



WERKZEUGKASTEN

FÜR RAD- UND NAHMOBILITÄTSKONZEPTE

Ergänzung Fußverkehr

Mit dem Werkzeugkasten der AGFK MV wurde eine fundierte Hilfestellung entwickelt, um auch in kleinen Gemeinden ein Rad- und Nahmobilitätskonzept selbstständig erarbeiten zu können. Aufbauend auf diesem bewährten Ansatz bietet das vorliegende Dokument nun eine gezielte Ergänzung: Es stellt alle relevanten Materialien bereit, um auch den Fußverkehr konsequent und aktiv in das Mobilitätskonzept zu integrieren. Analog zum Aufbau des Werkzeugkastens erhalten Sie hier alle notwendigen Unterlagen, um den Fußverkehr systematisch zu erfassen, zu analysieren und in das Konzept einzubinden:

- eine Handreichung zur Durchführung einer Bestandsanalyse,
- einen Erhebungsbogen zur strukturierten Analyse der Wegeverhältnisse für den Fußverkehr,
- eine Anleitung zur Anwendung dieses Erhebungsbogens,
- eine Vorlage für SMARTe Ziele, die speziell auf Fußgängerthemen angepasst werden kann.

Alle Materialien sind so konzipiert, dass sie eigenständig oder im Zusammenspiel mit dem Hauptwerkzeugkasten genutzt werden können. Sie fördern eine pragmatische, aber qualitativ hochwertige Erarbeitung eines Nahmobilitätskonzepts, das den Bedürfnissen aller Menschen gerecht wird – ob zu Fuß, mit dem Rad oder in Kombination.

Viel Freude und Erfolg bei der Umsetzung wünscht Ihnen
Ihre **AGFK MV – Arbeitsgemeinschaft für fahrrad- und fußgängerfreundliche
Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern**

Inhalt

Einleitung	3
Smarte Ziele	4
Erstellen eines Netzplans	5
Bestandsanalyse	8
Anhang	12
Steckbrief zum Erhebungsbogen	12
Erhebungsbogen Fußverkehr	15

Einleitung

Zu Fuß gehen – das klingt erstmal selbstverständlich. Und vielleicht gerade deshalb wird der Fußverkehr in vielen Gemeinden oft weniger beachtet. Dabei ist er die grundlegendste Form der Fortbewegung – und eine der wirkungsvollsten, wenn es um die Lebensqualität im ländlichen Raum geht. Denn Fußverkehr betrifft alle: Wer sich im öffentlichen Raum bewegt – ob zur Schule, zum Einkauf oder zur Bushaltestelle – geht zumindest ein Stück zu Fuß. Auch Radfahrende und Autofahrende beginnen und beenden ihre Wege zu Fuß. Damit ist der Fußverkehr die Basis aller Mobilität – ganz besonders in Dörfern und kleinen Ortschaften, in denen viele Wege kurz und gut zu Fuß machbar sind.

Ein fußgängerfreundlicher Ort bietet mehr Sicherheit und Selbstständigkeit für Kinder, ermöglicht älteren Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen mehr Unabhängigkeit – und fördert soziale Teilhabe, denn: Zu Fuß gehen kostet nichts. In einer Gesellschaft, in der Armut zunehmend ein Mobilitätshemmnis ist, ist das ein entscheidender Vorteil. Sichere und attraktive Wege zu Fuß steigern die Aufenthaltsqualität im Ort. Menschen begegnen sich, bleiben stehen, kommen ins Gespräch. Fußverkehr schafft Gemeinschaft – besonders in einer Zeit, in der viele Dörfer mit Überalterung und Vereinsamung kämpfen.

Gute Fußwege ermöglichen aktive Mobilität – sie halten uns gesund und beugen Krankheiten vor. Gleichzeitig ist der Fußverkehr leise, sauber und emissionsfrei – er verursacht weder Luftverschmutzung noch Staus oder Parkplatzprobleme.

Vielleicht gerade, weil der Fußverkehr von der Bundesebene bislang kaum systematisch gefördert wird, liegt genau hier eine **Chance für die kommunale Ebene : Fußverkehr ist lokal gestaltbar**. Wege können verbessert, Übergänge sicherer gemacht und Aufenthaltsorte geschaffen werden – mit überschaubarem Aufwand, aber großer Wirkung.

In den nächsten Kapiteln finden Sie angepasste Anleitungen zur Netz- und Bestandsanalyse speziell für den Fußverkehr. Es gibt einen ergänzten Erhebungsbogen, viele Tipps zur Erhebung und praktische Hinweise für die Auswertung. Der Werkzeugkasten der AGFK MV zeigt Ihnen, wie Sie auch als Nicht-Fachperson sinnvolle Erkenntnisse gewinnen können – für mehr Sicherheit, Teilhabe und Lebensqualität in Ihrer Gemeinde.

Viel Freude beim Erkunden, Erheben und Gestalten Ihrer Fußwege!

Smarte Ziele

Bevor Sie mit der Netzplanung für den Fußverkehr konkret loslegen, braucht es ein bisschen Vorbereitung: Wer soll mitarbeiten? Wer sollte Bescheid wissen? Am besten rufen Sie eine Arbeitsgruppe ins Leben, um verschiedene Erfahrungen und Gewohnheiten mit einfließen zu lassen. Gemeinsam können Sie sich ein Bild davon machen, was Ihnen beim Thema Zufußgehen wichtig ist, und andere frühzeitig einbinden (siehe Etappen I und II im Werkzeugkasten).

Wenn die Beteiligten im Boot sind, geht es an die inhaltliche Arbeit. Es empfiehlt sich, gemeinsame Ziele zu formulieren, die als Orientierung und Ansporn dienen können. Damit Bedürfnisse und Ideen nicht vage bleiben, sondern gezielt in die Praxis überführt werden können, helfen **SMARTe Ziele** dabei, Klarheit zu schaffen und Prioritäten zu setzen.

Ähnlich wie im Werkzeugkasten bereits für den Radverkehr beschrieben, sollten auch für den Fußverkehr SMARTe Ziele formuliert werden – sie bilden das Fundament für eine strukturierte Maßnahmenentwicklung und eine nachvollziehbare Priorisierung innerhalb des Gesamtkonzepts. Dabei ist besonders darauf zu achten, dass die Ziele die spezifischen Anforderungen des Fußverkehrs abbilden – etwa Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Sicherheit an Querungsstellen und die Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Ort.

Sammeln Sie mit Ihrer Arbeitsgruppe in einem Arbeitstreffen die verschiedenen Zielvorstellungen Ihres Teams ein und legen Sie sich gemeinsam auf die bedeutsamsten Ziele fest. Die Methode Kartenabfrage (Werkzeugkasten Seite 55) hilft Ihnen bei der Durchführung. Nehmen Sie sich Zeit für Diskussionen und formulieren Sie anschließend die Ziele SMART. Die 5 Kriterien (spezifisch, messbar, attraktiv, realistisch, terminiert) werden dabei für die Formulierung jedes einzelnen Ziels angewendet.

Zur systematischen Konkretisierung des groben Ziels kann eine Tabelle hilfreich sein. Tragen Sie dort die in der Gruppe diskutierten Zielinformationen ein. Nutzen Sie diese Stichworte, um einen präzisen Satz zu formulieren, der den Anforderungen eines SMARTen Ziels entspricht.

Beispiel SMARTe Zielsetzung:

Kriterium	Fragestellung	Beispiel
Spezifisch	Um welches Thema genau geht es?	Am Parkeingang soll der Verkehr beruhigt werden, sodass die Umgebung für Fußgänger:innen angenehm ist, insbesondere für die vielen spielenden Kinder. Die Aufenthalts- und Sicherheitsqualität soll gesteigert werden.
Messbar	Wie kann ich das Ziel messbar und überprüfbar machen?	Durch Messung und Darstellung von Alternativroute nachweisen, dass die Straße am Parkeingang für den Kfz-Verkehr für geringe Bedeutung ist.

Ausführbar	Wie kann das Ziel erreicht werden?	Einführung eines verkehrsberuhigten Bereichs durch entsprechende Beschilderung (Verkehrszeichen 325.1 und 325.2 StVO) entlang des Parkeingangs.
Realistisch	Haben wir die Ressourcen (personell / finanziell / zeitlich), um das Ziel zu erreichen?	Passt. Verantwortlichkeiten wurden fest zugeteilt.
Terminiert	Bis wann ist es realistisch, das Ziel zu erreichen?	Mitte 2026

Ausformulierung:

Am Eingangsbereich des Parks soll der Verkehr beruhigt werden, um die Umgebung für Fußgänger:innen angenehmer zu gestalten – insbesondere für die vielen spielenden Kinder. Ziel ist es, die Aufenthalts- und Sicherheitsqualität deutlich zu steigern (**S**). Die geringe verkehrliche Bedeutung der Straße wird durch eine Analyse und Darstellung von Alternativrouten nachgewiesen (**M**). Die Maßnahme wird durch die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs mittels der Verkehrszeichen 325.1 und 325.2 gemäß StVO umgesetzt (**A**). Die personellen und finanziellen Ressourcen sind vorhanden, die Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung wurden klar geregelt (**R**). Die Umsetzung ist bis Mitte 2026 geplant (**T**).

Erstellen eines Netzplans

Jetzt sind Sie bestens vorbereitet, um mit der Kartierung Ihrer Wegeverbindungen und der Erstellung eines Netzplans weiterzumachen. Um einen Plan zu erstellen, benötigen Sie entweder eine detaillierte analoge Karte (idealerweise im Maßstab 1:10.000 oder kleiner) und zeichnen dort händisch Ihre Wegeverbindungen ein oder Sie greifen auf digitales Kartenmaterial zurück und bearbeiten die Pläne beispielsweise mit der Anwendung U-Map (siehe Anleitung zur Erstellung eines Plans mit U-Map in Teil 2 des Werkzeugkastens, Seite 59).

1. Definieren Sie den örtlichen Planungsraum

Dieser sollte prinzipiell nur die Gemeinde umfassen. Sofern angrenzende relevante Orte in weniger als fünf Kilometer Entfernung liegen, können diese auch miteinbezogen werden. Behalten Sie aber im Hinterkopf, dass oftmals Alltagswege, die zu Fuß zurückgelegt werden, eine Länge zwischen 300 – 2500 m haben. Priorisieren Sie die Alltagswege innerhalb der Gemeinde und analysieren Sie diese besonders gründlich.

Tipp:

Achten Sie bei der Verwendung von Kartenmaterial darauf, dass dieses ausreichend kleinräumig ist – nur so können alle relevanten Fußwege, Querungen und Details zuverlässig erfasst und eingetragen werden.

2. Kennzeichnen Sie in einer Farbe alle Quell- und Zielorte

in der Gemeinde, die für den Fußverkehr relevant sind. Beachten Sie die Bedürfnisse verschiedener Menschen. Die wichtigsten Orte können sein:

- a. Wohngebiete
- b. Einzelhandel
- c. Touristisch relevante Ziele
- d. Gemeindehaus/ Kulturzentrum
- e. Verkehrsknotenpunkte und Anschluss an den ÖPNV (Bahnhöfe/ Bushaltestelle, etc.)
- f. Bildungseinrichtungen (Schulen, Kitas, etc.)
- g. Medizinische Versorgungseinrichtungen
- h. Freizeitangebote (Kulturzentren, Sporteinrichtungen, Gastronomie)
- i. Größerer Arbeitgeber/ Arbeitsstätten

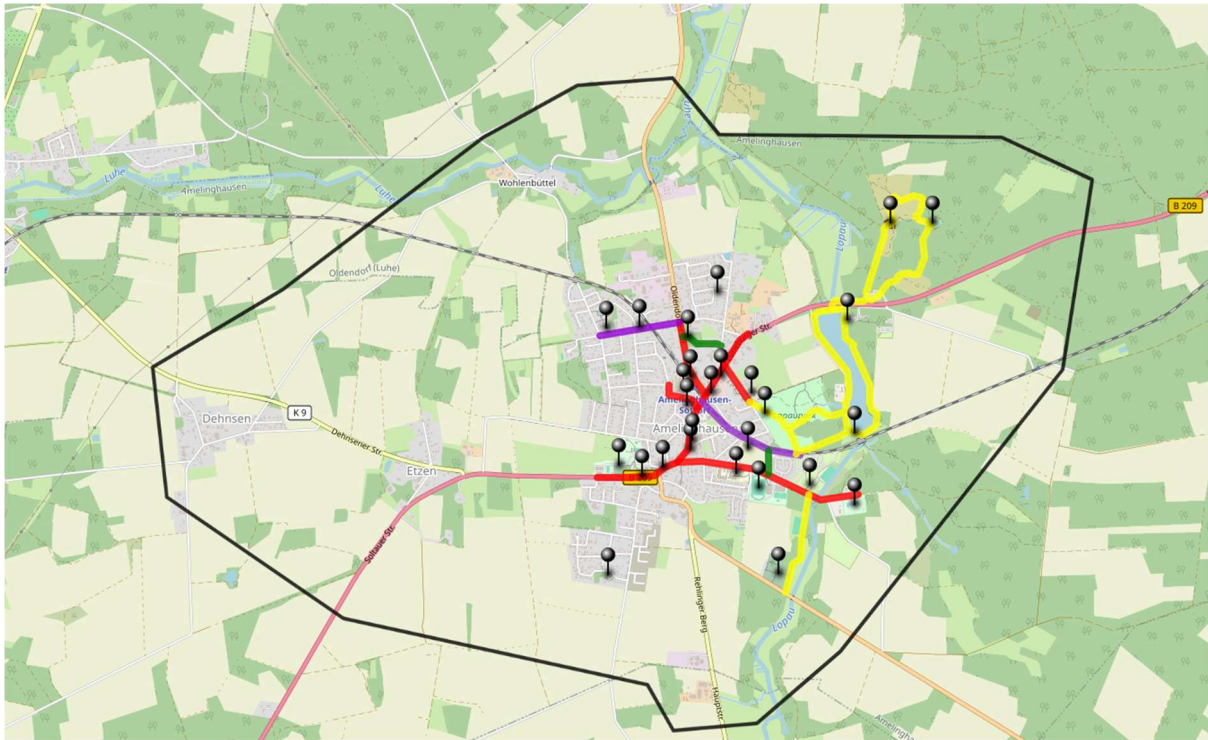
3. Netzverbindungen knüpfen

In der Regel werden Sie ein Fußverkehrsnetz knüpfen, welches das Ortszentrum stark umfasst. Je nach Größe des Planungsraums kommen ebenfalls Wege von einzelnen Ortsteilen in das Zentrum dazu sowie die Verbindungen zwischen relevanten Elementen innerhalb eines Ortsteils. Überlegen Sie auch, ob es Wege gibt, die besonders häufig als „letzte Meile“ genutzt werden (z.B. von der Bushaltestelle 100 m Fußweg, der zurückgelegt werden muss, um das Ziel mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen) und markieren Sie auch diese. Ebenfalls erfasst werden sollten sogenannte (auch inoffizielle) Schleichwege und Abkürzungen. Konzentrieren Sie dieses Grund- und Basisnetz auf die wesentlichen Verbindungen.

Im Zuge der späteren Maßnahmenableitung können besonders herausgehobene Verbindungen, z.B. von einer Bildungseinrichtung zum Einzelhandel/ bedeutenden Ortsteilen priorisiert und zusammenhängend betrachtet werden. Überlagerungen mit dem touristischen Netz, das vorwiegend in der Freizeit oder durch Tourismus genutzt wird, sind möglich. Bedenken Sie aber, dass das zu erstellende Fußverkehrsnetz sich auf Alltagswege fokussieren und damit kurze und direkte Wege ermöglichen sollte.

Eine mögliche Legende für den Fußverkehr wäre:

- a. **Rot** = Verbindungen mit herausgehobener Bedeutung
- b. **Lila** = Basisverbindung / Freizeitroute
- c. **Gelb** = Wege von touristischer Bedeutung
- d. **Grün** = Schleichweg/ Abkürzungen
- e. **Schwarz** = Planungsraum
- f. **Schwarze Punkte** = Quell-/ Zielorte



Beispielkarte Netzanalyse

4. Verbinden Sie die Quell- und Zielorte

Schauen Sie sich jetzt die Karte an und markieren Sie sinnvolle Verbindungswege zwischen den Orten in der entsprechenden Farbe. Zögern Sie nicht, auch Alternativrouten einzuzeichnen. Die Verbindungswege müssen nicht im guten Zustand sein oder überhaupt vorhanden sein, denn die Qualität der Wege wird später in der Bestandsanalyse beachtet werden. Es geht zuerst um die Verbindungen und auch eventuelle Lücken, die ggf. geschlossen werden müssen. Denken Sie auch hier daran Schleichwege mit einzuzeichnen, auch wenn diese nicht zwingend auf öffentlichem Grund verlaufen. Bereits geplante Wege können Sie auch gerne mithilfe eines neuen Layers dazu zeichnen (Layer-Symbol (drei übereinanderliegende Linien) + hinzufügen).

5. Konkretisieren Sie Ihren Netzplan:

Nachdem Sie umfangreiche Informationen über Ihre Gemeinde gesammelt und in die Karte eingetragen haben, überprüfen Sie die Verbindungen sorgfältig. Entscheiden Sie, welche Verbindungen für den Netzplan unerlässlich sind und welche weniger relevant erscheinen. Vergleichen Sie Ihre Ergebnisse mit bereits bestehenden Netzplänen und führen Sie Diskussionen im Team, um verschiedene Perspektiven zu berücksichtigen. Identifizieren Sie Schlüsselverbindungen: Fokussieren Sie sich auf Fußwege, die die wichtigsten Orte Ihrer Gemeinde verbinden. Berücksichtigen Sie dabei die Bedürfnisse verschiedener Bevölkerungsgruppen, wie Eltern mit Kindern, Jugendliche und ältere Menschen. Denken Sie daran, dass Ihre persönliche Wahrnehmung sich von der anderer Personen unterscheiden kann. Priorisieren Sie realistisch, nicht jede kleinste Verbindung ist entscheidend für den Netzplan. Übertragen Sie schlussendlich die wichtigen Daten auf eine neue Karte oder blenden Sie die unwichtigen Details in der U-Map aus (siehe Anleitung zur Erstellung eines Netzplans mit U-Map in Teil 2 des Werkzeugkastens).

Bestandsanalyse

Nun sind wichtige Verbindungsstrecken in einem Netzplan ausgearbeitet und visualisiert. Die nun folgende Bestandsanalyse zielt darauf ab, die Eigenschaften dieser Wege systematisch zu erheben. Diese Erhebungsdaten können dann als Grundlage für die Maßnahmenarbeit verwendet werden. Das Ziel der Bestandsanalyse ist es, herauszufinden, ob und wie die Infrastruktur der Netzverbindungen den Anforderungen für komfortablen und sicheren Fußverkehr entspricht. Daraus leiten sich notwendige Maßnahmen ab. Erheben Sie dafür auf den Verbindungsstrecken mindestens die folgenden Merkmale der Infrastruktur (siehe Erhebungsbogen):

- Art des Weges
- Breite in Metern
- Bordsteine: Höhe in cm (insbesondere an Querungen)
- Beleuchtung
- Oberflächenart
- Oberflächenqualität
- Sitzmöglichkeiten
- Steigung/Gefälle (> 6 Prozent)
- Hindernisse wie
 - Mülleimer
 - Abgestellte E-Roller oder Fahrräder
- Nutzungskonflikte durch z.B. parkende/haltende PKWs
- Kommentierung von Besonderheiten und Defiziten
 - z.B. Unterführungen
 - Taktile Leitsysteme
 - Ungünstig programmierte Ampeln

Teilen Sie sich das Gebiet Ihrer Gemeinde, bzw. die Verbindungsstrecken untereinander auf, am besten mindestens in Zweiergruppen. In der Handreichung finden Sie einen Erhebungsbogen zum Fußverkehr, welcher verschiedene Kriterien der einzelnen Wegabschnitte abfragt. Machen Sie sich mit diesem und den Steckbriefen zu den Kriterien vertraut, bevor Sie anfangen Wege zu erheben.

Drucken Sie den Netzplan, den Erhebungsbogen und die Steckbriefe zu den Kriterien aus (siehe Anhang). Lesen Sie beides in Ruhe durch und machen Sie sich mit der Methode vertraut.

Tipp:

Denken Sie daran neben dem Netzplan, dem Erhebungsbogen und den Steckbriefen zu den Kriterien auch einen Zollstock und eine Kamera (Handy) mitzunehmen für eine möglichst exakte Dokumentation.

Überlegen Sie sich eine Erhebungsrouten. Planen Sie die Erhebung bzw. den Belauf: Welche Verbindungen oder Ortsteile möchten Sie zuerst erheben? Bedenken Sie, dass Sie entlang von Straßen die Fußwege (falls vorhanden) von beiden Seiten aus begehen müssen. Sie

können sich eine Begehungsrouten auf einer ausgedruckten Karte einzeichnen oder digital erstellen.

Tipp:

Erheben Sie (sofern möglich) auch mit Unterstützung von Menschen, die im Alltag zu Fuß unterwegs sind und dabei auch auf Hilfsmittel angewiesen sind. Durch eine partizipative Erhebung können so Barrieren festgestellt werden, welche für Menschen ohne Hilfsmittel oft nicht wahrzunehmen sind.

Beginnen Sie mit der Erhebung. Es empfiehlt sich bei der Begehung ein Hilfsmittel (wie z.B. Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator) mitzuführen, um potenzielle Barrieren besser wahrzunehmen. Gehen Sie den ersten Wegeabschnitt ab, bis sich Kerneigenschaften ändern und ein neuer Abschnitt begonnen werden sollte. Zeichnen Sie den begangenen Abschnitt in die Karte ein und vergeben Sie eine Nummer. Tragen Sie diese Nummer im Erhebungsbogen in die Tabelle ein und dokumentieren Sie die Eigenschaften des begangenen Wegeabschnitts. Danach gehen Sie weiter und wiederholen die Schritte am Ende des nachfolgenden Wegeabschnitts. Erheben Sie auf diese Art alle Wege des Netzplans.

Dokumentieren Sie die Wegeabschnitte mit Fotos. Machen Sie während der Erhebung Fotos (einheitlich im Querformat) aller Wege. Machen Sie das erste Foto immer am Beginn des Abschnitts, den sie erheben. Fotografieren Sie die Stellen, an denen die Wegeeigenschaften des Abschnittes sich verändern oder Hindernisse auftreten und achten Sie darauf, dass immer ggf. vorhandene Verkehrszeichen und Beschilderungen mit fotografiert werden. Somit stellen Sie sicher, dass die Fotos später für die Maßnahmenableitung gut verwendet werden können. Sie müssen sicher zuordnen können, welches Foto an welchem Ort entstanden ist. Mapillary kann hier eine digitale Lösung sein. Infos dazu und einen ausgefüllten Beispielerhebungsbogen finden Sie in den Hilfestellungen in Teil 2 des Werkzeugkastens.

Um die Qualität der Wege zu bestimmen und letztendlich Maßnahmen zu entwickeln, müssen die Ergebnisse der Erhebung auf den Netzplan angewendet werden. Es kann weiterhin sowohl eine analoge Karte als auch die digitale U-Map für die Betrachtung der Wege genutzt werden.

1. Identifizieren Sie Netzlücken oder Problemstellen für die Analyse.

Die Dokumentation der Wegeeigenschaften dient dazu, Netzlücken oder Problemstellen zu erkennen. Netzlücken sind Abschnitte, an denen trotz Bedarf Wegeverbindungen generell fehlen oder keine gesonderten Fußwege vorhanden sind. Als Problemstellen definieren Sie Netzabschnitte, auf denen die Fußwege durch Defizite in der Fußverkehrsführung, schlechtem Belag, fehlendem Grünschnitt, fehlenden Absenkungen, unzureichende Breiten o. ä. geprägt sind. In solchen Fällen besteht Bedarf an Ausbesserungen oder Ausbauten sowie Maßnahmen zur Verbesserung des Komforts oder der Sicherheit, was in manchen Fällen den Bau neuer Infrastruktur erforderlich machen kann, in anderen Fällen jedoch durch einfachere Maßnahmen (Quick-Win) behoben werden kann.

So gehen Sie vor: Betrachten Sie Ihre Erhebungstabellen und unterstreichen Sie Zeilen, deren Werte auf Netzlücken oder punktuelle bzw. streckenhafte Problemstellen hinweisen in

unterschiedlichen Farben. Markieren Sie auch Zeilen, die eine besonders hohe Fußwegeignung (z.B. häufig genutzte inoffizielle Schleichwege) und gute Wegeigenschaften vorweisen. Beziehen Sie auch die Fotos, die während der Erhebung gemacht worden sind, in Ihre Analysen mit ein.

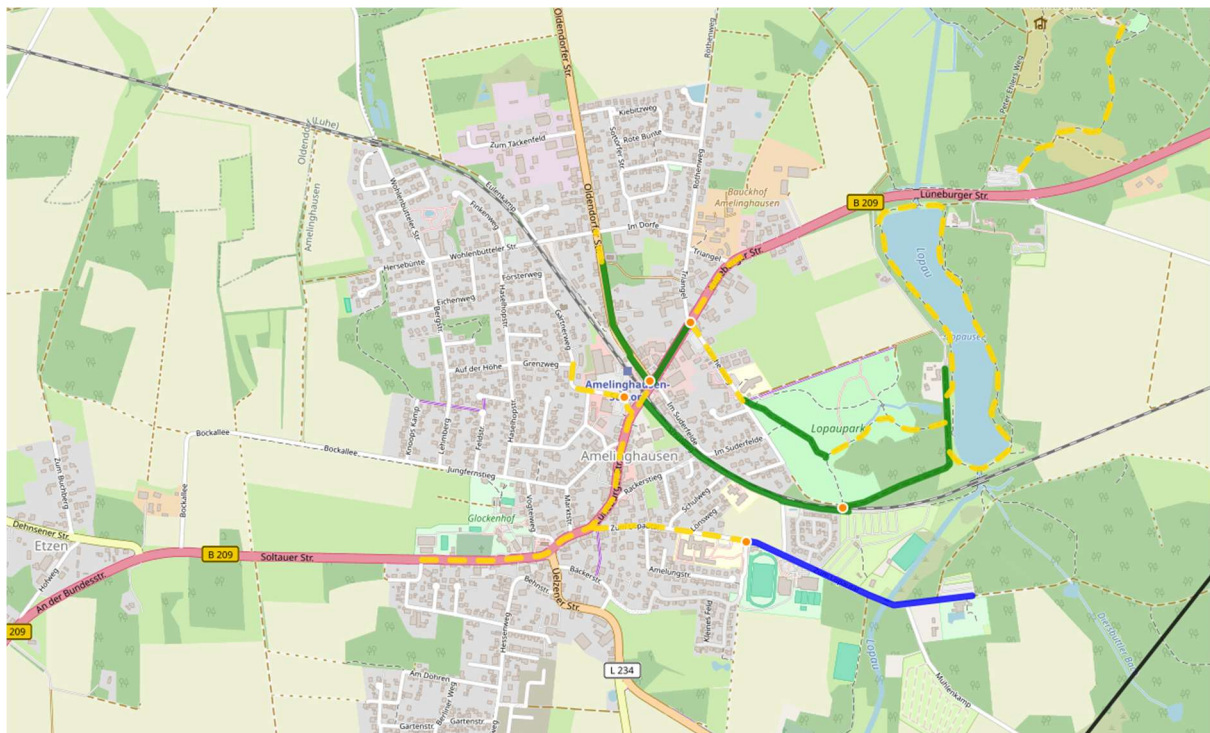
Tipp:

Selbstverständlich gibt es Regelwerke und Richtlinien wie Fußverkehrsanlagen gestaltet sein müssen. Da dieser Werkzeugkasten für Nicht-Fachpersonen konzipiert ist, raten wir Ihnen an dieser Stelle ausdrücklich, vor allem Ihren gesunden Menschenverstand, Ihr lokales Wissen und die erhobenen Daten zu nutzen, um die wichtigsten Problemstellen zu identifizieren. Für die Ausarbeitung konkreter Lösungen und Maßnahmen ist es später ratsam, nach der Verabschiedung des Konzepts und vor der detaillierten Maßnahmenplanung, planerische Fachexpertise hinzuzuziehen (siehe Werkzeugkasten „Schritt 5 Erarbeiten Sie Maßnahmen“).

2. Zeichnen Sie die Ergebnisse in die Karte ein.

Die Beobachtungen der Erhebung sollten, falls Sie analog arbeiten, in eine neue Karte eingetragen werden. Auf der U-Map können Sie die vorherigen Ebenen ausblenden. Eine mögliche Legende könnte wie folgt aussehen:

- a. Guter Wegzustand: **grüne** Linie
- b. Punktuelle Problemstelle/Barriere: **orangener** Punkt
- c. Streckenhafte Problemstelle: gestrichelte **gelbe** Linie
- d. Netzlücke: **blaue** Linie



Beispielkarte Bestandsanalyse

3. Gegenüberstellung von Bestand und Bedarf.

Die Erhebung und das Einzeichnen in die Karte bietet nun eine datenbasierte Grundlage zur Erarbeitung der Maßnahmen für das Nahmobilitätskonzept. So sollten Sie Schritt für Schritt herausarbeiten, an welchen Stellen Handlungsbedarf besteht. Dieser Prozess dauert einige Zeit und darf auch von persönlichen Erfahrungen geprägt sein, denn Sie kennen sich vor Ort am besten aus. Sie sind außerdem die Wege zu Fuß abgelaufen. Überprüfen Sie den Netzplan nach der Bestandsanalyse erneut und vergleichen Sie Ihre Ergebnisse mit den Erhebungstabellen. Die erstellte Karte sollte, inklusive Legende, auch in Teil 3 in der standardisierten Vorlage für das Rad- und Nahmobilitätskonzept eingefügt werden.

Mit diesem Dokument haben Sie die entscheidenden Schritte unternommen, um nicht nur den Rad-, sondern auch den Fußverkehr konsequent in Ihr Nahmobilitätskonzept einzubeziehen. Dank der durchgeführten Erhebungen und Analysen verfügen Sie nun über eine solide Datengrundlage, mit der Sie die Fußverkehrsaspekte gezielt in die weiteren Konzeptbausteine integrieren können.

Weiterführende Hinweise zur Erstellung des Gesamtkonzepts finden Sie im Werkzeugkasten der AGFK MV. Außerdem steht Ihnen auf der AGFK-Webseite die KI-Assistenz KONRAD zur Verfügung – ein digitales Werkzeug, das Sie interaktiv beim Schreiben Ihres Rad- und Nahmobilitätskonzepts unterstützt.

Anhang

Steckbrief zum Erhebungsbogen

Dieses Dokument dient als Hilfestellung beim Ausfüllen des Erhebungsbogens für die Bestandsanalyse. Nutzen Sie während des Erhebens die Spalte Kommentar für eigene Hinweise.

1. **Weg Nr.** Tragen Sie die Nummer und den Abschnitt ein, mit welcher der Weg auf der Karte benannt ist. Während des Erhebens nummerieren Sie die Wege durch und benennen den ersten Abschnitt mit 1a und sobald sich eine Eigenschaft verändert, machen Sie mit 1b usw. weiter.
2. **Wege Art** Es kann sich bei den Wegen, die erhoben werden, um einen Forstweg (FW), einen landwirtschaftlichen Weg (L), eine Straße (S), einen verkehrsberuhigten Bereich (V) oder Gehweg (G) handeln. Kürzen Sie diese Wege in der Spalte, wie in Klammern beschrieben, ab. Sollte keine Kategorie passen, wählen Sie Weg (W).
3. **Breite (m)** Erheben Sie auch die Breite des (Geh-)Weges in Metern. Dies ist für die Erarbeitung der Maßnahmen wichtig, da je nach Wegbreite unterschiedliche Lösungen für den Fußverkehr gefunden werden können. Sollten Sie keinen Zollstock zur Hand haben, hilft unterwegs auch die App „[StreetMeasure](#)“ von westnordost (in den gängigen AppStores zu finden)
4. **Beleuchtung** Die Beleuchtung spielt im Hinblick auf Sicherheit eine wichtige Rolle. Tragen Sie in die Tabelle ein, ob der Abschnitt durch Straßenbeleuchtung beleuchtet ist oder nicht: ja /nein

5. Oberflächenqualität

Die Oberflächenqualität beschreibt den Zustand des Straßenbelags. Es gibt fünf Abstufungen:

- **Exzellent** - überwiegend sehr glatte Oberfläche, kaum spürbare Fugen und Nähte, problemlos nutzbar von Inline-Skates
- **Gut** - überwiegend glatte Oberfläche, Fugen nicht größer als 1,5 cm, problemlos nutzbar mit einem Rollator
- **Mittel** - überwiegend mittelmäßige, eher raue Oberfläche, Fugen und Schlaglöcher spürbar, benutzbar durch Rollstühle und Kinderwagen
- **Schlecht** - überwiegend sehr raue, holprige Oberfläche mit vielen Schlaglöchern und Unebenheiten; Ausweichen ist oft notwendig, Schwierigkeiten bei der Nutzung von Hilfsmitteln (z.B. Rollator, Rollstuhl und Kinderwagen)
- **Sehr schlecht** – sehr holprige Oberfläche mit vielen Schlaglöchern und/oder Unebenheiten; herausfordernd für den Fußverkehr

6. **Oberflächenart** hier geht es um die Art des Straßenbelags des Abschnittes. Handelt es sich um einen Waldweg, Asphalt, Sand, Pflasterstein, etc. Falls keine der folgenden Kategorien zutrifft, schreiben Sie Ihre eigene hin und erklären Sie diese in den Notizen oder der Beschreibung.

--- ASPHALT	Asphalt	--- FEINER SCHOTTER	maschinell verdichteter feiner Schotter / Splittgemisch, eher nicht schwerlastgeeignet (häufig auf Spazierwegen, sogenannte wassergebundene Wegedecke)
--- BETON	Fläche aus vor Ort gegossenem Beton (schwerlastgeeignet), teils mit Fugen	--- WEG	angelegte, aber nicht befestigte, naturbelassene Straße oder (Wald-)weg
--- BETONPLATTEN	große Betonplatten (schwerlastgeeignet), mit Fugen	--- BODEN	naturbelassener, gewachsener Boden, Trampelpfade erkennbar
--- PFLASTERSTEINE	Gehweg-Steine /-Platten, Verbundsteine (meist aus Beton oder Ziegel)	--- GRAS	naturbelassener, dicht grasbewachsener Boden, ggf. Trampelpfade erkennbar
--- KOPFSTEINPFLASTER	behauenes, regelmäßiges Kopfsteinpflaster aus Naturstein	--- SAND	Sand
--- UNEBENES KOPFSTEINPFLASTER	unregelmäßiges, unbehauenes Kopfsteinpflaster aus Naturstein		
--- SCHOTTER	maschinell verdichteter Schotter / Mineralgemisch, schwerlastgeeignet (häufig auf Wirtschaftswegen)		

7. **Sitzmöglichkeiten:** Notieren Sie vorhandene Sitzgelegenheiten entlang des Weges – z. B. Bänke oder Mauern. Tragen Sie diese ein vorhanden/nicht vorhanden. Achten Sie auch auf deren Zustand (z. B. beschädigt, zugewachsen) und notieren Sie diesen.
8. **Hindernisse** Notieren Sie sämtliche Elemente, die die Nutzung des Gehweges behindern oder einschränken. Dies können zum Beispiel Mülleimer, Laternen, Verteilerkästen oder Verkehrsschilder sein, die in den Gehwegbereich hineinragen. Auch überwuchernde Vegetation oder schlecht platzierte Stadtmöbel (wie Bänke oder Fahrradständer) zählen dazu. Achten Sie insbesondere auf Engstellen: Diese können die sichere Nutzung für Personen mit Rollator, Kinderwagen oder Rollstuhl erheblich erschweren. Halten Sie fest, an welcher Stelle sich der Störfaktor befindet und wie stark der Gehweg dadurch eingeengt wird (z. B. „Gehwegbreite auf ca. 60 cm reduziert“).
9. **Bordsteinhöhe :**
Sofern ein Bordstein vorhanden ist, messen Sie die Höhe in cm aus.
10. **Steigung/Gefälle**
Erfassen Sie Steigungen und Gefälle, die den Fußverkehr erschweren. Relevant sind besonders starke Anstiege (>6 %), lange gleichmäßige Steigungen oder Stellen, an denen das Fortkommen z. B. mit Kinderwagen oder Rollstuhl erschwert ist. Mit der

App „[Einfaches Neigungsmessgerät](#)“ von Styleos Apps, können Sie das ganz einfach mit dem Smartphone tun (in den Einstellungen von Grad auf Prozent umschalten)

11. Kommentare

Notieren Sie an dieser Stelle alle Beobachtungen, die über die Standardmerkmale hinausgehen und für die Bewertung der Wegqualität oder für die spätere Maßnahmenplanung relevant sein könnten. Dokumentieren Sie dabei möglichst konkret, was auffällt, wo es stattfindet und wie es sich auswirkt. Dies könnte zum Beispiel so aussehen:

- a. Permanenter Nutzungskonflikt eines Gehweges in der Ostseite Lerchenstraße durch parkende Fahrzeuge
- b. Fehlende taktile Führung von der Bushaltestelle zum Rathaus
- c. Ungünstige Schaltung der Ampel an der Herberkreuzung: lange Wartezeit auf “Fuß-GRÜN”
- d. Fehlende Querungshilfe an der Hauptstraße
- e. Eine für Fußverkehr ungünstige Ampelschaltung

Besondere Hinweise:

Notieren Sie an dieser Stelle alle Beobachtungen, die über die Standardmerkmale hinausgehen und für die Bewertung der Wegqualität oder für die spätere Maßnahmenplanung relevant sein könnten. Diese Hinweise helfen, die örtlichen Gegebenheiten besser zu verstehen und fundierte Entscheidungen zu treffen. Dokumentieren Sie dabei möglichst konkret, was auffällt, wo es stattfindet und wie es sich auswirkt.

Erhebungsbogen Fußverkehr



Weg Nr.	Weg Art	Breite (m)	Beleuchtung	Oberflächenart	Oberflächenqualität	Sitzmöglichkeiten entlang des Weges	Hindernisse wie z.B. Mülleimer/Aufsteller	Bordsteine (Höhe in cm)	Steigung /Gefälle	Kommentare (z.B. Treppe)

Notizen: