



Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr 2017

Inhalt

1. Vorgeschichte, Grundlagen und Ziele des Masterplans Zukunftsfähiger Radverkehr: Klimaschutz und Mobilität	3
1.1. Radroutenpläne im Landkreis Göttingen und im Landkreis Osterode am Harz	4
1.2. Gutachten zur Vertiefung und Ergänzung der Ergebnisse der Radroutenpläne	4
1.2.1. Ergebnisse aus dem Teilgutachten I a: Überprüfung der Netzplanung und Netzauswertung	4
1.2.2. Ergebnisse aus dem Teilgutachten I b: StVo-Überprüfung der Ortsdurchfahrten	5
1.2.3. Ergebnisse aus dem Teilgutachten 2: Radiales Netz rund um Göttingen	5
1.2.4. Ergebnisse aus dem Teilgutachten 3: Machbarkeitsstudie Pendler-Alltagsroute am Harzrand	6
1.2.5. Ergebnisse aus dem Teilgutachten 4: Erreichbarkeit intermodaler Knotenpunkte	6
1.2.6. Ergebnisse aus dem Teilgutachten 5: Radverkehrsstärken	6
1.2.7. Beteiligung der Kommunen und Verbände	7
1.2.8. Ziele des Masterplans	8
2. Handlungsfelder des Masterplans	8
2.1. Handlungsfeld PLANEN	8
2.1.1. Radwegebau beim Neu- und Ausbau von Kreisstraßen	9
2.1.2. Radwegekonzept des Landes Niedersachsen 2016	9
2.1.3. Zukunftsvision „Schutzstreifen außerorts“	9
2.1.4. Radverkehrsmessungen und Zählungen	11
2.1.5. Umsetzung Baulastträger übergreifender Projekte	11
2.2. Handlungsfeld BAUEN	11
2.2.1. Ausbau von Wirtschaftswegen für Fahrradnutzung	12
2.2.2. Ausbau von Radwegen an Gemeindestraßen	12
2.2.3. Ausbau von Radwegen an Kreisstraßen des Landkreises Göttingen	12
2.3. Handlungsfeld SICHERN	12
2.3.1. Sicherung der Qualität im regionalen Radverkehrsnetz des Landkreis Göttingen	13
2.3.2. Verkehrsschauen und Verkehrssicherheit	15
2.4. Handlungsfeld VERKNÜPFEN	15
2.5. Handlungsfeld MOTIVIEREN	16
2.6. Handlungsfeld FÖRDERN	17
2.7. Kriterien für die Auswahl der wichtigsten Maßnahmen	18
3. Ausblick und Herausforderungen	19
4. Fazit	20
Anlagen zum „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“	22

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 CO²Belastung auf die Mobilität im Kreisgebiet zurück, die CO² Belastungen durch die Bundesautobahnen ergeben weitere 24 % Anteil. Die verstärkte Nutzung des Umweltverbundes kann hier einen Beitrag leisten zur Erreichung der Klimaschutzziele 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 erarbeitet 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. Dafür hatte das Land Niedersachsen Fördermittel in Höhe von 212.600 € (einschließlich einer Ausbaumaßnahme) 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 Pedelecs und EBikes ist die Topografie kein Hinderungsgrund 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 Infrastrukturvoraussetzungen 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 im Landkreis Göttingen und im Landkreis Osterode am Harz

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 Arbeitsstättenschwerpunkten 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 .

Radroutenplan Altkreis Göttingen

<https://www.landkreisgoettingen.de/lexikon/begriff.php?menuid=193&topmenu=444&keyword=&type=&begriff=7700&buchstabe=R>

Radroutenplan Altkreis Osterode am Harz

<https://www.landkreisgoettingen.de/lexikon/begriff.php?menuid=193&topmenu=444&keyword=&type=&begriff=7723&buchstabe=R>

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.

Quelle: „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“ Teilgutachten Netzplanung Landkreis Göttingen und Landkreis Osterode am Harz von MTG (Wijgers, 2015 Hannover)

http://www.landkreisgoettingen.de/pics/medien/1_1456753790/Masterplan_Zukunftsfahiger_Radverkehr_-_Teilgutachten_Netzplanung_-_Bericht_150731.pdf

Mängel – und Maßnahmenpläne von 40 Ortsdurchfahrten in beiden Altkreisen siehe:

<http://www.landkreisgoettingen.de/staticsite/staticsite.php?menuid=637&topmenu=443>

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 Boven-den. Damit wurden von Landkreisseite die entscheidenden Vorarbeiten für den Radverkehrsentwicklungsplan erbracht, der 2016/17 mit Unterstützung von Fachplanungsbüros von der Stadt Göttingen ausgearbeitet wird.

Quelle: „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“ Teilgutachten 2 SV Kaulen: Planung eines radialen Netzes von schnellen Radroutenverbindungen und Radschnellwegen für Pendler (R. Kaulen, W. Kever, C. Booß, Aachen/München 2015)

http://www.landkreisgoettingen.de/pics/medien/1_1456831717/bericht_masterplan_radverkehr_lo_s2.pdf

Die Mängelanalysen für zehn Übergabepunkte sind in den folgenden Plänen und dazugehörigen Tabelle übersichtlich beschrieben und aufgelistet.

<http://www.landkreisgoettingen.de/staticsite/staticsite.php?menuid=635&topmenu=443>

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 Anlage 1) 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)

Quelle: „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“ Teilgutachten 3 SV Kaulen: Machbarkeitsstudie Pendler-Alltagsroute am Harzrand (R. Kaulen, W. Kever, C. Booß , Aachen/München 2015)

http://www.landkreisgoettingen.de/pics/medien/1_1456762449/bericht_masterplan_radverkehr_lo_s3.pdf

Der Übersichtsplan zum Maßnahmenkonzept und die zugehörigen Pläne und Tabellen stehen hier zum download zur Verfügung.

<https://www.landkreisgoettingen.de/staticsite/staticsite.php?menuid=638&topmenu=443>

1.2.4. Ergebnisse aus dem Teilgutachten 4: Erreichbarkeit intermodaler Knotenpunkte

Auf Basis einer Bedarfsanalyse und eines Maßnahmenkonzepts für 16 Bahnhaltdepunkte 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.

Quelle: „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“ Teilgutachten 4 Planung und Gestaltung der intermodalen Knotenpunkte in den Landkreisen Göttingen und Osterode am Harz (Abschlussbericht zum Los 4), TEAMRED Dr. J. Theißen, Dipl.Ing. T.Möller (Bonn/Berlin 2015)

http://www.landkreisgoettingen.de/pics/medien/1_1464182918/160509-LK-Goettingen-Endbericht.pdf

1.2.5. Ergebnisse aus dem Teilgutachten 5: Radverkehrsstärken

Die Radverkehrsmessungen wurden von IGS (Ingenieurgesellschaft beratende Verkehringenieure, 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.

Quelle: „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“ Teilgutachten 5 Radverkehrszählung im Landkreis Göttingen und Osterode am Harz - Bericht zu den zu den Messergebnissen, IGS (Neuss, 2015) und Radschlag (Berlin, 2015)

http://www.landkreisgoettingen.de/pics/medien/1_1456761982/LOS_5_Chartbericht_Goettingen_ges_2016-01-06_FINAL_klein.pdf

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 2 „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 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.

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

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 – Bauen – Verknüpfen – Sichern – Motivieren – Fördern

2. Handlungsfelder des Masterplans

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

- PLANEN – Gesamtstrategie für den Landkreis
- BAUEN - Ausbau der Infrastruktur für Radverkehr
- SICHERN – Verkehrssicherheit und Qualitätssicherung
- VERKNÜPFEN - intermodale Verknüpfung von Rad, Bus und Bahn
- MOTIVIEREN - Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung
- FÖRDERN - Förderberatung und kreiseigene Förderprogramme

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 vorrangigen 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. Radwegkonzept 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 (Radwegkonzept 2016 Land Niedersachsen: 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 vordringlichem 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 Lenglern nach Bovenden abgeschlossen hat. Das NLSTBV erstattet der Kommune die externen Planungskosten in vollem Umfang. Diese kümmert sich im Gegenzug mit ihrem eigenen Personal um die Betreuung des Planungsbüros bis zur Planfeststellung der Baumaßnahme.

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 Ver-

kehrssicherheitsgründen 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 Verkehrssicherheit 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 Anlage 1). 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 Verkehrsführungselements 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)

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 (siehe Anlage 1 zum „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“). 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 Wirtschaftswege. 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 beschränkten 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 Wegeeigentümer 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.

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

Im „7. Mehrjahresprogramm für den Ausbau von Kreisstraßen von 2015 bis 2019“ ist neben dem (Aus-)Bau von Kreisstraßen der Neubau von 3,3 km Radwegen an Kreisstraßen vorgesehen und beschlossen. Die einzelnen baureifen Projekte werden jährlich mit der Haushaltsplanung im Ausschuß (AWVBPE) vorgestellt. Die Maßnahmen wurden aus dem Radroutenplan 2015 des Landkreises Göttingen abgeleitet.

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“.

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 Radver-

kehr. 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 Landkreis 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:

	Regelbreite	Mindestbreite
Radweg (mit und ohne Benutzungspflicht)	2,00 m (1,60 m)*	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 1,50 m (VwV-StVO)
Zweirichtungsradweg	2,50 m (2,00 m)*	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,00 m (VwV-StVO)
Radfahrstreifen	1,85 m (1,60 m)* Inkl. Breitstrich	Lichte Breite inkl. Breitstrich: 1,50 m (VwV-StVO)
Schutzstreifen	1,50 m Inkl. Markierung	1,25 m (ERA) 1,50 m neben 2,00 m Parkständen (RASt)
Gem. Geh- u. Radweg, innerorts	2,50 - > 4,00 m**	Lichte Breite: 2,50 m (VwV-StVO)
Gem. Geh- u. Radweg, außerorts	2,50 m***	2,00 m***
*bei geringer Radverkehrsbelastung		
**in Abhängigkeit von der Gesamtbelastung Fußgänger und Radfahrer/Stunde		
*** zzgl. 1,75m Sicherheitstrennstreifen		

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

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 Ver-

antwortung 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 Landkreis 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, Straßenbausträgern, 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 2.6. 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 werden 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 "Fahradfreundliche 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 Tourismus-Marketing Niedersachsen und der Landesverkehrswacht Niedersachsen. Folgende Bereiche gehen in die Bewertung der Jury ein: kommunalpolitische Zielsetzungen im Konzept, Infrastruktur, Verkehrssicherheit, Radtourismus, fahradfreundliches Klima und Berufsradverkehr. Die Verleihung des Zertifikats findet jährlich statt. Die Auszeichnung bescheinigt den Kommunen für fünf Jahre, eine der fahradfreundlichsten Kommunen Niedersachsens zu sein.

2.6. Handlungsfeld FÖRDERN

Dieses Aufgabenfeld reicht vom Mitteleinsatz für eigene Radverkehrsinfrastruktur- und Baumaßnahmen 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 Planungskapazitäten 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 Planfeststellung und den Bau der geplanten Radwege aus dem „Radwegekonzept 2016 des Landes“ deutlich zu beschleunigen.
- **Förderprogramm „Fahrradabstellanlagen für Kommunen im Landkreis Göttingen**
Die Verwaltung 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 folgende Eckpunkte: 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 und können überall in den Ortschaften angebracht werden, wo Bedarf besteht. Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen, Bahnhaltepunkten und Bahnhöfen müssen mit dem ZVSN bzw. der LNVG abgestimmt werden bzw. können durch diese aufgestellt und gefördert werden.

2.7. Kriterien für die Auswahl der wichtigsten Maßnahmen

Die Auswahlkriterien aus den unterschiedlichen Handlungsfeldern für die Aufnahme in die Maßnahmenübersicht der vordringlichen Maßnahmen sind im folgenden Abschnitt aufgeführt.

• Planen und Bauen

- Die Maßnahme schließt eine wichtige Lücke im Routennetz und hat eine hohe Netzpriorität.
- 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 unterstützt.
- Die Maßnahme optimiert die Radverkehrsverbindung mit einem intermodalen Knotenpunkt des Öffentlichen Personennahverkehrs (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 Gebrauchs („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 Verkehrssicherheit und / oder ein Unfallschwerpunkt wird entschärft.
- Die Maßnahme erhöht die touristische Attraktivität eines Radfernweges.

• Motivieren und Vernetzen

- Die Maßnahme leistet einen Beitrag zur Verbesserung des fahrradfreundlichen Klimas im Landkreis Göttingen.
- Die Maßnahme leistet einen Beitrag zur Vernetzung von Akteuren.
- Die Maßnahme leistet einen Beitrag zur Unterstützung von bürgerschaftlichem Engagement.
- Die Maßnahme leistet einen Beitrag zu Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation (z.B. in Bezug auf Mobilitätsbildung, Verkehrssicherheitsarbeit, klimafreundliche Mobilität).

- **Fördern**

- Für die Maßnahme können Fördermittel z.B. von der EU, dem Bund oder Land eingeworben werden.
- Der Landkreis stellt eigene Haushaltsmittel gemäß der eigenen Förderrichtlinie zur Umsetzung 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 haben. 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 „Schaukasten Elektromobilität“ in Göttingen realisiert. Bundesweite Delegationen und Tagungen stehen Schlange und informieren sich zu technischen Detailfragen vor Ort. Der inzwischen in der Umsetzung befindliche Ruhradschnellweg R1 wird 80 Kilometer quer durchs Ruhrgebiet führen und damit den Verkehrsinfarkt abmildern.

Verkehrsplaner auf dem Nationalen Radverkehrskongress in Mannheim beschäftigen sich im April 2017 mit der Herausforderung wie Radfahrer in Verkehrssysteme mit von Menschen gesteuerten KFZ und autonomen selbstfahrenden Fahrzeugen integriert werden können. Nachrichten zur dramatischen Änderung des gesamten Mobilitätssektors kommen täglich und das wird in naher Zukunft auch die Mobilität im ländlichen Raum des Landkreis Göttingen, in Ortschaften und Mittelzentren und im Oberzentrum Göttingen immer mehr und immer schneller verändern.

Carsharing und öffentliche Pedelecverleihstationen sind in den ersten Dörfern im Landkreis Göttingen schon erfolgreich getestet und inzwischen etabliert worden, Lastenräder breiten sich aus. Pedelecs und E-Bikes lassen die früheren Berge und Anhöhen schrumpfen, so daß bald jeder nach Dransfeld mit dem Rad pedeln kann, nicht nur die Rennradfahrer, die monatelang 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 Herausforderungen der nächsten Jahre, um seine Potenziale und Chancen für eine klimafreundliche Nahmobilität 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 im Landkreis Göttingen und im Landkreis Osterode am Harz (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: Netzplanung (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.

Der Masterplan gliedert sich in die Handlungsfelder:

Planen – Bauen – Verknüpfen – Sichern – Motivieren – 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“ (Anlage 1) 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 zum Masterplan) 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 (Anlage 1) 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 verkehrssicher 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 Wegweisung 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 (Weser-, Fulda-, Werra, Leine-Heide- und Weser-Harz-Heide-Radfernweg) übernimmt der Landkreis künftig die Kontrolle der Verkehrssicherheit und beseitigt kleinere Mängel mit der kreiseigenen Straßenmeisterei. Mit den Baulastträgern werden Maßnahmen zur Unterhaltung dieser touristischen Wege abgestimmt.
- Die Verwaltung setzt den Kreistagsbeschluss um, eine eigene Förderrichtlinie zur Bezuschussung von 50% der zwendungsfähigen 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 auszuweiten.
- 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.traße

Anlagen zum „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“

1. Maßnahmenübersicht
2. regionale Karten zur Maßnahmenübersicht
3. Liste der zurückgestellten Baumaßnahmen

Stand: April 2017

Fachbereich Bauen

Karnehm-Wolf

Schulze

Prüter