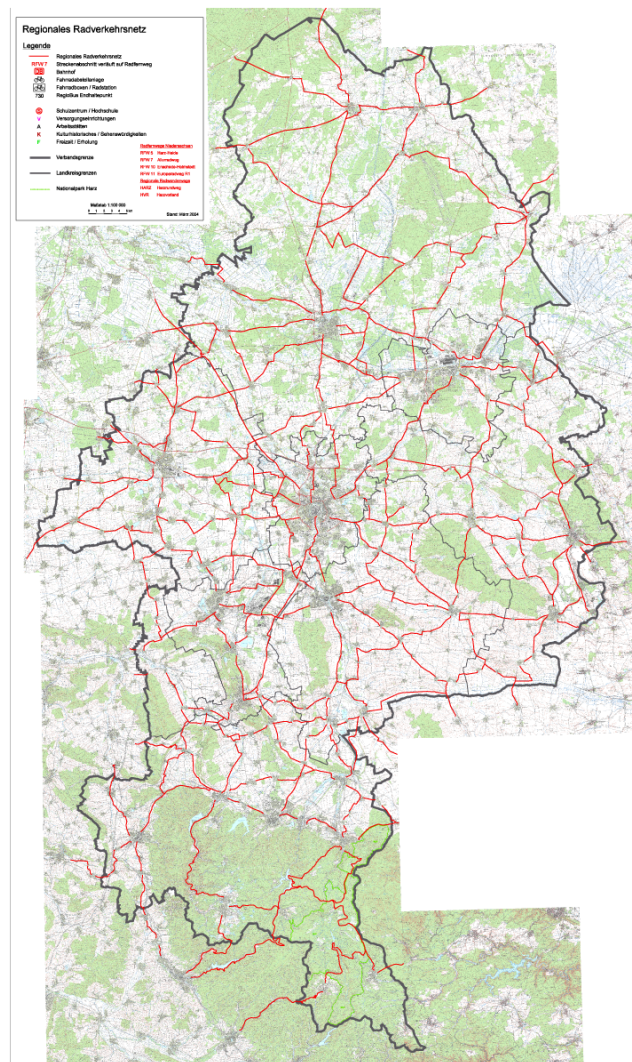


Regionales Radverkehrskonzept Zweckverband Großraum Braunschweig

AG Netzplanung



Impressum

Herausgeber

Zweckverband Großraum Braunschweig

Frankfurter Straße 2
38122 Braunschweig
Tel: 0531 / 2 42 62-0
Fax: 0531 / 2 42 62-42
email: zgb@zgb.de

Konzeption, Durchführung und Redaktion

plan & rat

Büro für kommunale Planung und Beratung
Dipl.-Ing. Juliane Krause
Humboldtstr. 21
38106 Braunschweig
Tel: 05 31 / 79 82 03
Fax: 05 31 / 7 78 43
email: krause.plan-und-rat@t-online.de
www.plan-und-rat.de

Braunschweig,
Juli 2004

Vorwort Regionales Radverkehrskonzept

Aufgrund seiner administrativen Vielfalt verfügt der Großraum Braunschweig bisher nicht über ein regional abgestimmtes Radverkehrskonzept wie es in anderen Regionen Deutschlands inzwischen selbstverständlich ist.

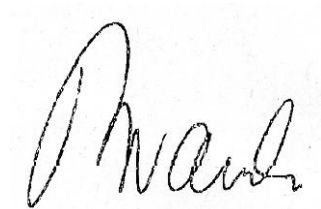
Im Zusammenhang mit der Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms für den Großraum Braunschweig wurde ein Rahmen gefunden, innerhalb dessen ein solches regional abgestimmtes Radverkehrskonzept entwickelt werden konnte. Bemerkenswert ist hierbei die kooperative Vorgehensweise, in die gleichermaßen Fachbehörden, Kommunen, Verbände und private Initiativen eingebunden waren.

Eine solche breit gefächerte Kooperation hat zwar immer längere Diskussionen zur Folge, führt aber im Ergebnis zu einem regionsweit abgestimmten Radverkehrskonzept für den Großraum Braunschweig.

So ist es gelungen, die weitläufigen Wegebeziehungen insbesondere in der Südheide wie auch die mehr oder minder ausschließlich auf Freizeit und Tourismus ausgerichteten Radverkehrsbeziehungen im Oberharz in ein übergeordnetes Gesamtkonzept zusammenzuführen.

Das so abgestimmte regionale Radverkehrskonzept soll dazu beitragen, dass ein attraktives - die Grenzen der kommunalen Gebietskörperschaften überschreitendes - Radwegenetz entsteht, in einen guten Ausbauzustand versetzt und entsprechend unterhalten wird. Das vorliegende Konzept soll insofern auch dazu führen, die Förderfähigkeit von Einzelprojekten zu verbessern.

Vor diesem Hintergrund gebührt allen am Projekt Beteiligten und im Projekt engagierten Dank und Anerkennung.



Hennig Brandes, MdL
Vorsitzender des Ausschusses für Regionalplanung

Inhalt

1.	Die Aufgabe	5
2.	Die AG Netzplanung	6
3.	Dokumentation des Arbeitsprozesses	8
3.1	Definition von Standards für das regionale Radverkehrsnetz	8
3.2	Erstellung eines Wunschliniennetzes	15
3.3	Erstellung eines Netzentwurfs	16
3.4	Arbeiten am Netzentwurf	18
3.5	Vorstellung und Diskussion des Netzentwurfs	19
3.6	Klärung offener Fragen	21
4.	Das Ergebnis: Das regionale Radverkehrsnetz	22
4.1	Bestandteile des regionalen Radverkehrsnetzes	23
4.2	Ausgewählte Problembereiche	24
4.3	Netzlücken	29
5.	Zusammenfassende Bewertung	30

Anhang:	31
- Dokumentation des Planungsprozesses	
- Übersicht der Netzlücken nach Verbandsgliedern	
- Presseartikel	

Anlage:	
Regionales Radverkehrsnetz (M 1: 100.000)	
Netzkarte	
Regionales Radverkehrsnetz (M 1: 100.000)	
Führungsart	

1. Die Aufgabe

Für den Großraum Braunschweig (s. Abb. 1) liegt bislang keine schlüssige, regional abgestimmte Radwegeplanung vor. Im Zusammenhang mit der Erstellung einer mit dem Nahverkehrsplan abgestimmten Individualverkehrskonzeption hat die Verbandsversammlung im Dezember 1999 beschlossen, die Möglichkeiten einer regionalen Radwegevernetzung im Verbandsgebiet unter Einbeziehung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), der Naherholung und des Tourismus zu prüfen.

Die Verbandsverwaltung hat sich im Jahre 2000 dazu entschlossen, für den Großraum Braunschweig ein **Regionales Radverkehrskonzept** zu erarbeiten. Hierzu wurde - als 1. Arbeitsschritt – seitens der Verbandsverwaltung eine **Bestandserhebung** der im Verbandsgebiet vorhandenen Radwege durchgeführt (Stand: 12/2002). Das Ergebnis der Bestandserhebung stellte die Basis für das zu erstellende regionale Radverkehrsnetz dar, wobei das so genannte Alltagsnetz und dessen Verknüpfung mit dem ÖPNV im Vordergrund stand. Des Weiteren waren bei der Netzplanung die Radfernwege des Niedersachsennetzes (so genanntes N-Netz) und die regionalen Freizeitrouen zu berücksichtigen.

Die inhaltlichen und konzeptionellen Grundlagen (Netzplanung, Wegweisung, Fördermöglichkeiten) wurden den Verbandsgliedern, den verbandsangehörigen Städten und Gemeinden, den Träger öffentlicher Belange und interessierten Kreisen im Rahmen des **Fachforums „Regionale Radverkehrsplanung“** am 18. 9. 2002 vorgestellt.¹

Die anschließende Aufgabe bestand darin, in Abstimmung mit den regionalen Akteuren ein **Basisnetz** für den Großraum Braunschweig zu konzipieren. Die Ergebnisse der im Einzelnen nachfolgend näher dargelegten Arbeits- und Abstimmungsprozesse wurden zu einem Gesamtnetz zusammengefügt.

Das Regionale Radverkehrskonzept stellt gleichzeitig die fachplanerischen Grundlage für die im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) des Zweckverbandes Großraum Braunschweig (ZGB) festzulegenden regional bedeutsamen Radwege dar.

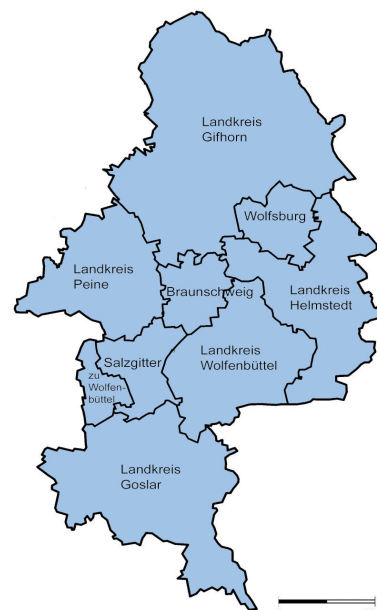


Abb. 1: Das Gebiet des ZGB

¹ Zweckverband Großraum Braunschweig (2002)(Hg.). Regionale Radverkehrsplanung. Dokumentation des Fachforums 18. September 2002 (www.zgb.de)

2. Die AG Netzplanung

Für die Erarbeitung des regionalen Netzes wurde eine **Arbeitsgruppe „Netzplanung“** eingerichtet. Deren Aufgabe bestand darin, in einem kooperativen Arbeitsprozess für das Verbandsgebiet regional bedeutsame Ziele des Alltags- und Freizeitverkehrs festzulegen und darüber hinaus die Anforderungen an regionale Radverkehrsverbindungen zu bestimmen. Dadurch sollte gewährleistet sein, dass das regionale Netz einen einheitlichen Standard aufweist.

Mitglieder

Die AG Netzplanung setzte sich aus nachfolgend genannten Akteuren zusammen. Insgesamt hatten nach einem entsprechenden Aufruf im Rahmen des Fachforums „Regionale Radverkehrsplanung“ am 18.09.2002 65 Mitglieder ihr Interesse an einer Mitarbeit bekundet. Diese wurden zur 1. Sitzung der AG Netzplanung eingeladen.

- Bezirksregierung BS
- Verbandsglieder des ZGB
- Samt- und Einheitsgemeinden im Verbandsgebiet
- Straßenbauamt Wolfenbüttel und Goslar
- Landwirtschaftskammer und Nds. Landvolk
- Tourismusverbände
- Nationalpark Harz, Naturpark Elm-Lappwald
- ADFC-Kreisverbände
- Agenda 21-Arbeitskreise
- Arbeitskreis AEP Asse
- Politische Mandatsträger

Aufgaben

Für die AG Netzplanung wurden nachstehende Aufgaben als „Spielregeln“ einvernehmlich festgelegt:

- Konsens über Erschließungsqualität (Quelle-Ziel-Verbindungen), Wunschliniennetz und Anforderungen an Radverkehrsverbindungen,
- Aufstellung von einheitlichen Standards für Radverkehrsverbindungen im Verbandsgebiet,
- Erarbeitung einer gemeinsamen Linie bezüglich der weiteren Umsetzung des Regionalen Radverkehrskonzeptes.

Sitzungsplan

Für die gemeinsame Arbeit an dem Regionalen Radverkehrskonzept wurden vier Sitzungstermine der AG Netzplanung mit externer Moderation (Dipl.-Ing. Juliane Krause, plan & rat) anberaumt (s. **Abb. 2**).

Sitzung	Thema
1. Sitzung, Dienstag, 11.02.03	<ul style="list-style-type: none">• Konstituierende Sitzung• Ziel und Verlauf der AG• Anforderungen an die Erschließung und an die Radverkehrsverbindungen (Diskussion)• Spielregeln / Arbeitsorganisation
2. Sitzung, Dienstag, 13.05.03	<ul style="list-style-type: none">• Konsens über Erschließungsqualität und Anforderungen an Radverkehrsverbindungen• Übersicht über vorhandene Planungen etc.• Vereinbarung über die Erarbeitung des Netzentwurfs
Ausarbeitung eines Wunschliniennetzes (Unterarbeitsgruppen)	
3. Sitzung, Dienstag, 04.09.03	<ul style="list-style-type: none">• Vorstellung des Netzentwurfs• Diskussion / erste Übereinkünfte
Ausarbeitung eines Netzentwurfs	
4. Sitzung, Dienstag, 27.04.04	<ul style="list-style-type: none">• Diskussion des überarbeiteten Netzentwurfs• Festlegung von Prioritäten / Lückenschlüssen• Einigung über das weitere Vorgehen

Abb. 2: Sitzungsplan der AG Netzplanung

3. Dokumentation des Arbeitsprozesses

3.1 Definition von Standards für das regionale Radverkehrsnetz

Die 1. Sitzung der AG Netzplanung hat am 11. Februar 2003 stattgefunden. An der Sitzung haben 48 Personen teilgenommen.

Wesentlicher Inhalt der konstituierenden Sitzung war die Verständigung auf einheitliche Planungskriterien für die Ausgestaltung und Definition eines alltagstauglichen Netzes. Darüber hinaus bestand die Notwendigkeit, arbeitsfähige Strukturen einzurichten.

Ziele:

- Kennenlernen der in der Region mit dem Radverkehr befassten Akteure,
- Diskussion von wichtigen Quellen und Zielen,
- Diskussion von Anforderungen an Radverkehrsverbindungen,
- Verabreden von Spielregeln,
- Verständigung über das weitere Vorgehen.

Die Zielsetzung bestand darin, ein so genanntes Basisnetz für den Großraum Braunschweig zu erarbeiten. Unter Basisnetz ist die Integration aus Alltags- und Freizeitnetz zu verstehen.²

Wo steht die Region?

- Eine flächendeckende Bestandsaufnahme der im Verbandsgebiet vorhandenen Radwege liegt vor.

Was muss getan werden?

- Ausarbeitung eines Wunschliniennetzes (theoretisches Netz der Quelle-Ziel-Verbindungen), welche Quellen und Ziele sollen angebunden werden?
- Anforderungen an die Radverkehrsverbindungen festlegen (diese resultieren in erster Linie aus den Anforderungen der Alltagsradfahrer).

Arbeit in Arbeitsgruppen

Die inhaltliche Arbeit der 1. Sitzung der AG Netzplanung gestaltete sich über zwei Arbeitsgruppen:

Arbeitsgruppe 1: Stadt Braunschweig, Stadt Wolfsburg, LK Gifhorn, LK Helmstedt, LK Peine und Vertreter aus Sachsen-Anhalt

Arbeitsgruppe 2: Stadt Salzgitter, LK Goslar und LK Wolfenbüttel.

² vgl. FGSV (2002): Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 02). Köln



3.1.1 Anzubindende Ziele und Wunschliniennetz

Die Arbeitsgruppen hatten die Aufgabe, einheitliche Standards für das regionale Radverkehrsnetz zu entwickeln.

Anzubindende Ziele

- **Oberzentren**
- **Mittelzentren**
- **Grundzentren**
- **Orte mit der Entwicklungsaufgabe Erholung**
- **Orte mit der Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr**
- **Große Arbeitsstätten**
- **Schulzentren**
- **Freizeitziele außerhalb geschlossener Ortschaften**
 - Campingplätze
 - Badeanstalten/Badeseen
 - Bedeutende historische/kulturelle Ziele (z. B. Schlösser, Burgen, Industriedenkmäler etc.)
 - Ausgewählte Gaststätten und Einkaufsmöglichkeiten
 - Tierparks
- **ÖPNV**
 - Bahnhöfe
 - Haltepunkte
 - Endhaltestellen des ÖPNV

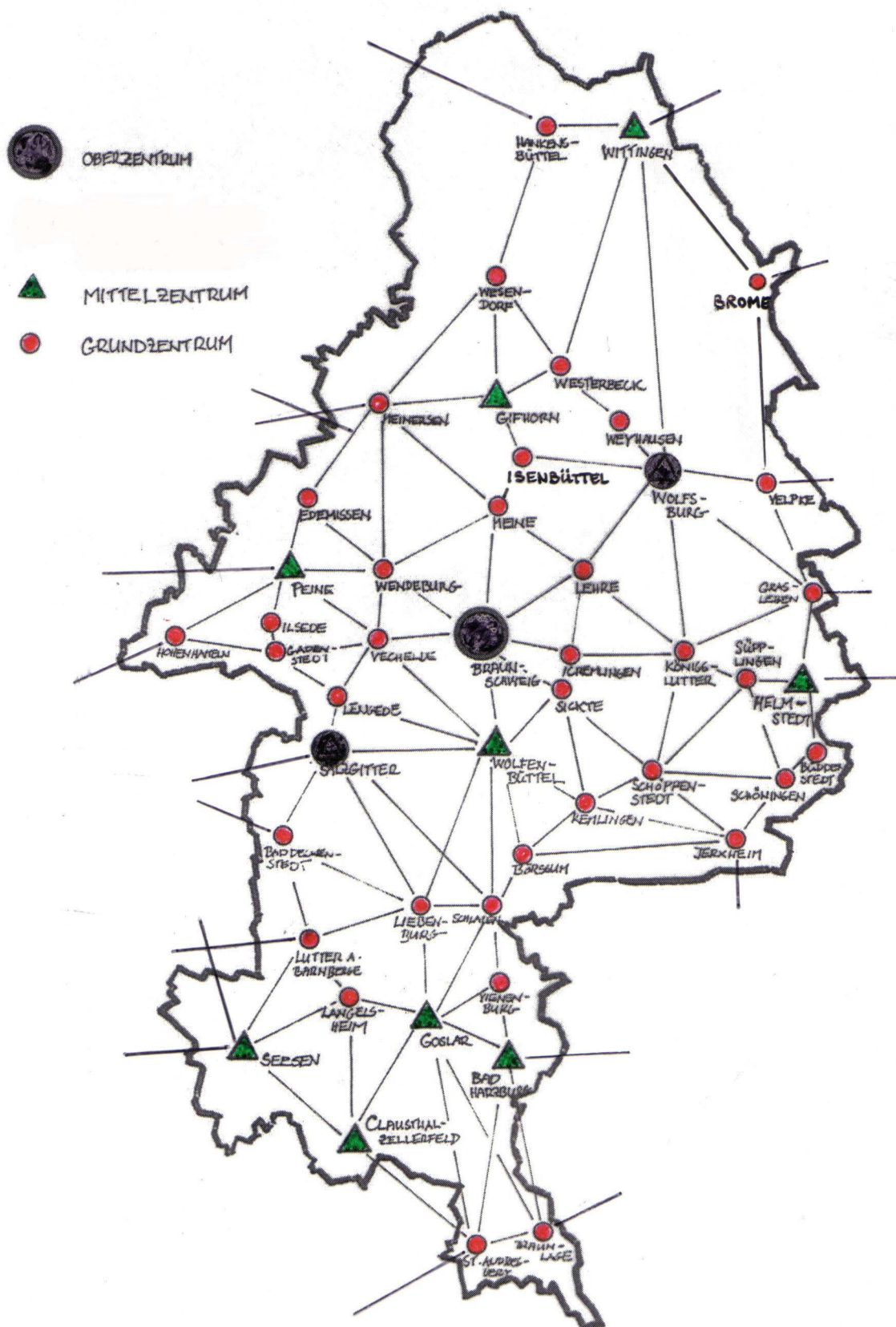
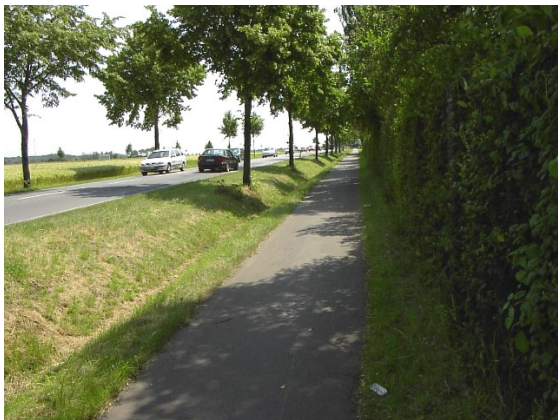


Abb. 3: Potenzielles Wunschliniennetz

Beispiele:

Positiv:



Ortsausfahrt Peine (LK Peine)

Negativ:



unsichere Querung K 59 bei Bortfeld (LK Peine)



straßenbegleitender Radweg, Allerradweg
(Stadt Wolfsburg)



zu schmaler gem. Geh-/Radweg bei Woltorf
(LK Peine)



Gemeindeverbindungsstraße (LK Helmstedt)



Landwirtschaftlicher Weg (LK Helmstedt)

Bewertung durch die AG Netzplanung

Anforderungen an die Radverkehrsverbindungen	+	0	-
(diese Anforderung sollte unbedingt eingehalten werden)	(es wäre gut, wenn die Anforderung berücksichtigt würde)	(die Einhaltung dieser Anforderung ist nicht erforderlich)	
Möglichst schnelle und direkte Verbindungen zwischen Ober-, Mittel- und Grundzentren auf straßenbegleitenden Radwegen	31	12	0
Verbindung der Grundzentren untereinander	34	7	2
Anbindung wichtiger Alltags- und Freizeitziele (z. B. Schulzentren, Bahnhöfe, Endhaltestellen des ÖPNV)	39	4	0
Bei Führung des Radverkehrs auf Straßen im Mischverkehr sollte die Verkehrsbelastung nicht mehr als 2.500 Kfz / 24 h (DTV) betragen	26	16	1
Die Radverkehrsverbindungen sollten alltagstauglich und familienfreundlich sein (Breite 2,00 m, schmalere Radwege nur in Ausnahmefällen)	25	18	0
Bei Führung über land- und forstwirtschaftliche Wege:			
-ausreichende Befestigung	27	15	1
-ganzjährige Befahrbarkeit	14	21	8
-Ausschluß von allgemeinem Kfz-Verkehr	14	19	8
Möglichst keine Steigungsstrecken > 6 %	4	30	9
Sichere Führung und Querung innerhalb der Ortsdurchfahrten	36	7	0

Das Ergebnis der Diskussion:

Welche Ziele sollen an das regionale Radverkehrsnetz angebunden werden?

Die Ober-, Mittel- und Grundzentren sollten auf jeden Fall an das regionale Radverkehrsnetz angebunden werden.

Weitere Ziele, wie Erholung- und Fremdenverkehrseinrichtungen, Arbeitsstätten, Schulzentren, Freizeitziele, ÖPNV wurden als wichtig oder sehr wichtig eingestuft. Die übrigen Ziele wurden nach spezifischer Bedeutung für die einzelnen Teilregionen aufgelistet. Dies gilt auch für historische und kulturelle Ziele sowie für Gaststätten und ähnliche Einrichtungen.

Bei der Anbindung des ÖPNV sollten auch die Busverbindungen (Haltestellen der Regionalbuslinien) berücksichtigt werden. Des Weiteren wurden Abstellanlagen an Verknüpfungspunkten und Unterstellmöglichkeiten in der Fläche (z. B. bei Regen) genannt.

Für die innerstädtischen Bereiche der Ober- und Mittelzentren wurde vereinbart, dass diese die für das Netz relevanten Ziele selber bestimmen. Die Städte Braunschweig, Wolfsburg und Peine verfügen über eigene Radverkehrskonzepte.

Bei der Ausarbeitung des Wunschliniennetzes muss die Anbindung der an das Verbandsgebiet angrenzenden Regionen beachtet werden.

Anforderungen an Radverkehrsverbindungen

Von Seiten der Akteure wurden hohe qualitative Anforderungen an die Radwege gestellt. Alle aufgeführten Anforderungen wurden als sehr wichtig oder als wichtig eingestuft. Als Ziel wird eine hohe Qualität angestrebt, vor allem aber eine ausreichende Befestigung.

Als Problem erwies sich bei der Führung über land- und forstwirtschaftliche Wege der Ausschluss des allgemeinen Kfz-Verkehrs, der sich i.d.R. aber nicht unterbinden lässt. Hierzu konnte kein einheitliches Meinungsbild hergestellt werden.

3.1.3 Die Arbeit in den Unterarbeitsgruppen

Als Ergebnis der 1. Sitzung der AG Netzplanung wurde für die weitere Arbeit die Bildung von drei "autarken" Unterarbeitsgruppen (UAG) für sinnvoll erachtet. Den UGAs standen jeweils 2 Personen, die so genannten "Teamer", als Ansprechpartner vor.

UAG 1

Stadt Wolfsburg, Landkreis Gifhorn und Landkreis Helmstedt

Leitungsteam:

Herr Burmeister, LK Gifhorn

Herr Hary, LK Helmstedt

UAG 2

Stadt Braunschweig, Landkreis Peine und Stadt Salzgitter (nördl. Teil)

Leitungsteam:

Herr Heuvelmann, Stadt Braunschweig

Herr Wackermann, Stadt Salzgitter

UAG 3

Stadt Salzgitter (südl. Teil), Landkreis Goslar und Landkreis Wolfenbüttel,

Leitungsteam:

Herr Löher, LK Wolfenbüttel

Frau Sander, LK Goslar

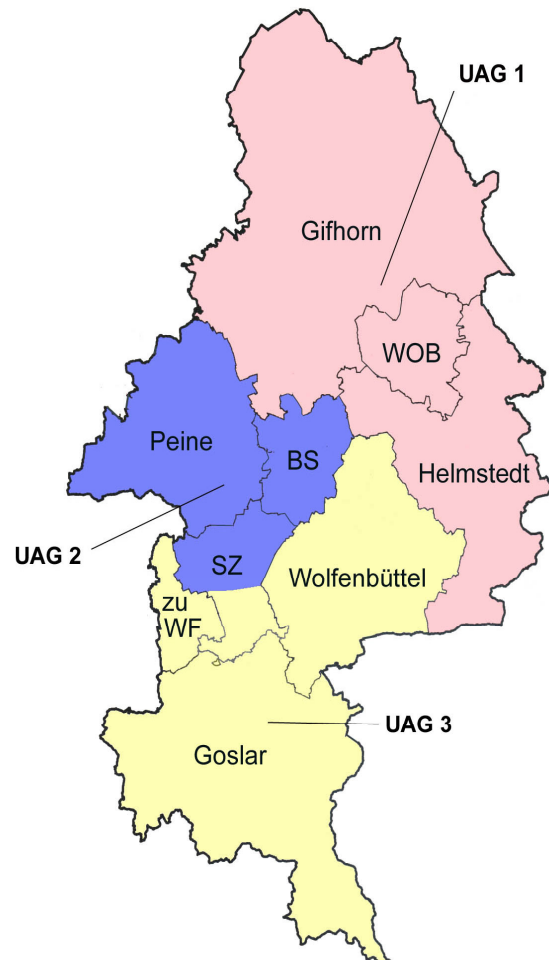


Abb. 4:
Einteilung der UAGs

Aufgaben der UAG:

- Festlegung von konkret anzubindenden Quellen und Zielen für das Wunschliniennetz,
- Zusammenstellung von planungsrelevanten Unterlagen (was liegt im Verbandsgebiet bereits an Radverkehrskonzepten, Radwanderwegeplanungen etc. vor?),
- Festlegung von Verbindungen zwischen den Verbandsmitgliedern,
- Anschlusssicherung an Ziele außerhalb des Verbandsgebietes.

3.2 Erstellung des Wunschliniennetzes

Die Erarbeitung des Wunschliniennetzes war der wesentliche Beratungspunkt der 2. Sitzung der AG Netzplanung, die am 11. Mai 2003 stattgefunden hat. An der Sitzung haben 46 Personen teilgenommen.

Ziele:

- Sachstandsberichte der UAG über die Bearbeitung des Wunschliniennetzes,
- Klärung offener Fragen,
- Festlegen des weiteren Vorgehens.

Sachstandsberichte der UAG zur Netzplanung

Bericht UAG 1: Landkreis Gifhorn, Landkreis Helmstedt, Stadt Wolfsburg

Für den Landkreis Gifhorn liegt ein Freizeitradwegenetz mit einer Länge von etwa 550 km vor. Das Netz wurde 2000 beschildert. Ein weiteres aktuelles Projekt ist die Beteiligung an der Realisierung des Allerfernradweges (RFW 7 des N-Netzes). Die im Kreisgebiet für den Radverkehr relevante Infrastruktur wurde katalogisiert. Im Rahmen von öffentlich geförderten beruflichen Bildungs- und Eingliederungshilfen (BBE-Maßnahmen) werden Wegeunterhaltungsmaßnahmen durchgeführt sowie Fahrradgaragen im Bereich von Bahnhöfen und Rastanlagen errichtet.

Für den Landkreis Helmstedt liegt ein Radwegekonzept vor³. Das Radwegekonzept beinhaltet ein Freizeitroutennetz abseits von Hauptverkehrsstraßen und mehrere Themenrouten. Im Rahmen des Konzeptes wurde ein Wunschliniennetz für ein Freizeitwegenetz erarbeitet. Auf die Anbindung der Quell- und Zielpunkte an den ÖPNV wurde besonderer Wert gelegt.

Für das Stadtgebiet Wolfsburg konnten zu diesem Zeitpunkt noch keine Ausführungen gemacht werden.

Bericht UAG 2: Landkreis Peine, Stadt Braunschweig, Stadt Salzgitter (nördl. Teil)

Für das Stadtgebiet Braunschweig liegt ein Wunschliniennetz vor (Ziele mit überörtlicher bzw. regionaler Bedeutung wie große Arbeitsstätten, Schulzentren, Berufsschulen etc.).

Für das Stadtgebiet Salzgitter liegt ebenfalls ein Wunschliniennetz vor. Dies wurde mit der ADFC-Ortsgruppe und der Lokalen Agenda 21-Arbeitsgruppe abgestimmt. Die regionalen Ziele wurden benannt, einschließlich Haltepunkte der Regionalbuslinien.

Für den Landkreis Peine konnten zu diesem Zeitpunkt noch keine Ausführungen gemacht werden.

³ erarbeitet von den Büros böregio / plan&rat in 2001 „Radwanderwegekonzept Landkreis Helmstedt“

Bericht UAG 3: Landkreis Goslar, Landkreis Wolfenbüttel, Stadt Salzgitter (südl. Teil)

Für den Landkreis Wolfenbüttel liegt ein Wunschliniennetz vor. Zurzeit wird mit Unterstützung des örtlichen ADFC ein Radverkehrskonzept erarbeitet.

Für den Bereich des Landkreises Goslar stellte es sich aufgrund der im Harz vorgefundenen Topographie sehr schwierig dar, ein den Anforderungen (s. S. 9) entsprechendes Alltagsnetz zu bestimmen. Angesichts der dort vorgefundenen bergigen Straßen- und Wegeführungen sind große Teile des Kreisgebietes für den Alltagsradverkehr nur wenig geeignet. Die festzulegenden regionalen Verbindungen dürften daher eher für den Freizeitradverkehr von Bedeutung sein.

Aufgaben an die UAG als Vorbereitung auf die dritte Sitzung:

- Groben Netzentwurf fertig stellen,
- beim derzeitigen Arbeitsstand erkennbare Lückenschlüsse (differenziert nach klassifizierten Straßen bzw. anderen Verbindungen) aufzeigen.

3.3 Erstellung eines Netzentwurfs

Im Rahmen der 3. Sitzung der AG Netzplanung, die am 04. September 2003 stattgefunden hat, wurden erste Ergebnisse der UAG zur Netzplanung präsentiert und diskutiert. An der Sitzung haben 36 Personen teilgenommen.

Ziele:

Konkrete Arbeit an den Netzentwürfen “ Wandelgang “

- Vorstellung der Netzentwürfe der UAG,
- Festlegung der Übergänge unter den Verbandsgliedern,
- Anschlüsse an Radwege außerhalb des Verbandsgebietes.

Vorstellung der Netzentwürfe durch die UAG

Bericht UAG 1: Landkreis Gifhorn, Landkreis Helmstedt, Stadt Wolfsburg

Die Übergänge innerhalb der UAG zwischen den Landkreisen Gifhorn und Helmstedt sowie der Stadt Wolfsburg wurden festgelegt und in einer Arbeitskarte dokumentiert.

Das für den Landkreis Helmstedt ausgearbeitete Radwegekonzept stellt aus der Sicht der Kreisverwaltung das regional bedeutsame Radwegenetz dar.

Für das Stadtgebiet Wolfsburg wurde ein erster grober Netzentwurf vorgestellt.

Für das Gifhorner Kreisgebiet konnten noch keine Ergebnisse vorgelegt werden.

Bericht UAG 2: Landkreis Peine, Stadt Braunschweig, Stadt Salzgitter (nördl. Teil)

Für das Gebiet der Stadt Braunschweig und der Gemeinde Wendeburg wurden Listen mit anzubindenden Zielen vorgelegt.

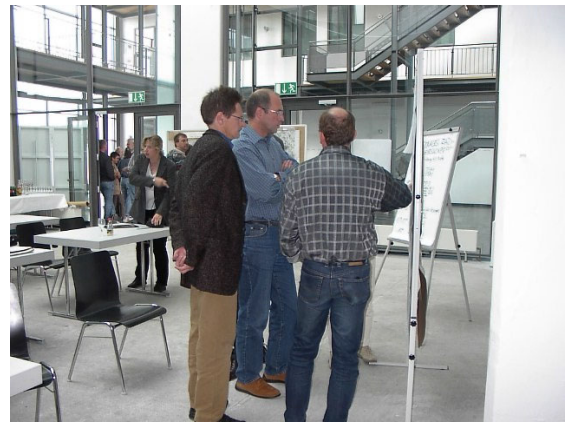
Für die Stadt Salzgitter wurden sowohl für das nördliche als auch südliche Stadtgebiet (gemäß der räumlichen Abgrenzung der UAG) Listen regional bedeutsamer Radwege vorgelegt. Das Netz liegt in digitaler Form vor (Kartengrundlage TOP 50 der LGN).

Für den Landkreis Peine konnten noch keine Ergebnisse vorgelegt werden.

Bericht UAG 3: Landkreis Goslar, Landkreis Wolfenbüttel, Stadt Salzgitter (südl. Teil)

Für das Gebiet des Landkreises Wolfenbüttel wurde ein Netzentwurf vorgelegt.

Für das Gebiet des Landkreises Goslar wurde ein Wunschliniennetz präsentiert. Angesichts der im Kreisgebiet vorzufindenden Topografie und der besonderen Situation des Harzes (überregionale Bedeutung für den Tourismus) kann das regionale Radverkehrsnetz nicht prioritär für den Alltagsradverkehr konzipiert werden. An das Alltagsnetz werden alle "in der Ebene sich befindlichen" Grund- und Mittelzentren angebunden. Darüber hinaus werde speziell für den Harzbereich ein Freizeitwegenetz unter Einbeziehung der bestehenden bzw. geplanten Radfernwege und der regionalen Radwege geplant.



Nach der Vorstellung der Arbeitsergebnisse der drei UAG wurde gruppenübergreifend an der weiteren Ausgestaltung der Netzentwürfe nach der Methode des Wandelgangs gearbeitet (s. **Bilder**):

- Jede UAG hat eine "Ecke" mit Wandtafeln, an der die Plangrundlagen befestigt sind.
- Die Teamer der UAG halten sich an den Wandtafeln auf.
- Die Akteure gehen von Tafel zu Tafel, um die Übergänge zwischen den UAG festzulegen.
- Eine weitere Aufgabe bestand in der Abstimmung und Anbindung der Radwegeverbindungen an die an das Verbandsgebiet angrenzenden benachbarten Kommunen einschließlich der Festlegung von Netzlücken.

Die Arbeit an den Wandtafeln fiel - begleitet von intensiven Diskussionen - konstruktiv und ergebnisorientiert aus. Als Ergebnis konnten für alle Gebiete erste Netzentwürfe und als notwendig angesehene Lückenschlüsse präsentiert werden.

Vereinbarungen über das weitere Vorgehen:

- Die Arbeitsergebnisse der UAG für das zu entwickelnde regionale Radverkehrsnetz werden von der Verbandsverwaltung digitalisiert.
- Aufgaben der UAG:
 - Groben Netzentwurf fertig stellen,
 - Listen mit anzubindenden Zielen (falls noch nicht vorhanden) erstellen,
 - Liste notwendiger Lückenschlüsse erstellen,
 - Anbindung der Verbandsglieder untereinander bzw. an die an den Großraum Braunschweig angrenzenden Kommunen.

3.4 Arbeiten am Netzentwurf

In der Zeit von September 2003 bis Februar 2004 wurde in den UAG an den Netzentwürfen weiter gearbeitet.

Der für den 27. November 2003 geplante 4. Sitzungstermin der AG Netzplanung musste verschoben werden, weil sich die Auswahl und Festlegung der regional bedeutsamen Radwegeverbindungen in den UAG weitaus schwieriger als ursprünglich angenommen gestaltete.

Zur Koordination der weiteren Arbeit und zur Vorbereitung der 4. Sitzung der AG Netzplanung wurden die Teamer der UAG und die Verbandsglieder vom ZGB zu Abstimmungsgesprächen eingeladen. Die Termine haben am 27. und 28. 01. in den Räumen des ZGB stattgefunden.

Die Abstimmungsgespräche dienten folgenden Zwecken:

- Vereinheitlichung des weiteren Vorgehens,
- Erarbeitung und Vorlage der Liste mit anzubindenden Zielen,
- Netzentwurf,
- Lückenschlüsse.

Als Termin für die Abgabe der Planunterlagen wurde Mitte Februar 2004 vereinbart.

Auf der Basis der von den UAG eingereichten Unterlagen wurde ein überarbeiteter Netzentwurf erstellt.

3.5 Vorstellung und Diskussion des Netzentwurfs

Im Rahmen der 4. und letzten Sitzung der AG Netzplanung, die am 27. April 2004 stattgefunden hat, wurde das von UAG für das Verbandsgebiet erarbeitete regionale Radverkehrsnetz präsentiert. An der Sitzung haben 44 Personen teilgenommen.

Ziele:

- Vorstellung des Netzentwurfs,
- Diskussion und Aufnahme von Anregungen,
- Information über Radwegebau und Radverkehrsförderung in Niedersachsen.

Der Netzentwurf wurde zusammen mit den eingereichten Unterlagen der UAG, die als Grundlage für die Digitalisierung dienten, im Foyer des Veranstaltungsraums (Stadthalle Braunschweig) ausgestellt. Nach einer Einführung in den Netzentwurf bestand für die Teilnehmer die Gelegenheit zur Diskussion und zum Verfassen von Anregungen und Bedenken.



Diskussion und Aufnahme von Anregungen

- Aufnahme von fehlenden Grundzentren (z.B. im LK Goslar).
- Es wurde angeregt, auch die innerörtlichen Verbindungen mit regionaler Bedeutung in das Wegenetz aufzunehmen.
- Der Begriff „Lückenschluss“ ist zu definieren. Der Begriff weist (lediglich) darauf hin, dass auf dem entsprechenden Streckenabschnitt keine den Definitionen entsprechende Radverkehrsverbindung besteht. Eine Lücke kennzeichnet somit nicht automatisch einen fehlenden Radweg, sondern kann auch Qualitätsmängel bedeuten.
- Einige der vorgeschlagenen Verbindungen führen entlang von Bundesstraßen. Für die Führungsart sollte eine stärkere Orientierung an den Standards, wie z. B. Familienfreundlichkeit, erfolgen. Abseits von klassifizierten, hochbelasteten Straßen gibt es vielfach alternative Verbindungen.

Hinweis: Regionale Verbindungen sollen schnell und direkt sein, wobei die Alltagstauglichkeit (z.B. soziale Sicherheit) gewährleistet sein muss.

- Im nördlichen Teil des Landkreises Gifhorn wurden nur wenige Verbindungen in das Radwegenetz aufgenommen. Gerade in diesem Teil der Region, der zudem über keine guten ÖPNV-Anbindungen verfügt, sind Radverkehrsverbindungen verstärkt zu fördern.
- Bei der Auswahl der Radwegeverbindungen erfolgte eine zu starke Fixierung auf das Kriterium „weniger als 2500 Kfz/Tag“.
- Es wurde eine Qualitätsüberprüfung der einzelnen Netzelemente angeregt.



Für die Überarbeitung des Netzentwurfs wurde vereinbart:

- Die bislang fehlenden innerörtlichen Streckenführungen sind in Abstimmung mit den UAG zu ergänzen.
- Die das Verbandsgebiet tangierenden Radfernwege (N-Netz) sind nachrichtlich in die Netzkarte aufzunehmen.
- Die Anbindung der Grundzentren und von weiteren regional bedeutsamen Orten/Einrichtungen sind zu überprüfen.
- Die als Lücken ausgewiesenen Streckenabschnitte sind einer Qualitätsüberprüfung zu unterziehen.
- Der ZGB wird die Abstimmung der Netzübergänge zu den Nachbarregionen übernehmen.

3.6 Klärung offener Fragen

In Abstimmung mit den Verbandsgliedern wurde im Rahmen der 4. Sitzung der AG Netzplanung vereinbart, dass sich die UAG zu einem weiteren Abstimmungsgespräch treffen, um die noch offenen Punkte zu klären und Korrekturen (Netz-Ergänzungen) einzuarbeiten. Dieser Koordinationstermin hat am 13.05.2004 in den Räumlichkeiten des ZGB stattgefunden.

In Rahmen dieses Termins wurden folgende Vereinbarungen getroffen:

- Die Anbindung von Orten mit der Entwicklungsaufgabe Erholung auf der Grundlage des RROP des ZGB. Dies bedeutet beispielsweise für den Landkreis Goslar die Anbindung von Hohegeiß und Schulenberg.
- Die Anbindung von Stadtteilen mit der Funktion eines Grundzentrums (z.B. Gebhardshagen, Salzdahlum, Ahlum).

Die ergänzenden und mit dem ZGB abgestimmten Netzvorschläge wurden in die Netzkarte eingearbeitet. Ebenfalls integriert wurden die Anmerkungen auf den Wandtafeln, die von den Teilnehmer im Rahmen der 4. Sitzung der AG Netzplanung verfasst wurden.

Für den weiteren Planungsprozess wurde Folgendes vereinbart:

- Die Beteiligten haben nach der Übersendung des Regionalen Radverkehrskonzeptes die Möglichkeit, zu dem Konzept Stellung zu beziehen.
- Die vorgetragenen Anregungen und Bedenken werden geprüft und ggf. im Rahmen der anstehenden Neuaufstellung des RROP berücksichtigt. Des Weiteren besteht für alle Beteiligten die Möglichkeit, sich im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur Neuaufstellung des RROP auch zu den regional bedeutsamen Radwegeverbindungen zu äußern.
- Seitens der Verbandsverwaltung wird angeboten, den (verbandsangehörigen) Gemeinden auf Wunsch einen Kartenausschnitt von ihrem Gemeindegebiet (auch als PDF möglich) zur Verfügung zu stellen.

4. Das Ergebnis: Das regionale Radverkehrsnetz

Das regionale Radverkehrsnetz (Stand: Juni 2004) stellt ein alltagstaugliches Netz mit regionaler Bedeutung dar. Demzufolge hat das Konzept eine hohe Affinität zum Alltagsverkehr (Anbindung von Schulen, Arbeitsstätten, Versorgungseinrichtungen, Haltepunkte des ÖPNV); aber auch zum regionalen Freizeitverkehr (Anbindung regional bedeutsamer Freizeitziele, Haltepunkte des ÖPNV). Nach der geltenden Planungsrichtlinie⁴ stellt das Netz ein so genanntes Basisnetz oder integriertes Netz dar, wobei es als zielführend angesehen wird, das Alltagsnetz und das touristische Radroutennetz miteinander zu einem Gesamtnetz zu verbinden.

Das regionale Radverkehrsnetz verbindet zum Einen die Oberzentren Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter. Des Weiteren die Mittelzentren und weitestgehend auch die Grundzentren mit den Mittelzentren bzw. die Grundzentren untereinander (s. **Regionales Radverkehrsnetz/Netzkarte** in der Anlage). Bis auf die Verbindungen der Grundzentren geschieht dies überwiegend auf Radwegen an klassifizierten Straßen. Im Bereich der Landkreise wurde jedes Grundzentrum mit einem Mittelzentrum verbunden, verbandsgliedübergreifend sind jedoch nicht alle Grundzentren miteinander verbunden. Die von den jeweiligen UAG genannten regional bedeutsamen Alltags- und Freizeitziele wurden bei der Netzplanung berücksichtigt, ebenso die DB-Haltepunkte sowie die Anfangs- und Endhaltestellen der Regionalbuslinien.

Das Regionale Radverkehrsnetz integriert in weiten Abschnitten Alltags- und Freizeitverbindungen. Dies kann beispielsweise auch eine Parallelführung von regionalen Verbindungen mit den Radfernwegen bedeuten. Die Netzplanung hat sich – soweit möglich - an direkten und schnellen Wegeverbindungen orientiert.

Die regionalen Verbindungen beinhalten keine lokalen Netze. Hierfür ist die kommunale Ebene zuständig. Die Planung von engmaschigeren lokalen Netzen sollte sich an dem regionalen und landesweiten Netz orientieren.

Das für das Verbandsgebiet erarbeitete regional bedeutsame Radverkehrsnetz hat eine Länge von insgesamt 1.752 km. Davon wurden entsprechend den genannten Anforderungen 314 km als Netzlücken identifiziert. Dies entspricht ca. 17,9 % des Gesamtnetzes.

Kreisfreie Stadt / Landkreis	Länge in km
Stadt Braunschweig	116
Stadt Salzgitter	104
Stadt Wolfsburg	85
Landkreis Gifhorn	404
Landkreis Peine	203
Landkreis Helmstedt	211
Landkreis Wolfenbüttel	259
Landkreis Goslar	370*
*davon entfallen auf den Harz ca. 188 km	Gesamt: 1752

Tab. 1: Übersicht über die Länge des regionalen Netzes nach Verbandsgliedern

⁴ FGSV (2002) „Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (H Ras 02)“

4.1 Bestandteile des regionalen Radverkehrsnetzes

Die wesentlichen Bestandteile des Regionalen Radverkehrsnetzes sind:

- Radwege an klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen),
- Führung auf klassifizierten Straßen bis max. 2.500 KFZ/Tag,
- Führung auf Gemeindeverbindungsstraßen sowie land- und forstwirtschaftlichen Wegen,
- Lücken im Netz.

(s. **Abb. 5** und **Anlage** Regionales Radverkehrsnetz/Führungsart)

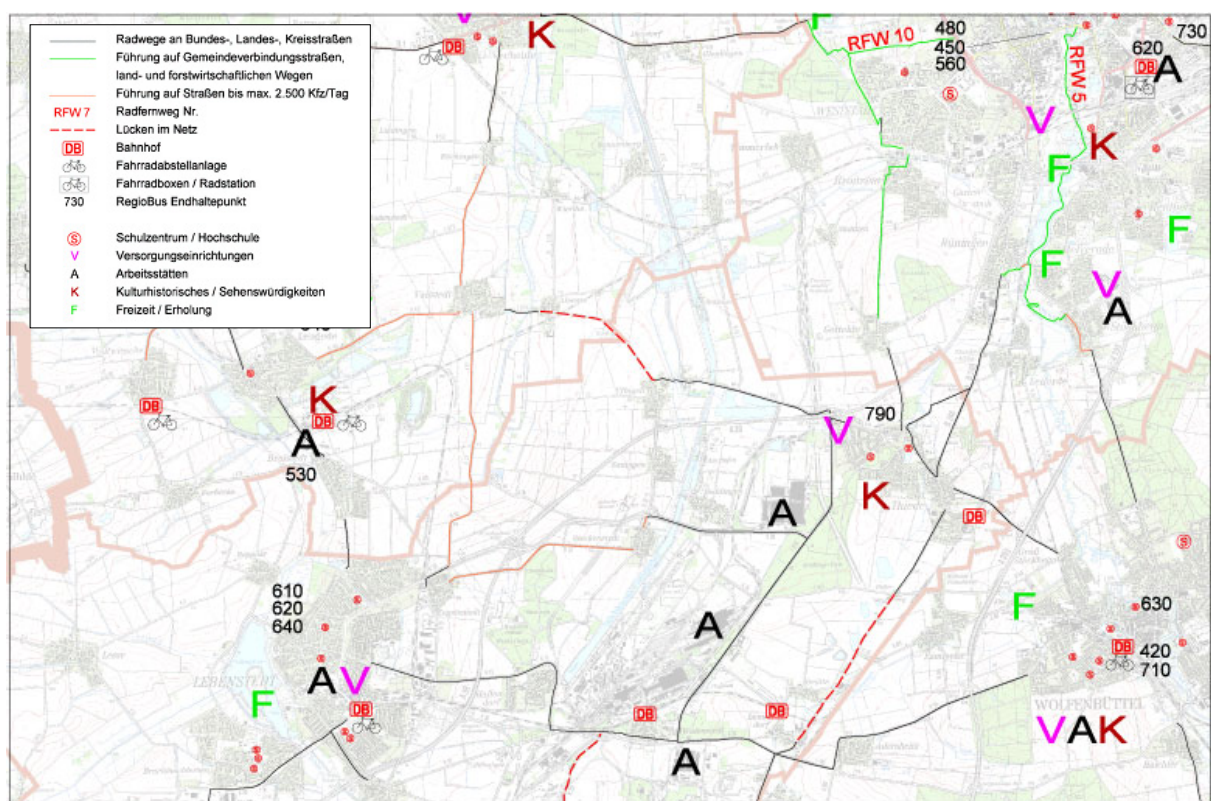


Abb. 5: Regionales Radverkehrsnetz (Führungsart - Ausschnitt)

4.2 Ausgewählte Problembereiche

Zum besseren Verständnis der Konzeption des Netzentwurfs werden nachstehend ausgewählte Problembereiche vorgestellt.⁵

Bereich Salzgitter-Wolfenbüttel-Braunschweig

Es wird in diesem Bereich ein sehr engmaschiges Netz vorgefunden. In einem Korridor von ca. 2 km bestehen zwei Nord - Süd - Verbindungen. An der westlichen Verbindung liegen große bedeutende Arbeitsstätten (VW-Werk Beddingen, Salzgitter AG, MAN - Büssing) sowie der Bahnhof Salzgitter – Watenstedt. Die östliche Strecke ist die Hauptverbindung von Braunschweig nach Salzgitter – Bad und weiterführend in den Landkreis Goslar.

Die Engmaschigkeit des Netzes wird in diesem Fall befürwortet.

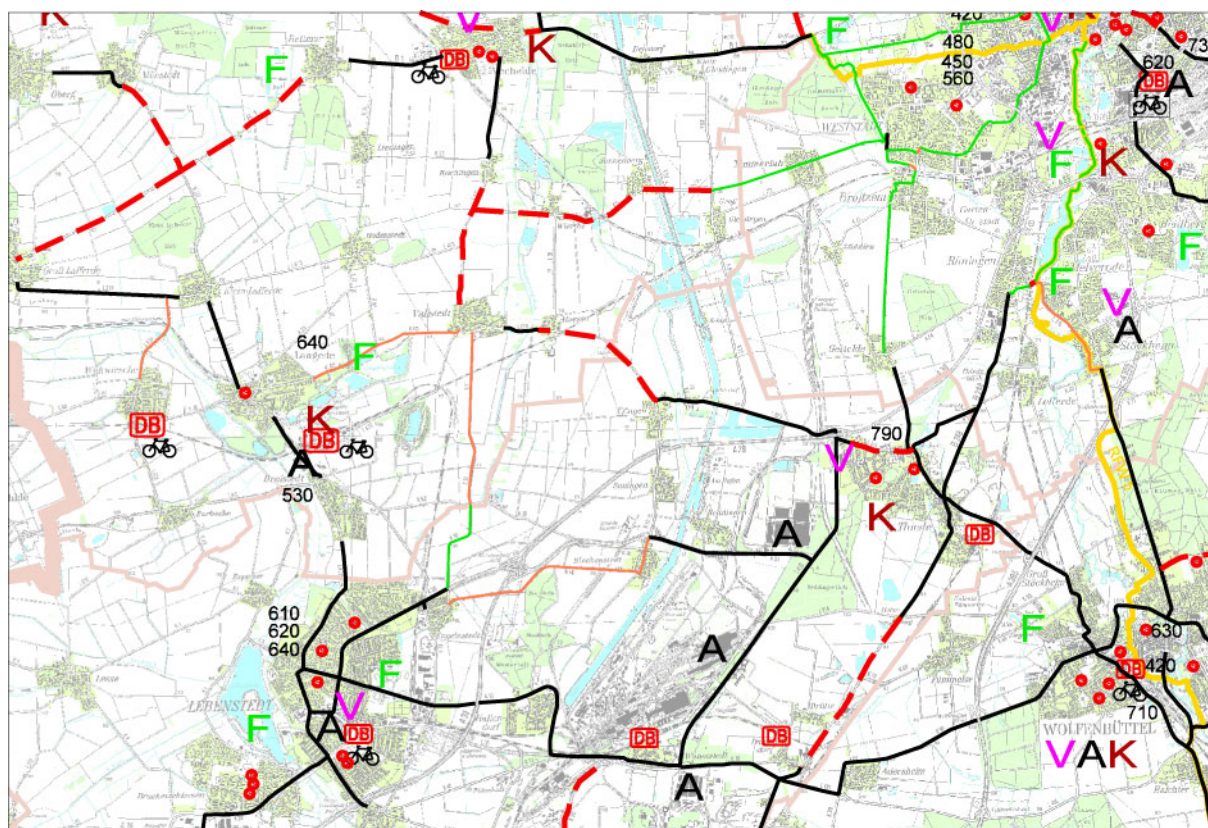


Abb. 6: Kartenausschnitt Bereich Salzgitter-Wolfenbüttel-Braunschweig

⁵ Die Beispiele wurden im Rahmen der 4. Sitzung der AG Netzplanung von Herrn Wustrow präsentiert. Die den Ausführungen zugeordneten Kartenausschnitte stellen den Bearbeitungsstand April 2004 (4. Sitzung der AG Netzplanung) dar. Diese sind im weiteren Verlauf der Bearbeitung teilweise geändert bzw. ergänzt worden. Den aktuellen Stand (Juni 2004) zeigen die als Anlage beigefügten Netzkarten.

Bereich Brome-Wittingen (Landkreis Gifhorn)

Eine Verbindung der Grundzentren Brome und Wittingen kann entweder über eine (verkehrsarme) Gemeindeverbindungsstraße oder über die B 244, wo kein straßenbegleitender Radweg existiert, erfolgen.

Für den Netzentwurf wurde die Führung entlang der B 244 gewählt, um damit die Notwendigkeit eines straßenbegleitenden Radweges entlang der Bundesstraße zu dokumentieren.

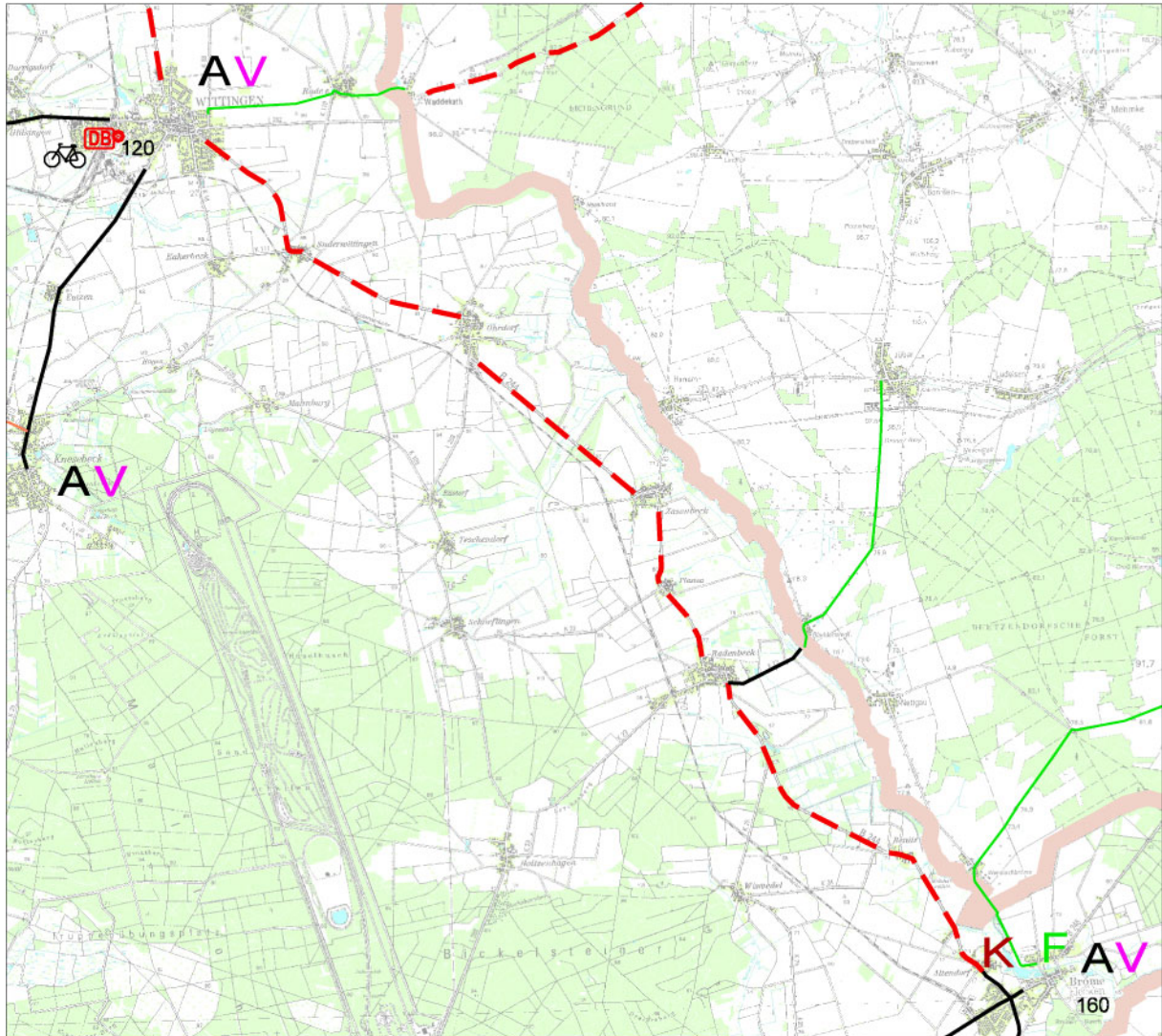


Abb. 7: Kartenausschnitt Bereich Brome-Wittingen

Bereich Meine-Braunschweig und Wendenburg-Braunschweig (LK Gifhorn - Stadt Braunschweig - LK Peine)

Die direkte Verbindung vom Grundzentrum Meine (Samtgemeinde Papenteich) zum Oberzentrum Braunschweig führt über die B 4. Entlang der B 4 ist kein straßenbegleitender Radweg vorhanden. Hierzu bestehen zwei Möglichkeiten einer alternativen Streckenführung:

1. Auf dem Radfernweg 5 (Harz-Heide-Radweg) von Meine über Abbesbüttel – Waggum nach Braunschweig-Querum und
2. auf mäßig befahrenen Kreisstraßen von Vordorf – Eickhorst – Thune bis Braunschweig-Wenden (Schulzentrum).

Beide alternativ genannten Streckenführungen wurden in das Netz aufgenommen.

Bei der Verbindung von Braunschweig zum Grundzentrum Wendenburg (Landkreis Peine) wurde - entgegen dem Vorschlag der Stadt Braunschweig (Führung über L 475 a zur L 475 Wendenburg – Bortfeld) – zunächst die Alternative über den Kanalweg zur Brücke an der L 475 gewählt. Als Ergebnis der Abstimmung wurde die ursprünglich angedachte Führung beibehalten – Grund: die Stadt Braunschweig hat entlang der L475 a den Bau eines Radweges beantragt.

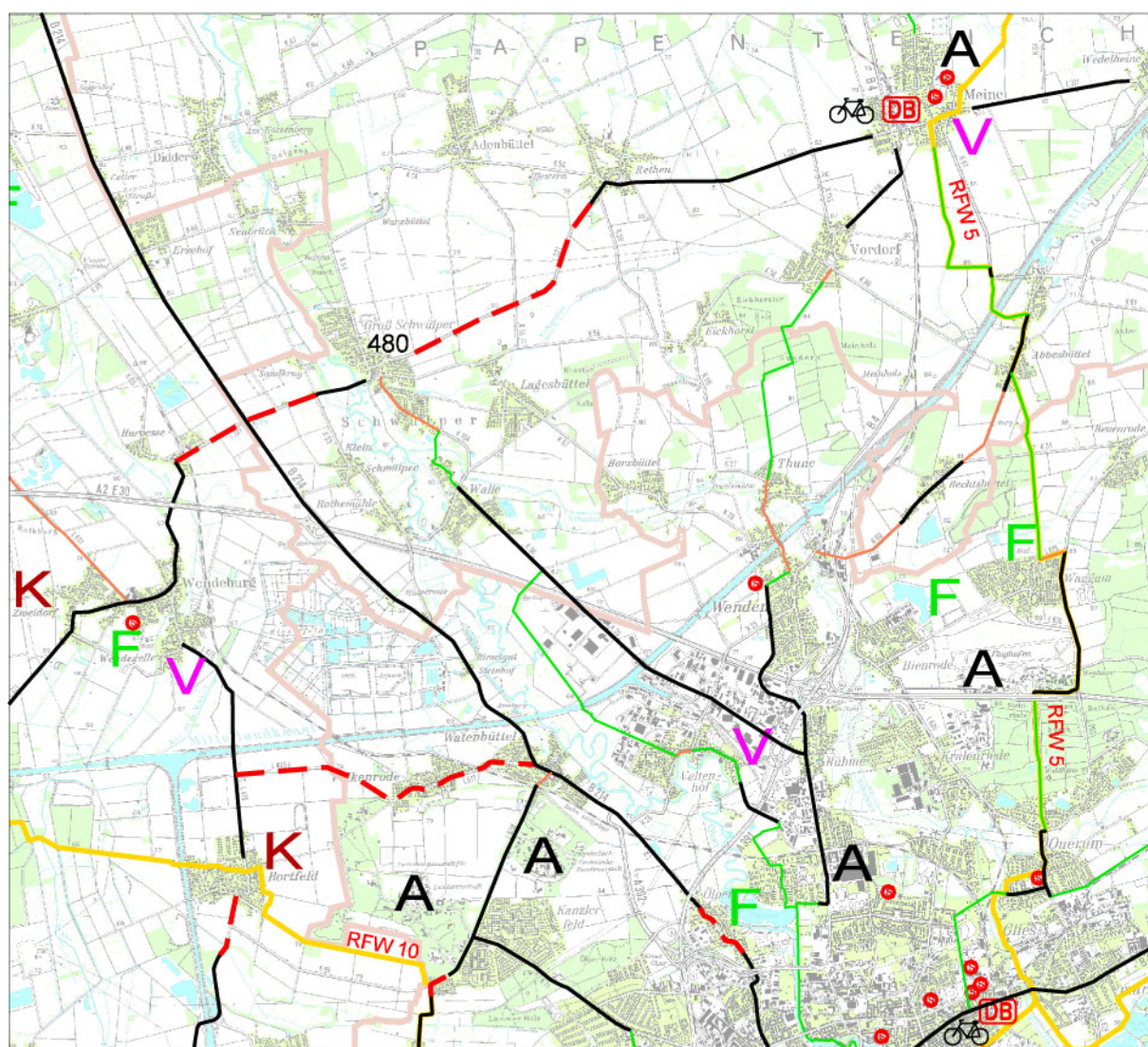


Abb. 8: Kartenausschnitt Bereich Meine-Braunschweig und Wendenburg-Braunschweig

Bereich Schladen-Börßum (Landkreis Wolfenbüttel)

Die Grundzentren Schladen und Börßum sind miteinander zu verbinden. Die vorgeschlagene Radwegeverbindung verläuft in Teilen abseits der Hauptverkehrsstraße (geringe Steigung). Der landwirtschaftliche Weg kann mit relativ geringen Mittelaufwand hergerichtet werden.

Der Ort Hornburg ist zwar kein zentraler Ort, hat aber andererseits eine hohe touristische Bedeutung und stellt die Verbindung in den Landkreis Halberstadt nach Sachsen-Anhalt dar. Von daher wird auch der Ort Hornburg an das regionale Netz angebunden.

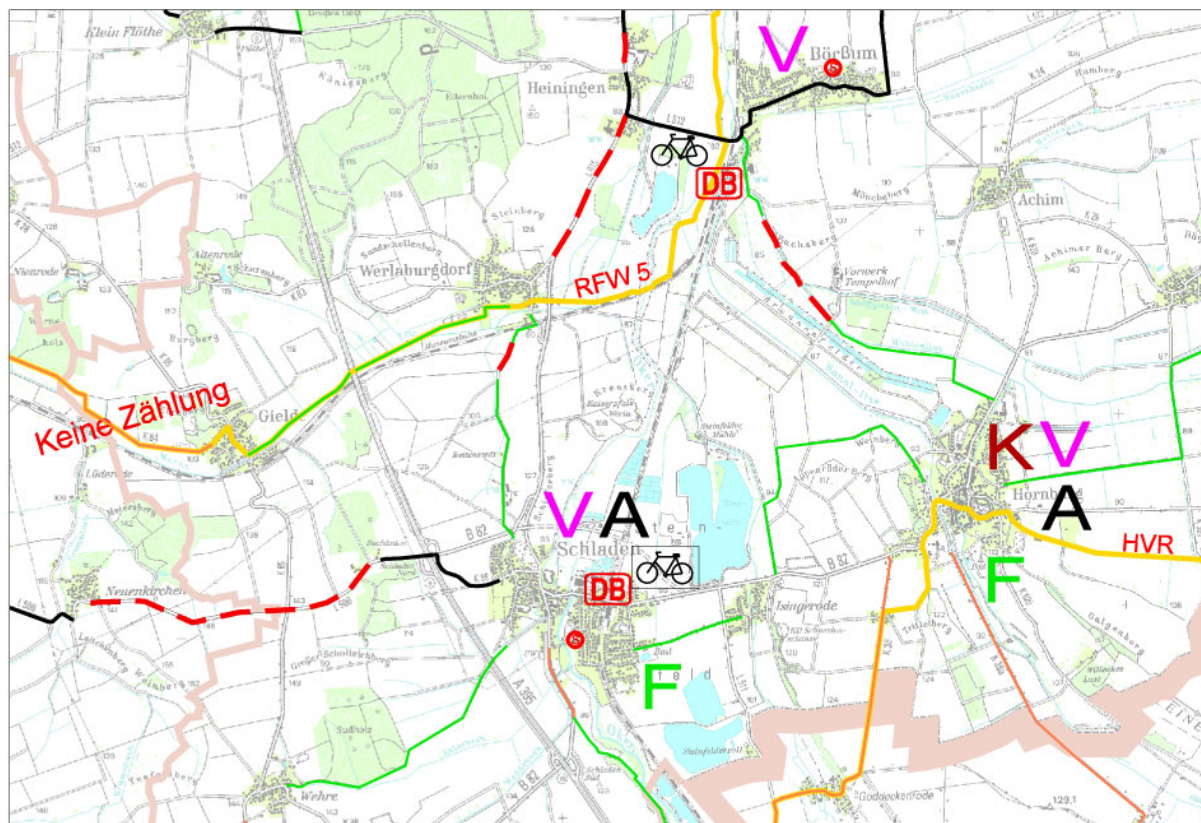


Abb. 9: Kartenausschnitt Bereich Schladen - Börßum

Bereich Harz

Der Harz weicht aufgrund der dort vorgefundenen topographischen Verhältnisse von dem übrigen Planungsgebiet ab. Das Netz ist, zumindest was den Hochharz anbelangt, eher ein Freizeit- als ein Alltagsnetz, da hier kaum Steigungsstrecken unter 6 % zu finden sind (s. a. Anforderungen an die Radverkehrsverbindungen S. 9).

Für den Netzentwurf bedeutet dies, dass es z. B. im Oberharz keine direkten Verbindungen zwischen den Grundzentren und dem Mittelzentrum Clausthal – Zellerfeld gibt.

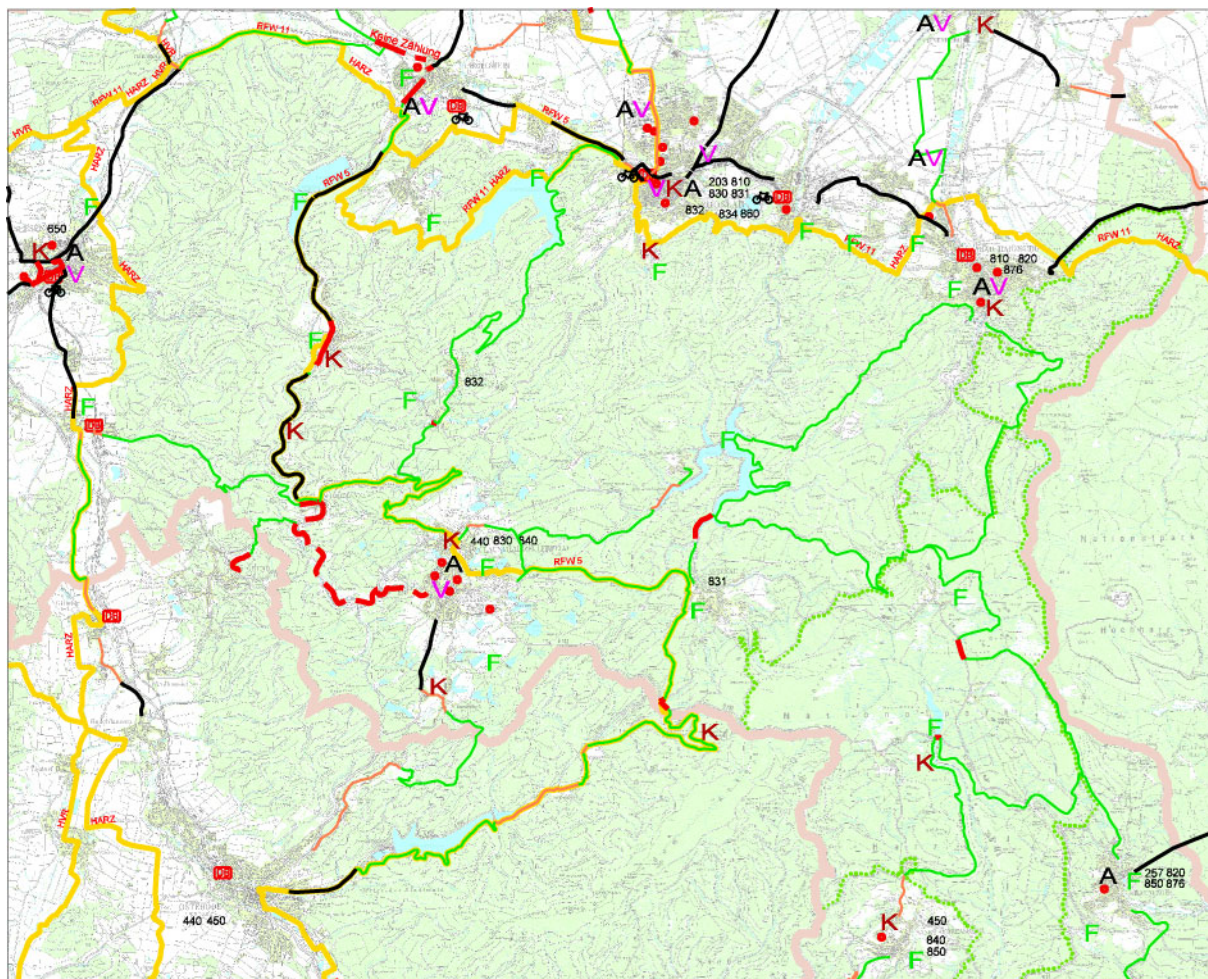


Abb. 10: Kartenausschnitt Bereich Harz

4.3 Netzlücken

Das regionale Radverkehrsnetz mit einer Gesamtlänge von 1.700 km weist insgesamt 246 km an so genannten „Lücken“ auf. Der Begriff Netzlücke besagt, dass auf dem entsprechenden Streckenabschnitt keine den Definitionen (s. S. 9) entsprechende Radverkehrsverbindung besteht. Der Begriff Netzlücke beinhaltet also nicht zwingend einen fehlenden Radweg, sondern kann auch auf Qualitätsmängel beruhen. Eine Überprüfung vor Ort wird empfohlen.

Kreisfreie Stadt / Landkreis	km-Lücken
Stadt Braunschweig	10,4
Stadt Salzgitter	21,0
Stadt Wolfsburg	20,3
Landkreis Gifhorn	96,4
Landkreis Goslar	37,1
Landkreis Helmstedt	48,4
Landkreis Peine	30,8
Landkreis Wolfenbüttel	49,2
	Gesamt: 313,6 km

Tab. 2: Netzlücken nach Verbandsgliedern (Stand: Februar 2005)

5. Zusammenfassende Bewertung

In Zusammenarbeit mit den beteiligten Akteuren ist es Rahmen eines kooperativen Planungsprozesses gelungen, für den Großraum Braunschweig ein abgestimmtes regionales Radverkehrsnetz zu erarbeiten. Über einen Zeitraum von ca. 1,5 Jahren haben u. a. vier Sitzungen der AG Netzplanung unter externer Moderation (plan & rat) und Koordination des ZGB stattgefunden. Die AG Netzplanung wurde nach einem Aufruf auf dem Fachforum am 18.09.2002, wo die inhaltlichen und konzeptionellen Grundlagen zur Erarbeitung eines regionalen Radverkehrsnetzes und mögliche Finanzierungsmöglichkeiten vorgestellt wurden, eingerichtet. Sie setzte sich aus den Verbandsgliedern, Städten und Gemeinden, Träger öffentlicher Belange, Verbänden, Kammern sowie weiteren lokalen Akteuren zusammen (ca. 60 Personen).

Positiv bewertet werden kann die gemeinsame Entwicklung und Verständigung auf Standards für das regionale Radverkehrsnetz in der AG Netzplanung. Dazu zählt die Definition von anzubindenden Zielen und die Anforderungen an die Radverkehrsverbindungen. Das regionale Netz hat eine hohe Affinität zum Alltagsverkehr (Anbindung von Schulen, Arbeitsstätten, Versorgungseinrichtungen, Haltepunkte des ÖPNV), aber auch zum regionalen Freizeitverkehr (Anbindung von regional bedeutsamen Freizeitzielen, Haltepunkte des ÖPNV).

Mit der Einrichtung von drei Unterarbeitsgruppen und einem Leitungsteam wurden arbeitsfähige Strukturen geschaffen. Des Weiteren ist es gelungen, in der Region Ansprechpartner zum Thema Radverkehr zu benennen. Die notwendigen Abstimmungen wurden auf der regionaler Ebene zum wesentlichen Teil in den drei Unterarbeitsgruppen und weiteren daran beteiligten Akteuren während der Bearbeitungsphase durchgeführt. Gleichwohl haben sich aber auch die Grenzen dieses kooperativen Arbeitsprozesses gezeigt. Die Arbeit in den Unterarbeitsgruppen hätte – besonders nach der 1. Sitzung der AG Netzplanung – einer stärkeren (inhaltlichen) Unterstützung und Steuerung bedurft.

Die Ergebnisse des Arbeitsprozesses wurden vom ZGB in ein Gesamtnetz zusammengefasst. Der Netzentwurf wurde im Rahmen der 4. Sitzung der AG Netzplanung und in weiteren Sitzungen der UAGs unter Koordination des ZGB nochmals überarbeitet bzw. ergänzt.

Hervorzuheben ist auch die Definition und Festlegung von Netzlücken im Großraum Braunschweig. Den am Verfahren beteiligten Akteuren wird jedoch empfohlen, eine Überprüfung der Netzlücken vor Ort und eine Differenzierung in Lücken an klassifizierten Straßen und Lücken im Bereich anderer Führungsarten (z.B. land- oder forstwirtschaftliche Wege) vorzunehmen, um eine bessere Grundlage für eine gezielte Förderung zu bekommen.

Die von den Beteiligten geforderte Festlegung der innerörtlichen Wegeführung konnte nicht vorgenommen werden, weil dies eine nochmalige zeitaufwendige Abstimmung mit den Kommunen bzw. mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern vorausgesetzt hätte. In das Regionale Radverkehrskonzept wurden innerörtliche Wegeführungen nur aufgenommen, sofern straßenbegleitende Radwege vorhanden sind.

Dass ein derartiger kooperativer Planungsprozess aufwendig ist und den beteiligten Akteuren viel Zeitaufwand und Engagement abverlangt, dürfte unstrittig sein. Die Erfahrungen, insbesondere nach der Vorlage des Netzentwurfs im April 2004, haben aber gezeigt, dass die Intention des Regionalen Radverkehrskonzeptes in der Region „angekommen“ ist. Dies wird auch daran deutlich, dass bereits bei konkreten Planungsabsichten auf das Regionale Radverkehrskonzept Bezug genommen wird.

Anhang

- Dokumentation des Planungsprozesses
- Übersicht der Netzlücken nach Verbandsgliedern
- Presseartikel

Dokumentation des Planungsprozesses

Datum	Planungsprozess
11.02.2003	Konstituierende Sitzung der AG Netzplanung <ul style="list-style-type: none"> - Definition von Standards für das regionale Radverkehrsnetz - Arbeitsorganisation
20.03.2003	Mitteilung im Ausschuss für Regionalplanung (ZGB): Sachstand und weiteres Vorgehen (Informationsvorlage 2003/5)
13.05.2003	2. Sitzung der AG Netzplanung <ul style="list-style-type: none"> - Sachstand Netzplanung - Erarbeitung des Wunschliniennetzes
16.06.2003	Mitteilung im Ausschuss für Regionalplanung (ZGB): Sachstand und weiteres Vorgehen (Informationsvorlage 2003/31)
04.09.2003	3. Sitzung der AG Netzplanung: <ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung des Netzentwurfs - Festlegung der Übergänge zwischen den Verbandsgliedern - Anschlüsse an Radwege außerhalb des Verbandsgebietes
27./28.01.2004	Arbeitssitzung der Teamer zur Koordination der weiteren Arbeit (Ko-ordination ZGB)
26.02.2004	Mitteilung im Ausschuss für Regionalplanung (ZGB) Sachstand und weiteres Vorgehen (Informationsvorlage 2004/7)
22.04.2004	Präsentation des Regionalen Radverkehrskonzeptes im Ausschuss für Regionalplanung (ZGB) (Büro plan&rat, Wustrow Kartentechnik)
27.04.2004	4. Sitzung der AG Netzplanung: <ul style="list-style-type: none"> - Vorstellung des Netzentwurfs - Diskussion und Aufnahme von Anregungen - Informationsvortrag über Radwegebau und Radverkehrsförderung in Niedersachsen
11.05.2004	Arbeitssitzung der Teamer zwecks Abstimmung und Überarbeitung (Ergänzung) des Netzentwurfs (Koordination ZGB)
Juli 2004	Vorlage des überarbeiteten Netzentwurfs und der Dokumentation „Regionales Radverkehrskonzept“
August – Dezember 2004	Anhörung der Beteiligten zum Entwurf des Regionalen Radverkehrskonzeptes
Januar – Februar 2005	Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen und Überarbeitung des Radverkehrskonzeptes
März 2005	Veröffentlichung des mit den Beteiligten abgestimmten Regionalen Radverkehrskonzeptes im Internet (www.zgb.de -Veröffentlichungen)

Übersicht der Netzlücken nach Verbandsgliedern (Stand: Februar 2005)⁶

Soweit nichts anderes angegeben worden ist, sind die Streckenabmessungen anhand der Topographischen Karte im Maßstab 1: 50.000 (TK50) ermittelt worden. Maßstabsbedingt sind exaktere km-Angaben nicht möglich.

Netzlücken Stadt Braunschweig

Landes-, Kreis- straße	Bereich	Länge in km
L475a	Völkenrode – Stadtgrenze	1,0
L630	Mascherode – Stadtgrenze	1,1
L633	B248 – Schapen - Stadtgrenze	4,3
L638	Lamme – B1	1,1*
K1	Ölper	0,9
K33	Dibbesdorf	0,9*
K59	Lamme-Tiergarten	0,5
Gemeindestraße	Helmstedter Straße	0,6
* Angaben Stadt Braunschweig		Gesamt: 10,4

Netzlücken Stadt Salzgitter

Bundes-, Landes-, Kreisstraße	Bereich	Länge in km
B248	Immendorf – Kreuzung L614 (Hoheweg)	3,230*
B248	Beinum – Barum	4,650*
L498	Ringelheim – Hohenrode	2,660*
L498	Ringelheim – Stadtgrenze	1,2
L510	Groß Mahner – B248	1,3
L510	Groß Mahner – Stadtgrenze	1,330*
L615	Üfingen – Stadtgrenze	1,070*
L615	Thiede	1,1
L670	Nordsüdstraße/K12 – Heerte	1,910*
K20	Heerte - Watenstedter Straße/K30	2,550*
* Angaben Stadt Salzgitter		Gesamt: 21,0

⁶ erstellt von Ralf Wustrow (Wustrow Kartentechnik)

Netzlücken Stadt Wolfsburg

Landes-, Kreis- straßen	Bereich	Länge in km
L290	Reislingen - Hehlingen	4,4
L290	Hehlingen - Almke	5,6*
L290	Neindorf - Stadtgrenze	0,9
L292	Sülfeld	0,6
L294	Hattorf - Heiligendorf	1,3*
L294	Neindorf - Stadtgrenze	1,1
L295	Gewerbegebiet - Stadtgrenze	0,8
L321	Sülfeld - Stadtgrenze	2,5*
K46	Brackstedter Mühle – südl. Brackstedt	1,2*
K46	Kästorf - Warmenau	1,4*
K46	Warmenau – Kleine Aller	0,5*
* Angaben Stadt Wolfsburg		Gesamt: 20,3

Netzlücken Landkreis Helmstedt

Bundes-, Landes-, Kreisstraße	Bereich	Länge in km
B1	Helmstedt MD Wart. - Landkreisgrenze	2,7*
B82	Schöningen - Landkreisgrenze	5,4*
B244	Jerxheim – Jerxheim-Bhf.	1,9
B244	Söllingen - Hoiersdorf	3,8*
B244	Querenhorst – Groß Sisbeck	3,0*
B244	Grafhorst - Landkreisgrenze	3,3
L290	Ochsendorf - Landkreisgrenze	2,5
L294	Mariental – Rottorf – Rennau - Landkreisgrenze	11,8
L626	Frellstedt - Rábke	2,7
L635	Essehof - Landkreisgrenze	0,650*
L641	Lelm – Rábke	2,8
L644	Emmerstedt - Süpplingenburg	2,85*
L644	Süpplingenburg - Schickelsheim	2,6*
K22	Kreuzung L644/K22 - Reinsdorf	1,3*
K33	Flechtorf – B248	1,1*
* Angaben Landkreis Helmstedt		Gesamt: 48,4

Netzlücken Landkreis Gifhorn

Bundes-, Landes-, Kreisstraße	Bereich	Länge in km
B188	Ahnsen – Warmse - Landkreisgrenze	3,0
B214	Ohof - Landkreisgrenze	0,8
B244	Hankensbüttel - Repke	4,8
B244	Dedelsdorf/K9 – B4 (Großer Hain)	2,1
B244	Wittingen – Suderwittingen - Ohrdorf	5,6
B244	Ohrdorf - Zasenbeck	3,4
B244	Zasenbeck - Radenbeck	2,7
B244	Radenbeck – Benitz - Altendorf	6,5
B244	Zicherie – (Wildgehege) – Croya	2,3
B244	Parsau – Rühren	4,5
B244	Rühren – Mittellandkanal	1,8
B248	Ehra – Barwedel	4,5
B248	Ehra – Voitze	6,4
L270	Wittingen – Abzweig Rumsdorf (Lüben)	1,5
L283	B188 – Bf Leiferde	2,5
L284	Ummern – B4	5,9
L286	Knesebeck – Bereich Momerbach	1,9
L286	Vorhop – Abzweig K6 (Schönewörde)	1,8
L289	Lessien - Grußendorf	2,3
L289	Grußendorf - Kanalbrücke	2,3
L289	Kanalbrücke – Westerbeck	2,0
L320	Leiferde - Hillerse	2,6
L320	Hillerse - Landkreisgrenze	1,2
L320	Leiferde – Ribbesbüttel	4,1
L321	Wettmershagen – Landkreisgrenze	0,7
L321	Kanalbrücke Wedelheine – Abzweig K69	2,3
L321	Rethen – Groß Schwülper	3,3
L321	Groß Schwülper/K53 – B214 (Landkreisgrenze)	1,0
K7	Oerrel – Abzweig K5 (Betzhorn)	4,8
K7	Kreuzung K4 – Abzweig Hasenberg	0,8
K7	Abschnitt zw. K4 und K5	2,9
K31/1	Neudorf-Platendorf – Kreuzung K103	1,2*
K46	B248 – Kleine Aller	0,4
Wirtschaftsweg	Stüder Heudamm – K103	2,5
* Angaben Landkreis Gifhorn		Gesamt: 96,4

Netzlücken Landkreis Goslar

Bundes-, Landes-, Kreisstraße	Bereich	Länge in km
B4	Torfhaus - Oderbrück	0,6
B82(alt)	Langelsheim – B82(neu) (<i>Bem.: keine Zählung</i>)	1,5
B242	Clausthal-Zellerfeld - Wildemann	8,5
B242	Wildemann – Abzweig Münchehof	0,5
B242	Dammhaus/Dammgraben	0,350
B242	Oderteich	0,160
B242	OD Stadt Seesen	0,5
B248/K72	Schlackenmühle – Ildehausen	2,0
B498	Altenau	1,0
L500	Neuenkirchen - Landkreisgrenze	1,8*
L500	Othfresen - Posthof	1,2
L510	Liebenburg - Landkreisgrenze	1,9
L510	Weddingen – K24	1,2
L515	Bredelem - Kunigunde	2,0*
L515	OD Langelsheim	1,4
L515	OD Lautenthal	1,2*
L516	Bockswiese	0,1
L520	Silberhütte - Landkreisgrenze	4,6
K1	Jerstedt - Hahndorf	3,0*
K2	Dörnten – K1	1,9
K57	Engelade – B243	0,190
K61	OD Stadt Seesen	0,8
		36,4
Landwirtschaftl. Weg	zw. Klein Mahner und Groß Mahner	0,400
Landwirtschaftl. Weg	Wiedelah - Landkreisgrenze	0,300
* Angaben Landkreis Goslar		Gesamt: 37,1

Netzlücken Landkreis Peine

Bundes-, Landes-, Kreisstraße	Bereich	Länge in km
B1	Bettmar – Kreuzung K23	2,9
B1	Kreuzung K23 – Groß Lafferde	3,3
B65	Vechelde – Abzweig Schmedenstedt	6,3
B494	Rosenthal – L413 (Deutscher Kaiser)	3,7
L320	Abzweig Alvesse/K16 - B214 – Landkreisgrenze <i>Bem.: Keine Zählung</i>	3,0
L320	Klein Oedesse - Abbensen	1,8
L321	Harvesse - Landkreisgrenze	1,0
L321	Sophiental – Kanalbrücke/K21	1,4
L387	Abbensen - Landkreisgrenze	2,0
L413	Landkreisgrenze - Adenstedt - Landkreisgrenze	10,6
L473	Wierthe - Sonnenberg	4,4
L475	Vallstedt - Köchingen	2,2
L475	Bortfeld Richtung Süden	0,8
L475a	Kreisel Nördl. Bortfeld - Landkreisgrenze	1,3
L615	Alvesse - Landkreisgrenze	1,6
K21	Woltorf Richtung Westen/L321	1,1
K26	Münstedt – B1	1,8
		Gesamt: 49,2

Netzlücken Landkreis Wolfenbüttel

Bundes-, Landes- straße	Bereich	Länge in km
B6	Wartjenstedt	0,7
B82	Schöppenstedt – Groß Dahlum	3,7
B82	Groß Dahlum - Landkreisgrenze	1,1
B82	Schöppenstedt - Berklingen	3,0
L498	Sehlde – Landkreisgrenze/Stadt Salzgitter	1,0
L500	Buchladen - Landkreisgrenze	1,3
L615	OD Heiningen	0,4
L615	Abzweig Börßum/L512 - Werlaburgdorf	1,7
L625	Abzweig Luklum/L629 - Evessen	2,0
L627	Bereich Abzweig Apelstedt/K5	0,2
L630/31	Zuckerfabrik Salzdahlum - Landkreisgrenze	3,4
L631	Wolfenbüttel, Salzdahlumer Straße (FH)	1,2
L631	Cremlingen - Obersicke	2,3
L631	Wolfenbüttel - Salzdahlum	1,9
L631	Niedersicke – Abzweig Apelstedt/K5	1,8
L633	Hordorf – Landkreisgrenze/Stadt Braunschweig	1,2
L635	Hordorf – Landkreisgrenze/LK Helmstedt	0,2
		27,1
Landwirtschaftl. Weg	Schöppenstedt - Kneitlingen (Schimmelscher Berg)	0,7
Landwirtschaftl. Weg	Evessen - Ampleben	0,8
Landwirtschaftl. Weg	östlich Bansleben	0,5
Landwirtschaftl. Weg	Werlaburgdorf - Schladen	0,4
Landwirtschaftl. Weg	Börßum – Hornburg (Mühlenilse)	1,3
		3,7
		Gesamt: 30,8

Die Region soll
auf Radler setzen

Großraumverband will besseres Radwegnetz planen

Braunschweig (jkr). Das Radwegnetz in der Region soll erheblich verbessert werden. Dazu hat der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) jetzt eine Initiative gestartet.

„In einigen Gegenden klappt das mit dem Radwege-Angebot schon sehr gut“, meint Ulrich Kegel vom Großraumverband. Dabei handele es „vor allem um die touristisch genutzten Landstriche in der Region“.

Allgemein gebe es aber noch viel Nachholbedarf, erläutert Kegel. Vor allem an der Vernetzung der Radwege über die Orts-, Gemeinde- und Kreisgrenzen hinaus hapere es. Die sei aber wichtig, um das Radfahren attraktiver zu machen.

Der Verband hat dabei nicht nur die Leute im Blick, die ihren Drahtesel als Freizeitgerät nutzen. Es geht vorrangig darum, das Fahrrad als alltagstaugliches Verkehrsmittel zu fördern. „Für Strecken bis zu einer gewissen Länge ist es schließlich bei entsprechendem Wetter immer noch eine gute Alternative“, meint Kegel.

Besonders wichtig ist dem Großraumverband, dass die öffentlichen Verkehrsmittel künftig gut mit dem Fahrrad erreicht werden können. Dazu brauche es aber nicht nur zusätzlicher Radwege. Auch die Haltepunkte der Busse und Bahnen müssen mehr Service für die Pedalritter bieten. „An einigen Strecken in der Region liegen vormittags Fahrräder im Straßengraben“, berichtet Kegel. An diesen Stellen seien Schüler in den Bus eingestiegen und hätten an den Haltestellen keine Abstellmöglichkeit gefunden. In Gesprächen mit den Nahverkehrsanbietern versuche der ZGB gerade, dieses Problem zu lösen.

Überhaupt hat sich der Verband bei seiner Lobbyarbeit für die Radfahrer einiges vorgenommen. Ein für zwei Jahre eingestellter Mitarbeiter soll das vorhandene Radwegnetz zwecks besserer Bewertung digitalisieren. Zwei Arbeitsgruppen sollen sich unter anderem um die Planung und Finanzierung von Radwegen kümmern. Die Ergebnisse will der ZGB nutzen, um die Kommunen und Kreise zu beraten.

Dass sich die Region durch diese Initiative quasi über Nacht zum Radfahrparadies wird, glaub auch Ulrich Kegel nicht. Eher werde die Umsetzung zehn bis fünfzehn Jahre dauern. Für manche Dinge müsse man eben Geduld haben, sagt Kegel und zieht einen Vergleich: „Anfang der Achtzigerjahre haben wir noch darüber diskutiert, ob Bürgersteige an Kreuzungen für Rollstuhlfahrer abgesenkt werden. Heute ist das so selbstverständlich, dass niemand mehr darüber redet.“

Verband hat sich einiges vorgenommen

PAZ 25.01.03

Artikel aus der PAZ vom 25.01.03