

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). FGVS, 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 RAST 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.



Schmalere 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 regelmäßige 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 **Stadtmöbiliar 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. [\[Link\]](#)