

31.05.2016
Drucksache 077/16

Radverkehrskonzept Kreis Unna

Gremium	Sitzungsdatum	Beschlussstatus	Beratungsstatus
Ausschuss für Kreisentwicklung und Mobilität	21.06.2016	Kenntnisnahme	öffentlich
Organisationseinheit	Planung und Mobilität		
Berichterstattung	Sabine Leißer		
Budget	01	Zentrale Verwaltung	
Produktgruppe	01.11	Planung und Mobilität	
Produkt	01.11.04	Vekehrsentwicklung, ÖPNV	
Haushaltsjahr		Ertrag/Einzahlung [€]	0,00
		Aufwand/Auszahlung [€]	0,00

Beschlussvorschlag

Sachbericht

Radverkehrskonzept Kreis Unna – Umsetzung der Maßnahmen bis 2016

Von der AGFS-Prüfkommission war dem Kreis Unna im Bemühen um die Mitgliedschaft in der AGFS im Jahre 2009 nahe gelegt worden, neben der Qualifizierung der Radwanderwegebeschilderung auch ein kreisweites Radverkehrskonzept zu entwickeln. Das Fehlen eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes war kritisiert worden.

Zudem ist das Radverkehrskonzept eingebettet in die Nachhaltigkeitsstrategie des Kreises Unna. Als Teilziel des Themenfeldes „Mobilität“ sollen u.a. durch die Umsetzung des Konzeptes die umweltschonenden Verkehrsmittel gestärkt werden, um so den Kreis Unna auf dem Weg zu einer klimafreundlichen Mobilität zu unterstützen.

Verfahren

Der Kreis Unna beauftragte zunächst einen Gutachter, der ein Verfahren zur Identifizierung von Netzlücken im Radwegenetz des Kreises Unna entwickelte, weil sich der Kreis Unna als Ziel dieses Konzeptes vornahm, Lückenschlussnotwendigkeiten im infrastrukturellen Radverkehrsnetz sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr aufzudecken und die entsprechenden Maßnahmenempfehlungen im Rahmen eines Handlungsprogramms zu dokumentieren. Auf Basis eines sog. „Wunschliniennetzes“ wurden dabei für jede Relation die Netzelemente identifiziert, die für die Verbindung der Ortslagen geeignet sind. So entstand ein sog. „Zielnetz“ für den Alltagsverkehr. Da im Kreis Unna auch der Freizeitverkehr eine große Rolle spielt, wurde das Zielnetz um weitere Verbindungen im Sinne eines Freizeitnetzes ergänzt. Dieses Freizeitnetz bildet die wichtigsten Radwanderrouen ab.

Konkret wurde das Zielnetz unter folgenden Voraussetzungen gebildet:

- möglichst direkte Verbindungen zwischen den Ortslagen
- Berücksichtigung vorhandener Radverkehrsanlagen
- Möglichkeiten für die Abwicklung eines sicheren Radverkehrs
- Einbeziehen konkreter Planungen (Bauprogramme, Planungsziele der Kommunen)
- Einbeziehung von Netzelementen mit Radrouten (Radverkehrsnetz NRW usw.)
- Erweiterung um Netzelemente des überörtlichen Freizeitverkehrs

Um konkrete Netzlücken analysieren zu können, wurde das Zielnetz um Abschnitte mit bestimmten Kriterien reduziert. Kriterien waren:

- Abschnitte, die Tempo-30, verkehrsberuhigt oder Zone 30 o.ä. sind
- Abschnitte, die Wirtschaftswege/ehemalige Bahntrassen sind
- Abschnitte, die an beiden Seiten bereits einen Radweg haben
- Abschnitte, die im Bau sind bzw. wo baureife Planungen vorliegen

Die identifizierten Netzlücken wurden durch die Kreisverwaltung mit den beteiligten Kommunen und Baulastträgern abgestimmt und anhand unterschiedlicher Kriterien bewertet:

- Konkrete Planungen im Zielnetz
- Geschwindigkeiten
- Bauliche Voraussetzungen/Straßentyp
- KFZ-Verkehrsmenge
- Unfallhäufigkeit (im Einzelfall)

- Bedeutung und Anzahl der Themenrouten

Ziel war es dann, über eine Priorisierung ein Handlungsprogramm für das Radwegenetz im Kreis Unna zu entwickeln. Auf der Grundlage der von dem Gutachter entwickelten Netzlücken wurden diese im Hinblick auf die notwendige Integration in Bauprogramme zu planerisch und baulich handhabbaren Teilabschnitten weiter entwickelt. Soweit es sich um neue Maßnahmen handelte, waren diese geeignet für Neuanmeldungen für die Bauprogramme des Landes und des Kreises sowie der Städte und Gemeinden.

Alle Maßnahmen sind tabellarisch erfasst worden, wobei unterschieden wurde zwischen

- Maßnahmen an Gemeindestraßen
- Maßnahmen Kreisstraßen
- Maßnahmen an Landesstraßen
- Maßnahmen an Bundesstraßen

Innerhalb der Tabellen wurden die Maßnahmen in 3 farblich markierte Kategorien unterteilt:

- 1.) Einfache Maßnahmen wie Schutzstreifen prüfen und umsetzen, Beschilderungsmaßnahmen
- 2.) Einfache bauliche Maßnahmen (ohne Grunderwerb), Erneuerung der Fahrbahndecke/Versetzen der Leitpfosten
- 3.) Neubaumaßnahmen, Maßnahmen im Zusammenhang mit Um-, Aus- und Neubau der Straße

Innerhalb dieser 3 Kategorien fand eine Sortierung nach den zuvor abgestimmten und für die Kreisstraßen beschlossenen Prioritätsvorstellungen statt (P1 – P4). Als zusätzliches Kriterium wurde die Anzahl der auf dem Abschnitt verlaufenden Themenrouten gewählt.

Eine Sortierung nach möglichen weiteren Kriterien, die sonst üblich sind, wie Unfallhäufung, Schulweg, Geschwindigkeit, Straßenbreite, Verkehrsbelastung Radfahrer etc. war im Rahmen dieses regionalen Konzeptes nicht leistbar.

Das Radverkehrskonzept wurde am 26.2.2013 im Kreistag verabschiedet (DS 057/12 und 057/12/2)

Folgender Beschluss wurde gefasst:

- Das Radverkehrskonzept wird als mittelfristig orientiertes Zielkonzept für den Kreis Unna zur Kenntnis genommen
- Die Umsetzung erfolgt Zug um Zug je nach zur Verfügung stehenden Haushalts- und Fördermitteln durch die zuständigen Baulastträger.
- Das Handlungsprogramm mit den Prioritäten für die Kreisstraßen als Bestandteil des Radverkehrskonzeptes Kreis Unna wird gemäß der Änderungen des Bau- und Technikausschusses und des Ausschusses für Planung und Verkehr beschlossen.
- Den Städten und Gemeinden sowie den Landesbetrieb wird die Umsetzung des Handlungsprogramms mit den Prioritäten für die Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen als Bestandteil des Radverkehrskonzeptes nahegelegt.
- Die Maßnahme Nr. 1 (Selm)/Nr. 14 (Werne) verbleibt in der Prioritätsstufe 2.

Es wurde vereinbart, dass die Städte und Gemeinden und der Landesbetrieb wiederum gegenüber dem Kreis einmal im Jahr im Arbeitskreis Radverkehr über den Umsetzungssachstand berichten.

Sachstand der Umsetzung bis Mai 2016

Die Darstellung der umzusetzenden Maßnahmen des Konzeptes anhand von Tabellen und Karten wurde entsprechend dem verabschiedeten Konzept von 2013 weitergeführt und aktualisiert. Sowohl in den Tabellen, als auch in den Karten sind die unterschiedlichen Umsetzungsstände farblich hervorgehoben.

Tabellen:

Umsetzung der Maßnahme ist erfolgt

Überprüfung der Maßnahmen ist erfolgt – aber keine Verbesserung der Situation möglich

Maßnahme in der Umsetzungsphase

Umsetzung der Maßnahme noch nicht begonnen

Beispiel Tabelle

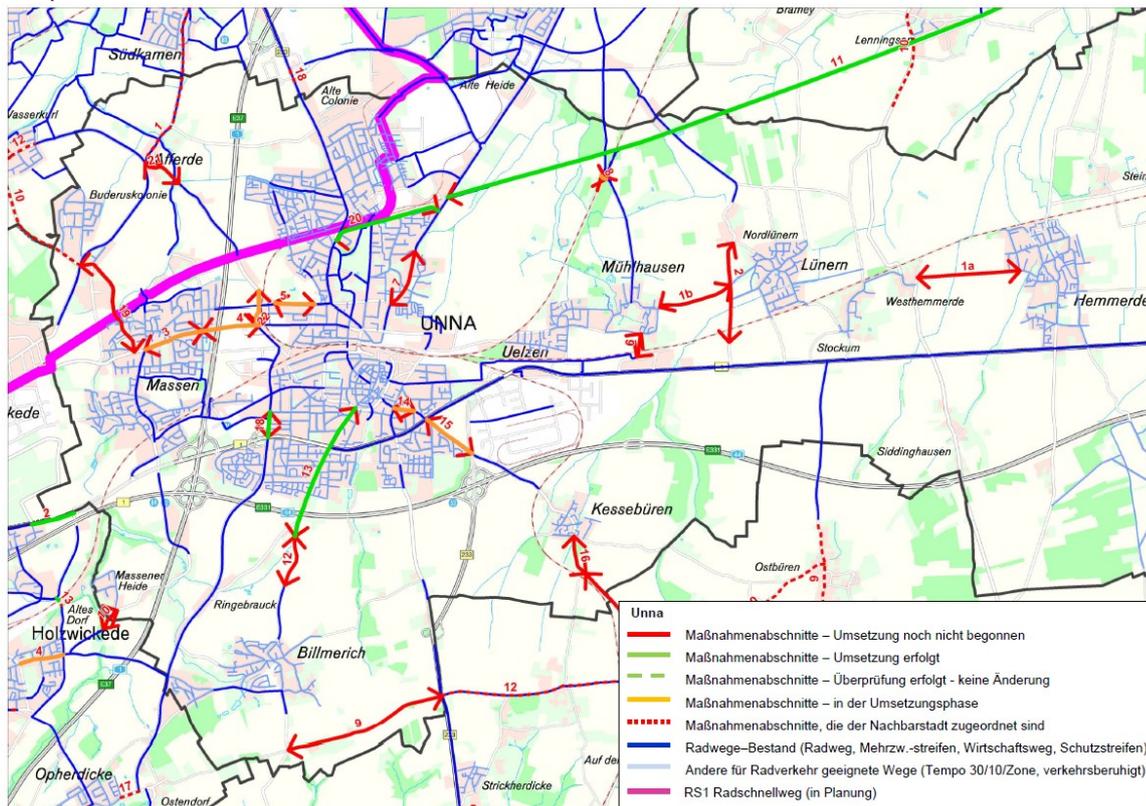
Radverkehrskonzept Kreis Unna - Handlungsprogramm für Kreisstraßen mit Prioritäten								
Nr. Stadt/Gem.	Bezeichnung Straße	Abschnitt	Maßnahme	Priorität Kreis	Bemerkungen, Erste Bewertungen	Umsetzung der Maßnahme bis März 2014	Umsetzung der Maßnahmen bis März 2015	Umsetzung der Maßnahmen bis März 2016
12 Ka	K 39 Afferde Str.	Zw. L 821 und Am Lehmacke	Schutzstreifen prüfen	P1	Umsetzung durch FB 50 nach STVO-Anordnung durch Stadt Kamen aufgrund ausreichender Straßenbreite zeitnah umsetzbar.	derzeitige Prüfung, ob ein Schutzstreifen möglich ist	die Prüfung ist noch nicht abgeschlossen, im Mai gibt es nochmals einen Termin und dann ein abschließendes Urteil	Umsetzung schwierig aufgrund eines hohen markierungsspezifischen Aufwandes, Bedarf einer neuen Deckschicht - ist aber aufgrund des noch guten Zustandes nicht im Sanierungsprogramm.
3 We	K 8 Goetheweg	zwischen Diehlgrünne und Patzenhof	Anlage eines Schutzstreifens	P1	Die Anlage eines Schutzstreifens wird durch den FB 50 des Kreises noch 2012 umgesetzt. Überlegungsfähigkeit am Schulzentrum kommt gleichzeitig	Deckenrenewierung mit Maßnahme von Schutzstreifen für Radfahrer wurde im September 2010 umgesetzt und abgeschlossen.		
13 Un	K 20 Heiner Str. (Bauhof Stadt)	Zw. Talerstr. und K-K-Ring	Schutzstreifen prüfen	P1		1. Die Anlage eines Schutzstreifens ist bis Ahornstr. erfolgt. 2. Umsetzung östliche Seite aufgrund fehlender Fahlabstände nicht möglich.	Deckenrenewierung durch Kreis Unna südlich B1-Schutzstreifen müssen erneuert werden	Deckenrenewierung durch Kreis Unna südlich B1-Schutzstreifen wurden nach der Sanierung im Dezember 2015 neu markiert.
8 Un	K 37 Heesener Str.	Abschnitt im Bereich Bahnübergang	Radfahrstreifen abmarkieren oder Radweg anlegen; Übergänge (Planfeststellungsverfahren durch Bahn)	P1	i. a. Handlungsprog. Alleinradwege, dringend nov. Netzschluss für Bahnassistentenweg (Kob.-Vulver 1 von 3 Bahnübergängen, wo Planfeststellungsverfahren durch DB erfolgt, danach Radwegbau möglich K 36, Schieferstr., K 36 Uferer Weg, K 37 Heesener Str.)		Die DB will 2015 den Bahnübergang einschl. Lückenschluss Radwegbaulich verändern.	Erfolgung der Baurechts durch die DB in 2016 Ausschreibung / Ausführungsplanung durch die DB 2017 Bauausführung durch die DB mit Inbetriebnahme 2018
2 Sch	K 10 Ostberger Str.	Zwischen Bahnhöfen und Römerstr.	Schutzstreifen prüfen	P2	Süd. Abschnitt (Lohbachstr.) hat Radweg auf Wohnzone, für beide Richtungen befahrbar (wegen Tunnel)			
15 Hw	K 28 Opheldicker Str.	zwischen Hauptstr. und Aachener Weg	Mögliche Maßnahme für Radfahrer auf der gesamten Strecke prüfen	P3	hoher Schülerverkehr aufkommen, deshalb besondere Gefahrensituation aufgrund der Schutzstreifen, Unfälle?			
10a Schw	K 22 Bürenbrucher Weg	Zw. Bahnhof Ergite und OD-Ersecke	Innerhalb der Ortslage Schutzstreifen, ggf. auch einseitig, prüfen	P3	Problem parkende Fahrzeuge ist zu lösen. Eine Überwindung für den Freizeithverkehr geeignete Niegelung verläuft südlich der Ortslage und nördlich des Bahnhofsplatzes (siehe Karte). Eine HSB-Beschädigung hat nicht vorgefallen, da weder bestandener Radverkehrnetz NRW noch anderer Radwanderer (Bsp. AB)			
8 Hw	K 30 Lichtendörfel Str. / Römerstr.; K 31 Landweg	zwischen Ehrmündung Landkloster Str. und Teufelstr.	Schutzstreifen prüfen	P3	dingend notwendiger Netzschluss, hoher Schülerverkehr, enge Bausituation, unübersichtliche Sichtverhältnisse			
4 Hw	K 32 Goehner	zwischen Friedhofstr. und Massener Str.	Schutzstreifen prüfen	P4			Anlegen eines Schutzstreifens mit Einseitigkeit möglich, Deckenrenewierung wäre sinnvoll.	Deckenrenewierung in 2017, im Anschluss können Schutzstreifen bedingt angelegt werden
9 Frö	K 24 Orbaner Str.	Baarenhagener Str. bis nord. Ortsausgang Ostbüren	Schutzstreifen prüfen	P4	8 Schutzstreifen sind vorhanden! Hinweis für den gesamten Abschnitt (Maßnahmen Frö 4-9) Neubaumaß auf einzelnen Teilstücken noch sinnvoll, Vorschlag FB 50: Mittlere Nord-Süd-Achse für Frödenberg planungstechnisch, auf			
4 Frö	K 24 Hochberg	Enn. Alleestr. bis Beginn Weststeiner Heide	Diese Schutzstreifen prüfen	P4	Maßnahme südlich Fußweg Rad. Rev. von, nord. Schutzstreifen von, siehe auch Hinweis zum Aufbaustand S. 24		Im Zuge der Deckenrenewierung wurde in Fahrtrichtung Weststeiner Heide ein 1,50m breiter Schutzstreifen neu markiert. (FB 50)	
5 Frö	K 24 Westicker Heide	Jägerheider bis Hirschberg	Schutzstreifen prüfen	P4	siehe auch Hinweis bei Maßnahme 9 Frö			

Übersichtskarten

Für jede Stadt und Gemeinde wurde jeweils eine Karte erstellt, welche die Maßnahmen aus den Tabellen enthält. Die Nummerierungen der Maßnahmen sind in Tabelle und Karte identisch.

- – Umsetzung noch nicht begonnen
- – Umsetzung erfolgt
- – Überprüfung erfolgt – aber keine Verbesserung der Situation möglich
- – in der Umsetzungsphase

Beispiel Karte



Wichtige Maßnahmen:

Radschnellweg RS1

Die Entwicklung leistungsfähiger, zugleich stadt- und umweltverträglicher Mobilitätskonzepte ist eine der großen Herausforderungen in den meisten Metropolen und Ballungsräumen weltweit. In den letzten Jahren wurde immer deutlicher, dass regionale und verkehrsmittelübergreifende Planungsansätze notwendig sind, um den stetig komplexeren Herausforderungen urbaner Verdichtungsräume gerecht zu werden. Dabei spielt das Fahrrad als besonders umweltfreundliches und ressourcenschonendes Verkehrsmittel eine zentrale Rolle.

Durch die rasante technische Entwicklung immer leistungsstärkerer und komfortablerer Pedelecs können heute deutlich größere Entfernungen im Fahrradverkehr zurückgelegt und neue Zielgruppen angesprochen werden. Dadurch wird das Fahrrad, gerade auch im Alltagsverkehr, zu einer echten Alternative insbesondere im Bereich der Nahmobilität. Diese Entwicklung ist für den polyzentrischen Ballungsraum der Metropole Ruhr mit seinen nahen Distanzen zwischen den Städten und Kreisen von besonderer Bedeutung. Mit dem Radschnellweg Ruhr (RS 1) wird eine komfortable und sichere Infrastruktur für den Radverkehr geschaffen, die dieser Entwicklung Rechnung trägt. Er verbindet die großen Oberzentren und Hochschulen der Region und verläuft durch die zentralen urbanen Räume in der Hauptnachfrageachse für Mobilität in der Metropole Ruhr.

Vor allem für längere Strecken mit dem Rad gilt: sicher, komfortabel und zügig. Entsprechend sollen überdurchschnittlich hohe, auf Landesebene entwickelte Ausbau- und Qualitätsstandards bzgl. Breite, Oberfläche, Geradlinigkeit, weitgehende Kreuzungsfreiheit, Beleuchtung usw. realisiert werden. Mit dem RS 1 werden in vielen Fällen neue städtische Qualitäten geschaffen; dabei spielt die Linienführung eine entscheidende Rolle.

Der RS 1 ist Rückgrat der 2012 beschlossenen Regionalen Radwegekonzeption der Metropole Ruhr und ist eng verzahnt mit den kommunalen Radwegenetzen. Aus diesem Grund wurde der RS1 als Maßnahme mit der Priorität 1 in das Radverkehrskonzept mit aufgenommen. Damit der Radschnellweg RS1 fördertechisch einer Landesstraße gleichgestellt werden kann, soll im Herbst das Straßen- und Wegegesetz NRW entsprechend geändert werden.

Alleen-Radweg

Für den fahrradfreundlichen Kreis Unna ist der Alleen-Radweg eine wertvolle Ergänzung seines dichten und mehrere hundert Kilometer langen Radwege-Netzes. So wird er heute nicht nur von Spaziergängern, Wanderern, Skatern und Freizeit-Radlern genutzt. Die schnelle Verbindung zwischen Unna, Hamm, Werl und Welper schätzen Radsportler ebenso wie Menschen, die mit dem Rad zum Arbeitsplatz oder Einkauf fahren. Der Alleen-Radweg bietet zudem direkte Anschlüsse an weitere attraktive Rad- und Wanderrouten der Region: Sowohl die Route der Industriekultur, der Seseke-Radweg, die Hellweg-Route und die neue Westfälische Salzroute sind schnell und sicher zu erreichen.

In Zukunft soll der Alleen-Radweg auch als Zubringer für den geplanten Radschnellweg Ruhr RS1 dienen.

(Rad-)Verkehrskonzepte der Städte und Gemeinden

Eine nachhaltige Gestaltung der Mobilität steht auch bei den Städten und Gemeinden des Kreises Unna verstärkt im Vordergrund. Die von den Städten und Gemeinden erarbeiteten Konzepte berücksichtigen die Maßnahmen des Kreiskonzeptes und werden teilweise durch städtische, kleinräumige Maßnahmen ergänzt. Zum Beispiel hat die Stadt Lünen unter dem Namen „Maßnahmenkonzept RAD+“ ein Radverkehrskonzept erarbeiten lassen (August 2015), welches konkrete Maßnahmen aufzeigt, um den Status als „fahrradfreundliche Stadt Lünen“ auszubauen und als Standortfaktor zu etablieren. Angestrebt ist insgesamt ein hoher Anteil der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) am gesamten Verkehrsaufkommen.

Fröndenberg legt im Verkehrsentwicklungsplan 2030 (Februar 2016) die strategischen Grundsätze und Leitlinien der zukünftigen Verkehrsentwicklung fest. Der neue Plan wurde Verkehrsmittel übergreifend angelegt und stellt ein integriertes, strategisches und abgestimmtes Konzept für die zukünftige Mobilitätsentwicklung der Stadt Fröndenberg dar. Der Bereich Radverkehr ist eines der 5 Handlungsfelder.

Auch die Stadt Schwerte erarbeitet zurzeit das „Mobilitätskonzept 2025“. Damit sind die im Konzept enthaltenen Maßnahmen Grundlage einer zukünftigen stadtverträglichen Verkehrsentwicklungsplanung.

Fazit

Trotz knapper Kassen und vielerlei Hindernissen sind erfreulicherweise nicht wenige Maßnahmen im Zeitraum der letzten 3 Jahre umgesetzt bzw. auf den Weg gebracht worden.

Baulastträger	Maßnahmen		
	insgesamt	in Arbeit	umgesetzt
Land und Bund	72	9	7
Kreis	48	9	6
Städte und Gemeinden	28	1	14
	148	19	27

Neben relativ einfach umsetzbaren Maßnahmen, wie verkehrsbehördlichen Anordnungen (Geschwindigkeitsbegrenzungen, gemeinsame Nutzung von Rad-/Gehwegen), einfachen baulichen

Maßnahmen (Abmarkierung von Radfahrstreifen) wurden auch zahlreiche bauliche Radverkehrsanlagen gebaut. Nahezu jedes Neubauprojekt einer Kreisstraße schließt inzwischen einen Radweg ein, um das vorhandene Radwegenetz auszubauen und bestehende Verbindungslücken gemäß Radverkehrskonzept zu schließen.

Problematisch ist, dass die meisten Maßnahmen an Bundes- oder Landesstraßen vorgesehen sind und damit die Straßenbaulast nicht bei den Städten und Gemeinden oder dem Kreis Unna liegt und diese somit nicht selbst initiativ tätig werden können. Die einzelnen Bauprojekte werden auf Vorschlag des Landesbetriebs Straßenbau von den Regionalräten bei den Bezirksregierungen benannt und priorisiert und entsprechend der Rangfolge umgesetzt.

Derzeitige Rangfolge der Bauprogramme

Programm Radwegebau an bestehenden Landesstraßen			
<i>Rang</i>	<i>Maßnahme</i>	<i>Priorität RVK</i>	<i>Maßnahme-Nr. RVK</i>
2	L 810 Werne – Selm/Cappenberg (L 507 – NL Grenze)	P1	5 Selm
3	L 663 Kamen/Heeren-Werve, BA West, „Schäferstr. – Derner Straße“	P1	3 Kamen
11	L 821 Stadtgrenze DO/Holzwickede – L 677 („Nordstraße“)	P2	10 Holzwickede
14	L 663 Kamen/Heeren-Werve (L665) – Bönen/Im Dieken)	P1	7 Bönen 5 Kamen
17	L 664 Bergkamen/Weddinghofen (B61-K9)	P1	7 Bergkamen
18	L 881 Bönen/Lenningsen	P4	10 Bönen
23	L 736 Lünen/Beckinghausen – Bergkamen/Rünthe, Neubau G/R Hammer Stra./Westenhellweg	P3	13 Berkamen 13 Lünen
29	L 677 Holzwickede/Hengsen	P3	12 Holzwickede
Weitere Maßnahmen	L662 Schwerte/Geisecke – Dortmund/Lichtendorf (K10)	P3	4 Schwerte
Weitere Maßnahme	L 673 Schwerte/Westhofen – Wandhofen, Neubau Radweg „Hagener Sr.“	P1	8 Schwerte
Weitere Maßnahme	L679 Fröndenberg/Frömern – Unna/Kessebüren	P4	17 Unna
Weitere Maßnahme	L664 Bergkamen – Alte Landwehrstr. (Antrag als Bürgerradweg)	P3	6 Bergkamen

Programm Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 3. Mio. € Gesamtkosten je Maßnahme			
<i>Rang</i>	<i>Maßnahme</i>	<i>Priorität RVK</i>	<i>Maßnahme-Nr. RVK</i>
21	L 678 Holzwickede, Unnaer Str.	P2	16 Holzwickede
Weitere Maßnahme	L 672 Schwerte-Westhofen,	P4	9a - 9c - Schwerte
Weitere Maßnahme	L673 Schwerte	P4	5 Schwerte
Weitere Maßnahme	L 821 Bergkamen, Landwehrbrücke – L736	P1	10 Bergkamen
Weitere Maßnahme	L 663 OD Kamen/Südkamen	P1	2 Kamen

Einzige Ausnahme für eine zügigere Realisierung stellen die sog. „Bürradwege“ dar. Das vom Land geförderte Modellprojekt "Bürradwege" ermöglicht es den Kommunen, Radwege an Landesstraßen unbürokratisch auch dann zu realisieren, wenn im normalen Bauprogramm dafür kurzfristig keine Mittel zur

Verfügung stehen. Hierbei handelt es sich um Radwegebauprojekte die auf Initiative und mit Unterstützung der Bürgerschaft und der Kommune (Übernahme von Planungskosten, Grundstücksregelungen, Spendengelder) gemeinsam mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW realisiert werden. Die Stadt Bergkamen hat auf diese Weise bereits eine Maßnahme realisieren können (Maßnahme 10a – L821-L736 Königslandwehr bis Ortslage Heil), für eine weitere Maßnahme (Maßnahme 6 – L664 Landwehrstraße zwischen Hansastraße und Stadtgrenze/Autobahnbrücke) wurde ein Antrag gestellt.

Der aktualisierte Stand des Radverkehrskonzeptes ist den Anlagen 1- 5 zu entnehmen.

Anlagen

1. Anlage 1 Handlungsprogramm Kreisstraßen
2. Anlage 2 Handlungsprogramm Städte und Gemeinden
3. Anlage 3- Handlungsprogramm Landesstraßen
4. Anlage 4 Handlungsprogramm Bundesstraßen
5. Anlage 5 Übersichtskarten – Umsetzung bis 2016