrastrreifen“) ist bei hohem Überquerungsbedarf ergänzend möglich und steigert die Verkehrssicherheit und die Attraktivität

Quellen / weitere Informationen:

- Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen—R-FGÜ 2001 (FGSV 288)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen—RAST 06 (FGSV 200) - Abschnitt 6.1.8.4
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen — EFA 2002 (FGSV 288)



Abbildung 3: bevorrechtigte Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum ohne Fahrbahnanhebung (eigene Aufnahme)

Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum (Hauptverkehrsstraße)

Situation:

An Hauptverkehrsstraßen sollen Überquerungsstellen für den Fußverkehr immer vorhanden sein. Sie sind dort sinnvoll, wo ein erhöhter Überquerungsbedarf des Fußverkehrs, insbesondere von schutzbedürftigen Personen wie Kindern und mobilitätseingeschränkten Menschen besteht. Dieser ergibt sich aus Quellen und Zielen in der unmittelbaren Umgebung und aus dem Fußverkehrsnetz.

Bei einem Kfz-Verkehrsaufkommen von ≤ 500 Kfz/h sollen Überquerungsstellen mit Fahrbahneinengungen geprüft werden.

Maßnahmen:

- Bauliche Fahrbahnverengung
- Freihalten der angrenzenden Flächen und Sichtfeldern durch Poller, Fahrradbügel oder sonstige niedrige Elemente
- Klare Vorfahrtsregelung für den sich begegnenden Kfz-Verkehr
- Einbau von Elementen zur barrierefreien Verkehrsraumgestaltung mit differenzierten Bordhöhen
- Eine bauliche Fahrbahnanhebung im Überquerungsbeereich und / oder die Anlage eines Fußgängerüberwegs („Zebrastrreifen“) ist ergänzend möglich

Angestrebte Wirkung:

- Steigerung der Attraktivität + der Verkehrssicherheit
- Verkürzung der Überquerungsstrecke und damit Verringerung des potenziellen Konfliktbereichs
- Verbesserung der Sichtverhältnisse, insbesondere für kleinere Personen wie z.B. Kinder oder Rollstuhlfahrende
- Bei einer Fahrbahnanhebung sinkt die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit



Abbildung 2: Beidseitig vorgezogener Seitenraum an Hauptverkehrsstraße außerhalb von Knotenpunkten mit Fußgängerüberweg (eigene Aufnahme)

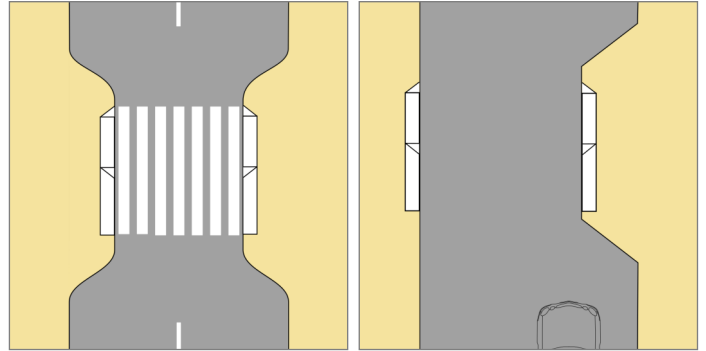


Abbildung 1 links: Skizze einer gesicherten Überquerungsstelle (FGÜ) mit beidseitig baulich vorgezogenem Seitenraum (Fußverkehr bevorrechtigt) / Abbildung 1 rechts: Skizze einer ungesicherten Überquerungsstelle mit einseitig baulich vorgezogenem Seitenraum (Fußverkehr wartepflichtig) / (maßstablos; eigene Darstellung)

Hinweise:

- Die Mindestfahrgassenbreite von zweistreifigen Fahrbahnen liegt je nach Verkehrsaufkommen zwischen 5,50 m und 7,50 m, bei einstreifigen Fahrbahnen zwischen 3,75 m und 4,25 m
- Eine möglichst geringe, zulässige Höchstgeschwindigkeit ist anzustreben
- Es sollen keine Elemente / Markierungen eingesetzt werden, die den Vorrang des Fußverkehrs suggerieren, wenn dieser wartepflichtig ist
- Kurzfristige Lösungen können mit aufgedübelten Kunststoffelementen umgesetzt werden

Quellen / weitere Informationen:

- Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen — R-FGÜ 2001 (FGSV)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen — RAST 06 (FGSV) - Abschnitt 6.1.8.4, sowie die Tabellen 7 und 11
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen — EFA 2002 (FGSV)



Abbildung 3: Einseitig vorgezogener Seitenraum außerhalb von Knotenpunkten mit baulicher Fahrbahnanhebung und Rotmarkierung (eigene Aufnahme)

Überquerungsstelle mit Mittelinsel im Straßenverlauf

Situation:

Überquerungsstellen mit Mittelinseln sind insbesondere dort sinnvoll, wo ein erhöhter Überquerungsbedarf des Fußverkehrs besteht oder dieser besonders schutzbedürftig ist. Erhöhter Überquerungsbedarf ergibt sich aus Quellen und Zielen in der unmittelbaren Umgebung und aus dem Fußverkehrsnetz. Auch Freizeitverbindungen abseits von Quellen und Zielen können sichere Querungsstellen erfordern.

Der Einsatz von Mittelinseln empfiehlt sich bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ab 250 Kfz/h, bei 30 km/h ab 500 Kfz/h. Ab einem Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 1.500 Kfz/h sollten Überquerungsstellen signalisiert oder Unter- bzw. Überführungen angelegt werden. Mittelinseln sollten nur bei zweistreifigen Straßen angelegt werden.

Maßnahmen:

- Anlage einer Mittelinsel mit einer Breite von $\geq 2,50$ m und einer Länge der Wartefläche von $\geq 4,00$ m (höhere Breiten mit steigender Nutzungsintensität und Nutzung durch Radverkehr).
- Freihalten der angrenzenden Flächen durch Poller, Fahrradbügel oder sonstige niedrige Möblierungselemente.
- Einbau von Elementen zur barrierefreien Verkehrsraumgestaltung und differenzierten Bordhöhen.

Angestrebte Wirkung:

Das Überqueren der Straße soll sicherer werden. Zufußgehende müssen lediglich den Kfz-Verkehr aus einer Fahrtrichtung beachten. Die Wartezeit für den Fußverkehr verringert sich, da die Straße in zwei Zügen überquert werden kann.



Abbildung 2: Querungsstelle (ungesichert) mit Mittelinsel und differenzierten Bordhöhen (Quelle: eigene Aufnahme)

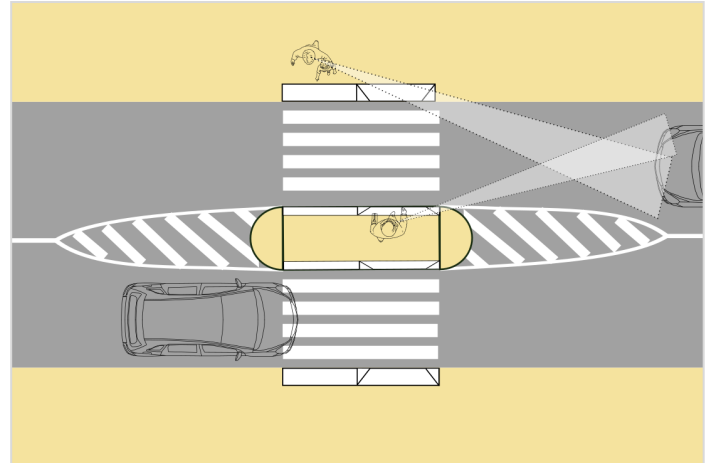


Abbildung 1: Skizze einer gesicherten Überquerungsstelle mit Mittelinsel und FGÜ, Fußverkehr bevorzugt (maßstabslos, Quelle: eigene Skizze)

Hinweise:

- Die verbleibenden Fahrgassen müssen mindestens 3,50 m breit sein bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung.
- Die Mittelinsel sollte möglichst beleuchtet sein.
- Kombinationen mit vorgezogenen Seitenräumen (insb. bei Parkständen oder Multifunktionsstreifen), Fahrbahnanhebungen und Fußgängerüberwegen (FGÜ) sind möglich.
- Außerhalb der Wartefläche können Mittelinseln überfahrbar ausgebildet werden (für Nutzung Schwerlastverkehr, Einfahrt in Grundstücke).

Quellen:

- RAST06 - Einsatzbereiche: S. 87/88 - Ab. 6.1.8.1
- RAST06 - Sichtfelder: S. 88 - Ab. 6.1.8.1
- RAST06 - Mittelinseln: S. 89 - Ab. 6.1.8.2
- EFA02 - Mittelinseln: S. 21 - Abschnitt 3.3.3.1



Abbildung 3: Mittelinsel mit gedübelten Elementen und FGÜ, gesicherte Überquerungsstelle, Fußverkehr bevorzugt (Quelle: eigene Aufnahme)

Fußgängerüberweg im Straßenverlauf bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen

Situation:

Gesicherte Überquerungsstellen sind insbesondere dort erforderlich, wo ein hoher Überquerungsbedarf des Fußverkehrs bei gleichzeitig hohem Kfz-Verkehrsaufkommen besteht. Dieser ergibt sich aus der Dichte der Quellen und Ziele in der unmittelbaren Umgebung und aus dem Fußverkehrsnetz.

Fußgängerüberwege (FGÜ, ugs.: „Zebrastreifen“) dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von ≤ 50 km/h eingesetzt werden. Dabei ist besonders die Kfz-Verkehrsstärke (≤ 750 Kfz/h) und die Fußverkehrsstärke in der Spitzenstunde zu berücksichtigen.

Maßnahmen:

- Markierungen und Beschilderung des FGÜ gemäß Regelwerken.
- Ausreichende Beleuchtung, sodass Zufußgehende bei Dunkelheit und nasser Fahrbahn früh erkennbar sind.
- Freihalten der Sichtfelder mittels vorgezogenem Seitenraum, Markierungen, Pollern oder anderen Elementen, die die Sicht nicht einschränken.
- Einbau von Elementen zur barrierefreien Verkehrsraumgestaltung mit differenzierten Bordhöhen

Angestrebte Wirkung:

Das Überqueren der Straße soll sicherer gestaltet werden. Auch die Attraktivität und Bedeutung des Fußverkehrs werden durch den Vorrang gegenüber Kfz- und Radverkehr deutlich erhöht.

Bündelungseffekte des Fußverkehrs können erzielt werden. Dadurch kann die Aufmerksamkeit des durchfahrenden Verkehrs auf den Fußverkehr erhöht werden.



Abbildung 2: gesicherte Überquerungsstelle (FGÜ) mit Mittelinsel an Hauptverkehrsstraße (Quelle: eigene Aufnahme)

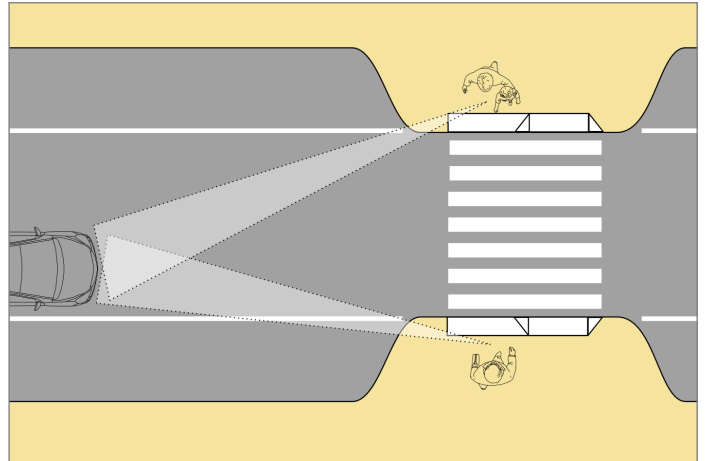


Abbildung 1: Skizze einer gesicherten Überquerungsstelle mittels FGÜ und baulich vorgezogenem Seitenraum. Verdeutlichung der freizuhaltenden Sichtbeziehungen zwischen Fuß- und durchfahrendem Verkehr. (maßstabslos, Quelle: eigene Skizze)

Hinweise:

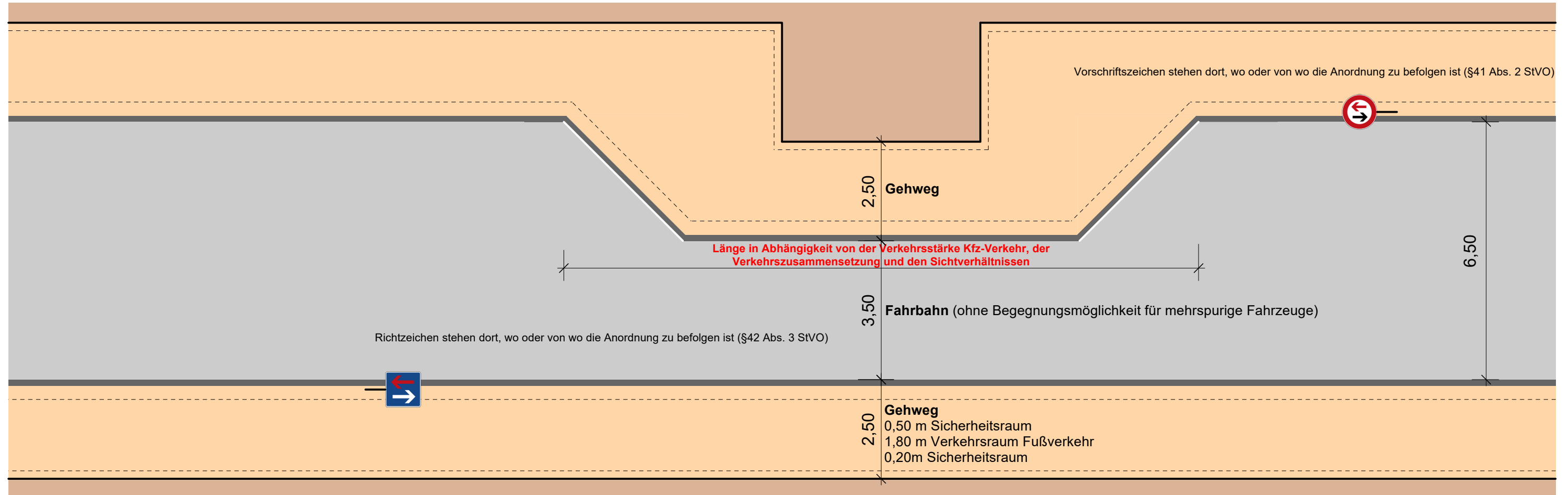
- FGÜ können mit Mittelinseln, vorgezogenen Seitenräumen und Fahrbahnanhebungen kombiniert werden.
- Die Sichtbarkeit (Sichtweiten bei Tempo 50: 100 m, bei Tempo 30: 50 m) und Erkennbarkeit muss gewährleistet sein.
- Eine möglichst geringe, zulässige Höchstgeschwindigkeit ist anzustreben.

Quellen:

- R-FGÜ 2001 - Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
- EFA 2002 - Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen: S. 22/23 - Kap. 3.3.4
- RAST06 - Einsatzbereiche: S. 87/88 - Kap. 6.1.8.1



Abbildung 3: gesicherte Überquerungsstelle (FGÜ) mit Fahrbahnanhebung (Quelle: eigene Aufnahme)



Hinweise

Wer an einer Fahrbahnverengung an einem Hindernis links vorbeifahren will, muss nach § 6 StVO entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen. Dies gilt nicht, wenn der Vorrang durch Verkehrszeichen (Zeichen 208, 308 StVO) anders geregelt ist oder die Verkehrsströme durch eine Engstellensignalisierung zeitlich getrennt werden.

Verkehrszeichen 208 StVO "Vorrang des Gegenverkehrs" ist bei einseitig verengter Fahrbahn nur dann anzuordnen, wenn dem stärkeren Verkehrsfluss abweichend von § 6 StVO Vorrang eingeräumt werden soll.

Die Verkehrszeichen 121-10/20 StVO "Einseitig verengte Fahrbahn, Verengung rechts/links" sollten innerhalb geschlossener Ortschaften nur bei Baustellen angeordnet werden. Innerorts sollte nach Möglichkeit auf Warnbaken bzw. Leitplatten verzichtet werden.

Bei beidseitig verengter Fahrbahn:

Das Verkehrszeichen 208 StVO "Vorrang des Gegenverkehrs" ist bei beidseitig verengter Fahrbahn nur dann anzuordnen, wenn für die Begegnung mehrspuriger Fahrzeuge kein ausreichender Raum vorhanden und der Verengungsbereich aus beiden Fahrtrichtungen überschaubar ist. Welcher Fahrtrichtung Vorrang einzuräumen ist, ist aufgrund der örtlichen Verhältnisse und der beidseitigen Verkehrsstärke zu entscheiden.

Funktion

Sicherung der Grundanforderungen des Fußverkehrs durch Reduzierung der Fahrbahnbreiten, wo aufgrund von (baulichen) Zwangspunkten ansonsten die Gehwegmindestbreite nicht gewährleistet werden kann.

Einsatzbereich und Voraussetzungen

- Länge in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke Kfz-Verkehr, der Verkehrszusammensetzung und den Sichtverhältnissen
- Ausreichende Sichtbeziehungen zum Gegenverkehr
- Im Bereich der Engstelle sind die Seitenräume mittels Hochbord von der Fahrbahn zu trennen
- Fahrbahnverengungen sollen verdeutlicht werden (z. B. durch helle Borde, Borde mit Weißvorsatz, Materialwechsel, optische Einengungen oder Bepflanzung)
- Wesentliche Regelungen:
 - RAST (2006): Kap. 6.1.1.9
 - EFA (2002): Kap. 3.2.4

StVO und VwV-StVO

- Zeichen 208 "Vorrang des Gegenverkehrs"
- Zeichen 308 "Vorrang vor dem Gegenverkehr"
- VwV-StVO zu Zeichen 208 und 308
- § 41 und § 42 StVO mit VwV-StVO zu § 41 und § 42



Hinweise zur Barrierefreiheit

Eine barrierefreie Gestaltung ist zu gewährleisten. Dabei sind insbesondere folgende Quellen zu beachten:

- DIN 18040-3 (12/2014) und DIN 32984 (04/2023)
- H BVA (2011)
- Broschüre "Barrierefreies Bauen" des Landes BW (2022)

Hinweise zum Radverkehr

Wird der Radverkehr nicht im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, sind die Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg in der aktuellsten Fassung zu beachten.

Weitere Regelungen

- E Klima (2022)