

Abschlussbericht

Fußverkehrs-Check Gemeinde Algermissen

Januar 2026



Auftraggeber:

Gemeinde Algermissen

Marktstraße 7

31191 Algermissen



MOBILOTSIN

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH

(LNVG)

Kurt-Schumacher-Straße 5

30159 Hannover

www.mobilotsin-niedersachsen.de



Auftragnehmer:

Planungsgesellschaft RV-K mbH

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

kontakt@rv-k.de

www.rv-k.de



Bearbeitung:

Lara Heinritz

Marco von der Heyden

Lukas Hügler

Frankfurt am Main, 29. Januar 2026

Inhalt

1	EINFÜHRUNG	1
1.1	Hintergrund	1
1.2	Projektziele	1
1.3	Gesetzliche Grundlagen und Regelwerke	2
1.4	Grundsätze der Fußverkehrsplanung	3
2	VORGEHEN	4
2.1	Bausteine des Fußverkehrs-Checks	4
2.2	Dokumentation der Veranstaltungen	5
2.2.1	Vorgespräch.....	5
2.2.2	Auftaktworkshop.....	5
2.2.3	Erste und zweite Begehung.....	7
2.2.4	Abschlussworkshop	8
2.2.5	Öffentlichkeitsarbeit.....	9
3	GRUNDLAGENERMITTLUNG	11
3.1	Quell-Ziel-Analyse.....	11
3.2	Fußverkehrspotenzial	11
3.3	Unfallanalyse Fußverkehr	12
3.4	Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Algermissen	12
4	EMPFEHLUNGEN FÜR DEN FUßVERKEHR IN ALGERMISSEN	13
4.1	Struktur der Empfehlungen.....	13
4.2	Handlungsempfehlungen	13
4.2.1	Aufbau der Handlungssteckbriefe.....	14
4.2.2	Übersicht der Handlungssteckbriefe.....	16
4.3	Maßnahmenempfehlungen	16
4.3.1	Grundlagen der Maßnahmenplanung für den Fußverkehr	16
4.3.2	Maßnahmenprogramm	18
4.4	Musterlösungen	19
4.5	Besonderer Kontext in Algermissen	19
4.5.1	Ortsdurchfahrten.....	19
4.5.2	Reduzierung Kfz-Geschwindigkeiten.....	20
5	UMSETZUNGSSTRATEGIE	22
5.1	Akteursübergreifende Umsetzung	22
5.2	Unterstützung durch die MOBILOTSIN.....	23
5.3	Finanzierungsmöglichkeiten.....	24

5.4	Webdokumentation	25
6	FAZIT & AUSBLICK	25
7	DOKUMENTATION (ANLAGEN)	26

1 Einführung

1.1 Hintergrund

Das Land Niedersachsen führt nach 2024 im Jahr 2025 zum zweiten Mal Fußverkehrs-Checks in zehn Kommunen durch. Die Fußverkehrs-Checks werden mit Landesmitteln des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung finanziert. Die Beratungseinheit MOBILOTSIN der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) ist dabei für die Koordination, Organisation und Vergabe der Fußverkehrs-Checks zuständig.

Mit den Fußverkehrs-Checks möchte die MOBILOTSIN die Kommunen unterstützen, vor Ort die Situation für Gehende zu verbessern. Dies soll einen Prozess zur systematischen Stärkung des Fußverkehrs auslösen und letztlich dabei helfen, einen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten.

Die Gemeinde Algermissen hat sich erfolgreich auf die Durchführung eines Fußverkehrs-Checks beworben. Die fachliche Begleitung des Fußverkehrs-Checks erfolgte durch die Planungsgesellschaft RV-K im Zeitraum von April 2025 bis Dezember 2025.

Von Seiten der Gemeinde Algermissen hat Tamara Kraßmann den Fußverkehrs-Check koordiniert.

Die Gemeinde Algermissen setzt sich aus sechs Ortschaften zusammen. Die Hauptverkehrsstraßen mit wenig sicheren Querungsmöglichkeiten in den Ortschaften stellen zusammen mit den teilweise hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten verkehrliche Herausforderungen dar. Die Steigerung der Verkehrssicherheit für Gehende allgemein, jedoch vor allem auf dem Schulweg, ist in diesem Zusammenhang ein wichtiges Anliegen der Gemeinde.

1.2 Projektziele

Dem Fußverkehrs-Check der Gemeinde Algermissen liegen die folgenden Projektziele zu Grunde:

- Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs in Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft
- Aufzeigen konkreter Handlungsfelder für die Verbesserung des Fußverkehrs
- Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie
- Bewertung der Wege im Alltagskontext der Menschen vor Ort, Identifizierung tatsächlicher Problemstellen sowie die Herstellung von Schulwegsicherheit
- Initiierung und Verstetigung der verwaltungsinternen Zusammenarbeit im Bereich Mobilität und auch der Zusammenarbeit der Verwaltung mit betroffenen Akteuren (z. B. mit den Schulen)
- Erarbeitung von Handwerkszeug zur systematischen Fußverkehrsförderung

1.3 Gesetzliche Grundlagen und Regelwerke

Die Planungsgesellschaft RV-K legt bei der Erstellung von Planungen die geltenden gesetzlichen Vorgaben zugrunde. Diese sind:

- Straßenverkehrsordnung (StVO),
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO),
- Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG).

Als planerische Grundlagen zum Fußverkehr werden folgende Veröffentlichungen herangezogen:

- die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)¹,
- die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006)²,
- die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)³,
- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima 2022).

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. In Paragraph 1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO wird hierzu die „Vision Zero“, also die Vermeidung von Verkehrsunfällen mit Todesfolge oder schwerem Personenschaden, als oberstes Ziel formuliert. Zusätzlich wird betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit Einzelner, wie z. B. der des Kfz-Verkehrs, hat. Diese Grundsätze werden bei der Erstellung des Fußverkehrs-Checks berücksichtigt.

Seitens der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) wurde mit den E Klima⁴ zudem ein technisches Regelwerk zur klimaschutzgerechten Anwendung bestehender FGSV-Veröffentlichungen entwickelt, das der Einhaltung der Klimaschutzziele im Verkehr dient. Aufgrund ihrer Aktualität sind die Steckbriefe der E Klima insbesondere auch bei der Anwendung weniger aktueller Regelwerke wie der EFA und der RASt zu berücksichtigen. Dementsprechend sind die Belange des Fuß- und Radverkehrs gegenüber den Belangen des motorisierten Individualverkehrs zu priorisieren. Wesentliche Erkenntnisse und Neuerungen finden sich auf einem Faktenblatt der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußverkehrsfreundlicher Kommunen (AGFK) Baden-Württemberg zusammengefasst⁵. Zentral ist hierbei das Ziel, bis 2030 qualitativ hochwertige Fuß- und Radverkehrsanlagen zu realisieren, sodass mindestens 50% aller Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden können. Die E Klima wurden bei der Erstellung des Fußverkehrs-Checks ebenso herangezogen.

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Köln.

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Köln.

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ), Köln.

⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2022): Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima), Köln.

⁵ Aktivmobil-BW (2023): AGFK-BW veröffentlicht Faktenblatt zu Regelwerk "E Klima 2022", online (Abgerufen am 14.10.2024).

Bei der weiteren Planung der konkreten Maßnahmenvorschläge sind die jeweiligen gesetzlichen Vorgaben (z. B. Naturschutz, Wasserrecht, Landwirtschaft u. a.) zu prüfen.

1.4 Grundsätze der Fußverkehrsplanung

Gehen ist die einfachste und kostengünstigste Art der Fortbewegung. Personen jeglichen Alters sowie geistiger und körperlicher Fitness gehen zu Fuß. Als vulnerable Verkehrsteilnehmende haben sie besondere Anforderungen an die Sicherheit, Direktheit, Barrierefreiheit und den Komfort von Fußverkehrsanlagen.

Sicherheit: Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsarten. Fußverkehrsanlagen sollen durchgängig den Regelwerken entsprechend gestaltet werden. Dabei ist die Sicherung von Überquerungsstellen von besonderer Bedeutung. Zudem beeinflussen die Lage und Gestaltung von Gehverbindungen das subjektive Sicherheitsempfinden und die Wegenutzung. Beispiele hierfür sind die Umfelder stark befahrener Straßen oder potenzielle Angsträume wie unbeleuchtete Wege durch Unterführungen oder Parks. Bei der Planung sollte die subjektive Sicherheit daher ebenfalls berücksichtigt werden.

Direktheit: Gehende sind sehr sensibel gegenüber Umwegen. Eine direkte und durchgängige Fußverkehrsinfrastruktur einschließlich ausreichend gesicherter Überquerungsstellen fördert die Regelakzeptanz, reduziert Reisezeitverluste und steigert die Attraktivität des Gehens als Fortbewegungsform.

Barrierefreiheit: Eine barrierefreie Gestaltung der Fußverkehrsanlagen ist entscheidend, um allen Menschen, unabhängig von körperlichen Einschränkungen, eine sichere und komfortable Nutzung zu ermöglichen und die gesellschaftliche Teilhabe zu fördern. Dies umfasst unter anderem ausreichend breite und hindernisfreie Wege, stufenlose Zugänge, sowie die klare und taktile Gestaltung von Überquerungsstellen und Wegführungen. Insbesondere die Bedürfnisse von gehbehinderten Menschen, Menschen mit Sinnesbeeinträchtigung und mobilitätseingeschränkten sowie älteren Menschen werden berücksichtigt. Aber auch Personen, die bspw. mit einem Kinderwagen unterwegs sind, profitieren von einer barrierefreien Gestaltung. Die barrierefreie Gestaltung von Umsteigepunkten des öffentlichen Personennahverkehrs sorgt dafür, dass alle Fahrgäste komfortabel und ohne Einschränkungen zwischen den Verkehrsmitteln wechseln können.

Komfort: Die Oberflächenbeschaffenheit spielt eine wichtige Rolle für ein komfortables Vorankommen. Dies gilt insbesondere für Menschen mit Einschränkungen, aber auch für Personen, die Lasten transportieren oder bspw. mit einem Kinderwagen unterwegs sind. Für die Attraktivität des Fußverkehrs sind zudem ausreichend dimensionierte Fußverkehrsanlagen entscheidend. Neben Raum für eine barrierefreie Fortbewegung ist auch die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums zentral. Mit Sitzgelegenheiten, Straßengrün und weiterer Freiraumausstattung lässt sich die Aufenthaltsqualität steigern und ein attraktives Umfeld fürs Gehen schaffen.

2 Vorgehen

2.1 Bausteine des Fußverkehrs-Checks

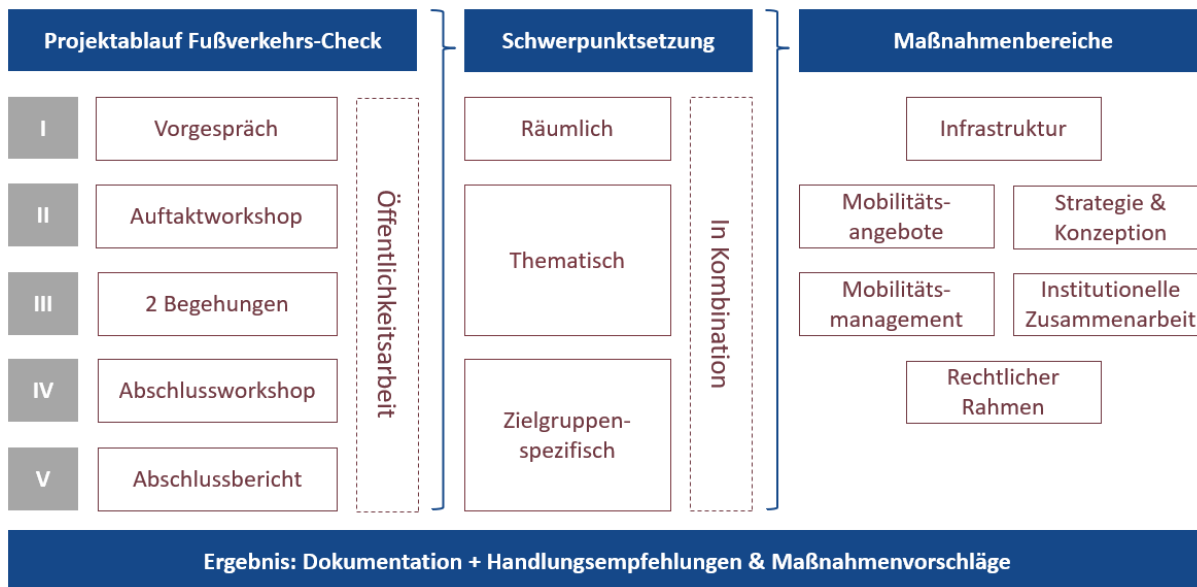


Abbildung 1: Projekttablauf und Bausteine des Fußverkehrs-Checks

Grundlagenermittlung: Im Vorfeld der ersten Bausteine für die Durchführung des Fußverkehrs-Checks stehen die Ermittlung und Analyse vorhandener Planungen sowie die Darstellung von Quellen und Zielen im Gemeindegebiet. Es wurden die Bereiche mit dem größten Fußverkehrspotenzial und besonders sensible Bereiche ermittelt. Zudem wurden Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung analysiert (siehe Kapitel 3 Grundlagenermittlung).

Baustein I (Vorgespräch): Baustein I umfasst das Vorgespräch. Im Vorgespräch wurden die Themenschwerpunkte, das Untersuchungsgebiet und die Zielgruppe für den Fußverkehrs-Check festgelegt, sowie die vorläufigen Begehungsrouten erarbeitet (siehe Kapitel 2.2.1 Vorgespräch).

Baustein II (Auftaktworkshop): Der Auftaktworkshop bildet den Baustein II. Mit der Bürgerschaft, insbesondere der im Vorgespräch festgelegten Zielgruppe und weiteren relevanten Akteuren, wurden die Begehungsrouten weiter ausgearbeitet (siehe Kapitel 2.2.2 Auftaktworkshop).

Baustein III (Erste Begehung): Baustein III umfasst die Begehungen. Durchführung einer zweigeteilten Begehung zu den Themen Schulwegsicherheit sowie Schulwegsicherheit und Barrierefreiheit in Lühnde mit dem Schwerpunkt des Schulumfeld und der Hauptverkehrsstraße. Der Teilnehmendenkreis umfasste in der ersten Hälfte Grundschulkinder und in der zweiten Hälfte interessierte und betroffene Bürgerinnen und Bürger sowie die Gemeindeverwaltung und Vertretende aus der Politik.

Baustein III (Zweite Begehung): Durchführung einer zweiten Begehung in Algermissen ebenso zum Thema Schulwegsicherheit und Barrierefreiheit. Der Teilnehmendenkreis umfasste ebenfalls

interessierte und betroffene Bürgerinnen und Bürger sowie die Gemeindeverwaltung und Vertretende aus der Politik. (siehe [Kapitel 2.2.3 Erste und zweite Begehung](#))

Vorabstimmung der Maßnahmenempfehlungen: Ausarbeitung von allgemeinen Handlungsempfehlungen und Maßnahmenempfehlungen. Abstimmung der Empfehlungen in einem Online-Termin mit der Gemeindeverwaltung.

Baustein IV (Abschlussworkshop): Der Abschlussworkshop bildet den Baustein IV des Fußverkehrs-Checks. Im Workshop wurden die Handlungsempfehlungen und Maßnahmenempfehlungen vorgestellt. Mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern sowie weiteren relevanten Akteuren wurden diese diskutiert und mit Klebepunkten bewertet (siehe [Kapitel 2.2.4 Abschlussworkshop](#)).

Baustein V (Abschlussbericht): Der Baustein V dient der Dokumentation des Vorgehens und der Erläuterung der Ergebnisse des gesamten Prozesses in Form des vorliegenden Abschlussberichts.

Öffentlichkeitsarbeit: Über den ganzen Prozess wurde von der Gemeinde über die Presse, Webseite und die sozialen Medien über den Fußverkehrs-Check und die einzelnen Veranstaltungen informiert (siehe [Kapitel 2.2.5 Öffentlichkeitsarbeit](#)).

2.2 Dokumentation der Veranstaltungen

2.2.1 Vorgespräch

Das Vorgespräch fand am 27.05.2025 statt. Im Rahmen der Schwerpunktsetzung des Fußverkehrs-Checks wurde ein erster räumlicher Fokus auf die Ortschaften Algermissen und Lühnde gelegt.

Als thematischer Schwerpunkt wurde insbesondere die Schulwegmobilität gesehen. Da in beiden Orten jeweils eine Grundschule vorhanden ist, können die Schulwege und das Schulumfeld gut betrachtet werden. Eine wesentliche Herausforderung stellt sowohl in Lühnde als auch in Algermissen die Querung der Hauptverkehrsstraßen dar, da es derzeit nur wenige sichere Überquerungsmöglichkeiten gibt.

Aus diesen Überlegungen und Schwerpunkten wurden anschließend zwei Entwürfe für Begehungsrouten erarbeitet.

Das Protokoll inklusive der Teilnehmendenliste sowie die Dokumentation auf der Karte zu den Begehungsrouten befinden sich in [Anlage 3](#).

2.2.2 Auftaktworkshop

Zum Auftaktworkshop am 26.08.2025 wurden die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde eingeladen. Zusätzlich waren auch Vertretende der Politik und Verwaltung sowie des Kinder- und Jugendbeirats anwesend. Im Workshop wurden die festgelegten räumlichen und thematischen Schwerpunkte weiter zu Begehungsrouten konkretisiert. Die Teilnehmenden konnten Anmerkungen und Ergänzungen zum Routenverlauf abgeben.



Abbildung 2: Diskussion an der Begehungsrouten in Lühnde (Quelle: Mobilotsin)



Abbildung 3: Diskussion an der Begehungsrouten in Algermissen (Quelle: Mobilotsin)

Das Protokoll, die Teilnehmendenliste sowie die Dokumentation der Anmerkungen zu den Begehungsrouten befinden sich in [Anlage 4](#).

In [Abbildung 4](#) sind die im Anschluss an den Workshop finalisierten Begehungsrouten dargestellt.

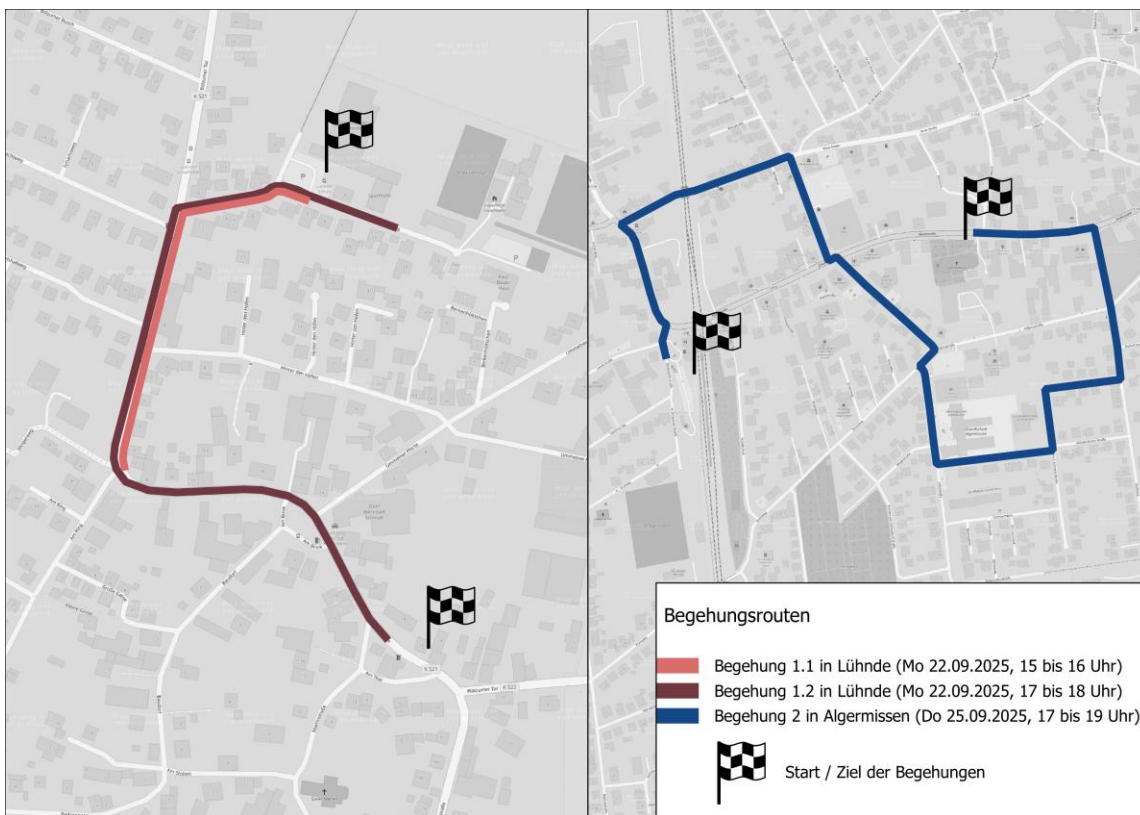


Abbildung 4: Begehungsrouten mit Start- und Zielpunkt

2.2.3 Erste und zweite Begehung

Die erste Begehung fand am 22.09.2025 in Lühnde zum Thema Schulwegsicherheit statt. Die Begehung war zweigeteilt. Die erste Stunde fand mit Grundschulkindern der Grundschule Lühnde statt. Im Fokus stand die Sichtweise der Kinder zum Schulumfeld und ihren Schulwegen. Insbesondere wurde die Verkehrssituation vor der Schule zu Schulbeginn und Schulschluss thematisiert. Außerdem wurden unterschiedliche Knotenpunkte und Überquerungsstellen im Schulumfeld betrachtet und die Schulkinder haben von ihren Erfahrungen auf dem Schulweg berichtet. Der zweite Teil fand anschließend mit Erwachsenen statt. Neben der Schulwegsicherheit wurde auch die Hauptverkehrsstraße ausführlich betrachtet. Durch Rollatoren, Kinderwagen und Langstöcke wurden Hindernisse und Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur, insbesondere im Bereich Barrierefreiheit, verdeutlicht. Zudem haben Teilnehmende über Erfahrungen und Eindrücke gesprochen sowie von Gefahren berichtet. Im Bereich der Schule wurde insbesondere die Verkehrssituation zu Schulbeginn und Schulschluss thematisiert.



Abbildung 5: Messen des Gehwegs im Klein-Sehnder-Weg in Lühnde (Quelle: Eigene Darstellung)



Abbildung 6: Entlanggehen und Betrachtung der Hauptstraße in Lühnde (Quelle: Eigene Darstellung)

Die zweite Begehung fand am 25.09.2025 in Algermissen ebenfalls zum Thema Schulwegsicherheit statt. Auch hier wurden zudem die Hauptverkehrsstraßen und Überquerungen ausführlich betrachtet. Mit Langstöcken konnten die Teilnehmenden die Fußverkehrsinfrastruktur aus der Perspektive eines sinnesbeeinträchtigten Menschen erfahren. Zudem haben Teilnehmende über Erfahrungen und Eindrücke gesprochen sowie von Hindernissen und Gefahren berichtet. Im Umfeld der Schule und auf Schulwegen wurde insbesondere die Verkehrssituation zu Schulbeginn und Schulschluss thematisiert.



**Abbildung 7: Überquerung des Knotenpunkts
Kranzweg / Schulstraße in Algermissen
(Quelle: Eigene Darstellung)**



**Abbildung 8: Selbsterfahrung mit Blindenlangstöcken
entlang der Pestalozzistraße in Algermissen
(Quelle: Eigene Darstellung)**

Eine Dokumentation der Begehungen mit Fotos und den Stationen – wie methodisch vorgegangen und was dazu gesagt wurde – befindet sich im WebGIS des Fußverkehrs-Checks unter:

https://www.rv-k.de/Niedersachsen/Fussverkehrs-Checks_2025/Algermissen/Ergebnis/WebGIS.html

Zusätzlich sind Protokolle der Begehungen in **Anlage 5** und **Anlage 6** Teil des Abschlussberichts.

2.2.4 Abschlussworkshop

Im Abschlussworkshop am 25.11.2025 wurden allgemeine Handlungsempfehlungen und konkrete verteilte Maßnahmenempfehlungen zur Fußverkehrsförderung entlang der Begehungsrouten vorgestellt und in Kleingruppen diskutiert. Die Maßnahmenempfehlungen wurden von den Teilnehmenden mit Klebepunkten bewertet. Der Teilnehmendenkreis des Workshops setzte sich aus interessierten Bürgerinnen und Bürgern, der Gemeindeverwaltung sowie Vertretenden der Schulen und der Politik zusammen.



Abbildung 9: Präsentation der erarbeiteten Empfehlungen zu Beginn des Abschlussworkshops (Quelle: Eigene Darstellung)



Abbildung 10: Galerierundgang zu den konkreten Maßnahmenempfehlungen und den allgemeinen Handlungsempfehlungen (Quelle: Eigene Darstellung)

Das Protokoll, die Teilnehmendenliste sowie die Dokumentation der Bewertung der Maßnahmenempfehlungen mit Klebpunkten befinden sich in [Anlage 8](#).

2.2.5 Öffentlichkeitsarbeit

Eine gezielte und transparente Öffentlichkeitsarbeit ist ein zentraler Bestandteil des Fußverkehrs-Checks. Sie informiert Bürgerinnen und Bürger über Ziele, Inhalte und Beteiligungsmöglichkeiten im Projekt. Dadurch werden nicht nur das Verständnis und die Akzeptanz vor Ort gefördert, sondern auch die aktive Mitwirkung der Öffentlichkeit gestärkt. In Tabelle 1 ist der Prozess der Öffentlichkeitsarbeit dokumentiert.

Tabelle 1: Dokumentation der Öffentlichkeitsarbeit

Datum	Art der Veröffentlichung	Wo veröffentlicht?
16.04.2025	Pressemitteilung "Übergabe Fußverkehrs-Check" wurde auf der Homepage der Gemeinde Algermissen veröffentlicht	Homepage
16.04.2025	Hildesheimer Allgemeine Zeitung veröffentlicht Presseartikel	Zeitung, online
17.04.2025	Pressemitteilung "Übergabe Fußverkehrs-Check" wurde an Ratsmitglieder geschickt	per Mail
30.04.2025	Pressemitteilung "Übergabe Fußverkehrs-Check" wurde im Algermissener Gemeindeboten veröffentlicht	Zeitung und E-Paper
17.07.2025	Pressemitteilung "Einladung Auftaktworkshop" wurde an die Ratsmitglieder verschickt	per Mail
21.07.2025	Termin "Aufaktworkshop" wurde in den Veranstaltungskalender auf der Homepage der Gemeinde Algermissen eingetragen	Homepage
29.07.2025	Pressemitteilung "Einladung Auftaktworkshop" wurde auf der Homepage der Gemeinde Algermissen veröffentlicht	Homepage
30.07.2025	Direkte Einladung an den Gemeinderat, Ortsrat Algermissen, Ortsrat Lühnde, Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsbeirat, AG Nachhaltigkeit, Vorsitzende des Schulelternrats, Grundschulleitungen	per Mail
31.07.2025	Pressemitteilung "Einladung Auftaktworkshop" erscheint im Algermissener Gemeindeboten	Zeitung und E-Paper
13.08.2025	Pressemitteilung Terminankündigung Begehungen an Gemeinderat und Mitarbeitende per Mail	per Mail
29.08.2025	Pressemitteilung Terminankündigung Begehungen im Algermissener Gemeindeboten veröffentlicht	Zeitung und E-Paper
01.09.2025	Pressemitteilung Terminankündigung Begehungen auf Homepage veröffentlicht	Homepage
05.11.2025	Pressemitteilung Abschlussworkshop auf Homepage veröffentlicht	Homepage
11./12.11.2025	Mail mit Einladung zum Abschlussworkshop an Rat, Ortsräte, Orstbürgermeister, Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsbeirat, AG Nachhaltigkeit, Teilnehmende des Auftaktworkshops/Begehungen, Grundschulleitungen	per Mail
11.11.2025	Plakat Abschlussworkshop auf Instagram und Facebook über MGH sOfA-Seite veröffentlicht	Instagram, Facebook

3 Grundlagenermittlung

Die Analyse der räumlichen Struktur der Gemeinde und relevanter Bereiche des Fußverkehrs dient als Grundlage für die Auswahl der räumlichen und thematischen Schwerpunkte für den Fußverkehrs-Check sowie für eine allgemeine Benennung der Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Algermissen.

Die Gemeinde Algermissen hat ungefähr 8.500 Einwohnende und liegt im Landkreis Hildesheim. Sie setzt sich aus sechs Ortschaften zusammen. Die größte Ortschaft ist Algermissen mit ca. 4.900 Einwohnenden. In der Gemeinde gibt es zwei Grundschulstandorte – in Algermissen und Lühnde.

3.1 Quell-Ziel-Analyse

Für die Ermittlung potenziell wichtiger Gehverbindungen wurden relevante Quellen und Ziele des Fußverkehrs ausgewertet. Dafür wurden alle Bildungseinrichtungen (wie Schulen und Kinderbetreuungsstätten), Freizeit-, Kultur- und Sportstätten, öffentliche Einrichtungen (wie z. B. Polizei, Post, Bücherei), Versorgungs-, Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen (wie z. B. Supermärkte, Bäckereien, Drogerien), Beherbergungsgewerbe sowie Bahnhöfe und Bushaltestellen herangezogen. Hierfür wurden Daten von OpenStreetMap verwendet, sowie manuell überprüft und ergänzt. Diese Daten wurden auf einer Karte dargestellt und durch Wohngebiete, Versorgungszentren und Industrie- und Gewerbegebiete ergänzt (Anlage 1).

3.2 Fußverkehrspotenzial

Den Quellen und Zielen des Fußverkehrs wurde jeweils eine Gewichtung zugeordnet, die dem erwartbaren Fußverkehrsaufkommen entspricht, sowie eine Distanz, die das relevante Einzugsgebiet des Ortes definiert. Die von der Planungsgesellschaft RV-K entwickelte Standardgewichtung der Quell- und Zielkategorien basiert auf planerischen Erfahrungswerten (beispielsweise erhalten in einem ersten Schritt alle Einzelhandelseinrichtungen ein Standardgewicht). In einem zweiten Arbeitsschritt wurden alle Gewichte im Kontext der örtlichen Rahmenbedingungen manuell überprüft und gegebenenfalls angepasst (beispielsweise wurden besonders große Einzelhandelseinrichtungen höher gewichtet).

Auf Grundlage dieser Gewichtungen und Distanzen wurde eine Heatmap erstellt (Anlage 2). In dieser Darstellung überlagern sich die Fußverkehrspotenziale der einzelnen Quellen und Ziele. Je weiter entfernt ein Ort von einem bedeutsamen Ziel ist, desto geringer ist der Einfluss dieses Ziels auf das Fußverkehrspotenzial an besagtem Ort. So werden Bereiche mit besonders hohem Potenzial erkennbar.

Zusätzlich wurden sensible Bereiche des Fußverkehrs definiert, in denen ein erhöhtes Aufkommen besonders vulnerabler Gehender (wie z. B. älterer Menschen und Kinder) zu erwarten ist. Diese Bereiche bilden die Umfelder um Krankenhäuser, Alten- und Pflegeeinrichtungen, Schulen und Kindergärten

sowie um Spielplätze. Die definierten Radien betragen bei allen Einrichtungen 150 Meter Luftlinie und bei Spielplätzen 75 Meter.

3.3 Unfallanalyse Fußverkehr

Ein Hinweis auf Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur sind Häufungen von Unfällen, insbesondere wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund wurden Unfälle in der Gemeinde Algermissen mit Beteiligung Gehender der Jahre 2019 bis 2023 mit Personenschaden ausgewertet.

In diesem Zeitraum wurde in Algermissen ein Unfall mit Fußverkehrsbeteiligung polizeilich gemeldet⁶. Daraus lassen sich keine Aussagen zu besonders kritischen und gefährlichen Punkten in der Fußverkehrsinfrastruktur ableiten. Umso wichtiger sind daher die Berichte und Erfahrungen aus der Bevölkerung zur Situation des Fußverkehrs.

3.4 Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Algermissen

Aus den durchgeführten Analysen ergeben sich im Ist-Zustand folgende Stärken und Schwächen für den Fußverkehr in Algermissen:

Tabelle 2: Abgeleitete Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Algermissen

Stärken	Schwächen
Kompakte Siedlungsstruktur in Algermissen (kurze Wege zwischen Quellen und Zielen).	Mehrere Ortschaften, die keine Einzelhandelsstandorte aufweisen (mitunter längere Wege zwischen Quellen und Zielen für täglichen Bedarf).
Schulstandorte der zwei Grundschulen liegen in zwei Ortsteilen (Algermissen und Lühnde). Diese befinden sich jeweils in zentraler Lage der Gemeinde.	Ortsdurchfahrten sind klassifizierte Hauptverkehrsstraßen (Kreis- oder Landesstraßen) mit hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und teilweise schmalen Straßenräumen.
Innerhalb der Ortschaften gute Wegevernetzung durch viele Verbindungswege.	Fehlende Überquerungsstellen entlang der Ortsdurchfahrten.
Gute ÖPNV-Anbindung durch die S-Bahn Richtung Hildesheim und Hannover.	Viele Knotenpunkte ohne sichere Überquerungsmöglichkeiten.

⁶ Statistische Ämter des Bundes und der Länder, unfallatlas.statistikportal.de, 2024

4 Empfehlungen für den Fußverkehr in Algermissen

4.1 Struktur der Empfehlungen

In Tabelle 3 ist dargestellt aus welchen Bausteinen sich die gesamten Empfehlungen für den Fußverkehr zusammensetzen. Die einzelnen Bausteine sind in den folgenden Kapiteln ausführlich erläutert.

Tabelle 3: Struktur der Empfehlungen für den Fußverkehr

	Baustein	Aufbereitung	Anlage
4.2	Handlungsempfehlungen (thematisch)	Steckbriefe (je 2 Seiten)	Anlage 9
4.3	Maßnahmenempfehlungen (verortet) – besonderer Fokus auf Infrastruktur	Maßnahmendatenblätter (MDB), Tabellen & Interaktive Karte (WebGIS)	Anlage 11 Anlage 12 Anlage 12
4.4	Musterlösungen (exemplarisch)	Musterblätter (je 1 Seite)	Anlage 13

4.2 Handlungsempfehlungen

Als zentraler Baustein des Fußverkehrs-Checks wurden **9 Handlungsempfehlungen** entwickelt. Für jede Empfehlung wurde ein Steckbrief als Handreichung für das weitere Vorgehen erstellt (siehe Anlage 9).

Die Handlungsempfehlungen basieren auf der fachlichen Perspektive des Planungsbüros und sind zugleich Ergebnis der Rückmeldungen und Diskussionen aus den zwei Workshops und den Begehungen. Sie richten sich an die politischen Vertreterinnen und Vertreter, die Gemeindeverwaltung mit ihren verschiedenen Fachbereichen, aber auch an weitere Akteure.

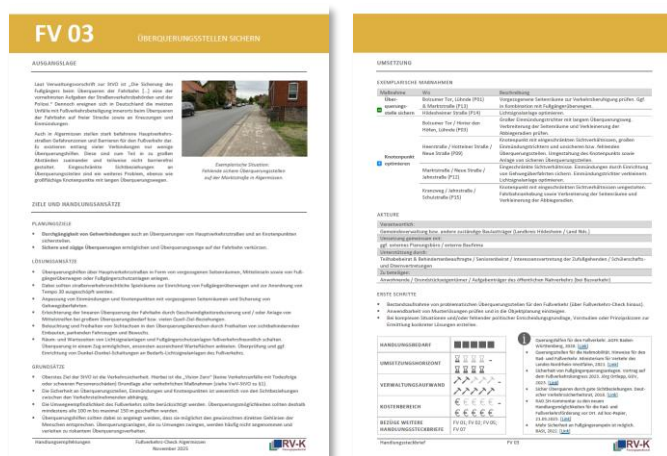


Abbildung 11: Beispiel für den Aufbau und das Layout eines Handlungssteckbriefes

4.2.1 Aufbau der Handlungssteckbriefe

Die Steckbriefe fassen in knapper Form die wichtigsten Informationen zu jeder Handlungsempfehlung zusammen:

- **Ausgangslage:** Wie ist die Ist-Situation? / Was sind die Rahmenbedingungen?
- **Planungsziele:** Welche konkreten Verbesserungen werden angestrebt?
- **Lösungsansätze:** Wie können die gesetzten Ziele erreicht werden?
- **Grundsätze:** Welche Aspekte und Prinzipien, sollten bei der Umsetzung berücksichtigt werden?
- **Exemplarische Maßnahmen oder Vorgehen:** Welche Beispiele gibt es, um die Lösungsansätze zu verfolgen? Was sind klassische Arbeitsschritte?

Welche verorteten Maßnahmenempfehlungen stehen im direkten Bezug zu der Handlungsempfehlung?

- **Akteure:**

Verantwortlich:

Wer trifft die operativen Entscheidungen?

Umsetzung gemeinsam mit:

Wer unterstützt aktiv bei der Umsetzung? An wen können Aufgaben ausgelagert werden?

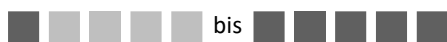
Unterstützung durch:

Mit wessen Rückhalt ist zu rechnen? Welche Fürsprecher würden dem Vorhaben Vortrieb geben? Wer kann als Multiplikator dienen, damit die Akzeptanz gesteigert wird?

Zu beteiligen:

Wessen Stellungnahme ist einzuholen? Wessen Sichtweise ist für das Projekt besonders relevant? Wessen Expertise kann hilfreich sein?

- **Erste Schritte:** Womit sollte begonnen werden?
- **Handlungsbedarf:** Gutachterliche Einschätzung der Dringlichkeit



- **Umsetzungshorizont:**

Der Umsetzungshorizont beschreibt die Dauer von Projektbeginn bis zur Umsetzung bzw. Implementierung einer Maßnahme.

 sofort / binnen eines Jahres

 kurzfristig: bis 4 Jahre

 mittelfristig: bis 10 Jahre

 langfristig: mehr als 10 Jahre

 Daueraufgabe

(die Einordnung bezieht sich auf das Spektrum der Lösungsansätze und versteht sich je Umsetzung / Maßnahme)

• **Verwaltungsaufwand**

Der Faktor „Verwaltungsaufwand“ beschreibt den zeitlichen und personellen Aufwand für die Kommune. Dabei wird der gesamte Umsetzungsprozess vom Beginn des Verwaltungsaktes bis zur fertigen Umsetzung betrachtet.



Verwaltung teilt Informationen über Angebote Dritter / Standardabläufe und Routineaufgaben mit geringem Umfang bzw. Aufwand (z. B. Planung Baustelleneinrichtung ohne besondere Randbedingungen).



Beteiligung an Projekten bzw. Planungen in der Verantwortung Dritter (z. B. Stellungnahmen von Landkreiskommunen zu Kreiskonzepten) / Standardabläufe und Routineaufgaben mit mittlerem Umfang bzw. Aufwand (z. B. Verkehrsschauen, etc.).



Begleitung, rechtliche und fachliche Prüfung von extern vergebenen Planungen und Konzepten in kommunaler Verantwortung / Interne Bearbeitung von Planungen und Projekten mit geringem Umfang bzw. Aufwand. / Entwicklung neuer Abläufe mit geringem bis mittlerem Aufwand.



Interne Bearbeitung von Planungen und Projekten mit mittlerem Umfang bzw. Aufwand. / Aneignung neuer Kompetenzen sowie die Entwicklung neuer Prozesse und Aufgabenfelder mit mittlerem Aufwand.



Hoher Aufwand für Planung, hoher Aufwand für fachliche Abstimmung, hoher Aufwand für Öffentlichkeitsbeteiligung, Komplikationen sind zu erwarten. / Aneignung neuer Kompetenzen sowie die Entwicklung neuer Prozesse und Aufgabenfelder mit hohem Aufwand.

(die Einordnung bezieht sich auf das Spektrum der Lösungsansätze und versteht sich je Umsetzung / Maßnahme)

• **Kostenbereich:**

Zu den anfallenden Kosten der vorgeschlagenen Maßnahmen kann an dieser Stelle nur eine grobe Abschätzung gegeben werden, da die Kosten jeweils von der Ausgestaltung der Maßnahmen sowie der Umsetzung gegebenenfalls mit anderen Maßnahmen abhängen.

Es handelt sich bei Infrastruktur-Maßnahmen um Bruttokosten inklusive Planungskosten.

Bei organisatorischen Maßnahmen wird der finanzielle Aufwand der Kommune für die Umsetzung bzw. deren externe Vergabe abgeschätzt.

€ € € € € bis 10.000 €

€ € € € € bis 30.000 €

€ € € € € bis 100.000 €

€ € € € € bis 500.000 €

€ € € € € über 500.000 €

(die Einordnung bezieht sich auf das Spektrum der Lösungsansätze und versteht sich je Umsetzung / Maßnahme)

- **Bezüge Weitere Handlungssteckbriefe:**
Handlungssteckbriefe, die im direkten Zusammenhang zueinanderstehen.



Verwendete Quellen / Hinweise auf vertiefende Informationen und Best Practice-Beispiel

4.2.2 Übersicht der Handlungssteckbriefe

Nr.	Bezeichnung	Handlungsbedarf
FV 01	Fußverkehrskonzept aufstellen	■ ■ ■ ■ ■
FV 02	Gehverbindungen strategisch vernetzen und gestalten	■ ■ ■ ■ ■
FV 03	Überquerungsstellen sichern	■ ■ ■ ■ ■
FV 04	Bestehende Gehwege aufwerten	■ ■ ■ ■ ■
FV 05	Barrierefreiheit sicherstellen	■ ■ ■ ■ ■
FV 06	Aufenthaltsqualität auf Gehverbindungen erhöhen	■ ■ ■ ■ ■
FV 07	Schulmobilitätsplanung etablieren	■ ■ ■ ■ ■
FV 08	Strategie zur Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung entwickeln	■ ■ ■ ■ ■
FV 09	Fußverkehr als Querschnittsaufgabe verankern	■ ■ ■ ■ ■

4.3 Maßnahmenempfehlungen

4.3.1 Grundlagen der Maßnahmenplanung für den Fußverkehr

Die Fußverkehrsinfrastruktur wurde innerhalb der räumlichen Schwerpunkte, die bei den Begehungen betrachtet wurden, hinsichtlich Sicherheit, Direktheit, Barrierefreiheit und Komfort untersucht. Dort, wo Defizite aufgezeigt und dokumentiert wurden, wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt

und abgestimmt. Bei der Entwicklung der Maßnahmen werden die in den **Kapiteln 1.3 und 1.4** aufgeführten gesetzlichen Grundlagen und Regelwerke berücksichtigt.

Es wird zwischen Punkt- und Streckenmaßnahmen unterschieden. Punktmaßnahmen sind mit einem „P“ und Streckenmaßnahmen mit einem „S“ gekennzeichnet.

Für alle Maßnahmen wurden Maßnahmendatenblätter (MDB) erstellt (siehe **Anlage 10**). Die MDB geben einen ersten Eindruck über den Umfang der Maßnahmen. Neben der Maßnahmenbeschreibung befinden sich auf den Maßnahmendatenblättern Informationen wie bspw. die Baulastträgerschaft und welche Stelle für die ersten Umsetzungsschritte verantwortlich ist. Für die Angabe der Verkehrsmengen wurden, falls vorhanden, die von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr veröffentlichten Verkehrsmengen aus dem Jahr 2021 verwendet. Mittels eines Lageplans und eines Fotos ist die Maßnahme verortet. Außerdem sind Angaben über den Kostenbereich und den Umsetzungshorizont dargestellt. Zusätzlich sind die Kennungen der Musterlösungen, die eine exemplarische Umsetzung visualisieren, und die Bezüge zu den Handlungssteckbriefen aufgelistet.



Abbildung 12: Beispiele für den Aufbau und das Layout der MDB

Alle im Rahmen des Fußverkehrs-Checks entwickelten Maßnahmen mit Verknüpfungen zu den Musterlösungen und MDB sind dauerhaft in einer zoombaren Online-Karte unter folgender Adresse abrufbar:

https://www.rv-k.de/Niedersachsen/Fussverkehrs-Checks_2025/Algermissen/Ergebnis/WebGIS.html

4.3.2 Maßnahmenprogramm

Das Maßnahmenprogramm besteht aus einem **Sofortprogramm** und einem **Planungsprogramm**. Diese Bündelung trägt dem jeweils erwartbaren Aufwand zur Umsetzung der Maßnahmen Rechnung. Das Sofortprogramm (Tabelle 4) beinhaltet insgesamt zwei Maßnahmenempfehlungen. Folgende Sofortmaßnahmen werden empfohlen:

Tabelle 4: Maßnahmentypen des Sofortprogramms

Maßnahmentyp	Anzahl	Punktmaßnahme / Streckenmaßnahme
Bordstein absenken	1	Punktmaßnahmen
Einbauten optimieren	1	

Das Planungsprogramm (Tabelle 5) beinhaltet insgesamt 26 Maßnahmenempfehlungen. Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

Tabelle 5: Maßnahmentypen des Planungsprogramms

Maßnahmentyp	Anzahl	Punktmaßnahme / Streckenmaßnahme
Haltestelle optimieren	2	Punktmaßnahmen
Überquerungsstelle sichern	1	
Knotenpunkt optimieren	9	
Überquerungsstelle sichern	4	
Schulmobilität fördern	2	
Neuordnung Straßenraum	1	Streckenmaßnahmen
Schadhafte Oberfläche sanieren	1	
Schulstraße einrichten	2	
Verkehrsberuhigende Umgestaltung	3	
Wegeneubau	1	

Das Sofortprogramm und das Planungsprogramm sind als tabellarische Auflistung der Maßnahmen mit Informationen zur Baulast, Umsetzungshorizont und Kostenbereich in Anlage 11 und Anlage 12 Teil des Abschlussberichts.

4.4 Musterlösungen

Für die meisten Maßnahmen sind Musterlösungen hinterlegt. Diese wurden in der Regel durch die Planungsgesellschaft RV-K erstellt. Darüber hinaus existieren Musterlösungen einzelner Bundesländer, beispielsweise aus Hessen und Baden-Württemberg, die ebenfalls als Orientierung für die weitere Planung und Umsetzung herangezogen werden können. Die Musterlösungen zeigen exemplarisch mit Skizzen und Beispielbildern auf, wie eine Maßnahme in der Umsetzung aussehen könnte. Die Musterlösungen dienen als Grundlage für weitere Untersuchungen und Diskussionen zu den einzelnen Maßnahmenempfehlungen. Alle Musterlösungen sind als **Anlage 13** Bestandteil des Abschlussberichts des Fußverkehrs-Checks.



Abbildung 13: Beispiele für den Aufbau und das Layout der Musterlösungen

4.5 Besonderer Kontext in Algermissen

4.5.1 Ortsdurchfahrten

Eine besondere Herausforderung für den Fußverkehr in der Gemeinde Algermissen stellen die Ortsdurchfahrten dar.

In Lühnde verläuft die Kreisstraße K 521 (Hauptstraße / Bolzumer Tor), während in Algermissen die Landesstraße L 479 (Hottelner Straße / Heerstraße / Marktstraße / Hildesheimer Straße) sowie die Kreisstraßen K 519 (Heerstraße) und K 518 (Neue Straße / Lobker Straße) zentrale innerörtliche Verkehrsachsen bilden.

Diese Straßen sind insbesondere zu den Stoßzeiten belastet, teils durch reinen Durchgangsverkehr. Hinzu kommt, dass die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten oftmals hoch sind. Umstände, die sich auch

in weiteren Ortsdurchfahrten der Gemeinde beobachten lassen. Alle Ortsdurchfahrten der Gemeinde sind klassifizierte Straßen, was die Problematik verstärkt.

Für den Fußverkehr bedeutet dies eine erhebliche Beeinträchtigung. Das Gehen entlang der teilweise direkt an die Fahrbahn angrenzenden und zugleich schmalen Gehwege ist mit einer Lärmbelastung und einem deutlich verminderten Sicherheitsempfinden verbunden. Besonders auffällig ist zudem der Mangel an sicheren Querungsmöglichkeiten entlang der Ortsdurchfahrten. In Lühnde ist zwar am Knotenpunkt Bolzumer Tor / Klein-Sehnder-Weg, wo es zur Grundschule geht, eine Lichtsignalanlage vorhanden, auf der übrigen Strecke fehlen jedoch sichere Überquerungsmöglichkeiten. In Algermissen bestehen zwei Lichtsignalanlagen für den Fußverkehr, an denen der Fußverkehr gesichert queren kann, sowie eine Mittelinsel; dennoch fehlen auch hier auf langen Abschnitten geeignete Querungsstellen.

Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, die Kfz-Geschwindigkeiten entlang der Ortsdurchfahrten zu reduzieren (siehe Kapitel 4.5.2) und gezielte verkehrsberuhigende Umgestaltungen vorzunehmen (siehe Anlage 9, Handlungssteckbriefe FV 06, FV 08 und Anlage 10, Maßnahmen S03, S04). Solche Maßnahmen erhöhen sowohl die Attraktivität und Aufenthaltsqualität als auch die Sicherheit für den Fußverkehr. Darüber hinaus sollten sichere Querungsstellen in kürzeren Abständen geschaffen werden (siehe Anlage 9, Handlungssteckbrief FV 03 und Anlage 10, Maßnahmen P02, P09, P19). Dies ist vor allem für Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen von zentraler Bedeutung, um eine sichere, selbstständige und komfortable Fortbewegung innerhalb der Ortschaften zu gewährleisten.

4.5.2 Reduzierung Kfz-Geschwindigkeiten

Aufbauend auf den beschriebenen Belastungen entlang der Ortsdurchfahrten gewinnt die konsequente Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten eine zentrale Bedeutung für die Verbesserung der Bedingungen des Fußverkehrs. Insbesondere die Einführung von Tempo 30 auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen sollte daher systematisch geprüft werden. Durch die Novellierung der StVO wurde der kommunale Handlungsspielraum für die Anordnung von Tempo 30 deutlich erweitert. Neu hinzugekommen sind weitere Anordnungsgründe, etwa an Spielplätzen, auf längeren Lückenschlüssen sowie auf hochfrequentierten Schulwegen, einschließlich solcher entlang klassifizierten Straßen. Auch die Einrichtung von Fußgängerüberwegen wurde erleichtert, wo nun ebenfalls Tempo 30 angeordnet werden kann. Ziel ist es, Konflikte zwischen motorisiertem Verkehr, Radfahrenden und Gehenden zu minimieren, das Sicherheitsempfinden deutlich zu erhöhen und die Lärmbelastung zu reduzieren.

Für die Bewertung der Einführung von Tempo 30 ist jedoch eine ganzheitliche Perspektive zwingend erforderlich, die über die Hauptachsen hinausreicht. In der Ortschaft Algermissen dienen zahlreiche Nebenstraßen regelmäßig als Ausweichrouten, insbesondere bei Schließung des Bahnübergangs in der Marktstraße und den daraus resultierenden Rückstauerscheinungen. Der Kfz-Verkehr weicht dabei beispielsweise nördlich über die Neue Straße (K 518) oder südlich über die Lange Straße, Mühlenstraße,

Kranzweg und Kolpingstraße aus. Ohne ergänzende Maßnahmen besteht die Gefahr, dass sich eine Temporeduzierung auf den klassifizierten Straßen verkehrlich auf die Nebenstraßen verlagert und dort zu zusätzlicher Belastung führt.

Um solche Verlagerungseffekte zu vermeiden bzw. bereits bestehende Verlagerungen einzuschränken, sind neben einem durchgängigen Tempo 30 auf allen relevanten Nebenstraßen – wie es in Algermissen bereits umgesetzt ist – ergänzend infrastrukturelle und verkehrsorganisatorische Maßnahmen erforderlich, die den Durchgangsverkehr auf Nebenstraßen unattraktiv machen. Dazu zählen unter anderem geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen und Aufpflasterungen. Ergänzend können Einbahnstraßenführungen oder modale Filter eingesetzt werden, um den Kfz-Durchgangsverkehr auf Nebenstraßen zu beschränken und unattraktiv zu machen (siehe [Anlage 9, Handlungssteckbriefe FV 06, FV 08](#)). Gleichzeitig können dadurch mehr Flächen für den Fußverkehr geschaffen werden.

Durch die Kombination aus Temporeduzierung auf den Hauptverkehrsstraßen, einer konsequenten Geschwindigkeitsbegrenzung im Nebenstraßennetz sowie gezielten Maßnahmen zur Minimierung von Ausweichverkehren kann ein robustes, verkehrsberuhigtes Gesamtnetz geschaffen werden. Dieses trägt wesentlich dazu bei, die Aufenthaltsqualität im Ortskern zu erhöhen und die Sicherheit des Fußverkehrs dauerhaft zu verbessern.

5 Umsetzungsstrategie

5.1 Akteursübergreifende Umsetzung

Die im Fußverkehrs-Check erarbeiteten Handlungsempfehlungen und Maßnahmenempfehlungen dienen der Gemeindeverwaltung zur schwerpunktmäßigen Aufwertung der Fußverkehrsinfrastruktur. Ziel ist es, die aufgeführten Maßnahmen sukzessiv umzusetzen. Die Maßnahmen des Sofortprogramms können mit geringem Planungsaufwand umgesetzt werden. Die Maßnahmen des Planungsprogramms haben einen längeren Planungshorizont (ggf. Vorstudie oder Machbarkeitsstudie zur Vorbereitung der Umsetzungsentscheidung notwendig). Mit der Planung der wichtigsten Maßnahmen sollte daher zeitnah begonnen werden. Die Maßnahmen des Sofortprogramms können zeitlich kurzfristig nach und nach je nach Kapazitäten der Verwaltung und der vorhandenen Haushaltsmittel angegangen werden (siehe Abbildung 14).

Im Abschlussworkshop wurde die Maßnahme zur Schulwegmobilität in Lühnde am häufigsten positiv bewertet. Als besonders wichtig wurden zudem die Maßnahmenempfehlungen zur Optimierung der Knotenpunkte und Sichern der Überquerungsstellen bewertet (siehe Anlage 8). Dies kann als Entscheidungshilfe dienen, welche Maßnahmen des Planungsprogramms prioritär umgesetzt werden sollen.

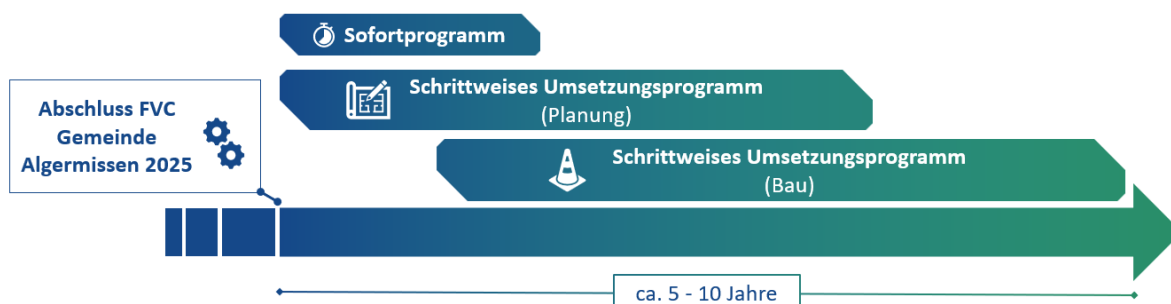


Abbildung 14: Umsetzungshorizont der Maßnahmenprogramme

Für die Umsetzung ist die aktive Mitarbeit verschiedener Bereiche der Gemeindeverwaltung sowie der weiteren Straßenbaulastträger (Land und Kreis) erforderlich. Um eine möglichst zügige Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu erreichen, wird empfohlen, einen regelmäßig tagenden Arbeitskreis Fußverkehr / Mobilität zu implementieren und damit die verwaltungsinterne Zusammenarbeit im Bereich Mobilität zu verstetigen (siehe Anlage 9, Handlungssteckbrief FV 09).

Um die Fußverkehrsförderung in der gesamten Gemeinde zu betrachten, sollte perspektivisch ein Fußverkehrskonzept aufgestellt werden (siehe Anlage 9, Handlungssteckbrief FV 01).

5.2 Unterstützung durch die MOBILOTSIN

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.

5.3 Finanzierungsmöglichkeiten

Bei Maßnahmen auf bzw. entlang von klassifizierten Straßen trägt der jeweilige Straßenbaulastträger die Kosten in der Regel zu 100 Prozent.

Weiterhin gibt es für die Gemeinde verschiedene Fördermöglichkeiten durch Land und Bund für Fußverkehrsmaßnahmen.

Förderinitiative Fußverkehr des Bundes: Über die Förderinitiative Fußverkehr können konzeptionelle, investitionsvorbereitende und investive Ausgaben mit bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben gefördert werden.

https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Fussverkehr/Fussverkehr_inhalt.html

Städtebauförderung Niedersachsen: Über die Städtebauförderung Niedersachsen können unter den Oberbegriffen der Lebendigen Zentren (Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne), des sozialen Zusammenhalts (Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten) und Wachstum und nachhaltige Erneuerung (Lebenswerte Quartiere gestalten) auch Fußverkehrsmaßnahmen finanziert werden.

https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/bauen_wohnen/stadtebauforderung/stadtebauforderung-in-niedersachsen-217289.html

Sonderprogramm Stadt und Land: Über das Sonderprogramm Stadt und Land können Fußverkehrsmaßnahmen in Kombination mit Radverkehrsmaßnahmen gefördert werden. Ein Beispiel ist die Neuanlage eines getrennten Geh- und Radweges.

https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SonderprogrammStadtLand/sonderprogrammstadtland_Inhalt.html

Natürlicher Klimaschutz in Kommunen: Im Rahmen der Maßnahme Natürlicher Klimaschutz in Kommunen können unter anderem die Umstellung auf naturnahes Grünflächenmanagement, die Pflanzung von Bäumen, die Schaffung von Naturoasen sowie die Entsiegelung von Flächen zur Wiederherstellung natürlicher Bodenfunktionen bezuschusst werden.

[https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Öffentliche-Einrichtungen/Städte-und-Gemeinden-gestalten/Förderprodukte/Natürlicher-Klimaschutz-in-Kommunen-\(444\)/](https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Öffentliche-Einrichtungen/Städte-und-Gemeinden-gestalten/Förderprodukte/Natürlicher-Klimaschutz-in-Kommunen-(444)/)

5.4 Webdokumentation

Die wesentlichen Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks sind dauerhaft als WebGIS einsehbar. Eine übersichtliche Darstellungsform und Dokumentation der Ergebnisse sollen die weitere Umsetzung erleichtern und den Dialog und Austausch zur Fußverkehrsförderung unterstützen.

https://www.rv-k.de/Niedersachsen/Fussverkehrs-Checks_2025/Algermissen/Ergebnis/WebGIS.html

6 Fazit & Ausblick

Der Fußverkehrs-Check bildet den Einstieg in die strategische Fußverkehrsförderung in Algermissen. Im Zentrum stand dabei die intensive Beteiligung der Verwaltung sowie der Öffentlichkeit. Auf Grundlage von Workshops und gemeinsamen Vor-Ort-Begehungen wurden so Maßnahmenempfehlungen für die thematischen Schwerpunkte Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Überquerungsstellen und Schulwegmobilität erarbeitet. Dies sind Maßnahmen mit unterschiedlichem Aufwand und Umsetzungshorizont, die sich unterschiedlichen verantwortlichen Baulastträgern zuordnen lassen. Viele der exemplarischen Maßnahmen können auch auf andere Bereiche der Gemeinde übertragen werden. Die Handlungsempfehlungen als Handlungssteckbriefe bieten ebenfalls allgemeine strategische Empfehlungen für die Fußverkehrsförderung in der gesamten Gemeinde.

Die im Zuge des Fußverkehrs-Checks durchgeführten Partizipationsprozesse haben gezeigt, dass ein großes Interesse an der Fußverkehrsförderung besteht und aus der Bevölkerung konstruktive Vorschläge und Diskussionen kommen. Daran kann in der Erarbeitung eines Fußverkehrskonzepts oder bei der Umsetzung konkreter Maßnahmen angeknüpft werden.

Gelingt es der Gemeinde Algermissen, den Fußverkehr zu fördern, kann dies auch positive Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft und den sozialen Zusammenhalt innerhalb der Gemeinde haben. Eine gut ausgebaute und attraktive Fußverkehrsinfrastruktur erleichtert kurze Wege zu Geschäften, Einrichtungen und Freizeiteinrichtungen innerhalb der Gemeinde, wodurch lokale Angebote stärker genutzt werden. Gleichzeitig fördert sie Begegnungen im öffentlichen Raum und stärkt das Gemeinschaftsgefühl. Der Fußverkehrs-Check bildet somit die Grundlage für erste Schritte einer strategischen Förderung des Fußverkehrs im Rahmen einer nachhaltigen Kommunalentwicklung für ein lebenswertes Algermissen.

7 Dokumentation (Anlagen)

Anlage 1	Plan 01 – Quell-Ziel-Karte
Anlage 2	Plan 02 – Potenzialräume des Fußverkehrs
Anlage 3	Dokumentation Vorgespräch
Anlage 4	Dokumentation Auftaktworkshop
Anlage 5	Dokumentation Begehung 1
Anlage 6	Dokumentation Begehung 2
Anlage 7	Plan 03 – Maßnahmenempfehlungen
Anlage 8	Dokumentation Abschlussworkshop
Anlage 9	Handlungsempfehlungen – Handlungssteckbriefe
Anlage 10	Maßnahmenempfehlungen – Maßnahmendatenblätter (Kataster)
Anlage 11	Maßnahmenempfehlungen – Sofortprogramm (Tabelle)
Anlage 12	Maßnahmenempfehlungen – Planungsprogramm (Tabelle)
Anlage 13	Maßnahmenempfehlungen – Musterlösungen