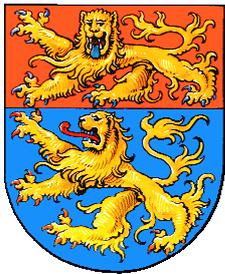




LANDKREIS OSTERODE AM HARZ

FahrradRegion Osterode am Harz

Radroutenplan 2015



Erfassung des Routenbestandes



Beurteilung der Wegebeschaffenheit



Ermittlung des Handlungsbedarfes

Mai 2015



Inhaltsverzeichnis

1	Entwicklung der Radwegeplanung im Landkreis Osterode am Harz	3
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Definition	3
1.3	Zielsetzung	4
1.4	Methodik.....	4
1.5	Struktur Metropolnetz.....	6
2	Planungsgrundsätze	7
2.1	Radfahren heute	7
2.2	Elektromobilität	7
2.3	Planerische und bautechnische Grundsätze gemäß StVO und anderer Richtlinien	7
3	Einordnung und Kategorisierung der Radrouten	11
3.1	Nutzungsunabhängige Grundstruktur	11
3.2	Alltagsverkehr (Blatt 1a Klassifizierung Alltagsverkehr)	15
3.3	Freizeitverkehr (Blatt 1b Klassifizierung Freizeitverkehr)	16
4	Planungsinstrumente zur Ermittlung des Handlungsbedarfs bei Radrouten.....	17
4.1	Methodik der Bestandsaufnahme	17
4.2	Ziel der Auswertung und Benotung der Routen (Blatt 2a Netzbeurteilung)	17
4.3	Grenzen und Tücken des Erfassungs- und Bewertungssystems.....	17
4.4	Abschnitte des ermittelten Handlungsbedarfes	18
5	Radwege an klassifizierten Straßen	18
5.1	Erklärung zum Hintergrund.....	18
5.2	Liste der abgestimmten Maßnahmen Landesstraßen	18
6	Ergebnis	19
6.1	Erläuterung zur Ermittlung der Ergebnisse.....	19
6.2	Liste der baulichen Maßnahmen (Blatt 3a)	20
6.3	Liste der Sanierungs- und Infrastrukturmaßnahmen (Blatt 3b)	22
6.4	Schlussfolgerungen aus den Ergebnissen	23
7	Fazit	24
8	Anhang.....	25
8.1	Erfassungs- und Beurteilungsbogen Blatt (1 – 9).....	25
8.2	Planteil	34



1 Entwicklung der Radwegeplanung im Landkreis Osterode am Harz

1.1 Ausgangslage

Der Landkreis Osterode am Harz hat kein aktuelles systematisch ausgearbeitetes Radwegeausbaukonzept (Radwegeplan) auf der Basis fundierter Bestandserhebungen zu beispielsweise Wegezustand und Eigentumsverhältnissen oder eine Einschätzung der Netzprioritäten. Dabei gilt es auch zwischen Alltagswegenetz (z.B. für Pendler) und touristischem Radwegenetz sowie zwischen Radwegen an klassifizierten Straßen und auf landwirtschaftlichen Wegen zu unterscheiden.

Im Zuge der Aufstellung des Radroutenplanplans 2015 für den Landkreis Göttingen und im Zuge der anstehenden Fusion der Landkreise Osterode am Harz und Göttingen wurde eine vergleichbare Ausarbeitung eines Radroutenplans für den Landkreis Osterode notwendig. Das Ziel lautet ein mit dem Landkreis Göttingen vergleichbares und kompatibles Werk zu erhalten, damit bei der Fusion für den neuen Landkreis Göttingen eine zuverlässige Datengrundlage zur Verfügung steht. Im Zuge der Aufstellung des Radroutenplan 2015 wurde der Bedarf an Neubauten und Instandsetzungen bei Radwegen anhand von Aussagen und Wünschen der Gemeinden und den im Radwegebedarfsplan an klassifizierten Straßen angegebenen Vorhaben ermittelt. Es hat sich herausgestellt, dass diese Vorgehensweise nicht ausreicht um eine zuverlässige Datengrundlage zu erreichen. Ziel des Radroutenplans ist, entsprechende Kenntnisse über den aktuellen Zustand aller Radrouten zu gewinnen, um daraus konkrete Erfordernisse abzuleiten.

1.2 Definition

Zunächst müssen die Begriffe Radweg und Radroute definiert werden. Unter dem Begriff „Radweg“ werden im Allgemeinen separate und straßenparallele Radverkehrsanlagen bezeichnet. Unter „Radrouten“ werden alle für den Radfahrer ausgewiesenen Verbindungen verstanden.

Die Landkreise Göttingen und Osterode am Harz sind seit 2006 in die Erarbeitung der Radverkehrsstrategie der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg eingebunden (2008, Broschüre Radverkehrsstrategie www.metropolregion.de). Auf der Basis dieser Ergebnisse wurde ein Konzept für eine umfassende Radroutennetzbefahrung und Netzanalyse entwickelt, das zunächst die Grundlage für den Radroutenplan des Landkreises Göttingen und aktuell für den Radroutenplan des Landkreises Osterode am Harz liefert. Darüber hinaus werden diese Vorarbeiten in den „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“ (Bestandteil des Zukunftsvertrages mit dem Land Niedersachsen) eingearbeitet.

Mit dem Klimaschutzkonzept des Landkreis Osterode am Harz im November 2013 wurden folgende Aspekte beschlossen:

- Verlagerung des Modal Splits vom motorisiertem Individualverkehr auf andere Verkehrsmittel
- Förderung der intermodalen Verkehrsmittelnutzung
- Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur



Eine Maßnahme im regionalen Klimaschutzkonzept „OHA Klima +“ ist die Erweiterung des Rad-Wegweisungskonzepts im Landkreis Osterode am Harz. Der folgende Bericht bildet eine Grundlage für die Planung des gemeinsamen Radwegekonzepts der beiden Landkreise.

Auf Seite 120 dieses Klimaschutzkonzepts stehen detaillierte Informationen, wie die Maßnahme 6.3.6 „Rad-Wegweisungskonzept“ ausgestaltet sein soll: <http://www.landkreis-osterode.de/index.phtml?mNavID=103.2&sNavID=103.560&La=1>

1.3 Zielsetzung

Zunächst wird das vorhandene vielgliedrige Radroutennetz im Landkreis Osterode am Harz eingeteilt, klassifiziert und in Abschnitte und Unterabschnitte gegliedert, um eine konkrete Zuordnung für den Handlungsbedarf ermitteln zu können. In Anbetracht der knappen finanziellen Mittel müssen die wirklich wichtigen Bau – und Infrastrukturmaßnahmen herausgefunden werden. Dieses erfolgt mit einer objektiven einheitlichen Erfassung und Bewertung. Die daraus resultierenden Einordnungen und Klassifizierungen sind notwendig um künftig Förderprogramme auf allen Ebenen zu Qualitätsverbesserung und zur Ertüchtigung bestehender Strecken besser nutzen zu können. Eine Auflistung von konkreten baulichen und infrastrukturellen Maßnahmen wurde erstellt, welche entsprechend den erforderlichen Qualitäten gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ umgesetzt werden soll.

1.4 Methodik

Es wurden alle dem Landkreis Osterode am Harz vorliegenden und im Geografischen Informationssystem erfassten Routen mit dem Rad abgefahren und nach dem Erfassungs- und Bewertungsbogen in der Anlage beurteilt.

Anschließend wurden alle befahrenen Routen kategorisiert. Kategorie 1 sind die Radfernwege. Die Aufteilung von Kategorie 2 und 3 lehnt sich an die raumordnerischen Vorgaben an, d. h. alle Hauptverbindungen zwischen den raumordnerischen Zentren innerhalb sowie zu den raumordnerischen Zentren außerhalb des Landkreises wurden festgestellt. Des weiteren wurde die aktuelle oder zu erwartende Durchgängigkeit und Qualität der Routen mit einbezogen. Alle wichtigen Routen mit dieser Funktion als regionale Radrouten erhielten die Kategorie 2, alle übrigen Verbindungsrouten die Kategorie 3.

Als Ergebnis der Radroutenerfassung sind alle erfassten Strecken im Blatt 2a Netzbeurteilung Gesamt dargestellt.

Der vordringliche bzw. weitere Bedarf hängt in der Regel von der Wichtigkeit der Route oder der einzelnen Verbindung ab. Alle für den Alltagsverkehr wichtigen Maßnahmen, sowie Maßnahmen an Radfernwegen oder Lückenschlüsse, die nach Fertigstellung eine große Auswirkung auf die Verbindung zwischen raumordnerischen Zentren haben, sind unter vordringlichen Bedarf aufgelistet. Weiterhin werden bauliche Maßnahmen und Sanierungs- und Infrastrukturmaßnahmen unterschieden.

Bauliche Maßnahmen: Diese Kategorie beinhaltet alle Neuanlagen und neu gebaute Wegeabschnitte.

Sanierung und Infrastruktur: Diese Kategorie beinhaltet Unterhaltungs- und Ausbesserungsmaßnahmen an bestehenden Wegekörpern, aber auch die Beseitigung von Gefahrenstellen und die Errichtung von Verkehrsschildern und Wegweisern.

Eine Prioritätenreihung der Maßnahmen wird nicht vorgenommen. Grundsätzlich ist die Reihenfolge innerhalb der Tabellen der Kategorisierung der Routen und im Weiteren der Nummerierung der Routen geschuldet. Das heißt Maßnahmen an Radfernwegen stehen voran, danach die Maßnahmen an Routen der 2. Kategorie gefolgt von Maßnahmen an Routen der 3. Kategorie. Eine festgelegte Rang-



folge zu erstellen und mit Begründungen zu untermauern ist kontraproduktiv, weil die Flexibilität stark eingeschränkt wäre.



1.5 Struktur Metropolnetz

Struktur für das Metropolnetz

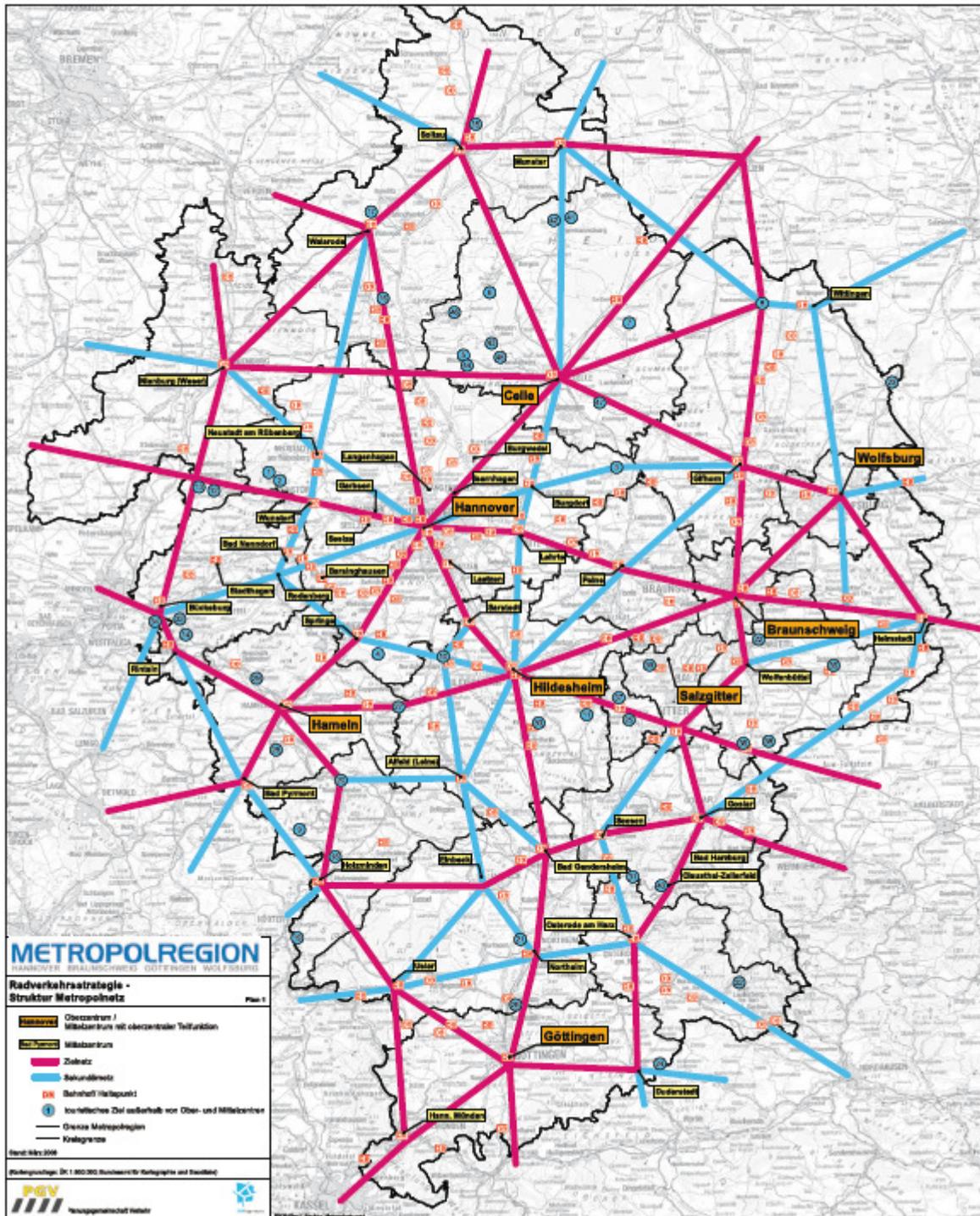


Abb. 1: Radroutennetz der Metropolregion



2 Planungsgrundsätze

2.1 Radfahren heute

Der Radverkehr und auch der Radsport obliegen ständigen Veränderungen und Weiterentwicklungen. Der Anspruch an das Wegenetz und die Infrastruktur steigt, Standards werden angepasst. Im besonderen Maß verändern sich die Anforderungen an die Infrastruktur durch die starke und kontinuierliche Zunahme von elektrisch unterstützten Fahrrädern.

2.2 Elektromobilität

E-Bikes und Pedelecs gewinnen seit einigen Jahren zunehmend an Bedeutung. In Deutschland waren im Jahr 2012 etwa 1,3 Mio. Pedelecs unterwegs, wovon knapp 380.000 allein 2012 gekauft wurden. 15 % mehr als im Jahr 2011, in dem es bereits eine Steigerung um 55% gegenüber 2010 gab, und somit nicht nur der Alltagsradverkehr, sondern auch der Tourismus profitiert von der neuen Art des Radfahrens. Der Landkreis Osterode bietet sich aufgrund seiner Topographie besonders für das Thema Elektromobilität an.

Die Unterstützung durch Elektromotoren bei Fahrrädern erlaubt Geschwindigkeiten bis 25 km/h (bei Pedelecs) und teilweise bis zu 45 km/h (bei Speedbikes) und erfordert somit wegen des Überholverkehrs andere Wegebreiten, Qualitäten und Infrastruktur an Radrouten. Die teuren und schwereren Fahrzeuge benötigen im touristischen Verkehr Ladestationen und diebstahlgesicherte Abstellanlagen bzw. Fahrradboxen. Prinzipiell können die Akkus dabei an jeder Steckdose geladen werden.

2.3 Planerische und bautechnische Grundsätze gemäß StVO und anderer Richtlinien

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA, Ausgabe 2010) bilden den straßenbautechnischen Rahmen und stellen die Grundlagen für Planung, Entwurf und Radverkehrsanlagen dar.

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sowie die allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) bilden die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen zur Regelung des Radverkehrs.

Planerische Grundmaße für die Verkehrsräume des Radverkehrs lassen sich aus der Grundbreite und der Höhe des Radfahrers sowie den Bewegungsspielräumen ableiten. Die lichten Räume setzen sich aus den Verkehrsräumen und den Sicherheitsräumen zusammen.

Schutzstreifen für Radfahrer innerorts

Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn. Er darf von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall – z.B. bei Begegnung mit Lkw - befahren werden. Schutzstreifen sollen bei hohem Schwerverkehrsaufkommen (>1.000 Fahrzeuge des Schwerverkehrs am Tag) vermieden werden. Folgende Grundsätze sollen beachtet werden:

- Regelbreite nach ERA: 1,50 m (Mindestbreite 1,25 m)
- Markierung mit Schmalstrich: 1m Strich / 1m Lücke und Sinnbild Radfahrer
- Erforderlicher Sicherheitsabstand zu längs parkenden Kraftfahrzeugen: 0,50 m (Mindestbreite 0,25 m)
- Höchstgeschwindigkeit des Verkehrs: max. 50 km/h



Abb. 5: Schutzstreifen innerorts

Radfahrstreifen innerorts

Radfahrstreifen sind von der Fahrbahn abmarkierte, verkehrsrechtlich angelegte Radwege. Es gibt nur benutzungspflichtige Radfahrstreifen (Zeichen 237 StVO). Sie sind mit Fahrbahnbegrenzungen (Zeichen 295 StVO) in Breitstrich von der Fahrbahn abgegrenzt und dürfen von anderen Fahrzeugen nur zur Querung (Ein- und Abbiegen, Erreichen von Parkständen) überfahren werden. Radfahrstreifen werden grundsätzlich im Einrichtungsverkehr betrieben.

Folgende Grundsätze sollen beachtet werden:

- Regelbreite (incl. Markierung) nach ERA 1,85 m
- Markierung mit durchgezogenem Breitstrich 0,25 m
- Erforderlicher Sicherheitsabstand zu parkende Kfz: 0,75 m (Mindestbreite 0,50 m)



Abb. 6: Radfahrstreifen innerorts

Radverkehrsanlagen außerorts

Außerorts beeinflussen folgende Kriterien die Entscheidung über die Führungsform von Radverkehrsanlagen:

- Flächenverfügbarkeit bzw. Grunderwerb
- Topographie, Linienführung, Steigungen
- Fahrbahnbreiten
- Verkehrsmengen

- Radverkehrsaufkommen (Radfernweg, Radschnellweg)

Außerorts sind gemäß ERA 2010 straßenbegleitende Radwege oder gemeinsame Geh- und Radwege sinnvoll und sollen eine Regelbreite von 2,50 m aufweisen.

Im ländlichen Bereich kann der Radverkehr gemeinsam auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen geführt werden. Die Wirtschaftswege haben in der Regel eine befestigte Breite von 3,00 m und sind mit Asphalt, Beton und Betonspurbahnen befestigt. In sensiblen Naturbereichen ist eine wassergebundene Decke vertretbar.

Im Landkreis Northeim sind 3 Teststrecken, mit Schutzstreifen außerorts eingerichtet worden. Ergebnisse sollen in 2015 vorliegen.



Abb. 7: Teststrecke im LK Northeim „Schutzstreifen außerorts“

Radschnellwege

In den aktuellen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2014) haben „Radschnellverbindungen“ Eingang gefunden. Nach den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN, Ausgabe 2008) soll das Radverkehrspotential insbesondere durch geeignete Stadt – Umland – Verbindungen im Entfernungsbereich über 10 km erschlossen werden. Die Minimierung des Zeitaufwandes wird dabei für den Alltagsradverkehr als wichtiges Kriterium angesehen. Für innergemeindliche Radschnellverbindungen soll eine Reisegeschwindigkeit von 15 – 20 km/h angestrebt werden (einschließlich Zeitverlusten an Knotenpunkten / Ampeln).

Zielgruppe: Alltagsradverkehr (vor allem Berufs- und Ausbildungswege) in Ballungs- und Verdichtungsräumen

Mobilitätsforschung: Zunahme der Wegeweiten generell und speziell auch im Radverkehr

- Potenziale für Verlagerungen bei größeren Distanzen
- Radschnellwege sollen ein sicheres Befahren auch bei hohen Geschwindigkeiten ermöglichen.
- Radschnellwege entsprechen den Anforderungen des stark wachsenden Pedelec – Verkehrs
- Radschnellwege sind integrierte Bestandteile kommunaler Radverkehrsnetze
- Bislang existieren keine einheitlichen Förderinstrumente für dieses neue Netzelement
Ausnahme: Förderung des Modellprojektes e- Radschnellweg in der Stadt Göttingen im Rahmen des Schaufensters Elektromobilität des Bundes.

Radschnellwege dieser Definition sind im Landkreis Osterode am Harz derzeit nicht vorgesehen, Grund dafür ist die Begrenztheit des Netzpotentials; Kosten und Aufwand sind nicht darstellbar.



Abb. 8: Radschnellweg innerhalb Göttingens

Abstellanlagen und Fahrradparken

Mit der steigenden Fahrradnutzung wächst auch der Bedarf an guten und sicheren Parkmöglichkeiten für Fahrräder. Bei einem Bestand von etwa 68 Millionen und jährlich rund 4,5 Millionen verkauften Fahrrädern ist der Bedarf an Fahrradparkplätzen noch lange nicht gedeckt.

In der technischen Richtlinie TR 6102 „Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen“ des ADFC sind die Anforderungen festgelegt:

Aufstellanleitung, Seitenfreiheit, Zugänglichkeit, Wartung, Sicherheit der leeren Abstellanlage, Festigkeit, Widerstand gegen mutwillige Beschädigung

- Benutzbarkeit des Fahrradparkers
- Leichtigkeit des Ein- und Ausparkens
- Standfestigkeit der abgestellten Fahrräder
- Schutz des Fahrrades (Beschädigung eigener und anderer Fahrräder)
- Diebstahlschutz

Qualitativ gute Fahrradabstellanlagen sind eine zentrale Säule der Radverkehrsförderung. Das sichere, komfortable und zielnahe Abstellen ist eine Voraussetzung für die Attraktivität des Systems Fahrrad. Gute Abstellanlagen animieren dazu, auch mit hochwertigen (und damit verkehrssicheren und attraktiven) Rädern zu möglichst vielen Zielen zu fahren.



Abb. 9: Fahrradparken und Abstellanlagen



3 Einordnung und Kategorisierung der Radrouten

3.1 Nutzungsunabhängige Grundstruktur

Die ausgewiesenen, veränderten und auch neu gefundenen Radroutenverbindungen werden in verschiedene Grundkategorien aufgeteilt.

Kategorie 1 - Radfernwege, Kategorie 2 - regionale Radrouten, Kategorie 3 - Verbindungsrouten

Kategorie 2 und 3 (regionale Radrouten und Verbindungsrouten) unterscheiden sich in ihrer Wichtigkeit. Regionale Radrouten beinhalten die Verbindungen zwischen den raumordnerischen Zentren des Landkreis Osterode am Harz und mit den raumordnerischen Zentren außerhalb des Landkreises Osterode am Harz, Kategorie 3 beinhaltet alle weiteren Routen.

Kategorie 1 Radfernwege			
Route	Bezeichnung	Länge im LK OHA	Streckenverlauf
RFW 5	Weser - Harz - Heide	44,8 km	Rhumspringe - Pöhlde - Herzberg - Osterode - Riefensbeek - Kamschlacken - Altenau

Themenrouten			
Route	Bezeichnung	Länge im LK Gö	Streckenverlauf
	Harzrundweg	65,3 km	Stauffenburg - Gittelde - Teichhütte - Badenhausen - Förste - Uhrde - Schwiegershausen - Düna - Herzberg - Scharzfeld - Barbis - Bad Lauterberg - Steina - Bahnhof Tettenborn - Bad Sachsa - Walkenried - Ellrich
T4	Themen-Radrundweg	42,2 km (48,4 km)	Herzberg - Scharzfeld - (Steinkirche, Einhornhöhle und Burg Scharzfels) - Barbis (Barbiser Warte) - Pöhlde - Hattorf - Hörden - Herzberg (Strecke inkl. aller Abstecher)
T7	Themen-Radrundweg	21,9 km	Badenhausen - Windhausen - Gittelde - Stauffenburg - Gittelde - Teichhütte - Eisdorf - Badenhausen



Kategorie 2 regionale Radrouten			
Route	Bezeichnung	Länge im LK OHA	Streckenverlauf
R 101	Münchehof - Ellrich	53,3 km	Münchehof - Gittelde - Badenhausen - Osterode - Herzberg - Scharzfeld - Barbis - Bartolfelde - Osterhagen - Steina - Bad Sachsa - Walkenried - Ellrich
R 102	Kalefeld - Wildemann	12,7 km	Kalefeld - Eisdorf - Teichhütte - Windhausen - Bad Grund - Wildemann
R 103	Katlenburg-Lindau - Gittelde	14,0 km	Katlenburg-Lindau - Dorste - Förste - Nienstedt - Eisdorf - Gittelde
R 104	Bilshausen - Osterode	13,5 km	Bilshausen - Wulften - Schwiegershausen - Osterode
R 105	Katlenburg-Lindau - Scharzfeld	18,8 km	Katlenburg-Lindau - Wulften - Hattorf - Pöhlde - Scharzfeld
R 106	Gieboldehausen - St. Andreasberg	18,0 km	Gieboldehausen - Herzberg - Sieber - Sankt Andreasberg
R 107	Brochthausen - Pöhlde	6,9 km	Brochthausen - Pöhlde
R 108	Rhumspringe - Braunlage	27,2 km	Rhumspringe - Barbis - Bad Lauterberg - Braunlage
R 109	Bad Lauterberg - Mackenrode (Harzrundweg)	13,6 km	Bad Lauterberg - Steina - Tettenborn - Mackenrode
R 110	Branderode - Braunlage (Südharz-Eisenbahn)	18,4 km	Branderode - Neuhof - Bad Sachsa - Walkenried - Wieda - Braunlage



Kategorie 3 Verbindungsrouen			
Route	Bezeichnung	Länge im LK OHA	Streckenverlauf
V 101	Rundweg Stauffenburg	5,8 km	Gittelde - Stauffenburg - Gittelde
V 102	Teichhütte - Gittelde	1,3 km	Teichhütte - Gittelde
V 103	Rundweg Windhausen	1,5 km	Bahnhof Gittelde - Windhausen - Bahnhof Gittelde
V 104	Dorste - Willensen	17,0 km	Dorste - Marke - Willensen
V 105	Förste (Eisdorf) - Badenhausen	6,7 km	Förste (Eisdorf) - Badenhausen
V 106	Förste - Osterode	7,9 km	Förste - Osterode
V 107	Dorste - Osterode	7,7 km	Dorste - Uhrde - Osterode
V 108	Schwiegershausen - Förste	5,4 km	Schwiegershausen - Uhrde - Förste
V 109	Schwiegershausen - Düna	4,3 km	Schwiegershausen - Düna
V 110	Hattorf - Schwiegershausen	5,1 km	Hattorf - Schwiegershausen
V 111	Hattorf - Düna	4,9 km	Hattorf - Hörden - Düna
V 112	Hattorf - Aschenhütte	3,1 km	Hattorf - Elbingerode - Hörden - Aschenhütte



Kategorie 3 Verbindungsrouen			
Route	Bezeichnung	Länge im LK GÖ	Streckenverlauf
V 113	Hörden - Herzberg	3,4 km	Hörden - Herzberg
V 114	Elbingerode (Hörden) - Herzberg	4,3 km	Elbingerode (Hörden) - Herzberg
V 115	Hattorf - Herzberg	7,1 km	Hattorf - Herzberg
V 116	Aschenhütte - Lonau	10,5 km	Aschenhütte - Herzberg - Lonau
V 117	Hattorf - Pöhlde (über Rotenberg)	8,7 km	Hattorf - Pöhlde (über Rotenberg)
V 118	Abzweig Steinkirche	0,3 km	Abzweig Steinkirche
V 119	Abzweig Einhornhöhle	3,8 km	Scharzfeld - Einhornhöhle - Scharzfeld
V 120	Abzweig Scharzfels	1,5 km	Abzweig Scharzfels
V 121	Jugendwaldheim Rotenberg- Pöhlde - Barbis (Bartolfelde)	10,7 km	Jugendwaldheim Rotenberg/Pöhlde - Barbis (Bartolfelde)
V 122	Silkerode - Scharzfeld	3,8 km	Silkerode - Scharzfeld
V 123	Weilrode - Steina	10,9 km	Weilrode - Osterhagen - Steina
V 124	Tettenborn - Bad Sachsa	2,3 km	Tettenborn - Bad Sachsa
V 125	Bad Sachsa - Klettenberg	4,4 km	Bad Sachsa - Neuhof - Klettenberg
V 126	Tettenborn - Hohegeiß	13,2 km	Tettenborn - Neuhof - Walkenried - Zorge - Hohegeiß
V 127	Walkenried - Wiedigshof	4,4 km	Walkenried - Wiedigshof
V 128	Wieda - Zorge	3,3 km	Wieda - Zorge



3.2 Alltagsverkehr (Blatt 1a Klassifizierung Alltagsverkehr)

Ein weiteres Hauptziel ist die Differenzierung zwischen Alltags- und Freizeitverkehr. Im Zusammenspiel mit den raumordnerischen Schwerpunkten für Arbeitsstätten und Naherholung ergibt sich ein zweckgebundenes Radroutennetz.

Der Alltagsverkehr dient dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen, zu Veranstaltungen und der Erreichbarkeit von und zwischen den raumordnerischen Zentren. Nach Festlegung der Arbeitsstättenschwerpunkte des Landkreis Osterode am Harz wurden die Radrouten entsprechend der Erreichbarkeit dieser Zentren festgelegt. In der entsprechenden Karte (Blatt 1a Klassifizierung Radrouten Alltagsverkehr) sind Kreise mit 7 km Radius (entspricht Fahrstrecke von ca. 10 km) um die Zentren dargestellt. Diese bilden den Raum des Alltagsverkehrs um diese Zentren ab.

Liste der Arbeitsstättenschwerpunkte und weiterer Zentren mit Arbeitsstätten (Blatt 1a Klassifizierung Alltagsverkehr)

Nr.	Bezeichnung	Art	Anbindung
1	Bad Grund (Harz)	Handel, Tourismus, Gewerbegebiete	direkte Anbindung nach Windhausen (R 102), sonst keine alltagstauglichen Verbindungen von Wildemann vorhanden.
2	Osterode am Harz (Randbereich)	Gewerbegebiete	Anbindung durch Radfernweg (Weser - Harz - Heide), R 101, Anbindung ist in Richtung Schwiegershausen schlecht.
3	Osterode am Harz (Zentrum)	Handel, Tourismus	Anbindung durch Radfernweg (Weser - Harz - Heide), R 101, Anbindung ist in Richtung Schwiegershausen schlecht.
4	Hattorf am Harz	Handel, Tourismus, Gewerbegebiete	Anbindung über die regionale Radrouten R 105 und die alltagstauglichen Verbindungsrouten V 110, V 111 und V 115.
5	Herzberg am Harz	Handel, Tourismus, Gewerbegebiete	Anbindung an den Radfernweg Weser - Harz - Heide sowie an R 101 und R 106 und V 115 und V 116. Die Verbindung nach Gieboldehausen ist nicht alltagstauglich.
6	Bad Lauterberg im Harz	Handel, Tourismus, Gewerbegebiete	Anbindung durch R 108 und R 109 und indirekt durch R 101, wobei R 109 nicht alltagstauglich ist.
7	Bad Sachsa	Handel, Tourismus, Gewerbegebiete	Anbindung durch R 101 und R 110 und die nicht alltagstaugliche Verbindungsrouten V 124.
8	Walkenried	Handel, Tourismus, Gewerbegebiete	Anbindung durch R 101 und R 110, sowie durch V 126 und V 127, wobei V 126 nicht alltagstauglich ist.



3.3 Freizeitverkehr (Blatt 1b Klassifizierung Freizeitverkehr)

Der Freizeitverkehr dient der Erreichbarkeit von Schwerpunkten für Tourismus und Erholung, dem Natur- und Landschaftserleben, der Erholung und der Gesundheitsvorsorge durch Radfahren. Nach Festlegung der Erholungs- und Tourismusschwerpunkte des Landkreis Osterode am Harz wurden die Radrouten entsprechend der Erreichbarkeit dieser Schwerpunkte ausgewählt.

Zudem ist ein Anteil der Routen durch die Rad-AG des ILE-Regionalmanagements zwischen 2006-2014 mit Wegweisern versehen worden. Die Unterhaltung erfolgt durch die Kommunen und den Landkreis je nach Absprache.

Liste der Erholungs- und Tourismusschwerpunkte (Blatt 1b Klassifizierung Freizeitverkehr)

Nr.	Bezeichnung	Art	Anbindung
1	Bad Grund - Iberg, Höhlenerlebniszentrum	Freizeitangebote, Natur- und Landschaftserleben,	direkte Anbindung des Kernortes nach Windhausen (R 101).
2	Osterode	Innenstadt, Gastronomie, Freibad	Anbindung durch RFW 5, R 101 und R 104, wobei V 104 nicht komplett alltagstauglich.
3	Nationalpark Harz	Natur- und Landschaftserleben	Anbindung durch den Radfernweg Weser - Harz - Heide und V 116.
4	Herzberg am Harz	Innenstadt, Gastronomie, Freibad	Anbindung durch den Radfernweg Weser - Harz - Heide und durch R 101, R 106, V 115 und V 116
5	Scharzfeld - Einhornhöhle - Groß Knollen - Scharzfels	Natur- und Landschaftserleben, Aussichtspunkte, Gastronomie	Anbindung durch R 101, R 105, V 118, V 119, V 120. Der Große Knollen ist nicht durch aufgeführte Routen erreichbar.
6	Bad Lauterberg - Oderstausee - Wiesenbeker Teich, Wellenbad, Kirchberg-Therme	Natur und Landschaftserleben, Angeln, Badeseesee, Camping,Innenstadt, Kurstandort	Anbindung durch R 108 und R 109 und indirekt durch R 101
7	Bad Sachsa - Ravensberg	Innenstadt, Kurstandort, Aussichtspunkt, Natur- und Landschaftserleben	Anbindung erfolgt über R 101 und R 110 sowie V 124, wobei V 124 und V 125 nicht gut geeignet sind.
8	Walkenried	Kloster Walkenried	Anbindung durch R 101, R 110, V 126 und V 127



4 Planungsinstrumente zur Ermittlung des Handlungsbedarfs bei Radrouten

4.1 Methodik der Bestandsaufnahme

Die Befahrung mit dem Fahrrad erfolgte mit Hilfe eines GPS-Gerätes, eines Fotoapparates und Kartierblättern. Die aufgenommenen Daten wurden so verarbeitet, dass alle relevanten Erfassungen digital verortet, benannt und mit Hilfe von Fotos nachvollziehbar sind. Diese erfassten Daten bilden die Grundlage für die anschließende Bewertung nach dem beiliegenden Erfassungs- und Bewertungsbogen. Vor Beginn der Erfassung erfolgte eine Zuordnung und Unterteilung der Routen in einzelne Abschnitte und Unterabschnitte durch Netzknoten und offensichtliche Wechsel der Wegebeschaffenheit. Die Unterteilung der Radrouten in Abschnitte und Unterabschnitte:

- Routen aller Kategorien werden in Abschnitte und Unterabschnitte unterteilt.
- Die Abschnitte der 1. und 2. Kategorie beginnen an einem Netzknoten (Abschnittswechsel an einem Schnittpunkt einer Route der 1. und 1. Kategorie, der 1. und 2. Kategorie und der 2. und 2. Kategorie).
- Routen der 3. Kategorie bewirken keine Abschnittswechsel, wenn sie auf Routen der 1. und 2. Kategorie treffen und beginnen auch nicht an einem Netzknoten (Abschnittswechsel).
- Auf die Unterabschnitte beziehen sich die Bewertungen und auch der Handlungsbedarf. Diese wechseln bei Änderung der Wegebeschaffenheit und unterteilen die Abschnitte.

4.2 Ziel der Auswertung und Benotung der Routen (Blatt 2a Netzbeurteilung)

Ziel dieser Bewertung ist, den Handlungsbedarf und schließlich auch den Bedarf nach dringlichen baulichen Änderungen an Radrouten zu ermitteln. Die Bewertung ist in 4 Kategorien nach Schulnoten aufgeteilt (1-2 keine oder kaum Mängel (blau), 3 wenig Mängel (hellblau), 4 Mängel vorhanden (gelb), 5-6 viele Mängel, Handlungsbedarf (rot)). Bei allen Unterabschnitten mit der Note der schlechtesten Kategorie (5-6) besteht Handlungsbedarf und/oder prinzipiell auch ein Sanierungs- oder Ausbauerfordernis. Bewertungskriterien sind Wegbreite, punktuelle Mängel, Gefahrenstellen, Allwettertauglichkeit, Rollwiderstand, Barrierefreiheit, Verkehrsmengen, Höchstgeschwindigkeiten und Wegweisung. Die Ergebnisse der einzelnen Bewertungskriterien werden zur Gesamtpunktzahl addiert (bis 660 Punkte Note 5-6, bis 740 Punkte Note 4, bis 820 Punkte Note 3, >821 Punkte Note 1-2).

4.3 Grenzen und Tücken des Erfassungs- und Bewertungssystems

Jedes Beurteilungssystem hat seine Grenzen und Fehler. Die Gesamtnote kann zu Schlussfolgerungen führen, die von subjektiven Bewertungen abweichen. Es können Bewertungen auftreten, die laut Auswertung keinen Handlungsbedarf erforderlich machen, obwohl Handlungsbedarf offensichtlich besteht (z.B. im Bezug auf fehlende Wegweisung oder Beseitigung von Gefahrenstellen). Im Endergebnis (Blatt 3 Radroutenplan) wird also Handlungsbedarf dargestellt. Eine textliche Begründung steht bei diesen Abschnitten unter Mängel und Erfordernis. Handlungsbedarf bedeutet nicht immer einen Neubau, Ausbau oder Sanierung der Wegebeschaffenheit, sondern kann auch durch fehlende Wegweisung, Gefahrenpunkte oder ähnliches hervorgerufen werden.



4.4 Abschnitte des ermittelten Handlungsbedarfes

Die ermittelten Unterabschnitte mit Handlungsbedarf sind in der Karte Blatt 2a Netzbeurteilung Gesamt abgebildet. Eine Einzelkarte stellt zusätzlich Gefahrenstellen dar. Im Endergebnis (Kapitel 5) sind dann alle aus dem ermittelten Handlungsbedarf herausgefilterten Maßnahmen aufgeführt und erläutert.

5 Radwege an klassifizierten Straßen

5.1 Erklärung zum Hintergrund

Neben der Ermittlung des Handlungsbedarfes durch die Netzbeurteilung wird seitens der Baulastträger Bund, Land und Landkreis deren gemeldeter und abgestimmter Handlungsbedarf aufgeführt. Das Land Niedersachsen hat im Juli 2012 das Radwegekonzept fortgeschrieben. Bei der Auswahl der Radwege wurde eng mit den Landkreisen zusammengearbeitet. Die Kriterien Radfahrerpotenzial, Schulwegsicherung sowie Tourismus, Machbarkeit und Kostenrelevanz wurden besonders berücksichtigt. Das „Radwegekonzept 2012 für Landesstraßen“ ist im Internet unter <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de> veröffentlicht. Die Umsetzung der Maßnahmen an klassifizierten Straßen ist von der finanziellen Ausstattung der Baulastträger und dem Planungsrecht abhängig.

Im Gegensatz zu einer hohen Radwegedichte in den nordwestlichen Landkreisen in Niedersachsen ist der Anteil der klassifizierten Straßen mit Radverkehrsanlagen im Landkreis Osterode am Harz nur geringfügig. Etwa 80% des Radroutennetzes im LK Osterode am Harz befindet sich auf Wirtschaftswegen.

5.2 Liste der abgestimmten Maßnahmen Landesstraßen

disponierter Bereich (vordringlicher Bedarf 2013 - 2018), gemeldet 2012				
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Goslar				
L. Nr.:	Bezeichnung	Länge	Priorität	Bemerkungen
L 523	Schwiegershausen - Osterode am Harz	3,1 km	2	
L 521	Herzberg am Harz - Sieber	5,3 km	7	

weiterer gemeldeter Bedarf				
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Goslar				
L. Nr.:	Bezeichnung	Länge	Priorität	Bemerkungen
L 603	Neuhof - Tettenborn	2,2	5	
L 525	Osterode (B241) - Förste	5	6	
L 604	Bad Sachsa - Anschluss B 243 (alt)	3,3	7	



6 Ergebnis

6.1 Erläuterung zur Ermittlung der Ergebnisse

Die Liste der baulichen Maßnahmen sowie die Liste der Sanierungs- und Infrastrukturmaßnahmen fußt auf dem festgestellten Handlungsbedarf (siehe Blatt 2a Netzbeurteilung Gesamt) und beinhaltet Maßnahmen mit hoher Netzpriorität und großer Wirkung. Weitere als schlecht bewertete Unterabschnitte (Note 5-6) mit festgestelltem Handlungsbedarf konnten nicht aufgenommen werden, aufgrund von untergeordneter Priorität und geringer Wirkung.

Die übernommenen Maßnahmen sind in konkrete Erfordernisse oder weiteren Bedarf aufgeteilt. In der Spalte Erfordernis und Zuständigkeit wird bei klassifizierten Straßen der Baulastträger aufgeführt. Bei Maßnahmen an Verbindungsstraßen und Wirtschaftswegen wird immer die Gemeinde oder Samtgemeinde genannt, auch wenn hier die Eigentumsverhältnisse vielfältig sind (z. B. Feldmark, Forst, Realgemeinde). Die genauen Zuständigkeiten müssen bei einer Konkretisierung der Maßnahme geklärt werden.



6.2 Liste der baulichen Maßnahmen (Blatt 3a)

Vordringlicher Handlungsbedarf (diese Auflistung stellt keine Prioritätenreihung dar)

Geplante Umsetzung innerhalb der nächsten 10 Jahre bis 2025 angestrebt.

Nr.	Route	Maßnahme	Länge	Mängel	Bemerkungen, Erfordernis und Zuständigkeit
1	RFW WHH	Osterode - Riefensbeek (entlang der B 496)	1,6 km	fehlender Radweg hohes Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Bund)
2	R 101	Herzberg - Scharzfeld (entlang der K 27)	0,2 km	schadhafter Wegebelag fehlende Befestigung	Ausbau in wassergebundener Decke mit Mittelstreifen (Baulastträger Gemeinde)
3	R 101	Walkenried - Ellrich (entlang der L 601)	1,2 km	fehlender Radweg hohes Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Land)
4	R 104	Schwiegershausen - Osterode (entlang der L 523)	1,6 km	fehlender Radweg hohes Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Land, gemeldet vordringlicher Bedarf an Landesstraßen)
5	R 104	Schwiegershausen - Osterode (entlang der L 523)	2,3 km	punktueller Mängel Gefahrenstelle	Beseitigung der Gefahrenstellen (Baulastträger Land)
6	R 105	Hattorf - Pöhlde (nah der B 27)	0,1 km	unbefahrbares Teilstück fehlende Befestigung	Neulösung im Zuge der Routenfindung zwischen Gieboldehausen und Herzberg
7	R 105	Hattorf - Pöhlde (südöstlich Auekrug)	0,9 km	punktueller Mängel Gefahrenstelle	Neubau der wassergeb. Decke (Baulastträger Stadt Herzberg)
8	R 106	Campingplatz - Herzberg (entlang der B 27)	3,5 km	fehlender Radweg hohes Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Bund)
9	R 106	Herzberg - Sieber (entlang der L 521)	5,3 km	fehlender Radweg hohes Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Land, gemeldet vordringlicher Bedarf an Landesstraßen)
10	R 107	Brochthausen - Pöhlde (Aufstieg vom RFW 5)	0,1 km	unbefahrbares Teilstück fehlende Befestigung	Befestigung des Aufstiegs (Baulastträger Stadt Herzberg)
11	R 108	Bad Lauterberg - Braunlage (entlang der B 27)	1,5 km	zu schmaler Radweg Gefahrenstelle	Verbreiterung des begleitenden Radweges (Baulastträger Bund)
12	R 109	Bad Lauterberg - Steina (westlich Wiesenbecker Teich)	0,9 km	punktueller Mängel Gefahrenstelle	Ausbau mit ausreichender Breite in gebundener Decke (Baulastträger Stadt Bad Lauterberg)
13	R 110	Bad Sachsa - Wieda (Südharzeisenbahn)	0,2 km	punktueller Mängel Gefahrenstelle	Neubau des Belages (Baulastträger Land)
14	V 106	Förste - Osterode am Harz (am Waldrand)	1,0 km	schadhafter Wegebelag Gefahrenstelle	Herstellung der wassergeb. Decke (Stadt Osterode)
15	V 117	Hattorf - Pöhlde (Abfahrt vom Rotenberg, T7)	0,8 km	schadhafter Wegebelag Gefahrenstelle	Neubau des Weges in wassergebundener Wegedecke (Baulastträger Stadt Herzberg)
16	V 124	Siedlung Tettenborn - Bad Sachsa (entlang der K 29)	1,4 km	fehlender Radweg Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Landkreis)
		Summe:	22,6 km		


Weiterer Bedarf (diese Auflistung stellt keine Prioritätenreihung dar)

Nr.	Route	Maßnahme	Länge	Mängel	Bemerkungen, Erfordernis und Zuständigkeit
1	R 109	Bad Lauterberg - Steina (östliche Abfahrt von Hoher Tür)	0,6 km	punktueller Mängel Gefahrenstelle	Ausbau des Weges mit gebundener Decke (Baulastträger Stadt Bad Lauterberg)
2	V 104	Dorste - Marke (an K 31)	0,1 km	fehlender Radweg Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Landkreis)
3	V 104	Willensen - Eisdorf (entlang der K 3)	0,8 km	schadhafter Wegebelaag Gefahrenstelle	Ausbau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Landkreis)
		Summe:	1,5 km		



6.3 Liste der Sanierungs- und Infrastrukturmaßnahmen (Blatt 3b)

Vordringliche Maßnahmen (diese Auflistung stellt keine Prioritätenreihung dar)

Nr.	Route	Maßnahme	Länge	Mängel	Erfordernis und Zuständigkeit
1	RFW 5	OD Osterode Südost (u.a. Herzberger Landstraße)	1,7 km	diffuse Beschilderung unklare Verkehrsführung	Schaffung einer klaren Verkehrsführung mit eindeutiger Beschilderung (Stadt Osterode am Harz)
2	R 101	OD Osterode (westliches Stadtgebiet)	0,5 km	viele Gefahrenstellen unklare Verkehrsführung	Festlegung einer sicheren Route durch die Stadt (Stadt Osterode)
3	R 101	Bad Sachsa - Walkenried (im Wald an den westlichen Teichen)	0,4 km	punktueller Mängel Gefahrenstelle	punktueller Sanierung, Lösung an den Engstellen (SG Walkenried)
4	R 102	Westerhof - Eisdorf (westlich Eisdorf)	1,2 km	punktueller Mängel Gefahrenstelle	Sanierung der wassergeb. Decke (Gemeinde Eisdorf)
5	R 102	Bad Grund - Wildemann (nördlich der Kampfbahn)	0,1 km	punktueller Mängel Gefahrenstelle	Sanierung der wassergeb. Decke (Stadt Bad Grund)
6	R 102	Bad Grund - Wildemann (entlang der B 242)	0,2 km	fehlende Querung Gefahrenstelle	Herstellung einer Querungshilfe (Baulastträger Bund)
7	R 103	Dorste - Förste (Wirtschaftsweg am Waldrand)	0,5 km	punktueller Mängel Gefahrenstelle	Sanierung der wassergeb. Decke (Baulastträger Gemeinde)
8	R 108	Bad Lauterberg - Braunlage (entlang des Oderstausees)	6,9 km	punktueller Mängel Gefahrenstelle	Sanierung der wassergeb. Decke (Baulastträger Gemeinde)
9	V 120	Abfahrt von Scharzfels (insbesondere oberes Teilstück)	1,5 km	fehlende Beschilderung Gefahrenstelle	Aufstellung von Warnhinweisen (Baulastträger Stadt Herzberg)
		Summe:	13,0 km		

Weitere Maßnahmen (diese Auflistung stellt keine Prioritätenliste dar)

Nr.	Route	Maßnahme	Länge	Mängel	Erfordernis und Zuständigkeit
1	R 101	Oberhütte - Osterode (entlang der K 21)	2,2 km	punktueller Mängel Gefahrenstelle	Sanierung der Wegedecke (begleitender Radweg) (Baulastträger Landkreis)
2	V103	Bahnhof Gittelde - Windhausen (nördlich des Sees)	0,3 km	punktueller Mängel Gefahrenstelle	punktueller Beseitigung der Mängel (Baulastträger Gemeinde Bad Grund)
3	V 104	Marke - Willensen (im Klosterforst)	ca. 4 km	punktueller Mängel Gefahrenstelle	Sanierung vers. Wegedecken (Baulastträger Klosterforst)
4	V 109	Schwiegershausen - Düna (Wirtschaftsweg)	1,7 km	schadhafter Wegebelaag fehlende Befestigung	Sanierung der wassergeb. Decke (Baulastträger Stadt Osterode)
		Summe:	8,2 km		



6.4 Schlussfolgerungen aus den Ergebnissen

Die Aufstellung der Maßnahmen zeigt, dass insbesondere im Osteroder Raum (Stadtgebiet Osterode/ Förste-Osterode), sowie im südlichen Herzberger Umfeld bzw. im Bereich Osterhagen B 243n/ Bad Sachsa/ Neuhof/ Tettenborn Lücken im Netz zu schließen sind. Dieses sind für der Alltags- und Freizeitradverkehr maßgebliche Verbindungen.



7 Fazit

Mit Erstellung dieses Berichtes ist beabsichtigt, durch Erfassung und Beurteilung der Radrouten eine ausreichende Grundlage für weitere Planungen zu schaffen. Durch die Feststellung des vordringlichen Handlungsbedarfes können die finanziellen Mittel sehr effektiv eingesetzt werden. Folgende Ergebnisse wurden aus der Bearbeitung gewonnen:

- Die Herangehensweise ermöglicht einerseits die Kategorisierung und Benennung aller bekannten Radrouten sowie die Neuaufnahme von Routen und andererseits die Unterteilung in Abschnitte und Unterabschnitte. Eine eindeutige Zuordnung ist damit möglich. Zu allen kategorisierten Radrouten sind Fotos von jedem Unterabschnitt vorhanden.
- Der Erfassungs- und Beurteilungsbogen ist ein Werk der Lenkungsgruppe Radverkehrsstrategie (der Metropolregion Hannover – Braunschweig – Göttingen – Wolfsburg). Die Erfassung im Landkreis Osterode am Harz ist wie im Landkreis Göttingen gemacht worden. Eine Einbindung und ein Abgleich mit anderen Radverkehrsnetzen ist damit möglich. Diese Ergebnisse können somit auch in überregionale Planungen einfließen.
- Nutzung für einen länderübergreifenden Radroutenplaner als webbasiertes Informationssystem sowie auch als Bestandsdatenbank mit allen Angaben zum baulichen Zustand.
- Die herausgefilterten Ergebnisse stellen die Grundlage für Planungen der nächsten Jahre und Jahrzehnte dar, auch um Rechtssicherheit im Hinblick auf mögliche Förderungen der EU, des Bundes oder des Landes zu erhalten.
- Dieser Plan stellt auch die Verknüpfung zur Regionalplanung und zu den Entwicklungen im Radverkehr und weiterer Verkehrsmittel dar.
- Während der Bearbeitungsphase wurde schnell sichtbar, dass eine fortlaufende Aktualisierung der Erfassung und Beurteilung zwingend erforderlich ist, um zukünftig effektive Planungsprozesse abwickeln zu können. Eine fortlaufende Kontrolle (Zustand und Wegweisung) sowie eine regelmäßige Unterhaltung der Routen führen zu einem insgesamt geringeren Einsatz von finanziellen Mitteln.
- Eine Einzelfallprüfung muss jeweils zeitnah vor der Umsetzung erfolgen, weil sich die aktuellen Gegebenheiten geändert haben könnten.

Im Hinblick auf die Fusion zwischen den Landkreisen Göttingen und Osterode am Harz ist hiermit die Vervollständigung und Anpassung beider zukünftiger Teilgebiete gelungen. Ein vergleichbares und zusammenfassbares Werk steht somit bei der Fusion bereit. Der Masterplan „Zukunftsfähiger Radverkehr“ für den fusionierten Landkreis ist in Arbeit und soll noch in 2015 vorliegen.



8 Anhang

8.1 Erfassungs- und Beurteilungsbogen Blatt (1 – 9)

Blatt 1		Arbeitskreis Netzbeurteilung - bearbeitet von S. Krallinger, G. Körner, S. Schulze, S. Karnehm-Wolf, E. Willhaus					Stand 22.04.13
Thema	Erfassungs- und Auswertungsbogen						
Leitdaten	1	Leitdaten				Farbe in GIS Darstellung	Bemerkungen
	1.1	Code					
		Kreisname					
		Radfernweg	Gemeindegeschlüssel				
			nein 0				
			Land 1				
			Bund 2				
			Euro 3				
		Kreisradweg					
			nein 0				
			ja Wegenummer				
		Verbindungsradweg					
			nein 0				
			ja Wegenummer				
		Unterabschnittsnr. zwischen den Knotenpunkten und Abschnittsnr.					Innerhalb der Gesamtbewertung wird die einzelne Länge des Unterabschnitts einbezogen
Verkehrssicherheit I	1.2	Art des Weges					
		beschilderte Radverkehrsanlage an Straßen mit Benutzungspflicht	blau			blau	
		Radverkehrsanlage ohne Benutzungspflicht oder Gehweg "Radfahrer frei"	gelb			gelb	



Blatt 2		Erfassungs- und Auswertungsbogen					
Thema							
		gemeinsamer Rad- und Fußweg	orange				orange
		öffentliche Straße/ Mischverkehr	rot				rot
		Wirtschaftsweg	grün				grün
		unterabschnittbezogene Bewertung (Teilnote 1)					
Verkehrssicherheit II	2	Beschaffenheit des Weges					60%
	2.1	Wegbreite (Erfassung auf 10cm Genauigkeit)			max. 10 P		15%
		Einrichtungsbetrieb	<1,6m		0		rot
			1,6m - 2,0m		5		gelb
			2,0 - 2,5m		7		blau
			> 2,5m		10		grün
		Zweirichtungsbetrieb	< 2m		0		rot
			2,0 - 2,5m		5		gelb
			2,5 - 3,5m		7		blau
			>3,5m		10		grün
		lichte Breite eingehalten	ja				
			nein		1 Punkt Abzug		
	2.2	Gefahrenstellen			max. 10 P		15%
		ungesicherte Querung			bis 2 Punkte Abzug		rot + Begründung
		nicht einsehbare Abschnitte			bis 2 Punkte Abzug		rot + Begründung
		Engstelle < 1,5m auf max. 100m Länge			bis 2 Punkte Abzug		rot + Begründung
		Angsträume bei Tag			bis 2 Punkte Abzug		rot + Begründung
		sonstiges			bis 2 Punkte Abzug		rot + Begründung



Blatt 3		Erfassungs- und Auswertungsbogen			
Thema	Oberflächenbeschaffenheit (2.3.1-2.3.4)				
2.3.	Oberflächenbeschaffenheit (2.3.1-2.3.4)			15%	
2.3.1	punktueller Mängel	keine Mängel	max. 10 P	6%	
	Löcher, Wurzelaufrüche, Risse		Abzug von 3-10 P.	rot	Diese Schäden treten getrennt od. gemeinsam auf in unterschiedl. Schadensausmaß. Der Befahrer muss je nach Ausmaß bei Schäden 3-10 Punkte abziehen und Entscheidung dokumentieren.
	schlecht ausgebildete Wegränder		1-2 P. Abzug	gelb	
2.3.2	Allwettertauglichkeit (Belagqualität)		max. 10 P	4%	
		ja	10	grün	
		nein	5	rot	
2.3.3	Rollwiderstand (Belagqualität)		max. 10 P	5%	
		gering	10	grün	
		mittel	6	gelb	
		hoch	2	rot	
		unbefahrbar	0		
2.3.4	Belagart				ohne Bewertung, nur zu Informationszwecken
	Asphalt			grün	
	Beton			grün	
	Pflaster			grün	
	wassergebundene Decke			blau	



Blatt 4		Erfassungs- und Auswertungsbogen									
Thema											
		Schotter									gelb
		Erd- und Grasweg									orange
		Sand									rot
	2.4	Barrierefreiheit Strecke	barrierefrei	max. 10 P	15%						
		Treppe (ab 4 Stufen)		10 Punkte Abzug							
		Poller < 1,3m		2 Punkte Abzug							
		Treppe mit Schieberille		2 bis 4 Punkte Abzug							
				2 Punkte Abzug							
											Farbdarstellung im GIS Layer
											rot (0-3P)
											orange (4-5P)
											gelb (6-7P)
											grün (8-10P)



Blatt 5		Erfassungs- und Auswertungsbogen						
Thema								
Verkehrssicherheit III	3	Fahrsicherheit	max. 10 P	20%	10%			
	3.1	Verkehrsaufkommen						Wirtschaftswege + separate Radverkehrsanlagen/ Schutzstreifen (diese nur als Modellvorhaben)
		DTV außerorts	kein Verkehr	10	grün			
			< 3000	7	blau			
			3000 - 5000	3	gelb			
			5000 - 7000	1	orange			
			> 7000	0	rot			
		DTV innerorts	< 7000	10	grün			separate Radverkehrsanlagen/ Radfahrstreifen
			7000 - 10000	8	blau			
		10000 - 16000	5	gelb				
		16000 - 18000	3	orange				
		> 18000	0	rot				
3.2	Höchstgeschwindigkeiten	nur bei Mischverkehr	max. 10 P	10%				
	außerorts	kein Verkehr	10	grün			separate Radverkehrsanlagen/Wirtschaftswege	
		bis 70 km/h	6	gelb				
		bis 100 km/h	3	rot				
	innerorts	bis 30 km/h	10	grün				
		bis 50 km/h	5	rot				
3.3	Höhenprofil im Mittel						ohne Bewertung, nur zu Informationszwecken	
		0 - 2%		grün				
		2 - 5%		blau				
		5 - 8%		gelb				
		>8%		rot				



Blatt 7		Erfassungs- und Auswertungsbogen					
Thema							
			nein		0		
5.1.5	Infotafeln zu Radrouten		ja	2			
			nein	0			
5.2	Fahrradabstellanlagen			max. 10 P	20%	für jedes genannte POI separat anzugeben u.a. Vorderrackklemmen.	
5.2.1	FAA vorhanden		ja	1			
			nein	0			
5.2.2	FAA überdacht		ja	2			
			nein	0			
5.2.3	Rahmenhalter		ja	3			
			nein	0			
5.2.4	Fahrradboxen bzw Parkhaus		ja	2			
			nein	0			
5.2.5	öff. Ladestationen		ja	2			
			nein	0			
5.3	Verbindung zum Nahverkehr				20%		
5.3.1	Mitnahme SPNV		ja	10			
			nein	0			
5.3.2	Barrierefreiheit Bahnhöfe						
	Barrierefreie Zugänge						
	Schieberillen						
	Treppe						
						ohne Wertung für RW , da sich das auf den jeweiligen Bahnhof bezieht	



Blatt 8		Erfassungs- und Auswertungsbogen			
Thema			max. 10 P	15%	
5.4	Serviceangebot				
5.4.1	Hotline	ja	2		
		nein	0		
5.4.2	zentrale Radtourismus- information	ja	2		
		nein	0		
5.4.3	Reparatur-Notdienst	ja	2		
		nein	0		
5.4.4	Fahrradverleih	ja	2		
		nein	0		
5.4.5	Gepäckaufbewahrung	ja	2		
		nein	0		
5.5	Touristische Infrastruktur				nur erfassen durch Befahrer, nicht bewerten
5.5.1	Rastplätze vorhanden	ja			
		nein			
5.5.2	Schutzhütte vorhanden	ja			
		nein			
5.5.3	Sehenswürdigkeit vorhanden	ja			
		nein			



Blatt 9		Erfassungs- und Auswertungsbogen					
Thema							
	5.5.4	Gastronomie vorhanden	ja				
			nein				
	5.6	Wartung und Kontrolle		max. 10	20%		
	5.6.1	Zentrale Organisation					
			ja		4		
			dezentral		2		
			nein		0		
	5.6.2	Wartung des Wegenetzes					
			1x jährlich		2		
			2x jährlich		3		
			nein		0		
	5.6.3	Wartung der Wegweisung					
			1x jährlich		2		
			2x jährlich		3		
			nein		0		



8.2 Planteil

- Blatt 1a Klassifizierung Alltagsverkehr
- Blatt 1b Klassifizierung Freizeitverkehr
- Blatt 2a Netzbeurteilung Gesamt
- Blatt 3a Konzept 2015 / bauliche Maßnahmen
- Blatt 3b Konzept 2015 / Sanierungs- und Infrastrukturmaßnahmen