

# Impulsberatung Fahrrad-Mobilität

## BERATUNGSBERICHT

für

### Gemeinde Algermissen (Landkreis Hildesheim)



**Beratung durch:**

Dipl.-Ing. Juliane Krause  
plan & rat  
Büro für kommunale Planung und Beratung  
Humboldtstr. 21  
38106 Braunschweig  
Tel: 0531 / 79 82 03  
E-Mail: [krause@plan-und-rat.com](mailto:krause@plan-und-rat.com)  
[www.plan-und-rat.com](http://www.plan-und-rat.com)

Im Auftrag der  
Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen GmbH  
Osterstraße 60 | 30159 Hannover

Braunschweig, 22.11.2021

## 1. Anlass der Beratung

Um die Bedingungen für den Radverkehr in Algermissen hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu verbessern, wurde von der Gemeinde Algermissen über die Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen GmbH (KEAN) eine Impulsberatung initiiert, die ein Vorgespräch, eine Ortsbesichtigung und einen Beratungsbericht umfasst.

Die Gemeinde Algermissen möchte die Bedingungen für den Radverkehr verbessern und setzt einen besonderen Fokus auf das Thema Sicherheit. Dazu gehört auch die Schulwegsicherheit.

Im Fokus der Beratung steht die kurvige Marktstraße/Verlängerung als Heerstraße. Sie ist die Ortsdurchfahrt der L 479 durch die Ortschaft Algermissen, aber auch die örtliche Geschäftsstraße. Der Straßenzug weist das höchste motorisierte Verkehrsaufkommen auf, an vielen Stellen ist das Queren durch die kurvige Straßenführung und Unübersichtlichkeit gefährlich. Gefahrenschwerpunkte für den Radverkehr stellen vor allem wegen ihrer Unübersichtlichkeit die Kurven an den Kreuzungen Marktstraße-Heerstraße-Lange Straße und Marktstraße-Teichstraße dar. Eine Befragung des Kinderbeirats bestätigt die Einstufung der Marktstraße als große Gefahrenquelle im Ort.

Die Kernfrage lautet: Wie kann der Radverkehr sicher auf der Marktstraße geführt werden und welche Möglichkeiten zur Querung (insbesondere am S-Bahnhof und Supermarkt REWE) können geschaffen werden?

## 2. Anschriften und Ansprechpersonen in Algermissen

Gemeinde Algermissen  
Marktstraße 7  
31191 Algermissen

Herr Bürgermeister Wolfgang Moegerle  
Tel.: 05126/ 9100-90; E-Mail: wolfgang.moegerle@algermissen.de

Frau Tamara Kraßmann  
Wirtschaftsförderung und Gemeindeentwicklung  
Tel.: 05126/ 9100-47; E-Mail: tamara.krassmann@algermissen.de

Das Vorgespräch mit der Gemeinde Algermissen, mit dem Bürgermeister Herrn Moegerle und Frau Kraßmann hat am 27.07.2021 stattgefunden.

Das Vor-Ort-Gespräch mit Ortsbegehung und Nachbesprechung im Rathaus hat am 06.10.2021 stattgefunden. An dem Termin haben teilgenommen:

- Wolfgang Moegerle (Bürgermeister der Gemeinde Algermissen)
- Godehard Voges (Leiter Fachbereich IV: Bauen und Sport)
- Ulrich Heuer (1. Vorsitzender Turnverein Eintracht Algermissen)
- Norbert Wirries (CDU)

- Lukas Schlemeyer (SPD)
- Anke Kicker (KEAN)
- Tamara Kraßmann (Gemeindeentwicklung, Wirtschaftsförderung, Nachhaltigkeit und Klimaschutz)
- Juliane Krause (Beraterin plan & rat)

### 3. Beschreibung Beratungsareal

#### 3.1 Ort und Lage des Gebietes / Bestandsanalyse

Algermissen ist eine Gemeinde im Landkreis Hildesheim mit ca. 8.000 Einwohnern. Neben dem Kernort Algermissen (4.800 EW) gehören die Ortschaften Bledeln, Groß Lobke, Lühnde, Ummeln und Wätzum zum Gemeindegebiet. Algermissen liegt verkehrsgünstig, etwa 25 km von Hannover und 11 km von Hildesheim entfernt. Algermissen verfügt über eine DB Station (S-Bahnhof) und ist darüber mit den Städten Hannover und Hildesheim verbunden. An das übergeordnete Straßennetz ist Algermissen über die Landesstraße L479 (Ortsdurchfahrt Marktstraße) angebunden, die eine Verbindung herstellt zur nahe gelegenen Autobahn A7 und zur Bundesstraße B494 (Peine-Hildesheim) sowie im weiteren an die B65 (Peine-Hildesheim).

Algermissen engagiert sich sehr, die Gemeinde nachhaltig und kinderfreundlich zu gestalten. Die Gemeinde ist seit 2014 Mitglied im Netzwerk „Kinderfreundliche Kommunen“. Richtungsweisend sind die vom Gemeinderat beschlossenen Aktionspläne zu einer Kinderfreundlichen Kommune und zur Umsetzung der UN Kinderrechte, in denen u.a. Maßnahmen und Konzepte zu den Themen Frei-/ Spielraum, Ernährung/ Bewegung, Fuß- und Radverkehr entwickelt werden. Der aktuelle Kinderaktionsplan 2, der 10 konkrete Maßnahmen zur Stärkung der Kinder-, Jugend- und Familienfreundlichkeit beinhaltet, betrifft den Zeitraum 2019 bis 2022, basiert auf dem Aktionsplan 1 (2016 bis 2019) und stellt somit eine Verstetigung der Aktionen dar. Zur Verbesserung der Verkehrssituation wurde u.a. ein *Dorfcheck* (Vor-Ort-Analyse, Befragung) durchgeführt, des Weiteren an der Aktion *STADTRADELN* teilgenommen<sup>1</sup>. Weitere geplante Aktionen stehen im Rahmen des Projektes *Zu Fuß zur Schule* an. Der seit 2017 bestehende Kinder- und Jugendbeirat von Algermissen ist u.a. auch Mitglied der Steuerungsgruppe der Kinderfreundlichen Kommune, Themen wie Umwelt und Mobilität haben im Beirat eine hohe Priorität.

Weitere Grundlagen für die Entwicklung der Gemeinde – auch und insbesondere hinsichtlich der Verkehrsentwicklung – bilden der Gemeindeentwicklungsplan (2012), das Leitbild Gemeinde Algermissen (2015), der Bevölkerungs- und Wohnraumentwicklungs- sowie der

---

<sup>1</sup> Seit 2019 nimmt Algermissen an der Aktion STADTRADELN teil. Im Landkreis Hildesheim ist sie die fahrradaktivste Kommune (Gemeinde Algermissen (Hg) (2020). Nachhaltigkeit und Klimaschutz in der Gemeinde Algermissen. Algermissen).

Nachhaltigkeits- und Klimaschutzbericht (2020). Hierin werden die Kinderfreundlichkeit im kommunalen Handeln, die Sicherung und Stärkung der Ortsmitte, die Stärkung der Wohn- und Lebensqualität, die Förderung des Radverkehrs, der Ausbau des Radwegenetzes und eine nachhaltige, klimafreundliche Mobilität hervorgehoben.

Vor diesem Hintergrund steht die aktuelle Verkehrssituation der Ortsdurchfahrt der L 479 (Marktstraße/ Heerstraße), die sich in Ost-West-Richtung durch die Ortsmitte schlängelt (Abb. 1). Sie ist die Hapterschließungsachse, an ihr liegen zentrale Versorgungseinrichtungen der Gemeinde bzw. gelangt man über die Marktstrasse zu ihnen. Das Verkehrsaufkommen, insbesondere durch Lkw-Verkehr, steht einer sicheren Radverkehrsnutzung entgegen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Nur im nördlichen Abschnitt der Heerstraße (ab Neue Straße stadtauswärts) ist die wahlfreie Führung durch die Beschilderung „Gehweg/ Radverkehr frei“ möglich.

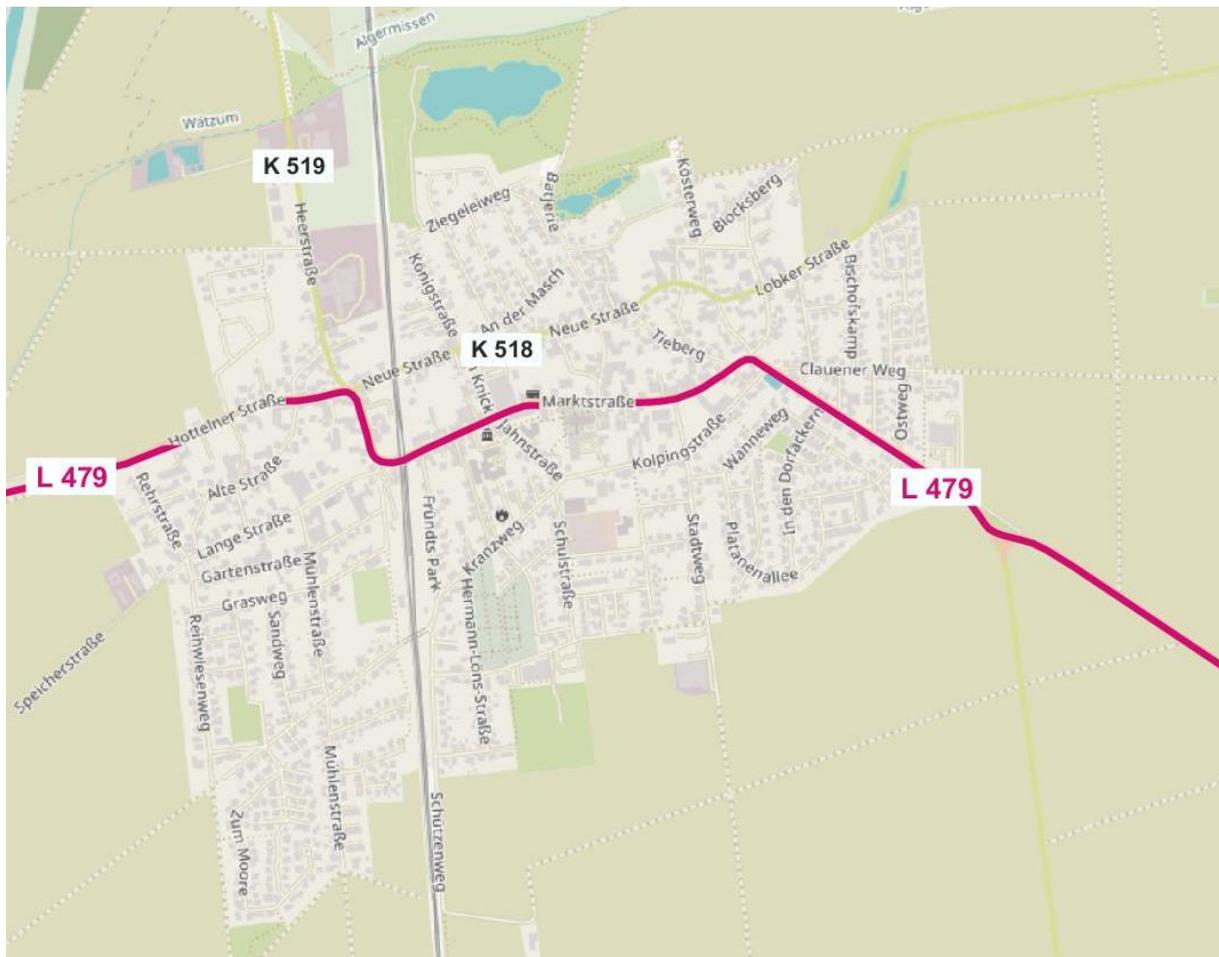


Abb. 1: Lage des Beratungsareals in der Gemeinde Algermissen

Die Gemeinde verfügt über eine gute Infrastruktur: im Kernort Algermissen gibt es eine Grundschule, fünf Kindertagesstätten, ein Alten- und Pflegeheim, eine Einrichtung Betreutes Wohnen (ARGENTUM), diverse Einkaufsmöglichkeiten (Bäcker, Supermarkt), Kirchen und kirchliche Einrichtungen, Sportanlagen, ein Heimatmuseum. Ein Gesundheitszentrum an der Marktstraße ist in Planung (Abb. 2).

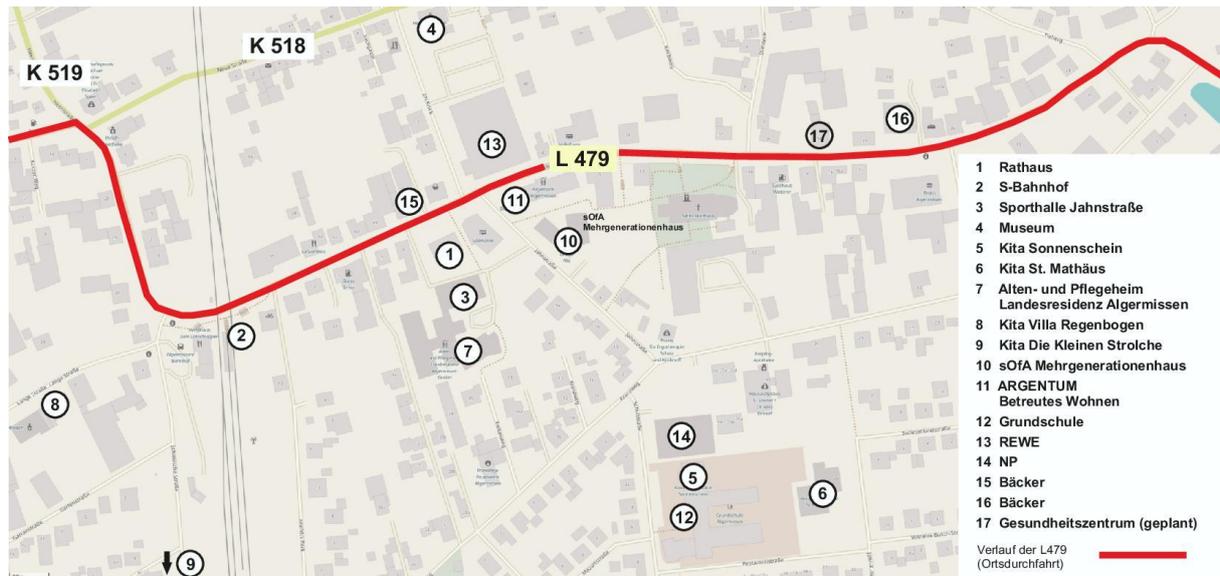


Abb. 2: Nutzungen in der Gemeinde Algermissen (Umfeld Marktstraße)



REWE Einmündung Im Knick



Mehrgenerationenhaus sOfA Jahnstraße

In den politischen Gremien der Gemeinde werden aktuell das Thema Verkehrssicherheit und Radverkehr, die Ortsdurchfahrt Marktstraße sowie eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 thematisiert. Auf Basis eines 2019 in Auftrag gegebenen Verkehrsgutachtens zur funktionalen Überprüfung des innerörtlichen Straßennetzes (SHP Ingenieure 2019) wurde ein Beschluss zur Einführung von Tempo 30 auf allen Ortsstraßen gefasst. Auf Kreis- und Landesstraßen soll weiterhin Tempo 50 erlaubt sein, es sei denn, es wird zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ein niedrigeres Tempo vorgeschrieben.

### 3.2 Verkehrssituation: Zahlen, Daten, Fakten

#### Der Modal-Split in der Gemeinde

Der Modal-Split beschreibt die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel.

Wie in vielen anderen Gemeinden im ländlichen Raum, werden die meisten Wege mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV), d. h. mit einem Auto erledigt. In Algermissen sind das 69 % aller Wege. Lediglich 10 % aller Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt., ebenfalls 10 % mit dem ÖPNV. Der Fußverkehrsanteil ist mit 11 % vergleichsweise gering. Dies ist das Ergebnis der im Dezember 2018 durchgeführten Mobilitätsbefragung von SHP-Ingenieure, die vom Landkreis Hildesheim beauftragt wurde<sup>2</sup>

Verglichen mit den Ergebnissen der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland (MiD 2017)“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für den mit Algermissen vergleichbaren Raumtyp Ländliche Region/ Kleinstädtischer, dörflicher Raum liegt der Radverkehrsanteil etwas höher. Die nachstehende Abb. 3 zeigt die Abschätzung des Modal-Split.

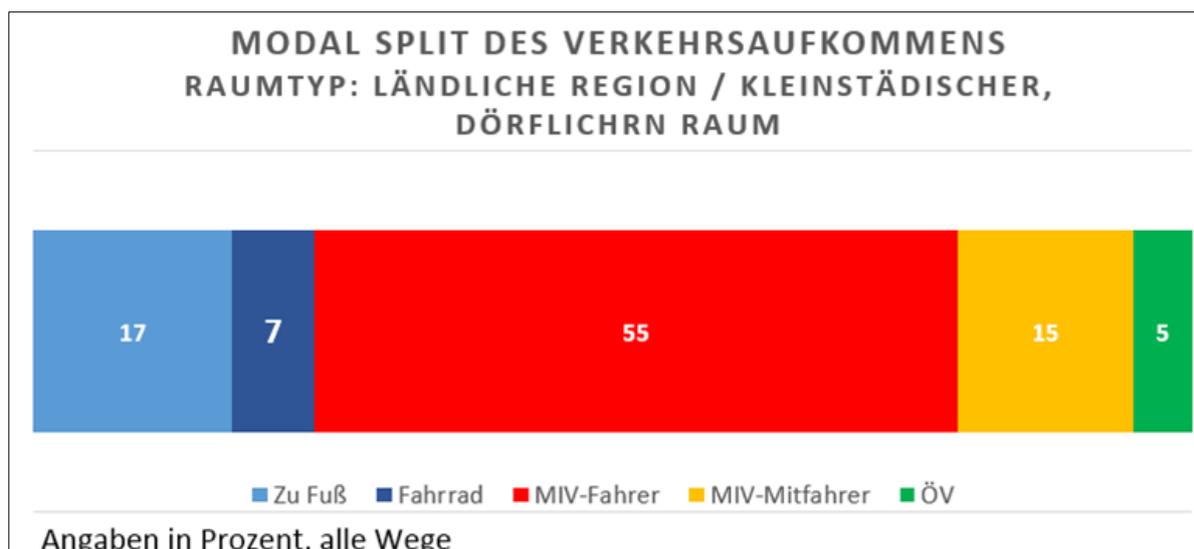


Abb. 3: Modal-Split im Raumtyp Ländliche Region/ Kleinstädtischer, dörflicher Raum  
Quelle: KEAN (Datenquelle: MiD 2017 Ergebnisbericht, Abbildung 18)

Niedersachsenweit wurden im Jahr 2017 laut der Studie „Mobilität in Deutschland“ rund 15 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Mit dem Fahrradmobilitätskonzept „Radverkehr neu denken“, veröffentlicht im März 2021, hat Verkehrsminister Althusmann das Ziel ausgegeben, den Radverkehrsanteil in Niedersachsen auf 20 Prozent im Jahr 2025 zu steigern.

<sup>2</sup> Vgl. die zusammenfassende Auswertung im Bericht „Nachhaltigkeit & Klimaschutz in der Gemeinde Algermissen vom Dezember 2020.

Vor dem Hintergrund der steigenden Pedelec-Nutzung - vor allem bei Älteren - ergibt sich ein Potenzial für die Fahrradnutzung. Hierfür gilt es, die entsprechenden Rahmenbedingungen, vor allem sichere Radverkehrsverbindungen zu schaffen.

### **Verkehrssicherheitssituation**

Für Algermissen liegt eine Auswertung zur Unfallsituation aus den Jahren 2016-2018 vor (SHP 2019). Danach ereigneten sich Unfälle in erster Linie an der L 479 im Bereich Heerstraße/ Marktstraße (Abb. 4). Zwei Unfälle des Unfalltyps „Überschreiten unter Beteiligung von Fußgänger\*innen am Knotenpunkt Marktstraße / Im Knick/ Jahnstraße“ hatten Schwerverletzte zur Folge.

Der Kinderbeirat hat 166 Bürger\*innen gefragt, welche Straßen in Algermissen für Radfahrende als gefährlich wahrgenommen werden. Hier wurde mit 95 Stimmen am häufigsten die Marktstraße genannt. Auch der jüngste Unfall am 30.04.2021 auf der Marktstraße (zwischen Bahnhof und Rathaus) zeigt, dass die Marktstraße ein Gefahrenschwerpunkt für den Radverkehr ist.

Im Rahmen des Vor-Ort-Gesprächs mit Ortsbegehung am 06.10.2021 konnte auch beobachtet werden, dass sowohl radfahrende Kinder als auch radfahrende Erwachsene aus Sicherheitsgründen den Gehweg nutzen. Die Aussage der Beteiligten dazu: „Das ist hier so üblich“. Dieses Verhalten führt aber zu einer Gefährdung der zu Fuß Gehenden.

Marktstraße und Heerstraße sind die Zugangsstraßen zum S-Bahnhof für Radfahrende. Hierzu zählen neben Pendelnden vor allem Schülerinnen und Schüler, die zur weiterführenden Schule in Hildesheim fahren.

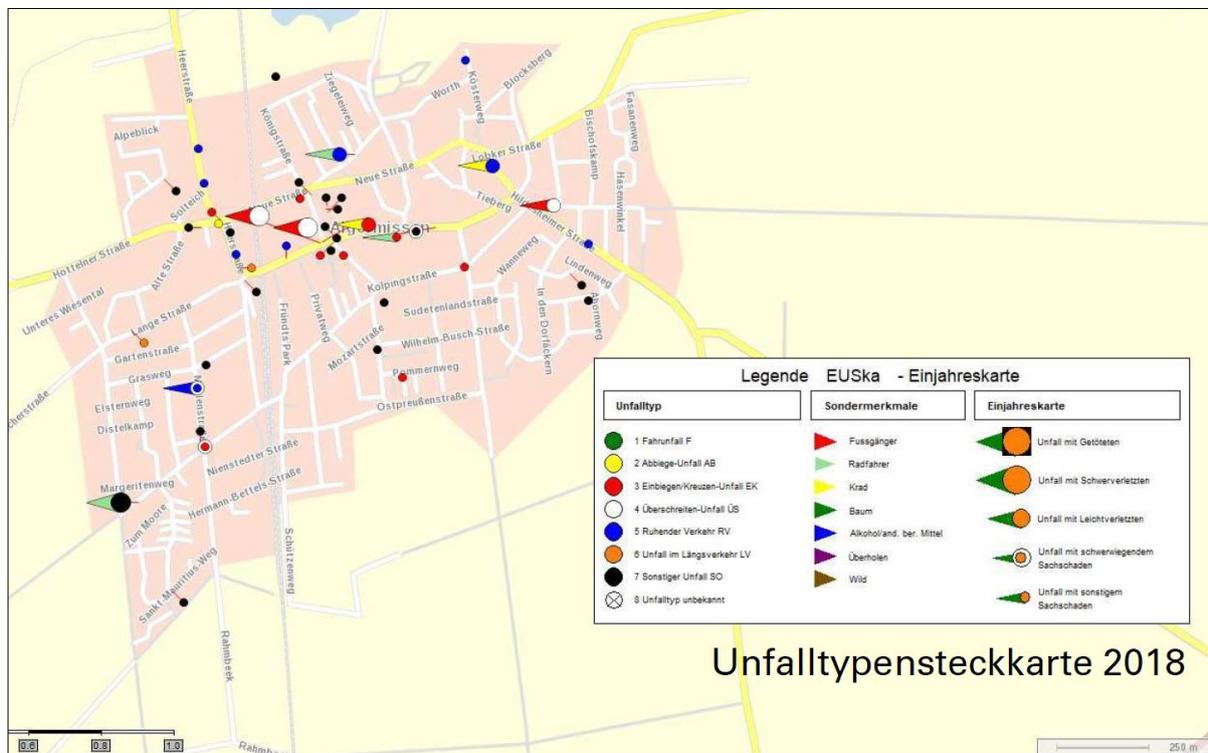


Abb. 4: Unfallanalyse Algermissen (2016-2018) (Quelle: SHP Ingenieure 2019)

## Verkehrsbelastungen und Geschwindigkeiten

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Beratungsareal liegt bei 50 km/h.

Für die Marktstraße liegen Erhebungen zu den Verkehrsbelastungen und zu den Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs vom April 2021 vor (Abb. 5 und 6). Die durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen (DTV-Werte) liegen zwischen 6.000 und knapp 8.000 Fahrzeugen. Die Geschwindigkeitsverteilung zeigt, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h überwiegend eingehalten wird: das sind in der Marktstraße Höhe Nr.17 78% aller Kfz und in der Marktstraße Höhe Nr.33 87% aller Kfz (Abb. 5).

Die Verkehrsbelastungen in der Heerstraße liegen zwischen 2.000 und 3.500 Fahrzeugen pro Tag. Durch den leicht kurvigen Verlauf der Heerstraße sind die durchschnittlichen Geschwindigkeiten geringer als in der Marktstraße, zu 20 % bereits im Bereich Tempo 30 (Abb. 7).

Probleme gibt es mit dem Lkw-Verkehr. So läuft über die Lange Straße (Abbiegevorgang Höhe Marktstraße/ Heerstraße) der Lkw-Verkehr in Richtung Lange Straße. Dies ist der Lkw-Zubringerverkehr Richtung Kanal und der Firma Landhandel Weiterer GmbH. An der Langen Straße liegt auch die Firma Abadi Export GmbH (pro Tag werden 80t Altschuhe aus ganz Deutschland angeliefert). Der Schwerverkehrsanteil ist mit 13 % vergleichsweise hoch (SHP 2019).

Auf der L 479 verkehrt der ÖPNV. Die zentrale Haltestelle ist am S-Bahnhof.

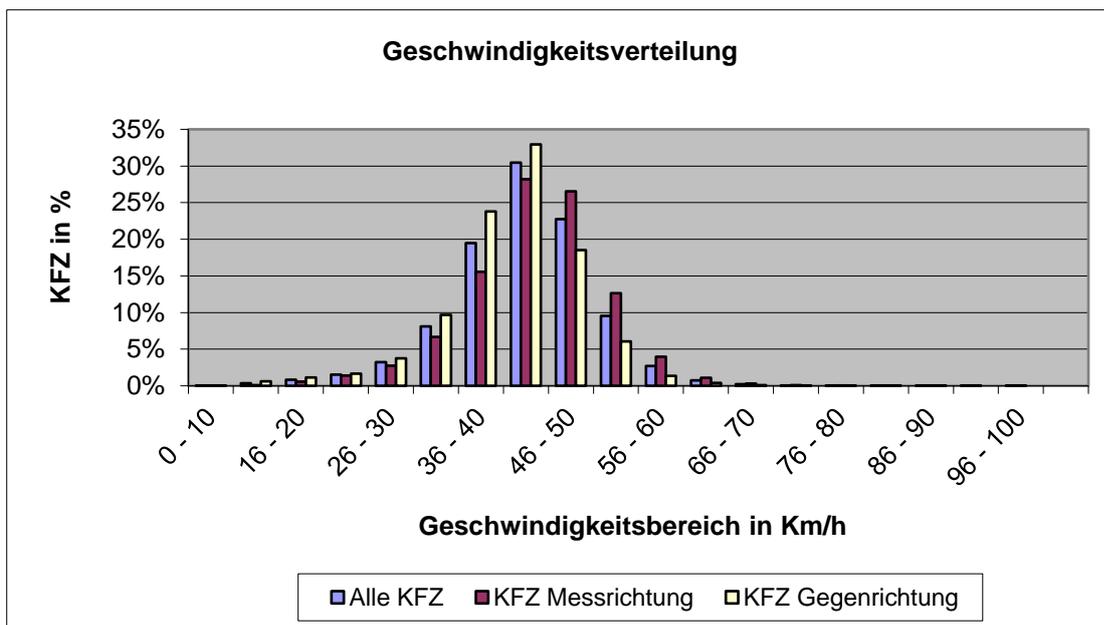
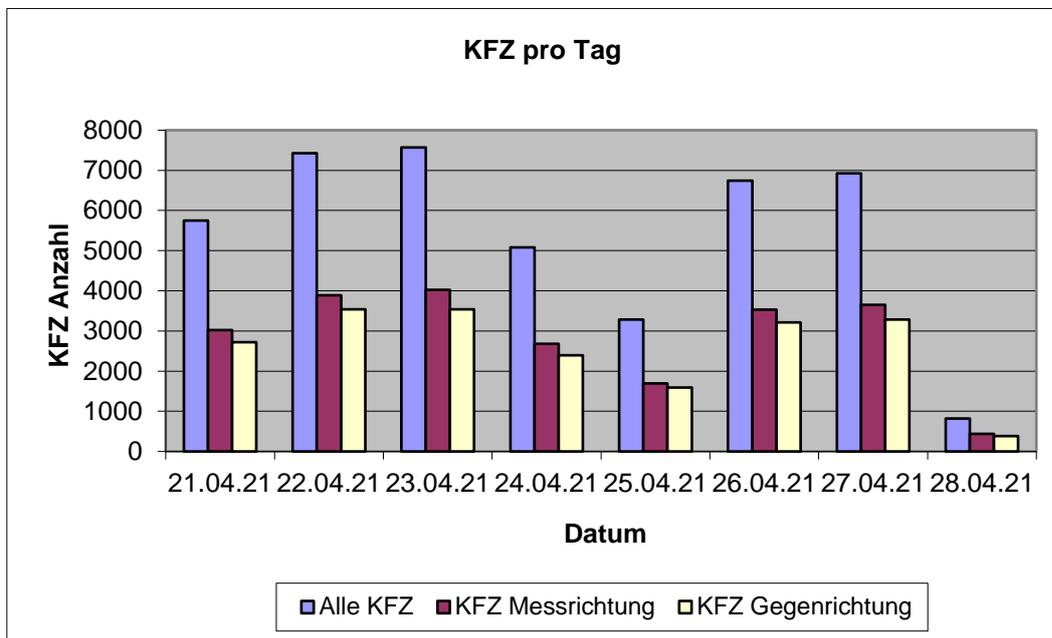


Abb. 5: Verkehrsbelastung Marktstraße Höhe Nr. 33 Richtung Rathaus (April 2021)  
(Quelle: Gemeinde Algermissen)

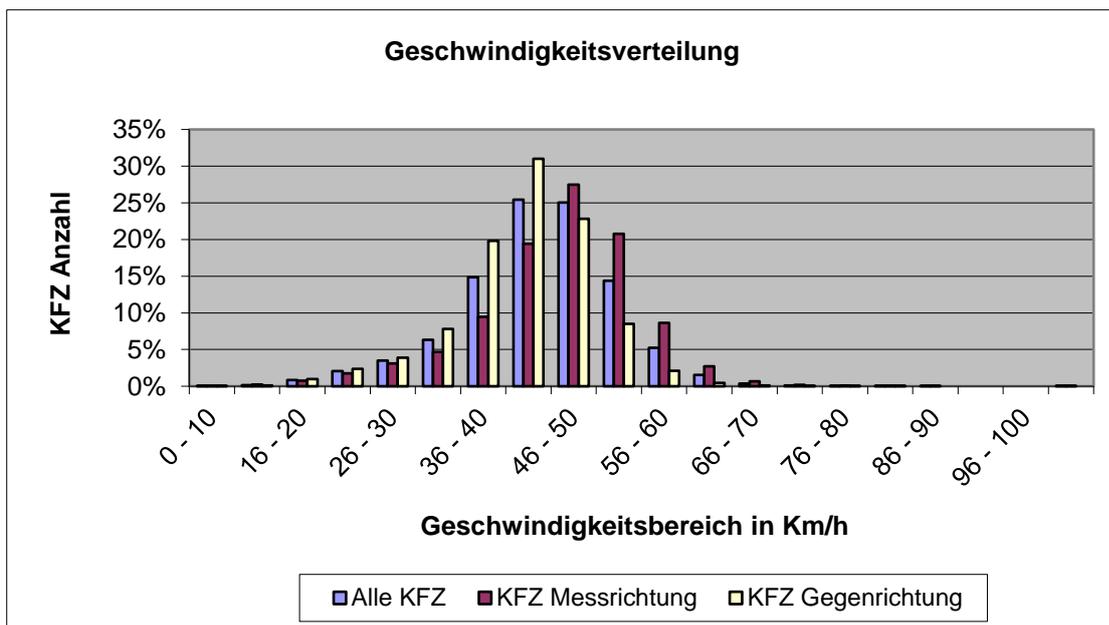
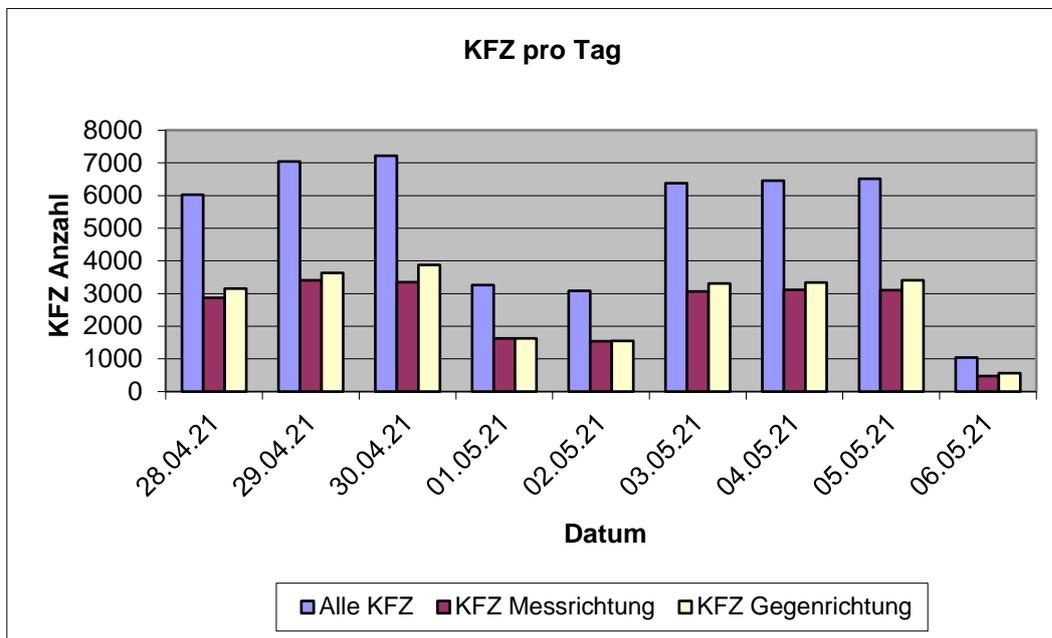


Abb. 6: Verkehrsbelastung Marktstraße Höhe Nr. 17 Richtung Hildesheimer Straße (Quelle: Gemeinde Algermissen)

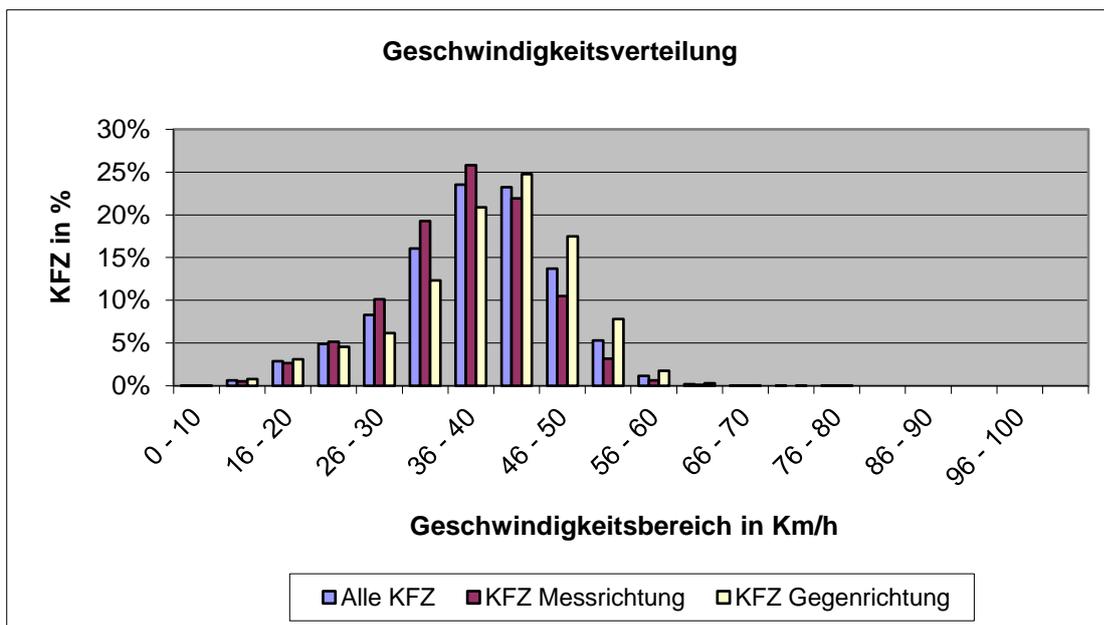
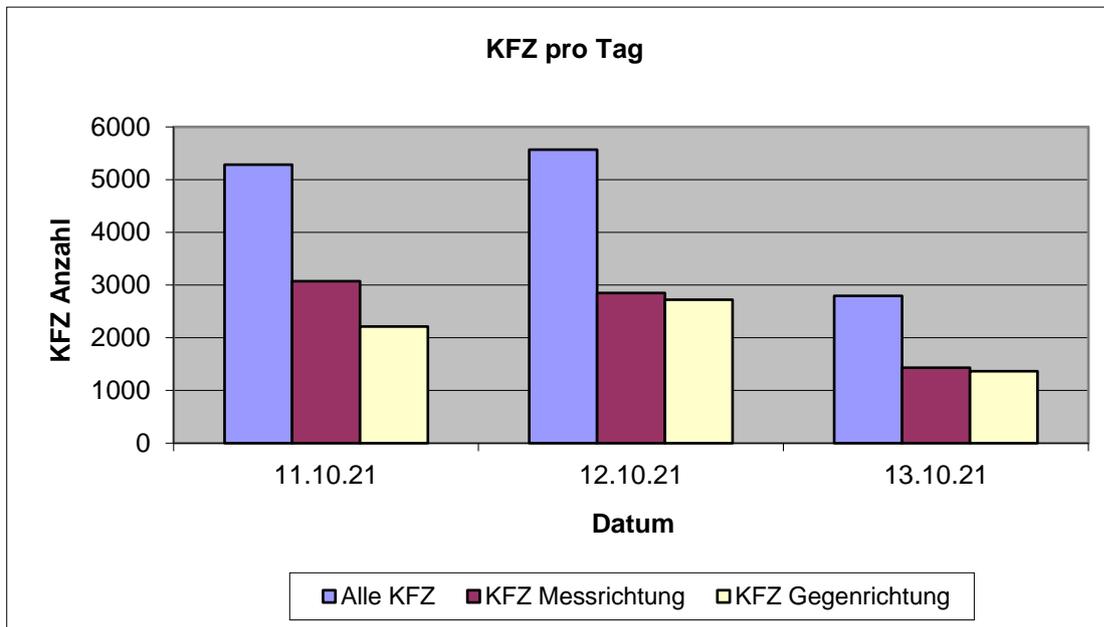


Abb. 7: Verkehrsbelastung Marktstraße Höhe Nr. 5 (Quelle: Gemeinde Algermissen)

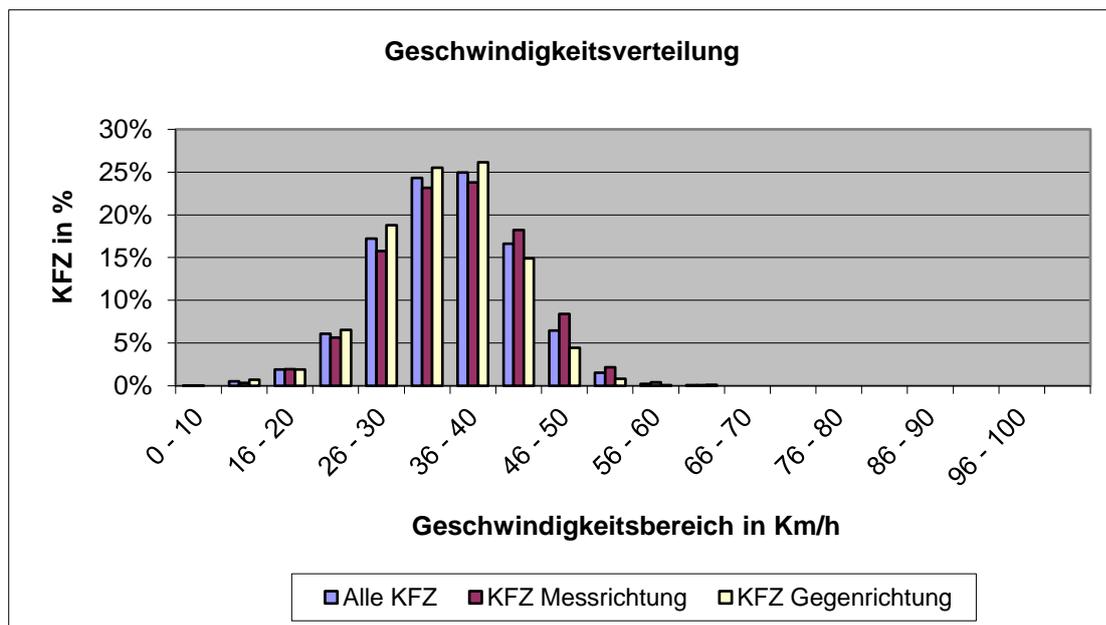
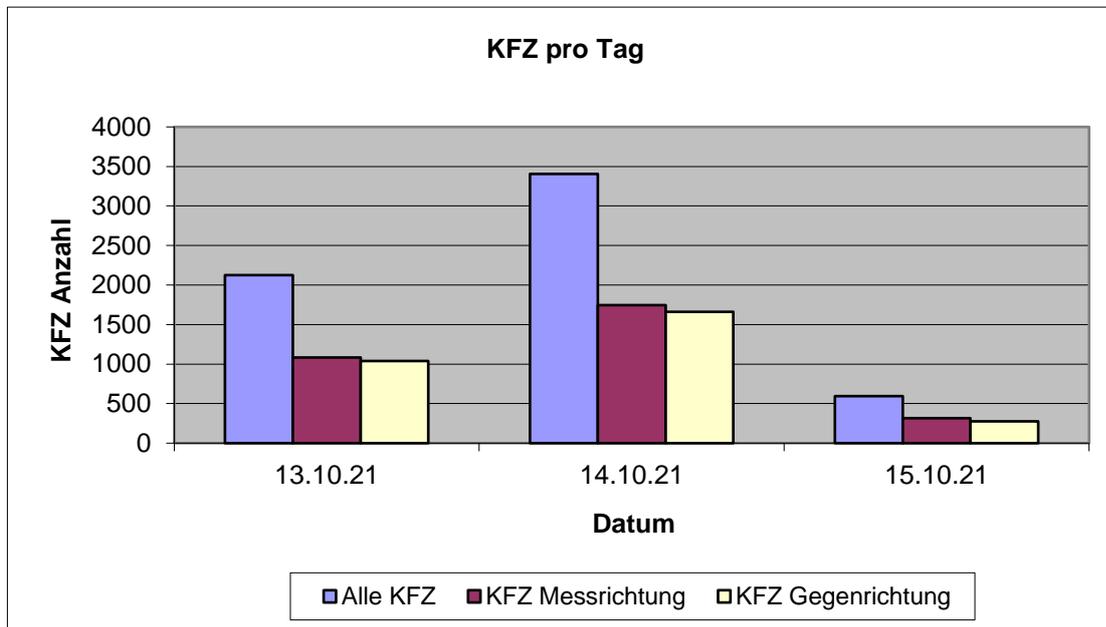


Abb. 8: Verkehrsbelastung Heerstraße Nr. 2, 3 (Quelle: Gemeinde Algermissen)

## Marktstraße und Schulwege (Schulwegplan)

Für die Grundschule Algermissen in der Schulstraße liegt ein Schulwegeplan vor (Abb.9). Ziel ist es, dass die Schüler\*innen ihren Schulweg möglichst eigenständig zurücklegen und so auch Hol- und Bringverkehre im Schulumfeld vermieden werden. Die Marktstraße und hier vor allem die Querung von der Straße Im Knick zur Jahnstraße haben zentrale Bedeutung als Schulweg. An der Kreuzung befindet sich ein signal geregelter Fußgängerüberweg (Anforderungstaster). Andere wichtige Querungsstellen sind mit „Gelben Füßen“ markiert und zeigen die Stellen, an denen möglichst sicher gequert werden kann.

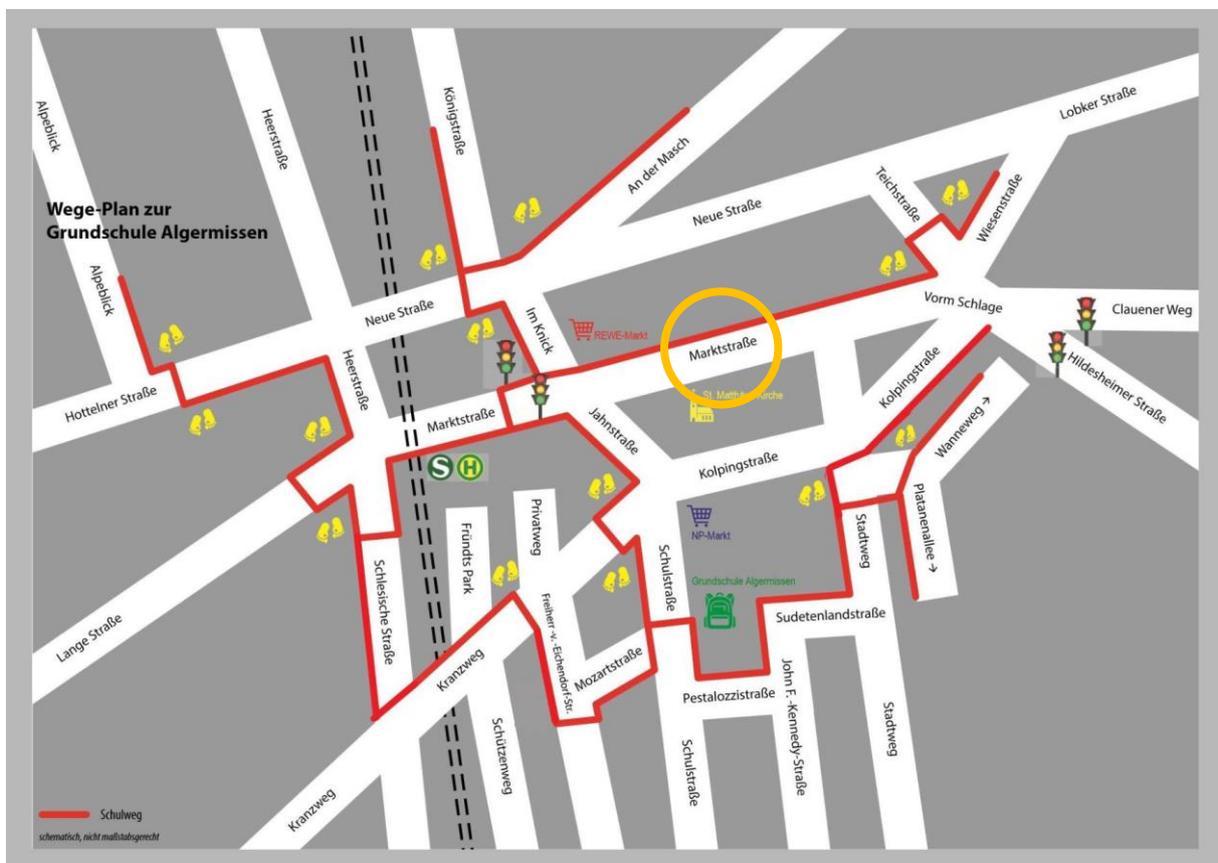


Abb. 9: Schulwegplan Algermissen



Gelbe Füße in der Langen Straße



Schulweg Marktstraße

### 3.3 Problemstellung / Konfliktsituationen

- **Kreuzung Heerstraße / Hottelner Straße / Neue Straße**



Abb. 10: Luftbild Kreuzungspunkt Heerstraße / Hottelner Straße

#### Beschreibung der Situation:

An der Kreuzung schwenkt die L 479 links in die Hottelner Straße. Ab hier geht die Heerstraße über in die K 518, aus östlicher Richtung stößt die Neue Straße (K 518) auf die Kreuzung. Die Kreuzung ist nicht rechtwinklig, die einzelnen Straßenzüge sind versetzt. Dieses Phänomen ist an mehreren Kreuzungen in Algermissen zu beobachten und lässt sich aus der historischen Straßenführung ableiten. Die abknickende Verkehrsführung der L 479 ist nicht erkennbar, besonders für Ortsunkundige.

Die Radverkehrsführung verläuft im Mischverkehr. Im nördlichen Abschnitt der Heerstraße (ab Neue Straße stadtauswärts) ist die wahlfreie Führung durch die Beschilderung „Gehweg/ Radverkehr frei“ möglich. Der Bordstein ist nicht abgesenkt, Radfahrende gelangen erst durch die nächste Grundstückszufahrt auf den Gehweg.

Insgesamt ist die Situation sehr unübersichtlich.



Heerstraße



Heerstraße



Heerstraße/ Einmündung Neue Straße



Heerstraße/ Einmündung Hottelner Straße

- **Marktstraße / Heerstraße/ Bahnhofsvorplatz**



Abb. 10: Luftbild Einmündung Marktstraße/ Heerstraße/ Bahnhofsvorplatz

**Beschreibung der Situation:**

Der Verlauf der Ortsdurchfahrt der L 479 geht im Zugangsbereich zum S-Bahnhof von der Marktstraße in die Heerstraße über (kurviger Verlauf). Wesentliche Lkw-Verkehre biegen von der Marktstraße links in die Lange Straße ab (markierte Linksabbiegespur). Der Verlauf der L 479 ist nicht bevorrechtigt. Die Lange Straße (hier ist auch Kindertagesstätte) hat Zubringerfunktion zu den Firmen Landhandel Weiterer GmbH und Abadi Export GmbH.

Am Bahnhofsvorplatz liegt die zentrale Bushaltestelle. Der Bahnhofsvorplatz hat Aufenthaltsfunktion (Bänke, Bistro). Durch die vergleichsweise hohe Anzahl von Lkw (13 % Lkw-Anteil) kommt es zu Lärmbelastungen.



Marktstraße Höhe Bahnübergang



Heerstraße mit Blick auf den Bahnhof



Einmündung Lange Straße



Marktstraße am Übergang Heerstraße

- **Marktstraße (L 479)**

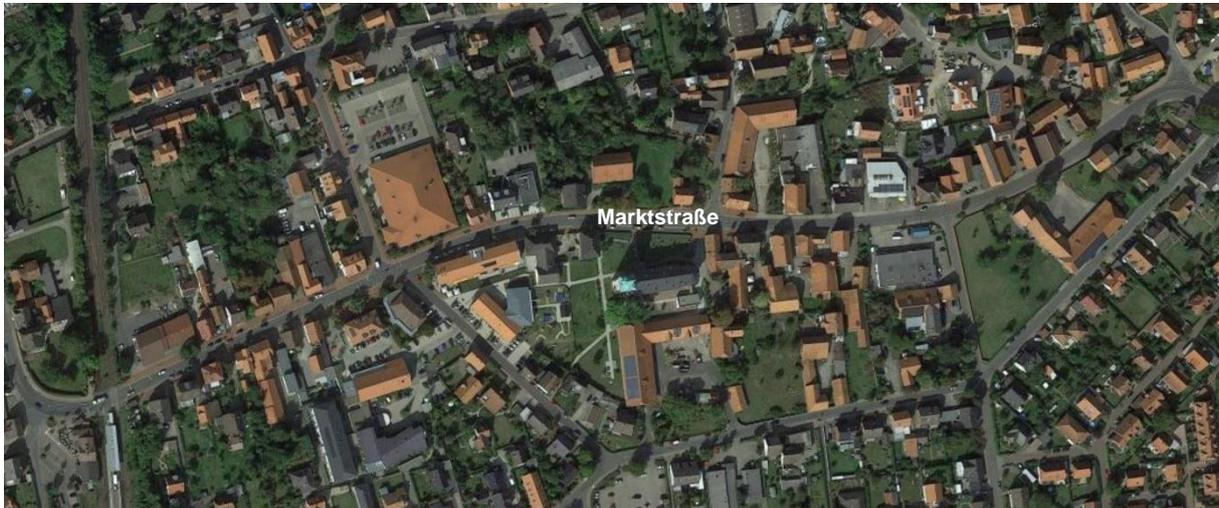


Abb. 11: Luftbild Marktstraße

Beschreibung der Situation:

Über die Marktstraße verläuft die Ortsdurchfahrt der L 479. Gleichzeitig ist die Marktstraße Haupteerschließungsachse, an ihr liegen zentrale Nutzungen (Rathaus, ARGENTUM) und Versorgungseinrichtungen der Gemeinde (Abb. 2).

Zentrale Bedeutung hat der Kreuzungspunkt Im Knick/ Jahnstraße: Schulweg zur Grundschule in der Schulstraße, Zufahrt zum REWE, Zugang zum Nachbarschaftszentrum sofA, Anrainer ARGENTUM und Restaurant. An der Kreuzung ist sich ein signalgeregelter Fußgängerüberweg.

Im weiteren Verlauf der Marktstraße befindet sich im Einmündungsbereich zur Donnerie und gegenüber der Kirche mit Friedhof eine Querungsstelle (Mittelinsel). Zu beobachten ist hier (Aussage Verwaltung), dass Radfahrende im Bereich der Mittelinsel von Autos überholt werden. Dies stellt eine Gefährdungssituation dar.

Weiter Richtung stadtauswärts kurz vor der Einmündung Tieberg liegt ein weiteres kleines Nahversorgungszentrum (Bäcker, Restaurant).

Zu beobachten ist, dass Radfahrende (aller Altersstufen) aus Gründen der subjektiven Sicherheit den Gehweg nutzen.

Durch das geplante Gesundheitszentrum wird von einem erhöhten Radverkehrsaufkommen ausgegangen. Die Zufahrtsmöglichkeit sollte für den Radverkehr gesichert sein.



Marktstraße Blick Richtung Rathaus



Marktstraße Höhe Bäckerei



Marktstraße Rathausvorplatz



Marktstraße/ Im Knick/ Jahnstraße



Marktstraße/ Höhe Donnerie



Marktstraße Höhe Stadtweg (Bäcker)

## 4. Lösungsansätze und Maßnahmenvorschläge

### Vorbemerkungen

Lösungsansätze und Maßnahmenvorschläge werden abgeleitet aus bestehenden Richtlinien und Regelwerken (RASt, ERA), der StVO, dem Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen und dem Radverkehrskonzept für den Landkreis Hildesheim.

Im **Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen** ist für die Radverkehrsentwicklung in Niedersachsen eine Vision entwickelt worden. Danach sollen im ganzen Land und für alle Bevölkerungsgruppen gute Bedingungen zum Radfahren bestehen. Diese sollen den Anforderungen eines zukünftig stärkeren Radverkehrs Rechnung tragen, dies gilt auch für den ländlichen Raum. Die Vision Zero gilt als langfristiges Ziel der Verkehrssicherheit<sup>3</sup>.

Für den Landkreis Hildesheim liegt seit Ende 2020 ein **Regionales Radverkehrskonzept** vor. Die Ortsdurchfahrt der L 479 (Marktstraße – Heerstraße) ist Bestandteil des Regionalen Radverkehrsnetzes des Landkreises Hildesheim (Netz 1. Kategorie)<sup>4</sup> - also sehr bedeutsam für den alltagsbezogenen Radverkehr im Landkreis.

Die Marktstraße ist Schulweg für die Grundschulkinder, Marktstraße und Heerstraße sind die zentralen Radverkehrsverbindungen zum S-Bahnhof. Eine Sicherung ist vor allem wichtig für die Schülerinnen und Schüler, die mit der S-Bahn zu den weiterführenden Schulen in Hildesheim fahren.

Die Gemeinde Algermissen ist Mitglied im Netzwerk „Kinderfreundliche Kommune“ und als solche zertifiziert. Vor diesem Hintergrund und der Aktivitäten der Gemeinde in Richtung Kinderfreundlichkeit (Kinderbeirat, Aktionsplan 2 zur Kinder-, Jugend- und Familienfreundlichkeit) ist es besonders von Bedeutung, die Belange von Kindern und Jugendlichen zur eigenständigen Mobilität (mit dem Rad zur Schule) zu berücksichtigen. Dazu gehören gesicherte Wegeverbindungen.

Vor diesem Hintergrund werden zur Verbesserung der Verkehrssituation im Verlauf der Ortsdurchfahrt der L 479 folgende Lösungsansätze und Maßnahmenvorschläge vorgestellt.

---

<sup>3</sup> Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (2021): Radverkehr neu denken. Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen. Hannover.

<sup>4</sup> Netz 1. Kategorie: Verbindungen zwischen Mittelzentren und Grundzentren oder zweier Grundzentren, sofern Kriterien an Umwegfaktor und Steigung erfüllt sind (Landkreis Hildesheim (Hg.) (2020). (Bearbeitung SHP Ingenieure, PGV-Alrutz GbR). Regionales Radverkehrskonzept Landkreis Hildesheim. Hannover/ Hildesheim.

## 1. Maßnahmen im Bereich der Marktstraße

Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und dem Belastungsdiagramm zur Vorauswahl der Führungsform ist bei den vorhandenen DTV-Werten in der Marktstraße Mischverkehr möglich<sup>5</sup>, vorausgesetzt die Geschwindigkeit liegt  $\leq 30$  km/h.

Für die Marktstraße wird eine Anordnung von Tempo 30 und die Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn an neuralgischen Punkten vorgeschlagen.

### Streckenbezogenes Tempo 30

Zu den Maßnahmen zur verträglichen Führung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr zählt das abschnittsweise streckenbezogene Tempo 30 (Z 274-53 StVO) auf Hauptverkehrsstraßen. Die im Jahr 2016 novellierte StVO sieht die erleichterte Anordnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von Tempo 30 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs im Bereich von sensiblen Einrichtungen vor. Erlaubt werden die „innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h [...] auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen [...] im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern“ (§ 45 Abs. 9 Nr. 6 StVO).

Diese Voraussetzungen liegen in der Marktstraße - besonders im Bereich der Kreuzung Im Knick/ Jahnstraße vor. Direkt an der Kreuzung liegt das ARGENTUM (Betreutes Wohnen), im Nahbereich gibt es starken Quell- und Zielverkehr zum SOfA (Kita) und zur Grundschule.

Die Anordnung von Tempo 30 kann sich positiv auf den Radverkehr auswirken, da durch die geringeren Geschwindigkeiten das Miteinander im Straßenverkehr sich deutlich verbessern kann und so das illegale Befahren der Gehwege unterbleibt. Niedrige Geschwindigkeiten sind für das Miteinander im Straßenraum wichtiger als die Verkehrsstärke<sup>6</sup>.

Die Abschnitte sollten laut StVO eine Länge von 300 Metern nicht überschreiten, laut ADAC werden „...nachvollziehbar begründete Tempo 30-Anordnungen auf kurzen Streckenabschnitten mit etwa 400 bis 800 Metern Länge vom Kraftfahrer durchaus akzeptiert“ (ADAC 2015).

Es wird vorgeschlagen, für die Ortsdurchfahrt der L 479 von der Straße Tieberg bis zum linksabbiegen der L 479 in die Hottelner Straße ein streckenbezogenes Tempo 30 einzurichten. Der Gesamtabschnitt hat eine Länge von 900 Metern (Abb. 16).

<sup>5</sup> Mischverkehr möglich bei DTV < 4.000 Kfz/24 h bei  $\leq 50$  km/h, bei DTV < 8.000 Kfz/24 h bei  $\leq 30$  km/h (FGSV 2012).

<sup>6</sup> Vgl. dazu auch die Aussagen im Kap. 6.3 des Regionalen Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Hildesheim (Landkreis Hildesheim 2020).

## Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn

Es wird empfohlen, in regelmäßigen Abschnitten bzw. an konkreten neuralgischen Punkten Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn aufzubringen. Die Markierungen, bekannt auch unter dem Begriff „Sharrows“, tragen dazu bei, den Radverkehr im Straßenraum sichtbar zu machen und ist besonders im Bereich von Ortsdurchfahrten, auf denen aufgrund der geringen Verkehrsstärke keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen erforderlich sind zu empfehlen<sup>7</sup> Sie haben Leitfunktion und kommen besonders auf Radrouten auf Straßen im Mischverkehr zum Einsatz. Ihr Einsatz gilt auch flankierend zur geplanten Geschwindigkeitsbegrenzung. Auch vor dem Hintergrund des einzuhaltenden 1,5 m - Abstandes von parkenden Fahrzeugen am Fahrbahnrand kommt der Markierung Bedeutung zu. Eine aktuelle Forschungsarbeit kommt zu dem Ergebnis, dass durch das Aufbringen von Fahrradpiktogrammen das Gehwegfahren vermindert werden konnte (Koppers et al. 2021).

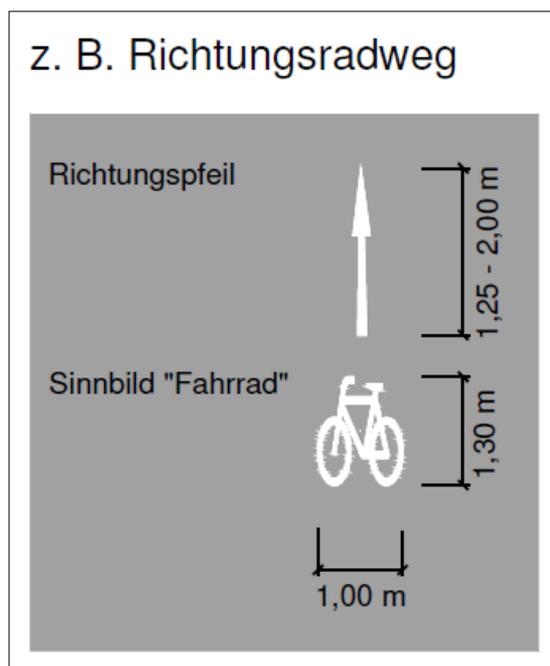


Abb. 12: Markierung des Sinnbildes „Fahrrad“  
(Quelle: Ministerium für Verkehr Baden  
Württemberg 2017)



Abb. 13: Markierung von „Sharrows“ (Quelle:  
Koppers et al. 2021)

<sup>7</sup> Vgl. dazu auch die Aussagen des Regionalen Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Hildesheim (Landkreis Hildesheim 2020).

### **Pflasterung Kreuzungsbereich Marktstraße / Im Knick / Jahnstraße**

Der Kreuzungsbereich Marktstraße/ im Knick/ Jahnstraße ist quasi die Ortsmitte. Zur Verdeutlichung des Bereichs mit dem erhöhten Querungsbedarf und den anliegenden Nutzungen sollte der Bereich gepflastert werden.

### **Verbesserung Radverkehrsführung Mittelinsel Höhe Donnerie**

Zur Verbesserung der Radverkehrsführung im Bereich der Mittelinsel Höhe Donnerie sollten hier Fahrradpiktogramme aufgebracht werden. Damit kann das widerrechtliche Überholen von Radfahrenden im Bereich der Mittelinsel unterbunden werden.



Abb. 14: Piktogramm im Bereich einer Querungsstelle (Quelle: AGFK Baden-Württemberg 2019)

## **2. Marktstraße / Heerstraße/ Bahnhofsvorplatz**

Die streckenbezogene Tempo 30 -Regelung sollte auch im Zugangsbereich zum Bahnhof (Übergang Marktstraße in Heerstraße) fortgesetzt werden. Zur Verbesserung der Radverkehrsführung sollten auch hier die Fahrradpiktogramme für den Längsverkehr eingesetzt werden (Abb. 12 und 13). Sie dienen als Führungshilfe für den Radverkehr im kurvigen Bereich.

Zum Erreichen der Fahrradabstellanlage im rückwärtigen Bereich in der Zufahrt zum Park & Ride-Parkplatz sollte neben dem Linksabbieger für den Pkw-Verkehr eine Linksabbiegemöglichkeit (Markierung) für den Radverkehr vorgesehen werden (Abb. 15).



Heerstraße Bahnübergang



Heerstraße / Einmündung Lange Straße

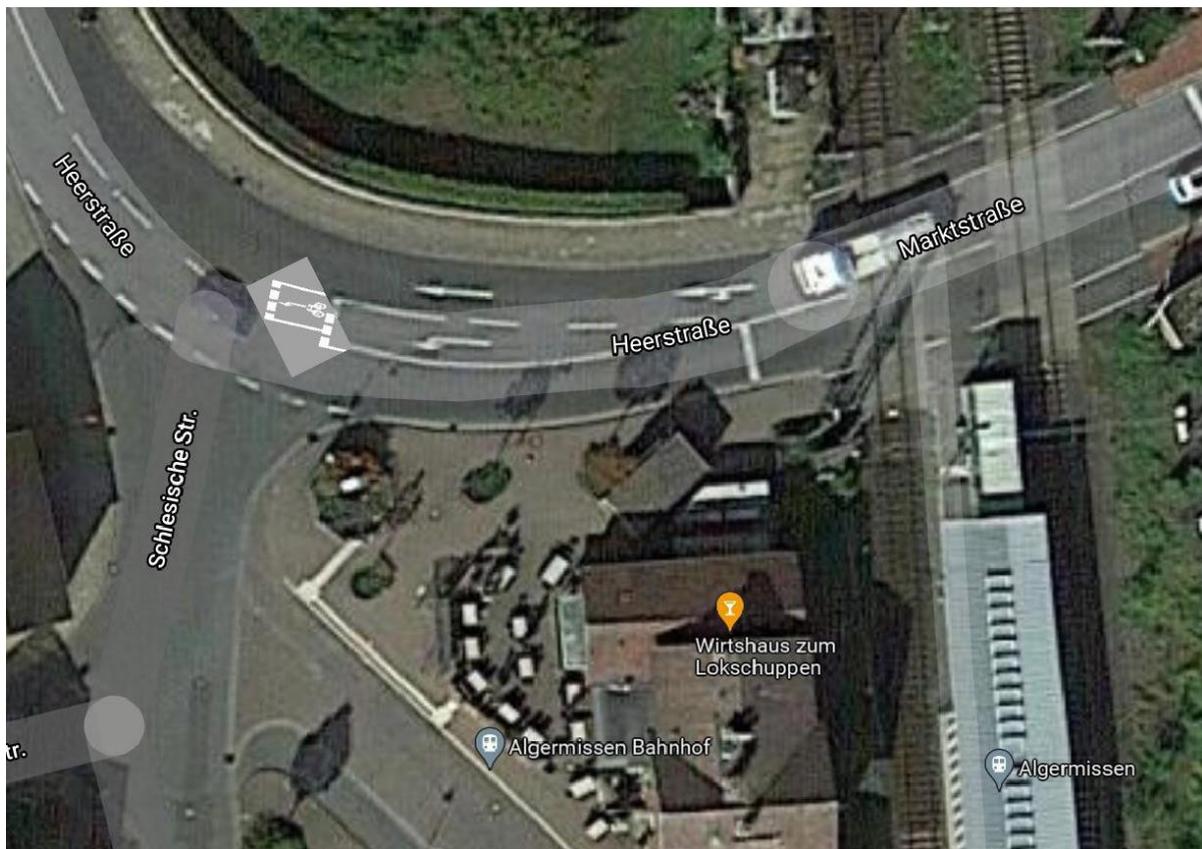


Abb. 15: Aufstellmöglichkeit für linksabbiegenden Radverkehr Richtung Fahrradabstellanlage S-Bahn

### 3. Kreuzung Heerstraße / Hottelner Straße / Neue Straße

Die Führung der Hauptverkehrsbeziehung (L 479) in diesem Kreuzungsbereich sollte verdeutlicht werden (Aufbringen von Markierung).

Der Bordstein zu Beginn der wahlfreien Führung „Gehweg/ Radverkehr frei“ (Einmündung Neue Straße sollte abgesenkt werden).



Kreuzung Heerstraße / Hottelner Straße/ Neue Straße/ Beginn „Gehweg Radverkehr frei“

### 4. Verbesserung der Bike & Ride - Situation am S- Bahnhof

Im Zugangsbereich zum S-Bahnhof gibt es drei Möglichkeiten, das Fahrrad witterungsgeschützt abzustellen. Die Bike & Ride-Anlagen befinden sich am Beginn der Unterführung zu den Gleisen, im Zugangsbereich zur Bushaltestelle (Nähe Bistro) und im rückwärtigen Bereich in der Zufahrt zum Park & Ride-Parkplatz.

Die Fahrradabstellanlagen sind nicht ausgelastet.

Die abschließbare Fahrradabstellanlage mit Ladestation und Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten im rückwärtigen Bereich des Bahnhofs wird kaum genutzt. Sie macht einen eher wahrlosten Eindruck.

Die Fahrradabstellanlagen im Bahnhofsbereich (Bike & Ride) sollten gestalterisch aufgebessert und ergänzt werden.

Zur Finanzierung: Es besteht die Möglichkeit, aus dem Sonderprogramm Stadt und Land des BMVI Fördermittel zu beantragen (s. Kap. 5 und Anhang).



Bahnhofsvorplatz



Fahrradabstellanlage Bahnhofsgebäude



Fahrradabstellanlage an der Unterführung



Abschließbare Fahrradabstellanlage mit Ladestation



Abb. 16: Maßnahmenvorschläge in der Übersicht

## **Empfehlungen zur Umsetzung und weitere Empfehlungen**

Es wird empfohlen, die vorgestellten Lösungsansätze mit den zuständigen Behörden im Land Niedersachsen (Bezug Fahrradmobilitätskonzept, Obere Straßenverkehrsbehörde) und dem Landkreis Hildesheim (Radverkehrsbeauftragter, Untere Straßenverkehrsbehörde) auf mögliche zeitnahe Umsetzung zu diskutieren.

Nach der StVO ist es auch möglich, eine temporäre Einführung als Verkehrsversuch bzw. Erprobungsmaßnahme vorzunehmen (Experimentierklausel § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO). Die vorgeschlagene Tempo 30-Regelung im Verlauf der Marktstraße/ Heerstraße könnte zunächst als Verkehrsversuch und unter möglichst breiter Beteiligung der Öffentlichkeit (z. B. Beteiligung des Kinderbüros, Begehung mit der Bevölkerung) eingerichtet werden. Der Verkehrsversuch sollte gutachterlich begleitet werden.

Ergänzend sei angefügt, dass auch eine Prüfung erfolgen kann, ob ein Tempolimit aus Lärmschutzgründen angeordnet werden kann. Hierbei sind die Lärmschutzrichtlinien Straßenverkehr 2007 eine wichtige Orientierungshilfe. Maßnahmen kommen demnach insbesondere in Betracht, wenn die Lärmwerte 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts überschreiten.

Laut Regionalem Radverkehrskonzept für den Landkreis Hildesheim sind die Kommunen dazu aufgefordert, das regionale Radverkehrsnetz durch kommunale Netzkonzepte zu verdichten. Dies wird für die Gemeinde Algermissen empfohlen. Hierbei sollte besonders der Aspekt Schulwegsicherheit eine Rolle spielen. Es besteht die Möglichkeit, für die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes Fördermittel aus dem Sonderförderprogramm Stadt und Land des BMVI zu beantragen.

## **5. Fördermöglichkeiten**

Mit Blick auf die Erreichung der international vereinbarten Klimaschutzziele fördern Bund und Land Radverkehrsprojekte in Kommunen. Als Anlage zu diesem Bericht ist eine Übersicht der aktuellen Förderprogramme angefügt.

Insbesondere das Sonderförderprogramm Stadt und Land (Zeile 4) bietet mit einer Förderung in Höhe von bis zu 75 Prozent (bei finanzschwachen Kommunen bis zu 90 Prozent) attraktive Zuschüsse. Eine Antragsstellung könnte für die Maßnahme Erstellung eines Radverkehrskonzeptes und die Verbesserung der Bike & Ride- Situation am Bahnhof erwogen werden, sofern die Maßnahme bis spätestens Dezember 2023 abgeschlossen ist.

Darüber hinaus bietet die Kommunalrichtlinie (Zeile 7) Zuschüsse für f) und könnte damit für die Umsetzung der Maßnahmen Verbesserung der Radverkehrsführung durch Markierungen (Leitlinien, Fahrradpiktogramme) in Frage kommen.

## 6. Fazit

Über die Marktstraße verläuft die Ortsdurchfahrt der L 479. Gleichzeitig ist die Marktstraße Haupterschließungsachse, an ihr liegen zentrale Nutzungen (Rathaus, ARGENTUM) und Versorgungseinrichtungen der Gemeinde. Zentrale Bedeutung hat der Kreuzungspunkt Im Knick/ Jahnstraße: Schulweg zur Grundschule in der Schulstraße, Zufahrt zum REWE, Zugang zum Nachbarschaftszentrum sOfA, Anrainer ARGENTUM und Restaurant.

Die Marktstraße ist Schulweg für die Grundschulkinder, Marktstraße und Heerstraße sind die zentralen Radverkehrsverbindungen zum S-Bahnhof. Eine Sicherung ist vor allem wichtig für die Schülerinnen und Schüler, die mit der S-Bahn zu den weiterführenden Schulen in Hildesheim fahren. Zu beobachten ist, dass Radfahrende (aller Altersstufen) aus Gründen der subjektiven Sicherheit in vielen Abschnitten den Gehweg nutzen und so die Zu Fuß Gehenden gefährden.

Im Regionalen Radverkehrskonzept des Landkreises Hildesheim ist die L 479 (Marktstraße – Heerstraße) als Netzverbindung 1. Kategorie eingestuft, also sehr bedeutsam für den alltagsbezogenen Radverkehr im Landkreis.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen: streckenbezogenes Tempo 30 im Verlauf der Ortsdurchfahrt in Kombination mit der Aufbringung von Fahrradpiktogrammen als Leitfunktion tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei, aber auch dazu, den Radverkehr im Straßenraum sichtbar zu machen und ermöglichen eine stärkere gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Autofahrenden und Radfahrenden.

Die Maßnahmen sind vergleichsweise kostengünstig, Förderprogramme können genutzt werden und sie lassen sich zeitnah umsetzen.

## 7. Quellen

ADAC (Hg.) (2015): Reihe Fakten & Argumente kompakt. Tempo 30 – Pro & Contra. München  
Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundliche Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) (Hg.) (2019): Leitfaden Markierungslösungen. Einsatz von Markierungslösungen zur Sicherung des Radverkehrs

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln

Gemeinde Algermissen (Hg.) (2020). Nachhaltigkeit und Klimaschutz in der Gemeinde Algermissen. Algermissen

Koppers, A., Ruf, S., Gerlach, J., Leven, T., & Hagemeyer, C. (2021): Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit. Kurzbericht. Verfügbar unter <https://www.svpt.uni-wuppertal.de/de/home/forschung/projekte/radfahren-bei-beengten-verhaeltnissen.html>

Landkreis Hildesheim (Hg.) (2020). (Bearbeitung SHP Ingenieure, PGV-Alrutz GbR). Regionales Radverkehrskonzept Landkreis Hildesheim. Hannover/ Hildesheim

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hg.) (2017): (Bearbeitung brenner BERNARD Ingenieure GmbH, Planungsbüro VIA e. G): Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg. Stuttgart

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (2021): Radverkehr neu denken. Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen. Hannover

SHP Ingenieure (2019) Algermissen - Funktionale Überprüfung des Straßennetzes. Foliensatz Dez. 2019

**Förderprogramme für Radverkehrsprojekte in Kommunen**

Stand: 01.10.2021

**Hinweise:**

Aufgeführt sind Förderprogramme, für die Kommunen / kommunale Zweckverbände zur Verwirklichung gemeinsamer Radverkehrsprojekte zuwendungsberechtigt sind. Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Richtigkeit und Vollständigkeit. So gibt es weitere Fördermöglichkeiten für spezielle Vorhaben, wie beispielsweise zur Tourismusförderung oder den ländlichen Wegebau.

Zeile	Förderprogramm	Was wird gefördert?	Laufzeit / Fristen	Wo Antrag stellen?	Kumulierbarkeit	link zum Programm/ Förderquoten
LANDES-PROGRAMME	1 Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG)	Bau oder Ausbau (sowie Grunderneuerung und verkehrsgerechter Ausbau) u. a. von - verkehrswichtigen innerörtlichen und zwischenörtlichen Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen, - Verkehrsleitsystemen und Verkehrsinformationssystemen (auch verkehrsträger-übergreifend) sowie von Umsteigeanlagen mit Park- oder Halteplätzen und von Fahrradstationen, die der Verringerung des Kraftfahrzeugverkehrs dienen, - Radwegen und sonstigen investiven Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs.	dauerhaft/ ganzjährig	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (regionalen Geschäftsbereichen)	Kumulierung mit Drittmitteln (z.B. Kommunalrichtlinie, Zeile 7) prinzipiell zulässig	<a href="#">externer link</a>
	2 Fördererlass Radschnellwege gem. §2 Abs. 2 g NGVFG (mit Bundesmitteln)	Radschnellwege (RSW) mit einer Mindestlänge von 5 km, die Stadtteile und Nachbargemeinden auf einem längeren Abschnitte direkt und möglichst umwegfrei verbinden. Förderfähig sind alle investiven Kosten für RSW-Neubau; RSW-gerechten Ausbau, Beschilderung und Markierung und eigenständige Beleuchtung.	dauerhaft/ ganzjährig	regionale Geschäftsbereiche der NLSStBV (Han, LÜ, OL, WF)	Kumulierung mit Drittmitteln prinzipiell zulässig	<a href="#">externer link</a>
	3 Bürgerradwege	Bürgerschaftliches Engagement, das den Neubau von Radwegen an Landesstraßen unterstützt. Im Sinne einer schnellen Umsetzung ist die Mithilfe/Leistungsübernahme von Kommunen beim Bauasträger (Land NDS) willkommen.	dauerhaft/ ganzjährig	regionalen Geschäftsbereiche der NLSStBV (Han, LÜ, OL, WF)	/.	<a href="#">Präsentation</a>
	4 Sonderförderprogramm Stadt und Land (mit Mitteln des BMVi)	- Neu-, Um- und Ausbau von straßenbegleitenden, vom Kfz-Verkehr möglichst getrennten bzw. eigenständigen Radwegen, Fahrradstraßen und -zonen, Radwegebrücken und -unterführungen, verkehrstechnische Ausstattung, die Optimierung von Knotenpunkten für den Radverkehr sowie Fahrradstellanlagen - Neu-, Um- und Ausbau von Anlagen des ruhenden Verkehrs für Fahrräder und Lastenräder - Betriebliche Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr - Erstellung von Radverkehrskonzepten durch Dritte, sofern hieraus die Umsetzung von mind. einer investiven Maßnahme gefördert wird.	Ende des Förderzeitraums für alle Maßnahmen ist der 31.12.2023	NBank	prinzipiell möglich; vorausgesetzt wird ein angemessener Eigenanteil, der nicht mit Bundes- oder EU-Mitteln finanziert ist	<a href="#">externer Link</a>
	5 Richtlinie Lastenräder Niedersachsen	Die Anschaffung neuer Lastenräder, e-Lastenräder oder Lasten-S-Pedelecs (ohne Zubehörteile). Kommunale Gebietskörperschaften können Förderung für mindestens 3, maximal 10 Lastenräder beantragen, die sie im Rahmen eines unentgeltlichen Verleih-Systems anbieten. Eine Förderung ist ausgeschlossen, wenn die Beschaffung nach den Förderrichtlinien des Bundes (vgl. Zeile 12) förderfähig ist oder mit anderen öffentlichen Mitteln gefördert wird.	31.12.2021	NBank	mit öffentlichen Mitteln ausgeschlossen	<a href="#">externer Link</a>
	6 Energetische Stadtanierung – integrierte Quartierskonzepte (in Verbindung mit KfW 432)	vgl. KfW-Programm 432 (Zeile 12)	ganzjährig	NBank (mit Kopie KfW-Bewilligungsbescheid)	ausschließlich in Kumulation zu KfW 432 (vgl. Zeile 12)	<a href="#">externer Link</a>

Zeile	Förderprogramm	Was wird gefördert?	Laufzeit / Fristen	Wo Antrag stellen?	Kumulierbarkeit	zum Programm/ Förderquoten	
BUNDES-PROGRAMME	7	<b>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 2.11.2 Verbesserung des Radverkehrs)</b>	Investitionen in a) die Einrichtung von Wegweisungssystemen für alltagsbezogene Radverkehrsrouten zur verbesserten Orientierung und Routenwahl, b) die Errichtung von Radverkehrsanlagen in Form von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen oder baulich angelegten Radwegen zur Ergänzung vorhandener Wegenetze (Lückenschluss), c) den Bau neuer Wege für den Radverkehr (Errichtung von Fahrradwegen, -straßen und -schnellwegen), d) hocheffiziente Beleuchtung für bestehende oder geförderte Wege für den Radverkehr e) die Umgestaltung bestehender Radverkehrswege, um sie an ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen anzupassen (z.B. Wegverbreiterung, Anpassung der Streckenführung), f) die Umgestaltung von Knotenpunkten (z.B. durch Signalisierung) zur Erhöhung der Sicherheit und des Verkehrsflusses des Radverkehrs, g) die Errichtung von frei zugänglichen Radabstellanlagen (z.B. Fahrradbügel) an öffentlichen Einrichtungen bzw. an Verknüpfungspunkten zum öffentlichen Nahverkehr (Bike+Ride-Offensive mit erhöhten Förderquoten!) sowie auf grundstückszugehörigen Flächen, h) die Errichtung und Einrichtung von diebstahl- und witterungsgeschützten Fahrradparkhäusern sowie Abstellplätzen in Kfz-Parkbauten mit mindestens 70 Fahrradstellplätzen, dienlich für längeres Fahrradparken gemäß den FGSV-Hinweisen. Zuwendungsfähig sind sowohl die Errichtung von Neuanlagen als auch die Umrüstung bestehender, für Fahrradparken nutzbarer Infrastruktur, i) technische Maßnahmen (z.B. Hinweisschilder) zur Einführung von „grünen Wellen“ für den Rad- und Fußverkehr an Ampeln.	Novelle zum 1.1.2022 geplant / ganzjährig	Projektträger Jülich (PtJ); Änderung ab 2022 geplant	prinzipiell möglich mit Drittmitteln, Zuschussförderung des Landes Niedersachsen	<a href="#">externer Link</a>
	8	<b>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 2.7.1.c)</b>	Sach- und Personalausgaben für Fachpersonal für die Erstellung eines Klimaschutzkonzeptes im Bereich "klimafreundliche Mobilität" sowie die Umsetzung erster Maßnahmen (Kommuneninterne Klimaschutzmanagerinnen oder Klimaschutzmanager). Diese Fördermöglichkeit kann nur einmal je Kommune beantragt werden.	Novelle zum 1.1.2022 geplant / ganzjährig	Projektträger Jülich (PtJ); Änderung ab 2022 geplant	Prinzipiell möglich.	<a href="#">externer Link</a>
	9	<b>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 2.11.1)</b>	Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen, die die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes (z.B. Fuß-, Radverkehr, Car-Sharing und ÖPNV) im lokalen Kontext überdurchschnittlich miteinander verknüpfen.	Novelle zum 1.1.2022 geplant / ganzjährig	Projektträger Jülich (PtJ); Änderung ab 2022 geplant	Prinzipiell möglich mit Drittmitteln, Zuschussförderung des Landes Niedersachsen (vgl. NBank Zeile 6).	<a href="#">externer Link</a>
	10	<b>Programm "Klimaschutz durch Radverkehr" (ergänzt um die NKI-Antragshilfe der KEAN)</b>	Investive regionale Maßnahmen (=Maßnahmenbündel) mit Modellcharakter zur - klimafreundlichen und radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraums, - Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur sowie - Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen. Die Maßnahmen müssen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils beitragen und sich deutlich von ohnehin geplanten Investitionen in die lokale Infrastruktur abgrenzen. >> KEAN unterstützt im 2-Stufigen Antragsverfahren mit der NKI-Antragshilfe	Bis 2024 jährlich jeweils 2 Antragsfenster: 1.3.-30.4. und 1.9.– 31.10.	Projektträger Jülich (PtJ)		<a href="#">externer Link</a>

Zeile	Förderprogramm	Was wird gefördert?	Laufzeit / Fristen	Wo Antrag stellen?	Kumulierbarkeit	zum Programm/ <a href="#">externer Link</a>
BUNDES-PROGRAMME	11	<b>E-Lastenfahrrad-Richtlinie</b>	Anschaftung von Lastenfahrrädern und Lastenanhängern mit elektrischer Antriebsunterstützung für den fahrradgebundenen Lastenverkehr in Wirtschaft und Kommunen	die RL endet am 29. Februar 2024	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)	Die Kumulierung mit anderen Fördermitteln des Bundes ist ausgeschlossen <a href="#">externer Link</a>
	12	<b>Energetische Stadtsanierung - Zuschuss Klimaschutz und Klimaanpassung im Quartier (KfW-Programm 432 Quartierskonzepte / Sanierungsmanagement)</b>	Im Rahmen von integrierten Quartierskonzepten können Fragen der Gestaltung einer nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilität im Quartier behandelt werden. Dazu gehören z.B. Aussagen zur Förderung von aktiver Mobilität (z.B. Rad- und Fußverkehr), zur Verbesserung der Attraktivität von ÖPNV, alternative Antriebsformen, die Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs durch Parkraummanagement oder durch den Einsatz digitaler Technologien für die Steuerung und Vermeidung von Verkehrsströmen. Gefördert werden Sach- und Personalkosten für (A) die Konzepterstellung und (B) das Sanierungsmanagement zur Konzeptumsetzung.	dauerhaft / ganzjährig	KfW-Bank	ja, mit Landesprogramm, vgl. Zeile 6 <a href="#">externer Link</a> <a href="#">KfW</a>
	13	<b>Förderprogramm Investive Maßnahmen Radverkehr (Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland vom BMVi)</b>	Innovative Projekte des Radverkehrs in Deutschland, insbesondere investive Maßnahmen, die (...) – einen Beitrag zur Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr leisten (z. B. richtungsweisende infrastrukturelle Maßnahmen) und/oder – die nachhaltige Mobilität durch Radverkehr sichern (z. B. urbane oder quartiersbezogene Mobilitätskonzepte und -maßnahmen zum Radverkehr einschließlich seiner Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln).	RL gültig bis 31.12.2026; Aktuell kein Aufruf - Projektskizzen können dennoch eingereicht werden	Bundesamt für Güterverkehr (BAG)	<a href="#">externer Link</a>
	14	<b>Förderprogramm Nationaler Radverkehrsplan (NRVP)<sup>1</sup></b>	<b>Nicht-investive</b> Vorhaben, die einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr in Deutschland leisten und/oder die nachhaltige Mobilität mit neuen Ideen und Konzepten sichern. Die Umsetzung und Erprobung der jeweiligen Projekte soll auch für andere Orte der Bundesrepublik modellhaft sein. Gefördert werden auch Vorhaben und Untersuchungen, die besonderen Handlungs- und Erkenntnisbedarf aufzeigen und somit die nachhaltige Mobilität sichern: Informations- und Kommunikationskampagnen (z. B. zur Verbesserung des Verkehrsklimas), Wettbewerbe, technische Innovationen sowie Forschungs- und Entwicklungsvorhaben.	NRVP 3.0 bis 2030. Aktuell kein Projektauftrag - Antragstellung auch außerhalb eines Aufrufs möglich	Bundesamt für Güterverkehr (BAG)	<a href="#">externer link</a>

<sup>1</sup> Nationaler Radverkehrsplan 3.0  
Der neue Nationale Radverkehrsplan – NRVP 3.0 – wurde am 21.04.2021 vom Bundeskabinett beschlossen. Der Plan beschreibt die Leitlinien und Maßnahmen zur Entwicklung des Radverkehrs in Deutschland bis zum Jahr 2030. Er beinhaltet viele Ziele, Fördermöglichkeiten und Handlungsempfehlungen in den Bereichen: Förderung einer sicheren und lückenlosen Radinfrastruktur, Fahrradparkplätze, Dienstfahrten, Verwaltung, Bildung, Fahrradkultur, Verknüpfung von Verkehrsträgern, Logistik und Lastenräder.

**Herausgeberin**

Klimaschutz- und Energieagentur  
Niedersachsen GmbH

Osterstr. 60, 30159 Hannover  
Telefon: 0511 897039-0  
[www.klimaschutz-niedersachsen.de](http://www.klimaschutz-niedersachsen.de)

Gefördert durch:



Niedersächsisches Ministerium  
für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz