

Abschlussbericht

Nahmobilitätskonzept für den Flecken Delligsen



Dezember 2025

LK Argus Kassel GmbH

Auftraggeber

Nahmobilitätskonzept für den Flecken Delligsen

Dezember 2025

Auftraggeber

Flecken Delligsen

Schulstraße 2

31073 Delligsen

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kontakt@lk-argus-kassel.de

www.lk-argus-kassel.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Antje Janßen

Dipl.-Geogr. Holger Heering

Simon Friederich, B. Sc.

Florian Wildi, B. Sc.

Kassel, 2. Dezember 2025

Inhalt

1	Einleitung	1
1.1	Ausgangssituation	1
1.2	Projektziele	1
1.3	Projektablauf	2
2	Grundlagen	3
2.1	Gemeindestruktur	3
2.1.1	Räumliche Verflechtung	5
2.1.2	Verkehrsnetze und Infrastruktur	5
2.2	Grundlagendaten / vorhanden Planungen	7
2.3	Nahmobilitätsziele und Erreichbarkeiten	15
3	Anforderungen an den Fuß und Radverkehr	18
3.1	Allgemeine Hinweise der FGSV	18
3.2	Qualitätsstandards Fußverkehr und Barrierefreiheit	20
3.2.1	Fußwegeführung	21
3.2.2	Flächen für den Fußverkehr	21
3.2.3	Querungen	23
3.2.4	Fuß- und Radverkehr	25
3.2.5	Weitere Aspekte	25
3.3	Qualitätsstandards Radverkehr	27
3.3.1	Erläuterung zu den Führungsformen innerorts	28
3.3.2	Erläuterungen zu den Führungsformen außerorts	34
3.3.3	Fahrradgerechte Gestaltung von plangleichen Knotenpunkten	36
3.3.4	Querungsanlagen/Furtmarkierungen	37
3.3.5	Radverkehr in Gegenrichtung von Einbahnstraßen	38
3.3.6	Fahrradabstellanlagen	38

Flecken Delligsen		3.3.7 Weitere Aspekte	39
Nahmobilitätskonzept für den Flecken Delligsen	4	Bestands- und Defizitanalysen	41
Dezember 2025		4.1 Verkehrssicherheit	41
		4.2 Analysenetze	44
		4.3 Fußverkehr	46
		4.3.1 Bestandsaufnahme	46
		4.3.2 Defizite	48
		4.4 Radverkehr	52
		4.4.1 Bestandsaufnahme	52
		4.4.2 Defizite	56
		4.5 Bürgerbeteiligung	64
	5	Maßnahmenkonzeption	67
		5.1 Zielnetzbestimmung	68
		5.2 Übergeordnete Handlungsansätze	70
		5.2.1 Handlungsfeld Fußverkehr/Barrierefreiheit	70
		5.2.2 Handlungsfeld Radverkehr	80
		5.3 Integriertes Gesamtkonzept (konkrete, integrierte Maßnahmenvorschläge)	92
		5.3.1 Route 1: Delligsen – Hohenbüchen – Hohe Warte	96
		5.3.2 Route 2: B 3 – Delligsen – Grünenplan	106
		5.3.3 Route 3: Dr.-Jasper-Straße	120
		5.3.4 Route 4: Delligsen (ab KP Kaierder Straße/Schulstraße) – Kaierde	124
		5.4 Umsetzungskonzept	126
		Tabellenverzeichnis	128
		Abbildungsverzeichnis	128
		Kartenverzeichnis	129
		Anlagenverzeichnis	131

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

1 Einleitung

Flecken Delligsen Nahmobilitätskonzept für den Flecken Delligsen

Dezember 2025

1.1 Ausgangssituation

Der Flecken Delligsen liegt im Landkreis Holzminden und ist Teil der Region Leinebergland. Aufgeteilt auf sechs Ortschaften leben insgesamt ca. 8.000 Menschen auf einer Fläche von ca. 36 km² in der Gemeinde Delligsen.

Durch die ländlich geprägte Siedlungsstruktur und die durch Hügel geprägte Landschaft des Leineberglands ergeben sich besondere Herausforderungen für die Mobilität der Menschen in der Gemeinde Delligsen. Darüber hinaus steht auch die Nahmobilität im Kontext der gesellschaftlichen Aufgabe zur Gestaltung einer zukunftsfähigen und effizienten Form der Mobilität, die die Herausforderungen wie den Klimaschutz, Chancengleichheit oder Gesundheitsförderung berücksichtigt und bewältigt. Die Stärkung der Nahmobilität mit dem Fuß und dem Fahrrad kann hierzu einen wichtigen Beitrag leisten.

Aus diesem Grund hat sich der Flecken Delligsen im Rahmen der LEADER-Förderkulisse im Leinebergland für Mittel zur Erstellung eines Nahmobilitätskonzeptes beworben. Diese wurden bewilligt und daraufhin das folgende Nahmobilitätskonzept für den Flecken Delligsen erarbeitet.

Das Konzept soll die Grundlagen schaffen, die lokale Entwicklung der Mobilität zukunftsgerecht zu gestalten und an aktuelle Herausforderungen anzupassen. Hierfür gilt es, den Status quo hinsichtlich des Fuß-, Radverkehrs zu untersuchen, Entwicklungspotenziale aufzuzeigen und konkrete Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität zu entwickeln.

1.2 Projektziele

Der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zufolge bezieht sich „Nahmobilität [...] auf kurze Wege, auf Angebote und Gelegenheiten, die es ermöglichen, Aktivitäten in der Nähe, im Quartier oder Ortsteil auszuüben. Der zunehmend verwendete Begriff „Nahmobilität“ ist [...] nicht auf einzelne Verkehrsarten ausgerichtet. Die damit verbundenen Strategien beziehen sich jedoch auf eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in integrierten, lokalen Konzepten [...]. Die Konzepte der Nahmobilität beziehen sich auf attraktive Rahmenbedingungen für den nichtmotorisierten Personenverkehr einschließlich der siedlungsstrukturellen Voraussetzungen, der Erreichbarkeit von Zielen in der Nähe, der Angebotsqualität im Fuß- und Radverkehr, der Gestaltung öffentlicher Räume und des Mobilitätsmanagements. Es geht vor allem darum,

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

alltägliche Aktivitätenstandorte [...] in der Nähe auch ohne motorisierte Verkehrsmittel erreichen zu können.“¹

Der Flecken Delligsen verfolgt mit dem Nahmobilitätskonzept das Ziel, die Nahmobilität sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr zu fördern. Hierfür gilt es, eine Bestandsanalyse für die Bereiche Fuß- und Radverkehr inklusive der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln durchzuführen und daraus entsprechende Maßnahmen abzuleiten. Der Fokus soll auf der Entwicklung eines Radverkehrsnetzes liegen, das die Anforderungen des Alltags- und Freizeitverkehrs berücksichtigt und Verbindungen zwischen den Ortsteilen und zu den Nachbargemeinden schafft.

Ebenfalls von Bedeutung ist die Einbindung der Bevölkerung, um das lokale Wissen über die Problemstellen der Gemeinde aufzunehmen.

Die zentralen Ziele des Nahmobilitätskonzepts des Flecken Delligsen sind:

- Förderung des Radverkehrs auf Alltags- und Freizeitradwegen in und zwischen den Ortsteilen sowie zu den Nachbargemeinden (Freden, Alfeld) → Verbesserung der Anbindung und Entwicklung eines sicheren und durchgehenden Radverkehrsnetzes
- Verbesserung des Fahrradparkens an wichtigen Zielen im Gemeindegebiet
- Verbesserung der Anlagen für Fuß- und Radverkehr
- Erhöhung der Sicherheit für Fuß- und Radverkehr
- Verbesserung der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität

1.3 Projektablauf

Um die Ziele zu konkretisieren, wird im Verlauf der Projektbearbeitung zunächst die Bestandssituation näher betrachtet und Defizite ermittelt. Hierbei erfolgt auch die Einbindung der Bürger:innen der Gemeinde, um das lokale Wissen über Problemlagen aufzugreifen und einzubeziehen. Daran anschließend werden Maßnahmenvorschläge für die Problemstellen in den Bereichen des Fuß- und Radverkehrs erarbeitet.

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung (2014): Hinweise zur Nahmobilität, Bonn, S. 9

2 Grundlagen

Flecken Delligsen Nahmobilitätskonzept für den Flecken Delligsen

Dezember 2025

2.1 Gemeindestruktur

Das Gebiet des Flecken Delligsen umfasst ca. 36 km². Mit einer Einwohnerzahl von insgesamt ca. 7 600 Menschen² ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von ca. 211 Einwohnern pro km². Die Ortschaft Delligsen stellt den Hauptort und mit ca. 3700 Einwohnenden die größte Ortschaft der Gemeinde dar (Karte 1). Der zweitgrößte Ortsteil ist die im Westen des Gemeindegebiets gelegene Ortschaft Grünenplan mit ca. 2400 Einwohnenden. Die weiteren Ortsteile Kaierde (ca. 900 Einwohnenden), Höhenbüchen (ca. 420), Ammensen (ca. 400) und Varrigsen (ca. 260) sind deutlich kleiner und besitzen einen dörflichen Charakter. Im Hauptort Delligsen befinden sich die Gemeindeverwaltung, Schulen, Angebote der Nahversorgung und weitere relevante Ziele, wie Industriebetriebe und Kitas. Der Ortsteil Grünenplan ist durch die Geschichte als „Glasmacherort“ und die bis heute bestehenden Industrieanlagen der Glasindustrie geprägt. Hier befinden sich außerdem weitere Ziele, darunter eine Grundschule, Kitas und eine Verwaltungsstelle der Gemeindeverwaltung.

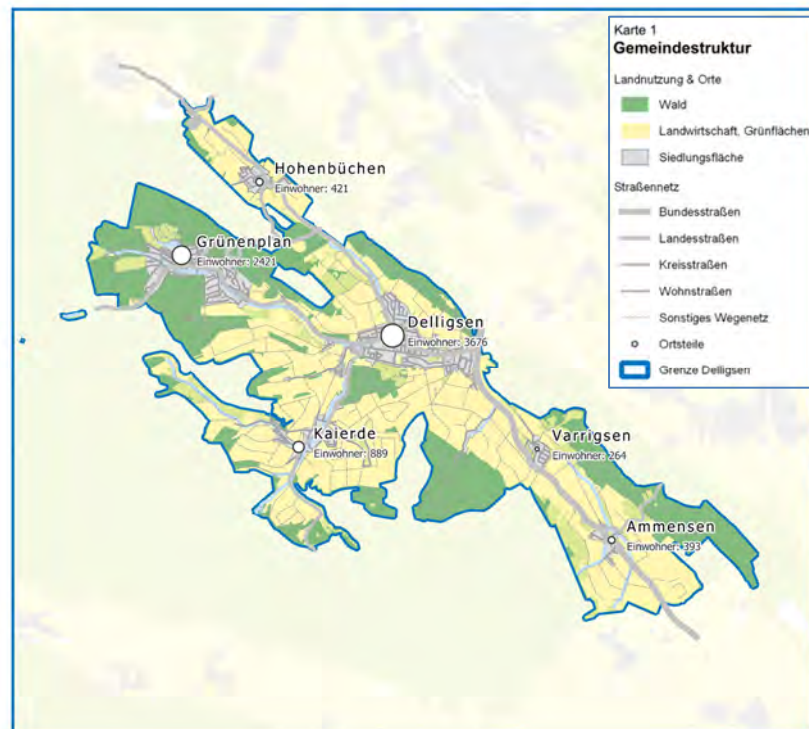
Topographisch ist das Gemeindegebiet geprägt durch die Lage im Leinebergland am Höhenzug des Hils und eine insgesamt hügelige Landschaft mit Höhen von ca. 150 m ü. NHN (Varrigsen) bis 250 m ü. NHN (Grünenplan). Die Struktur der Gemeinde ist dabei eher kompakt mit Entfernungen zwischen den einzelnen Ortsteilen, die zum Großteil zwischen 3 und 5 km liegen. Dabei müssen allerdings auf den Strecken zwischen den Ortsteilen teilweise bis zu 100 Höhenmeter überwunden werden.

² Flecken Delligsen, Statistik und Steuern (<https://www.delligsen.de/bauen-wirtschaft/statistik-und-steuern/>)

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

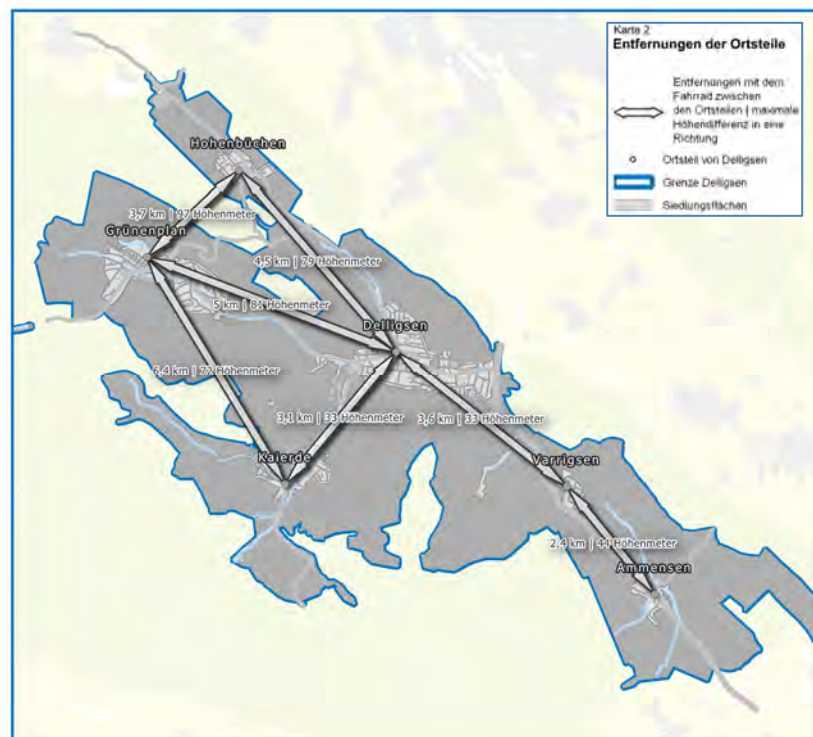
Dezember 2025

- **Karte 1:** Gemeindestruktur und Einwohnerzahlen der Ortsteile



(hochauflösende Karte im Anhang)

- **Karte 2:** Entfernungen der Ortsteile mit dem Fahrrad und maximale Höhendifferenz auf einer Strecke



(hochauflösende Karte im Anhang)

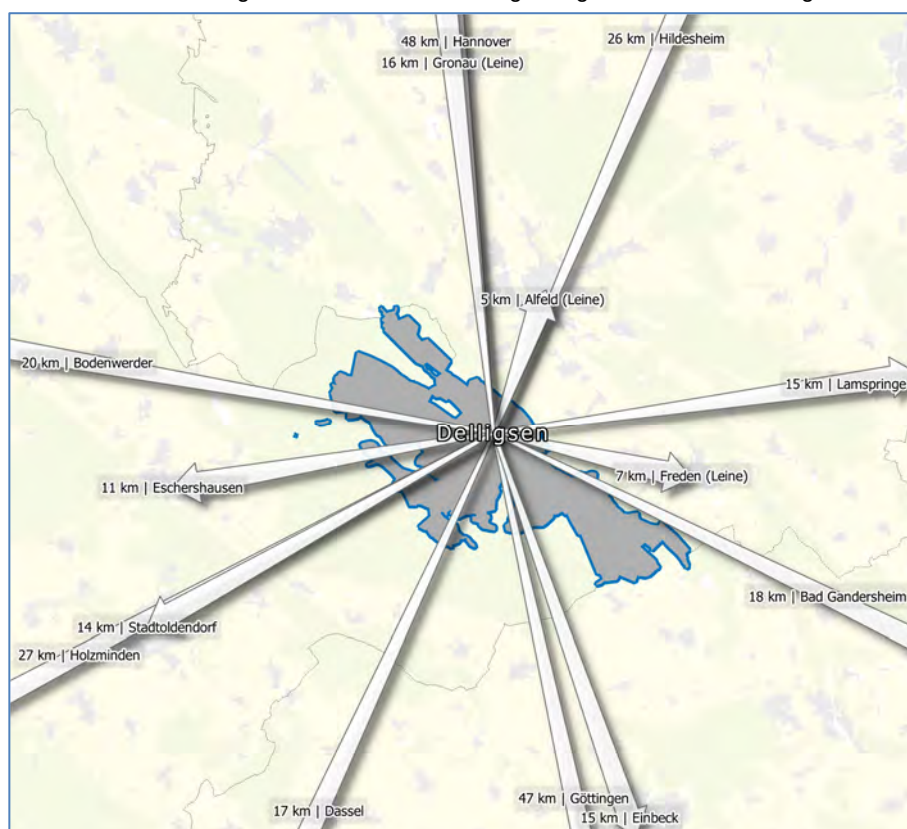
2.1.1 Räumliche Verflechtung

Der Flecken Delligsen liegt im Nordosten des Landkreises Holzminden in Niedersachsen. Nordöstlich des Gemeindegebiets schließt der Landkreis Hildesheim mit dem Flecken Duingen im Norden sowie der Stadt Alfeld (Leine) und der Gemeinde Freden im Osten an. Weiter südlich grenzt das Gemeindegebiet an die Stadt Einbeck im Landkreis Nordheim. Westlich im Landkreis Holzminden grenzt die Gemeinde Delligsen an die gemeindefreien Gebiete Grünenplan und Wenzen. Außerdem werden zwei Exklaven des gemeindefreien Gebiets Grünenplan durch das Gebiet des Flecken Delligsen eingeschlossen. Die Kreisstadt Holzminden liegt ca. 27 km südwestlich von Delligsen, während die Landeshauptstadt Hannover ca. 50 km nördlich liegt. Weitere größere Städte in der Umgebung sind Bodenwerder (20 km entfernt), Hildesheim (26 km) und Göttingen (47 km). Die Entfernungen zu den Städten in der Umgebung sind in Karte 3 dargestellt.

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

- **Karte 3:** Entfernungen zu Städten in der Umgebung der Gemeinde Delligsen



(hochauflösende Karte im Anhang)

2.1.2 Verkehrsnetze und Infrastruktur

Der Flecken Delligsen ist an das überregionale Straßenverkehrsnetz durch die B 3 angeschlossen, die von Südosten kommend unmittelbar östlich des Hauptorts Delligsen durch das Gemeindegebiet verläuft. Sie bietet Richtung

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

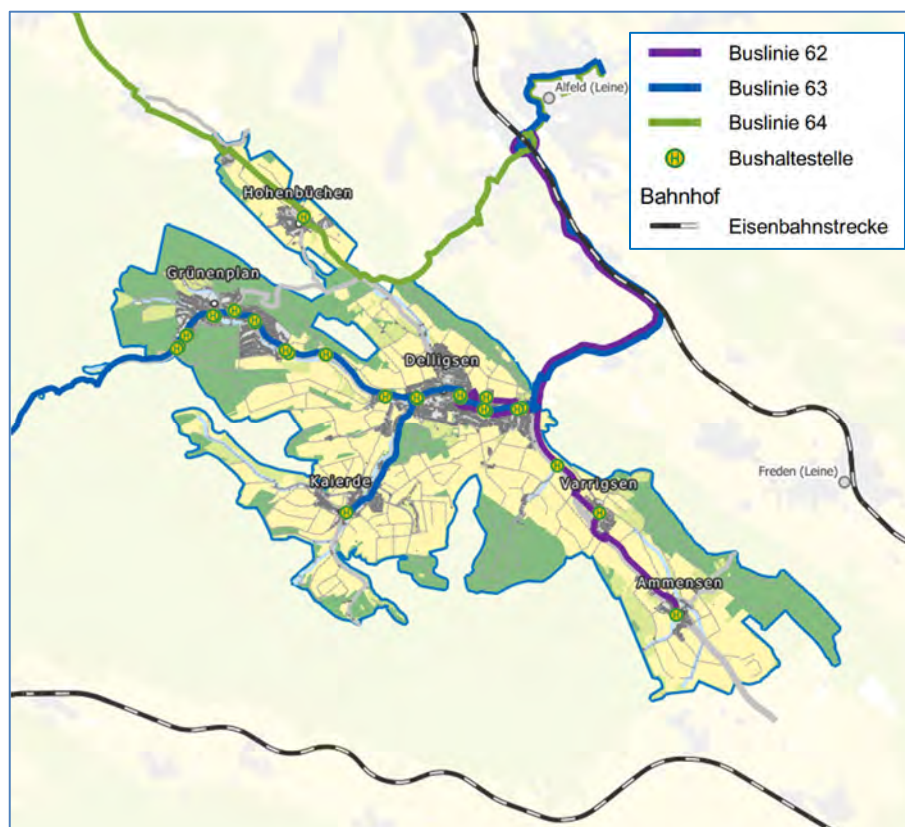
Dezember 2025

Norden eine direkte Verbindung zum Mittelzentrum Alfeld (Leine) in ca. 6 km Entfernung und weiter zur Landeshauptstadt Hannover. Richtung Süden stellt die B 3 die Verbindung nach Einbeck und in Richtung Northeim und Göttingen sowie der Bundesautobahn 7 dar. Ausgehend von der B 3 verläuft in Richtung Westen die L 589 Ortsdurchfahrt durch die Ortsteile Delligsen und Grünenplan und verbindet das Gemeindegebiet mit der Gemeinde Eschershausen und der B 64.

Der nächstgelegene Bahnhof mit Anbindung an den Regionalverkehr nach Göttingen bzw. Hannover befindet sich in Alfeld (Leine).

Die Erschließung des Gemeindegebiets durch den ÖPNV und die Anbindung an den Schienenverkehr werden durch die Buslinien 62 (Ammensen – Delligsen – Alfeld), 63 (Grünenplan – Delligsen – Alfeld) und 64 (Thüste - Duingen – Alfeld) geleistet³.

● **Karte 4:** Öffentlicher Personenverkehr in und um Delligsen



(hochauflösende Karte im Anhang)

Für den Radverkehr bestehen bislang nur wenige touristische Route. Innerhalb des Gemeindegebietes gibt es kaum Radverkehrsanlagen, hauptsächlich

³ RVHI Hildesheim Liniennetzplan Region Hildesheim (<https://www.rvhi-hildesheim.de/de/Liniennetz/Liniennetzplan-Region-Hildesheim/>)

zwischen den Orten. In Kapitel 4.4 wird die Situation des Radverkehrs näher erläutert.

2.2 Grundlagendaten / vorhanden Planungen

Anhand von Grundlagendaten wird ein erster Überblick auf die aktuelle Situation des Fuß- und Radverkehrs im Flecken Delligsen gezeichnet und ggf. vorhandene Handlungsansätze aufgenommen.

Je nach Themenfeld kommen verschiedene Materialien zur Auswertung in Betracht. Für den Flecken Delligsen sind die folgenden Unterlagen in unterschiedlicher Ausprägung relevant:

- **Tabelle 1:** vorhandene Datengrundlagen und ihre Relevanz für das Nahmobilitätskonzept

Datengrundlage	Relevanz für
Verkehrszählungen und Geschwindigkeiten	Aktuelle Situation, Bewertung von Unfällen und Radverkehrsinfrastruktur
Radverkehrskonzepte der Landkreise Holzminden und Hildesheim	Bestehende Radnetze → vorgesehene Anbindung und Führungen in der Gemeinde Delligsen und geplante Maßnahmen, Defizite
Offizielle Schulwege	Wege von besonders schutzbedürftigen Personen
Pendlerdaten	Ableitung von Wegebeziehungen
Straßenausbauplanungen	Maßnahmenplanung
Haltestellenausbau	Analyse und Maßnahmen
Lastenrad	Analyse und Maßnahmen

Verkehrszählungen und Geschwindigkeiten

Es liegen Daten aus verschiedenen Verkehrszählungen der Gemeinde Delligsen aus den Jahren 2020 bis 2024 vor. Die Daten zeigen zum einen die Verkehrsbelastungen auf den Straßen in der Gemeinde Delligsen auf, zum anderen geben sie Auskunft über die gefahrenen Geschwindigkeiten. Darüber hinaus können weitere Daten zu Verkehrsmengen auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes-, Kreisstraßen) aus öffentlichen Quellen genutzt werden.

Dies ermöglicht die Einordnung der Verkehrssicherheit in Kombination mit der Unfallanalyse. Die Verkehrsmengen sind zur Bewertung der Radverkehrssituation relevant.

Verkehrsstärken

Es liegen Daten der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zu den Verkehrsmengen auf Bundes- und Landstraßen in und um die

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

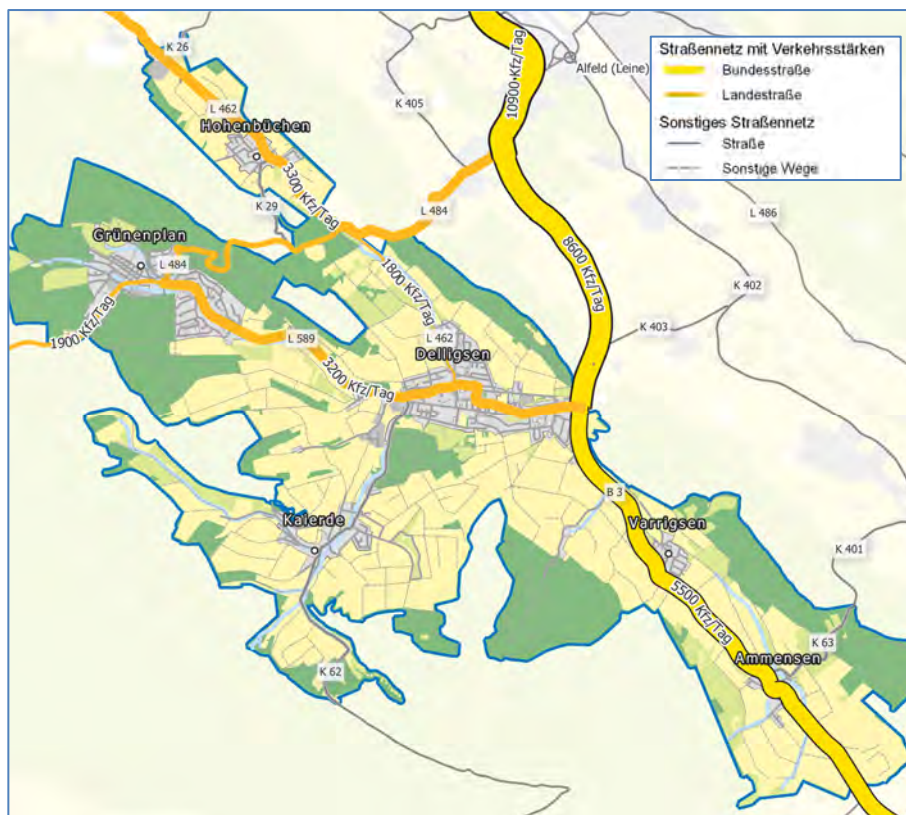
Dezember 2025

Gemeinde Delligsen vor⁴ (Karte 5). Die stärkste Verkehrsbelastung liegt erwartungsgemäß auf der B 3 vor. Zwischen Ammensen und Delligsen liegt die Verkehrsstärke bei 5.500 Fahrzeugen pro Tag, zwischen Delligsen und Alfeld (Leine) sogar bei 8.600 Fahrzeugen pro Tag. Auf der B 3 kommt zudem ein hoher Schwerverkehrsanteil von bis zu 16 % hinzu. Auf der L 589 zwischen der Kreuzung mit der B3 in Delligsen und Grünenplan liegt die Verkehrsmenge bei 3.200 Fahrzeugen pro Tag, von der Kreuzung mit der L 484 in Grünenplan bis zur Gemeindegrenze bei 1.900 Fahrzeugen pro Tag. Eine hohe Verkehrsbelastung liegt außerdem auf der L 462 zwischen Hohenbüchen und der nordwestlichen Gemeindegrenze mit 3.300 Fahrzeugen pro Tag vor. Etwas geringer ist die Belastung auf dem Abschnitt der L 462 zwischen Delligsen und dem Kreisel L462/L484 mit 1800 Fahrzeugen pro Tag. Auf der L 484 zwischen der B 3 und dem Kreisel mit der L 462 sind 3200 Fahrzeuge pro Tag unterwegs, ab dem Kreisel bis Grünenplan nur noch 2100 Fahrzeuge.

Die Analyse der Verkehrsmengen zeigt, dass in der Gemeinde Delligsen neben der Bundesstraße, die eine große Bedeutung für den überörtlichen und überregionalen Verkehr besitzt, vor allem die L 589 mit der Ortsdurchfahrt Delligsen und die L 462 mit der Ortsdurchfahrt Hohenbüchen und dem Abschnitt bis zur nordwestlichen Gemeindegrenze stark belastet sind.

⁴ Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2021, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (https://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/192839/Verkehrsmengenkarte_2021.pdf)

- **Karte 5:** Verkehrsstärken auf Bundes- und Landesstraßen (Eigene Darstellung, Datenquelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr)



(hochauflösende Karte im Anhang)

Geschwindigkeiten

Insbesondere die Geschwindigkeitsmessungen können Auskunft über Gefahrensituationen im Fuß- und Radverkehr geben. Aus den vorliegenden Unterlagen zu den Gemeindestraßen ist für die folgenden Straßen eine Geschwindigkeitsüberschreitung (ab 15% Missachtung) festgestellt worden

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

● **Tabelle 2:** Geschwindigkeitsüberschreitung im Gemeindegebiet Delligsen

Straße	Zulässige Geschwindigkeit	Anteil Fhz mit Über- schreitung der Ge- schwindigkeit
Dr.-Jasper Straße 8 (Delligsen)	30 km/h	73,4%
Am Bocksberg (Grünenplan)	30 km/h	32,5%
Hauptstraße 24 (Ammensen)	50 km/h	51,3%
Heilige Aue (L484, Grünenplan)	50 km/h	34,4%
Hilsstraße 75 (Delligsen)	50 km/h	23,0%
Hofeststiege	30 km/h	41,0%
Kaierder Straße 32 (Delligsen)	50 km/h	61,0%
Maschstraße (Delligsen)	30 km/h	71,5%
Schulstraße 28 (Delligsen)	30 km/h	24,5%
Untere Hilsstraße 22 (Grünenplan)	50 km/h	15,9%
Wellenspringstraße 26 (Kaierde)	30 km/h	34,0%

Die Überschreitungen bewegen sich dabei in allen Straßen zum überwiegenden Teil im Bereich von max. +10 km/h, in bis zu 21% der Fälle jedoch auch darüber (→ Kaierder Straße Höhe Hausnummer 32, in einem weiteren Messzeitraum wurde dieses Ergebnis jedoch nicht bestätigt).

Die Durchschnittsgeschwindigkeiten (wenn angegeben) liegen alle im Bereich von ± 3 zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

In der Hofeststiege wurden neben der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zudem festgestellt, dass im Durchschnitt bis zu 60 Fahrzeuge am Tag gegen die Einbahnstraße verkehrten (im Jahr 2021). Zum damaligen Zeitpunkt war die Straße noch nicht für den Radverkehr freigegeben.

In der Wellenspringstraße treten die Überschreitungen fast ausschließlich in Fahrtrichtung ortsaußwärts auf.

In der obigen Tabelle sind verkehrsberuhigte Bereiche nicht enthalten. In diesen gilt offiziell Schrittgeschwindigkeit, welche laut verschiedener Gerichte bei 5 bis 15 km/h liegt. Sie wird in keinem der Bereiche mehrheitlich eingehalten. I.d.R. liegt die durchschnittliche Geschwindigkeit eher bei 20 bis 30 km/h.

Am Ortseingang Grünenplan (nicht in der Tabelle) zeichnet sich in Richtung Ortseingang das typische Bild des „Ausrollen-lassen“, so dass knapp die Hälfte aller Fahrzeuge mit > 50 km/h in den Ort einfährt.

Flecken Delligsen Nahmobilitätskonzept für den Flecken Delligsen

Dezember 2025

Radverkehrskonzept Landkreis Hildesheim

Das Radverkehrskonzept des Landkreises Hildesheim enthält einen definiertes Radnetz auf Kreisebene, welches die vorgesehenen Anschlüsse an den kreisgrenzen darstellt. Dies ist für die Ausarbeitung des Radnetzes des Flecken Delligsen von Interesse, um die entsprechenden Gegenstücke in der Netzplanung zu berücksichtigen und lose Enden zu vermeiden.

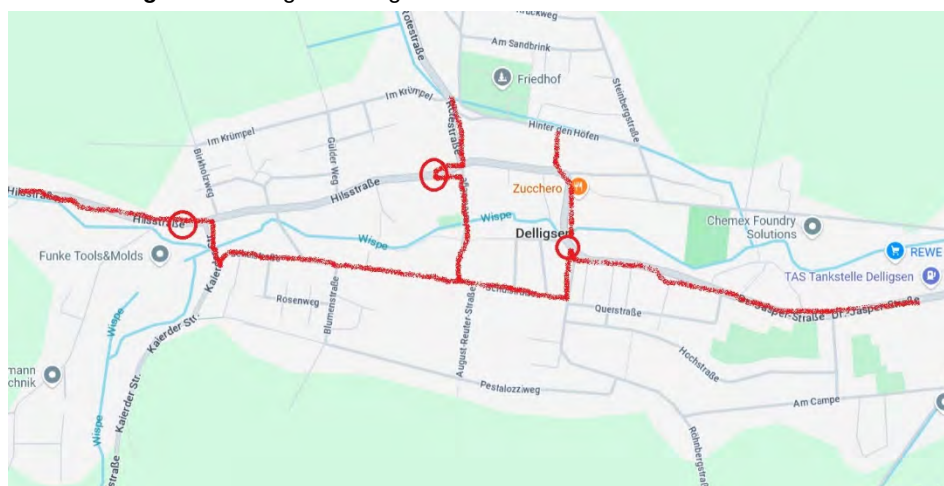
Radverkehrskonzept Landkreis Holzminden

Auch der Landkreis Holzminden verfügt über ein Radverkehrskonzept. Neben der Netzdefinition sind darin auch Defizite und Maßnahmenvorschläge auf dem Gebiet der Gemeinde Delligsen enthalten. Diese Inhalte werden bei der Radnetzkonzeption berücksichtigt.

Schulwegepläne

Schulwegepläne zeigen an, wo mit besonders vulnerablen Personengruppen zu rechnen ist und liefern somit Hinweise für spätere Maßnahmenüberlegungen.

● **Abbildung 1:** Schulwege in Delligsen⁵

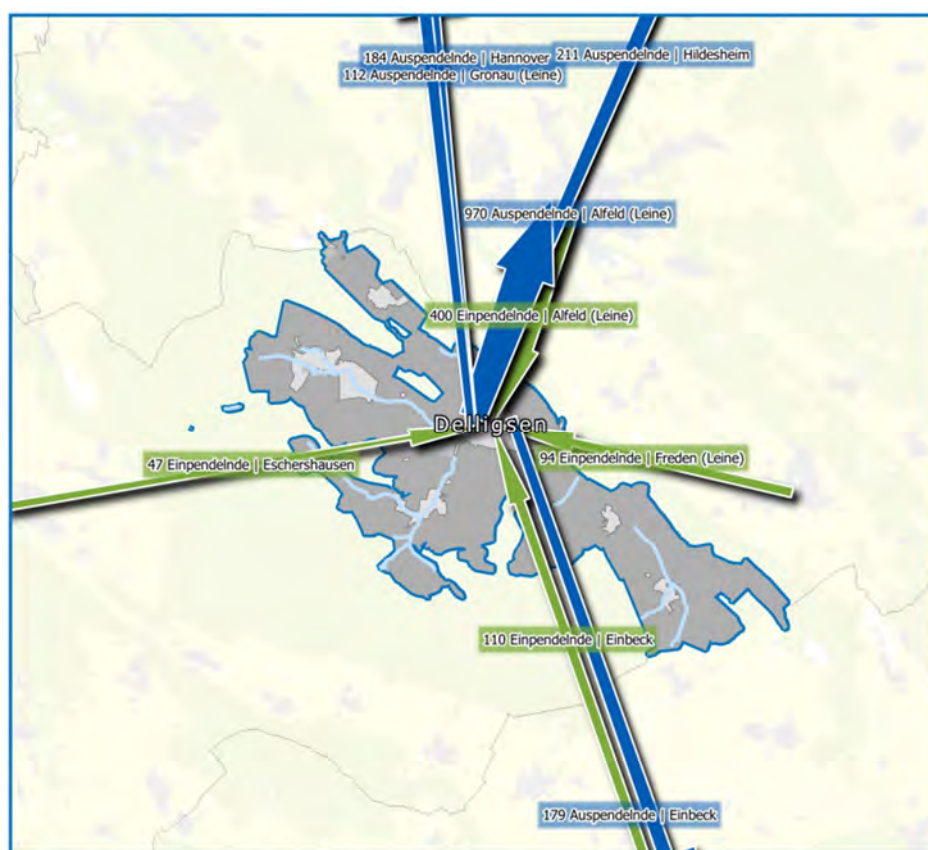


⁵ Quelle: Flecken Delligsen

Pendlerdaten

Zur Bewertung der räumlichen Verflechtung der Gemeinde Delligsen werden außerdem die Pendlerströme in und aus der Gemeinde basierend auf dem Pendleratlas Deutschland (Stand 2023) betrachtet (Karte 6). Die stärksten Pendlerverflechtungen bestehen dabei mit der angrenzenden Stadt Alfeld (Leine). Den 970 Auspendelnden stehen hier 400 Einpendelnde entgegen. Weitere relevante, ausgehende Pendlerströme existieren nach Einbeck (179 Auspendelnde) und Gronau (Leine) (112 Auspendelnde) sowie in die Großstädte Hildesheim (211) und Hannover (184). Eingehende Pendlerströme existieren zudem aus den umliegenden Städten und Gemeinden Einbeck (110 Einpendelnde), Freden (Leine) (94) und Eschershausen (47). Insgesamt wird deutlich, dass ein klarer Überschuss von Auspendelnden besteht, es aber dennoch eine relevante Zahl an Einpendelnden existiert, die ihren Arbeitsplatz im Flecken Delligsen haben.

- **Karte 6:** Pendlerstruktur des Flecken Delligsen: Relevante Pendlerströme, unterteilt in Einpendelnde (grün) und Auspendelnde (blau)⁶



⁶ Pendleratlas Deutschland, Statistische Ämter der Länder (<https://pendleratlas.statistikportal.de/>)

Straßenausbauplanungen

Bestehende Planungen oder Maßnahmenideen bilden die Grundlage für möglich Maßnahmenempfehlungen im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Des Weiteren sind sie zu berücksichtigen, um Maßnahmenvorschläge im Einklang mit bestehenden Planungen zu halten.

Aktuell liegen Pläne zum Ausbau der Göttinger Straße und der Straße Dörshelf vor. Darin ist die Erneuerung der Fahrbahn und der Seitenräume vorgesehen. Die Gehwege werden auf der Nordseite weitgehend auf eine Breite von 2,50m hergestellt. Lediglich im Bereich Dörshelf liegt die vorgesehene Breite bei 2,00m bis 2,20m, punktuell aufgrund vorhandener Engstellen auch darunter. Zusätzlich ist die Schaffung von 7Kfz-Stellplätzen im Bereich der Kreuzung mit der Dr.-Jasper-Straße und weiteren 6 Stellplätzen am Fahrbahnrand vorgesehen.

Haltestellenausbau

Der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen trägt signifikant zur Erhöhung der Barrierefreiheit der Nahmobilität bei. Der Haltestellenausbau im Flecken Delligsen wird durch das Förderprogramm zur Förderung von Bushaltestellen der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen⁷(LNVG) bzw. Zweckverband Süd-Niedersachsen (ZVSN) im Rahmen der ÖPNV-Förderung des niedersächsischen Wirtschafts- und Verkehrsministeriums unterstützt. In den letzten Jahren wurden mehrere Haltestellen im Flecken Delligsen auf Grundlage dieser Förderung aus- und umgebaut. Die Haltestellen Hochofen sind für 2026 in Planung.

Im Folgenden wird der Ausbaugrad der Haltestellen zum Zeitpunkt der Erhebung dargestellt:

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen
Dezember 2025

⁷ <https://www.lnvg.de/foerderung/oepnv-foerderung/bushaltestellen>

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

● **Tabelle 3:** Ausbaustatus von Haltestellen im Flecken Delligsen

Ortsteil	Name Haltestelle	Leitelemente	Busbord	Unterstand	Haltebucht
Delligsen	Bürgerpark (beide FR)	ja	ja	ja	ja
Delligsen	Siedlungsstraße (beide FR)	ja	ja	ja	ja
Grünenplan	Forsthaus (beide FR)	ja	ja	ja	ja
Hohenbüchen	Hohenbüchen beide FR)	ja	ja	ja	ja
Hohenbüchen	Hohe Warte (FR Delligsen)	nein	nein	nein	ja
Hohenbüchen	Hohe Warte (FR Duingen)	nein	nein	ja	ja
Kaierde	Kaierde Ort	ja	ja	ja	nein
Varrigsen	Varrigsen	ja	ja	ja	nein
Delligsen	Hochofen (FR Grünenplan)	nein	nein	nein	ja
Delligsen	Hochofen (FR B 3)	nein	nein	ja	ja
Delligsen	Hinter dem Wasser	nein	nein	ja	ja
Delligsen	Hinter dem Wasser (FR Grünenplan)	nein	nein	ja	ja
Delligsen	Klus (FR B 3)	nein	nein	ja	ja
Delligsen	Klus (FR Grünenplan)	nein	nein	nein	nein
Grünenplan	Heilige Aue (FR Grünenplan)	nein	nein	nein	nein
Grünenplan	Heilige Aue (FR Hohenbüchen)	nein	nein	ja	ja
Grünenplan	Markeldissen (beide FR)	nein	nein	ja	ja
Grünenplan	Seniorenzentrum (FR Ortsmitte)	nein	nein	nein	nein
Grünenplan	Seniorenzentrum (FR Ortsausgang)	nein	nein	ja	nein
Grünenplan	Herbrink (beide FR)	nein	nein	ja	ja
Grünenplan	Post (FR Delligsen)	nein	ja	nein	ja
Grünenplan	Post (FR Eschershausen)	nein	ja	ja	ja

FR = Fahrtrichtung

Lastenrad

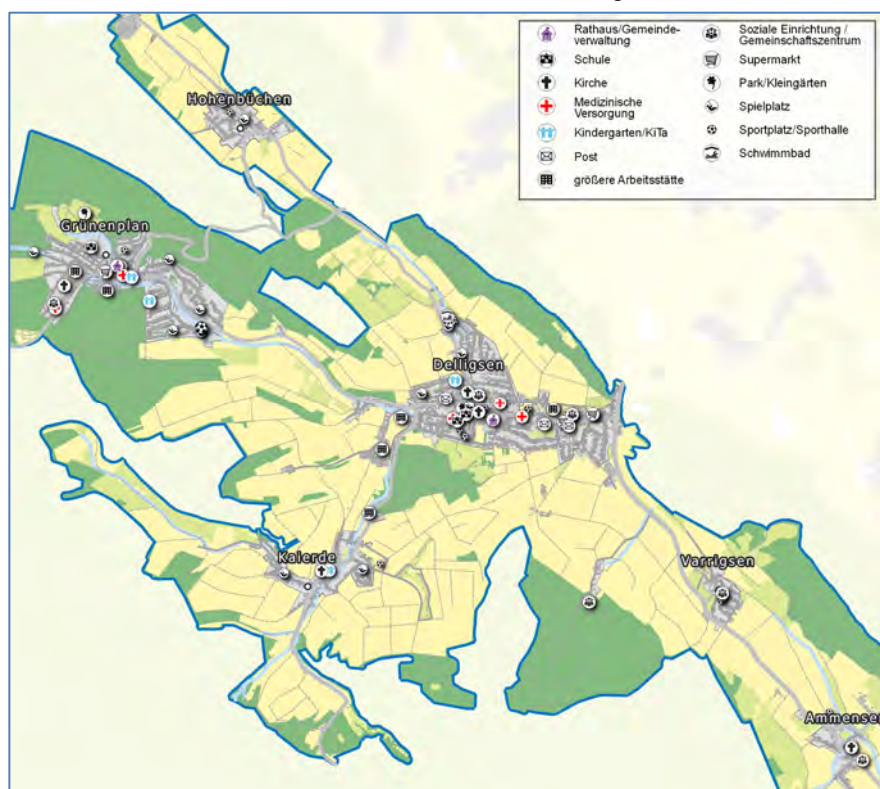
Dem Flecken Delligsen wird ab 2026 ein öffentliches Lastenrad zur Ausleihe zur Verfügung stehen. Die Verleihstelle wird die Dr.-Jasper-Straße 22 (Elektro Brauer) sein.

2.3 Nahmobilitätsziele und Erreichbarkeiten

Quellen und Ziele bilden den Ausgangspunkt jedes Wegs, der von der Bevölkerung zurückgelegt wird. Dabei haben verschiedene Ziele unterschiedlich starke Bedeutung / Frequenzierung. Quellen sind i.d.R. immer die Wohnbereiche.

Auf den Wegen zwischen diesen Quellen und Zielen liegt der Fokus der Netzgestaltung. Im Rahmen der Analyse der Nahmobilität spielt die Analyse von relevanten Zielen eine entscheidende Rolle. Karte 7 zeigt alle identifizierten, für die Nahmobilität relevanten Ziele im Gemeindegebiet von Delligsen. Als relevante Ziele werden öffentliche Einrichtungen (Rathaus, Gemeindeverwaltung), Bildungseinrichtungen (KITAs, Schulen), Einrichtungen der Daseinsvorsorge und des täglichen Bedarfs (z.B. Medizinische Versorgung, Supermärkte) sowie Freizeiteinrichtungen (z.B. Jugendzentrum, Spielplätze, Sportplätze, Schwimmbäder) eingestuft. Für die Vertiefungsbereiche Delligsen und Grünenplan werden die Ziele im Folgenden näher beschrieben.

● Karte 7: Nahmobilitätsrelevante Ziele im Flecken Delligsen



(hochauflösende Karte im Anhang)

Delligsen

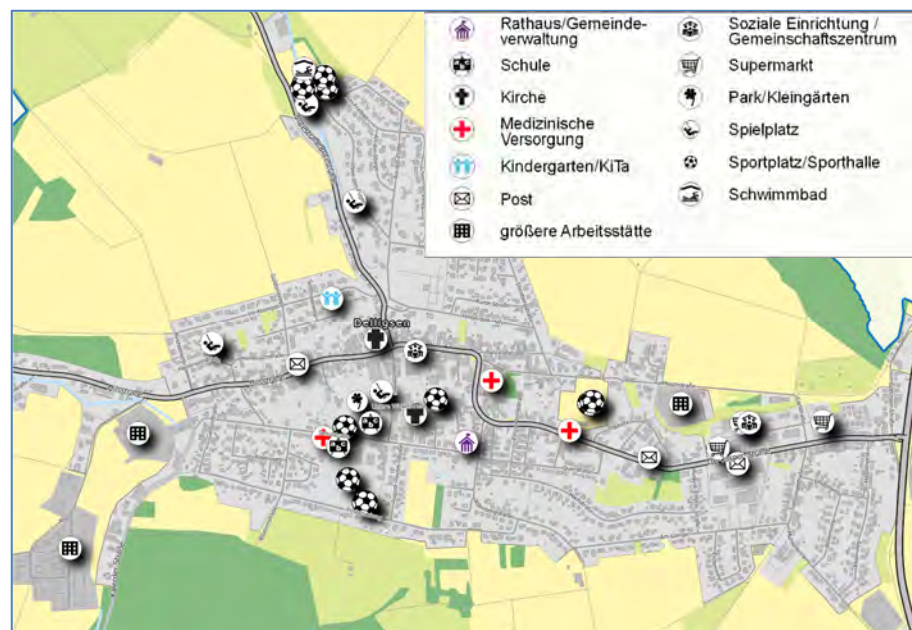
Im Hauptort Delligsen befinden sich die Gemeindeverwaltung, Schulen, Angebote der Nahversorgung und weitere relevante Ziele, wie Industriebetriebe und Kitas (Abbildung 2). Für den Alltag nimmt vor allem der Bereich im Osten des

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

Ortes an der Dr.-Jasper-Straße mit drei Supermärkten, mehreren Bäckereien und weiteren Einzelhandelsangeboten eine wichtige Rolle ein. Auch das Schulzentrum in der Schulsstraße mit der Grundschule und der Oberschule Delligsen sowie weiteren Angeboten wie dem Jugendzentrum stellt ein wichtiges Ziel für die alltägliche Mobilität vor allem der jungen Menschen in Delligsen dar. Hinzu kommen große Arbeitgeber wie die Gewerbebetrieb in der Maschstraße und in der Straße „Klus“. Für Freizeitaktivitäten sind in erster Linie das Freibad im Norden des Ortes sowie der Sportplatz und die Sporthalle an der August-Reuter-Straße von Relevanz.

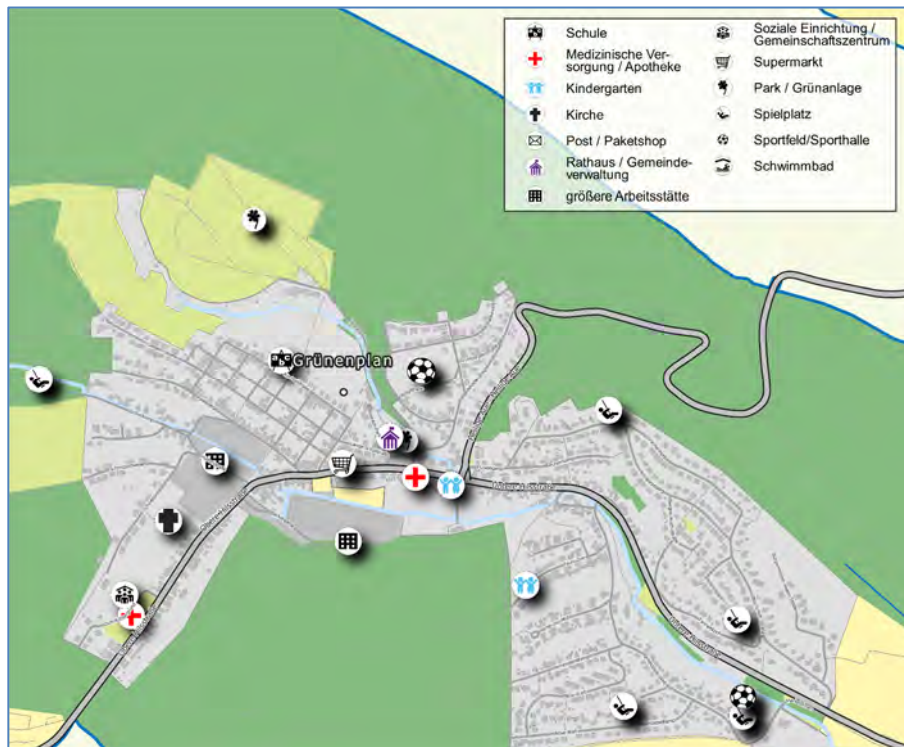
● **Abbildung 2:** Nahmobilitätsrelevante Ziele in Delligsen



Grünenplan

Grünenplan ist der zweitgrößte Ortsteil des Flecken Delligsen mit wichtigen nahmobilitätsrelevanten Zielen (Abbildung 3). Im Zentrum des Ortes befinden sich ein Standort der Gemeindeverwaltung (Tourismusinformation), eine Kita und Einkaufsmöglichkeiten sowie die Grundschule Grünenplan. Im westlichen Teil befinden sich mit den Werken der Schott AG wichtige Arbeitsstätten und weitere Ziele wie ein Seniorenzentrum, die Kirche und eine Arztpraxis. Darüber hinaus finden sich in Grünenplan mit dem Waldkinderspielplatz, der Kleingartenanlage und dem Sportplatz Ziele für Freizeitaktivitäten.

● **Abbildung 3:** Nahmobilitätsrelevante Ziele in Grünenplan



Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

3 Anforderungen an den Fuß und Radverkehr

Im Nachfolgenden sind als wesentliche Grundlagen für die Förderung der Nahmobilität Aussagen aus den FGSV-Hinweisen zur Nahmobilität sowie ausgewählte Aussagen aus den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und Landstraßen (RAL 2012). Darüber hinaus sind Qualitätsstandards für den Fuß- und Radverkehr basierend auf den Empfehlungen für Fuß- und Radverkehrsanlagen (EFA 2002, ERA 2010) aufgeführt.

3.1 Allgemeine Hinweise der FGSV

Die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen Hinweise zur Nahmobilität⁸ haben zum Ziel, die Stärkung von Nahmobilität als wichtigen Baustein der nachhaltigen Stadt- und Verkehrsplanung verstärkt in das politische und fachliche Bewusstsein zu bringen.

Entsprechend der Hinweise ist eine funktionierende Nahmobilität von strukturellen Rahmenbedingungen abhängig. Sie erfordert eine gute Vernetzung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr und ggf. zusätzlichen Mobilitätsangeboten (z. B. Carsharing), mit denen auf attraktiven und sicheren Wegen eine Vielzahl diverser Ziele in räumlicher Nähe zu erreichen ist. Für die Lebens- und die Raumqualität hat die Nahmobilität eine vielschichtige Bedeutung. Sie ist eine Voraussetzung für lebendige Orte und fördert Gesundheit, lokale Wirtschaft sowie soziale Begegnungen. Da das Zufußgehen nahezu alle Bevölkerungsgruppen betrifft und ohne formale Hürden auskommt, ist es für eine eigenständige Mobilität von zentraler Bedeutung und bildet eine wesentliche Säule des Stadtverkehrs. Eine Förderung der Nahmobilität ist zudem für die öffentliche Hand bezahlbar, hat positive Auswirkungen auf die Flächeneffizienz und ist klima- und umweltfreundlich.

Wichtige Faktoren und Rahmenbedingungen, die Nahmobilität ermöglichen sowie deren Qualität beeinflussen, sind:

- relevante Ziele in der Nähe (Nahversorgung und Naherholung als wichtige Voraussetzungen für Nahmobilität)
- Vernetzung (Vernetzung des Fuß- und Radverkehrs mit öffentlichen Verkehrsangeboten und ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen)
- Infrastruktur/Platz (attraktive, sichere Bewegungs- und Aufenthaltsräume)
- Schutz/Sicherheit (Verkehrssicherheit, besonders an Kreuzungen und auch zwischen Fuß- und Radverkehr)

⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2014): Hinweise zur Nahmobilität

- Klima (Wetterlage, Komfortansprüche, Anforderungen, Mobilitätskultur)
- gute Instrumente und Datengrundlagen (Kleinräumige Binnenverkehre werden oft in Erhebungen zum Mobilitätsverhalten vernachlässigt.)
- spezifische Prozessgestaltung kurzer Wege: „Die Entwicklung und Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten ist als Prozess zu verstehen, an dem die relevanten Akteure zu beteiligen sind. Gerade die Bewohner und Beschäftigten, Unternehmer und Besucher vor Ort kennen die Bedürfnisse, die Problemlagen, aber auch die möglichen Lösungsansätze am besten.“⁹

In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)¹⁰ wird der Grundsatz einer ausgewogenen Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Verkehrsraum formuliert. Dabei wird die Notwendigkeit einer Reduzierung der Geschwindigkeit und des Komforts für den motorisierten Individualverkehr zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV betont.¹¹

Die RAST empfehlen abhängig von den Nutzungsansprüchen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und der Umfeldsituation sowie unter Berücksichtigung der Straßenraumbreite Straßenquerschnitte für typische Entwurfssituationen. Darüber hinaus wird als „individueller“ Entwurfsvorgang die städtebauliche Bemessung beschrieben. Diese ist ein „Verfahren, das den notwendigen Abmessungen der befahrenen Flächen, d. h. Fahrbahnen, Sonderfahrstreifen des ÖPNV und Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnniveau plausibel nachvollziehbare notwendige Abmessungen für die Seitenräume gegenüberstellt. Sie verfolgt das Ziel einer „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“.¹²

Mit der städtebaulichen Bemessung wird ein wesentliches Ziel der Nahmobilitätsförderung, die Schaffung attraktiver und sicherer Bewegungs- und Aufenthaltsräume, unterstützt.

In den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012)¹³ werden anbaufreie Straßen außerorts standardisiert. Die Landstraßen werden je nach Straßenkategorie bzw. ihrer Funktion im Netz in vier Entwurfsklassen eingeteilt. Ziel ist es im Besonderen die Verkehrssicherheit zu erhöhen, indem „eine der Netzfunktion angemessene Fahrweise unterstützt“¹⁴ wird.

Unter dem Aspekt der Nahmobilität sollen eine sichere Nutzung der Landstraßen durch schwache Verkehrsteilnehmer, eine gute Verbindungs- und

⁹ ebenda, S. 8

¹⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

¹¹ vgl. ebenda, S. 15

¹² ebenda, S. 10

¹³ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen FGSV (2012): Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)

¹⁴ ebenda, S. 11

Erschließungsqualität im Radverkehr (und ggf. im Fußverkehr) sowie eine gute Beförderungsqualität im ÖPNV gewährleistet werden.¹⁵

Insbesondere für den Radverkehr haben die RAL eine Relevanz, indem je nach Entwurfsklasse angemessene zulässige Höchstgeschwindigkeiten und eine Trennung vom Kfz-Verkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit empfohlen werden.

3.2 Qualitätsstandards Fußverkehr und Barrierefreiheit

Zur Förderung des Fußverkehrs ist die Bereitstellung einer hochwertigen entsprechend den geltenden Regelwerken gestaltete Fußwegeinfrastruktur und auch die Gestaltung des öffentlichen Raums essenziell. Verschiedene Nutzergruppen sind als Zufußgehende unterwegs und stellen unterschiedliche Ansprüche an die Fußwegeinfrastruktur und den öffentlichen Raum. Ein besonderes Augenmerk sollte auf einer eigenständigen Mobilität von Kindern und Senioren und der aktiven Teilhabe von Menschen mit Behinderungen und körperlichen Einschränkungen liegen.

Gemäß den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)¹⁶ sollen Anlagen für den Fußverkehr folgende grundlegende Merkmale aufweisen:

- Hohe Sicherheit bieten
- Subjektive Ängste gegen Bedrohung mindern
- Umwegefreie Verbindungen schaffen
- Leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit ermöglichen
- Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer minimieren
- Gute Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Orientierung ermöglichen
- Durch entsprechende Gestaltung das Gehen angenehm machen
- Soweit möglich Schutz vor ungünstiger Witterung bieten

Im Folgenden werden Qualitätsstandards von Fußverkehrsanlagen dargestellt, die auf den geltenden Regelwerken RSt 06 (Richtlinie für die Anlage von Straßen), EFA (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen), H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen) und DIN 18040-3:2014-12 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen. Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum) sowie DIN 32984:2020-12 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum) aufbauen.

¹⁵ ebenda, S. 13f

¹⁶ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002

3.2.1 Fußwegeführung

Aufgrund der Umwege-Empfindlichkeit des Fußverkehrs spielt die Fußwegeführung eine wichtige Rolle:

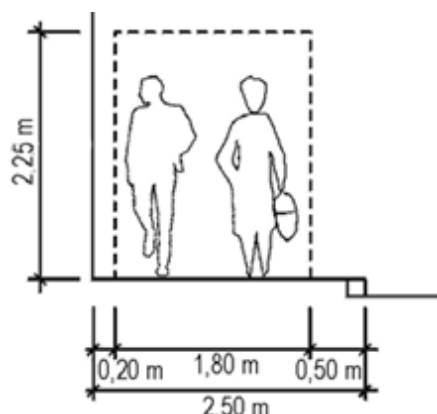
- Fußwege sollen umwegfrei geführt werden und eine möglichst direkte Verbindung aufweisen.
- Fußverkehrsanlagen sollen netzschlüssig sein; hierzu sind ein vollständiges Wegenetz und Fußverkehrsanlagen lückenlos an allen angebauten Straßen erforderlich. Die Grundausstattung soll trotz Lücken in der Bebauung im Zuge der ansonsten angebauten Straße gegeben sein. Ausnahmen sind möglich
 - an Wohnwegen mit sehr geringen Verkehrsstärken und offener Wohnbebauung und
 - an einseitig angebauten Straßen (Gehwege sind nur einseitig erforderlich).
- Für eine barrierefreie Fußwegeführung ist das Zwei-Sinne-Prinzip zu berücksichtigen, nach dem die Informationsvermittlung mindestens zwei der drei Sinne (Sehen, Hören und Tasten) ansprechen muss.

3.2.2 Flächen für den Fußverkehr

Die empfohlene Regelbreite für einen dem Fußverkehr gewidmeten Seitenraum, in dem sich zwei Personen störungsfrei und komfortabel begegnen können, beträgt 2,50 m.¹⁷ Diese setzt sich aus einer nutzbaren Gehwegbreite von 1,80 m, einem Sicherheitsabstand zum Kfz-Verkehr von 0,50 m und einem Hausabstand von 0,20 m zusammen.

¹⁷ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Ausgabe 2006

● **Abbildung 4:** Dimensionierung eines Seitenraums im Regelfall¹⁸



In Wohnstraßen mit offener Bebauung, geringer Dichte und geringer Verkehrsstärke kann eine Seitenraumbreite von 2,10 m ausreichend sein, wenn der Schwerverkehrsanteil gering ist und niedrige Einfriedungen den Hausabstand entbehrlich machen. In allen anderen Straßen ist die Regelbreite ein Mindestmaß. Die erforderliche Seitenraumbreite nimmt mit der Nutzungsdichte zu, so ist beispielsweise bei einer gemischten Wohn- und Geschäftsnutzung mit mittlerer Dichte eine Seitenraumbreite von 3,30 m vorzusehen.¹⁹

Weiterhin sind bei örtlichen Besonderheiten in Straßenräumen Zuschläge für beispielsweise Einbauten und Bepflanzung im Seitenraum zu berücksichtigen (siehe Abbildung 5).

● **Abbildung 5:** Richtwerte für Breitenzuschläge zum Seitenraum²⁰

Zuschläge für Einbauten und Bepflanzung im Seitenraum	[m]
Verweilflächen vor Schaufenstern	1,00
Grünstreifen ohne Bäume	≥ 1,00
Straßen mit Bäumen	≥ 2,00 – 2,50
Ruhebänke	≥ 1,00
Haltestellen	≥ 1,50
Auslagen und Vitrinen	1,50
Stellflächen für Zweiräder 100 gon	2,00
In einem Aufstellwinkel von 50 gon	1,50
Fahrzeugüberhang bei Senkrecht- oder Schrägparkstreifen	0,75

¹⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Ausgabe 2006, S. 75, Modifikation durch Anpassung des Maßes der lichten Höhe entsprechend DIN 18040-3:2014:12, S. 8 durch LK Argus

¹⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002

²⁰ ebd., S. 15

Generell gilt es, den Gehweg „frei von Hindernissen“²¹ zu halten. Dies betrifft Einbauten, Verkehrsschilder etc. aber auch parkende Fahrzeuge und außen-gastronomischer Angebote.

Bei Gehwegparken, das nach StVO § 12 Abs. 3 Satz 4 durch das Zeichen 315 oder eine Parkflächenmarkierung auf dem Bürgersteig erlaubt wird, sollen die daneben liegenden Gehwegflächen breit genug sein. Nach der VwV-StVO (Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen) ist Gehwegparken nur dann erlaubt, „wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt.“²² Nach den geltenden Richtlinien ergibt sich für Begegnungsverkehr eine mindestens nutzbare Gehwegbreite von 1,80 m laut EFA, 2,00 m laut H BVA und 2,40 m laut RASt.

3.2.3 Querungen

Zur Sicherung der direkten Erreichbarkeit von Zielen und der Vermeidung von Umwegen sollen Quermöglichkeiten möglichst in kurzen Abständen, etwa alle 100 m bis max. 200 m angelegt werden.

Ein besonderer Querungsbedarf besteht bei

- beidseitig geschlossene Wohnbebauung,
- Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe,
- punktuell besonderen Quellen und Zielen im Fußgängerverkehr, wie z. B. wichtige infrastrukturelle Einrichtungen,
- Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten des ÖPNV und
- wichtigen Gehwegeverbindungen quer zur kreuzenden Straße.²³

Grundsätzliche Anforderungen an Querungsanlagen sind

- direkte Quermöglichkeiten und kurze Querungsdistanzen
- Sicherstellung von Sichtbeziehungen (bei Erfordernis Neuordnung des Parkens, Reduzierung von Parkständen und Ahnden von Falschparkern)

²¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG), Ausgabe 2011b, S. 36

²² Mobilogisch! (k. A.): Behördliche Anordnungen zum Gehwegparken sind „out“. <https://www.mobilogisch.de/41-ml/artikel/197-fehlende-anordnungen-gegen-gehweg-parker.html>

²³ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002

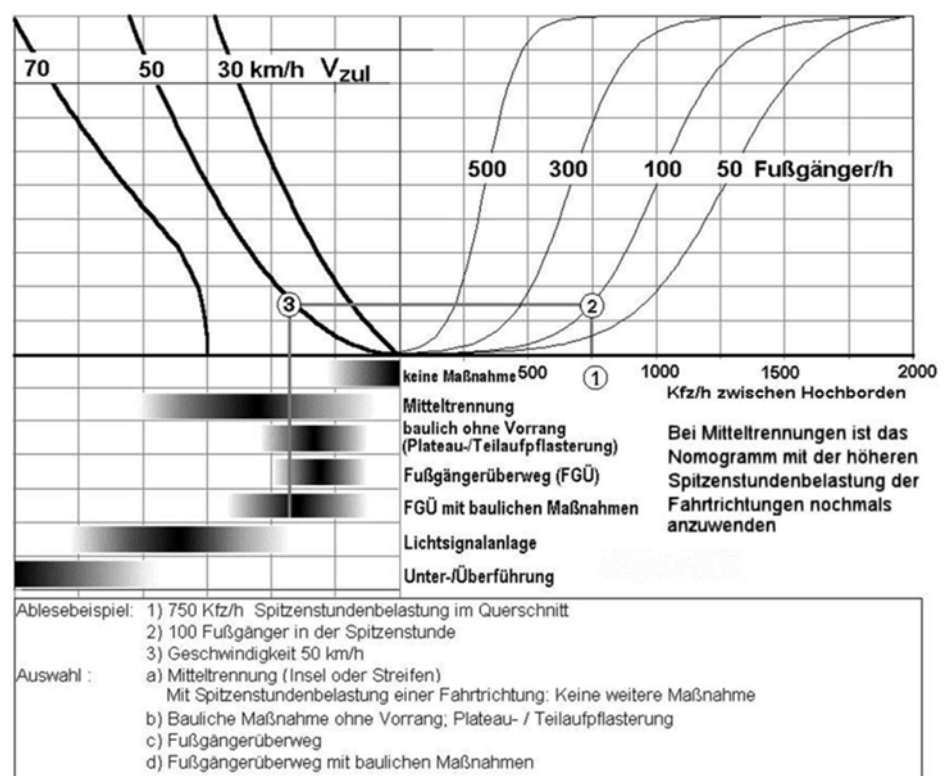
Flecken Delligsen Nahmobilitätskonzept für den Flecken Delligsen

Dezember 2025

- ausreichende und konfliktfreie Aufstellflächen am Rand und auf Mittelinseln (mindestens 2,50 m breit, Trennung vom Radverkehr) an allen Querungsstellen
- barrierefreie Gestaltung mit durchgehenden Leitelementen und differenzierten Bordhöhen

Die Wahl der Querungsanlage soll sich an den in der EFA dargestellten Einsatzbereichen orientieren (siehe Abbildung 6).

- **Abbildung 6:** Einsatzbereich von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen < 8,50 m Fahrbahnbreite²⁴



Bei Lichtsignalanlagen (LSA) an Knoten mit Fußgängerfurten gelten die folgenden Anforderungen:

- Fußgängerfurten an allen Zufahrten, Sperrzeiten unter 40 s (max. 30 s bei bedarfsgesteuerten LSA), Querung der Fahrbahn in einem Zug (kein gebrochener Lauf), Freigabezeiten von mindestens 5 s, Bemessung der Räumungszeit auf eine Geschwindigkeit von 1 m/s, keine Anforderungstaster

Bei Fußgängerbedarfsampeln gelten die folgenden Anforderungen:

²⁴ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 19f

- Sperrzeit an Fußgängerbedarfsampeln nach Anforderung nicht mehr als 7 s

Die bestehenden Querungsanlagen sollen hinsichtlich der grundsätzlichen Anforderungen überprüft und sukzessive verbessert werden.

3.2.4 Fuß- und Radverkehr

Fuß- und Radverkehr haben unterschiedliche Ansprüche an den Raum. Die Förderung einer der beiden Verkehrsarten darf nicht zulasten der anderen erfolgen. Vielmehr sind – soweit möglich – Synergien zu nutzen, um die Bedingungen für beide Verkehrsarten zu verbessern.

Für eine konfliktarme Führung von Fuß- und Radverkehr ist Folgendes zu berücksichtigen:

- die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr soll straßenbegleitend innerorts vermieden werden („Gehweg/Radfahrer frei“ (Beschilderung mit Zeichen 239 StVO und Zeichen 1022-10 StVO „Radfahrer frei“) oder gemeinsamer Geh- und Radweg (Beschilderung mit Zeichen 240 StVO)
- auch in Unterführungen oder Tunneln, die von Fuß- und Radverkehr genutzt werden, ist eine klare Trennung der Flächen für die unterschiedlichen Verkehrsarten anzustreben
- bei Radwegen im Seitenraum soll eine Mindestbreite für Gehwege von 2,50 m eingehalten werden
- außerorts oder auf straßenunabhängig geführten Wegen soll eine gemeinsame Führung nur bei geringen Fußverkehrsstärken und abseits von Radhaupttrouten umgesetzt werden; hierbei muss die Wegbreite mindestens 2,50 m aufweisen; ansonsten sind getrennte Führungen anzustreben
- eine eindeutige Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr soll durch taktile Elemente sowie farbliche Unterschiede umgesetzt werden

3.2.5 Weitere Aspekte

Belagsqualität von Fußwegen

Auf dem Gehweg ist die Sicherheit der Fußgänger vor Gefahren wie Stolpern oder Ausrutschen zu gewähren. Unebenes Oberflächenmaterial kann die Begehmbarkeit des Gehwegs stark beeinträchtigen. Gemäß dem Regelwerk H BVA sollte die Oberfläche des Gehwegs „leicht und angenehm zu begehen,

rutschsicher, frei von Hindernissen und Verschwenkungen, möglichst eben und über längere Entfernungen einsehbar sein.“²⁵

Querneigungen von Gehwegen sollen maximal 2 % betragen. Dies gilt auch bei Grundstückszufahrten, Gehwegüberfahrten oder Absenkungen zur Fahrbahnquerung. Generell ist eine höhenmäßige Durchgängigkeit in Längsrichtung sowie quer zu Laufrichtung anzustreben. Die Breite zur Höhenüberwindung zwischen Fahrbahn und Gehweg ist gering zu halten.²⁶

Beleuchtung

Die Beleuchtung auf Straßen und Plätzen ist für die Sicherheit und den Wohlfühlfaktor der Zufußgehenden von hoher Bedeutung. Gemäß den EFA ist für öffentliche Verkehrsflächen „innerorts aus der Verkehrssicherungspflicht und zum Schutz vor krimineller Bedrohung generell eine ausreichende Beleuchtung erforderlich. Wesentlich ist eine gute Erkennbarkeit der jeweiligen baulichen Anlage, der Verkehrszeichen, der Markierungen sowie der Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Fußgänger, da diese über keine eigene Beleuchtung verfügen.“²⁷

Aufenthaltsbereiche

Straßen und Plätze sind nicht nur Orte des Verkehrs, sondern ebenso Orte des öffentlichen Lebens, die zum Gehen einladen und Raum für Kommunikation und Begegnung bieten.

Für eine vielfältige Nutzbarkeit von Aufenthaltsbereichen für alle Nutzergruppen sind spezifische Bedürfnisse zu berücksichtigen. Für mobilitätseingeschränkte oder mobilitätsbehinderte Personen sowie ältere Menschen sind wiederkehrende Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten essenziell, um eine selbstbestimmte Mobilität aufrechtzuerhalten. Weitere wichtige Ausstattungselemente öffentlicher Räume sind Sport- und Spielelemente sowie Sanitäranlagen.

Vegetation und grüne Infrastruktur

Vegetation ist ein bedeutender Faktor für die Qualität von öffentlichen Räumen. Vegetation übernimmt nicht nur eine ästhetische Funktion, sondern

²⁵ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Ausgabe 2011

²⁶ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 14; vgl. DIN e. V. (Hrsg.), DIN 18040-3:2014-12, S. 9

²⁷ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 30

insbesondere auch eine klimatische und biodiversitätsfördernde Funktion. Bäume sind wichtige Schattenspenden, die insbesondere an heißen Sommertagen für die Menschen im öffentlichen Raum eine essenzielle Rolle für die Gesundheit und das Wohlbefinden spielen. Durch Vegetation wird der öffentliche Raum aufgewertet und gegliedert. Bäume, Hecken und Grünflächen übernehmen eine raumprägende, eine Leit- sowie eine Trennfunktion. Auch Bauwerksbegrünungen (z. B. Dach-, Wand-, Fassaden-, Gleisbettbegrünung) haben einen positiven Effekt für den öffentlichen Raum und das Stadtklima.

Orientierung und Wegweisung

Zur Attraktivierung des Fußgängerverkehrs ist die Unterstützung der Orientierung ein wichtiger Aspekt, um Umwege und Reisezeitverluste zu vermeiden. Dies hilft nicht nur Ortsunkundigen und Personen ohne Zugang zu mobilen Informationen, sich schnell zu orientieren und Ziele in fußläufiger Entfernung auf attraktiven Verbindungen zu erreichen.

Die Orientierung kann durch bauliche und gestalterische Merkmale entsprechend EFA (z. B. einheitliche Gehwegbeläge im Wegenetz) unterstützt werden. Neben der Mitnutzung der allgemeinen Wegweisung für den fahrenden Verkehr ist eine spezifische Wegweisung für den Fußverkehr insbesondere sinnvoll, wenn das Fußwegenetz vom beschilderten Straßennetz abweicht und wenn eine Wegführung zu Zielen des Fußverkehrs angestrebt wird, die nicht in der allgemeinen Wegweisung beinhaltet sind (u. a. ÖPNV-Haltestellen, Carsharing-Stationen, öffentliche Toiletten).

3.3 Qualitätsstandards Radverkehr

Der Radverkehr stellt neben dem Fußverkehr besondere Anforderungen an die Planung. Einrichtungen für den Radverkehr sollen das Radfahren flächendeckend sicher und attraktiv machen:

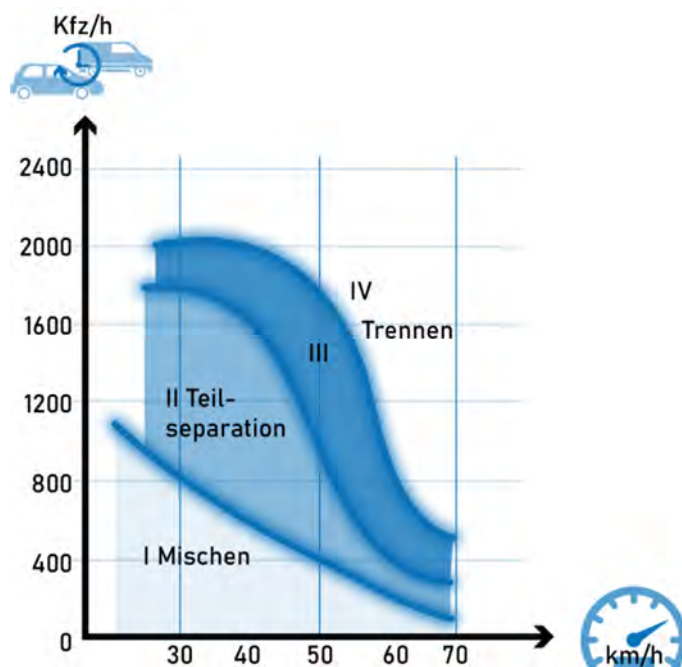
- Ein zusammenhängendes Netz mit möglichst direkten Verbindungen ist anzustreben, welches die Quellen und Ziele des Radverkehrs attraktiv miteinander verbindet.
- Die Führungselemente des Radverkehrs an Strecken und Knoten sind so anzulegen, dass sie die Verkehrssicherheit von Radfahrer und anderen Verkehrsteilnehmer gewährleisten und eine zügige und komfortable Befahrbarkeit ermöglichen.
- Die begleitenden Infrastruktureinrichtungen, z. B. Abstellanlagen, sind so auszugestalten, dass sie sicher und bequem nutzbar sind.

3.3.1 Erläuterung zu den Führungsformen innerorts

Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)²⁸ ergeben sich drei grundsätzliche Führungsprinzipien für den Radverkehr, welche sich in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen und der angeordneten Geschwindigkeit an den betrachteten Straßen ableiten. Als Kfz-Belastung wird dabei die Belastung der werktäglichen Spitzenstunde für den Fahrbahnquerschnitt zugrunde gelegt.

Jedem Führungsprinzip ist ein (Verkehrs-)Belastungsbereich zugeordnet, innerhalb dessen es angewandt werden sollte (siehe Abbildung 7). Die Grenzen der Belastungsbereiche sind als fließend zu betrachten und keine „harten Linien“, in begründeten Fällen kann davon auch abgewichen werden.

- **Abbildung 7:** Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen



Innerhalb der Kategorie der Führungsprinzipien kommen verschiedene Führungsformen des Radverkehrs infrage (siehe Tabelle 4).

²⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010

- **Tabelle 4:** Führungsprinzipien und Führungsformen sowie Zuordnung zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen²⁹

Führungsprinzip (Belastungsbe- reich)	Führungsformen für den Radverkehr
Mischen (I)	- Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn - Sonderform Fahrradstraßen und Fahrradzonen (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)
Teilseparation (II)	- Schutzstreifen - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht - Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ - Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht
Trennen (III / IV)	- Radfahrstreifen - geschützter Radfahrstreifen - eigenständiger Radweg - gemeinsamer oder getrennter Geh- und Radweg

Kann für Straßen aufgrund von unzureichender Flächenverfügbarkeit keine entsprechende Führungsform gemäß Belastungsbereich hergestellt werden, soll geprüft werden, ob verkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung, Einbahnstraßen etc.) vorgenommen werden oder ob die Führungsformen des jeweils tieferen Belastungsbereichs infrage kommen. Ist dies nicht umsetzbar, sollen zusätzliche Alternativrouten angeboten werden.

Mischverkehr

In diesem Belastungsbereich ist die Führung auf der Fahrbahn ohne eigene Anlage für den gesamten Radverkehr vertretbar. Für die Führung im Mischverkehr gibt es dabei verschiedene Formen.

● Führung auf der Fahrbahn

In der Regel ist diese Führungsform im Neben-/Erschließungsstraßennetz (Tempo 30) vorhanden und anwendbar, kommt aber auch auf schwach befahrenen Strecken mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vor. Die ERA formulieren, dass bei Fahrbahnbreiten zwischen 6,00 und 7,00 m und mehr als 400 Kfz/h eine Führung im Mischverkehr kritisch zu

²⁹ zusammenfassende Darstellung aus: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, S. 18, Tabelle 8

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

bewerten ist, da das Überholen zwar möglich erscheint, aber Überholabstände nicht eingehalten werden können.

- **Piktogrammketten**

Es handelt sich bei einer Piktogrammkette um das Aufbringen eines Fahrradpiktogramms in fest definiertem Abstand, i. d. R. ca. 30-50 m, auf der Fahrbahn. Piktogrammketten bieten die Möglichkeit, das Radfahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr zu unterstützen und sicherer zu machen. Dies geschieht, indem sie zum einen dem Kfz-Verkehr verdeutlichen, dass mit Radverkehr auf der Fahrbahn zu rechnen und dies auch erlaubt ist; und zum anderen dem Radverkehr aufzeigen, dass die Straße benutzt werden kann und soll.

- **Fahrradstraße**

Fahrradstraßen sind mit Zeichen 244.1 StVO beschilderte Fahrbahnen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind, wobei auch das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern grundsätzlich erlaubt ist. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur mit Zusatzzeichen zugelassen und darf nicht schneller als 30 km/h fahren. Zur Gewährleistung eines gut fließenden Verkehrs sollte an Einmündungen und Kreuzungen die Vorfahrt auf der Fahrradstraße gewährt werden.³⁰ Die Einrichtung einer Fahrradstraße kommt gemäß VwV-StVO in Frage, wenn eine hohe bzw. zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte oder eine hohe Netzbedeutung vorliegt sowie wenn die Straße eine untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr besitzt.

- **Fahrradzone**

Fahrradzonen sind ein neues Element der Radverkehrsinfrastruktur, welches durch die Novellierung der StVO 2020 ermöglicht wurde.

Es handelt sich dabei um die Möglichkeit, analog einer Tempo-30-Zone, eine Vorrangzone für den Radverkehr einzurichten, vergleichbar mit einem Fahrradstraßennetz. Sie sollen nur abseits von klassifizierten Straßen (B, L, K) oder Hauptverkehrs- sowie wesentlichen innerörtlichen Verbindungsstraßen eingerichtet werden.

Teilseparation

Eine Teilseparation ist sinnvoll, wenn die Verkehrsbelastung für einen Teil der Radverkehrsteilnehmer im Mischverkehr nicht mehr vertretbar ist. Es werden zusätzlich zur Führung im Mischverkehr Angebote im Seitenraum gemacht.

- **Schutzstreifen**

Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn und wird nicht beschildert. Die Markierung auf der Fahrbahn erfolgt durch Leitlinien mit Schmalstrichen und soll

³⁰ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, S. 60

durch Radfahrerpiktogramme verdeutlicht werden. Die Regelbreite eines Schutzstreifens beträgt 1,50 m. Bei angrenzenden Parkstreifen soll bei häufigem Parkwechsel ein Sicherheitstrennstreifen erkennbar sein. Die Kernfahrbahn zwischen Schutzstreifen muss mindestens 4,50 m breit sein. Die Belastungsbereiche der ERA (Abbildung 7) sind zu beachten. Darüber hinaus soll bei mehr als 1.000 Lkw-Fahrten/24 h von Schutzstreifen abgesehen werden, ab 300 Lkw-Fahrten/24 h sind mindestens breitere Schutzstreifen in Betracht zu ziehen.

- **Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“**

Die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr wird mit Zeichen 239 StVO „Sonderweg Fußgänger“ mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ beschildert. Entlang von Hauptverkehrsstraßen sollten Fußwege mit zugelassenem Radverkehr über untergeordnete Einmündungen gekennzeichnet werden. Es gelten die Breitenvorgaben der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)³¹, die eine Mindestbreite von 2,50 m vorsehen. Die ERA fordern zusätzlich einen Sicherheitsabstand von 0,50 m zur Fahrbahn.

- **Radweg ohne Benutzungspflicht**

Dies sind überwiegend bestehende Anlagen, die nicht beschildert sind und dementsprechend nicht der Benutzungspflicht (nach StVO) unterliegen. Gemäß VwV-StVO gilt es bei Radwegen ohne Benutzungspflicht zu beachten, dass der Radverkehr insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten durch Markierungen sicher geführt wird und ausreichend Vorsorge getroffen ist, dass der Radweg nicht durch den ruhenden Verkehr genutzt wird. Weitere Hinweise werden im Unterkapitel „Hinweise zur Radwegebenutzungspflicht“ gegeben.

- **Kombinationen**

Prinzipiell können unterschiedliche Führungsformen (ausgenommen benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen) auch kombiniert werden, wodurch dem Radverkehr die Wahlfreiheit über die Nutzung gegeben wird. Eine kombinierte Lösung eignet sich daher oftmals für unterschiedliche Nutzgruppen. Voraussetzung ist, dass „beide Teile“ der Radverkehrsführung die entsprechende Qualität erreichen.

³¹ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 13

Trennen

In den Belastungsbereichen III und IV soll aus Sicherheitsgründen die Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr erfolgen (Benutzungspflicht der Radverkehrsanlage). Bei den entsprechenden Führungsformen ist die Gestaltung der Knotenpunkte von besonders hoher Bedeutung.

- **Radfahrstreifen (auf der Fahrbahn)**

Radfahrstreifen sind mit Zeichen 237 StVO zu kennzeichnen. Die Markierung erfolgt durch eine durchgehenden Breitstrich, wobei im Bereich von größeren Grundstückszufahrten eine unterbrochene Markierung anzuordnen ist. In Problembereichen wie beispielsweise Knotenpunktzufahrten empfiehlt sich eine ganzflächige Einfärbung (rot). Die Zweckbestimmung und Benutzungspflicht können durch die zusätzliche Markierung von Piktogrammen verdeutlicht werden. Die Regelbreite von Radfahrstreifen beträgt 1,85 m (inkl. Breitstrichmarkierung). Nach StVO sollen sie mindestens 1,50 m (inkl. Breitstrichmarkierung) breit sein. Zwischen Radfahrstreifen und angrenzendem Parkstreifen soll immer ein Sicherheitstrennstreifen angelegt werden. Als Sonderform werden mehr und mehr die sogenannten protected bike lanes (Ursprung in den USA) – also geschützte Radfahrstreifen – diskutiert. Diese sind ebenso wie Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert, werden i. d. R. breiter ausgeführt und haben zur Fahrbahn einen zusätzlichen Sicherheitsraum meist in Form einer physischen Barriere (z. B. Blumenkübel, Poller, Parken).

- **Radweg**

Bei baulichen Radwegen befindet sich zwischen Fahrbahn und Radweg ein Bord, Park- oder Grünstreifen. Sie sind mit Zeichen 237 StVO zu beschilddern. Besonders in Problembereichen wie konfliktträchtigen Einmündungen empfiehlt es sich, Radwegüberfahrten zusätzlich mit Piktogrammen zu markieren oder durchgängig zu pflastern.

Bei der Bemaßung nach ERA ist die Unterscheidung zwischen Ein-Richtungs-radweg (Regelbreite 2,00 m; Mindestbreite 1,60 m), 2-Richtungs-radweg bei beidseitig vorhandenen Anlagen (Regelbreite 2,50 m; Mindestbreite 2,00 m) und 2-Richtungs-radweg bei einseitiger Anlage (Regelbreite 3,00 m; Mindestbreite 2,50 m) zu berücksichtigen. Zuzüglich zu den angegebenen Breiten sind Sicherheitstrennstreifen (z. B. vom Fahrbahnrand, zu parkenden Fahrzeugen oder Gebäuden) zu gewährleisten.

2-Richtungsradwege stellen innerorts eine absolute Ausnahme dar und kommen nur unter bestimmten Voraussetzungen infrage.

- **Getrennter Geh- und Radweg**

Diese Führungsform ist vom Prinzip her zu den baulichen Radwegen zu zählen. Die Beschilderung erfolgt durch Zeichen 241 StVO. Es gelten grundsätzlich dieselben Maße wie für den baulichen Radweg. Zu berücksichtigen sind wiederum entsprechende Sicherheitstrennstreifen (z. B. zum

Fahrbahnrand, zu parkenden Fahrzeugen oder Gebäuden). Der Radweg ist vom Gehweg durch einen Begrenzungsstreifen bzw. durch einen Bord oder Grünstreifen zu trennen. Diese Trennung sollte mindestens 30 cm breit sein. Der Fußgängerverkehrsraum sollte 1,80 m nicht unterschreiten.

● **Gemeinsamer Geh- und Radweg**

Die Beschilderung gemeinsamer Geh- und Radwege erfolgt über Zeichen 240 StVO. Eine Trennung durch Markierung oder durch andere Elemente wird nicht vorgenommen. Die erforderliche Breite ist abhängig von der Nutzungsintensität, beträgt aber mindestens 2,50 m zuzüglich der Sicherheitstrennstreifen.

Zusammenfassung der Maße nach VwV-StVO und ERA

In der folgenden Tabelle werden die benötigten Maße für Radverkehrsanlagen zusammenfassend dargestellt. Es sind lediglich die Maße der Radverkehrsanlagen angegeben, ohne die zusätzlich benötigten Sicherheitsabstände. Die Breiten der Radverkehrsanlagen sind jeweils einschließlich der Markierung aufgeführt.

● **Tabelle 5:** Zusammenfassung der Maße für Radverkehrsanlagen nach VwV-StVO und ERA

Art der Radverkehrsführung	VwV (lichte Breite*) in m		ERA (Radwegbreite zzgl. Sicherheitsraum /-trennstreifen) in m	
				
	mind.	Empf.	mind.	Empf.
Baulicher Radweg	1,50	2,00	1,60	2,00
Radfahrstreifen (inkl. Markierung)	1,50	1,85	1,85	>1,85**
Schutzstreifen (inkl. Markierung)	k. A.	k. A.	1,25	1,50
Gemeinsame Führung außerorts	2,00	-	2,50	2,50
Gemeinsame Führung innerorts (auch Radfahrer frei)	2,50	-	2,50	>2,50**
Getrennte Führung	1,50 für Radweg		1,60	2,00
2-Richtungsverkehr (innerorts Ausnahme!)	2,00***	2,40***		
bei einseitig vorhandenen Anlagen			2,50	3,00
bei beidseitig vorhandenen Anlagen			2,00	2,50

* Die lichte Breite bezeichnet den befestigten Verkehrsraum des Radverkehrs einschließlich eines Sicherheitsraums (frei von Hindernissen).

** bei viel Verkehr

*** Werte für Radwege! (mit und ohne Benutzungspflicht), nicht für freigegebene Gehwege

Hinweise zur Radwegebenutzungspflicht

Radverkehrsanlagen gelten gemäß den Verwaltungsvorschriften zur StVO § 2 Absatz 4 als benutzungspflichtig, wenn sie durch die Verkehrszeichen 239, 240 oder 241 gekennzeichnet sind.

An die Ausweisung von Radverkehrsanlagen als benutzungspflichtige Anlagen werden strenge Anforderungen gestellt. So dürfen nach VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern, wenn eine für den Radverkehr bestimmte Verkehrsfläche vorhanden ist oder angelegt werden kann und wenn die Benutzung des Radwegs nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar ist.

Über die Bestimmungen der StVO hinaus hat das Bundesverwaltungsgericht³² in einem Urteil vom November 2010 in Bezug auf die Benutzungspflicht von Radwegen bestimmt, dass sie nur bei einer das allgemeine Risiko erheblich übersteigenden Gefahrenlage angeordnet werden darf (vgl. StVO § 45, Abs. 9). Die besondere Gefahrenlage kann nicht mit den Belastungsbereichen zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen nach ERA (siehe Abbildung 7) begründet werden.

Im Fall eines nicht mehr benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh-/Radwegs ist die Beschilderung als Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr mit dem Fahren in Schrittgeschwindigkeit für den Radverkehr verbunden. Um dem rechtssicher entgegenwirken zu können, stellte das BMVI im Bund-Länderfachausschuss StVO im Mai 2017 klar, dass eine Kennzeichnung dieser Anlagen als nicht benutzungspflichtig durch die in regelmäßigen Abständen markierte Piktogrammkombination aus dem Sinnbild Fußgänger (oben) und Radfahrer (unten) mit einem Trennstrich dazwischen erfolgen kann. So kann auch mit linksseitigen nicht benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh-/Radwegen verfahren werden.³³

3.3.2 Erläuterungen zu den Führungsformen außerorts

Außerorts kommen z. T. dieselben Radverkehrsanlagen in Betracht wie innerorts, allerdings sind hierbei andere Breitenanforderungen und Sicherheitsabstände zu beachten. Bislang rechtlich nicht möglich ist die Ausweisung von Schutzstreifen außerorts, sodass vor allem die Führung im Mischverkehr oder Führungen am Rande der Fahrbahn eingesetzt werden können. Dies sind gemeinsame oder getrennte Geh-/Radwege oder unabhängige Radwege.

³² BVerwG 3 C 42.09 vom 18. November 2010

³³ vgl. Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte – AGFS (Hrsg.) (2017): nahmobil. 200 Jahre Fahrrad, Heft 09, Juli 2017, Köln

Tendenziell sind auch Gehwege mit Freigabe für den Radverkehr möglich, aber eher die Ausnahme.

Wann welche Führungsform außerorts notwendig ist, ist in den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)³⁴ und ERA definiert, richtet sich nach den Entwurfsklassen der Straßen und wird unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastungen differenziert – es gilt Tabelle 6.

● **Tabelle 6:** Entwurfsklassen nach RAL und Radverkehrsführung an Landstraßen

Entwurfs- klasse	Kraftfahrstraße	Führung des Radverkehrs	Hinweis
EKL 1	Kraftfahrstraße	straßenunabhän- gig	
EKL 2	allgemeiner Ver- kehr (i. d. R. Bun- desstraße)	straßenunabhän- gig oder fahrbahn- begleitend	
EKL 3	allgemeiner Ver- kehr (i. d. R. Lan- desstraße)	fahrbahnbeglei- tend oder auf der Fahrbahn	bei 100 km/h: ab DTV > 2.500 Kfz/24 h oder bei 70 km/h: ab DTV > 4.000 Kfz/24 h oder Netzbedeutung → fahrbahnbegleitende Rad- wege
EKL 4	allgemeiner Ver- kehr (i. d. R. Kreis- und Ge- meindestraße)	auf der Fahrbahn	fahrbahnbegleitende Rad- wege sinnvoll, soweit Netzbe- deutung nachgewiesen

Mischverkehr

Im Mischverkehr außerorts gilt ebenfalls, dass Straßenbreiten zwischen 6,00 und 7,00 m kritisch zu bewerten sind, da Sicherheitsabstände nicht mehr eingehalten bzw. ignoriert werden können. Treten diese Breiten auf, sollten die in Tabelle 6 genannten Einsatzgrenzen für fahrbahnbegleitende Radwege niedriger angesetzt werden.

Fahrbahnbegleitende und straßenunabhängige Radwege

In der Regel werden fahrbahnbegleitende Radwege einseitig baulich angelegt und im Zweirichtungsverkehr freigegeben. Als Ausweisung kommen je nach Fuß- und Radverkehrsstärken gemeinsame oder getrennte Geh-/Radwege in Frage.

Eine beidseitige Anlage empfiehlt sich

³⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

- bei dichter Folge von Ortsdurchfahrten
- zur Anbindung wichtiger Einzelziele
- bei Streusiedlungen mit beidseitigem Erschließungsbedarf

Die Wegebreiten sollen 2,50 m bei gemeinsamer Führung mit dem Fußverkehr nicht unterschreiten. Bei getrennter einseitiger Führung im Zweirichtungsverkehr sind 3,00 m für den Radweg vorzusehen. Zusätzlich ist ein Sicherheits-trennstreifen von 1,75 m zur Fahrbahn anzulegen. Für straßenunabhängige Wege gelten dieselben Maße. Gemäß VwV-StVO ist außerorts eine Mindestbreite von 2,00 m notwendig.

3.3.3 Fahrradgerechte Gestaltung von plangleichen Knotenpunkten

Für eine sichere Führung des Radverkehrs im Bereich von Knotenpunkten müssen diese rechtzeitig erkennbar, begreifbar, übersichtlich sowie gut und sicher befahrbar bzw. begehbar sein. Daraus abgeleitet, ergeben sich folgende grundsätzlichen Anforderungen an die Gestaltung von Knotenpunkten:³⁵

- Ausreichende Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmern
- Zügige und sichere Befahrbarkeit für den Radverkehr (Vermeidung enger Radien, hoher Borde, abrupter Verschwenkungen)
- Begreifbarkeit der signaltechnischen Steuerung bzw. der Vorrangverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer
- Ausreichend dimensionierte Warteflächen
- Entschärfung des Konflikts zwischen gradeaus fahrendem Radverkehr und rechts abbiegenden Kfz bzw. aus der Gegenrichtung links abbiegenden Kfz
- Möglichst kurze Wartezeiten und ausreichend lange Freigabezeiten an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten

Des Weiteren ist die Gestaltung von Knotenpunkten von den örtlichen Verhältnissen insbesondere der Knotenpunktart abhängig. An Knotenpunkten mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen oder Lichtsignalanlagen sind im Zuge von Radwegen, Radfahrstreifen und gemeinsamen Führungen von Rad- und Fußgängerverkehr Radverkehrsfurten zu markieren.

³⁵ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, S. 37

3.3.4 Querungsanlagen/Furtmarkierungen³⁶

Querungsanlagen kommen insbesondere in Betracht:

- Am Beginn und am Ende von einseitigen Zweirichtungsradwegen
- Bei einmündenden oder kreuzenden eigenständigen Radwegen
- An bedeutenden Zielen des Radverkehrs (z. B. Schulen)

Als Querungshilfen für den Radverkehr kommen in Abhängigkeit von der Radverkehrsstärke und der zulässigen Geschwindigkeit der zu querenden Straße Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, Fußgängerüberwege mit separater Furt und LSA in Betracht. Grundsätzliche Anwendung finden Querungshilfen:

- Bei bis zu 50 km/h und > 1.000 Kfz/h
- Bei über 50 km/h und > 500 Kfz/h
- Wenn mehr als zwei Fahrstreifen hintereinander zu überqueren sind
- Unfälle im Zusammenhang mit dem Überqueren aufgetreten sind
- Bei starkem Schüler-, Freizeit- oder Seniorenverkehr

Bei all diesen Anlagen ist auf eine ausreichende Aufstellfläche zu achten. Diese bemisst sich an der anzunehmenden oder tatsächlichen Radverkehrsmenge in der Spitzenstunde. Ferner sollte ermöglicht werden, dass für den Rad- und Fußverkehr getrennte Bereiche existieren.

Aufstellflächen auf Mittelinseln sollen 3,00 m lang und 4,00 m breit sein. Das Mindestmaß für die Länge beträgt 2,50 m, wenn gleichzeitig mindestens 4,00 m Breite gewährleistet sind.

Furtmarkierungen an LSA sind:

- Bei gemeinsamer Führung mit dem Fußverkehr mind. 4,00 m breit
- Bei getrennter Führung
 - im Einrichtungsverkehr mind. 2,00 m breit
 - im Zweirichtungsverkehr mind. 2,50 m breit

³⁶ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, S. 57f und S. 18

3.3.5 Radverkehr in Gegenrichtung von Einbahnstraßen

Grundsätzlich soll der Radverkehr Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegensprechen. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit Radverkehr in Gegenrichtung von Einbahnstraßen³⁷ sind die Mindestanforderung nach StVO bzw. VwV-StVO 2013 vereinfacht worden. In Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h kann demnach Radverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn zugelassen werden, sofern eine sichere Begegnung zwischen Kfz- und Radverkehr gewährleistet ist.

Nach ERA eignen sich bereits Straßen ab einer Fahrgassenbreite von 3,00 m bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten (z. B. freien Parklücken oder Einfahrten), die VwV-StVO nennt eine ausreichende Begegnungsbreite, ohne diese näher zu definieren. Hingegen wird eine konkrete Mindestbreite von mindestens 3,50 m bei Linienbusverkehr oder stärkerem Lkw-Verkehr vorgegeben. Außerdem soll die Verkehrsführung im Streckenverlauf und an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich sein.

Die Zulassung des Radverkehrs in der Gegenrichtung auf Hauptverkehrsstraßen, die als Einbahnstraßen ausgewiesen sind, ist nur auf getrennten Sonderwegen (z. B. Radfahrstreifen) möglich.

3.3.6 Fahrradabstellanlagen

Qualitätsvolle und in ausreichender Anzahl vorhandene Abstellanlagen sind zentraler Bestandteil einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur. Diese sollen grundsätzlich folgende Anforderungen erfüllen:³⁸

- Zielnähe und leichte Zugänglichkeit
- Diebstahlsicherheit durch Anschließbarkeit des Fahrradrahmens, gute Einsehbarkeit und Beleuchtung
- Nutzbarkeit für unterschiedliche Nutzergruppen und damit verbundene Fahrradtypen und -größen
- Standsicherheit

³⁷ vgl. Alrutz/Angenendt/Draeger/Gündel (2002): Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr, Straßenverkehrstechnik 6/2002; und Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (2016): Fahrradstraßen und geöffnete Einbahnstraßen – Unfallforschung der Versicherer, Nr. 60, Berlin

³⁸ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Hinweise zum Fahrradparken, Ausgabe 2012; DIfU-Seminar Fahrradparken vom 6. Februar 2018 – Seminarunterlagen – Vortrag Wolfgang Bohle: Fahrradparken – Konzepte, Entwicklungen, Trends, DIN 79008 und ADFC

- Ausreichend Stellplätze und Abstand zwischen den einzelnen Fahrrädern
- Stabilität (Standhalten gegenüber Vandalismus)
- Witterungsschutz bei zu erwartender längerer Abstelldauer
- Sonderabstellflächen für andere Fahrradtypen wie Lastenräder bereitgestellt werden, ggf. auch Abstellplätze für Roller
- Selbsterklärende Funktion

Abstellanlagen sollten vor allem an wichtigen Zielen wie öffentlichen Einrichtungen, Einkaufszentren und entlang von Geschäftsstraßen sowie an publikumsintensiven Freizeiteinrichtungen (z. B. Bäder, Museen) errichtet werden.

Mit der Zunahme von Elektrofahrrädern gewinnt das Vorhandensein von Lademöglichkeiten an Bedeutung. Hierzu sollte jedoch differenziert vorgegangen und unterschiedliche Faktoren beachtet werden. Neben der Parkdauer sind der Anfahrtsweg und der Zielort weitere Faktoren, die bei der Errichtung von Lademöglichkeiten eine Rolle spielen. Darüber hinaus ist derzeit das Mitführen des passenden Ladegeräts i. d. R. notwendig. Aufbewahrungsboxen (Schließfächer) können sinnvolle Ergänzungen sein.

3.3.7 Weitere Aspekte

Oberflächen/Deckschichten

An Deckschichten für Radverkehrsanlagen (des Alltagsverkehrs) werden folgende grundlegende Anforderungen gestellt, die insgesamt durch maschinell eingebaute Decken aus Asphalt am besten erfüllt werden:³⁹

- „dauerhaft ebene Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand,
- hohe Griffigkeit, auch bei Nässe und
- Allwettertauglichkeit (gute Entwässerungseigenschaften [...], Vermeidung von Staubbildung, gute Räumbarkeit bei Schnee)“

Alternativ kann dies auch durch fassenlose Pflasterbeläge gewährleistet werden. Andere Bauweisen wie beispielsweise herkömmliche Natursteinpflasterbeläge sind wegen ihrer Unebenheit und dem daraus resultierenden höheren Rollwiderstand für längere Abschnitte ungeeignet und sollten vermieden werden. Ihre Anwendung sollte partiell nur in einem historischen Umfeld oder zum Schutz von Einzelbäumen in Betracht kommen.

³⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, S. 76

Beleuchtung

Die Beleuchtung von Radverkehrsanlagen sollte aus Gründen der sozialen Kontrolle und zum Ausleuchten von Problemstellen (z. B. Hindernisse, Engstellen) auf Hauptverbindungen des Radverkehrsnetzes insbesondere auf straßenunabhängigen Wegen vorgesehen werden. Auf Radverkehrsanlagen entlang von innerörtlichen unbeleuchteten Straßen ist eine Beleuchtung ebenfalls sinnvoll, wenn die Anlage mehr als 2,00 m von der Straße abgesetzt ist.

Vor allem in außerörtlichen Bereichen kann die Beleuchtung adaptiv gesteuert werden. D.h., dass die Lichtkegel der Beleuchtung bei Abwesenheit von Fuß- und Radverkehr gedimmt sind, erst bei Annäherung ihre volle Leuchtkraft entfalten und nur für die Zeit des Durchfahrens aktiviert bleiben.

Gefälle- und Steigungsstrecken

Gefällestrecken sind in Untersuchungen häufig als unfallträchtige Abschnitte aufgefallen. Mögliche Maßnahmen an Gefällen und Steigungen wurden im Rahmen eines vom BMVI geförderten Projektes zur Radverkehrsförderung in Städten mit Höhenunterschieden im Besonderen erarbeitet, wobei hier zum Teil noch Forschungsbedarf besteht.⁴⁰ Im Mischverkehr kann beispielsweise bergauf eine breitere Fahrbahn und Piktogramme, bergab eine schmalere Fahrbahn markiert werden; ebenso ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h möglich. Eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr sollte bergab vermieden werden. Generell sollte auf die Gefahren der Geschwindigkeit durch Beschilderungen und Markierungen aufmerksam gemacht werden.

Umlaufsperrn und Poller

Umlaufsperrn sollten vermieden werden und gegen Poller ausgetauscht werden. Wenn Umlaufsperrn als notwendig erachtet werden, sind sie für Anhänger und Lastenräder (ggf. weitere Fahrradtypen) mit ausreichenden Abständen zwischen den Sperrelementen befahrbar zu installieren. Umlaufsperrn sind deutlich zu kennzeichnen, um vor allem in der Dunkelheit das Unfallrisiko zu vermeiden.

Poller können effektiv das Befahren von Radverkehrsanlagen durch Kfz einschränken und dabei dem Radverkehr die notwendige Durchlässigkeit ermöglichen. Zur Vermeidung von Unfällen ist eine eindeutige gute Erkennbarkeit jedoch unabdingbar. Diese muss durch reflektierende Materialien am Poller und Markierungen auf der Fahrbahn hergestellt werden.

⁴⁰ vgl. Technische Universität Dortmund (Hrsg.) (2015): Leitfaden zur Radverkehrsförderung in Städten mit Höhenunterschieden, gefördert durch das BMVI: VB1109, Dortmund

4 Bestands- und Defizitanalysen

Im Nachfolgenden werden für den Radverkehr und für den Fußverkehr die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Defizitanalysen dargestellt. Hierbei werden Informationen aus bestehenden Unterlagen (z.B. Unfälle), Erkenntnisse durch Begehungen vor Ort sowie Ergebnisse der Bürger-Workshops berücksichtigt. Das Vorgehen gliedert sich dabei in folgende Schritte:

- Konzeption von Analysenetzen für den Rad- und Fußverkehr auf Basis nahmobilitätsrelevanter Ziele und der vorhandenen Verkehrsnetze (siehe Kapitel 2.3 und 2.1.2)
- Durchführung der Bestandsaufnahme durch Begehung und Befahrung der Analysenetze vor Ort
- Auswertung der Bestandsaufnahme und Erstellung von Bestandskarten
- Defizitanalyse auf Basis der Bestandsaufnahme im Abgleich zu den Erfordernissen
- Einarbeitung der Erkenntnisse der Workshops

4.1 Verkehrssicherheit

Die Sicherheit im Straßenverkehr spielt insbesondere für den Rad- und Fußverkehr eine entscheidende Rolle. Zur Betrachtung der Verkehrssicherheit werden daher die Daten des Unfallatlas Deutschland⁴¹ herangezogen. Darin sind alle polizeilich aufgenommenen Unfälle mit Personenschaden enthalten. Die Daten liegen für den Zeitraum von 2016 bis 2023 vor. Sie geben Aufschluss über den Unfallort, die Unfallschwere und die Unfallbeteiligung nach Verkehrsmitteln. Außerdem sind grundlegende Angaben zum Unfalltyp und -art enthalten, die Anhaltspunkte für das Zustandekommen des Unfalls bieten. Darüber hinaus ist zu beachten, dass die polizeilich aufgenommenen Unfälle nicht das gesamte Unfallgeschehen abbilden. Gerade Alleinunfälle von Radfahrenden, bei denen kein weiterer Verkehrsteilnehmer involviert ist, werden häufig nicht polizeilich registriert, sodass von einer hohen Dunkelziffer auszugehen ist⁴².

Insgesamt wurden im Gemeindegebiet von Delligsen im betrachteten Zeitraum von 2016 bis 2023 103 Unfälle (ca. 13 Unfälle pro Jahr) registriert. Es kam zu einem Unfall mit Todesfolge und zu 25 Unfällen mit mindestens einem

⁴¹ Unfallatlas Deutschland, Statistische Ämter des Bundes und der Länder (<https://unfallatlas.statistikportal.de/>)

⁴² Vgl. von Below, Ariane (2016): Verkehrssicherheit von Radfahrern - Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen

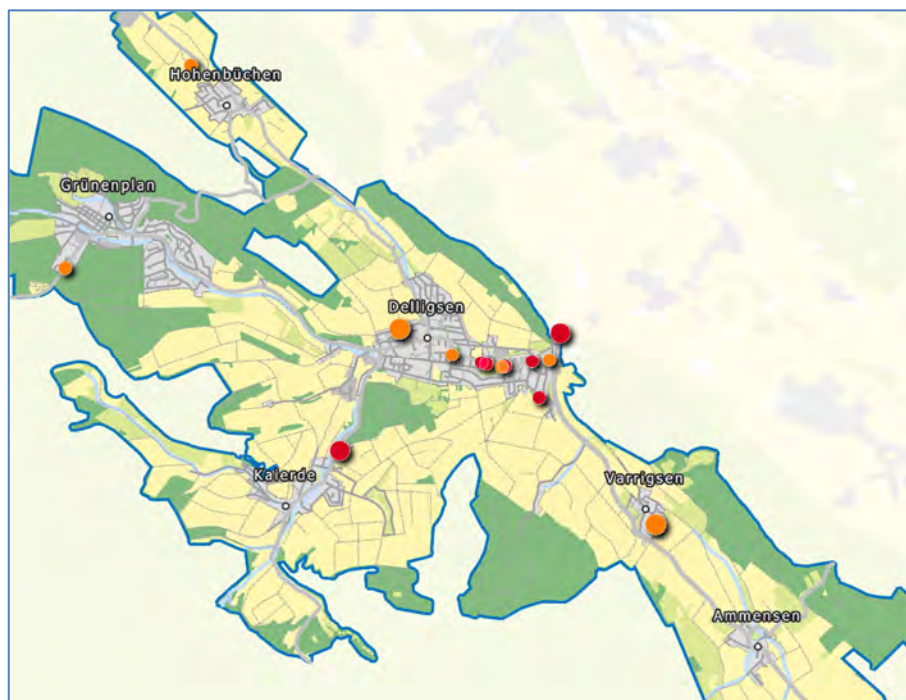
Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

schwerletzten Beteiligten. 14 Unfälle dieser Unfälle fanden unter Beteiligung des Rad- bzw. Fußverkehrs statt. Diese werden im Folgenden näher betrachtet.

Die 14 Unfälle im mit Fuß- oder Radbeteiligung verteilen sich gleichmäßig auf die Verkehrsarten (je 7 Unfälle). Jeweils 2 der Unfälle mit Rad- bzw. Fußverkehrsbeteiligung sind als Unfälle mit Schwerverletzten kategorisiert, d.h. mind. Person wurde unmittelbar als Folge des Unfalls zur stationären Behandlung für 24 Stunden in einem Krankenhaus aufgenommen. Es gab keinen Unfall mit Todesfolge.

Auffällig ist die zeitliche Verteilung der Unfälle. Während sich 6 der 7 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in den Jahren 2020 bis 2023 ereigneten, fanden wiederum 6 der Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung im Jahr 2017 statt und keiner mehr seit 2021. Karte 8: Unfallorte der Unfälle mit Fahrradbeteiligung (rot) oder Fußgängerbeteiligung (orange) im Zeitraum 2016 - 2023 (Quelle: Unfallatlas Deutschland)



(hochauflösende Karte im Anhang)

Abbildung 8 stellt die Anzahl der Unfälle sowie die Beteiligung und Unfallschwere in Abhängigkeit des Unfalltyps dar. „Der Unfalltyp beschreibt die Konfliktsituation, die zum Unfall führte, d.h. die Phase des Verkehrsgeschehens, in der ein Fehlverhalten oder eine sonstige Ursache den weiteren Ablauf nicht mehr kontrollierbar machte.“⁴³ Der Unfall mit Radbeteiligung, der zu einer schwerverletzten Person führte, ist dabei als Fahr Unfall kategorisiert, der zudem ohne Beteiligung weiterer Verkehrsteilnehmender stattfand, d.h. es handelt sich

⁴³ Statistisches Bundesamt (2022), Verkehrsunfälle – Grundbegriffe der Verkehrsstatistik

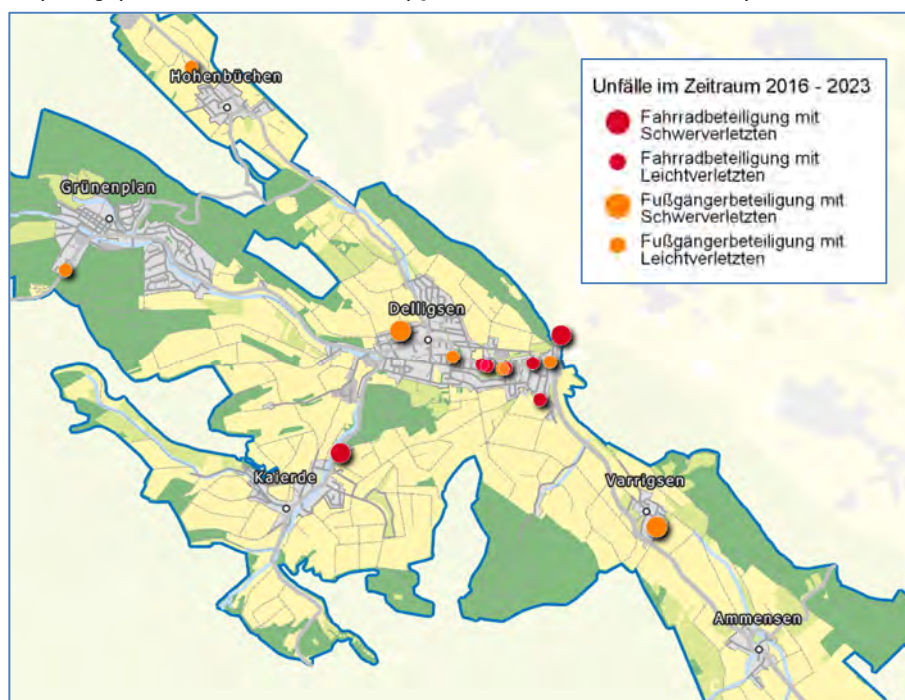
hierbei um einen Alleinunfall. Dieser ereignete sich an der Hagentalstraße am Ortsausgang von Kaierde.

Alle weiteren Unfälle mit Fahrradeteiligung sind als Einbiegen-/Kreuzen-Unfall eingeordnet und fanden unter Beteiligung eines PKW vor allem an Einmündungen und Ausfahrten von Grundstücken bzw. Parkplätzen statt. Bei der Betrachtung der Unfallorte fällt auf, dass sich vier dieser sechs Unfälle entlang der Dr.-Jasper-Straße in Delligsen ereigneten (vgl. Karte 8).

Jeweils zwei der Unfälle mit Fußgängerbeteiligung sind als Fahrnfall bzw. Überschreiten-Unfall eingeordnet. Bei Fahrnfällen handelt es sich um Unfälle, die durch den Verlust der Kontrolle über ein Fahrzeug ausgelöst werden und infolge derer es auch zu einem Zusammenstoß mit Zufußgehenden kommen kann. Überschreiten-Unfälle sind Konflikte zwischen Fahrzeugen und Zufußgehenden, die eine Straße überqueren. Beide Unfälle dieses Unfalltyps ereigneten sich in Delligsen an der Dr.-Jasper-Straße (Höhe Röhnbergstraße und zwischen Hasselhorst und Göttinger Str.).

Bei den weiteren Unfällen mit Fußgängerbeteiligung handelt es sich um sonstige Unfälle, die sich z.B. beim Wenden, beim Rückwärtsfahren oder durch einen plötzlichen Fahrzeugschaden ereigneten. Unter diesen Unfällen finden sich auch die zwei Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung, bei denen es zu Schwerverletzten kam.

- **Karte 8:** Unfallorte der Unfälle mit Fahrradeteiligung (rot) oder Fußgängerbeteiligung (orange) im Zeitraum 2016 - 2023 (Quelle: Unfallatlas Deutschland)

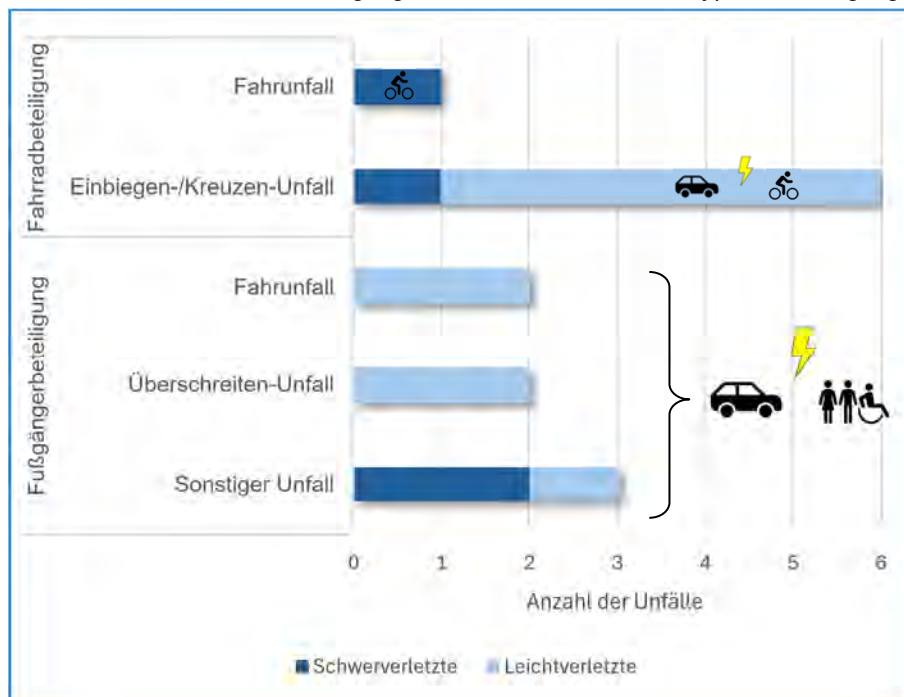


(hochauflösende Karte im Anhang)

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

- **Abbildung 8:** Anzahl der Unfälle im Flecken Delligsen im Zeitraum 2016-2023 mit Rad- bzw. Fußverkehrsbeteiligung nach Unfallschwere, Unfalltyp und Beteiligung

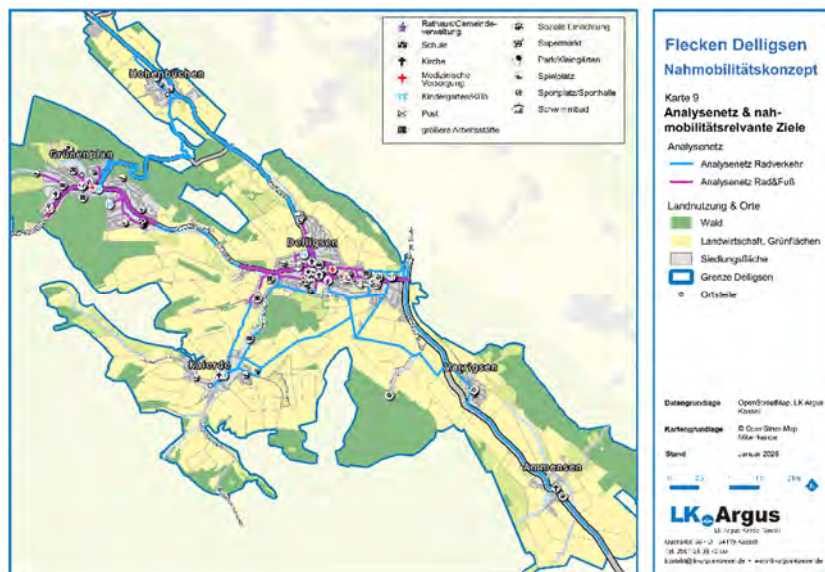


4.2 Analysenetze

Das Analysenetz für den Radverkehr umfasst neben den innerörtlichen Verbindungen in den Vertiefungsbereichen auch außerörtliche Verbindungen zwischen allen Ortsteilen der Gemeinde. Ausgehend von der Bestands- und Defizitanalyse wird für den Radverkehr im weiteren Verlauf aus dem Analysenetz das Zielnetz definiert, das als Grundlage für die Maßnahmenarbeit dient.

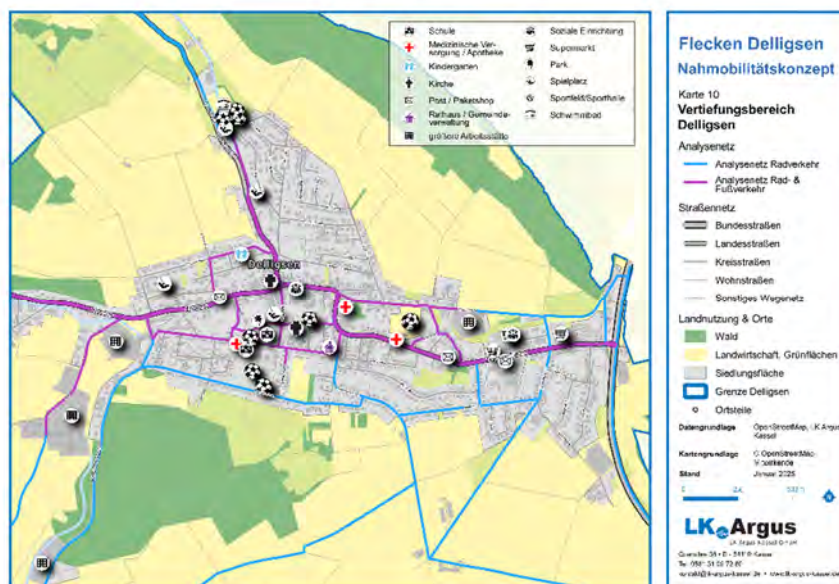
Für den Fußverkehr werden die beiden größten Ortschaften Delligsen und Grünplan als Vertiefungsbereiche festgelegt, in denen auf relevanten Fußwegeverbindungen (Analysenetz) gezielte Analysen durchgeführt werden.

- **Karte 9:** Analysenetze Fuß- und Radverkehr mit nahmobilitätsrelevanten Zielen, gesamtes Gemeindegebiet



(hochauflösende Karte im Anhang)

- **Karte 10:** Analysenetze Fuß- und Radverkehr mit nahmobilitätsrelevanten Zielen, Vertiefungsbereich Delligsen



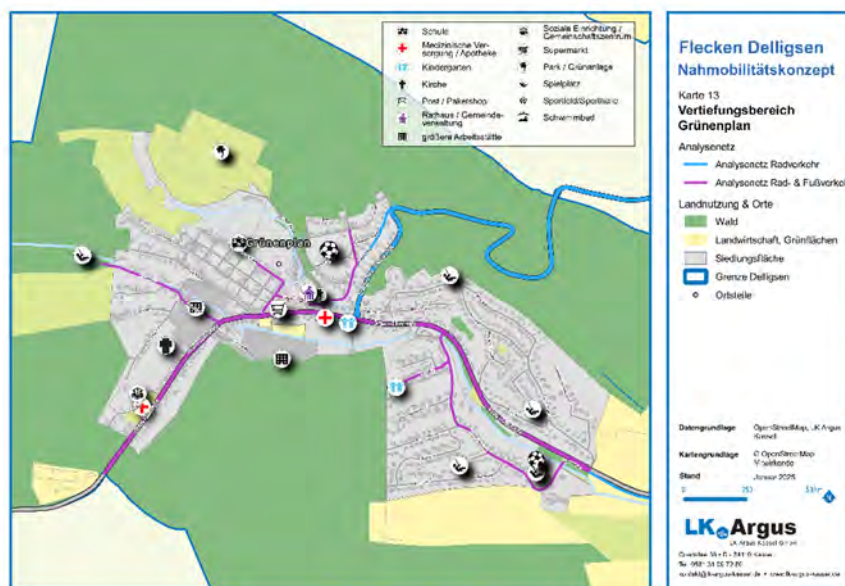
(hochauflösende Karte im Anhang)

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen
Dezember 2025

Flecken Delligsen Nahmobilitätskonzept für den Flecken Delligsen

Dezember 2025

- **Karte 11:** Analysenetze Fuß- und Radverkehr mit nahmobilitätsrelevanten Zielen, Vertiefungsbereich Grünenplan



(hochauflösende Karte im Anhang)

4.3 Fußverkehr

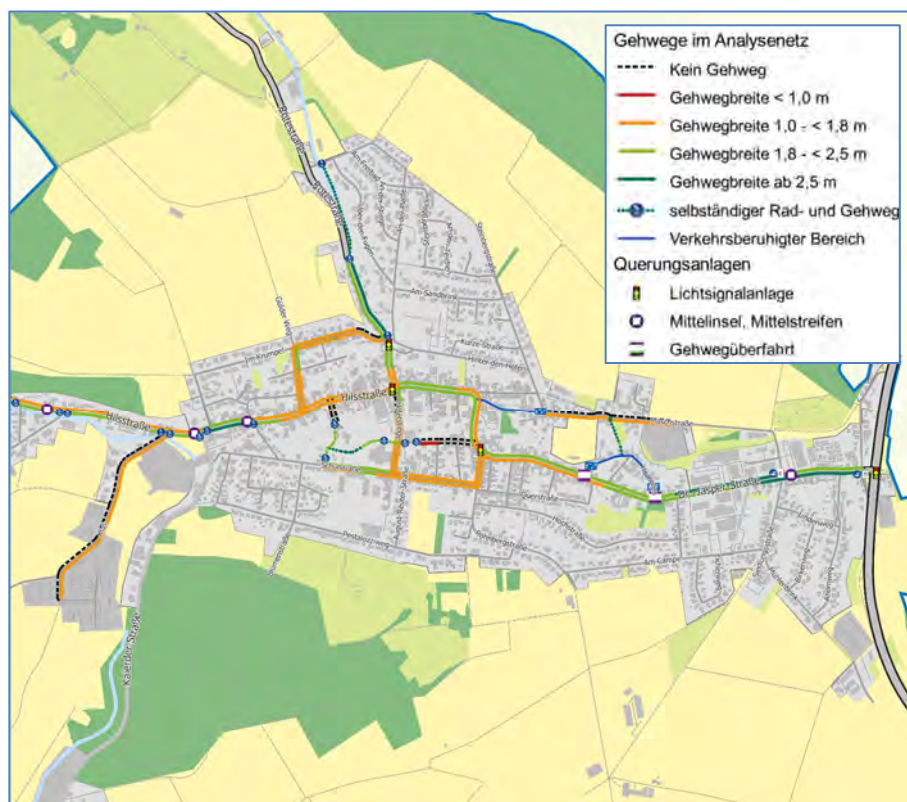
4.3.1 Bestandsaufnahme

Vertiefungsbereich Delligsen

Für den Vertiefungsbereich Delligsen sind die Ergebnisse in Karte 12 dargestellt. Der Fokus liegt dabei auf den vorhandenen Gehwegbreiten im Analysenetz. Die Gehwegbreiten liegen an einzelnen Abschnitten im Bereich über 2,50 m, u.a. in Teilen der Dr.-Jasper-Straße, der Rotestraße und der Hilsstraße. Hier finden sich zudem Abschnitte mit einer Breite zwischen 1,80 und 2,50 m. In vielen Bereichen des Ortsteils liegen dagegen unter 1,80 m, so vor allem in Abschnitten der Hilsstraße, der Schulstraße und im Krümpel sowie dem Gülder Weg. Eine Gehwegbreite unter 1,00 m wurde auf einem kurzen Abschnitt der Unteren Winkelstraße ermittelt. In einigen Bereichen ist zudem kein Gehweg vorhanden, z.B. in der Unteren Winkelstraße und der Oberen Mühlenstraße.

Darüber hinaus wurden Mittelinseln, die als Querungsanlagen für den Fußverkehr dienen, in der Dr.-Jasper-Straße und in der Hilsstraße aufgenommen.

● **Karte 12:** Bestandsaufnahme Vertiefungsbereich Delligsen - Gehwegbreiten



(hochauflösende Karte im Anhang)

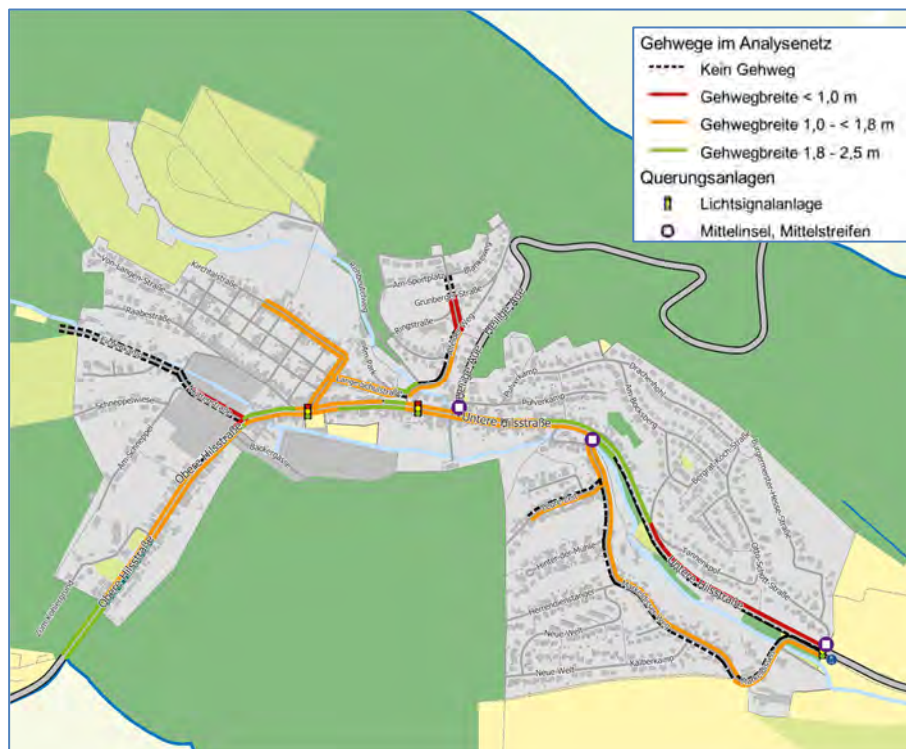
Vertiefungsbereich Grünenplan

Im Vertiefungsbereich Grünenplan liegen die Gehwegbreiten im Analysenetz (Karte 13) zum Großteil zwischen 1,00 und 1,80 m. Lediglich auf einigen Abschnitten der Unteren Hilsstraße beträgt die Breite zwischen 1,80 und 2,50 m. In einigen Bereichen der Hüttenstraße und der Ringstraße unter 1,00 m. In einigen Straßen ist nur auf einer Seite ein Gehweg vorhanden, z.B. im Markeldisser Weg. Entlang der Straße Eichenkamp ist kein Gehweg vorhanden. Eine Besonderheit stellt der außerörtliche Abschnitt der Unteren Hilsstraße dar. Hier existiert auf der Nordseite lediglich ein Trampelpfad, der maximal ca. 0,50 m breit ist.

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

● **Karte 13:** Bestandsaufnahme Vertiefungsbereich Grünenplan - Gehwegbreiten



(hochauflösende Karte im Anhang)

4.3.2 Defizite

Auf Grundlage der Bestandsaufnahme werden für die Vertiefungsbereiche jeweils Defizite für den Fußverkehr identifiziert. Dabei werden zum einen die Gehwegbreiten und die Gehwegzustände betrachtet, zum anderen aber auch punktuelle Defizite wie Engstellen, mangelhafte Querungsanlagen oder fehlende Querungsmöglichkeiten identifiziert. Darüber hinaus werden auch Bushaltestellen bei Mängeln hinsichtlich ihrer Ausstattung und Barrierefreiheit als Defizite identifiziert.

Vertiefungsbereich Delligsen

● **Barrieren und Engstellen:**

Als Barrieren und Engstellen für den Fußverkehr werden vor allem Stellen entlang von Gehwegen charakterisiert, an denen die verfügbare Gehwegbreite punktuell stark eingeschränkt ist. Dies kann z.B. aufgrund baulicher Gegebenheiten wie herausragenden Hauswänden oder durch parkende Fahrzeuge der Fall sein. Darüber hinaus gelten alle Gehwege unter 1,80m als zu schmal im Sinne der Anforderungen, werden im Folgenden aber nicht explizit wiedergegeben.

- Hilsstraße 7: Engstelle durch Gehwegparken
- Im Krümpel 4: Engstelle des Bürgersteigs aufgrund von Hauswand, ca. 30cm Breite
- Bushaltestelle Hochofen: Engstelle des Gehwegs im Bereich der Bushaltestelle aufgrund der Haltebucht

● **Fehlende Querungsmöglichkeiten:**

Ein fehlende Querungsmöglichkeit wird überall dort als Defizit identifiziert, wo entlang des Analysenetzes eine die Querung einer stark befahrenen Straße notwendig ist und keine sichere Querungsmöglichkeit, z.B. durch eine Mittelinsel oder eine Fußgängerampel existiert.

- B3, Höhe Dörshelf
- B3, Höhe Dr.-Jasper-Straße, Querungsfurt auf der Nordseite der Kreuzung
- Dr.-Jasper-Straße, Höhe Hausnummer 37
- Dr.-Jasper-Straße, Höhe Bushaltestelle Bürgerpark

● **Mangelhafte Querungsanlage**

Eine mangelhafte Querungsanlage liegt vor, wenn die Breite der Mittelinseln unter 2,50m liegt und / oder die Barrierefreiheit nicht gegeben ist (Bordabsenkungen, Leitelemente). Dies trifft auf folgende Querungen zu:

- Dr.-Jasper-Straße, Höhe Hausnummer 25
- Hilsstraße, Höhe Bushaltestelle Hinter dem Wasser
- Hilsstraße, Höhe Hausnummer 70
- Hilsstraße, Höhe Hausnummer 86

● **Mangelhafte Bushaltestelle**

Als mangelhafte Bushaltestellen werden solche Haltestellen identifiziert, die Mängel hinsichtlich der Barrierefreiheit und der Ausstattung aufweisen. Dazu kann das Fehlen von taktilen Leitelementen, eines erhöhten Busbords, aber auch von komfortablen Wartemöglichkeiten (Sitzbank, Unterstand) zählen. Auch eine Haltebucht, die die Breite des Gehwegs stark einschränkt kann als Defizit zählen. Eine Übersicht ist Tabelle 3 in Kapitel 2.2 zu entnehmen.

● **Schmale Gehwege:**

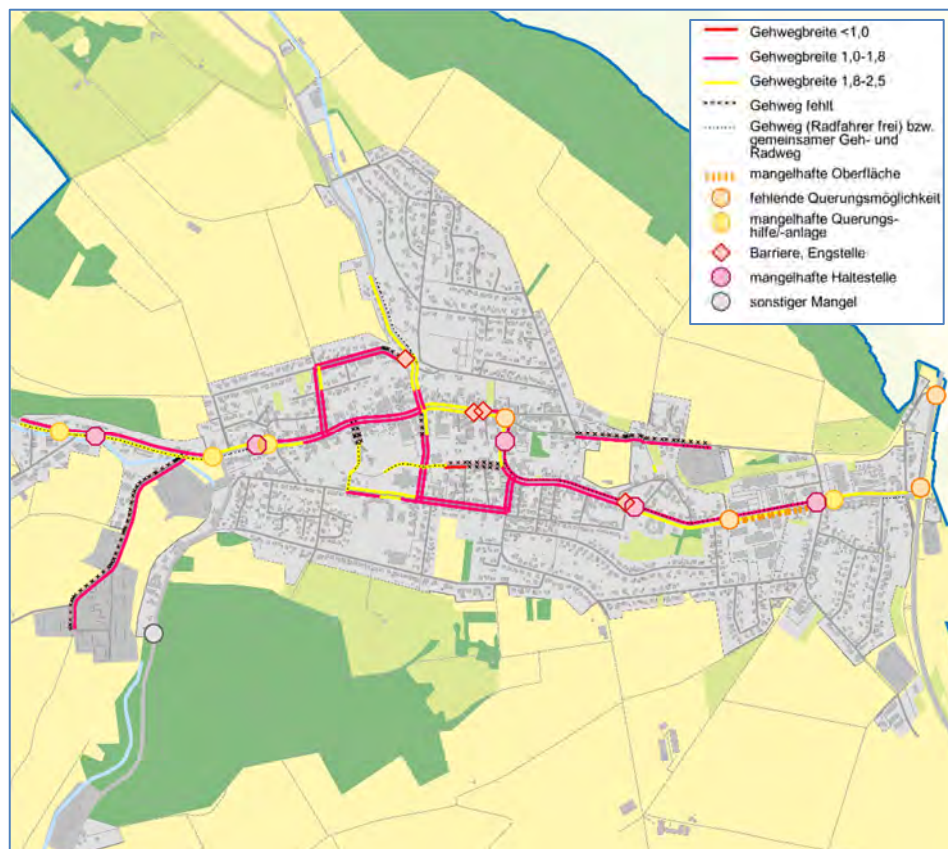
- Zusätzlich zu den punktuellen Defiziten werden in der Defizitkarte (Karte 14) die defizitären Gehwegbreiten sowie Gehwegschäden dargestellt. Es gelten alle Gehwege unter 1,80m als zu schmal im Sinne der Anforderungen. Fehlende Gehwege sind ebenfalls als Defizit eingeordnet. Durch

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

Gehwegparken eingeschränkte Gehwege sind nicht explizit dargestellt. Da der Schwerpunkt nicht beim Parken lag und dafür eine andere Erhebungsmethodik benötigt wird, können auch keine vollständigen Angaben gemacht werden. In Delligsen ist vor allem die Dr.-Jasper-Straße in Bezug auf das Gehwegparken auffällig.

● **Karte 14: Defizite Fußverkehr Vertiefungsbereich Delligsen**



(hochauflösende Karte im Anhang)

Vertiefungsbereich Grünenplan

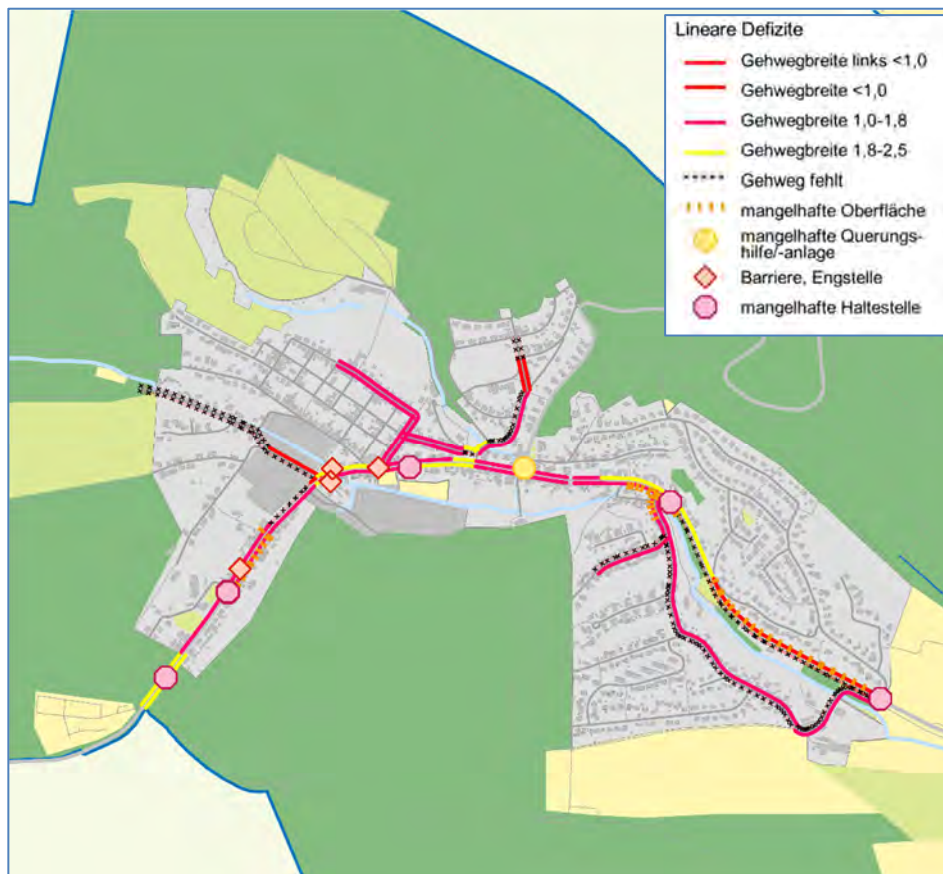
In Grünenplan wurden dieselben Defizite wie in Delligsen eruiert.

● **Barrien und Engstellen:**

- Obere Hilsstraße, Höhe Hausnummer 1: Engstelle des Gehwegs aufgrund einer Hauswand im Bereich der Fußgängerampel
- Obere Hilsstraße, Höhe Hausnummer 5: Engstelle des Gehwegs aufgrund einer Hauswand
- Obere Hilsstraße, Höhe Hausnummer 11: Engstelle des Gehwegs durch Hausecken im Bereich eines Restauranteingangs

- Obere Hilsstraße, Höhe Hausnummer 38: Engstelle durch auf den Gehweg ragende Vegetation
- Mangelhafte Querungsanlage:
 - Kreuzung Untere Hilsstraße & Heilige Aue: unübersichtlicher Kreuzungsbereich mit langen Querungswegen; fehlende taktile Leitelemente und zu schmale Mittelinsel
- Mangelhafte Bushaltestelle: siehe Tabelle 3 in Kapitel 2.2
- Schmale Gehwege:
 - Zusätzlich zu den punktuellen Defiziten werden in der Defizitkarte (Karte 15) die defizitären Gehwegbreiten sowie Gehwegschäden dargestellt. Es gelten alle Gehwege unter 1,80m als zu schmal im Sinne der Anforderungen. Fehlende Gehwege sind ebenfalls als Defizit eingeordnet.

● **Karte 15:** Defizite Fußverkehr Vertiefungsbereich Grünenplan



(hochauflösende Karte im Anhang)

4.4 Radverkehr

Entlang des Analysenetzes des Radverkehrs wurden Bestandsaufnahmen sowohl streckenbezogener als auch punktueller Defizite vorgenommen. Dazu zählen u.a. die Führungsformen des Radverkehrs, Radwegbreiten, Oberflächenmängel sowie Gefahrenstellen, Radabstellanlagen und Engstellen/Barrieren. Zudem wurde untersucht, wo Netzlücken bestehen, d. h., wo Radverkehrsanlagen fehlen. Darüber hinaus wurden Hinweise aus der Bürgerschaft im Rahmen der Beteiligung aufgenommen (siehe Kapitel 4.5)

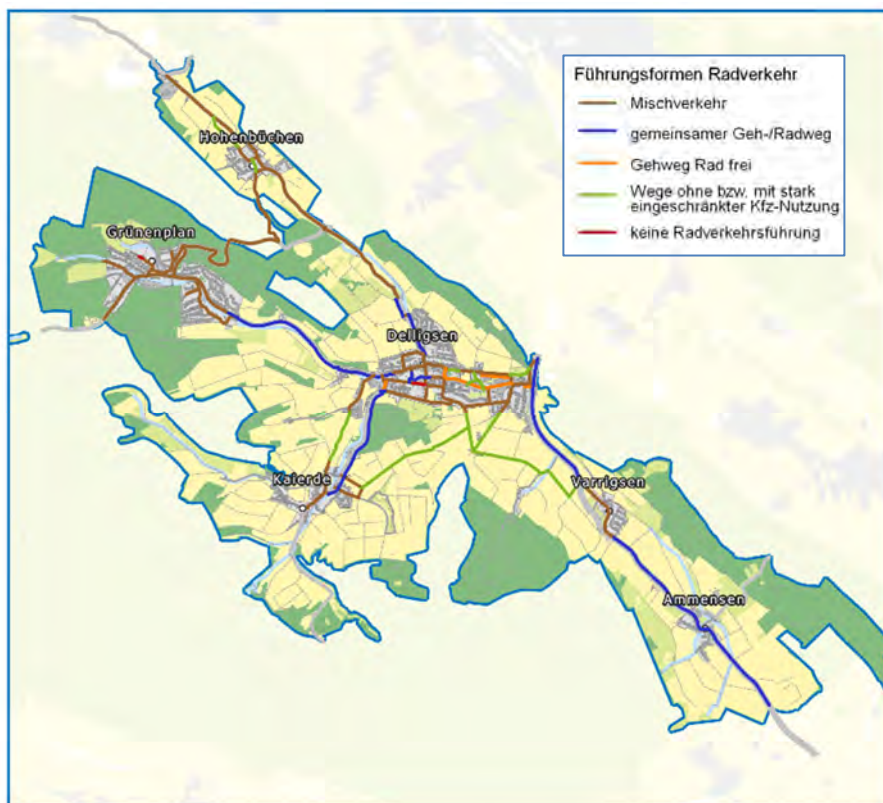
Die zusammengefassten Ergebnisse der Befahrungen des Analysenetzes sind im Nachfolgenden dargestellt.

4.4.1 Bestandsaufnahme

Führungsformen

Karte 16 stellt die Führungsformen des Radverkehrs im Analysenetz dar. Während der Radverkehr innerorts überwiegend im Mischverkehr geführt wird, gibt es auf einigen außerörtlichen Verbindungen Radverkehrsanlagen, auf denen der Radverkehr im Zweirichtungsverkehr geführt wird. Entlang der B 3 existiert von der nördlichen Gemeindegrenze bis zur Grenze im Südosten ein straßenbegleitender, gemeinsamer Geh- und Radweg, der durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt ist. Eine Ausnahme ist das Ortsgebiet von Varrigsen. Hier ist der Radweg an der Bundesstraße unterbrochen und der Radverkehr wird im Mischverkehr durch das Ortszentrum geführt. Ein straßenbegleitender, gemeinsamer Geh- und Radweg existiert außerdem entlang der L 589 zwischen Delligsen und Grünenplan (Abbildung 9). Zwischen Delligsen und Kai-erde wird der Radverkehr außerdem auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg (Richtung Delligsen) bzw. einem Gehweg, Radfahrer frei (Richtung Kai-erde) auf dem Bürgersteig geführt. Zwischen Grünenplan und Hohenbüchen sowie zwischen Delligsen und Hohenbüchen existiert keine Radverkehrsanlage und der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt.

- **Karte 16:** Führungsformen des Radverkehrs im Analysenetz



Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

(hochauflösende Karte im Anhang)

- **Abbildung 9:** Gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Delligsen und Grünenplan
(Foto: LK Argus Kassel, 2025)



Innerorts existieren in Delligsen entlang der Hilsstraße und der Rotestraße gemeinsame Geh- und Radwege auf dem Bürgersteig mit Zweirichtungsverkehr, zudem in Kaierde entlang der Hagentalstraße.

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

Außerdem gibt es in Delligsen mehrere Abschnitte, auf denen der Gehweg für Radfahrer freigegeben ist, z.B. entlang der Dr.Jasper-Straße.

- **Abbildung 10:** Gehweg, Radfahrer frei an der Dr.-Jasper-Straße in Delligsen (Foto: LK Argus Kassel, 2025)



Zusätzlich gibt es im Analysenetz mehrere Wege ohne bzw. mit stark eingeschränkter Kfz-Nutzung. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Wirtschaftswege auf außerörtlichen Verbindungen, z.B. zwischen Delligsen und Varrigsen sowie Delligsen und Kaierde. Diese sind in überwiegend mit dem Verkehrszeichen 260 (Verbot für Krafträder und Kraftwagen) beschildert, sodass eine Befahrung mit dem Fahrrad zulässig ist (Abbildung 11).

Innerorts gibt es im Analysenetz darüber hinaus einige Abschnitte, die als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen sind, z.B. der Hochofen und die Rosmarienstraße in Delligsen. Eine Besonderheit stellen die Bereiche an den Schulen in Delligsen und Grünenplan dar. Dort gibt es jeweils Abschnitte, in denen der Fahrzeugverkehr während der Öffnungszeiten der Schulen verboten ist (Verkehrszeichen 250 – Verbot für Fahrzeuge aller Art) und die Durchfahrt zusätzlich durch Schranken bzw. Ketten verhindert wird.

- **Abbildung 11: links:** Wirtschaftsweg mit VZ 260 zwischen Delligsen und Varrigsen, **rechts:** Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge aller Art mit Kette gesichert an den Schulen in Delligsen (Fotos: LK Argus Kassel, 2025)



Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

Breite von Radwegen

Der Geh- und Radweg entlang der B 3 ist zwischen 2 m und 2,30 m breit. Entlang der L 589 zwischen Delligsen und Grünenplan beträgt die Breite des Radwegs 2 m. Der Geh- und Radweg zwischen Delligsen und Kaierde ist 2,30 m breit. In Delligsen besitzt der Geh- und Radweg entlang der Hilsstraße eine Breite zwischen 2,30 und 2,50 m, während der Geh- und Radweg an der Rotestraße zwischen 2 m und 2,50 m breit ist.

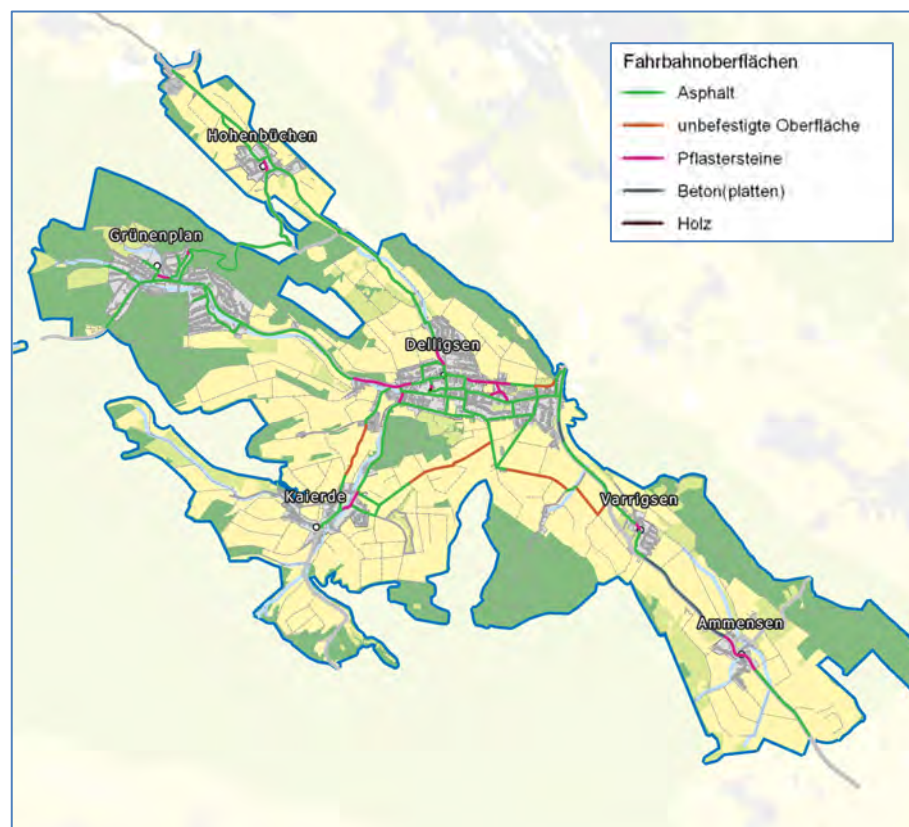
Fahrbahnoberflächen

Karte 20 stellt die Fahrbahnoberflächen für den Radverkehr im Analysenetz dar. Der Großteil der Wege besitzt dabei eine befestigte Oberfläche aus Asphalt bzw. Beton(platten). Einige Wege besitzen zudem eine Fahrbahnoberfläche aus Pflastersteinen. Eine unbefestigte Oberfläche ist dagegen vor allem auf den Wirtschaftswegen zwischen Delligsen und Kaierde bzw. Varrigsen zu finden, wo die Fahrbahn aus teilweise grobem Schotter besteht. Die Brücke über die Wispe zwischen Hochofen und Maschstraße in Delligsen hat eine Oberfläche aus Holz.

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

● **Karte 17:** Fahrbahnoberflächen für den Radverkehr im Analysenetz



(hochauflösende Karte im Anhang)

4.4.2 Defizite

Auf Grundlage der Bestandsaufnahme werden im Folgenden verschiedene Defizite im Analysenetz charakterisiert. Dabei wird zwischen streckenbezogenen Defiziten, z.B. einer unzureichenden Radverkehrsanlage entlang einer Straße, und punktuellen Defiziten, z.B. Gefahrenstellen oder Engstellen, unterschieden.

Streckenbezogene Defizite

● **Netzlücke**

Für die Analysen von Netzlücken wird die Führungsform des Radverkehrs betrachtet und ausgehend von den Qualitätsstandards eine Bewertung vorgenommen. Eine Netzlücke besteht, wenn die Führungsform des Radverkehrs nicht den entsprechenden Belastungsbereichen in Abhängigkeit von Kfz-Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten entspricht. Basierend darauf, lassen sich im Flecken Delligsen folgende Netzlücken identifizieren:

- **Delligsen – Hohenbüchen entlang der L 462**

Entlang der L 462 zwischen Delligsen und Hohenbüchen wird der

Radverkehr im Mischverkehr geführt. Die Verkehrsstärke liegt bei ca. 1.800 Kfz pro Tag. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h, abschnittsweise 70 km/h.

- **Hohenbüchen – nordwestliche Gemeindegrenze (Hohe Warte) entlang der L 462**

Von der Einmündung der Fuhrmannstraße (für den Radverkehr freigegebener Wirtschaftsweg) auf die L 642 existiert bis zur nordwestlichen Gemeindegrenze im Bereich Hohe Warte keine Radverkehrsanlage und der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Die Verkehrsstärke liegt hier bei 3.300 Kfz/Tag bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

- **Abbildung 12:** Situation an der L 462 zwischen Hohenbüchen und der nordwestlichen Gemeindegrenze mit fehlender Radverkehrsanlage (Blickrichtung Hohe Warte)



● **Mangelhafte Fahrbahnoberfläche**

Als Defizite mit einer mangelhaften Fahrbahnoberfläche werden Streckenabschnitte benannt, auf denen die Sicherheit und der Komfort des Fahrradfahrens durch den Zustand der Fahrbahnoberfläche stark eingeschränkt ist. Die Abschnitte werden dabei auf Grundlage einer subjektiven Einschätzung im Rahmen der Befahrung der Strecken definiert. Es handelt sich dabei vor allem um unbefestigte Oberflächen auf außerorts gelegenen Abschnitten geschotterter Wirtschaftswegen. Aber auch stark beschädigte, asphaltierte Abschnitte können ein Defizit darstellen.

- Wirtschaftsweg zwischen Delligsen und Varrigsen: (Schotter/unbefestigte Oberfläche)
- Wirtschaftsweg zwischen Delligsen (Röhnbergstraße) und Kaierde (Sportplatz) (Schotter/unbefestigte Oberfläche)
- Wirtschaftsweg zwischen Delligsen (Klus) und Kaierde (Friedhof) (Schotter/unbefestigte Oberfläche)

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

- Grünenplan: Eichenkamp (starke Beschädigung der asphaltierten Fahrbahnoberfläche)
- Delligsen: Maschstraße zwischen Carlstraße und Dörshelf (Schotter/unbefestigte Oberfläche)

- **Abbildung 13:** Beschädigungen der Fahrbahnoberfläche in der Straße Eichenkamp (Grünenplan) (Foto: LK Argus Kassel, 2025)



- **Unzureichende Radverkehrsanlage**

Eine unzureichende Radverkehrsanlage ist dort ein Defizit, wo eine Radverkehrsanlage existiert, diese jedoch nicht den Anforderungen und Qualitätsstandards (siehe Kapitel 3.3) entspricht. Hierzu zählen insbesondere zu schmale Wege mit einer gemeinsamen Führung des Fuß- und Radverkehrs und innerorts gelegene Abschnitte mit einer Führung des Radverkehrs im Zweirichtungsverkehr.

- Gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der B 3 zwischen Delligsen und Varrigsen sowie Varrigsen und Ammensen (Breite 2 m)
- Gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Delligsen und Grünenplan (Breite 2m)
- Gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Delligsen und Kaierde (Breite 2,30 m)
- Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr an der Hilsstraße zwischen Ortseingang und Hinter dem Wasser (Delligsen)
- Gemeinsamer Geh- und Radweg an der Kaierder Straße (Richtung Kaierde) zwischen Schulstraße und Ortsausgang (Delligsen)
- Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr an der Rostestraße zwischen Kapellenweg und Ortsausgang (Delligsen)

- Gehweg, Radfahrer frei an der Dr.-Jasper-Straße zwischen Göttinger Str. und Hasselhorst (Südseite, Richtung Westen) sowie zwischen Carlsstraße und Röhnbergstraße (Nordseite, Richtung Westen)

- **Abbildung 14:** Gemeinsamer Geh- und Radweg mit Zweirichtungsverkehr entlang der Hilsstraße (Delligsen) (Foto: LK Argus Kassel, 2025)



- Starke Steigungs- und Gefällestrecke

Als starke Steigungs- und Gefällestrecken werden Abschnitte definiert, die im Rahmen der Befahrung als steile und lang andauernde Anstiege bzw. Gefällestrecken aufgefallen sind (subjektiv, keine Ermittlung von tatsächlichen Steigungsgraden)

- Abschnitt Wirtschaftsweg zwischen Delligsen und Varrigsen
- Abschnitt Wirtschaftsweg zwischen Delligsen und Kaierde
- Straße „Am Campe“ in Delligsen
- L 484 & K 29 zwischen Grünenplan und Hohenbüchen

Punktuelle Defizite

- Gefahren- und Konfliktstellen

Als Gefahren- und Konfliktstellen können in erster Linie Überquerungen an Einmündungen und Kreuzungen identifiziert werden. Besonders auffällig ist dies entlang der Hilsstraße in Delligsen (Ortsausgang Richtung Grünenplan), wo der gemeinsame Zweirichtungsgeh- und Radweg mehrere Straßeneinmündungen quert. Hier besteht ein hohes Gefahrenpotenzial durch ein- und abbiegende Kfz. Eine weitere Gefahrensituation kann ein unzureichend ausgebautes oder beschildertes Ende eines Radwegs sein. Auch

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

fehlende Sichtbeziehungen, enge Kurven oder auf den Weg ragende Gegenstände bzw. Vegetation können Gefahrenstellen darstellen.

- Einmündung Hilsstraße / Kaierder Str. (Delligsen)
- Einmündung Hilsstraße / Klus (Delligsen)
- Einmündung Hilsstraße / Schleiestraße (Delligsen)
- Wurzeln auf dem Radweg Dr. Jasper-Straße, Höhe Hochofen (Delligsen)
- Einmündung Hilsstraße / Hofetstiege, Unzureichende Sichtbeziehungen und Markierung an für Radverkehr freigegebener Einbahnstraße (Delligsen)
- Einmündung B 3 / Fredener Str. (Ammensen)
- Mangelhafte Sichtbeziehung und auf den Weg ragende Vegetation am Geh- und Radweg entlang der B 3, Höhe Hauptstraße 13 (Ammensen)

- **Abbildung 15:** Gefahrenstelle an der Einmündung Hilsstraße / Kaierder Straße (Delligsen) (Foto: LK Argus Kassel, 2025)



- **Unzureichendes Radwegende**

Ein unzureichendes Radwegende wird dann festgestellt, wenn ein Radweg unmittelbar endet und dadurch Gefahrensituationen entstehen können, wenn z.B. der Radverkehr ohne Übergang auf die Fahrbahn fahren muss oder die weitere Verkehrsführung unklar ist. Dies tritt insbesondere an Ortseingängen auf, an denen sich die Führungsform des Radverkehrs häufig ändert.

- Ende des Geh- und Radwegs an der Kaierder Str., Höhe Schulstraße (Delligsen)
- Ende des Geh- und Radwegs an der Hagentalstraße (Kaierde)
- Ende des Geh- und Radwegs am Ortseingang Grünenplan aus Richtung Delligsen, Weiterfahrt in Markeldissen

- **Abbildung 16:** Unzureichendes Radwegende im Bereich Kaierder Straße / Schulstraße (Foto: LK Argus Kassel, 2025)



- **Fehlende Querungsmöglichkeiten**

Ein fehlende Querungsmöglichkeit wird überall dort als Defizit identifiziert, wo entlang des Analysenetzes eine die Querung einer stark befahrenen Straße notwendig ist und keine sichere Querungsmöglichkeit existiert.

- B 3, Höhe Dörshelf (Delligsen), keine sichere Querung über die B 3 zum Geh- und Radweg vorhanden
- B 3 / Dr. Jasper-Straße (Delligsen), fehlende Fuß- und Radfurt an nördlicher Ampel
- Dr. Jasper-Straße (Delligsen), Höhe Hasselhorst, fehlende Querungsmöglichkeit am Ende des freigegebenen Gehwegs
- Dr. Jasper-Straße (Delligsen), Höhe Netto, fehlende Querungsmöglichkeit zum Erreichen der Einkaufsmöglichkeiten auf beiden Straßenseiten

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

- **Abbildung 17:** Fehlende Querungsmöglichkeit an der B 3, Höhe Dörshelf (Foto: LK Argus Kassel, 2025)



- **Fehlende Freigabe für den Radverkehr**

Eine fehlende Freigabe für den Radverkehr wird als Defizit identifiziert, wenn durch eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung die Durchfahrt einer Straße für den Radverkehr nicht erlaubt ist und dies die Netzdurchlässigkeit im Analyse-Netz einschränkt.

- Schulstraße (Delligsen), Verbot für Fahrzeuge aller Art während der Schulzeiten, zusätzlich Kette als Durchfahrtsperre
 - Alfelder Weg (Grünenplan), Einbahnstraße ohne Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung
- **Abbildung 18:** Fehlende Freigabe und Durchfahrtsmöglichkeit für den Radverkehr in der Schulstraße (Delligsen) (Foto: LK Argus Kassel, 2025)



- Barrieren / Engstellen

Barrieren und Engstellen sind Orte bzw. Abschnitte, in denen die durchgängige Fahrbarkeit für den Radverkehr durch bauliche Begebenheiten oder Infrastrukturelemente wie Poller und Schranken eingeschränkt ist.

- Maschstraße (Delligsen), Schranke
- Hochofen (Delligsen), Brücke über die Wispe mit Pollern
- Dr. Jasper-Straße (Delligsen), Höhe Bushaltestelle Hochofen, schmaler Gehweg (Radfahrer frei) im Bereich der Bushaltestelle

- **Abbildung 19:** Engstelle im Bereich der Bushaltestelle Hochofen (Delligsen) mit Gehweg, Radfahrer frei (Foto: LK Argus Kassel, 2025)

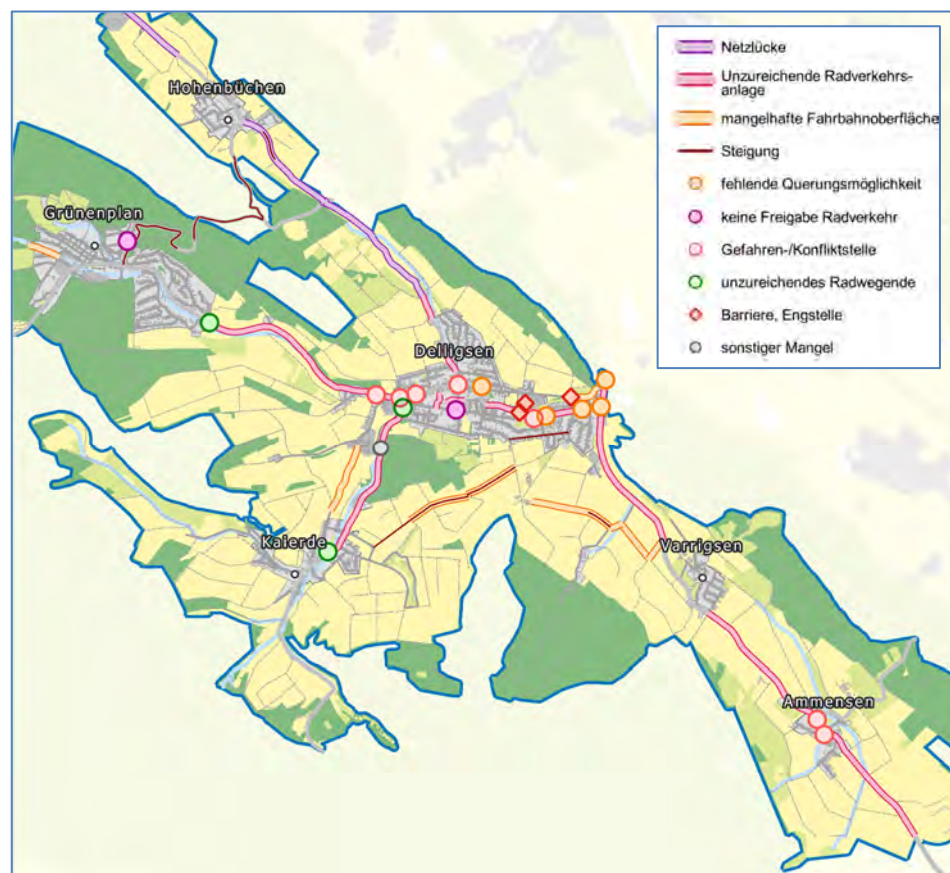


Die genannten Defizite sind zusammenfassend in der **Defizitkarte** Radverkehr dargestellt (Karte 18).

Flecken Delligsen Nahmobilitätskonzept für den Flecken Delligsen

Dezember 2025

● **Karte 18:** Defizitkarte Radverkehr im Analysenetz Flecken Delligsen



(hochauflösende Karte im Anhang)

4.5 Bürgerbeteiligung

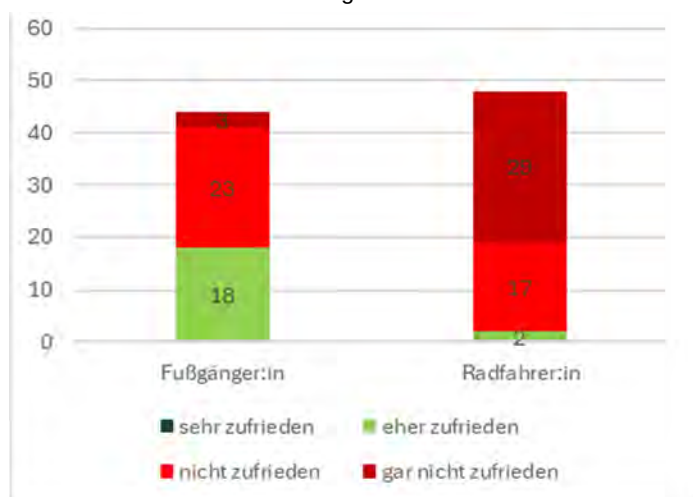
Am 28. Mai und 25. Juni wurden jeweils Workshops zur Beteiligung der Bevölkerung im Festsaal Delligsen durchgeführt. Ziel war die Information über das Projekt und die bisherigen Erkenntnisse bekannt zu machen und darüber hinaus weitere Informationen aus der Bevölkerung zu Problemstellen und oder Lösungsvorschlägen zu erhalten.

Zu diesem Zweck wurde im Schritt der aktuelle Sachstand der Analyse präsentiert und ein Einblick und Bewertung des Ausgangssituation aus planerischer Sicht gewährt (vgl. Kapitel 4). Im Anschluss daran begann die wesentliche Phase der Beteiligung durch die Bürger:innen. Auf ausgehängten Karten konnten eigene Defizite, die den Teilnehmenden im Alltäglichen begegnen, ortsge-
nau festgelegt und mittels Karteikarten näher beschrieben werden. Eine ausführliche Darstellung der Ergebnisse der Workshops befindet sich in den Protokollen im Anhang des Berichts.

Hier folgt eine kurze Zusammenfassung in Ergänzung und zum Abschluss der Analyse.

Die Eingangsfrage war, wie zufrieden die Teilnehmenden im Fußverkehr und Radverkehr mit der aktuellen Situation sind. Das Bild zeigt, dass der Radverkehr insgesamt mehr Stimmen erhalten hat und darüber hinaus auch negativer wahrgenommen wird als der Fußverkehr. Dennoch überwiegt auch beim Fußverkehr die Unzufriedenheit.

- **Abbildung 20:** Auswertung der Bürgerstimmen zur Zufriedenheit mit dem Fuß- und Radverkehr im Flecken Delligsen



Gefragt nach den Problemen in der Gemeinde wurden allgemeine bzw. an mehreren Stellen wiederkehrende Probleme benannt, darunter

- das Gehwegparken
- die barrierefreie Gestaltung von Fußwegen (an Einfahrten und Einmündungen, Bushaltestellen etc.)
- Radwegeanbindungen (Hohenbüchen und Freden)
- Ampelschaltungen
- Fehlende Radabstellanlagen

All diese Hinweise finden sich auch bei den konkreten Problemnennungen wieder.

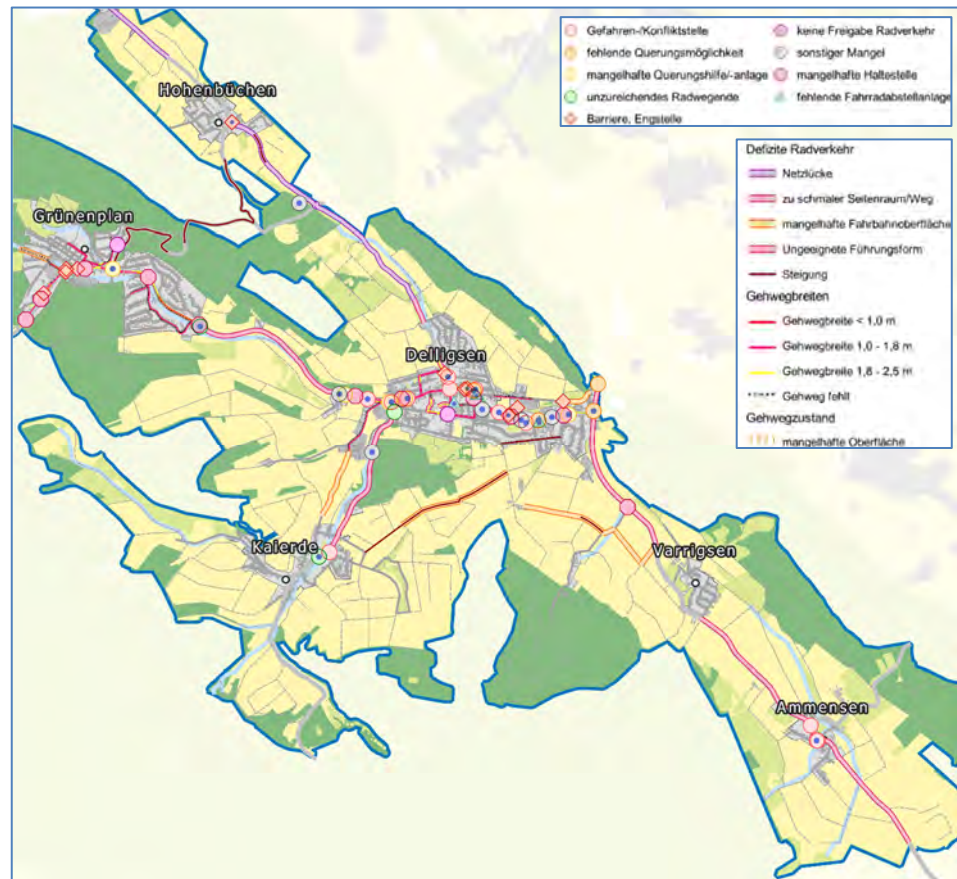
Die Auswertung der konkreten Meldungen zeigt, dass die größten Probleme im Fuß- und Radverkehr in fehlenden oder unsicheren Querungen sowie in nicht vorhandenen Radwegen und Verbindungen liegen. Daneben treten häufig Engstellen und Blockaden durch parkende Fahrzeuge auf, die die Nutzung erschweren. Weniger oft, aber dennoch bedeutsam, sind schlechte Oberflächen, gefährliche Kreuzungen und Einfahrten sowie unzureichende Radabstellmöglichkeiten. Einzelne Hinweise betreffen zudem Bordsteinabsenkungen und fehlende Beleuchtung. Insgesamt zeigt sich, dass die Sicherstellung durchgängiger und sicherer Verbindungen sowie die Beseitigung von Querungsdefiziten die zentralen Handlungsfelder sind.

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

Die Defizitkarte wurde im Anschluss daran um die wesentlichen Punkte der Beteiligung ergänzt (Karte 19)

- **Karte 19:** Defizite Radverkehr (Defizite, die im Rahmen der Bürgerbeteiligung genannt wurden, sind mit einem blauen Punkt gekennzeichnet)



5 Maßnahmenkonzeption

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

Auf Basis der Bestands- und Defizitanalyse wird im Folgenden ein Maßnahmenkonzept zur Förderung der Nahmobilität im Flecken Delligsen erarbeitet. Aus den ermittelten Defiziten und Hinweisen aus der Bürgerbeteiligung ergeben sich die wesentlichen Handlungsansätze. Die in Kapitel 3 beschriebenen Anforderungen an die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur geben dabei die planerischen Rahmenbedingungen vor.

Als weiteres Element der Maßnahmendefinition werden aus den Analysenetzen Zielnetze entwickelt. Sie bilden den Rahmen für Maßnahmenvorschläge. D.h. die Maßnahmenvorschläge konzentrieren sich auf die Abschnitte in diesen Netzen.

Gleichzeitig gibt es auch Themenfelder zur Förderung der Nahmobilität, die außerhalb des Rahmens der Zielnetze angegangen werden können und sollen. Daher beinhaltet das Maßnahmenkonzept sowohl übergeordnete Maßnahmen zur strategischen Förderung der Nahmobilität im gesamten Flecken Delligsen als auch konkrete infrastrukturelle und verkehrsorganisatorische Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr mit Schwerpunkt auf den Zielnetzen des Fuß- und Radverkehrs.

Der Schwerpunkt des Nahmobilitätskonzepts liegt auf konkreten, meist infrastrukturellen Maßnahmen in den Vertiefungsbereichen Delligsen und Grünenplan und im gesamtgemeindlichen Radnetz, mit deren sukzessiver Umsetzung wichtige Schritte zur weiteren Förderung von Fuß- und Radverkehr im Flecken Delligsen erreicht werden können.

Die Maßnahmen stützen sich auf die unterschiedlichen Regelwerke und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), deren wesentliche Inhalte im Kapitel 3 dargestellt sind, dazu zählen u.a. die EFA, H BVA, ERA und die RAST. Außerdem wird der Maßnahmenkatalog zur Förderung des kommunalen Radverkehrs der AGFK Niedersachsen / Bremen und die Handreichung Radverkehrskonzepte der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (LBSV) herangezogen.

Die Maßnahmen werden in den nachfolgenden Kapiteln beschrieben und letztendlich in ein Gesamtkonzept überführt, das ausgewählte Maßnahmen priorisiert und somit die Grundlage für die Umsetzung darstellt.

5.1 Zielnetzbestimmung

Zur Bestimmung des Handlungsrahmens werden zunächst die Zielnetze des Fuß- und Radverkehrs entwickelt. Insbesondere für die Netzabschnitte innerhalb dieser Netze werden die Maßnahmenvorschläge entwickelt.

Aufbauend auf dem Analysenetz werden für den Fuß- und Radverkehr anforderungsgerechte Strecken ausgewählt und in einem Zielnetz zusammengeführt.

Es ist zu beachten, dass nicht alle dargestellten Netzabschnitte in den definierten Zielnetzen aktuell für die angestrebten qualifizierten Fuß- und Radverkehrsbedingungen geeignet sind. Zweck der nachfolgenden Maßnahmenvorschläge ist es, Maßnahmen zu definieren, die die Zielnetze zu einem sicheren und attraktiven Wegenetz für den Fuß- bzw. Radverkehr werden lassen. Dementsprechend bildet das Zielnetz die Grundlage für die Maßnahmenentwicklung, d. h. es werden nur Maßnahmen entlang der Strecken des Zielnetzes vorgeschlagen.

Fußverkehr

Das Zielnetz des Fußverkehrs ist lokal begrenzter in den Vertiefungsbereichen Delligsen und Grünenplan im Rahmen der Analyse vordefiniert worden und bleibt im Wesentlichen so bestehen. Die Fußwegeverbindungen zwischen den Orten sind durch das Radnetz mit abgedeckt.

Da die Fußverkehrszielnetze identisch mit den Analysenetzen sind, wird auf die Darstellung verzichtet (vgl. Karte 10 und Karte 11).

Radverkehr

Das Zielnetz des Radverkehrs (Karte 20) ist gemeindeweit definiert und verbindet die Ortsteile untereinander und stellt wichtige Verbindungen zu umliegenden Gemeinden sowie nahmobilitätsrelevanten Zielen her, sodass eine flächendeckende Erschließung für den Radverkehr im Gemeindegebiet gewährleistet wird.

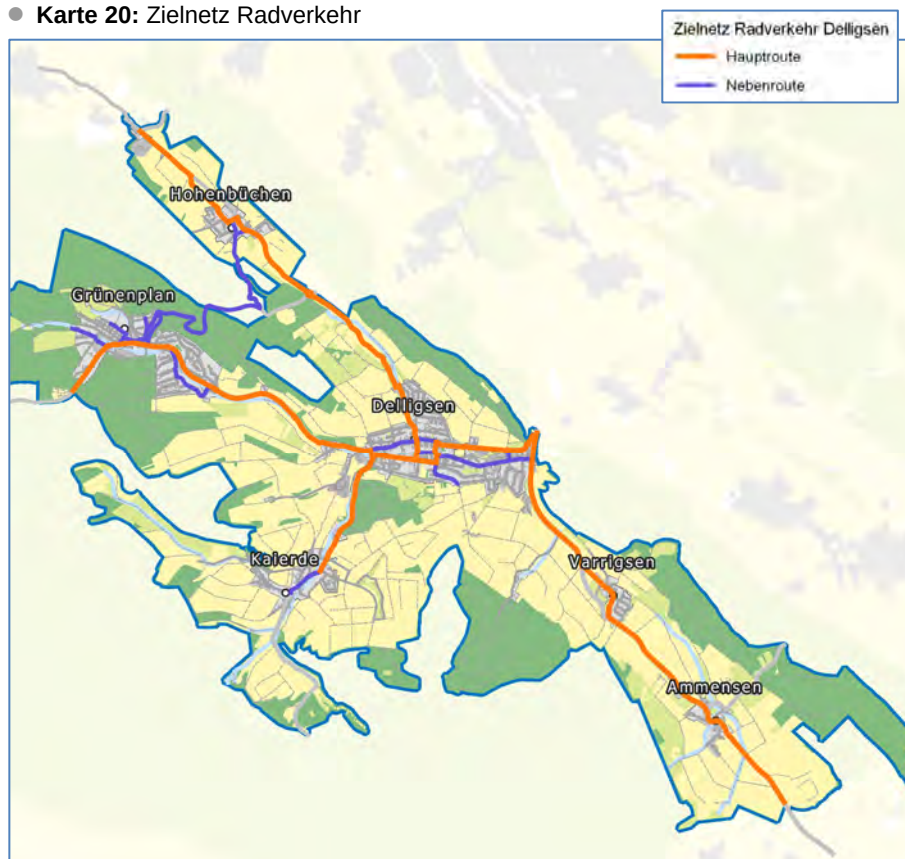
Zum Großteil entspricht das Zielnetz dem Analysenetz, da die Erarbeitung des Analysenetzes bereits auf Grundlagen der Netzanforderungen erstellt wurde, um möglichst zu allen potenziellen Routen auch Analyseinformationen zu sammeln. Es wurden lediglich einzelne Abschnitte, vor allem Wirtschaftswege mit starken Steigungen, nicht in das Zielnetz übernommen. Die Anbindungen des Radnetzes an die weiteren Kommunen und Landkreise sind durch die jeweiligen Konzepte des Landkreises Holzminden und Hildesheim definiert. Darin sind Verbindungsanschlüsse nach Alfeld nur über die B 3 und die K 26 (Hohe Warte) vorgesehen. Eine Verbindung über die L 484 wird in den Landkreiskonzepten nicht angedacht. Da dementsprechend keine Radwegeanbindung angedacht wird, wird auch im Zielnetz Delligsen auf eine Anbindung über die L484

verzichtet, da diese voraussichtlich keine Fortsetzung findet. In Anbetracht der dadurch entstehenden Umwege von Delligsen nach Alfeld, wäre eine Anbindung über die L 484 jedoch wünschenswert. Hierzu müssen jedoch Gespräche mit dem Landkreis Hildesheim und der Landesbehörde Straßenbau und Verkehr geführt werden.

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

● **Karte 20: Zielnetz Radverkehr**



(hochauflösende Karte im Anhang)

Innerhalb des Zielnetzes haben die einzelnen Routen eine unterschiedlich starke Bedeutung. Diese hängt von den potenziellen Nutzenden einer Route ab, welche sich indirekt aus der Bedeutung der Ziele im alltäglichen Leben ergibt. Hinzukommen ggf. Überlagerungseffekte aus touristischen Nutzungen und Zwangspunkte der Routenführung.

Unter diesen Voraussetzungen wird das Zielnetz in Haupt- und Nebenrouten hierarchisiert. Die Hierarchisierung wird bei der Priorisierung von Maßnahmen einbezogen. Als Grundsatz gilt, dass die Verbindungen von den Ortsteilen in den Kernort Delligsen und die Anbindungen nach Alfeld als Hauptrouten hinterlegt werden. Innerhalb der Ortschaften orientieren sich die Routen an den Zielen und werden so gelegt, dass möglichst viele Ziele erreicht werden können. Dabei muss die Zielführung jedoch nicht immer direkt am Ziel vorbei gehen, sondern durch Zubringer Routen über Nebennetzstraßen organisiert sein.

5.2 Übergeordnete Handlungsansätze

Die Defizitanalyse und Beteiligung sowie die allgemeinen Anforderungen an die Förderung der Nahmobilität haben wiederkehrende, identische Maßnahmenbedarfe herauskristallisiert, die sich nicht auf einen konkreten Bereich beschränken, sondern wiederholt im Gemeindegebiet auftreten. Die Problemlage ist dort grundsätzlicher Natur (z.B. Art der Gestaltung) und muss als Daueraufgaben im Bestand und bei zukünftigen Planungen angegangen werden, um die Nahmobilität zu fördern. Die Maßnahmenvorschläge sind daher allgemeiner und nicht konkret an einer bestimmten Situation orientiert.

Bei den Vorschlägen und Handlungsansätzen handelt es sich tlw. um langfristig anzustrebende Maßnahmen, denen weitere konzeptionelle Schritte vorausgehen müssen. Sie lassen sich einzelnen Handlungsbereichen zuordnen, haben aber auch synergetische Effekte untereinander.

5.2.1 Handlungsfeld Fußverkehr/Barrierefreiheit

Wesentliche im Flecken Gemeinde Delligsen festgestellte Defizite im Fußverkehr sind zu schmale Gehwege, eine mangelhafte Barrierefreiheit auf Wegen und an Querungsstellen und Einmündungen sowie lange Wartezeiten und Anforderungserfordernisse an Lichtsignalanlagen. Außerdem wurden fehlende Querungsmöglichkeiten angemerkt. Entsprechend richten sich die Maßnahmenansätze im Rahmen der Handlungsfelder an die Behebung der Defizite.

Ziel der Maßnahmenansätze ist, die Fußgängerfreundlichkeit im Flecken Delligsen und insbesondere in den Vertiefungsbereichen Delligsen und Grünenplan deutlich zu erhöhen und konsequent zu berücksichtigen. Durch Meldungen aus der Bürgerschaft und übertragbare Prinzipien werden z.T. auch Vorschläge für Bereich außerhalb der Vertiefungsbereiche gegeben.

Im Folgenden werden die Maßnahmenansätze näher beschrieben und Fördermöglichkeiten dargestellt. Letztendlich werden in einer Maßnahmenkarte alle dargestellten Maßnahmenansätze verortet, soweit möglich.

- **Tabelle 7:** Übersicht der Maßnahmenansätze des Handlungsfelds Fußverkehr/Barrierefreiheit

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

	Maßnahmenansatz	Fördermöglichkeiten
F1 	Schaffung von alltagstauglichen und sicheren Fußwegeverbindungen im Fußwegenetz	NGVFG in Abstimmung mit LStBV (bei Eingriff in Baulast Dritter)
F2 	Verbesserung der Barrierefreiheit	NGVFG in Abstimmung mit LStBV (bei Eingriff in Baulast Dritter)
F3 	Ausweitung und Verbesserung von Querungsanlagen	NGVFG in Abstimmung mit LStBV (bei Eingriff in Baulast Dritter)
F4 	Haltestellen(-ausstattung) verbessern	Förderung von Umsteigeanlagen und Haltestelleneinrichtungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) - LNVG
F5 	Verkehrsberuhigung und Verkehrskontrollen	keine
F6 	Gehwegparken (legal und illegal) organisieren	keine

NGVFG = Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

F1: Schaffung von alltagstauglichen und sicheren Fußwegeverbindungen im Fußwegenetz



Hinter dieser Maßnahme verbirgt sich im Wesentlichen der **Ausbau von zu schmalen Gehwegen**. Langfristig sollte der Ausbau aller zu schmalen Gehwege (< 1,80m) vorgenommen werden.

Dies ist jedoch mit enormen Kosten verbunden und stellt oft auch Ansprüche an den verfügbaren Raum, die durch die vorhandene Bebauung und Anforderungen an den Kfz-Begegnungsverkehr - Fahrbahnbreite – (in den Ortsdurchfahrten) nicht erfüllt werden können. Zudem liegt die Baulast auf den klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes-, Kreisstraßen) nicht bei der Gemeinde Delligsen, die somit von Dritten abhängig ist.

Es ist unrealistisch mittel- bis kurzfristig alle Gehwege im Flecken Delligsen ohne bestehenden Ausbaubedarf auszubauen. Daher soll bei allen kommenden Sanierungs- und Neubaumaßnahmen des Landesbetriebs stets auf den Bedarf des Ausbaus der Gehwege hingewiesen werden. Bei Straßen in eigener Baulast soll die Gemeinde den Ausbau mitdenken.

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

Um zumindest kurzfristig Verbesserungen zu erzielen, **sind Engstellen auf den vorhandenen Gehwegen** zu beseitigen. Da auch diese in der Gemeinde zahlreich auftreten, wird ein abgestuftes Verfahren angewandt, so dass die Beseitigung von Engstellen vor allem in den Bereichen erfolgen soll, die als Schulwege festgelegt sind (siehe Kapitel 2.2) und

- in denen beidseitig die Gehwege unter 1,80m breit sind oder der Gehweg auf einer Seite unter 1,80m und auf der Gegenseite zwischen 1,80m und 2,50m breit, aber für Radverkehr freigegeben ist
- und für die Handlungsmöglichkeiten hinsichtlich des verfügbaren Raums bestehen.

Nach diesen Kriterien sind die Straßenabschnitte Hilsstraße (Ortseingang bis Kaierder Straße), Rotestraße (Kapellenweg bis Hilsstraße), Schulstraße, Hofetstiege und Dr.-Jasper-Straße (Röhnbergstraße bis Hochofen) näher zu betrachten. In der Röhnbergstraße sind die Gehwege auf dem Schulweg ebenfalls zu schmal, aber es bestehen keine Handlungsspielräume. Für die Röhnbergstraße werden daher Empfehlungen zur Reduzierung der Geschwindigkeit abgegeben (siehe F5).

Für die Hilsstraße (Ortseingang bis Kaierder Straße) und die Dr.-Jasper-Straße wird die Aufhebung der Gehwegfreigabe als Lösung vorgeschlagen, um den Raum dem Fußverkehr bereitstellen zu können. Die Maßnahmen sind unter R1 beschrieben.

Für die anderen Bereiche werden konkrete Maßnahmenvorschläge im integrierten Gesamtkonzept ausgearbeitet (siehe 5.3).

Für die Identifizierung weiterer, wichtiger Bereiche sollten Kita- und Schulwege genauer betrachtet werden und ein Monitoring (F3) erfolgen.

Neben den genannten Abschnitten an Schulwegen verbleiben auch an anderen Stellen Engstellen im Fußverkehrsnetz, die es zu beheben gilt (z.B: Hilsstraße, Hausnummer 6 oder untere Hilsstraße).

I.d.R. wird die Verbreiterung der Gehwege nur in Richtung der Fahrbahn möglich sein. Hierdurch entstehen ggf. Engstellen auf der Fahrbahn. Dieses Vorgehen ist insbesondere auf klassifizierten Straßen hinsichtlich der Machbarkeit zu prüfen. In Nebenstraßen sollte es konsequent Anwendung finden.

- **Abbildung 21:** Beispiel: Fahrbahnverengung zur Anlage eines Gehwegs



F2: Verbesserung der Barrierefreiheit



Beim Aus- oder Umbau von Gehwegen (siehe F1) sind die Grundsätze des barrierefreien Bauens stets mitzudenken (siehe 3.2).

Es sind Bordabsenkungen an Querungsanlagen und Einmündungen einzurichten. Neben Bordabsenkungen sollen alle Einmündungen von parkenden Kfz und hohem Bewuchs freigehalten werden, um Sichtbeziehungen zu gewährleisten. Parken kann über Gehwegvorstreckungen oder Markierungen unterbunden werden. Weiterhin können Gehwegüberfahrten an in Hauptverkehrsstraßen mündenden Nebenstraßen gebaut werden. So wird dem Fußverkehr Vorrang gewährt und das Queren auf Gehwegniveau ist möglich.

- **Barrierefreie Einmündungen:**

Über Einmündungen sollen nach Möglichkeit Gehwegüberfahrten angelegt werden⁴⁴. Dabei wird das Fahrbahnniveau durch Sinussteine oder flache Rampen auf die Höhe des Gehweges angehoben, so dass dem Fuß- und Radverkehr eine komfortable Querung ermöglicht wird. Darüber hinaus wird die Verkehrssicherheit gestärkt, da die Kfz-Geschwindigkeiten aufgrund der Rampen sinken. Ist die Anlage von Gehwegüberfahrten nicht möglich, sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit zu beachten (Bordabsenkung auf 0

⁴⁴ Vgl. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Hrsg.) – Leitfa-
den Radverkehr, S.7, November 2013 oder AGFK (Hrsg.) - Maßnahmenkatalog zur
Förderung des kommunalen Radverkehrs, Hannover 2024

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

und 6 cm, Leitelemente etc.) Besonders geeignet für diese Maßnahme sind die Einmündungen Hochofen an der Dr.-Jasper Straße.

- **Abbildung 22:** Beispiel für eine Gehwegüberfahrt, Northeim, OT Hohnstedt



- **Gehwegegestaltung:**

Auf vielen Gehwege in der Gemeinde Delligsen sind Grundstückszufahrten mit einer Neigung zur Fahrbahn hin angelegt oder abgesenkt. Dies führt zu beschwerlichen Fußwegen, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen. Zukünftig sollen bei jedem Um- und Neubau Gehwege vor Grundstückszufahrten durchgehend auf einem Niveau verbleiben und die Bordabsenkung erst kurz vor der Fahrbahn geschehen. Ein gutes Beispiel dafür lässt sich unweit der Gemeinde Delligsen in Northeim im OT Hohnstedt finden. Bei Zuständigkeit des Landesbetriebs, ist dieser im Rahmen der Abstimmungen darauf hinzuweisen.

- **Abbildung 23:** Beispiel für eine abgesenkte Grundstückszufahrt, Northeim, OT Hohnstedt, LK Argus Kassel



- **Monitoring** zur Ermittlung prioritärer Bedarfe bei der **Barrierefreiheit:**

Die Umsetzung aller zuvor genannten Maßnahmen im gesamten Gemeindegebiet bedarf enormer Geldmittel und Zeit. Die Umsetzung kann nur schrittweise geschehen. Um die genannten Maßnahmen gezielter umzusetzen, soll ein Monitoring durchgeführt, durch das die vordergründigen Handlungsbedarfe und -bereiche mittels Befragung von mobilitätseingeschränkten Personen oder Interessensvertretungen ermittelt werden. Daraus lassen sich Bedarfe und deren Prioritäten ableiten, die es sukzessive im Sinne der oben genannten Maßnahmen umzusetzen gilt.

F3: Ausweitung und Verbesserung von Querungsanlagen



Neben konfliktfreien Gehwegen ist ein regelmäßiges Angebot an sicheren, komfortablen Querungsanlagen eine wichtige Rahmenbedingung für die Attraktivitätssteigerung des Fußverkehrs.

Um die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr zu steigern und direkte Wegeverbindungen zu ermöglichen sowie die Ortsdurchfahrtsstraßen in ihrer Hinderniswirkung zu reduzieren, sollen neue Querungsanlagen eingerichtet und bestehende Fußgängerquerungen, die Defizite aufweisen, verbessert werden. Essenziell ist hierbei ein barrierefreier Ausbau. D. h., Nullabsenkungen, ausreichende Breiten und taktile Leitelemente sind an allen Querungsanlagen herzustellen. Grundvoraussetzung ist das Vorliegen oder Erschaffen entsprechender Straßenräume. Diese schränkt die Möglichkeiten in der Gemeinde Delligsen ein. In Kapitel 5.3 werden daher Vorschläge für mögliche Verbesserungen oder den Neubau von Querungen gemacht. Diese richten sich häufig gleichermaßen an den Fuß- und Radverkehr.

Weitere Bedarfe sind an der Mittelinsel Dr.-Jasper-Straße / Aldi gegeben.

- **Abbildung 24:** Beispielbild: barrierefreie Mittelinsel in Gifhorn



Neben der Verbreiterung von Mittelinseln auf das erforderliche Maß kommt je nach Raumverfügbarkeit auch der Umbau mit vorgezogenen Seitenräumen in Frage. Dabei wird die Fahrbahn von den Rändern her verengt (mit oder ohne Möglichkeit für Begegnungsverkehr Kfz) und die Querungsstrecke dadurch verkürzt.

Zudem sind LSA-Schaltungen an die Anforderungen von Fußgänger*innen anzupassen und kurze Wartezeiten zu gewährleisten (Hinweis dazu kamen in der Bürgerbeteiligung). Ampelschaltungen an Fußgänger-Lichtsignalanlagen sollten für eine bessere Akzeptanz Schaltzeiten von max. 10 bis 20 Sekunden betragen. Offiziell sind 40 Sekunden im Mittel einzuhalten, da ab 40 Sekunden die Rotlichtverstöße ansteigen. Für reine FG-LSA sollte der Wert aber deutlich geringer liegen. Die Grünphasen müssen lang genug sein (mind.

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

1,2m/s*Fahrbahnbreite, zzgl. Anmarsch- und Räumzeiten), bei Schulwegen und häufig auftretenden älteren Personen sollten längere Gehzeiten einkalkuliert werden (1,0m/s). Ferner sind auch hier die Grundsätze der barrierefreien Gehweggestaltung zu beachten (Bordabsenkung etc.). Akustische Signale sollten zusätzlich vorhanden sein. Die Anforderungen sollen alle neuen und Bestandssampeln erfüllen. Hierzu ist zu überprüfen, welche Ampelanlagen in Bezug auf die Schaltung defizitär sind.

F4: Haltestellen(-ausstattung) verbessern



Der barrierefreie Umbau von Haltestellen soll fortgeführt werden. Für eine vollständige Barrierefreiheit der Haltestellen sind Hochborde, an die der Bus möglichst ohne Spalt zwischen Fahrzeug und Seitenraum heranfahren kann, und taktile Leitelemente zu bauen. Diese Anforderungen sind für sechs Haltestellen in der Gemeinde Delligsen bereits erfüllt. Für folgende Haltestellen sind sie noch nicht erfüllt:

- Hochofen (Delligsen, in Planung)
- Hinter dem Wasser (Delligsen)
- Klus (Delligsen)
- Heilige Aue (Grünenplan)
- Markeldissen (Grünenplan)
- Seniorenzentrum (Grünenplan)
- Herbrink (Grünenplan)
- Post (Grünenplan)

Darüber hinaus soll der Komfort durch Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten an jeweils beiden Straßenseiten gesteigert werden (soweit noch nicht vorhanden). Es ist außerdem auf ausreichende Warteflächen und Flächen für den Fußverkehr zu achten.

● **Abbildung 25:** Barrierefreie Haltstelle Delligsen (Siedlungsstraße)



Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

Die eingerückten Bushaltestellen (Busbuchten) „Hochofen“ und „Bürgerpark“ in Delligsen, sowie die Haltestelle „Post“ in Grünenplan führen zu einer starken Gehwegverengung. Statt der Busbuchten, sollen Fahrbahnrandhaltestellen installiert werden, sodass der Bus direkt an der Fahrbahnkante hält. In diesem Zug soll der Gehweg verbreitert und die Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Im Zusammenhang mit der Haltestelle Bürgerpark sind weitere Maßnahmen vorgesehen. In Kapitel 5.3. gibt es einen konkreten Vorschlag für den Bereich.

F5: Verkehrsberuhigung und -kontrollen



Eine **Verkehrsberuhigung** in Wohngebieten trägt entscheidend dazu bei, die Verkehrssicherheit und den Komfort für Zufußgehende zu erhöhen. Durch einhergehende Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen und Regelung des ruhenden Kfz-Verkehrs werden Konflikte zwischen motorisiertem Verkehr und dem Fußverkehr deutlich verringert. Insbesondere vulnerable Personengruppen, wie Kinder, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen profitieren von einem sichereren und stressfreieren Umfeld. Im Flecken Delligsen sind Verkehrsberuhigungen bereits großflächig mit Tempo 30 Zonen erreicht. Außerdem verkehrsberuhigte Bereiche sind in verschiedenen Straßen angeordnet, z.B. Neue Straße.

Angeregt wird die Prüfung der Einrichtung weiterer verkehrsberuhigter Bereiche, insbesondere dort, wo die Straßenraumgestaltung keine separaten Gehwegflächen erkennen lässt und somit ein potenziell verkehrsunsicherer Raum durch die Mischflächen entsteht. Außerdem dort, wo die verkehrliche Situation

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

auf geringe Kfz-Aktivität hindeutet. Verkehrsberuhigte Bereiche bilden in derartigen Straßen die logische Ergänzung zur baulichen Struktur. Neben der Gestaltung und der verkehrlichen Situation der Straßen sind jedoch funktionale und städtebauliche Faktoren zu berücksichtigen, die auf tatsächlichen Aufenthalt oder vermehrten Fußverkehr hindeuten. Dazu zählen z.B.

- Wohnnutzung
- Hauseingänge direkt am Straßenrand
- Plätze und Spielbereiche
- Fußverkehrsachse, Schülerwege
- Ausstattung mit Bäumen und Bänken vorhanden

Zur **Prüfung** werden folgende Straßenabschnitte vorgeschlagen.

Delligsen

- Untere Winkelstraße
- Schmiedeweg
- Obere Mühlenstraße
- Grünenplan
 - Lange Schulstraße
 - Kirchtalstraße
 - Seidenstickerstraße
 - Mittelstraße
 - Wiesenstraße
 - Kurze Schulstraße
 - Greinerstraße

In Grünenplan liegen die betreffenden Straßen alle innerhalb eines einheitlich gestalteten Wohngebiets in einer Tempo 30-Zone. Diese einheitliche Gestaltung wirkt bereits verkehrsberuhigend, so dass eine weitere Reduzierung keine hohe Priorität hat. Allerdings befundet sich dort auch die Grundschule, die Schülerverkehre verursacht.

Zur Sicherung der Einhaltung der bestehenden Höchstgeschwindigkeiten wird vorgeschlagen, **Geschwindigkeitskontrollen** durchzuführen. Eine weitere Möglichkeit stellt das Aufstellen von Geschwindigkeitsdisplays dar. Diese entfalten vor allem eine Wirkung in Verbindung mit dem Grund der Reduzierung und

bei emotional ansprechenden Displays (z.B. Smileys). Nachteilig ist, dass die Systeme ortsfest sind und damit nur bestimmte Problemstellen abgedeckt werden können.

Anhaltspunkte für konkrete Kontrollstellen können die Verkehrsmessdaten der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr liefern (siehe 2.1.2, Tabelle 2). Besonders hohe Anteile an Fahrzeugen, die die Höchstgeschwindigkeiten überschreiten, sind in der Dr.-Jasper-Straße (Höhe Nr.8), Maschstraße und Kaierder Straße (Höhe Nr.32) zu beobachten gewesen.

F6: Gehwegparken (legal und illegal) organisieren



Die Auswertung des Bürgerworkshops und die Beobachtungen bei der Ortsbegehung zeigen, dass verbotswidriges Gehwegparken sowohl in Delligsen als auch in Grünenplan ein verbreitetes Problem ist. Aber auch das legale Parken (durch Markierungen)

führt zur selben Art von Problemen. Dem Fußverkehr stehen nicht immer die erforderlichen Breiten (2,50m) für den Begegnungsverkehr zur Verfügung, weshalb ein sicheres und komfortables Zufußgehen nicht gewährleistet ist. Um verbotswidriges Gehwegparken zu unterbinden, ist eine Kombination verschiedener Maßnahmen sinnvoll. Neben regelmäßigen Kontrollen und konsequenter Ahndung können auch Informations- und Sensibilisierungskampagnen dazu beitragen, das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmenden zu schärfen. Ergänzend bieten sich bauliche Lösungen wie Hochborde oder Poller sowie eindeutige Beschilderungen und die Entfernung nicht mehr geeigneter Markierungen an, um den Gehweg dauerhaft freizuhalten.

Die legalen Parkplätze stehen ebenfalls oft im Widerspruch mit den Bestimmungen zur Ermöglichung des Begegnungsverkehrs. Je nach Situation kann die Erneuerung oder Verlegung der Markierungen Abhilfe schaffen. Verbleiben dennoch nicht genug Räume, muss die Parkregelung als ganze überprüft werden.

Besonderer Handlungsbedarf konnte vor allem in

- großen Teilen der Dr.-Jasper-Straße (u.a. Hausnummer 89-91) und der Hilsstraße (u.a. Hausnummer 7)
- der Unteren Hilsstraße im Abschnitt Teure Zeit bis Kurhausweg (u.a. Hausnummer 6-10)

festgestellt werden.

Im konkret durch die Bürger:innen benannten Bereich vor der Apotheke muss mit den Besitzern gemeinsam eine Lösung gefunden werden. Direkt vor der Tür ist ein Parkplatz markiert, der ggf. erreichbar sein muss, ebenso gibt es eine Garage, die zugänglich bleiben muss. Daher kommen Poller nur bedingt in

Betracht. Es ist zunächst eine Klärung und ggf. Neuordnung der Parkplatzsituation vor der Apotheke sowie eine Sensibilisierung der Kundschaft zu erreichen, dass der nebenan liegende Parkplatz genutzt wird. Ergänzend sollten Markierungen auf dem Gehweg die Nutzungsgrenzen verdeutlichen. Flankierend ist eine begleitende Informationskampagne zum Thema Gehwegparken sinnvoll.

5.2.2 Handlungsfeld Radverkehr

Die Hauptprobleme des Radverkehrs bestehen in den fehlenden Verbindungen zwischen den Ortsteilen und in die Nachbarkommunen. Außerdem ist die vorhandene Radinfrastruktur zumeist nicht ausreichend ausgebaut oder Radwegenenden sind ungesichert. Des Weiteren fehlen Abstellanlagen an wichtigen Orten.

Die Maßnahmenvorschläge für das Radnetz umfassen infrastrukturelle sowie verkehrsorganisatorische Handlungsfelder. Dabei handelt es sich entweder um streckenbezogene Maßnahmen entlang von Straßen oder um punktuelle Maßnahmen, z.B. an Kreuzungen, Einmündungen oder Querungsstellen. Grundsätzlich sind die Vorschläge darauf ausgerichtet, die ermittelten Mängel im Zielnetz zu beheben.

Ziel ist die Gestaltung eines gesamtgemeindlichen, komfortablen und sicheren Radverkehrsnetzes mit anforderungsgerechten Infrastrukturen im Rahmen der verfügbaren Straßenräume und im Einklang mit dem Fußverkehr.

Neben der Verbesserung der Infrastruktur können auch kommunikative Maßnahmen und ein zielgerichtetes Mobilitätsmanagement den Radverkehr fördern.

● **Tabelle 8:** Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 2: Radverkehr

	Maßnahmenansatz	Fördermöglichkeiten
R1 	Schaffung von alltagstauglicher Radverkehrsinfrastruktur im Radzielnetz	NGVFG, Sonderprogramm Stadt und Land, Bürgerradwege
R2 	Sichere Radverkehrsführung in Kreuzungs- und Querungsbereichen sowie an Radwegeenden	NGVFG, Sonderprogramm Stadt und Land
R3 	Ausbau der Radabstellanlagen und Ladeinfrastruktur	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie)
R4 	Anpassung der Radwegweisung	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie)
R6 	Etablierung eines Leihsystems für Lastenfahrräder	E-Lastenfahrrad-Richtlinie (BAFA)
R6 	Kommunikation	Förderprogramm Investive Maßnahmen Radverkehr (NRVP)

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

R1: Schaffung von alltagstauglicher Radverkehrsinfrastruktur im Radzielnetz



Ziel der Maßnahme ist es, Netzlücken im Radzielnetz zu schließen und bestehende Radverkehrsanlagen, die Defizite aufweisen, neu- oder auszubauen und zu optimieren oder zu sanieren. Der Fokus des Infrastrukturausbaus sollte auf für den Radverkehr relevante Achsen gelegt werden.

Lückenschlüsse

Wie in der Bestandsanalyse festgestellt, gibt es im Radwegenetz einige Netzlücken, die geschlossen werden sollen, um ein durchgängiges Radverkehrsnetz zu erreichen. Die identifizierten Netzlücken liegen zwischen Delligsen und Hohenbüchen sowie dem Anschluss von Hohenbüchen an den Landkreis Hildesheim nach Hohe Warte. Außerdem gibt es keine Verbindung zwischen Grünenplan und Hohenbüchen. Zur Behebung dieser Verbindungslücken ist i.d.R. der Bau straßenbegleitender Radwege notwendig oder es können parallellaufende Wirtschaftswege genutzt werden.

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

Für die Verbindung von Delligsen nach Hohe Warte über Hohenbüchen wird bereits im Radverkehrskonzept des Landkreises der Vorschlag zum Bau einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage gemacht, der aufgenommen wird (siehe Kapitel 5.3).

Die Wegeverbindung von Grünenplan nach Hohenbüchen ist durch die Topografie geprägt und lässt wenig Handlungsspielraum. Die Umsetzung einer eigenen Radverkehrsführung ist dort sehr unwahrscheinlich.

Insgesamt gilt es zu beachten, dass die betreffenden Straßen in der Baulast Dritter (Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr) liegen und damit nicht in der direkten Handhabe des Flecken Delligsen. Der Flecken ist auf die Mitwirkung durch die Landesbehörde angewiesen. Hinzu kommen oftmals Fragen der Grundstücksverfügbarkeiten und des Naturschutzes, die die Umsetzung erschweren sowie die Konkurrenz mit anderen Projekten zur Schließung von Netzlücken auf Straßen in der Baulast der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr.

Anpassung unzureichender Radverkehrsanlagen

Neben der Schließung von Netzlücken ist die Anpassung bestehender Radverkehrsanlagen anzustreben. Diese beinhaltet sowohl den Ausbau (Verbretterung) als auch die Sanierung von Oberflächen. Ein Ausbau kann nur dann erfolgen, wenn die auszubauende Führungsform geeignet ist oder durch Ausbau zu einer geeigneten Führungsform werden kann (z.B. freigegebener Gehweg durch Ausbau zu gemeinsamen Geh-/Radweg). Eine weitere Grundvoraussetzung ist, dass der Platz vorhanden ist oder geschaffen werden kann.

Sind die Räume für die unterschiedlichen Nutzungsansprüche nicht vorhanden oder können durch eine Neuaufteilung nicht im zweckdienlichen Maße geschaffen werden, kommt innerorts die Anpassung der Führungsform in Betracht, was im Flecken Delligsen Fahrradstraßen oder Piktogrammketten beinhaltet. Zudem ist das Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten eine weitere Möglichkeit, den Radverkehr verträglicher abzuwickeln.

Im Flecken Delligsen treten gemeinsame Geh-/Radwege und freigegebene Gehwege auf, tlw. im Zweirichtungsverkehr. Diese sind jedoch alle zu schmal und führen daher zu Konkurrenzen mit dem Fußverkehr.

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit der Anpassung der bestehenden Radverkehrsanlagen. In Ermangelung des benötigten Raums, kommt ein Ausbau zu anforderungsgerechten Anlagen innerorts nicht in Frage. Außerdem werden an die Ausweisung von Radverkehrsanlagen als benutzungspflichtige Anlagen strenge Anforderungen gestellt (siehe Kapitel 3.3.1) Ebenso sind freigegebene Gehwege laut Regelwerken erst ab mind. 2,50m Gehwegbreite zulässig. Die Freigabe im Zweirichtungsverkehr ist innerorts nur in Ausnahmefällen anzuwenden und Furten entsprechend zu sichern.

Außerorts stehen Fragen des Naturschutzes Grunderwerbs und Nutzen-Kosten-Verhältnisse dem Ausbau gegenüber.

Unter diesen Aspekten sollen die benutzungspflichtigen, innerörtlichen, straßenbegleitenden Geh-/Radwege an der Hilsstraße (Ortseingang bis Hinter dem Wasser), Rotestraße (Kapellenweg bis Höhe Ortsausgang) und Kaierder Straße (Schulstraße bis Ortsausgang) zu Gehwegen umgewidmet und der Radverkehr mit Piktogrammketten auf der Fahrbahn organisiert werden (siehe Piktogrammketten).

Insofern keine Unfälle im Zusammenhang mit der Führung des Radverkehrs im Seitenraum entstanden sind, könnte weiterhin die Freigabe des Gehwegs erfolgen (jedoch ebenfalls nicht regelkonform), um eine Wahlfreiheit zwischen Fahrbahn und Seitenraum zu erhalten. Auf Zweirichtungsverkehr soll jedoch verzichtet werden.

In der Kaierder Straße kann die Führung des Radverkehrs in Delligsen zwischen der Schulstraße und dem Ortsausgang ausnahmsweise im Zweirichtungsverkehr bestehen bleiben, da nur selten einmündenden Straßen anbinden. Dasselbe gilt für die Kaierder Straße/Hagentalstraße im außerörtlichen Bereich. Innerorts ist die Benutzungspflicht (in Richtung Delligsen) aufzuheben.

Im Fall der B3 in Ammensen rechtfertigt die Verkehrsbelastung die Führung im Seitenraum. Allerdings sollte dem Radverkehr durch die Freigabe des Gehweges (anstelle Benutzungspflicht) die Wahlfreiheit eingeräumt werden.

Zu schmale freigegebene Gehwege sollten ebenfalls nur dem Fußverkehr vorbehalten werden. Hier ist insbesondere die Dr.-Jasper-Straße auf der gesamten Länge betroffen. Aufgrund einer Netzlücke und weiterer Defizite bedarf es außerdem ergänzender Maßnahmen wie Piktogrammketten und einer gänzlich anderen Radverkehrsorganisation ab dem Knotenpunkt B3/Dr.-Jasper-Straße.

Zu den Maßnahmen in der Dr.-Jasper-Straße wird in Kapitel 5.3.3 eine vertiefende Ausarbeitung vorgenommen.

Die außerörtlichen straßenbegleitenden Radwege zwischen Ammensen und Varrigsen, Varrigsen und Delligsen, Delligsen und Kaierde oder Delligsen und Grünenplan sind allesamt zu schmal. Ein Ausbau auf die anforderungsgerechte Breite besitzt gegenüber anderen Maßnahmen ein schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis, soll aber z.B. im Zuge von notwendigen Straßensanierungen geprüft werden.

Piktogrammketten

Fahrrad-Piktogrammketten sind eine Maßnahme zur Erhöhung der Sichtbarkeit des Radverkehrs in Bereichen, in denen keine Radverkehrsanlagen existieren und keine Möglichkeit zum Bau von Radverkehrsanlagen bestehen, z.B. aufgrund von beschränkten Handlungsspielräumen. Das Aufbringen von Piktogrammketten wird in Niedersachsen seit dem 12.03.25 durch einen Erlass des

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung ermöglicht. Darin werden Piktogrammketten wie folgt definiert: „Bei Piktogrammketten handelt es sich um eine Abfolge von Sinnbildern für Radverkehr gemäß § 39 Abs. 7 StVO, welche in regelmäßigen Abständen auf der Fahrbahn öffentlicher Straßen in weißer Farbe markiert wird. Derartige Piktogrammketten sollen an ausgewählten Stellen allen Verkehrsteilnehmenden verdeutlichen, dass Radfahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr erlaubt ist, also von Radfahrenden genutzt werden darf, sofern keine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage vorhanden bzw. zugelassen ist.“ Die Piktogramme sind 1,30m x 1,00m groß und werden in einem Abstand von 1,25m vom Fahrbahnrand aufgebracht. Sie sollen sich im Abstand von 30 bis 50 m wiederholen.

Im Flecken Delligsen werden Piktogrammketten für folgende Abschnitte vorgeschlagen:

- Dr.-Jasper-Straße von Göttinger Straße bis Bahnhofstraße (Delligsen)
- Hilsstraße von Bahnhofstraße bis Ortsausgang⁴⁵
- Rotestraße von Ortsausgang bis Hilsstraße (Delligsen)
- Kaierder Straße von Hilsstraße bis Ortsausgang (Delligsen)
- Obere Hilsstraße von Hüttenstraße bis Ortsausgang, einseitig bergauf (Grünenplan)
- Heilige Aue von Untere Hilsstraße bis Ortsausgang, einseitig bergauf (Grünenplan)
- Untere Hilsstraße von Kurshausweg bis Ortsausgang (Grünenplan)
- Hagenthalstraße (Innerorts von Kaierde, mind. ab Weidenbergweg)
- Prüfung entlang der B3 in Ammensen

Die ausgewählten Abschnitte sind Haupttrouten bzw. Nebenrouten des Zielnetzes Delligsen. Aufgrund der jeweiligen örtlichen Situationen ist der Bau oder die Ausweisung von anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen nicht bzw. nur unter enormen Aufwendungen und Folgen möglich. Piktogrammketten können hier einen Beitrag zur Erhöhung der Sichtbarkeit des Radverkehrs leisten und sowohl Autofahrenden verdeutlichen, dass das Fahren im Mischverkehr hier erlaubt ist, als auch Radfahrende dazu ermutigen, die Fahrbahn zu nutzen. Das Sicherheitsempfinden von Radfahrenden kann dadurch gesteigert werden.

⁴⁵ Zwischen Hinter dem Wasser und Bahnhofstraße vor allem wegen der Verständlichkeit und Kontinuität

● **Abbildung 26:** Beispieldarstellung Piktogrammkette



Die Maßnahmen sollten zudem durch Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden, um die Intention deutlich zu machen und die Akzeptanz zu erhöhen.

Als Begleitmaßnahme empfiehlt sich die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.

Oberflächensanierung / grundlegende Sanierung

Um das Radfahren für den Alltagsradverkehr attraktiv zu machen, sind schnelle, sichere und komfortable Radwege unabdingbar. Dazu gehört neben den entsprechenden Anlagen auch die Qualität der Oberfläche. Sie bietet bei richtiger Ausführung die notwendige Griffigkeit, Sicherheit (Minderung von Sturzgefahr) und den Komfort.

Eine grundlegende Sanierung von Wegen soll auf der Verbindung der Maschstraße nach Dörshelf erfolgen. Ein konkreter Vorschlag wird in Kapitel 5.3.2 ausgearbeitet

Außerdem sind Teile des Wirtschaftsweg zwischen Delligsen und Varrigsen aktuell nur mit wassergebundenen Decken ausgestattet. Die Bedeutung dieser Verbindung ist aufgrund von bestehenden Alternativen jedoch nicht hoch anzusetzen, weshalb keine Asphaltierung vorgeschlagen wird.

Aufgrund von starken Schäden der Fahrbahnoberfläche sollte für die Straße Eichenkamp (bis Waldkinderspielplatz) eine Sanierung geprüft werden.

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind eine Form zur bevorrechtigten Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Auf Fahrradstraßen gilt automatisch Tempo 30 und sind i.d.R. vorfahrtsberechtigt. In Fahrradstraßen darf der Radverkehr (vom Kfz-Verkehr) nicht gefährdet oder behindert werden. Eine ausführliche Beschreibung der aktuell geltenden Regelungen für Fahrradstraßen gibt es bereits in Kapitel 3.3.1 und wird daher an dieser Stelle nicht mehr gesondert ausgeführt.

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

Eine komplette Darstellung zu den verkehrsrechtlichen Belangen von Fahrradstraßen werden in der StVO, den VwV-StVO und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) benannt. Empfehlungen für die Gestaltung von Fahrradstraßen werden in den Leitfäden des DIfU / der Uni Wuppertal⁴⁶ und der AGNH⁴⁷ dargestellt.

Im Flecken Delligsen wird die Prüfung zur Einrichtung von Fahrradstraßen für folgende Abschnitte vorgeschlagen:

- Maschstraße/Rosmarienstraße zwischen Carlstraße und Dr.-Jasper-Straße
- Schulstraße zwischen Kaierder Straße und Röhnbergstraße

Die ausgewählten Abschnitte sind Haupttrouten bzw. Nebenrouten des Zielnetzes Flecken Delligsen. Aufgrund der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten (Flächenverfügbarkeit, Kfz-Verkehrsmenge, Rolle im Kfz- und Radverkehrsnetz) bietet sich auf diesen Straßen die Einrichtung einer Fahrradstraße an. Mit der Herstellung der Fahrradstraße wird die Sichtbarkeit und Sicherheit des Radverkehrs entlang dieser Strecken genauso gesteigert wie das Sicherheitsempfinden von Radfahrenden.

- **Abbildung 27:** Beispielbild Fahrradstraße (links), Plakat zur Öffentlichkeitsarbeit Fahrradstraße (rechts)



Um die geltenden Regelungen zu kommunizieren und die Akzeptanz der Maßnahme zu erhöhen, ist dabei die Unterstützung einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit sehr wichtig.

⁴⁶ Deutsches Institut für Urbanistik (DIfU), Bergische Universität Wuppertal (Hrsg.), Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis

⁴⁷ Radnetz Hessen - Qualitätsstandards und Musterlösungen (2020), Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

R2: Sichere Radverkehrsführung in Kreuzungs- und Querungsbereichen sowie an Radwegeenden

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025



Kreuzungsbereiche

Für eine sichere Führung des Radverkehrs in Kreuzungsbereichen und an Einmündungen müssen diese rechtzeitig erkennbar, begreifbar, übersichtlich sowie gut und sicher befahrbar sein. Dies bedingt gute Sichtfelder beim Annähern an die Einmündung oder Kreuzung, was durch das Freihalten von ruhendem Verkehr oder Einbauten und Stadtmobiliar erreicht werden kann.

Die Gestaltung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten und Einmündungen ist von der örtlichen Situation (Radverkehr auf der Fahrbahn oder im Seitenraum, Knotenpunktart) und Handlungsspielräumen abhängig.

Maßnahmen für eine sichere Radverkehrsführung sind u. a.

- die Markierung von Radverkehrsfurten und Piktogrammen
- Roteinfärbungen und Beschilderungen
- das Herstellen von guten Sichtbeziehungen
- Aufpflasterungen und die Anpassung von Kurvenradien in Einmündungsbereichen
- vorgezogene Haltlinien
- Vorlaufgrün
- aufgeweitete Radaufstellstreifen – ARAS (mit Vorbeifahrstreifen)
- indirektes Linksabbiegen

Letztere Maßnahmen betreffen vor allem lichtsignalgeregelte Kreuzungen innerorts, wovon im Flecken Delligsen keine existieren.

Bei Führungen im Seitenraum an Grundstückseinfahrten oder über schwach belastete Nebenstraßen ist das Absenken des Radwegs zu unterlassen (vgl. Gehwegüberfahrten im Fußverkehr, F2). Stattdessen sind die Bordabsenkung für den Kfz-Verkehr nahe an die Straße zu legen oder Gehwegüberfahrten einzurichten.

Insofern der Radverkehr an Einmündungen und Kreuzungen im Seitenraum organisiert ist (z.B. B3 in Ammensen, Hilsstraße in Delligsen), sind folgende Maßnahmen durchzuführen:

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

- bei benutzungspflichtigen Anlagen oder freigegebenen Gehwegen: Markierung der Geh- und Radwegfurten und Sinnbild „Fahrrad“ auf der Furt, wenn möglich farbliche Einfärbung der Furt
- Einheitliche Beschilderung der Nebenstraßen mit Verkehrszeichen 1000-32 StVO (Radfahrer kreuzen von rechts und links) an Zeichen 205 StVO (Vorfahrt gewähren) bei Radverkehrsführung im Zweirichtungsverkehr
- Prüfen von Gehwegvorstreckungen zur Verbesserung der Sichtbeziehungen und Verringerung der zu überquerenden Distanzen sowie zur Reduzierung der Kfz-Fahrgeschwindigkeiten beim Ab- und Einbiegen

Im Flecken Delligsen sind aktuell folgende Knotenpunktbereiche (KP) mit Anpassungsbedarf identifiziert:

- KPs entlang der Hilsstraße (zwischen Ortseingang bis Hinter dem Wasser)
- KPs entlang der B3 in Ammensen
- KPs entlang der Kaierder Straße und Hagentalstraße zwischen Delligsen und Kaierde

Querungsbereiche und Radwegenden

Wenn der Radverkehr als Querungsverkehr über Straßen auftritt, sind entsprechende Angebote (Mittelinseln, LSA) zu schaffen oder darauf auszulegen (zu verbessern). D.h., dass die Breitenanforderungen berücksichtigt werden oder entsprechende Streuscheiben in den FG-LSA vorhanden sind. Dies betrifft vor allem auch die Einrichtung oder Verbesserung von Querungsanlagen an Ortseingängen, wenn der einseitige Zweirichtungsradweg endet.

Für konkrete Bereiche sind unter 5.3 Vorschläge erarbeitet.

R3: Ausbau der Radabstellanlagen und Ladeinfrastruktur



Ein qualitätsvolles Angebot an Radstellablagen ist ein wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung, was auch die Rückmeldungen aus der Bürgerschaft bestätigen. Daher soll kontinuierlich insbesondere an wichtigen Zielorten wie Freizeit-, Bildungs- und Nahversorgungsstandorten das Angebot an sicheren Radabstellanlagen verbessert oder geschaffen werden. Die Ausstattung der Radabstellanlagen richtet sich nach der angebundenen Nutzung und dem damit verbundenen Nutzungsverhalten.

Werden Personen oder Gegenstände (z.B. Einkäufe) transportiert, empfehlen sich Abstellanlagen mit festem Stand des Fahrrades. Bestehen keine Anforderungen an den stabilen Stand, sind Bügel i.d.R. geeignet. Zusätzliche

Ausstattung wie Überdachungen sollen vor allem bei längeren Aufenthaltszeiten eingeplant werden (z.B. Arbeitsplatz, Schule, wetterunabhängige Freizeitbeschäftigungen, Ämter).

Der Abstand der Radabstellanlagen zum Ziel sollte max. 40m betragen.

Radabstellanlagen eignen sich auch, um Kreuzungsbereiche frei von Sichtbehinderungen zu halten, da sie i.d.R. eine weniger sichtbehindernde Wirkung als abgestellte Kfz haben und die potenziell missbräuchliche Nutzung von Flächen verhindern.

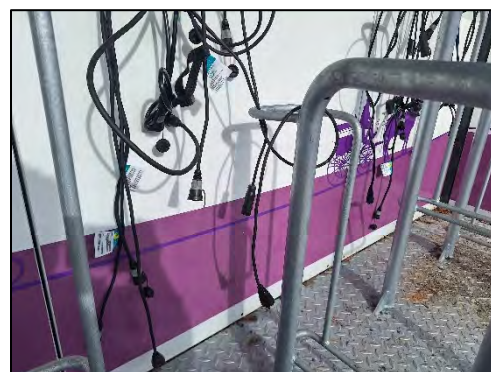
Geeignete Standorte sind Nahversorger wie REWE und Aldi, öffentliche Einrichtungen/Versammlungsstätten wie der Delligser Festsaal und Freizeiteinrichtungen wie das Freibad Delligsen, das Hilsbad Hohenbüchen sowie die Schulen.

Bei privaten Betreibern sind Initiativen von z. B. Einzelhändler*innen, Gastronom*innen und Arbeitgeber*innen erforderlich.

Mit der Einrichtung von Abstellanlagen soll der Ausbau der Lademöglichkeiten für E-Bikes/Pedelecs verbunden werden. Für konkrete Standorte bedarf es allerdings weiterer Prüfungen. Es bieten sich Orte an, an denen die Aufenthalte länger sind (mind. 2 Stunden) oder an touristisch bedeutenden Zielen.

Das Angebot sollte unterschiedliche Ladeanschlüsse bedienen und Aufbewahrungsmöglichkeiten für Ladeequipment vorhalten.

● **Abbildung 28:** Öffentliche Ladestation in Soltau



R4: Überarbeitung und Erweiterung der Radwegweisung



Zur Stärkung der Nahmobilität, Verbesserung der Orientierung im Alltagsverkehr und für eine stärkere Nutzung des touristischen Potentials ist eine flächendeckende Beschilderung von besonderer Relevanz. Im Rahmen der Bestandsaufnahme

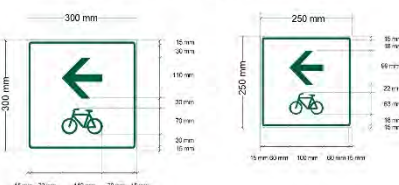
wurde festgestellt, dass im Flecken Delligsen keine einheitliche Wegweisung für den Radverkehr vorhanden ist. Lediglich vereinzelt sind Hinweisschilder für die Routenführung vorhanden, die jedoch nicht den Vorgaben zur Radwegweisung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) entsprechen (vgl. Abbildung 29). An viele Stellen fehlt die Wegweisung vollkommen.

Die Beschilderung der Radwegweisung für den Alltagsradverkehr ist insbesondere für die allgemeine Orientierung und die Alltagsverbindungen relevant. Die Beschilderung soll entlang des entwickelten Radverkehrsnetzes erfolgen, welches wichtige Ziele und alle Ortsteile anbindet. Dabei sind das **Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr** der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie der **Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen** zu beachten. Die Erarbeitung eines flächendeckenden Wegweisungsnetzes erfolgt in enger Zusammenarbeit mit dem Landkreis sowie den umliegenden Gemeinden und Kreisen, um eine überörtlich konstante Beschilderung zu ermöglichen.

- **Abbildung 29:** nicht den Vorgaben entsprechende Radwegweisung im Flecken Delligsen (links), Vorgaben für Radwegweiser in Niedersachsen⁴⁸ (rechts)



Abbildung 8: Zwischenwegweiser mit Regelgröße 300x300mm und Mindestgröße 250x250mm



⁴⁸ Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen (Hrsg.) Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen, file:///C:/Users/holger.heering/Downloads/RS80_Radverkehrswegweisung_in_Niedersachsen-3.pdf

R5: Weiterentwicklung des Leihsystems für Lastenfahrräder



Lastenfahrräder haben das Potenzial kurze Autofahrstrecken zu ersetzen, insbesondere wenn Kinder oder Dinge transportiert werden müssen. Um die Hürde der hohen Anschaffungskosten eines Lastenrads zu überwinden, kann in der Gemeinde ein Leihsystem etabliert werden. Dies kann in Zusammenarbeit mit Kitaträgern erfolgen, da Familien mit kleinen Kindern eine der Hauptnutzergruppen von Lastenrädern sind. Dabei sollten auch Probefahrten für Eltern angeboten werden.

Auf dem ab 2026 vorhandenen Lastenrad soll weiteraufgebaut werden. Dem vorangestellt soll eine Evaluation zur Nutzung stattfinden.

Denkbar wäre die Etablierung weiterer Standorte in den Ortsteilen und an zentraleren Standorten in Wohnnähe.

R6: Kommunikation



Interkommunale Zusammenarbeit:

Da Ziele des Radverkehrs häufig auch außerhalb des Gemeindegebiets liegen, sind Abstimmungen mit den Nachbarkommunen sehr wichtig. Für ein lückenloses Radnetz über die Gemeindegrenzen hinaus mit durchgehender Radverkehrsanbindung soll die interkommunale Zusammenarbeit gestärkt werden.

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen | Bremen (AGFK):

Ein weiterer Bestandteil zur Stärkung der interkommunalen Kommunikation kann eine Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen | Bremen (AGFK) sein. Die Arbeitsgemeinschaft bietet neben Informationen zur Radverkehrsförderung Zugang zu Fachtagungen und Schulungen sowie die Möglichkeit für Mitglieder als „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ zertifiziert zu werden.

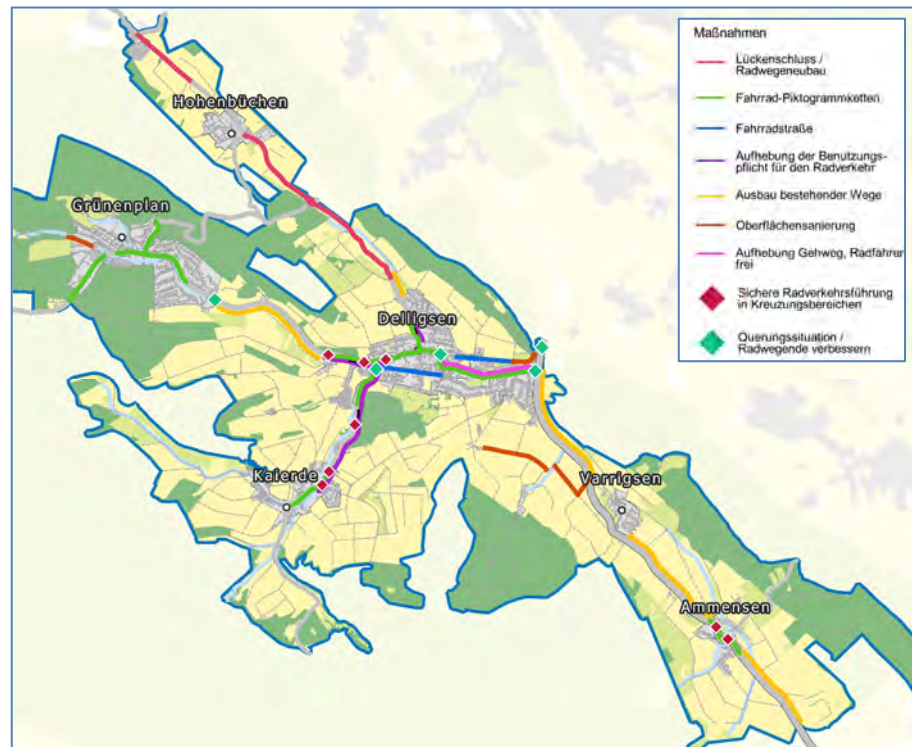
Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

● **Karte 21:** Maßnahmenkarte Radverkehr



(hochauflösende Karte im Anhang)

5.3 Integriertes Gesamtkonzept (konkrete, integrierte Maßnahmenvorschläge)

Nachfolgend werden die in den Handlungsansätzen benannten Maßnahmenvorschläge als Maßnahmenbündel des Fuß- und Radverkehrs zusammengefasst oder einzelne Maßnahmenvorschläge vertiefend betrachtet. Die Darstellung erfolgt in Maßnahmenblättern, welche relevante Kernaussagen zusammenfassen, u.a:

- Beschreibung der Ausgangssituation
- Maßnahmandarstellung (Skizze, Querschnitt, Lageplan)
- Kosten
- Prioritäten
- Fördermöglichkeiten und
- Umsetzungszeitraum

Kosten

Die Kostenangaben basieren auf einer groben Kostenschätzung mit Einheits- und Pauschalwerten und dienen der ersten Einschätzung. Da derartige Projekte in der Regel mit erheblichen Unsicherheiten verbunden sind, lassen sich verlässliche Kosteneinschätzungen nur eingeschränkt treffen. Dies betrifft sowohl die zukünftige Preisentwicklung bis zur Umsetzung als auch spezifische örtliche Bedingungen – etwa erforderliche Anschlüsse oder die tatsächlichen Untergrundverhältnisse –, die erst im Rahmen der konkreten Realisierung präzise bewertet werden können. Gerade bei kleineren Maßnahmen können daraus deutliche Kostenabweichungen resultieren, deren genaue Ermittlung nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich wäre. Hinzu kommt, dass Veränderungen in der Gesetzgebung sowie in bautechnischen Normen die endgültigen Kosten ebenfalls beeinflussen und nicht im Voraus prognostizierbar sind. Auch die Entwicklung von Förderprogrammen und -mitteln, die für die Refinanzierung und damit für die tatsächliche finanzielle Belastung eine zentrale Rolle spielt, verläuft dynamisch und bleibt schwer vorhersehbar.

Genauere Kostenberechnungen bieten sich daher an, wenn die Planungen auf eine nächste Stufe gehoben werden und die konkreten Anpassungsbedarfe abgeschätzt werden können.

Die grobe Kostenschätzung wird in Spannen angegeben:

- € € € : gering (bis 50.000 €)
- € € € : mittel (50.000 – 500.000 €)
- € € € : hoch (über 500.000 €)

Priorität

Die Priorität einer Maßnahme setzt sich aus der Bedeutung des betroffenen Bereichs (z.B.: Netzbestandteil, Schülerroute etc.), der Nutzen der Maßnahmenumsetzung (Grad der Verbesserung) und den groben Kosten zusammen.

Auf diese Weise ergeben sich 3 Prioritätsstufen:

- ■ ■ ■ : geringe Priorität
- ■ ■ ■ : mittlere Priorität
- ■ ■ ■ : hohe Priorität

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

Umsetzungszeitrahmen

Der Umsetzungszeitrahmen definiert die Zeitspanne innerhalb derer eine Umsetzung der Maßnahme verfolgt werden sollte und, in Abhängigkeit von Beteiligungen und Fördergeldern, voraussichtlich möglich ist.

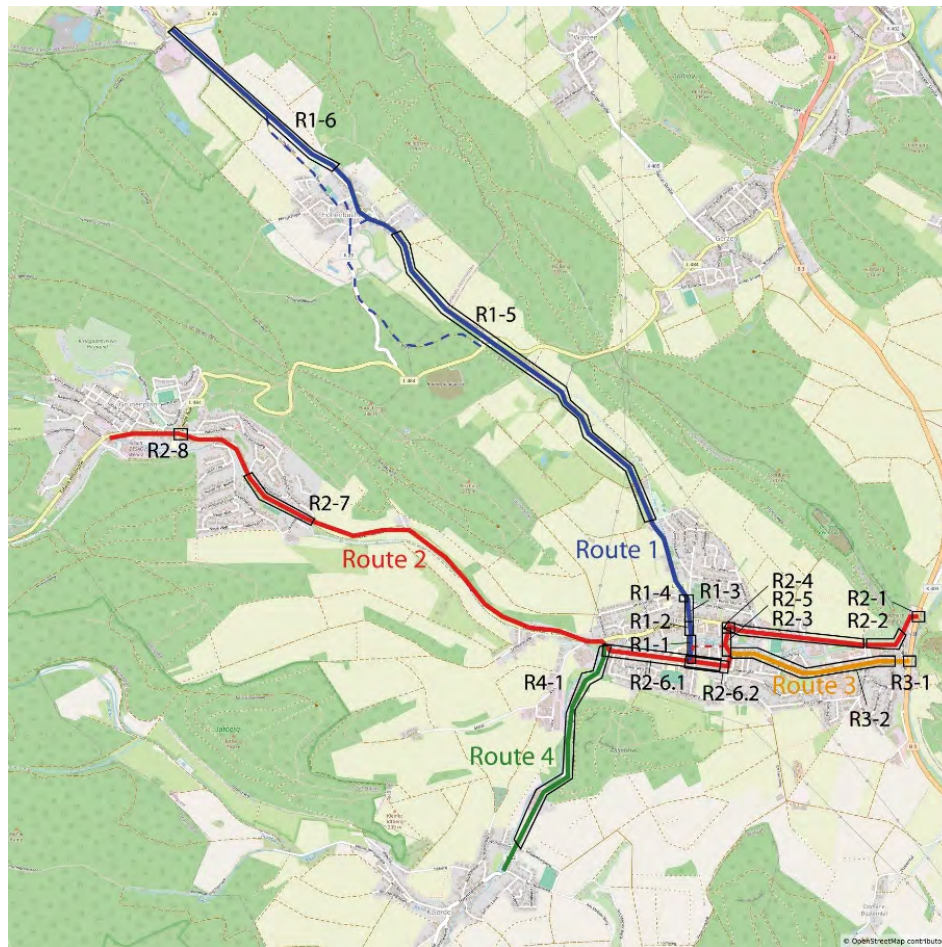
-   : kurzfristig (2025-2028)
-   : mittelfristig (bis 2035)
-    : langfristig (über 2035 hinaus)

Die Maßnahmenbündel sind geeignet, den Fuß- und Radverkehr zu stärken und eine positive Entwicklung anzustoßen, die durch sukzessive Umsetzung weiterer Maßnahmen der übergeordneten Handlungsansätze eine ganzheitliche Förderung des Fuß- und Radverkehrs bewirkt.

Den Vorschlägen liegt eine Prüfung der verfügbaren Handlungsspielräume im bestehenden Querschnitt („von Hauswand zu Hauswand“) zugrunde. Grundsätzlich sind die Maßnahmen innerhalb dieses Querschnitts umsetzbar/machbar. Ob die Flächen jedoch tatsächlich zur Verfügung stehen, hängt von anderen verkehrlichen Prioritäten oder weiteren übergeordneten Interessen sowie bautechnischen Belangen ab.

Die Reihenfolge der Maßnahmenblätter orientiert sich an festgelegten Routenverläufen im Zielnetz des Radverkehrs.

● **Abbildung 30:** Maßnahmenrouten und Verortung der Maßnahmen



Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

5.3.1 Route 1: Delligsen – Hohenbüchen – Hohe Warte

Maßnahme 1-1: Gehwegausbau Hofetstiege von Schulstraße bis Höhe Spielplatz Hofetstiege

Maßnahme:	1-1: Gehwegausbau Hofetstiege von Schulstraße bis Höhe Spielplatz Hofetstiege
Ausgangssituation	Die Straße ist als Schulweg ausgewiesen und besitzt im nördlichen Teilabschnitt nur einseitig einen Gehweg, der obendrein zu schmal ist (1,20m). Im weiteren Verlauf gibt es beidseitig Gehwege, die allerdings jeweils unter 1,80m breit sind. Ferner ist die Straße als Einbahnstraße (Fahrtrichtung Süden) angelegt, die für den Radverkehr freigegeben ist und es verkehrt ein Schulbus im Linienbetrieb.  LK Argus Kassel
Maßnahmenvorschlag	Die Straße ist als Schulweg ausgewiesen und besitzt im nördlichen Teilabschnitt nur einseitig einen Gehweg, der obendrein zu schmal ist (1,20m). Im weiteren Verlauf gibt es beidseitig Gehwege, die allerdings jeweils unter 1,80m breit sind. Ferner ist die Straße als Einbahnstraße (Fahrtrichtung Süden) angelegt, die für den Radverkehr freigegeben ist und es verkehrt ein Schulbus im Linienbetrieb. Um den Gehweg zu verbreitern, muss die Fahrbahn verschmälert werden. Bei einer groben Breiten der Fahrbahn im nördlichen Abschnitt von 4,50m bis 5,00m stehen unter Berücksichtigung der Erhaltung der Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung, max. 1,00 m bis 1,50m zur Verfügung, um den Gehweg im nördlichen Bereich auf der Ostseite zu verbreitern. Das Mindestmaß der Fahrbahn muss 3,50m betragen. Im südlichen Bereich besteht ggf. Spielraum, die Fahrbahn ab und an auf kurzen Abschnitten auf 4,00m auszubuchten (oder durchgängig auf 4,00m zu gestalten), um Ausweichstellen für den Radverkehr in Gegenrichtung zu schaffen. Die von der Fahrbahn gewonnenen Flächen sind für die Verbreiterung des Gehwegs (einseitig) einzusetzen.

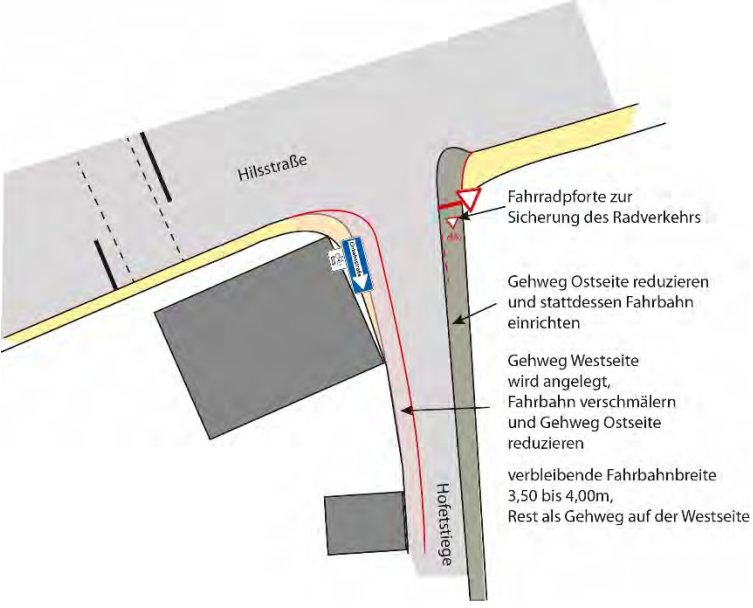
Maßnahmenskizze	
Mögliche Konflikte	
Synergien	Sicherheit für vulnerable Gruppen, Gehweggestaltung
Beteiligte Akteure	Gemeinde Delligsen
Kostenschätzung	€ € €
Fördermöglichkeiten	Förderinitiative Fußverkehr (Bundesamt für Logistik und Mobilität)
Priorisierung	■ ■ ■
Umsetzungszeitraum	Mittel- bis langfristig

Maßnahme 1-2: KP Hofetstiege/Hilsstraße - Hofetstiege

Maßnahme:	1-2: KP Hofetstiege/Hilsstraße - Hofetstiege
Ausgangssituation	Die Rotestraße und Hofetstiege sind als Schulwege ausgewiesen. Durch die Fußgängerampel an der Hilsstraße treten Schülergruppen tlw. pulkartig auf und haben nicht genau Platz im Seitenraum zur Verfügung. Die Hofetstiege besitzt im nördlichen Teilabschnitt nur einseitig einen Gehweg, der obendrein auf der Ostseite (abgewandt von der

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

	Fußgängerampel) und zu schmal ist (1,20m). Im weiteren Verlauf der Hofestiege gibt es beidseitige Gehwege, die allerdings jeweils unter 1,80m breit sind. Ferner ist die Straße als Einbahnstraße (Fahrtrichtung Süden) angelegt, die für den Radverkehr freigegeben ist und es verkehrt ein Schulbus im Linienbetrieb.
Maßnahmenvorschlag	Um im nördlichen Abschnitt den Gehweg zu verbreitern, muss die Fahrbahn verschmälert und der Gehweg auf der Ostseite zurückgebaut werden. Bei einer groben Breiten der Fahrbahn von 4,50m bis 5,00m stehen unter Berücksichtigung der Erhaltung der Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung, max. 1,00 m bis 1,50m von der Fahrbahn und ca.1,20 vom Gehweg Ostseite zur Verfügung, um den Gehweg im nördlichen Bereich auf der Westseite zu verbreitern. Das Mindestmaß der Fahrbahn muss 3,50m betragen, besser für den Radverkehr in Gegenrichtung wären 4,00m. Die Ausfahrt für den Radverkehr in die Hilsstraße soll durch eine Fahrradpforte gesichert werden. Im südlichen Bereich besteht ebenfalls Spielraum, die Fahrbahn zu verschmälern, um die von der Fahrbahn gewonnenen Flächen für die Verbreiterung des Gehwegs (einseitig) einzusetzen.
Maßnahmenskizze	
Wesentliche Umsetzungsbausteine	Ggf. Ansprache und Kommunikation mit der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Planung gemäß HOAI-Phase 3 bis 5), Beteiligung, Ausschreibung, Bauvorbereitung
Mögliche Konflikte	Leitungen unter dem bestehenden Gehweg Ostseite
Synergien	Sicherheit für vulnerable Gruppen, Sicherung des Radverkehrs an der Ausfahrt Hilsstraße
Beteiligte Akteure	Gemeinde Delligsen, ggf. Landesbehörde Straßenbau

Kostenschätzung	€ € €
Fördermöglichkeiten	NGVFG Niedersachsen, Sonderprogramm Stadt und Land, Förderinitiative Fußverkehr (Bundesamt für Logistik und Mobilität), Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 b-e Verbesserung des Radverkehrs)
Priorisierung	■ ■ ■
Umsetzungszeitraum	Kurz- bis mittelfristig

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen
Dezember 2025

Maßnahme 1-3: Gehwegausbau Rotestraße von Hilsstraße bis Im Krümpel

Maßnahme:	1-3: Gehwegausbau Rotestraße von Hilsstraße bis Im Krümpel
Ausgangssituation	Auf beiden Seiten der Rotestraße sind die Gehwegbreiten durch die vorhandene Bebauung stark eingeschränkt (tlw. < 1,00m). Für Zufußgehende, insbesondere Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen oder Menschen mit Kinderwagen ist die Rotestraße an dieser Stelle nur eingeschränkt nutzbar. Zusätzlich sind auf der östlichen Gehwegseite bis zum Kapellenweg weitere Engstellen vorhanden, sodass eine durchgängig sichere Führung für den Fußverkehr nicht gewährleistet ist. Dieser Zustand ist im Hinblick auf die Bedeutung der Verbindung (Schulweg) nicht akzeptabel. 
Maßnahmenvorschlag	Zur Verbesserung der Situation soll der Gehweg auf der westlichen Straßenseite verbreitert werden. Der hierfür benötigte Raum soll durch den Rückbau des östlichen Gehwegs auf das benötigte Mindestmaß zur Wahrung des Abstands von Kfz zur Hauswand reduziert werden (Schrammbord). Ziel der Maßnahme muss es sein, ein gesamtheitliches Konzept für die Rotestraße auf dem Abschnitt von der Hilsstraße bis zur Straße Im Krümpel zu erarbeiten. Die Gehwegmindestbreite auf der westlichen Straßenseite ist entlang des gesamten Abschnitts durch den Rückbau des östlichen Gehwegs und Fahrbahnverlegungen sicherzustellen. Um die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn stärker hervorzuheben und zu signalisieren, dass der Radverkehr nicht auf dem Gehweg fahren soll, ist das Markieren von Piktogrammketten vorgesehen.

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

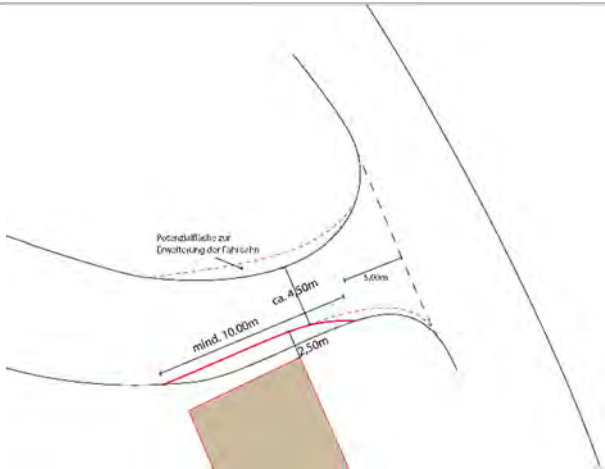
Dezember 2025

Maßnahmenskizze	
Wesentliche Umsetzungsbausteine	Ansprache und Kommunikation mit der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Planung gemäß HOAI-Phase 3 bis 5), Beteiligung, Ausschreibung, Bauvorbereitung
Mögliche Konflikte	Restfahrbahnbreite bei Begegnungsverkehr Lkw/Lkw eingeschränkt
Synergien	Erhöhung der Verkehrssicherheit für vulnerable Gruppen und Radverkehr
Beteiligte Akteure	Gemeinde Delligsen, Landesbehörde Straßenbau
Kostenschätzung	€ € €
Fördermöglichkeiten	Förderinitiative Fußverkehr (Bundesamt für Logistik und Mobilität)
Priorisierung	■ ■ ■
Umsetzungszeitraum	Kurz- bis mittelfristig

Maßnahme 1-4: Gehwegausbau Im Krümpel

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

Maßnahme:	1-4: Gehwegausbau Im Krümpel
Ausgangssituation	In der Straße Im Krümpel befindet sich mit dem ev. Kindergarten ein nahmobilitätsrelevantes Ziel mit besonders vulnerablem Nutzerkreis. Die Zuwegung über die Straße Im Krümpel erfolgt vom Knotenpunkt Rostestraße/Im Krümpel über einen einseitigen schmalen Gehweg (ca. 1,30m) auf der Südseite. Dieser wird an der Hausecke nochmal schmaler (ca. 0,60m). 
Beschreibung	Zur Erhöhung der Sicherheit zu Fußgehender Kinder und Eltern soll der Weg mindestens an der Hausecke auf ca. 10m Länge ausgebaut werden (ideal 2,50m, mindestens 2,00m). Spielräume dazu bestehen auf der Fahrbahn, die auf 4,50m reduziert werden kann. Notfalls ist unter Hinzunahme der Gegenseite (Grasfläche) die Fahrbahn leicht zu versetzen. Ist die Fläche nicht nutzbar, würde eine Fahrbahnverengung mit Wartepflicht für ausfahrende Verkehre entstehen. Dann sollten die Sichtverhältnisse und Verkehrsabläufe genauer untersucht werden.
Maßnahmenskizze	
Wesentliche Umsetzungsbausteine	Planung gemäß HOAI-Phase 3 bis 5) Beteiligung, Ausschreibung, Bauvorbereitung
Mögliche Konflikte	Grundstücksverfügbarkeit
Synergien	Verkehrssicherheit für vulnerable Gruppen
Beteiligte Akteure	Gemeinde Delligsen
Kostenschätzung	€ € €
Fördermöglichkeiten	Förderinitiative Fußverkehr (Bundesamt für Logistik und Mobilität)

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

Priorisierung	■ ■ ■
Umsetzungszeit- raum	Kurz- bis mittelfristig

**Maßnahme 1-5: Radwegebau zwischen Delligsen und Hohenbü-
chen**

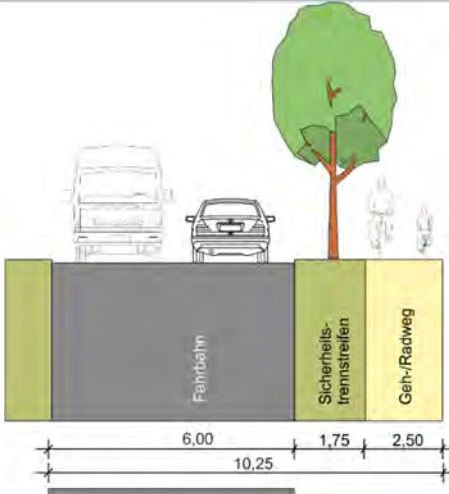
Maßnahme:	1-5: Radwegebau zwischen Delligsen und Hohenbüchen
Ausgangssituation	Zwischen Hohenbüchen und Delligsen besteht eine Lücke im Radverkehrsnetz. Aktuell müssen Radfahrer zwischen den beiden Orten im Mischverkehr auf der Landesstraße (ca. 2.000 bis 3.400 Kfz/24h) fahren oder auf dem unzureichend ausgebauten Wirtschaftsweg durch den Wald (Teilstrecke). Dieser endet jedoch auf der Hälfte der Strecke. Die Route ist sowohl im Radverkehrskonzept des Landkreises Holzminden als auch im Nahmobilitätskonzept als Hauptroute eingetragen. 
Maßnahmenvor- schlag	Es soll zwischen den Ortsteilen ein straßenbegleitender, gemeinsamer Geh-/Radweg (2,50m) entlang der L 462 angelegt werden. Ein Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn von mind. 1,75m ist einzuhalten. Ab dem Kreisverkehr L 462/L 484 besteht ggf. die Möglichkeit die Route auf einen Waldweg (ehemalige Bahntrasse) zu verlegen, die auf der Ludwig-Menge-Straße endet. Dagegen sprechen allerdings, dass die Führung umwegiger wird und dass die Anforderungen an den Naturschutz nicht erwarten lassen, dass die Route durch den Wald anforderungsgerecht umgesetzt werden kann. Ferner muss geklärt werden, ob die Bahntrasse zur Überplanung freigestellt und ein Nutzungsrecht durch den Eigentümer (vermutlich dt. Bahn) erreicht werden kann. Ein bislang in Deutschland nicht rechtskräftig gültiger Ansatz ist die Anlage von Schutzstreifen außerorts, so dass diese Möglichkeit entfällt. Gemäß Niedersächsischem Straßengesetz ist für den Radwegebau entlang der Straße das Land in Form der Landesbehörde zuständig. Der Ausbau bedarf der Zustimmung (auch als Bürgerradweg). Die Kommune kann den Bedarf der Route beim Baulastträger geltend machen. (Teil des Landesnetzes, Alltagsverbindung, Nachfrage, Sicherheitsdefizite etc.) und ggf. politische Beschlüsse herbeiführen oder Flächen bereitstellen bzw. Grundstückverhandlungen aufnehmen und in Vorleistung gehen, um gegenüber dem Baulastträger den konkreten Willen zu zeigen. Am Anfang und Ende des einseitigen Radwegs sind Querungsanlagen bzw. sichere Überleitungen in den Mischverkehr herzustellen. Mit der Ausweisung und Herstellung einer neuen Radroute wird eine Anbindung für den Alltagsverkehr zwischen Delligsen und Hohenbüchen geschaffen, sowie die Entwicklung des Gesamtnetzes des Landkreises gefördert.

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

Maßnahmenskizze	
Wesentliche Umsetzungsbausteine	Ansprache und Kommunikation mit der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Prüfung der Verfügbarkeit / Erwerbbarkeit von Grundstücken
Mögliche Konflikte	Prioritätensetzung auf der Landesliste der Landesbehörde, Naturschutz, Grunderwerb, Freistellung der Bahntrasse
Synergien	Hauptnetz des Radzielnetzes Landkreis Holzminden und Radzielnetz Delligsen
Beteiligte Akteure	Gemeinde Delligsen, Landkreis Holzminden, Landesbehörde Straßenbau
Kostenschätzung	€ € €
Fördermöglichkeiten	NGVFG Niedersachsen, Sonderprogramm Stadt und Land, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 d Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur), Bürgerradwege Niedersachsen
Priorisierung	■ ■ ■
Umsetzungszeitraum	langfristig

Maßnahme 1-6: Radwegebau zwischen Hohenbüchen und Hohe Warte

Maßnahme:	1-6: Radwegebau zwischen Hohenbüchen und Hohe Warte
Ausgangssituation	Zwischen Hohenbüchen (Fuhrmannstraße) und Hohe Warte (Anbindung LK Hildesheim in Richtung Duingen) besteht eine Lücke im Radverkehrsnetz. Aktuell müssen Radfahrer zwischen den beiden Orten im Mischverkehr auf der vielbefahrenen Landesstraße (3.400 Kfz/24h) fahren. Die Route ist im Radverkehrskonzept des Landkreises Holzminden als Hauptroute eingetragen. 
Maßnahmenvorschlag	Mit der Ausweisung und Herstellung einer neuen Radroute wird eine Anbindung für den Alltagsverkehr zwischen Hohenbüchen und Duingen bzw. dem Landkreisesnetz Hildesheim geschaffen sowie die Entwicklung des Gesamtnetzes des Landkreises Holzminden gefördert. Es soll zwischen den Ortsteilen ein straßenbegleitender, gemeinsamer Geh-/Radweg (2,50m) entlang der L 462 angelegt werden. Ein Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn von mind. 1,75m ist einzuhalten. Von Hohenbüchen besteht über die Fuhrmannstraße ein auf ca. 500m parallel zur L 642 verlaufender Weg, der in die Routenführung aufgenommen werden sollte. Ein bislang in Deutschland nicht rechtskräftig gültiger Ansatz ist die Anlage von Schutzstreifen außerorts, so dass diese Möglichkeit entfällt. Gemäß Niedersächsischem Straßengesetz ist für den Radwegebau entlang der Straße das Land in Form der Landesbehörde zuständig. Der Ausbau bedarf der Zustimmung (auch als Bürgerradweg). Die Kommune kann den Bedarf der Route beim Baulastträger geltend machen. (Teil des Landesnetzes, Alltagsverbindung, Nachfrage, Sicherheitsdefizite etc.) und ggf. politische Beschlüsse herbeiführen oder Flächen bereitstellen bzw. Grundstückverhandlungen aufnehmen und in Vorleistung gehen, um gegenüber dem Baulastträger den konkreten Willen zu zeigen. Am Anfang und Ende des einseitigen Radwegs sind Querungsanlagen bzw. sichere Überleitungen in den Mischverkehr herzustellen.
Maßnahmenskizze	

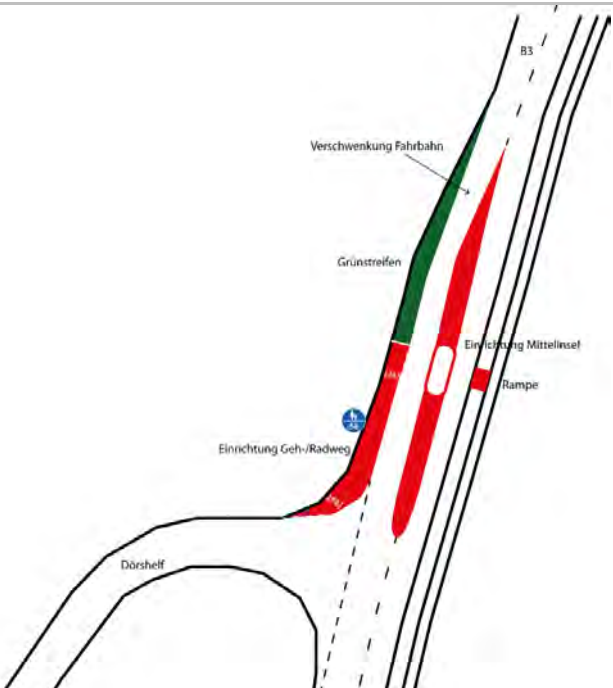
Wesentliche Umsetzungsbausteine	Ansprache und Kommunikation mit der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Prüfung der Verfügbarkeit / Erwerbbarkeit von Grundstücken
Mögliche Konflikte	Priorität auf der Landesliste der Landesbehörde, Naturschutz, Grunderwerb
Synergien	Nebennetz des Radzielnetzes Landkreis Holzminden
Beteiligte Akteure	Gemeinde Delligsen, Landkreis Holzminden, Landesbehörde Straßenbau
Kostenschätzung	€ € €
Fördermöglichkeiten	NGVFG Niedersachsen, Förderprogramm Stadt und Land, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 d Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur), Bürgerradwege Niedersachsen
Priorisierung	■ ■ ■
Umsetzungszeitraum	langfristig

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

5.3.2 Route 2: B 3 – Delligsen – Grünenplan

Maßnahme 2-1: Querungsanlage über die B3 im Bereich Dörshelf (Delligsen)

Maßnahme:	2-1: Querungsanlage über die B3 im Bereich Dörshelf (Delligsen)
Ausgangssituation	An der Kreuzung des Radweges entlang der B3/Dörshelfstraße ist ein erkennbarer Querungsbedarf des Fuß- und Radverkehrs vorhanden, was durch einen deutlich sichtbaren Trampelpfad dokumentiert wird. Aktuell fehlt eine sichere Quermöglichkeit, sodass Nutzende die stark befahrene B3 ungesichert überqueren müssen. Dies stellt insbesondere für den Radverkehr aber auch für Zufußgehende ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. 
Maßnahmenvorschlag	Zur Verbesserung der Situation ist die Einrichtung einer Querungshilfe auf Höhe des Rechtsabbiegers nördlich der Dörshelf Straße zu prüfen. Diese sollte ergänzt oder ersetzt werden durch eine gesicherte Auffahrt bzw. Rampe auf den straßenbegleitenden Radweg der gegenüberliegenden Seite. Hierdurch würde eine direkte und sichere Verbindung zwischen Radweg und Dörshelf hergestellt. Es muss eine Abstimmung mit der Landesbehörde Straßenbau und Verkehr erfolgen, ob eine bauliche Mittelinsel auf der B3 realisiert werden kann (siehe Vorschlag) oder ob lediglich eine Führung auf den gegenüberliegenden Radweg (mit entsprechender Rampe) die Lösung darstellt.
Maßnahmenskizze	

Wesentliche Umsetzungsbausteine	Ansprache und Kommunikation mit der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Fördermittel beantragen, Planskizze in Umsetzungsplanung überführen
Mögliche Konflikte	(inoffizieller) Rechtsabbiegerstreifen nach Dörshelf entfällt
Synergien	Anpassung an gelebte Realität mit Sicherheitsgewinn für vulnerable Gruppen
Beteiligte Akteure	Gemeinde Delligsen, Straßenbaulastträger (Landesbehörde)
Kostenschätzung	€ € €
Fördermöglichkeiten	NGVFG Niedersachsen, Förderprogramm Stadt und Land, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 d Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur), Förderprogramm Investive Maßnahmen Radverkehr (BMV)
Priorisierung	■ ■ ■
Umsetzungszeitraum	Kurz- bis mittelfristig

Maßnahme 2-2: Verbesserung der Oberfläche der Maschstraße zwischen Dörshelf und Carlstraße (Delligsen)

Maßnahme:	2-2: Verbesserung der Oberfläche der Maschstraße zwischen Dörshelf und Carlstraße (Delligsen)	
Ausgangssituation	Die Maschstraße ist zwischen Dörshelf und Carlstraße nicht asphaltiert und besitzt eine Oberfläche aus Schotter in einem schlechten Zustand. Der Weg ist im Zielnetz Delligsen als Hauptroute definiert und stellt eine wichtige Alternativeverbindung zwischen dem Radweg entlang der B 3 und der Anbindung nach Alfeld (Leine) sowie dem Ortszentrum Delligsen dar. Im Radverkehrskonzept des Landkreises Holzminden wird der Ausbau der Maschstraße als Maßnahme auf einer Hauptroute des Radverkehrsnetzes benannt.	

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

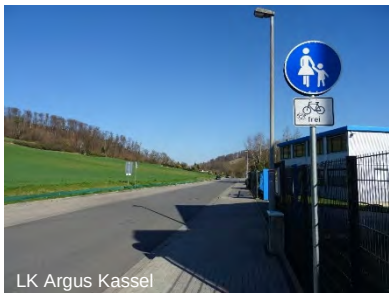
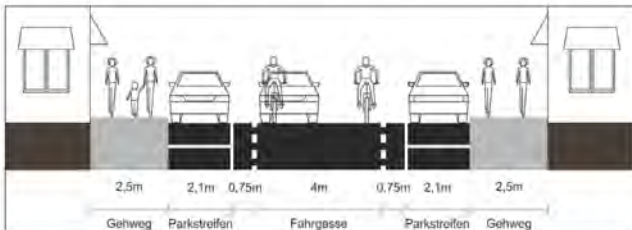
Dezember 2025

Maßnahmenvorschlag	Der Weg ist durchgängig auf einer Breite von mind. 2,50m zu asphaltieren. Der Weg ist als gemeinsamer Geh- und Radweg mit dem Verkehrszeichen 240 zu beschildern. Im Zuge der Maßnahme sollte die vorhandene Schranke im Bereich Carlstraße entfernen und ggf. durch Poller ersetzt werden. Bleibt die Schranke, muss eine Umfahrungsmöglichkeit für den Radverkehr eingeplant werden. Am Anfang und Ende des Radwegs sind Querungsanlagen bzw. sichere Überleitungen in den Mischverkehr herzustellen.
Maßnahmenskizze	-
Wesentliche Umsetzungsbausteine	Klärung von Fragen des Naturschutzes und Hochwasserschutzes
Mögliche Konflikte	Naturschutz, Hochwasserschutz, ggf. Grunderwerb
Synergien	Hauptnetz des Radzielnetzes Landkreis Holzminden und Radzielnetz Delligsen
Beteiligte Akteure	Gemeinde Delligsen, Landkreis Holzminden, Kleingärtnerverein Abendfrieden Delligsen e.V.
Kostenschätzung	€ €
Fördermöglichkeiten	NGVFG Niedersachsen, Förderprogramm Stadt und Land, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 d Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur)
Priorisierung	■ ■ ■
Umsetzungszeitraum	mittelfristig

Maßnahme 2-3: Einrichtung einer Fahrradstraße in der Maschstraße und Rosmarienstraße (Delligsen)

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

Maßnahme:	2-3: Einrichtung einer Fahrradstraße in der Maschstraße und Rosmarienstraße (Delligsen)	
Ausgangssituation	Die Achse Maschstraße - Rosmarienstraße in Delligsen verläuft parallel zur Dr.-Jasper-Straße und weist ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen auf. Der Weg ist Teil des Zielnetzes Delligsen und stellt eine wichtige Alternative zur Anbindung des Radwegs an der B 3 und dem Ortszentrum Delligsen dar. Im Radverkehrskonzept des Landkreises Holzminden wird die Verbindung als Hauptroute gelistet.	 LK Argus Kassel
Maßnahmenvorschlag	Die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Achse Maschstraße - Rosmarienstraße erhöht die Attraktivität dieser Route für den Radverkehr und trägt zur Gesamtentwicklung des Zielnetzes Delligsen sowie des regionalen Radnetzes bei. Die Bedeutung der Route wird durch eine Fahrradstraße von außen für jeden erkennbar. Die Einrichtung der Fahrradstraße soll den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der FGSV folgen. Bei der Umsetzung und Gestaltung soll außerdem der Leitfaden zu Fahrradstraßen in der Praxis⁴⁹ herangezogen werden. Demnach ist die erforderlichen Breiten inklusive des Sicherheitstreifen zu parkenden Fahrzeugen (0,75m) einzuhalten. Die Befahrung der Fahrradstraße kann für Anwohnende und Besuchende der Grundstücke sowie den Lieferverkehr zum ansässigen Gewerbebetrieb durch das Zusatzschild „Anlieger frei“ ermöglicht werden. Die Maßnahme soll durch eine geeignete Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden, die auf die Regelungen in einer Fahrradstraße aufmerksam macht und die Akzeptanz steigert, z.B. durch Plakate und Flyer⁵⁰.	
Maßnahmenskizze	 Deutsches Institut für Urbanistik (DifU), Bergische Universität Wuppertal (Hrsg.), Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis	

⁴⁹ Deutsches Institut für Urbanistik (DifU), Bergische Universität Wuppertal (Hrsg.), Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis

⁵⁰ Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen Bremen (AGFK) bietet unter dem Programm „Fahrradstraße ist...“ entsprechende Materialien für Mitgliederkommunen an (<https://www.agfk-niedersachsen.de/service/fahrradstrassen.html>)

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

Wesentliche Umsetzungsbausteine	Beteiligung der Anlieger (Anwohner, Gewerbe) Erstellung einer Planung für Markierungen und Beschilderung Prüfung, ob bauliche Maßnahmen notwendig sind Öffentlichkeitsarbeit zu Regelungen in einer Fahrradstraße
Mögliche Konflikte	Gewerbebetriebe (ggf. zukünftige Ansiedlungen?), vor kurzem umgestaltet
Synergien	Hauptroute Radverkehrskonzept Landkreis Holzminden
Beteiligte Akteure	Gemeinde Delligsen, Anwohnende und weitere Anlieger (Gewerbebetrieb)
Kostenschätzung	€ € €
Fördermöglichkeiten	NGVFG Niedersachsen, Förderprogramm Stadt und Land, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 d Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur)
Priorisierung	■ ■ ■
Umsetzungszeitraum	kurz- bis mittelfristig

Maßnahme 2-4: Querungshilfe Dr.-Jasper-Straße auf Höhe der Bushaltestellen Bürgerpark

Maßnahme:	2-4: Querungshilfe Dr.-Jasper-Straße auf Höhe der Bushaltestellen Bürgerpark
Ausgangssituation	An der Dr.-Jasper-Straße auf Höhe der Bushaltestellen „Bürgerpark“ fehlt es nach Hinweisen aus der Bürgerbeteiligung sowie gemäß der fachlichen Beurteilung an einer sicheren Querungsmöglichkeit. Insbesondere durch die Lage der Haltestellen besteht ein erhöhter Querungsbedarf für den Fußverkehr, der aktuell nicht durch geeignete Infrastruktur unterstützt wird. Außerdem ist die Querung für den Radverkehr von Bedeutung, der auf der Achse Maschstraße – Rosmarienstraße unterwegs ist. 
Maßnahmenvorschlag	Zur Verbesserung der Situation sollen die vorhandenen Busbuchten zurückgebaut und in barrierefreie Fahrbahnrandhaltestellen umgewandelt werden. Parallel dazu sind die angrenzenden Parkstände entlang der Straße weiterstehend als Fahrbahn umzunutzen, um Platz für eine nach den geltenden FGSV-Regelwerken dimensionierte

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

	Querungshilfe zu schaffen. Damit wird sowohl die Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs deutlich erhöht als auch die Attraktivität der ÖPNV-Nutzung verbessert.
Maßnahmenskizze	
Wesentliche Umsetzungsbausteine	Ansprache Landesbehörde Straßenbau, Ansprache Sparkasse bzw. Parkplatznutzende, Detailplanung
Mögliche Konflikte	Reduzierung Parken, Zuständigkeit Dritter
Synergien	Sicherheit für vulnerable Gruppen und Radverkehr
Beteiligte Akteure	Gemeinde Delligsen, Landesbehörde Straßenbau
Kostenschätzung	€ € €
Fördermöglichkeiten	NGVFG Niedersachsen, Förderprogramm Stadt und Land, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 d Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur), Förderinitiative Fußverkehr (Bundesamt für Logistik und Mobilität)
Priorisierung	■■■
Umsetzungszeitraum	Kurz- bis mittelfristig

Maßnahme 2-5: Dr.-Jasper-Straße von Rosmarienstraße bis Röhnbergstraße

Maßnahme:	2-5: Dr.-Jasper-Straße von Rosmarienstraße bis Röhnbergstraße	
Ausgangssituation	Mit der vorgeschlagenen Einrichtung einer Fahrradstraße in der Maschstraße und der Querungsanlage auf Höhe der Rosmarienstraße entsteht eine Fahrradachse, die über die Dr.-Jasper-Straße bis zur unteren Winkestraße bzw Röhnbergstraße fortgeführt wird. Die aktuelle Radverkehrssituation wird dieser Achse jedoch nicht gerecht. Es sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Auf der Ostseite ist lediglich der dafür zu schmale Gehweg freigegeben während auf der Westseite die Führung im Mischverkehr erfolgt. Zudem wird halb auf dem Gehweg, halb auf der Straße geparkt.	
Maßnahmenvorschlag	Zur Herstellung einer sicheren Radverbindung von der Rosmarienstraße in die Röhnbergstraße über die Dr.-Jasper-Straße bestehen nur sehr begrenzte Spielräume. Eigene Anlagen für den Radverkehr sind nicht möglich. Bereits die Freigabe des Seitenraums stellt ein Defizit dar. Es wird vorgeschlagen – wie in der übrigen Dr.-Jasper-Straße auch – Piktogrammketten anzulegen und eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h anzuordnen. Ziel ist es, dem Fußverkehr die entsprechenden Räume im Seitenraum zur Verfügung zu stellen und den Radverkehr verträglicher auf der Fahrbahn zu gestalten. Um den Anforderungen an die Begegnung gemäß VwV-StVO gerecht zu werden, sollte auch das Gehwegparken aufgehoben werden.	
Maßnahmenskizze	-	
Wesentliche Umsetzungsbausteine	Öffentlichkeitsbeteiligung, Ansprache Landesbehörde Straßenbau, straßenverkehrsrechtliche Begründung für Tempo 30	
Mögliche Konflikte	Reduzierung Parken, Zuständigkeit Dritter	
Synergien	Sicherheit für vulnerable Gruppen und Radverkehr, Herstellung der Radverkehrsachse	
Beteiligte Akteure	Gemeinde Delligsen, Landesbehörde Straßenbau, Anlieger	
Kostenschätzung	€ € €	
Fördermöglichkeiten	NGVFG Niedersachsen, Förderprogramm Stadt und Land, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld	

	(Kommunalrichtlinie, 4.2.5 d Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur)
Priorisierung	■ ■ ■
Umsetzungszeitraum	Kurz- bis mittelfristig

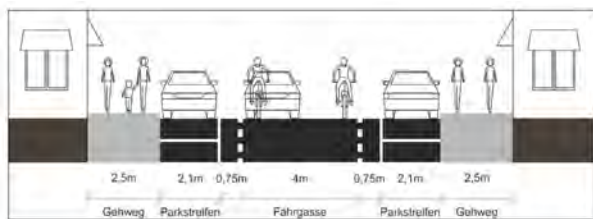
Maßnahme 2-6.1: Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße in der Schulstraße zwischen Neue Straße und Kaierder Straße

Maßnahme:	2-6.1: Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße in der Schulstraße zwischen Neue Straße und Kaierder Straße	
Ausgangssituation	Die Schulstraße in Delligsen besitzt eine große Bedeutung für die Anbindung wichtiger Ziele, vor allem der Grundschule und Oberschule Delligsen, aber auch des Jugendzentrums sowie der Gemeindeverwaltung und die Freiwilligen Feuerwehr. Außerdem bestehen Ansprüche des ÖPNV und des ruhenden Verkehrs. Momentan ist die Schulstraße ein Tempo-30-Zone. Im Bereich der Schulen befindet sich während der Schulzeiten eine Kette, die Durchgangsverkehr durch die Schulstraße verhindert. Der Radverkehr muss zur Umfahrung der Kette auf den Gehweg ausweichen. Der Weg ist Hauptroute des Zielnetzes Delligsen und wird als Schulweg genutzt. Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße wird die Bedeutung der Route im Zielnetz Delligsen hervorgehoben. Zudem kann ein sicherer Schulweg ermöglicht und die Verkehrssicherheit auf dem Schulweg für den Fuß- und Radverkehr insgesamt verbessert werden.	 LK Argus Kassel
Maßnahmenvorschlag	Die Einrichtung der Fahrradstraße soll nach den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der FGSV erfolgen. Bei der Umsetzung und Gestaltung kann außerdem der Leitfaden zu Fahrradstraßen in der Praxis⁵¹ herangezogen werden. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die erforderlichen Breiten inklusive des Sicherheitstrennstreifens zu parkenden Fahrzeugen (0,75m) eingehalten werden können. Andernfalls, ist zu prüfen, ob das Parken anders organisiert werden kann. Die Befahrung der Fahrradstraße kann für Anwohnende und Besuchende der Grundstücke sowie den Lieferverkehr zum ansässigen Gewerbebetrieb durch das Zusatzschild „Anlieger frei“ ermöglicht werden. Außerdem ist mindestens die Durchfahrtsperre im Bereich der Schulen neu zu gestalten. Für den Radverkehr soll eine durchgehende, ausreichend breite Fahrmöglichkeit bestehen. Kfz-Durchgangsverkehr kann beispielsweise durch versenkbare Poller oder automatische Schranken weiterhin verhindert werden. Alternativ ist eine	

⁵¹ Deutsches Institut für Urbanistik (DIfU), Bergische Universität Wuppertal (Hrsg.), Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

	Umfahrung der Kette über den Gehweg möglich, wenn entsprechende Rampen angelegt werden. Die Maßnahme soll durch eine geeignete Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden, die auf die Regelungen in einer Fahrradstraße aufmerksam macht und die Akzeptanz steigert, z.B. durch Plakate und Flyer⁵². Sollten Faktoren gegen die Maßnahme auf der gesamten Länge sprechen, wäre die Einrichtung auch zwischen Hofetstiege und Kaierder Straße vorstellbar. Insbesondere im Bereich Neue Straße bis Hofetstiege bestehen weitere Defizite, deren Behebung unter Umständen nicht mit der Fahrradstraße vereinbar ist (siehe R2-6.2). Des Weiteren wird empfohlen, als Begleitmaßnahmen eine Elternhalte einzurichten. Als Standort könnte die Untere Winkelstraße geeignet sein.
Maßnahmenskizze	 Deutsches Institut für Urbanistik (DIfU), Bergische Universität Wuppertal (Hrsg.), Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis
Wesentliche Umsetzungsbausteine	Klärung weiterer Voraussetzung (z.B. Parkorganisation, weitere Notwendigkeiten) Ansprache von Anwohnenden und der Schulen, Feuerwehr Konkrete Ausführungsplanung (Planung für Markierungen und Beschilderung und bauliche Maßnahmen, falls erforderlich) Öffentlichkeitsbeteiligung und -arbeit
Mögliche Konflikte	Feuerwehr, ruhender Verkehr
Synergien	Hauptroute Radzielnetz Delligsen, Schulwegeplanung
Beteiligte Akteure	Gemeinde Delligsen, Anwohnende und weitere Anlieger (Schulen, Gewerbe, Feuerwehr)
Kostenschätzung	€ €
Fördermöglichkeiten	NGVFG Niedersachsen, Förderprogramm Stadt und Land, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 d Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur)
Priorisierung	■ ■ ■

⁵² Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen Bremen (AGFK) bietet unter dem Programm „Fahrradstraße ist...“ entsprechende Materialien für Mitgliederkommunen an (<https://www.agfk-niedersachsen.de/service/fahrradstrassen.html>)

Umsetzungszeit- raum	mittelfristig
-------------------------	---------------

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

Maßnahme 2-6.2: Gehwegeausbau in der Schulstraße zwischen Röhnbergstraße und Hofetstiege

Maßnahme:	2-6.2 Gehwegeausbau in der Schulstraße zwischen Röhnbergstraße und Hofetstiege	
Ausgangssituation	Die Schulstraße ist als Schulweg ausgewiesen und besitzt auch im Radverkehr eine hohe Bedeutung. Neben der Schule stellt auch das Jugendzentrum ein wichtiges Ziel an der Straße dar. Außerdem bestehen Ansprüche des ÖPNV und des ruhenden Verkehrs. Dies schränkt die Handlungsmöglichkeiten stark ein. Insofern kein Begegnungsverkehr von Schulbussen in der Schulstraße stattfindet, bestehen jedoch Potenziale, um die schmalen Gehwege auf dem Schulweg durch Reduzierung der Fahrbahnbreite zu verbreitern.	 LK Argus Kassel
Maßnahmenvor- schlag	Die Schulstraße ist als Schulweg ausgewiesen und besitzt auch im Radverkehr eine hohe Bedeutung. Neben der Schule stellt auch das Jugendzentrum ein wichtiges Ziel an der Straße dar. Außerdem bestehen Ansprüche des ÖPNV und des ruhenden Verkehrs. Dies schränkt die Handlungsmöglichkeiten stark ein. Insofern kein Begegnungsverkehr von Schulbussen in der Schulstraße stattfindet, bestehen jedoch Potenziale, um die schmalen Gehwege auf dem Schulweg durch Reduzierung der Fahrbahnbreite zu verbreitern. Eine Verbreiterung auf einer Straßenseite auf 2,50m wäre bereits ausreichend, um auch die Möglichkeiten für den ÖPNV und den Radverkehr weiter hoch zu halten. Bei einem neuen Querschnitt mit 2,50m (Gw) – 5,00m (Fb) – und 1,50m (Gw) könnte das einseitige Parken in bestimmten Abschnitten ggf. ermöglicht werden. Die Schulstraße hat ebenfalls eine wichtige Bedeutung als Hauptroute des Radverkehrs und wird als Fahrradstraße vorgeschlagen (siehe Maßnahme R2-6.1). Sollte das Parken auf der Fahrbahn nicht entfallen können, ist die anforderungsgerechte Umsetzung beider Maßnahmen nicht möglich.	

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

Maßnahmenskizze	
Wesentliche Umsetzungsbausteine	Klärung weiterer Voraussetzung (z.B. Parkorganisation), Ansprache von Anwohnenden und der Schulen, Feuerwehr
Mögliche Konflikte	ruhender Verkehr, ÖPNV
Synergien	Sicherheit für vulnerable Gruppen, Gehweggestaltung
Beteiligte Akteure	Gemeinde Delligsen, Anwohner, Schulkindern und Eltern
Kostenschätzung	€ € €
Fördermöglichkeiten	Förderinitiative Fußverkehr (Bundesamt für Logistik und Mobilität)
Priorisierung	■ ■ ■
Umsetzungszeitraum	langfristig

Maßnahme 2-7: Geh- und Radwegebau Untere Hilsstraße zwischen Otto-Schott-Straße und Müllerweg

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen
Dezember 2025

Maßnahme:	2-7: Geh- und Radwegebau Untere Hilsstraße zwischen Otto-Schott-Straße und Müllerweg
Ausgangssituation	Aus Richtung Delligsen kommend endet der Geh-/Radweg in Richtung Ortskern Grünenplan auf Höhe der Otto-Schott-Straße. Ein Trampelpfad entlang der unteren Hilsstraße bis zum Müllerweg zeigt, dass es Bedarfe für einen Geh- (und Rad)weg gibt. Zwar bestehen über Mackeldissen und die Otto-Schott-Straße alternative Verbindungen in den Ortskern, diese sind jedoch umwegig und topografisch herausfordernder. Gleiches gilt jedoch auch für den Bau eines Gehwegs, da die Platzverhältnisse begrenzt sind. Südseitig der Unteren Hilsstraße schließt eine stark bewachsene kleine Böschung an. Teilweise liegen Grundstücke sehr nah an der Fahrbahn. Auf der Nordseite schließt ein Hang an. Die vorhandene Fläche auf der Nordseite beträgt gemäß ALK-Daten bis zu 7,00m von Fahrbahn bis Grundstücksgrenze. In der Realität sind um die 3,00m realistisch. Es bieten sich dementsprechende Spielräume. Inwiefern diese auch tatsächlich vollumfänglich genutzt werden können, muss eine tiefbauerische Machbarkeitsprüfung zeigen, da deutlich in den Hang eingegriffen werden muss. Nach aktueller Einschätzung ist ein Gehweg mit regelkonformer Breite auf der gesamten Strecke nicht möglich. I.d.R. sind Wege unterhalb der Anforderungen auch nicht förderfähig. Ggf. kann eine Versuchsprojekt umgesetzt werden. Hinzu kommt, dass, selbst wenn ein Ausbau im erforderlichen Maß unter Ausnutzung aller technischer Möglichkeiten (Hangabtrag und Sicherung, ggf. Fahrbahnverlegung nach Süden) möglich ist, der Aufwand sehr hoch ist. Zudem bestehen (umwegige) Alternativen.
Maßnahmenvorschlag	Es wird empfohlen, eine tiefbauerische Machbarkeitsstudie zur Realisierung eines Geh-(Rad)wegs entlang der Unteren Hilsstraße durchzuführen. Zuvor ist die Bereitschaft des Straßenbaulasträgers abzufragen, bei einem entsprechenden Ergebnis tätig zu werden. Kurzfristig sollen die Alternativen über Mackeldissen und die Otto-Schott-Straße besser beschilddert werden (vgl. Ortsdurchfahrt Varigsen)



Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

Wesentliche Umsetzungsbausteine	Machbarkeitsstudie ausschreiben, Grundstücksverfügbarkeiten prüfen, Bereitschaft Landesbehörde Straßenbau abfragen
Mögliche Konflikte	Bautechnische Machbarkeit
Synergien	Sicherheit vulnerabler Gruppen
Beteiligte Akteure	Gemeinde Delligsen, Landesbehörde Straßenbau und Verkehr
Kostenschätzung	€ € €
Fördermöglichkeiten	Machbarkeitsstudie: Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.1.6 d Erstellung von Machbarkeitsstudien), Förderinitiative Fußverkehr (Bundesamt für Logistik und Mobilität) Umsetzung: NGVFG Niedersachsen, Förderprogramm Stadt und Land, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 d Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur), Förderinitiative Fußverkehr (Bundesamt für Logistik und Mobilität)
Priorisierung	■ ■ ■
Umsetzungszeitraum	Mittel- bis langfristig

Maßnahme 2-8: Kreuzungsbereich Untere Hilsstraße/Heilige Aue

Maßnahme:	2-8: Kreuzungsbereich Untere Hilsstraße/Heilige Aue	
Ausgangssituation	Der überdimensionierte Kreuzungsbereich der Unteren Hilsstraße und der Heiligen Aue hat eine Barrierewirkung auf den Fußverkehr im gesamten Kreuzungsbereich. Folgende Defizite sind zu bemängeln und im Rahmen einer Umpassung zu beheben: Es fehlt eine sichere Quermöglichkeit der Unteren Hilsstraße auf Höhe des Zugangs zur Kindertagesstätte (DRK). Die bestehende FG-LSA in ca. 80m Entfernung ist für den Fußverkehr umwegig. Die Gehwege zur FG-LSA sind beidseitig unter 1,80m breit. Die Mittelinsel über die Einmündung Heiligen Aue ist nicht barrierefrei und entspricht nicht den heutigen Anforderungen. Zudem ist sie umwegig zu erreichen. Die Gehwegbreiten im Kreuzungsbereich sind deutlich zu schmal und liegen teilweise unter 1,00m. Die Kfz-priorisierenden Kurvenradien ermöglichen hohen Geschwindigkeiten beim Abbiegen.	 LK Argus Kassel
Maßnahmenvorschlag	Zur Verbesserung der Situation wird eine grundlegende Umgestaltung des Kreuzungsbereichs vorgeschlagen. Hierbei soll der Linksabbiegerstreifen verkürzt (auf ca. 15m) und dafür eine Mittelinsel eingerichtet werden, um die Erreichbarkeit der Kita und die Verkehrssicherheit für Zufußgehende, insbesondere Kinder, zu verbessern. Der westlich der Mittelinsel entstehende Platz durch den Entfall des Linksabbiegestreifens soll genutzt werden, um den Gehweg auf der Nordseite zu verbreitern. In der Mitte der Fahrbahn könnte ein	

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

	Mittelstreifen markiert werden oder es verbleibt eine Überbreite Fahrbahn in Richtung Delligsen. Außerdem ist eine Verkleinerung der Kurvenradien in die Heilige Aue vorgesehen, wodurch eine Verbreiterung der Gehwege im Kreuzungsbereich, eine Senkung der Abbiegegeschwindigkeiten sowie die Einrichtung gesicherter Querungsmöglichkeiten erreicht werden können. Des Weiteren soll eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 geprüft werden. Argumentationsgrundlage bietet der Kindergarten und die zu schmalen Gehwege mit den entsprechenden Folgen für die Verkehrssicherheit. Die vorhandenen FG-LSA zeigt auch, dass mit relevanten Fußverkehrsmengen bzw. Gefährdungen zu rechnen ist.
Maßnahmenskizze	
Wesentliche Umsetzungsbausteine	Ansprache Landesbehörde Straßenbau Verkehrsrechtliche Anordnung formulieren Ausbauplanung
Mögliche Konflikte	Zuständigkeit Dritter, höhere Priorisierung des fließenden Kfz-Verkehrs
Synergien	Sicherheit für vulnerable Gruppen
Beteiligte Akteure	Gemeinde Delligsen, Landesbehörde Straßenbau und Verkehr
Kostenschätzung	€ € €
Fördermöglichkeiten	Förderinitiative Fußverkehr (Bundesamt für Logistik und Mobilität)
Priorisierung	■ ■ ■
Umsetzungszeitraum	mittelfristig

5.3.3 Route 3: Dr.-Jasper-Straße

Maßnahme 3-1: Dr.-Jasper-Straße von Röhnbergstraße bis B 3

Maßnahme:	3-1: Dr.-Jasper-Straße von Röhnbergstraße bis B 3
Ausgangssituation	Die Dr.-Jasper-Straße ist Hauptortsdurchfahrtsstraße, mit Anbindung an die B3. Entlang der Straße sind Nahversorger, Wohnnutzung und kleinteiliger Einzelhandel vorhanden. Baumstandorte definieren den Handlungsspielraum. Für den Radverkehr ist sie als Nebenroute definiert. Es besteht auf der Nordseite eine Gehwegfreigabe in Fahrtrichtung Grünenplan, die aufgrund der verfügbaren Breite nicht den Anforderungen entspricht.  LK Argus Kassel Auf der südlichen Gehwegseite der Dr.-Jasper-Straße zwischen Hausnummer 13 und Hausnummer 69 besteht über eine Länge von rund 0,9 km ein Defizit in der Qualität der Gehweginfrastruktur. Entlang des Abschnitts sind zahlreiche Parkstände vorhanden, die teilweise schlecht oder gar nicht markiert sind. Dies führt dazu, dass Gehwegparken – teils legal, teils verbotswidrig – weit verbreitet und die nutzbare Gehwegbreite stark einschränkt ist. Für mobilitätseingeschränkte Personen, Personen mit Kinderwagen oder Kinder auf Fahrrädern ist der Gehweg damit oftmals nur eingeschränkt oder gar nicht nutzbar. Hinzu kommen erhebliche Unebenheiten im Bodenbelag, die durch Wurzelaufbrüche des bestehenden Baumbestandes verursacht werden.
Maßnahmenvorschlag	Zur Verbesserung der Situation werden mehrere Maßnahmenvorgeschlagen: Das Gehwegparken sollte verboten und die verbleibenden Parkstände eindeutig markiert und ggf. baulich erneuert werden. Der Gehweg sollte mit einem Hochboard versehen und das Niveau baulich angepasst werden. Eine grundhafte Erneuerung des Gehwegbelags ist erforderlich, um Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit sicherzustellen. Der Bereich könnte mit einem Grünstreifen versehen werden, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Zudem ist das verbotswidrige Gehwegparken konsequent zu kontrollieren und zu ahnden, um die Funktionsfähigkeit des Gehwegs langfristig zu sichern, ggf. sind Maßnahmen gegen das verbotswidrige Parken vorzunehmen. Eine weitere wichtige Maßnahme zur Steigerung der Verkehrssicherheit ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Begründet werden könnte dies mit der Funktion der Dr.-Jasper-

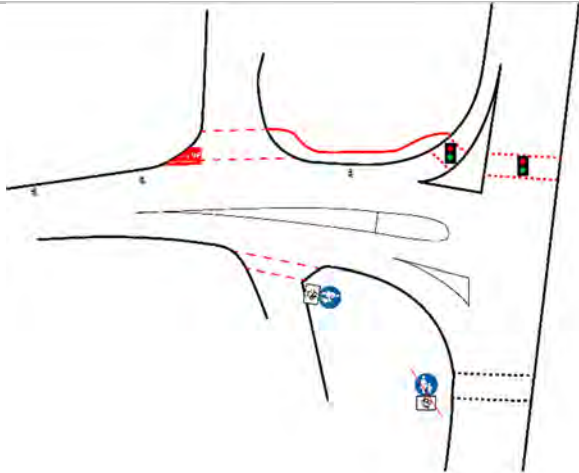
	Straße als wichtiger, sicherungswürdiger Schulweg zum Schulzentrum. Auch das Seniorenheim liegt in unmittelbarer Nähe der Dr.-Jasper-Straße. Zur zusätzlichen Sicherung und Akzeptanzsteigerung des Radverkehrs können Fahrrad-Piktogramme auf der Fahrbahn aufgebracht werden.
Maßnahmenskizze	 Lk Argus Kassel (Prinzipiskizze)
wesentliche Umsetzungsbausteine	Ansprache Landesbehörde Straßenbau, Ansprache Fördermittelgeber Haltestellenprogramm, straßenverkehrsrechtliche Anordnung
Mögliche Konflikte	Sicherheitsgefühl
Synergien	Fußverkehr, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit
Beteiligte Akteure	Gemeinde Delligsen,
Kostenschätzung	€ € €
Fördermöglichkeiten	NGVFG Niedersachsen, Förderprogramm Stadt und Land, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 d Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur)
Priorisierung	■ ■ ■
Umsetzungszeitraum	Kurz- bis mittelfristig

Maßnahme 3-2: Querungsanlage B3 und Dr.-Jasper-Straße zwischen Göttinger Straße und Hasselhorst

Maßnahme:	3-2: Querungsanlage B3 und Dr.-Jasper-Straße zwischen Göttinger Straße und Hasselhorst
Ausgangssituation	An der Kreuzung B3/Dr.-Jasper-Straße besteht derzeit nur auf der südlichen Seite der Kreuzung eine Quermöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr. Für den Radverkehr ist der Gehweg auf der Südseite in beide Richtungen freigegeben. In Fahrtrichtung Süden endet die Freigabe am Hasselhorst unvermittelt. Der Gehweg ist für die Freigabe im Zweirichtungsverkehr außerdem viel zu schmal.  LK Argus Kassel
Maßnahmenvorschlag	In Verbindung mit dem Vorschlag zur seitengerechten Führung des Radverkehrs in der Dr.-Jasper-Straße auf der Fahrbahn (siehe 5.2.2, Radverkehr - Piktogrammketten) wird ein Vorschlag inkl. Alternativen erarbeitet, der diese Führung ermöglicht. Es soll auf der nördlichen Seite der Kreuzung eine markierte und mit LSA geregelte Furt zur Querung der B3 eingerichtet werden. Der Entfall des freien Rechtsabbiegers soll dabei geprüft werden. In Fortsetzung der Querung wird auf der Nordseite der Dr.-Jasper-Straße ein Geh-/Radweg bis zur Göttinger Straße angelegt. Über die Göttinger Straße wird eine Furt markiert, an deren westlichen Ende eine kleine Aufstellfläche für den Radverkehr eingefärbt wird. Dieser Bereich kann bei Bedarf zum Halten und anschließenden einbiegen / einfädeln auf die Dr.-Jasper-Straße in Fahrtrichtung Delligsen genutzt werden. Für den Radverkehr besteht auch die Möglichkeit, direkt an der Querung über den Rechtsabbieger auf die Fahrbahn aufzufahren. Die Freigabe des Gehwegs auf der Südseite in Richtung Delligsen wird aufgehoben. Sollte eine Umsetzung des Vorschlags nicht möglich sein (z. B. aufgrund von Platzrestriktionen oder verkehrstechnischen Gründen), ist zumindest auf der Dr.-Jasper-Straße auf Höhe der Straße Hasselhorst eine Fußgängerampel als Querungsanlage vorzusehen. Hierdurch kann eine sichere Querung zur auf die nördliche Fahrbahnseite gewährleistet und die Wegeführung für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden. Allerdings bedingt diese Lösung weiterhin eine Freigabe des zu schmalen Gehwegs auf der Südseite der Dr.-Jasper Straße im Zweirichtungsverkehr.

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

Maßnahmenskizze	
Wesentliche Umsetzungsbausteine	Kontakt zu Landesbetrieb Straßenbau, Besitzverhältnisse des nördl. gelegenen Grünstreifens klären, Planskizze in Umsetzungsplanung überführen, Fördermittel beantragen
Mögliche Konflikte	Verkehrsfluss an LSA und bedingt verträglich Abbiegeströme;
Synergien	Querungssituation für Fuß- und Radverkehr, mehr Platz für Fußverkehr, Maßnahme Dr.-Jasper-Straße
Beteiligte Akteure	Gemeinde Delligsen, Straßenbaulastträger der B3
Kostenschätzung	€ € € (neue Furten+Radweg); € € € (FG-LSA Hasselhorst)
Fördermöglichkeiten	NGVFG Niedersachsen, Förderprogramm Stadt und Land, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 d Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur), Förderinitiative Fußverkehr (Bundesamt für Logistik und Mobilität)
Priorisierung	■ ■ ■
Umsetzungszeitraum	Kurz- bis mittelfristig

5.3.4 Route 4: Delligsen (ab KP Kaierder Straße/Schulstraße) – Kaierde

Maßnahme 4-1: Radwegende am KP Kaierder Straße/Schulstraße

Maßnahme:	4-1: Radwegende am KP Kaierder Straße/Schulstraße
Ausgangssituation	Der gemeinsame Geh- und Radweg von Kaierde nach Delligsen endet am Ortseingang von Delligsen an der Einmündung der Schulstraße. Radfahrende müssen dabei direkt im Kreuzungsbereich auf die Fahrbahn wechseln bzw. die Schulstraße überqueren, um in Richtung Hilsstraße weiterzufahren. Der Weg ist Hauptroute des Zielnetzes Delligsen und stellt einen wichtigen Teil der Anbindung von Kaierde nach Delligsen dar. Im Radverkehrskonzept des Landkreises Holzminden wird der Abschnitt als nähräumliche Verbindung gelistet. Durch die Maßnahme kann die Sicherheit und Attraktivität dieser Verbindung für den Radverkehr verbessert werden.  LK Argus Kassel
Maßnahmenvorschlag	Der gemeinsame Geh- und Radweg von Kaierde nach Delligsen endet am Ortseingang von Delligsen an der Einmündung der Schulstraße. Radfahrende müssen dabei direkt im Kreuzungsbereich auf die Fahrbahn wechseln bzw. die Schulstraße überqueren, um in Richtung Hilsstraße weiterzufahren. Der Weg ist Hauptroute des Zielnetzes Delligsen und stellt einen wichtigen Teil der Anbindung von Kaierde nach Delligsen dar. Im Radverkehrskonzept des Landkreises Holzminden wird der Abschnitt als nähräumliche Verbindung gelistet. Durch die Maßnahme kann die Sicherheit und Attraktivität dieser Verbindung für den Radverkehr verbessert werden. Es ist ein sicherer Übergang vom Bürgersteig auf die Fahrbahn zu schaffen. Dazu wird eine Rampe vom Bürgersteig auf die Fahrbahn angelegt, die in den Kreuzungsbereich der Schulstraße hineinführt und so einen baulichen Schutz vor abbiegenden Fahrzeugen bietet. Diese werden zudem verlangsamt, was die Sicherheit beim Überqueren der Schulstraße weiter erhöht. Ausgehend von der Rampe wird durch farbliche Markierungen und Symbolbilder der Übergang zum Mischverkehr sicher gestaltet und die weitere Wegführung für Radfahrende in die Schulstraße und in die Hilsstraße verdeutlicht.

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

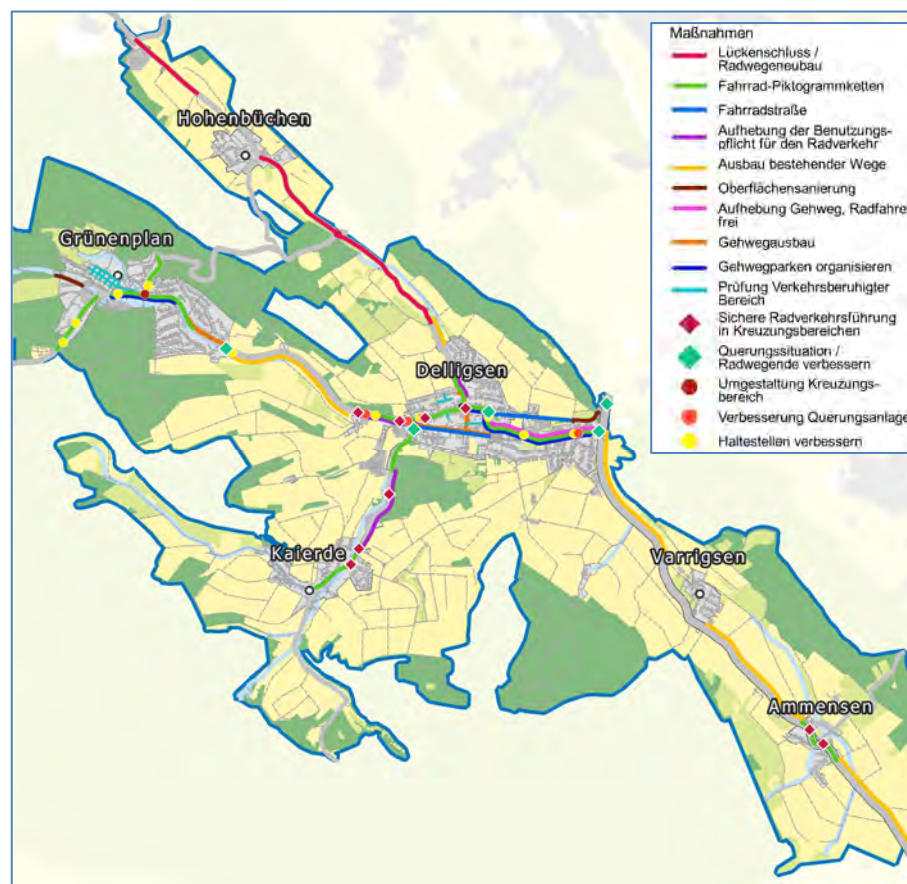
Dezember 2025

Maßnahmenskizze	Piktogrammketten markieren Kalerder Straße Schulstraße Beinn Fahrradstraße Schulstraße Wartebereich zum Einscheren auf die Fahrbahn einfärben Bordabsenkung einrichten Benutzungspflicht aufheben
Wesentliche Umsetzungsbausteine	Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde Überführen der Maßnahmenskizze in Planungsentwurf
Mögliche Konflikte	
Synergien	Hauptroute Radzielnetz Delligsen, Nahräumliche Verbindung im RVK LK Holzminden
Beteiligte Akteure	Gemeinde Delligsen, Landkreis Holzminden, Landesbehörde Straßenbau
Kostenschätzung	€ € €
Fördermöglichkeiten	NGVFG Niedersachsen, Förderprogramm Stadt und Land, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 d Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur)
Priorisierung	■ ■ ■
Umsetzungszeitraum	kurzfristig

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

● **Karte 22:** Maßnahmenkarte Integriertes Gesamtkonzept



(hochauflösende Karte im Anhang)

5.4 Umsetzungskonzept

Die übergeordneten Handlungsansätze und deren Maßnahmen sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen im integrierten Gesamtkonzept zeigen den Umfang an Maßnahmen zur Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsqualität in Delligsen für die nächsten Jahre auf. Aufgrund der entsprechenden Defizitlage sollte die Umsetzung aller genannten Maßnahmenvorschläge das Ziel sein. Allerdings ergibt sich aus der Fülle der Maßnahmenvorschläge ein enormer Bedarf an Arbeitskraft und Finanzvolumen, der schwer zu stemmen ist.

Um den Prozess zu starten und sukzessive auszubauen sollten Initialprojekte angegangen werden, die Nachfolgeeffekte verursachen können oder zumindest eine spürbare Verbesserung erzeugen können. Dies sind i.d.R. diejenigen Maßnahmen, die die höchste Priorität erhalten haben. Idealerweise sollte die Umsetzung auch kurz- bis mittelfristig erfolgen können. Außerdem spielt auch das Votum der Bevölkerung eine Rolle.

Nach diesen Maßgaben wird vorgeschlagen, sich den folgenden Maßnahmenvorschlägen initial zu widmen:

- F6: Gehwegparken organisieren
- R3: Einrichtung von Radabstellanlagen
- 1-2: KP Hofetstiege/Hilsstraße - Hofetstiege
- 1-3: Gehwegausbau Rotestraße von Hilsstraße bis Im Krümpel
- 1-5: Radwegebau zwischen Delligsen und Hohenbüchen
- 2-2: Verbesserung der Oberfläche der Maschstraße zwischen Dörshelf und Carlstraße (Delligsen)
- 2-3: Einrichtung einer Fahrradstraße in der Maschstraße und Rosmarienstraße (Delligsen)
- 2-4: Querungshilfe Dr.-Jasper-Straße auf Höhe der Bushaltestellen Bürgerpark
- 3-2: Querungsanlage über die Dr.-Jasper-Straße zwischen Göttinger Straße und Hasselhorst
- 4-1: Radwegende am KP Kaierder Straße/Schulstraße und Kaierder Straße

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

Tabellenverzeichnis

• Tabelle 1: vorhandene Datengrundlagen und ihre Relevanz für das Nahmobilitätskonzept	7
• Tabelle 2: Geschwindigkeitsüberschreitung im Gemeindegebiet Delligsen	10
• Tabelle 3: Ausbaustatus von Haltestellen im Flecken Delligsen	14
• Tabelle 4: Führungsprinzipien und Führungsformen sowie Zuordnung zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen	29
• Tabelle 5: Zusammenfassung der Maße für Radverkehrsanlagen nach VwV-StVO und ERA	33
• Tabelle 6: Entwurfsklassen nach RAL und Radverkehrsführung an Landstraßen	35
• Tabelle 7: Übersicht der Maßnahmenansätze des Handlungsfelds Fußverkehr/Barrierefreiheit	71
• Tabelle 8: Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 2: Radverkehr	81

Abbildungsverzeichnis

• Abbildung 1: Schulwege in Delligsen	11
• Abbildung 2: Nahmobilitätsrelevante Ziele in Delligsen	16
• Abbildung 3: Nahmobilitätsrelevante Ziele in Grünenplan	17
• Abbildung 4: Dimensionierung eines Seitenraums im Regelfall	22
• Abbildung 5: Richtwerte für Breitenzuschläge zum Seitenraum	22
• Abbildung 6: Einsatzbereich von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen < 8,50 m Fahrbahnbreite	24
• Abbildung 7: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen	28
• Abbildung 8: Anzahl der Unfälle im Flecken Delligsen im Zeitraum 2016-2023 mit Rad- bzw. Fußverkehrsbeteiligung nach Unfallschwere, Unfalltyp und Beteiligung	44
• Abbildung 9: Gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Delligsen und Grünenplan (Foto: LK Argus Kassel, 2025)	53
• Abbildung 10: Gehweg, Radfahrer frei an der Dr.-Jasper-Straße in Delligsen (Foto: LK Argus Kassel, 2025)	54
• Abbildung 11: links: Wirtschaftsweg mit VZ 260 zwischen Delligsen und Varrigsen, rechts: Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge aller Art mit Kette gesichert an den Schulen in Delligsen (Fotos: LK Argus Kassel, 2025)	55

• Abbildung 12: Situation an der L 462 zwischen Hohenbüchen und der nordwestlichen Gemeindegrenze mit fehlender Radverkehrsanlage (Blickrichtung Hohe Warte)	57
• Abbildung 13: Beschädigungen der Fahrbahnoberfläche in der Straße Eichenkamp (Grünenplan) (Foto: LK Argus Kassel, 2025)	58
• Abbildung 14: Gemeinsamer Geh- und Radweg mit Zweirichtungsverkehr entlang der Hilsstraße (Delligsen) (Foto: LK Argus Kassel, 2025)	59
• Abbildung 15: Gefahrenstelle an der Einmündung Hilsstraße / Kaierder Straße (Delligsen) (Foto: LK Argus Kassel, 2025)	60
• Abbildung 16: Unzureichendes Radwegende im Bereich Kaierder Straße / Schulstraße (Foto: LK Argus Kassel, 2025)	61
• Abbildung 17: Fehlende Querungsmöglichkeit an der B 3, Höhe Dörshelf (Foto: LK Argus Kassel, 2025)	62
• Abbildung 18: Fehlende Freigabe und Durchfahrtsmöglichkeit für den Radverkehr in der Schulstraße (Delligsen) (Foto: LK Argus Kassel, 2025)	62
• Abbildung 19: Engstelle im Bereich der Bushaltestelle Hochofen (Delligsen) mit Gehweg, Radfahrer frei (Foto: LK Argus Kassel, 2025)	63
• Abbildung 20: Auswertung der Bürgerstimmen zur Zufriedenheit mit dem Fuß- und Radverkehr im Flecken Delligsen	65
• Abbildung 21: Beispiel: Fahrbahnverengung zur Anlage eines Gehwegs	73
• Abbildung 22: Beispiel für eine Gehwegüberfahrt, Northeim, OT Hohnstedt	74
• Abbildung 23: Beispiel für eine abgesenkte Grundstücks-zufahrten, Northeim, OT Hohnstedt, LK Argus Kassel	74
• Abbildung 24: Beispielbild: barrierefreie Mittelinsel in Gifhorn	75
• Abbildung 25: Barrierefreie Haltestelle Delligsen (Siedlungsstraße)	77
• Abbildung 26: Beispieldarstellung Piktogrammkette	85
• Abbildung 27: Beispielbild Fahrradstraße (links), Plakat zur Öffentlichkeitsarbeit Fahrradstraße (rechts)	86
• Abbildung 28: Öffentliche Ladestation in Soltau	89
• Abbildung 29: nicht den Vorgaben entsprechende Radwegweisung im Flecken Delligsen (links), Vorgaben für Radwegweiser in Niedersachsen (rechts)	90
• Abbildung 30: Maßnahmenrouten und Verortung der Maßnahmen	95

Kartenverzeichnis

• Karte 1: Gemeindestruktur und Einwohnerzahlen der Ortsteile	4
---	---

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen
Dezember 2025

Flecken Delligsen
**Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen**

Dezember 2025

● Karte 2: Entfernungen der Ortsteile mit dem Fahrrad und maximale Höhendifferenz auf einer Strecke	4
● Karte 3: Entfernungen zu Städten in der Umgebung der Gemeinde Delligsen	5
● Karte 4: Öffentlicher Personenverkehr in und um Delligsen	6
● Karte 5: Verkehrsstärken auf Bundes- und Landesstraßen (Eigene Darstellung, Datenquelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr)	9
● Karte 6: Pendlerstruktur des Flecken Delligsen: Relevante Pendlerströme, unterteilt in Einpendelnde (grün) und Auspendelnde (blau)	12
● Karte 7: Nahmobilitätsrelevante Ziele im Flecken Delligsen	15
● Karte 8: Unfallorte der Unfälle mit Fahrradbeteiligung (rot) oder Fußgängerbeteiligung (orange) im Zeitraum 2016 - 2023 (Quelle: Unfallatlas Deutschland)	43
● Karte 9: Analysenetze Fuß- und Radverkehr mit nahmobilitätsrelevanten Zielen, gesamtes Gemeindegebiet	45
● Karte 10: Analysenetze Fuß- und Radverkehr mit nahmobilitätsrelevanten Zielen, Vertiefungsbereich Delligsen	45
● Karte 11: Analysenetze Fuß- und Radverkehr mit nahmobilitätsrelevanten Zielen, Vertiefungsbereich Grünenplan	46
● Karte 12: Bestandsaufnahme Vertiefungsbereich Delligsen - Gehwegbreiten	47
● Karte 13: Bestandsaufnahme Vertiefungsbereich Grünenplan - Gehwegbreiten	48
● Karte 14: Defizite Fußverkehr Vertiefungsbereich Delligsen	50
● Karte 15: Defizite Fußverkehr Vertiefungsbereich Grünenplan	51
● Karte 16: Führungsformen des Radverkehrs im Analysenetz	53
● Karte 17: Fahrbahnoberflächen für den Radverkehr im Analysenetz	56
● Karte 18: Defizitkarte Radverkehr im Analysenetz Flecken Delligsen	64
● Karte 19: Defizite Radverkehr (Defizite, die im Rahmen der Bürgerbeteiligung genannt wurden, sind mit einem blauen Punkt gekennzeichnet)	66
● Karte 20: Zielnetz Radverkehr	69
● Karte 21: Maßnahmenkarte Radverkehr	92
● Karte 22: Maßnahmenkarte Integriertes Gesamtkonzept	126

Anlagenverzeichnis

- Maßnahmenkatalog

Flecken Delligsen
Nahmobilitätskonzept
für den
Flecken Delligsen

Dezember 2025

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kontakt@lk-argus-kassel.de