

Der Präsident des Niedersächsischen Landtages
- Landtagsverwaltung -



Bürgerinitiative Schulwegsicherheit
Riede-Felde
Frau Ilse Lange
Imhorst 2
27339 Riede

Ansprechpartner/in: Frau Kahlert-Kirstein
Durchwahl: 0511 3030-2190
Mein Zeichen: II/719- 00365/06/17
Ihr Zeichen:

08.07.2014

Eingabe 00365/06/17

betr. Schulwegsicherheit an den Landesstraßen in Riede-Felde

Mein Schreiben vom 26.06.2014

Sehr geehrte Frau Lange,

/ im Nachgang zu meinem o. a. Schreiben übersende ich die Stellungnahme des Fachministeriums, die Sie über die Sach- und Rechtslage unterrichtet.

Mit freundlichen Grüßen

Im-Auftrage

Zusammengefasste Stellungnahme des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Landtagseingabe 00365/11/17 von Frau Ilse Lange, 27339 Riede-Felde

Die Petentin möchte zur Verbesserung der Schulwegsicherheit an den Bushaltestellen in Riede-Felde Fußgängerüberwege oder alternativ Fußgängerampeln errichten lassen, einen Radweg entlang der L 333, bzw. einen Gehweg zu den Bushaltestellen, Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 50 außerhalb der Ortsdurchfahrt und eine Versetzung der Ortseingangsschilder.

Die diversen Anliegen von Frau Lange sind den zuständigen Behörden vor Ort bereits seit längerem bekannt. Es hat sich daher ein „runder Tisch“ aus Vertretern des Landkreises Verden, der Polizei, des regionalen Geschäftsbereiches Verden der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als Straßenbaulasträger sowie der Samtgemeinde Thedinghausen gebildet. Nach Prüfung der Wünsche der Petentin und auch durchgeführten Ortsterminen wurde ein Stoppschild an der L 333 angeordnet, eine Ortstafel der Ortschaft Felde an der L 331 versetzt sowie eine Geschwindigkeitstrichterung auf der L 333 eingerichtet.

Die Anordnung von Fußgängerüberwegen und Überwegen mit Fußgängersignalanlagen richtet sich nach den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den hierzu ergangenen Verwaltungsvorschriften (VwV), die durch die „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001) des Bundes präzisiert werden. Nach den VwV dürfen Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) nur innerhalb geschlossener Ortschaften, auf Straßen an denen auf beiden Seiten ein Gehweg oder ein weiterführender Fußweg vorhanden ist, angeordnet werden. In allen Bereichen der hier in Rede stehenden Bushaltestellen ist jedoch nur ein einseitiger Gehweg vorhanden. Auch ein weiterführender Fußweg ist gegenüber den Gehwegen nicht angelegt. Des Weiteren bedarf es nach den R-FGÜ eines gewissen Verkehrsaufkommens und eines bestimmten Fußgängerquerungsaufkommens um einen „Zebrastreifen“ oder erst recht einen Überweg mit „Fußgängerampel“ anordnen zu können. Bei mehrfachen Verkehrszählungen hat sich herausgestellt, dass insbesondere die Fußgängerquerungszahlen so gering sind, dass sie die Anordnung eines Fußgängerüberweges **nicht** rechtfertigen können. Das gilt umso mehr für Fußgängersignalanlagen, für deren Anordnung eine deutlich höhere Fahrzeugbelastung der Straße und deutlich höhere Fußgängerquerungszahlen erforderlich wären.

Die Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen betreut 4.500 km Radwege an 8.000 km Landesstraßen und 3.000 km Radwege an 4.700 km Bundesstraßen. Die Erhaltung dieser großen Straßeninfrastruktur fordert hohe finanzielle und personelle Aufwendungen. Dennoch weist das vorhandene Radwegenetz entlang der niedersächsischen Landesstraßen noch eine Vielzahl von Lücken auf. Gerade die Örtlichkeit fordert hier massiv das Land zum Handeln auf. Um zunächst den Bedarf zu kennen und daraus als Steuerungsprogramm das „Radwegekonzept“ zu entwickeln, befragten die Geschäftsbereiche der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) 2012 die von Ihnen betreuten Landkreise. Insgesamt wurden 1.800 km neue, zusätzliche Radwege mit einem Investitionsvolumen von über 310 Mio. Euro als unbedingt notwendig genannt. Auch die von der Petentin angesprochene Verbindung entlang der Landesstraße 333 ist hier von den Landkreisen Verden und Nienburg genannt worden.

Um die Ressourcen aller Beteiligten sinnvoll einzusetzen, wurde eine Reduzierung auf einen überschaubaren Rahmen notwendig. Von daher wurde jeder Geschäftsbereich gebeten, in Abstimmung mit den beteiligten Landkreisen 10 Projekte in den sogenannten „vordringlichen Bedarf“ nach den Kriterien Radfahrerpotential, Schulwegsicherung, Tourismus, Machbarkeit und Kostenrelevanz aufzunehmen und die übrigen dem „weiteren Bedarf“ zuzuordnen.

Auch wenn die Kriterien für den geforderten ca. 4 km langen Radweg entlang der Landesstraße 333 von Okel nach Riede-Felde erfüllt sein mögen, nannten die Landkreise Verden und Nienburg andere Projekte als vordringlicher. Im Radwegekonzept des Geschäftsbereiches Verden und des Geschäftsbereiches Nienburg wurde der Radweg an der L 333 daher in den „weiteren Bedarf“ aufgenommen. Allein der „vordringliche Bedarf“ deckt ein Finanzierungsvolumen von 65 Mio. € ab. Auch wenn eine Realisierung durchaus wünschenswert wäre, ist der Bau von Maßnahmen des „weiteren Bedarfs“ innerhalb der nächsten Jahre daher wenig wahrscheinlich.

Zu den von der Petentin im laufenden Verfahren vorgetragenen Aussagen über kommunale Auskünfte der Gemeinde und des Landkreises kann von hier keine Stellungnahme abgegeben werden. Ergänzende Informationen zum Radwegekonzept des regionalen Geschäftsbereiches Verden der NLStBV sind dieser Stellungnahme angehängt.

Sowohl die Petentin als auch der Bürgermeister der Gemeinde Riede Herr Winkelmann sehen eine Gefährdung der Busnutzer/Schüler an der Bushaltestelle der L 333 und fordern einen Geh-/Radweg in der Baulast des Landes Niedersachsen. Der ehemalige Leiter des Geschäftsbereiches Verden, Herr Gerken, hatte bereits beim „runden Tisch“ am 19. Februar 2013 auf die gesetzliche Regelung hingewiesen und der Gemeinde angeboten, auf ihre Kosten einen Gehweg oder alternativ einen einfachen Pfad auf den 290 Metern zwischen der Einmündung „Heiligenbruch“ und der L 331 (Bremer Straße) anzulegen. Die Samtgemeinde lehnte das Angebot ab. Im Ortstermin am 20.02.2014 wurde weder von der Verkehrsbehörde des Landkreises noch von der Polizei eine besondere Gefährdung gesehen. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das Land Niedersachsen in absehbarer Zeit keinen Radweg anlegen wird, der gleichzeitig der fußläufigen Anbindung der Bushaltestelle dient. Sofern die Gemeinde weiterhin der Auffassung ist, dass hier eine nicht zumutbare Gefährdung vorliegt, ist es ihre Aufgabe, aus der Zuständigkeit für die Bushaltestelle heraus eine Lösung zu entwickeln. Entweder ist dazu eine abgesetzte Zuwegung anzulegen, oder alternativ die Bushaltestelle zu verlegen.

Nach der StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus sachlichen Gründen beschränken oder verbieten. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind jedoch nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände **zwingend** geboten ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in der StVO genannten Rechtsgüter **erheblich** übersteigt.

Auf Bundes- und Landesstraßen hat das Interesse des fließenden Verkehrs besonderes Gewicht, weil diese Straßen ihre Aufgabe, dichten Verkehr auch über längere

Entfernungen zügig zu ermöglichen und das übrige Straßennetz zu entlasten, nur erfüllen können, wenn möglichst wenig Verkehrsbeschränkungen vorhanden sind. Nach ihrem Widmungszweck dienen gerade die klassifizierte Straßen der Aufnahme der überregionalen Verkehrsströme.

Die Landesstraßen 331 und 333 sind mit Verkehrsbelastungen von rund 2000 Kfz/d bzw. 4000 Kfz/d als relativ schwach belastet anzusehen und haben ein unauffälliges Unfallgeschehen. Auf der L333 wurde bereits im Einmündungsbereich in die L 331 eine sogenannte „Trichterung“ der Geschwindigkeit auf 70 km/h angeordnet. Gründe die eine weitergehende Temporeduzierung auf 50 km/h rechtfertigen könnten, liegen hier **nicht** vor.

Ortstafeln sind dort aufzustellen, wo die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Straßenseiten für den Ortseinwärtsfahrenden erkennbar beginnt. Eine geschlossene Bebauung liegt vor, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden. Einzelne Grundstücke an den betreffenden Straßen sind nicht zu berücksichtigen. Ortstafeln sind daher dort aufzustellen, wo der Verkehrsteilnehmer mit innerörtlichen Verkehrsverhältnissen rechnen muss. Sie sind allerdings **nicht** als Mittel zur Geschwindigkeitsreduzierung anzuordnen. Eine Vorverlegung ohne Beachtung der obigen Kriterien führt nur zu „Scheinsicherheiten“ da die motorisierten Verkehrsteilnehmer erfahrungsgemäß ihr Geschwindigkeiten in diesen Fällen nicht angemessen reduzieren und daher dann auch am Beginn der eigentlichen Ortschaft zu schnell fahren.

Außer der bereits vorverlegten Ortstafel der Ortschaft Felde ist es rechtlich nicht möglich, weitere Ortstafeln zu versetzen.

Zusammenfassung

Die vorliegenden Berichte der NLStBV und der Verkehrsbehörde lassen sehr deutlich erkennen, dass die Wünsche der Petentin vor Ort bereits recht intensiv geprüft wurden und im Rahmen der finanziellen und rechtlichen Möglichkeiten der sichere Schulweg der Kinder in Riede-Felde bereits optimiert ist. Auch aus Sicht des Ministeriums wird daher keine Möglichkeit gesehen, den weitergehenden Wünschen von Frau Lange zu entsprechen.

Ergänzende Informationen zum Radwegkonzept der regionalen Geschäftsbe- reiche Verden und Nienburg der NLStBV und zu kommunalen Vorhaben

Der Ausschuss bat um ergänzende und vertiefte Informationen zum Bau von Radwegen an Landes- und Kommunalstraßen. Insbesondere wurde darum gebeten, die Zusammenarbeit der jeweiligen kommunalen und der landesseitigen Stellen näher zu beleuchten.

Radwegekonzept 2012

Das Radwegekonzept des Landes dient dazu, die vielfältigen Wünsche nach neuen Radwegen oder Lückenschlüssen systematisch zu erfassen und nach einheitlichen Kriterien (Radfahrerpotential, Schulwegsicherung, Tourismus, Machbarkeit und Kostenrelevanz) zu bewerten. Dabei wurde auf die regionale Sichtweise besonderer Wert gelegt. Das Konzept gliedert sich daher in 13 regionale Abschnitte. Alle regionalen Geschäftsbereiche der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) sind im Konzept einzeln aufgeführt, es gibt somit keine geschäftsübergreifende, landesweite Rangfolge.

Um eine effektive Planung sicherzustellen und eine realistische Finanzierungsperspektive zu skizzieren, hat die NLStBV in enger Abstimmung mit den auf kommunaler Seite federführenden Landkreisen eine Priorisierung erarbeitet. Dabei limitieren neben den Kapazitäten der NLStBV vor allem die in den letzten Jahren vorhandenen und zukünftig zu erwartenden Haushaltsmittel des Landes die Anzahl der Projekte, die im sogenannten „vordringlichen Bedarf“ in den nächsten Jahren realisiert werden könnten. Alle darüber hinausgehenden Wünsche werden im sogenannten „weiteren Bedarf“ ohne Reihung gelistet. Auch wenn diese Projekte den zuvor genannten Kriterien durchaus entsprechen können, werden sie innerhalb der Gültigkeit des Radwegekonzeptes planerisch von der NLStBV nicht verfolgt.

Projektauswahl allgemeine Bemerkungen

Die 13 regionalen Geschäftsbereiche der NLStBV fragten zunächst bei den von ihnen betreuten Landkreisen die Wünsche nach neuen Vorhaben ab. Landesweit wurden 1.800 km zusätzliche Radwege mit einem geschätzten Investitionsvolumen von über 310 Mio. Euro genannt. Für eine praxisgerechte Limitierung der vorrangig zu planenden neuen Vorhaben sollte jeder der 13 Geschäftsbereiche der NLStBV in Abstimmung mit „seinen“ Landkreisen 10 Projekte nach den Kriterien Radfahrerpotential, Schulwegsicherung, Tourismus, Machbarkeit und Kostenrelevanz für den „vordringlichen Bedarf“ auswählen. Einige Landkreise legten ausgearbeitete eigene Bewertungslisten vor, während andere Landkreise eine tabellarische Aufzählung einreichten. Da ein Geschäftsbereich der NLStBV mehrere Landkreise betreut, konnten jeweils nur die ersten zwei bis drei wichtigsten Projekte eines Landkreises in den „vordringlichen Bedarf“ aufgenommen werden. Die vom Landkreis eingereichte Reihung sollte aber in jedem Fall beibehalten werden. Innerhalb seines Konzeptes vergab der jeweilige Geschäftsbereich der NLStBV eine eigene Dringlichkeitsreihung von eins bis zehn, die anschließend mit den beteiligten Landkreisen erneut diskutiert wurde, bevor das Ergebnis der dreizehn Geschäftsbereiche als „Radwegekonzept 2012“ der Landesregierung vorgelegt wurde. Das Radwegekonzept wurde am 30.10.2012 in der Kabinettsitzung beraten und als Planungsgrundlage für Radwege an Landesstraßen veröffentlicht.

Projektauswahl im NLStBV-GB Verden

Der regionale Geschäftsbereich Verden (GB Verden) der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) betreut die Landesstraßen in den Landkreisen Celle und Heidekreis, sowie teilweise in den Landkreisen Lüneburg, Osterholz und Rotenburg. Die Fortschreibung des Radwegekonzeptes im GB Verden erfolgte nach dem v. g. Verfahren. Die Landkreise meldeten insgesamt 42 Vorhaben an, von denen dann 10 in den „vordringlichen Bedarf“ aufgenommen wurden.

Der Landkreis Verden wurde am 08.02.2012 gebeten, seine Wünsche zu formulieren. Mit seiner Antwort vom 20.04.2012 (siehe Anlage) überreichte er eine Liste von acht Maßnahmen, wobei der von der Petentin gewünschte Radweg an der Landesstraße 333 an sechster Stelle genannt wird. Am 15.05.2012 stimmte der GB Verden das Radwegekonzept mit den beteiligten Landkreisen ab. Der vom Landkreis Verden an Nummer 1 gesetzte Radweg wurde im gegenseitigen Einvernehmen in das Bauprogramm der Um- und Ausbaumaßnahmen verschoben. Die drei folgenden Projekte (Ifd. Nr. 2 – 4) wurden mit den Dringlichkeiten 4, 6 und 10 in den „vordringlichen Bedarf“ des NLStBV-GB Verden aufgenommen. Der Radweg an der Landesstraße 333 von Okel nach Riede konnte nicht in den „vordringlichen Bedarf“ aufgenommen werden, da andere Radwege als vordringlicher angesehen wurden. Damit sind die an Ifd. Nr. 5 – 8 vom Landkreis Verden genannten Projekte zunächst zurückgestellt. Das bedeutet, sie wurden in den „weiteren Bedarf“ aufgenommen. Alle anwesenden Vertreter der Landkreise stimmten dem später veröffentlichten Konzept zu.

Projektauswahl im NLStBV-GB Nienburg

Der gewünschte Radweg an der Landesstraße 333 führt von Riede im Landkreis Verden nach Okel im Landkreis Diepholz.

Auf Anfrage meldeten die vom Geschäftsbereich Nienburg betreuten zwei Landkreise Nienburg und Diepholz insgesamt 58 Vorhaben an. Der Radweg von Okel nach Riede an der Landesstraße 333 konnte sich im Ranking des Landkreises Diepholz nicht an einer vorderen Position behaupten, sodass er auch im Radwegekonzept des NLStBV-GB Nienburg im „weiteren Bedarf“ geführt wird.

Radwege in der Baulast der Kommunen

Über den Bau von Radwegen an Kreis- und Gemeindestraßen entscheidet der kommunale Baulastträger in eigener Zuständigkeit. Sofern förderfähig, erfolgt eine Landesbeteiligung an kommunalen Verkehrsvorhaben aus dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG). Im Landeshaushalt ist die Förderung des Verkehrswegebbaus in Gemeinden im Einzelplan 08 Kapitel 0820 der Titelgruppe 62 ausgewiesen. Hieraus können auch Radwege an Hauptverkehrsstraßen in kommunaler Baulast gefördert werden. Radwege in der Baulast des Landes finanzieren sich aus dem Einzelplan 08 Kapitel 0820 Titel 732 61. Die Titelgruppen 62 (Transferbudget EntflechtG) und 61 (Landesstraßenbauplafond) sind nicht gegenseitig deckungsfähig.

Das Radwegekonzept dient als Steuerungsinstrument für den Bau von Radwegen an Landesstraßen. Kommunale Vorhaben sind darin nicht enthalten. Auf der Grundlage des NGVFG wurde für die Haushaltsjahre 2014 bis 2018 ein Sonderprogramm mit 32 Mio. Euro aufgelegt, aus dem kommunale Radwegvorhaben und die Beseitigung von Unfallschwerpunkten gefördert werden können. Im ersten Jahr werden 18 kommunale Radwegvorhaben gefördert. Die kommunalen Baulastträger können Ihre Vorhaben der nächsten Jahre noch zur Förderung beim Land anmelden.

Radwege in der Baulast des Landes

Eine Aufnahme in den „vordringlichen Bedarf“ bedeutet zunächst, dass diese Radwegprojekte aktiv vom Land beplant werden können. Wegen der Jährlichkeit des Landeshaushaltes und des dringenden Nachholbedarfs bei der Erhaltung der Stra-

ßeninfrastruktur ist das Radwegekonzept nicht mit einem Zeithorizont für die bauliche Umsetzung belegt. Aus dem Landesstraßenbauplafond (Einzelplan 08 Kapitel 0820 Titelgruppe 61) werden neben der Erhaltung, dem Um- und Ausbau auch der Radwegneubau an Landesstraßen finanziert. In den letzten drei Haushaltsjahren standen im Mittel 5 Mio. € pro Jahr für neue und bereits begonnene Radwege zur Verfügung. Der Landeskostenanteil aller Maßnahmen, die im „vordringlichen Bedarf“ des Radwegekonzeptes geführt werden, wird auf 65 Mio. € geschätzt. Erst wenn ein wesentlicher Teil des „vordringlichen Bedarfs“ realisiert ist, soll das Radwegekonzept erneut in enger Abstimmung mit den Landkreisen fortgeschrieben werden. Sofern Projekte des „weiteren Bedarfs“ dann eine entsprechende positive Bewertung der Landkreise erhalten, werden sie in den „vordringlichen Bedarf“ aufrücken. Inwieweit der von der Petentin geforderte Radweg an der Landesstraße 333 dann berücksichtigt wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht eingeschätzt werden.

Schreiben des Landkreises Verden vom 20.04.2012.
 Der Radweg an der L 333 wird an Position 6 von 8 genannt.

Landkreis Verden

Der Landrat

Landkreis Verden · 27281 Verden (Aller)

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
 Geschäftsbereich Verden
 Bgm -Münchmeyer-Straße 10
 27283 Verden (Aller)

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
 Geschäftsbereich Verden

Eing. 24. April 2012

2 SB 22

13. 4

Fachdienst Bauen, Planung und Straßen
Ihr Schreiben vom: 08.02.2012 – 22/31303-
Werner Stadtländer Mein Zeichen: 63/66 11 09 00 Tel.: (0 42 31) 15-280 Fax: 15-603 E-Mail: Werner-Stadtländer@Landkreis-Verden.de
Eingang Ost, Zimmer 2136
Besuchszeiten: Nutzen Sie bitte die Möglichkeit der Terminvereinbarung. Im Übrigen: Di., Do. u. Fr. 08.00 – 12.00 Uhr und Do. 14.00 – 16.00 Uhr

Verden (Aller), 20.04.2012

BR im 25/14

Neubau von Radwegen an Landesstraßen; Fortschreibung des Radwegekonzeptes 2007

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Nachgang zu meinem Schreiben vom 12.04.2012 übersende ich Ihnen anbei die von mir aufgestellte Prioritätenreihung. Hierbei wurde die Reihung von mir nach Ortskenntnis vorgenommen.

Mit freundlichen Grüßen
 In Vertretung:



Lück

Kreisbüro:
 Lindbooper Straße 67
 27283 Verden (Aller)

Telefon 04231 15-0
 Telefax 04231 15-508
 E-Mail kreis@landkreis-verden.de
 Internet www.landkreis-verden.de

Konten der Kreiskasse:
 Kreissparkasse Verden
 BLZ 251 526 70
 Kto.-Nr. 10 001 592
 BAN DE70 2515 2670 0010 0015 92
 BIC BRLA221VER

Postbank Hamburg
 BIZ 200 100 20
 Kto.-Nr. 11 434 204
 BAN DE10 2001 0020 0011 4342 04
 BIC PBND3333

Landkreis Verden
 Fachdienst Bauen, Planung und Straßen
 Lindhooper Straße 67
 27283 Verden (Aller)

Bau von Radwegen an Landesstraßen im Landkreis Verden

Hier: Antwort auf die Anfrage des Straßenbaumamtes Verden vom 08.02.2012

Nr.	Gemeinde	Straße	Länge		Kreisübergreifend	Schulweg	Tourismus	Lückenschluss
1	Verden	L 160	500 m	Johanniswall (beidseitig)	nein	ja	nein	ja
2	Kirchlinteln	L 171	6.600m (VER) und 3.200m (ROW)	Brunsbrock - Jeddingen	ja	ja	ja	ja
3	Thedinghausen	L 201	1.700m (VER)	Oiste - Hoya	ja	ja	ja	nein
4	Dörverden	L 200	3.100m (VER)	Rethem - Eystrup	ja	nein	ja	ja
5	Ottersberg	L 132	2.400m (VER) und 1.300m (ROW)	Otterstedt - Vorwerk	ja	nein	ja	ja
6	Thedinghausen	L 333	2.100m (VER)	Felde (L331) - Okei (DH)	ja	nein	ja	nein
7	Kirchlinteln	L 160	2.400m	Hohenaverbergen - K 19	nein	ja	ja	Verlängerung
8	Thedinghausen	L 203	2.700m und 700 m OD	Thedinghausen - Dibbersen	nein	ja	nein	ja

Die Reihung ist nach Ortskenntnis gewählt

Radwegekonzept des Geschäftsbereiches Verden der NLStBV
Nur der „vordringliche Bedarf“ ist nach Dringlichkeiten gereiht.
Der Radweg an der L 333 ist im „weiteren Bedarf“ aufgeführt.

Radwegekonzept 2012



Dringlichkeit	rGB der NLStBV	Landkreis	Straße	Streckenbereich	RW-Typ	Länge (km)
1	Verden	Celle	L 291	Echede - Starlshorn	GRW	2,300
2	Verden	Rotenburg/W.	L 131	Elstorf - Abbenhof	GRW	4,210
3	Verden	Heidekreis-Hannover	L 190	Essele - Kreuzung - Spuckhof	GRW	7,200
4	Verden	Verden-Rotenburg/W.	L 171	Brunsbrock - Kreisgrenze - Jeddingen	GRW	6,050
5	Verden	Celle	L 283	Elkungen - Hahnhorst	GRW	2,900
6	Verden	Verden-Nienburg	L 201	Otze - Hoye (Magelsen)	GRW	3,400
7	Verden	Heidekreis	L 174	Sarengele - Schülern	GRW	3,295
8	Verden	Celle	L 240	Muden - Pötzen	GRW	1,600
9	Verden	Rotenburg/W.	L 131	Westwesede - Henslingen	GRW	6,700
10	Verden	Heidekreis-Verden-Nienburg	L 200	Rethem - Eystup	GRW	3,100

99,755

weiterer Bedarf	Verden	Rotenburg/W.	L 119	Ebersdorf - Kreisgrenze		
weiterer Bedarf	Verden	Rotenburg/W.	L 132	Steinfeld - (Amtsgrenze) Brütendorf		
weiterer Bedarf	Verden	Rotenburg/W.	L 132	Vorwerk - Steinfeld		
weiterer Bedarf	Verden	Rotenburg/W.	L 132	Kreisgrenze - Vorwerk		
weiterer Bedarf	Verden	Verden-Rotenburg/W.	L 132	Otterstedt - Kreisgrenze - (Vorwerk)		
weiterer Bedarf	Verden	Rotenburg/W.	L 142	Burgsitensen - Kreisgrenze		
weiterer Bedarf	Verden	Verden	L 154	Ottersberg - Richt Fischerhude		
weiterer Bedarf	Verden	Heidekreis	L 157	Ahlden - Elite		
weiterer Bedarf	Verden	Heidekreis	L 157	Elite - Gemarkungsgrenze (Rethem)		
weiterer Bedarf	Verden	Heidekreis	L 159	Altenwahligen - Böhme - Bjarde		
weiterer Bedarf	Verden	Heidekreis	L 159	Bjarde - L 180		
weiterer Bedarf	Verden	Heidekreis	L 159	Häuslingen - B 209 - Altenwahligen		

MW Referat 42
Endfassung 1.0
Stand: 30.10.2012

GRW = Mitfinanzierung durch Dritte / Kommunen
RW = Finanzierung durch das Land

Seite 28 von 37

Radwegekonzept 2012



Dringlichkeit	rGB der NLStBV	Landkreis	Straße	Streckenbereich	RW-Typ	Länge (km)
weiterer Bedarf	Verden	Verden	L 180	Hohenaverbergen - K 19		
weiterer Bedarf	Verden	Heidekreis	L 160	Kirchholzen - Südkampen		
weiterer Bedarf	Verden	Heidekreis	L 163	Döshorn - Abzw. B 209		
weiterer Bedarf	Verden	Rotenburg/W.	L 174	Kreisgrenze - Jeddingen		
weiterer Bedarf	Verden	Heidekreis	L 174	Schneverdingen - Wintermoor K 92		
weiterer Bedarf	Verden	Heidekreis	L 191	Ahlden Ortssusgang R. Büchtern		
weiterer Bedarf	Verden	Heidekreis	L 191	Holdenhagen - Safenpark		
weiterer Bedarf	Verden	Heidekreis	L 191	Narddrebber - Giten		
weiterer Bedarf	Verden	Verden	L 203	Tedinghausen - Diäbersen		
weiterer Bedarf	Verden	Heidekreis	L 211	Ehrhorn - Niederhaverbeck		
weiterer Bedarf	Verden	Heidekreis	L 212	OD Harpel		
weiterer Bedarf	Verden	Celle	L 261	OD Oidendorf (K 89 - Dicksberg)		
weiterer Bedarf	Verden	Celle	L 281	Bockedorf - Oldendorf		
weiterer Bedarf	Verden	Celle	L 282	Heidebeck - Beedenbostel		
weiterer Bedarf	Verden	Celle	L 292	Beedenbostel - Steinhorst		
weiterer Bedarf	Verden	Celle	L 293	Scharnhorst - Eldingen		
weiterer Bedarf	Verden	Celle	L 298	Allerhop - Ovelgönne		
weiterer Bedarf	Verden	Celle	L 310	Wietzenbruch - Allerhop		
weiterer Bedarf	Verden	Verden	L 333	L 331 - Kreisgrenze (Oke)		
weiterer Bedarf	Verden	Verden	L 364	Bahum - Kreisgrenze (Gödestorf)		

MW Referat 42
Endfassung 1.0
Stand: 30.10.2012

GRW = Mitfinanzierung durch Dritte / Kommunen
RW = Finanzierung durch das Land

Seite 30 von 37