

# Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2025



## Landesbericht

**MOBILOTSIN**

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH

(LNVG)

Kurt-Schumacher-Straße 5

30159 Hannover

[www.mobilotsin-niedersachsen.de](http://www.mobilotsin-niedersachsen.de)



**Planungsgesellschaft RV-K mbH**

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

[kontakt@rv-k.de](mailto:kontakt@rv-k.de)

[www.rv-k.de](http://www.rv-k.de)



**Planersocietät** Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

Tel.: 0231 99 99 70 - 0

[info@planersocietaet.de](mailto:info@planersocietaet.de)

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)



Frankfurt am Main & Dortmund, April 2026

## Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung.....	4
2.	Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2025 .....	7
2.1.	Thematische Schwerpunkte.....	9
2.2.	Teilnehmendenkreis .....	11
2.3.	Öffentliche Wahrnehmung und mediale Begleitung.....	13
2.4.	Ergebnisse der Kommunen.....	15
2.4.1.	Zusammenfassung.....	15
2.4.2.	Steckbriefe.....	17
3.	Empfehlungen für die Weiterentwicklung der Fußverkehrs-Checks.....	28
4.	Quellenverzeichnis .....	33

## 1. Einführung

Mit den Fußverkehrs-Checks wollen das Land Niedersachsen und die MOBILOTSIN die Kommunen ermuntern, vor Ort die Situation für Gehende zu verbessern. Dies soll einen Prozess zur systematischen Förderung 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 dem erfolgreichen Auftakt der landesweiten Durchführung im Jahr 2024, wurden die Fußverkehrs-Checks 2025 in einem zweiten Durchlauf fortgeführt und durch das Land Niedersachsen finanziert. Mithilfe eines Bewerbungsverfahrens sind zehn Kommunen in Niedersachsen ausgewählt worden, die durch die Fachbüros Planersocietät und Planungsgesellschaft RV-K bei der Durchführung der Fußverkehrs-Checks begleitet und beraten wurden.



Abbildung 1: Urkundenübergabe 2025 mit Staatssekretär Frank Doods (Quelle: LNVG/Schulze)

Zu Beginn des Jahres 2025 wurde der Wettbewerb Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2025 ausgeschrieben. Folgende zehn Kommunen wurden dabei ausgewählt: Stadt Achim, Gemeinde Algermissen, Stadt Buchholz i. d. N., Stadt Burgdorf, Stadt Geestland, Samtgemeinde Hesel, Gemeinde Wathlingen, Gemeinde Westoverledingen, Gemeinde Wietmarschen und Stadt Wolfsburg.

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 2025 (rot) und 2024 (blau) (Quelle: Planersocietät / RV-K)

## **MOBILOTSIN als Initiatorin**

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

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

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

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

Seit 2024 unterstützt die MOBILOTSIN niedersächsische Kommunen mit dem Instrument Fußverkehrs-Checks. Dies soll einen Prozess zur systematischen Förderung des Fußverkehrs anstoßen

und gleichzeitig zur Sensibilisierung für das Zufußgehen in Niedersachsen beitragen. Ein zentraler Mehrwert der Fußverkehrs-Checks liegt in der fachbereichsübergreifenden Zusammenarbeit, die Maßnahmen initiiert und dauerhaft verankert, sowie in der engen Einbindung von Politik, Behörden, weiteren Akteuren, Institutionen und den Bürgerinnen und Bürgern. Mit dem grundsätzlichen Ziel der MOBILOTSIN, die Richtung für nachhaltige Mobilitätskonzepte zu weisen und Kommunen Orientierung zu geben, haben sich die Fußverkehrs-Checks zu einem essenziellen Baustein entwickelt. Die Finanzierung der Fußverkehrs-Checks übernimmt das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen.

## 2. Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2025

Der Ablauf der Fußverkehrs-Checks orientierte sich an einem bewährten Verfahren. Den Auftakt bildeten Vorgespräche mit den Kommunen, an denen Vertretende der Verwaltung, des beauftragten Planungsbüros sowie die MOBILOTSIN teilnahmen. Ziel dieser Gespräche war es, die thematischen und räumlichen Schwerpunkte des Fußverkehrs-Checks festzulegen, erste inhaltliche Leitlinien zu entwickeln und einen persönlichen Austausch zwischen allen Beteiligten zu ermöglichen. In diesem Rahmen wurden zudem erste Entwürfe für die Begehungsrouten erarbeitet. Die Vorgespräche fanden in den Monaten Mai und Juni statt.

Die zentralen Bausteine des Fußverkehrs-Checks bildeten die öffentlichen Veranstaltungen, bestehend aus zwei Workshops und zwei Begehungen. Der Auftaktworkshop diente der gemeinsamen Diskussion und Weiterentwicklung der vorgeschlagenen Begehungsrouten. Darüber hinaus wurden Mängel, Gefahrenstellen sowie Hinweise und Anregungen der Teilnehmenden aufgenommen, die ihre ortsspezifischen Kenntnisse einbrachten und so zur inhaltlichen Schärfung beitrugen.

Die anschließenden Begehungen ermöglichten eine vertiefte Diskussion der identifizierten Themen direkt vor Ort. An ausgewählten Stellen wurden konkrete Situationen begangen, analysiert



Abbildung 3: Ablauf der Fußverkehrs-Checks  
(Quelle: MOBILOTSIN)

und gemeinsam bewertet. Ein besonderes Element stellte die Selbsterfahrung dar: Durch den Einsatz von Rollstühlen, Langstöcken oder Simulationsbrillen konnten unterschiedliche Mobilitätseinschränkungen nachempfunden werden. Auf diese Weise wurden neue Perspektiven eröffnet und bestehende Barrieren sowie notwendige Veränderungen konnten anschaulich und nachvollziehbar gemacht werden. Sämtliche Begehungen wurden bis Ende September durchgeführt.

Den Abschluss der öffentlichen Veranstaltungen bildete der Abschlussworkshop, in dem die gewonnenen Erkenntnisse systematisch aufbereitet und vorgestellt wurden. Im Mittelpunkt standen die vom Planungsbüro in enger Abstimmung mit den Kommunen entwickelten Maßnahmen und Handlungsempfehlungen. Diese wurden gemeinsam diskutiert und individuell bewertet. Die Abschlussworkshops fanden überwiegend im Zeitraum von Oktober bis Dezember statt.

Abschließend wurden die Ergebnisse für jede beteiligte Kommune in einem umfassenden Abschlussbericht dokumentiert. Dieser enthält eine strukturierte Zusammenfassung der Veranstaltungen, die erarbeiteten Maßnahmen und Handlungsempfehlungen sowie ergänzende Hinweise zur Umsetzung. Darüber hinaus werden Fördermöglichkeiten aufgezeigt, um die Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu unterstützen.

Die MOBILOTSIN fungiert während des gesamten Prozesses als zentrale Ansprechpartnerin für alle Themen des Mobilitätsmanagements und begleitet die Kommunen während der Fußverkehrs-Checks. Unter anderem unterstützt sie die Kommunen bei der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit durch die Bereitstellung eines Presse-Kits mit entsprechenden Vorlagen. Durch die Auswahl der Kommunen und des beauftragten Planungsbüros übernimmt sie zudem während des gesamten Checks eine verbindende Rolle. Über den Fußverkehrs-Check hinaus berät sie die kommunalen Verwaltungen auch zu weiteren Themen, etwa zum schulischen Mobilitätsmanagement und zur Umsetzung von Maßnahmen.

Die beauftragten Planungsbüros begleiten die Kommunen durch den gesamten Projektverlauf. Sie übernehmen die Organisation und Durchführung der Veranstaltungen, stehen bei organisatorischen und fachlichen Fragestellungen beratend zur Seite und bringen ihre fachliche Expertise in allen Phasen des Prozesses ein. Auf dieser Grundlage entwickeln sie gemeinsam mit den Kommunen konkrete Maßnahmen und allgemeine Handlungsempfehlungen.

Die kommunalen Verwaltungen sind die zentralen Ansprechpartner vor Ort und übernehmen sowohl die Organisation als auch die Bewerbung der Veranstaltungen, beispielsweise die Bereitstellung von Räumlichkeiten. Insbesondere die Bewerbung stellt einen wesentlichen Bestandteil dar,

um das Thema in der Kommune zu verbreiten und möglichst viele Teilnehmende zu gewinnen. Darüber hinaus sind die Verwaltungen für die Umsetzung der Maßnahmen verantwortlich, weshalb es empfehlenswert ist, alle relevanten Beteiligten, wie etwa Fachabteilungen, frühzeitig einzubeziehen.

## 2.1. Thematische Schwerpunkte

In allen zehn teilnehmenden Kommunen wurden im Rahmen der Fußverkehrs-Checks 2025 unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt. Viele Themen waren sowohl aus Sicht der Verwaltung als auch in der Öffentlichkeit von Bedeutung und wurden entsprechend intensiv diskutiert. Dabei zeigten sich mehrere wiederkehrende Themenschwerpunkte. Zentrale Themen waren insbesondere die Schulwegsicherheit sowie die Verkehrssicherheit insgesamt. Darüber hinaus spielten Barrierefreiheit, Querungsstellen und Aufenthaltsqualität eine wesentliche Rolle. Die häufigsten Problemstellungen werden im Folgenden aufgegriffen und näher erläutert.

- Im Umfeld von Schulen und Kitas führen intensive **Hol- und Bringverkehre** mit dem Auto häufig zu unübersichtlichen und gefährlichen Verkehrssituationen. Kurzzeitiges Halten in zweiter Reihe, Wendemanöver sowie ein hohes Verkehrsaufkommen unterschiedlicher Verkehrsarten beeinträchtigen die Sicherheit von Kindern erheblich und führen zu Nutzungskonflikten.
- An vielen Hauptverkehrsstraßen wurde bei den Begehungen das Fehlen sicherer und gut sichtbarer **Querungsstellen** deutlich. Überdimensionierte Kurvenradien und große Querungsdimensionen schränken das Queren zusätzlich ein. Dies führt dazu, dass Gehende an unsicheren Stellen die Straßen queren. Vor allem für Kinder, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen stellt dies ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar und die Attraktivität des Fußverkehrs wird insgesamt gemindert.
- An Querungsstellen ist es hinsichtlich der Verkehrssicherheit besonders relevant, ob die **Sichtbeziehungen** zwischen querender und fahrender Person freigehalten werden. Einschränkungen ergeben sich oftmals durch parkende Autos oder andere sichteinschränkende Elemente. Insbesondere Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen haben ein besonderes Bedürfnis, frühzeitig an Querungsstellen erkannt zu werden.
- Zahlreiche **Gehwege** sind entweder baulich **zu schmal** oder durch Einbauten, Warenauslagen, Mülltonnen, Werbetafeln, parkende Fahrzeuge oder Fahrräder zusätzlich eingeengt. Dadurch entstehen Engstellen und Gehwege sind nicht sicher, barrierefrei und

durchgängig nutzbar, wodurch Konflikte entstehen können. Vor allem für Personen mit Langstöcken, Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwagen ist dies problematisch.

- Bei den Begehungen zeigte sich vielfach, dass Wege, Querungen und Haltestellen **nicht barrierefrei** gestaltet sind. Die Hindernisse und Herausforderungen wurden durch die Selbsterfahrungen mit Rollstuhl, Langstock und Simulationsbrille für die Teilnehmenden deutlich. Hindernisse im Gehwegbereich, fehlende Bordabsenkungen, unebene Oberflächen, Stufen oder mangelnde taktile Leitelemente und Leitlinien erschweren Menschen mit Mobilitäts- oder Seheinschränkungen eine selbstständige und sichere Fortbewegung und Nutzung des öffentlichen Raums.
- Gemeinsam genutzte oder unklar getrennte **Geh- und Radwege** wurden im Rahmen der Begehungen häufig als konfliktträchtig wahrgenommen, besonders wenn diese zu schmal sind. Unterschiedliche Geschwindigkeiten und fehlende bauliche oder visuelle Trennungen erhöhen das Unfallrisiko und beeinträchtigen das Sicherheitsgefühl beider Verkehrsarten.
- In zahlreichen Bereichen wurde im Rahmen der Fußverkehrs-Checks ein Bedarf an **Verkehrsberuhigung** und der Einführung oder konsequenten Umsetzung von **Tempo-30** festgestellt. Auch eine Neuordnung des Straßenraums wurde vielfach als notwendig erachtet, um ausreichend Flächen für den Fußverkehr zu schaffen. Hohe Fahrgeschwindigkeiten erhöhen nicht nur das Unfallrisiko, sondern mindern auch das subjektive Sicherheitsempfinden und die Aufenthaltsqualität im Straßenraum.
- 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.
- In vielen Quartieren und an Plätzen mangelt es an einer fußgängerfreundlichen Gestaltung des öffentlichen Raums. Unzureichende Beleuchtung, fehlendes Grün, zu wenige Sitzgelegenheiten sowie ein Mangel an Abfallbehältern wurden bei den Begehungen mehrfach angemerkt. Dadurch werden sowohl die **Aufenthaltsqualität** als auch das Sicherheitsgefühl beeinträchtigt.



Abbildung 4: Diskussionen thematischer Schwerpunkte bei den Begehungen in Algermissen und Geestland (obere Fotos; Quelle: RV-K) sowie in Achim und Wolfsburg (untere Fotos; Quelle: Planersocietät)

## 2.2. Teilnehmendenkreis

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks zeigte sich über alle Kommunen hinweg ein heterogener und vielfältiger Teilnehmendenkreis bei den öffentlichen Veranstaltungen, insbesondere bei Workshops und Begehungen. Regelmäßig nahmen interessierte Bürgerinnen und Bürger teil, die ihre Erfahrungen, Beobachtungen und Hinweise aktiv einbrachten.

In Achim, Algermissen-Lühnde und Wathlingen fanden Begehungen mit Grundschulkindern im direkten Umfeld der Schule statt. Der Fokus lag dabei auf Schulwegen und der Schulwegsicherheit, wobei die Perspektive der Kinder wertvolle Einblicke in alltägliche Herausforderungen bot. In Burgdorf wurde eine Begehung mit Jugendlichen durchgeführt, die sich insbesondere mit der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum auseinandersetzten. Auch in Wolfsburg war der Jugendbeirat bei beiden Begehungen beteiligt und konnte wertvolle Erfahrungen einbringen.

Mobilitäts- und seheingeschränkte Personen waren unter anderem in Achim, Burgdorf, Buchholz i. d. N., Wathlingen und Wolfsburg beteiligt und konnten aus eigener Erfahrung auf bestehende Barrieren und Nutzungseinschränkungen hinweisen. Zudem war in Burgdorf und Wathlingen die Polizei anwesend und brachte fachliche Einschätzungen sowie hilfreiche Anmerkungen zur Verkehrssicherheit ein.

Teilweise nahmen auch Vertretende aus der Politik und von ortsansässigen Vereinen und Organisationen an den Veranstaltungen teil und ergänzten die Diskussionen um weitere fachliche und gesellschaftliche Perspektiven. Selbstverständlich waren stets die jeweiligen Ansprechpersonen der Verwaltung eingebunden, vereinzelt unterstützt durch weitere Verwaltungsvertretende. In einigen Kommunen nahmen auch die (Orts-)Bürgermeister an den Terminen teil. In Hesel, Wathlingen und Westoverledingen besuchten sie alle Veranstaltungen und verdeutlichten damit das Engagement und die Bedeutung des Fußverkehrs.



Abbildung 5: Begehung mit unterschiedlichen Personengruppen in Wathlingen und Burgdorf (obere Fotos; Quelle: RV-K) sowie in Wolfsburg und Hesel (untere Fotos; Quelle: Planersocietät)

## 2.3. Öffentliche Wahrnehmung und mediale Begleitung

Die Fußverkehrs-Checks in Niedersachsen wurden von einer aktiven Öffentlichkeitsarbeit begleitet und stießen insgesamt auf ein hohes Interesse in den beteiligten Kommunen. Ziel war es, die Maßnahmen transparent zu kommunizieren, zur Beteiligung zu motivieren und das Thema Fußverkehr stärker in der öffentlichen Wahrnehmung zu verankern. Die Resonanz zeigte, dass Fußverkehr zunehmend als relevantes Handlungsfeld für lebenswerte, sichere und inklusive Kommunen wahrgenommen wird.

Die mediale Begleitung der Fußverkehrs-Checks erfolgte über verschiedene Kanäle, darunter Zeitungen, kommunale Webseiten, Pressemitteilungen, Social-Media-Plattformen sowie lokale Ausgänge. Insbesondere die Teilnahme der Kommunen an den Fußverkehrs-Checks 2025 mit der Urkundenübergabe in Hannover wurde häufig in lokalen und regionalen Medien aufgegriffen.

Berichtet wurde vor allem über die öffentlichen Veranstaltungen. In allen Kommunen erschienen Beiträge zu den Workshops und den Begehungen. Hauptsächlich wurde über anstehende Termine informiert, bereits durchgeführte Veranstaltungen zusammengefasst und die Öffentlichkeit zur aktiven Teilnahme eingeladen. Ergänzend wurden in einzelnen Kommunen Social-Media-Beiträge veröffentlicht, teilweise auch als Videofomate.

### Bürger nehmen Fußwege in den Fokus

In Bad Bederkesa und Langen beschreiben Bürger kritische Situationen für Fußgänger



### Buchholz analysiert Fußwege: Maßnahmenkatalog liegt 2026 vor



Abbildung 6: Beispiele zur Berichterstattung über die Fußverkehrs-Checks 2025 (Quelle: Nordsee-Zeitung, Geestland & Kreiszeitung Wochenblatt, Buchholz in der Nordheide)

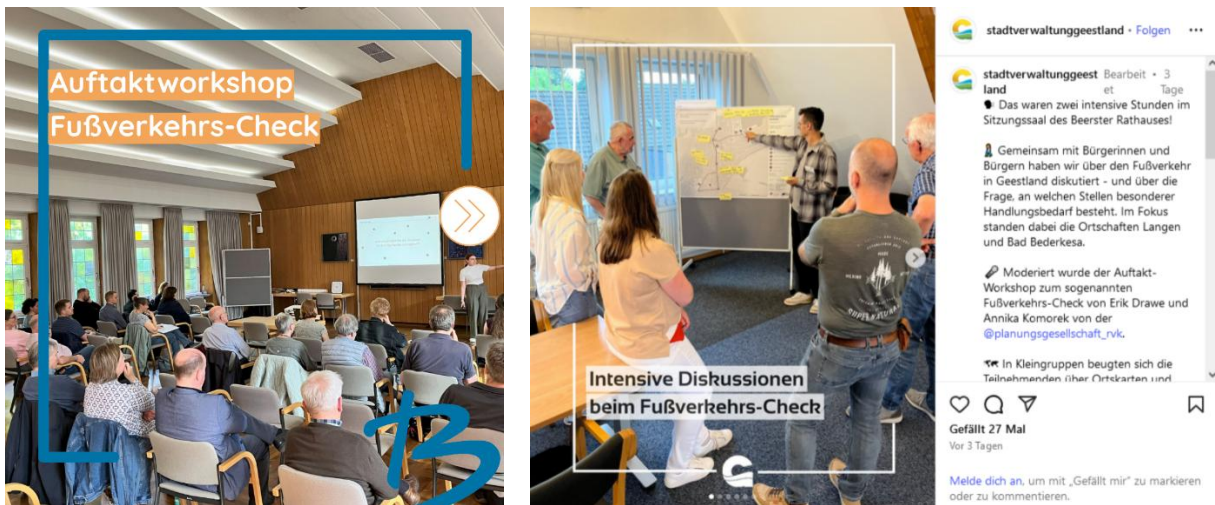


Abbildung 7: Beispiele der Berichterstattung über Social-Media (Quelle: Instagram Burgdorf & Instagram Geestland)

In einigen Kommunen wurden zusätzlich direkte Einladungen – beispielsweise an Ortsräte, Ortsbürgermeisterinnen und Ortsbürgermeister, Beiräte, Grundschul- und Kitaleitungen, verschiedene kommunale Arbeitsgruppen sowie Vereine – verschickt, um gezielt bestimmte Bevölkerungsgruppen anzusprechen, etwa Jugendliche, Familien oder mobilitätseingeschränkte Personen. Ebenso wurden Teilnehmende bereits stattgefundener Veranstaltungen explizit angeschrieben und zur Mitwirkung an weiteren Formaten eingeladen.

Die Ergebnisse der Begehungen wurden in einer interaktiven Online-Karte mit Texten und Bildern dargestellt und beispielsweise in Westoverledingen nach den Begehungen veröffentlicht. Dadurch konnte die Öffentlichkeit die Ergebnisse einsehen und sich einen Überblick über behandelte Themen verschaffen. Insbesondere die Darstellung konkreter Situationen vor Ort ermöglichte es, Herausforderungen und Potenziale für eine breitere Öffentlichkeit nachvollziehbar darzustellen.

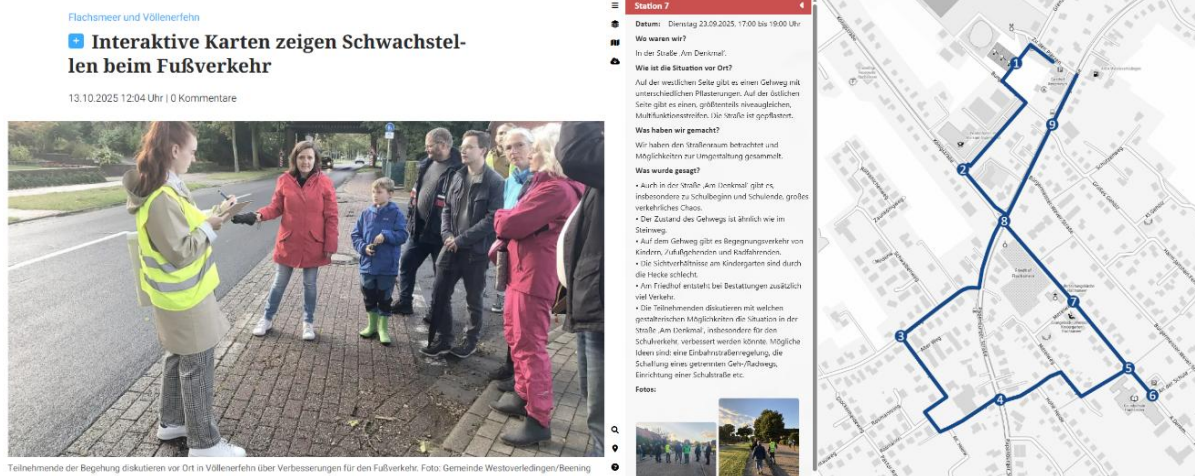


Abbildung 8: Berichterstattung über die interaktive Karte und das WebGIS Westoverledingen (Quelle: General-Anzeiger, Westoverledingen & RV-K)

Die Berichterstattung trug dazu bei, die Sichtbarkeit des Fußverkehrs zu erhöhen und die Diskussion über sichere, barrierefreie und attraktive Wege im öffentlichen Raum zu fördern. Darüber hinaus zeigte sich, dass die mediale Präsenz auch innerhalb der Kommunen positive Effekte hatte. In mehreren Fällen führte sie zu erhöhter politischer Aufmerksamkeit sowie zu zusätzlichen Hinweisen und Rückmeldungen aus der Bevölkerung.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die öffentliche Wahrnehmung und mediale Begleitung einen wichtigen Beitrag zur Verankerung des Themas Fußverkehr auf kommunaler Ebene geleistet haben.

Sie unterstützten nicht nur die Beteiligung während der Durchführung der Fußverkehrs-Checks, sondern tragen auch dazu bei, die Bedeutung des Fußverkehrs langfristig im öffentlichen Diskurs zu stärken. Die gewonnenen Erfahrungen können als Grundlage dienen, um die Öffentlichkeitsarbeit in künftigen Durchläufen weiter zu vertiefen.

## 2.4. Ergebnisse der Kommunen

### 2.4.1. Zusammenfassung

Die Fußverkehrs-Checks in Niedersachsen zielen darauf ab, die Bedingungen für Gehende praxisnah zu analysieren, das Bewusstsein für unterschiedliche Bedürfnisse zu schärfen und konkrete Verbesserungsmöglichkeiten zu identifizieren. Denn Fußverkehr ist ein zentraler Bestandteil nachhaltiger, gesunder und lebendiger Städte und Gemeinden. Er fördert die Umweltverträglichkeit, stärkt die öffentliche Gesundheit und trägt zur sozialen Teilhabe bei. Gleichzeitig ist die Qualität

der Fußverkehrsinfrastruktur entscheidend für die Erreichbarkeit von Schulen, Arbeitsplätzen, Geschäften und öffentlichen Einrichtungen. Die Fußverkehrs-Checks leisten somit sowohl einen Beitrag zur Förderung des Fußverkehrs als auch zur Sensibilisierung für seine Bedeutung.

Die Fußverkehrs-Checks werden als partizipatives Verfahren umgesetzt, das den direkten Austausch zwischen Fachleuten, Verwaltung, Politik und der Bevölkerung fördert und sich als sehr sinnvoll erwiesen hat. Jede Kommune durchlief einen klar strukturierten Ablauf aus Auftakt- und Abschlussworkshop sowie zwei Begehungen. Das Interesse und die Beteiligung der Öffentlichkeit waren durchweg erfreulich – unabhängig von Wetterbedingungen – was nicht zuletzt auf die gezielte Ansprache und Öffentlichkeitsarbeit der Kommunen zurückzuführen ist.

Neben Pressemitteilungen und Plakaten erwiesen sich insbesondere Bekanntmachungen über Social-Media-Plattformen und in lokalen Zeitungen als wirksam.

Die Begehungen ermöglichten es den Teilnehmenden, konkrete Situationen unmittelbar zu erleben, Herausforderungen aus der Perspektive mobilitäts- und seheingeschränkter Personen wahrzunehmen und Problemstellen direkt zu identifizieren. Insbesondere das Aufzeigen kleiner Veränderungen, beispielsweise die Markierung eines vorgezogenen Seitenraums, veranschaulichte umsetzbare Maßnahmen und führte zu spürbaren Verbesserungen im Sicherheitsempfinden. Ebenso wertvoll war es, die Fußverkehrsinfrastruktur mithilfe von Rollstühlen, Langstöcken und Simulationsbrillen aus der Perspektive mobilitäts- oder sinnesbeeinträchtigter Menschen zu erleben und dadurch ein verändertes Verständnis für bestehende Barrieren zu gewinnen.

Die Workshops boten Raum, um Beobachtungen zu reflektieren, Themen zu vertiefen und sowohl standortbezogene als auch übergreifende Lösungsansätze zu diskutieren. Die frühzeitige Abstimmung mit den Kommunen erwies sich als hilfreich, um verwaltungsinterne Fragestellungen bereits im Vorfeld zu klären. Die fachliche Begleitung durch die Fachbüros stellt dabei sicher, dass Maßnahmenvorschläge und Handlungsempfehlungen praxisnah, fundiert und umsetzungsorientiert erfolgen.

Während der Fußverkehrs-Checks wurden zahlreiche relevante Themen identifiziert. Neben konkret zu verortbaren Mängeln rückten auch allgemeine Probleme in den Fokus, etwa die Gestaltung von Gehwegen, Nutzungskonflikte zwischen verschiedenen Verkehrsarten, die Flächenaufteilung im Straßenraum sowie die Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit. Ein weiterer Schwerpunkt war die sichere Gestaltung von Schulwegen und der Umgang mit Elternverkehren, wobei sowohl infrastrukturelle Maßnahmen als auch schulisches Mobilitätsmanagement betrachtet wurden. Häufig

geäußert wurden zudem Wünsche nach barrierefreien, attraktiven Gehverbindungen mit ausreichender Breite, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung und sicheren Querungsmöglichkeiten.

Die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks verdeutlichen, dass dieses Instrument einen wichtigen Impuls für die Sensibilisierung und Verbesserung der Fußverkehrsbedingungen liefert. Viele Kommunen planen bereits, die gewonnenen Erkenntnisse in die weitere Planung zu übertragen und die Förderung des Fußverkehrs langfristig zu verstetigen.

#### **2.4.2. Steckbriefe**

Die nachfolgenden Steckbriefe geben einen detaillierten Einblick in die thematischen und räumlichen Schwerpunkte der zehn teilnehmenden Kommunen in Niedersachsen 2025 und verdeutlichen die jeweiligen ortsspezifischen Situationen.

## Stadt Achim



**Einwohnende** 32.870 (Stand 2026)

**Stadt-/Gemeindetyp** Mittelstadt im Landkreis Verden

**Ansprechperson** Simon Zerfowski (Fachbereich 3 Bauen und Stadtentwicklung)

### 1. Begehung

Verbindung Bahnhof – Innenstadt

### 2. Begehung

Grundschule Bierden

**Teilnehmende** Vertretende der kommunalen Verwaltung, Politik, Bürgerinnen und Bürger, Schulleitung, Schulkinder

**Schwerpunkte** Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Querungen, Schulwegsicherheit

## Zusammenfassung

Ziel der ersten Begehung in der Stadt Achim war es, die unterschiedlichen Wegeverbindungen zwischen Bahnhof und Innenstadt eingehend zu analysieren. Mithilfe eines Rollators sowie von Simulationsbrillen wurden dabei insbesondere die Bedürfnisse mobilitäts- und seheingeschränkter Personen praxisnah erfahrbar gemacht. Die zweite Begehung widmete sich dem Thema Schulwegsicherheit und fand im Umfeld der Grundschule im Ortsteil Bierden statt. Insbesondere durch den Hol- und Bringverkehr kommt es dort regelmäßig zu Einschränkungen und Konfliktsituationen.

Vor diesem Hintergrund konnten entlang beider Routen verschiedene Maßnahmenvorschläge entwickelt werden. Dazu zählen unter anderem die barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen sowie das konsequente Freihalten der Gehwege von Hindernissen, um eine sichere, komfortable und uneingeschränkt nutzbare Fortbewegung zu gewährleisten. Weitere Maßnahmen umfassen die Reduzierung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr, die Einrichtung sogenannter Elternhaltestellen sowie die Aktualisierung bestehender Schulwegpläne.

## Gemeinde Algermissen



<b>Einwohnende</b>	7.658 (Stand 2026)
<b>Stadt-/Gemeindetyp</b>	Gemeinde im Landkreis Hildesheim
<b>Ansprechperson</b>	Tamara Kraßmann (Wirtschaftsförderung, Gemeindeentwicklung, Nachhaltigkeit und Klimaschutz)

### 1. Begehung

Ortsteil Lühnde

### 2. Begehung

Ortsteil Algermissen

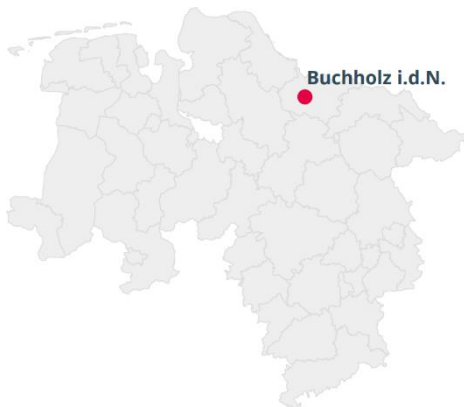
<b>Teilnehmende</b>	Vertretende der kommunalen Verwaltung, Grundschulkinder, Bürgerinnen und Bürger, Vertretende der Politik
<b>Schwerpunkte</b>	Schulwegsicherheit, Barrierefreiheit, Hauptverkehrsstraßen, Querungen

### Zusammenfassung

Im Rahmen von zwei Ortsbegehungen in Lühnde und Algermissen wurde die Schulwegsicherheit untersucht. In Lühnde war die Begehung zweigeteilt: Zunächst schilderten Grundschulkinder ihre Sicht auf das Schulumfeld und ihre Schulwege, insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssituation zu Schulbeginn und Schulschluss sowie auf Querungsstellen und Knotenpunkte. Anschließend wurden gemeinsam mit Erwachsenen auch die Hauptverkehrsstraße und weitere relevante Bereiche betrachtet. Mithilfe von Rollatoren, Kinderwagen und Langstöcken wurden Barrieren und Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur sichtbar gemacht. Auch in Algermissen standen Schulwege, Hauptverkehrsstraßen und Überquerungen im Fokus. Durch den Einsatz von Langstöcken wurde die Perspektive sinnesbeeinträchtigter Menschen einbezogen. Wahrgenommene Gefahren, Hindernisse und problematische Verkehrssituationen – insbesondere zu Schulanfang und -ende – wurden erfasst.

Die Ergebnisse der Begehungen dienten als Grundlage für die Entwicklung gezielter Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und Verkehrssicherheit aller Nutzungsgruppen.

## Stadt Buchholz in der Nordheide



<b>Einwohnende</b>	41.737 (Stand 2026)
<b>Stadt-/Gemeindetyp</b>	Mittelstadt im Landkreis Harburg
<b>Ansprechperson</b>	Maximilian David Müller (Abteilung 4.2 Stadt- und Grünplanung, Umwelt und Klima)

### 1. Begehung

Südliche Innenstadt

### 2. Begehung

Nördliche Innenstadt

**Teilnehmende** Vertretende der kommunalen Verwaltung, Bürgerinnen und Bürger, Initiativen, Beiräte

**Schwerpunkte** Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Querungen

### Zusammenfassung

Die beiden Begehungen in Buchholz in der Nordheide fanden im Bereich der Innenstadt sowie in angrenzenden Quartieren statt. Im Rahmen der ersten Begehung lag der Schwerpunkt auf dem südlichen Innenstadtbereich, dem Bahnhofsumfeld sowie der Bremer Straße. Diskutiert wurden unter anderem Fragen zur Verbesserung von Querungsmöglichkeiten und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität. Insbesondere im Umfeld des Bahnhofs wurden wiederkehrende Konfliktsituationen zwischen Gehenden und Radfahrenden im Seitenraum thematisiert. Die zweite Begehung griff ähnliche Themen auf, verlagerte den räumlichen Fokus jedoch auf die nördliche Innenstadt und die Steinbecker Straße. Ein besonderer Schwerpunkt lag auf der Breiten Straße als zentrale Fußgängerzone der Innenstadt. Hier standen vor allem Oberflächenschäden sowie Aspekte der Barrierefreiheit im Mittelpunkt der Betrachtung.

Auf Grundlage der fachlichen Diskussionen wurden verschiedene Maßnahmenvorschläge entwickelt. Dazu zählen unter anderem die Einrichtung zusätzlicher Querungshilfen, das Freihalten von Sichtbeziehungen an bestehenden Fußgängerüberwegen sowie Maßnahmen zur Verringerung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.

## Stadt Burgdorf



<b>Einwohnende</b>	31.051 (Stand 2026)
<b>Stadt-/Gemeindetyp</b>	Mittelstadt in der Region Hannover
<b>Ansprechperson</b>	George Elias (Fachbereich Tiefbau)

### 1. Begehung

Innenstadt: Barrierefreiheit

### 2. Begehung

Innenstadt: Aufenthaltsqualität

<b>Teilnehmende</b>	Vertretende der kommunalen Verwaltung, Seniorenrat, Lebenshilfe, Vereine, Straßenverkehrsbehörde, Jugendliche, Polizei, Vertretende aus der Politik
<b>Schwerpunkte</b>	Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Plätze, Hauptverkehrsstraße in der Innenstadt, Querungen

### Zusammenfassung

In den zwei durchgeführten Begehungen in der Innenstadt von Burgdorf wurden Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität untersucht. Im ersten Termin lag der Schwerpunkt auf der Anbindung der Innenstadt, insbesondere auf der Wegeverbindung vom Bahnhof über die Marktstraße bis zum Schützenplatz. Mithilfe von Langstöcken, Simulationsbrillen, Rollstuhl und Rollator wurde die Fußverkehrsinfrastruktur aus der Perspektive sinnes- und mobilitätsbeeinträchtigter Menschen erprobt. Zudem berichteten Betroffene von ihren alltäglichen Herausforderungen im Stadtgebiet. Die zweite Begehung konzentrierte sich auf die Aufenthaltsqualität der zentralen Plätze. Dabei standen insbesondere die Einschätzungen von Jugendlichen sowie Seniorinnen und Senioren im Vordergrund. Auch hier wurde durch Selbsterfahrung mit entsprechenden Hilfsmitteln die Barrierefreiheit der Wegebeziehungen bewertet.

Aus den gewonnenen Erkenntnissen wurden gezielte Maßnahmen und allgemeine Handlungsempfehlungen, insbesondere zur Verbesserung der Barrierefreiheit und der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt, entwickelt.

## Gemeinde Hesel



**Einwohnende** 4.714 (Stand 2026)

**Stadt-/Gemeindetyp** Gemeinde im Landkreis Leer

**Ansprechperson** Michael Tunder (Klimaschutzmanager)

### 1. Begehung

Ortsteil Hesel

### 2. Begehung

Ortsteil Holtland

**Teilnehmende** Vertretende der kommunalen Verwaltung, Politik, Bürgerinnen und Bürger, Ortsbürgermeister, Vertretung des ADFC

**Schwerpunkte** Barrierefreiheit, Querungen, Verkehrssicherheit, Schulwegsicherheit

## Zusammenfassung

Im Ortskern von Hesel offenbarten sich insbesondere Defizite beim Queren von Straßen. Diese betreffen sowohl Aspekte der Barrierefreiheit als auch des Gehkomforts, etwa durch lange Wartezeiten und kurze Grünphasen an Lichtsignalanlagen sowie durch weite Querungswege an Einmündungen. Auch die Querung im Bereich des Ostfriesland-Wanderweges gestaltet sich aufgrund eingeschränkter Sichtbeziehungen und teils unklarer Vorrangregelungen als herausfordernd. Darüber hinaus wurden Oberflächenschäden an Gehwegen sowie fehlende oder nicht ausreichend abgesenkte Bordsteine festgestellt. Die Mobilität der Kinder ist vielfältig ausgeprägt, was insbesondere im unmittelbaren Schulumfeld zu unübersichtlichen Verkehrssituationen führt. Als möglicher Ansatz wurde eine Optimierung der Verkehrsführung diskutiert, beispielsweise durch klar strukturierte Hol- und Bringzonen.

Auch im Ortsteil Holtland stand die Querungssituation im Schulverkehr im Mittelpunkt der Betrachtung. Dort fehlt an mehreren Stellen ein Gehweg, wodurch die Sicherheit des Fußverkehrs zusätzlich beeinträchtigt wird. Als weiterer Handlungsansatz wurde die Entwicklung und Fortschreibung von Schulwegplänen erörtert und ausdrücklich befürwortet.

## Stadt Geestland



**Einwohnende** 31.093 (Stand 2026)

**Stadt-/Gemeindetyp** Stadt im Landkreis Cuxhaven

**Ansprechperson** Katharina Koop (Klimaschutzmanagement)

### 1. Begehung

Bad Bederkesa

### 2. Begehung

Langen

**Teilnehmende** Vertretende der kommunalen Verwaltung und der Politik, Seniorenbeirat, Grundschulvertretung, Bürgerinnen und Bürger

**Schwerpunkte** Schulwegsicherheit, Hauptverkehrsstraßen, Querungen, Barrierefreiheit

## Zusammenfassung

In den beiden durchgeführten Begehungen in den Grundzentren Bad Bederkesa und Langen war die Schulwegsicherheit und die Überquerung von Hauptverkehrsstraßen ein zentrales Thema. Im Umfeld der Schulzentren haben die Teilnehmenden über Ihre Erfahrungen und Eindrücke insbesondere zu Schulbeginn und Schulschluss berichtet. Außerdem sind der Zustand und die Breite der Gehwege im Hinblick auf die Barrierefreiheit ein Problem auf das vermehrt hingewiesen wurde. In Langen wurde zudem Gehwegparken als Problem für die Nutzung der Fußverkehrsinfrastruktur identifiziert. In Bad Bederkesa war ein weiteres Schwerpunktthema die Potenziale der Heckenwege, die sich als schmale zum Teil dicht bewachsene Schleichwege durch den ganzen Ort ziehen. Die Heckenwege werden als ruhige, sichere und steigungsarme Alternativen zu den Gehwegen entlang der Hauptverkehrsstraßen gesehen. Sie prägen das Erscheinungsbild der Fußverkehrsinfrastruktur von Bad Bederkesa und können noch aufgewertet werden, um ihr Potenzial auszuschöpfen.

Die Ergebnisse der Begehungen dienen als Grundlage für die Entwicklung gezielter Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und Verkehrssicherheit aller Nutzungsgruppen.

## Gemeinde Wathlingen



**Einwohnende** 6.405 (Stand 2026)

**Stadt-/Gemeindetyp** Gemeinde im Landkreis Celle

**Ansprechperson** Carola Michels (Vernetzungsagentur)

### 1. Begehung

Fußverkehrsachse – ehemalige Bahntrasse

### 2. Begehung

Umfeld Grundschule & Kindergarten

**Teilnehmende** Vertretende der kommunalen Verwaltung und Politik, Bürgerinnen und Bürger, Elternrat der Grundschule, Grundschul- und Kindergartenkinder, Polizei

**Schwerpunkte** Schulwegsicherheit, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität

## Zusammenfassung

Die Themenschwerpunkte Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Schulwegsicherheit wurden in den zwei durchgeführten Begehungen in der Gemeinde Wathlingen untersucht.

In der ersten Begehung entlang der ehemaligen Bahntrasse und im Umfeld einer Seniorenresidenz haben die Teilnehmenden mit einem Rollstuhl, Langstock und Simulationsbrillen die Fußverkehrsinfrastruktur aus der Perspektive gehbehinderter oder sinnesbeeinträchtigter Menschen erfahren. In der zweiten Begehung wurde mit Schulkindern der Grundschule und deren Eltern die Verkehrssituation in der Schulstraße zu Schulbeginn und Schulschluss thematisiert. Außerdem wurden unterschiedliche Knotenpunkte und Überquerungsstellen im Schulumfeld betrachtet.

Aus den gewonnenen Erkenntnissen wurden gezielte Maßnahmen und allgemeine Handlungsempfehlungen, insbesondere zur Verbesserung der Barrierefreiheit und der Aufenthaltsqualität auf der ehemaligen Bahntrasse, entwickelt. Darüber hinaus wurden Maßnahmen im Schulumfeld entwickelt, um die Schulwegsicherheit zu erhöhen und die selbstständige Mobilität von Schülerinnen und Schülern gezielt zu fördern.

## Gemeinde Westoverledingen



<b>Einwohnende</b>	21.127 (Stand 2026)
<b>Stadt-/Gemeindetyp</b>	Gemeinde im Landkreis Leer in Ostfriesland
<b>Ansprechperson</b>	Tomke van Lessen (Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept)

### 1. Begehung

Ortsteil Völlenerfehn

### 2. Begehung

Ortsteil Flachsmeer

**Teilnehmende** Vertretende der kommunalen Verwaltung und der Politik, Bürgerinnen und Bürger

**Schwerpunkte** Schulwegsicherheit, Barrierefreiheit, Hauptverkehrsstraßen, Querungen

## Zusammenfassung

Im Rahmen von zwei Ortsbegehungen in Völlenerfehn und Flachsmeer wurden zentrale Aspekte der Schulwegsicherheit und Barrierefreiheit untersucht. Im Fokus standen insbesondere die sichere Überquerung der Hauptverkehrsstraßen sowie die Qualität und Nutzbarkeit der bestehenden Fußwegeverbindungen. Die Teilnehmenden versetzten sich mithilfe von Langstöcken und Simulationsbrillen in die Perspektive sinnesbeeinträchtigter Menschen, um die vorhandene Infrastruktur praxisnah zu bewerten. Dabei wurden Hindernisse, Gefahrenstellen und subjektive Eindrücke systematisch erfasst und diskutiert.

Ein besonderer Schwerpunkt lag auf der Verkehrssituation im Umfeld der Schulen, vor allem zu Beginn und Ende des Unterrichts. Hier wurden erhöhte Verkehrsaufkommen, unübersichtliche Situationen und daraus resultierende Risiken thematisiert. Die Begehungen dienten insgesamt dazu, bestehende Defizite sichtbar zu machen und konkrete Handlungsbedarfe abzuleiten, auf deren Grundlage gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und Barrierefreiheit entwickelt wurden.

## Gemeinde Wietmarschen



**Einwohnende** 12.959 (Stand 2026)

**Stadt-/Gemeindetyp** Kleinstadt im Landkreis Grafschaft Bentheim

**Ansprechperson** Nicola Heskamp (Abteilung Tourismus und Nachhaltigkeit)

### 1. Begehung

Ortsteil Wietmarschen

### 2. Begehung

Ortsteil Lohne

**Teilnehmende** Vertretende der kommunalen Verwaltung, Politik, Bürgerinnen und Bürger, Lehrpersonal

**Schwerpunkte** Barrierefreiheit, Schulwegsicherheit, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität

## Zusammenfassung

Der Fußverkehrs-Check in der Gemeinde Wietmarschen hat verdeutlicht, dass der Fußverkehr, neben dem bereits stark frequentierten Radverkehr, eine zentrale Rolle für die aktive Mobilität in Wietmarschen spielt. Die Gemeinde Wietmarschen hat den räumlichen Schwerpunkt im Ortskern von Lohne (insb. entlang der Hauptstraße) und im Bereich des Schulumfeldes sowie im Ortsteil Wietmarschen gesetzt. Thematisch wurde die Barrierefreiheit, das sichere Queren und die Verkehrssicherheit, insbesondere für Schülerinnen und Schüler auf den Schulwegen hervorgehoben. Darüber hinaus lag der Fokus auf einer ausgewogenen Gestaltung des Fuß- und Radverkehrs, die sich im Ort häufig gemeinsame Flächen wie Gehwege mit Freigabe für den Radverkehr oder kombinierte Geh- und Radwege teilen. Dabei wurde auch die Möglichkeit einer Trennung der beiden Verkehrsarten sowie die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn der Hauptstraße diskutiert. Es wurden verschiedene Maßnahmenvorschläge entwickelt, insbesondere solche, die sich kurzfristig und kostengünstig umsetzen lassen, wie die temporäre Umnutzung von Parkflächen durch Möblierungselemente (Parklets), der Einsatz geschwindigkeitsreduzierender Instrumente wie Dialogdisplays oder die Erstellung von Schulwegplänen.

## Stadt Wolfsburg



**Einwohnende** 129.560 (Stand 2026)

**Stadt-/Gemeindetyp** Kreisfreie Großstadt

**Ansprechperson** Martina Sobiech (Geschäftsbereich Straßenbau und Projektkoordination)

### 1. Begehung

Fallersleben

**Teilnehmende**

Vertretende der kommunalen Verwaltung, Politik, Bürgerinnen und Bürger, Jugendbeirat

**Schwerpunkte**

Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität

### 2. Begehung

Detmerode

## Zusammenfassung

Die erste Begehung fand im historischen Stadtteil Fallersleben statt. Betrachtet wurde der Bereich zwischen Bahnhof, Innenstadt und den südlich gelegenen Freizeiteinrichtungen. In der Bahnhofstraße standen insbesondere die Gehwegbreiten sowie die Oberflächenqualität im Fokus, da diese für mobilitätseingeschränkte Personen erhebliche Einschränkungen mit sich bringen. Die Innenstadt, geprägt durch einen verkehrsberuhigten Bereich und eine Vielzahl an Geschäften, weist Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr auf. Auch die Aufenthaltsqualität bietet, insbesondere am Denkmalplatz, Potenziale für eine klimaresiliente und barrierefreie Aufwertung, etwa durch die Integration geeigneter Sitzgelegenheiten. Im Bereich der Freizeitanlagen fehlt es zudem an einer klaren, sicheren und fußverkehrsfreundlichen Wegeführung, die Orientierung bietet und die Erreichbarkeit verbessert.

Die zweite Begehung wurde im Stadtteil Detmerode durchgeführt. Hier standen die Wegeverbindungen zum zentral gelegenen Einkaufszentrum im Mittelpunkt. Neben Fragen der barrierefreien Erreichbarkeit wurde insbesondere die derzeit eingeschränkte Aufenthaltsqualität thematisiert. Darüber hinaus wurden Lösungsansätze für den Hol- und Bringverkehr im Schulumfeld sowie zur Reduzierung von Nutzungskonflikten zwischen Fuß- und Radverkehr diskutiert.

### 3. Empfehlungen für die Weiterentwicklung der Fußverkehrs-Checks

Die Fußverkehrs-Checks 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 sich 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**

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die spätere Umsetzung der im Rahmen der Fußverkehrs-Checks entwickelten Maßnahmen ist die frühzeitige **Einbindung der zuständigen Straßenverkehrsbehörden und der relevanten Straßenbauautoritäten**. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen an klassifizierten Straßen oder verkehrsrechtliche Anordnungen, die nicht in unmittelbarer Zuständigkeit der Kommune liegen.

In der Praxis hat sich gezeigt, dass diese Akteurinnen und Akteure bei Workshops und Begehungen nicht (durchgängig) vertreten sind. Da jedoch viele Maßnahmen von deren Zustimmung, Mitwirkung oder eigener Planungshoheit abhängen, ist eine verbindlichere Beteiligung sinnvoll.

Empfohlen wird daher, bereits im Vorfeld des Fußverkehrs-Checks die relevanten Behörden zu identifizieren und frühzeitig zu informieren, eine Teilnahme mindestens an der Begehung oder am Maßnahmenworkshop verbindlich vorzusehen oder alternativ einen zusätzlichen Abstimmungstermin zur Maßnahmenpriorisierung und Umsetzungsprüfung zu etablieren.

Ein solcher Termin kann nach Abschluss der Maßnahmenentwicklung stattfinden und dient der fachlichen und rechtlichen Einordnung, der Klärung von Zuständigkeiten sowie der realistischen Zeit- und Finanzplanung. Dadurch können Umsetzungshemmnisse frühzeitig erkannt und Abstimmungsprozesse beschleunigt werden.

Die **Präsentation der Ergebnisse im politischen Gremium** sensibilisiert die politischen Entscheidungstragenden explizit und veranschaulicht ihnen die Herausforderungen und unterschiedlichen Bedarfe im Fußverkehr. Dies hat sich auch in der Modellkommune Ganderkesee aus dem Jahr 2023 und einzelnen Kommunen aus 2024 zur Vorstellung der Ergebnisse aus dem Fußverkehrs-Check in der Politik beim Fachbüro gezeigt. 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 Fachbüro 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 der Wunsch 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 und Gemeinden 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 aller teilnehmenden Kommunen sinnvoll sein. Hier können sich kommunale Vertretungen gezielt über Herausforderungen und Erfolgsfaktoren bei der systematischen Fußverkehrsförderung austauschen – etwa zu den Themen Maßnahmenumsetzung, Bürgerbeteiligung, Barrierefreiheit oder ressortübergreifender Kooperation.

Darüber hinaus wurde mit der AGFK-Fußverkehrskonferenz 2024 erstmals ein Treffen mit dem Schwerpunkt Fußverkehr von der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen (AGFK) durchgeführt. Die Fußverkehrskonferenz steht dabei allen Kommunen

offen und dient der Vernetzung sowie dem fachlichen Austausch. Sie richtet sich insbesondere an Interessierte, die sich mit der Stärkung des Fußverkehrs beschäftigen. Eine Fortführung fand 2025 statt und ist auch in den kommenden Jahren geplant. Dabei kann auch auf klassische Fragestellungen wie die Integration in bestehende Planwerke, Fördermöglichkeiten oder Standards bei der Infrastrukturgestaltung eingegangen werden. Des Weiteren startet 2026 eine Webinarreihe des AGFK Deutschland mit Unterstützung der AGFK Niedersachsen/Bremen zu unterschiedlichen Themenfeldern und Grundlagen im Fußverkehr.

### **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 zusammen mit der AGFK hierbei eine zentrale Rolle ein. Die MOBILOTSIN 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 wurde 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 Koordinatorinnen und Koordinatoren des kommunalen schulischen Mobilitätsmanagements unter der Leitung der MOBILOTSIN und der GUVH/LUKN.

Um für eine gegenseitige Rücksichtnahme im öffentlichen Raum zu werben, stellt die AGFK Kommunen Schablonen und Beschilderungen für gemeinsam genutzte Flächen des Fuß- und Radverkehrs im Rahmen der Kampagne „gemeinsam wohlfühlen“ zur Verfügung. Ergänzend bietet die AGFK auch den Verleih eines Fußverkehrszählgeräts an, um kommunale Planungen datenbasiert zu unterstützen.

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.

## 4. Quellenverzeichnis

- Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen (AGFK)  
<https://www.agfk-niedersachsen.de/materialien.html>
- Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen (AGFK)  
<https://www.agfk-niedersachsen.de/service/verleih-von-zaehlgeraeten.html>
- General-Anzeiger vom 13. Oktober 2025  
<https://www.ga-online.de/artikel/1599053/Interaktive-Karten-zeigen-Schwachstellen-beim-Fussverkehr>
- Instagram-Account @stadtverwaltunggeestland vom 1. September 2025  
<https://www.instagram.com/p/DODK3Y1DJzc/?igsh=bTZzeXhyOWNjOXlu>
- Instagram-Account @burgdorf\_de vom 14. Juni 2025  
<https://www.instagram.com/p/DK3mPKoi195/?igsh=MTUybDZ3bTV4YXExMA==>
- Kreiszeitung Wochenblatt vom 27. November 2025  
[https://www.kreiszeitung-wochenblatt.de/buchholz/c-panorama/buchholz-analysiert-fusswege-massnahmenkatalog-liegt-2026-vor\\_a382875](https://www.kreiszeitung-wochenblatt.de/buchholz/c-panorama/buchholz-analysiert-fusswege-massnahmenkatalog-liegt-2026-vor_a382875)
- Nordsee-Zeitung vom 13. September 2025 (online) und vom 16. September 2025 (gedruckt)  
<https://www.nordsee-zeitung.de/cuxland/in-bad-bederkesa-und-langen-stehen-die-fusswege-im-fokus-317791.html>
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder – Gemeindeverzeichnis-Online  
<https://www.statistikportal.de/de/gemeindeverzeichnis>
- WebGIS Westoverledingen  
[https://rv-k.de/Niedersachsen/Fussverkehrs-Checks\\_2025/Westoverledingen/Ergebnis/WebGIS.html](https://rv-k.de/Niedersachsen/Fussverkehrs-Checks_2025/Westoverledingen/Ergebnis/WebGIS.html)