

Radwegekonzept 2015 (RVK 2015) für den Landkreis Northeim

Abschlussbericht



Auftraggeber
Landkreis Northeim
Medenheimer Straße 6-8
37154 Northeim

Böregio
BÜRO FÜR STADT- UND REGIONALENTWICKLUNG

Auftragnehmer

Böregio
Büro für Stadt- und Regionalentwicklung

Dr. Rainer Mühlnickel
Humboldtstr. 31
38106 Braunschweig
Tel. 0531/237-1455
Fax: 0531/237-1799
Mail: info@boeregio.de
Web: www.boeregio.de

Bearbeitung:
Dr. Ing. Dipl. Hdl. Rainer Mühlnickel
Sandra Ulbricht (B.Sc.)

Braunschweig, Dezember 2015

In Zusammenarbeit mit dem Radverkehrsbeauftragten
des Landkreises Northeim Herrn André Schumann.

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Aufgabenstellung	1
2	Vorgehensweise und Untersuchungsmethodik	2
3	Der Landkreis Northeim	2
3.1	Situationsanalyse	7
3.2	Verkehrssicherheitsanalyse	12
4	Radverkehrsinfrastruktur	13
4.1	Netzplanung	13
4.2	Rechtliche Rahmenbedingungen	21
4.3	Mängelanalyse	30
5	Handlungsempfehlungen	36
6	Fazit	39
7.	Literaturverzeichnis	42

Anlagen

Anlage 1:	Überprüfung und Umsetzung der vorgeschlagenen Radwege aus dem Radwegegesamtkonzept des Ingenieurbüros Ludwig und Partner vom März 1999 und der ADFC-Prioritäten 2000 und 2011, (Stand: 22.01. 2015)
Anlage 2:	DTV-Werte an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Landkreis Northeim (2010)
Anlage 3:	Unternehmen ab 100 Beschäftigten im Landkreis Northeim
Anlage 4:	Anschreiben an die Bürgermeister/innen und Ansprechpartner für Radverkehr im Landkreis Northeim
Anlage 5:	Maßnahmen nach der Netzhierarchie und Priorität
Anlage 6:	Tabelle: Mängel und Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel im Radwegenetz 2015 Landkreis Northeim (Stand 08.12.2015)
Anlage 7:	Stellungnahmen der Gemeinden zum Radwegenetz 2015 Landkreis Northeim (24. September 2015 bis zum 25. November 2015)
Anlage 8:	Maßnahmen an Kreisstraßen im Landkreis Northeim (Stand 09.06.2015)
Anlage 9:	Geplante Radverkehrsverbindungen und Radverkehrsanlagen im Landkreis Northeim (Stand 02.07.2015)
Anlage 10:	Radwegekonzept für den Landkreis Northeim, Abschlusspräsentation 24. September 2015, Northeim

Karten

Karte 1:	Zentralität
Karte 2:	Wunschliniennetz
Karte 3:	Straßenklassifizierung mit DTV-Werten
Karte 4:	Radwegenetz
Karte 5:	Mängelerfassung im Radwegenetz
Karte 6:	Touristische Radrouten und Wegweiserstandorte

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1: Der Landkreis Northeim mit seinen Gemeinden
- Abb. 2: Europaradweg R1 bei Lüthorst mit unzureichendem Wegebelaag
- Abb. 3: Hinweisschild Bett & Bike Betrieb
- Abb. 4: Wildpark Haus bei Neuhaus im Solling
- Abb. 5: Infogebäude zur Römerschlacht am Harzhorn und geplante Radwegeverbindung an der B 248
- Abb. 6: Abstellanlagen am Bahnhof Northeim
- Abb. 7: Streckennetz der DB im Landkreis Northeim
- Abb. 8: Entwicklung des Radfahreraufkommens an der Zählstelle Garlebsen 2013
- Abb. 9: Entwicklung des Radfahreraufkommens in den Jahren 2011, 2012 und 2013
- Abb. 10: Radfahreraufkommen an der Zählstelle in Immensen im Jahr 2012
- Abb. 11 und 12: Wegweisung mit Einschubelementen im Landkreis Northeim
- Abb. 13: Übersicht über die Radfernwege und Themenrouten im Landkreis Northeim
- Abb. 14: Unfallentwicklungen im Landkreis Northeim (2002-2013)
- Abb. 15: Karte Zentralität
- Abb. 16: Karte Wunschliniennetz
- Abb. 17: Planungsablauf für ein Radwegekonzept
- Abb. 18: Anforderungen an das Radwegenetz
- Abb. 19: Geplante Radwegeverbindung auf einer ehemaligen Bahntrasse von Billerbeck nach Kalefeld
- Abb. 20: Radtouristen auf dem Leine-Heide-Radweg. (Radverkehrsverbindung AR II)
- Abb. 21: Kriterien zur Unterscheidung von alltagstauglichen Verbindungen und radtouristischen Verbindungen
- Abb. 22: Bestandteile eines Radverkehrsnetzes
- Abb. 23: Verkehrsräume und lichte Räume des Radverkehrs (aus ERA 2010)
- Abb. 24: Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen
- Abb. 25: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen
- Abb. 26-29: Kreisverkehr Einbeck, Hannoversche Straße, Markoldendorfer Str., Kohnser Weg
- Abb. 30: Vorschlag für die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Einbeck (Hannoversche Straße/Walter-Poser-Str.)
- Abb. 31: Anforderungen an Radverkehrsanlagen
- Abb. 32: Einbahnstraße in Einbeck
- Abb. 33: Fahrradschutzstreifen in Einbeck
- Abb. 34: Fahrradschutzstreifen vor dem Kreisverkehr Hannoversche Str./Markoldendorfer Str. in Einbeck
- Abb. 35: Schutzstreifen bei Heckenbeck
- Abb. 36: Markierter Schutzstreifen bei Eilensen
- Abb. 37: Nutzung des Rades
- Abb. 38: Karte Mängelerfassung im Radwegenetz
- Abb. 39 - 41: Mängel in der Wegweisung und Vorschlag für die MTB-Wegweisung im Naturpark Solling-Vogler
- Abb. 42 und 43: Fahrradabstellanlagen (Positive und negative Beispiele)

Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Bevölkerungsentwicklung der 11 Gemeinden im Jahr 2014
Tab. 2:	Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Erholung“
Tab. 3:	Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Fremdenverkehr“ und den regional bedeutsamen Erholungsschwerpunkten
Tab. 4:	Übersicht über die räumlichen Konzentrationen touristischer Infrastrukturen
Tab. 5:	Ausbaustandard der klassifizierten Straßen im Landkreis Northeim in den Jahren 2011 und 2015 an straßenbegleitenden Radwegen
Tab. 6:	DTV-Schwankungsbereich auf Bundes-, Land- und Kreisstraßen im Landkreis Northeim (2010)
Tab. 7:	Haltepunkte im Landkreis Northeim
Tab. 8:	Streckenbezogene Mängel mit Priorisierung
Tab. 9:	Punktuelle Mängel mit Priorisierung
Tab. 10:	Maßnahmen an überregionalen Radverkehrsverbindungen
Tab. 11:	Maßnahmen an regionalen Radverkehrsverbindungen

1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Der Landkreis Northeim hat sich in den letzten Jahren aktiv für die Förderung des Radverkehrs eingesetzt. Mit dem 2. Platz beim Landeswettbewerb „Fahrradfreundliche Kommune“ in Niedersachsen wurde 2011 der Landkreis für seine vorbildliche Initiativen zur Erhöhung des Radverkehrs ausgezeichnet. Zusätzlich wurde ein **Radverkehrskonzept 2011** erarbeitet, um die vielen Einzelprojekte und Aktivitäten in einen Zusammenhang zu stellen und Vorschläge für die nächsten Jahre zu formulieren.¹ Zusätzlich arbeitet der Landkreis mit anderen Kommunen im Land Niedersachsen in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen zusammen.

Als Grundlage für das vorliegende **Radwegekonzept 2015 (RVK 2015)** diene das vorhandene **Radwegesamtkonzept des Landkreises Northeim aus dem Jahr 1999** vom Ingenieurbüro Ludwig & Partner. Einige Vorschläge sind bereits umgesetzt, andere wiederum nicht. Aus diesem Grund wurden in diesem Auftrag die damals erarbeiteten Empfehlungen fachlich überprüft und Planungen aus den letzten 15 Jahren für die Radverkehrsanlagen berücksichtigt werden. Wünsche der Verwaltung werden abgefragt, fachlich begutachtet und in das Konzept mit aufgenommen (siehe Anlage 1, 4, 6 und 7).

Durch das vorliegende Konzept will der Landkreis Northeim zielgerichteter die Finanzen für den Radwegebau einsetzen, um insgesamt den Radverkehr zu fördern, die Sicherheit und den Komfort zu verbessern. Konflikt und Gefahrenstellen wurden erfasst, bewertet und Vorschläge zu deren Reduzierung ausgearbeitet. Mit der Erstellung des flächendeckenden regionalen Radwegekonzeptes ist ein Handlungsrahmen für die Forderung des Alltags- und Freizeitverkehrs geschaffen worden. Dazu wurde ein klassifiziertes nutzerorientiertes Radverkehrsnetz erstellt, das die Bedürfnisse des Alltags- und Freizeitverkehrs verbindet. Zudem wurden Potentiale für die Weiterentwicklung und den Ausbau von sicheren und überörtlichen Radverkehrsverbindungen auch in die Nachbarlandkreise aufgezeigt. Das Mountainbikenetz im Naturpark Solling-Vogler wurde in das vorhandene Netz integriert.

Die Aufstellung eines priorisierten Maßnahmenprogramms soll als Entscheidungsgrundlage für die koordinierte Baulastträger übergreifende Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen dienen und die gezielte Einwerbung und Bereitstellung von Investitionsmitteln ermöglichen (siehe Anlage 5 und 6).

Die **Beteiligung der Gemeinden** und **des ADFC** wurden bei der Erarbeitung des Radwegekonzeptes als sehr wichtig angesehen. Vorschläge zum Radwegenetz wurden im Zeitraum vom 13. Januar bis 10. Juni 2015 gesammelt und ausgewertet. Zusätzlich wurden Radwegeverbindungen anhand von Karten, verschiedenen Radroutenplanern, vorhandenen Radwegekonzepten und eine Befahrung von Teilabschnitten vor Ort durchgeführt. Bei den Handlungsempfehlungen sind nur ausgewählte Beispiele präzisiert worden, weil der Rahmen des Projektes überschritten worden wäre. Am 24. Sept. 2015 wurden die Ergebnisse des Radwegekonzeptes den beteiligten Kommunen vorgestellt und diskutierte Vorschläge entsprechend eingearbeitet.

¹ Landkreis Northeim 2011: Radverkehrskonzept, Northeim.

2 Vorgehensweise und Untersuchungsmethodik

Die Vorschläge aus der Verwaltung wurden in der Anlage dargestellt und bewertet. Ein wichtiges Ziel für das Radwegkonzept bestand darin, die vorhandenen Radwegeverbindungen zu klassifizieren und deren Handlungsbedarf für die Sicherheit der Radfahrer und die Verbesserung der Wegequalität vorzuschlagen. Für den Tourismus nehmen der Leine-Heide-Radweg, der Europaradweg R1/D-Route 3 und der Weserradweg eine wichtige Funktion wahr. Zusätzlich gibt es das Mountainbikenetz im Naturpark Solling-Vogler, dass in das erarbeitete Radwegenetz mit aufgenommen worden ist (siehe Karte 4: Radwegenetz). Die touristischen Radrouten sind nach ihrer touristischen Bedeutung in Radfernwege, regionale Routen und lokale Routen unterteilt worden. Die vorhandenen Wegweiserstandorte wurden in die Karte 6: Touristische Routen und Wegweiserstandorte mit aufgenommen.

Das RVK 2015 für den Landkreis Northeim ist in mehrere Arbeitsschritte untergliedert, die die fachlichen Teilbereiche **Bestandserfassung**, **problemorientierte Bestandsanalyse**, **Netz-** und **Handlungskonzept** umfassen.

Das Konzept wurde in enger Abstimmung mit dem **Radverkehrsbeauftragten Herrn Schumann** erarbeitet. Der Entwurf des Radwegenetzes wurde am 11. Juni 2015 im Landkreis Northeim mit Frau Meergans, Herrn Schumann und Herrn Ziebarth (ADFC) vorgestellt und Änderungswünsche mit aufgenommen. Eine Diskussion über die Handlungsempfehlungen erfolgte mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Gemeindeverwaltungen am 24.09.2015.

3 Der Landkreis Northeim

Der Landkreis Northeim hat eine Fläche von 1.267 km². Die Bevölkerungsdichte beträgt 106 Einwohner je km² und im Jahr 2014 wohnten 134.464 Einwohnerinnen und Einwohner in diesem Kreisgebiet (2003 waren es noch 148.451 Einwohner). Seit 1980 ist diese Einwohnerzahl rückläufig. In der Kreisstadt Northeim und in Einbeck leben etwa je 1/5 der Bevölkerung, in den 2 weiteren mittelzentralen Städten Bad Gandersheim und Uslar leben weitere 18 Prozent. Die Städte Hardegsen, Dassel und Moringen stellen weitere 20 Prozent, die übrige Bevölkerung verteilt sich auf die 5 Gemeinden Bodenfelde, Kalefeld, Katlenburg-Lindau, Kreiensen und Nörten-Hardenberg. Neben den nachfolgend genannten Gemeinden gibt es auch ein gemeindefreies Gebiet von 177,49 km² im Solling. Nach der prognostizierten Veränderung der Bevölkerungsstruktur in den einzelnen Altersgruppen zwischen 2002 und 2020 wird es in der Altersgruppe von 0 bis 5 Jahren 2020 etwa 1.500 Kinder weniger als 2002 geben. Auch die Zahl der Schüler (Altersgruppe 6 -16) wird um ca. 5.000 abnehmen.² Im gesamten Landkreis ist Leerstand ein bereits sichtbares Thema. Zusammen mit den Landkreisen Goslar, Göttingen, Holzminden und Osterode am Harz gehört die Region zum Raum Südniedersachsen, für den das Land Niedersachsen einen besonderen Handlungsbedarf identifiziert hat.

Im westlichen Kreisgebiet beginnt der Naturpark Solling-Vogler, das zweitgrößte zusammenhängende Waldgebiet und Mittelgebirge Niedersachsens. Der Landkreis liegt im

² Landkreis Northeim 2006: Regionales Raumordnungsprogramm 2006 Landkreis Northeim, Beschreibende Darstellung, Northeim

Weser-Leine-Bergland und ist durch seine Hügellandschaft und Bodenstruktur durch die Land-, Forst- und Viehwirtschaft geprägt. Die Fließgewässer Weser, Leine und Rhume prägen zusätzlich den Landschaftsraum. Weitere Wasserflächen wie die Northeimer Seenplatte und die Leinepolder bei Salzderhelden tragen maßgeblich zur Attraktivität des Naturraumes der Region bei. Zahlreiche mittelständische Industriebetriebe sind außerdem ansässig. Die drei größten Industriebetriebe der Region (ContiTech in Northeim, KWS SAAT in Einbeck und Kayser Automotive Systems in Einbeck) beschäftigten im Jahr 2010 zusammen fast 4.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Der Dienstleistungssektor ist im Landkreis Northeim unterrepräsentiert.³ Wie aus der Anlage 3 zu entnehmen ist, gibt es Arbeitsstättenkonzentrationen, die in der Karte 2: Wunschliniennetz dargestellt sind.

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung der 11 Gemeinden im Jahr 2014

Gemeinde	Einwohnerzahl
Bad Gandersheim	9.857
Einbeck	31.597
Kalefeld	6.597
Dassel	9.863
Bodenfelde	3.210
Uslar	14.351
Moringen	7.030
Hardeggen	7.821
Northeim	28.879
Katlenburg-Lindau	7.167
Nörten-Hardenberg	8.092
Gesamt	134.464

Abb. 1: Der Landkreis Northeim mit seinen Gemeinden



Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen 2014⁴

Quelle: Landkreis Northeim 2012

Der Landkreis grenzt im Uhrzeigersinn im Nordwesten beginnend an die Landkreise Holzminden, Hildesheim, Goslar, Osterode am Harz und Göttingen (alle in Niedersachsen) sowie an den Landkreis Kassel (in Hessen) an den Kreis Höxter (in Nordrhein-Westfalen). Die nächstgelegenen Oberzentren sind die Stadt Göttingen (Luftlinie ca. 30 km), die Stadt Hildesheim (ca. 45 km) und die Stadt Kassel (ca. 60 km).

Für das Radwegekonzept sind die Wege zu den Schulen mit dem Rad von großer Bedeutung, deshalb ist es wichtig, die Anzahl der folgenden Schulen⁵ zu nennen:

- 27 Grundschulen und 2 Außenstellen
- 6 Haupt- und Realschulen
- 5 Oberschulen
- 3 Gesamtschulen (Moringen, Bodenfelde, Einbeck)
- 5 Gymnasien (Bad Gandersheim, Einbeck, Uslar, Dassel, Northeim)
- 6 Förderschulen

³ Region Harzweserland 2015: Regionales Entwicklungskonzept Harzweserland, Northeim

⁴ Landesamt für Statistik Niedersachsen 2014: Bevölkerung in Niedersachsen, Tabelle K1020014

⁵ Siehe Landkreis Northeim, Schulen. <http://www.landkreisnortheim.de/magazin/magazin.php?menuid=219&topmenu=21>, Zugriff 06.02.2015

- 4 Berufsbildende Schulen
- 1 Freie Schule Heckenbeck

Der Landkreis ist Teil der Region Südniedersachsen. Als Mittelzentren sind Northeim, Bad Gandersheim, Uslar und Einbeck zu nennen (siehe Karte 1: Zentralität).

Die attraktive Landschaft des Harzweserlandes hat eine hohe Bedeutung für Erholung und Tourismus. Die 17 Naturschutzgebiete haben mit rund 2.300 Hektar zwar nur einen Anteil von 1,8 % an der Gesamtfläche des Landkreises, was unter dem Landesdurchschnitt von 4,78 % liegt. Der Anteil der Landschaftsschutzgebiete ist dagegen mit knapp 40 % fast doppelt so hoch wie im niedersächsischen Durchschnitt. Die Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Erholung“ im Landkreis Northeim haben ihre besondere Bedeutung in der Naherholung und der Kurzerholung. Die festgelegten Standorte verfügen entweder über besondere Infrastrukturen und/oder über Erholungsflächen mit hohem Erholungswert mit entsprechend hoher Erholungsnutzung (Vorsorge- und Vorranggebiete für Erholung). Ausschlaggebend für die Ausweisung der Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Fremdenverkehr“ sind zum einen die Aspekte Landzeiterholung und Kur (Beherbergung), räumliche Konzentration von Infrastrukturen in den Ortsteilen sowie im nordwestlichen Kreisbereich die Lage im/am Naturpark Solling-Vogler als besondere touristische Destination mit der Attraktion eines Mountainbike-Streckennetzes.⁶

Der Landkreis Northeim zeichnet sich durch seine zentrale Lage zwischen zwei profilierten Tourismusdestinationen aus. Einige Kommunen der Region arbeiten bereits mit dem Weserbergland im Westen und dem Harz im Osten der Region zusammen. Der Europaradweg R1 schafft über den Landkreis eine Verbindung dieser Destinationen.

Tab. 2: Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Erholung“

Erholungslandschaft	Standorte
Solling	Bodenfelde, Armelith, Wahnbeck, Dassel, Lauenberg, Sievershausen, Hardeggen, Lichtenborn (Goseplack), Uslar, Eschershausen, Delliehausen, Gierswalde, Schlarpe, Schönhagen, Volpriehausen
Leinetal	Einbeck, Edemissen, Immensen, Negenborn, Rotenkirchen, Salzderhelden, Greene, Ahlshausen, Sievershausen, Moringen, Nörten-Hardenberg, Northeim
Westerhöfer Bergland/Langfast und Harzbörde/Heberbörde	Bad Gandersheim, Kalefeld, Düderode, Oldenrode, Willershausen, Westerhof, Katlenburg, Lindau, Gillersheim

Quelle: Landkreis Northeim 2006: Regionales Raumordnungsprogramm 2006 Landkreis Northeim, Beschreibende Darstellung, Northeim, 26-28

⁶ Landkreis Northeim 2006: Regionales Raumordnungsprogramm 2006 Landkreis Northeim, Beschreibende Darstellung, Northeim, 26-27

Abb. 2: Europaradweg R1/D-Route 3 bei Lüthorst mit unzureichendem Wegebelag**Abb. 3: Hinweisschild Bett & Bike Betrieb****Abb. 4: Wildpark Haus bei Neuhaus im Solling****Abb. 5: Infogebäude zur Römerschlacht am Harzhorn und geplante Radwegeverbindung an der B 248**

Fotos: Böregio, 2015

Tab. 3: Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Fremdenverkehr“ und den regional bedeutsamen Erholungsschwerpunkten

Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Fremdenverkehr“		„Erholungsschwerpunkte“
Bad Gandersheim	Bodenfelde	Uslar: nördlich der Kernstadt
Clus (Brunshausen)	Dassel	Northeim: der Bereich um den großen Freizeitsee
Amelith	Lauenberg	Kalefeld: der Bereich zwischen Kalefeld und Sebxen
Wahmbeck	Sievershausen	Nörten-Hardenberg: der Bereich des „Angersteiner Meeres“ südl. von Nörten-Hardenberg
Einbeck	Hardeggen	
Moringen-Fredelsloh	Ertinghausen	
Northeim	Katlenburg	
Uslar	Kreiensen	
Delliehausen	Greene	
Schönhagen	Eschershausen	
Volpriehausen		

Quelle: Landkreis Northeim 2006: Regionales Raumordnungsprogramm 2006 Landkreis Northeim, Beschreibende Darstellung, Northeim, 26-28

Einzelne Kommunen verfügen bereits über eine touristische Schwerpunktsetzung. Bad Gandersheim ist als Kurort vor allem auf Gesundheitstourismus spezialisiert, die Kommunen in der Solling-Vogler-Region profilieren sich vor allem mit naturnahen Angeboten im Wander- sowie Fahrradtourismus. Insgesamt ist die Entwicklung der Übernachtungszahlen in der Region rückläufig. Waren im Jahr 2009 noch 544.425 Übernachtungen zu verzeichnen, waren es vier Jahre später mit 485.242 fast 11 % weniger. Im Vergleich dazu gab es in Niedersachsen insgesamt einen Anstieg der Übernachtungen um mehr als 6 %. Auch die Übernachtungsdichte, die im Landkreis jährlich 3,6 Übernachtungen pro Einwohner beträgt, liegt deutlich unter den Werten des Landes und der benachbarten Landkreise.

Tab. 4: Übersicht über die räumlichen Konzentrationen touristischer Infrastrukturen

Gemeindeteile/Ortsteile	Beherbergung	Kultur	Sport	Erlebniswert Natur/Landschaft
Bad Gandersheim	X	X	X	X
Clus		X		X
Bodenfelde	X		X	X
Amelith	X		X	X
Wahmbeck	X		X	X
Dassel	X	(x)		X
Lauenberg	X		X	X
Hunnesrück		X		
Lüthorst		X		
Markoldendorf			X	
Einbeck	X	X	X	X
Greene		X		
Salzderhelden		X		
Sülbeck		X		
Hardegsen	X	X	X	X
Ertinghausen	X			X
Kalefeld				
Dögerode		X		
Oldershausen		X		
Willershausen		X		
Düderode	X			
Katlenburg-Lindau	X	X		
Kreiensen	X			X
Greene	X	X	X	X
Moringen-Fredelsloh	X	X		X
Nörten-Hardenberg	X	X	X	
Northeim	X	X	X	X
Imbshausen		X		
Uslar	X	X	x	X
Delliehausen	X	X		X
Echershausen	X			X
Schönhagen	X	X	X	X
Volpriehausen	X	X		X

Quelle: Landkreis Northeim 2006: Regionales Raumordnungsprogramm 2006 Landkreis Northeim, Beschreibende Darstellung, Northeim, 26-28

Die Übernachtungen in der Region konzentrieren sich zu 43 % auf den Kurort Bad Gandersheim, in dem die durchschnittliche Aufenthaltsdauer (13,4 Tage) aufgrund von Vorsorge- oder Reha-Maßnahmen mit Abstand am längsten ist. Durchschnittlich liegt die Aufenthaltsdauer der Gäste im Landkreis mit 3,1 Tagen etwa auf Landesniveau (3,2 Tage). 5,8 % der Erwerbstätigen im Landkreis beziehen direkt oder indirekt ihr Einkommen aus dem Tourismus.⁷

Siehe hierzu die Karte 2: Wunschliniennetz mit der Darstellung der Zentren, Ortschaften, Schulen, Freizeitziele und Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe im Bereich Erholung und Fremdenverkehr.

3.1 Situationsanalyse

Der Landkreis ist durch das **Straßenverkehrsnetz** sehr gut angebunden. Durch das östliche Kreisgebiet verläuft die Bundesautobahn 7 Hannover-Kassel in Nord-Süd-Richtung (mit 4 Anschlussstellen im Kreisgebiet) wie auch die Bundesstraße 3. Zusätzlich verlaufen die Bundesstraßen 64, 241 und 248 in West-Ost-Richtung durch das Kreisgebiet. Die Kreisstadt Northeim verfügt durch ihre außerordentlich günstige verkehrsräumliche Lage durch den Bahnhof an den Strecken Göttingen-Hannover und Altenbeken-Nordhausen sowie den direkten Anschluss an die Autobahn A 7 über sehr gute Bedingungen. Die kurze Entfernung zum Oberzentrum Göttingen trägt zu einer Verbesserung der Standortvoraussetzungen bei. Northeim ist im Landkreis zentraler Arbeitsstandort und Einkaufsstadt für den südlichen Landkreis (siehe Karte 3: Straßenklassifizierung mit DTV-Werten).

IC-Haltepunkte gibt es in Northeim und Kreiensen. Bahnhöfe für die **Regionalbahn** existieren in Bodenfelde, Einbeck-Salzderhelden, Hardeggen, Katlenburg-Lindau, Kreiensen, Nörten-Hardenberg, Northeim, Bad Gandersheim und Uslar. Uslar liegt an der Strecke Bodenfelde-Northeim. Bad Gandersheim liegt an der Strecke Braunschweig-Kreiensen-Holzminden. Die Gemeinde Kreiensen hat mit der Lage an den Bahnstrecken Göttingen-Hannover und Holzminden-Braunschweig sowie an der B 64 gute Voraussetzungen. Ohne die Neubaustrecke der DB umfasste das Eisenbahnnetz vor 1958 in diesem Landkreis 184 km. Davon wurde ein Drittel (60 km) stillgelegt. Derzeit ist eine Reaktivierung der Bahnlinie Einbeck-Salzderhelden in der Diskussion. Der **Öffentliche Personennahverkehr** des Landkreises wird im Wesentlichen mittels Buslinien durchgeführt. Der Schienenverkehr stellt lediglich eine Ergänzung dar.

Tab. 5: Ausbaustandard der klassifizierten Straßen im Landkreis Northeim in den Jahren 2011 und 2015 an straßenbegleitenden Radwegen

Landkreis (Jahr)	Straßentyp	Länge in km	Radweglänge in km	Ausbauzustand
Northeim (2015)	Bundesstraßen	184,200	100,425	54,5%
	Landesstraßen	173,180	24,842	14,3%
	Kreisstraßen	421,211	31,4	7,8%
	gesamt	778,591	156,667	20,1%
Northeim (2011)	Bundesstraßen	184,7	74,7	40,4%
	Landesstraßen	173,4	22,0	12,7%
	Kreisstraßen	420,0	31,4	7,8%
	gesamt	778,0	128,0	16,5%

Quelle: NLStBV, 2015; Landkreis Northeim 2011⁸

⁷ Region Harzweserland 2015: Regionales Entwicklungskonzept Harzweserland, Northeim

⁸ Landkreis Northeim: Bewerbung um den Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune“ in Niedersachsen 2011, S. 14.

Alle Schienen- und Busverbindungen gehören zum Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (VSN).⁹

Neben dem relativ gut ausgebauten **touristischen Radwegenetz** bestehen Defizite im **Alltagsradverkehr**, speziell an Landstraßen und bei der Anbindung von Schulstandorten. Die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger, vor allem von Fahrrad und motorisierten Individualverkehr zu ÖPNV-Angeboten oder zum Schienenpersonenverkehr, ist ausbaufähig.¹⁰

Tab. 6: DTV-Schwankungsbereich auf Bundes-, Land- und Kreisstraßen im Landkreis Northeim (2010)

Straßenklassifizierung	Messort	Min. und Max. Messwert (DTV Wert Kfz/24h)
Bundesstraße	B 241 zwischen der Grenze von Niedersachsen und NRW und der Ortsdurchfahrt (OD) Schönhagen	1.913
	B 3 in Richtung B 3/B 446 südwestl. Nörten-Hardenberg und in Richtung B 3/K 1 westlich Bovenden	19.000
Landesstraße	L 554 zw. Uslar und der OD Schoningen	3.407
	L 572 zw. der OD Northeim und Hollenstedt	5.593
Kreisstraße	K505 zw. der K 503 südlich von Edemissen bei Einbeck und Sülbeck	143
	K 449 zw. der K 444 und der B 241 bei Uslar	7.566

Quelle: NLStBV, Bad Gandersheim, 2010

Tab. 7: Haltepunkte im Landkreis Northeim

Haltestelle	Gemeinde
Bad Gandersheim	Bad Gandersheim
Kreiensen	Einbeck
Einbeck (Salzderhelden)	
Einbeck Hbf (ab 2017/2018 Reaktivierung)	
Northeim	Northeim
Katlenburg	Katlenburg-Lindau
Nörten-Hardenberg	Nörten-Hardenberg
Hardeggen	Hardeggen
Volpriehausen	Uslar
Uslar	
Offensen	
Bodenfelde	Bodenfelde

Quelle: DB Regio AG Negio Nord, 2012, Hannover

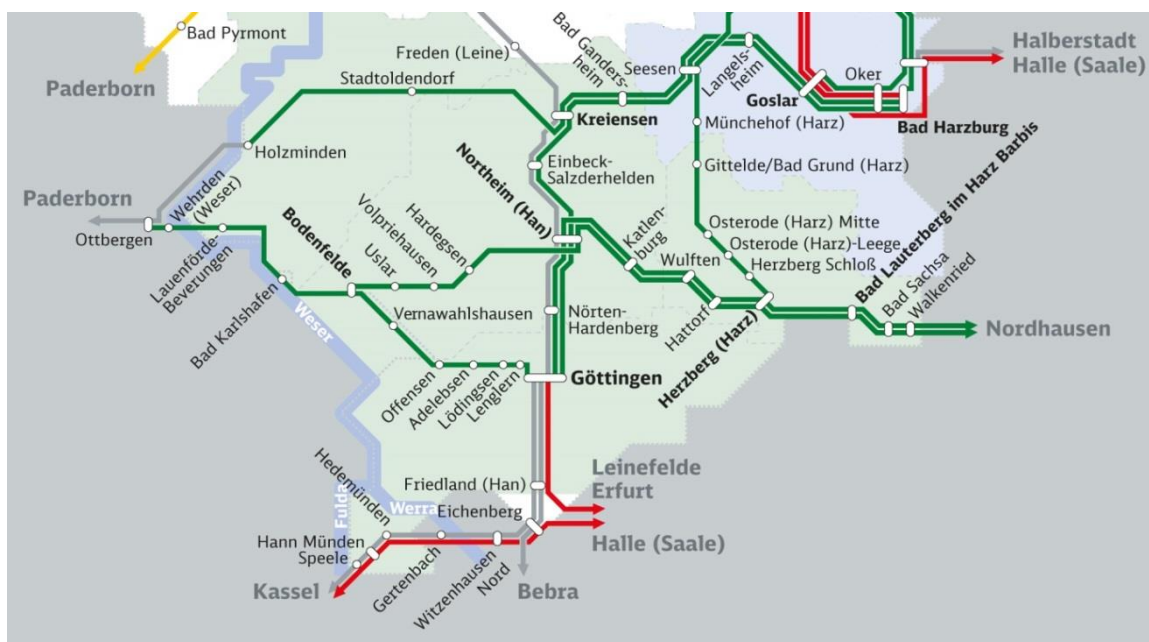
Abb. 6: Abstellanlagen am Bahnhof Northeim



Foto: Böregio, 2014

⁹ Landkreis Northeim 2006: Regionales Raumordnungsprogramm 2006 Landkreis Northeim, Beschreibende Darstellung, Northeim

¹⁰ Region Harzweserland 2015: Regionales Entwicklungskonzept Harzweserland, Northeim

Abb. 7: Streckennetz der DB im Landkreis Northeim

Quelle: DB Regio AG Negio Nord, 2012, Hannover

Im Jahr 1999 ist durch den Arbeitskreis „Rad“ der SPD-Kreistagsfraktion und durch das Ingenieurbüro Ludwig & Partner für den gesamten Landkreis Northeim ein Radwegegesamtkonzept und Vorschläge für den Bau von straßenbegleitenden Radwegen, Nutzung von ehemaligen Bahntrassen oder zur Beschilderung von Radrouten formuliert worden.¹¹

Für den Freizeitverkehr und Radtourismus sind besonders die Mittelzentren Einbeck, Bad Gandersheim, Northeim und Uslar hervor zu heben. Durch die Lage an den Radfernwegen 11 (Europaradweg R 1) und 4 (Leine-Heide Radweg) besitzen die Städte Einbeck und die Gemeinde Kreiensen ein großes radtouristisches Potenzial, dass noch stärker entwickelt werden kann. Diese radtouristischen Vorteile bestehen auch für die Städte Bad Gandersheim (Europaradweg R1 / Skulpturenweg) und Northeim (Leine-Heide Radweg/Rhume-Leine Erlebnispfad). Zusätzlich gibt es ein Angebot an Themenradwegen und lokaler Routen wie z. B. der Rundweg Kirchen und Kapellen im Kalefelder Bereich oder dem Skulpturenweg bei Bad Gandersheim (siehe Karte 6: Touristische Radrouten und Wegweiserstandorte). Siehe hierzu auch die Abb. 12, in der die KULTURROUTE noch nicht dargestellt ist.

Auf der 8. Fahrradkonferenz im Landkreis Northeim wurden die Ergebnisse der Radverkehrszählstellen in Garlebsen zwischen Kreiensen und Volksen (D-Route 3) und zwischen Sülbeck und Einbeck (D-Route 3 und Leine-Heide-Radweg) vorgestellt. In Garlebsen sind im Zeitraum vom 01.01. bis 31.12.2013 12.660 Radfahrerinnen und Radfahrer gezählt worden. Gegenüber dem Jahr 2012 bedeutet das Aufkommen eine Steigerung von 18%. Aus der folgenden Abbildung wird ersichtlich, dass von April bis Oktober der Anteil der Radfahrer am höchsten ist. Der Radverkehrsanteil im Landkreis Northeim wird für das Jahr 2011 auf zwischen 5 und 10 % geschätzt.¹²

¹¹ Landkreis Northeim (Hrsg.) 1999: Radwegegesamtkonzept, bearbeitet durch das Ingenieurbüro Ludwig & Partner, Dassel

¹² Landkreis Northeim 2011: Bewerbung um den Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune“ in Niedersachsen, S. 11

Für das Gebiet der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg ist mit finanzieller Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) 2008 eine **Radverkehrsstrategie** unter Beteiligung von 50 Akteuren aus den verschiedenen Gebietskörperschaften, Kommunen, Verbänden und der Privatwirtschaft erarbeitet worden.¹³ Für das Gebiet der Metropolregion liegt ein Radroutennetz vor, für Infrastruktur, Service und Vermarktung sind einheitliche Standards festgelegt worden.

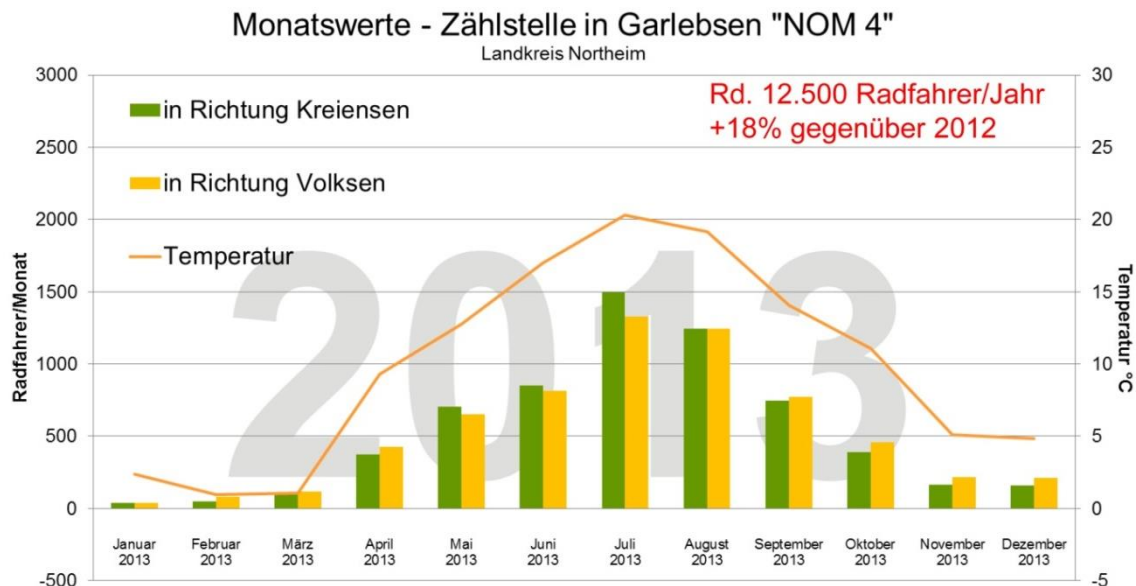
Für das Gebiet des Landkreises Northeim ist ein **Radverkehrskonzept 2011** erarbeitet worden, dass die Themen des Radverkehrs wie Zielgruppe, Radverkehrsinfrastruktur, Verkehrssicherheitsarbeit, ÖPNV und Fahrrad, Fahrradtourismus, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit in einen Zusammenhang darstellt. Die Bestandsaufnahme, aber auch die Wünsche von Rad fahrenden Bewohner und Handlungsempfehlungen wurden systematisch erarbeitet.¹⁴

In Immensen sind im Zeitraum vom 01.01. bis 31.12.2012 ca. 24.000 Radfahrerinnen und Radfahrer gezählt worden. Aus der Abbildung wird deutlich, dass vor allem von März bis Oktober geradelt wird. Von Mai bis August ist eine deutliche Steigerung erkennbar.¹⁵

An dem Standort Garlebsen sind durchschnittlich 11.500 Radfahrer/Saison und am Standort Immensen 21.000 Radfahrer/Saison gezählt worden.¹⁶

Der Naturpark Solling-Vogler ist zum überregionalen Anziehungspunkt für Mountainbiker geworden. Die Naturparkverwaltung hat ein Netz mit 16 gut beschilderten Routen verschiedener Schwierigkeitsgrade geschaffen und weist Routen von insgesamt 760 km auf. Auf ihnen können 17.000 Höhenmeter überwunden werden (siehe Karte 4: Radwegenetz).

Abb. 8: Entwicklung des Radfahreraufkommens an der Zählstelle Garlebsen 2013



Quelle: Tiffe, A./Vieten, M. 2014: 8. Fahrradkonferenz im Landkreis Northeim, Northeim, Foliencharts

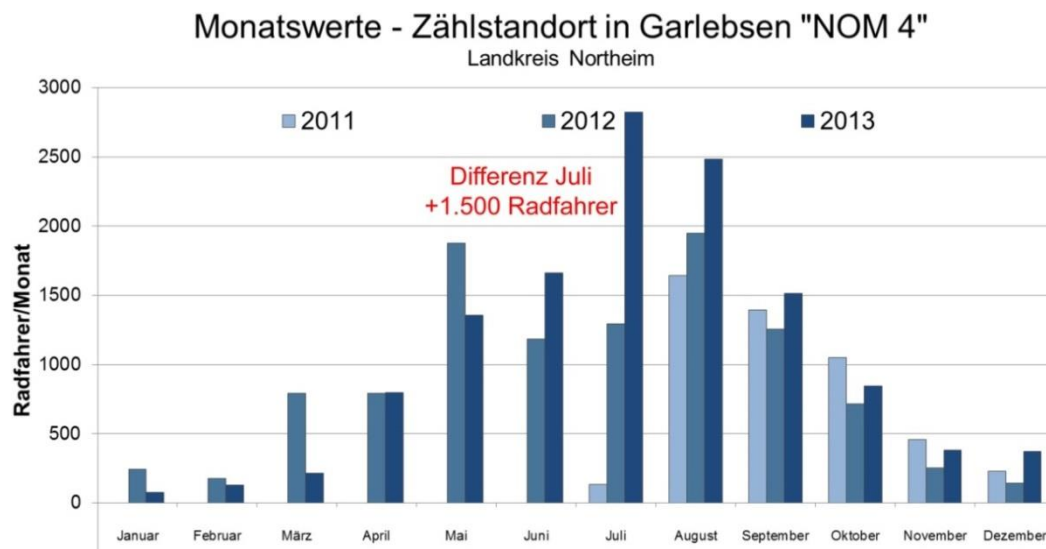
¹³ Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg 2008: Radverkehrsstrategie, Hannover

¹⁴ Landkreis Northeim 2011: Radverkehrskonzept, Northeim

¹⁵ Tiffe, A./Vieten, M. 2014: 8. Fahrradkonferenz im Landkreis Northeim, Northeim, Foliencharts

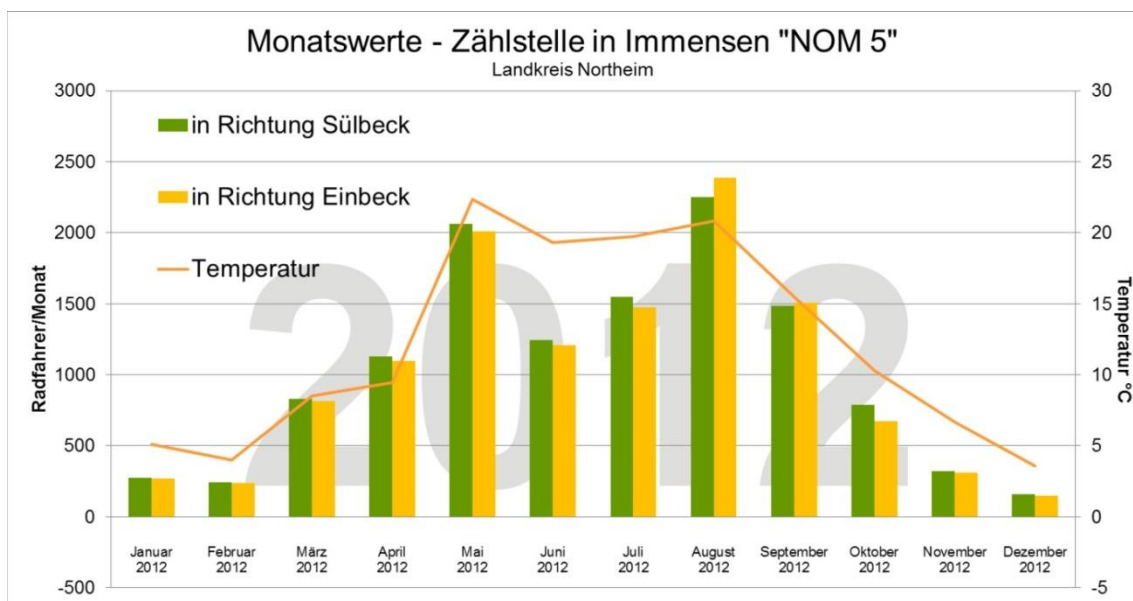
¹⁶ Tiffe, A./Vieten, M. 2014: 8. Fahrradkonferenz im Landkreis Northeim, Northeim, Foliencharts

Abb. 9: Entwicklung des Radfahreraufkommens in den Jahren 2011, 2012 und 2013



Quelle: Tiffe, A./Viets, M. 2014: 8. Fahrradkonferenz im Landkreis Northeim, Northeim, Foliencharts

Abb. 10: Radfahreraufkommen an der Zählstelle in Immensen im Jahr 2012

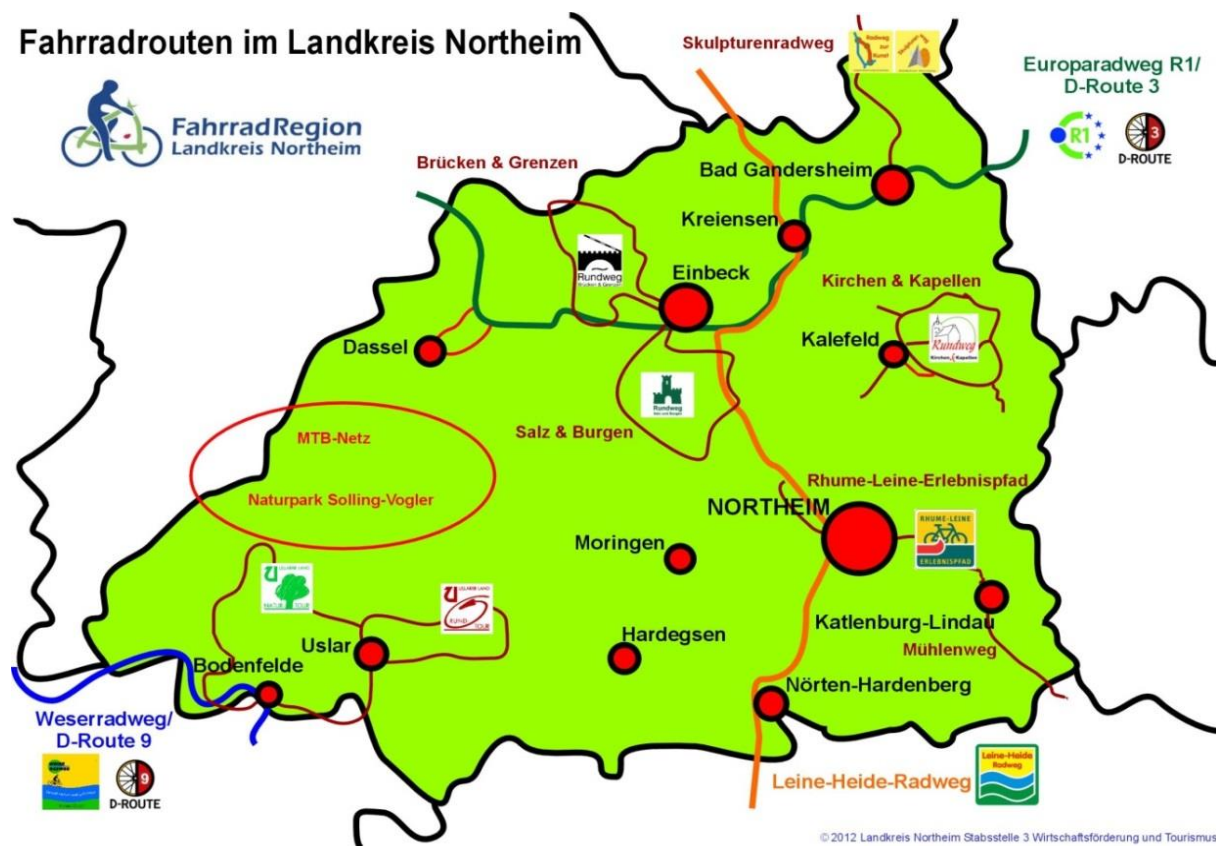


Quelle: Tiffe, A./Viets, M. 2014: 8. Fahrradkonferenz im Landkreis Northeim, Northeim, Foliencharts

Abb. 11 und 12: Wegweisung mit Einschubelementen und MTB-Wegweisung



Fotos: Böregio, 2015

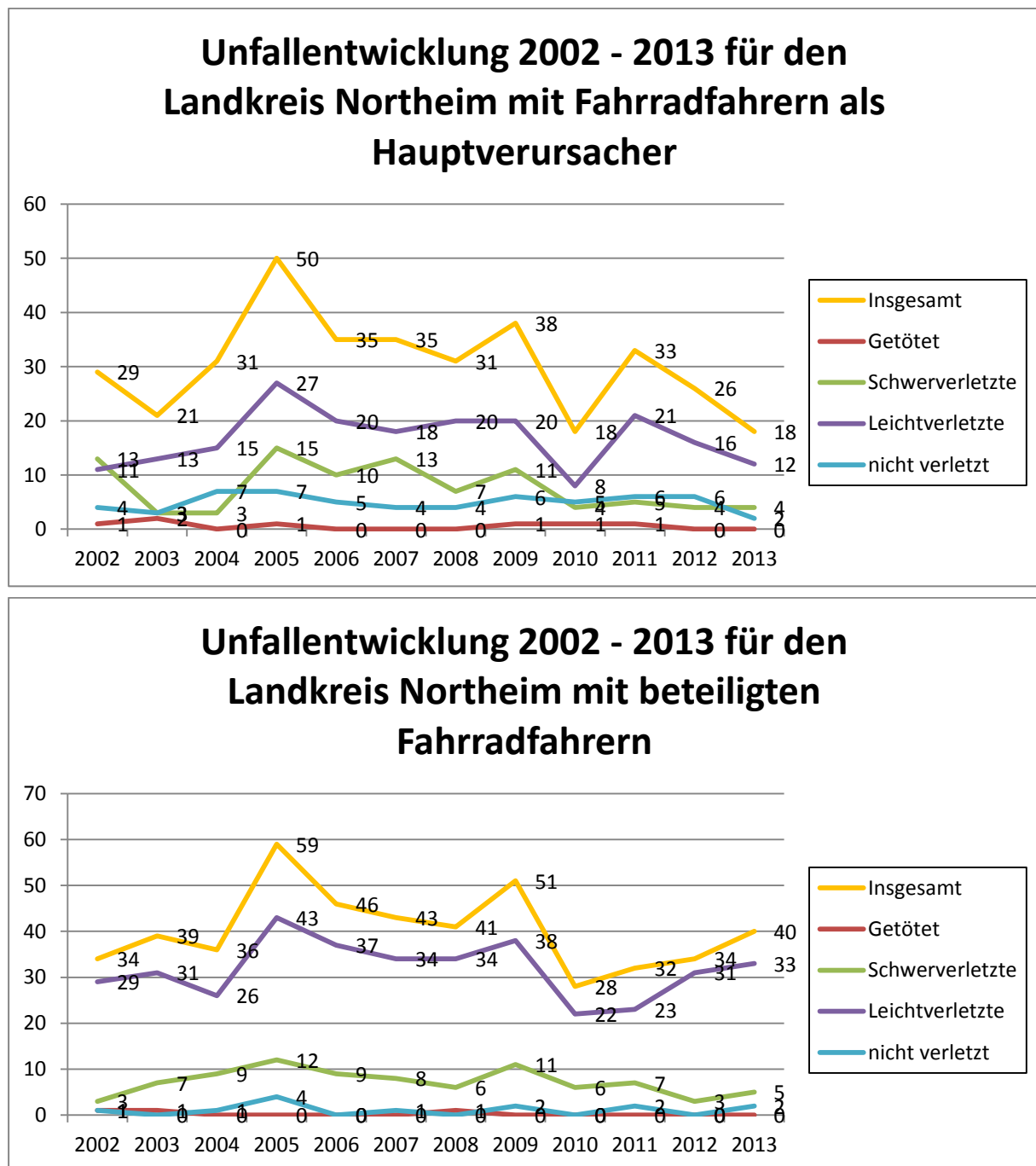
Abb. 13: Übersicht über die Radfernwege und Themenrouten im Landkreis Northeim

Quelle: Regionalmanagement Harzweserland 2011: Harzweserland aktuell, Ausgabe 8

3.2 Verkehrssicherheitsanalyse

Für die Analyse der Unfallsituation wurden die Verkehrsunfälle mit Beteiligung der Radfahrerinnen und Radfahrer der Jahre 2002 bis 2013 im Landkreis Northeim ausgewertet. Grundlage sind die Unfalldaten des Landesamtes für Statistik Niedersachsen.

Aus der nachfolgenden Abbildung 14 kann ersehen werden, dass die Anzahl der Fahrradunfälle und Hauptverursacher im Landkreis Northeim gegenüber den Jahren 2005 und 2009 abgenommen hat. Auch der Anteil der Schwerverletzten bei den Fahrradfahrern ist rückläufig. Aufgrund der erfassten DTV-Werte auf den klassifizierten Straßen kann eine Gefährdung für die Radfahrer abgeleitet werden, wenn auf stark befahrenen Straßen kein straßenbegleitender Radweg vorhanden ist (siehe Karte 3: Straßenklassifizierung mit DTV-Werten).

Abb. 14: Unfallentwicklungen im Landkreis Northeim (2002-2013)

Quelle: Landesamt für Statistik, Verkehrsunfallstatistik Tabelle M7612112, Zugriff am 05. Februar 2015

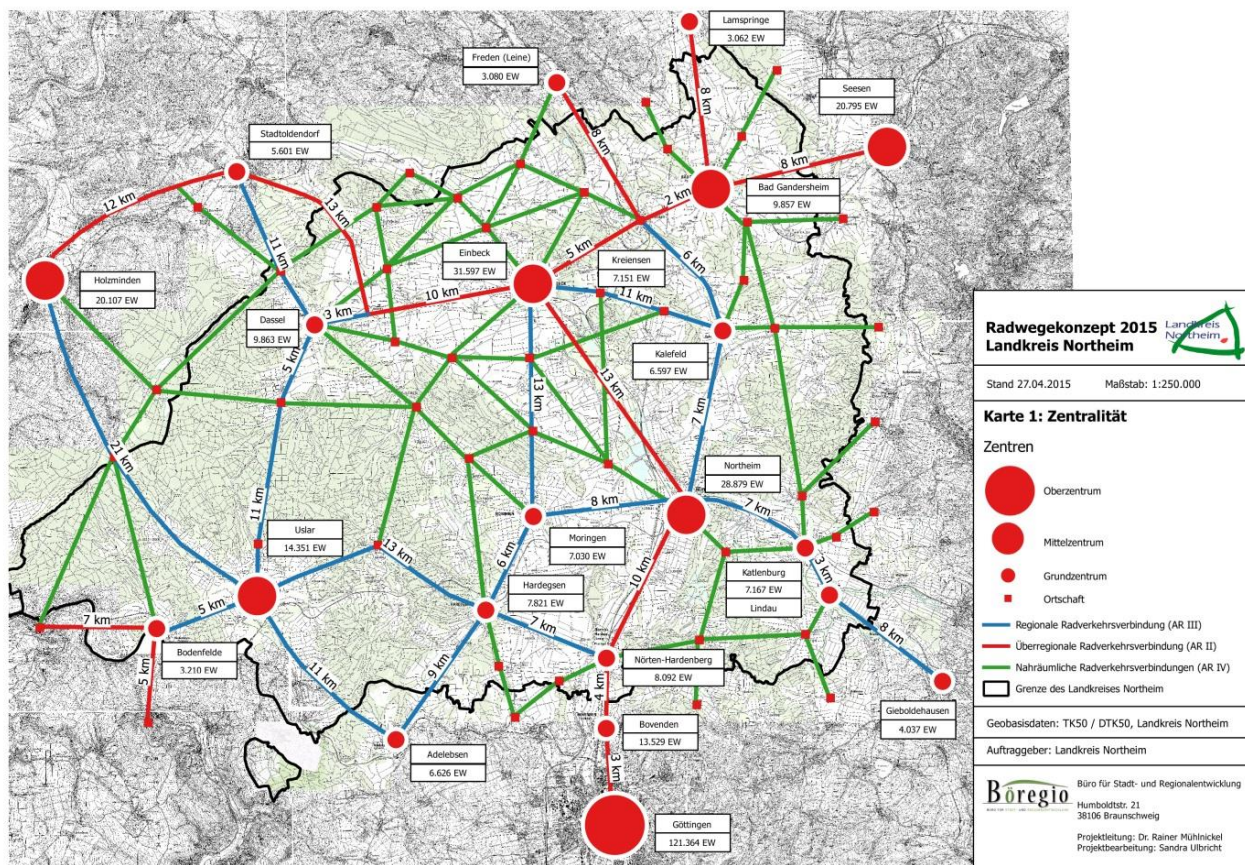
4 Radverkehrsinfrastruktur

4.1 Netzplanung

Bei der Planung von Radverkehrsnetzen ist es wichtig ein flächendeckendes System von Verbindungen zu schaffen. Das Radverkehrsnetz soll den Alltags- und Freizeitradverkehr berücksichtigen und schnelle, sichere, bequeme, aber auch schöne Wege zum Ziel schaffen. Als Grundlage für eine Radverkehrsnetzplanung werden **Quell- und Zielanalysen** durchgeführt. Ziele des Radverkehrs können die Innenstadt mit den Versorgungs- und

Dienstleistungszentren, Gebiete mit Arbeitsplatzkonzentration (z.B. Gewerbegebiete und Krankenhäuser), Schulen, sowie kulturelle oder touristische Ziele und Sport- und Freizeiteinrichtungen sein. Die Wohnstandorte werden z. B. als Quelle betrachtet.¹⁷ Bei der Netzplanung ist auch auf die heterogene Zusammensetzung der Nutzergruppen, wie Kinder und Jugendliche, ältere Menschen, Radler mit Kindersitz oder Anhänger, zu achten. Aus der Karte 1: Zentralität werden die Hauptverkehrswege zwischen dem Ober-, Mittel- und Grundzentren aufgezeigt und eine Unterteilung in überregionale, regionale und nähräumliche Radverkehrsverbindungen vorgenommen..

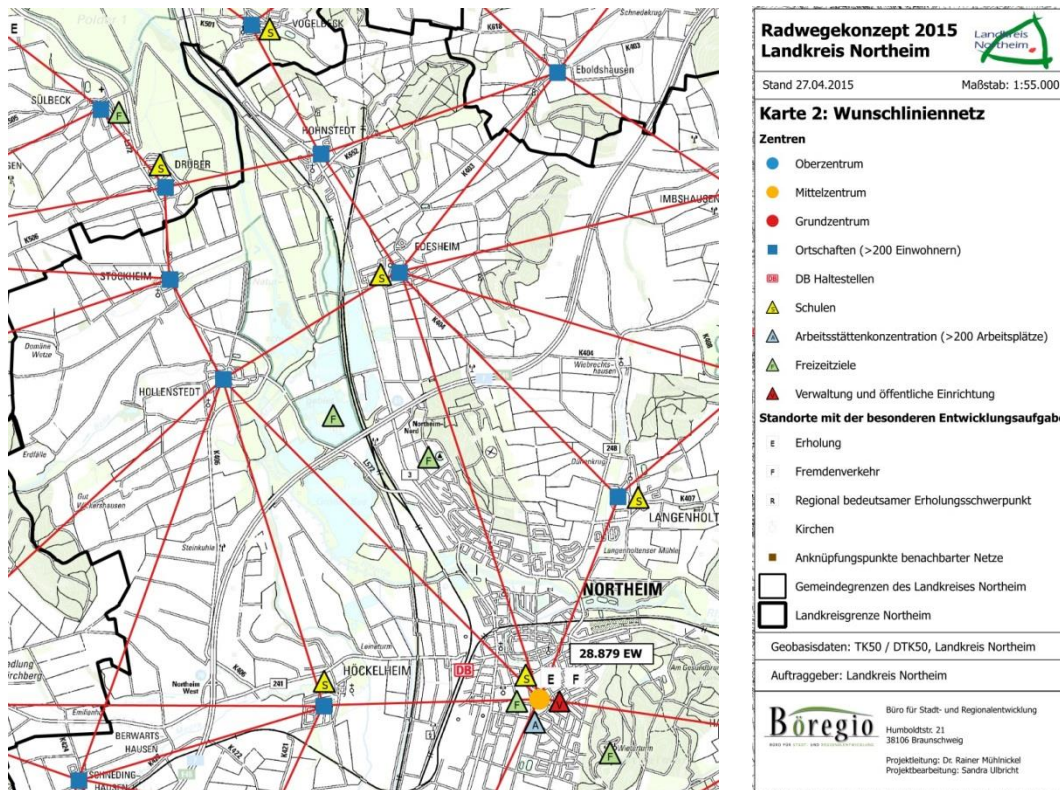
Abb. 15: Karte Zentralität



Aus den idealtypischen, d. h. weitgehend geradlinigen Verbindungen zwischen Quellen und Zielen ergibt sich ein **Wunschliniennetz** (siehe Karte 2 in der Anlage). Zunächst sollte durch die Verbindung der für den Radverkehr besonders wichtigen Quellen und Ziele ein Netz übergeordneter Wunschlinien gebildet werden, das anschließend weiter verdichtet wird. Berücksichtigt werden sollten hier bereits Barrieren (wie z. B. Flüsse und andere topographische Gegebenheiten, Autobahnen, Bahnlinien). Innerstädtische Grünzonen, Parkanlagen und Flusssufer ermöglichen sichere Fahrradrouten mit hoher Aufenthaltsqualität. Sinnvoll kann es deshalb sein, die Hauptziele und -quellen auch durch Radwege in den bestehenden Grünanlagen zu vernetzen und diese mit den Netzen des Freizeitverkehrs zu verknüpfen.

¹⁷ Planungsgemeinschaft Verkehr 2006: Stadt Einbeck, Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes für die Kernstadt, Hannover.

Abb. 16: Karte Wunschliniennetz



Quelle: Kartenausschnitt Karte 2: Wunschliniennetz, Böregio, 2015

Abb. 17: Planungsablauf für ein Radwegekonzept



Quelle: FGSV 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Köln

Im Rahmen einer **Bestandsaufnahme** sollten die Straßen und Wege neben oder im weiteren Umfeld der Wunschlinien analysiert und auf ihre Eignung (z. B. Beschaffenheit oder Nutzungskonflikte) und auf bestehende Defizite überprüft werden. Nur wenn die Bestandsaufnahme mit dem Fahrrad durchgeführt wird, können radverkehrsspezifische Detailmängel zuverlässig identifiziert werden. Weitere sinnvolle Bausteine einer Bestandsaufnahme können eine mehrjährig angelegte Unfallanalyse, Zählungen des Radverkehrs und Befragungen von Radfahrern (z. B. von Schülern zu Mängeln auf Schulwegen) sein.

Netzebenen

Im Bereich des touristischen Radverkehrs werden Netze auf

- Europäischer Ebene (EuroVelo, 12 Fernrouten berühren sämtliche Staaten Europas)
- Bundesebene (Bundesfernradwegenetz „D-Netz“ als Koordinierungsaufgabe)
- Landesebene (Radfernwege bzw. Koordinierung der Aktivitäten der nachgeordneten Gliederung)
- Ebene der Landkreise und der Gemeinden

geplant und realisiert. Jede Ebene sollte dabei die Netze der nächsttieferen Ebene zu einem übergreifenden Zusammenhang führen.

Abb. 18: Anforderungen an das Radwegenetz

Anforderung	Alltagsradfahrer aus dem ländlichen Raum:			Rad-touristen	Sportrad-fahrer	Mountain-biker
	Kinder/Jugendliche	Erwach-sene	Ältere Menschen			
soziale Sicherheit	●	●	●	○		
Trennung vom Kfz-Verkehr	●	○	●	●		○
geringe Umwege	●	●	○			
ebene, gut befestigte Oberflächen	●	●	●	○	●	
zweispurig befahrbar (z. B. durch Anhänger)		●	○	●		
landschaftliches Erlebnis				●		○
hohe Fahrgeschwindigkeit					●	
unbefestigte Trassen						●
Steigungs- und Gefällestrrecken						●
Wegweisung	○	○	○	●		●
● = sehr wichtig, ○ = anzustreben						

Quelle: FGSV 2002, S. 6

Netzelemente

- **Radverkehrsführung an Außerortsstraßen**

Z. B. klassifizierte Straßen, Gemeindeverbindungsstraßen

- **Radverkehrsführung über Wege in der freien Landschaft**

Z. B. aufgelassene Bahntrassen, Wege entlang von Gewässern, Deichwege, land- und forstwirtschaftliche Wege, öffentlich nutzbare Privatwege

- **Landwirtschaftliche Wege**

Diese schließen einzelne Gehöfte und Gruppen von Gehöften an das überörtliche Verkehrsnetz an bzw. verbinden diese mit Ortschaften. Da sie auch der Erschließung und Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen dienen, können sie ganzjährig mit schweren Fahrzeugen befahren werden, was für den Radverkehr problematisch sein kann.

- **Forstwirtschaftliche Wege**

Sie dienen der Bewirtschaftung des Waldes und werden ganzjährig mit Fahrzeugen der Forstwirtschaft befahren. Dies kann die Befahrbarkeit der Wege mit Fahrrädern erheblich einschränken. Voraussetzung für die Führung des Radverkehrs über forstwirtschaftliche Wege ist deshalb eine ausreichende Befestigung der Wege und eine regelmäßige Unterhaltung.

- **Hochwasserschutzdeiche**

Sie sind in der Regel nicht für das Befahren und Betreten ausgelegt, sofern keine Befestigung der Deichkrone existiert. Möglich ist jedoch die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen.

Fehlen in einem Radwegenetz Verbindungen zwischen zwei Elementen, so entstehen Netzlücken.

Abb. 19: Geplante Radwegeverbindung auf einer ehemaligen Bahntrasse von Billerbeck nach Kalefeld



Abb. 20: Radtouristen auf dem Leine-Heide-Radweg. (Radverkehrsverbindung AR II)



Quelle: Böregio, 2015 und Groebel, 2011

Abb. 21: Kriterien zur Unterscheidung von alltagstauglichen Verbindungen und radtouristischen Verbindungen

Alltagsradverkehr



Merkmale

- Zielorientiertes Radfahren zur Arbeit, Schule und Einkaufen
- Radfahrer wollen direkte Verbindungen
- Umwege werden kaum akzeptiert
- Soziale Kontrolle ist wichtig
- Verbindungen auch nachts befahrbar



**Verbindungen oft an
klassifizierten Straßen**

Freizeitradverkehr



- Routenorientiertes Radfahren in der Freizeit zur Erholung
- Radfahrer wollen attraktive Verbindungen
- Umwege werden akzeptiert
- Soziale Kontrolle wird nicht so hoch bewertet
- Freizeitradverkehr tagsüber



**Verbindungen oft über
Kfz arme Nebenstrecken**

Hinsichtlich des Alltags- und Freizeitverkehrs sind möglichst die nachstehenden Anforderungen an das Radverkehrsnetz einzuhalten.

Kriterien für die Überprüfung der Radverkehrsverbindungen

- Möglichst Straßen und Wege ohne bzw. mit nur geringem Kfz-Verkehr
- Ausreichende Breite der Radverkehrsanlagen (mind. 2,00 m; schmale Radwege nur in Ausnahmefällen)
- Eine Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn nur bei einer Verkehrsbelastung von maximal 2.500 Kfz/Tag (DTV)
- Bei Führungen über land- und forstwirtschaftlichen Wegen:
 - ausreichende Befestigung
 - ganzjährige Befahrbarkeit

- Ausschluss vom allgemeinen Kfz-Verkehr
- Anbindung wichtiger Alltags- und Freizeitziele (z.B. Schulzentren, große Arbeitsstätten, Schulen, Bahnhöfe, öffentliche Verkehrsmittel)
- Schnelle und dichte Verbindungen zwischen Grundzentren und Mittelzentren (möglichst auf straßenbegleitenden Radwegen)
- Möglichst keine Steigungen über 6%
- Sichere Führung und Überquerungen innerhalb von Ortsdurchfahrten, Queren an Lichtsignalanlagen bzw. Zebrastreifen
- Sichere Überquerbarkeit von stärker belasteten Straßen außerorts¹⁸

Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der FGSV ist das Radwegenetz für den Landkreis Northeim wie folgt klassifiziert worden siehe auch Karte 1 und 4):

Kategoriengruppe			Bezeichnung	Beschreibung
AR	Außerhalb bebauter Gebiete	AR II	Überregionale Radverkehrsverbindungen	Verbindung für Alltags- u. Freizeitverkehr auf Entfernungen von mehr als 10 km (z. B. Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren, Stadt-Umland-Verbindungen), R1/D3 Radfernwege Leine-Heide-Radweg
		AR III	Regionale Radverkehrsverbindungen	Verbindungen zwischen Grundzentren zu Mittelzentren u. zwischen Grundzentren, Verbindungen zwischen Kommunen, Anbindung von Bahnhöfen, Arbeitsstätten, Schulen (Schüler-verkehr), Rhume-Leine-Erlebnispfad
		AR IV	Nahräumliche Radverkehrsverbindungen	Verbindung zwischen Gemeinden (über 200 Einwohner) ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen den Gemeinden, dienen der Verdichtung des Netzes, Erschließung von Naturräumen/Nebenräumen, lokale touristische Routen

Auf der Basis der umfangreichen Datensammlung und der Auswertung der Bestandsdaten erfolgt die Entwicklung des Radwegenetzes auf der Grundlage der ERA 2010. Aufgrund der vorhandenen überregionalen Radfernwege und Pendlerbeziehungen zwischen den Grund- und Mittelzentren kann von einem bestimmten Radfahreraufkommen ausgegangen werden. Durchschnittlich fahren z. B. auf den überregionalen Radfernwegen (Leine-Heide-Radweg und D-Route 3/R 1) pro Saison zwischen 11.500 bis 21.000 Radfahrer.

Wichtige Kriterien sind:

- Direkte Verbindungen entlang der Pendlerachsen
- Steigungsarme Strecken
- Berücksichtigung von natürlichen (z. B. Flüssen und Bergen) und baulichen Barrieren (z. B. Straßen)

¹⁸ FGSV 2002: Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 02), Köln

Anhand der quell-zielspezifischen Nutzergruppen wurden möglichst homogene Streckenverläufe für die Gruppen des

- Alltags-,
- Einkaufs- und Schüler- sowie
- Freizeitverkehrs/Tourismus

gebildet. Aufbauend auf dem Wunschliniennetz und den Karten „Zentralität“, „Wunschlinien“ (direkten Luftlinienverbindungen zwischen den Quellen und Zielen des Radverkehrs) und „Straßenklassifizierung“ wurde die Umlegung der Strecken auf vorhandene Straßen und Wege vorgenommen. Aufgrund der topografischen Gegebenheiten z. B. des Solling-Voglers konnten die Wunschlinien des Radverkehrs, die mit der Überwindung größerer Höhen verbunden sind, nur bedingt berücksichtigt werden. Für die Umlegung der Wunschlinien wurden bei der konkreten Auswahl der Strecken die im Rahmen der Bestandsaufnahme ermittelten Radwegeverbindungen gewählt. Das entstandene Netz von Quell- und Zielverbindungen bildet ein Geflecht aus einzelnen Strecken, die bezüglich ihrer Priorität gewichtet und in das überregionale Netz eingepasst wurden (siehe Karte 1: Zentralität).

Für Verbindungen, die sich für eine künftige ausgesprochen intensive Nutzung durch Radfahrer zwischen Quellen (z. B. den Wohngebieten) und Zielen wie großen **Radverkehrsverbindungen (AR II)** nach der RIN 2008¹⁹ zu schaffen. Dadurch werden im Landkreis Northeim die Mittelzentren durch die überregionalen Radfernwege und ein Anschluss an der benachbarte Oberzentrum die Stadt Göttingen ermöglicht. Auf diesen Hauptwegeverbindungen soll ein schnelles und zügiges Fahren durch hochwertige Radverkehrsanlagen gefördert werden. Eine gleichmäßige Reisegeschwindigkeit von 20- 30 km/h mit wendigen Störeinflüssen (z. B. durch Fußgänger oder parkende Kfz) sollte gewährleistet werden, um die Sicherheit auf diesen Wegen zu erhöhen. Diese **überregionalen Radverkehrsverbindungen** dienen dem Alltagsradverkehr auf Entfernungen von über fünf Kilometern.

Regionale, nähräumliche oder innergemeindliche Radverkehrsverbindungen (AR III) dienen als Verbindungen der Daseinsvorsorge z. B. als Strecken von Grundzentren zu Mittelzentren bzw. zwischen Grundzentren untereinander. Dies Routen stellen die erforderlichen Austauschfunktionen sicher, um z. B. die Sportanlagen auch der Nachbarkommunen anzubinden. Wichtige Funktion ist auch die Erschließung der benachbarten Schulen, Bahnhöfe, Einkaufsbereiche und der Schwimmbäder. Erledigungen des täglichen Bedarfs in den Haushalten sollen ohne oder mit nur einem Auto auch alternativ mit dem Fahrrad ermöglicht werden. Insbesondere kommen hier auch wahlfreie Führungsformen und Führungen auf Nebenstraßen in Betracht, da hier sowohl der schnelle zielgerichtete Radverkehr als auch der unerfahrene, langsamer fahrende Einkaufs- und Schülerradverkehr bedient werden können.

Als dritte Ebene im Radverkehrsnetz wurden **lokale Routen oder nähräumliche Radverkehrsverbindungen (Verdichtungsnetz) nach RIN (AR IV)** identifiziert und mit den Kommunen abgestimmt. Ziel dieses Verdichtungsnetzes ist es, Verbindungen zwischen

¹⁹ RIN 2008: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (FGSV 121)

den überregionalen und nahräumigen Radrouten anzubieten und dadurch das Haupttroutennetz zu ergänzen. Die erforderliche Netzdichte nach den Empfehlungen für den Radverkehr (ERA 2010) wird dadurch ermöglicht. Weitere Anbindungen an kleinere Ortsteile, abgelegene Gemeindeteile ohne zentralörtliche Funktionen werden dadurch hergestellt. Ein wichtiges Kriterium dieser Routen ist beispielsweise, dass hier keine grundsätzlichen Anforderungen an entstehende Zeitverluste und Mindestreisegeschwindigkeiten gestellt werden. Die Strecken des Mountainbikenetzes Solling-Vogler können als nahräumige Radverkehrsverbindungen entsprechend genutzt werden. Zu bedenken sind allerdings die entsprechenden Steigungen durch die Topographie in diesem Raum des Landkreises Northeim. Dieses Verdichtungsnetz ist grün dargestellt und soll insbesondere einer Erschließung der Naturräume und Nebenwege, die der Freizeit dienen, ermöglichen.

Folgende wichtige Zielpunkte des Radverkehrs werden bei der Netzplanung berücksichtigt und in der Karte 2 „Wunschliniennetz“ angebunden:

- Arbeitsstättenkonzentration (> 200 Arbeitsplätze)
- Schulen und Verwaltungen/öffentliche Einrichtungen
- Ortschaften (> 200 Einwohnern)
- Grund-, Mittel- und Oberzentren
- Freizeitziele
- Standorte mit besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung, Fremdenverkehr und regional bedeutsamer Erholungsschwerpunkt
- Anknüpfungspunkte benachbarter Netze
- DB Haltestellen

4.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Das Planungsbüro Böregio orientiert sich bei der Erstellung von Planungen an den geltenden gesetzlichen Vorgaben. Das kreisweite Radwegekonzept wird auf der Grundlage der folgenden, den Stand der Technik darstellenden, gesetzlichen Regelwerke geplant:

- Straßenverkehrsordnung (STVO 2013)
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV- StVO 2009)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)
- Richtlinien integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)
- Nationaler Radverkehrsplan 2020
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2007)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012)
- Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 02)

Die neue StVO stellt klar, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit einzelner, wie z. B. der des Kraftfahrzeugverkehrs, hat. Folgende Grundsätze für die Radverkehrsplanung lassen sich daraus ableiten:

- Grundsätzlich ist Radverkehr Fahrverkehr und gehört auf die Fahrbahn!
- Gleichzeitig sind wahlfreie Führungsformen zu prüfen.
- Der Radfahrende sollte seine zu nutzenden Verkehrsflächen nach seiner Fahrgeschwindigkeit wählen können (angleichen der Geschwindigkeiten Kfz- Radfahrer, Fußgänger – Radfahrer).
- Einzuhaltende Sichtfelder an Knotenpunkten sind zu beachten.
- Bündelung des Radverkehrs

Des Weiteren wurden den Grundsätzen des Nationalen Radverkehrsplans der Bundesregierung 2020 gefolgt.

Für die Anordnung von benutzungspflichtigen Radwegen müssen beispielsweise laut § 45 Abs. 9 StVO entsprechende Voraussetzungen bestehen, die eine derartige Anordnung rechtfertigen. Diesbezüglich liegt ein aktuelle Gerichtsurteil vor, in dem Fall wurde für ein neu gebauten gemeinsamen Geh-/Radweg gegen die Benutzungspflicht geklagt und die Benutzungspflicht musste aufgehoben werden (Az.: 6 K 268/12.GI).

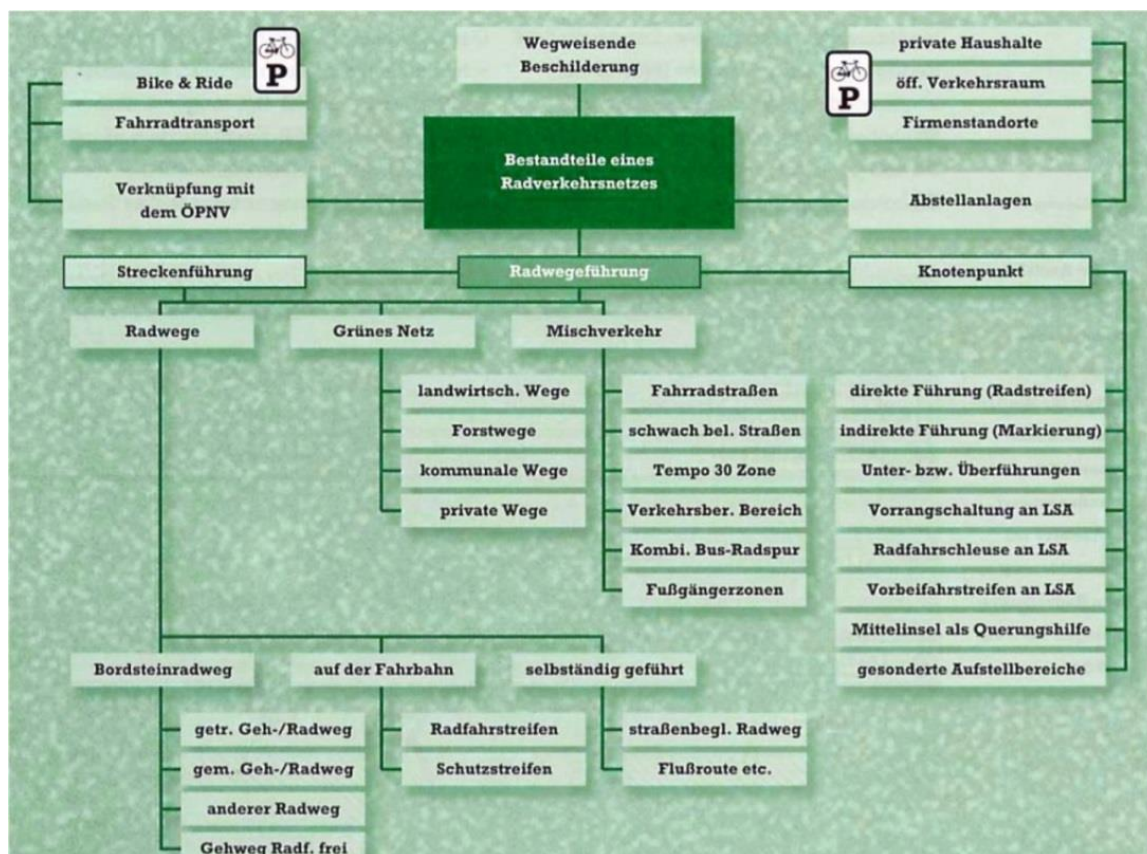
Die Benutzungspflicht ist in der Regel erst bei Verkehrsbelastungen von 8.000 – 12.000 Kfz/Tag zulässig. Laut den neuen Regelwerken sind den unterschiedlichen Nutzerbedürfnissen des Radverkehrs entsprechend nach Möglichkeit wahlfreie Führungsformen zu schaffen. Pedelec-Nutzer, die mit höheren Geschwindigkeiten fahren und deren Anzahl schnell wächst, können im Fahrbahnbereich sicher geführt werden. Es sind derzeit mehr als 1,3 Millionen E-Bikes auf Deutschlands Straßen unterwegs, mit weiterhin stark steigender Tendenz.

Die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit des Radverkehrs ist ein wichtiger Faktor, um die gewünschte Steigerung des Radverkehrsanteils am Alltagsradverkehr zu erreichen. Die sinkende Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Kfz- und Radverkehr führt zu einer zunehmenden Verträglichkeit im Fahrbahnbereich, da gefährliche Überholvorgänge abnehmen.

Aktueller Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs

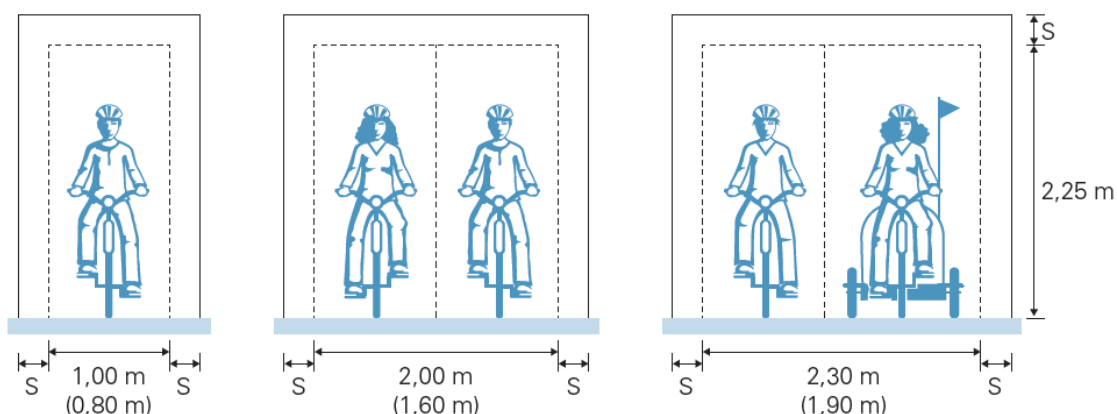
Zur Führung des Radverkehrs steht eine Vielzahl von Elementen zur Verfügung, siehe Abbildung.

Abb. 22: Bestandteile eines Radverkehrsnetzes



Quelle: VAR, 2013

Abb. 23: Verkehrsräume und lichte Räume des Radverkehrs (aus ERA 2010)



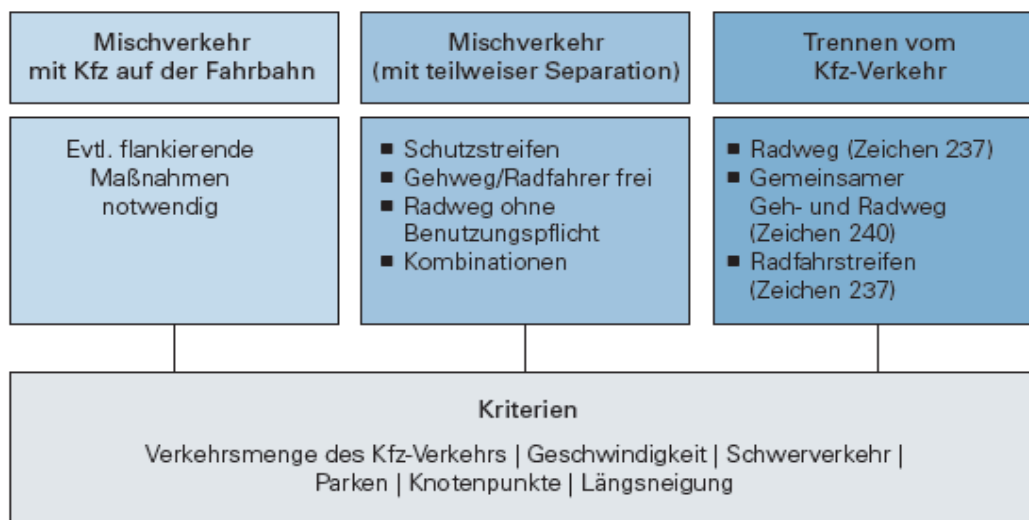
—— Lichter Raum - - - - - Verkehrsraum S = Sicherheitsraum
(Klammerangaben: bei beengten Verhältnissen)

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2010, Köln

Radverkehrsanlagen innerorts

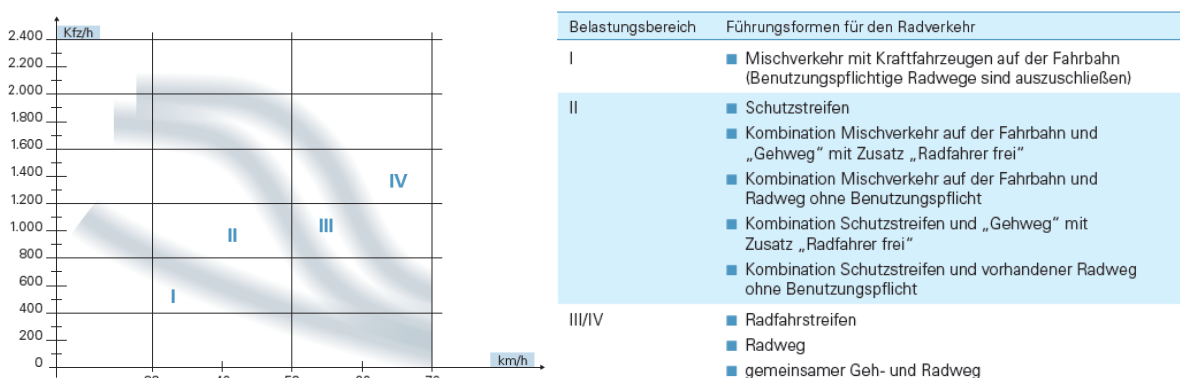
Für Radverkehrsanlagen innerorts werden drei Gruppen von Führungsformen des Radverkehrs unterschieden, denen jeweils bestimmte Arten von Radverkehrsanlagen zugeordnet werden. Dargestellt sind auch Kriterien, die bei der Wahl einer geeigneten Radverkehrsführung berücksichtigt werden müssen.

Abb. 24: Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen



Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2010, Köln

Abb. 25: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen



Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2010, Köln

Integration des Radverkehrs in den Kreisverkehr

Wegen der stark geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung werden Kreisverkehrsplätze häufig an den Einfahrten zu verkehrsberuhigten Zentrumsstraßen und an Ortseinfahrten eingesetzt. Aufgrund der geringen Fahrgeschwindigkeit im Kreisverkehr können Unfälle vermieden werden – oder diese gehen weniger schwerwiegend aus. Um im Bereich der Kreisverkehre einen flüssigen und sicheren Radverkehr zu ermöglichen, sind auf den Einzelfall bezogene planerische Maßnahmen notwendig. Dabei ist die konkrete Situation vor Ort entscheidend,

vor allem die Größe und bauliche Gestalt des Kreisels sowie das Verkehrsaufkommen. In kleineren Kreisen sorgen die enge kurvige Durchfahrung und die durch sie hervorgerufenen geringeren Fahrgeschwindigkeiten dafür, dass der Radverkehr gleichberechtigt im Verkehrsstrom wahrgenommen wird. Folglich wird die Mischung des Radverkehrs im Kreiselinnern als Regellösung empfohlen. Die Führung außen um den Kreisel herum ist die Ausnahme, z. B. bei einseitig ankommenden Radwegen Außerorts. Zur Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren kommen grundsätzlich zwei Varianten infrage: die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn oder die Nutzung von Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen. Empfohlen wird ausdrücklich der Mischung des Radverkehrs im Kreiselinnern, auch wenn das subjektive Sicherheitsgefühl im Kreiselinnern diesem widerspricht. Radfahrer und Kfz sollen hintereinander in den Kreisverkehr einfahren. Der Schutzstreifen soll vor der Mittelinsel aufgelöst werden und die vorhandenen Radwege sollen in Schutzstreifen überführt werden. Radfahrstreifen und Schutzstreifen dürfen aus Sicherheitsgründen auf der Fahrbahn nicht angebracht werden.²⁰

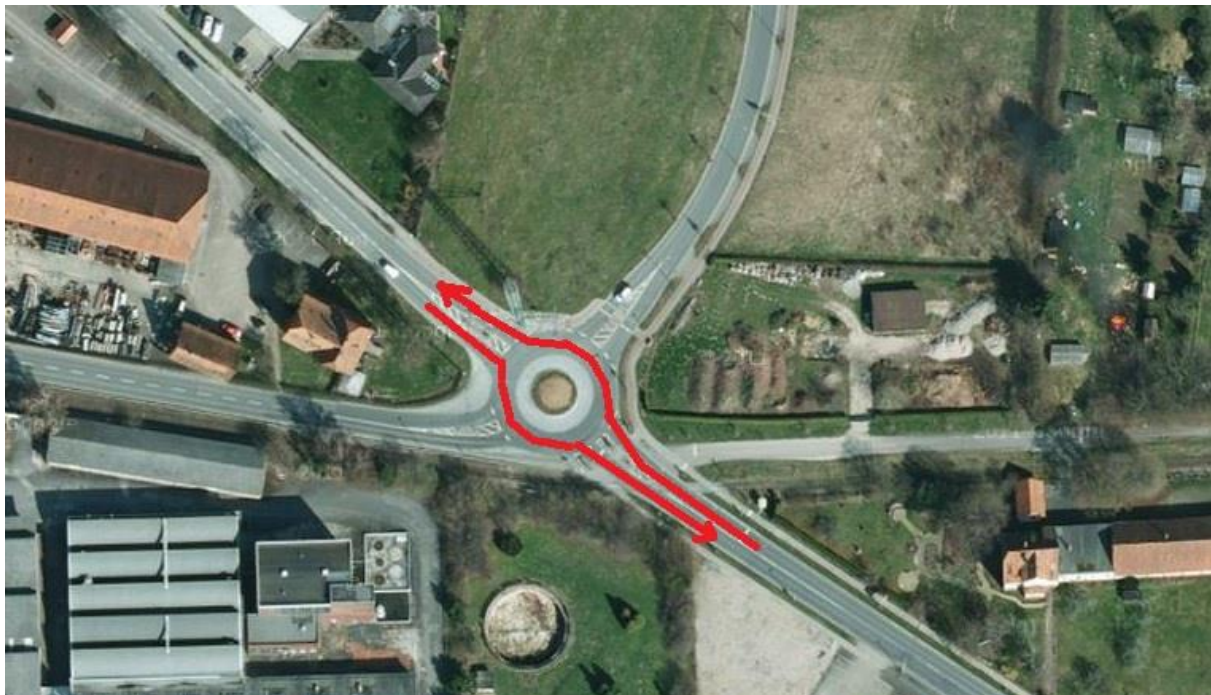
Abb. 26-29: Kreisverkehr Einbeck, Hannoversche Straße, Markoldendorfer Str., Kohnser Weg



Fotos: Böregio, 2015

²⁰ Deutsches Institut für Urbanistik 2012: Kreisverkehrsplätze mit Radverkehr, Forschung Radverkehr, Berlin

**Abb. 30: Vorschlag für die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Einbeck
(Hannoversche Str./ Markoldendorfer Str./ Kohnser Weg)**



Quelle: Google Maps, Zugriff 09.12.2015

Abb. 31: Anforderungen an Radverkehrsanlagen

Schutzstreifen	Radfahrstreifen	Einrichtungsradschweg	Gem. Geh- und Radweg
• Regelmaß = 1,50 m • Fahrbahnbreite $\geq 4,50$ m Mindestbreite $\geq 1,25$ m (Fahrbahnbreite gesamt $\geq 7,00$ m bei beidseitigen Schutzstreifen)	• Regelmaß = 1,85 m (Fahrbahnbreite $\geq 5,50$ m)	• Regelmaß = 2,00 m • bei geringer Radverkehrsstärke $\geq 1,60$ m Zweirichtungsradschweg <u>beidseitig</u> • Regelmaß = 2,50 m • bei geringer Radverkehrsstärke $\geq 2,00$ m <u>einseitig</u> • Regelmaß = 3,00 m • bei geringer Radverkehrsstärke $\geq 2,50$ m	<u>Innerorts nur im Ausnahmefall:</u> • Mindestmaß $\geq 2,50$ m (Breite abhängig von Fuß- und Radverkehrsstärke) <u>Außerorts Regelfall:</u> • Regelmaß = 2,50 m • Mindestmaß $\geq 2,00$ m
			

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Köln

Fahrradstraßen

Mit Fahrradstraßen steht den Kommunen ein Instrument zur Verfügung, Radverkehr auf wichtigen Routen zu bündeln. Langfristig können diese Strecken die Funktion von

Radschnellverbindungen übernehmen. Mit dem Verkehrszeichen 244 StVO wird die gesamte Fahrbahn als Sonderweg für Radfahrer ausgewiesen. Durch Zusatzzeichen zugelassener Kfz-Verkehr (z. B. Anliegerverkehr) muss auf Radfahrer besondere Rücksicht genommen werden. Radfahrer dürfen auf Fahrradstraßen nebeneinander fahren. Fahrradstraßen können attraktive Bestandteile von Hauptverbindungen eines überörtlichen Radverkehrsnetzes sein und eignen sich auch im Zuge wichtiger Schulwege zur Verkehrssicherheit. Auf Fahrradstraßen gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung

Mit der Öffnung von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung liegen seit Jahren aus vielen Städten gute Erfahrungen vor. Am Beginn und Ende einer Einbahnstraße sind in der Regel markierte Schutzräume sinnvoll, um dem Autoverkehr die Situation zu verdeutlichen.

Folgende Grundsätze sollten beachtet werden:

- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite mindestens 3,50 m bei Linienbusverkehr oder stärkerem Lkw-Verkehr (kurze Engstellen zulässig)
- Übersichtliche Verkehrsführung

Abb. 32: Einbahnstraße in Einbeck



Foto: Böregio, 2014

Radverkehrsanlagen außerorts

Außerorts beeinflussen nachfolgende Kriterien die Entscheidung über die Führungsform einer Radverkehrsanlage:

- Flächenverfügbarkeit bzw. Grunderwerb
- Topographie, Linienführung und Steigungen
- Fahrbahnbreiten
- Stärke und Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs
- Art und Umfang des Radverkehrsaufkommens
- Berücksichtigung der angrenzenden Radverkehrsführungen im Sinne des Planungsprinzips „Kontinuität der Wegeführung“

Insbesondere die Querungen der Kfz-Fahrbahn als potenzielle Konfliktstellen sollen auf das notwendige Maß reduziert werden. An Verkehrsstraßen außerorts ist der baulich angelegte Geh- und Radweg der Regelfall. Radfahrstreifen und Schutzstreifen kommen außerorts v. a. wegen der großen Differenzgeschwindigkeiten zum Kfz-Verkehr nicht in Betracht. Auf Bundes- und Landesstraßen kommt es wegen Ihrer Verkehrsdeutung und Verbindungsfunktion ebenfalls nicht in Betracht, Geschwindigkeitsbeschränkungen anzuordnen, um Einsatzgrenzen für gewollte Radverkehrsführungen zu erreichen.

Außerorts sind gemäß ERA 2010 straßenbegleitende Radwege oder gemeinsame Geh- und Radwege sinnvoll. Gemeinsame Geh- und Radwege weisen nach ERA eine Regelbreite von 2,50 m auf.

In ländlichen Bereichen kann der Radverkehr gemeinsam mit land- und forstwirtschaftlichen Verkehr auf **Wirtschaftswegen** geführt werden. Um ein gegenseitiges gefahrloses Passieren zu gewährleisten, sollten Wirtschaftswegen mit einer Regelbreite von mindestens 3,00 m ausgeführt werden. Die Oberfläche sollte in der Regel in Asphalt ausgeführt werden. In sensiblen Naturräumen ist eine wassergebundene Decke vertretbar.

Außerorts wie innerorts bergen Knotenpunkte und Einmündungen die größten Verkehrssicherheitsprobleme für den Radverkehr. Daher sind alle Kreuzungen und Einmündungen sicher und fahrradfreundlich zu gestalten. Wesentliche Kriterien sind hier:

- Gewährleistung optimaler Sichtbeziehung zwischen allen Verkehrsteilnehmern, auch in den Abend- und Nachtstunden.
- Kennzeichnung von Konfliktbereichen z. B. durch gezielte Roteinfärbung der Radverkehrsführung
- In allen Knotenpunkten ist für radverkehrsrelevante Fahrbeziehungen eine sichere Querungsmöglichkeit anzubieten.

Der **Schutzstreifen** stellt keine benutzungspflichtige Radverkehrsführung dar und kann mit anderen Radverkehrsführungen z. B. mit der Führung Gehweg „Rad frei“, kombiniert werden. Dem Radverkehr wird hier ein Angebot geschaffen, das im Bedarfsfall auch von anderen Verkehrsarten mitgenutzt werden darf. Einsatzbereiche sind Hauptverkehrsstraßen mit zuverlässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einer Kfz Belastung, die in der Regel zwischen 4.000 – 15.000 Kfz/Tag liegen kann. Wichtig ist, dass der Schutzstreifen zum Schutz vor falsch parkendem Kfz mit Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen markiert wird.²¹

Abb. 33: Fahrradschutzstreifen in Einbeck



Fotos: Böregio, 2015

Abb. 34: Fahrradschutzstreifen vor dem Kreisverkehr Hannoversche Str./ Markoldendorfer Str. in Einbeck



²¹ ERA 2010

Der **Radfahrstreifen** stellt eine benutzungspflichtige Radverkehrsführung dar, die mit dem Verkehrszeichen 237 „Radweg“ beschildert werden muss. Der Radverkehr wird auf dem nur der Verkehrsart „Fahrrad“ vorbehaltenen Streifen von anderen Verkehrsarten separat geführt. Einsatzgebiete sind Hauptverkehrsstraßen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h und einer KFZ-Belastung ab 10.000 Kfz/Tag.²²

Pilotprojekt "Fahrradschutzstreifen außerhalb geschlossener Ortslagen"

Durch Fahrradschutzstreifen wird auch außerhalb geschlossener Ortschaften die Wahrnehmung der Fahrradfahrer durch den motorisierten Verkehr verbessert. Im Vergleich zu Radwegen bieten sie ebenfalls Schutz, sind aber in der Herstellung (Markierung ca. 64.000€/ km) und im Unterhalt kostengünstiger. Für den beidseitig angelegten Schutzstreifen von 1,00 m Breite belaufen sich die Kosten auf 51.170 € / km (brutto), bei Schutzstreifen von 1,25 m Breite erhöhen sich die Kosten auf 63.963 € / km (brutto). Anders als beim Radwegebau ist bei der Realisierung von Schutzstreifen kein Planfeststellungsverfahren notwendig. Die Fahrradschutzstreifen sollen in erster Linie zum Lückenschluss des Radwegenetzes führen. Zusätzlich können sie jedoch auch die Anbindung von Gewerbegebieten, Siedlungsbereichen und weiterführenden Schulen unterstützen.

Im Rahmen eines Pilotprojektes "Fahrradstreifen außerhalb geschlossener Ortslagen" sollen probeweise Schutzstreifen angelegt und die Auswirkungen auf die Verkehrsteilnehmer über fünf Jahre evaluiert werden. Zusätzlich zum Landkreis Northeim sollen auch Fahrradschutzstreifen im Landkreis Grafschaft Bentheim (Niedersachsen), im Landkreis Ludwigslust-Parchim (Mecklenburg-Vorpommern), Rhein-Erft-Kreis (Nordrhein-Westfalen) und Landkreis Ostprignitz-Ruppin (Brandenburg) eingerichtet und erprobt werden.

Bei den Verbindungen handelt es sich um Straßen mit einer Verkehrsbelastung von weniger als 1500 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden und einem Schwerverkehrsanteil von unter 10%. Die Breite der Schutzstreifen richtet sich nach der Fahrbahnbreite. Die Variante 1 hat eine Breite von mindestens 5,50 m, davon wird auf jeder Fahrbahnseite ein 1,25 m breiter Schutzstreifen angelegt. Die Variante 2 bezieht sich auf eine Mindestbreite von 5,00 m. Hier beträgt die Breite der Schutzstreifen je 1,00 m. Zusätzlich sollten Hinweistafeln mit Verhaltenshinweisen für die Verkehrsteilnehmer jeweils am Anfang der Pilotstrecke installiert werden. Eine Projektevaluierung sowie eine Überwachung des fließenden Verkehrs werden durchgeführt.²³

Fahrradschutzstreifen wurden im Rahmen des Projektes im Landkreis Northeim an den folgenden Kreisstraßen umgesetzt:

- Heckenbeck-Bad Gandersheim
- Eilensen-Erichsburg
- Lütgenrode und Behrensen

²² ERA 2010

²³ Gröbel, S. 2011: Pilotprojekt „Fahrradschutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften“, Entwurf vom 09.09.2011 (unveröffentlicht)

Abb. 35: Schutzstreifen bei Heckenbeck**Abb. 36: Markierter Schutzstreifen bei Eilensen**

Fotos: Böregio 2014/2015

4.3 Mängelanalyse

Das Radwegenetz wurde hinsichtlich festgelegter Qualitätsstandards vor allem für den ländlichen Raum im Landkreis Northeim bewertet. Als Grundlage standen die folgenden Unterlagen zur Verfügung und wurden die nachfolgenden Abstimmungsgespräche durchgeführt:

- Vorschläge aus dem Radwegegesamtkonzept für den Landkreis Northeim (Ingenieurbüro Ludwig und Partner) 1999 und den Stellungnahmen des ADFC Kreisverband Northeim aus den Jahren 2000 und 2011 (siehe Anlage 1)
- Vorschläge der Gemeinden im Landkreis Northeim zum Radwegenetz und deren Handlungsempfehlungen (13. Januar 2015 bis 10. Juni 2015) (siehe Anlage 6)
- Recherche der möglichen Radwegeverbindungen anhand vorhandener Radwanderkarten, Radwegenetze (z.B. Stadt Einbeck), Radroutenplaner (z. B. www.niedersachsen-radroutenplaner.de; www.radroutenplaner.hessen.de, www.komoot.de; www.LKnom-navigator.de)
- Auswertung der Rückmeldungen von Herrn Sump (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Gandersheim, Bad Gandersheim) und Herrn Lambrecht, Landkreis Northeim (siehe Anlage 8 und 9)
- Diverse Abstimmungsgespräche (z.B. am 11. Juni 2015 mit dem Radverkehrsbeauftragten Herrn Schumann, Frau Meergans und Herrn Ziebarth (ADFC))
- Gespräch mit der Naturparkverwaltung Solling-Vogler am 20.03.2015 über das ausgeschilderte Mountainbike-Netz und deren Wegequalität.
- Abschlusspräsentation und Diskussion des Radwegenetzes mit den Gemeindevertretern des Landkreises Northeim am 24.09.2015 (siehe Anlage 10)
- Auswertung der Vorschläge der Gemeinden bis zum 25. November 2015 (siehe Anlage 7)

Um die vorgeschlagenen Verbesserungen des Radwegenetzes zu dokumentieren und zu bewerten, wurde eine eigene Befahrung im 1. Halbjahr 2015 durchgeführt. Während dieser Tour wurden Mängel durch Böregio erfasst und bewertet. Die Ergebnisse sind der Tabelle Mängel und Handlungsempfehlungen im Radwegenetz aufgenommen worden (siehe Karte 5: Mängelerfassung im Radwegenetz).

Alle erfassten Mängel und die zugeordneten Handlungsempfehlungen zu deren Beseitigung wurden zwei Prioritätsstufen zugeordnet, die auch die Dringlichkeit des daraus resultierenden Handlungsbedarfes widerspiegeln (siehe Anlage 5):

- Die Prioritätsstufe 1 entspricht dabei einem hohen Problemdruck aufgrund stark eingeschränkter Nutzbarkeit (ins besondere Sicherheitsmängel)
- Die Prioritätsstufe 2 entspricht einem Problemgrad geringer Ausprägung (überwiegend Komfortmängel)
- Auf den überregionalen und regionalen Radverkehrsverbindungen außerhalb bebauter Gebiete sind die Sicherheitsmängel der Prioritätsstufe 1 bei den streckenbezogenen und punktuellen Mängel zeitnah zu beheben. Auch die Komfortmängel der Prioritätsstufe 2 sind mittelfristig zu beseitigen.

Tab. 8: Streckenbezogene Mängel mit Priorisierung

Streckenbezogene Mängel	Stark eingeschränkte Nutzbarkeit (Priorität 1)	Eingeschränkte Nutzbarkeit (Priorität 2)
Radverkehrsführung	Seitentrennstreifen zwischen Radweg und Straße < 0,75 m Zu hohe Kfz-Geschwindigkeit auf Radverkehrsverbindungen Sicherheitsrisiken bei der Führung im Mischverkehr auf einer Straße	Bei Führung über land- und forstwirtschaftliche Wege; Ausschluss von allgemeinem Kfz-Verkehr Fahrbahnmarkierungen sind unzureichend
Belagsmängel	Unbefestigte unebene Decke (. Z. B. Sand); unebenes Kopfsteinpflaster oder Schotter; Schlaglöcher	Mäßig wellig oder nur vereinzelt deutlichere Unebenheiten (Schlaglöcher, Baumaufwölbungen); gutes Kopfsteinpflaster; mäßiges Betonsteinpflaster
Fehlende Radverkehrsanlage	Außerorts > 2.500 Kfz/Tag Innerorts > 10.000 Kfz/Tag 5.000 – 10.000 Kfz/Tag (Einzelfallprüfung)	Außerorts: < 2.500 Kfz/Tag und Vmax > 70 km/h
Zu schmale Radverkehrsanlage	Gemeinsamer Geh-/Radweg innerorts: < 2,50 m Gemeinsamer Geh-/Radweg außerorts: < 2,00 m Radweg: < 1,50 m Beidseitiger Zweirichtungsradweg: < 2,50 m Einseitiger Zweirichtungsradweg: < 3,00 m Schutzstreifen < 1,25 m Radfahrstreifen < 1,50 m	Zweirichtungsverkehr außerorts: < 2,00 m

Quelle: Eigene Zusammenstellung

Tab. 9: Punktuelle Mängel mit Priorisierung

Punktuelle Mängel	Stark eingeschränkte Nutzbarkeit (Priorität 1)	Eingeschränkte Nutzbarkeit (Priorität 2)
Führung des Radverkehrs	Führung am Knotenpunkt oder im Streckenverlauf mit hohen Sicherheitsrisiken versehen; Einengung in kurzem Abschnitt auf unter 1 m; fehlende Beschilderung	Sehr unattraktive bzw. unklare Führung im Knotenpunkt oder im Streckenverlauf; sehr ungünstiges Radwegende oder anderer Wechsel der Führungsart Einengung in kurzem Abschnitt (bis 50 m) auf 1,00 bis 1,50 m
Querungen	Ungesicherte Querung in sehr hoch belasteter Straße (4-streifig oder über 10.000 Kfz/Tag außerorts bzw. über 20.000 Kfz/Tag innerorts); fehlende Beschilderung; Mittelinseln mit Aufstellfläche für Fahrräder < 2,50 m Länge bzw. 4,0 m Breite	Ungesicherte Querung in hoch belasteter Straße (zweistreifig) ca. 5.000-10.000 Kfz/Tag außerorts; 10.000 – 20.000 Kfz/Tag innerorts
Barrieren	Treppen/Stufen; Durchfahrbreite an Umlaufsperr < 1,50 m; Pfosten/Poller ohne Reflektor	Unzureichend abgesenkte Bordsteine; Nutzbarkeit durch zugeparkte Radverkehrsanlage erheblich eingeschränkt; Pfosten/Poller im Radweg

Quelle: Eigene Zusammenstellung

Folgende Beispiele verdeutlichen die vorhandenen Problemlagen. Die zugehörigen Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel sollen Hinweise zur Problemlösung geben (siehe ausführlich Kapitel 7). Die Mängel im Radwegenetz sind auf der Karte 5 und in der Anlage 6 erfasst worden.

Streckenbezogene Mängel (SM)

Radverkehrsführung

Geringer Problemdruck (Priorität 2): Der Europaradweg R1/D-Route 3 soll nördlich von Lüthorst umgelegt werden, weil die jetzige Steigung über 6% beträgt.

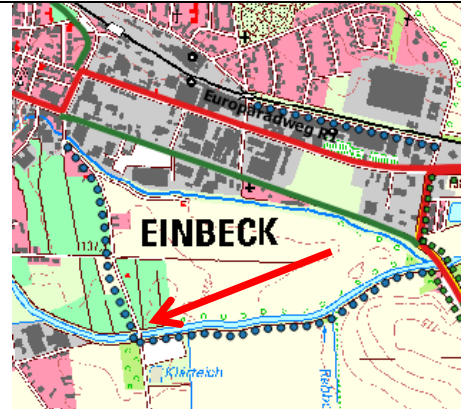
Maßnahme: Um die Europaradweg R1/D-Route 3 zu verlegen und entsprechend zu nutzen, sollte an der L546 ein straßenbegleitender Radweg angelegt werden.



Belagsmängel

Geringer Problemdruck (Priorität 2): Fehlende Wegeverbindung in Einbeck für den Freizeitverkehr zwischen Schlachthofweg im Westen und L487 mit schlechter Wegequalität.

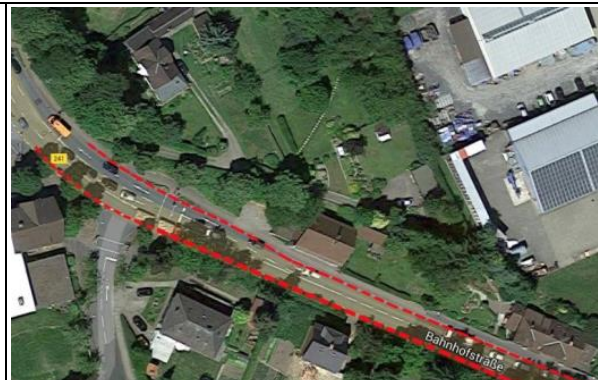
Maßnahme: Befestigung des Weges verbessern, Herstellung einer wassergebundenen Oberfläche.



Fehlende Radverkehrsanlage

Hoher Problemdruck (Priorität 1): Hohes Kfz-Aufkommen (DTV-Wert liegt bei 8.346 Kfz/Tag) in Uslar von der Bella Clava bis zum Hauptbahnhof entlang der B241.

Maßnahme: Anlage von Schutzstreifen auf der Bahnhofstraße (B 241).



Zu schmale Radverkehrsanlage

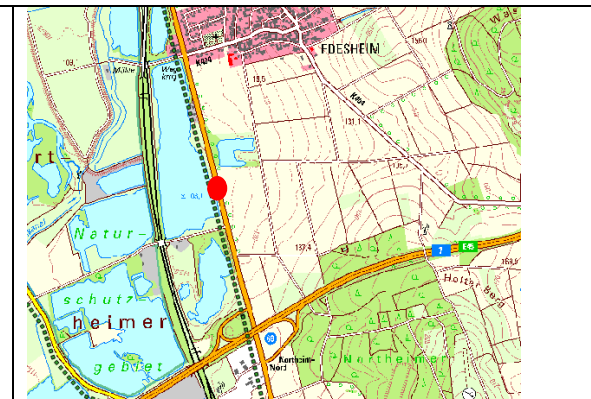
Hoher Problemdruck (Priorität 1): An der B64 in Richtung Seboldshausen/Bad Gandersheim bei der Abzweigung nach Hachenhausen ist die Radverkehrsanlage zu schmal. Der DTV-Wert beträgt in diesem Abschnitt 7.038 Kfz/Tag

Maßnahme: Verbreiterung des bestehenden Geh/Radweges auf das Mindestmaß von 2,0 m. Herstellung eines Seitentrennstreifens mit Mindestmaß von 0,75 Meter.



Hoher Problemdruck (Priorität 1): Der Zweirichtungsradweg entlang der B3 ist nur 1,80 m breit. Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h wird von Salzderhelden in Richtung Northeim aufgehoben. Der DTV-Wert liegt bei 9.450 Kfz/Tag.

Maßnahme: Ausbau des Radweges auf die vorgeschriebene Mindestbreite von 2,50 m, um die Sicherheit zu erhöhen.

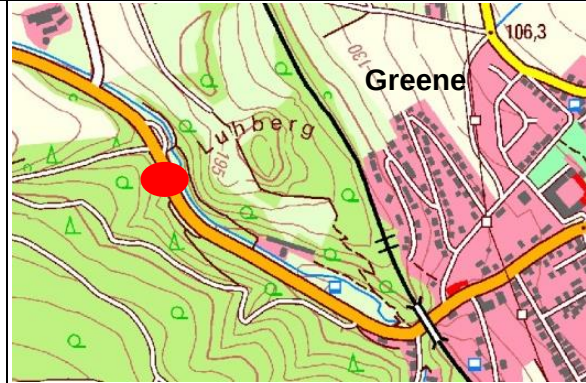


Punktuelle Mängel (PM)

Führung des Radverkehrs

Hoher Problemdruck (Priorität 1): Mehrzweckstreifen auf der B64 in Richtung Ortseingang Greene endet plötzlich. Der DTV-Wert liegt bei 6.552 Kfz/Tag.

Maßnahme: Der Mehrzweckstreifen muss bis in die Ortschaft verlängert werden.



Querungen

Hoher Problemdruck (Priorität 1): Gefährliche und schwierig einsehbare Querung in Nörten-Hardenberg auf dem Leine-Heide-Radweg. Der DTV-Wert liegt bei über 15.000 Kfz/Tag.

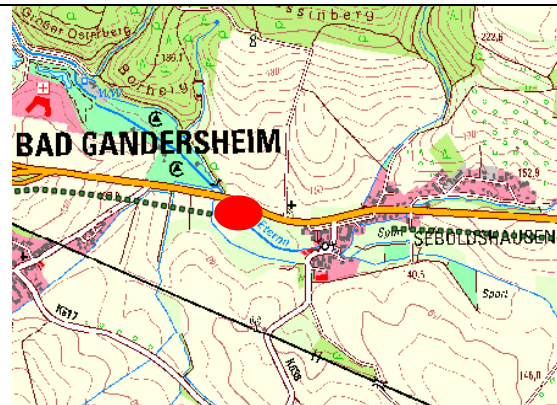
Maßnahme: Querungshilfe notwendig und zusätzlich eindeutige Ausschilderung für die Wegeführung des Leine-Heide-Radweges.



Barrieren

Hoher Problemdruck (Priorität 1): Mehrere Brückengeländer stehen dich am Radweg an der B64 kurz vor Seboldshausen aus der Richtung von Bad Gandersheim kommend.

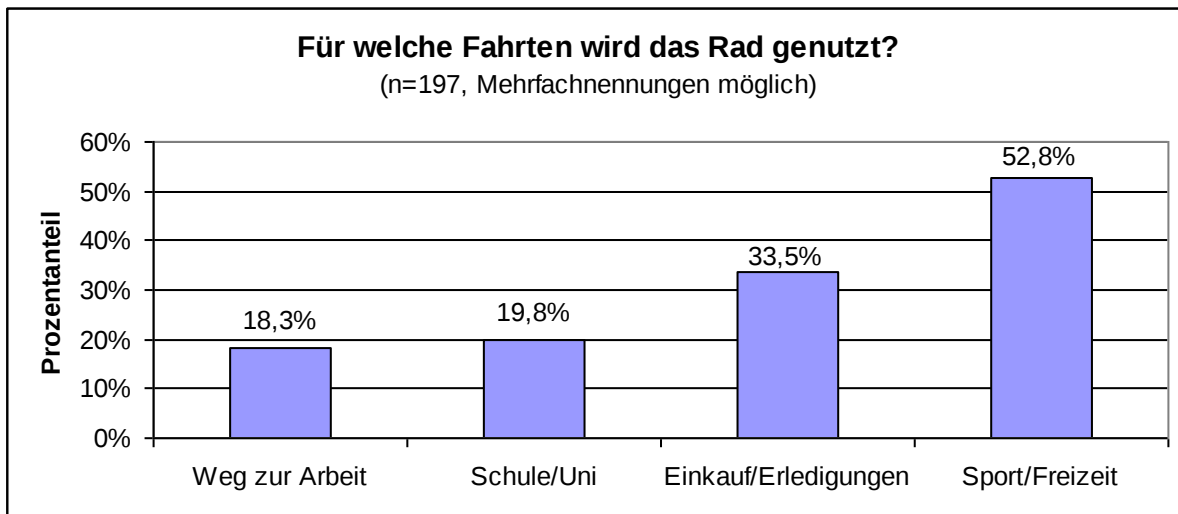
Maßnahme: Reflektoren an das Brückengeländer anbringen.



Die gesamten Mängel sind im Anhang 5 dargestellt. Die Prioritäten sind mit den Abkürzungen dargestellt und unterteilen sich in Priorität 1 und 2.

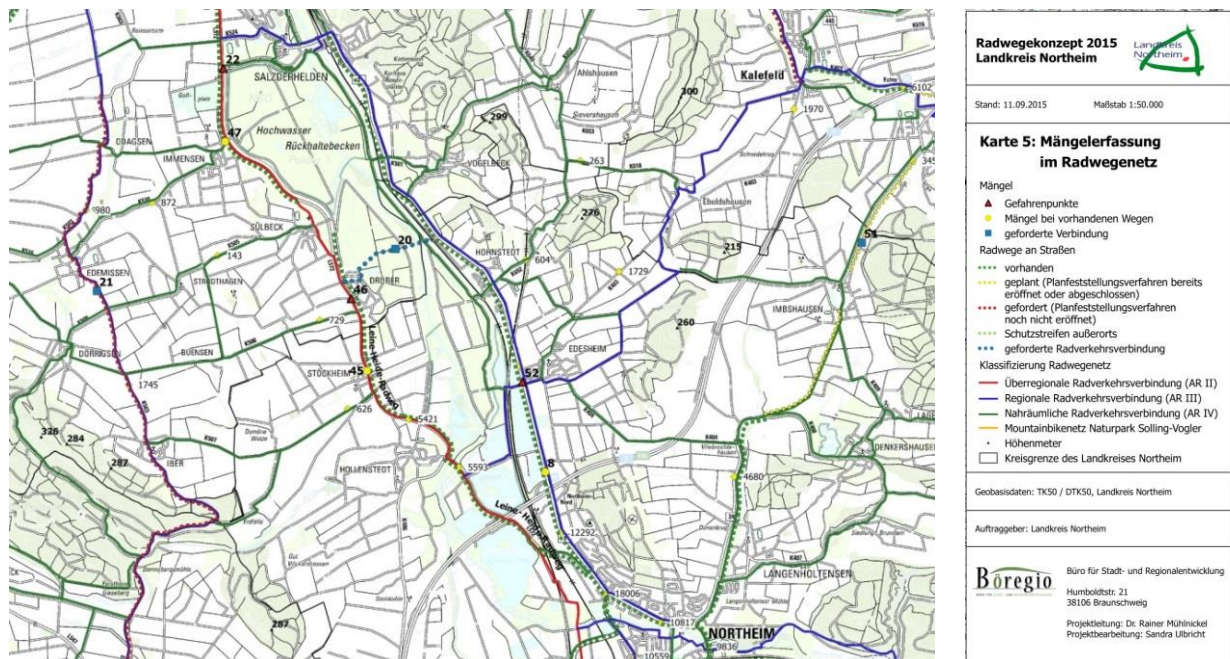
5 Handlungsempfehlungen

Um einen Eindruck zu gewinnen, welchen Stellenwert das Radfahren für die Bevölkerung im Landkreis Northeim hat, wurde im Rahmen des Radverkehrskonzeptes (RVK) für den Landkreis Northeim im Sommer 2011 eine Befragung durchgeführt. Rund 200 Einwohnerinnen und Einwohner aus diesem Gebiet sollten ihre Wünsche zum Alltagsverkehr und zum Radtourismus äußern. Northeim, Moringen, Hardeggen, Einbeck, Bad Gandersheim, Uslar, Nörten-Hardenberg gehörten zu den Untersuchungsstandorten. Die Ergebnisse der Befragung verdeutlichen, dass der Ausbau des Alltagsverkehrs auf jeden Fall weiter gewünscht wird. Die Sicherheit der Verkehrsführung und der Zustand der Radwege sind hier besonders zu erwähnen. Eine auf das erarbeitete Radwegkonzept aufbauende Wegweisung wird ebenfalls als wichtig eingestuft. Hinzu kommen die Verbesserung der Infrastruktur (Infotafeln, Rastplätze, Abstellanlagen) und die Vermarktung der Radfernwege auf einem qualitativ hochwertigen Angebot. Die Bürgerinnen und Bürger wünschen sich von der Verwaltung, dass die finanziellen Mittel auch zur Verfügung gestellt werden. Aus der folgenden Abbildung kann die Nutzung des Rades im Landkreis Northeim ersehen werden.

Abb. 37: Nutzung des Rades

Der Stellenwert für die Radverkehrsförderung wird durch die Befragten deutlich. Durch das vorliegende Radwegekonzept kann die Verwaltung zielgerichtet arbeiten und die Mängel entsprechend beseitigen. Zusätzlich sind vor allen Radverkehrsanlagen zu bauen, um die Sicherheit für die Radfahrer im Alltagsverkehr und Freizeitverkehr zu erhöhen.

Wie schon in Kapitel 4.3 Mängelanalyse erwähnt, wurden sehr umfangreiche Daten ausgewertet und mit den einzelnen Gemeinden im Landkreis Northeim abgestimmt. Grundlage für die Analyse der Mängel und des Handlungsbedarfs bildet das Radwegegesamtkonzept 1999 für den Landkreis Northeim und die Vorschläge des ADFC Kreisverband Northeim aus den Jahren 2000 und 2011 zu diesem Konzept. In den letzten 15 Jahren sind einige Vorschläge aus dem Radwegekonzept realisiert worden und einige wurden in die weitere Planung mit aufgenommen. Viele vorgeschlagene Baumaßnahmen erübrigen sich aber auch. Aus den Ergebnissen der Mängelanalyse und deren Zuordnung zu den zwei Prioritäten werden die nachfolgenden Handlungsempfehlungen abgeleitet. Die genannten Empfehlungen können dazu beitragen, den Radverkehrsanteil in den nächsten 10 Jahren zu erhöhen. Radfahren ist nicht nur ein umweltfreundliches Verkehrsmittel, sondern kann neben der aktiven Freizeitgestaltung auch zur Gesundheitsförderung beitragen. Besonders die jüngere Bevölkerung sollte behutsam an das Radfahren herangeführt werden und auf sicheren Wegen die Schule erreichen.

Abb. 38: Karte Mängelerfassung im Radwegenetz

Für die Umsetzung der „Überregionalen Hauptverkehrsverbindungen“ und „Regionalen Radverkehrsverbindungen“ werden die Maßnahmen in der Anlage 5 abgeleitet und in der Anlage 6 in der Tabelle: „Mängel und Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel im Radwegenetz“ dargestellt. Für die Nahräumlichen Radverkehrsverbindungen besteht kein dringender Handlungsbedarf. Langfristig ist es natürlich wünschenswert, dass diese Verbindungen auch ohne Mängel und Verkehrssicher zu fahren sind. Für die schnelle Realisierung wichtiger (und kostengünstiger) Maßnahmen werden Empfehlungen gegeben. Abschließend erhält dieses Kapitel eine Tabelle mit den vorliegenden Planungen für Radverkehrsanlagen für das Gebiet des Landkreises Northeim. Die dargestellten Maßnahmen werden nach Örtlichkeit und Priorität für alle Netzhierarchien (über- und regionale Radwegeverbindungen) dargestellt.

Die Maßnahmen in der Tabelle Maßnahmen nach Netzhierarchie und Priorität (Anlage 5) werden differenziert dargestellt nach:

- Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage (Radweg oder Schutzstreifen)
- Verbreiterung der vorhandenen Radverkehrsanlage
- Verbesserung der Radverkehrsführung
- Belagsmängel beheben
- Verbesserung der Querungssituation
- Abbau von Barrieren

Tab. 10: Maßnahmen an überregionalen Radverkehrsverbindungen (AR II)

Maßnahmen	Mängel Nr.	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung im Radwegenetz	Priorität
Ausbesserung der Oberfläche	40	Einbeck	B 64 / K 644 Wannemühle	AR II	PM 1
Hinweisschild	41	Einbeck	B 64 Greene bis Abzweig der K 628 nach Naensen	AR II	PM 1
	46	Einbeck	L 572 OD Drüber	AR II	PM 1
	17	Einbeck	Volksen, L 487	AR II	PM 1
	13	Einbeck	L 487. Nahe Kreiensen	AR II	PM 1
	14	Einbeck	Ippensen, L 487 Ecke K 648	AR II	PM 1
	16	Einbeck	Volksen, L 487	AR II	PM 1
	15	Einbeck	Garlebsen, L 487	AR II	PM 1
	18	Einbeck	Ortseingang Einbeck, L 487	AR II	PM 1
Anlage von Mittelinseln	10	Einbeck	B 64 / K 644 Wannemühle	AR II	PM 1
	22	Einbeck	L 572 / Radrundweg „Salz und Burgen“	AR II	PM 1
	23	Einbeck	L 572 / B 3	AR II	PM 1
	59	Nörten-Hardenberg	Nörten-Hardenberg, B 446	AR II	PM 1
Umverlegung	88	Einbeck	Einbeck, Benser Straße	AR II	SM 1
Gem. Geh- und Radweg in zwei Richtungen	27	Bodenfelde	Weserradweg bei Bodenfelde	AR II	SM 1
Änderung der Benutzungspflicht	45	Northeim	L 572 Ortslage Stöckheim	AR II	SM 1
Markierung	47	Einbeck	L 572 Bereich Immensen	AR II	PM 2
Anlage von Mittelinseln	37	Einbeck	Einbeck, Barumstr. / südlich Altendorfer Str. / Leine-Heide-Radweg.	AR II	PM 2
Anlage straßenbegleitender Radweg (gem. Geh- und Radweg, Z240)	61	Dassel	Wangelinstedt - Lüthorst	AR II	SM 2

Tab. 11: Maßnahmen an regionalen Radverkehrsverbindungen (AR III)

Maßnahmen	Mängel Nr.	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung im Radwegenetz	Priorität
Anlage von Mittelinseln	52	Northeim	Edesheim, B 3	AR III	PM 1
Hinweisschild	62	Nörten-Hardenberg	Lütgenrode, Koppelweg B 446	AR III	PM 1
	67	Nörten-Hardenberg	Ortsausgang Lütgenrode Richtung Hardeggen, B 446	AR III	PM 1
	68	Nörten-Hardenberg	Lütgenrode, Untere Dorfstr., B 446	AR III	PM 1
Gem. Geh- und Radweg in zwei Richtungen	74	Nörten-Hardenberg	Zwischen Nörten-Hardenberg und Lütgenrode an der B446	AR III	SM 1
	8	Northeim	Entlang der B3 zwischen Northeim und Edesheim	AR III	SM 1
Anlage straßenbegleitender Radweg (gem. Geh- und Radweg, Z240)	78	Katlenburg Lindau	B 247, Lindau - Strokrug	AR III	SM 1
	78	Kalefeld	Kalefeld – Billerbeck – Bad Gandersheim	AR III	SM 1
	91	Kalefeld	B 248, Böhmerberg bis K 72 bei Harriehausen	AR III	SM 1
	83	Uslar	B 497	AR III	SM 1
Anlage Schutzstreifen	54	Uslar	Bollensen	AR III	SM 1
	56	Uslar	B 241, Bahnhofstr., Rosenstr.	AR III	SM 1
Anlage straßenbegleitender Radweg (gem. Geh- und Radweg, Z240)	58	Hardeggen	Ellierode-Lödingsen	AR III	SM 2

6 Fazit

Mit den vorliegenden Radwegekonzept 2015 für den Landkreis Northeim ist die Überprüfung des Radwegesamtkonzeptes 1999 abgeschlossen. Ein zielgerichtetes Handeln ist somit für die Politik und die Verwaltung möglich. Das Personal und die Finanzen können somit sparsam eingesetzt werden. Sinnvoll ist es auf jeden Fall, dieses Konzept auch politisch zu beschließen, auch wenn die Radwegförderung zukünftig eingestellt werden sollte²⁴. Die vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen für die überregionalen und regionalen Radverkehrsverbindungen sollten zeitnah umgesetzt werden, damit ein Verwaltungshandeln abgestimmt erfolgen kann. Vor allem die Mängel der Priorität 1 sollten zügig behoben werden. Aufbauend auf diesem Radwegekonzept kann die begonnene Wegweisung überprüft und die Mängel beseitigt, aber auch fortgesetzt werden. Eine nicht mehr konforme FGSV – Wegweisung sollte entfernt und die Qualität der Schilder ständig kontrolliert werden. In der Karte 6 können die vorhandenen Wegweiserstandorte im Landkreis Northeim gesehen werden. In Moringen und Hardeggen fehlen die Wegweiser komplett (siehe Karte 6: Touristische Radrouten und Wegweiserstandorte).

²⁴ Mönkemeyer, Niko, 2015: Gestrichen: Landkreis wird keine Radwege mehr fördern, Zeitungsartikel in der Hessisch-Niedersächsischen Allgemeinen vom 04.12.2015

An den überregionalen und regionalen Radverkehrsverbindungen sollten die Fahrradabstellanlagen an Sehenswürdigkeiten, Arbeitsstätten, Schulen, Freizeit- und Erholungszielen und Schwerpunkten, Verwaltungseinrichtungen/öffentlichen Einrichtungen und DB-Haltestellen überprüft und alte durch neue ersetzt werden.

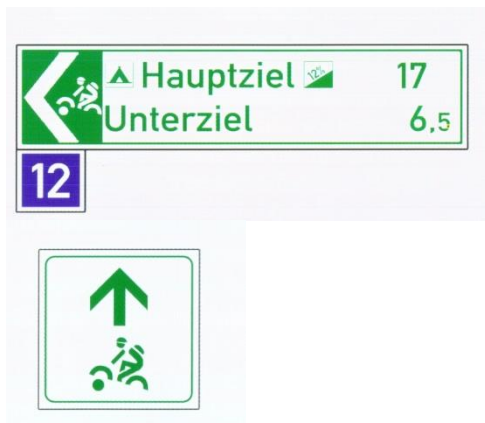
Abb. 39 - 41: Mängel in der Wegweisung und Vorschlag für eine neue MTB-Wegweisung im Naturpark- Solling-Vogler



Foto: Böregio, 2015



Foto: Böregio, 2015



Quelle: ADFC 2012



Foto: Böregio, 2015

Abb. 42 und 43: Fahrradabstellanlagen (Positive und negative Beispiele)



Fotos: Böregio, 2015

7. Literaturverzeichnis

ADFC 2012: ADFC-Empfehlungen zum Mountainbiken, Berlin

Deutsches Institut für Urbanistik 2012: Kreisverkehrsplätze mit Radverkehr, Forschung Radverkehr, Berlin

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2002: Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 02), Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2008: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (FGSV 121)

Gröbel, S. 2011: Pilotprojekt „Fahrradschutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften“, Entwurf vom 09.09.2011 (unveröffentlicht)

Landesamt für Statistik Niedersachsen 2014: Bevölkerung in Niedersachsen, Tabelle K1020014

Landkreis Northeim, 2011: Bewerbung um den Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune“ in Niedersachsen 2011, S. 14.

Landkreis Northeim (Hrsg.), 1999: Radwegegesamtkonzept, bearbeitet durch das Ingenieurbüro Ludwig & Partner, Dassel

Landkreis Northeim, 2011: Radverkehrskonzept, Northeim

Landkreis Northeim 2006: Regionales Raumordnungsprogramm, 2006 Landkreis Northeim, Beschreibende Darstellung, Northeim

Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg, 2008: Radverkehrsstrategie, Hannover

Mönkemeyer, Niko, 2015: Gestrichen: Landkreis wird keine Radwege mehr fördern, Zeitungsartikel in der Hessisch-Niedersächsischen Allgemeinen vom 04.12.2015

Planungsbüro VAR, 2013: Radverkehrskonzept Landkreis Lössen, Abschlussbericht, Darmstadt

Planungsgemeinschaft Verkehr 2006: Stadt Einbeck, Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes für die Kernstadt, Hannover.

Region Harzweserland, 2015: Regionales Entwicklungskonzept Harzweserland, Northeim

Regionalmanagement Harzweserland 2011: Harzweserland aktuell, Ausgabe 8

Tiffe, A./Viets, M. 2014: 8. Fahrradkonferenz im Landkreis Northeim, Northeim, Foliencharts

Siehe Landkreis Northeim, Schulen. <http://www.landkreisnortheim.de/magazin/magazin.php?menuid=219&topmenu=21>, Zugriff 06.02.2015

Anlagen

- Anlage 1: Überprüfung und Umsetzung der vorgeschlagenen Radwege aus dem Radwegegesamtkonzept des Ingenieurbüros Ludwig und Partner vom März 1999 und der ADFC-Prioritäten 2000 und 2011, (Stand: 22.01. 2015)
- Anlage 2: DTV-Werte an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Landkreis Northeim (2010)
- Anlage 3: Unternehmen ab 100 Beschäftigten im Landkreis Northeim
- Anlage 4: Anschreiben an die Bürgermeister/innen und Ansprechpartner für Radverkehr im Landkreis Northeim
- Anlage 5: Maßnahmen nach der Netzhierarchie und Priorität
- Anlage 6: Tabelle: Mängel und Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel im Radwegenetz 2015 Landkreis Northeim (Stand 08.12.2015)
- Anlage 7: Stellungnahmen der Gemeinden zum Radwegenetz 2015 Landkreis Northeim (24. September 2015 bis zum 25. November 2015)
- Anlage 8: Maßnahmen an Kreisstraßen im Landkreis Northeim (Stand 09.06.2015)
- Anlage 9: Geplante Radverkehrsverbindungen und Radverkehrsanlagen im Landkreis Northeim (Stand 02.07.2015)
- Anlage 10: Radwegkonzept für den Landkreis Northeim, Abschlusspräsentation 24. September 2015, Northeim

Anlage 1: Überprüfung und Umsetzung der vorgeschlagenen Radwege aus dem Radwegesamtkonzept des Ingenieurbüros Ludwig und Partner vom März 1999 und der ADFC-Prioritäten 2000 und 2011, (Stand: 12.02. 2015)

**-Bereich „A“-
Bad Gandersheim, Kreiensen, Kalefeld**

Lfd. Nr. (Lfd. Alt)	Straße	Stadt/Gemeinde	Kurzbeschreibung des Vorhabens	Umgesetzt bis 01/2015	Nicht umgesetzt oder nicht notwendig	In Planung	Kommentar Herr Schumann (ja/nein)
1 (1A)	B 64	Kreiensen – Bad Gandersheim - Seesen	Straßenbegleitender Radweg B 64	RW bis Abzweigung Hachenhausen (bis 2015) RW Kreiensen-Orxhausen (bis 2011)		Seboldshausen-Hachenhausen, Bau ab 2015 möglich (Finanzierung noch unklar) Lückenschluss Wenzen-Kreiensen. Beginn ab 2016 möglich.	
2	B 445	Echte-Kalefeld-Sebexen-Bad Gandersheim	Straßenbegleitender Radweg B 445			Bad Gandersheim – Drei Linden: Planung abgeschlossen, Bau kann erfolgen Drei Linden – Sebexen: In Planung, rechtliche Absicherung ab 2015 Sebexen-Kalefeld: Planung abgeschlossen, rechtliche Absicherung 2014 beantragt. Vorgesehene Führung auf ehemaliger Auetalbahn zwischen Billerbeck und Kalefeld	

- Bereich „A“ -

Lfd. Nr. (Lfd. Alt)	Straße	Stadt/Gemeinde	Kurzbeschreibung des Vorhabens	Umgesetzt bis 01/2015	Nicht umgesetzt oder nicht notwendig	In Planung	Kommentar Herr Schumann (ja/nein)
3 (9A)	L 489	Brunshausen - Ackenhausen	Straßenbegleitender Radweg	nein	Weiterhin notwendig		
4	K 641	Heckenbeck – Bad Gandersheim	Straßenbegleitender Radweg als Lückenschluss	Schutzstreifen vorhanden (2013)			
5	B 64	Hebersiedlung (R1) - Ackershausen	Sichere Radkreuzung		Sichere Kreuzung weiterhin notwendig, überprüfen der Querungshilfen		
6 (16A)	K 639	Hachenhausen - Harriehausen	Deckenerneuerung der Kreisstraße		Sinnvoll		Kann derzeit nicht umgesetzt werden
7	K 637	Harriehausen – Schachtenbeck – Wrescherode – Bad Gandersheim	Straßenbegleitender Radweg		Wird von Seiten des Kreisstraßenbaues nicht als notwendig angesehen.		
8 (19A)	K 640	Wiershausen – Ellierode - Schachtenbeck	Anbindung an K 637 ist gefährlich		Wird von Seiten des Kreisstraßenbaues nicht als notwendig angesehen.		
9 (21A)	WiWeg K 649 L 525	Opperhausen – Haieshausen – R1 ab Leinebrücke	Anbindung der Rundroute Kirchen und Kapellen an die Fernradwege Leine-Heide-Radweg und Europaradweg R1 / D3-Route.	nein	Wichtig: Bahnstrecke muss zum Radweg umgebaut werden	RW auf stillgelegter Bahnstrecke geplant. 2015/2016 soll Planfeststellung abgeschlossen werden.	
10	WiWeg	Wiershausen – Sebexen - Kalefeld	Einbettung in Rundtour	vorhanden (2011)			
11	K 644	Heckenbeck - Wahnemühle	Nutzung der Kreisstraße als Radwanderweg	i. O.			
12	K 641	Heckenbeck - Hilprechtshausen	Nutzung der Kreisstraße als Radwanderweg	i. O.			

- Bereich „A“ -

Lfd. Nr. (Lfd. Alt)	Straße	Stadt/Gemeinde	Kurzbeschreibung des Vorhabens	Umgesetzt bis einschließlich 2015	Nicht umgesetzt oder nicht notwendig	In Planung	Kommentar Herr Schumann (ja/nein)
13	K 642	v. Lfd. Nr. 12 Beulshausen - Kreiensen	Nutzung der Kreisstraße als Radwanderweg		Alternative ist auf dem Leine-Heide-Radweg vorhanden		Kreiensen bis Freden wurde der LHR naturnah ausgebaut, Alltagsverkehr kann Kreisstraße nutzen oder LHR
13.1	K 643	Heckenbeck - Beulshausen	Nutzung der K 643 als Radwanderweg	i. O.			
14	WiWeg	Orxhausen - (R1) - Dreilinden	Anbindung Richtung Bentierode nach Dreilinden über Wirtschaftsweg	i. O.			
15 (28A)	L 487	Kreiensen – Einbeck (R1)	Straßenbegleitender Radweg L 487	Vorhanden (mit Unterbrechnungen in OD Garlebsen und Ippensen)			Durchgehende Führung ist nicht umsetzbar.
15.1 (28.1A)	WiWeg und Lücken- schlüsse	Ippensen - Garleben	Umfahrung der Orte über Wirtschaftsweg; Lückenschlüsse müssen gebaut werden		Eine Notwendigkeit muss vor Ort noch einmal geprüft werden.		Es können noch keine Aussagen getroffen werden.
16	K 522 K 649	Salzderhelden – Rittierode – Olxheim – Haieshausen – Billerbeck	Nutzung der K 522 und K 649 als Radwanderweg;	Sanierung der Kreisstraße von Salzderhelden bis Haieshausen ist erfolgt.			
17	K 649 K 652 K 618	Rittierode – Ahlshausen - Eboldshausen	Nutzung der Kreisstraßen als Radwege	i. O.			

- Bereich „A“ -

Lfd. Nr. (Lfd. Alt)	Straße	Stadt/Gemeinde	Kurzbeschreibung des Vorhabens	Umgesetzt bis einschließlich 2015	Nicht umgesetzt oder nicht notwendig	In Planung	Kommentar Herr Schumann (ja/nein)
18	K 403	Kalefeld – B 445	Straßenbegleitender Radweg an der K 403	ja			
19 (38A)	B 248 WiWeg	Oldenrode (B 248) - Harriehausen	Bei BAB 7 – Unterführung straßenbegleitender Radweg	nein	Straßenbegleitender Radweg notwendig	Planfeststellung 2015	
19.1	WiWeg	Von lfd. Nr. 19 - Ildehausen	Alternative zum Lückenschluss: Radweg B 248 von Echte nach Ildehausen geplant	nein	Lückenschluss nicht notwendig		
20 (39A)	L 525	Billerbeck - Osterbruch	Bahnstrecke als Alternative zum Radweg neben Landstraße	nein		Planungsphase	
20.1 (39.1A)	WiWeg	Opperhausen - Sebexen	Bahnstrecke als Alternative zur Radwegeverbindung auf vorhandenem Wirtschaftsweg, straßenbegleitender Radweg an K 652	vorhanden		Planungsphase	
21	WiWeg	Billerbeck – R1 - Greene	Radwegeverbindung über vorhandenen Wirtschaftsweg, der auch auf dem R1 verläuft	vorhanden			
21.1 (40.1A)	WiWeg	Kreiensen - Greene	Radwegeverbindung auf vorhandenem Wirtschaftsweg und parallel zur B 64				Verbindung über Leine-Heide-Radweg

- Bereich „A“ -

Lfd. Nr. (Lfd. Alt)	Straße	Stadt/Gemeinde	Kurzbeschreibung des Vorhabens	Umgesetzt bis einschließlich 2015	Nicht umgesetzt oder nicht notwendig	In Planung	Kommentar Herr Schumann (ja/nein)
22	L 487	Leinebrücke (R1) - Greene	Radwegeverbindung auf vorhandenen Landstraßen, abgegrenzter Radweg nicht notwendig	Vorhanden			
23	WiWeg L 487	Greene - Erzhausen	Radwegeverbindung auf vorhandenen Wirtschaftswegen. An L 487 straßenbegleitender Radweg	Vorhanden	Straßenbegleitender Radweg nicht notwendig, neuer Verlauf des Leine-Heide-Radweg zwischen Kreiensen und Freden		
23.1	WiWeg	Von lfd. Nr. 23 - Bruchhof	Wirtschaftsweg kann für Radfahrer genutzt werden				
24	WiWeg	Greene – Beulshausen – DB Strecke - Beulshausen bzw. Leinetal in nördl. Richtung	Radwegeverbindung auf vorhandenen Wirtschaftsweg, Lückenschluss als Verbindung Beulshausen bzw. Leinetal im nördlichen Bereich	Vorhanden			
25	WiWeg	Greene – Schwarze Hütte – An den Teichen	Radwegeverbindung auf vorh. Forstwirtschaftswegen	Vorhanden			
25.1	WiWeg	Greene (Burg) - Garlebsen	Verbindung zwischen Greene – Garlebsen	Vorhanden			
25.2	WiWeg K 661	Greene – Holtershausen - Mühlenbeck	Verbindung zwischen lfd. Nr. 25 nach Holtershausen und Mühlenbeck	Vorhanden			

- Bereich „A“ -

Lfd. Nr. (Lfd. Alt)	Straße	Stadt/Gemeinde	Kurzbeschreibung des Vorhabens	Umgesetzt bis einschließlich 2015	Nicht umgesetzt oder nicht notwendig	In Planung	Kommentar Herr Schumann (ja/nein)
25.3	WiWeg	Von lfd. Nr. 25 Köhlerhütte – Hube – Einbeck	Verbindung zwischen Greene über lfd. 25 zur Hube bei Einbeck und zur Stadt	Vorhanden			
25.4	WiWeg GemStr. K 521	Von lfd. Nr. 25 Feriendorf Negenborn - Volksen	Verbindung zwischen Greene über lfd. 25 zum Feriendorf bei Negendorn nach Volksen	Vorhanden			
25.5	WiWeg	Hube – Zollhaus – (B3)	Verbindung zwischen Greene über lfd. 25 über die Hube zum Zollhaus bei Mühlenbeck	Vorhanden			
26	WiWeg	Von lfd. Nr. 25.2 Aussiedlerdorf - Naensen	Verbindung auf Wirtschaftswegen und der K 628. Straßenbegleitender Radweg nicht erforderlich	Vorhanden			
27	K 656 K 657	Naensen – Stroit – Brunsen – B 64/B 3	Radwegeverbindung auf vorhandener Kreisstraße, straßenbegleitender Radweg nicht notwendig	Vorhanden			
28	B 3	Mühlenbeck – Kuventhal – Einbeck	Straßenbegleitender Radweg	Vorhanden			

- Bereich „A“ -

Lfd. Nr. (Lfd. Alt)	Straße	Stadt/Gemeinde	Kurzbeschreibung des Vorhabens	Umgesetzt bis einschließlich 2015	Nicht umgesetzt oder nicht notwendig	In Planung	Kommentar Herr Schumann (ja/nein)
29	WiWeg L486	Gehrenrode – Neubautrasse (DB) Eysershausen – Ohlenrode - Dankelsheim	Verbindung mit OT der Stadt Bad Gandersheim, Führung auf Wirtschaftswegen und L 486	Vorhanden			
30	L 572	Einbeck – Immensen – Sülbeck – Drüber – Stöckheim – Hollenstedt – Northeim	Radwege weitestgehend vorhanden. Zwischen Hollenstedt und dem Radweg am Freizeitsee Herstellung Lückenschluss als straßenbegleitender Radweg	Vorhanden			
31	B 3	Salzderhelden (Einbeck) – Hohnstedt – Edesheim - Northeim	Zwischen Salzderhelden und Northeim entlang B 3 durchgehend straßenbegleitender Radweg vorhanden	Vorhanden			
32	B 248	Echte - Imbshausen	Straßenbegleitender Radweg Führung auf Westseite der B 248.			Bauchrecht liegt vor. Bau ab 2015 möglich	Derzeit wird der Grunderwerb getätigt
33	B 248	Echte - Ildehausen	Straßenbegleitender Radweg			In Planung, rechtliche Absicherung ab 2016, Bau ab 2017 möglich	

- Bereich „A“ -

Lfd. Nr. (Lfd. Alt)	Straße	Stadt/Gemeinde	Kurzbeschreibung des Vorhabens	Umgesetzt bis einschließlich 2015	Nicht umgesetzt oder nicht notwendig	In Planung	Kommentar Herr Schumann (ja/nein)
34	B 248 B 445 Gem.Str.	OD Echte	Vorentwurf, beidseitige Schutzstreifen und Erneuerung der Ortsdurchfahrt; Bau von Linksabbiegespuren			in Planung, planungsrechtliche Absicherung in 2014 erwartet, Bau ab Ende 2016 möglich	Planfeststellung ruht, wegen Bedenken der Bürger
35	B 64	Hachenhausen bis Kreisgrenze Goslar	Lückenschluss			In Planung, Bau ab 2016 möglich	
36	K 602	OD Sebexen	Radverkehr auf Fahrbahn			Planfeststellung erledigt	Derzeit im Bau
37	K 628	OD Naensen	Radverkehr auf Fahrbahn (Vorentwurf)			Planfeststellung liegt vor	RW an K 628 von Naensen zum Sportplatz, Bau 2015
38	L 489	Bad Gandersheim – Altgandersheim – Gehrenrode - Lamspringe	Bahntrasse zw. Bad Gandersheim und Lamspringe	Vorhanden (2011)			
39	B 248	Böhmerberg – Harzhorn - Ildehausen	Straßenbegleitender Radweg		Keine Alternativroute vorhanden und zunehmender Verkehr (ADFC 2011)		
40	Ehem. Bahnstrecke	Echte - Willershausen	Straßenbegleitender Radweg	Vorhanden (2011)			
41		Hollenstedt - Höckelheim	Straßenbegleitender Radweg		Gefahr durch hohes Kfz-Tempo und Kurven (ADFC 2011)		Nutzung LHR
42		Hillerse - Elvese	Straßenbegleitender Radweg		Straßenbegleitender Radweg ist nicht notwendig. DTV- Werte zwischen 1.100 - 1.600 Kfz/Tag.		Straße wurde ausgebaut, Radfahrer nutzen WiWeg zw. Hillerse und Höckelheim

- Bereich „A“ -

Lfd. Nr. (Lfd. Alt)	Straße	Stadt/Gemeinde	Kurzbeschreibung des Vorhabens	Umgesetzt bis einschließlich 2015	Nicht umgesetzt oder nicht notwendig	In Planung	Kommentar Herr Schumann (ja/nein)
43 (31A)	WiWeg	Volksen - Rittierode	Nutzung der Wirtschaftswege als Radwege, Sanierung der Leinebrücke		Überprüfung ob Radwegeverbindung notwendig ist		Leinebrücke wird saniert, erst Behelfsbrücke Neubau 2018

**- Bereich „B“ –
Uslar, Bodenfelde**

Lfd. Nr. (Lfd. Alt)	Straße	Stadt/Gemeinde	Kurzbeschreibung des Vorhabens	Umgesetzt bis einschließlich 2015	Nicht umgesetzt oder nicht notwendig	In Planung	Kommentar Herr Schumann (ja/nein)
1 (2B)	WiWeg L 561	Bodenfelde – Lippoldsberg (Hessen) - Vernawahlshausen	Straßenbegleitender Radweg, Verbindung über Wirtschaftswege auf hessischem Gebiet		Straßenbegleitender Radweg ist nicht notwendig. Im Bereich Bodenfelde wird der Radfahrer auf dem Weserradweg entlang geführt.		
2 (17B)	Ehem. Bahntrasse	Uslar – Sollinger Hütte	Durchgehende Verbindung auf Bahntrasse	Zum Teil	sinnvoll		Muss bei der Stadt Uslar geprüft werden, wie weit der RW geht
3 (18B)	WiWeg	Steimke - Schoningen	Feldweg als Alternative zur Radwegführung auf K 444, Lückenschluss über bewirtschaftete Flächen, Wirtschaftsweg ist auszubauen		sinnvoll		Grunderwerb getätigt, Baubeginn steht aus
4 (19B)	WiWeg	Schoningen - Verliehausen	Radwegeverbindung auf vorhandenem Wirtschaftsweg, Brückenbau und Lückenschluss als Radwegeverbindung, Wegeverbesserung				
4.1 (19.1B)	WiWeg	Schoningen - Verliehausen	Radwegeverbindung auf vorhandenem Wirtschaftsweg als Alternative		Sinnvoll, doch zunächst Lfd. Nr. 4 ausreichend		

- Bereich „B“ -

Lfd. Nr. (Lfd. Alt)	Straße	Stadt/Gemeinde	Kurzbeschreibung des Vorhabens	Umgesetzt bis einschließlich 2015	Nicht umgesetzt oder nicht notwendig	In Planung	Kommentar Herr Schumann (ja/nein)
5 (17B – 21B)		Uslar – Schoningen – Verliehausen – Offensen – Adelebsen	Durchgehende Radwegeverbindung		Stand unverändert (2011)		
6 (15B-Neu)	Ehem. Bahndamm	Nach Solingen	Ausbau des ehemaligen Bahndamms nach Solingen	vorhanden			
7 (8B - 9B)	WiWeg	Bollensen – Gierswalde - Volpriehausen	Ausbau des Wirtschaftsweges		Nicht realisiert, dafür RW an der B 241 von Gierswalde nach Volpriehausen		
8 (6B-7B)	B 241	Bollensen	Radwegebau in Bollensen / B 241	Nicht realisiert	Die Radwegeverbindung wird als sinnvolle Verbindung im Radwegenetz aufgenommen.		
9		Dinkelhausen - Uslar	Straßenbegleitender Radweg		Sollte realisiert werden (ADFC 2000 und 2011)		
10		Uslar Mitte zum Bahnhof	Vorschlag: Schutzstreifen	nein	Sollte realisiert werden (gefordert vom ADFC 2011)		

**- Bereich „C“ -
Katlenburg-Lindau**

Lfd. Nr. (Lfd. Alt)	Straße	Stadt/Gemeinde	Kurzbeschreibung des Vorhabens	Umgesetzt bis einschließlich 2015	Nicht umgesetzt oder nicht notwendig	In Planung	Kommentar Herr Schumann (ja/nein)
1 (6C)	B 247	Lindau - Strohrug	Straßenbegleitender Radweg bis Strohrug			Planfeststellung in 2014, Bau ab 2016 möglich	
2 (36C)	K 141	Katlenburg – Suterode – Sudheim	Katlenburg – Suterode straßenbegleitender Radweg geplant, Suterode – Sudheim vorhandener Kreisstraße	In Ortslage Katlenburg straßenbegleitender Radweg vorhanden		Abschnitt Katlenburg – Suterode geplant	Bau 2015 Straße und Radweg
3 (42C)	K 416	Lindau – Gillersheim - Renshausen	Lindau – Gillersheim straßenbegleitender. Radweg, Gillersheim – Renshausen vorh. Straße		Stand unverändert, wichtige Alltagsverbindung z.B. zum Schulzentrum		Bau RW 2016
4 (46C)	Gem. Str.	Katlenburg – Albrechtshausen - Lindau	Radwegverbindung auf vorhandener Gemeinde Str.	Vorhanden	Laut Herrn Risch (Hauptamt Katlenburg) kein Sanierungsbedarf erforderlich		
5 (47C)	WiWeg	Lindau - Wulfen	Radwegverbindung auf vorhandenen Wirtschaftswegen	Vorhanden	Wegezustand obliegt der Feldmarksgenossenschaft. Teilweise müsste der Weg ausgebessert werden (Hr. Risch).		
6 (18C)	B 248	Langenholtensen - Wiebrechtshausen - Imbshausen - Echte	Lückenschluss	Radweg bis Wiebrechtshausen, Abzweig Denkershausen gebaut. (2011)		Baurecht liegt vor, Bau ab 2015 möglich.	
7 (16C)	Rhume-radweg	Elvershausen - Hammenstedt	Entschärfung der gefährlichen Passagen	Umgesetzt (2011)			

**- Bereich „D“ -
Hardeggen, Nörten-Hardenberg**

Lfd. Nr. (Lfd. Alt)	Straße	Stadt/Gemeinde	Kurzbeschreibung des Vorhabens	Umgesetzt bis einschließlich 2015	Nicht umgesetzt oder nicht notwendig	In Planung	Kommentar Herr Schumann (ja/nein)
1 (1D)	WiWeg Gem. Str.	Hardeggen – Hevensen – Wolbrechtshausen – Lütgenrode – Nörten-Hardenberg - Reyershausen	Ortsdurchfahrt Lütgenrode: Radfahrstreifen fehlen.	nein			
2 (21D)	WiWeg K 425 WiWeg Nörten- Hardenberg K 420 BAB 7	Nörten-Hardenberg – Behrensen – Großenrode – Moringen	Zum Teil Straßenbegleitender Radweg erforderlich. Radweg nur auf ganzer Länge Moringen – Lütgenrode sinnvoll.	nein		Keine Planung	Schutzstreifen zwischen Lütgenrode und Behrensen
3 (28D)	B 241 WiWeg	Moringen - Lutterhausen	Lückenschluss als straßenbegleitender Radweg.	ja		Radweg Moringen – Hardeggen: Baurecht liegt vor, Lückenschluss (ca. 350 m)	Bau 2013 abgeschlossen
4 (29D)	Gem.- VerbWeg B 241	Lutterhausen - Hardeggen	Radweg Lutterhausen nach Hardeggen fortsetzen, Alternativroute wird möglicherweise trotz Steigung umgesetzt.	Lückenschluss Lutterhausen – Hardeggen in 2013 entlang der B 241 umgesetzt		Radwegeführung von Hardeggen über Uslar bis zur Kreisgrenze Richtung Beverungen soll zukünftig ein Konzept erstellt werden	

- Bereich „D“ -

Lfd. Nr. (Lfd. Alt)	Straße	Stadt/Gemeinde	Kurzbeschreibung d. Vorhabens	Umgesetzt bis einschließlich 2015	Nicht umgesetzt oder nicht notwendig	In Planung	Kommentar Herr Schumann (ja/nein)
5 (30D + 35D)		Ellierode – Hettensen	Straßenbegleitender Radweg		Nicht realisiert.		
6 (17D)		Gladebeck – Hardeggen	Straßenbegleitender Radweg		Nicht realisiert.		
7 (12D – 13D)		Parsen – Nörten-Hardenberg	Straßenbegleitender Radweg		Weg über Lütgenrode nach Nörten-Hardenberg sinnvoller.		
8 (22D-Neu)	K 424	Behrensen - Lütgenrode	Straßenbegleitender Radweg		Nicht realisiert Forderung des ADFC (2000).		Schutzstreifen vorhanden
9 (19D)		Bovenden über Marienstein	Verlegung des Leine-Heide-Radweges	Vorhanden (2011)			
10 (31D)	Gem. VerbWeg	Hardeggen-Lichtenborn	Radwegeverbindung auf bestehendem Weg	Vorhanden (2011)			

**- Bereich „E“ -
Dassel, Moringen**

Lfd. Nr. (Lfd. Alt)	Straße	Stadt/Gemeinde	Kurzbeschreibung d. Vorhabens	Umgesetzt bis einschließlich 2015	Nicht umgesetzt oder nicht notwendig	In Planung	Kommentar Herr Schumann (ja/nein)
1 (1E)	L 580	Dassel – Markoldendorf – Einbeck	Straßenbegleitender Radweg an L 580 und B 3, Alltagsverbindung von Markoldendorf über Juliusmühle nach Einbeck zur B 3	nein	Stand unverändert (ADFC 2011) Bahntrasse kann genutzt werden; es gibt eine Alternative über den Europaradweg R 1/D3 Route		Juliusmühle bis Einbeck auf Bahntrasse Planfeststellung 2015
2 (4E-Neu)	WiWeg	Dassel – Mackensen – Heinade (Landkreis Holzminden)	Radwegeverbindung auf bestehendem Weg, wichtige regionale Verbindung (ADFC 2011)	Nein: Radverbindung wurde im Radwegenetz berücksichtigt.	Stand unverändert; Wichtige regionale Radverkehrsverbindung.		
3 (6E)	L 547	Markoldendorf – Hoppensen – Lauenberg – Fredelsloh – Moringen	Straßenbegleitender Radweg entlang L 547	nein	Situation ist gefährlich, Stand unverändert (ADFC 2011)		
4 (8E)	GemStr. K 511	Dassel von (2E) – Krimmsen – Ellensen – Markoldendorf – Holtensen – Hullersen – Einbeck	Radwegeverbindung auf bestehendem Weg, straßenbegleitender Radweg entlang K 511, Umplanung Radweg R1	Nein. Radwegeverbindung wurde im Radwegenetz berücksichtigt.	Stand unverändert (ADFC 2011)		Hullersen nach Einbeck Radweg vorhanden

- Bereich „E“ -

Lfd. Nr. (Lfd. Alt)	Straße	Stadt/Gemeinde	Kurzbeschreibung d. Vorhabens	Umgesetzt bis einschließlich 2015	Nicht umgesetzt oder nicht notwendig	In Planung	Kommentar Herr Schumann (ja/nein)
5 (33E)	GemStr. L 547 WiWeg	Nienhagen – Oldenrode - Fredelsloh	Radwegeverbindung auf bestehendem Weg. Straßenbegleitender Radweg entlang L 547	nein	sinnvoll		
5.1 (33E – Neu)	L 547	Lutterbeck – Fredelsloh - Lauenberg	Straßenbegleitender Radweg		Umsetzung sinnvoll, viel Verkehr auf kurvenreicher Strecke vorhanden (ADFC 2011)		
6	B 64	Eimen – Wenzen – Brunsen – Greene - Kreiensen	Straßenbegleitender Radweg			Abschnitt Eimen - Wenzen in der Planfeststellung	
6.1	B 64	Wenzen - Kreiensen	Lückenschlüsse (Bereich E-A)		ADFC (2011) fordert Abschnitt Brunsen – Greene - Kreiensen	In Planung (LK Northeim)	
7	B 64	Wenzen	Ausbau in OD Wenzen mit beidseitigem Geh- und Radweg wird durchgeführt.	vorhanden			
8	L 548	Dassel - Relliehausen	Straßenbegleitender Radweg		Stand unverändert (2011)		
9 (35E)	K 503	Odagsen – Edemissen – Iber - Moringen	Straßenbegleitender Radweg		Sollte realisiert werden (ADFC 2011), weil das Verkehrsaufkommen sehr hoch ist.	Keine Planung	
10 (21D)	WiWeg	Moringen – Holtensen – Großenrode – Behrensen - Lütgenrode	Straßenbegleitender Radweg	Radweg Holtensen – Großenrode vorhanden.	Weiterbau bis Behrensen und Lütgenrode notwendig.		Behrensen-Lütgenrode Schutzstreifen

Anlage 2: DTV-Werte an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Landkreis Northeim (2010)

Straße	Meßorte	Meßzeitraum	DTV (Kfz/24h)
B 3	In Richtung B 3/L 590 Stroitz und in Richtung B 3 B 64 Brunzen	2010	5.699
B 3	In Richtung B 3/B 446 südwestl. Nörten-Hardenberg und in Richtung B 3/K 1 westlich Bovenden	2010	19.000
B 64	In Richtung B 64/L 487 und in Richtung B 64/K 645 südwestlich von Bad Gandersheim	2010	7.496
B 241	In Richtung B 241 Grenze NI-NW und in die Richtung B 241/B 497 OD Schönhagen	2010	1.913
B 241	In Richtung B 241 Zufahrt Sportanlagen und in die Richtung B 247/B 241 Einmündung Katlenburg	2010	11.913
B 247	In Richtung B 247/L 523 Bilshausen und in Richtung B 247/B 241 Katlenburg-Lindau	2010	5.196
B 248	In Richtung B 248/B 241 OD Northeim und in Richtung K 409/B 248 Lagershausen	2010	4.680
B 445	In Richtung AS Echte (68) und in Richtung B 445/K 616 Kalefeld	2010	6.102
B 446	In Richtung AS Nörten-Hardenberg und in Richtung B 3/B 446 Nörten-Hardenberg	2010	15.124
B 497	In Richtung B 241/B 497 Schönhagen und in Richtung B 497/L 549 Neuhaus	2010	3133

Straße	Meßorte	Meßzeitraum	DTV (Kfz/24h)
L 487	In Richtung L 592 Ippensen und in Richtung Kreuz Grims/Barumstr. OD Einbeck	2010	4.033
L 489	In Richtung K 632 nördlich Gandersheim und in Richtung L 486 Dankelsheim	2010	3.736
L 554	In Richtung L 444 OD Schoningen und in Richtung L 534 Verliehausen	2010	4.233
L 572	In Richtung B 3 OD Northeim und in Richtung K 406 Hollenstedt	2010	5593

Straße	Meßorte	Meßzeitraum	DTV (Kfz/24h)
K 403	In Richtung K 618 OD Eboldshausen und in Richtung B 445 Kalefeld	2010	1.970
K 406	In Richtung B 241 A7-Höckelheim und in Richtung L 572 Hollenstedt	2010	2.233
K 409	In Richtung B 241 OD Katlenburg und in Richtung B 248 Imbshausen-Wiebrechtshausen	2010	473
K 410	In Richtung B 241 Hammenstedt und in Richtung K 409 Elvershausen	2010	798
K 413	In Richtung K 416 OD Gillersheim und in Richtung B 247 OD Katlenburg	2010	1.527
K 414	In Richtung K 421 OU Sudheim und in Richtung B 247 OD Katlenburg	2010	2.445
K 415	In Richtung K 421 OD Bishausen und in Richtung B 446 östlich Billingshausen	2010	497
K 415	In Richtung B 446 OD Nörten-Hardenberg und in Richtung K 421 OD Bishausen	2010	3.121
K 416	In Richtung B 446/K3-Holzenrode und in Richtung K 413 OD Gillersheim	2010	1.431
K 420	In Richtung B 446 neben AS A7 Nörten-Hardenberg und in Richtung K 421 Hillerse	2010	1.127
K 421	In Richtung K 415 Bishausen und in Richtung K 414 OU Sudheim	2010	812
K 421	In Richtung K 421 OU Sudheim und in Richtung B 3 OU Sudheim	2010	2.869

Straße	Meßorte	Meßzeitraum	DTV (Kfz/24h)
K 424	In Richtung B 446 Lütgenrode und in Richtung K 425 OD Großenrode	2010	2.783
K 425	In Richtung B 241 OD Moringen und in Richtung K 424 OD Großenrode	2010	2.239
K 426	In Richtung B 446 Wolbrechtshausen und in Richtung B 241 südlich von Moringen	2010	881
K 427	In Richtung OD Blankenhagen und in Richtung B 241 südwestlich von Moringen	2010	322
K 428	In Richtung K 435 Espol und in Richtung L 547 Moringen	2010	1.280
K 431	In Richtung B 241 OD Volpriehausen und in Richtung K 435 Espol	2010	1.364
K 432	In Richtung B 241 OD Volpriehausen und in Richtung B 241 Schlarpe	2010	972
K 434	In Richtung L 557 Hettensen-Ellierode und in Richtung L 556 OD Harste	2010	966
K 435	In Richtung B 241 Hardeggen und in Richtung L 547 OD Fredelsloh	2010	770
K 444	In Richtung L 554 OD Schoningen und in Richtung K 449 Uslar-Wiensen	2010	2.698
K 445	In Richtung B 241 OD Uslar und in Richtung K 446 OD Dinkelhausen	2010	878
K 446	In Richtung L 548 Eschershausen und in Richtung B 241 OD Bollensen	2010	447
K 447	In Richtung Weserfähre zur B 80 OD Wahmbeck und in Richtung L 551 Bodenfelde	2010	1.160
K 449	In Richtung K 444 Uslar und in Richtung B 241 OD Uslar	2010	7.566
K 503	In Richtung B3 Einbeck und in Richtung K 516 OD Edemissen bei Einbeck	2010	980
K 503	In Richtung K 516 OD Edemissen bei Einbeck und in Richtung B 241/L 547 OD Moringen	2010	1.745
K 504	In Richtung L 547 OD Hoppensen und in Richtung L 580 OD Eilensen	2010	670
K 505	In Richtung K 503 südlich von Edemissen bei Einbeck und in Richtung L 572 Sülbeck	2010	143
K 506	In Richtung K 503 südlich von Edemissen bei Einbeck und in Richtung L 572 Drüber	2010	729
K 507	In Richtung L 572 Stöckheim und in Richtung K 503 Iber südlich von Edemissen bei Einbeck	2010	626
K 510	In Richtung K 516 Dassensen und in Richtung L 547 Hoppensen	2010	1.952
K 511	In Richtung AS B 3/L 580/K 511 Einbeck und in Richtung L 547 OD Markoldendorf	2010	1.519
K 512	In Richtung L 548 OD Relliehausen und in Richtung K 513 Sievershausen	2010	909
K 513	In Richtung L 548 OD Dassel und in Richtung K 512 Sievershausen	2010	1.255
K 515	In Richtung L 580 OD Eilensen und in Richtung K 526 Erichsburg	2010	735
K 516	In Richtung K 503 OD Edemissen und in Richtung K 510 Dassensen	2010	793
K 517	In Richtung L 580 OD Markoldendorf und in Richtung L 546 OD Amelsen	2010	630
K 518	In Richtung L 546 OD Vardeilsen und in Richtung K 517 OD Rengershausen	2010	325
K 522	In Richtung K 524 Salzderhelden und in Richtung K 649 OD Rittierode	2010	942
K 523	In Richtung K 510 Pinkler und in Richtung K 516 OD Rotenkirchen	2010	487
K 525	In Richtung K 526 OD Erichsburg und in Richtung K 529 OD Deitersen	2010	276

Straße	Meßorte	Meßzeitraum	DTV (Kfz/24h)
K 526	In Richtung K 515 OD Erichsburg und in Richtung L 546 OD Lüthorst	2010	623
K 527	In Richtung B 64 OD Wenzen und in Richtung B 3 Kuventhal	2010	838
K 528	In Richtung L 580 westl Markoldendorf und in Richtung K 525 OD Deitersen	2010	642
K 530	In Richtung L 572 Immensen und in Richtung K 503 OD Edemissen	2010	872
K 531	In Richtung L 547 OD Markoldendorf und in Richtung L 549 OD Dassel	2010	5.435
K 602	In Richtung B 248 Oldenrode und in Richtung L 525 OD Willershausen	2010	1.273
K 617	In Richtung B 64 Wrescherode und in Richtung B 248 Ildehausen	2010	1.045
K 618	In Richtung K 652 Hohnstedt-Ahlshausen und in Richtung K 403 Eboldshausen	2010	263
K 627	In Richtung K 651 OD Billerbeck und in Richtung B 445 Bentierode	2010	670
K 628	In Richtung B 64 westl. von Greene und in Richtung B 3 Naensen	2010	1.262
K 629	In Richtung K 635 OD Altgandersheim und in Richtung L 489 OD Gehrenrode	2010	254
K 632	In Richtung L 489 Bad Gandersheim und in Richtung L 486 Dankelsheim	2010	526
K 633	In Richtung K 632 Bad Gandersheim und in Richtung L 489 Ackenhausen	2010	363
K 640	In Richtung K 617 Domäne Schachtenbeck und in Richtung K 602 Wiershausen	2010	343
K 641	In Richtung AS B 64 Bad Gandersheim-Süd und in Richtung K 644 OD Heckenbeck	2010	628
K 641	In Richtung AS B 64 Bad Gandersheim-Süd und in Richtung Moritzstr. OD Bad Gandersheim	2010	7.133
K 642	In Richtung B 64 OD Kreiensen und in Richtung K 643 OD Beulshausen	2010	459
K 649	In Richtung K 522 OD Rittierode und in Richtung L 592 Haieshausen	2010	637
K 651	In Richtung B 64 OD Kreiensen und in Richtung L 592 Billerbeck	2010	2.647
K 652	In Richtung K 649 OD Ahlshausen und in Richtung L 592 Oppershausen	2010	607
K 656	In Richtung B 3 Naensen und in Richtung L 590 OD Stroitz	2010	271
K 657	In Richtung L 590 OD Stroitz und in Richtung B 64 Brunzen	2010	410
K 658	In Richtung K 659 Bartshausen und in Richtung AS B3 Einbeck-Nord	2010	1.677

Quelle: NLStBV, Bad Gandersheim, 2010

Anlage 3: Unternehmen ab 100 Beschäftigten im Landkreis Northeim

Branche	Unternehmen	Ort	Anzahl der Beschäftigten
Handel mit Kraftwagen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t	Autohaus Siebrecht GmbH	Uslar	100
Bautischlerei und -schlosserei	Harjes GmbH	Einbeck	100
Oberflächenveredlung und Wärmebehandlung	mbw GmbH Metallveredelung	Einbeck	100
Kreditinstitute des Genossenschaftssektors	Volksbank Solling eG	Hardeggen	101
Unternehmensberatung	mod GmbH & Co. KG	Einbeck	102
Herstellung von Apfelwein und anderen Fruchtweinen	Dr. Demuth GmbH & Co. KG	Katlenburg-Lindau	104
Herstellung von Ziegeln und sonstiger Baukeramik	ELSTEIN-WERK GmbH & Co. KG	Northeim	105
Spielhallen und Betrieb von Spielautomaten	Rhumepark Entertainment KG	Katlenburg-Lindau	105
Herstellung von Spirituosen	Hardenberg-Wilthen AG	Nörten-Hardenberg	107
Herstellung von Frucht- und Gemüsesäften	Beckers Bester GmbH	Nörten-Hardenberg	109
Herstellung von Metallerzeugnissen	Klenke GmbH	Northeim	110
Großhandel mit Bergwerks-, Bau- und Baustoffmaschinen	Kurt König Baumaschinen GmbH	Einbeck	110
Kreditinstitute des Genossenschaftssektors	Volksbank eG in Einbeck	Einbeck	111
Inkassobüros	ZAD Zentraler Abrechnungs-Dienst GmbH	Northeim	116
Pflegeheime	Emmermann Alten- und Pflegeheim GmbH	Uslar	120
Großhandel mit Obst, Gemüse und Kartoffeln	Fruchthof Northeim GmbH & Co. KG	Northeim	120
Herstellung von Armaturen a. n. g.	Rohde AG	Nörten-Hardenberg	120
Handel mit Kraftwagen	Riebold-Rösner-Raith GmbH	Northeim	121
Herstellung von gewebter Oberbekleidung für Damen und Mädchen	Gerke & Söhne GmbH	Uslar	130
Kokerei	proFagus GmbH	Bodenfelde	130
Herstellung von nicht elektrischen Mess-, Kontroll-, Navigations- u. ä. Instrumenten und Vorrichtungen	Whatman GmbH	Dassel	130
Eisengießereien	Eisengießerei O. Gattermann GmbH & Co. KG	Dassel	140
Herstellung von Press-, Zieh- und Stanzteilen	UMFOTEC GmbH	Northeim	146
Herstellung von Papier, Pappe und Waren daraus	Hahnemühle FineArt GmbH	Dassel	147
Befristete Überlassung von Arbeitskräften	A & S Zeitarbeit GmbH	Northeim	150
Herstellung von sonstigen nicht wirtschaftszweigspezifischen Maschinen a. n. g.	ETT Verpackungstechnik GmbH	Moringen	150
Einzelhandel mit Blumen, Pflanzen, Sämereien und Düngemitteln	Holland Blumen Discount	Northeim	150
Apotheken	Rats-Apotheke Uslar	Uslar	150
Großhandel mit Tabakwaren	Tabakwaren Union GmbH & Co. KG	Nörten-Hardenberg	150
Güterbeförderung im Straßenverkehr	VTS Reinhard Schröter GmbH	Hardeggen	160
Kreditinstitute des Genossenschaftssektors	Volksbank Göttingen eG	Northeim	164

Branche	Unternehmen	Ort	Anzahl der Beschäftigten
Einzelhandel mit Möbeln, Einrichtungsgegenständen und sonstigem Hausrat	Poco Domäne GmbH	Hardeggen	165
Herstellung von Papier, Karton und Pappe	Heyne & Penke Verpackungen GmbH	Dassel	176
Herstellung von Kabeln und elektrischem Installationsmaterial	Norbert Kordes Kabel und Leitungen GmbH u. Co. KG	Uslar	180
Sonstige freiberufliche, wissenschaftliche und technische Tätigkeiten a. n. g.	HKS Sicherheitsservice GmbH	Hardeggen	194
Herstellung von Bier	Einbecker Brauhaus AG	Einbeck	199
Herstellung von Verpackungsmitteln aus Kunststoffen	Rebel-Kunststoffe GmbH	Northeim	200
Krankenhäuser	HELIOS Klinik Bad Gandersheim	Bad Gandersheim	220
Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen	Dura Automotive Systems Einbeck GmbH	Einbeck	237
Beteiligungsgesellschaften	Thimm Display GmbH & Co. KG	Northeim	246
Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren	ContiTech-Vibration-Control GmbH	Northeim	250
Herstellung von gewebter Oberbekleidung für Herren und Knaben	Wilvorst-Herrenmoden GmbH	Northeim	250
Herstellung von Platten, Folien, Schläuchen und Profilen aus Kunststoffen	LOROWERK K.H. Vahlbrauk GmbH & Co. KG	Bad Gandersheim	257
Herstellung von Kunststoffen in Primärformen	RKW SE Business Unit Echte	Kalefeld	277
Reparatur von Geräten der Unterhaltungselektronik	Robert Bosch GmbH	Kalefeld	282
Herstellung von kälte- und lufttechnischen Erzeugnissen, nicht für den Haushalt	Piller Blowers & Compressors GmbH	Moringen	300
Herstellung von Lagern, Getrieben, Zahnrädern und Antriebselementen	Renold GmbH	Einbeck	300
Pflegeheime	Tilch - Ganzheitliche Pflege und Betreuung	Northeim	300
Krankenhäuser (ohne Hochschulkliniken, Vorsorge- und Rehabilitationskliniken)	Einbecker Bürgerspital GmbH	Einbeck	301
Maschinenbau	Demag Cranes & Components GmbH	Uslar	310
Kreditinstitute des Sparkassensektors	Kreis-Sparkasse Northeim	Northeim	375
Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften	König GmbH & Co. KG	Moringen	380
Allgemeine Gebäudereinigung	Proclean Gebäudedienste GmbH	Einbeck	380
Pflegeheime	Albert-Schweitzer Familienwerk e.V.	Uslar	385
Herstellung von Matratzen	Breckle GmbH	Northeim	400
Herstellung von elektrischen Lampen und Leuchten	Auer Lighting GmbH	Bad Gandersheim	425
Öffentliche Sicherheit und Ordnung	Polizeiinspektion Northeim/Osterode	Northeim	440
Werbeagenturen	Williams Lea Direkt Marketing Solution GmbH	Einbeck	440
Öffentliche Sicherheit und Ordnung	Stadt Northeim	Northeim	450
Herstellung und Runderneuerung von Bereifungen	Conti Tech Schlauch GmbH	Northeim	490
Herstellung von Kunststoffen in Primärformen	ContiTech Elastomer-Beschichtungen GmbH	Northeim	500
Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen	A. Kayser Automotive Systems GmbH	Einbeck	600

Branche	Unternehmen	Ort	Anzahl der Beschäftigten
Herstellung von chemischen Erzeugnissen	ContiTech-Transportbandsysteme GmbH	Northeim	630
Krankenhäuser (ohne Hochschulkliniken, Vorsorge- und Rehabilitationskliniken)	HELIOS Albert-Schweitzer Klinik Northeim	Northeim	683
Herstellung von Papier, Pappe und Waren daraus	THIMM THE HIGHPACK GROUP	Northeim	700
Anbau von Getreide (ohne Reis), Hülsenfrüchten und Ölsaaten	KWS Saat AG	Einbeck	1.100

Quelle: Landkreis Northeim, Abteilung Wirtschaftsförderung, 2015.

Anlage 4: Anschreiben an die Bürgermeister/innen und Ansprechpartner für Radverkehr im Landkreis Northeim



Böregio • Humboldtstraße 21 • D-38106 Braunschweig

Firma
Name
Straße
PLZ Ort

Tourismus
Freiraumentwicklung
Stadt- u. Regionalentwicklung

Braunschweig, 13. Januar 2015

Radwegekonzept 2015 für den Landkreis Northeim

Sehr geehrter Herr / Sehr geehrte Frau...,
Sehr geehrter Herr Bürgermeister /Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin ...,

im Auftrag des Landkreises Northeim (Ansprechperson: Herr Schumann) arbeiten wir aktuell an der Fortführung des Radwegekonzepts aus dem Jahr 1999. Dazu soll ein Radwegenetz erarbeitet, abgestimmt, die Radwegeplanungen (Alltag und Freizeit) aktualisiert und überprüft werden. Nach der Bewertung des Bestandes sollen entsprechende Handlungsempfehlungen formuliert werden. Aus diesem Grund bitten wir Sie um Unterstützung bitten.

Im Rahmen dieser Auftragsbearbeitung möchten wir gerne wissen, ob Sie uns über das vorhandene Radwegenetz in Ihrer Gemeinde Auskunft geben können. Welche neuen Radwegeverbindungen (Freizeit und Alltag) sind z. B. dringend notwendig oder welche Mängel oder Gefahrenpunkte sind dringend zu beheben. Hilfreich wäre eine Darstellung in einer Karte oder eine genaue Beschreibung, sofern möglich. Diese können Sie uns gern digital oder auch per Post übermitteln. Auch Hinweise auf vorhandene Radverkehrskonzepte würden uns sehr helfen.

Wir sind das Planungsbüro Böregio aus Braunschweig und haben schon das Radverkehrskonzept 2011 für den Landkreis Northeim erarbeitet. Auf dieser Grundlage können wir sehr gut weiterarbeiten. Nähere Informationen über unser Büro erfahren Sie unter www.boeregio.de.

Ich bedanke mich im Voraus recht herzlich bei Ihnen und freue mich auf Ihre Rückmeldung.
Bei Fragen stehe ich gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

S. Ulbricht

Sandra Ulbricht

Dr. Ing. Dipl. Hdl. Dipl. Btrw.
Rainer Mühlhnickel
Geschäftsführer
Humboldtstraße 21
D – 38106 Braunschweig

Tel +49(0)531/2371455
Fax +49(0)531/2371799
Internet
info@boeregio.de
www.boeregio.de

Arbeitsbereiche
- Tourismus
- Freiraumentwicklung
- Stadt- u.
Regionalentwicklung

Volkswagen Bank
Braunschweig
IBAN:DE17270200001511036723
BIC: VOWADE2BXXX
UST-Id DE-1313012774



Büro für Stadt- und Regionalentwicklung

Böregio • Humboldtstraße 21 • D-38106 Braunschweig

Tourismus
Freiraumentwicklung
Stadt- u. Regionalentwicklung

Braunschweig, 17. September 2015

Radwegekonzept 2015 für den Landkreis Northeim

Sehr geehrter Damen und Herren,

im Auftrag des Landkreises Northeim arbeiten wir aktuell an der Fortführung des Radwegegesamtkonzepts aus dem Jahr 1999. Dazu erarbeiten wir ein Radwegenetz, in dem die vorhandenen Radwegeplanungen (Alltag und Freizeit) dargestellt, bewertet und weiter entwickelt werden. Nach der Bewertung des Bestandes sollen entsprechende Handlungsempfehlungen formuliert und mit Ihnen am 24.09.2015 diskutiert werden. In Vorbereitung auf diese Veranstaltung schicken wir Ihnen folgende Karten zu:

- Karte 1: Zentralität
- Karte 2: Wunschliniennetz
- Karte 3: Straßenklassifizierung mit DTV-Werten
- Karte 4: Radwegenetz
- Karte 5: Mängelerfassung im Radwegenetz (Tabelle Mängel im Radwegenetz 2015)
- Karte 6: Touristische Radwege und Wegweiserstandorte

Es wäre sehr hilfreich, wenn Sie unsere Unterlagen durchsehen und uns eine Rückmeldung geben. Zu Beginn der Veranstaltung werden wir die bisherigen Planungen und Handlungsempfehlungen ausführlich vorstellen. Falls Sie Fragen haben, können Sie uns gern anrufen.

Vielen Dank noch einmal nachträglich für Ihre Rückmeldungen im 1. Halbjahr zum geplanten Radwegenetz im Landkreis Northeim.

Mit freundlichen Grüßen

S. Ulbricht

Sandra Ulbricht

Dr. Ing. Dipl. Hdl. Dipl. Btrw.
Rainer Mühlnickel
Geschäftsführer
Humboldtstraße 21
D – 38106 Braunschweig

Tel +49(0)531/2371455
Fax +49(0)531/2371799
Internet
info@boeregio.de
www.boeregio.de

Arbeitsbereiche
- Tourismus
- Freiraumentwicklung
- Stadt- u.
Regionalentwicklung

Volkswagen Bank
Braunschweig
IBAN: DE17270200001511036723
BIC: VOWADE2BXXX
UST-Id DE-1313012774

Anlage 5: Maßnahmen nach Netzhierarchie und Priorität

Maßnahmen	Mängel Nr.	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung im Radwegenetz	Priorität
Anlage von Straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen					
Anlage straßenbegleitender Radweg (gem. Geh- und Radweg, Z240)	78	Katlenburg Lindau	B 247, Lindau - Strohrug	AR III	SM 1
	75	Katlenburg Lindau	K 416 von Katlenburg bis Gillersheim	AR IV	SM 1
	76	Katlenburg Lindau	Katlenburg – Suterode - Sudheim	AR IV	SM 2
	78	Kalefeld	Kalefeld – Billerbeck – Bad Gandersheim	AR III	SM 1
	91	Kalefeld	B 248, Böhmerberg bis K 72 bei Harriehausen	AR III	SM 1
	80	Kalefeld	B 248, Echte bis Imbshausen	AR IV	SM 1
	90	Kalefeld	B 248, Echte bis Böhmerberg	AR IV	SM 2
	83	Uslar	B 497	AR III	SM 1
	61	Dassel	Wangelnstedt - Lüthorst	AR II	SM 2
	72	Dassel	L 548	AR IV	SM 2
	63	Dassel	Zwischen Lüthorst und Amelsen	AR IV	SM 2
	66	Dassel	Von Hoppensen bis Fredesloh	AR IV	SM 2
	58	Hardeggen	Ellierode-Lödingsen	AR III	SM 2
	73	Moringen	L 547 von Lutterbeck bis Fredelsloh	AR IV	SM 2
	49	Nörten-Hardenberg	K 415, Bishausen nach Sudershausen	AR IV	SM 2
	79	Bad Gandersheim	B 64, Hachenhausen bis Kreisgrenze Goslar	AR IV	SM 2
	60	Bad Gandersheim	Brunshausen - Ackenhausen	AR IV	SM 2
	51	Northeim	B 248	AR IV	SM 1
	69	Northeim	B 241, Northeim, Sollingtor	AR IV	SM 2
	87	Einbeck	L 487 in Greene	AR IV	SM 1
	7	Einbeck	B 64, nördlich Holtershausen	AR IV	SM 2
	21	Einbeck	K 503	AR IV	SM 2
	35	Einbeck	Zwischen Amelsen und Vardeilsen	AR IV	SM 2
	39	Einbeck	K 628, südöstlich Naensen	AR IV	SM 2
	70	Einbeck	K 511, Hullersen, über Markoldendorf bis Ellensen	AR IV	SM 2
	71	Einbeck	L 547	AR IV	SM 2
	86	Einbeck	B 64 zwischen Wensen und Brunsen	AR IV	SM 2
Anlage Schutzstreifen	54	Uslar	Bollensen	AR III	SM 1
	56	Uslar	B 241, Bahnhofstr., Rosenstr.	AR III	SM 1

Maßnahmen	Mängel Nr.	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung im Radwegenetz	Priorität
Verbesserung der Radverkehrsführung					
Kreisverkehrs- führungen	32	Einbeck	Einbeck, L 580, K 511	AR IV	PM 2
	31	Einbeck	Einbeck, Kreisverkehr Hannoversche Str. / Markoldendorferstr.	AR IV	PM 2
Brückenbauwerk	50	Nörten-Hardenberg	Nahe Elvese	AR IV	SM 2
	20	Einbeck	Zwischen Drüber und Vogelbeck, Hohnstedt	AR IV	SM 2
	19	Einbeck	Zwischen Volksen und Rittierode	AR IV	SM 2
Hinweisschild	41	Einbeck	B 64 Greene bis Abzweig der K 628 nach Naensen	AR II	PM 1
	46	Einbeck	L 572 OD Drüber	AR II	PM 1
	17	Einbeck	Volksen, L 487	AR II	PM 1
	13	Einbeck	L 487. Nahe Kreiensen	AR II	PM 1
	14	Einbeck	Ippensen, L 487 Ecke K 648	AR II	PM 1
	16	Einbeck	Volksen, L 487	AR II	PM 1
	15	Einbeck	Garlebsen, L 487	AR II	PM 1
	62	Nörten-Hardenberg	Lütgenrode, Koppelweg B 446	AR III	PM 1
	67	Nörten-Hardenberg	Ortsausgang Lütgenrode Richtung Hardeggen, B 446	AR III	PM 1
	68	Nörten-Hardenberg	Lütgenrode, Untere Dorfstr., B 446	AR III	PM 1
Wegweisung verändern	44	Bad Gandersheim	B 64, Seboldshausen - Dannhausen	AR IV	SM 1
Änderung der Benutzungspflicht	45	Northeim	L 572 Ortslage Stöckheim	AR II	SM 1
Markierung	47	Einbeck	L 572 Bereich Immensen	AR II	PM 2
	26	Einbeck	Einbeck, K 510	AR IV	PM 1
Neue Verbindung	25	Einbeck	Einbeck, Otto-Hahn-Str. und Köppenweg entlang der Bahntrasse	AR IV	SM 2
Umverlegung	88	Einbeck	Einbeck, Benser Straße	AR II	SM 1

Maßnahmen	Mängel Nr.	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung im Radwegenetz	Priorität
Verbreiterung der vorhandenen Radverkehrsanlagen					
Gem. Geh- und Radweg in zwei Richtungen	74	Nörten-Hardenberg	Zwischen Nörten-Hardenberg und Lütgenrode an der B446	AR III	SM 1
	8	Northeim	Entlang der B3 zwischen Northeim und Edesheim	AR III	SM 1
	43	Bad Gandersheim	B 64 Seboldshausen - Dannhausen	AR IV	SM 1
	27	Bodenfelde	Weserradweg bei Bodenfelde	AR II	SM 1

Maßnahmen	Mängel Nr.	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung im Radwegenetz	Priorität
Verbesserung der Querungssituation					
Anlage von Mittelinseln	59	Nörten-Hardenberg	Nörten-Hardenberg, B 446	AR II	PM 1
	18	Einbeck	Ortseingang Einbeck, L 487	AR II	PM 1
	10	Einbeck	B 64 / K 644 Wannemühle	AR II	PM 1
	22	Einbeck	L 572 / Radrundweg „Salz und Burgen“	AR II	PM 1
	23	Einbeck	L 572 / B 3	AR II	PM 1
	11	Einbeck	Greene Flecken, B 64	AR IV	PM 1
	34	Einbeck	Juliusmühle	AR IV	PM 1
	33	Einbeck	Einbeck, Klapperturm (L 580)	AR IV	PM 1
	37	Einbeck	Einbeck, Barumstr. / südlich Altendorfer Str. / Leine-Heide-Radweg.	AR II	PM 2
	12	Einbeck	Greene Flecken,, B 64	AR IV	PM 2
	28	Einbeck	Einbeck K 511	AR IV	PM 2
	1	Einbeck	B 64 / K 659 bei Brunsen	AR IV	PM 2
	6	Einbeck	B 64 / K 628	AR IV	PM 2
	4	Einbeck	B 3 Große Mühle	AR IV	PM 2
	5	Einbeck	Kreuzung L 590, B 3 nahe Stroitz	AR IV	PM 2
	3	Einbeck	B 3, südlich von Brunsen	AR IV	PM 2
	38	Einbeck	L 546, Krummwassermühle	AR IV	PM 2
	2	Einbeck	B 64 bei Brunsen	AR IV	PM 2
	52	Northeim	Edesheim, B 3	AR III	PM 1
	53	Northeim	Northeim, B 241 Bereich der Einmündung Freizeitanlage „Gesundbrunnen“ (Freilichtbühne)	AR IV	PM 1

Maßnahmen	Mängel Nr.	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung im Radwegenetz	Priorität
Abbau von Barrieren					
Anbringung von Reflektoren	42	Bad Gandersheim	B 64 Bad Gandersheim - Seboldshausen	AR IV	PM 1
	81	Bad Gandersheim	Bad Gandersheim in Richtung Altgandersheim	AR IV	PM 1

Maßnahmen	Mängel Nr.	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung im Radwegenetz	Priorität
Belagsmängel beheben					
Ausbesserung der Oberfläche	40	Einbeck	B 64 / K 644 Wannemühle	AR II	PM 1
	29	Einbeck	Einbeck, An der Twege	AR IV	SM 2
	36	Einbeck	Einbeck, zwischen Hannoverscher Str. und Kohnser Weg	AR IV	SM 2
	84	Einbeck/Dassel	Wirtschaftsweg zwischen Amelsen und Vardeilsen	AR IV	SM 2
	57	Bad Gandersheim	Hachenhausen - Harriehausen	AR IV	SM 2
	48	Nörten-Hardenberg	Wirtschaftsweg zwischen Parenden und der Feldmark Angerstein	AR IV	SM 2
Wassergebundene Decke herstellen	38	Einbeck	Westlicher Feldweg bei der Krummwassermühle	AR IV	SM 1
	9	Einbeck	Wirtschaftsweg zwischen K 657 und K 655	AR IV	SM 2
	24	Einbeck	Wirtschaftsweg nahe Einbeck	AR IV	SM 2
	64	Dassel	Zwischen Sievershausen und Silberborn	AR IV	SM 2
	65	Dassel	Dassel – Haus Solling	AR IV	SM 2

SM = **S**treckenbezogene **M**ängel **1** oder **2**

PM = **P**unktuelle **M**ängel **1** oder **2**

Priorität 1 = Stark eingeschränkte Nutzbarkeit

Priorität 2 = Eingeschränkte Nutzbarkeit

AR II = Überregionale Radverkehrsverbindung

AR III = Regionale Radverkehrsverbindung

AR IV = Nahräumliche Radverkehrsverbindung

Anlage 6: Tabelle: Mängel und Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel im Radwegenetz 2015 Landkreis Northeim (Stand 08.12.2015)

Nr. der Liste	Nr. des Mangels in der Karte	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung	Beschreibung der Mängel	Quelle	Foto	Priorität	Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel
1	1	Einbeck	B 64 / K 659 bei Brunen	AR IV	Fehlende Querungshilfe über die B 64 bei Brunen (Verbindung nach Voldagsen und daran anschließende Ortschaften wie Hallensen, Wenzen) / K 659 ist attraktive Radwegeverbindung (auch Anschluss an Radrundweg „Brücken und Grenzen“)	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 2	Anlage einer Mittelinsel zur sicheren Querung der Straße.
2	2	Einbeck	B 64 bei Brunen	AR IV	Fehlende Querungshilfe über die B 64 bei Brunen (Verbindung zum Radweg an der B 3 in Richtung Kuventhal/Einbeck)	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 2	Anlage einer Mittelinsel zur sicheren Querung der Straße.
3	3	Einbeck	B 3, südlich von Brunen	AR IV	Fehlende Querungshilfe über die B 3. Zusätzlich ist der kombinierte Zweirichtungsradweg zu schmal (1,80 m).	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 2	Anlage einer Mittelinsel über die B3 sinnvoll. Kombierter Zweirichtungsradweg muss auf mindestens 2 m ausgebaut werden.
4	4	Einbeck	B 3, Große Mühle	AR IV	Fehlende Querungshilfe vom östlich der B 3 verlaufenden Radweg über die B 3 (Verbindung nach Kuventhal, Andershausen, Einbeck* etc.) * auf der attraktiven Wegeverbindung entlang des Flusses „Krummes Wasser“. DTV-Wert 7.732 Kfz/Tag.	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 2	Anlage einer Mittelinsel zur sicheren Querung.
5	5	Einbeck	Kreuzung L 590 / B 3 nahe Stroitz	AR IV	Verbindung nach Andershausen. Fehlende Querungshilfe über die B 3 (Zweirichtungsradweg verläuft östlich der B 3) / L 590 ist attraktive Radwegeverbindung. DTV-Wert mit 5.699 Kfz/Tag. Fahrradaufkommen sollte ermittelt werden.	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 2	Anlage einer Mittelinsel zur sicheren Querung.

Nr. der Liste	Nr. des Mangels in der Karte	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung	Beschreibung	Quelle	Foto	Priorität	Maßnahmen
6	6	Einbeck	B 64 / K 628	AR IV	Fehlende Querungshilfe über die B 64 für die Verbindung von Naensen nach Greene. Kfz-Aufkommen bei 6.552 Kfz/Tag. Höchstgeschwindigkeit 70 km/h wird nicht eingehalten.	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 2	Anlage einer Mittelinsel zur sicheren Querung.
7	7	Einbeck	B 64, nördlich Holtershausen	AR IV	Fehlender Radweg entlang der B 64 zwischen Brunen und Greene / es gibt keine Streckenalternative. Teilweise sind bereits Mehrzweckstreifen vorhanden.	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		SM 1	Bau einer Radverkehrsanlage ist sinnvoll.
8	9	Einbeck	Wirtschaftsweg zwischen K 657 und K 655	AR IV	Abschnittsweise schlechter Wegebelag auf dem Wirtschaftsweg (günstige Verbindung zwischen Bunsen-Naensen)	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		SM 2	Längerfristig soll der Wegebelag verbessert werden. Alternativen zum Weg vorhanden.
9	10	Einbeck	B 64 / K 644 Wannemühle	AR II	Fehlende Querungshilfe über die B 64 (Zweirichtungsradweg verläuft südlich der B 64), R1 verläuft auf dieser Strecke, KulturRoute (auch Überregionale Radverkehrsverbindung AR II) DTV-Wert 7.496 Kfz/Tag.	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 1	Anlage einer Mittelinsel zur sicheren Querung.
10	11	Einbeck	Greene Flecken, B 64	AR IV	Fehlende Querungshilfen bzw. Radwegeführung mit Mängeln (mehrfaches Queren der B 64 in kurzem Abstand auf der Strecke zwischen Mängelpunkte 11 und 12)	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 1	Anlage einer Mittelinsel zur sicheren Querung und Verbesserung der Radwegeführung.

Nr. der Liste	Nr. des Mangels in der Karte	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung	Beschreibung	Quelle	Foto	Priorität	Maßnahmen
11	12	Einbeck	Greene Flecken, B 64	AR IV	Fehlende Querungshilfen bzw. Radwegeführung mit Mängeln (mehrfaches Queren der B 64 in kurzem Abstand auf der Strecke zwischen Mängelpunkte 11 und 12)	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 2	Anlage einer Mittelinsel zur sicheren Querung und Verbesserung der Radwegeführung.
12	13	Einbeck	L 487, nahe Kreiensen	AR II	Fehlenden Querungshilfe(n) über die L 592 im unübersichtlichen Kurvenbereich (bezieht sich auf Anschluss R 1 in Richtung Kreiensen und evtl. auf L 487) / R1 und Leine-Heide-Radweg DTV-Wert liegt bei 4.033 Kfz/Tag	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 1	Verbesserung der Querungssituation. Es reichen die Schilder „Achtung Radfahrer“ mit dem Zusatz „Straßenseite wechseln“ in Richtung Ippensen und in Richtung Greene der Hinweis „Radfahrer Straße benutzen“. Querungshilfe langfristig sinnvoll (PM 2) aufgrund des Aufkommens der Radtouristen auf den zwei Radfernwegen (Überregionale Netzverbindung).
13	14	Einbeck	Ippensen, L 487 Ecke K 648	AR II	Fehlende Querungshilfe am östlichen Ortseingang Ippensen (Zweirichtungsradweg verläuft südlich der L 487, am Ortseingang endet der Radweg, Radfahrer in Richtung Einbeck müssen Straßenseite wechseln) / R1 und Leine-Heide-Radweg	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 1	Verbesserung der Querungssituation. Querungshilfe ist nicht notwendig. Es reichen die Schilder „Achtung Radfahrer“ mit dem Zusatz „Straßenseite wechseln“. Querungshilfe langfristig sinnvoll (PM 2) aufgrund des Aufkommens der Radtouristen auf den zwei Radfernwegen (Überregionale Netzverbindung).
14	15	Einbeck	Garlebsen, L 487	AR II	Fehlende Querungshilfe am westlichen Ortseingang Garlebsen (Zweirichtungsradweg verläuft südlich der L 487, am Ortseingang endet der Radweg, Radfahrer in Richtung Einbeck müssen Straßenseite wechseln) / R1 und Leine-Heide-Radweg	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 1	Verbesserung der Querungssituation. Querungshilfe ist nicht notwendig. Es reichen die Schilder „Achtung Radfahrer“ mit dem Zusatz „Straßenseite wechseln“. Querungshilfe langfristig sinnvoll (PM 2) aufgrund des Aufkommens der Radtouristen auf den zwei Radfernwegen (Überregionale Netzverbindung).
15	16	Einbeck	Volksen, L 487	AR II	Fehlende Querungshilfen am westlichen bzw. östlichen Ortseingang Volksen (Zweirichtungsradweg verläuft südlich der L 487). An Ortseingängen endet der Radweg, Radfahrer in Richtung Einbeck müssen Straßenseite wechseln / R1 und Leine-Heide-Radweg	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 1	Verbesserung der Querungssituation. Querungshilfe ist nicht notwendig. Es reichen die Schilder „Achtung Radfahrer“ mit dem Zusatz „Straßenseite wechseln“. Querungshilfe langfristig sinnvoll (PM 2) aufgrund des Aufkommens der Radtouristen auf den zwei Radfernwegen (Überregionale Netzverbindung).

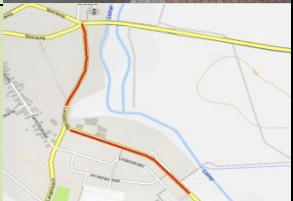
Nr. der Liste	Nr. des Mangels in der Karte	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung	Beschreibung	Quelle	Foto	Priorität	Maßnahmen
16	17	Einbeck	Volsen, L 487	AR II	Fehlende Querungshilfen am westlichen bzw. östlichen Ortseingang Volsen (Zweirichtungsradweg verläuft südlich der L 487, an Ortseingängen endet der Radweg, Radfahrer in Richtung Einbeck müssen Straßenseite wechseln) / R1 und Leine-Heide-Radweg	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 1	Verbesserung der Querungssituation. Hinweisschild Radwegenutzungspflicht reicht aus. Querungshilfe langfristig sinnvoll (PM 2) aufgrund des Aufkommens der Radtouristen auf den zwei Radfernwegen (Überregionale Netzverbindung).
17	18	Einbeck	Ortseingang Einbeck, L 487	AR II	Mangelhafte bzw. unkomfortable Radwegeführung für den aus Volsen kommenden Radverkehr (Zweirichtungsradweg auf Südseite der L 487) / fehlende Querungshilfe am Ortseingang / R1 und Leine- Heide-Radweg. DTV-Wert bei 4.033 Kfz/Tag.	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 1	Anlage einer Mittelinsel zur Querungssituation. Für Radfahrer auf dem R1 ist eine Querungshilfe sinnvoll; am Ortseingang Einbeck aus Volsen kommend.
18	19	Einbeck	Zwischen Volsen und Rittierode	AR IV	Fehlende Wegeverbindung bzw. Brücke über Leine zwischen Rittierode und Volsen	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		SM 2	Langfristige Verbesserung der Radwegeführung.
19	20	Einbeck	Zwischen Drüber und Vogelbeck /Hohnstedt	AR IV	Fehlende Wegeverbindung bzw. Brücke über Leine zwischen Drüber und Vogelbeck bzw. Hohnstedt	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		SM 2	Langfristige Verbesserung der Radwegeführung. Die geforderte Wegeverbindung ist schwierig umzusetzen. Fahrradaufkommen gering. Alternativen über Salzderhelden und Edesheim/Hollenstedt.
20	21	Einbeck	K 503	AR IV	Fehlender Radweg entlang der K 503 zwischen nördlich Odagsen bis Moringen. Kfz-Aufkommen liegt bei 980 Kfz / Tag. Die Geschwindigkeit der Kfz teilweise zu hoch.	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		SM 2	Langfristig ist die Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage sinnvoll. Die Geschwindigkeitsreduzierung ist zu prüfen.

Nr. der Liste	Nr. des Mangels in der Karte	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung	Beschreibung	Quelle	Foto	Priorität	Maßnahmen
21	22	Einbeck	L 572 / Radrundweg „Salz und Burgen“	AR II	Fehlende Querungshilfe über die L 572 / Radrundweg „Salz und Burgen“. DTV-Wert bei 5.400 Kfz/Tag. Alltagsverbindung für Radfahrer zwischen Einbeck-Salzderhelden (Bahnhof)	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 1	Anlage einer Mittelinsel zur sicheren Querung.
22	23	Einbeck	L 572 / B 3	AR II	Fehlende Querungshilfe über die L 572 / Leine-Heide-Radweg. DTV-Wert bei ca. 5.400 Kfz/Tag	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 1	Anlage einer Mittelinsel zur sicheren Querung.
23	24	Einbeck	Wirtschaftsweg nahe Einbeck	AR IV	Fehlende Wegeverbindung vor allem für Freizeitverkehr (siehe Radverkehrskonzept Kernstadt Einbeck) / auf Abschnitt entlang Ilme zwischen Schlachthofweg im Westen und L 487 sehr schlechte Wegequalität (Trampelpfad)	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		SM 2	Belagsmängel beheben; langfristig sinnvoll.
24	25	Einbeck	Einbeck, Otto-Hahn-Str. und Köppenweg entlang der Bahntrasse	AR IV	Fehlende Wegeverbindung zwischen Otto-Hahn-Str. und Köppenweg entlang der Bahntrasse (siehe Radverkehrskonzept Kernstadt Einbeck) / Grunderwerb nötig, bauliche Maßnahmen nötig. Wegeverbindung verläuft über ein Privatgrundstück.	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		SM 2	Verbesserung der Radwegeführung.
25	26	Einbeck	Einbeck, K 510	AR VI	Radweg auf der Ostseite der K 510 endet am Ortseingang / Einfädelung auf der Fahrbahn fehlt	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 1	Verbesserung der Radwegeführung. Markierung Übergang Radweg/Kfz-Fahrbahn. Hinweisschild auf Radfahrer sinnvoll.

Nr. der Liste	Nr. des Mangels in der Karte	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung	Beschreibung	Quelle	Foto	Priorität	Maßnahmen
26	28	Einbeck	Einbeck, K 511	AR IV	Fehlende Querungshilfe am Ortseingang (Zweirichtungsradweg verläuft auf Nordseite der K 511) / ein die Situation verbessernder Straßenausbau ist geplant	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 2	Anlage einer Mittelinsel zur Verbesserung der Querung.
27	29	Einbeck	Einbeck, An der Twetge	AR IV	Schlechte Wegequalität, fehlende Beleuchtung / sehr günstige direkte und verkehrsarme Verbindung vom Westen her in die Innenstadt bzw. zum PS Speicher	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		SM 2	Belagsmängel beheben – Ausbesserung der Oberfläche.
28	31	Einbeck	Einbeck, Kreisverkehr Hannoversche Str. / Markoldendorferstr.	AR IV	Mängel in der Radwegeführung im Kreisverkehr Hannoversche Str./Kohnser Str. (Kreisverkehr)	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 2	Die Führung der Radfahrer sollte auf der Fahrbahn im Kreisverkehr erfolgen.
29	32	Einbeck	Einbeck, L 580 / K 511	AR IV	Teilweise Mängel in der Radwegeführung im Kreisverkehr. L 580 mit 5.435 Kfz/Tag	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 2	Verbesserung der Radverkehrsführung im Kreisverkehr. Von der L580 in Richtung Hansestr. (Süden) und Markoldendorfer Str. (Osten) sollte ein gemeinsamer Rad- und Fußweg angelegt werden.
30	33	Einbeck	Einbeck, Klapperturm (L 580)	AR IV	Fehlende Querungshilfe über die L 580 / Verbindung Vardeisen- Hullersen/ Radrundweg Brücken und Grenzen. L 580 mit 5.435 Kfz/Tag	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 1	Verbesserung der sicheren Querung. Anlage einer Mittelinsel.

Nr. der Liste	Nr. des Mangels in der Karte	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung	Beschreibung	Quelle	Foto	Priorität	Maßnahmen
31	34	Einbeck	Juliusmühle	AR IV	Fehlende Querungshilfe über die L 580 / alternativlose Verbindung zw. Vardeisen und Holtensen / Radrundweg „Brücken und Grenzen“. L 580 mit 5.435 Kfz/Tag.	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 1	Verbesserung der sicheren Querung. Anlage einer Mittelinsel.
32	35	Einbeck	Zwischen Amelsen und Vardeisen	AR IV	Fehlender Radweg entlang der L 546 zwischen Vardeisen und Amelsen. DTV-Wert liegt geschätzt bei 1.500 Kfz/Tag.	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		SM 2	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage. Prüfung einer Geschwindigkeitsbegrenzung.
33	36	Einbeck	Einbeck, zwischen Hannoverscher Str. und Kohnser Weg	AR IV	Schlechte Wegequalität auf dem Wirtschaftsweg zwischen Hannoverscher Straße und Kohnser Weg / günstige direkte und verkehrsarme Verbindung / Bestandteil der Route Radrundweg „Brücken und Grenzen“.	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		SM 2	Belagsmängel beheben. Ausbesserung der Oberfläche.
34	37	Einbeck	Einbeck, Barumstr. / südlich Altendorfer Str. / Leine-Heide-Radweg.	AR II	Fehlende Querungshilfe für Radverkehr aus Barumstr. auf Radweg südlich Altendorfer Str. / Leine-Heide-Radweg.	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 2	Anlage einer Mittelinsel zur sicheren Querung.
35	38	Einbeck	L 546, Krummewassermühle	AR IV	Fehlende Querungshilfe über Hannoversche Straße auf Höhe Einmündung in Richtung Kohnsen / Radrundweg „Brücken und Grenzen“. Auf der L 546 gibt es einen DTV-Wert von 1.677 Kfz/Tag. Zweirichtungsradweg ist ca. 1,60 m breit.	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		PM 2	Anlage einer Mittelinsel zur sicheren Querung. Verbreiterung der Radverkehrsanlage.

Nr. der Liste	Nr. des Mangels in der Karte	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung	Beschreibung	Quelle	Foto	Priorität	Maßnahmen
36	38	Einbeck	Westlicher Feldweg bei der Krumm-wassermühle	AR IV	Wichtige Verbindung durch die lokale Route Brücken und Grenzen.	Böregio, 2015		SM 1	Belagsmängel beheben. Wassergebundene Decke herstellen.
37	39	Einbeck	K 628, südöstlich Naensen	AR IV	Fehlender Radweg zwischen Naensen und Sportplatz. DTV-Wert 1.262 Kfz/Tag auf der K 628	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015 Herr Schumann, Landkreis Northeim 2015		SM 2	Langfristig sinnvoll; Radweg bis zum Sportplatz.
38	40	Einbeck	B 64 / K 644 Wannemühle	AR II	Zwischen Straße und Radweg befindet sich ein zwei Meter tiefer Straßengraben. Schlecht zu erkennen.	ADFC 21.06.2011		PM 1	Belagsmängel sofort beheben. Straßengraben auffüllen.
39	41	Einbeck	B 64 Greene bis Abzweig der K 628 nach Naensen	AR II	Mehrweckstreifen hört plötzlich auf. Fehlender Mehrweckstreifen bis Greene.	Böregio, 2015		PM 1	Verbesserung der Radverkehrsführung. Gefahrenpunkt durch Achtungsschild deutlich anzeigen. Mehrweckstreifen bis Greene weiterführen. Siehe auch Mängelpunkt Nr. 7.
40	46	Einbeck	L 572 OD Drüber	AR II	Führung über die Querungshilfe sehr kurzfristig und schmal.	ADFC 21.06.2011		PM 1	Verbesserung der Radverkehrsführung. Markierungslinien sofort nachziehen und für die Radfahrer die Querungshilfe verbreitern. Zusatzschild: „Andere Straßenseite benutzen“ Kurven etwas fahrradfreundlicher gestalten.

Nr. der Liste	Nr. des Mangels in der Karte	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung	Beschreibung	Quelle	Foto	Priorität	Maßnahmen
41	47	Einbeck	L 572 Bereich Immensen	AR II	Die starken Verschwenkungen des Radweges bei der Einmündung der K 508 nach Edemissen sind in der Nacht, vor allem bei Regen, schlecht zu erkennen, da gleichzeitig der querende Verkehr beachtet werden muss. Außerdem entspricht die Höhe der Leitplanke nicht den Vorschriften und sollte mindestens im Kurvenbereich geändert werden.	ADFC 21.06.2011		PM 2	Verbesserung der Radverkehrsführung. Mittelstreifen auf dem Radweg notwendig. Querungshilfe sinnvoll (langfristig).
42	70	Einbeck	K 511, Hullersen, über Markoldendorf bis Ellensen	AR IV	Fehlende Radverkehrsanlage entlang der K 511. DTV-Wert von 1.198 Kfz/Tag.	Radwegesamtkonzept 1999		SM 2	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage sinnvoll (langfristig).
43	84	Einbeck / Dassel	Wirtschaftsweg zwischen Amelsen und Vardeisen	AR IV	Vorhandene Radwegeverbindung zwischen Vardeisen und Amelsen kann als Alternative L546 genutzt werden (Wirtschaftsweg).	Stadt Einbeck, Frau Wandrey und Stadt Dassel, Herr Fuchs, 2015		SM 2	Sinnvolle Ergänzung für das Radwegenetz und gute Alternative zur stark befahrenden L546. Aufnahme der Verbindung in das Radwegenetz. Wegebelaag muss stellenweise verbessert werden.
44	86	Einbeck	B 64, zwischen Wenzen und Brunen	AR IV	Fehlende Radverkehrsanlage entlang der B 64 zwischen Brunen und Wenzen. DTV-Wert liegt zwischen Brunen und Wenzen bei 3373 Kfz/Tag.	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		SM 2	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage sinnvoll (langfristig).
45	87	Einbeck	L 487	AR IV	Anlage eines straßenbegleitenden Radweges im nördlichen Bereich der L 487 in Greene.	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		SM 1	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage.

Nr. der Liste	Nr. des Mangels in der Karte	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung	Beschreibung	Quelle	Foto	Priorität	Maßnahmen
46	88	Einbeck	Einbeck, Benser Straße	AR II	Umverlegung des Europaradweges R1/ D-Route 3 entlang der Benser Str. wenn der Knotenpunkt Hullerser Str./Altendorfer Str./Benser Str. umgebaut wurde.	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		SM 1	Sinnvolle Verlegung des Europaradweges R1.
47	71	Dassel	L 547	AR IV	Fehlende Radverkehrsanlage entlang der L 547. Geschätzter DTV-Wert liegt unter 2.500 Kfz/Tag	Radwegesamtkonzept 1999		SM 2	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage sinnvoll (langfristig).
48	61	Dassel	Wangelnstedt und Lüthorst	AR II	Geforderter Radweg von Wangelnstedt nach Lüthorst. R1 soll später dort entlang geführt werden.	Hr. Schumann, Landkreis Northeim 2015		SM 2	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage wegen der Steigung von über 6%.
49	63	Dassel	Zwischen Lüthorst und Amelsen	AR IV	Verlängerung der Radverkehrsanlage von Vardeisen über Amelsen bis nach Lüthorst.	Hr. Schumann, 2015		SM 2	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage. Langfristig sinnvoll.
50	64	Dassel	Zwischen Sievershausen und Silberborn	AR IV	Der Wegebelag ist nicht ganzjährig befahrbar und müsste verbessert werden.	Böregio, 2015		SM 2	Belagsmängel beheben. Ausbesserung der Oberfläche; wassergebundene Decke herstellen.

Nr. der Liste	Nr. des Mangels in der Karte	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung	Beschreibung	Quelle	Foto	Priorität	Maßnahmen
51	65	Dassel	Dassel – Haus Solling	AR IV	Haus Solling soll über die nördliche Route (MTB-Netz) an Dassel angebunden werden.	Hr. Schumann, 2015		SM 2	Belagsmängel beheben. Wassergebundene Decke herstellen.
52	66	Dassel	Von Hoppensen bis Fredesloh	AR IV	Geforderte Radverkehrsanlage von Hoppensen über Lauenberg bis Fredesloh. Geschätzter DTV-Wert unter 2.500 Kfz/Tag	Hr. Schumann, 2015		SM 2	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage. Langfristig für das Radwegenetz sinnvoll.
53	72	Dassel	L 548	AR IV	Straßenbegleitender Radweg. Geschätzter DTV-Wert liegt unter 2.500 Kfz/Tag	ADFC Kreisverband Northeim, Ziebarth, 2011		SM 2	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage. Alternative über Rellehausen möglich.
54	42	Bad Gandersheim	B 64 Bad Gandersheim – Seboldshausen	AR IV	Mehrere Brückengeländer stehen dicht am Radweg. Es fehlen Reflektoren.	ADFC 21.06.2011		PM 1	Abbau von Barrieren – Reflektoren anbringen.
55	43	Bad Gandersheim	B 64 Seboldshausen – Dannhausen	AR IV	Der Radweg neben der Bundesstraße ist zu schmal und im schlechten Zustand. Richtung Osten kann man den Mehrzweckstreifen nutzen.	ADFC 21.06.2011		SM 1	Verbreiterung der Radverkehrsanlage

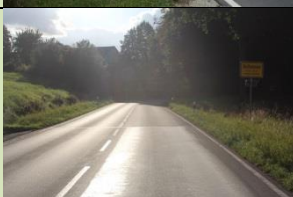
Nr. der Liste	Nr. des Mangels in der Karte	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung	Beschreibung	Quelle	Foto	Priorität	Maßnahmen
56	44	Bad Gandersheim	B 64 Seboldshausen – Dannhausen	AR IV	Die Beschilderung am östlichen Ende des Radweges ist widersprüchlich.	ADFC 21.06.2011		SM 1	Verbesserung der Radverkehrsführung – Wegweisung ändern.
57	57	Bad Gandersheim	Hachenhausen - Harriehausen	AR IV	Deckenerneuerung der Kreisstraße 639	Radwegesamtkonzept 1999		SM 2	Belagsmängel beheben. Ausbesserung der Oberfläche.
58	60	Bad Gandersheim	Brunshausen - Ackenhausen	AR IV	Straßenbegleitender Radweg; K 633 führt steil über den Berg nach Wolperode	ADFC (Ziebarth), 2011		SM 2	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage.
59	79	Bad Gandersheim	Hachenhausen bis Kreisgrenze Goslar	AR IV	Bau einer Radverkehrsanlage ab 2016 möglich (Lückenschluss). DTV-Wert 7.038 Kfz/Tag	Hr. Schumann		SM 2	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage.
60	81	Bad Gandersheim	Bad Gandersheim in Richtung Altgandersheim	AR IV	Radwegeverbindung von Bad Gandersheim nach Altgandersheim	Böregio, Mai 2015		PM 1	Abbau von Barrieren – Reflektoren anbringen.

Nr. der Liste	Nr. des Mangels in der Karte	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung	Beschreibung	Quelle	Foto	Priorität	Maßnahmen
61	78	Kalefeld	Kalefeld – Billerbeck – Bad Gandersheim	AR III	Teilweise Straßenbegleitende Radwege mit DTV-Wert bei 4.808 / 5.209 Kfz/Tag und Radwegeverbindungen mit Gefälle und Steigung auf alter Bahntrasse.	Stadt Kalefeld, Hr. Bohnsack, 2015		SM 1	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage
62	80	Kalefeld	B 248, Echte bis Imbshausen	AR IV	Straßenbegleitender Radweg. DTV-Wert bei 5.357 Kfz/Tag bzw. 2.592 Kfz mit Steigung und Gefälle.	Stadt Kalefeld, Hr. Bohnsack, 2015		SM 1	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage.
63	90	Kalefeld	B 248, Echte bis Böhmerberg	AR IV	Abschnitt Echte bis Böhmerberg gibt es eine Alternative zum straßenbegleitenden Radweg. DTV-Wert 2.592 Kfz/Tag,	Herr Ziebarth ADFC, 2015		SM 2	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage – langfristig sinnvoll.
64	91	Kalefeld	B 248, Böhmerberg bis K 72 bei Harriehausen	AR III	Abschnitt Böhmerberg bis zur K72 bei Harriehausen entlang der B 248 mit der Anbindung ans Harzhorn ist ein Radweg geplant. B 248 DTV-Wert 2.592 Kfz/Tag.	Herr Ziebarth ADFC, 2015		SM 1	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage. Südlich der B 248 verläuft ein Wirtschaftsweg, der genutzt werden kann, Dadurch ist ein straßenbegleitender Radweg ab der K 72 in Richtung Ildehausen nicht notwendig.
65	8	Northeim	Entlang der B3, zwischen Northeim und Edesheim	AR III	Der Zweirichtungsradweg ist 1,80 m breit. Die Begrenzung der 70 km/h wird von Salzderhelden in Richtung Northeim aufgehoben.	Böregio, 2015		SM 1	Verbreiterung der Radverkehrsanlage. Verbreiterung des Radweges auf 2,50 m (mind. 2,00 m). Verbesserung der Radverkehrsführung durch die Begrenzung der Kfz-Geschwindigkeit auf 70 km/h.

Nr. der Liste	Nr. des Mangels in der Karte	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung	Beschreibung	Quelle	Foto	Priorität	Maßnahmen
66	45	Northeim	L 572 Ortslage Stöckheim	AR II	Verlauf des Radweges direkt an Hauseingängen. Im Bereich von Grundstücksausfahrten ist das Pflaster in Fahrtrichtung verlegt, dadurch entstehen Spurrillen im Radweg. Die Bordsteine sind mangelhaft versenkt.	ADFC 21.06.2011		SM 1	Verbesserung der Radverkehrsführung. Büsche beschneiden. Benutzungspflicht nur für eine Richtung anordnen.
67	51	Northeim	B 248	AR IV	Ausbau des Radweges entlang der B 248 von Wiebrechtshausen bis Imbshausen von großer Bedeutung, das die Radfahrer hier größere Umwege in Kauf nehmen. DTV-Wert 4.459 Kfz/Tag	Stadt Northeim, Hr. Tannhäuser, 2015		SM 1	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage.
68	52	Northeim	Edesheim, B 3	AR III	Fehlende Querungshilfe der B 3 auf Höhe der Ortschaft Edesheim. Der Radweg wird auf der westlichen Seite der Bundesstraße entlang geführt. Daraus folgt eine regelmäßige Querung um die Ortschaft Edesheim oder die weiter östlich gelegenen Ziele zu erreichen. DTV-Wert 9.450 Kfz/Tag	Stadt Northeim, Hr. Tannhäuser, 2015		PM 1	Anlage einer Mittelinsel zur sicheren Querung.
69	53	Northeim	Northeim, B 241 Bereich der Einmündung Freizeitanlage „Gesundbrunnen“ (Freilichtbühne)	AR IV	Auf der Bundesstraße 241 (östlich von Northeim) im Bereich der Einmündung Freizeitanlage „Gesundbrunnen“ (Freilichtbühne). Hier ist eine Querungshilfe über eine stark befahrene Bundesstraße notwendig, um das Erholungsgebiet „Gesundbrunnen“ zu erreichen DTV-Wert 11.913 Kfz/Tag.	Stadt Northeim, Hr. Tannhäuser, 2015		PM 1	Anlage einer Mittelinsel zur sicheren Querung.
70	69	Northeim	Northeim, B 241, Sollingtor	AR IV	Radweg und Fußweg sehr beeengt. Überlegen ob das Rosenbeet etwas schmaler angelegt werden könnte, dafür den Radweg verbreitern. Der Hinweis „Nur für Fußgänger“ erfolgt relativ unvermittelt. Radfahrer müssen auf die Straße ausweichen. Somit entsteht ein Gefahrenpunkt für Auto- und Fahrradfahrer.	Böregio, 2015		SM 2	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage. Die Straßenmarkierung muss erneuert und verbessert werden.

Nr. der Liste	Nr. des Mangels in der Karte	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung	Beschreibung	Quelle	Foto	Priorität	Maßnahmen
71	75	Katlenburg-Lindau	K 416	AR IV	Straßenbegleitender Radweg (Bau ab 2016), von Katlenburg bis Gillersheim. DTV-Wert 2.445 Kfz/Tag	Hr. Schumann, 2015		SM 1	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage.
72	76	Katlenburg-Lindau	Katlenburg – Suterode - Sudheim	AR IV	Straßenbegleitender Radweg (Bau ab 2015). DTV-Wert liegt bei 1.183 Kfz/Tag	Hr. Schumann, 2015		SM 2	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage.
73	77	Katlenburg-Lindau	Lindau-Strohkrug	AR III	Straßenbegleitender Radweg (Bau ab 2016 möglich). DTV-Wert liegt bei 5.196 Kfz/Tag	Hr. Schumann, 2015		SM 1	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage.
74	48	Nörten-Hardenberg	Wirtschaftsweg zwischen Parensen und der Feldmark Angerstein	AR IV	Fortführung eines Abzweiges des Leine-Heide--Radweges in Richtung Hardeggen aus der Feldmark Angerstein bis zur Ortschaft Parensen	Stadt Nörten-Hardenberg Frau Klinkert-Kittel, 2015		SM 2	Belagsmängel beheben. Wegequalität verbessern.
75	49	Nörten-Hardenberg	K 415, Bishausen nach Sudershausen	AR IV	Anlage eines straßenbegleitenden Radweges an der K 415 von Bishausen nach Sudershausen. DTV-Wert 495 Kfz / Tag.	Stadt Nörten-Hardenberg Frau Klinkert-Kittel, 2015		SM 2	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage – langfristig sinnvoll.

Nr. der Liste	Nr. des Mangels in der Karte	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung	Beschreibung	Quelle	Foto	Priorität	Maßnahmen
76	50	Nörten-Hardenberg	Nahe Elvese	AR IV	Überquerungsmöglichkeit der Leine von Elvese kommend zum Leine-Heide-Radweg entweder mit einem größeren Brückenbauwerk oder aber 2 kleineren.	Stadt Nörten-Hardenberg Frau Klinkert-Kittel, 2015		SM 2	Verbesserung der Radverkehrsführung. Netzlücke schließen, Brückenbauwerk bauen (langfristig).
77	59	Nörten-Hardenberg	Nörten-Hardenberg, B446	AR II	Gefährliche und schwierig einsehbare Querung auf dem Leine-Heide-Radweg. Querungshilfe notwendig. DTV-Wert 15.124 Kfz/Tag.	Böregio, 2015		PM 1	Verbesserung der Querungssituation. Anlage einer Mittelinsel.
78	62	Nörten-Hardenberg	Lütgenrode, Koppelweg B446	AR III	Keine eindeutige Radverkehrsführung. Richtung Ortsausgang fehlt ein Hinweisschild. Fahrbahn benutzen. DTV-Wert 11.062 Kfz/Tag.	Böregio, 2015		PM 1	Verbesserung der Radverkehrsführung. Hinweisschild notwendig. Fahrbahn benutzen.
79	67	Nörten-Hardenberg	Ortsausgang Lütgenrode Richtung Hardegsen B446	AR III	Keine eindeutige Radverkehrsführung. Es fehlt ein Hinweisschild für Radfahrer, dass gequert werden muss. Ebenfalls fehlt ein Hinweis für Autofahrer, dass Fahrradfahrer die Straße queren. DTV-Wert 11.062 Kfz/Tag.	Böregio, 2015		PM 1	Verbesserung der Radverkehrsführung. Hinweisschild notwendig. Verbesserung der Querungssituation.
80	68	Nörten-Hardenberg	Lütgenrode, Untere Dorfstraße B446	AR III	Keine eindeutige Radverkehrsführung. Hinweis für Radfahrer, dass sie an der Ampel auf die andere Straßenseite im Ort wechseln müssen. DTV-Wert 11.062 Kfz/Tag.	Böregio, 2015		PM 1	Verbesserung der Radverkehrsführung. Hinweisschild notwendig. Verbesserung der Querungssituation.

Nr. der Liste	Nr. des Mangels in der Karte	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung	Beschreibung	Quelle	Foto	Priorität	Maßnahmen
81	74	Nörten-Hardenberg	Zwischen Nörten-Hardenberg und Lüttenrode an der B446	AR III	Zweirichtungsradweg in Kombination mit dem Fußweg 2,0 m Breite. DTV-Wert 11.062 Kfz/Tag.	Böregio, 2015		SM 1	Verbreiterung der Radverkehrsanlage. Mindestens eine Breite von 2,5 m (2,0 m mindestbreite) notwendig.
82	58	Hardeggen	Ellierode-Lödingsen	AR III	Straßenbegleitender Radweg (geplant). Geschätzter DTV-Wert liegt unter 2.500 Kfz/Tag.	Radwegegesamtkonzept 1999/ Hr. Schumann, 2015		SM 2	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage.
83	73	Moringen	L 547 von Lutterbeck bis Fredelsloh	AR IV	Straßenbegleitender Radweg. In Glockenborn nur 1 Haus vorhanden. Geschätzter DTV-Wert liegt unter 2.500 Kfz/Tag.	ADFC Kreisverband Northeim, Ziebarth, 2011		SM 2	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage – langfristig eventuell sinnvoll.
84	54	Uslar	Bollensen	AR III	Innerhalb von Bollensen (ca. 400 m entlang der B241, Ecke K 446 bis Ortsausgang Richtung Uslar) Radweg wünschenswert. DTV-Wert 5.822 Kfz/Tag.	Stadt Uslar, Herr Müller, 2015		SM 1	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage. Innerhalb der Ortschaft sollte ein Schutzstreifen angelegt werden.
85	55	Uslar	K445	AR IV	Ein straßenbegleitender Radweg entlang der K445. DTV-Wert 878 Kfz/Tag.	Stadt Uslar, Herr Müller, 2015		SM 2	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage langfristig für das Radwegenetz sinnvoll.

Nr. der Liste	Nr. des Mangels in der Karte	Gemeinde	Örtlichkeit	Klassifizierung	Beschreibung	Quelle	Foto	Priorität	Maßnahmen
86	56	Uslar	B 241/ Bahnhofstr. / Rosenstraße	AR III	Geforderter Schutzstreifen von Uslar Ortsmitte bis Bahnhof. Die Fahrbahn ist mit 9 m Breite durchaus für zweiseitige Schutzstreifen geeignet. DTV-Wert 8.346 Kfz/Tag	Stadt Uslar, Herr Müller, 2015		SM 1	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage – Schutzstreifen sollte markiert werden.
87	82	Uslar	Wirtschaftsweg	AR IV	Verbindung von Schoningen nach Vernahshausen. Verlauf der Wegeverbindung noch nicht geklärt.	Stadt Uslar, Herr Müller und Frau Möhle		SM 2	Verbesserung der Radverkehrsführung.
88	83	Uslar	B497	AR III	Verbindung von Schönhagen nach Neuhaus im Solling mit Forderung eines straßenbegleitenden Radweges. DTV-Wert 3.331 Kfz/Tag	Stadt Uslar, Herr Müller und Frau Möhle		SM 1	Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage.
89	27	Bodenfelde	Weserradweg bei Bodenfelde	AR II	Der als überregionaler Radverkehrsweg (ARII) klassifizierte „Weserradweg“ verfügt im Bereich der Ortschaft Bodenfelde auf einer Länge von ca. 2 km nicht die erforderliche Radwegebreite von 3,00 m. Die Radwegebreite auf der gepflasterten Strecke variiert zwischen 2 m, 2,2 m und 2,6 m. Gefahr durch entgegenkommenden Radverkehr bei gleichzeitiger Fußgängerbenutzung.	Stadt Bodenfelde, Herr von Pietrowski		SM 1	Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf eine Breite von 3 m.

SM = **S**treckenbezogene **M**ängel **1** oder **2**

PM = **P**unktueller **M**angel **1** oder **2**

Priorität 1 = Stark eingeschränkte Nutzbarkeit

Priorität 2 = Eingeschränkte Nutzbarkeit

AR II = Überregionale Radverkehrsverbindung

AR III = Regionale Radverkehrsverbindung

AR IV = Nahräumliche Radverkehrsverbindung

Anlage 7: Stellungnahmen der Gemeinden zum Radwegenetz 2015 Landkreis Northeim (24. September 2015 bis zum 25. November 2015) (Stand 26.11.2015)

Lfd. Nr.	Bereich	Anregung	Abwägung	Quelle	Bemerkungen
1	Dassel und Einbeck	Vorhandene Radwegeverbindung zwischen Vardeisen und Amelsen kann als Alternative L546 genutzt werden (Wirtschaftsweg).	Sinnvolle Ergänzung für das Radwegenetz und gute Alternative zur stark befahrende L546. Aufnahme der Verbindung in das Radwegenetz.	Stadt Dassel, FB Bau & Ordnung, Volker Fuchs, E-Mail 27.10.15 Stadt Einbeck, Frau Wandrey, Schreiben vom 15.10.15	Wegebelagsmängel sollen ausgebessert werden.
2	Dassel	Verzicht auf die Verlegung des R1 zwischen Wangelnstedt und Lüthorst.	Die Verlegung erscheint aufgrund der Steigung von über 6 % sinnvoll. Ein Straßenbegleitender Radweg wäre dann notwendig.	Stadt Dassel, FB Bau & Ordnung, Volker Fuchs, E-Mail 27.10.15	Mangel Nr. 61 bleibt bestehen.
3	Dassel	Ausbau einer Radwegeverbindung zwischen Mackensen und Dassel im Rahmen einer möglichen Flurbereinigung Dassel-West im Bereich der früheren Planung eines Hochwasserrückhaltebeckens (östlich der L580)	Aufnahme ins Radwegenetz als nähräumliche Verbindung.	Stadt Dassel, FB Bau & Ordnung, Volker Fuchs, E-Mail 10.11.15	
4	Dassel	Zwischen Dassel und Relliehausen hat die Stadt Dassel bereits Grunderwerb getätigt, um den Weg Richtung Hilwartshausen nach Relliehausen abzweigen zu lassen. Von dort könnte eine für sich allein nutzbare Verbindung durch die Ortschaft bis hin zur Zuwegung zum Friedhof entstehen.	In das Netz als nähräumliche Verbindung mit aufgenommen.	Stadt Dassel, FB Bau & Ordnung, Volker Fuchs, E-Mail 10.11.15	
5	Bodenfelde	Wegeverlauf der Weser-LeinE-Route soll in das Radwegenetz aufgenommen werden.	Anregung wird von Nörten-Hardenberg bis Bodenfelde als regionale Radverkehrsverbindung ins Radwegenetz aufgenommen; in Bodenfelde gibt es eine zusätzliche Wegeverbindung, die entsprechend ergänzt wurde.	Flecken Bodenfelde, Bürgermeister Mirko von Pietrowski, E-Mail vom 13.10.15	

Lfd. Nr.	Bereich	Anregung	Abwägung	Quelle	Bemerkungen
6	Bodenfelde	Der als überregionaler Radverkehrsweg (ARII) klassifizierte „Weserradweg“ verfügt im Bereich der Ortschaft Bodenfelde auf einer Länge von ca. 2 km nicht die erforderliche Radwegebreite von 3,00 m. Die Radwegebreite auf der gepflasterten Strecke variiert zwischen 2 m, 2,2 m und 2,6 m. Gefahr durch entgegenkommenden Radverkehr bei gleichzeitiger Fußgängernutzung. Eine Verbreiterung des Streckenabschnittes auf 3 m sollte erfolgen.	Gefahrenpunkt wird in die Mängeltabelle aufgenommen.	Flecken Bodenfelde, Bürgermeister Mirko von Pietrowski, E-Mail vom 13.10.15	
7	Einbeck	Wegeabschnitt bei Brunsen ist nicht vorhanden.	Der richtige Wegeabschnitt wurde in das Radwegenetz aufgenommen.	Stadt Einbeck, Frau Wandrey	
8	Einbeck	Die Verbindung im Radwegenetz zwischen Stroit und Ammensen hat große Steigungen. Deshalb wäre evtl. die gelb markierte Strecke entlang der B3 (Radweg) vorzuziehen. In jedem Fall sollte diese Strecke als Variante ins Netz aufgenommen werden.	Die Ergänzung wurde als nähräumliche Verbindung ins Netz aufgenommen.	Stadt Einbeck, Frau Wandrey, Schreiben vom 15.10.15	
9	Einbeck	Die im Radwegenetz vorgeschlagene Radwegeverbindung von Wenzeln nach Brunsen entlang der B 64 kann durch die Wegeverbindung südlich der B 64 über die K 660, K 659 und K 527 ersetzt werden. Dadurch ist eine Radverkehrsanlage kurzfristig nicht unbedingt notwendig. Langfristig jedoch sinnvoll.	Die vorgeschlagene Alternative südlich der B 64 ist sinnvoll.	Stadt Einbeck, Frau Wandrey, Schreiben vom 15.10.15	
10	Einbeck	Die Verbindung vom LHR über Beulshausen nach Heckenbeck weist eine große Steigung auf. Deshalb sollte diese nähräumliche Verbindung aus dem Radwegenetz überprüft werden.	Die vorgeschlagene Verbindung ist aus dem Radwegenetz genommen worden.	Stadt Einbeck, Frau Wandrey, Schreiben vom 15.10.15	

Lfd. Nr.	Bereich	Anregung	Abwägung	Quelle	Bemerkungen
11	Einbeck	Aufnahme der L 487 als nähräumliche Verbindung in das Radwegenetz. Anlage eines straßenbegleitenden Radweges im nördlichen Bereich der L 487 in Greene. Diese Verbindung ist auch notwendig, um den Ortskern mit dem Schulzentren Kreiensen zu verbinden. Kfz Aufkommen wird über 2.500 /Tag liegen (geschätzt).	Die Verbindung wurde ins Radwegenetz als Ergänzung mit aufgenommen. Der Bau der Radverkehrsanlage wurde als neuer Mängelpunkt aufgenommen.	Stadt Einbeck, Frau Wandrey, Schreiben vom 15.10.15	
12	Einbeck	Zwischen Einbeck und Greene/Greener Burg/Kreiensen liegt die Hube, ein beliebtes Erholungsgebiet. Dieses Gebiet sollte im Netz angebunden werden.	Ins Netz aufgenommen als sinnvolle nähräumliche Radwegeverbindung.	Stadt Einbeck, Frau Wandrey, Schreiben vom 15.10.15	
13	Einbeck	Andershausen hat weniger als 200 EW. Daher kann auf die gelb markierte Wegeverbindung von Nord nach Süd verzichtet werden. Die Verbindung von Kuventhal nach Andershausen sollte ausreichend sein.	Von Brunen nach Einbeck stellt die Verbindung über Andershausen eine direkte nähräumliche Verbindung trotz der Steigung dar.	Stadt Einbeck, Frau Wandrey, Schreiben vom 15.10.15	
14	Einbeck	Die Verbindung Einbeck-Wenzen über Bartshausen ist topographisch sehr anspruchsvoll, vor allem von Süden her nach Bartshausen. Die Geschwindigkeit der Kfz ist zum Teil sehr hoch. Im Wunschliniennetz ist Bartshausen (<200 EW) nicht berücksichtigt. Von daher sollte auf diese Radwegenetzverbindung verzichtet werden.	Verbindung aus dem Netz genommen.	Stadt Einbeck, Frau Wandrey, Schreiben vom 15.10.15	
15	Einbeck	In Salzderhelden sind einige Radwegeverbindungen im Netz zu korrigieren.	Diese Änderungswünsche wurden im Radwegenetz korrigiert.	Stadt Einbeck, Frau Wandrey, Schreiben vom 15.10.15	

Lfd. Nr.	Bereich	Anregung	Abwägung	Quelle	Bemerkungen
16	Einbeck	Der Leine-Heide-Radweg verläuft entlang des Leinepolders über weite Strecken auf einem Radweg entlang der L 572. Zwischen Sülbeck und Immensen bietet sich die Gelegenheit einen landschaftlich reizvollen Kfz-freien Weg innerhalb des Polderdammes zu nutzen. Es sollte geprüft werden, ob dieser Weg als nähräumliche Verbindung mit in das Netz aufgenommen werden sollte. An diesem Weg steht ein Vogelbeobachtungsturm. Problematisch ist allerdings die fehlende Querungshilfe über die L 572 bei Immensen.	Strecke als Alternative ins Netz mit aufgenommen. Die dann fehlende Querungshilfe ist als Mangelpunkt mit aufgenommen.	Stadt Einbeck, Frau Wandrey, Schreiben vom 15.10.15	
17	Einbeck	Es sollte geprüft werden, ob die Strecke südlich Iber in das Netz aufgenommen werden sollte (Vermeidung unnötiger Höhen, Kfz-frei).	Strecke als Alternative ins Netz mit aufgenommen.	Stadt Einbeck, Frau Wandrey, Schreiben vom 15.10.15	
18	Einbeck	Die Radverkehrsführung am Knotenpunkt Altendorfer Str./Marktstr./Huller Str./Benser Str. in Einbeck hinsichtlich der Verkehrssicherheit soll verbessert werden. Zurzeit läuft ein Realisierungswettbewerb "Neustädter Kirchplatz", der auch eine Überplanung des besagten Knotenpunktes beinhaltet. Dadurch ist eine Verlegung des Europaradweges R1/D Route 3 langfristig geplant.	Die neue Verbindung ist sinnvoll und wird mit einer Mangelnummer versehen.	Stadt Einbeck, Frau Wandrey, E-Mail vom 25. 11.15	

Anlage 8: Maßnahmen an Kreisstraßen im Landkreis Northeim (Stand 09.06.2015)

Lfd.	Maßnahme	Anmerkung Herr Lambrecht
1	Ausbau der K 414 zwischen Katlenburg und Suterode (mit einem straßenbegleitendem Radweg)	Ausbau soll im August 2015 beginnen.
2	Erneuerung der K 602 in der OD Sebexen	Fertigstellung 09/2015
3	Ausbau der OD Wenzen im Zuge der K 658 einschließlich des Knotenpunktes K 658 / B 64	Maßnahme für die K 658 ist abgeschlossen.
4	Erneuerung der K 413 zwischen Kalkwerk und Gillersheim	Maßnahme ist abgeschlossen
5	Bau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der K 416 zwischen Lindau und Gillersheim	Variantenuntersuchung ist beauftragt. Nach Vorlage soll eine Bürgerinfoveranstaltung durchgeführt werden.
6	Neubau eines Radweges i. Z. d. K 628 zwischen Naensen und der B 64	Neubau des Radweges soll noch 2015 erfolgen
7	Errichtung einer Behelfsbrücke im Zuge der K 650 zwischen Olxheim und Garlebsen, um den Verkehr wieder frei zu geben.	Die Brückenplanung für den Ersatzneubau ist für das Jahr 2017 vorgesehen.
8	Ausbau der K 449 in der OD Uslar ist für 2016 geplant.	Ausbau ist für 2016 geplant.

Quelle: Abstimmung mit Herrn Lambrecht, Landkreis Northeim, Fachbereich VI am 09.06.2015.

Anlage 9: Geplante Radverkehrsverbindungen* und Radverkehrsanlagen im Landkreis Northeim (Stand 02.07.2015)

Gemeinde	Örtlichkeit	Beschreibung	Stand der Bearbeitung (Baubeginn, Stand der Planung, Finanzierung)	Quelle	Foto
Kalefeld	Bad Gandersheim - Kalefeld	(B 445/ L 592) Teilweise straßenbegleitende Radwege und Radwegeverbindungen	Bad Gandersheim – Drei Linden, Planung abgeschlossen, Bau kann erfolgen	Stadt Kalefeld, Hr. Bohnsack NLStBV GB Gan H. Sump	
			Drei Linden – Sebexen, Planfeststellung soll in 2016/17 erfolgen		
			Sebexen – Kalefeld, Planfeststellung soll in 2016 erfolgen		
	Billerbeck - Kalefeld	Führung auf der ehemaligen Auetalbahn	Entwurf soll bis Mitte 2016 erfolgen	Stadt Kalefeld, Hr. Bohnsack NLStBV GB Gan H. Sump	
	Ildehausen - Echte	Straßenbegleitender Radweg entlang der B 248	Planfeststellung bis 2016. Bau ab 2017 möglich.	Stadt Kalefeld, Hr. Bohnsack	
	Echte, B 445	Lückenschluss des Radweges von der Gemeindestraße Echte bis zur B 248	Planfeststellung in 2014. Bau ab 2016 möglich.	8. Fahrradkonferenz, Landkreis Northeim, 2014	
	OD Echte	Erneuerung der Ortsdurchfahrt Echte	Planfeststellung in 2016	8. Fahrradkonferenz, Landkreis Northeim, 2014 NLStBV GB Gan H. Sump	

Gemeinde	Örtlichkeit	Beschreibung	Stand der Bearbeitung (Baubeginn, Stand der Planung, Finanzierung)	Quelle	Foto
Katlenburg-Lindau	Lindau - Gillersheim	Straßenbegleitender Radweg (K 416)	Bau ab 2016, Planfeststellung abgeschlossen, Finanzierung?	Hr. Schumann	
	Katlenburg – Suterode - Sudheim	Straßenbegleitender Radweg (K 414)	Bau ab 2015, Planfeststellung abgeschlossen, Finanzierung?	Hr. Schumann	
	Lindau-Strohkrug	Straßenbegleitender Radweg (B 247)	Planfeststellung ab 2016 möglich	Hr. Schumann NLStBV GB Gan H. Sump	
Bad Gandersheim	Hachenhausen bis Kreisgrenze Goslar	Lückenschluss entlang der B 64	Stand der Bearbeitung? Keiner	Hr. Schumann NLStBV GB Gan H. Sump	
	Seboldshausen - Hachenhausen	Straßenbegleitender Radweg entlang der B 64	Bau ab 2015 möglich	8. Fahrradkonferenz, Landkreis Northeim, 2014	

Gemeinde	Örtlichkeit	Beschreibung	Stand der Bearbeitung (Baubeginn, Stand der Planung, Finanzierung)	Quelle	Foto
Northeim	Wiebrechtshausen - Imbshausen	Lückenschluss	Bau ab 2015 möglich	8. Fahrradkonferenz, Landkreis Northeim, 2014	
	Echte - Imbshausen	Straßenbegleitender Radweg entlang der B 248	Planfeststellung abgeschlossen. Bau ab 2015 möglich	8. Fahrradkonferenz, Landkreis Northeim, 2014	
Einbeck	Wenzen - Eimen	Straßenbegleitender Radweg entlang der B 64	Planfeststellung läuft	8. Fahrradkonferenz, Landkreis Northeim, 2014	
	Wenzen - Kreiensen	Lückenschluss entlang der B 64	In Planung	8. Fahrradkonferenz, Landkreis Northeim, 2014	

Gemeinde	Örtlichkeit	Beschreibung	Stand der Bearbeitung (Baubeginn, Stand der Planung, Finanzierung)	Quelle	Foto
Einbeck	Juliusmühle - Einbeck	Straßenbegleitender Radweg entlang der L 580	Planfeststellung ab 2015 möglich, Bau ab 2017 möglich	8. Fahrradkonferenz, Landkreis Northeim, 2014 NLStBV GB Gan H. Sump	
	Billerbeck - Opperhausen	Straßenbegleitender Radweg entlang der L 592	Planfeststellung in 2015, Bau ab 2016 möglich In der Maßnahme Billerbeck – Kalefeld enthalten, Teilabschnitt Opperhausen-Osterbruch fertig.	8. Fahrradkonferenz, Landkreis Northeim, 2014 NLStBV GB Gan H. Sump	

*Radwegeverbindungen und Radwege, deren Umsetzung beschlossen sind, sich in der Planfeststellung befinden oder bereits gebaut werden könnten, sobald die Finanzierung gewährleistet ist.

Quelle: