



Radroutenplan 2015



Erfassung des Routenbestandes



Beurteilung der Wegebeschaffenheit



Ermittlung des Handlungsbedarfes

Inhaltsverzeichnis

1)	Entwicklung der Radwegeplanung im Landkreis Göttingen.....	3
1.1	Vorgeschichte	3
1.2	Modellvorhaben 93.....	3
1.3	Ausgangslage	3
1.4	Definition	3
1.5	Überregionaler Kontext des Radroutenplans	4
1.6	Zielsetzung	4
1.7	Herangehensweise.....	5
1.8	Maßnahmenfindung	5
1.9	Struktur Metropolnetz.....	6
2	Planungsgrundsätze	7
2.1	Radfahren heute	7
2.2	Elektromobilität	7
2.3	Planerische und bautechnische Grundsätze gemäß StVO und anderer Richtlinien	7
2.4	Radverkehr und Öffentlicher Personen Nahverkehr	11
2.5	Übersicht Hauptradwegeachsen.....	12
3	Einordnung und Kategorisierung der Radrouten	13
3.1	Nutzungsunabhängige Grundstruktur	13
3.2	Alltagsverkehr (Blatt 1a Klassifizierung Alltagsverkehr)	19
3.3	Freizeitverkehr (Blatt 1b Klassifizierung Freizeitverkehr)	21
4	Planungsinstrumente zur Ermittlung des Handlungsbedarfs bei Radrouten.....	23
4.1	Methodik der Bestandsaufnahme	23
4.2	Ziel der Auswertung und Benotung der Routen (Blatt 2a Netzbeurteilung)	23
4.3	Grenzen und Tücken des Erfassungs- und Bewertungssystems.....	23
4.4	Abschnitte des ermittelten Handlungsbedarfes	24
5	Radwege an klassifizierten Straßen	24
5.1	Erklärung zum Hintergrund.....	24
5.2	Liste der abgestimmten Maßnahmen (Blatt 2c Bestand der gemeldeten Radwege an klassifizierten Straßen).....	24
6	Ergebnis	26
6.1	Erläuterung zur Ermittlung der Ergebnisse.....	26
6.2	Liste der baulichen Maßnahmen (Blatt 3a)	27
6.3	Liste der Sanierungs- und Infrastrukturmaßnahmen (Blatt 3b)	31
7	Fazit	33
8	Anhang.....	34
8.1	Erfassungs- und Beurteilungsbogen Blatt (1 – 9).....	34
8.2	Planteil	43

1) Entwicklung der Radwegeplanung im Landkreis Göttingen

1.1 Vorgeschichte

Im Mai 1981 wurde der erste Radwegeplan für den Landkreis Göttingen erstellt, eine Fortschreibung erfolgte 1988. Da der Landkreis nicht selbst Träger von Radwegebaumaßnahmen war und ist – mit Ausnahme von Radwegen an Kreisstraßen –, hatten die Pläne für den Landkreis die Bedeutung eines „Rahmenplanes“. Die Aufgabe des „Rahmenplanes“ ergab sich aus folgenden Anforderungen:

- Beschlüsse des Kreistages und seiner Ausschüsse zu einem Radwegeprogramm
- Vorschläge und Anträge zu Einzelmaßnahmen, die einer Gesamtkonzeption bedurften
- Verabschiedung des Regionalen Raumordnungsprogrammes durch den Kreistag 1986

Bis dahin beschränkte sich der Radwegbau vorwiegend auf Teil- und Einzelmaßnahmen, die der jeweilige Straßenbaulastträger (Bund, Land, Kreis, Stadt / Gemeinde, Feldmarksinteressentenschaft und Forstgenossenschaft) durchführte ohne Bezug zu einem Gesamtkonzept.

Dieses ursprüngliche Vorgehen hat dazu geführt, dass viele geplante Verbindungen nur lückenhaft entstanden.

Die Umsetzung des Radwegeplanes aus dem Jahr 1981 hatte noch nicht zu einer ausreichenden Netzdichte und Netzdifferenzierung geführt. Äußerst lückenhaft war auch das Netz hochwertiger Hauptradwegeverbindungen.

Anstatt wie bis dahin an vielen Stellen im Landkreis einzelne Baumaßnahmen herzustellen war es Ziel, ein Radwegenetz aufzubauen, in dem vordringlich die wesentlichen Hauptradwegeverbindungen durchgehend herzustellen waren.

1.2 Modellvorhaben 93

Das Modellvorhaben 93 beinhaltet erstmalig eine Einigung aller Baulastträger auf die Festlegung von gemeinsamen Maßnahmen innerhalb des Landkreises Göttingen. Ein Resultat dieser Entwicklung war, dass sich auf wirklich notwendige Maßnahmen beschränkt werden konnte, und, dass durch den Ausbau und die Nutzung von Wirtschaftswegen effektiver Radroutenverbindungen geschaffen werden konnten.

Eine 1. Fortschreibung erfolgte 2005.

1.3 Ausgangslage

Im Zuge der Aufstellung des Radwegeplans 2005 wurden die Inhalte zum Bedarf an Neubauten und Instandsetzungen bei Radwegen anhand von Aussagen und Wünschen der Gemeinden und den im Radwegebedarfsplan an klassifizierten Straßen angegebenen Vorhaben ermittelt. Es hat sich herausgestellt, dass diese Vorgehensweise nicht ausreicht um eine zuverlässige Datengrundlage zu erreichen. Ziel des Radroutenplans ist, entsprechende Kenntnisse über den aktuellen Zustand aller Radrouten sowie fehlender Radverbindungen zu gewinnen, um daraus konkrete Erfordernisse abzuleiten.

1.4 Definition

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

bei der aktuellen Neuaufstellung nicht um einen Radwegeplan sondern um einen **Radroutenplan** handelt.

1.5 Überregionaler Kontext des Radroutenplans

Der Landkreis Göttingen ist seit 2006 intensiv in die Erarbeitung der Radverkehrsstrategie der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg eingebunden (2008, Broschüre Radverkehrsstrategie www.metropolregion.de). Auf der Basis dieser Ergebnisse wurde ein Konzept für eine umfassende Radroutennetzbefahrung und Netzanalyse entwickelt, das die Grundlage für den hier vorgelegten Radroutenplan liefert. Darüber hinaus werden diese Vorarbeiten in den „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“ (gemäß Beschluss TOP 24 DS-Nr.0121/2014 im KT am 21.5.2014) eingearbeitet.

Bereits mit dem Klimaschutzkonzept des Landkreis Göttingen 2013 wurde beschlossen, trotz der schwierigen Ausgangsbedingungen für die Mobilität im ländlichen Raum zur Erreichung der Klimaschutzziele den Modal Split vom motorisiertem Individualverkehr auf andere Verkehrsmittel zu verlagern, intermodale Verkehrsmittelnutzung u.a. durch verbesserte Abstimmung der ÖPNV-Angebote aufeinander und auf die anderen Verkehrsträger, bspw. durch `Park and Ride´-Angebote und bessere Radverkehrsinfrastruktur zu verbessern, um damit die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen durch Förderung des Umweltverbundes zu senken. Die intensive Förderung des Radverkehrs ist dabei ein wesentlicher Baustein.

Parallel zur Erstellung eines Radroutenplans für den Landkreis Göttingen wird im Rahmen des Schaulfenster Elektromobilität Projekts „E-Radschnellweg in Göttingen-Umstieg erleichtern“ innerhalb der gesamten Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg durch die Universität Göttingen ebenfalls eine Befahrung und die Erfassung des Zustandes des überregionalen Radroutennetzes („Metropolnetz“) durchgeführt. Ziel ist es festzustellen, ob dieses Metropol-Radwegenetz den steigenden Ansprüchen und Anforderungen durch die Zunahme des Radverkehrs und des wachsenden pedelec und E-Bike Aufkommens genügt. Das Universitäts-Team hat sich gemeinsam mit dem Landkreis Göttingen mit allen Beteiligten u. a. auch einem zertifiziertem Radroutenbegutachter des Niedersächsischen ADFC-Landesverbandes auf diese Aufgaben vorbereitet und gemeinsam mit den anderen Landkreisen in der Metropolregion die Kriterien zur Radroutenerfassung abgestimmt (siehe Anhang 1 Erfassungs- und Bewertungsbogen). So wurde die Netzanalyse nach einem einheitlichen Kriterienkatalog durchgeführt, die Ergebnisse im gesamten Gebiet der Metropolregion werden untereinander vergleichbar sein.

Mit Blick auf die Fusion mit dem Landkreis Osterode wurde auch dort bereits im Sommer 2014 in Kooperation zwischen den Landkreisen Göttingen und Osterode die Befahrung des Radroutennetzes des LK Osterode a. H. nach den gleichen Kriterien durchgeführt. Im Gegensatz zur Metropolregion wurden in den Landkreisen Göttingen und Osterode neben den überregionalen Hauptrouten aber das gesamte Radroutennetz in den betreffenden Kreisgebieten erfasst.

1.6 Zielsetzung

Zunächst wurde das vorhandene vielgliedrige Radroutennetz im Landkreis Göttingen eingeteilt, klassifiziert und in Abschnitte und Unterabschnitte gegliedert. Dieses ist notwendig, damit eine konkrete Zuordnung für den Handlungsbedarf ermittelt werden kann. In Anbetracht der knappen finanziellen Mittel müssen die wirklich wichtigen Bau – und Infrastrukturmaßnahmen herausgefunden werden. Dieses geschieht nur mit einer einheitlichen Erfassung und Bewertung. Diese daraus resultierenden Einordnungen und Klassifizierungen sind notwendig für künftige Förderprogramme sowohl des Landkreises wie auch des Landes Niedersachsen zu Qualitätsverbesserung und zur Ertüchtigung bestehender Strecken. Eine Auflistung von konkreten baulichen und infrastrukturellen Maßnahmen wurde

erstellt, welche entsprechend den erforderlichen Qualitäten gemäß der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) umgesetzt werden soll.

1.7 Herangehensweise

Es wurden alle bekannten Routen mit dem Rad abgefahren und nach dem anliegenden Erfassungs- und Bewertungsbogen beurteilt. Die erste Erfassung wurde zusammen mit einem Gutachter vom ADFC durchgeführt, um die subjektiven Wahrnehmungen anzugleichen und um „Fehlwahrnehmungen“ im Vorfeld zu minimieren.

Anschließend wurden alle befahrenen Routen kategorisiert. Kategorie 1 sind die Radfernwege. Die Aufteilung von Kategorie 2 und 3 lehnt sich an die raumordnerischen Vorgaben an, d. h. alle Hauptverbindungen zwischen den raumordnerischen Zentren innerhalb sowie zu den raumordnerischen Zentren außerhalb des Landkreises wurden festgestellt. Desweiteren wurde die aktuelle oder zu erwartende Durchgängigkeit und Qualität der Routen mit einbezogen. Alle wichtigen Routen mit dieser Funktion als regionale Radrouten erhielten die Kategorie 2, alle übrigen Verbindungsrouten die Kategorie 3. Die Umleitung des Radfernweges Weser – Harz – Heide über Varlosen und Imbsen besteht bis der straßenbegleitende Radweg zwischen Wellersen und Dransfeld an der B3 gebaut ist.

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

1.8 Maßnahmenfindung

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

Bauliche Maßnahmen:

Diese Kategorie beinhaltet alle Neuanlagen sowie neu gebaute Wegeabschnitte.

Sanierung und Infrastruktur:

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

Eine Prioritätenreihung der Maßnahmen wird nicht vorgenommen. Grundsätzlich ist die Reihenfolge innerhalb der Tabellen der Kategorisierung der Routen und im Weiteren der Nummerierung der Routen geschuldet. Das heißt Maßnahmen an Radfernwegen stehen voran, danach die Maßnahmen an Routen der 2. Kategorie gefolgt von Maßnahmen an Routen der 3. Kategorie. Eine festgelegte Rangfolge zu erstellen und mit Begründungen zu untermauern ist contraproduktiv, weil die Flexibilität stark einschränkt wäre und weil jeder eine andere Reihenfolge favorisieren würde.

1.9 Struktur Metropolnetz

Struktur für das Metropolnetz

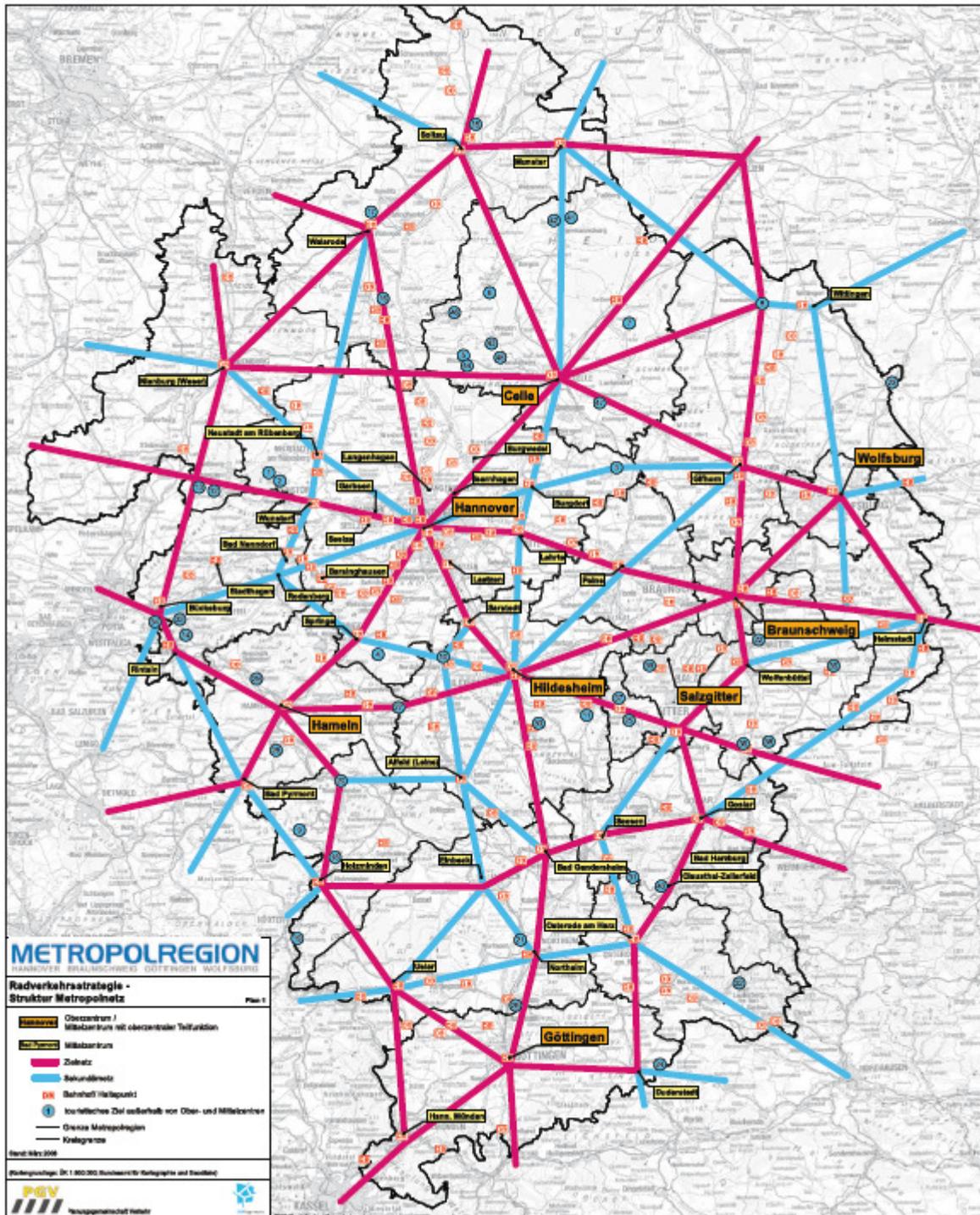


Abb. 1: Radroutennetz der Metropolregion

2 Planungsgrundsätze

2.1 Radfahren heute

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

2.2 Elektromobilität

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

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

2.3 Planerische und bautechnische Grundsätze gemäß StVO und anderer Richtlinien

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

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

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

Schutzstreifen für Radfahrer innerorts

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

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



Abb. 5: Schutzstreifen innerorts

Radfahrstreifen innerorts

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

Folgende Grundsätze sollen beachtet werden:

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



Abb. 6: Radfahrstreifen innerorts

Radverkehrsanlagen außerorts

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

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

- Radverkehrsaufkommen (Radfernweg, Radschnellweg)

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

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

Landkreis Northeim werden Schutzstreifen außerorts als Modellvorhaben getestet.



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

Radschnellwege

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

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

Mobilitätsforschung: Zunahme der Wegeweiten generell und speziell auch im Radverkehr

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



Abb. 8: Radschnellweg innerhalb Göttingens

Abstellanlagen und Fahrradparken

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

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

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

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

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



Abb. 9: Fahrradparken und Abstellanlagen

2.4 Radverkehr und Öffentlicher Personen Nahverkehr

In Anbetracht des demographischen Wandels und den Veränderungen bei den Mobilitätsansprüchen sind Verbundsysteme innerhalb des öffentlichen Nahverkehrs zwingend erforderlich. Der Radverkehr inkl. Pedelec-Verkehr ist in das Gesamtkonzept des Nahverkehrs zu integrieren. Dieses kann insbesondere durch Überzeugungsarbeit innerhalb der Bevölkerung und durch ein Angebot geeigneter Routen mit angemessener Infrastruktur angeboten werden. Ein weiterer Baustein ist die intermodale Verknüpfung zwischen Radverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr. Eine weitere Herausforderung ist die effektive Verknüpfung von individuellem Radverkehr mit dem öffentlichen Nahverkehr. Damit können auch Regionen für den Alltagsverkehr erschlossen werden, in denen bisher das Fahrrad wenig als Verkehrsmittel genutzt wurde.

Durch folgende Maßnahmen sollen auch Regionen für den Alltagsradverkehr erschlossen werden, in denen bei den Bürgern die Nutzung des Rades bisher nicht denkbar war:

- Schaffung von Radverbindungen zu Bahn- und Bushaltestellen
- Errichtung von Fahrradgaragen/ -boxen und Ladestationen an Bahnhaltstellen
- Errichtung von Fahrradboxen an Bushaltestellen
- Errichtung von Fahrradboxen an Endhaltestellen der Göttinger Verkehrsbetriebe
- Möglichkeit zur Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln

Die v. g. Maßnahmen sind im Einzelfall genauer zu untersuchen. Ziel sollte sein, möglichst eine flächendeckende Aussage zur Erfordernis von Fahrradabstellanlagen zu erhalten.

Anhand der 2 folgenden Beispiele sollen zuvor genannte Punkte nachvollziehbar erklärt werden.

Beispiel 1: Alltagsverkehr mit und ohne Nutzung des ÖPNV, Route Dransfeld – Göttingen:

- Ergänzung des Bushaltestellens Varmissen (B3) durch Errichtung von Fahrradboxen
- Schaffung guter Radverbindungen von den umliegenden Orten zu den jeweiligen Bushaltestellen
- Ausbau der Ladeinfrastruktur und Abstellmöglichkeiten an den Betriebsstätten
- Schaffung der regionalen Radroute Dransfeld – Rosdorf - Göttingen
- Direkte Anbindungen an das Busnetz der Göttinger Verkehrsbetriebe (Endstation in Rosdorf, oder in Groß Ellershausen)
- Direkte Anbindung an das Südende des geplanten Radschnellweges Rosdorf - Göttingen und direkte Anbindung der Verbindungsrouten Olenhusen – Groß Ellershausen an die Gewerbegebiete im Göttinger Westen.

Beispiel 2: Freizeitverkehr am Beispiel des Naherholungsschwerpunktes, Seeburger See / Ebergötzen:

- Ausbau der Schwerpunkte Seeburg / Ebergötzen durch Errichtung von Ladestationen und Fahrradboxen und auch Fahrradleihstationen
- Schaffung des regionalen Radroutennetzes, welches gezielt Verbindungen zwischen den allgemeinen raumordnerischen Zentren, den Radfernwegen und den Naherholungsschwerpunkten verfolgt.
- Steigerung der Attraktivität der Schwerpunkte für Naherholung durch Investitionen und Werbekampagnen.
- Automatische Radverkehrszählung zu weiteren Planungen

2.5 Übersicht Haupttradwegeachsen

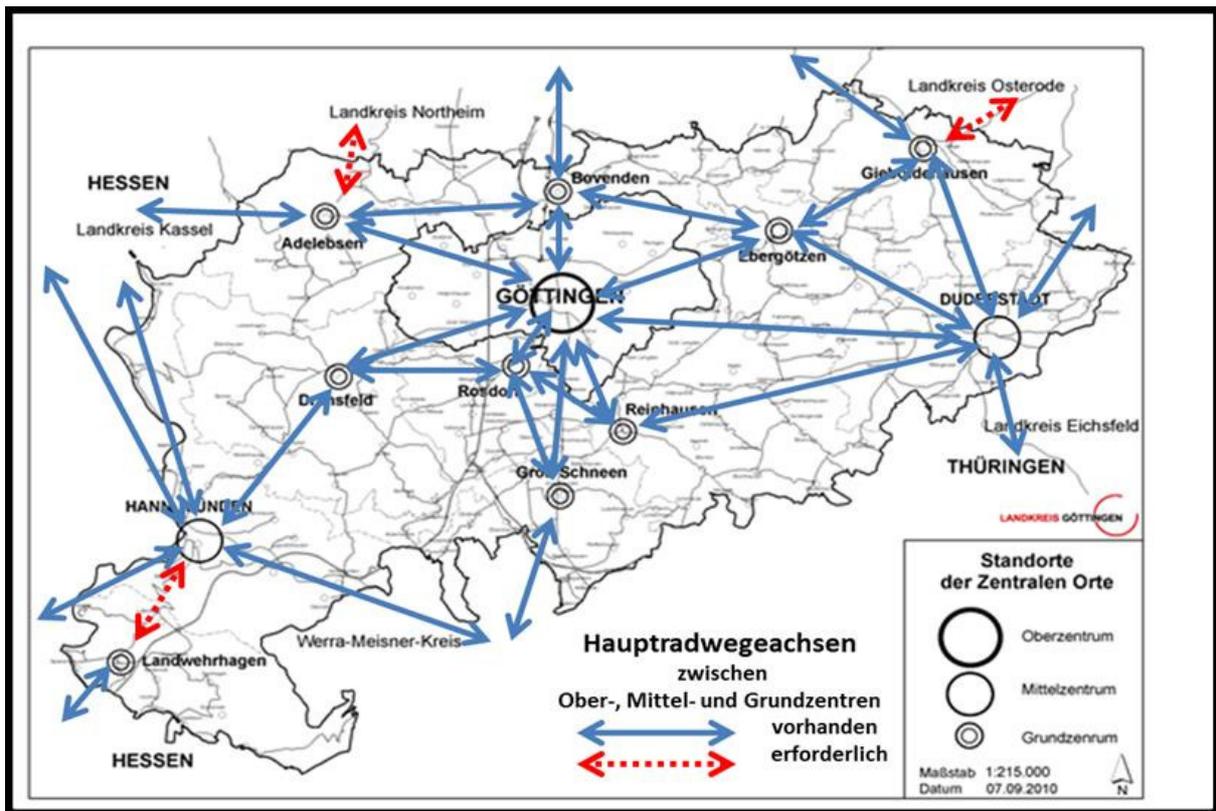
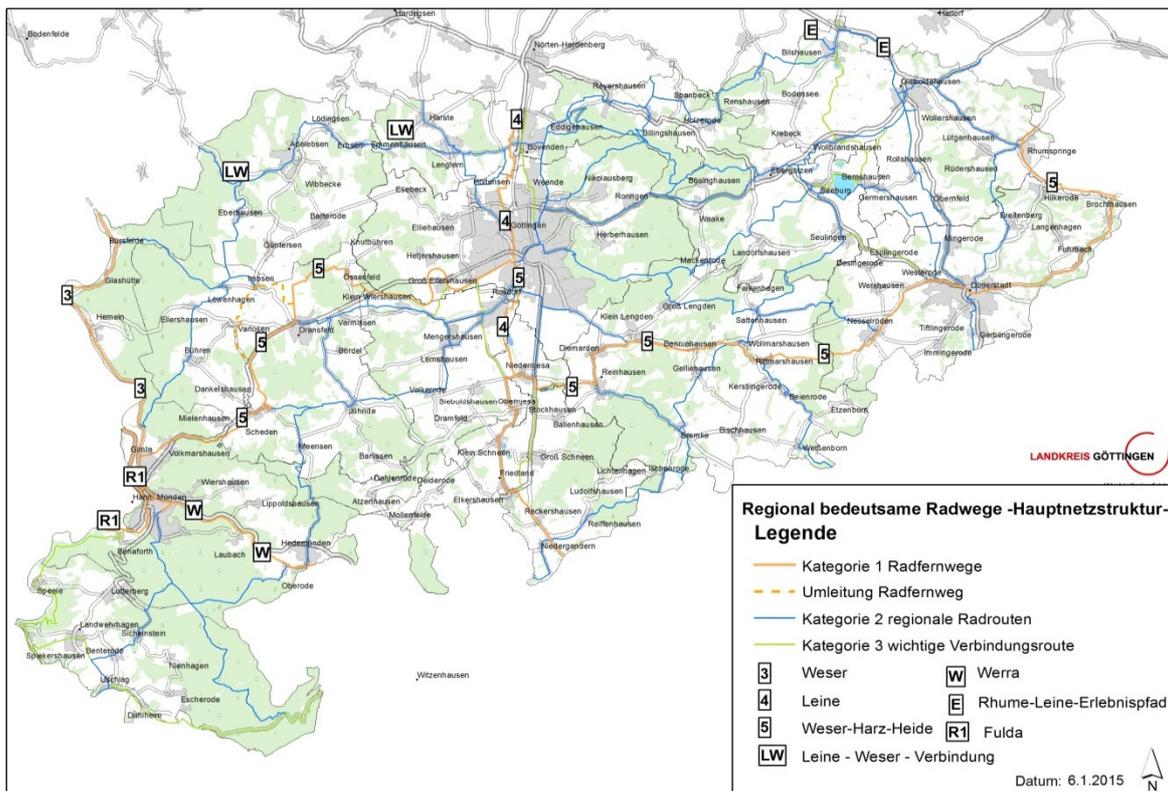


Abb. 10: Haupttradwegeachsen (oben)

Abb. 11: überarbeitete Beikarte zum RROP des LK Göttingens



3 Einordnung und Kategorisierung der Radrouten

3.1 Nutzungsunabhängige Grundstruktur

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

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

Kategorie 2 und 3 (regionale Radrouten und Verbindungsrouten) unterscheiden sich in ihrer Wichtigkeit. Regionale Radrouten beinhalten die Verbindungen zwischen den raumordnerischen Zentren zwischen und innerhalb des Landkreis Göttingen, Kategorie 3 beinhaltet alle weiteren Routen. Lückenhafte Streckenabschnitte sind rot dargestellt.

Kategorie 1 Radfernwege			
Route	Bezeichnung	Länge im LK Gö	Streckenverlauf
RFW	Fulda (inkl. hess. R 1)	9,3 km	Wilhelmshausen - Hann. Münden - Reinhardshagen
RFW	Werra	9,7 km	Hann. Münden - Oberode - Gertenbach
RFW 3	Weser	21,9 km	Hann. Münden - Gimte - Hemeln - Glashütte - Bursfelde
RFW 4	Leine - Heide	29,0 km	Kirchgandern - Reckershausen - Friedland - Klein Schneen - Obernjesa - Rosdorf - Göttingen - Bovenden - Nörten-Hardenberg
RFW 5	Weser - Harz - Heide	80,9 km	(aktuelle Route, inkl. Umleitung) Hann. Münden - Gimte - Volkmarshausen - Scheden - Varlosen - Imbsen - Ossenfeld - Groß Ellershausen - Göttingen - Rosdorf - Niedernjesa - Reinhausen - Diemarden - Benniehausen - Wöllmarshausen - Rittmarshausen - Nesselröden - Westerode - Duderstadt - Fuhrbach - Brochthausen - Rhumspringe - Pöhlde

Überregionale Verbindungen			
(ausgewiesene Radwanderstrecken, die keine Radfernwege sind)			
Route	Bezeichnung	Länge im LK Gö	Streckenverlauf
R 1	Leine - Weser Verbindung	24,2 km	Uslar - Adelebsen - Lödingsen - Erbsen - Emmenhausen - Lengler - Bovenden
R 10	Leine - Werra Verbindung	3,1 km	Eichenberg - Niedergandern - Leine - Heide Radweg
R 18	Rhume - Leine Erlebnispfad	13,8 km	Lindau - Bilshausen - Gieboldehausen - Wollershausen - Lütgenhausen - Rhumspringe

Die Verläufe der überregionalen Verbindungen sind nicht zwangsläufig die Route. Diese Routen bilden jedoch den Hauptanteil der überregionalen Verbindungen.

Kategorie 2 regionale Radrouten			
Route	Bezeichnung	Länge im LK Gö	Streckenverlauf
R 1	Uslar - Bovenden	26,5 km	Uslar - Adelebsen - Lödingsen - Erbsen - Emmenhausen - Lenglern - Bovenden
R 2	Göttingen - Hardeggen	7,4 km	Göttingen - Lenglern - Harste - Hardeggen
R 3	Bursfelde - Dransfeld	12,6 km	Bursfelde - Löwenhagen - Imbsen - (Dransfeld)
R 4	Gimte - Adelebsen	17,5 km	Gimte - Bühren - Ellershausen - Löwenhagen - Eberhausen - Adelebsen
R 5	Dransfeld - Göttingen	14,5 km	Dransfeld - Varmissen - Settmarshausen - Olenhusen - Rosdorf - Göttingen
R 6	Scheden - Rosdorf	16,2 km	Scheden - Jühnde - Volkerode - Lemshausen - Mengershausen - Rosdorf
R 7	Hedemünden - Varmissen	16,2 km	Hedemünden - Meensen - Jühnde - Varmissen
R 8	Kassel - Oberode	17,5 km	Kassel - Uschlag - Benterode - Sichelstein - Hühnerfeld - Oberode
R 9	Kaufunger Wald - Hann. Münden	16,0 km	Kaufunger Wald - Hühnerfeld - Hann. Münden
R 10	Bahnhof Eichenberg - Seeburg	35,1 km	Bahnhof Eichenberg - Niedergandern - Reiffenhausen - Ischenrode - Bremke - Gelliehausen - Wöllmarshausen - Sattenhausen - Seulingen - Seeburg
R 11	Göttingen - Heiligenstadt	12,3 km	Göttingen - Reinhausen - Abzw. Bettenrode - Bremke - Heiligenstadt
R 12	Göttingen - Leinefelde-Worbis	14,5 km	Göttingen - Klein Lengden - Benniehausen - Wöllmarshausen - Rittmarshausen - Kerstlingerode - Beienrode - Weißenborn - Leinefelde-Worbis
R 13	Göttingen - Nesselröden	23,2 km	Göttingen - Groß Lengden - Sattenhausen - Nesselröden
R 14	Göttingen - Seeburg	11,1 km	Göttingen - Mackenrode - Landolfshausen - Seeburg
R 15	Göttingen - Herzberg	33,5 km	Göttingen - Roringen - Waake - Ebergötzen - Wollbrandshausen - Gieboldehausen - Herzberg
R 16	Göttingen - Katlenburg	12,5 km	Göttingen - Billingshausen - Katlenburg
R 17	Bovenden - Westerode	33,6 km	Bovenden - Eddigehausen - Plesse - Ebergötzen - Seeburg - Bernshausen - Germershausen - Westerode

Kategorie 2 regionale Radrouten			
Route	Bezeichnung	Länge im LK Gö	Streckenverlauf
R 18	Bovenden - Rhumspringe	35,8 km	Bovenden - Eddigehausen - Reyershausen - Billingshausen - Spanbeck - Holzerode - Bilshausen - Gieboldehausen - Wollershausen - Lütgenhausen - Rhumspringe
R 19	Duderstadt - Gieboldehausen	11,9 km	Duderstadt - Mingerode - Obernfeld - Rollshausen - Gieboldehausen
R 20	Teistungen - Rhumspringe	14,1 km	Teistungen - Gerblingerode - Duderstadt - Breitenberg - Rüdershausen - Rhumspringe

Kategorie 3 Verbindungsrouen			
Route	Bezeichnung	Länge im LK Gö	Streckenverlauf
V 1	Göttingen - Nörten Hardenberg	6,4 km	Göttingen - Weende-Nord - Bovenden - Nörten-Hardenberg
V 2	Bovenden - Rodetal	5,4 km	Bovenden - Mariaspring - Rodetal
V 3	Emmenhausen - Parenden	3,1 km	Emmenhausen - Harste - Parenden
V 4	Scheden - Fehrlingsen	17,4 km	Scheden - Varlosen - Imbsen - Güntersen - Barterode - Wibbecke - Erbsen - Fehrlingsen
V 5	Lödingsen - Hettensen	2,0 km	Lödingsen - Hettensen
V 6	Adelebsen - Göttingen	12,8 km	Adelebsen - Wibbecke - Esebeck - Elliehausen - Göttingen
V 7	Dransfeld - Eberhausen	6,1 km	Dransfeld - Auschnippetal - Eberhausen
V 8	Barterode - Groß Ellershausen	14,8 km	Barterode - Ossenfeld - Knutbühren - (Elliehausen) - Hetjershausen - Groß Ellershausen
V 9	Klein Wiershausen - Rosdorf	9,9 km	Klein Wiershausen - Settmarshausen - Olenhusen - Groß Ellershausen - Rosdorf
V 10	Obernjesa - Gö-Grone	5,2 km	Obernjesa - Rosdorf - Gö-Grone
V 11	Sieboldshausen - Rosdorf	4,0 km	Sieboldshausen (Lemshausen) - Rosdorf
V 12	Laubach - Obernjesa	19,4 km	Laubach - Lippoldshausen - Atzenhausen - Dahlenrode - Dramfeld - Obernjesa

Kategorie 3 Verbindungsrouten			
Route	Bezeichnung	Länge im LK Gö	Streckenverlauf
V 13	Schloss Berlepsch - Friedland	11,2 km	Schloss Berlepsch - Mollenfelde - (Dahlenrode) - Deiderode - Elkershausen - (Marzhausen) - Friedland
V 14	Atzenhausen - Jühnde	7,6 km	Atzenhausen - Barlissen - Jühnde
V 15	Jühnde - Dramfeld	5,2 km	Jühnde - Dramfeld
V 16	Zuwegung Hohe Hagen	15,3 km	Zuwegung Hoher Hagen
V 17	Brackenberg - Bühren	9,8 km	Brackenberg - Scheden - Dankelshausen - Bühren
V 18	Abzweig Mielenhausen	0,8 km	Abzweig Mielenhausen
V 19	Volkmarshausen - Hedemünden	15,1 km	Volkmarshausen - Hann. Münden - Wiershausen - Lippoldshausen - Hedemünden
V 20	Kassel - Bonaforth	15,1 km	Kassel - Spiekershausen - Speele - Bonaforth
V 21	Speele - Hühnerfeld	18,3 km	Speele - Lutterberg - Ameisenlehrpfad - Hühnerfeld
V 22	Uschlag - Lutterberg	4,0 km	Uschlag - Landwehrhagen - Lutterberg
V 23	Gut Kragenhof - Landwehrhagen	3,7 km	Gut Kragenhof - Spiekershausen - Landwehrhagen
V 24	Benterode - Kaufunger Wald	6,0 km	Benterode - Nienhagen - Kaufunger Wald
V 25	Escherode - Hühnerfeld	5,6 km	Escherode - Nienhagen - Hühnerfeld
V 26	Uschlag - Klein Almerode	15,0 km	Uschlag - Dahlheim - Nieste - Klein Almerode
V 27	Dahlheim - Kaufunger Wald	5,5 km	Dahlheim - Escherode - Kaufunger Wald
V 28	Endschlagstraße	2,7 km	Endschlagstraße
V 29	Zuwegung Steinberg	6,1 km	Zuwegung Steinberg
V 30	Friedland - Reinhausen	8,5 km	Friedland - Groß Schneen - Ballenhausen - Reinhausen
V 31	Klein Schneen - Niedernjesa	5,5 km	Klein Schneen - Groß Schneen - Stockhausen - Niedernjesa
V 32	Obernjesa - Ballenhausen	2,3 km	Obernjesa - Stockhausen - Ballenhausen
V 33	Garteschänke - Diemarden	3,6 km	Garteschänke - Diemarden

Kategorie 3 Verbindungsrouten			
Route	Bezeichnung	Länge im LK Gö	Streckenverlauf
V 34	Lichtenhagen - Reinhausen	6,2 km	Lichtenhagen - Reinhausen
V 35	Klein Lengden - Kerstlingeröder Feld	4,9 km	Klein Lengden - Kerstlingeröder Feld
V 36	Gö- Geismar - Herberhausen	3,1 km	Gö- Geismar - Herberhausen
V 37	Herberhausen - Roringen	13,6 km	Herberhausen - Mackenröder Spitze - Roringen
V 38	Gö- Uni-Nord - Plessfost	4,9 km	Gö- Uni-Nord - Nikolausberg - Plessforst
V 39	Rodetal	2,2 km	Rodetal
V 40	Rodetal - Reyershausen	1,6 km	Rodetal - Reyershausen
V 41	Reyershausen - R 16	2,5 km	Reyershausen - R 16
V 42	Spanbeck - Sudershausen	1,6 km	Spanbeck - Sudershausen
V 43	Abzweig Hünstollen	0,7 km	Abzweig Hünstollen
V 44	Plessforst - Wollbrandshausen	12,6 km	Plessforst - Holzerode - Ebergötzen/Krebeck - Wollbrandshausen
V 45	Holzerode - Gieboldehausen	10,0 km	Holzerode - Renshausen - Bodensee - Gieboldehausen
V 46	Landolfshausen - Thiershäuser Teiche	7,7 km	Landolfshausen - Ebergötzen - Krebeck - Renshausen - Thiershäuser Teiche
V 47	Seeburg - Wulften	15,6 km	Seeburg - Bernshausen - Wollbrandshausen - Bilshausen - Wulften
V 48	Bösinghausen - Rollshausen	16,3 km	Bösinghausen - Waake - Landolfshausen - Seulingen - Germershausen - Rollshausen
V 49	Klein Lengden - Mackenrode	6,4 km	Klein Lengden - Groß Lengden - Mackenrode
V 50	Reinhausen (Appenrode) - Wittmarshof	6,0 km	Reinhausen (Appenrode) - Wittmarshof
V 51	Zuwegung Gleichen	3,8 km	Zuwegung Gleichen
V 52	Reinhäuser Wald - Nesselröden	24,5 km	Reinhäuser Wald - Bremke - Bischhausen - Weißenborn - Etzenborn - Nesselröden

Kategorie 3 Verbindungsrouten			
Route	Bezeichnung	Länge im LK Gö	Streckenverlauf
V 53	Bischhagen - Beienrode	4,2 km	Bischhagen - Beienrode
V 54	Gelliehausen - Kerstlingerode	4,3 km	Gelliehausen - Waldabschnitt - Kerstlingerode
V 55	Benniehausen - Landolfshausen	6,5 km	Benniehausen - Niedeck - Falkenhagen - Landolfshausen
V 56	Rittmarshausen - Riekenrode	3,9 km	Rittmarshausen - Riekenrode
V 57	Nesselröder Warte - Seeburg	15,4 km	Nesselröder Warte - Werxhausen - (Westerode) - Desingerode - Seulingen - Seulinger Warte - Seeburg
V 58	Himmigerode - Hilkerode	14,7 km	Himmigerode - Desingerode - Esplingerode - Oberfeld - Hübenthal - Hilkerode
V 59	Desingerode - Ecklingerode	12,3 km	Desingerode - Westerode - Mingerode - Breitenberg - Herbigshagen - Rote Warte - Ecklingerode
V 60	Seulingen - Westerode	5,5 km	Seulingen - Esplingerode - Westerode
V 61	Nesselröden - Böseckendorf	3,0 km	Nesselröden - Böseckendorf
V 62	Böseckendorf - Ecklingerode	10,4 km	Böseckendorf - Immingerode - Gerblingerode - Ecklingerode
V 63	Nesselröden - Gerblingerode	4,7 km	Nesselröden - Euzenberg - Tiftlingerode - Gerblingerode
V 64	Tiftlingerode - Westerode	4,2 km	Tiftlingerode - Duderstadt - Westerode
V 65	Berlingerode - Duderstadt	4,9 km	Berlingerode - Immingerode - Tiftlingerode - Duderstadt
V 66	Teistungen - Duderstadt	3,4 km	Teistungen - Gerblingerode - Duderstadt
V 67	Duderstadt - Ecklingerode	6,2 km	Duderstadt - Ecklingerode
V 68	Duderstadt - Hilkerode	10,1 km	Duderstadt - Herbigshagen - Fuhrbach - Langenhagen - Hilkerode
V 69	Rüdershausen - Lütgenhausen	1,5 km	Rüdershausen - Lütgenhausen
V 70	Rhumspringe - Jugendwaldlager	1,5 km	Rhumspringe - Jugendwaldlager

3.2 Alltagsverkehr (Blatt 1a Klassifizierung Alltagsverkehr)

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

Der Alltagsverkehr dient dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen, zu Veranstaltungen und der Erreichbarkeit von und zwischen den raumordnerischen Zentren. Nach Festlegung der Arbeitsstätten-schwerpunkte des Landkreis Göttingen wurden die Radrouten entsprechend der Erreichbarkeit dieser Zentren festgelegt. Ebenfalls sind auf Basis der ermittelten Daten der WRG alle Standorte mit über 150 tatsächlichen Arbeitsplätzen als weitere Zentren dargestellt worden. In der entsprechenden Karte (Blatt 1a Klassifizierung Radrouten Alltagsverkehr) sind Kreise mit 7 km Radius (entspricht Fahrstrecke von ca. 10 km) um die Zentren dargestellt. Diese bilden den Raum des Alltagsverkehrs um diese Zentren ab. Im Vorfeld wurden mit der Stadt Göttingen deren Schwerpunkte abgestimmt.

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

Nr.	Bezeichnung	Art	Anbindung
1	Gewerbegebiet Lutterberg	Großgewerbe, Industrie	direkte Anbindung nach Landwehrhagen und Speele (V 21, V 22) sonst keine gute Anbindungen vorhanden.
2	Hann. Münden	Handel, Tourismus, Gewerbegebiete	Anbindung durch diverse Radfernwege, Anbindung ist in Richtung Staufenberg schlecht.
3	Gewerbegebiet Hedemünden	Großgewerbe, Industrie	Anbindung erfolgt über den Werraradweg, R 7 und V 19, sind aber teils nicht für den Alltagsverkehr geeignet.
4	Friedland	Handel, Kleingewerbe	Anbindung über Leine - Heide Radweg und V 13 und V 30. V 13 ist nicht tauglich für Alltagsverkehr.
5	Rosdorf	Handel, Gewerbegebiete	Anbindung an den zukünftigen Radschnellweg Göttingen, durch 2 Radfernwege und R 5, R 6 und V 10.
6	Lenglern (Güterverkehrszentrum)	Großgewerbe, Industrie	Anbindung durch R 1 und R 2, wobei R 1 erst durch den geplanten Radweg an der L 554 alltagstauglich wird.
7	Bovenden	Handel, Gewerbegebiete	Anbindung durch den geplanten Radschnellweg Göttingen, den Radfernweg Leine- Heide (nicht alltagstauglich) und durch R 18, V 1, V 2, R 1 und R 17 sind nicht alltagstauglich.
8	Duderstadt	Handel, Tourismus, Gewerbegebiete	Anbindung an alle Ortsteile Duderstadt durch den Radfernweg Weser - Harz - Heide, R 17, R 19, R 20, V 59, V 60, V 64, V 65, V 66, V 67, V 68

Schwerpunkte innerhalb der Stadt Göttingen			
Nr.	Bezeichnung	Art	Anbindung
9	Göttingen - Siekanger	Großgewerbe, Industrie	Anbindung durch den Weser - Harz - Heide Radweg und durch die V 9 und V 10. V 9 und V 10 sind alltagstauglich.
10	Göttingen - Innenstadt	Handel, Tourismus, Kleingewerbe	Anbindung an zukünftigen Radschnellweg Göttingen
11	Göttingen - Grone	Großgewerbe, Industrie	Anbindung durch alltagstaugliche Routen wie R 2 und V 6.
12	Göttingen - Universität	Bildung, Gesundheit	Anbindung durch den zukünftigen Radschnellweg Göttingen , die alltagstauglichen R 15, R 18 und V 38 und der nicht alltagstauglichen R 16.
13	Göttingen - Lutteranger	Großgewerbe, Industrie	Anbindung durch Routen innerhalb der Stadt Göttingen.
weitere Zentren mit Arbeitsstätten			
Nr.	Bezeichnung	Art	Anbindung
14	Dransfeld	Handel, Gewerbe	viele fehlende Verbindungen zu den Ortsteilen. Sonst angebunden über den Radfernweg Weser - Harz - Heide, R 5 und V 16 (nicht alltagstauglich).
15	Adelebsen	Handel, Gewerbe	Es fehlen direkte Anbindungen zu einigen Ortsteilen. Ansonsten ist es über R 1 und V 6 angebunden (V 6 nicht alltagstauglich).
16	Ebergötzen	Handel, Gewerbe	Ebergötzen ist bis auf die Route nach Holzerode durch R 15, R 17, V 44 und V 46 alltagstauglich angebunden.
17	Gieboldehausen	Handel, Gewerbe	Die Anbindung erfolgt über R 15, R 18, R 19 und V 45. Außer den nicht befahrbaren Verbindung nach Herzberg sind alle Routen alltagstauglich.
18	Bilshausen	Handel, Gewerbe	Die Anbindung erfolgt über R 18 und V 47. Die Verbindungen sind alltagstauglich.
19	Klein Lengden	Handel, Gewerbe	Die Anbindung erfolgt über den Radfernweg 5, R 12, V 35 und V 49. Diese sind bis auf V 35 alltagstauglich.
20	Scheden	Handel, Gewerbe	Die Anbindung erfolgt über den Radfernweg 5, R 6 und V 17. Diese sind nur zum Teil alltagstauglich.

3.3 Freizeitverkehr (Blatt 1b Klassifizierung Freizeitverkehr)

Der Freizeitverkehr dient der Erreichbarkeit von Schwerpunkten für Tourismus und Erholung, dem Natur- und Landschaftserleben, der Erholung und der Gesundheitsvorsorge durch Radfahren. Nach Festlegung der Erholungs- und Tourismusschwerpunkte des Landkreis Göttingen wurden die Radrouten entsprechend der Erreichbarkeit dieser Schwerpunkte ausgewählt. Im Vorfeld wurden mit der Stadt Göttingen deren entsprechende Schwerpunkte abgestimmt.

Zudem ist ein Anteil der Routen durch Leader in 2004 und 2013 mit Wegweisern versehen worden. Die Unterhaltung erfolgt durch die Kommunen.

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

Nr.	Bezeichnung	Art	Anbindung
1	Gut Wissmannshof	Freizeitangebote, Gastronomie	direkte Anbindung nach Lutterberg und Speele (V 20, V 21).
2	Steinberg - Hühnerfeld - Rinderstall	Natur- und Landschaftserleben Naturlehrpfad	Anbindung durch R 8 und R 9, sowie V 21, V 25 und V 29,
3	Hann. Münden	Innenstadt, Flüsse Gastronomie, Freibad	Anbindung durch diverse Radfernwege und R 9.
4	Bursfelde	Naturlehrpfad, Klosterkirche Gastronomie	Anbindung durch den Radfernweg Weser und R 3
5	Dransfeld - Hoher Hagen	Geologiepfad, Freibad, Camping Aussichtsplattform, Schullandheim, Gastronomie	Anbindung durch den Radfernweg Weser - Harz - Heide und durch R 3, R 5, R 7 und V 16
6	Friedland - südliches Leinetal - Rittergut Besenhausen	Heimkehrerdenkmal, Freibad, Camping, Gastronomie	Anbindung durch den Radfernweg Leine - Heide und R 10, V 13, V 30 ist schlecht geeignet.
7	Wendebachstausee - Reinhausen	Natur und Landschaftserleben, Angeln, Badesees, Klosterkirche, Regionales Umweltzentrum	Anbindung durch den Radfernweg Weser - Harz - Heide, R 11 und V 30

Schwerpunkte laut RROP Entwurf 2014			
Nr.	Bezeichnung	Art	Anbindung
8	Burg Plesse	Gut erhaltene Burgruine, Aussichtsplattform, Gastronomie, Freibad Reyershausen	Anbindung erfolgt über R 17 und R 18 sowie V 40.
9	Ebergötzen	Wilhelm-Busch Mühle, Europäisches Brotmuseum, Gastronomie	Anbindung durch R 15, R 17, V 44 und V 46.
10	Seeburger See	Natur und Landschaftserleben, Wassersport, Gastronomie	Anbindung durch R 10, R 14, R 17 und V 47 und V 57.
11	Teistungen - Pferdeberg	Grenzlandmuseum, Hallenbad, Gastronomie, Sporthotel	Anbindung durch R 20 sowie durch V 62 und V 66.
12	Duderstadt	Altstadt	Anbindung durch den Radfernweg Weser - Harz - Heide und durch R 17, R 19 und R 20, und V 64, V 65, V 66, V 67, V 68.
13	Gut Herbigshagen - Fuhrbach	Heinz - Sielmann Stiftung, Gastronomie	Anbindung durch Radfernweg Weser - Harz - Heide und V 59 und V 68.
14	Rhumequelle - Rhumspringe	Rhumequelle	Anbindung durch den Radfernweg Weser - Harz - Heide sowie durch R 18, R 20 und V 70.

Schwerpunkte innerhalb der Stadt Göttingen			
Nr.	Bezeichnung	Art	Anbindung
15	Kiessee Göttingen	Wassersport, Sportzentrum, Gastronomie	Anbindung durch 2 Radfernwege, R 11 und R 12 und dem geplanten Radschnellweg.
16	Göttingen	Altstadt	Anbindung durch 2 Radfernwege und dem geplanten Radschnellweg.
17	Göttinger Wald	Natur- und Landschaftserleben, Aussichtspunkte	Anbindung durch R 13 und R 14 sowie durch V 35, V 36, V 37.

4 Planungsinstrumente zur Ermittlung des Handlungsbedarfs bei Radrouten

4.1 Methodik der Bestandsaufnahme

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

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

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

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

4.3 Grenzen und Tücken des Erfassungs- und Bewertungssystems

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

4.4 Abschnitte des ermittelten Handlungsbedarfes

Die ermittelten Unterabschnitte mit Handlungsbedarf sind in der Karte Blatt 2a Netzbeurteilung Gesamt abgebildet. Eine Einzelkarte stellt zusätzlich Gefahrenstellen dar. Im Endergebnis (Kapitel 6) sind dann alle aus dem ermittelten Handlungsbedarf herausgefilterten Maßnahmen aufgeführt und erläutert.

5 Radwege an klassifizierten Straßen

5.1 Erklärung zum Hintergrund

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

Im Gegensatz zu einer hohen Radwegedichte in den nordwestlichen Landkreisen in Niedersachsen sind im Landkreis Göttingen nur 28% der Bundesstraßen, 15% der Landesstraßen und 11% der Kreisstraßen mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Etwa 80% des Radroutennetzes im LK Göttingen befindet sich auf Wirtschaftswegen.

5.2 Liste der abgestimmten Maßnahmen (Blatt 2c Bestand der gemeldeten Radwege an klassifizierten Straßen)

Bundesstraßen

B. Nr.:	Bezeichnung	Länge	Bemerkungen
B 3	Dransfeld-Wellersen/Scheden (Lückenschluss RFW 5)	3,0 km	Überhang Modellvorhaben 1993, Planfestgestellt seit 03.2008, schwieriger Grunderwerb, Enteignungsverfahren
B 27	Gieboldehausen- Kreisgrenze/Herzberg	2,9 km	Überhang Modellvorhaben 1993, Planung läuft
B 496	Hann. Münden-Lutterberg (Lückenschluss an Bundesstraße)	0,8 km	Überhang Modellvorhaben 1993 weiterführend über Forstweg Richtung Wilhelmshausen
B 80/ B 3	Hann.Münden-Volkmarshausen	3,7 km	Neuaufnahme /teilw.Radfernweg "Weser" und "Weser-Harz-Heide"
B 247	Oberfeld-Rollshausen	1,6 km	Maßnahme auf Wirtschaftsweg als Ersatz für Radweg an Bundesstraßen, Neuaufnahme
B 247	Zuwegung Gieboldehausen Südost	0,1 km	Maßnahme an B247 zur Anbindung der Einmündung Martin - Luther - Ring mit Querungshilfe
B 247/27	Bilshausen - Gieboldehausen	1,0 km	Maßnahme an B 247 zur Anbindung von Gieboldehausen Nord, planfestgestellt 06/2009

Landesstraßen

disponierter Bereich (vordringlicher Bedarf 2013 - 2018), gemeldet 2012				
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Goslar				
L. Nr.:	Bezeichnung	Länge	Priorität	Bemerkungen
L 530	Duderstadt - Breitenberg	1,7 km	4	Überhang 1. Fortschreibung 2005

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Bad Gandersheim				
L 568	Reinhausen - Abzweig Bettenrode (Lückenschluss östl. Reinhausen)	0,4 km	o. A.	von Abzweig Bettenrode bis Bremke fertiggestellt
L 567	Lückenschluss L 567 - Niedergandern	0,2 km	o. A.	Überhang 1. Fortschreibung 2005
L 554	Emmenhausen - Lenglern	2,7 km	2	Überhang aus Radwegeplan 1988, planfestgestellt
L 544	Bovenden - Lenglern	2,3 km	4	Überhang 1. Fortschreibung 2005
L 533	Landwehrhagen - Uschlag/Benterode	3,2 km	6	Überhang 1. Fortschreibung 2005
L 557	Lödingsen - Hettensen - Ellierode	4,1 km	8	Neuaufnahme 2012

Weiterer Bedarf (ab 2018) Listung ohne Prioritätenreihung				
L. Nr.:	Bezeichnung	Länge		Bemerkungen
L 523	B 27 - Krebeck - Bilshausen	6,4 km		Neuaufnahme 2012
L 554	Lenglern - Holtensen	1,2 km		Neuaufnahme 2012
L 555	Emmenhausen - Harste - Parenden	4,6 km		Überhang 1. Fortschreibung 2005
L 559	Dransfeld - Jühnde	5,3 km		Überhang 1. Fortschreibung 2005
L 559	Dransfeld - Imbsen	2,9 km		Überhang 1. Fortschreibung 2005
L 560	Dransfeld - Varlosen	2,3 km		Überhang 1. Fortschreibung 2005
L 564	Obernjesa - Dramfeld	2,2 km		Überhang 1. Fortschreibung 2005
L 564	Dramfeld - Dahlenrode	4,2 km		Überhang 1. Fortschreibung 2005
L 564	Dahlenrode - Atzenhausen	1,8 km		Überhang 1. Fortschreibung 2005
L 574	Klein Lengden - Groß Lengden	2,0 km		Neuaufnahme 2012
L 574	Seulingen - Landolfshausen	3,7 km		Neuaufnahme 2012

Kreisstraßen

gemäß 7. Mehrjahresprogramm für den Ausbau von Kreisstraßen (2015 - 2019)			
K. Nr.:	Bezeichnung	Länge	Bemerkungen
K 211	Hedemünden - Oberode	1,1 km	Lückenschluss Radfernweg "Werra"
K 34	Varmissen - B3	0,2 km	Neuaufnahme 2014, Anbindung an ÖPNV
K 31	Mengershausen - Tiefenbrunn	0,9 km	Neuaufnahme 2014, vorhandener schmaler Weg wird verbreitert
K 222	Lutterberg - Abzweig Ameisenlehrpfad	0,3 km	Neuaufnahme 2014
K 1	Eddigehausen - Abzweig Plesse	0,8 km	Neuaufnahme 2014
K 34	Klein Wiershausen - Settmarshausen	0,8 km	Neuaufnahme 2014

weiterer Bedarf			
K. Nr.:	Bezeichnung	Länge	Bemerkungen
K 31	Lemshausen - Mengershausen	0,3 km	Neuaufnahme 2014, vorhandener schmaler Weg wird verbreitert
K 45	Nesselröden - Etzenborn	3,4 km	Überhang 1. Fortschreibung 2005, z. T. auf Wirtschaftsweg
K 107	Gieboldehausen - Rüdershausen	4,4 km	Neuaufnahme 2014, teilweise Flächensicherung im Flurbereinigerungsverfahren Gieboldehausen

6 Ergebnis

6.1 Erläuterung zur Ermittlung der Ergebnisse

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

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

6.2 Liste der baulichen Maßnahmen (Blatt 3a)

Vordringlicher Handlungsbedarf (diese Auflistung stellt keine Prioritätenreihung dar)

Geplante Umsetzung innerhalb der nächsten 10 Jahre bis 2025 angestrebt.

Nr.	Route	Maßnahme	Länge	Mängel	Bemerkungen, Erfordernis und Zuständigkeit
1	RFW Werra	Hann. Münden - Oberode (Radweg nördl. Zella)	0,5 km	ungenügende Wegbreite Gefahrenstelle	Ausbau und Verbreiterung sowie Markierung (Stadt Hann. Münden)
2	RFW Werra	Oberode - Hedemünden (entlang der K 211)	0,5 km	fehlender Radweg schadhafter Wegebelag (zur Zeit auf Fahrbahn)	Neubau einschließlich Radweg (Baulastträger Landkreis, MJP (2017/2018 geplant))
3	RFW 5	Wellersen - Dransfeld (entlang der B3)	3,0 km	fehlender Radweg hohes Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Bund, Bau ab 2016 geplant)
4	R 1	Emmenhausen - Lenglern (entlang der L 554)	2,7 km	fehlender Radweg hohes Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Land, gemeldet vordringlicher Bedarf an Landesstraßen)
5	R 1	Lenglern - Bovenden (entlang der L 544)	2,3 km	fehlender Radweg hohes Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Land, gemeldet vordringlicher Bedarf an Landesstraßen)
6	R 6	Jühnde - Volkerode (Hohlweg im Wald)	0,3 km	unbefahrbares Teilstück fehlende Befestigung	Ausbau mit ausreichender Breite und wassergebundene Decke (Samtgemeinde Dransfeld) wegen hoher Naturschutzauflagen schwierig zu realisieren
7	R 6	Mengershausen - Tiefenbrunn (entlang der K 31)	0,9 km	ungenügende Wegbreite Gefahrenstelle	Ausbau und Verbreiterung (Baulastträger Landkreis, vordringlicher Bedarf an Kreisstraßen)
8	R 7	Jühnde - R5 (B3) (entlang der L 559)	5,0 km	fehlender Radweg Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Land, zur Zeit im weiteren Bedarf gemeldet) (hohe Netzpriorität)
9	R 7	Varmissen - B3 (entlang der K 34)	0,2 km	fehlender Radweg Anschluss an ÖPNV (Haltestelle Regioliner)	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Landkreis, vordringlicher Bedarf an Kreisstraßen)
10	R 8	Uschlag - Benterode (süd. und öst. Kreuzung) (Ersatzweg L 533)	0,9 km	schadhafter Wegebelag fehlende Befestigung	Ausbau mit ausreichender Breite in gebundener Decke (Baulastträger Land, gemeldet vordringlicher Bedarf an Landesstraßen (Ersatzweg L 533))

Nr.	Route	Maßnahme	Länge	Mängel	Bemerkungen, Erfordernis und Zuständigkeit
11	R 10	Niedergandern - Reiffenhausen (entlang L 567 west. RFW 4)	0,2 km	fehlender Radweg Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Land, gemeldet vordringlicher Bedarf an Landesstraßen)
12	R 11	Reinhausen - Bremke (L 568, Reinhausen bis Abzweig Bettenrode)	0,4 km	fehlender Radweg hohes Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg, (Baulastträger Land, gemeldet im vordringlichen Bedarf, fehlendes Teilstück) (Lückenschluss)
13	R 11	Bremke - Freienhagen (Thüringen), (östl. Ischenrode)	0,2 km	schadhafter Wegebelag fehlende Befestigung	Ausbau mit ausreichender Breite als Spurweg oder in ungebundener Decke (Gemeinde Gleichen)
14	R 15	Gieboldehausen - Herzberg (östl. Elbingen an B 27)	2,9 km	fehlender Radweg hohes Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Bund, gemeldet vordringlicher Bedarf an Bundesstraßen)
15	R 17	Eddigehausen - Abzweig Burg Plesse (entlang K 1)	0,8 km	fehlender Radweg hohes Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Landkreis, vordringlicher Bedarf an Kreisstraßen)
16	R 18	Spanbeck - Holzerode (Wirtschaftsweg westl. Holzerode)	0,7 km	schadhafter Wegebelag Gefahrenstelle	Ausbau mit ausreichender Breite in gebundener Decke (Samtgemeinde Radolfshausen)
17	R 19	Obernfeld - Rollshausen (Wirtschaftsweg im Hahletal)	1,6 km	schadhafter Wegebelag fehlende Befestigung	Ausbau mit ausreichender Breite in gebundener Decke (Baulastträger Bund, Ersatzweg B 247, Neuaufnahme)
18	R 20	Duderstadt - Breitenberg (entlang der L 530)	1,7 km	fehlender Radweg hohes Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Land, gemeldet vordringlicher Bedarf an Landesstraßen)
19	V 4	Dransfeld - Güntersen (Wirtschaftsweg am Ortberg)	0,6 km	schadhafter Wegebelag fehlende Befestigung	Ausbau mit ausreichender Breite und gebundener Wegedecke (Gemeinde Adelebsen/Dransfeld)
20	V 5	Lödingsen - Hettensen (parallel der Landesstraße 557)	1,6 km	schadhafter Wegebelag fehlende Befestigung	Neubau straßenparalleler Radweg und gebundener Wegedecke (Baulastträger Land, gemeldet vordringlicher Bedarf an Landesstraßen)
21	V 9	Klein Wiershausen - Settmarshausen (entlang der K 34)	0,8 km	fehlender Radweg Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Landkreis, vordringlicher Bedarf an Kreisstraßen)
22	V 10	Rosdorf - Göttingen-Grone (entlang der Gemeindestraße bis K 50)	0,8 km	fehlender Radweg hohes Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Gemeinde Rosdorf)
23	V 12	Dramfeld - Obernjesa (an der L 564 westl. Obernjesa)	0,5 km	fehlender Radweg hohes Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg, (Baulastträger Land, derzeit nur als weiterer Bedarf gemeldet)
24	V 19	Volkmarshausen - Hann. Münden (am Werra- und Weserufer B80/B3)	3,7 km	fehlender Radweg hohes Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Bund, gemeldet vordringlicher Bedarf an Bundesstraßen)

25	V 21	Wilhelmshausen - Lutterberg (Fuldatal nah der Bahnquerung)	0,8 km	schadhafter Wegebelaag fehlende Befestigung	Ausbau mit ausreichender Breite und gebundene Decke (Stadt Hann. Münden)
26	V 21	Wilhelmshausen - Lutterberg (an B 496, nördl. Lutterberg)	0,8 km	fehlender Radweg hohes Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Bund, gemeldet vordringlicher Bedarf an Bundesstraßen)
27	V 33	Göttingen - Diemarden (durch das Gartetal)	1,1 km	nicht ausreichende Wegebreite Gefahrenstelle	Ausbau in ausreichender Breite (Gemeinde Gleichen) (problematisch wegen Naturschutz)
28	V 44	Holzerode - Ebergötzen (innerhalb des Forstes)	0,6 km	schadhafter Wegebelaag fehlende Befestigung	Ausbau mit ausreichender Breite und wassergebundene Decke (Samtgemeinde Radolfshausen)
		Summe:	36,1 km		

Weiterer Bedarf (diese Auflistung stellt keine Prioritätenreihung dar)

Nr.	Route	Maßnahme	Länge	Mängel	Bemerkungen, Erfordernis und Zuständigkeit
1	RFW Werra	Hann. Münden - Oberode (westlich Laubach)	2,1 km	nicht ausreichende Wegbreite Gefahrenstelle	Ausbau mit ausreichender Breite (Stadt Hann. Münden)
2	RFW 5	Ossenfeld - Rischenkrug (Teilstück im Wald)	1,1 km	schadhafter Wegebelaag fehlende Befestigung	Ausbau mit ausreichender Breite (Gemeinden /Forst)
3	R 6	Lemshausen - Mengershausen (entlang der K 31)	0,3 km	nicht ausreichende Wegbreite Gefahrenstelle	Ausbau und Verbreiterung (Baulastträger Landkreis, weiterer Bedarf an Kreisstraßen)
4	R 18	Reyershausen - Spanbeck (am Rodebach)	1,0 km	schadhafter Wegebelaag fehlende Befestigung	Ausbau mit gebundener Wegedecke (Gemeinde Bovenden)
5	R 18	Bilshausen - Gieboldehausen (Zuwegung Gieboldehausen Nord an B 247)	1,0 km	fehlender Radweg hohes Verkehrsaufkommen	Neubau mit gebundener Wegedecke (Baulastträger Bund) (planfestgestellt)
6	R 19	Rollshausen - Gieboldehausen (Stichweg nach Gieboldehausen Südost, Martin-Luther-Ring)	0,6 km	fehlende Verbindung hohes Nutzungspotenzial durch Schüler	Neu- und Ausbau mit wassergebundener Wegedecke und Querung an der B 247 (Samtgemeinde Gieboldehausen) (teilweise Baulastträger Bund)
7	V 3	Emmenhausen - Harste - Parsen (entlang der L 555)	4,6 km	fehlender Radweg Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Land, gemeldet weiterer Bedarf an Landesstraßen)
8	V 12	Lippoldshausen - Atzenhausen (Wirtschaftsweg östl. der K 206)	1,3 km	schadhafter Wegebelaag Gefahrenstelle	Ausbau Wirtschaftsweg (Gemeinde Rosdorf)

Nr.	Route	Maßnahme	Länge	Mängel	Bemerkungen, Erfordernis und Zuständigkeit
9	V 12	Atzenhausen - Dahlenrode (entlang der L 564)	1,8 km	fehlender Radweg Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Land, gemeldet weiterer Bedarf an Landesstraßen)
10	V 12	Dahlenrode - Dramfeld (entlang der L 564)	4,2 km	fehlender Radweg Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Land, gemeldet weiterer Bedarf an Landesstraßen)
11	V 12	Dramfeld - Oberrnjesa (entlang der L 564)	2,2 km	fehlender Radweg hohes Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Land, gemeldet weiterer Bedarf an Landesstraßen)
12	V 13	Elkershausen - Friedland (parallel zur A 38)	0,8 km	schadhafter Wegebelag fehlende Befestigung	Ausbau mit gebundener Wegedecke (Gemeinde Friedland)
13	V 16	Jühnde - Bördel (östl. Hägerhof)	0,5 km	schadhafter Wegebelag Löcher und Flickstellen	Ausbau mit ausreichender Breite und wassergebundener Decke (Samtgemeinde Dransfeld)
14	V 16	Bördel - Varmissen (nördl. FKK Gelände)	0,5 km	geringe Wegebreite fehlende Befestigung	Ausbau mit ausreichender Breite und wassergebundener Decke (Samtgemeinde Dransfeld)
15	V 16	Varmissen (Gemeindestraße Hohes Feld)	0,1 km	schadhafter Wegebelag Löcher und Flickstellen	Ausbau des gesamten Straßenraums (Samtgemeinde Dransfeld)
16	V 24	Benterode - Nienhagen (2 Abschnitte westl. und östl. der K 212)	1,0 km	schadhafter Wegebelag fehlende Befestigung	Neubau mit wassergebundener Wegedecke (Gemeinde Staufenberg)
17	V 26	Uschlag - Dahlheim (Wirtschaftsweg im Niestetal)	1,0 km	schadhafter Wegebelag fehlende Befestigung	Neubau mit wassergebundener Wegedecke (Gemeinde Staufenberg)
18	V 48	Waake - Landolfshausen (Wirtschaftsweg Schweckhäuser Wiesen)	0,5 km	schadhafter Wegebelag fehlende Befestigung	Neubau mit wassergebundener Wegedecke (Samtgemeinde Radolfshausen)
19	V 48	Landolfshausen - Seulingen (entlang der L 574)	3,7km	fehlender Radweg Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Land, gemeldet weiterer Bedarf an Landesstraßen)
20	V 49	Klein Lengden - Groß Lengden (entlang der L 574)	2,0 km	fehlender Radweg Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Land, gemeldet weiterer Bedarf an Landesstraßen)
21	V 52	Bremke - Bischhausen (1 + 2) (südl. Sennickerode)	0,4 km	schadhafter Wegebelag fehlende Befestigung	Neubau mit wassergebundener Wegedecke (Gemeinde Gleichen)

Nr.	Route	Maßnahme	Länge	Mängel	Erfordernis und Zuständigkeit
22	V 52	Etzenborn - Nesselröden (entlang der K 45)	3,8 km	fehlender Radweg Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Landkreis, weiterer Bedarf an Kreisstraßen)
23	V 53	Gelliehausen - Kerstlingerode (Waldstück an Gemarkungsgrenze)	0,3 km	schadhafter Wegebelaag fehlende Befestigung	Ausbau mit wassergebundener Decke (Gemeinde Gleichen)
24	V 63	Nesselröden - Tiftlingerode (Kuppe Euzenberg)	0,3 km	schadhafter Wegebelaag fehlende Befestigung	Neubau mit gebundener Wegedecke (Stadt Duderstadt)
25	–	Varlosen - Dransfeld (entlang der L 560)	2,3 km	fehlender Radweg Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Land, gemeldet weiterer Bedarf an Landesstraßen)
26	–	Imbsen - Dransfeld (entlang der L 559)	2,9 km	fehlender Radweg Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Land, gemeldet weiterer Bedarf an Landesstraßen) (Alternative über Wirtschaftsweg möglich)
27	–	Holtensen - Lenglern (entlang der L 554)	1,2 km	fehlender Radweg Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Land, gemeldet weiterer Bedarf an Landesstraßen) (Alternative über Wirtschaftsweg möglich)
28	–	B 27 - Krebeck - Bodensee - Bilshausen (entlang der L 523)	5,5 km	fehlender Radweg Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Land, gemeldet weiterer Bedarf an Landesstraßen)
29	–	Gieboldehausen - Rüdershausen (entlang der K 107)	4,4 km	fehlender Radweg hoher Verkehrsaufkommen	Neubau straßenparalleler Radweg (Baulastträger Landkreis, weiterer Bedarf an Kreisstraßen)
		Summe:	50,4 km		

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

Vordringliche Maßnahmen (diese Auflistung stellt keine Prioritätenreihung dar)

Nr.	Route	Maßnahme	Länge	Mängel	Erfordernis und Zuständigkeit
1	RFW 5	Imbsen - Dransfeld (östl. Imbsen)	1,2 km	geringe Wegebreite fehlende Befestigung	Sanierung und Ausbau in wassergebundener Decke (Samtgemeinde Dransfeld) (Alternative zu Neubau an der L 559)
2	RFW 5	Benniehausen - Wöllmarshausen (Gartebrücke - Wöllmarshausen)	0,5 km	ungenügende Wegebreite Gefahrenstelle	Ausbau und Verbreiterung (Baulastträger Land)
3	R 5	Rosdorf - innerorts (Durchgangsstraße L 573)	2,2 km	fehlende Markierungen Gefahrenstelle	klare Verkehrsführung auf Fahrbahn fehlt (Markierungen) (Baulastträger Land)
4	R 15	Roringen - Waake (östl. Södderich)	0,4 km	ungenügende Wegbreite Gefahrenstelle	Ausbau und Verbreiterung (Samtgemeinde oder Neulösung im Zusammenhang mit OU Waake B 27)

Nr.	Route	Maßnahme	Länge	Mängel	Erfordernis und Zuständigkeit
5	R 16	Billingshausen Querung B 446 und nördlich anschließender Gehsteig)	0,4 km	falsche Beschilderung Gefahrenstelle	Berichtigung der Beschilderung Verbesserung der Sichtverhältnisse in Kurven (Flecken Bovenden)
6	V 1	Göttingen - Bovenden (alte B 3, südl. Bovenden)	0,6 km (1,2 km)	geringe Wegbreite punktuelle Mängel Wurzelaufbrüche	Neuaufteilung des Straßenraumes; Änderung Markierung (Flecken Bovenden/Stadt Göttingen)
7	V 12	Dramfeld - Obernjesa (Querung K 26)	0,1 km	fehlende Querunghilfe Gefahrenstelle	neue Beschilderung (Warnhinweis) (Baulastträger Landkreis)
8	V 48	Landolfshausen - Seulingen (südl. Trudelshäuser Mühle)	0,3 km	ungenügende Wegbreite Gefahrenstelle	Ausbau und Verbreiterung (Samtgemeinde Radolfshausen)
9	V 48	Landolfshausen - Seulingen (Wirtschaftsweg am Waldrand)	1,5 km	punktuelle Mängel diffuse Beschilderung	punktuelle Sanierung und neue Beschilderung (Samtgemeinde Radolfshausen)
		Summe:	7,2 km		

Weitere Maßnahmen (diese Auflistung stellt keine Prioritätenliste dar)

Nr.	Route	Maßnahme	Länge	Mängel	Erfordernis und Zuständigkeit
1	R 7	Meensen - Jühnde (südlich Einmündung in R 6)	1,0 km	punktuelle Mängel Gefahrenstelle	punktuelle Sanierung (Samtgemeinde Dransfeld)
2	R 8	Hühnerfeld - Oberode (Steilstrecke Kaufunger Wald)	2,5 km	fehlende Beschilderung Gefahrenstelle	neue Beschilderung (Warnhinweis) (Stadt Hann. Münden)
3	R 11	Bremke (Unterstraße entlang Wendebach)	0,1 km	nicht ausreichende Wegbreite Gefahrenstelle	Ausbau und Verbreiterung (Gemeinde Gleichen)
4	R 13	Göttingen - Groß Lengden (Forstweg in Oberholz)	1,0 km	fehlende Beschilderung Gefahrenstelle	punktuelle Sanierung (Gemeinde Gleichen)
5	R 13	Göttingen - Groß Lengden (Forstweg nördl. Groß Lengden Steilstrecke)	1,1 km	schadhafter Wegebelaag fehlende Befestigung	neue Beschilderung (Gemeinde Gleichen)
6	R 15	R 15 - R 17 (Forstweg westl. Waake nah Södderich)	0,8 km	punktuelle Mängel Gefahrenstelle	punktuelle Sanierung (Flecken Bovenden)
7	V 20	OD Spiekershausen (Ortskern)	0,3km	ungenügende Wegebene Gefahrenstelle	neue Beschilderung, Fortsetzung des Radweges (Gemeinde Staufenberg)
8	V 20	Spiekershausen - Speele (im Forst)	1,5 km	Gefahrenstelle	neue Beschilderung (Gemeinde Staufenberg)

Nr.	Route	Maßnahme	Länge	Mängel	Erfordernis und Zuständigkeit
9	V 49	OD Klein Lengden (Neubaugebiet Burgfeld)	0,2 km	ungenügende Wegebreite Gefahrenstelle	Ausbau und Verbreiterung (Gemeinde Gleichen)
		Summe:	8,5 km		

7 Fazit

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

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

Im Hinblick auf die Fusion zwischen dem Landkreis Göttingen und Landkreis Osterode am Harz ist mit der bereits beginnenden Radroutenerfassung im LK Osterode am Harz ein weiterer Schritt vollzogen. Die Bearbeitung erfolgt nach dem selben Schema, so dass über bisherige Landkreisgrenzen hinaus verglichen und geplant werden kann. Ein vergleichbares und zusammenfassbares Werk steht somit bei der Fusion bereit. Der Masterplan „Zukunftsfähiger Radverkehr“ für den fusionierten Landkreis ist in Arbeit und soll bis Sommer 2015 vorliegen.

8 Anhang

8.1 Erfassungs- und Beurteilungsbogen Blatt (1 – 9)

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

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

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

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

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

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

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

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

8.2 Planteil

- Blatt 1a Klassifizierung Alltagsverkehr
- Blatt 1b Klassifizierung Freizeitverkehr
- Blatt 2a Netzbeurteilung Gesamt
- Blatt 2b Netzbeurteilung Gefahrenstellen
- Blatt 2c Bestand der gemeldeten Radwege an klassifizierten Straßen
- Blatt 3a Konzept 2015 / bauliche Maßnahmen
- Blatt 3b Konzept 2015 / Sanierungs- und Infrastrukturmaßnahmen
- Anlage 8 Radwegeplan 1. Fortschreibung 2005 (nachrichtlich)