

**Masterplan**  
Zukunftsfähiger  
Radverkehr  
2018



**NACHDRUCK 2021**  
mit aktualisierten Karten



<b>Grußwort</b> . . . . .	<b>3</b>
<b>Herausforderung Radverkehr im Ländlichen Raum</b> . . . . .	<b>4</b>
<b>Handlungsfelder des Masterplans.</b> . . . . .	<b>6</b>
<b>1. Vorgeschichte, Grundlagen und Ziele des Masterplans Zukunftsfähiger Radverkehr:</b>	
<b>Klimaschutz und Mobilität</b> . . . . .	<b>8</b>
<b>1.1. Radroutenpläne</b> . . . . .	<b>9</b>
<b>1.2. Gutachten zur Vertiefung und Ergänzung der Ergebnisse der Radroutenpläne</b> . . . . .	<b>10</b>
1.2.1. Ergebnisse aus dem Teilgutachten I a: Überprüfung der Netzplanung und Netzauswertung	
Ergebnisse aus dem Teilgutachten I b: StVo-Überprüfung der Ortsdurchfahrten . . . . .	10
1.2.2. Ergebnisse aus dem Teilgutachten 2: Radiales Netz rund um Göttingen . . . . .	11
1.2.3. Ergebnisse aus dem Teilgutachten 3:	
Machbarkeitsstudie Pendler-Alltagsroute am Harzrand . . . . .	11
1.2.4. Ergebnisse aus dem Teilgutachten 4: Erreichbarkeit intermodaler Knotenpunkte . . . . .	12
1.2.5. Ergebnisse aus dem Teilgutachten 5: Radverkehrsstärken . . . . .	12
1.2.6. Beteiligung der Kommunen und Verbände . . . . .	12
1.2.7. Ziele des Masterplans . . . . .	14
<b>2. Handlungsfelder des Masterplans</b> . . . . .	<b>15</b>
<b>2.1. Handlungsfeld PLANEN</b> . . . . .	<b>15</b>
2.1.1. Radwegebau beim Neu- und Ausbau von Kreisstraßen . . . . .	15
2.1.2. Radwegkonzept des Landes Niedersachsen 2016 . . . . .	15
2.1.3. Zukunftsvision „Schutzstreifen außerorts“ . . . . .	16
2.1.4. Radverkehrsmessungen und Zählungen . . . . .	18
2.1.5. Umsetzung Baulastträger übergreifender Projekte . . . . .	18
<b>2.2. Handlungsfeld BAUEN</b> . . . . .	<b>19</b>
2.2.1. Ausbau von Wirtschaftswegen für Fahrradnutzung . . . . .	19
2.2.2. Ausbau von Radwegen an Gemeindestraßen . . . . .	20
2.2.3. Ausbau von Radwegen an Kreisstraßen des Landkreises Göttingen . . . . .	20
<b>2.3. Handlungsfeld SICHERN</b> . . . . .	<b>21</b>
2.3.1. Sicherung der Qualität im regionalen Radverkehrsnetz des Landkreis Göttingen . . . . .	21
2.3.2. Verkehrsschauen und Verkehrssicherheit . . . . .	24
<b>2.4. Handlungsfeld VERKNÜPFEN</b> . . . . .	<b>25</b>
<b>2.5. Handlungsfeld MOTIVIEREN</b> . . . . .	<b>26</b>
<b>2.6. Handlungsfeld FÖRDERN</b> . . . . .	<b>28</b>
<b>2.7. Kriterien für die Auswahl der wichtigsten Maßnahmen</b> . . . . .	<b>29</b>
<b>3. Ausblick und Herausforderungen</b> . . . . .	<b>30</b>
<b>4. Fazit</b> . . . . .	<b>32</b>
<b>5. Übersicht – Karten 1-18</b> . . . . .	<b>36</b>
<b>6. Förderrichtlinie des Landkreis Göttingen</b> . . . . .	<b>74</b>
<b>7. Verfahren zur Förderung von Maßnahmen der Kommunen</b> . . . . .	<b>76</b>
<b>8. Verkehrsunfallprävention für Radverkehr und E-Bikes</b> . . . . .	<b>78</b>
<b>9. Kampagne Stadtradeln</b> . . . . .	<b>80</b>
<b>10. Ansprechpartner – Impressum</b> . . . . .	<b>81</b>

Der Kreistag des Landkreis Göttingen hat am 21.06.2017 den Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr beschlossen. Gleichzeitig wurde eine Förderrichtlinie für Kommunen und Wegeigentümer zur Förderung von Radverkehrsinfrastruktur verabschiedet. Für den Radwegbau der Kommunen und Lückenschlüsse im Radroutennetz sowie weitere Maßnahmen aus dem Masterplan können ab sofort Förderanträge gestellt und nach Prüfung mit zu 50 Prozent vom Landkreis Göttingen bezuschusst werden.

Ziel ist es, die Städte und Gemeinden und weitere Grundeigentümer dabei zu unterstützen, die im Masterplan definierten Maßnahmen umzusetzen. Einen zusätzlichen Anreiz bietet die landkreiseigene Förderrichtlinie, die mit Fördermitteln aus Klimaschutz- und anderen Programmen kombinierbar ist. Auf der 2. Radverkehrskonferenz am 20.02.2018 werden die Maßnahmen aus dem Masterplan den Kommunen und interessierten Institutionen und Verbänden vorgestellt.

**Was wollen wir?**

**Stellen Sie sich vor,** es würden die vorhandenen Wege für die alltäglichen Routen zu den zentralen Orten unterhalten, in Stand gesetzt und schlecht befahrbare Abschnitte für E-Bike-Nutzung adäquat hergerichtet.

**Stellen Sie sich vor,** es würden die vorhandenen Freizeitrouten zur guten Erreichbarkeit unserer Naherholungsziele und zu besseren Erlebbarkeit der Region erhalten, unterhalten, in Stand gesetzt und schlecht befahrbare Abschnitte hergerichtet.

**Stellen Sie sich vor,** es würden Baulastträger übergreifend mit dem Bund, dem Land, dem Landkreis und den Kommunen die Radverkehrsmaßnahmen abgestimmt und umgesetzt.

**Stellen Sie sich vor,** es würden die Verkehrsmittel PKW, Bahn, Bus, Rad anhand von intelligenten intermodalen Knotenpunkten zum Umstieg verknüpft.

**Stellen Sie sich vor,** es würden alle Verkehrsbeziehungen zu unseren benachbarten Landkreisen abgestimmt und verknüpft.

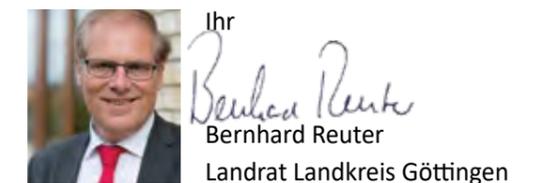
**Stellen Sie sich vor,** es würden alle Wegweisungen angepasst, vereinheitlicht und aktualisiert.

**Was tun wir?**

**Lassen Sie uns dazu beitragen,** dass wir die Mobilität und Erreichbarkeit im Landkreis Göttingen und Südniedersachsen verbessern, Radrouten besser vermarkten und die Region für Einheimische und Besucherinnen und Besucher attraktiver gestalten.

**Lassen sie uns dazu beitragen,** dass wir uns gesünder fortbewegen und einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

In dieser Broschüre wird vorgestellt, welche Maßnahmen auf Radrouten anhand von eigenen Erhebungen und Gutachten ausgewählt wurden und die Grundlage für den Handlungsbedarf im Masterplan bilden. Außerdem wird beschrieben, wie und welche Möglichkeiten Kommunen und Grundeigentümer nutzen können, um solche Maßnahme gefördert umzusetzen. Alle sind eingeladen, diese Ziele für einen lebenswerten Landkreis zu verfolgen und umzusetzen.



## Herausforderung Radverkehr im Ländlichen Raum

Radverkehr im ländlichen Raum findet auf ganz unterschiedlichen Wegen und Routen statt: neben straßenbegleitenden Radwegen an klassifizierten Straßen nutzen Radfahrende oft Wirtschaftswege, z.T. betonierte oder asphaltierte, zu meist aber mit wassergebundener Decke und Spurwege der Land- und Forstwirtschaft. In kleinen Ortschaften und außerorts wird im Mischverkehr der Straßenraum gemeinsam genutzt, manchmal gibt es Ortsdurchfahrten mit Schutzstreifen und Querungshilfen.



Wirtschaftsweg mit Betondecke



Wirtschaftsweg mit Asphaltdecke



Landwirtschaftlicher Spurweg



Wirtschaftsweg mit wassergebundener Decke



Mischverkehr in kleiner Ortschaft



Ortsdurchfahrt mit Schutzstreifen

Bei der Verknüpfung der unterschiedlichen Radrouten tauchen oft Gefahrenstellen oder Abschnitte mit dringendem Handlungsbedarf auf. Ziel des Masterplans Zukunftsfähiger Radverkehr ist es, die Wegenetze unterschiedlicher Baulastträger zu einem durchgängigen, sicheren und qualitativ möglichst gutem Radroutennetz zu verknüpfen. Die ausgewählten Maßnahmen haben Abschnitte mit Handlungsbedarf identifiziert. Die Förderangebote des Landkreises Göttingen für Maßnahmen insbesondere auf kommunalen Wegen sollen beitragen Gefahrenstellen und Mängel zu beseitigen.



Lückenschluss notwendig



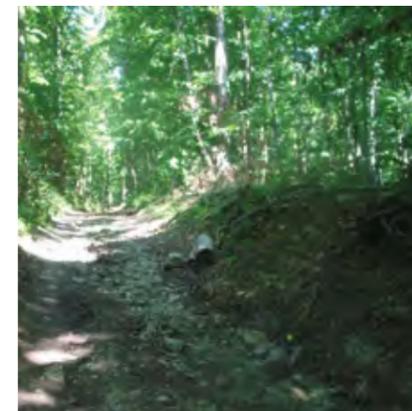
Engstelle auf Fulda Radfernweg



eng stehende Pfosten behindern Durchfahrt mit Fahrradanhänger



schlecht befahrbarer Grasweg – Lückenschluss fehlt



Hohlweg mit starken Auswaschungen – nicht fahrradtauglich



Gefahr im Mischverkehr auf stark befahrener Landesstraße

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10



## HANDLUNGSFELDER



### PLANEN

#### Gesamtstrategie für den Landkreis

- Angesichts der Planungshoheit der unterschiedlichen Baulastträger (Bund, Land, Kreis, Gemeinden, Wirtschaftswege) ist die Schaffung eines integrierten Radroutennetzes eine große Herausforderung
- Radwegkonzept des Landes Niedersachsen einbinden
- Baulastträger übergreifende Projekte z.B. „Harzrandroute“ initiieren
- Radverkehrszählungen
- Zukunftsvision „Schutzstreifen außerorts“



### BAUEN

#### Ausbau der Infrastruktur für Radverkehr

- Ausbau von Radwegen an Kreisstraßen – Aufnahme der Radwege ins „Mehrjahresprogramm“
- Ausbau von Radwegen an Gemeindestraßen
- Ausbau von Wirtschaftswegen



### SICHERN

#### Verkehrssicherheit und Qualitätssicherung

- Verkehrsschauen und Verkehrssicherheit
- Qualitätssicherung im Radroutennetz (u.a.FGSV\*-Wegweisung)
- Touristische Radrouten und Radfernwege und ihre Unterhaltung

\*FGSV = Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen



### VERKNÜPFEN

#### intermodale Verknüpfung von Rad, Bus und Bahn

- Erreichbarkeit von intermodalen Knotenpunkten
- Übergang Rad/Bushaltestellen und Rad /Bahnhaltedpunkte erfordert:
  - Ausbau von sicheren Zuwegungen zu Haltepunkten
  - Ausbau sicherer Abstellanlagen an den Haltepunkten



### MOTIVIEREN

#### Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung

- Öffentlichkeitsarbeit für Fahrradfreundliches Klima
- Vernetzung der Akteure (z.B. AK Radverkehr tagt 1 bis 2 mal im Jahr)
- Beteiligung für Bürgerinnen und Bürgern
- Sensibilisierung der Abgeordneten für Radverkehrsthemen



### FÖRDERN

#### Förderberatung und kreiseigene Förderprogramme

- Förderrichtlinie des Landkreis Göttingen zur Bezuschussung von Radwegen in Baulast der Kommunen, Maßnahmen zur Verkehrssicherheit und Fahrradabstellanlagen in Kommunen
- Beratung für Kommunen zu diversen Förderprogrammen (EU, Bund, Land, etc.)

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10



## 1. Vorgeschichte, Grundlagen und Ziele des Masterplans Zukunftsfähiger Radverkehr: Klimaschutz und Mobilität



Der Landkreis Göttingen stellt den „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr« für den Alltags- und Freizeitverkehr als kurz-, mittel- und langfristige Arbeitsgrundlage für die Planung und systematische Umsetzung von Maßnahmen auf. Diese stehen in engem Zusammenhang mit den aktuellen Klimaschutzaktivitäten des Landkreises Göttingen und der kreisangehörigen Kommunen. Nach Bestandsaufnahme des Klimaschutzkonzeptes des Landkreis Göttingen (2013) geht ein Anteil von knapp 20% der gesamten CO<sup>2</sup>Belastung auf die Mobilität im Kreisgebiet zurück, die CO<sup>2</sup> Belastungen durch die Bundesautobahnen ergeben weitere 24 % Anteil. Die verstärkte Nutzung des Umweltverbundes kann hier einen Beitrag leisten zur Erreichung der Klimaziele des Landkreises.

Der Masterplan verknüpft erstmals die Herausforderungen des Klimaschutzes mit der Entwicklung der Infrastruktur, den Aufgaben zur Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit und den entsprechend zu schaffenden kommunalen Förderstrategien. Diese sollen EU- und Klimaschutzförderprogramme bündeln und durch eigene Haushaltsmittel ergänzen, um den Kommunen und weiteren Trägern Anreize für Maßnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich zu bieten.

Der Landkreis Göttingen erarbeitete seit 2014 - gemeinsam mit dem Landkreis Osterode am Harz - systematisch die Aufstellung und pilothafte Umsetzung eines zukunftsfähigen Radverkehrskonzepts mit Masterplan und daraus abzuleitenden Infrastrukturmaßnahmen für den fusionierten Landkreis Göttingen. Diese Fusion zum neuen Landkreis Göttingen erfolgte am 1. November 2016. Für die Gutachten und die Erarbeitung des Masterplans einschließlich einer Ausbaumaßnahme hatte das Land Niedersachsen Fördermittel in Höhe von 212.600 € bereit gestellt, die in 2016 abgerechnet werden mussten.

Der Masterplan soll angesichts des demografischen Wandels den künftigen Mobilitätsansprüchen, sowohl im ländlichen Raum als auch in den städtischen Mittelzentren, im Alltagsverkehr und in Freizeit und Tourismus gerecht werden. Es wird angenommen, dass sich die Nahversorgung zukünftig als Folge des demografischen Wandels noch stärker auf Grundzentren konzentrieren wird. Deshalb sind insbesondere die Anbindungen von kleinen Ortschaften an Grundzentren und gegebenenfalls zusätzliche Versorgungszentren in Flächengemeinden mit vielen Ortsteilen zu berücksichtigen.

Angesichts der Entwicklung von Pedececs und EBikes ist die Topografie kein Hindernisgrund mehr verstärkt das Rad auch für Versorgung und Nahmobilität im ländlichen Raum zu nutzen. Daher ist die systematische Verbesserung der Radverkehrsverbindungsqualität im Landkreis Göttingen dringend geboten.

Der Radverkehr spielt im gesamten Landkreisgebiet bei der touristischen und verkehrlichen Entwicklung eine wichtige Rolle. Trotz der für Niedersachsen vergleichsweise sehr geringen Versorgung mit Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen wurde seit den 1990er Jahren großer Wert auf Lückenschlüsse und durchgängige Netzverbindungen, unter Einbeziehung auch land- und forstwirtschaftlicher Wirtschaftswege, gelegt, um fahrradtaugliche Verbindungen zwischen den Orten zu schaffen.

Ziel ist es, den in den einzelnen Kommunen noch sehr unterschiedlichen Radverkehrsanteil deutlich zu erhöhen. Dafür ist es nötig, die Bedingungen im Rahmen der Infrastrukturvorsetzungen in Bezug auf ein verkehrssicheres Radroutennetz und seine Anbindung an den ÖPNV, die begleitende Infrastruktur wie z.B. die Wegweisung und sichere Abstellanlagen zu schaffen und durch eine begleitende Öffentlichkeitsoffensive und eine landkreisweite kommunale Fahrrad AG zu einem fahrradfreundlichen Klima beizutragen.

### 1.1. Radroutenpläne

Als erster Schritt zum Masterplan wurde 2014/15 im Rahmen einer Interkommunalen Zusammenarbeit in beiden Altkreisen Göttingen und Osterode am Harz jeweils eine Befahrung des gesamten Radroutennetzes als umfassende Bestandsaufnahme durchgeführt und daraus die notwendigen Maßnahmen für Lückenschlüsse und Baumaßnahmen ermittelt. Diese Radroutenpläne wurden mit den Kommunen abgestimmt und am 29.4.2015 vom Kreistag im Landkreis Göttingen und am 13.7.2015 vom Kreisausschuß im Landkreis Osterode am Harz als Radroutenplan beschlossen.

In den Radroutenplänen wird das Netz mit seinen Verknüpfungen nach innen und außen angepasst - einschließlich der Übergangspunkte zu den Nachbarkreisen, es wird die Wegequalität mit den überregional abgestimmten Kriterien für die „Netzbeurteilung“ analysiert und abgebildet. Aus den ermittelten Defiziten werden entsprechend notwendige Bau- und Sanierungsmaßnahmen abgeleitet. Weiterhin wird dargestellt, welche Routen zu Arbeitsstandorten führen und Naherholungsziele anbinden. Die Radroutenpläne (2015) der beiden ehemaligen Landkreise bilden die entscheidende Grundlage für den Masterplan. Alle Routen und Maßnahmen des abgestimmten Netzes werden vom Landkreis unterstützt. In begründeten Fällen und bei Bedarf erfolgt eine Fortschreibung der Routen im Masterplan.





## 1.2. Gutachten zur Vertiefung und Ergänzung der Ergebnisse der Radroutenpläne

Auf Basis der Radroutenpläne wurden Aufgabenstellungen für weiterführende Gutachten ermittelt, die im Zuge des EFRE-Förderprojekts 2015 unter Betrachtung folgender Aspekte bearbeitet wurden:

### Gutachten 1:

1a Netzplanung und 1b STVO  
Überprüfung Netzplanung (A. Wijgers, Hannover)

### Gutachten 2:

Radiales Netz um Göttingen  
(SV Kaulen, Aachen/München)

### Gutachten 3:

Pendler – Alltagsroute am Harzrand  
(SV Kaulen, Aachen/München)

### Gutachten 4:

Planung und Gestaltung der Intermodalen Knotenpunkte  
(Team Red, Bonn/Berlin)

### Gutachten 5:

Radverkehrszählungen  
(IGS Stolz, Neuss und Radschlag, Berlin)

## 1.2.1. Ergebnisse aus dem Teilgutachten I a: Überprüfung der Netzplanung und Netzauswertung

Der Gutachter wertet das komplette Radroutennetz beider Altkreise aus und überprüft systematisch, ob alle Ziele wie (weiterführende) Schulen, Arbeitsplatzschwerpunkte, Nahversorgung sowie Ziele für Tourismus und Naherholung auch unter den zu erwartenden Folgen der demografischen Entwicklung in geeigneter Form angebunden sind. Er überprüft die Maßnahmenvorschläge aus den Radroutenplänen und schlägt Netz- und Maßnahmenenergänzungen vor, die in Karten und Listen zusammengefaßt werden.

### Ergebnisse aus dem Teilgutachten I b: StVo-Überprüfung der Ortsdurchfahrten

Der Gutachter überprüft in 40 ausgewählten Ortschaften die Ortsdurchfahrten mit Blick auf die STVO-Konformität und die Verkehrssicherheit für den Radverkehr. Schwerpunkt liegt auf der systematischen Schwachstellenanalyse und möglicher Korrekturen durch eine Anpassung der STVO-Beschilderung und anderer Verkehrssicherungsmaßnahmen wie z.B. Querungshilfen, Furtmarkierungen oder Tempolimits.

In Ortsplänen wurden die Mängel sowie die Radverkehrsführungen erfasst. Die ausgearbeiteten Detailpläne dienen zur Vorbereitung von systematischen Verkehrsschauen in allen untersuchten Orten. Die Straßenverkehrsbehörden des Landkreises Göttingen und seiner Mittelzentren wie z.B. Hann. Münden, Duderstadt, Osterode am Harz führen diese in ihrem Zuständigkeitsbereich gemeinsam mit den Vertretern der Kommune, der Polizei und der zuständigen Behörde durch, um die umzusetzenden Maßnahmen im Einzelfall festzulegen.

## 1.2.2. Ergebnisse aus dem Teilgutachten 2: Radiales Netz rund um Göttingen

Die Gutachter von SV Kaulen haben an zehn ausgewählten und abgestimmten Übergangspunkten zwischen Stadt und Landkreis Göttingen eine Mängelanalyse durchgeführt, um mit detaillierten Lösungsvarianten den Optimierungsbedarf sowohl auf Landkreis- als auch Stadtgebiet darzustellen. Diese Routen ergänzen die bereits geplanten Radschnellwegverbindungen nach Rosdorf und Bovenden. Damit wurden von Landkreisseite die entscheidenden Vorarbeiten für den Radverkehrsentwicklungsplan erbracht, der 2016/17 mit Unterstützung von Fachplanungsbüros von der Stadt Göttingen ausgearbeitet wird.

## 1.2.3. Ergebnisse aus dem Teilgutachten 3: Machbarkeitsstudie Pendler-Alltagsroute am Harzrand

Die Gutachter von SV Kaulen haben auf einer 34,13 km langen Strecke zwischen Gittelde/Badenhausen bis Bad Lauterberg die Fahrrad-Streckenführung der sogenannten „Harzrandroute“ analysiert und kostengünstige effektive Lösungsansätze für eine verkehrssichere Wegeführung aufgezeigt „unter Berücksichtigung von aktuellen Forschungsprojekten zur Weiterentwicklung des Sicherungsrepertoires für den Fahrradverkehr mittels Markierungslösungen“. Die detaillierten Lösungsvarianten zeigen den Optimierungsbedarf, die Möglichkeiten und die geschätzten Kosten auf. Oft bietet die Variante einer Streckenführung über „Schutzstreifen innerorts“ bis zur Ausweisung von Fahrradstraßen in Wohngebieten eine preiswerte Lösung, sowohl für die Anlage wie auch die langfristige Unterhaltung der Maßnahme. Die notwendigen Schritte sind in die Maßnahmenübersicht (siehe Kapitel 5) eingearbeitet. Teilweise müssen vor der genauen Beschreibung der Einzelmaßnahmen für den Masterplan noch die Ergebnisse der geplanten Verkehrsschauen abgewartet werden. Außerdem wurde als neues Verkehrselement die Einführung von „Schutzstreifen außerorts“ vorgeschlagen, die derzeit in der STVO noch nicht vorgesehen sind (siehe 2.1. Handlungsfeld Planen).





Radverkehrskonferenz 2016

## 1.2.4. Ergebnisse aus dem Teilgutachten 4: Erreichbarkeit intermodaler Knotenpunkte

Auf Basis einer Bedarfsanalyse und eines Maßnahmenkonzepts für 16 Bahnhaltedpunkte im gesamten Kreisgebiet haben die Gutachter Kriterien entwickelt für die Haltepunkte mit dem höchsten Potential als intermodale Knotenpunkte. Ergänzt wird die Untersuchung mit einer Bestandsaufnahme zu Angebot und Nachfrage und Fahrradabstellanlagen an jedem der untersuchten Standorte mit einem Steckbrief. Mit den Erkenntnissen aus den Gutachten 1a und 4 sollen die intermodalen Knotenpunkte an das Routennetz angebunden bzw. die Anbindungen verbessert werden.

## 1.2.5. Ergebnisse aus dem Teilgutachten 5: Radverkehrsstärken

Die Radverkehrsmessungen wurden von IGS (Ingenieurgesellschaft beratende Verkehrsingenieure, Neuss) und dem Büro Radschlag (Berlin) zwischen dem 11. Mai und 29. Juli 2015 an insgesamt 33 Radroutenabschnitten in beiden Altkreisen durchgeführt. Für die Messtechnik wurden automatisierte Zählgeräte auf Basis von Radartechnologie der Firma Sierzega Elektronik GmbH („SR6 Bike“) genutzt. Alle Daten werden mittel GPS an eine Datenbank übermittelt und zentral ausgewertet. Das Verfahren wird seit einigen Jahren erfolgreich für die Radverkehrsanalyse in verschiedenen Bundesländern (u.a. Brandenburg, Niedersachsen) zum Controlling der Wirksamkeit von Investitionen zum Ausbau von Radwegenetzen eingesetzt.

## 1.2.6. Beteiligung der Kommunen und Verbände

Die Ergebnisse dieser Gutachten wurden bei der Radverkehrskonferenz in Krebeck am 29.2.2016 öffentlich vorgestellt und mit rund 140 Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus Politik und Verwaltung aus beiden Kreisgebieten, Kommunen, Verbänden und Vertretern der Polizei diskutiert. Sämtliche Ergebnisse und Pläne wurden auf der Website des Landkreises veröffentlicht:

<http://www.landkreisgoettingen.de/radverkehrskonferenz>

Analog zum Verfahren bei der Erstellung der Radroutenpläne wurden Kommunen, Verbände und Institutionen, wie die Polizei, um Stellungnahmen und aktive Beteiligung gebeten. Bis Ende 2016 sind von den Beteiligten Anregungen, Wünsche und Forderungen eingegangen, die alle einzeln fachlich geprüft wurden und in die Maßnahmenübersicht der vordringlichen Maßnahmen (siehe Anlage 1 zum „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“) bzw. in die Übersicht der zurückgestellten Maßnahmen aufgenommen wurden (siehe Anlage 3 „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“). Aus allen Maßnahmenblättern der einzelnen Kommunen wurden die Baumaßnahmen der höchsten Priorität zusammengefasst und in hohe und mittlere Dringlichkeit eingestuft. Damit sind sie mit zeitlicher Priorität, nach Kommunen und Baulastträgern sortiert in den Masterplan übernommen. Desgleichen wurden alle Ergebnisse aus den bereits genannten fünf Gutachten sowie die Vorerkenntnisse aus den Radroutenplänen zusammengestellt, nach fachlichen Prioritäten sortiert und ebenfalls in die Maßnahmenübersichten aufgenommen.

Notwendige Routenverlegungen und –Anpassungen werden in den Kartendarstellungen vorgenommen. Alle Routen und Maßnahmen des abgestimmten Netzes werden vom Landkreis unterstützt. In begründeten Fällen und bei Bedarf erfolgt eine Fortschreibung der Routen im Masterplan.

Die regelmäßige Fortschreibung und die integrierte Planung des Radverkehrs im Zusammen-

hang mit weiteren Verkehrsausbaumaßnahmen aller Straßenbaulastträger ist dringend notwendig. Der Landkreis Göttingen setzt sich dafür ein, dass dies im Rahmen der üblichen Beteiligungsverfahren auch beim Ausbau aller klassifizierten Straßen stattfindet.

**Das Ergebnis dieses Prozesses wird im „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“ zusammengefasst.**



Alle Informationen zu den Radroutenplänen unter:  
[www.landkreisgoettingen.de/radroutenplan](http://www.landkreisgoettingen.de/radroutenplan)

Die vollständigen Ergebnisse der Teilgutachten unter:  
[www.landkreisgoettingen.de/radverkehrskonferenz](http://www.landkreisgoettingen.de/radverkehrskonferenz)  
Materialien zum Masterplan zukunftsfähiger Radverkehr >>

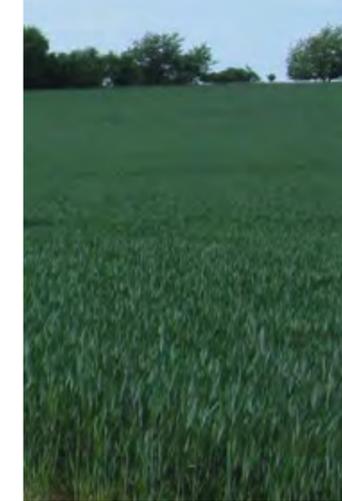
- > 1.2.1.: Gutachten 1a: Netzauswertung  
Gutachten 1b: StVO-Überprüfung
- > 1.2.2.: Gutachten 2: Radiales Netz um Göttingen
- > 1.2.3.: Gutachten 3: Alltagsroute am Harzrand
- > 1.2.4.: Gutachten 4: Intermodale Knotenpunkte
- > 1.2.5.: Gutachten 5: Radverkehrsstärkenermittlung



Alle Anlagen zum Masterplan finden Sie unter:  
>> [www.landkreisgoettingen.de/masterplan](http://www.landkreisgoettingen.de/masterplan)

- Anlage 1:** > Maßnahmenübersicht
- Anlage 2:** > Kartenblätter 1-4
- Anlage 3:** > Liste der zurück gestellten Baumaßnahmen





**1.2.7. Ziele des Masterplans**

Die regelmäßige Fortschreibung und integrierte Planung des Radverkehrs im Zusammenhang mit weiteren Verkehrsausbaumaßnahmen aller Straßenbaulastträger ist dringend notwendig.

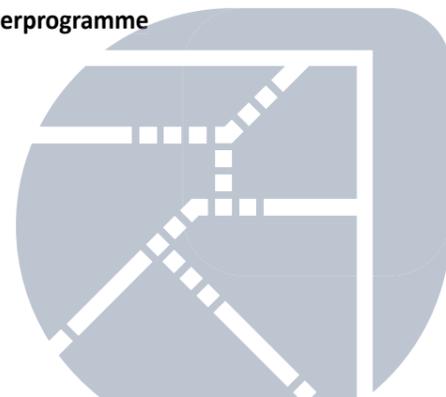
Der „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“ hat das Ziel, als Handlungsrahmen und Entscheidungshilfe über zukünftige Bau- und Investitionsmaßnahmen zu dienen und Hinweise auf dringende notwendige Aufgaben im Bereich Kommunikation, Verkehrssicherheit, Einsatz von Fördermitteln und Verknüpfung strategischer Ansätze der Optimierung von Mobilität und Klimaschutz zu schaffen. Der Nutzen liegt in einer Verbesserung der Rahmenbedingungen für sicheren Radverkehr, der Verbesserung der intermodalen Verknüpfung von Rad- und ÖPNV sowie der Steigerung des Radverkehrsanteils als Beitrag zum Klimaschutz und zu gesunder Mobilität.

Der Masterplan gliedert sich in die Handlungsfelder:

-  **Planen**
-  **Verknüpfen**
-  **Bauen**
-  **Motivieren**
-  **Sichern**
-  **Fördern**

Der Masterplan umfasst verschiedene **Handlungsfelder**, die nur in ihrem Verbund die notwendigen Synergien erzeugen, um die angestrebte Wirkung zu erzielen.

-  **Gesamtstrategie für den Landkreis**
-  **Ausbau der Infrastruktur für Radverkehr**
-  **Verkehrssicherheit und Qualitätssicherung**
-  **intermodale Verknüpfung von Rad, Bus und Bahn**
-  **Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung**
-  **Förderberatung und kreiseigene Förderprogramme**



**2. Handlungsfelder des Masterplans**

**2.1. Handlungsfeld PLANEN**

Der „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“ mit allen vorgeschalteten Gutachten und Anlagen stellt den übergeordneten Rahmen für das gesamte Radverkehrsnetz des Landkreises Göttingen auf. Für die Planungs- und Umsetzungsinstrumente müssen sich alle Partner und Baulastträger miteinander abstimmen.

Die Baulastträger übergreifende Netzplanung erfolgt in Abstimmung zwischen allen Beteiligten. Jeder Baulastträger ist für seine Ausführungsplanung selbst verantwortlich. Jeder Baulastträger ist selbst für die Unterhaltung seiner Radrouten und Radwege verantwortlich.

Alle aufgedeckten Mängel und notwendigen Maßnahmen sind in die Maßnahmenübersicht der vordringlichen Maßnahmen (siehe Anlage 1 zum „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“) bzw. in die Übersicht der zurückgestellten Maßnahmen einsortiert worden (siehe Anlage 3 „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“) - dabei wird auch die Zuständigkeit für die Umsetzung dargestellt. Der Landkreis Göttingen kann nur über die Maßnahmen im Rahmen seiner eigenen Straßenbaulastträgerschaft selbst entscheiden. Für alle übrigen Maßnahmen, auch die an Bundes- und Landesstraßen entscheiden die jeweiligen Straßenbaulastträger selbst, allerdings nach Abstimmung mit dem Landkreis und den Kommunen.

Gemeinden bauen ihre Wege und Straßen selbst aus, führen den Radverkehr in Ortsdurchfahrten zumeist im Mischverkehr, bauen straßenbegleitende Radverkehrsanlagen und

Wirtschaftswege aus. In gewissem Umfang können Kommunen im Rahmen der neuen landkreiseigenen Förderrichtlinie Zuschüsse aus Haushaltsmitteln des „Masterplans Zukunftsfähiger Radverkehr“ angeboten werden. Zusätzlich erfolgt eine Beratung über Fördermöglichkeiten aus übergeordneten Förderprogrammen vom Land, Bund und EU-Mitteln. (siehe Abschnitt 2. 6)

**2.1.1. Radwegbau beim Neu- und Ausbau von Kreisstraßen**

Gemäß Beschluß des Kreistags vom 14.03.2017 (DRS-Nr. 0063/2017) ist beim Neu- und Ausbau von Kreisstraßen ein Radweg anzulegen bzw. auszubauen, wobei unter Einbeziehung des Radroutenplans in Verbindung mit dem „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“ sowie der jeweiligen Gemeinde eine positive Bedarfsprüfung vorausgesetzt wird.

**2.1.2. Radwegekonzept des Landes Niedersachsen 2016**

Die Niedersächsische Landesstraßenbauverwaltung (NLStBV) mit ihren Geschäftsbereichen Bad Gandersheim und Goslar betreut im Auftrag des Landes und des Bundes neben allgemeinen Straßenbaumaßnahmen den (Aus-)Bau von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen bzw. dazu parallelen Wegen (**Radwegekonzept 2016 Land Niedersachsen: [www.niedersachsen.de/download/94248](http://www.niedersachsen.de/download/94248)**). Um weitere Baumaßnahmen in diese ca. alle 5 Jahre stattfindende Fortschreibung als vordringlichen Bedarf aufzunehmen, ist wiederum die Unterstützung vom Landkreis und den betroffenen Kommunen notwendig. Der Bund führt keine Mehrjahreslisten.





Umso wichtiger ist die zügige Planfeststellung der vorgesehenen Radwege, solange der Bund die Mittel für die Planung und den Bau zu 100% bereit stellt. Die zuständige Planfeststellungsbehörde ist der Landkreis Göttingen. Im genannten Radwegkonzept an Landesstraßen werden die Maßnahmen mit vorranglichem Bedarf auf 5-10 Jahre im Voraus festgelegt. Diese werden, insbesondere wegen Personalengpässen, in den zuständigen Behörden aber zumeist nur mit erheblicher Zeitverzögerung umgesetzt.

Durch sogenannte Gemeinschaftsradwege gibt es für Kommunen die Möglichkeit den Ausbau von Radwegen an Landes- und Bundesstraßen erheblich zu beschleunigen. Der akute Personalmangel in der zuständigen Niedersächsischen Landesstraßenbauverwaltung führte zuletzt dazu, dass z.B. der Geschäftsbereich Bad Gandersheim mit dem Flecken Bovenden einen Vertrag zur Beschleunigung des Baus eines seit Jahren vorgesehenen Radweges an der Landesstraße L544 von Lengeln nach Bovenden abgeschlossen hat. Das NLSTBV erstattet der Kommune die externen Planungskosten. Diese kümmert sich im Gegenzug mit ihrem eigenen Personal um die Betreuung des Planungsbüros bis zur Planfeststellung der Baumaßnahme. Die Vereinbarung zur Planung wird zwischen den Geschäftsbereichen und Gemeinden im Einzelfall ausgehandelt.

### 2.1.3. Zukunftsvision

#### „Schutzstreifen außerorts“

Die StVO und die Regelwerke sind mit den Erfordernissen des modernen Radverkehrs in Einklang zu bringen. Dazu ist die systematische Entwicklung neuer Erkenntnisse erforderlich wie zum Beispiel die Anlage von Schutzstreifen. Der Gutachter führt dazu aus: „Mit Einführung der Schutzstreifen durch die sog. „Fahrradnovelle“ 1997 in die StVO wurden diese außerorts sowie in Kreisverkehren aus Verkehrssicherheitsgründen ausgeschlossen. Für Außerortsstrecken erfolgte dies seinerzeit mangels vorhandener Erkenntnisse: „Inwieweit außerorts die Anordnung eines Schutzstreifens in Betracht kommen kann, muss noch durch entsprechende Forschungsarbeiten geklärt werden.“ (Bundesrat-Drs. 375/97). Dieses Forschungsdefizit soll mit dem dreistufigen Projekt „Modellversuch zur Markierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und Attraktivität im Radverkehrsnetz“ aufgegriffen werden. Im Rahmen dieses im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) geförderten Modellprojekts soll diese für überörtliche Radverkehrsverbindungen für den Alltags- und Freizeitverkehr verkehrlich und ökologisch interessante Lösung in Deutschland erprobt und wissenschaftlich untersucht werden. (...)

Markierungslösungen sind insbesondere dort interessant, wo bauliche Lösungen nicht zwingend notwendig oder baulich- und umweltrechtlich nicht in Frage kommen oder unter dem Kostenaspekt kaum zu realisieren sind. Der für die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wichtige Grundsatz der StVO, dass die Ver-

kehrssicherheit in der Abwägung gegenüber der Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs Vorrang hat, wird durch Schutzstreifen außerorts gegenüber dem Kfz-Verkehr untersetzt und gestärkt. Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortslagen sollen hauptsächlich dem Lückenschluss im Radwegenetz dienen und könnten zur besseren Verbindung zwischen Ortsteilen eingesetzt werden. Ein wichtiger Punkt bei einer Beurteilung der Umsetzung von Fahrradschutzstreifen außerhalb geschlossener Ortslagen ist, dass diese kein Ersatz für – aus Gründen der Verkehrssicherheit - erforderliche bauliche Radverkehrsanlagen sein dürfen. Die Markierung von Schutzstreifen außerorts ist derzeit in Deutschland nach den Bestimmungen der StVO auf Grund fehlender Erkenntnisse [noch] nicht zulässig. Diese Erkenntnislücke soll mit dem im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans geförderten Forschungsprojekts geschlossen werden.“ (siehe Gutachten 3 zum Masterplan, SV Kaulen).

Das genannte NRVP-Vorhaben bezieht sich auf den Einsatz beidseitiger Schutzstreifen auf Straßen bis zu einem Belastungsbereich von etwa 4.000 Kfz/Tag. Untersucht werden Fahrbahnen, bei denen nach Abmarkierung der beidseitigen Schutzstreifen die verbleibende Kernfahrbahn nur einstreifig zu befahren ist, im Begegnungsfall Kfz/Kfz also die Schutzstreifen in Anspruch genommen werden müssen. Insgesamt wurden 18 Untersuchungsstrecken in sechs Bundesländern eingerichtet.

Die entsprechenden Praxisversuche (u.a. durchgeführt im Landkreis Northeim) sind bereits seit 2015 abgeschlossen, aber bis jetzt werden die Ergebnisse zurück gehalten. Bundesweit würde sich für Kommunen

und Landkreise im ländlichen Raum mit dieser Führungsform eine sehr kostengünstige Radverkehrsführung auf der Fahrbahn von wenig befahrenen Landstraßen anbieten. Aus Sicht des Landkreises geeignete Streckenabschnitte, aus verschiedenen Bereichen des Kreisgebiets, sind auf der Maßnahmenübersicht als ergänzende Information mit aufgeführt (siehe Kapitel 5). Landkreise in ländlichen Gebieten mit teilweise wenig befahrenen Straßen könnten viel Geld, sowohl für den Bau als auch für die Unterhaltung separater Radwege sparen, wenn auf geeigneten Strecken die Führungsform „Schutzstreifen außerorts“ genutzt werden dürfte. Vor der Planung der vorgeschlagenen „Schutzstreifen außerorts“ z.B. für die „Harzrandroute“ muss aber zunächst die Veröffentlichung des Forschungsberichts und die Genehmigung dieses neuen Verkehrselements durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur abgewartet werden. Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK) Niedersachsen und die entsprechenden AGFK-Landesverbände der anderen Bundesländer sowie die kommunalen Spitzenverbände setzen sich dafür ein.

(siehe auch [www.agfk-niedersachsen.de/arbeitsgruppen/schutzstreifen-ausserorts.html](http://www.agfk-niedersachsen.de/arbeitsgruppen/schutzstreifen-ausserorts.html))





Zählgerät



## 2.1.4. Radverkehrsmessungen und Zählungen

Die im Zuge der Gutachten 2015 erprobten Radverkehrszählungen sind ein sehr nützliches Instrument zur Bedarfsermittlung auf ausgewählten Strecken und auch zur anschließenden Überprüfung der Wirksamkeit von Baumaßnahmen im Radroutennetz mit Blick auf die Steigerung des Radverkehrs. Sie ermöglichen ein objektives Controlling der Entwicklung der Radverkehrszahlen auf konkreten Streckenabschnitten. Mit eigenen Zählgeräten können im gesamten Kreisgebiet sowohl flexibel wie systematisch - zu stark reduzierten Kosten - entsprechende Zählungen durchgeführt werden. Geeignete Strecken zur Durchführung von Radverkehrsmessungen sind zur Information in der Maßnahmentabelle mit aufgeführt ([https://www.landkreisgoettingen.de/pics/medien/1\\_1499861669/Anlage\\_1.1\\_Massnahmenuebersicht.pdf](https://www.landkreisgoettingen.de/pics/medien/1_1499861669/Anlage_1.1_Massnahmenuebersicht.pdf)). Im Rahmen des EFRE-Projekts hat der Landkreis Göttingen im Herbst 2016 zwei mobile Radverkehrszählgeräte angeschafft, die regelmäßig an wechselnden Standorten wiederholt eingesetzt werden, um belastbare Aussagen zur Radverkehrsfrequenz auf den Strecken zu ermitteln und vor allem auch vor und nach Ausbaumaßnahmen.

## 2.1.5. Umsetzung Baulastträger übergreifender Projekte

Derzeit gibt es keine zusätzlichen Förderungen für Gemeinde- und Baulastträger übergreifende Konzepte, wie die „Harzrandroute“ oder für das „Radiale Netz rund um Göttingen“ mit Anschlüssen für Pendler aus dem Landkreisgebiet. Daher ist das zielführendste und schnellste Verfahren, in enger Abstimmung mit den jeweils beteiligten Kommunen, solche Konzepte in Maßnahmen aus modularen Bausteinen zu zerlegen und als Lückenschlüsse z.B. mit Fördermitteln aus dem Klimaschutzprogramm des Bundes oder des Niedersächsischen Landessonderprogramms 2017/18 für Radschnellwege umzusetzen. Es ist durchaus sinnvoll für diese unterschiedlichen Projekte möglichst fortgeschrittene Planungen in der „Schublade“ zu haben. Inzwischen gibt es Fördermöglichkeiten für solche Pilotprojekte oft mit einer extrem kurzen Reaktionszeiten für die Antragstellung - innerhalb von 10-30 Tagen z.B. im Rahmen von Wettbewerben. Allen diesen Projekten gemeinsam ist eine hohe Netzwirksamkeit. Deshalb ist es dringend geboten, möglichst alle beteiligten Partner von einem konzertierten Vorgehen und stringenten Zeitplänen zu überzeugen.

## 2.2. Handlungsfeld BAUEN

„Das Radroutennetz hat eine Gesamtlänge von ca. 1.560 km und ist in 1784 Unterabschnitte aufgeteilt. Die [im Teilgutachten 1] erhobenen Mängel verteilen sich hierbei wie folgt:

	Anzahl	Länge
Schwerwiegende Mängel	186	150 km
Bedeutende Mängel	504	443 km
Geringfügige Mängel	469	456 km
Komfortmängel	314	298 km
Keine Mängel	247	141 km

Tabelle 1: Anzahl und Länge der festgestellten Mängel

Damit ergibt sich rechnerisch, dass ca. 2/3 des gesamten Netzes bereits in einem guten Zustand sind. Da aufgrund des gewählten Vorgehens eine genaue Abgrenzung der Mängelstrecken nicht möglich ist und auch punktuelle Mängel damit Auswirkungen auf die Gesamtbewertung eines Abschnittes haben, ist davon auszugehen, dass der Anteil gut befahrbarer Strecken höher ist.“ (siehe Gutachten: „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“ Teilgutachten 1 a Netzplanung Landkreis Göttingen und Landkreis Osterode am Harz von MTG (Wijgers, 2015 Hannover)

## 2.2.1. Ausbau von Wirtschaftswegen für Fahrradnutzung

Rund 80 % der Radrouten im Radroutennetz des Landkreises Göttingen verlaufen über Wirtschaftswegen. Die land- und forstwirtschaftlichen Eigentümer gestatten die Fahrradnutzung und zumeist auch die Wegweisung an diesen Routen. Sie bauen diese Routen auf ihre Kosten (allerdings häufig mit EU-Fördermitteln) nur für ihre eigenen wirtschaftlichen Bedarfe aus, die Qualitätsanforderungen von Radfahrern an die Wegequalität liegen meist darüber. Da es zur Vermeidung von volkswirtschaftlich und ökologisch unnötigen Flächenversiegelungen nicht sinnvoll und zumeist auch wegen beschränkter Möglichkeiten des Grunderwerbs nicht möglich ist, parallele Wegenetze einzurichten, muss auf ausgewählten Streckenabschnitten eine qualitative Optimierung von Wirtschaftswegen erfolgen. Hier müssen die betroffenen Kommunen oder auch die Wegeigentümer selbst die Initiative ergreifen um Maßnahmen zum Ausbau voran zu bringen. Solche Maßnahmen sind künftig im Rahmen des Masterplans auf den Strecken des festgelegten Radroutennetzes mit Kreismitteln förderfähig, sofern die Kriterien der Förderrichtlinie erfüllt werden. Zuschüsse aus anderen Fördertöpfen müssen im Einzelfall geprüft werden.





Querungshilfe

### 2.2.2. Ausbau von Radwegen an Gemeindestraßen

Gemeinden bauen ihre Wege und Straßen selbst aus (ggfls. könnten künftig „Schutzstreifen außerorts“ hier mögliche Lösungen bieten), sie führen den Radverkehr in Ortsdurchfahrten zumeist im Mischverkehr, bauen straßenbegleitende Radverkehrsanlagen und bauen Wirtschaftswege aus. Für die Radwegeprojekte der Kommunen schafft der Landkreis Göttingen 2017 eine eigene Förderrichtlinie und unterstützt und berät die betroffenen Kommunen bei der Antragstellung für weitere Fördermittel. (siehe Abschnitt 2. 6).

### 2.2.3. Ausbau von Radwegen an Kreisstraßen des Landkreises Göttingen

Nach Überprüfung und Zusammenführung des Kreisstraßenkatasters in 2017 erfolgt die Neuaufstellung des Mehrjahresprogramms für den Ausbau von Kreisstraßen und den Bau von Radwegen. Vorgesehen ist der Ausbau von Infrastruktur an den Kreisstraßen in Form von Lückenschlüssen, Netzergänzungen und Beseitigung von Gefahrenstellen am Radwegenetz entsprechend der Maßnahmenliste des Masterplans „Zukunftsfähiger Radverkehr“. Die einzelnen baureifen Projekte werden jährlich mit der Haushaltsplanung im Fachausschuss (AWVBPE) vorgestellt. Die Maßnahmen werden aus dem Masterplan des Landkreises Göttingen abgeleitet.



## Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr 2018



## 2.3. Handlungsfeld SICHERN

Mit der technischen Entwicklung und der zunehmend breiteren Nutzung von Pedelecs und Fahrrädern auch für längere Alltagswege sind die Anforderungen der Radfahrer und Radfahrerinnen an das Radroutennetz gestiegen. Erst allwettertaugliche Wege mit guter Orientierung bringen mehr Radverkehr. Die Unterhaltung der ausgebauten Infrastruktur muss sichergestellt und das Qualitätsmanagement entsprechend aufgebaut werden, um die Investitionen langfristig zu sichern.

### 2.3.1. Sicherung der Qualität im regionalen Radverkehrsnetz des Landkreises Göttingen

#### Technisches Regelwerk als Grundlage zum Planen und Bauen von Maßnahmen

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) sind maßgeblich für alle technischen Planungen. Punktuelle Ausnahmen werden dann in Betracht gezogen, wenn es an punktuellen Abschnitten keine anderen Lösungsmöglichkeiten gibt.

Aus der Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) und ERA 2010 ergeben sich folgende Radwegbreiten (siehe unten stehende Tabelle):

	Regelbreite	Mindestbreite
<b>Radweg (mit und ohne Benutzungspflicht)</b>	2,00 m (1,60 m)*	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 1,50 m (VwV-StVO)
<b>Zweirichtungsrweg</b>	2,50 m (2,00 m)*	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,00 m (VwV-StVO)
<b>Radfahrstreifen</b>	1,85 m (1,60 m)* Inkl. Breitstrich	Lichte Breite inkl. Breitstrich: 1,50 m (VwV-StVO)
<b>Schutzstreifen</b>	1,50 m Inkl. Markierung	1,25 m (ERA) 1,50 m neben 2,00 m Parkständen (RASt)
<b>Gem. Geh- u. Radweg, innerorts</b>	2,50 - > 4,00 m**	Lichte Breite: 2,50 m (VwV-StVO)
<b>Gem. Geh- u. Radweg, außerorts</b>	2,50 m***	2,00 m***

\* bei geringer Radverkehrsbelastung

\*\* in Abhängigkeit von der Gesamtbelastung Fußgänger und Radfahrer/Stunde

\*\*\* zzgl. 1,75m Sicherheitstrennstreifen

Tabelle 2: Regel- und Mindestbreiten von Radverkehrsanlagen (aus Teilgutachten 1a Netzanalyse)

0

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10



## Ausbaustandard und Wegequalität

Alle Straßenbaulastträger der Radwege an klassifizierten Straßen verständigen sich auf die Mindeststandards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen („ERA“) zum Ausbau der Radwege insbesondere in Bezug auf lichte Breiten und den Rollwiderstand des Belages. Das gleiche gilt für eine Definition von Standards von Unterhaltungsmaßnahmen durch die Straßenbaulastträger. Hier bestehen häufig Defizite, die die Nutzbarkeit und in der Folge auch die Verkehrssicherheit von Streckenabschnitten gefährden. Pendler im Alltagsverkehr werden besonders abgeschreckt. Um die Verkehrssicherheit der Radfahrer zu gewährleisten und um den Überholverkehr von Pedelecs, E-Bikes und Rennrädern sicher zu ermöglichen, wurden die Qualitätsanforderungen und -Standards beim Bau neuer Radwege angehoben. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (kurz ERA) sind ein in Deutschland gültiges technisches Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen. Die ERA werden von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in Köln herausgegeben. Der Landkreis hält sich beim Bau von Radwegen an Kreisstraßen an diese Qualitätsstandards und versucht die übrigen Baulastträger von der Einhaltung dieser Standards zu überzeugen. Grundsätzlich sind immer auch die Belange des Naturschutzes zu berücksichtigen, insbesondere bei der Führung von Freizeitrouten auf Wirtschaftswegen mit zumeist wassergebundener Decke ohne Versiegelung. Ziel ist es dabei eine grundlegende Einigung und

Verständigung mit dem Naturschutz über die Ausbaustandards für Netzabschnitte sowohl für Alltags- wie Freizeitrouten zu erzielen, um diese Grundlage bei Planungen nutzen zu können und nicht jedesmal grundsätzlich verhandeln zu müssen.

## Touristische Radrouten und Radfernwege

Besonders nachteilig sind auftretende Mängel in der Wegequalität auch auf touristischen Hauptrouten wie den Radfernwegen. Nicht beseitigte Mängel können zum Verlust von Zertifizierungs-Sternen führen, beeinträchtigen den Erfolg des touristischen Marketings der zuständigen touristischen Verbände und benachteiligen die betroffenen Radfernwege im touristischen Wettbewerb um überregionale Kunden und Gäste. Die zunehmende Bedeutung des Wirtschaftssektors Tourismus darf für bestimmte Gebiete im Landkreis Göttingen nicht unterschätzt werden. Daher ist die gemeindeübergreifende Kontrolle und ggfls. Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen für Radfernwegen durch die Kreisstraßenmeistereien des Landkreis Göttingen zu prüfen, sofern kleine Kommunen und ehrenamtliche Unterstützer mit diesen Aufgaben überfordert sind.

## Radroutenwegweisung und Wegweisungskataster

In der Vergangenheit wurde teils von Ehrenamtlichen und in ABM-Projekten eine Vielzahl von touristischen Wegen beschildert und angelegt ohne auf die dafür notwendige Wegequalität ausreichend zu achten. Kontinuierlich sind Zug um Zug diese früheren

Planungen auf den Prüfstand zu stellen und ggfls. bei unzufriedenstellenden Wegeführungen entsprechende Routen zu verlegen oder notfalls aufzuheben, um in der Folge teure Baumaßnahmen zu vermeiden. Dies erfolgt in Abstimmung mit den Kommunen und den Touristikern z.B. wie im Untereichsfeld von der Samtgemeinde Radolfshausen ausdrücklich gewünscht oder dem T3-Weg (im Altkreis Osterode am Harz).

## Lückenschlüsse bei der Radwegweisung

Als Defizit im fusionierten Kreisgebiet wird von unterschiedlichen Kommunen und Akteuren der Zustand der Radwegweisung benannt. Sie ist in beiden Altkreisen teilweise unvollständig, nicht im optimalen Unterhaltungszustand und basiert auf mindestens vier verschiedenen Systemen von Wegweisungskatastern, die z.T. noch händisch geführt werden. Unter Federführung des Landkreis Göttingen wird

derzeit ein webGIS integriertes System entwickelt, das alle Varianten zusammenführt und demnächst gleichermaßen dem Landkreis wie den beteiligten Kommunen digital zur Verfügung gestellt wird. Das erleichtert maßgeblich Lückenschlüsse, Nachbestellungen und Unterhaltungsmaßnahmen an der Wegweisung in Zusammenarbeit zwischen Landkreis und Kommunen.

Im Zuge des neuen Wegweisungskatasters wird zur Klärung und Vereinfachung der Betreuung der Radrouten der Eigentümer und die Zuständigkeit für die Unterhaltung des Weges als Radroute und die Wegweisung mit erfasst. Bevor im Altkreis Göttingen die FGSV- Radroutenwegweisung weitgehend flächendeckend ab 2004 im Rahmen von LEADER und PROLAND-Projekten beschafft worden waren, wurden mit den betreffenden Kommunen vertragliche Regelungen zur Übernahme der Wegweiser in die kommunale Verantwort-





tung inkl. Unterhaltung, Reinigung usw. abgeschlossen. Die seit 2010 notwendigen Gestattungsverträge mit den Grundeigentümern haben ebenfalls die betroffenen Kommunen selbst abgeschlossen.

Hier besteht noch ein Bedarf zur Harmonisierung mit den Regelungen des Altkreis Osterode am Harz. Dort hatte der Landkreis in einzelnen Kommunen auf Kosten des Landkreises Osterode am Harz die Wegweisung aufgestellt und sich mit eigenem Personal auch um Pflege und Unterhaltung der Wegweiser und um die Gestattungsverträge gekümmert.

Das System muss in Absprache mit den kommunalen Akteuren in beiden Altkreisen harmonisiert werden, bevor die FGSV- Wegweisungssysteme aktualisiert und vervollständigt werden können.

Der Landkreis unterstützt in enger Abstimmung die Kommunen dabei die Radverkehrswegweisung nach FGSV-Standard ab 2017 kontinuierlich fortzusetzen, zu ergänzen und Lücken im Radroutennetz systematisch zu schließen. Entsprechende Planungen sind im Haushaltstitel des Masterplans einkalkuliert. Die Beschaffung der Wegweiser ist über Fördermittel aus der Klimaschutzrichtlinie des Bundes möglich.

### 2.3.2. Verkehrsschauen und Verkehrssicherheit

Im Zeitraum 2017-2022 sollen für alle 40 im Gutachten 1b untersuchten Ortsdurchfahrten im gesamten Kreisgebiet Verkehrsschauen mit Schwerpunkt verkehrssichere Führung des Radverkehrs durchgeführt werden zusammen mit der Polizei, Straßenbaulastträgern, Kommunen und den jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden.

Ziel ist die Beseitigung der in diesem Gutachten zu Tage getretenen Gefahrenpunkte. Die Kreisverwaltung schlägt vor, Maßnahmen, die in der Folge angeordnet werden, können ab einer Bagatellgrenze von Projektkosten von 3.000 € (inkl. Planungskosten) vom Landkreis aus den Haushaltsmitteln für den Masterplan bezuschusst werden, wenn sie dazu beitragen die Verkehrssicherheit insbesondere für den Radverkehr zu verbessern. Bei weiteren allgemeinen Verkehrsschauen sollen künftig immer alle Belange des Radverkehrs integral von vorneherein mit berücksichtigt werden.

Neben den Verkehrsschauen sollen auf Basis von Unfallanalysen die Bedingungen für Verkehrssicherheit für Radverkehr im Landkreis in Kooperation mit den Kommunen, Polizei, Baulastträgern, Verkehrsbehörden und weiteren Akteuren wie Verkehrswacht e.V., Schulen, Seniorenbeiräten usw. in Ortsdurchfahrten und auf freier Strecke verbessert werden. Hier stehen z.B. die Verbesserung der Sicht an Knotenpunkten, gesicherte Querungsstellen an gefährlichen Haupt- und Landstraßen aber auch Maßnahmen zur Sensibilisierung und Öffentlichkeitsarbeit für die verschiedenen Gruppen von Verkehrsteilnehmern im Vordergrund (siehe auch Kapitel 2.5. Motivieren).



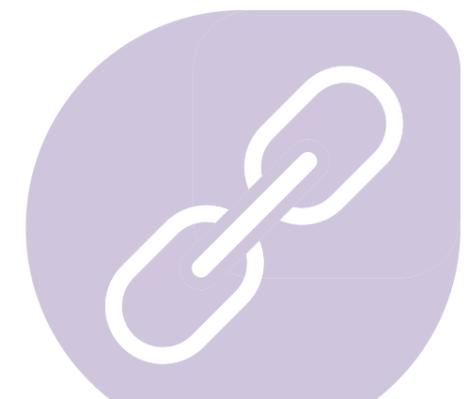
## 2.4. Handlungsfeld VERKNÜPFEN

Erreichbarkeit intermodaler Knotenpunkte und Ausbau von sicheren Abstellanlagen

Um die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV zu optimieren, ist es die Aufgabe der Kommunen und des Landkreises, die Erreichbarkeit der intermodalen Knotenpunkte über verkehrssichere Routen und Radwege sicherzustellen. Dies erfolgt unter anderem durch die Schließung von Netzlücken, ggfls. Schutzstreifen und die Ergänzung der Wegweisung zu Bahnhöfen und Haltepunkten.

Darüberhinaus schaffen der systematische Ausbau von sicheren Abstellanlagen an Bushaltestellen und Bahnhöfen bzw. Bahnhaltepunkten, aber auch verlässliche Mitnahmeangebote in Bus und Bahn - mit entsprechender Preisgestaltung - in Abstimmung mit den Verkehrsträgern die Rahmenbedingungen zum bequemen Umsteigen für die intermodale Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV. Ziel ist zudem die Verbesserung der Akzeptanz von Fahrrädern in Bussen und Bahnen außerhalb der Hauptverkehrszeit und eine klare Regelung der Mitnahmemöglichkeiten für Fahrgäste und Verkehrsanbieter. Bei künftigen Ausschreibungen von Teilnetzen sollen die Aspekte der Verknüpfung im Umweltverbund stärker berücksichtigt werden.

Im Rahmen des Nahverkehrsplans und in Absprache mit den Aufgabenträgern Zweckverband Verkehrsverbund Südniedersachsen (ZVSN) und der niedersächsischen Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) ist der barrierefreie Ausbau der Haltestellen und Bahnhaltepunkte mittelfristig und systematisch umzusetzen. Der kapazitätsorientierte Ausbau von sicheren Radabstellanlagen für Räder und Pedelecs an Bushaltestellen, Bahnhaltepunkten und Bahnhöfen können im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen durch den ZVSN bzw. die LNVG eingebracht werden. Über Klimaschutzförderprogramme des Bundes sind einige Maßnahmen ebenfalls förderfähig, eigene Fördermaßnahmen des Landkreises Göttingen könnten den Ausbau zeitnah voranbringen.





## 2.5. Handlungsfeld MOTIVIEREN

Die Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und die Vernetzung der Akteure spielen für die Radverkehrsförderung neben dem Ausbau der Infrastruktur eine entscheidende Rolle, um mittel- und langfristig ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen. Daher kommt diesem vielfältigen Handlungsfeld eine entscheidende Bedeutung zu, denn es verankert das Thema Radverkehr im Bewußtsein der Bürgerinnen und Bürgern aber auch bei den Personen, die Entscheidungen über die Zukunft des Radverkehrs im Landkreis Göttingen zu treffen haben.

Deshalb ist es sinnvoll für dieses Handlungsfeld ein breites Spektrum an Informations- und Beteiligungsangeboten zu entwickeln. Diese richten sich an unterschiedliche Zielgruppen:

- Landkreis und Kommunen, Verbände und Institutionen treffen sich regelmäßig 1-2 mal jährlich im AK Radverkehr um Planungen und Konzepte miteinander abzustimmen und Erfahrungen auszutauschen und die Radverkehrsakteure zu vernetzen
- Bürgerinnen und Bürgern können sich aktiv beteiligen mit Ihrer Ortskenntnis und Erfahrungswissen beim Mängelmelder aber auch durch die Beteiligung an Kampagnen und Aktionen (wie Stadtradeln, Mit dem Rad zur Arbeit, Sternfahrt mit dem Landrat usw.).

- Abgeordnete werden gezielt eingeladen zur Teilnahme an solchen Aktionen und Angeboten um den Landkreis und seine Radverkehrsinfrastruktur zu „erfahren“, und aus eigener Anschauung den Handlungsbedarf kennen zu lernen. Zusätzlich werden gemeinsam mit geeigneten Partnern (z.B. auch Stadt Göttingen) in sinnvollen Abständen Formate wie der „Politiktalk“ veranstaltet um die Perspektiven zur Förderung des Radverkehrs zu diskutieren.
- Unterstützung der Verkehrssicherheitsarbeit von freien Trägern wie der Verkehrswacht e.V. und Angeboten zur Mobilitätsbildung für ausgewählte Zielgruppen in Kooperation mit der Polizei, Schulen, Seniorenbeiräten, Unterstützerguppen für Flüchtlinge und Migranten usw.
- Offensive Einbindung der Fahrradnutzung in das betriebliche Mobilitätskonzept z.B. über Diensträder, Förderung sicherer Abstellanlagen an unterschiedlichen Betriebsstandorten der Kreisverwaltung
- Bereitstellung von Flyern, Broschüren und digitalen Angeboten für Kommunen und Bürgerinnen und Bürger
- Der Landkreis strebt die Zertifizierung als Fahrradfreundliche Kommune durch das Land Niedersachsen und die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommune AGFK an.

Die gemeinsame Auszeichnung des Landes Niedersachsen und der AGFK löste 2016 den Landespreis (der ebenfalls «Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen» hieß) nach vierzehnjähriger Tradition ab. Land und AGFK versprechen sich von der neuen Zertifizierung eine gezieltere und nachhaltigere Radverkehrsförderung als bislang.

Voraussetzung für die Zertifizierung ist die AGFK-Mitgliedschaft und ein bestehendes Konzept zur Radverkehrsförderung. Die Jury besteht aus den verkehrspolitischen Sprechern aller Landtagsfraktionen, aus Vertretern des

niedersächsischen Verkehrsministeriums, des AGFK-Vorstandes und der AGFK-Geschäftsstelle, der kommunalen Spitzenverbände, des ADFC Niedersachsen, der TourismusMarketing Niedersachsen und der Landesverkehrswacht Niedersachsen. Folgende Bereiche gehen in die Bewertung der Jury ein: kommunalpolitische Zielsetzungen im Konzept, Infrastruktur, Verkehrssicherheit, Radtourismus, fahrradfreundliches Klima und Berufsradverkehr. Die Verleihung des Zertifikats findet jährlich statt. Die Auszeichnung bescheinigt den Kommunen für fünf Jahre, eine der fahrradfreundlichsten Kommunen Niedersachsens zu sein.





## 2.6. Handlungsfeld FÖRDERN

Dieses Aufgabenfeld reicht vom Mitteleinsatz für eigene Radverkehrsinfrastruktur- und Bau- maßnahmen bis zur Förderung und Beratung anderer Akteure.

- Der Landkreis bietet eine **Förderberatung** zur Erschließung von Fördermitteln aus Klimaschutzprogrammen, Landes-, Bundes- und EU-Mitteln für Kommunen und andere Akteure, die die Infrastruktur oder Serviceangebote für Radverkehr verbessern wollen.
- **Landkreis Förderrichtlinie Bezuschussung von Radwegen in Baulast der Kommunen:** Die Verwaltung setzt den Kreistagsbeschluss um eine eigene Förderrichtlinie zur Bezuschussung von 50% der zuwendungsfähigen Bau- und Planungskosten für Radwege in Baulast der Kommunen zu entwickeln. Die Verwaltung empfiehlt diese Förderung auf Maßnahmen aus dem Masterplan „Zukunftsfähiger Radverkehr“ wie z.B. zur verkehrssicheren Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrten auszudehnen.
- Der Landkreis unterstützt die Kommunen in geeigneter Form bei der Umsetzung von „Gemeinschaftsradwegen“ an Bundes- und Landesstraßen. Mangels eigener Planungs- kapazitäten bieten die NLSTBV in Bad Gandersheim und Goslar inzwischen den Kommunen an die Kosten für Planungsaufträge von Radverkehrsanlagen an Landes- und Bundesstraßen zu erstatten um die Planfest- stellung und den Bau der geplanten Radwe- ge aus dem „Radwegkonzept 2016 des Lan- des“ deutlich zu beschleunigen.

- **Förderprogramm „Fahrradabstellanlagen für Kommunen im Landkreis Göttingen:** Die Ver- waltung empfiehlt ab 2017 ein kreisweites „Förderprogramm Fahrradabstellanlagen für Kommunen im Landkreis Göttingen“ zu entwickeln um zügig das Angebot für sichere Abstellanlagen im gesamten Kreisgebiet zu verbessern. Das Programm umfasst folgen- de Eckpunkte: Der Landkreis Göttingen be- schafft die Fahrradabstellbügel zentral, die Kommunen übernehmen die Aufstellung, Unterhaltung und alle damit ggfls. notwen- digen Genehmigungsverfahren auf ihre Kos- ten. Die Abstellbügel gehen in das Eigentum der Kommunen über und können überall in den Ortschaften angebracht werden, wo Be- darf besteht. Fahrradabstellanlagen an Bus- haltstellen, Bahnhaltungen und Bahn- höfen müssen mit dem ZVSN bzw. der LNVG abgestimmt werden bzw. können durch die- se aufgestellt und gefördert werden.



## 2.7. Kriterien für die Auswahl der wichtigsten Maßnahmen

Die Auswahlkriterien aus den unterschiedli- chen Handlungsfeldern für die Aufnahme in die Maßnahmenübersicht der vordringlichen Maßnahmen sind im folgenden Abschnitt auf- geführt.

### Planen und Bauen

- Die Maßnahme schließt eine wichtige Lücke im Routennetz und hat eine hohe Netzpri- orität.
- Die Maßnahme ist mit einem realistischen Kosten– Nutzen Verhältnis umsetzbar.
- Die Maßnahme ist zeitnah umsetzbar, die Planfeststellung oder Baugenehmigung liegt vor.
- Die Maßnahme wird vom Grundeigentümer bzw. durch Kommune/Baulastträger unter- stützt.
- Die Maßnahme optimiert die Radverkehrs- verbindung mit einem intermodalen Kno- tenpunkt des Öffentlichen Personennahver- kehrs (ÖPNV).
- Der Bedarf für die Maßnahme wird durch Radverkehrszählungen belegt.

### Verknüpfen

- Die Maßnahme verbessert die Anbindung an Schwerpunkte für Arbeit, Ausbildung und Versorgung mit Gütern des täglichen Ge- brauchs („Optimierung einer Alltagsroute“) oder die Anbindung an Schwerpunkte für Naherholung und Tourismus („Optimierung Naherholungs bzw. touristische Route“).
- Die Maßnahme setzt gemeinsam erarbeitete Konzepte um (z.B. Radwegweisung).

## Sichern (Verkehrssicherheit und Qualitätssicherung)

- Die Maßnahme verbessert die Verkehrssi- cherheit und/oder ein Unfallschwerpunkt wird entschärft.
- Die Maßnahme erhöht die touristische At- traktivität eines Radfernweges.

### Motivieren und Vernetzen

- Die Maßnahme leistet einen Beitrag zur Ver- besserung des fahrradfreundlichen Klimas im Landkreis Göttingen.
- Die Maßnahme leistet einen Beitrag zur Ver- netzung von Akteuren.
- Die Maßnahme leistet einen Beitrag zur Un- terstützung von bürgerschaftlichem Engage- ment.
- Die Maßnahme leistet einen Beitrag zu Öf- fentlichkeitsarbeit und Kommunikation (z.B. in Bezug auf Mobilitätsbildung, Verkehrs- sicherheitsarbeit, klimafreundliche Mobili- tät).

### Fördern

- Für die Maßnahme können Fördermittel z.B. von der EU, dem Bund oder Land eingewor- ben werden.
- Der Landkreis stellt eigene Haushaltsmittel gemäß der eigenen Förderrichtlinie zur Um- setzung der Maßnahme bereit.





## 3. Ausblick und Herausforderungen

Die Entwicklung der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger und von Waren und Dienstleistungen sieht sich derzeit vielen Herausforderungen durch technologischen und gesellschaftlichem Wandel unterworfen und ist mit starken Veränderungsprozessen, die vor wenigen Jahren noch keineswegs erkennbar waren, konfrontiert. In urbanen Zentren wechseln heute bereits steigende Anteile der Bevölkerung vom PKW zum Umweltverbund des ÖPNV von Bussen, Bahnen und Radverkehr, um nicht dauerhaft im Stau stecken zu bleiben. Statt Hubraum des KFZ wird das flotte E-Bike, Rennrad und Smartphone zum Statussymbol junger Menschen. Elektromobilität nimmt dem Dieselantrieb zunehmend Marktanteile ab, überall schießen Elektroladesäulen aus dem Boden, auch wenn die Schnellladesäulen den Durchbruch deutschlandweit auf Überlandstrecken noch nicht geschafft ha-

ben. Bürgerforen diskutieren die Neuaufteilung des Straßenraums, Wissenschaftler des Max-Planck-Institutes entwickeln auch in Südniedersachsen Algorithmen zur Steuerung des fahrplanunabhängigen Ecobus im ländlichen Raum.

Teststrecken für autonomes Fahren wurden Anfang März 2017 vom Niedersächsischen Wirtschaftsminister für 2018 auf dem ersten Streckenabschnitt rund um Braunschweig und Wolfsburg auf den Autobahnen 2, 391 und 39 angekündigt.

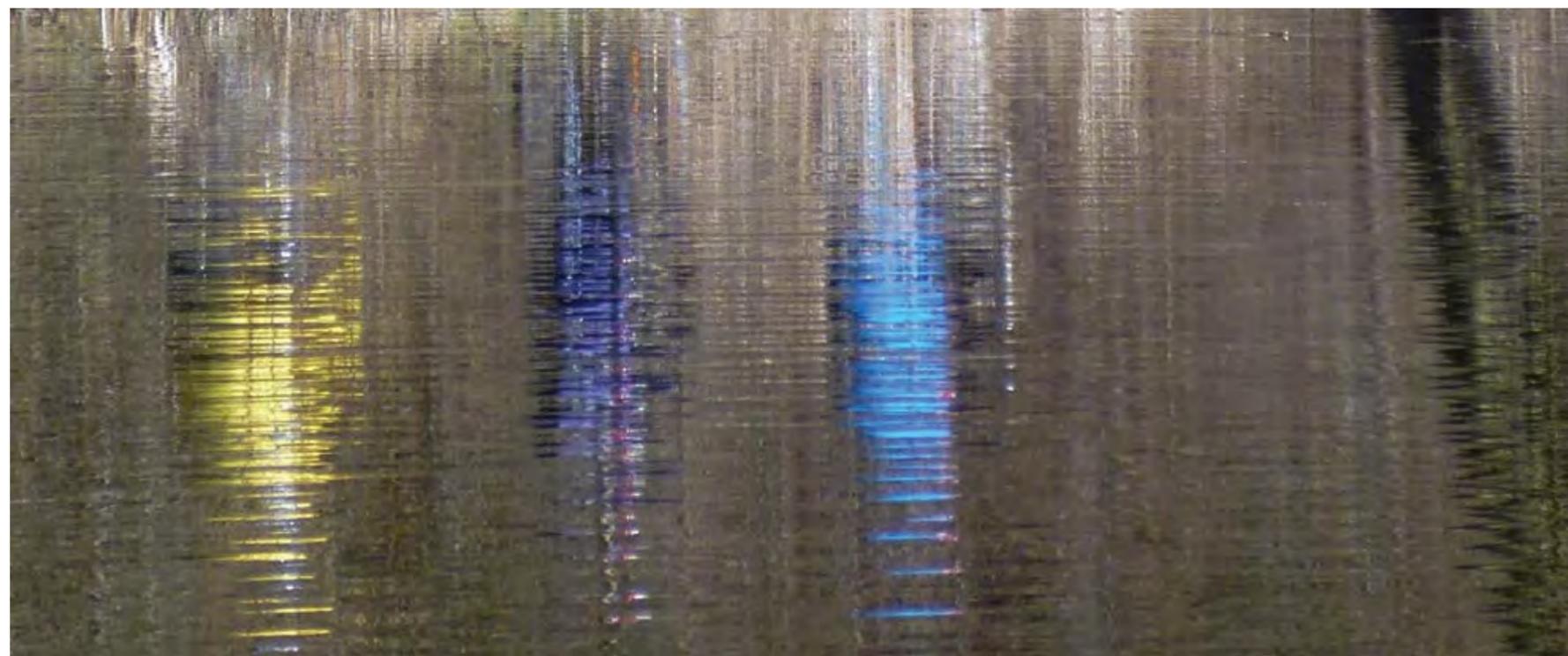
Die ersten vier Kilometer Radschnellweg in Deutschland wurden im Rahmen des Projektes „Schaufenster Elektromobilität“ in Göttingen realisiert. Bundesweite Delegationen und Tagungen stehen Schlange und informieren sich zu technischen Detailfragen vor Ort. Der inzwi-

schen in der Umsetzung befindliche Rührad-schnellweg R1 wird 80 Kilometer quer durchs Ruhrgebiet führen und damit den Verkehrsin-farkt abmildern.

Verkehrsplaner auf dem Nationalen Radver-kehrskongress in Mannheim beschäftigen sich im April 2017 mit der Herausforderung wie Rad-fahrer in Verkehrssysteme mit von Menschen gesteuerten KFZ und autonomen selbst-fahrenden Fahrzeugen integriert werden können. Nachrichten zur dramatischen Änderung des gesamten Mobilitätssektors kommen täglich und das wird in naher Zukunft auch die Mobi-lität im ländlichen Raum des Landkreis Göttingen, in Ortschaften und Mittelzentren und im Oberzentrum Göttingen immer mehr und im-mer schneller verändern.

Carsharing und öffentliche Pedelecverleihstati-onen sind in den ersten Dörfern im Landkreis Göttingen schon erfolgreich getestet und inzwi-schen etabliert worden, Lastenräder breiten sich aus. Pedelecs und E-Bikes lassen die frü-heren Berge und Anhöhen schrumpfen, so daß bald jeder nach Dransfeld mit dem Rad pedeln kann, nicht nur die Rennradfahrer, die monate-lang für die Tour d'énergie trainiert haben. Das Land Niedersachsen stellt im Sommer 2017 sein landesweites Fahrradmobilitätskonzept auf.

Der Landkreis Göttingen legt im Frühjahr 2017 nach intensiven Vorarbeiten den Masterplan zukunftsfähiger Radverkehr vor als Planungs- und Handlungsgrundlage für die Herausforde-rungen der nächsten Jahre, um seine Potenziale und Chancen für eine klimafreundliche Nahmo-bilität auch im ländlichen Raum zu nutzen.





## 4. Fazit



Der „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“ verknüpft erstmals die Herausforderungen des Klimaschutzes mit der Entwicklung der Infrastruktur, den Aufgaben zur Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit und den entsprechend zu schaffenden kommunalen Förderstrategien. Diese sollen EU- und Klimaschutzförderprogramme bündeln und durch eigene Haushaltsmittel ergänzen, um insbesondere den Kommunen Anreize für eigene Radverkehrsmaßnahmen zu bieten.

Der Masterplan zukunftsfähiger Radverkehr wurde auf Basis der folgenden Elemente erarbeitet und zusammengeführt:

Die Radroutenpläne (2015) bilden die entscheidende Grundlage für den Masterplan. Aus den ermittelten Defiziten werden entsprechend notwendige Bau- und Sanierungsmaßnahmen abgeleitet.

Auf Basis der Radroutenpläne wurden Aufgabenstellungen für weiterführende Gutachten ermittelt, die im Zuge des EFRE- Förderprojekts zur Erstellung des „Masterplans Zukunftsfähiger Radverkehr“ mit folgenden Themen bearbeitet wurden:

### Gutachten 1:

1a Netzplanung und 1b STVO  
Überprüfung Netzplanung (A. Wijgers, Hannover)

### Gutachten 2:

Radiales Netz um Göttingen  
(SV Kaulen, Aachen/München)

### Gutachten 3:

Pendler – Alltagsroute am Harzrand  
(SV Kaulen, Aachen/München)

### Gutachten 4:

Planung und Gestaltung der  
Intermodalen Knotenpunkte  
(Team Red, Bonn/Berlin)

### Gutachten 5:

Radverkehrszählungen  
(IGS Stolz, Neuss und Radschlag, Berlin)  
Die bis Ende 2016 eingehenden Anregungen, Wünsche und Forderungen von Kommunen, Behörden (z.B. Straßenbaubehörden des Landes Niedersachsen, Polizei) und weiteren Akteuren zu den Ergebnissen wurden systematisch geprüft und bei Plausibilität in den Masterplan übernommen. Alle Routen und Maßnahmen des abgestimmten Netzes werden vom Landkreis unterstützt. In begründeten Fällen und bei Bedarf erfolgt eine Fortschreibung der Routen im Masterplan.

Alle Anlagen zum Masterplan finden Sie unter:

>> [www.landkreisgoettingen.de/masterplan](http://www.landkreisgoettingen.de/masterplan)

**Anlage 1:** > Maßnahmenübersicht

**Anlage 2:** > Kartenblätter 1-4

**Anlage 3\*:** > Liste der zurück gestellten Baumaßnahmen



### Der Masterplan gliedert sich in die Handlungsfelder:



Planen



Verknüpfen



Bauen



Motivieren



Sichern



Fördern

Alle Ergebnisse aus den Gutachten sowie die Erkenntnisse aus den Radroutenplänen wurden zusammengetragen und nach fachlichen Prioritäten für jede Kommune im Landkreis sortiert und in der „Maßnahmenübersicht des Masterplans“ (siehe Kapitel 5: Alle Maßnahmen werden auf den Karten 1-18 aufgeführt.) zusammengefasst und in hohe und mittlere Dringlichkeit eingestuft. Alle Anregungen, die aus fachlichen Gründen nicht in diese Priorität aufgenommen wurden, sind in der Liste „Zurückgestellte Baumaßnahmen“ (siehe **Anlage 3\***, Kasten auf Seite 32) dargestellt. Die Auswahlkriterien für die Maßnahmen sind detailliert im Masterplan dargestellt.

Die regelmäßige Fortschreibung und die integrierte Planung des Radverkehrs im Zusammenhang mit weiteren Verkehrsausbaumaßnahmen aller Straßenbaulastträger ist dringend notwendig. Der Landkreis Göttingen setzt sich dafür ein, dass dies im Rahmen der üblichen Beteiligungsverfahren auch beim Ausbau aller klassifizierten Straßen stattfindet.

- Ziel des Masterplans ist eine deutliche Erhöhung des Radverkehrsanteils im Landkreis Göttingen. Die Zertifizierung als Fahrradfreundliche Kommune wird angestrebt und soll nach Erreichung der Voraussetzungen von der Kreisverwaltung beantragt werden.
- Die Umsetzung der Projekte in der Maßnahmenübersicht 1 des Masterplans (siehe Kapitel 5: Alle Maßnahmen werden auf den Karten 1-18 aufgeführt) ist im Rahmen der Zuständigkeiten und Möglichkeiten des Landkreises Göttingen zu unterstützen. Dies soll je nach Betroffenheit in enger Abstimmung und Einvernehmen mit den Kommunen des Landkreises Göttingen und den übrigen Baulastträgern und Akteuren erfolgen.
- Folgende Maßnahmen sind mittelfristig prioritär zu bearbeiten, zu entwickeln und umzusetzen:
  - Alle Projekte aus Maßnahmenübersicht 1 des Masterplans in Baulastträgerschaft des Landkreis Göttingen sollen in das künftige Mehrjahresprogramm für den Ausbau von Kreisstraßen integriert werden.
  - Ab 2017 führt der Landkreis mit den zuständigen Behörden einmalig systematisch Verkehrsschauen in den Kommunen durch mit dem Ziel die Radverkehrsführung in den Ortsdurchfahrten zu optimieren und ver-





kehrssicher zu gestalten. Maßnahmen, die in der Folge angeordnet werden, können ab Projektkosten von 3.000 € (inkl. Planungskosten) vom Landkreis bezuschusst werden, wenn sie dazu beitragen, die Verkehrssicherheit insbesondere für den Radverkehr zu verbessern.

- Die Verwaltung entwickelt ein Förderprogramm Fahrradabstellanlagen für Kommunen im Landkreis Göttingen, um das sichere Abstellen von Fahrrädern im gesamten Kreisgebiet voran zu bringen.
- Die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV kann nur verbessert werden, wenn Kommunen und der Landkreis die verkehrssichere Erreichbarkeit der intermodalen Knotenpunkte schaffen. In Absprache mit den Aufgabenträgern Zweckverband Verkehrsverbund Südniedersachsen (ZVSN) und Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG)

ist der barrierefreie Ausbau der Haltestellen und Bahnhaltepunkte mittelfristig und systematisch umzusetzen. Der kapazitätsorientierte Ausbau von sicheren Radabstellanlagen für Räder und Pedelecs an Bushaltestellen, Bahnhaltepunkten und Bahnhöfen können im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen direkt durch den ZVSN bzw. die LNVG eingebracht werden.

- Derzeit bestehen unterschiedliche technische und organisatorische Systeme bei der Radwegweisung im Altkreis Osterode am Harz und Göttingen. Diese müssen in Absprache mit den kommunalen Akteuren in beiden Altkreisen harmonisiert werden, bevor die Wegweisungssysteme aktualisiert und vervollständigt werden können. Das Ziel ist zeitnah die vorhandenen Wegweisungslücken im Radroutennetz systematisch zu schließen und die Unterhaltung der Weg-

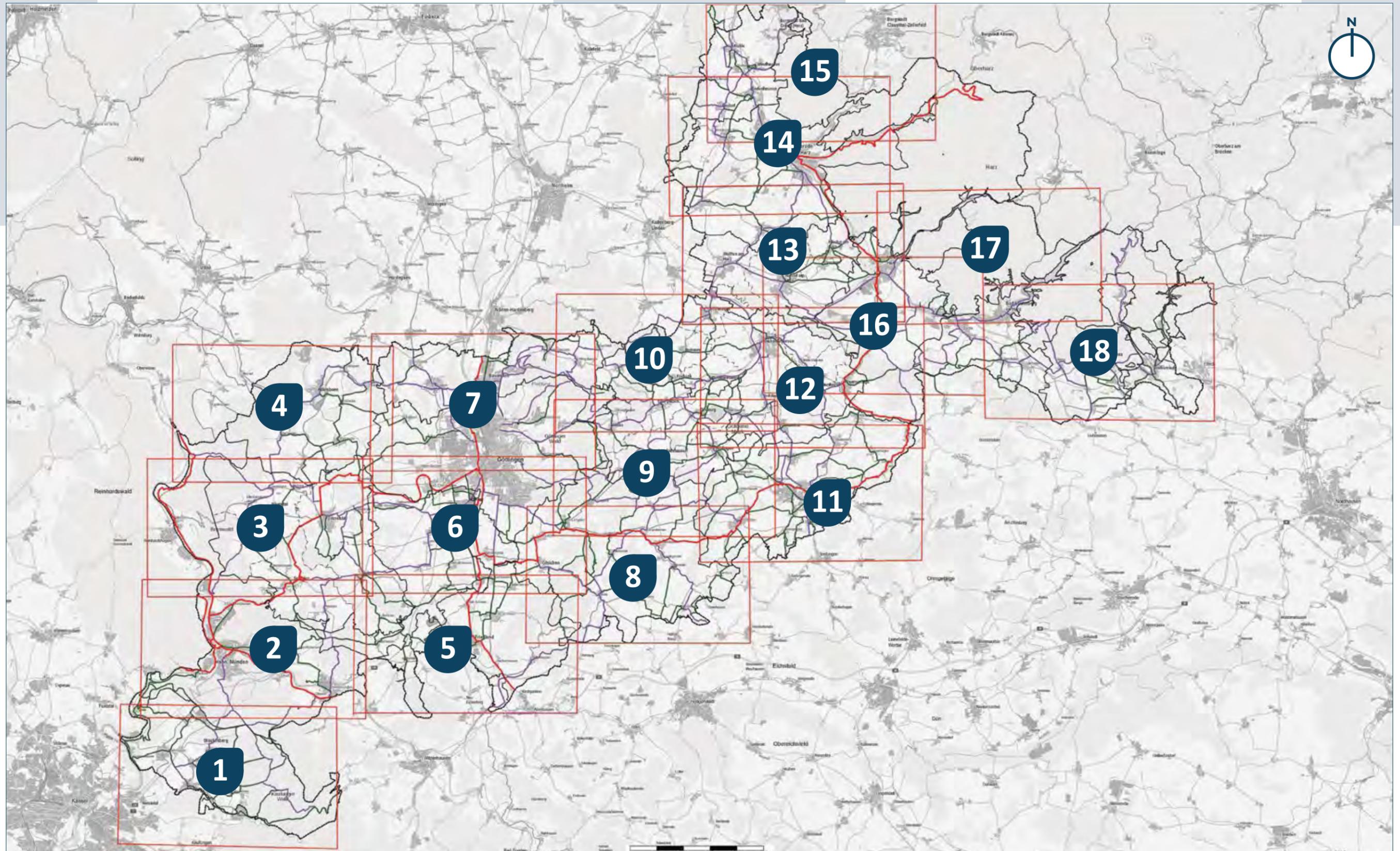
weisung sicherzustellen. Die Verwaltung wird beauftragt in enger Abstimmung mit den Kommunen die Vereinbarungen zur Beschaffung und Unterhaltung der Radverkehrswegweisung nach FGSV-Standard zu harmonisieren.

- Radverkehrszählungen mit bislang zwei eigenen Zählgeräten werden ab April 2017 an ausgewählten Standorten im Landkreis Göttingen systematisch fortgesetzt.
- Prüfauftrag zur Optimierung der Unterhaltung: Auf den anerkannten Radfernwegen prüft der Landkreis, ob künftig die Kontrolle der Verkehrssicherheit und Beseitigung kleiner Mängel vom Landkreis übernommen werden können. Mit den Baulastträgern werden Maßnahmen zur Unterhaltung dieser touristischen Wege abgestimmt.

▪ Die Verwaltung setzt den Kreistagsbeschluss um, eine eigene Förderrichtlinie zur Zuschussung von 50% der zuzuschussfähigen Bau- und Planungskosten für Radwege in Baulast der Kommunen zu entwickeln. Die Verwaltung empfiehlt diese Förderung auf Maßnahmen aus dem Masterplan „Zukunftsfähiger Radverkehr“ wie z.B. zur verkehrssicheren Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrten auszudehnen.

- Die Verwaltung bietet eine Förderberatung zur Erschließung von Fördermitteln aus Klimaschutzprogrammen, Landes-, Bundes- und EU-Mitteln für Kommunen und andere Akteure, die die Infrastruktur oder Serviceangebote für Radverkehr verbessern wollen.
- Der Landkreis unterstützt die Kommunen in geeigneter Form bei der Umsetzung von „Gemeinschaftsradwegen“ an Bundes- und Landesstraßen.



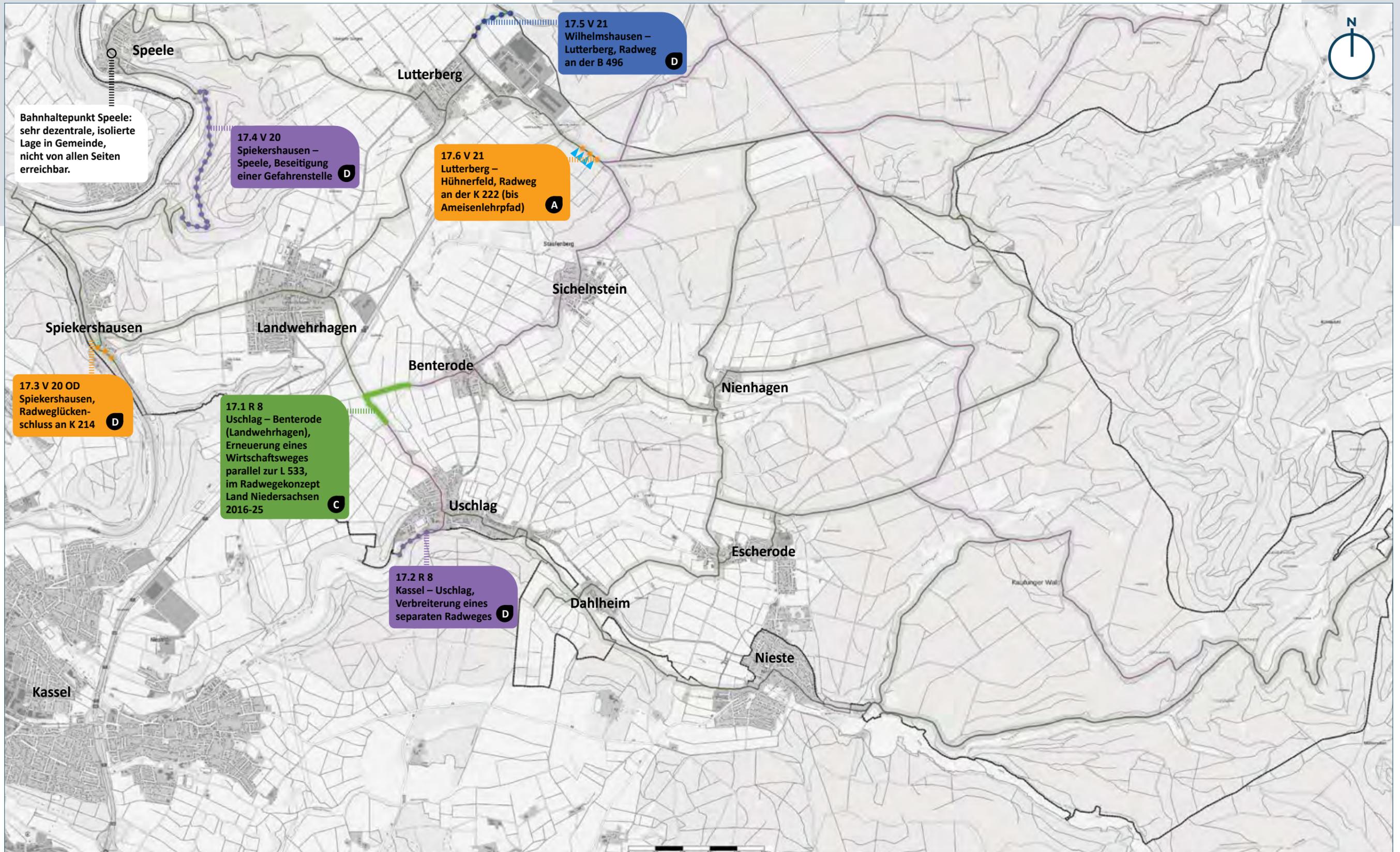


- Karte 1** Staufenberg
- Karte 2** Hann. Münden
- Karte 3** Dransfeld, Hann. Münden Nord
- Karte 4** Adelebsen
- Karte 5** Friedland, Rosdorf Süd

- Karte 6** Rosdorf, Göttingen Süd
- Karte 7** Bovenden, Göttingen Nord
- Karte 8** Gleichen
- Karte 9** Radolfshausen Süd, Gleichen Nord
- Karte 10** Gieboldehausen West, Radolfshausen Nord

- Karte 11** Duderstadt
- Karte 12** Gieboldehausen
- Karte 13** Hattorf am Harz, Osterode am Harz Süd
- Karte 14** Osterode am Harz
- Karte 15** Bad Grund (Harz)

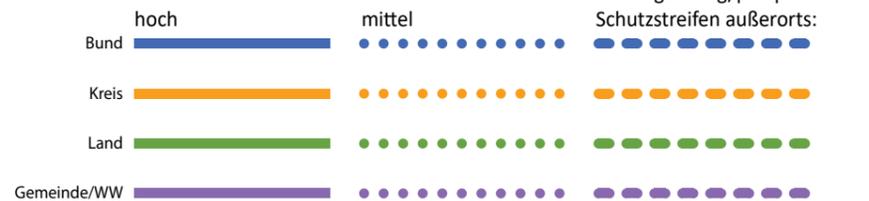
- Karte 16** Herzberg am Harz Süd, Bad Lauterberg im Harz West
- Karte 17** Bad Lauterberg im Harz Nord, Herzberg am Harz Ost
- Karte 18** Bad Sachsa, Walkenried



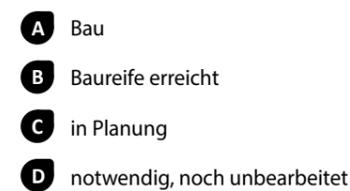
Zuständigkeit/Baulast:



Handlungsbedarf an den Routen:

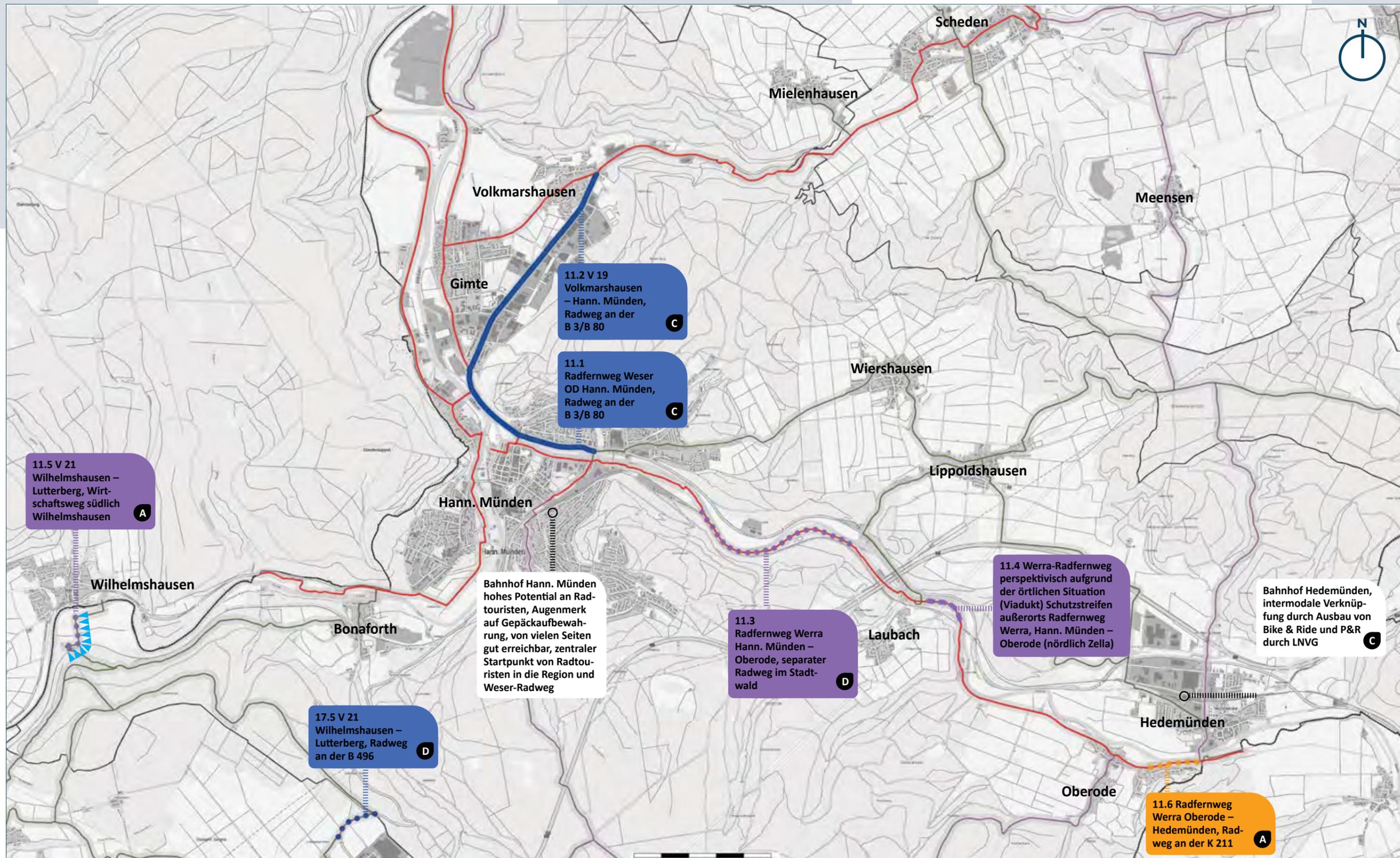


Status:



Grundnetz:

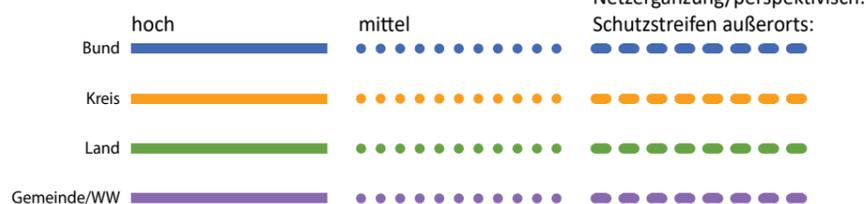




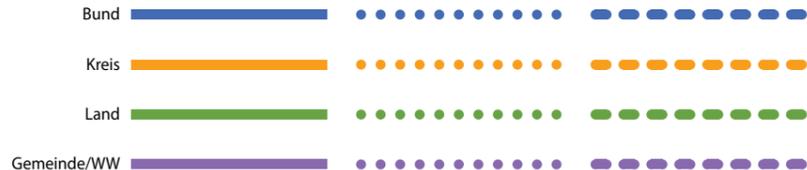
Zuständigkeit/Baulast:



Handlungsbedarf an den Routen:



Netzergänzung/perspektivisch:  
Schutzstreifen außerorts:

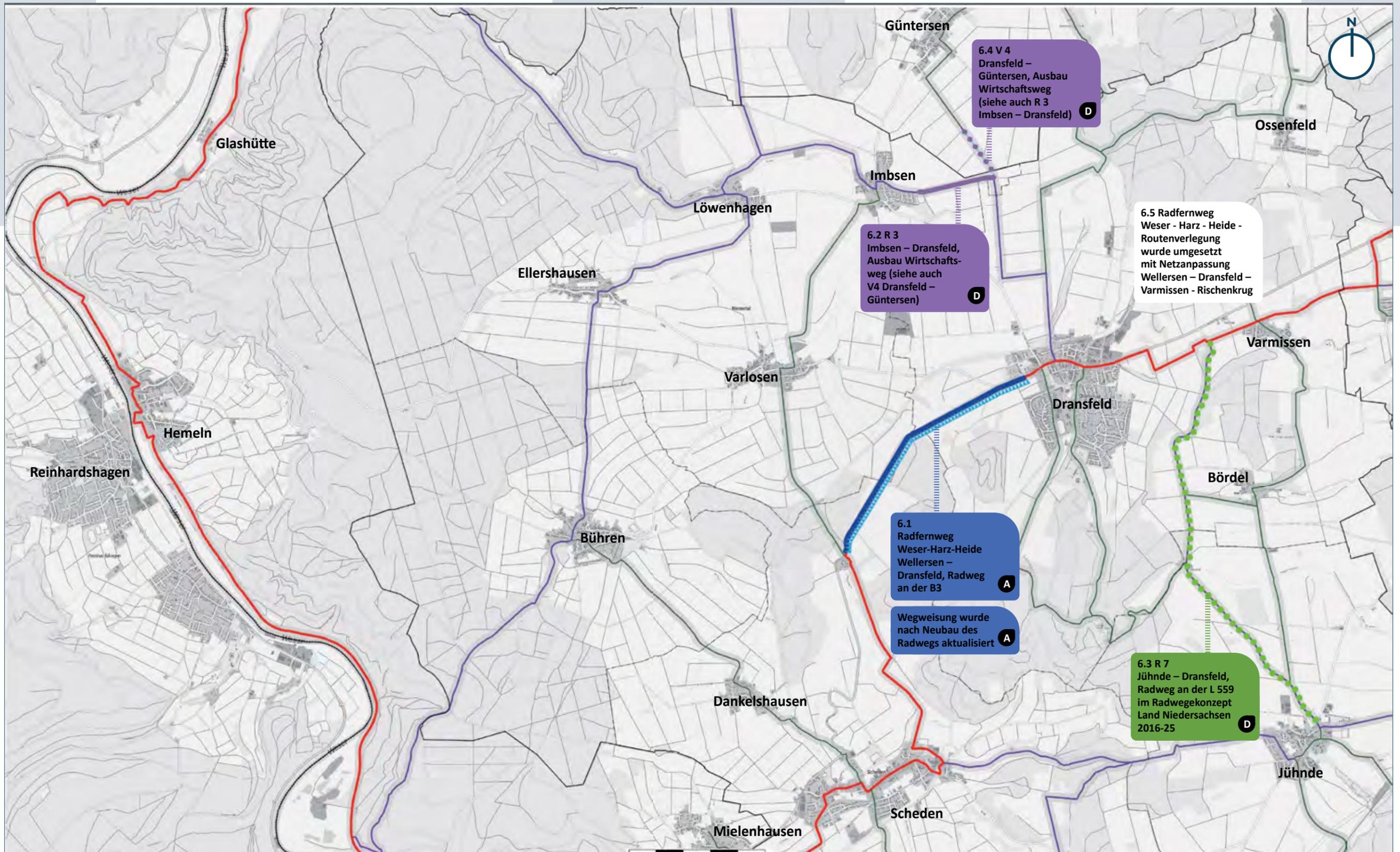


Status:

- A** Bau
- B** Baureife erreicht
- C** in Planung
- D** notwendig, noch unbearbeitet

Grundnetz:





Zuständigkeit/Baulast:

 Bund	 Kreis
 Land	 Gemeinde/Wirtschaftsweg

Handlungsbedarf an den Routen:

hoch	mittel	Netzergänzung/perspektivisch: Schutzstreifen außerorts:
Bund 		
Kreis 		
Land 		
Gemeinde/WW 		

Status:

-  Bau
-  Baureife erreicht
-  in Planung
-  notwendig, noch unbearbeitet

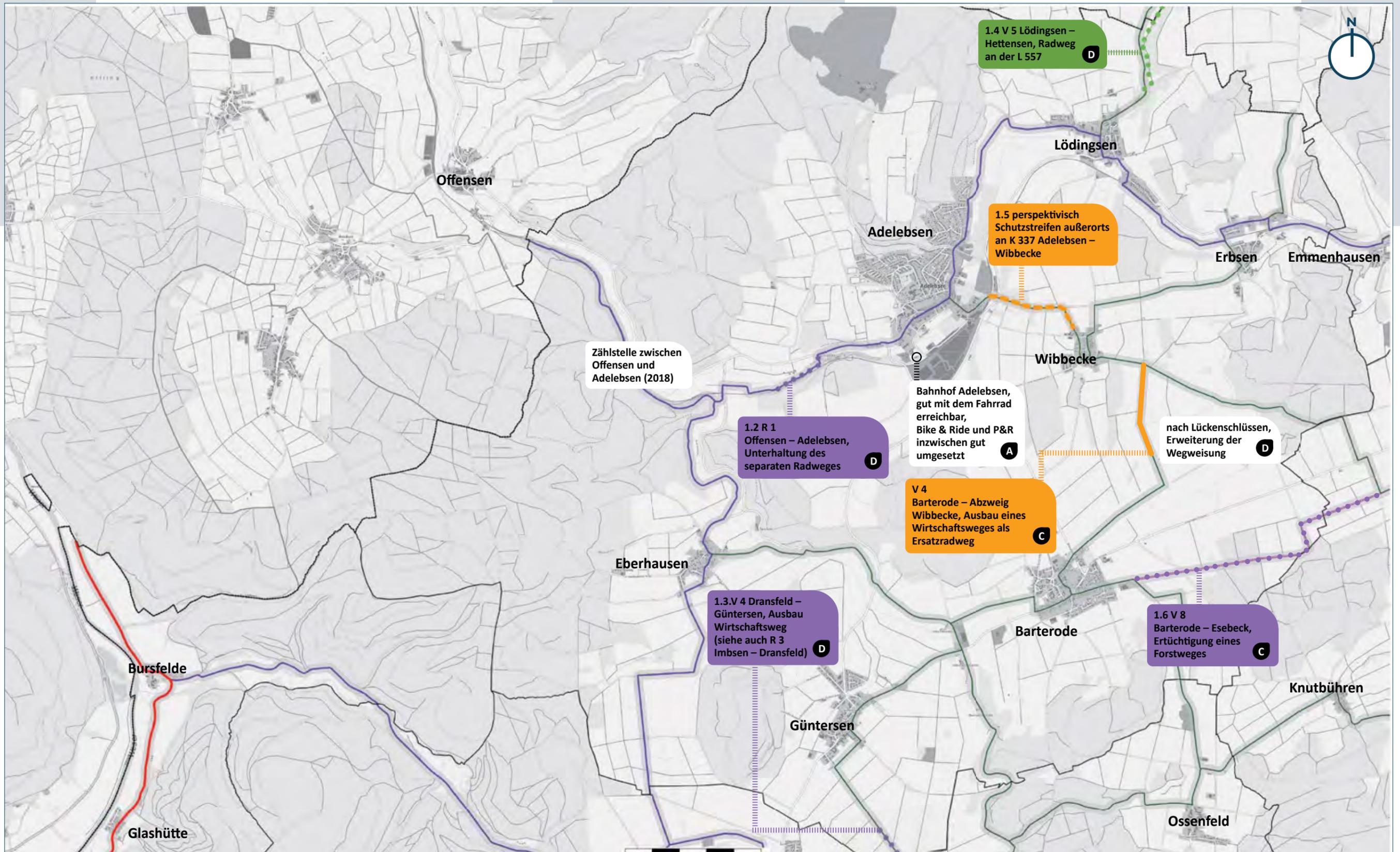
Grundnetz:

-  Kategorie 1: Radfernwege
-  Kategorie 2: regionale Radrouten
-  Kategorie 3: Verbindungsrouten
-  bereits umgesetzte Maßnahmen
-  ZOB / Bahnhof / Übergänge

Kartenmaßstab: 1:40.000

Karte aktualisiert für Nachdruck 2021

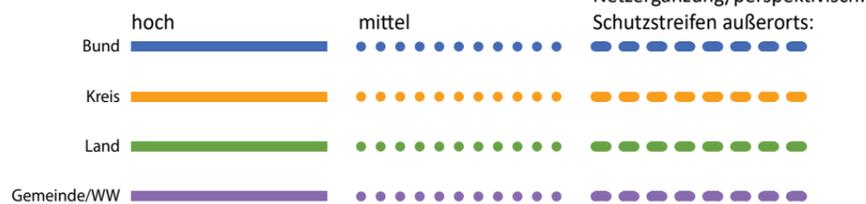




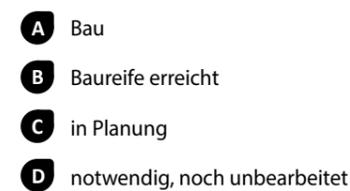
Zuständigkeit/Baulast:



Handlungsbedarf an den Routen:

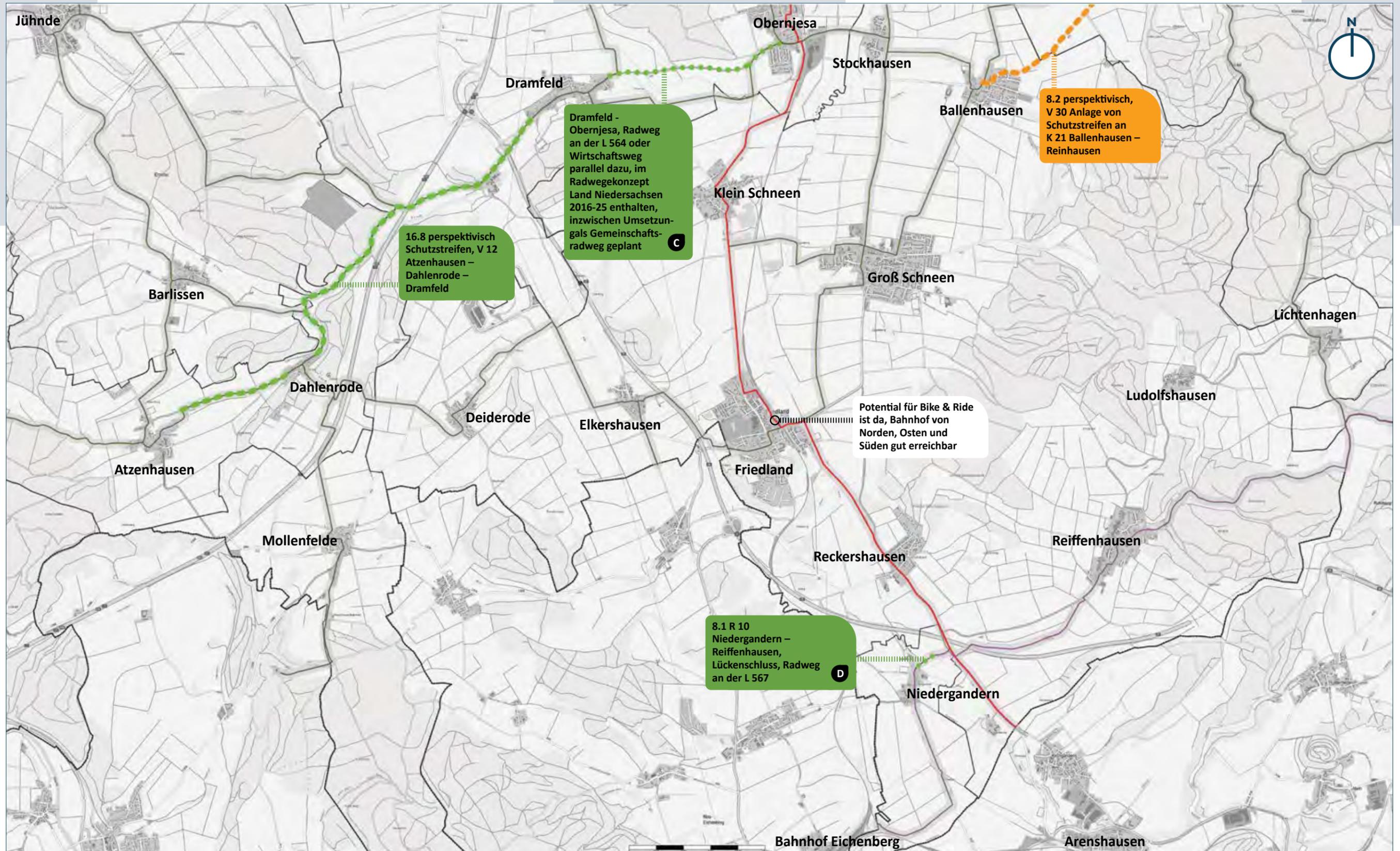


Status:



Grundnetz:

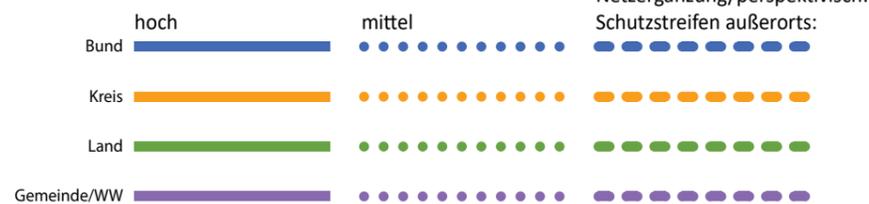




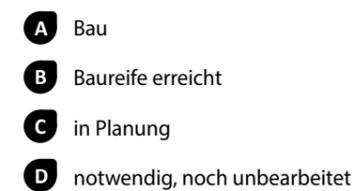
Zuständigkeit/Baulast:



Handlungsbedarf an den Routen:

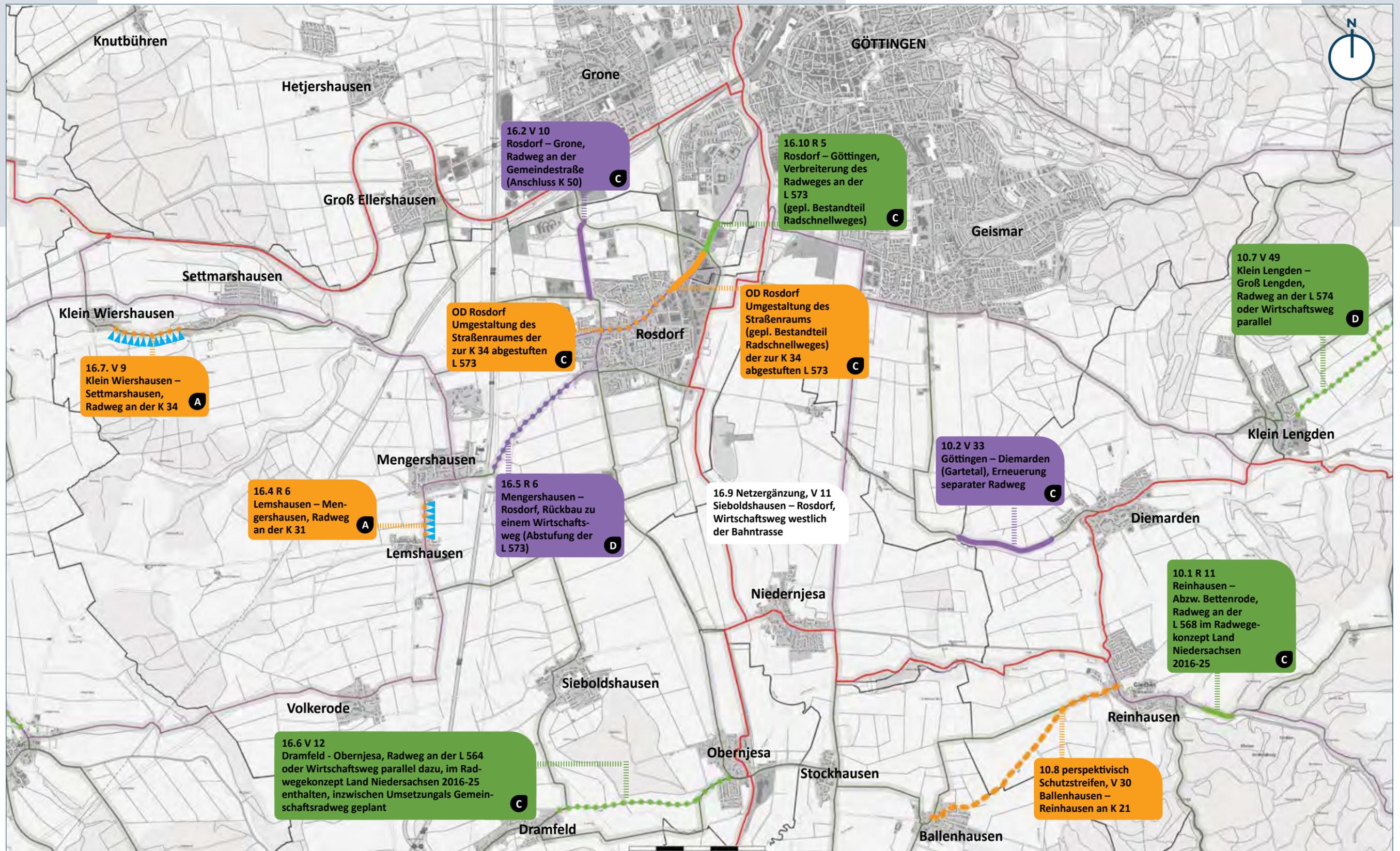


Status:



Grundnetz:

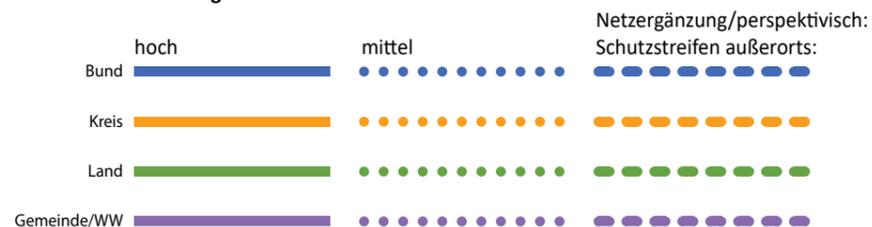




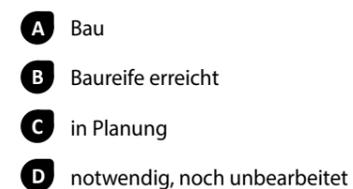
Zuständigkeit/Baulast:



Handlungsbedarf an den Routen:

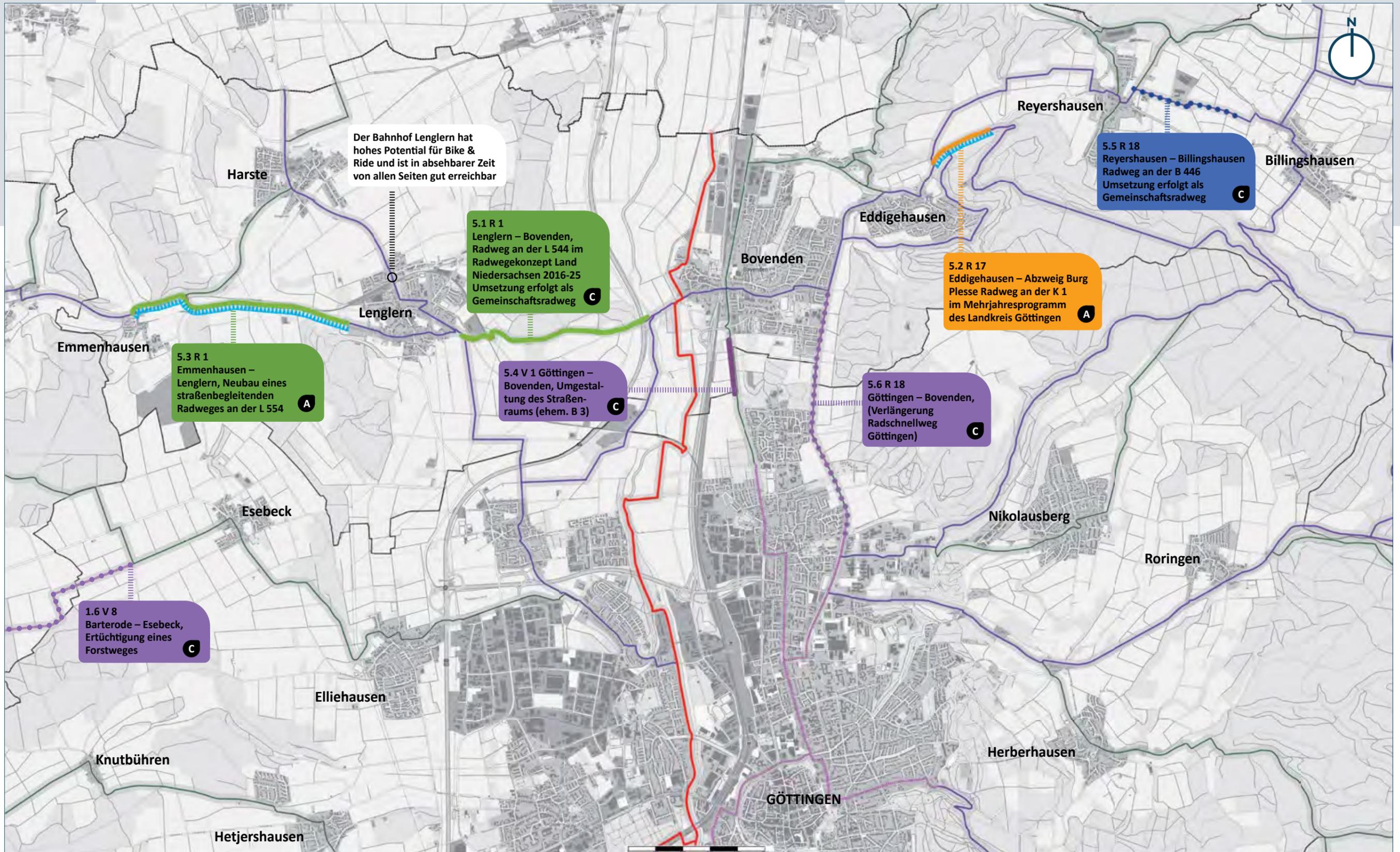


Status:



Grundnetz:





Der Bahnhof Lenglern hat hohes Potential für Bike & Ride und ist in absehbarer Zeit von allen Seiten gut erreichbar

**5.1 R 1**  
Lenglern – Bovenden,  
Radweg an der L 544 im  
Radwegekonzept Land  
Niedersachsen 2016-25  
Umsetzung erfolgt als  
Gemeinschaftsradweg **C**

**5.3 R 1**  
Emmenhausen –  
Lenglern, Neubau eines  
straßenbegleitenden  
Radweges an der L 554 **A**

**5.4 V 1** Göttingen –  
Bovenden, Umgestal-  
tung des Straßen-  
raums (ehem. B 3) **C**

**5.2 R 17**  
Eddigehausen – Abzweig Burg  
Plesse Radweg an der K 1  
im Mehrjahresprogramm  
des Landkreis Göttingen **A**

**5.6 R 18**  
Göttingen – Bovenden,  
(Verlängerung  
Radschnellweg  
Göttingen) **C**

**5.5 R 18**  
Reyershausen – Billingshausen  
Radweg an der B 446  
Umsetzung erfolgt als  
Gemeinschaftsradweg **C**

**1.6 V 8**  
Barterode – Esebeck,  
Ertüchtigung eines  
Forstweges **C**

Zuständigkeit/Baulast:

Bund	Kreis
Land	Gemeinde/ Wirtschafts- weg

Handlungsbedarf an den Routen:

	hoch	mittel	Netzergänzung/perspektivisch: Schutzstreifen außerorts:
Bund			
Kreis			
Land			
Gemeinde/WW			

Status:

- A** Bau
- B** Baureife erreicht
- C** in Planung
- D** notwendig, noch unbearbeitet

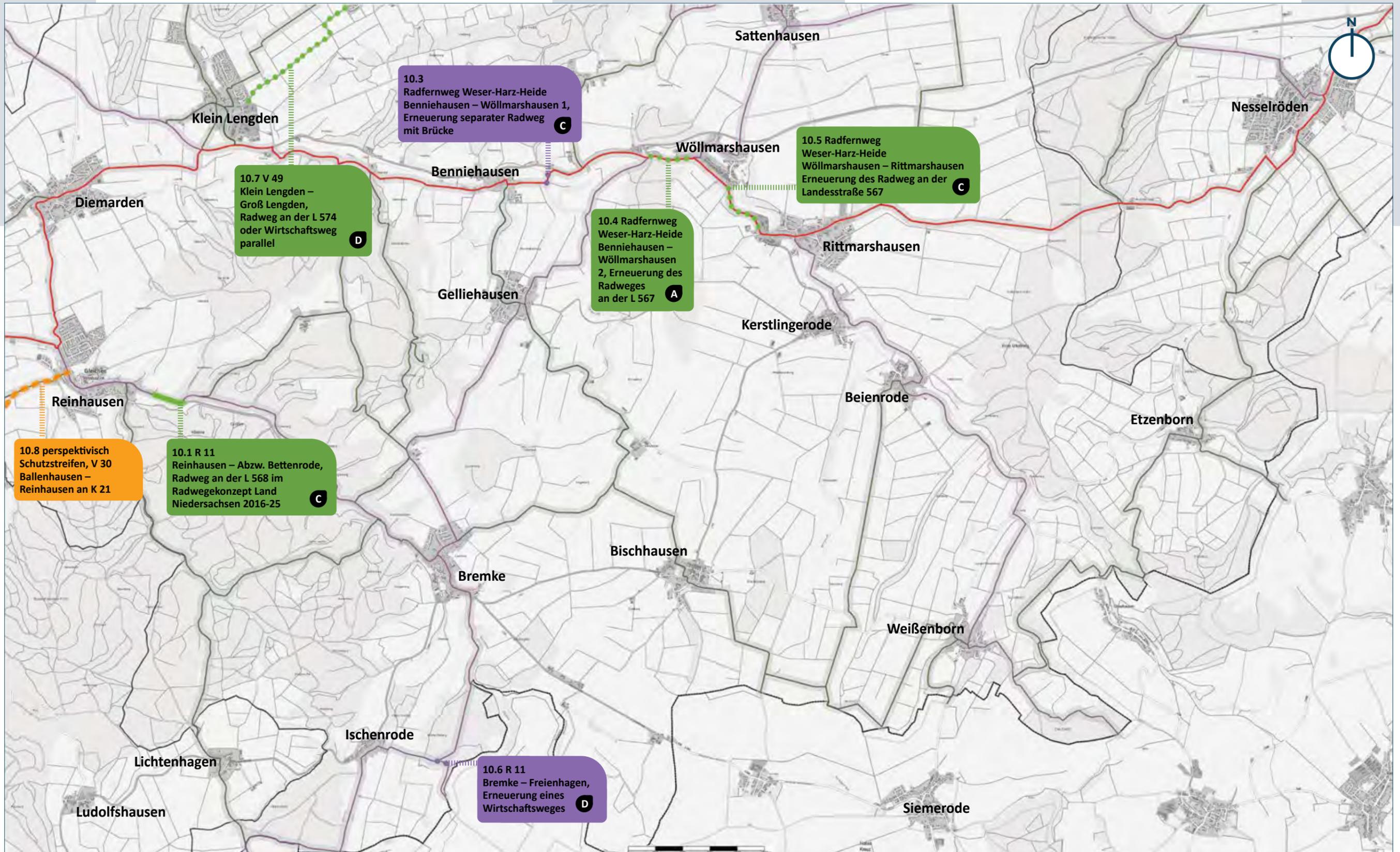
Grundnetz:

Kategorie 1: Radfernwege	
Kategorie 2: regionale Radrouten	
Kategorie 3: Verbindungsrouten	
bereits umgesetzte Maßnahmen	
ZOB / Bahnhof / Übergänge	

Kartenmaßstab: 1:40.000

Karte aktualisiert für Nachdruck 2021

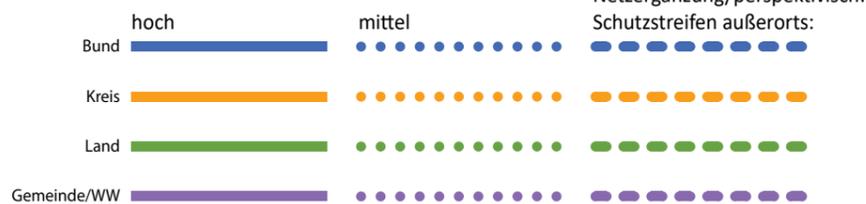




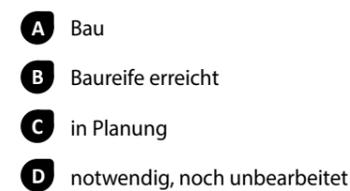
Zuständigkeit/Baulast:



Handlungsbedarf an den Routen:

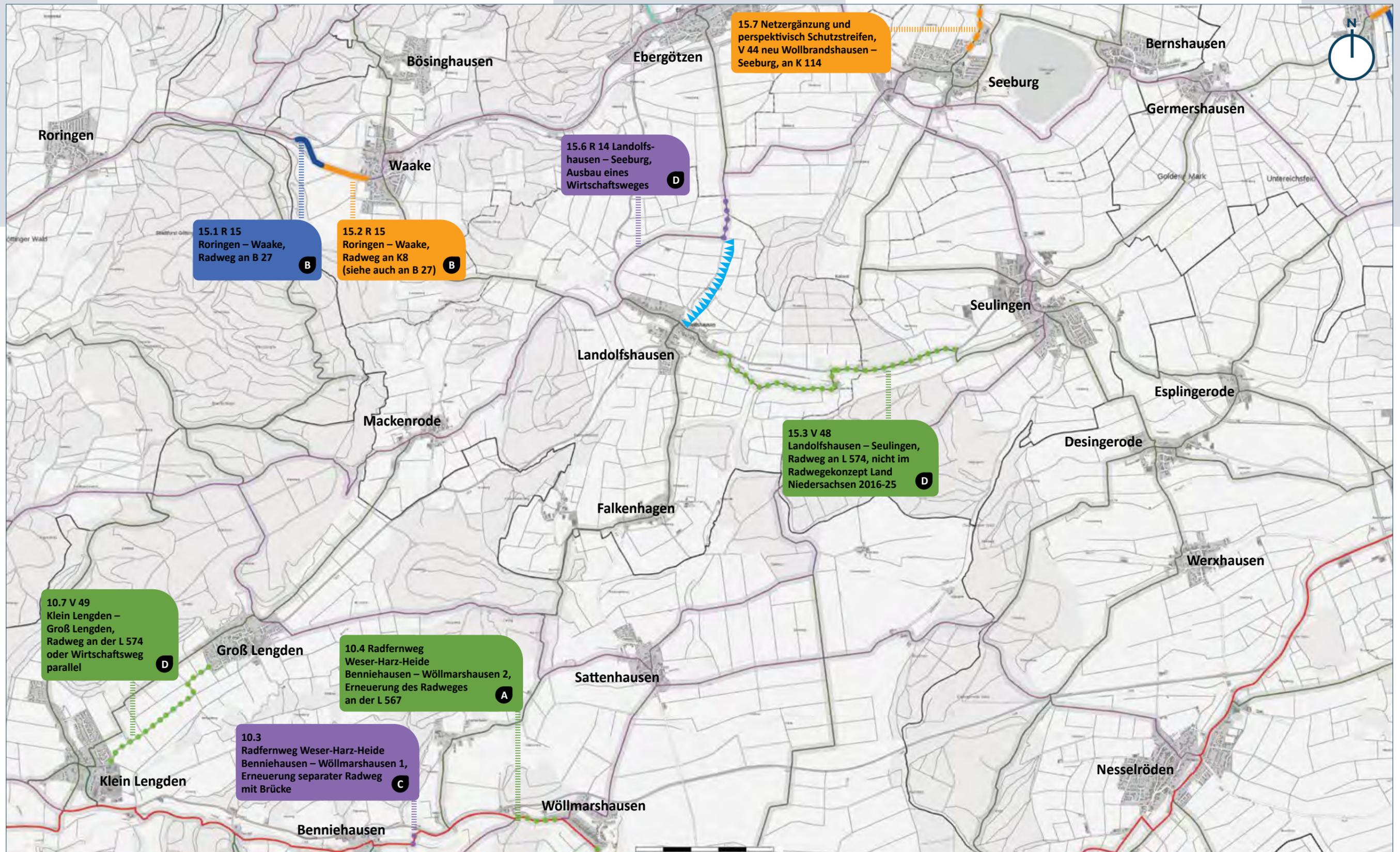


Status:



Grundnetz:

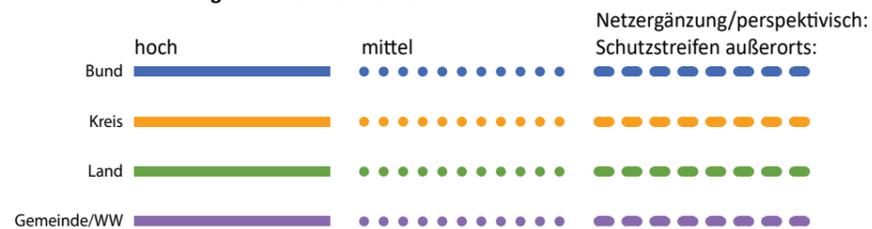




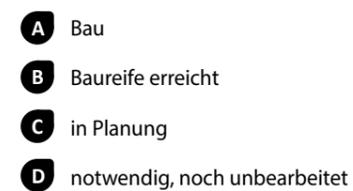
Zuständigkeit/Baulast:



Handlungsbedarf an den Routen:

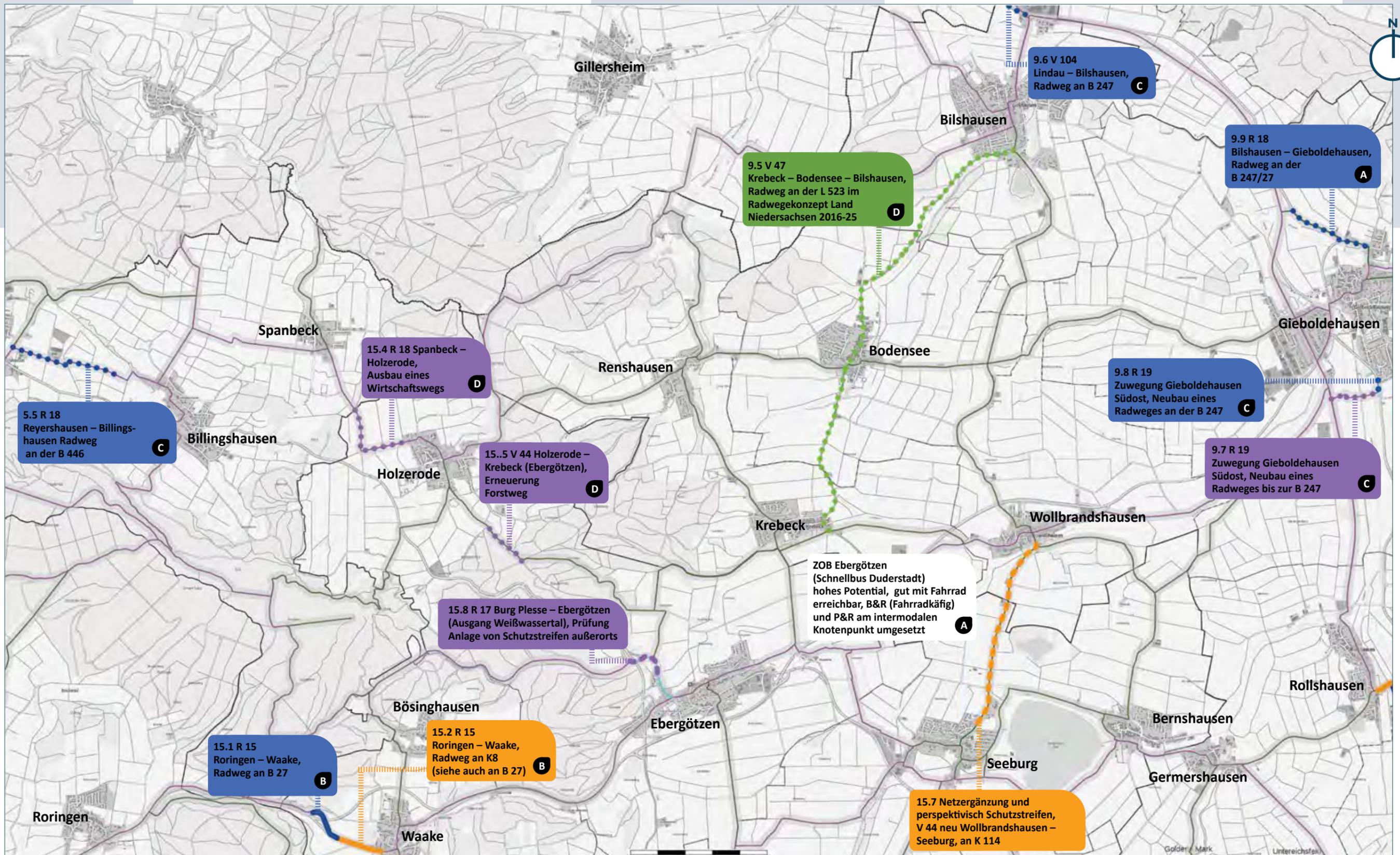


Status:



Grundnetz:

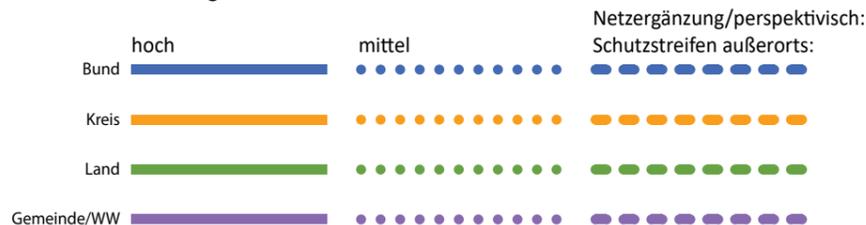




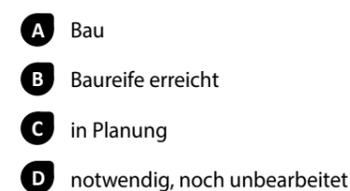
Zuständigkeit/Baulast:



Handlungsbedarf an den Routen:

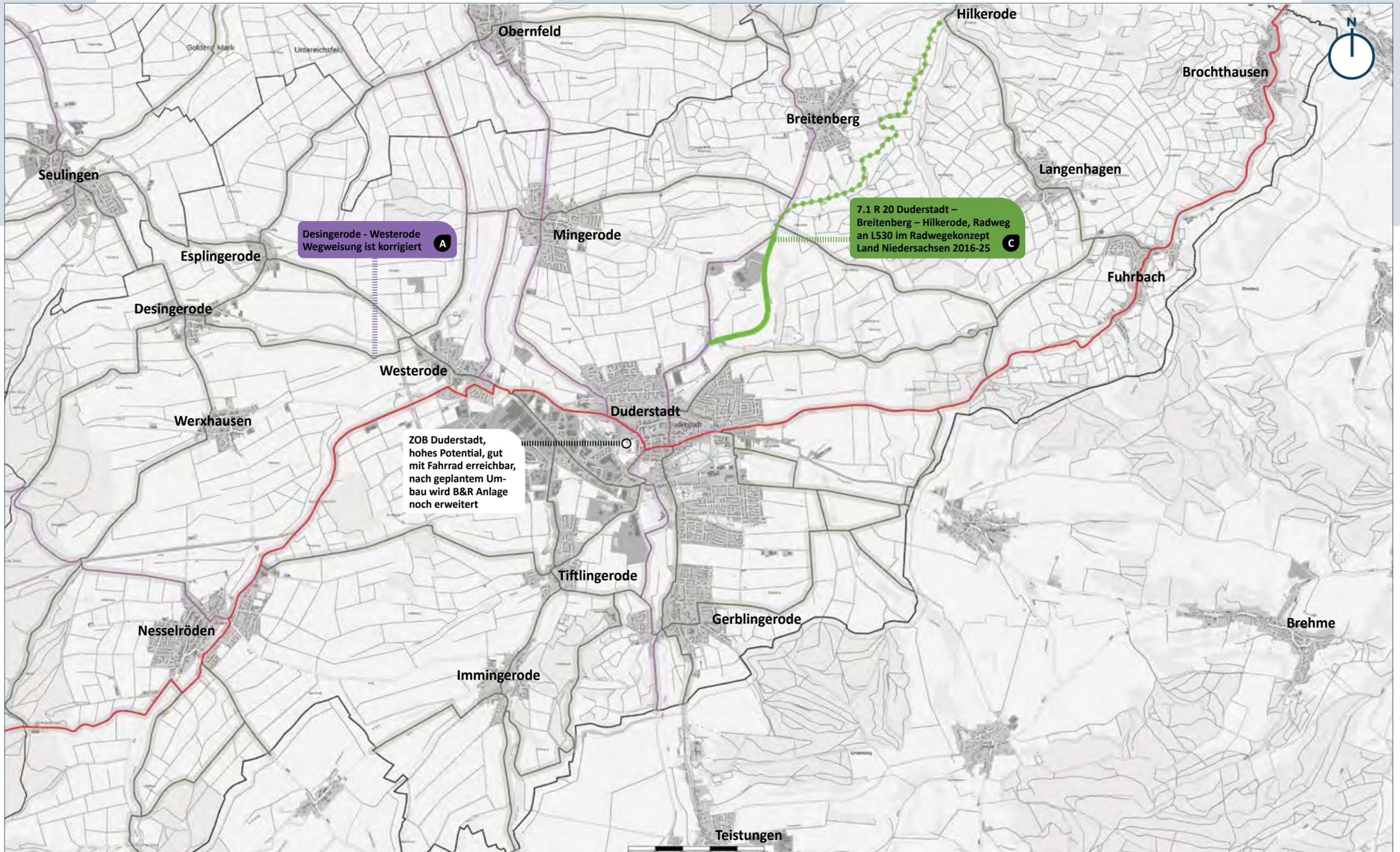


Status:



Grundnetz:

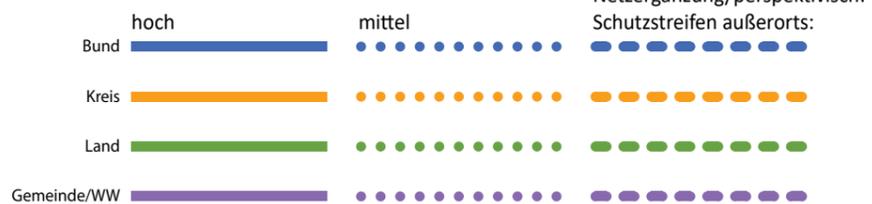




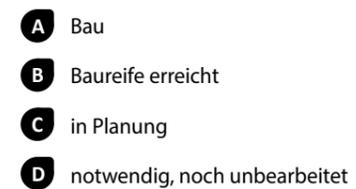
Zuständigkeit/Baulast:



Handlungsbedarf an den Routen:

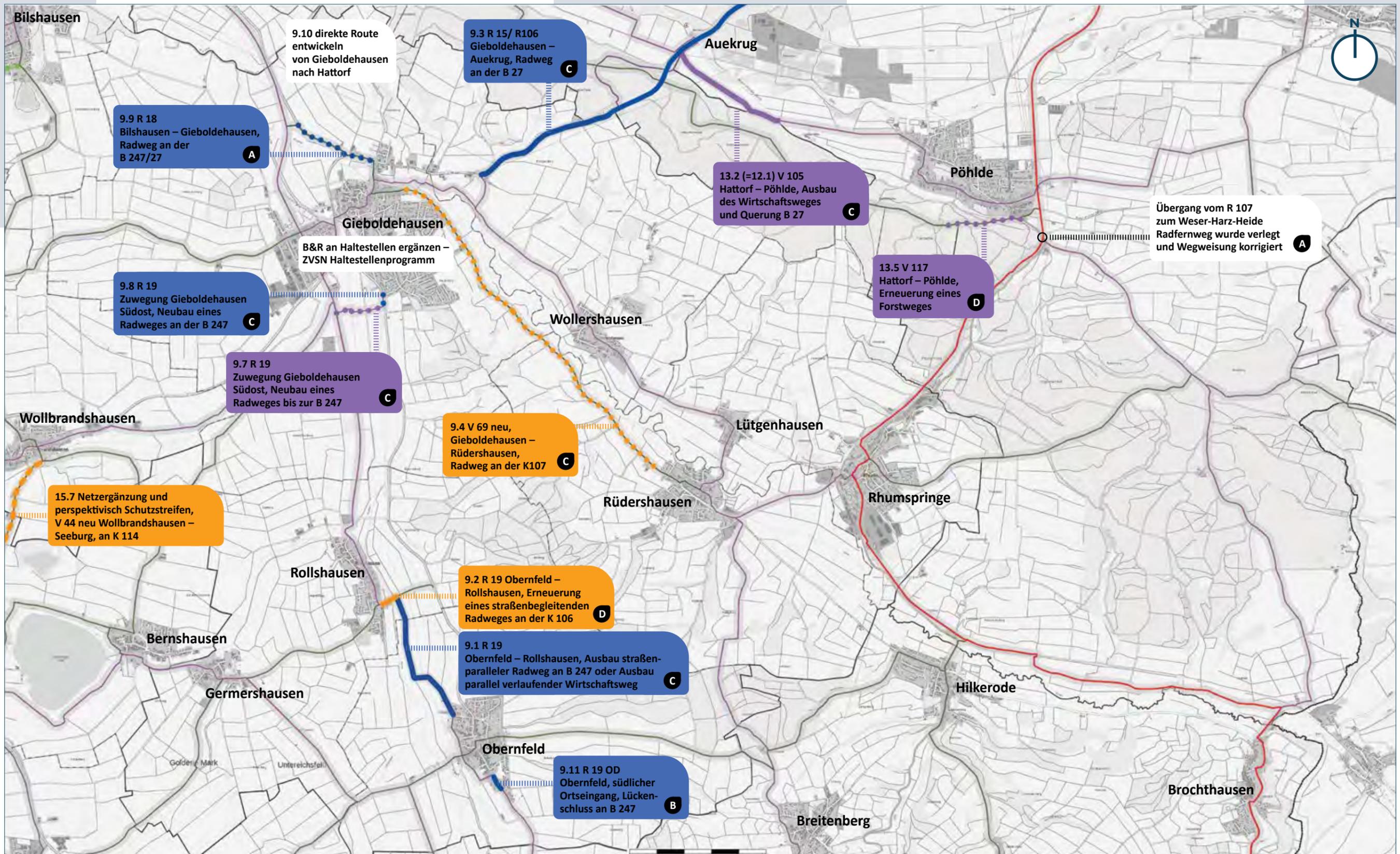


Status:



Grundnetz:





Zuständigkeit/Baulast:

Bund	Kreis
Land	Gemeinde/Wirtschaftsweg

Handlungsbedarf an den Routen:

hoch	mittel	Netzergänzung/perspektivisch: Schutzstreifen außerorts:
Bund		
Kreis		
Land		
Gemeinde/WW		

Status:

- Bau
- Baureife erreicht
- in Planung
- notwendig, noch unbearbeitet

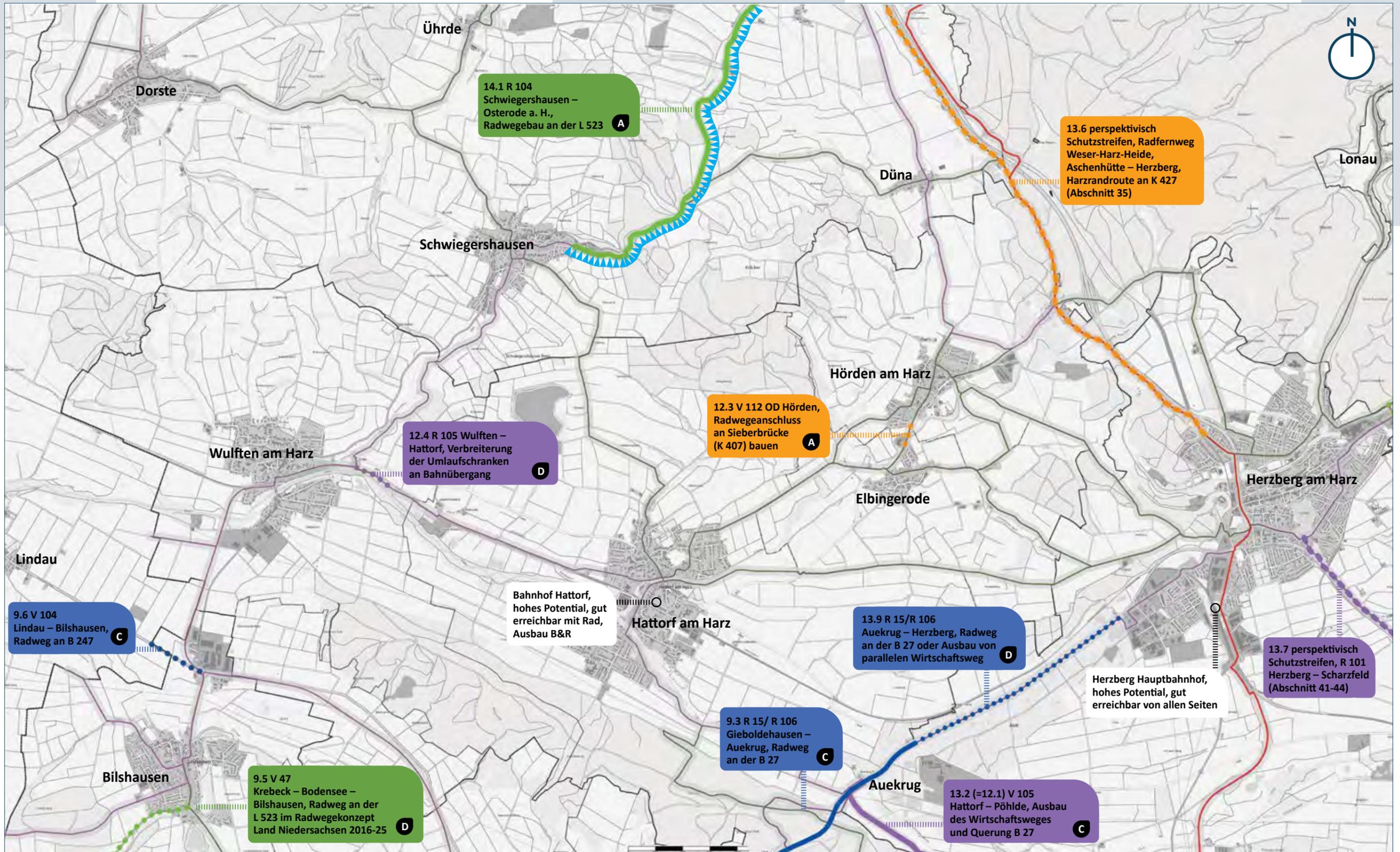
Grundnetz:

- Kategorie 1: Radfernwege
- Kategorie 2: regionale Radrouten
- Kategorie 3: Verbindungsroute
- bereits umgesetzte Maßnahmen
- ZOB / Bahnhof / Übergänge

Karte aktualisiert für Nachdruck 2021

Kartenmaßstab: 1:40.000

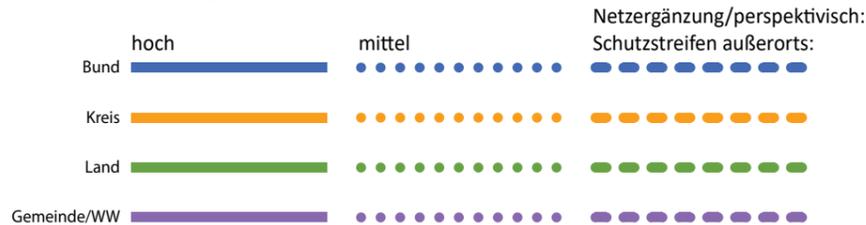




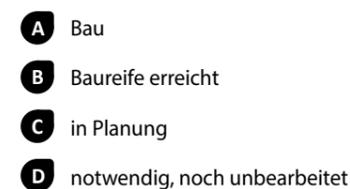
Zuständigkeit/Baulast:



Handlungsbedarf an den Routen:

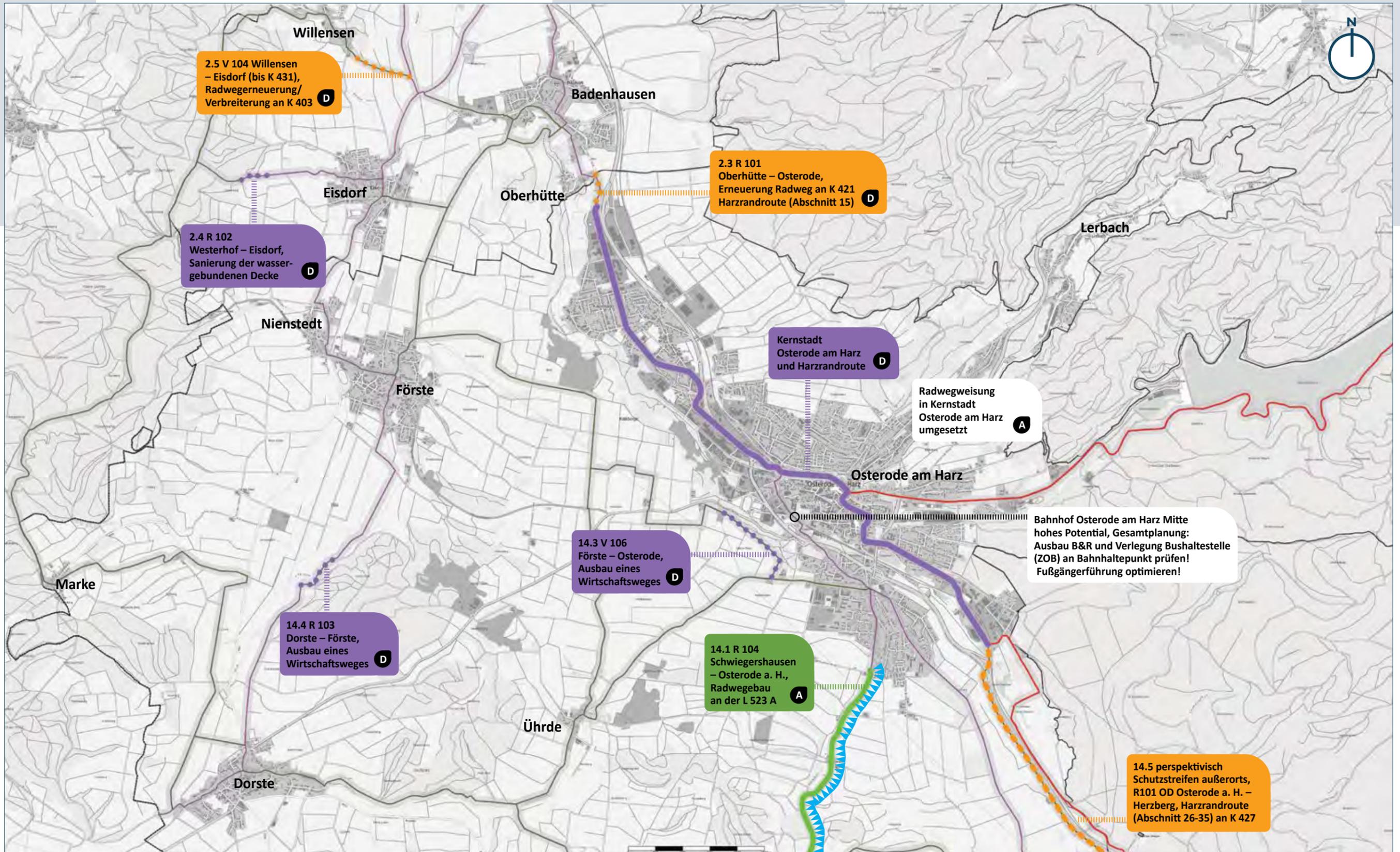


Status:



Grundnetz:





Zuständigkeit/Baulast:

 Bund	 Kreis
 Land	 Gemeinde/Wirtschaftsweg

Handlungsbedarf an den Routen:

	hoch	mittel	Netzergänzung/perspektivisch: Schutzstreifen außerorts:
Bund			
Kreis			
Land			
Gemeinde/WW			

Status:

-  Bau
-  Baureife erreicht
-  in Planung
-  notwendig, noch unbearbeitet

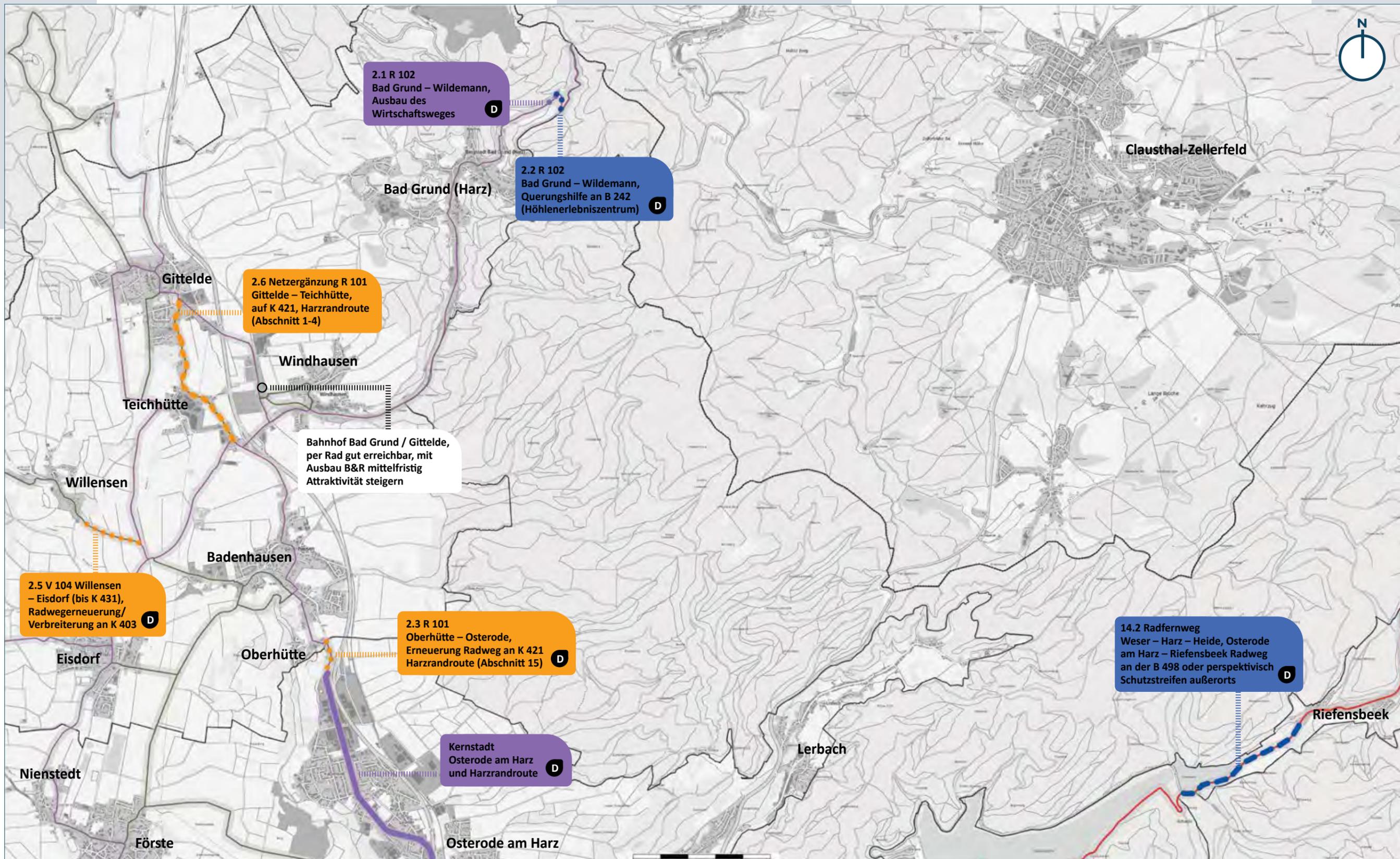
Grundnetz:

-  Kategorie 1: Radfernwege
-  Kategorie 2: regionale Radrouten
-  Kategorie 3: Verbindungsrouten
-  bereits umgesetzte Maßnahmen
-  ZOB / Bahnhof / Übergänge

Kartenmaßstab: 1:40.000

Karte aktualisiert für Nachdruck 2021

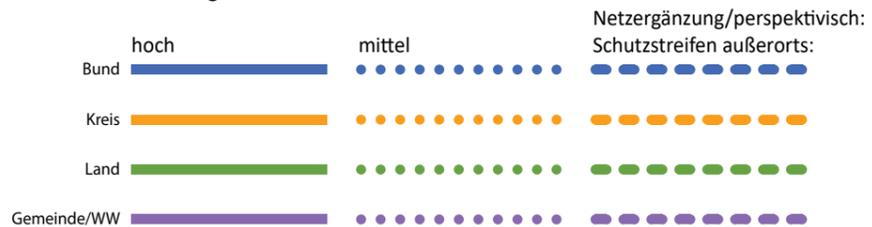




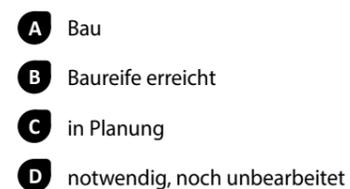
Zuständigkeit/Baulast:



Handlungsbedarf an den Routen:

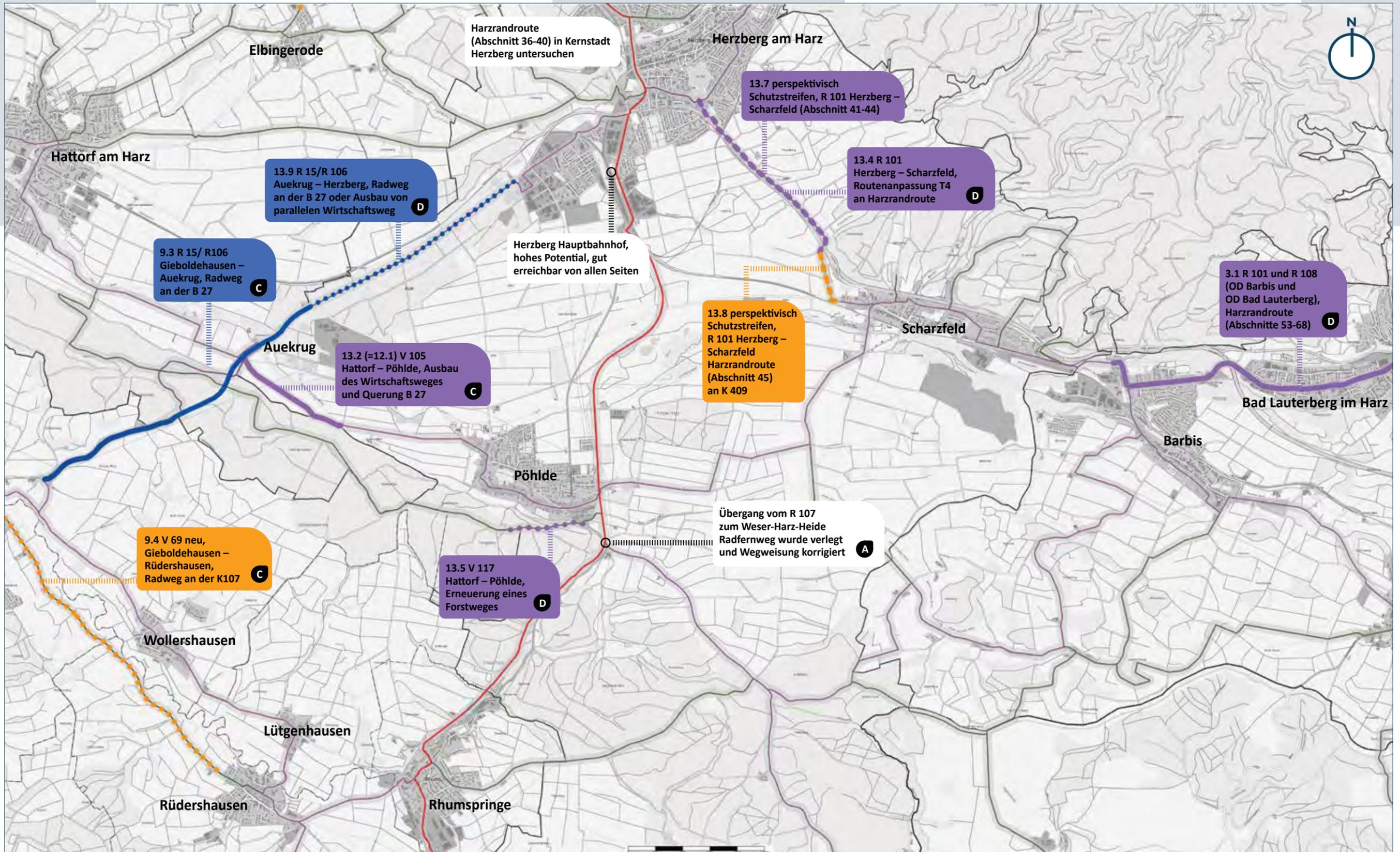


Status:



Grundnetz:

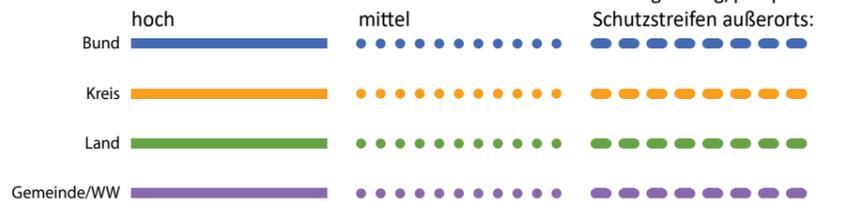




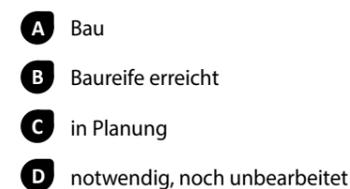
Zuständigkeit/Baulast:



Handlungsbedarf an den Routen:

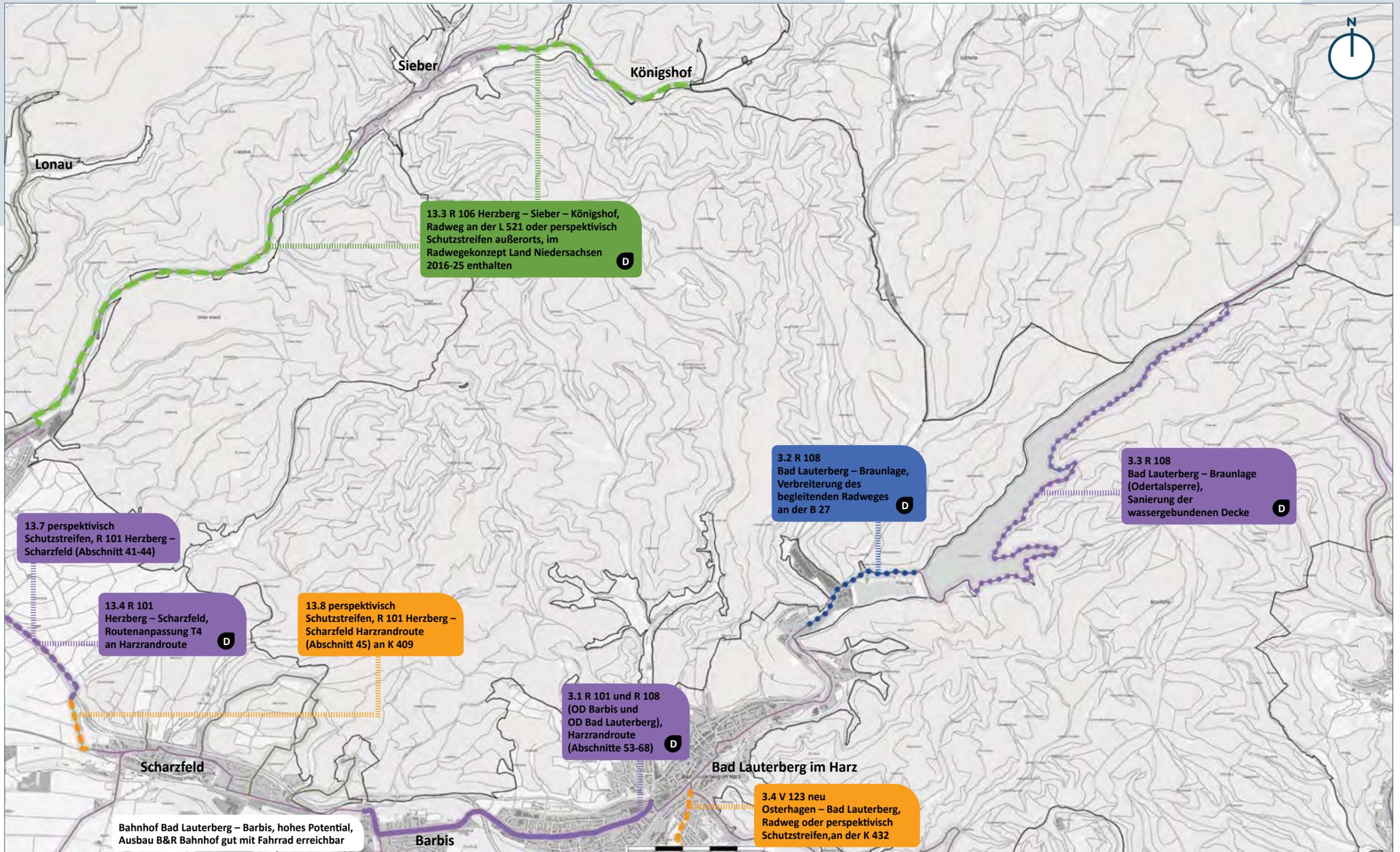


Status:



Grundnetz:

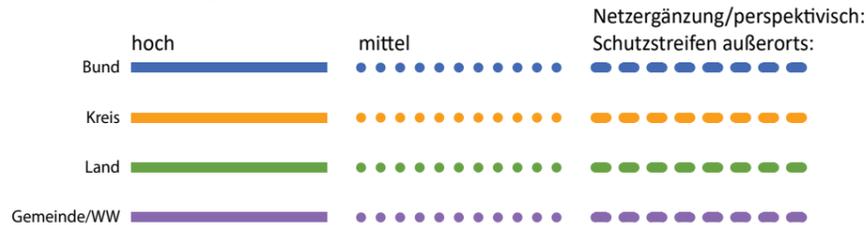




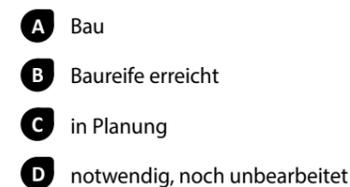
Zuständigkeit/Baulast:



Handlungsbedarf an den Routen:

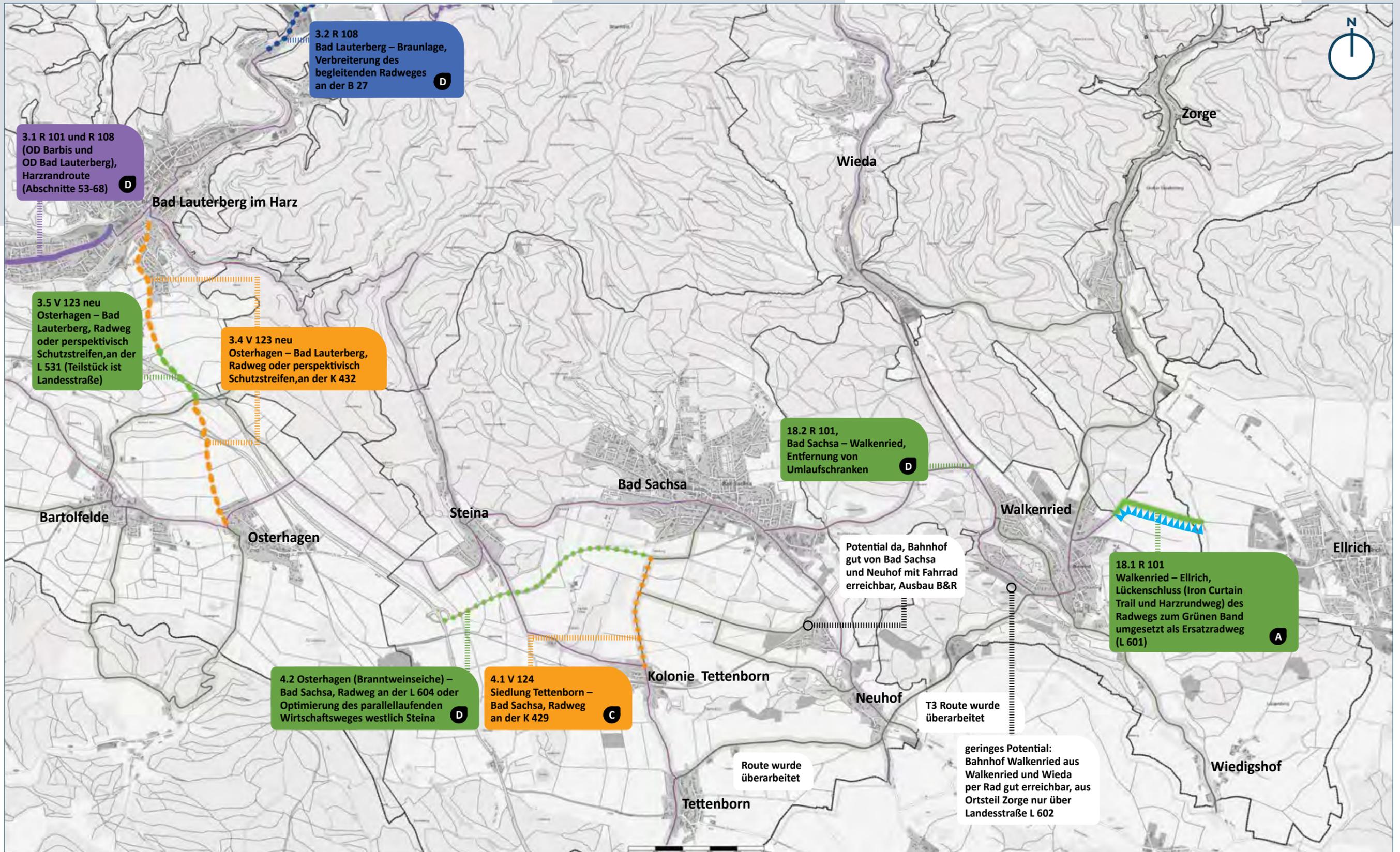


Status:



Grundnetz:

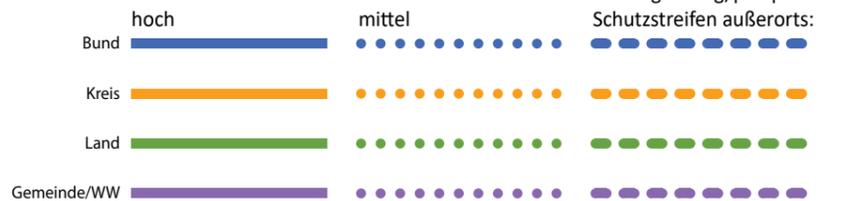




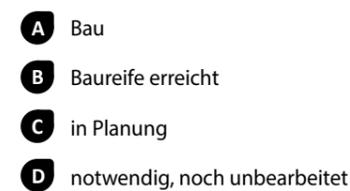
Zuständigkeit/Baulast:



Handlungsbedarf an den Routen:



Status:



Grundnetz:



## 6. Förderrichtlinie des Landkreis Göttingen zur Bezuschussung von Radwegen der Kommunen sowie zur Umsetzung von Maßnahmen aus dem Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr

### 6.1 Gewährung eines Zuschusses von 50% der zuwendungsfähigen Bau- und Planungskosten für Radwege der Kommunen:

6.1.1 Förderfähig sind Baumaßnahmen auf dem Streckennetz der Radroutenpläne der Radroutenpläne der Altkreise Göttingen (2015) und Osterode a.H. (2015) und der Maßnahmenübersicht des Masterplans Zukunftsfähiger Radverkehr. Abweichungen vom Streckennetz können berücksichtigt werden, wenn die Funktionen des zu fördernden Wegeabschnitts identisch oder adäquat sind.

Notwendiger Grunderwerb sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Naturschutzfachlichen Eingriffsregelung im Rahmen der Baumaßnahme sind förderfähig. Beim Ausbau eines Wirtschaftsweges ist nur die für Radfahrer notwendige und in der ERA empfohlene Breite von 2,50 m förderfähig. Die Restbreite wird nicht gefördert.

Wenn die Gemeinde einen Wirtschaftsweg eines anderen Eigentümers u. a. zur Fahrradnutzung ausbaut, gilt die Förderregelung analog, sofern die Gemeinde mit dem Eigentümer einen Gestattungsvertrag abschließt, der die Nutzung für Radfahrer für 15 Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme garantiert. Die laufende Unterhaltung zur fahrradtauglichen Nutzung muss in dem Vertrag ebenfalls nachgewiesen werden.

6.1.2 Der Lückenschluss im Rahmen der Baumaßnahme muss in die vorhandene oder vor Ort neu zu schaffende FGSV-Radwegweisung integriert werden. Die Wegweisung auf anschließenden Routen muss ggf. auch geändert werden. Die Kosten für Planung, Beschaffung und Montage der Wegweiser ist im gleichen Umfang förderfähig. Die Abwicklung der Beschaffung der Radwegweisung erfolgt in fachlicher Abstimmung mit dem Landkreis in Bezug auf die Gestaltung der Zielwegweisung, Auswahl der Wegweiser und Nutzung des abgestimmten Wegweisungskatasters. Im Gegenzug übernimmt die Kommune die Unterhaltung der neuen Wegweisung.

6.1.3 Wenn aus anderen Förderprogrammen zusätzliche Fördermittel eingeworben werden, übernimmt der Landkreis 50% auf die verbleibenden Eigenmittel der Kommune, die von der Kommune als Kofinanzierung eingebracht werden müssen.

### 6.2. Förderung zur Umsetzung von Maßnahmen aus dem Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr:

6.2.1 Alle Maßnahmen, die im Masterplan explizit im vordringlichen Handlungsbedarf aufgeführt sind, werden auf Antrag ebenfalls mit 50% bezuschusst.



### 6.2.2 Verkehrssicherer Umbau von Ortsdurchfahrten der Kommunen

Zur Verbesserung der innerörtlichen Routenverläufe in Ortsdurchfahrten werden seit 2016 im Landkreis Göttingen systematische Verkehrsschauen durchgeführt und Maßnahmen angeordnet. Grundlage bildet das Gutachten (1b) von Wijgers zur Überprüfung der STVO-Konformität in 40 ausgewählten Kommunen im Kreisgebiet. Ziel ist die Beseitigung der festgestellten Gefahrenpunkte. Für angeordnete Maßnahmen kann die Kommune einen Zuschuss von 50 % der zuwendungsfähigen Bau- und Planungskosten ab Gesamtprojektkosten von 3.000 € beantragen.

### 6.2.3 Förderung für Lückenschlüsse der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen)-Wegweisung in Kommunen

Der Landkreis Göttingen gewährt auf Antrag der kreisangehörigen Kommunen einen Zuschuss von 50 % der zuwendungsfähigen Planungs- und Beschaffungskosten für den Lückenschluss der vorhandenen oder vor Ort neu zu schaffenden FGSV-Radwegweisung. Die Beschaffung der Radwegweisung erfolgt in fachlicher Abstimmung mit dem Landkreis in Bezug auf die Gestaltung der Zielwegweisung, die Auswahl der Wegweiser und Nutzung des abgestimmten Wegweisungskatasters.

Förderfähig ist auch eine Optimierung der Wegweisung durch Umbau und durch Reduzierung von Wegweisern.

Die Wegweiser und die Pflicht zur Unterhaltung gehen auf die Kommune über. Die Gestattungsverträge mit den Wegeeigentümern schließt die Kommune selbst nach Abstimmung mit dem Kommunalen Schadensausgleich ab.

### 6.2.4 Förderung für Fahrradabstellanlagen in Kommunen

Der Landkreis beschafft ab 2017 Fahrradabstellanlagen für Kommunen, um zügig das Angebot für sichere Abstellanlagen im gesamten Kreisgebiet zu verbessern. Der Landkreis Göttingen beschafft die Fahrradabstellbügel zentral, die Kommunen übernehmen die Aufstellung, Unterhaltung und alle damit ggfls. notwendigen Genehmigungsverfahren auf ihre Kosten. Die Abstellbügel gehen in das Eigentum der Kommunen über. Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen, Bahnhaltedepunkten und Bahnhöfen müssen mit dem ZVSN bzw. der LNVG vorab abgestimmt werden. Zusätzliche Einrichtungen wie Überdachungen, Fahrradboxen mit Reservierungssystem, Ladestationen usw. können bei Bedarf über ergänzende Förderprogramme (Klimaschutz-Förderprogramme, LNVG usw.) errichtet und bezuschusst werden.





## 7. Verfahren zur Förderung von Maßnahmen der Kommunen gemäß Masterplan

Für alle Maßnahmen gilt die Förder-Richtlinie (siehe Kapitel 6). Die für Kommunen vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Kapitel 5 auf den Karten 1-18 dargestellt in der Farbe Lila. Zusätzliche Maßnahmen müssen besonders begründet werden.

### 7.1. Neu- und Ausbau von Radrouten (kommunale Wegeeigentümer):

**Die Antragstellung erfolgt in einem mehrstufigen Verfahren:**

Die antragstellende Kommune reicht folgende Unterlagen in 2-facher Ausfertigung an den Landkreis Göttingen, Fachdienst Kreisstraßen – Team Radverkehr (Ansprechperson Lars Kilian):

- Antragsschreiben inklusive Erläuterung des Radverkehrsvorhabens und Bezug zum Masterplan (Abweichungen können nach entsprechender Prüfung akzeptiert werden)
  - mit Vorhabenbeschreibung
  - Bestandsaufnahme, Handlungsbedarf (Fotodokumentation)
- Planungsunterlagen (Übersichtskarte und Lageplan, wenn möglich Querschnitt)

**Auf dieser Basis erfolgt eine grundsätzliche Klärung der Förderfähigkeit und die Genehmigung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn**

- zum Antrag auf Förderung der Planungskosten muss der Ingenieurvertrag vorgelegt werden. Das Ingenieurbüro vervollständigt die Unterlagen des eigentlichen Antrags:
  - mit Vorhabenbeschreibung
  - Bestandsaufnahme, Handlungsbedarf (Fotodokumentation)
  - Notwendigkeit geplanter Maßnahme
  - Kostenschätzung gemäß AKS
  - naturschutzfachliche Eingriffsregelung

- wasserrechtliche Genehmigung bei Bedarf
- Nachweis des Baurechtes
- Stand des Grunderwerbs bei Bedarf
- Erläuterung eventueller Co-Finanzierung bzw. Nutzung weiterer Förderprogramme
- etwaige Vereinbarungen sowie Vereinbarung zwischen Kommune und tatsächlichen Wegeeigentümern.

• Zeitangabe der baulichen Umsetzung  
Nach Vorlage dieser Unterlagen wird nach politischem Beschluss im Fachausschuss der Bewilligungsbescheid ausgestellt. Die Abrechnung erfolgt nach Vorlage des Verwendungsnachweises mit allen Zahlungsbegründenden Nachweisen.

### 7.2. Umsetzung von Kleinmaßnahmen im Zuge der Verkehrsschauen

**Geltungsbereich:**

- alle Maßnahmen, die bei Verkehrsschauen festgelegt worden sind und sich explizit auf den Radverkehr beziehen

Die antragstellende Kommune reicht folgende Unterlagen in 2-facher Ausfertigung an den Landkreis Göttingen, Fachdienst Kreisstraßen – Team Radverkehr (Ansprechperson Sebastian Schulze):

- Antragsschreiben inklusive Erläuterung des Radverkehrsvorhabens und Bezug zum Masterplan (Abweichungen können nach entsprechender Prüfung akzeptiert werden)
- Protokoll von Verkehrsschauen und verkehrsbehördliche Anordnungen, aus der die Notwendigkeit der geplanten Maßnahme hervorgeht
- Bestandsaufnahme, Handlungsbedarf (Fotodokumentation)

- Planungsunterlagen (Übersichtskarte und Lageplan, wenn nötig mit Querschnitt)  
Auf dieser Basis erfolgt eine grundsätzliche Klärung der Förderfähigkeit und die Genehmigung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn. Bei Kleinmaßnahmen zwischen 3.000-10.000 € ist die Kostenermittlung aus 3 Angeboten vorzulegen. Bei umfangreicheren Projekten mit Projektkosten über 10.000 € erfolgt das Verfahren analog zu 7.1.

### 7.3. Radwegweisung Erstausrüstung einer Kommune und Ergänzungen bzw. Aktualisierung der Wegweisung

**Geltungsbereich:**

- alle ausschilderungswürdigen und gut befahrbaren Routen auf Basis des Masterplans Zukunftsfähiger Radverkehr und in Abstimmung mit dem Landkreis Göttingen (Abweichungen können nach Prüfung akzeptiert werden).
- **Interessensbekundung zur Einleitung der Beratung durch den Landkreis – Team Radverkehr:**
  - Planungsunterlagen mit Übersichtskarten und ggfls. Routenplan für die Abstimmung der Planung mit dem Landkreis Göttingen
  - wenn möglich Liste von auszuschildernden Zielen (Alltagsziele und touristische Ziele)
- Gestattungsverträge muss bei Bedarf die Kommune mit den Grundeigentümern abschließen
- Erstellung des digitalen Schilderkatasters erfolgt in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Göttingen

- für sehr umfangreiche Projekte können auch Fördermittel für ein Fachplanungsbüro bereit gestellt werden
- nach der Beratung durch den Landkreis und Entscheidung der Kommune und Ihrer Gremien verpflichtet sich die Kommune die Unterhaltung der Wegweisung für die nächsten 15 Jahre zu übernehmen, die beschafften Wegweiser gehen in das Eigentum der Kommune über.

### 7.4. Radabstellanlagen – 500 Bügel im Landkreis Göttingen

**Geltungsbereich:**

- Öffentlicher Raum im gesamten Gebiet des Landkreis Göttingen. Für den Übergang von Rad zu Schienen – und Busverkehr ist der ZVSN bzw. die LNVG zuständig.

**Antragstellung, notwendige Unterlagen:**

- zunächst formlose Interessensbekundung für die Gesamtzahl der gewünschten Standardmetallbügel  
*nach Programmstart:*
- Planungsunterlagen (Übersichtskarte und Lageplan wo die Metallbügel montiert werden sollen, Fotodokumentation nach der Montage)
- Klärung und Übernahme von Genehmigungspflichten obliegen der Kommune
- die Bügel gehen in das Eigentum der Kommune über, ebenfalls die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten
- andere Abstellanlagen mit Kosten höher als 10.000 € werden analog 7.1 beantragt

**Falls Sie in den genannten Kategorien Ihr aktuelles Anliegen nicht einsortieren können, dann kontaktieren Sie uns bitte (siehe Seite 81).**



## 8. Verkehrsunfallprävention für Radverkehr und E-Bikes

Gut ausgebaute Radwege und Radschnellwege führen dazu, dass mehr Menschen öfter und regelmäßig Fahrrad fahren. Das entlastet den Verkehr, es gibt weniger Staus. Dies nützt auch den Menschen, die auf das Auto angewiesen sind. Mehr Radverkehr heißt weniger Lärm, weniger Schadstoffemissionen, stattdessen saubere und gesunde Luft. Gut ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur kann dazu beitragen, Pendlerströme vom Auto auf das Fahrrad zu verlagern und somit besonders die Innenstädte von Staus und schädlichen Emissionen entlasten. Zudem bedeutet eine gute Fahrradinfrastruktur auch mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

### Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur steigen durch die starke Zunahme von Elektrofahrrädern

Die zunehmende Nutzung von Elektrofahrrädern erhöht im ländlichen Raum mit bewegtem Gelände deutlich die Möglichkeiten für klimafreundliche Mobilität insbesondere auch der älteren Bevölkerung im Alltags- und Freizeitverkehr. Fahrrad-Pendlerstrecken von 10-15 km werden zur Normalität. Das führt zu neuen Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur, da die schnelleren Pedelecs und E-Bikes häufig langsamere Fahrräder überholen. Das erfordert ausreichende breite Radwege um Unfälle zu vermeiden. Die aktuelle Bemessung der Standardbreiten berücksichtigt diese Anforderung, aber gerade ältere Radwege sind manchmal auch zu schmal. Auch wenn die Begriffe „Elektrofahrrad“ und „E-Bike“ im Sprachgebrauch synonym verwendet werden: Nur Pedelecs sind Fahrräder im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes.

Tipps und weitere Informationen bietet Ihnen Ihr Verkehrssicherheitsberater (VSB) Polizeihauptkommissar **Jörg Arnecke** Polizeiinspektion Göttingen joerg.arnecke@polizei.niedersachsen.de Tel.: 0551 491-2308



Broschüren und Infomaterial für Ihre Öffentlichkeitsarbeit vor Ort zum Thema Verkehrssicherheit und weiterführende Links finden Sie unter: [www.dvr.de](http://www.dvr.de) Deutscher Verkehrssicherheitsrat [www.bmvi.de](http://www.bmvi.de) Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Referat Verkehrssicherheit [www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de)



### Verkehrsunfallprävention für Radverkehr und E-Bikes

<sup>1</sup> kein vorgeschriebenes Mindestalter; Empfehlung: mindestens 14 Jahre

<sup>2</sup> entfällt bei allgemeiner Fahrerlaubnis oder Geburt vor dem 01.04.1965

<sup>3</sup> Fahrradhelm (empfohlen DIN 1078)

<sup>4</sup> Motorradhelm ECE R 22.5 oder vergleichbare Eigenschaften

Typ	"Pedelec" ohne Anfahrhilfe - Fahrrad -	"Pedelec" mit Anfahrhilfe - Fahrrad -	E-Bike bis 20 km/h - Leichtmofa -
Höchstgeschwindigkeit	ohne Treten: 0 km/h mit Treten: 25 km/h	ohne Treten: 6 km/h mit Treten: 25 km/h	ohne Treten: 20 km/h
Max. Leistung (Watt)	250	250	500
Radwegbenutzungspflicht	ja	ja	- nur bei Freigabe für Mofa
Versicherungskennzeichen	nein	nein	ja
Mindestalter des Radfahrenden	zum selbst-ständigen Führen geeignet <sup>1</sup>	zum selbst-ständigen Führen geeignet <sup>1</sup>	15 Jahre
Prüfbescheinigung/ Fahrerlaubnis	nein	nein	Mofa – Prüfbescheinigung <sup>2</sup>
Helmpflicht	Fahrradhelm empfohlen <sup>3</sup>	Fahrradhelm empfohlen <sup>3</sup>	Fahrradhelm empfohlen <sup>3</sup>
absolute Fahruntüchtigkeit	1,60 Promille	1,60 Promille	1,10 Promille

Typ	E-Bike bis 25 km/h - Mofa / FmH 25 -	Schnelles S-Pedelec „Speedbike“ - Kleinkraftad -	E-Bike bis 45 km/h - Kleinkraftad -
Höchstgeschwindigkeit	ohne Treten: 25 km/h	ohne Treten: 20 km/h mit Treten: 45 km/h	ohne Treten: 45 km/h
Max. Leistung (Watt)	1000	500	4000
Radwegbenutzungspflicht	- nur bei Freigabe für Mofa	unzulässig	unzulässig
Versicherungskennzeichen	ja	ja	ja
Mindestalter des Radfahrenden	15 Jahre	16 Jahre	16 Jahre
Prüfbescheinigung/ Fahrerlaubnis	Mofa – Prüfbescheinigung <sup>2</sup>	Fahrerlaubnis Klasse: AM	Fahrerlaubnis Klasse: AM
Helmpflicht	Motorradhelm <sup>4</sup>	Motorradhelm <sup>4</sup>	Motorradhelm <sup>4</sup>
absolute Fahruntüchtigkeit	1,10 Promille	1,10 Promille	1,10 Promille

Quelle: [www.adac.de](http://www.adac.de), [www.gib-acht-im-verkehr.de](http://www.gib-acht-im-verkehr.de); modifiziert durch PI Göttingen / VSB



**STADTRADELN**  
Radeln für ein gutes Klima

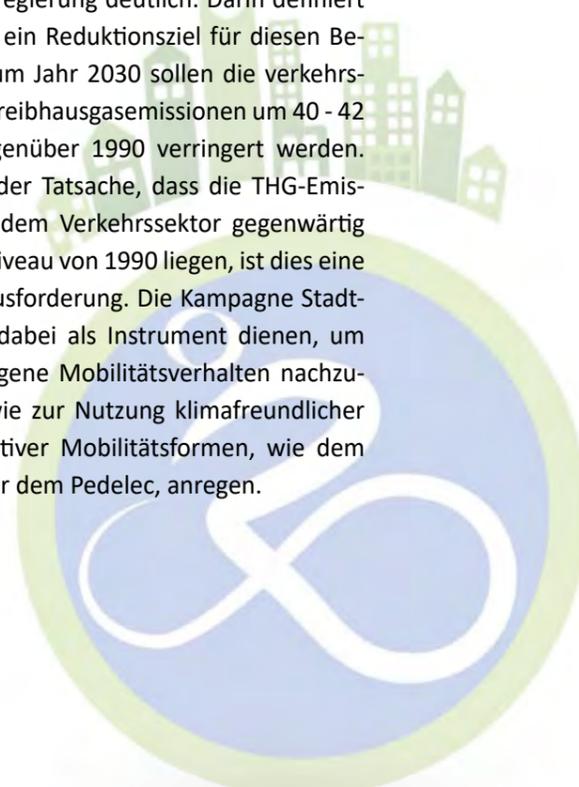
**9. Kampagne Stadtradeln**

Der Landkreis Göttingen beteiligt sich seit einigen Jahren an der bundesweiten Kampagne Stadtradeln, die vom Klima-Bündnis e.V. im Jahr 2008 ins Leben gerufen wurde. Ziel der Kampagne ist es, über einen 21-tätigen Aktionszeitraum das Fahrrad in den Fokus der Aufmerksamkeit aller Bürgerinnen und Bürger zu rücken. Innerhalb dieses Zeitraums sollen sich Teams zusammenfinden, die beruflich und privat möglichst viele Kilometer auf dem Fahrrad zurücklegen. Gesucht werden die fahrradaktivste Kommune, die aktivsten Teams sowie die aktivsten Einzelfahrer aus dem Landkreis Göttingen.

Die Kampagne Stadtradeln hat sich bereits in den vergangenen Jahren in den Altkreisen Osterode am Harz und Göttingen etabliert. Im Jahr 2017 hat der Landkreis Göttingen erstmals als neu fusionierter Landkreis an der Kampagne mit beachtlichem Erfolg teilgenommen. So wurden von 500 Radlerinnen und Radlern insgesamt 102.100 Kilometer zurückgelegt (dies entspricht der 2,55-fachen Länge des Äquators) und 14.500 Kilogramm CO2 vermieden. Diese Ergebnisse gilt es in den kommenden Jahren zu übertreffen. Eingebunden in die Kampagne ist traditionell die Radpartie mit Landrat Bernhard Reuter, in der jährlich ein neuer Radweg befahren oder ein spannender Zielort, wie im Jahr 2017 das Europäische Brotmuseum in Ebergötzen, angesteuert wird.

Die Kampagne Stadtradeln ist ein fester Bestandteil der Klimaschutzstrategie des Landkreises Göttingen. In den Klimaschutzkonzepten der Altkreise Osterode am Harz und Göttingen wurde dem Handlungsfeld Mobilität eine hohe Bedeutung zugeschrieben. So wurden in den vergangenen Jahren bereits eine Vielzahl an Mobilitätsprojekten angestoßen und umgesetzt, wie das Schaufenster E-Mobilität oder das LEADER-Kooperationsprojekt „Unser Dorf fährt elektrisch“. Darüber hinaus entwickelt der Landkreis Göttingen ein Konzept zur betrieblichen Mobilität, in dessen Rahmen fortan u.a. auch Lastenräder zum Einsatz kommen.

Die hohe Relevanz des Mobilitätssektors im Klimaschutz wird im Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung deutlich. Darin definiert ist erstmals ein Reduktionsziel für diesen Bereich: Bis zum Jahr 2030 sollen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 40 - 42 Prozent gegenüber 1990 verringert werden. Angesichts der Tatsache, dass die THG-Emissionen aus dem Verkehrssektor gegenwärtig über dem Niveau von 1990 liegen, ist dies eine große Herausforderung. Die Kampagne Stadtradeln soll dabei als Instrument dienen, um über das eigene Mobilitätsverhalten nachzudenken sowie zur Nutzung klimafreundlicher und alternativer Mobilitätsformen, wie dem Fahrrad oder dem Pedelec, anregen.



**10. Ansprechpartner – Impressum**

**Landkreis Göttingen**  
**Fachdienst Kreisstraßen und Radverkehr (60.2) – Team Radverkehr**  
e-mail: [radverkehr@landkreisgoettingen.de](mailto:radverkehr@landkreisgoettingen.de)

**Fachdienstleitung Kreisstraßen**  
**Christiane Prüter** Tel. 0551-525-2409  
[Prueter@landkreisgoettingen.de](mailto:Prueter@landkreisgoettingen.de)

**Fachdienst Kreisstraßen und Radverkehr (60.2) – Team Radverkehr**  
**Sebastian Schulze** Tel. 0551-525-2791  
[Schulze.S@landkreisgoettingen.de](mailto:Schulze.S@landkreisgoettingen.de)

**Sissi Karnehm-Wolf** Tel. 0551-525-2470  
[karnehm-wolf@landkreisgoettingen.de](mailto:karnehm-wolf@landkreisgoettingen.de)

**Lars Kilian** Tel. 0551 525-2408  
[Kilian@landkreisgoettingen.de](mailto:Kilian@landkreisgoettingen.de)



**Herausgeber** Landkreis Göttingen  
Fachbereich Bauen  
Reinhäuser Landstraße 4  
37083 Göttingen

**Redaktionsschluss:** 31.01.2018

**Karten Aktualisierung:** 01.03.2021

**Auflage:** 600 Stück

**Nachdruck 2021:** 400 Stück

**Druck** strohmeyer dialog.druck GmbH, Wehretal-Langenhain

**Satz & Gestaltung** Eastwood Design, Göttingen

**Karten Überarbeitung :** MarkenArt-SN, Göttingen

Fotonachweis: Sissi Karnehm-Wolf (Titel, S.4, 5, 7, 14, 17, 20, 22, 23, 25, 27 oben, 29, 35 oben, 35 rechts); Sebastian Schulze (S.4, 5, 11, 19); Andreas Lindemeier (S.3, 9, 31, 33); Mak, fotolia.com (S.5 rechts unten); Kristina Schneider (S.13, 35 unten links); Wilfried Schmidt (S.20 unten); Stadt Duderstadt (S.27 u.); Claudia Krabbes (S.34); Landkreis Göttingen (Karten S.36-73); Christian Mühlhausen (S.77); Polizeiinspektion Göttingen (S.78)