



Landesbericht

Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2024

MOBILOTSIN
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)

Dortmund, im August 2025

www.planersocietaet.de

Impressum

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Konrad-Zuse-Straße 1
44263 Dortmund

Tel. 0231-99 99 70-0

www.planersocietaet.de

Bearbeitung:

Niklas Rischbieter
Lara Wohland
Theresa Heitmann
Laura Thüning
Ilka Bürling
Niklas Engelhardt
Roman Herzog

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt.

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	4
2	Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2024	7
3	Empfehlungen für das Land Niedersachsen	Fehler! Textmarke nicht definiert.
4	Empfehlungen für die Weiterführung der Fußverkehrs-Checks	26
	Quellenverzeichnis	30

1 Einführung

Mit den Fußverkehrs-Checks wollen das Land Niedersachsen und die MOBILOTSIN die Kommunen ermuntern, vor Ort die Situation für Zufußgehende zu verbessern. Dies soll einen Prozess zur systematischen Stärkung des Fußverkehrs anstoßen und letztlich dabei helfen, einen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten. Im Rahmen des partizipativen Prozesses werden die spezifischen Belange des Fußverkehrs ermittelt und diskutiert. Abschließend werden konkrete Maßnahmenvorschläge erarbeitet, um den Fußverkehr unter Berücksichtigung der unterschiedlichen verkehrlichen und räumlichen Gegebenheiten sowie der Nutzungsgruppen der jeweiligen Kommune zu verbessern.

Nach der Erprobung eines Fußverkehrs-Checks in der Pilotkommune Ganderkesee im vorausgegangenen Jahr 2023, wurden die Fußverkehrs-Checks 2024 zum ersten Mal landesweit durchgeführt und durch das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen gefördert. Mithilfe eines Bewerbungsverfahrens sind 10 Kommunen in Niedersachsen ausgewählt worden, die durch die Planersocietät bei der Durchführung der Fußverkehrs-Checks begleitet und beraten wurden.

Abbildung 1: Urkundenübergabe 2024 mit Staatssekretär Frank Doods (Quelle: LNVG/Schulze)



Zu Beginn des Jahres 2024 wurde der Wettbewerb Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2024 ausgeschrieben, folgende zehn Kommunen wurden dabei ausgewählt: Stadt Cuxhaven, Stadt Dinklage, Stadt Dissen am Teutoburger Wald (aTW), Landeshauptstadt Hannover, Stadt Lüchow (Wendland), Gemeinde Moormerland, Gemeinde Schwanewede, Stadt Syke, Stadt Verden (Aller) und Stadt Werlte.

Die Urkundenübergabe an die Gewinnerkommunen fand im Rahmen einer informativen Auftaktveranstaltung im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen statt. Die feierliche Übergabe der Urkunden an die Kommunen wurde durch den Staatssekretär Frank Doods durchgeführt.

Abbildung 2: Kommunen der Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2024 (Grafik: Planersocietät)



MOBILOTSIN als Initiatorin

Die MOBILOTSIN ist die Beratungseinheit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH¹ und Ansprechpartnerin für niedersächsische Kommunen bei allen Fragen rund um die Mobilitätswende. Dabei unterstützt die MOBILOTSIN Akteur:innen vor Ort, passende Strategien und Maßnahmen zur Umsetzung der Mobilitätswende zu entwickeln.

Mit persönlicher Beratung, fachlichen Qualifizierungen und Veranstaltungen in verschiedenen Themenfeldern (Schulische Mobilität, Europäische Mobilitätswoche, verschiedene Förderprogramme rund um Mobilität, etc.) leistet die MOBILOTSIN einen Beitrag, die Zukunft der Mobilität in Niedersachsen mitzugestalten. Ein wichtiger Baustein dieser Arbeit ist der Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“, der speziell für Mitarbeitende in Kommunen konzipiert wurde. Der Lehrgang vermittelt grundlegendes Wissen in Verkehrs- und Stadtplanung sowie Kenntnisse in zielgruppenspezifischer Kommunikation und Beteiligungsprozessen. Durch diese ganzheitliche Betrachtung von Mobilität können die Teilnehmenden gezielt dazu beitragen, die Mobilitätswende in ihrer Kommune sowie der Verwaltung voranzubringen, indem sie alltägliche Mobilitätspraktiken erkennen und gezielt anpassen können. Die MOBILOTSIN fördert darüber hinaus auch die Vernetzung und den Austausch unter den Alumni des Lehrgangs, damit alle von Best Practice-Beispielen profitieren können.

Seit 2024 unterstützt die MOBILOTSIN niedersächsische Kommunen auch mit dem Instrument Fußverkehrs-Checks. Diese Maßnahme soll dazu beitragen, in den teilnehmenden Kommunen die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit zu initiieren bzw. zu verstetigen, sowie gleichzeitig die Politik, weitere Akteur:innen und Institutionen und natürlich Bürger:innen einzubinden.

¹ Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) ist u. a. als Aufgabenträgerin für den schienengebundenen Nahverkehr in Niedersachsen zuständig und kümmert sich in dieser Funktion, um die Planung und Organisation des Nahverkehrs in Niedersachsen (ausgenommen der Region Hannover und dem Großraum Braunschweig).

2 Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2024

Aufbauend auf den Erfahrungen aus der Modellkommune aus dem Vorjahr, startete der Ablauf der Fußverkehrs-Checks Niedersachsen wieder mit einem Vorbereitungstermin zwischen den Kommunen, der MOBILOTSIN und dem Planungsbüro. Neben einem persönlichen Kennenlernen stehen dabei inhaltliche und räumliche Schwerpunktsetzungen sowie organisatorische Fragestellungen im Fokus. Die Vorgespräche mit den kommunalen Verwaltungen fanden im Sommer 2024 statt.

Zentraler Bestandteil der Fußverkehrs-Checks sind die öffentlichen Veranstaltungen mit zwei Workshops und zwei Begehungen. Während beim Auftakt-Workshop die beiden Routen und erste Mängel und Problemstellen anhand von Karten diskutiert werden, steht bei den Begehungen die Diskussion mit der Zivilgesellschaft vor Ort im Vordergrund. Auch werden erste Ideenansätze aufgegriffen und mithilfe von unterschiedlichen Materialien (z. B. Blindenleitstock, Simulationsbrillen, Rollator) die Belange der verschiedenen Zielgruppen im Fußverkehr erläutert. Diese Veranstaltungen wurden zwischen Ende August und Anfang November 2024 durchgeführt. Im anschließenden Abschluss-Workshop werden die aus den Begehungen (weiter-)entwickelten Maßnahmenempfehlungen vorgestellt und mit den Teilnehmenden diskutiert. Die Abschluss-Workshops fanden in den Kommunen zwischen November 2024 und Anfang Januar 2025 statt.

Die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks wurden in einem Bericht zusammengefasst, der Hinweise zur Umsetzung enthält und den Kommunen im ersten Quartal 2025 zur Verfügung gestellt wurde.

Die MOBILOTSIN steht den Kommunen als Ansprechpartnerin für alle Fragen des Mobilitätsmanagements zur Verfügung. Sie unterstützt die Städte und Gemeinden mit Vorlagen für Öffentlichkeits- und Pressearbeit sowie mit Austausch- und Vernetzungsformaten. Während des gesamten Prozesses fungiert sie als Bindeglied zwischen dem Fachbüro und der Kommune. Auch über den Fußverkehrs-Check hinaus berät sie die kommunalen Verwaltungen zu verschiedenen Mobilitätsthemen, wie z. B. dem schulischen Mobilitätsmanagement, und begleitet die Maßnahmenumsetzung.



Abbildung 3: Ablauf der Fußverkehrs-Checks (Grafik: Planersocietät)

Das Planungsbüro bringt die fachliche Expertise ein, bereitet die Veranstaltungen vor, übernimmt die Moderation und überführt die Ergebnisse in konkrete Maßnahmenempfehlungen. Das Fachbüro steht den Kommunen zudem bei inhaltlichen und organisatorischen Fragen beratend zur Seite.

Die kommunalen Verwaltungen sind für die Organisation und Bewerbung der Veranstaltungen – etwa für die Bereitstellung von Räumlichkeiten – verantwortlich. Sie fungieren als Multiplikatorinnen für weitere lokale Akteur:innen und sind maßgeblich für die Umsetzung der Maßnahmen zuständig. Eine frühzeitige und umfassende Einbindung der zuständigen Fachämter sowie der Verwaltungsspitze ist daher von zentraler Bedeutung.

Thematische Schwerpunkte

Während der Fußverkehrs-Checks in Niedersachsen 2024 sind in den 10 Kommunen viele verschiedene Themen angesprochen und diskutiert worden. Grundsätzlich konnten so die vier Handlungsfelder Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Querungen und Verkehrssicherheit (insbesondere Schulwegesicherheit) herausgestellt werden. Neben sehr klassischen Herausforderungen (z. B. fehlende Bordsteinabsenkungen, fehlende Querungsmöglichkeiten) konnten einige besondere Themen ausgemacht werden, wovon ausgewählte nachfolgend kurz beschrieben werden:

- **Hol- und Bringverkehre** sorgen im Schulumfeld immer wieder für Nutzungskonflikte mit Zufußgehenden oder mit dem Fahrrad fahrenden Schulkindern. Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen wird ihre Sicherheit auf den letzten Metern zur Schule oder vor dem Schulgelände oftmals stark beschnitten. Aus diesem Grund wurde im Rahmen der Fußverkehrs-Checks über mögliche Lösungsansätze wie Elternhaltestellen und Schulstraßen diskutiert.
- An Querungsstellen ist es hinsichtlich der Verkehrssicherheit insbesondere relevant, ob die **Sichtbeziehungen** zwischen querender und fahrender Person **freigehalten** werden. Einschränkungen ergeben sich oftmals durch parkende Autos oder andere sichteinschränkende Elemente. Körperlich eingeschränkte Menschen und Kinder haben ein besonderes Bedürfnis, frühzeitig an Querungsstellen erkannt zu werden.
- In **Fußgängerzonen** kommt es regelmäßig zu **Nutzungskonflikten** zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Vereinzelte Radfahrende nehmen nicht ausreichend Rücksicht und passieren die Fußgängerzone in erhöhter Geschwindigkeit. Dies führt insbesondere dort zu Konflikten, wo Flächen zum Aufenthalt einladen sollen und der Raum eher beengt ist.

- Viele Straßenräume weisen derzeit noch eine recht autodominierte **Flächenverteilung** auf, sei es durch Fahrspuren oder Parkstreifen. Der Fußverkehr benötigt zur barrierefreien und sicheren Fortbewegung mehr Raum. Aber auch das Verweilen und weitere Nutzungen im Seitenraum (z. B. Gastronomie, Geschäftsauslagen, Sitzgelegenheiten) erfordern zusätzlich Platz, sodass eine Umverteilung des bestehenden Straßenraums unverzichtbar ist. Häufig geht dies mit einer **Verkehrsberuhigung** einher, wie sich bei den Begehungen vor Ort gezeigt hat.
- Eine große Herausforderung stellt nach einer Straßenraumumverteilung im Bestand die **Gestaltung** bspw. von verkehrsberuhigten Bereichen oder Fußgängerzonen dar. Oftmals sind die damit einhergehenden Änderungen von Regeln und Vorschriften (insbesondere angepasste Geschwindigkeiten) nicht ausreichend durch die Gestaltung berücksichtigt, so dass sich das Verkehrsverhalten nur bedingt anpasst. Aus diesem Grund wurden unterschiedliche mobile Elemente und Möglichkeiten der Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit in den Kommunen diskutiert.
- Die Gehwege sind in der Realität bereits relativ schmal und für eine Begegnung nur zum Teil geeignet. Zusätzlich zeigt sich, dass weitere Engstellen durch **Hindernisse** auf den **Gehweg** zu finden sind. Mülltonnen, Verkehrsschilder, Poller, Parkautomaten, abgestellte Fahrräder etc. sind kein seltenes Bild auf den Gehwegen. Die Hindernisse schränken insbesondere die Nutzbarkeit des Seitenraums für mobilitätsingeschränkte Personen ein.
- Auch der Fußverkehr ist auf eine **verständliche und sichtbare Wegweisung** im Straßenraum angewiesen. Fehlt diese, leidet Attraktivität und Sicherheit oftmals. Sehinschränkte Personen sind besonders auf eine gute Orientierung angewiesen. So wurde auch über durchgehende taktile Leitsysteme, z. B. zum Bahnhof, diskutiert.

Abbildung 4: Diskussion thematischer Schwerpunkte bei den Begehungen (Stadt Dissen aTW und Stadt Lüchow (Wendland)) (Quelle: Planersocietät)



Abbildung 5: Diskussion thematischer Schwerpunkte bei den Begehungen (Landeshauptstadt Hannover und Stadt Verden (Aller)) (Quelle: Planersocietät)



Teilnehmendenkreis

Der Teilnehmendenkreis bei den Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2024 bestand aus heterogenen Personengruppen und zeigte sich ähnlich vielfältig wie die Themen, die bei den Begehungen diskutiert wurden. Es wurde abhängig von den thematischen Schwerpunkten im Vorfeld der Veranstaltungen darauf geachtet, wichtige Zielgruppen im Fußverkehr direkt anzusprechen und mit einzubinden.

So waren in Dissen aTW, Lüchow (Wendland), Moormerland, Schwanewede, Verden (Aller) und Werlte Lehrkräfte und Schulkinder beteiligt und haben ihre Anregungen zum Thema Schulwegesicherheit direkt in die Diskussion eingebracht.

Mobilitäts- und seheingeschränkte Personen sind hingegen in Hannover und Lüchow (Wendland) dabei gewesen. Neben Politiker:innen und weiteren Interessierten waren in Cuxhaven und Lüchow (Wendland) ebenfalls Vertreter:innen aus dem Einzelhandel bei Begehungen eingebunden.

In einigen teilnehmenden Kommunen wurden darüber hinaus einige Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks von der Verwaltungsspitze begleitet. In Verden (Aller) und Lüchow (Wendland) besuchten die Bürgermeister alle Workshops und Begehungen und konnten sich so umfassend ein eigenes Bild von den Herausforderungen im Fußverkehr vor Ort machen.

Abbildung 6: Begehung mit unterschiedlichen Personengruppen in Werlte und Lüchow (Wendland) (Quelle: Planersocietät)



Öffentliche Wahrnehmung und mediale Begleitung

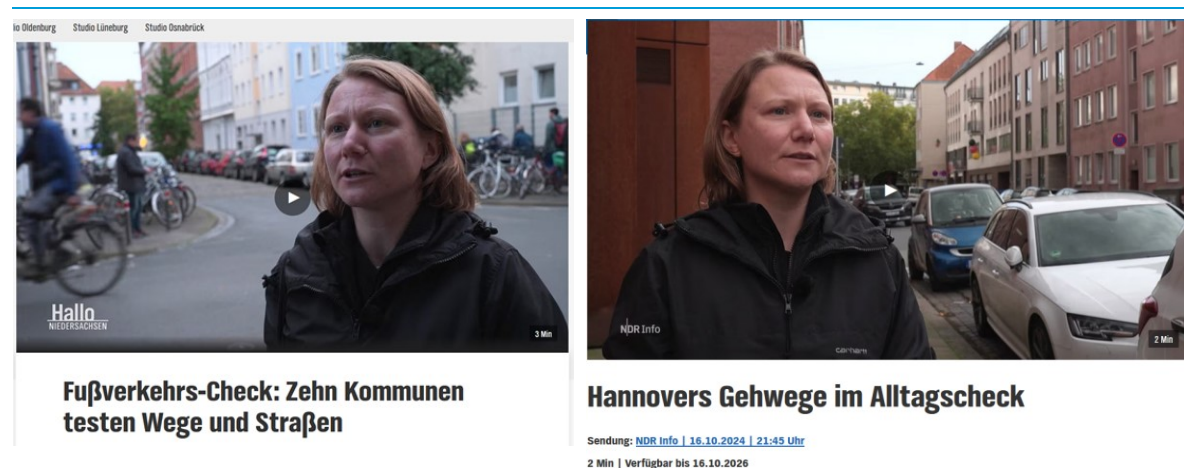
Die Fußverkehrs-Checks stoßen mit ihren bürgernahen Beteiligungsformaten regelmäßig auf mediale Aufmerksamkeit. Die Berichterstattung erfolgt dabei über eine Vielzahl von Kanälen – von klassischen Printmedien bis hin zu sozialen Netzwerken – und adressiert sowohl eine breite Öffentlichkeit als auch lokale Zielgruppen.

Die Checks wurden in zahlreichen Tages- und Wochenzeitungen sowie in Anzeigen- und Stadtteilblättern (gedruckt und digital) thematisiert. Besonders intensiv fiel die mediale Begleitung in der Landeshauptstadt Hannover aus: Hier berichtete der NDR in mehreren ausführlichen Beiträgen über die Aktivitäten vor Ort – unter anderem in der Fernsehsendung *Hallo Niedersachsen* und auf *NDR Info* im Hörfunk. Im Vordergrund standen dabei die Herausforderungen im Fußverkehr und mögliche Lösungsvorschläge zur Verbesserung der Infrastruktur. Auch private Lokalradios griffen die Thematik punktuell auf.

Abbildung 7: Beispiele für die Berichterstattung über die Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2024 (Quelle: EJZ (links), NOZ (rechts))

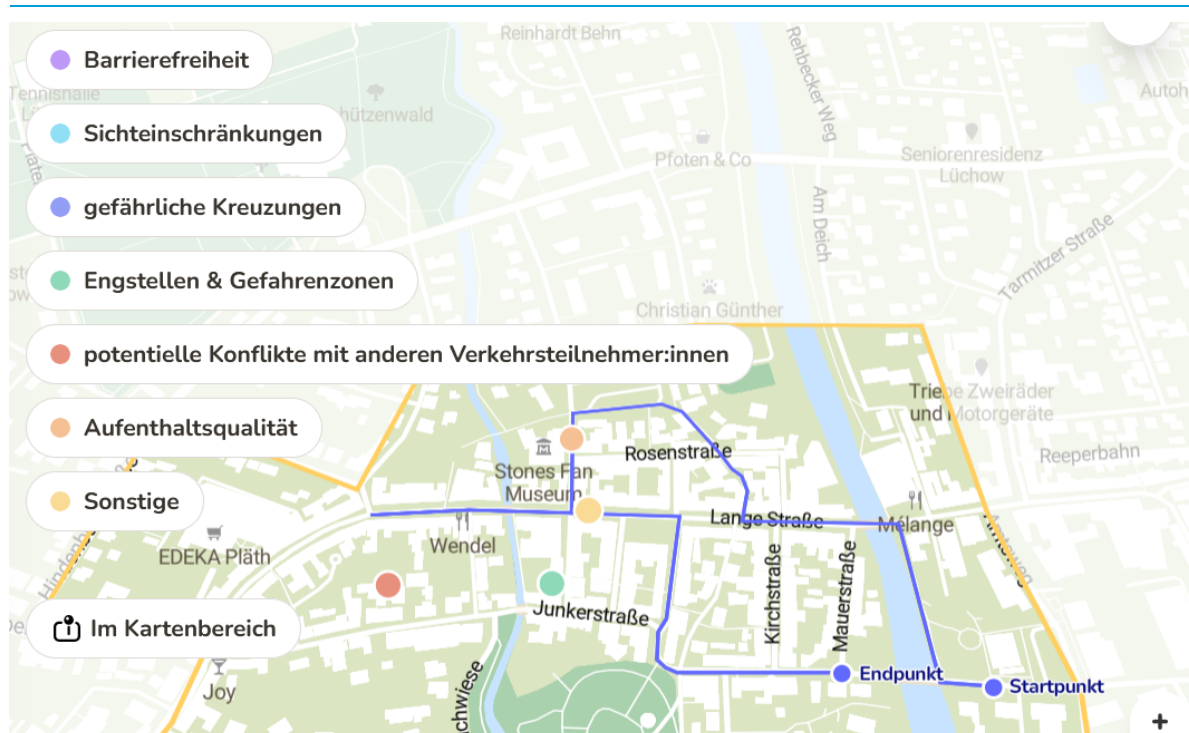


Abbildung 8: Beispiele für die Berichterstattung durch den NDR in Hannover (Quelle: NDR)



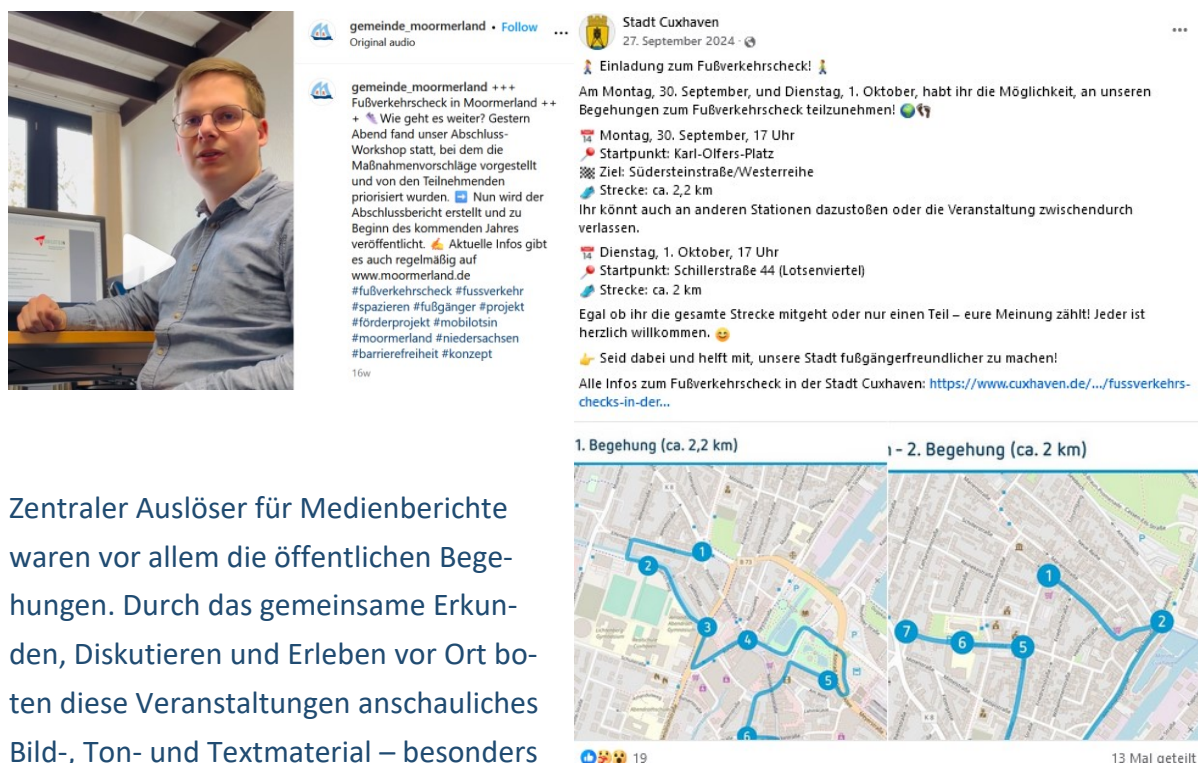
Darüber hinaus informierten viele beteiligte Kommunen auf ihren offiziellen Websites über die Fußverkehrs-Checks – teils in Form von Ankündigungen, teils zur Nachbereitung mit Ergebnisdarstellungen. Ergänzend erschienen Beiträge auf den Webseiten von Verbänden, Bürgerinitiativen und Blogs mit mobilitätspolitischem Fokus. Auch auf digitalen Beteiligungsplattformen, wie im Fall Lüchow (Wendland) im Rahmen des Projekts *Resiliente Innenstadt*, wurden Informationen bereitgestellt und Mitmachangebote geschaffen.

Abbildung 9: Möglichkeit der Online-Beteiligung in Lüchow (Wendland) im Rahmen der Fußverkehrs-Checks (Quelle: Stadt Lüchow)



Einen besonderen Stellenwert hatte die Kommunikation über soziale Netzwerke. Städte, Gemeinden sowie deren Vertreter:innen nutzten Plattformen wie Instagram und Facebook gezielt, um für Veranstaltungen zu werben, Einblicke in Begehungen zu geben oder Ergebnisse anschaulich aufzubereiten. So veröffentlichte etwa die Gemeinde Moormerland ein Video mit einer Zusammenfassung der Ergebnisse auf Instagram; die Stadt Cuxhaven informierte auf Facebook über Ablauf und Treffpunkte der Begehungen.

Abbildung 10: Beispiel für die Social Media-Berichterstattung (Quelle: Instagram Gemeinde Moormerland (links) und Facebook Stadt Cuxhaven (rechts))



Zentraler Auslöser für Medienberichte waren vor allem die öffentlichen Begehungen. Durch das gemeinsame Erkunden, Diskutieren und Erleben vor Ort boten diese Veranstaltungen anschauliches Bild-, Ton- und Textmaterial – besonders interessant für Medien mit Fokus auf lokale Berichterstattung. Auch der Abschluss-Workshop mit der Vorstellung erster Maßnahmenempfehlungen fand regelmäßig mediales Interesse. Auftaktveranstaltungen wurden hingegen seltener aufgegriffen.

Neben der konkreten Begleitung der Veranstaltungen fanden auch thematische Aspekte Resonanz: Häufig berichteten Medien über Schulwegsicherheit, Elterntaxis, Barrierefreiheit sowie das sichere Queren von Straßen. Ebenso wurde vereinzelt über die Auswahl und Vergabe der Fußverkehrs-Checks berichtet.

Ergebnisse

Während der Fußverkehrs-Checks in Niedersachsen zeigte sich deutlich, dass die Sensibilisierung für den Fußverkehr angestoßen werden konnte, so dass auch die unterschiedlichen Belange der Personengruppen im Fußverkehr stärker ins Bewusstsein der Beteiligten rückten. Besonders die unmittelbaren Eindrücke vor Ort sowie das Erleben spezifischer Herausforderungen führten zu neuen Erkenntnissen. Trotz der Fokussierung auf ein bestimmtes Untersuchungsgebiet boten die Begehungen und Workshops die Gelegenheit, beispielhaft allgemeine Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs zu diskutieren und über strukturelle sowie kommunalweite Ansätze nachzudenken.

Die aktive Mitwirkung und das Interesse in den Kommunen waren insgesamt erfreulich hoch, insbesondere bei den Begehungen zeigte sich eine große Beteiligung. Die Kommunen selbst übernahmen die Ansprache potenzieller Teilnehmendenkreise, wodurch eine breite Zielgruppe erreicht wurde.

Neben Vertreter:innen der Kommunalverwaltungen, Parteien und Interessenverbände beteiligten sich auch zahlreiche Anwohnende aus den Untersuchungsgebieten sowie Schüler:innen und Lehrkräfte und Einzelhandelsbetreibende. Auch die Bekanntmachung und Anmeldemöglichkeiten über die Webseiten der Kommunen erwiesen sich als wirksames Instrument.

Der grundlegende Aufbau der Fußverkehrs-Checks mit seinen partizipativen Elementen – Auftakt- und Abschlussworkshop sowie zwei Begehungen – wird als zielführend betrachtet. Ebenso bewährte sich die fachliche Begleitung durch ein Fachbüro. Einige Kommunen ließen die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks in politischen Gremien vorstellen.

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks wurden zahlreiche relevante Themen identifiziert, und in einigen Fällen konnten kleinere Maßnahmen bereits während oder kurz nach den Begehungen umgesetzt oder vorbereitet werden. Neben punktuellen Problemstellen rückten dabei auch strukturelle Fragen in den Fokus, etwa die Flächenaufteilung im Straßenraum, Nutzungskonflikte mit parkenden Fahrzeugen oder Radfahrenden, die Gestaltung von Fußwegen über Parkplätze sowie die Barrierefreiheit – insbesondere bei engen oder durch Hindernisse eingeschränkten Gehwegen. Bei der Entwicklung von Maßnahmen war es wichtig, sowohl einzelne Mängel zu beheben als auch übergreifende Abhängigkeiten mit anderen Fortbewegungsarten zu berücksichtigen. Ein weiteres zentrales Thema war die sichere Gestaltung des Schülerverkehrs und der Umgang mit Elternverkehren, wobei neben infrastrukturellen Verbesserungen auch schulisches Mobilitätsmanagement als geeignete Maßnahme betrachtet wurde. Oftmals wurde der Wunsch nach barrierefreien, attraktiven Geh- und Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum geäußert. Diese sollten ausreichend Platz für Zufußgehende bieten sowie durch Sitzgelegenheiten ergänzt werden. Noch

entscheidender erschien vielen die Sicherheit im öffentlichen Raum – insbesondere durch angepasste Geschwindigkeiten und gut gestaltete Querungsmöglichkeiten.

Gleichzeitig wurde deutlich, dass die Fußverkehrs-Checks einen ersten Impuls setzen können und eine umfassende Stärkung des Fußverkehrs darüber hinaus verstetigt werden muss. Viele Kommunen teilen diese Einschätzung und beabsichtigen, das Thema weiter zu vertiefen.

Auch auf Fach- und Bundesebene wird das Instrument der Fußverkehrs-Checks positiv bewertet. Sie gelten als erfolgreiche Maßnahme zur Sichtbarmachung des Fußverkehrs. Neben Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen haben inzwischen auch Bremen und Rheinland-Pfalz dieses Modell übernommen und in ihre landesweiten Ansätze zur Fußverkehrsförderung integriert.

Nachfolgend können die thematischen und räumlichen Schwerpunkte in den Kommunen der Fußverkehrs-Checks in Niedersachsen 2024 in den Steckbriefen nachgelesen werden.

Stadt Cuxhaven



Einwohnende	49.740 (Stand 2022)
Stadt-/Gemeindetyp	Mittelstadt im Landkreis Cuxhaven
Ansprechperson	Denise Wächter, Fachbereich 5 Straße und Verkehr

1. Begehung

Innenstadt



2. Begehung

Lotsenviertel

Teilnehmende	Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Bürger:innen, Einzelhändler:innen
Schwerpunkte	Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Querungen, Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Zusammenfassung

Ziel der beiden Begehungen in Cuxhaven war es, wichtige Handlungsbedarfe und Themen für den Fußverkehr entlang der Begehungsrouten zu identifizieren. Dabei bildeten sich die Themen Barrierefreiheit, Querungen, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität als Schwerpunkte heraus. Neben der Innenstadt wurde auch das angrenzende Lotsenviertel bei den Begehungen berücksichtigt. In beiden Bereichen gibt es aufgrund verschiedener Zielorte (Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Bahnhof etc.) ein hohes Fußverkehrsaufkommen. Hinzu kommen verschiedene Planungsvorhaben (z. B. Fahrradachse „Lotsenviertel-Bahnhof“, „Deichband“), die in den nächsten Jahren verwirklicht werden und auch für den Fußverkehr entsprechende Verbesserungen mit sich bringen. Vor diesem Hintergrund konnten verschiedene Maßnahmenvorschläge entlang der Begehungsrouten formuliert werden. Hierzu zählt unter anderem der Abbau von Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr, indem beispielsweise Sichtbeziehungen an Knotenpunkten verbessert werden, eine stärkere räumliche Trennung erfolgt oder Markierungen die gegenseitige Rücksichtnahme erhöhen. Die Verbesserung der Querungssituation ist Gegenstand mehrerer Maßnahmenvorschläge, zum Beispiel durch die Einrichtung zusätzlicher Querungshilfen.

Stadt Dinklage



Einwohnende 13.958 (Stand 2024)

Stadt-/Gemeindetyp Kleinstadt im Landkreis Vechta

Ansprechperson Michael Busch, Leiter Bauen und Stadtentwicklung Amt IV, Stadt Dinklage

1. Begehung

Innenstadt Dinklage



2. Begehung

Ortsteil In der Wiek

Teilnehmende Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Bürger:innen, Eltern

Schwerpunkte Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Querungen, Schulwege

Zusammenfassung

Im Fußverkehrs-Check 2024 hat die Stadt Dinklage bei der ersten Begehung den Schwerpunkt auf die Innenstadt und die angrenzenden Gebiete gelegt. Um auch andere Bereiche zu berücksichtigen, wurde die zweite Begehung im Ortsteil In der Wiek durchgeführt. Besonderes Augenmerk wurde auf die Barrierefreiheit von Gehwegen und Querungen sowie auf die Schulwege der Kinder gelegt, insbesondere im Zusammenhang mit dem Hol- und Bringverkehr. Viele Gehwege sind aufgrund ihres schlechten Zustandes nicht gut nutzbar bzw. barrierefrei. Auf Gehwegen parkende Fahrzeuge, erhöhter Kfz-Durchgangsverkehr und teilweise überhöhte Geschwindigkeiten schränken den Fußverkehr ein. Hol- und Bringverkehr beeinträchtigt zudem die Sicherheit im Umfeld von KiTas und Schulen. Während der Begehungen haben die Teilnehmenden bereits einige Ideen eingebracht. Wichtige Fußwegeverbindungen sollten durch Instandsetzungsmaßnahmen, Straßensanierungen und einen barrierefreien Ausbau des Vorrangnetzes (laut Verkehrsentwicklungsplan) verbessert werden. Dafür reichen zum Teil schon einfache Maßnahmen wie das Anbringen von Retroreflektoren an Pollern oder das Aufbringen farbiger Markierungen an Querungsstellen. Die Empfehlung, im Bereich der Schulen geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen wie Markierungen, Geschwindigkeitsanzeigen und Schilder einzurichten, fand bei den Beteiligten positive Resonanz.

Stadt Dissen am Teutoburger Wald



Einwohnende 10.349 (Stand 2019)

Stadt-/Gemeindetyp Kleinstadt im Landkreis Osnabrück

Ansprechperson Carina Ortmann, Fachbereich Planen und Bauen, Stadt Dissen aTW

1. Begehung

Innenstadt Dissen



2. Begehung

Umfeld der Grundschule Dissen,
Hermann-Freye-Gesamtschule

Teilnehmende Vertreter:innen der kommunalen
Verwaltung, Politik, Bürger:innen sowie Schüler:innen

Schwerpunkte Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Querungen, Schulwege

Zusammenfassung

Die Stadt Dissen am Teutoburger Wald hat im Fußverkehrs-Check 2024 bei der ersten Begehung die Fußwegeverbindungen in der Innenstadt untersucht. Besonders die Dieckmannstraße als Innenstadtring mit viel Kfz-Durchgangsverkehr, schmalen Gehwegen sowie fehlenden Querungsmöglichkeiten mindern den Gehkomfort. Aufgrund der fehlenden klaren Trennung kommt es dort gelegentlich zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr. Eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mittels Piktogrammketten sollte kurzfristig geprüft werden. Der Bau neuer Querungsstellen und deren barrierefreie Gestaltung konnten bereits während der Begehung anhand von Best-Practice-Beispielen analysiert und diskutiert werden. Bei der zweiten Begehung wurden Lösungsvorschläge zur sicheren Gestaltung von Schulwegen diskutiert. Die Einrichtung von Elternhaltestellen, die Gestaltung von sicheren Kreuzungsbereichen und die Erhöhung der Aufmerksamkeit (Markierung, Beschilderung, Geschwindigkeitsanzeigen etc.) für zu Fuß gehende Schulkinder wurden als kurzfristig umsetzbare Maßnahmen von den Beteiligten herausgestellt.

Landeshauptstadt Hannover



Einwohnende	548.186 (Stand 2023)
Stadt-/Gemeindetyp	Großstadt (Landeshauptstadt Niedersachsen)
Ansprechperson	Uta Schäfer, Fachbereich Tiefbau

1. Begehung

Oststadt: Nord-Route



2. Begehung

Oststadt: Süd-Route

Teilnehmende	Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Politik, WDR, Polizei, und Bürger:innen
Schwerpunkte	Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität

Zusammenfassung

In der Landeshauptstadt Hannover wurde der räumliche Fokus der Begehungen auf die Oststadt gelegt. Bei beiden Begehungen wurden die Fußwegeverbindungen innerhalb der Wohnbereiche sowie zur Haupteinkaufszone Lister Meile und Verbindungen zum nah gelegenen Hauptbahnhof betrachtet. Neben der Erörterung des Gehkomforts der Zufußgehenden wurde besonderes Augenmerk auf die Barrierefreiheit im Längsverkehr genauso wie beim Queren von Hauptverkehrsstraßen gelegt. Insbesondere beim Queren der Lichtsignalanlagen der Wedekindstraße konnten einige Mängel in der barrierefreien Fortbewegung identifiziert werden. Neben fehlender taktiler Leitung stellen hohe Bordsteine ein Hindernis für viele Personengruppen dar. Auf der Bödekerstraße, die sowohl von vielen älteren Menschen als auch von Kindern gequert wird, fehlt es ebenfalls an barrierefreien und ausreichenden Querungsmöglichkeiten. Mit der Umwidmung eines weiteren Bereichs der Lister Meile zur Fußgängerzone gewinnt die Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr an Potenzial. Es wird aber gleichzeitig deutlich, dass eine Umgestaltung der Eingänge notwendig ist, um Nutzungskonflikte mit dem Kfz- und Radverkehr zu reduzieren. Für eine Förderung des Fußverkehrs in der Oststadt wird zudem empfohlen, die Gehwege von sämtlichen Hindernissen freizuhalten, um eine barrierefreie, sichere und komfortable Fortbewegung zu ermöglichen.

Stadt Lüchow (Wendland)



Einwohnende	9.241 (Stand 2023)
Stadt-/Gemeindetyp	Kleinstadt im Wendland
Ansprechperson	Lisa Runde, Projektmanagerin Förderprogramm „Resiliente Innenstädte“

1. Begehung

Innenstadt



2. Begehung

Schulviertel

Teilnehmende	Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Bürger:innen, Polizei, Lehrkräfte, Schüler:innen, Einzelhändler:innen
Schwerpunkte	Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Querungen und Schulwegesicherheit

Zusammenfassung

In Lüchow (Wendland) wurde die erste Begehung in der Innenstadt durchgeführt. Die Route verlief vom ZOB sowie zentralen Parkplätzen in Richtung Marktplatz, so dass die Wege dorthin und innerhalb der Innenstadt hinsichtlich Barrierefreiheit und Erreichbarkeit betrachtet wurden. Auch stand das Thema der Aufenthaltsqualität im Fokus der ersten Begehung. Die Verweilmöglichkeiten sind aktuell in den zum Teil noch stark autodominierten Straßenräumen eingeschränkt. Mithilfe von verkehrsberuhigenden und straßenraumumverteilenden Maßnahmen kann die Innenstadt mit ihrer historischen Bausubstanz noch attraktiver werden und zum Flanieren einladen, so dass der Einzelhandel ebenfalls davon profitiert.

In einer zweiten Begehung stand die Schulwegesicherheit im Vordergrund der Diskussion. Das umfasste Möglichkeiten des sicheren Querens, attraktive Wegeverbindungen unabhängig vom Autoverkehr sowie Nutzungskonflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr auf gemeinsam genutzten Flächen. Zentrale Fragestellung war, wie der Hol- und Bringverkehr innerhalb des Schulviertels begrenzt werden kann. Auch ging es darum, eine bestehende Elternhaltestelle attraktiver zu gestalten und Angsträume zu beseitigen.

Gemeinde Moormerland



Einwohnende	24.055 (Stand 2022)
Stadt-/Gemeindetyp	Gemeinde im Landkreis Leer (mit 10 Ortsteilen)
Ansprechperson	Daniel Hoch, Projekt- und Fördermittelmanagement

1. Begehung

Warsingsfehn (Hauptort)



2. Begehung

Neermoor (Ortsteil zukünftig mit Bahnanschluss)

Teilnehmende	Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Bürger:innen sowie Eltern und Lehrkräfte der Schulen
Schwerpunkte	Querungen, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität

Zusammenfassung

In der Gemeinde Moormerland wurde im Rahmen der Fußverkehrs-Checks 2024 eine Begehung im Verwaltungs- und Versorgungszentrum der Gemeinde, in Warsingsfehn, durchgeführt. Die zweite Begehung fand im Ortsteil Neermoor statt, der in den kommenden Jahren wieder an die Bahnverbindung zwischen Leer und Emden angeschlossen werden soll.

Der Fokus der Begehung lag auf den Themen der Verkehrssicherheit und der Verbesserung von Querungsanlagen. Im Rahmen der Begehungen wurden im Umfeld dreier Schulen die Herausforderungen und Gefahrenstellen im anschließenden Straßenraum thematisiert. Die Verkehrssicherheit der Schüler:innen ist durch eine unklare Aufteilung der Gehwege, Konflikte mit dem Hol- und Bringverkehr oder fehlende Querungsanlagen lokal eingeschränkt. Die zum Teil sehr großzügige Dimensionierung des Straßenraums, mit breiten Fahrbahnen und großen Kurvenradien, behindert den Fußverkehr vor allem beim Queren. Hier kann durch eine Anpassung der Radien und auch die Ergänzung von Querungsanlagen, Abhilfe geschaffen werden. In Neermoor ergibt sich durch eine mögliche Umgestaltung des Straßenraumes und Platzes an der Lessingstraße perspektivisch die Möglichkeit für mehr Aufenthaltsqualität.

Gemeinde Schwanewede



Einwohnende	20.523 (Stand 2022)
Stadt-/Gemeindetyp	Mittelstadt im Landkreis Osterholz
Ansprechperson	Marcel Stelljes, Klimaschutzmanager

1. Begehung

Bereich um den Marktplatz



2. Begehung

Ostlandstraße / Heideschule

Teilnehmende	Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Bürger:innen sowie Schüler:innen
Schwerpunkte	Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Querungen, Schulwege

Zusammenfassung

Schwanewede hat im Fußverkehrs-Check 2024 bei der ersten Begehung den Schwerpunkt auf den Bereich um den Marktplatz im Ortskern gelegt, der das Zentrum der Gemeinde mit einem großen Angebot an Nahversorgungs- und Dienstleistungsangeboten darstellt. Besonders betrachtet wurden die Barrierefreiheit und die Erreichbarkeit des Marktplatzes mit Blick auf die nahegelegenen Altenwohnungen. Die zweite Begehung fand im Bereich der Ostlandstraße statt, in der sich die Heideschule befindet und behandelte das Thema Schulwegesicherheit.

Im Gebiet rund um den Marktplatz kommt es durch die hohe Dominanz des Kfz-Verkehrs zu vermehrten Konflikten mit dem Fußverkehr. In den oftmals gemeinsam genutzten Seitenräumen treten Konflikte zwischen dem Rad- und Fußverkehr auf. Durch die Umsetzung verschiedener Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung kann die Situation für den Fußverkehr verbessert werden. Die Schulwegesicherheit ist durch verstärkten Hol- und Bringverkehr im Umfeld von Schule und Kindergarten sowie fehlende sichere Querungsmöglichkeiten eingeschränkt. Die Empfehlung zur Aktualisierung von vorhandenen Schulwegplänen unter Berücksichtigung einer kindgerechten Darstellung sowie die Verbesserung der Querungssituation ist von den Teilnehmenden begrüßt worden.

Stadt Syke



Einwohnende 25.600 (Stand 2020)

Stadt-/Gemeindetyp Mittelstadt im Landkreis Diepholz, Raum Bremen

Ansprechperson Freya Söchtig, Fachbereichsleiterin Ordnungswesen

1. Begehung

Ortsteil Syke: Nord-Süd-Route



2. Begehung

Ortsteil Gessel: West-Ost-Route

Teilnehmende Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Bürger:innen, Polizei sowie der ADFC

Schwerpunkte Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Querungen, Kindermobilität und Schulwege

Zusammenfassung

Die Stadt Syke hat den Fokus der ersten Begehung auf die Innenstadt und ihre umliegenden Bereiche gelegt. Um nicht nur das Zentrum in den Blick zu nehmen, fand die zweite Begehung im Ortsteil Gessel statt. Insbesondere die Barrierefreiheit von Gehwegen und Querungen sowie die Schulwege von Kindern rückten immer wieder in den Fokus der Diskussionen. Viele Gehwege sind aufgrund ihres schlechten Zustandes nicht gut nutzbar bzw. barrierefrei. Auf gemeinsam genutzten Geh- und Radwegen kommt es häufiger zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Der Hol- und Bringverkehr schränkt zudem die Sicherheit im Umfeld von KiTas und Schulen ein. Die Teilnehmenden haben während der Begehungen bereits viele Ideen eingebracht. Wichtige Fußwegeverbindungen sollten durch Instandsetzungsmaßnahmen und einem barrierefreien Ausbau verbessert werden. Dafür reichen zum Teil schon einfache Maßnahmen wie das Anbringen von Retroreflektoren an Pollern. Bereits umgesetzte Maßnahmen wie der Schulexpress wurden bei der Begehung positiv von den Teilnehmenden hervorgehoben. Die Empfehlung kindgerechte Schulwegpläne für die Syker Grundschulen zu erstellen, stieß auf eine positive Resonanz bei den Beteiligten.

Stadt Verden (Aller)



Einwohnende 29.371 (Stand 2024)

Stadt-/Gemeindetyp Mittelstadt und Kreisstadt im Landkreis Verden

Ansprechperson Jan-Hendrik Weitz, Fachbereich Finanzen und Klimaschutz

1. Begehung

Grundschule am Sachsenhain



2. Begehung

Innenstadt Nord

Teilnehmende Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Bürger:innen, Schüler:innen, Lehrkräfte, Schulleitung sowie Presse

Schwerpunkte Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Querungen, Schulwege

Zusammenfassung

In der Stadt Verden (Aller) wurde im Rahmen des Fußverkehrs-Checks die erste Begehung mit einem thematischen Schwerpunkt auf die Schulwegsicherheit durchgeführt. Im Fokus standen dabei die Grundschule am Sachsenhain sowie zentrale Schulwege im Umfeld. Die zweite Begehung widmete sich der Erreichbarkeit der Innenstadt aus den nördlich gelegenen Wohngebieten, insbesondere unter dem Aspekt der Barrierefreiheit im Zentrum.

Dabei traten im Innenstadtbereich an mehreren Stellen Nutzungskonflikte zwischen Fuß-, Kfz- und Radverkehr zutage. Diesen soll durch verschiedene Maßnahmen begegnet werden, unter anderem durch verbesserte Querungssituationen und ergänzende Fahrbahnmarkierungen zur stärkeren Trennung der Verkehrsarten. Aber auch die barrierefreie Gestaltung und Orientierung sind Thema gewesen und mithilfe von einem Rollator, Simulationsbrillen und Blindenlangstöcken getestet worden. Rund um die Grundschule führen insbesondere die Hol- und Bringverkehre zu Stoßzeiten zu kritischen Situationen mit zu Fuß gehenden Schulkindern. Vorgeschlagen werden daher die Erprobung einer Schulstraße im Rahmen eines Verkehrsversuchs, die Einrichtung von Elternhaltestellen sowie die Ausarbeitung kindgerechter Schulwegpläne, um die Verkehrssituation nachhaltig zu entschärfen.

Gemeinde Werlte



Einwohnende 10.588 (Stand 2023)

Stadt-/Gemeindetyp Kleinstadt im Emsland

Ansprechperson Dominik Drewes, Klimaschutzmanager

1. Begehung

Route Süd: Barrierefreiheit



2. Begehung

Route Nord: Schulwegesicherheit

Teilnehmende Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Lehrkräfte, Schüler:innen

Schwerpunkte Barrierefreiheit, Querungen, Schulwegesicherheit

Zusammenfassung

In Werlte sind zwei Begehungsrouten mit unterschiedlichen thematischen Schwerpunkten festgelegt worden. Während der erste Planungsspaziergang den Fokus auf die Barrierefreiheit legte, wurde die zweite Begehung unter Ausschluss der Öffentlichkeit mit Schüler:innen des Gymnasiums und der Albert-Trautmann-Schule sowie Lehrkräften der beiden Schulen und der Grundschule durchgeführt.

Fehlende Bordsteinabsenkungen, barrierefreie Sitzgelegenheiten, schmale Gehwege und Hindernisse in der Gehgasse sind bei der ersten Begehung im südlichen Kernbereich Werltes diskutiert worden. Mit Rollator, Simulationsbrillen und Blindenlangstock konnten so die Belange mobilitäts- und seheingeschränkter Personen vor allem an Querungsstellen deutlich gemacht werden. Die zweite Route führte im nördlichen Bereich entlang des Umfelds der weiterführenden Schulen sowie der Grundschule bis zu Kreutzmanns Mühle. Neben Elternverkehren und Nutzungskonflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr waren sichere Querungsmöglichkeiten Diskussionsgegenstand. Die aktuell von Schülerlots:innen in den Morgenstunden gesicherten Querungen im direkten Schulumfeld weisen Defizite in der Sicherheit auf. Außerhalb der Zeiten der Schülerlots:innen seien die Querungsstellen aufgrund ihrer Gestaltung nicht ausreichend sicher.

3 Empfehlungen für die Weiterführung der Fußverkehrs-Checks

Die Fußverkehrs-Checks (FVC) in Niedersachsen bieten Kommunen eine systematische und praxisnahe Grundlage, um den Fußverkehr vor Ort zu analysieren und gezielt zu fördern. Ohne die finanzielle und organisatorische Unterstützung des Landes wären die Fußverkehrs-Checks nur mit viel Aufwand für die Kommunen realisierbar.

Der Erfolg der Fußverkehrs-Checks und die bisher erreichten Ziele in den Städten und Gemeinden des ersten Durchlaufs zeigen, dass eine Fortsetzung des Instruments sinnvoll ist, um die Unterstützung für den Fußverkehr in Niedersachsen flächenhaft auszurollen und ein stärkeres Bewusstsein zu schaffen. Da die Fußverkehrs-Checks unabhängig von der Kommunengröße durchgeführt werden können, handelt es dabei auch um eine Stärkung für den ländlichen Raum.

Neben der Empfehlung für eine generelle Weiterführung der Fußverkehrs-Checks in Niedersachsen werden Vorschläge gemacht, wie die Fußverkehrs-Checks weiterentwickelt und die angestrebten Ziele noch besser erreicht werden können.

Weiterentwicklung Fußverkehrs-Checks

Die **Präsentation der Ergebnisse im politischen Gremium** sensibilisiert die politischen Entscheidungsträger:innen explizit und veranschaulicht ihnen die Herausforderungen und unterschiedlichen Bedarfe im Fußverkehr. Dies hat sich auch in der vorausgegangenen Modellkommune Ganderkesee aus dem Jahr 2023 und der Anfrage einzelner Kommunen aus 2024 zur Vorstellung der Ergebnisse aus dem Fußverkehrs-Check in der Politik beim Planungsbüro gezeigt. Gute Erfahrungen sind darüber hinaus in Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen gesammelt worden. In Form einer Beschlussvorlage können die vorgeschlagenen Maßnahmen verbindlich verankert werden und ein finanzielles Budget für die Umsetzung leichter kommuniziert werden. Aus diesem Grund sollte erwogen werden, neben den Workshops und Begehungen zusätzlich die Ergebnispräsentation im politischen Gremium als festen Baustein der Fußverkehrs-Checks aufzunehmen.

Nach der Durchführung des Fußverkehrs-Checks beginnt in den Kommunen die eigentliche Arbeit – die **Umsetzung der Maßnahmen**. Vor allem in kleineren Kommunen kann die Gefahr bestehen, dass die Umsetzung aufgrund anderer zu erfüllender Aufgaben in den Hintergrund rückt.

Um vor allem zu Beginn die vorbereitende Umsetzungsarbeit zu begleiten und den Kommunen Unterstützung an die Hand zu geben, kann ein **Nachbereitungstermin** (ca. ein halbes bis dreiviertel Jahr) nach Durchführung des Fußverkehrs-Checks gemeinsam mit dem Planungsbüro und der MOBILOTSIN sinnvoll sein, um Herausforderungen abzufragen und wo möglich zu unterstützen.

Evaluation

Eine **Evaluation** in Form eines Fragebogens kann das Erreichen der Ziele im Fußverkehrs-Check in den einzelnen Kommunen konkret abfragen und einen Überblick über die Wirksamkeit geben. Gleichzeitig kann herausgestellt werden, wo weiterer Unterstützungsbedarf besteht, was während der Durchführung der Fußverkehrs-Checks nicht so gut lief oder welche/wie viele Maßnahmen sich bereits in der Planung oder Umsetzung befinden. Im Durchlauf 2024 wurde eine solche Evaluation durchgeführt, in der Feedback zum Bewerbungsprozess, den Veranstaltungen und der Unterstützung durch das Fachbüro und die MOBILOTSIN eingeholt wurde. Um weitere Erkenntnisse zu erlangen, ist eine zusätzliche Evaluation von Interesse, die mehr als ein Jahr nach Abschluss der Fußverkehrs-Checks durchgeführt wird. Es sollte dabei darauf geachtet werden, dass die Rücklaufquote in den Kommunen möglichst hoch ausfällt. Eine jährliche Evaluation gibt so einen umfassenden Überblick und ermöglicht es, Verbesserungsmöglichkeiten zu identifizieren.

Vernetzung

Während des Prozessdurchlaufs der Fußverkehrs-Checks wurden durch die MOBILOTSIN zwei digitale Austauschformate zu verschiedenen Themenschwerpunkten, darunter zur Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, durchgeführt. Die Rückmeldungen der teilnehmenden Kommunen haben gezeigt, dass ein Bedarf an weiterführendem Austausch und Unterstützung auch über den eigentlichen Projektzeitraum hinaus besteht.

Basierend auf diesen Austauschformaten bietet sich zudem der Aufbau eines kommunalen Netzwerks an, bestehend aus Kommunen, die einen Fußverkehr-Check durchgeführt haben. Nach dem Prinzip „Kommunen helfen Kommunen“ können sich die teilnehmenden Städte, Gemeinden und Landkreise über Fortschritte sowie Best-Practice-Beispiele austauschen und vernetzen. So lassen sich Umsetzungshürden abbauen und Motivation schaffen. Dieser Prozess könnte durch die MOBILOTSIN betreut werden, die damit als wissensbasiertes Bindeglied zwischen den Kommunen agiert. Dies würde nicht nur den fachlichen Austausch intensivieren, sondern auch die dauerhafte Verstetigung von Maßnahmen der Fußverkehrs-Checks fördern. Darüber hinaus wäre es in diesem Zusammenhang langfristig hilfreich, eine strukturierte Dokumentation und Sichtbarmachung

erfolgreicher Maßnahmen, beispielsweise in Form eines digitalen „Umsetzungsradars“, zu entwickeln. Dieser kann auf einer interaktiven Karte umgesetzte Projekte darstellen und mit Zusatzinformationen wie Evaluationsberichten, Planungsunterlagen oder Ansprechpersonen hinterlegt werden.

Um diesen Bedarf aufzugreifen, kann ein **landesweites Vernetzungstreffen** sinnvoll sein. Hier können sich kommunale Vertreter:innen gezielt über Herausforderungen und Erfolgsfaktoren bei der systematischen Fußverkehrsförderung austauschen – etwa zu den Themen Maßnahmenumsetzung, Bürgerbeteiligung, Barrierefreiheit oder ressortübergreifender Kooperation. Ein erstes Vernetzungstreffen mit dem Schwerpunkt Fußverkehr wurde 2024 von der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen (AGFK) durchgeführt. Die „AGFK-Fußverkehrskonferenz“ richtet sich an Interessierte, die sich mit der Stärkung des Fußverkehrs beschäftigen, und steht allen Kommunen offen. Eine Fortführung wird es 2025 geben.

Dabei kann auch auf klassische Fragestellungen wie die Integration in bestehende Planwerke, Fördermöglichkeiten oder Standards bei der Infrastrukturgestaltung eingegangen werden.

Bewusstseinsbildung und Beteiligung

Die Öffentlichkeitsarbeit spielt eine zentrale Rolle in der Fußverkehrsförderung und sollte auf Landesebene gezielt weiterentwickelt werden. Die bisherigen Erfahrungen aus den Fußverkehrs-Checks in Niedersachsen haben gezeigt, dass eine begleitende Kommunikation – sowohl nach innen als auch nach außen – maßgeblich zur Sichtbarkeit, Wirksamkeit und lokalen Verankerung beiträgt.

Die MOBILOTSIN nimmt hierbei eine zentrale Rolle ein: Sie unterstützt die Kommunen nicht nur fachlich, sondern auch kommunikativ mit eigenen Veranstaltungen, Fachbeiträgen und kontinuierlicher Netzwerkarbeit für eine stärkere Wahrnehmung des Fußverkehrs in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit. Dazu gehört eine Ausgabe des Formats MOBILOTSIN-online, in der den Kommunen das Instrument „Fußverkehrs-Checks“ vorgestellt wird. Die Übergabe der Fußverkehrs-Checks im Ministerium bietet den Kommunen einen guten Einstieg in die Öffentlichkeits- und Pressearbeit. Perspektivisch wird das Aufgabenspektrum erweitert: So wird das Themenfeld des schulischen Mobilitätsmanagements schrittweise in die Angebote integriert – ein Bedarf, der auch durch die Fußverkehrs-Checks deutlich geworden ist.

Ein zentraler Baustein ist dabei die vom Bündnis „Sichere und Nachhaltige Schulwege“ entwickelte Qualifizierung für Koordinator:innen des kommunalen schulischen Mobilitätsmanagements unter der Leitung der MOBILOTSIN.

Auch mit vorgefertigten Pressemitteilungen, etwa zur Urkundenübergabe oder zum offiziellen Start der Fußverkehrs-Checks, sowie Layout-Vorlagen für Plakate zur Bewerbung der öffentlichen Veranstaltungen unterstützt die MOBILOTSIN die Kommunen für ein öffentlichkeitswirksames Verfahren und stellt damit eine konsistente, sichtbare Außendarstellung vor Ort sicher.

Quellenverzeichnis

EJF vom 19.09.2024

https://www.luechow-zukunft.de/wp-content/uploads/2024/10/EJZ-LOK-19_09_2024-Begehungen-Fussverkehrschecks.pdf

Gemeinde Moormerland vom 19.11.2024

https://www.instagram.com/gemeinde_moormerland/reel/DCjQMw9tRCR/?locale=uk&hl=am-et

Neue Osnabrücker Zeitung vom 15.09.2024

<https://www.noz.de/lokales/werlte/artikel/stadt-prueft-wo-ist-es-in-werlte-gefaehrlich-fuer-fussgaenger-47732270>

NDR vom 16.10.2024

<https://www.ndr.de/nachrichten/info/Hannovers-Fusswege-im-Alltags-check,ndrinfo65826.html>

https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/hannover_weser-leinegebiet/Fussverkehrs-Check-Zehn-Kommunen-testen-Wege-und-Strassen,fussverkehrscheck100.html

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen (Rundschreiben vom 15.04.2025)

https://niedersachsen.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/niedersachsen/user_upload/ADFC_NDS/250415_MW-Rundschreiben_zu_Schulstrassen.pdf.pdf

Stadt Cuxhaven vom 27.09.2024

<https://www.facebook.com/stadtcuxhaven/posts/%EF%B8%8F-einladung-zum-fu%C3%9Fverkehrscheck-%EF%B8%8Fam-montag-30-september-und-dienstag-1-oktober-/950948997067850/>

Stadt Lüchow

<https://www.luechow-sei-dabei.de/projekte/fussverkehrschecks-in-luchow>

Weser Kurier vom 23.05.2024

<https://www.weser-kurier.de/landkreis-diepholz/stadt-syke/fusswege-in-syke-stadt-erhaelt-foerderung-fuer-umfassenden-check-doc7vfpd0elbn1kw22ejey>