

Landkreis Schaumburg

Verkehrsplan Kreisstraßen einschließlich Radwegebedarfsplan

Kurzfassung

Auftraggeber: Landkreis Schaumburg

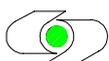
Auftragnehmer: Ing.- Gemeinschaft Dr.-Ing. Schubert
Am Friedenstal 1-3
D-30627 Hannover
Telefon 0511 - 57 10 79
Fax 0511 - 56 34 43
E-mail Schubert-Ing.Gem @T-Online.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Günter Knoche
Peter Contius
Gerdt-Dieter Rasch
Hannover, im Juni 2002

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. ZIEL UND GRUNDLAGEN DER UNTERSUCHUNG	1
2. VERKEHRSANALYSE UND BEWERTUNG DER KREISSTRASSEN	3
2.1 Ergebnisse der Verkehrszählungen 2000/2001 und Verkehrsentwicklung von 1985 bis 2000.....	3
2.2 Beurteilung der untersuchten Straßenabschnitte nach Ihrer Bedeutung im gesamten Kreisstraßennetz.....	3
3. RADWEGEBEDARF	6
3.1 Allgemeines zum Bewertungsverfahren.....	6
3.2 Datengrundlagen und Ergebnisse der Bewertung	7
4. ZUSAMMENFASSENDES ERGEBNIS ZUM KREISSTRASSENNETZES	8
4.1 Bewertung der Kreisstraßen hinsichtlich des Ausbau- und Radwegebedarfs	8
4.2 Planungsempfehlungen und Ausblick auf die weitere Verkehrsentwicklung	9
VERZEICHNIS DER TABELLEN UND ABBILDUNGEN	11

gut.schaum06a



1. ZIEL UND GRUNDLAGEN DER UNTERSUCHUNG

Das Kreisstraßennetz im Landkreis Schaumburg muss in einzelnen Bereichen saniert und ausgebaut werden insbesondere auch hinsichtlich notwendiger Radverkehrsanlagen.

Das den vorliegenden Ausbauplänen zugrundeliegende Datenmaterial bezüglich Verkehrsbedeutung und Netzfunktion ist weitgehend veraltet. So sind die Verkehrsdaten noch aus den 80-iger Jahren. Zwischenzeitlich ist das Verkehrsaufkommen deutlich angewachsen. Durch unterschiedliche Entwicklungen sowohl in der Struktur als auch im Verkehrsnetz haben die Belastungen auf den einzelnen Straßenabschnitten im Landkreis jedoch nicht gleichmäßig zugenommen.

Für die Erstellung und Umsetzung eines neuen Ausbauprogrammes hinsichtlich der verkehrlichen Wertigkeit und die damit verbundene Förderfähigkeit der einzelnen Kreisstraßenmaßnahmen nach GVFG ist eine aktuelle Verkehrsuntersuchung als Fortschreibung der Bedarfsplanung von 1988 zur Verkehrsbedeutung, zur Straßennetzfunktion und des Radwegebedarfs des gesamten Kreisstraßennetzes erforderlich.

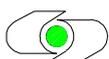
Der Landkreis Schaumburg hat daher eine Verkehrsuntersuchung über die verkehrliche und raumordnerische Wertigkeit des Kreisstraßennetzes und des Radwegebedarfs in Auftrag gegeben. In Ergänzung der Untersuchung sind die bautechnischen Kriterien für den Ausbaubedarf der Kreisstraßen zu erarbeiten. Die Bewertungen der Kreisstraßen hinsichtlich

- Verkehr
- Raumordnung und
- Bauzustand

bilden dann die Grundlage für die Prioritätenliste des neuen Ausbauprogrammes.

Die im Rahmen dieser Untersuchung durchgeführten Arbeitsschritte entsprechen den Anforderungen der zuschussgebenden Stellen nach GVFG hinsichtlich Transparenz und Herausarbeitung des verkehrsbedeutenden Kreisstraßennetzes. Die Ermittlung des Radwegebedarfs im Arbeitsprogramm basiert auf der vom Land Niedersachsen aufgestellten Methodik zur Aufstellung von Radwegebedarfsplänen.

Als Grundlage der Untersuchung wurden im Herbst 2000 und Frühjahr 2001 umfangreiche Verkehrszählungen auf den Kreisstraßen durchgeführt. Zusätzlich konnten die Ergebnisse der DTV-Zählungen 2000 und weiterer Zählungen auf den klassifizierten Straßen im Landkreis ausgewertet werden. Für die Ermittlung des Radwegebedarfs wurden zusätzlich aktuelle radverkehrsrelevante Strukturdaten von den einzelnen Gemeinden und dem Schulamt zur Verfügung gestellt und die Unfallstatistiken auf den Kreisstraßen der letzten 5 Jahre ausgewertet. Für die Bewertung der Kreisstraßen wurde zusätzlich das regionale Raumordnungsprogramm im Entwurf von 2001 herangezogen.



Das gesamte zu untersuchende Kreisstraßennetz mit einer Länge von ca. 290 km wurde in insgesamt 228 Abschnitte unterteilt, wobei die Einteilung aus dem Bedarfsplan von 1988 zugrunde gelegt und ergänzt wurde. Hierbei erfolgte auch eine neue Nummerierung der eingeteilten Kreisstraßenabschnitte. Die Zuordnung zu den alten Abschnittsnummern in der Verkehrsuntersuchung 1988 kann ebenfalls den Tabellen entnommen werden. Die Einteilung des Kreisstraßennetzes wurde nach

- Ortsdurchfahrten
- freie Strecke und
- wichtige Einmündungen oder Kreuzungen

vorgenommen. Die untersuchten Kreisstraßenabschnitte können aus den Grundlagenplänen (**Abbildung 1 und 2**) für den Nord- und Südbereich des Landkreises entnommen werden.

In der hier vorliegenden Kurzfassung der Verkehrsuntersuchung sind nur die wichtigsten Tabellen und Abbildungen als Auszug aus dem Gesamtbericht enthalten.

Neben der Ermittlung der reinen Verkehrsgrößen bildet die Analyse des Verkehrsnetzes hinsichtlich der funktionalen Bedeutung zur Raumordnung in der untersuchten Region eine weitere Planungsgrundlage. Die funktionale Gliederung des Straßennetzes stellt für die Verkehrsplanung eine Rahmenkonzeption dar. Sie ermöglicht, das Straßennetz in Abhängigkeit von der Bedeutung der jeweiligen Netzabschnitte zu gestalten.

Straßenkategorie

- **I** = großräumige Straßenverbindung (BAB)
- **II** = Straßen für überregionalen/regionalen Verkehr (B)
- **III** = Straßen für regionalen Verkehr (L und bedeutende K)
- **IV** = Straßen zur inneren Erschließung des Raumes (K)
(Zubringerfunktion zum übergeordneten Netz und zwischengemeindliche Verbindungen)
- **V** = nachgeordnete, flächenerschließende Straßen mit Zubringerfunktion und Ortsverbindungen (K)

Während die beiden Kreisstraßen 3 und 82 sowie der kurze Abschnitt der K 41 neben der Erschließung auch regionale Funktionen übernehmen, dienen die übrigen Kreisstraßen vorwiegend zur inneren Erschließung des Raumes als Zubringer zum übergeordneten Netz. Ein großer Teil dieser Kreisstraßen hat jedoch nur eine nachgeordnete Bedeutung.

2. VERKEHRSANALYSE UND BEWERTUNG DER KREISSTRASSEN

2.1 Ergebnisse der Verkehrszählungen 2000/2001 und Verkehrsentwicklung von 1985 bis 2000

Durch die im Jahre 2000/ 2001 durchgeführten ca. 40 Knotenpunktzählungen und 20 automatischen Zählungen über 24 Std. mit Zählplatten sowie der Auswertung der DTV - Zählungen 2000 konnten ausreichend aktuelle Verkehrsdaten für das Kreisstraßennetz ermittelt werden.

Ein direkter Vergleich der neuen Zählungen mit den letzten umfassenden Verkehrszählungen auf den Kreisstraßen aus dem Jahre 1985 ist für 41 Zählabschnitte möglich. Insgesamt hat das Verkehrsaufkommen an den vergleichbaren Zählabschnitten in 15 Jahren um über 50 % zugenommen. Während auf einzelnen Abschnitten kaum oder nur geringe Zunahmen zu verzeichnen sind, weisen andere Abschnitte wie z. B. die K 10 lfd. Nr. 24 südlich Müsingen extreme Verkehrszunahmen von 410 % auf. Hier ist es durch den Neubau dieses Straßenzuges östlich Bückeburg zu größeren Verkehrsverlagerungen gekommen.

Auf der Grundlage der neuen Verkehrszählungen, der älteren Netzuntersuchung im Kreisgebiet von 1988 und der aktuellen Strukturen, sowie des Netzaufbaus konnten für sämtliche 228 Abschnitte der Kreisstraßen die heute vorhandenen durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsbelastungen ermittelt werden.

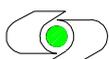
In der **Tabelle 1** sind für die unterteilten 228 Kreisstraßenabschnitte neben den jeweiligen Abschnittslängen und Fahrbahnbreiten die Verkehrsbelastungen in Kfz/Tag aufgeführt. Zusätzlich sind in der Tabelle Angaben zum Ausbau und Radwegebestand enthalten. Diese Daten bilden die Grundlage für die durchgeführten Bewertungen.

Die K 41 mit dem Abschnitt 122 im Bereich Altenhagen weist die höchsten Verkehrsbelastungen mit 8.300 Kfz/Tag auf. Es folgen die K 6 (Abschnitt 19 - Obernkirchen) und die K 27 (Abschnitt 77 – Stadthagen) mit 7.900 bzw. 7.600 Kfz/Tag. Die geringsten Belastungen liegen bei 300 Kfz/Tag.

2.2 Beurteilung der untersuchten Straßenabschnitte nach Ihrer Bedeutung im gesamten Kreisstraßennetz

Unabhängig vom Ausbaubedarf der Straßen sind sämtliche 228 Straßenabschnitte nach ihrer Verkehrs- und Netzbedeutung bewertet worden.

Hinsichtlich einer möglichen GVFG-Förderung wurde das gesamte Kreisstraßennetz zunächst in drei Verkehrsstufen mit hohen, mittleren und geringen Verkehrsbelastungen unterteilt. Zur Unterteilung der Straßen wurden etwa je ein Drittel der gesamt untersuchten Straßennetzlänge gebildet. Hiernach ergibt sich folgende Klassenbildung:



- | | |
|---|-------------------------|
| 1. Verkehrsstufe (84 Abschnitte mit rd. 99 km Länge) | ≥ 2.500 Kfz/Tag |
| 2. Verkehrsstufe (75 Abschnitte mit rd. 100 km Länge) | 1.100 bis 2.400 Kfz/Tag |
| 3. Verkehrsstufe (69 Abschnitte mit rd. 89 km Länge) | < 1.100 Kfz/Tag |

Die Einteilung des Netzes in Verkehrsstufen wird in den **Abbildungen 3 und 4** verdeutlicht.

Für die GVFG-Förderung des Kreisstraßenausbaus sind neben der verkehrlichen Einstufung dieser Kreisstraßenabschnitte weitere Kriterien im Gesamtnetz heranzuziehen.

So ist im folgenden eine zusätzliche raumordnerische Bewertung der Straßenabschnitte nach den in der folgenden Übersicht aufgeführten Netzkriterien vorgenommen worden. Hierbei wurden teilweise mehrere Bewertungsstufen eingeführt von

- keine Bedeutung
- geringe Bedeutung
- mittlere Bedeutung und
- hohe Bedeutung

so dass eine differenzierte Einstufung der Straßen in die Raumordnung des Landkreises vorgenommen werden konnte.

Raumordnerische Bewertung für Kreisstraßenabschnitte im Landkreis Schaumburg

TYP	Funktion	Netzbedeutung	Punkte
A	Zubringer für Orte oder Ortsteile zum klassifizierten Netz (innere Erschließung des Landkreises)	keine	0
		gering	1
		mittel	2
		hoch	3
B	Zubringer der Orte oder Ortsteile zum Mittelzentrum, bzw. Kreisstadt oder Grundzentrum oder Mittelzentren außerhalb des Landkreises	keine	0
		gering bis mittel	1
		mittel bis hoch	2
C	wichtige Ortsverbindung (auch über die Kreisgrenze hinaus) Verbindungsfunktion zwischen Bundes- und Landesstraße	keine	0
		gering bis mittel	1
		mittel bis hoch	2
D	wichtige Ortsdurchfahrt (innerörtliche Hauptverkehrsstraße)	nein	0
		ja	1
E	Bedeutung für den Erholungsverkehr Anbindung wichtiger Erholungsgebiete	nein	0
		Ja	1

Der Grad, in dem ein Abschnitt die Aufgaben der Raumordnung erfüllt, wurde durch eine Punktezahl ausgedrückt.

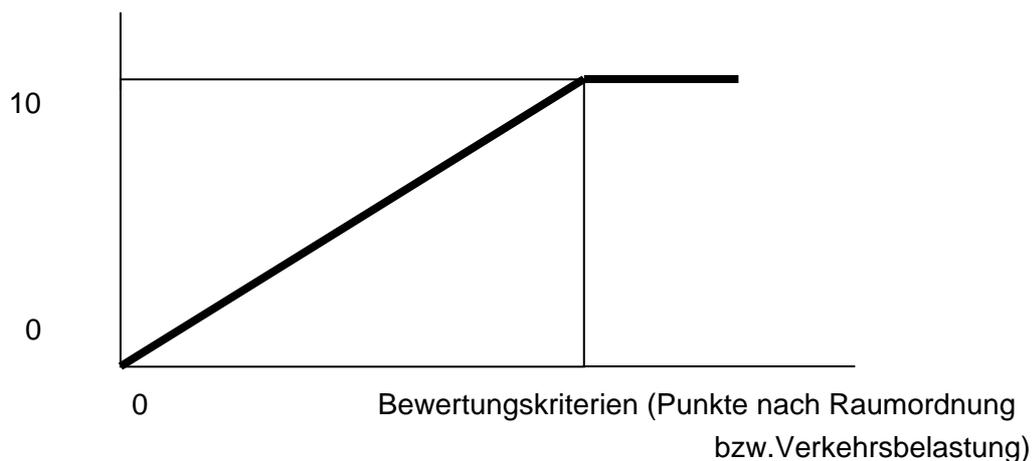


Zusätzlich sind aufbauend auf den ermittelten Rohpunktzahlen der Raumordnung bzw. der Größenordnung der Verkehrsbelastungen der einzelnen Abschnitte unterschiedliche Wichtungen der Einzelkriterien und ein lineares Punktesystem von 0 - 10 Punkte eingeführt worden, um eine Vergleichbarkeit zwischen den unterschiedlichen Bewertungen Raumordnung und Verkehr zu erreichen. Hierbei wurde die Obergrenze in den Einzelbewertungen zur Nivellierung von Spitzenwerten so gewählt, dass jeweils mehrere Abschnitte sowohl in der Raumordnung als auch im Verkehrswert die Maximalpunktzahl 10 erhielten.

Da in den Verkehrsbelastungen zwei Abschnitte extrem hohe Verkehrsbelastungen von über 8.000 Kfz/Tag aufweisen, erhielten alle Abschnitte, die mindestens 80% der Maximalbelastung bzw. mehr als 6.600 Kfz/Tag haben, die Höchstpunktzahl 10. Hiernach wurden für 9 Abschnitte 10 Punkte hinsichtlich der Verkehrsbelastungen vergeben.

Bei der raumordnerischen Bewertung erhielten alle Abschnitte, die 90% der gesamt zu erreichenden Bewertungspunkte aufweisen, die Höchstpunktzahl 10. Hiernach erhalten 8 Abschnitte hinsichtlich der Netzbedeutung nach der Raumordnung 10 Punkte.

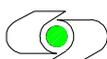
Punkte



In den **Abbildungen 5 und 6** sind die untersuchten Kreisstraßenabschnitte nach ihrer raumordnerischen Bedeutung in drei Stufen mit hoher, mittlerer und geringer Bedeutung dargestellt.

Die Überlagerung der verkehrlichen und raumordnerischen Bewertung der einzelnen Straßenabschnitte geht aus der **Tabelle 2** hervor. Hierbei wurde der Verkehrswert mit 2,5-facher Punktzahl berücksichtigt, so dass sich für den Abschnitt mit der höchsten Bewertung hinsichtlich Verkehr und Raumordnung eine Punktzahl von 35 ergibt. Diese Punktzahl wird von den drei Kreisstraßen K 27 (Abschnitt 77 – OD Stadthagen), K 41 (Abschnitt 122 – Altenhagen - Steinhude) und der K 82 (Abschnitt 225 – Bückeberg) erreicht.

Insgesamt können bei der Überlagerung von Verkehr und Raumordnung 93 der bewerteten Abschnitte mit 110 km bzw. ca. 38% des gesamten Kreisstraßennetzes in die erste Stufe mit



hoher Wertigkeit (≥ 15 Bewertungspunkte) eingeordnet werden. Hierunter fallen alle Straßenabschnitte mit Verkehrsbelastungen über 3.000 Kfz/Tag und weitere Straßenabschnitte mit Belastungen zwischen 1.700 Kfz/Tag und 3.000 Kfz/Tag bei gleichzeitig hoher Netzbedeutung hinsichtlich raumordnerischer Belange.

In die Stufe 2 mit mittlerer Wertigkeit (Punktzahl $8,0 < 15,0$) fallen 76 Abschnitte mit 91 km Länge. Hierunter befinden sich auch Abschnitte mit einer Verkehrsbelastung von ≥ 2.500 Kfz/Tag, die nach rein verkehrlicher Bewertung noch in das 1. Drittel der Verkehrsstufen eingeordnet sind. Aufgrund der geringen raumordnerischen Wertigkeit fallen diese Abschnitte in der Überlagerung jedoch zurück in die mittlere Stufe. **(Abbildungen 7 und 8)**

3. RADWEGEBEDARF

3.1 Allgemeines zum Bewertungsverfahren

Die Grundlage für die Ermittlung des Bedarfs von Radwegen an Kreisstraßen bilden Daten zur Kfz-Verkehrsmenge, Unfallzahlen und radverkehrserzeugende Strukturgrößen.

Neben dem Bedarf eines Radweges entlang einer Kreisstraße aus verkehrlicher oder sicherheitsmäßiger Betrachtung ist der potentielle Radwegbedarf mit Hilfe von Strukturdaten zu ermitteln.

Folgende Einzelkriterien sind in die Bewertung über Teilnutzenpunkten einbezogen worden, wobei eine Zuordnung in drei Kriteriengruppen vorgenommen wurde:

Kriteriengruppe	Einzelkriterien
Verkehr	K 1 – Verkehrsmenge in Kfz/Tag K 3 – Breite der Fahrbahn
Unfallgeschehen	K 4 – Unfalltote K 5 – Schwerverletzte K 6 – Leichtverletzte K 7 – Sachschäden
Kriteriengruppe	Einzelkriterien
Struktur	K 8 – Schülerverkehr K 9 – Einwohner bezogen auf zentrale Einrichtungen K 10 – Beschäftigte bezogen auf Gewerbe-/Industriegebiete K 11 – radverkehrserzeugende Einrichtungen K 12 – Radwanderwege

Die Bewertung der einzelnen Straßenabschnitte erfolgte zunächst für jedes Einzelkriterium, wobei wiederum - wie bei der Kreisstraßenbewertung unter Abschnitt 2 - über ein Punktesys-

tem linear von 0 - 10 Punkte vergeben werden konnten. Abschnitte mit der höchsten Einstufung (kritische Werte) erhielten 10 Punkte.

Nach der Ermittlung der einzelnen Bewertungsgrößen wurden die Nutzenpunkte über verschiedene Wichtungsansätze in die drei Teilbereiche

- Verkehr
- Unfall und
- Struktur

zusammengefasst, aus der dann die Gesamtnutzenzahl je untersuchten Straßenabschnitt gebildet worden ist. In die Gesamtnutzenzahl wurden weitere Zusatzpunkte für die untersuchten Straßenabschnitte hinsichtlich Netzergänzung und Lückenschluss hinzugerechnet.

3.2 Datengrundlagen und Ergebnisse der Bewertung

Neben der neuen verkehrlichen Bewertung der Kreisstraßen sind parallel die von den Gemeinden angegebenen neuen Strukturgrößen und Schülerdaten, sowie die erfassten Unfallgrößen in den Bewertungsansatz für den Radwegebedarf eingearbeitet worden. Da teilweise differenzierte neue Strukturangaben fehlen, wurden entsprechende Annahmen getroffen.

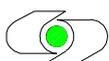
In die Bewertung einbezogen wurden dann nur noch die Abschnitte ohne Radweg bzw. mit teilweise vorhandenem Radweg. Hierdurch reduziert sich die Anzahl der bewerteten Abschnitte von vorher 228 auf jetzt 155. Knapp 90 km bzw. 31 % des gesamten Kreisstraßennetzes ist bereits mit einem Radweg ausgestattet.

Das Ergebnis der ermittelten Gesamtnutzenpunkte ist in der Rangfolge ihrer Nutzenpunkte für die Kreisstraßenabschnitte in der **Tabelle 3** aufgeführt. Hierin sind die Kreisstraßenabschnitte die bereits auf voller Länge einen Radweg aufweisen nicht mehr enthalten.

Nach einer ersten Reihung des noch vorhandenen Radwegebedarfs in zwei Dringlichkeitsstufen können 53 Abschnitte einer 1. Dringlichkeitsstufe und weitere 53 Abschnitte einer 2. Dringlichkeitsstufe zugeordnet werden, die auch den **Abbildungen 9 und 10** entnommen werden können. Für die restlichen 49 Abschnitte mit einer Länge von ca. 71 km bzw. rd. 25 % des Gesamtnetzes kann z. Zt. kein Radwegebedarf ermittelt werden.

Den höchsten Radwegebedarf mit über 60 Bewertungspunkten weisen die K 11 (Abschnitte 31, 32 im Bereich Obernkirchen), die K 2 (Abschnitt 8 OD Bückeburg) und K 24 (Abschnitt 73 Stadthagen – Wendthagen) auf. Diese Abschnitte sind z.T. auch als Lückenschlüsse im Gesamtradwegenetz einzustufen.

Grundlage für die Festlegung der Dringlichkeitsstufen bildet auch das Diagramm in **Abbildung 11**, aus dem die Verteilung der ermittelten Nutzenzahlen hinsichtlich des Radwegebe-



darfs über die insgesamt noch ohne Radweg ausgewiesenen 155 Straßenabschnitte mit etwa 200 km Länge bzw. knapp 70 % des gesamten Kreisstraßennetzes entnommen werden kann.

4. ZUSAMMENFASSENDES ERGEBNIS ZUM KREISSTRASSENNETZES

4.1 Bewertung der Kreisstraßen hinsichtlich des Ausbau- und Radwegebedarfs

Mit den hier erarbeiteten Untersuchungsergebnissen liegt eine einheitliche Bewertung aller Kreisstraßen im Landkreis Schaumburg hinsichtlich ihrer verkehrlichen und raumordnerischen Wertigkeit und des Bedarfs von zusätzlichen Radwegen vor. Eine Ergänzung und Fortschreibung der Daten ist jederzeit möglich. Mit den noch zusammen zustellenden bautechnischen Zuständen der einzelnen Straßenabschnitte bilden diese Daten die Grundlage für die Aufstellung langfristiger Ausbauprogramme.

Da in den bewerteten Abschnitten auch Abschnitte enthalten sind, die bereits in den letzten Jahren ausgebaut oder neu gebaut worden sind, kann die Zahl der in die Ausbauprogramme der nächsten Jahre zu übernehmenden Maßnahmen noch erheblich reduziert werden.

Unter Herausnahme der ausgebauten Straßenabschnitte und der Abschnitte, für die aufgrund der geringen Netzbedeutung und geringen Verkehrsbelastungen kein Ausbaubedarf aus heutiger Sicht besteht, ergibt sich in der Zusammenfassung der Ergebnisse der Straßen- und Radwegewertung eine abgespeckte Version der noch zu betrachtenden Straßenabschnitte für mögliche Ausbaumaßnahmen in den nächsten 10 bis 15 Jahren.

Die hiernach noch verbleibenden 113 Straßenabschnitte mit einer Gesamtlänge von ca. 137 km sind in der Rangfolge der Bewertung in **Tabelle 4** aufgeführt und in den **Abbildungen 12 und 13** nach ihren Bewertungsstufen mit der zusätzlichen Angabe eines Radwegebedarfs dargestellt.

Entscheidend für die Durchführung von Einzelmaßnahmen ist auch die Finanzierung und in dem Zusammenhang die Förderbarkeit einer Baumaßnahme z. B. nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Bezüglich der Förderungsmöglichkeiten einzelner Maßnahmen im Rahmen des GVFG können die in der **Tabelle 4** der Gesamtbewertung nach Verkehr, Raumordnung und Radwegebedarf ermittelten 45 Abschnitte mit hoher Wertigkeit eingestuft werden. Hierunter fallen auch die meisten der vom Landkreis empfohlenen Ausbaumaßnahmen für das neue Ausbauprogramm.

Darüber hinaus sollten aber auch Abschnitte in der mittleren Wertigkeitsstufe entweder mit hohen Verkehrsbelastungen ≥ 2.500 Kfz/Tag oder hoher Punktzahl ≥ 8 hinsichtlich der Raumordnung und/oder einem ausgewiesenem Radwegebedarf insbesondere, wenn die bautechnische Bewertung des Straßenzustandes eines Ausbaus begründet in die GVFG-

Förderung übernommen werden. Auch weitere infrastrukturelle Sachverhalte können zusätzliche Argumente für die Förderfähigkeit einer Ausbaumaßnahme liefern.

Im Rahmen der Untersuchung sind zusätzlich die 4 Knotenpunkte K 6 / K 14 und K 6 / K 13 in Obernkirchen, K 82 / Zubringer zur B 83 in Bückeburg und K 53 / B 442alt in Rodenberg hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeiten beim Ausbau zu einem Kreisverkehrsplatz überprüft worden. Hier konnten für alle Knotenpunkte gute bis sehr gute Leistungsfähigkeiten für einen Kreisverkehrsplatz auch unter Berücksichtigung einer weiteren Verkehrszunahme nachgewiesen werden. Diese Maßnahmen sollten ebenfalls aufgrund der hohen Wertigkeiten der Straßenabschnitte in die GVFG-Förderung eingebracht werden.

4.2 Planungsempfehlungen und Ausblick auf die weitere Verkehrsentwicklung

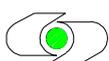
Auf der Grundlage der hier erfolgten Bewertungen der Kreisstraßen sind etwa bis zu 25 % des gesamten Netzes bzw. rd. 65 km Baumaßnahmen hinsichtlich des Straßenausbaus oder Radwegebaus vorzusehen und in zeitnahe Ausbauprogramme zu übernehmen.

Unter Berücksichtigung der weiteren Verkehrsentwicklung sollten die empfohlenen Maßnahmen umgesetzt werden. Mit einem weiteren Anstieg der Verkehrsbelastungen im gesamten Straßennetz um etwa 10 % in den nächsten 15 Jahren allein aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung in Deutschland ist auch im Landkreis Schaumburg trotz eines heute schon weit überdurchschnittlichen Motorisierungsbestandes von über 600 Pkw/ 1000 Einwohner (540 Pkw/ 1000 EW im Bundesdurchschnitt) zu rechnen. Insbesondere ist der Radwegeausbau zur Verbesserung der Bedingungen für die schwächeren Verkehrsteilnehmer und der Verkehrssicherheit dringend voranzutreiben.

Bei der Aufstellung der Ausbauprogramme ist weiterhin zu berücksichtigen, dass der Landkreis Schaumburg über eine relativ dichte und flächendeckende Gesamtstraßennetz aus Bundes-, Landes- und Kreisstraßen verfügt. Neubaumaßnahmen im Kreisstraßennetz sind aufgrund des vorhandenen Netzes nicht erforderlich.

Jedoch können Netzveränderungen im Gesamtstraßennetz des Landkreises, die Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen oder größere Strukturentwicklungen auch zu Änderungen im Kreisstraßennetz und möglichen Neubaumaßnahmen führen, wie im folgenden aufgeführt und in den **Abbildungen 12 und 13** gesondert dargestellt sind.

Hierunter fällt u. a. eine **Ortsumgehung Wiedensahl** im Zuge der **K 42** als Teil einer regionalen Straßenverbindung von der Verknüpfung mit der Landesstraße 372 südöstlich Wiedensahl im Bereich des Landkreises Schaumburg nach Nordrhein-Westfalen in den angrenzenden Landkreis Minden/Lübbecke. Die Planung ist in **Abbildung 12** mit **A** gekennzeichnet. Eine deutliche Steigerung der Verkehrsbedeutung dieser neu zubauenden und verlegten K 42 ist vor allem nach dem Bau des in Nordrhein-Westfalen geplanten Landesstraßenzuges



im Raum Petershagen mit Anschluss an die K 42 zu erwarten. In einer gesonderten Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 1999 für das Straßenbauamt Hameln wurde für die verlegte K 42 unter Berücksichtigung der Planungen in Nordrhein-Westfalen ein Prognosewert von 4.500 Kfz/Tag ermittelt.

In die Planungsüberlegungen gehören auch die verkehrlichen Wirkungen im Bereich **Evesen** bei der geplanten Schließung des Bahnüberganges im Zuge der **K 1** (mit **B** in **Abbildung 12**). Hierzu wurde ebenfalls vorab im Jahre 2000 eine gutachterliche Stellungnahme für das Straßenbauamt Hameln verfasst. Aufgrund der relativ geringen Verkehrsbedeutung von 500 Kfz/Tag auf dem heutigen Bahnübergang sind keine unverträglichen Belastungsverlagerungen auf das angrenzende Gemeindestraßennetz zu erwarten. Mögliche Ausbaumaßnahmen insbesondere im Zuge des Hohen Weges und Neuordnung des Kreisstraßennetzes sind noch zu überprüfen. Hier sollten jedoch zunächst die Ausbauplanungen der Deutschen Bahn AG für die Bahnstrecke noch abgewartet werden, bis eine endgültige Entscheidung zum Straßenausbau erfolgen kann. Insgesamt hat die K 1 im Bereich des Bahnüberganges eine gewisse raumordnerische Bedeutung für den Anschluss einer kleinen Siedlung nördlich des Bahnüberganges und der Verbindung vom Ortsteil Nordholz mit rd. 250 Einwohnern in Richtung Bückeburg.

Eine Verlegung der **K 8** aus dem Ortsbereich **Luhden** heraus mit einer Neubaustrecke und neuer Anbindung an die B 83 nordwestlich Luhdens, wie von Seiten der Politiker des Landkreises als Bestandteil des Ausbauprogrammes gefordert, ist in **Abbildung 13** als **C** dargestellt. Diese Maßnahme bringt eine Verkehrsverlagerung von der Ortsdurchfahrt Luhden von ca. 2.000 Kfz/Tag auf die Neubaustrecke bzw. rd. 50% Entlastung in der Ortsdurchfahrt. Die Ortsdurchfahrt Luhden weist heute eine Belastung von ca. 3.800 Kfz/Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von knapp 4% auf. Eine Bewertung des Neubauabschnittes nach Verkehr und Raumordnung ergibt etwa eine Punktzahl von 13, wonach eine Einstufung in die mittlere Wertigkeit erfolgen würde. Eine GVFG- Förderung bleibt daher fraglich.

Eine weitere Netzänderung kann sich bei dem geplanten mehrspurigen **Ausbau der B 65** zwischen Bad Nenndorf und Beckedorf ergeben. Hier steht der **Entfall des Anschlusses der K 48** an die B 65 in der Diskussion, wie in **Abbildung 12** als **D** gekennzeichnet. Hierdurch würden sich zusätzliche Fahrten auf die K 47 mit der Ortsdurchfahrt Horsten sowie dem Anschluss an die B 65 und auf die K 31 mit den Ortsdurchfahrten Riepen und Beckedorf verlagern, was sicher als nachteilig zu bewerten ist. Auch die Erreichbarkeit des Ortsteiles Riepen mit rd. 550 Einwohnern und Anbindung an das übergeordnete Straßennetz wird durch Abhängung der K 48 von der B 65 umwegiger. Eine abschließende Bewertung für die Planung der B 65 auf die Kreisstraßen kann im Rahmen dieser Untersuchung nicht vorgenommen werden. Hierzu sind weitergehende Überlegungen anzustellen.

VERZEICHNIS DER TABELLEN UND ABBILDUNGEN

(auszugsweise)

Tabelle

Nr.

1. Grundtabelle - Straßenabschnitte mit vorhandenem Ausbau u. maßgeblichen Verkehrsmengen in Kfz/Tag
2. Straßenabschnitte sortiert nach Bewertungspunkten hinsichtlich Verkehr und Raumordnung
3. Bewertungsergebnisse für die Radwegebedarfsermittlung
4. Zusammengefasste Bewertung mit Ausbau- oder Radwegebedarf

Abbildung

Nr.

- 1, 2 Grundlagenplan zum Kreisstraßennetz
- 3, 4 Einteilung der Kreisstraßen in Verkehrsstufen
- 5, 6 Einteilung der Kreisstraßen nach der Raumordnung
- 7, 8 Einteilung der Kreisstraßen nach Verkehr und Raumordnung
- 9, 10 Radwegebedarf und Dringlichkeitsstufen an Kreisstraßen
- 11 Diagramm zum Radwegebedarf
- 12, 13 Zusammengefasste Bewertung der Kreisstraßen mit Ausbau- oder Radwegebedarf

Kreisstraßen im Landkreis Schaumburg - Grundtabelle

Straßenabschnitte mit vorhandenem Ausbau und den maßgeblichen Verkehrsmengen 2000

Rohpunkte i = (Minimum - Anzahl i)/(Minimum - Prozentsatz vom Maximum) x 10

min.	300
80%max.	6650

lfd. Nr.	Str. Nr.	Straßenabschnitt			Länge [km]	Breite [m]	Ausbau	Radweg	verkehrliche Bewertung	
		Nr.	Lage	Nr.alt					Kfz/Tag	Rohpkt.
1	K1	1	Röcke (B65) - Petzen (K2)	1	1,1	5,5	0	0	1.500	1,9
2	K1	2	Petzen (K2) - Evesen (Bü)	2	0,9	5,5	0	0	2.400	3,3
3	K1	3	Evesen (Bü) - Hoher Weg	3	0,4	4,7	0	2	500	0,3
4	K1	4	Evesen, Hoher Weg - Nordholz	3	0,8	4,7	2	2	700	0,6
5	K1	5	Nordholz - K4	4	1,7	5,0	0	2	1.600	2,0
6	K1	6	K4 - K3	5	1,4	5,5	0	2	800	0,8
7	K2	7	Petzen - OD Bückeberg	6	2,2	6,5	0	0	3.300	4,7
8	K2	8	OD Bückeberg	7	0,7	9,0	0	1	6.100	9,1
9	K3	9	Landesgrenze - Cammer (K5)	8	0,7	5,0	0	0	3.200	4,6
10	K3	10	Cammer (K5) - K1	9	1,4	6,0	0	2	3.200	4,6
11	K3	11	K1 - K4	10	2,4	5,5	2	2	2.500	3,5
12	K3	12	OD Meinsen (K4 - K14)	11	0,6	5,5	2	2	3.100	4,4
13	K3	13	Meinsen (K14) - L450	12	1,3	6,0	0	0	1.100	1,3
14	K4	14	K1 - Meinsen (K3)	13	1,7	6,5	0	2	800	0,8
15	K5	15	OD Cammer - Landesgrenze	14	0,8	5,5	0	0	2.500	3,5
16	K6	16	Obernkirchen (L442 - K14)	15	0,5	6,5	0	2	5.100	7,6
17	K6	17	Obernkirchen (K14 - K13) Nord	16	0,3	6,5	0	2	6.700	10,0
18	K6	18	Obernkirchen (K14 - K13) Süd	16	0,3	6,5	0	2	7.500	10,0
19	K6	19	Obernkirchen (K13 - K11)	17	0,4	6,5	0	2	7.900	10,0
20	K7	20	Landesgrenze - B83 (Selliend.)	18	0,2	5,0	2	2	500	0,3
21	K8	21	B83 - Luhden	19	0,5	6,3	0	0	3.900	5,7
22	K8	21 A	OD Luhden	19	0,9	6,3	0	0	3.000	4,3
23	K8	22	Luhden - Landesgrenze	20	0,7	6,5	0	0	2.000	2,7
24	K9	23	Heeßen - L442	21	1,6	6,0	0	2	2.300	3,1
25	K10	24	Bückeberg (B65) - Bergdorf ((1985 GV))	210	1,1	6,0	0	0	6.200	9,3
26	K10	25	Bergdorf - OD Ahnsen	23	1,3	6,5	0	0	6.200	9,3
27	K10	26	Ahnsen - L451	24	0,8	6,5	0	0	6.000	9,0
28	K10	27	L451 - K11	25	0,5	6,5	0	0	5.600	8,3
29	K10	28	K11 - Krainhagen (OA)	26	1,4	5,2	2	2	3.100	4,4
30	K10	29	Krainhagen - L442	27	0,8	6,5	0	2	1.700	2,2
31	K11	30	L451 - K10	28	1,1	5,5	0	2	2.300	3,1
32	K11	31	K10 - Obernkirchen (OA)	29	1,4	5,5	0	2	5.800	8,7
33	K11	32	Obernkirchen (OA - K6)	30	0,6	5,5	0	2	6.300	9,4
34	K11	33	Obernkirchen (K6 - L442)	31	0,5	5,5	0	2	6.800	10,0
35	K12	34	Bückeberg (L450) - Achum (OA)	32	2,8	6,5	0	0	4.500	6,6
36	K12	35	Achum (OA) - K14	33	0,8	6,5	0	0	4.200	6,1
37	K12	36	K14 - Seggebruch (K16)	34	1,1	6,5	0	0	5.400	8,0
38	K12	37	Seggebruch - Deinsen (L446)	35	0,7	6,5	0	0	4.200	6,1
39	K13	38	Vehlen (B65) - Obernk. (K6) West	36	0,9	5,2	0	0	4.100	6,0
40	K13	39	Vehlen (B65) - Obernk. (K6) Ost	36	0,9	5,2	0	0	4.300	6,3
41	K14	40	Meinsen (K3) - L450	37	0,5	6,0	2	2	2.900	4,1
42	K14	41	L450 - Echartorf (K12)	38	1,9	6,5	0	0	3.500	5,0
43	K14	42	Echartorf (K12) - Bü - (K12)	39	0,2	6,5	0	0	6.400	9,6
44	K14	43	Echartorf (K12) - Gelldorf (OA) West	39	0,9	6,5	0	0	3.700	5,4
45	K14	44	Echartorf (K12) - Gelldorf (OA) Ost	39	0,8	6,0	0	0	3.100	4,4
46	K14	45	Gelldorf (OA) - K 18	40	0,8	5,5	0	0	3.400	4,9
47	K14	46	Gelldorf K 18 - B65	40	0,3	6,0	0	0	5.000	7,4
48	K14	47	B65 - Obernkirchen (k6)	41	6,0	6,0	0	0	5.800	8,7
49	K15	48	Warber (L450) - Rusbend (L446)	42	2,1	4,0	2	2	800	0,8
50	K16	49	Seggebruch (K12) - K17	43	1,3	5,0	1	2	1.500	1,9
51	K16	50	K17 - Abzw. K19 n. Stemmen	44	1,3	5,0	2	2	1.300	1,6
52	K16	51	K19 - Levesen (L446)	45	1,0	6,0	0	0	1.200	1,4
53	K17	52	K19 - Bü - Südhorsten (OA)	46	0,7	6,5	0	0	700	0,6
54	K17	53	Südhorsten (OA) - K18	46	1,1	6,0	0	2	800	0,8
55	K18	54	Gelldorf (K14) - Südhorsten (K17)	47	1,5	6,5	0	2	4.300	6,3
56	K18	55	Südhorsten - Kirchhorsten (K19)	48	1,0	6,5	0	2	4.300	6,3
57	K18	56	Kirchhorsten (OD)	49	1,0	6,0	0	2	4.900	7,2
58	K18	57	Kirchhorsten - Enzen (L446)	50	2,0	6,0	2	2	4.900	7,2

Kreisstraßen im Landkreis Schaumburg - Grundtabelle

Straßenabschnitte mit vorhandenem Ausbau und den maßgeblichen Verkehrsmengen 2000

Rohpunkte i = (Minimum - Anzahl i)/(Minimum - Prozentsatz vom Maximum) x 10

min.	300
80%max.	6650

lfd. Nr.	Str. Nr.	Straßenabschnitt			Länge [km]	Breite [m]	Ausbau	Radweg	verkehrliche Bewertung	
		Nr.	Lage	Nr.alt					Kfz/Tag	Rohpkt.
59	K19	58	Sülbeck (B65) - Kirchhorsten	51	2,0	6,0	0	0	3.900	5,7
60	K19	59	Kirchhorsten - Bü	52	1,0	6,5	0	0	2.500	3,5
61	K19	60	Bü - Helpsen	52	0,5	6,5	0	0	2.800	3,9
62	K19	61	Helpsen	52	0,3	6,5	0	0	4.000	5,8
63	K19	62	K16 - Stemmen (L446)	53	1,0	6,5	0	0	2.800	3,9
64	K20	63	Stemmen (L446) - Gemeindegrenze	54	1,8	6,0	0	0	3.200	4,6
65	K20	64	Gemeindegrenze - Meerbeck (K21)	55	2,4	6,5	1	1	3.600	5,2
66	K20	65	Meerbeck (K21) - L372	56	1,4	6,5	0	0	3.800	5,5
67	K21	66	Niedernwöhren (L372 - K28)	57	1,1	5,0	0	0	1.400	1,7
68	K21	67	K28 - Meerbeck (K20)	58	1,0	6,5	1	2	3.000	4,3
69	K21	68	Meerbeck (K20) - Hobbensen (L446)	59	1,8	6,5	0	0	4.100	6,0
70	K22	69	Enzen (L446) - Meinfeld	60	1,3	6,5	0	0	2.800	3,9
71	K22	70	Meinfeld - Nienstädt	61	1,7	6,5	0	0	3.200	4,6
72	K22	71	Nienstädt - B65	62	0,8	6,5	0	0	4.300	6,3
73	K23	72	Nienstädt (B65) - Wendthagen (L447)	63	2,1	6,0	0	0	1.400	1,7
74	K24	73	B65 - Wendthagen (L447)	64	2,1	6,5	0	2	2.400	3,3
75	K25	74	Stadthagen (L444) - Wendthagen (L447)	65	3,0	6,5	0	0	2.000	2,7
76	K26	75	Habichhorst (L444) - Obernwöhren	66	1,1	5,0	wird z.Zt. ausgebaut		1.400	1,7
77	K26	76	Obernwöhren - L447	67	1,4	5,0	wird z.Zt. ausgebaut		1.300	1,6
78	K27	77	OD Stadthagen	68	1,6	9,0	0	1	7.600	10,0
79	K27	78	Stadthagen - Lauenhagen (K28)	69	1,8	6,5	0	0	5.300	7,9
80	K27	79	Lauenhagen (K28 - K32)	70	0,8	6,5	0	1	6.300	9,4
81	K27	80	Lauenhagen (K32) - Pollhagen (K33)	71	3,4	7,0	0	2	4.700	6,9
82	K27	81	K33 - L371	72	0,3	7,0	0	2	3.800	5,5
83	K28	82	Niedernwöhren (K21 - L372)	73	0,6	6,0	0	2	2.500	3,5
84	K28	83	Niedernwöhren (L372 - OE)	74	1,0	5,5	0	2	2.800	3,9
85	K28	84	Niedernwöhren (OE) - Nordsehl (L371)	75	1,6	5,5	0	2	2.700	3,8
86	K28	85	Nordsehl (L371) - Lauenhagen (K27)	76	1,7	6,0	0	2	2.700	3,8
87	K28	86	Lauenhagen (K27 - OE)	77	0,4	6,0	0	2	3.200	4,6
88	K28	87	Lauenhagen - Lüdersfeld (L445)	78	2,0	6,5	0	2	2.900	4,1
89	K29	88	Lüdersfeld (L449 - Vornhagen)	79	0,7	5,0	2	2	1.800	2,4
90	K29	89	Vornhagen (OA - B65)	80	2,9	5,0	1	2	1.800	2,4
91	K29	90	Vornhagen (B65 - Blyinghausen (L444)	81	1,8	5,0	2	2	1.600	2,0
92	K30	91	Reinsen (L444) - Heuerßen (OA)	82	1,4	5,0	2	2	1.600	2,0
93	K30	92	Heuerßen (OA) - Kobbensen (B65)	83	1,4	5,5	2	2	1.600	2,0
94	K30	93	Kobbensen (B65) - K31	84	1,7	6,0	0	0	3.900	5,7
95	K30	94	K31 - Lindhorst (L449)	85	1,2	6,5	0	2	5.000	7,4
96	K30	95	Lindhorst (L449 - OE)	86	0,7	5,0	0	2	3.500	5,0
97	K30	96	Lindhorst (OE) - L445	87	1,5	5,5	0	0	3.300	4,7
98	K31	97	Lindhorst (K30) - Beckedorf (L370)	88	1,8	6,0	0	0	2.500	3,5
99	K31	98	Beckedorf(L370) - Riepen (K48)	89	1,5	5,0	1	0	1.500	1,9
100	K32	99	Lauenhagen (K27) - Hülshagen (OE)	90	2,3	5,5	0	0	1.400	1,7
101	K32	100	Hülshagen (OE) - K33	91	0,4	6,0	0	0	1.200	1,4
102	K33	101	K27 - K 45	93	1,6	6,0	0	0	1.300	1,6
103	K33	102	K 45 - K32	94	2,0	6,0	0	0	600	0,5
104	K33	103	K32 - Niedernholz (K35)	95	0,9	6,0	0	2	1.200	1,4
105	K33	104	Niedernholz (K35) - Lüdersfeld (K34)	96	1,2	5,5	0	2	1.400	1,7
106	K33	105	Lüdersfeld (K 34 - L 445)	96	0,1	5,5	0	2	900	0,9
107	K34	106	Lüdersfeld (K33 - L445)	97	0,1	5,5	2	2	600	0,5
108	K35	107	Niedernholz (K33) - Mittellandkanal	98	1,0	5,0	2	2	400	0,2
109	K35	108	Mittellandkanal - Sachsenhagen (L370)	99	1,7	5,0	2	2	500	0,3
110	K36	109	Wölpinghausen (L370 - OE)	100	0,6	5,5	0	2	900	0,9
111	K36	110	Wölpinghausen - Wiedenbrücke (K37)	101	1,6	5,0	0	2	900	0,9
112	K36	111	Wiedenbrücke (K37 - K38)	102	0,5	5,0	0	2	900	0,9
113	K36	112	Wiedenbrücke (K38) - L453	103	1,1	5,0	2	2	700	0,6
114	K37	113	Bergkirchen (L370) - Schmalenbruch	104	1,2	4,0	2	2	300	0,0
115	K37	114	Schmalenbruch - Wiedenbrücke (K36)	105	0,8	4,0	2	2	300	0,0
116	K37	115	Wiedenbrücke (K36) - B441	106	1,0	4,0	2	2	600	0,5

Kreisstraßen im Landkreis Schaumburg - Grundtabelle

Straßenabschnitte mit vorhandenem Ausbau und den maßgeblichen Verkehrsmengen 2000

Rohpunkte i = (Minimum - Anzahl i)/(Minimum - Prozentsatz vom Maximum) x 10

min.	300
80%max.	6650

lfd. Nr.	Str. Nr.	Straßenabschnitt			Länge [km]	Breite [m]	Ausbau	Radweg	verkehrliche Bewertung	
		Nr.	Lage	Nr.alt					Kfz/Tag	Rohpkt.
117	K38	116	Wiedenbrücke (K36) - B441	107	0,6	6,0	0	2	800	0,8
118	K39	117	L445 - Kreisgrenze	108	0,5	5,0	0	2	1.000	1,1
119	K40	118	Kreisgrenze - K 39	109	0,8	6,5	0	2	2.600	3,6
120	K40	119	K 39 - L445	109	0,2	6,5	0	2	3.500	5,0
121	K40	120	L 445 - Düdinghausen ((1985 K 45))	116	1,6	5,5	2	2	500	0,3
122	K40	121	Düdinghausen - Auhagen ((1985 K 45))	115	1,9	5,0	2	2	400	0,2
123	K41	122	Altenhagen (B441 - Kreisgrenze)	110	0,3	6,5	0	0	8.300	10,0
124	K42	123	Landesgrenze - Wiedensahl (OA)	111	1,3	6,5	0	2	1.100	1,3
125	K42	124	Wiedensahl (OA - L372)	111	0,4	6,0	0	2	1.500	1,9
126	K43	125	Wiedensahl (L372) - K44	112	2,2	5,5	2	2	800	0,8
127	K43	126	K44 - Kreisgrenze	113	1,3	6,0	2	2	300	0,0
128	K44	127	K43 - Kreisgrenze	114	1,7	6,0	2	2	600	0,5
129	K45	128	Sachsenhagen (L370) - K33 ((1985 GV))	212	3,2	6,0	0	0	1.100	1,3
130	K46	129	Rehrwiehe - Nordbruch (L449)	117	0,8	5,5	0	2	500	0,3
131	K47	130	Rehren (L449 - K 50)	118	0,3	6,0	0	2	1.000	1,1
132	K47	131	Rehren (K50 - OE)	118	0,4	6,0	0	2	1.000	1,1
133	K47	132	Rehren (OE) - Ohndorf (OA)	119	1,3	6,5	0	2	1.000	1,1
134	K47	133	OD Ohndorf Nord	120	0,5	5,5	0	2	1.500	1,9
135	K47	134	OD Ohndorf Mitte	120	0,1	5,5	0	2	2.400	3,3
136	K47	135	OD Ohndorf Süd	120	0,6	6,0	0	2	2.000	2,7
137	K47	136	Ohndorf (OE) - Horsten (K49)	121	1,2	5,0	2	2	1.600	2,0
138	K47	137	OD Horsten	122	0,6	5,0	0	0	1.700	2,2
139	K47	138	Horsten - Abzw. Bad Nenndorf	123	1,0	5,0	2	2	1.500	1,9
140	K47	138 A	Abzw. Bad Nenndorf - B65	123	0,3	6,5	0	2	2.600	3,6
141	K48	139	B65 - K49	124	0,5	5,5	2	2	1.200	1,4
142	K48	140	K49 - Riepen (K31)	125	0,5	5,5	2	2	1.700	2,2
143	K48	141	Riepen (K31 - OE)	126	0,9	5,5	0	2	1.800	2,4
144	K48	142	Riepen (OE) - Ohndorf (K47)	127	1,6	5,0	2	2	1.500	1,9
145	K48	143	Ohndorf (K47) - Hohnhorst (K50)	128	2,0	5,5	0	2	1.800	2,4
146	K48	144	Hohnhorst (K50) - B442	129	0,7	5,5	0	1	2.700	3,8
147	K49	145	K48 - Horsten (K47)	130	1,1	4,5	2	2	1.300	1,6
148	K50	146	Rehren (K47) - Rehrwiehe (K46)	131	0,5	6,0	0	2	900	0,9
149	K50	147	Rehrwiehe (K46) - Hohnhorst (K48)	132	2,0	5,5	2	2	1.100	1,3
150	K51	148	Wilhelmsdorf (L449) - Kreisgrenze	133	0,5	5,0	1	2	2.400	3,3
151	K52	149	Suthfeld (B442) - Waltringhausen	134	2,2	6,5	0	1	1.500	1,9
152	K52	150	Waltringhausen - Bad Nenndorf (B442)	135	1,8	6,0	0	1	1.900	2,5
153	K53	151	B 442 neu - Rodenberg ((1985 B442))	neu	1,0	8,0	0	0	7.000	10,0
154	K53	152	Rodenberg (alte B442) - Algesdorf	136	1,0	6,5	0	0	4.100	6,0
155	K53	153	Algesdorf (OA) - B65	137	1,2	5,5	0	1	2.500	3,5
156	K54	154	Apelern (B442) - K55	138	1,2	5,0	2	2	700	0,6
157	K54	155	K55 - Soldorf (L444)	139	0,5	5,0	2	2	900	0,9
158	K54	156	Soldorf (L444) - Kleinhegesdorf	140	1,6	5,0	1	2	300	0,0
159	K55	157	K54 - Lyhren (OE)	141	1,1	5,0	2	2	500	0,3
160	K55	158	Lyhren (OE) - Reinsdorf (L454)	142	2,0	5,0	1	2	400	0,2
161	K56	159	Reinsdorf (L454 - OE)	143	0,7	5,0	2	2	300	0,0
162	K57	160	Kreisgrenze - Schmarrie (OE)	144	1,6	6,5	0	0	1.100	1,3
163	K57	161	Schmarrie (OE) - Hülse (K60)	145	1,3	6,5	0	0	1.700	2,2
164	K57	162	Hülse (K60) - Pohle (L439)	146	1,9	6,0	0	2	1.900	2,5
165	K58	163	Feggendorf - Lauenau	147	1,6	6,0	0	0	2.100	2,8
166	K58	164	Lauenau - B 422 neu ((1985 L 420))	neu	1,6	6,5	0	0	4.700	6,9
167	K59	165	Lauenau (B422) - Messenkamp (K60)	149	1,2	6,0	0	0	3.000	4,3
168	K59	166	Messenkamp (K60 - K61)	150	0,3	5,5	0	2	1.900	2,5
169	K59	167	Messenkamp (K61) - Altenhagen II	151	1,5	5,0	2	2	1.300	1,6
170	K60	168	Hülse (K57) - Messenkamp (K59)	152	1,3	6,0	0	0	1.500	1,9
171	K61	169	Messenkamp (K59) - Waldrand	153	1,7	5,5	2	2	1.600	2,0
172	K61	170	Waldrand - Kreisgrenze	154	2,8	6,5	2	2	1.200	1,4
173	K62	171	Raden - Antendorf (L439)	155	1,8	5,0	2	2	300	0,0
174	K62	172	Antendorf (L439 - OE)	156	0,6	5,2	0	0	600	0,5

Kreisstraßen im Landkreis Schaumburg - Grundtabelle**Straßenabschnitte mit vorhandenem Ausbau und den maßgeblichen Verkehrsmengen 2000**

Rohpunkte i = (Minimum - Anzahl i)/(Minimum - Prozentsatz vom Maximum) x 10

min.	300
80%max.	6650

lfd. Nr.	Str. Nr.	Straßenabschnitt			Länge [km]	Breite [m]	Ausbau	Radweg	verkehrliche Bewertung	
		Nr.	Lage	Nr.alt					Kfz/Tag	Rohpkt.
175	K62	173	Antendorf - Wiersen	157	2,9	6,0	2	2	400	0,2
176	K62	174	OD Wiersen	158	0,6	5,5	0	2	900	0,9
177	K62	175	Wiersen - Allern (L443)	159	1,7	5,2	2	2	1.300	1,6
178	K63	176	Kreisgrenze - Hattendorf (OA)	160	1,4	6,5	0	2	700	0,6
179	K63	177	Hattendorf (OA - L439)	161	0,6	5,5	0	0	1.000	1,1
180	K63	178	Hattendorf (L439) - BAB	162	0,8	4,5	0	2	400	0,2
181	K63	179	BAB - Klein Holtensen (K64)	163	2,4	4,1	2	2	300	0,0
182	K63	180	Klein Holtensen - Schoholtensen	164	0,6	5,2	2	2	300	0,0
183	K64	181	Klein Holtensen (K63) - Wiersen (K62)	165	1,6	5,0	1	2	400	0,2
184	K65	182	L442 - Rolfshagen (K75)	166	2,1	5,0	2	2	2.500	3,5
185	K65	183	Rolfshagen (K75) - Borstel (K69)	167	2,0	5,0	1	2	2.500	3,5
186	K65	184	Borstel (K69) - Kathrinshagen (K68)	168	1,6	6,5	0	2	1.400	1,7
187	K65	185	Kathrinshagen (K68) - K67	169	1,3	5,2	2	2	1.100	1,3
188	K65	186	K67 - Westerwald (OA)	170	1,0	5,0	2	2	900	0,9
189	K65	187	Westerwald (OA) - L443	171	1,6	5,0	2	2	1.400	1,7
190	K66	188	Escher - (L439 - OE)	172	0,6	5,2	0	0	700	0,6
191	K66	189	Escher (OE) - L443	173	1,5	5,0	2	2	500	0,3
192	K67	190	Rehren (L443) - K65 Süd	174	0,3	4,2	2	2	900	0,9
193	K67	191	Rehren (L443) - K65 Nord	174	1,7	3,8	0	2	400	0,2
194	K68	192	L443 - Borstel (K69)	175	0,6	6,0	2	2	1.500	1,9
195	K68	193	Borstel (K69) - K70	176	1,1	5,3	0	2	600	0,5
196	K68	194	K70 - Kathrinshagen (K65)	177	0,6	5,1	2	2	700	0,6
197	K69	195	Borstel (K68) - K65	178	0,8	5,5	2	2	1.900	2,5
198	K70	196	Poggenhagen (K68 - L443)	179	0,6	5,0	2	2	800	0,8
199	K71	197	Kreisgrenze - Deckbergen (B83)	180	1,0	6,0	0	2	700	0,6
200	K71	198	OD Deckbergen	181	0,9	6,0	0	2	1.400	1,7
201	K71	199	Deckbergen (OE) - K72	182	1,2	6,4	0	2	1.200	1,4
202	K71	200	K72 - L443	183	1,0	6,5	0	2	1.400	1,7
203	K72	201	Bernsen (K71) - Rannenberg (L434)	184	4,8	4,1	2	2	300	0,0
204	K74	202	Kreisgrenze - Ahe (OE)	187	1,1	6,5	2	2	500	0,3
205	K74	203	Ahe (OE) - B83	188	1,5	5,5	0	2	600	0,5
206	K74	204	B83 - Bernser Landwehr (L443)	189	3,5	5,0	1	2	1.000	1,1
207	K74	205	Bernser Landwehr (L443) - Rolfshagen	190	1,2	5,5	2	2	1.700	2,2
208	K74	206	Rolfshagen (K75) - L442	191	0,9	6,0	0	2	1.400	1,7
209	K75	207	Rolfshagen (K74 - OE)	192	0,9	6,0	0	2	1.600	2,0
210	K75	208	Rolfshagen (OE) - K65	193	0,6	5,5	0	2	1.500	1,9
211	K76	209	K65 - Obernkirchen/Sandsteinbruch	194	4,9	5,5	0	2	300	0,0
212	K77	210	Exten (L443) - K79	195	1,0	5,5	0	0	1.400	1,7
213	K77	211	K79 - Uchtorf (OE)	196	1,0	5,3	0	0	800	0,8
214	K77	212	Uchtorf (OE) - Wennenkamp	197	2,8	5,4	0	2	600	0,5
215	K77	213	Wennenkamp - Friedrichswald	198	2,8	5,2	2	2	600	0,5
216	K78	214	Landesgrenze - Friedrichshöhe (OE)	199	2,0	5,2	2	2	900	0,9
217	K78	215	Friedrichshöhe - Uchtorf (K79)	200	1,6	5,0	0	2	1.200	1,4
218	K78	216	Uchtorf (K79) - L435	201	0,9	6,0	0	2	1.400	1,7
219	K79	217	Uchtorf (K78 - K77)	202	0,7	5,5	0	2	900	0,9
220	K80	218	Möllenbeck (B238 - OE)	203	0,9	5,5	0	2	1.400	1,7
221	K80	219	Möllenbeck - Abzw. n. Silixen	204	4,8	6,5	0	2	1.100	1,3
222	K80	220	Abzw. n. Silixen - Krankenhagen	205	1,2	5,5	0	2	2.000	2,7
223	K81	221	Landesgrenze West - Goldbeck (L434)	206	1,4	5,6	0	2	500	0,3
224	K81	222	Goldbeck (L434) - Kreisgrenze Ost	207	0,9	4,6	1	2	300	0,0
225	K82	223	Kreisgrenze - Röcke (K1)	neu	1,7	6,5	0	0	3.400	4,9
226	K82	224	Röcke (K1) - Bückeberg (OA)	neu	1,5	7,5	0	0	3.500	5,0
227	K82	225	Bückeberg westlich Haselgarten	neu	1,0	8,5	0	0	7.000	10,0
228	K82	226	Bückeberg östlich Haselgarten	neu	0,5	9,0	0	0	5.600	8,3
Gesamtsumme					289,4				516400	696,2
Mittelwert					1,3				2.265	3,1

Straße ausgebaut bzw. ausreichend / Radweg vorhanden = 0
 Straße teilweise ausgebaut / Radweg teilweise vorhanden = 1
 Straße nicht ausgebaut / kein Radweg vorhanden = 2

Kreisstraßen im Landkreis Schaumburg

Straßenabschnitte - sortiert nach Bewertungspunkten hinsichtlich Verkehr und Raumordnung

lfd. Nr.	Str. Nr.	Straßenabschnitt			Länge [km]	f Verk.= 2,5		f Raum= 1,0		Summe Bew.pkt.
		Nr.	Lage	Nr. alt		Verkehr		Raumordnung		
						Kfz/Tag	Rohpkt.	Netzpkt.	Rohpkt.	
1	K27	77	OD Stadthagen	68	1,6	7.600	10,0	10,6	10,0	35,0
2	K41	122	Altenhagen (B441 - Kreisgrenze)	110	0,3	8.300	10,0	10,3	10,0	35,0
3	K82	225	Bückeberg westlich Haselgarten	neu	1,0	7.000	10,0	10,5	10,0	35,0
4	K14	42	Echtorf (K12) - Bü - (K12)	39	0,2	6.400	9,6	9,4	9,9	33,9
5	K11	33	Obernkirchen (K6 - L442)	31	0,5	6.800	10,0	8,2	8,5	33,5
6	K27	79	Lauenhagen (K28 - K32)	70	0,8	6.300	9,4	9,4	9,9	33,4
7	K6	17	Obernkirchen (K14 - K13) Nord	16	0,3	6.700	10,0	8,0	8,2	33,2
8	K6	18	Obernkirchen (K14 - K13) Süd	16	0,3	7.500	10,0	8,0	8,2	33,2
9	K6	19	Obernkirchen (K13 - K11)	17	0,4	7.900	10,0	8,0	8,2	33,2
10	K10	24	Büceb. (B65) - Bergdorf ((1985 GV))	210	1,1	6.200	9,3	9,4	9,9	33,2
11	K2	8	OD Bückeberg	7	0,7	6.100	9,1	9,4	9,9	32,7
12	K10	26	Ahnsen - L451	24	0,8	6.000	9,0	9,4	9,9	32,4
13	K53	151	B 442 neu - Rodenberg ((1985 B442))	neu	1,0	7.000	10,0	7,1	7,1	32,1
14	K11	32	Obernkirchen (OA - K6)	30	0,6	6.300	9,4	8,2	8,5	32,0
15	K82	226	Bückeberg östlich Haselgarten	neu	0,5	5.600	8,3	10,5	10,0	30,8
16	K12	36	K14 - Seggebruch (K16)	34	1,1	5.400	8,0	9,4	9,9	29,9
17	K27	78	Stadthagen - Lauenhagen (K28)	69	1,8	5.300	7,9	9,6	10,0	29,8
18	K10	25	Bergdorf - OD Ahnsen	23	1,3	6.200	9,3	6,1	6,0	29,3
19	K14	47	B65 - Obernkirchen (k6)	41	6,0	5.800	8,7	7,2	7,3	29,1
20	K6	16	Obernkirchen (L442 - K14)	15	0,5	5.100	7,6	9,3	9,8	28,8
21	K14	46	Gelldorf K 18 - B65	40	0,3	5.000	7,4	9,4	9,9	28,4
22	K30	94	K31 - Lindhorst (L449)	85	1,2	5.000	7,4	9,4	9,9	28,4
23	K10	27	L451 - K11	25	0,5	5.600	8,3	7,2	7,3	28,1
24	K11	31	K10 - Obernkirchen (OA)	29	1,4	5.800	8,7	6,2	6,1	27,9
25	K13	39	Vehlen (B65) - Obernk. (K6) Ost	36	0,9	4.300	6,3	9,4	9,9	25,7
26	K13	38	Vehlen (B65) - Obernk. (K6) West	36	0,9	4.100	6,0	9,4	9,9	24,9
27	K58	164	Lauenau - B 422 neu ((1985 L 420))	neu	1,6	4.700	6,9	7,4	7,5	24,8
28	K12	34	Bückeberg (L450) - Achum (OA)	32	2,8	4.500	6,6	7,4	7,5	24,0
29	K12	35	Achum (OA) - K14	33	0,8	4.200	6,1	8,4	8,7	24,0
30	K18	57	Kirchhorsten - Enzen (L446)	50	2,0	4.900	7,2	6,1	6,0	24,0
31	K14	43	Echtorf (K12) - Gelldorf (OA) West	39	0,9	3.700	5,4	9,4	9,9	23,4
32	K18	56	Kirchhorsten (OD)	49	1,0	4.900	7,2	5,6	5,4	23,4
33	K19	58	Sülbeck (B65) - Kirchhorsten	51	2,0	3.900	5,7	8,4	8,7	23,0
34	K19	61	Helpsen	52	0,3	4.000	5,8	8,1	8,3	22,8
35	K30	93	Kobbensen (B65) - K31	84	1,7	3.900	5,7	8,2	8,5	22,8
36	K22	71	Nienstädt - B65	62	0,8	4.300	6,3	6,9	6,9	22,7
37	K12	37	Seggebruch - Deinsen (L446)	35	0,7	4.200	6,1	7,2	7,3	22,6
38	K82	224	Röcke (K1) - Bückeberg (OA)	neu	1,5	3.500	5,0	10,5	10,0	22,5
39	K20	65	Meerbeck (K21) - L372	56	1,4	3.800	5,5	8,2	8,5	22,3
40	K14	45	Gelldorf (OA) - K 18	40	0,8	3.400	4,9	9,4	9,9	22,2
41	K18	54	Gelldorf (K14) - Südhorsten (K17)	47	1,5	4.300	6,3	6,2	6,1	21,9
42	K3	9	Landesgrenze - Cammer (K5)	8	0,7	3.200	4,6	9,3	9,8	21,3
43	K40	119	K 39 - L445	109	0,2	3.500	5,0	8,3	8,6	21,1
44	K8	21	B83 - Luhden	19	0,5	3.900	5,7	6,2	6,1	20,4
45	K27	80	Lauenhagen (K32) - Pollhagen (K33)	71	3,4	4.700	6,9	3,6	3,0	20,3
46	K20	63	Stemmen (L446) - Gemeindegrenze	54	1,8	3.200	4,6	8,2	8,5	20,0
47	K20	64	Gemeindegrenze - Meerbeck (K21)	55	2,4	3.600	5,2	6,9	6,9	19,9
48	K53	152	Rodenberg (alte B442) - Algesdorf	136	1,0	4.100	6,0	5,1	4,8	19,8
49	K28	83	Niederwöhren (L372 - OE)	74	1,0	2.800	3,9	9,4	9,9	19,7
50	K27	81	K33 - L371	72	0,3	3.800	5,5	6,0	5,8	19,6
51	K3	12	OD Meinsen (K4 - K14)	11	0,6	3.100	4,4	8,2	8,5	19,5
52	K10	28	K11 - Krainhagen (OA)	26	1,4	3.100	4,4	8,2	8,5	19,5
53	K30	95	Lindhorst (L449 - OE)	86	0,7	3.500	5,0	6,9	6,9	19,4
54	K48	144	Hohnhorst (K50) - B442	129	0,7	2.700	3,8	9,4	9,9	19,4
55	K8	21 A	OD Luhden	19	0,9	3.000	4,3	8,2	8,5	19,3
56	K3	10	Cammer (K5) - K1	9	1,4	3.200	4,6	7,4	7,5	19,0
57	K14	40	Meinsen (K3) - L450	37	0,5	2.900	4,1	8,2	8,5	18,8
58	K53	153	Algesdorf (OA) - B65	137	1,2	2.500	3,5	9,4	9,9	18,7
59	K14	41	L450 - Echtorf (K12)	38	1,9	3.500	5,0	6,2	6,1	18,6
60	K14	44	Echtorf (K12) - Gelldorf (OA) Ost	39	0,8	3.100	4,4	7,4	7,5	18,5

Kreisstraßen im Landkreis Schaumburg

Straßenabschnitte - sortiert nach Bewertungspunkten hinsichtlich Verkehr und Raumordnung

lfd. Nr.	Str. Nr.	Straßenabschnitt			Länge [km]	f Verk.= 2,5		f Raum= 1,0		Summe Bew.pkt.
						Verkehr		Raumordnung		
		Nr.	Lage	Nr. alt		Kfz/Tag	Rohpkt.	Netzpkt.	Rohpkt.	
61	K18	55	Südhorsten - Kirchhorsten (K19)	48	1,0	4.300	6,3	3,4	2,7	18,5
62	K28	86	Lauenhagen (K27 - OE)	77	0,4	3.200	4,6	6,9	6,9	18,4
63	K1	2	Petzen (K2) - Evesen (Bü)	2	0,9	2.400	3,3	10,5	10,0	18,3
64	K59	165	Lauenau (B422) - Messenkamp (K60)	149	1,2	3.000	4,3	7,4	7,5	18,3
65	K19	60	Bü - Helpsen	52	0,5	2.800	3,9	8,1	8,3	18,1
66	K21	68	Meerbeck (K20) - Hobbensen (L446)	59	1,8	4.100	6,0	3,7	3,1	18,1
67	K2	7	Petzen - OD Bückebug	6	2,2	3.300	4,7	6,1	6,0	17,8
68	K40	118	Kreisgrenze - K 39	109	0,8	2.600	3,6	8,3	8,6	17,6
69	K19	59	Kirchhorsten - Bü	52	1,0	2.500	3,5	8,1	8,3	17,1
70	K5	15	OD Cammer - Landesgrenze	14	0,8	2.500	3,5	8,0	8,2	17,0
71	K24	73	B65 - Wendthagen (L447)	64	2,1	2.400	3,3	8,4	8,7	17,0
72	K28	84	Niedernwöhren (OE) - Nordsehl (L371)	75	1,6	2.700	3,8	7,4	7,5	17,0
73	K28	85	Nordsehl (L371) - Lauenhagen (K27)	76	1,7	2.700	3,8	7,4	7,5	17,0
74	K47	134	OD Ohndorf Mitte	120	0,1	2.400	3,3	8,2	8,5	16,8
75	K25	74	Stadthgn. (L444) - Wendthgn. (L447)	65	3,0	2.000	2,7	9,4	9,9	16,7
76	K47	138 A	Abzw. Bad Nenndorf - B65	123	0,3	2.600	3,6	7,4	7,5	16,5
77	K3	11	K1 - K4	10	2,4	2.500	3,5	7,4	7,5	16,3
78	K30	96	Lindhorst (OE) - L445	87	1,5	3.300	4,7	4,9	4,5	16,3
79	K21	67	K28 - Meerbeck (K20)	58	1,0	3.000	4,3	5,6	5,4	16,2
80	K59	166	Messenkamp (K60 - K61)	150	0,3	1.900	2,5	9,4	9,9	16,2
81	K69	195	Borstel (K68) - K65	178	0,8	1.900	2,5	9,4	9,9	16,2
82	K65	182	L442 - Rolfshagen (K75)	166	2,1	2.500	3,5	7,2	7,3	16,1
83	K65	183	Rolfshagen (K75) - Borstel (K69)	167	2,0	2.500	3,5	7,2	7,3	16,1
84	K29	89	Vornhagen (OA - B65)	80	2,9	1.800	2,4	10,4	10,0	16,0
85	K29	88	Lüdersfeld (L449 - Vornhagen	79	0,7	1.800	2,4	9,4	9,9	15,9
86	K48	141	Riepen (K31 - OE)	126	0,9	1.800	2,4	9,4	9,9	15,9
87	K22	70	Meinefeld - Nienstädt	61	1,7	3.200	4,6	4,7	4,3	15,8
88	K22	69	Enzen (L446) - Meinefeld	60	1,3	2.800	3,9	5,9	5,7	15,5
89	K47	137	OD Horsten	122	0,6	1.700	2,2	9,4	9,9	15,4
90	K19	62	K16 - Stemmen (L446)	53	1,0	2.800	3,9	5,7	5,5	15,3
91	K47	135	OD Ohndorf Süd	120	0,6	2.000	2,7	8,2	8,5	15,3
92	K52	150	Waltringhausen - Bad Nenndorf (B442)	135	1,8	1.900	2,5	8,4	8,7	15,0
93	K82	223	Kreisgrenze - Röcke (K1)	neu	1,7	3.400	4,9	3,4	2,7	15,0
94	K30	91	Reinsen (L444) - Heuerßen (OA)	82	1,4	1.600	2,0	9,4	9,9	14,9
95	K30	92	Heuerßen (OA) - Kobbensen (B65)	83	1,4	1.600	2,0	9,4	9,9	14,9
96	K28	87	Lauenhagen - Lüdersfeld (L445)	78	2,0	2.900	4,1	4,9	4,5	14,8
97	K1	1	Röcke (B65) - Petzen (K2)	1	1,1	1.500	1,9	9,4	9,9	14,7
98	K68	192	L443 - Borstel (K69)	175	0,6	1.500	1,9	9,4	9,9	14,7
99	K42	124	Wiedensahl (OA - L372)	111	0,4	1.500	1,9	9,3	9,8	14,6
100	K31	97	Lindhorst (K30) - Beckedorf (L370)	88	1,8	2.500	3,5	5,9	5,7	14,5
101	K58	163	Feggendorf - Lauenau	147	1,6	2.100	2,8	7,4	7,5	14,5
102	K51	148	Wilhelmsdorf (L449) - Kreisgrenze	133	0,5	2.400	3,3	6,1	6,0	14,3
103	K26	75	Habichhorst (L444) - Obernwöhren	66	1,1	1.400	1,7	9,4	9,9	14,2
104	K74	206	Rolfshagen (K75) - L442	191	0,9	1.400	1,7	9,4	9,9	14,2
105	K80	218	Möllenbeck (B238 - OE)	203	0,9	1.400	1,7	9,4	9,9	14,2
106	K48	140	K49 - Riepen (K31)	125	0,5	1.700	2,2	8,3	8,6	14,1
107	K26	76	Obernwöhren - L447	67	1,4	1.300	1,6	9,4	9,9	13,9
108	K9	23	Heeßen - L442	21	1,6	2.300	3,1	6,1	6,0	13,8
109	K11	30	L451 - K10	28	1,1	2.300	3,1	6,0	5,8	13,6
110	K47	133	OD Ohndorf Nord	120	0,5	1.500	1,9	8,2	8,5	13,3
111	K29	90	Vornhagen (B65 - Blyinghausen (L444)	81	1,8	1.600	2,0	7,9	8,1	13,1
112	K28	82	Niedernwöhren (K21 - L372)	73	0,6	2.500	3,5	4,6	4,2	13,0
113	K77	210	Exten (L443) - K79	195	1,0	1.400	1,7	8,4	8,7	13,0
114	K8	22	Luhden - Landesgrenze	20	0,7	2.000	2,7	6,1	6,0	12,8
115	K32	99	Lauenhagen (K27) - Hülshagen (OE)	90	2,3	1.400	1,7	8,2	8,5	12,8
116	K33	104	Niedernholz (K35) - Lüdersfeld (K34)	96	1,2	1.400	1,7	8,2	8,5	12,8
117	K65	187	Westerwald (OA) - L443	171	1,6	1.400	1,7	8,2	8,5	12,8
118	K71	198	OD Deckbergen	181	0,9	1.400	1,7	8,2	8,5	12,8
119	K80	220	Abzw. n. Silixen - Krankenhagen	205	1,2	2.000	2,7	5,8	5,6	12,4
120	K47	138	Horsten - Abzw. Bad Nenndorf	123	1,0	1.500	1,9	7,4	7,5	12,3

Kreisstraßen im Landkreis Schaumburg

Straßenabschnitte - sortiert nach Bewertungspunkten hinsichtlich Verkehr und Raumordnung

lfd. Nr.	Str. Nr.	Straßenabschnitt			Länge [km]	f Verk.= 2,5		f Raum= 1,0		Summe Bew.pkt.
						Verkehr		Raumordnung		
						Kfz/Tag	Rohpkt.	Netzpkt.	Rohpkt.	
121	K57	162	Hülsede (K60) - Pohle (L439)	146	1,9	1.900	2,5	6,1	6,0	12,3
122	K61	169	Messenkamp (K59) - Waldrand	153	1,7	1.600	2,0	7,2	7,3	12,3
123	K48	142	Riepen (OE) - Ohndorf (K47)	127	1,6	1.500	1,9	7,1	7,1	11,9
124	K16	49	Seggebruch (K12) - K17	43	1,3	1.500	1,9	6,9	6,9	11,7
125	K10	29	Krainhagen - L442	27	0,8	1.700	2,2	6,1	6,0	11,5
126	K59	167	Messenkamp (K61) - Altenhagen II	151	1,5	1.300	1,6	7,2	7,3	11,3
127	K63	177	Hattendorf (OA - L439)	161	0,6	1.000	1,1	8,2	8,5	11,3
128	K21	66	Niedernwöhren (L372 - K28)	57	1,1	1.400	1,7	6,9	6,9	11,2
129	K47	136	Ohndorf (OE) - Horsten (K49)	121	1,2	1.600	2,0	6,2	6,1	11,1
130	K49	145	K48 - Horsten (K47)	130	1,1	1.300	1,6	7,0	7,0	11,0
131	K48	139	B65 - K49	124	0,5	1.200	1,4	7,3	7,4	10,9
132	K16	51	K19 - Levesen (L446)	45	1,0	1.200	1,4	7,2	7,3	10,8
133	K33	105	Lüdersfeld (K 34 - L 445)	96	0,1	900	0,9	8,2	8,5	10,8
134	K42	123	Landesgrenze - Wiedensahl (OA)	111	1,3	1.100	1,3	7,3	7,4	10,7
135	K61	170	Waldrand - Kreisgrenze	154	2,8	1.200	1,4	7,1	7,1	10,6
136	K31	98	Beckedorf(L370) - Riepen (K48)	89	1,5	1.500	1,9	5,9	5,7	10,5
137	K48	143	Ohndorf (K47) - Hohnhorst (K50)	128	2,0	1.800	2,4	4,9	4,5	10,5
138	K52	149	Suthfeld (B442) - Waltringhausen	134	2,2	1.500	1,9	5,9	5,7	10,5
139	K77	211	K79 - Uchtorf (OE)	196	1,0	800	0,8	8,2	8,5	10,5
140	K75	207	Rolfshagen (K74 - OE)	192	0,9	1.600	2,0	5,6	5,4	10,4
141	K57	160	Kreisgrenze - Schmarrie (OE)	144	1,6	1.100	1,3	7,0	7,0	10,3
142	K3	13	Meinsen (K14) - L450	12	1,3	1.100	1,3	6,9	6,9	10,2
143	K23	72	Nienstädt (B65) - Wendthagen (L447)	63	2,1	1.400	1,7	6,0	5,8	10,1
144	K57	161	Schmarrie (OE) - Hülsede (K60)	145	1,3	1.700	2,2	4,9	4,5	10,0
145	K65	185	Kathrinshagen (K68) - K67	169	1,3	1.100	1,3	6,7	6,7	10,0
146	K66	188	Escher - (L439 - OE)	172	0,6	700	0,6	8,2	8,5	10,0
147	K78	216	Uchtorf (K79) - L435	201	0,9	1.400	1,7	5,9	5,7	10,0
148	K33	101	K27 - K 45	93	1,6	1.300	1,6	6,0	5,8	9,8
149	K47	130	Rehren (L449 - K 50)	118	0,3	1.000	1,1	7,0	7,0	9,8
150	K47	131	Rehren (K50 - OE)	118	0,4	1.000	1,1	7,0	7,0	9,8
151	K62	172	Antendorf (L439 - OE)	156	0,6	600	0,5	8,2	8,5	9,8
152	K65	184	Borstel (K69) - Kathrinshagen (K68)	168	1,6	1.400	1,7	5,7	5,5	9,8
153	K32	100	Hülshagen (OE) - K33	91	0,4	1.200	1,4	6,2	6,1	9,6
154	K1	5	Nordholz - K4	4	1,7	1.600	2,0	4,9	4,5	9,5
155	K36	109	Wölpinghausen (L370 - OE)	100	0,6	900	0,9	7,1	7,1	9,4
156	K60	168	Hülsede (K57) - Messenkamp (K59)	152	1,3	1.500	1,9	4,9	4,5	9,3
157	K36	111	Wiedenbrügge (K37 - K38)	102	0,5	900	0,9	6,9	6,9	9,2
158	K67	190	Rehren (L443) - K65 Süd	174	0,3	900	0,9	6,9	6,9	9,2
159	K79	217	Uchtorf (K78 - K77)	202	0,7	900	0,9	6,9	6,9	9,2
160	K45	128	Sachsenhgn. (L370) - K33 ((1985 GV))	212	3,2	1.100	1,3	6,0	5,8	9,1
161	K15	48	Warber (L450) - Rusbend (L446)	42	2,1	800	0,8	6,9	6,9	8,9
162	K37	115	Wiedenbrügge (K36) - B441	106	1,0	600	0,5	7,2	7,3	8,6
163	K74	205	Bernser Landwehr (L443) - Rolfshagen	190	1,2	1.700	2,2	3,7	3,1	8,6
164	K81	222	Goldbeck (L434) - Kreisgrenze Ost	207	0,9	300	0,0	8,3	8,6	8,6
165	K62	175	Wiersen - Allern (L443)	159	1,7	1.300	1,6	4,9	4,5	8,5
166	K36	110	Wölpinghausen - Wiedenbrügge (K37)	101	1,6	900	0,9	6,2	6,1	8,4
167	K37	114	Schmalenbruch - Wiedenbrügge (K36)	105	0,8	300	0,0	8,1	8,3	8,3
168	K33	103	K32 - Niedernholz (K35)	95	0,9	1.200	1,4	4,9	4,5	8,0
169	K78	215	Friedrichshöhe - Uchtorf (K79)	200	1,6	1.200	1,4	4,9	4,5	8,0
170	K75	208	Rolfshagen (OE) - K65	193	0,6	1.500	1,9	3,6	3,0	7,8
171	K78	214	Landesgrenze - Friedrichshöhe (OE)	199	2,0	900	0,9	5,7	5,5	7,8
172	K62	174	OD Wiersen	158	0,6	900	0,9	5,6	5,4	7,7
173	K71	197	Kreisgrenze - Deckbergen (B83)	180	1,0	700	0,6	6,1	6,0	7,5
174	K17	53	Südhorsten (OA) - K18	46	1,1	800	0,8	5,6	5,4	7,4
175	K47	132	Rehren (OE) - Ohndorf (OA)	119	1,3	1.000	1,1	5,0	4,6	7,4
176	K71	200	K72 - L443	183	1,0	1.400	1,7	3,7	3,1	7,4
177	K39	117	L445 - Kreisgrenze	108	0,5	1.000	1,1	4,9	4,5	7,3
178	K74	204	B83 - Bernser Landwehr (L443)	189	3,5	1.000	1,1	4,9	4,5	7,3
179	K77	212	Uchtorf (OE) - Wennenkamp	197	2,8	600	0,5	6,1	6,0	7,3
180	K77	213	Wennenkamp - Friedrichswald	198	2,8	600	0,5	6,1	6,0	7,3

Kreisstraßen im Landkreis Schaumburg

Straßenabschnitte - sortiert nach Bewertungspunkten hinsichtlich Verkehr und Raumordnung

lfd. Nr.	Str. Nr.	Straßenabschnitt			Länge [km]	f Verk.= 2,5		f Raum= 1,0		Summe Bew.pkt.
		Nr.	Lage	Nr. alt		Verkehr		Raumordnung		
						Kfz/Tag	Rohpkt.	Netzpkt.	Rohpkt.	
181	K1	4	Evesen, Hoher Weg - Nordholz	3	0,8	700	0,6	5,9	5,7	7,2
182	K68	194	K70 - Kathrinshagen (K65)	177	0,6	700	0,6	5,7	5,5	7,0
183	K16	50	K17 - Abzw. K19 n. Stemmen	44	1,3	1.300	1,6	3,5	2,9	6,9
184	K54	155	K55 - Soldorf (L444)	139	0,5	900	0,9	4,9	4,5	6,8
185	K56	159	Reinsdorf (L454 - OE)	143	0,7	300	0,0	6,8	6,8	6,8
186	K81	221	Landesgrenze West - Goldbeck (L434)	206	1,4	500	0,3	6,1	6,0	6,8
187	K43	125	Wiedensahl (L372) - K44	112	2,2	800	0,8	5,0	4,6	6,6
188	K65	186	K67 - Westerwald (OA)	170	1,0	900	0,9	4,7	4,3	6,6
189	K71	199	Deckbergen (OE) - K72	182	1,2	1.200	1,4	3,7	3,1	6,6
190	K1	3	Evesen (Bü) - Hoher Weg	3	0,4	500	0,3	5,9	5,7	6,5
191	K55	157	K54 - Lyhren (OE)	141	1,1	500	0,3	5,9	5,7	6,5
192	K50	147	Rehrwiehe (K46) - Hohnhorst (K48)	132	2,0	1.100	1,3	3,6	3,0	6,3
193	K70	196	Poggenhagen (K68 - L443)	179	0,6	800	0,8	4,6	4,2	6,2
194	K50	146	Rehren (K47) - Rehrwiehe (K46)	131	0,5	900	0,9	4,3	3,8	6,1
195	K37	113	Bergkirchen (L370) - Schmalenbruch	104	1,2	300	0,0	6,1	6,0	6,0
196	K54	154	Apelern (B442) - K55	138	1,2	700	0,6	4,9	4,5	6,0
197	K63	176	Kreisgrenze - Hattendorf (OA)	160	1,4	700	0,6	4,8	4,4	5,9
198	K74	203	Ahe (OE) - B83	188	1,5	600	0,5	4,9	4,5	5,8
199	K54	156	Soldorf (L444) - Kleinhegesdorf	140	1,6	300	0,0	5,9	5,7	5,7
200	K62	171	Raden - Antendorf (L439)	155	1,8	300	0,0	5,9	5,7	5,7
201	K40	120	L 445 - Düdinghausen ((1985 K 45))	116	1,6	500	0,3	5,1	4,8	5,6
202	K7	20	Landesgrenze - B83 (Selliend.)	18	0,2	500	0,3	4,8	4,4	5,2
203	K34	106	Lüdersfeld (K33 - L445)	97	0,1	600	0,5	4,4	3,9	5,2
204	K1	6	K4 - K3	5	1,4	800	0,8	3,6	3,0	5,0
205	K38	116	Wiedenbrügge (K36) - B441	107	0,6	800	0,8	3,6	3,0	5,0
206	K55	158	Lyhren (OE) - Reinsdorf (L454)	142	2,0	400	0,2	4,9	4,5	5,0
207	K63	178	Hattendorf (L439) - BAB	162	0,8	400	0,2	4,9	4,5	5,0
208	K67	191	Rehren (L443) - K65 Nord	174	1,7	400	0,2	4,9	4,5	5,0
209	K80	219	Möllenbeck - Abzw. n. Silixen	204	4,8	1.100	1,3	2,3	1,4	4,7
210	K17	52	K19 - Bü - Südhorsten (OA)	46	0,7	700	0,6	3,6	3,0	4,5
211	K36	112	Wiedenbrügge (K38) - L453	103	1,1	700	0,6	3,6	3,0	4,5
212	K63	180	Klein Holtensen - Schoholtensen	164	0,6	300	0,0	4,9	4,5	4,5
213	K43	126	K44 - Kreisgrenze	113	1,3	300	0,0	4,8	4,4	4,4
214	K76	209	K65 - Obernkirchen/Sandsteinbruch	194	4,9	300	0,0	4,8	4,4	4,4
215	K44	127	K43 - Kreisgrenze	114	1,7	600	0,5	3,5	2,9	4,2
216	K33	102	K 45 - K32	94	2,0	600	0,5	3,4	2,7	4,0
217	K66	189	Escher (OE) - L443	173	1,5	500	0,3	3,8	3,2	4,0
218	K35	108	Mittellandkanal - Sachsenhgn. (L370)	99	1,7	500	0,3	3,6	3,0	3,8
219	K40	121	Düdinghshn. - Auhagen ((1985 K 45))	115	1,9	400	0,2	3,8	3,2	3,7
220	K74	202	Kreisgrenze - Ahe (OE)	187	1,1	500	0,3	3,5	2,9	3,7
221	K4	14	K1 - Meinsen (K3)	13	1,7	800	0,8	2,4	1,5	3,5
222	K35	107	Niedernholz (K33) - Mittellandkanal	98	1,0	400	0,2	3,6	3,0	3,5
223	K72	201	Bernsen (K71) - Rannenber (L434)	184	4,8	300	0,0	3,6	3,0	3,0
224	K46	129	Rehrwiehe - Nordbruch (L449)	117	0,8	500	0,3	2,4	1,5	2,3
225	K62	173	Antendorf - Wiersen	157	2,9	400	0,2	2,4	1,5	2,0
226	K64	181	Klein Holtens. (K63) - Wiersen (K62)	165	1,6	400	0,2	2,4	1,5	2,0
227	K63	179	BAB - Klein Holtensen (K64)	163	2,4	300	0,0	2,4	1,5	1,5
228	K68	193	Borstel (K69) - K70	176	1,1	600	0,5	1,1	0,0	1,3
Summe erste Stufe (ab 15,0 Bewertungspunkte)					109,9	371.200	531,9	733,6	744,7	2076,8
Summe zweite Stufe (8,0 bis 14,9 Bewertungspunkte)					91,3	106.200	130,7	531,3	533,7	862,8
Summe dritte Stufe (bis 7,9 Bewertungspunkte)					88,2	39.000	33,6	262,5	235,3	320,7
Gesamtsumme					289,4	516.400	696,2	1.527,4	1.513,7	3.260,3
Mittelwert					1,3	2.265	3,1	6,7	6,6	14,3

**Kreisstraßen im Landkreis Schaumburg
Bewertungsergebnisse für die Radwegebedarfsermittlung - kein Bedarf**

A u s w e r t u n g d e r K r e i s s t r a ß e n o h n e R a d w e g e s o r t i e r t n a c h G e s a m t n u t z e n p u n k t e n									
lfd. Nr.	Strecke				Teilnutzen			Zusatzpunkte	Gesamtnutzen
	Abschnitt Nr.	Bezeichnung	Lage	Länge	Verkehr	Unfälle	Struktur		
				m					
1	31	K11	K10 - Obernkirchen (OA)	1.422	20,0	0,5	43,8	2,0	66,3
2	32	K11	Obernkirchen (OA - K6)	635	20,0		43,8	2,0	65,8
3	8	K2	OD Bückeburg	668	15,0	3,5	42,5		61,0
4	73	K24	B65 - Wendthagen (L447)	2.135	14,5	7,8	36,3	2,0	60,6
5	150	K52	Waltringhausen - Bad Nenndorf (B442)	1.798	13,3		38,8	5,0	57,1
6	28	K10	K11 - Krainhagen (OA)	1.443	20,8		36,1		56,9
7	79	K27	Lauenhagen (K28 - K32)	820	17,5	1,3	34,8	2,0	55,6
8	94	K30	K31 - Lindhorst (L449)	1.208	17,5		34,2	2,0	53,7
9	77	K27	OD Stadthagen	1.627	15,0		34,8	2,0	51,8
10	67	K21	K28 - Meerbeck (K20)	978	17,5	0,4	26,9	5,0	49,8
11	30	K11	L451 - K10	1.050	16,5		30,2	2,0	48,7
12	19	K6	Obernkirchen (K13 - K11)	443	17,5		28,5		46,0
13	10	K3	Cammer (K5) - K1	1.443	18,8	7,0	18,2	2,0	45,9
14	95	K30	Lindhorst (L449 - OE)	680	21,3		20,2	2,0	43,4
15	40	K14	Meinsen (K3) - L450	456	18,3		23,1	2,0	43,4
16	18	K6	Obernkirchen (K14 - K13) Südabschnitt	270	17,5		25,2		42,7
17	218	K80	Möllenbeck (B238 - OE)	935	12,0	7,0	23,0		42,0
18	49	K16	Seggebruch (K12) - K17	1.270	13,8	0,8	25,8		40,4
19	33	K11	Obernkirchen (K6 - L442)	543	20,0		20,2		40,2
20	220	K80	Abzw. n. Silixen - Krankenhagen	1.231	15,0		24,9		39,9
21	50	K16	K17 - Abzw. K19 n. Stemmen	1.308	12,8	0,3	25,8		38,9
22	145	K49	K48 - Horsten (K47)	1.098	14,0	1,0	23,8		38,8
23	140	K48	K49 - Riepen (K31)	536	13,5		25,2		38,7
24	23	K9	Heeßen - L442	1.594	15,3	7,0	16,3		38,6
25	144	K48	Hohnhorst (K50) - B442	710	18,5		19,1		37,6
26	86	K28	Lauenhagen (K27 - OE)	415	18,8	10,5	8,0		37,3
27	80	K27	Lauenhagen (K32) - Pollhagen (K33)	3.364	16,3		20,4		36,6
28	138A	K47	Abzw. Bad Nenndorf - B65	300	19,3		16,4		35,7
29	194	K68	K70 - Kathrinhagen (K65)	626	9,5	3,5	22,5		35,5
30	12	K3	OD Meinsen (K4 - K14)	603	20,0	3,5	10,0	2,0	35,5
31	64	K20	Gemeindegrenze - Meerbeck (K21)	2.437	17,5		12,9	5,0	35,4
32	182	K65	L442 - Rolfshagen (K75)	2.082	18,8		16,3		35,1
33	11	K3	K1 - K4	2.354	17,5		15,2	2,0	34,7
34	91	K30	Reinsen (L444) - Heuerßen (OA)	1.400	14,3		20,4		34,7
35	136	K47	Ohndorf (OE) - Horsten (K49)	1.218	14,3		19,5		33,8
36	135	K47	OD Ohndorf Süd	550	13,8		19,9		33,7
37	206	K74	Rolfshagen (K75) - L442	850	10,8		22,8		33,5
38	16	K6	Obernkirchen (L442 - K14)	490	17,5		15,7		33,2
39	17	K6	Obernkirchen (K14 - K13) Nordabschnitt	270	17,5		15,7		33,2
40	183	K65	Rolfshagen (K75) - Borstel (K69)	1.990	18,8		14,3		33,1
41	153	K53	Algesdorf (OA) - B65	1.161	17,5	3,5	6,5	5,0	32,5
42	92	K30	Heuerßen (OA) - Kobbensen (B65)	1.419	13,0	0,2	17,1	2,0	32,3
43	134	K47	OD Ohndorf Mitte	70	17,0	3,5	11,5		32,0
44	175	K62	Wiersen - Allern (L443)	1.718	12,3		19,1		31,4
45	110	K36	Wölpinghausen - Wiedenbrügge (K37)	1.554	10,8		20,3		31,0
46	85	K28	Nordsehl (L371) - Lauenhagen (K27)	1.673	17,3		13,5		30,7
47	57	K18	Kirchhorsten - Enzen (L446)	1.950	18,8	0,4	11,6		30,7
48	166	K59	Messenkamp (K60 - K61)	305	14,5		16,0		30,5
49	82	K28	Niedernwöhren (K21 - L372)	620	16,3		12,3	2,0	30,5
50	89	K29	Vornhagen (OA - B65)	2.899	15,3		10,2	5,0	30,5
51	29	K10	Krainhagen - L442	847	11,0		19,3		30,3
52	138	K47	Horsten - Abzw. Bad Nenndorf	950	13,8		16,4		30,2
53	195	K69	Borstel (K68) - K65	830	14,5		15,5		30,0

Kreisstraßen im Landkreis Schaumburg

Bewertungsergebnisse für die Radwegebedarfsermittlung - kein Bedarf

A u s w e r t u n g d e r K r e i s s t r a ß e n o h n e R a d w e g e s o r t i e r t n a c h G e s a m t n u t z e n p u n k t e n									
lfd. Nr.	Strecke				Teilnutzen			Zusatzpunkte	Gesamtnutzen
	Abschnitt Nr.	Bezeichnung	Lage	Länge	Verkehr	Unfälle	Struktur		
				m					
54	187	K65	Westerwald (OA) - L443	1.615	13,3		16,6		29,9
55	88	K29	Lüdersfeld (L449 - Vornhagen	713	15,3		12,3	2,0	29,5
56	115	K37	Wiedenbrücke (K36) - B441	1.028	10,5		19,0		29,5
57	111	K36	Wiedenbrücke (K37 - K38)	540	10,8		18,7		29,4
58	109	K36	Wölpinghausen (L370 - OE)	600	9,5		19,9		29,4
59	167	K59	Messenkamp (K61) - Altenhagen II	1.465	12,8		16,2		29,0
60	192	K68	L443 - Borstel (K69)	630	11,3		17,4		28,7
61	149	K52	Suthfeld (B442) - Waltringhausen	2.219	10,0	0,2	13,3	5,0	28,5
62	5	K1	Nordholz - K4	1.721	14,3		14,2		28,5
63	54	K18	Gelldorf (K14) - Südhorsten (K17)	1.487	17,5	0,2	9,9		27,6
64	53	K17	Südhorsten (OA) - K18	1.075	7,8		19,8		27,6
65	185	K65	Kathrinhagen (K68) - K67	1.295	11,3		16,2		27,5
66	190	K67	Rehren (L443) - K65 Südabschnitt	300	12,0		15,4		27,4
67	186	K65	K67 - Westerwald (OA)	1.025	10,8		16,5		27,2
68	198	K71	OD Deckbergen	896	10,8	0,8	15,5		27,0
69	83	K28	Niedernwöhren (L372 - OE)	1.038	19,0		7,9		26,9
70	162	K57	Hülsede (K60) - Pohle (L439)	1.932	13,3	0,2	11,0	2,0	26,5
71	203	K74	Ahe (OE) - B83	1.475	8,0		18,0		26,0
72	193	K68	Borstel (K69) - K70	1.144	8,5		17,4		25,9
73	119	K40	K 39 - L445	150	17,5		8,3		25,8
74	205	K74	Bernser Landwehr (L443) - Rolfshagen	1.190	13,5		11,9		25,4
75	121	K40	Düdinghausen - Auhagen (L440) (=alte K 45)	1.915	8,3	0,2	16,9		25,3
76	55	K18	Südhorsten - Kirchhorsten (K19)	998	17,5		7,8		25,3
77	191	K67	Rehren (L443) - K65 Nordabschnitt	1.730	9,5		15,4		24,9
78	181	K64	Klein Holtensen (K63) - Wiersen (K62)	1.550	8,3		16,4		24,7
79	207	K75	Rolfshagen (K74 - OE)	920	11,8		12,8		24,5
80	112	K36	Wiedenbrücke (K38) - L453	1.106	9,8		14,7		24,4
81	81	K27	K33 - L371	300	16,3		8,0		24,3
82	217	K79	Uchtorf (K78 - K77)	711	9,5		14,8		24,3
83	117	K39	L445 - Kreisgrenze	530	11,3		13,0		24,3
84	133	K47	OD Ohndorf Nord	450	12,5		11,5		24,0
85	6	K1	K4 - K3	1.395	9,0		15,0		24,0
86	118	K40	Kreisgrenze - K 39	750	15,5		8,3		23,8
87	113	K37	Bergkirchen (L370) - Schmalenbruch	1.200	9,0		14,7		23,7
88	84	K28	Niedernwöhren (OE) - Nordsehl (L371)	1.561	18,5		5,0		23,5
89	141	K48	Riepen (K31 - OE)	920	14,0	0,4	8,8		23,2
90	56	K18	Kirchhorsten (OD)	950	18,8		4,4		23,2
91	90	K29	Vornhagen (B65 - Blyinghausen (L444)	1.775	14,3		6,6	2,0	22,9
92	213	K77	Wennenkamp - Friedrichswald	2.830	8,8		14,1		22,8
93	104	K33	Niedernholz (K35) - Lüdersfeld (K34)	1.207	12,0		10,7		22,7
94	171	K62	Raden - Antendorf (L439)	1.810	7,8		14,8		22,5
95	114	K37	Schmalenbruch - Wiedenbrücke (K36)	766	9,0		13,0		22,0
96	20	K7	Landesgrenze - B83 (Selliend.)	153	8,8		13,1		21,9
97	148	K51	Wilhelmsdorf (L449) - Kreisgrenze	456	18,3		3,5		21,8
98	209	K76	K65 - Obernkirchen/Sandsteinbruch	4.888	6,5	0,1	15,0		21,6
99	200	K71	K72 - L443	1.008	9,5		12,0		21,5
100	157	K55	K54 - Lyhren (OE)	1.140	8,8		12,7		21,4
101	204	K74	B83 - Bernser Landwehr (L443)	3.504	11,3	0,3	9,1		20,7
102	146	K50	Rehren (K47) - Rehrwiehe (K46)	454	8,3	7,0	5,4		20,7
103	215	K78	Friedrichshöhe - Uchtorf (K79)	1.608	12,3		8,2		20,4
104	155	K54	K55 - Soldorf (L444)	502	10,8		9,5		20,2
105	105	K33	Lüdersfeld (K 34 - L 445)	100	9,5		10,6		20,1
106	120	K40	L 445 - Düdinghausen (=alte K 45)	1.572	7,5		12,5		20,0

Kreisstraßen im Landkreis Schaumburg

Bewertungsergebnisse für die Radwegebedarfsermittlung - kein Bedarf

A u s w e r t u n g d e r K r e i s s t r a ß e n o h n e R a d w e g e s o r t i e r t n a c h G e s a m t n u t z e n p u n k t e n									
lfd. Nr.	Strecke				Teilnutzen			Zusatzpunkte	Gesamtnutzen
	Abschnitt Nr.	Bezeichnung	Lage	Länge	Verkehr	Unfälle	Struktur		
				m					
107	216	K78	Uchtorf (K79) - L435	932	10,8		9,2		19,9
108	131	K47	Rehren (K 50 - OE)	351	8,8		11,1		19,9
109	214	K78	Landesgrenze - Friedrichshöhe (OE)	1.995	10,3		9,6		19,8
110	143	K48	Ohndorf (K47) - Hohnhorst (K50)	2.012	14,0		5,7		19,7
111	87	K28	Lauenhagen - Lüdersfeld (L445)	2.042	17,0		2,6		19,6
112	147	K50	Rehrwiehe (K46) - Hohnhorst (K48)	1.992	10,5		9,0		19,5
113	169	K61	Messenkamp (K59) - Waldrand	1.740	13,0	0,2	6,0		19,2
114	201	K72	Bernsen (K71) - Rannenberg (L434)	4.836	9,0		10,0		19,0
115	159	K56	Reinsdorf (L454 - OE)	684	7,8		11,1		18,9
116	212	K77	Uchtorf (OE) - Wennenkamp	2.830	8,3		10,3		18,6
117	170	K61	Waldrand - Kreisgrenze	2.752	8,5		10,0		18,5
118	103	K33	K32 - Niedernholz (K35)	871	9,8		8,7		18,4
119	132	K47	Rehren (OE) - Ohndorf (OA)	1.302	7,5		10,7		18,2
120	180	K63	Klein Holtensen - Schoholtensen	587	7,3		11,0		18,2
121	116	K38	Wiedenbrügge (K36) - B441	600	7,8		10,5		18,2
122	158	K55	Lyhren (OE) - Reinsdorf (L454)	1.965	8,3		9,9		18,1
123	179	K63	BAB - Klein Holtensen (K64)	2.390	9,0		9,0		18,0
124	202	K74	Kreisgrenze - Ahe (OE)	1.130	5,0		12,8		17,8
125	184	K65	Borstel (K69) - Kathrinhagen (K68)	1.555	9,5	0,5	7,7		17,6
126	130	K47	Rehren (L449 - K 50)	300	8,8		7,8		16,5
127	178	K63	Hattendorf (L439) - BAB	800	9,5		7,0		16,5
128	208	K75	Rolfshagen (OE) - K65	615	12,5		4,0		16,5
129	48	K15	Warber (L450) - Rusbend (L446)	2.110	11,5		5,0		16,5
130	125	K43	Wiedensahl (L372) - K44	2.241	9,0		7,3		16,3
131	222	K81	Goldbeck (L434) - Landesgrenze Ost	892	8,8	0,4	7,0		16,1
132	107	K35	Niedernholz (K33) - Mittellandkanal	1.026	8,3		7,2		15,5
133	4	K1	Evesen, Hoher Weg - Nordholz	788	10,5		4,9		15,4
134	142	K48	Riepen (OE) - Ohndorf (K47)	1.573	13,8		1,3		15,0
135	108	K35	Mittellandkanal - Sachsenhagen (L370)	1.736	8,8		6,2		15,0
136	199	K71	Deckbergen (OE) - K72	1.248	8,8		6,0		14,8
137	196	K70	Poggenhagen (K68 - L443)	600	10,3		4,4		14,7
138	124	K42	Wiedensahl (OA - L372)	448	11,3		3,2		14,5
139	3	K1	Evesen (Bü) - Hoher Weg	400	9,5		4,9		14,4
140	221	K81	Landesgrenze West - Goldbeck (L434)	1.375	7,3		7,0		14,3
141	139	K48	B65 - K49	464	11,0		2,3		13,3
142	219	K80	Möllenbeck - Abzw. n. Silixen	4.750	8,0		5,0		13,0
143	14	K4	K1 - Meinsen (K3)	1.705	6,5	0,2	6,2		12,9
144	156	K54	Soldorf (L444) - Kleinhegesdorf	1.600	7,8		5,0		12,8
145	189	K66	Escher (OE) - L443	1.453	8,8		4,0		12,8
146	174	K62	OD Wiersen	550	9,5		3,0		12,5
147	127	K44	K43 - Kreisgrenze	1.683	6,8	0,2	5,0		12,0
148	154	K54	Apelern (B442) - K55	1.224	9,8		2,0		11,8
149	129	K46	Rehrwiehe - Nordbruch (L449)	780	7,5		4,2		11,7
150	197	K71	Kreisgrenze - Deckbergen (B83)	1.003	7,3		4,0		11,3
151	123	K42	Landesgrenze - Wiedensahl (OA)	1.300	8,0		3,2		11,2
152	126	K43	K44 - Kreisgrenze	1.341	5,3		5,0		10,3
153	106	K34	Lüdersfeld (K33 - L445)	78	8,0		2,1		10,1
154	176	K63	Kreisgrenze - Hattendorf (OA)	1.387	6,0		3,0		9,0
155	173	K62	Antendorf - Wiersen	2.884	5,8		3,0		8,8
Summe 1. Dringlichkeit (km)				61,2					
Summe 2. Dringlichkeit (km)				64,3					
kein Bedarf (km)				70,9					

Kreisstraßen im Landkreis Schaumburg

Zusammengefaßte Bewertung mit Ausbau- oder Radwegebedarf

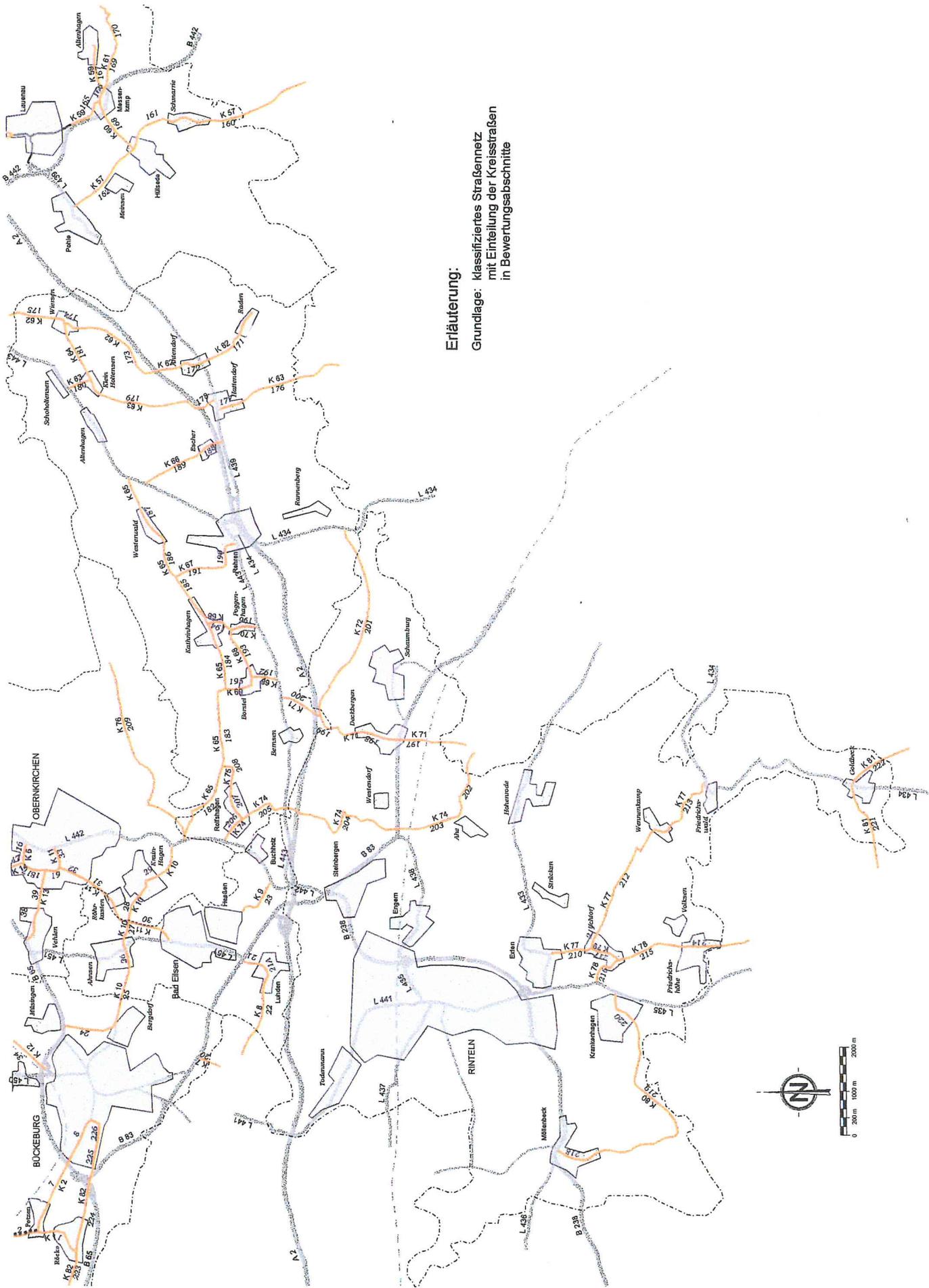
lfd. Nr.	Kreisstraße				Maße		Ausbau- bedarf		Straßenbewertung		Radwegbewertung	
	Str. Nr.	Straßenabschnitt			Länge [km]	Breite [m]	Str.	RW	Summe Bew.pkt.	Bewert. Stufe	Summe Bew.pkt.	Dringl. Stufe
		Nr.	Lage	Nr.alt								
1	K27	77	OD Stadthagen	68	1,6	9,0	0	1	35,0	1	51,8	1
2	K11	33	Obernkirchen (K6 - L442)	31	0,5	5,5	0	2	33,5	1	40,2	1
3	K27	79	Lauenhagen (K28 - K32)	70	0,8	6,5	0	1	33,4	1	55,6	1
4	K6	17	Obernkirchen (K14 - K13) Nord	16	0,3	6,5	0	2	33,2	1	33,2	1
5	K6	18	Obernkirchen (K14 - K13) Süd	16	0,3	6,5	0	2	33,2	1	42,7	1
6	K6	19	Obernkirchen (K13 - K11)	17	0,4	6,5	0	2	33,2	1	46,0	1
7	K2	8	OD Bückeberg	7	0,7	9,0	0	1	32,7	1	61,0	1
8	K11	32	Obernkirchen (OA - K6)	30	0,6	5,5	0	2	32,0	1	65,8	1
9	K6	16	Obernkirchen (L442 - K14)	15	0,5	6,5	0	2	28,8	1	33,2	1
10	K30	94	K31 - Lindhorst (L449)	85	1,2	6,5	0	2	28,4	1	53,7	1
11	K11	31	K10 - Obernkirchen (OA)	29	1,4	5,5	0	2	27,9	1	66,3	1
12	K18	57	Kirchhorsten - Enzen (L446)	50	2,0	6,0	2	2	24,0	1	30,7	1
13	K18	56	Kirchhorsten (OD)	49	1,0	6,0	0	2	23,4	1	23,2	2
14	K18	54	Gelldorf (K14) - Südhorsten (K17)	47	1,5	6,5	0	2	21,9	1	27,6	2
15	K40	119	K 39 - L445	109	0,2	6,5	0	2	21,1	1	25,8	2
16	K27	80	Lauenhagen (K32) - Pollhagen (K33)	71	3,4	7,0	0	2	20,3	1	36,6	1
17	K20	64	Gemeindegrenze - Meerbeck (K21)	55	2,4	6,5	1	1	19,9	1	35,4	1
18	K28	83	Niedernwöhren (L372 - OE)	74	1,0	5,5	0	2	19,7	1	26,9	2
19	K27	81	K33 - L371	72	0,3	7,0	0	2	19,6	1	24,3	2
20	K3	12	OD Meinsen (K4 - K14)	11	0,6	5,5	2	2	19,5	1	35,5	1
21	K10	28	K11 - Krainhagen (OA)	26	1,4	5,2	2	2	19,5	1	56,9	1
22	K30	95	Lindhorst (L449 - OE)	86	0,7	5,0	0	2	19,4	1	43,4	1
23	K48	144	Hohnhorst (K50) - B442	129	0,7	5,5	0	1	19,4	1	37,6	1
24	K3	10	Cammer (K5) - K1	9	1,4	6,0	0	2	19,0	1	45,9	1
25	K14	40	Meinsen (K3) - L450	37	0,5	6,0	2	2	18,8	1	43,4	1
26	K53	153	Algesdorf (OA) - B65	137	1,2	5,5	0	1	18,7	1	32,5	1
27	K18	55	Südhorsten - Kirchhorsten (K19)	48	1,0	6,5	0	2	18,5	1	25,3	2
28	K28	86	Lauenhagen (K27 - OE)	77	0,4	6,0	0	2	18,4	1	37,3	1
29	K40	118	Kreisgrenze - K 39	109	0,8	6,5	0	2	17,6	1	23,8	2
30	K24	73	B65 - Wendthagen (L447)	64	2,1	6,5	0	2	17,0	1	60,6	1
31	K28	84	Niedernwöhren (OE) - Nordsehl (L371)	75	1,6	5,5	0	2	17,0	1	23,5	2
32	K28	85	Nordsehl (L371) - Lauenhagen (K27)	76	1,7	6,0	0	2	17,0	1	30,7	1
33	K47	134	OD Ohndorf Mitte	120	0,1	5,5	0	2	16,8	1	32,0	1
34	K47	138A	Abzw. Bad Nenndorf - B65	123	0,3	6,5	0	2	16,5	1	35,7	1
35	K3	11	K1 - K4	10	2,4	5,5	2	2	16,3	1	34,7	1
36	K21	67	K28 - Meerbeck (K20)	58	1,0	6,5	1	2	16,2	1	49,8	1
37	K59	166	Messenkamp (K60 - K61)	150	0,3	5,5	0	2	16,2	1	30,5	1
38	K69	195	Borstel (K68) - K65	178	0,8	5,5	2	2	16,2	1	30,0	1
39	K65	182	L442 - Rolfshagen (K75)	166	2,1	5,0	2	2	16,1	1	35,1	1
40	K65	183	Rolfshagen (K75) - Borstel (K69)	167	2,0	5,0	1	2	16,1	1	33,1	1
41	K29	89	Vornhagen (OA - B65)	80	2,9	5,0	1	2	16,0	1	30,5	1
42	K29	88	Lüdersfeld (L449 - Vornhagen)	79	0,7	5,0	2	2	15,9	1	29,5	2
43	K48	141	Riepen (K31 - OE)	126	0,9	5,5	0	2	15,9	1	23,2	2
44	K47	135	OD Ohndorf Süd	120	0,6	6,0	0	2	15,3	1	33,7	1
45	K52	150	Waltringhsn. - Bad Nenndorf (B442)	135	1,8	6,0	0	1	15,0	1	57,1	1
46	K30	91	Reinsen (L444) - Heuerßen (OA)	82	1,4	5,0	2	2	14,9	2	34,7	1
47	K30	92	Heuerßen (OA) - Kobbensen (B65)	83	1,4	5,5	2	2	14,9	2	32,3	1
48	K68	192	L443 - Borstel (K69)	175	0,6	6,0	2	2	14,7	2	28,7	2
49	K51	148	Wilhelmsdorf (L449) - Kreisgrenze	133	0,5	5,0	1	2	14,3	2	21,8	2
50	K74	206	Rolfshagen (K75) - L442	191	0,9	6,0	0	2	14,2	2	33,5	1
51	K80	218	Möllenbeck (B238 - OE)	203	0,9	5,5	0	2	14,2	2	42,0	1
52	K48	140	K49 - Riepen (K31)	125	0,5	5,5	2	2	14,1	2	38,7	1
53	K9	23	Heeßen - L442	21	1,6	6,0	0	2	13,8	2	38,6	1
54	K11	30	L451 - K10	28	1,1	5,5	0	2	13,6	2	48,7	1
55	K47	133	OD Ohndorf Nord	120	0,5	5,5	0	2	13,3	2	24,0	2
56	K29	90	Vornhagen (B65 - Blyinghausen (L443))	81	1,8	5,0	2	2	13,1	2	22,9	2
57	K28	82	Niedernwöhren (K21 - L372)	73	0,6	6,0	0	2	13,0	2	30,5	1
58	K33	104	Niedernholz (K35) - Lüdersfeld (K34)	96	1,2	5,5	0	2	12,8	2	22,7	2
59	K65	187	Westerwald (OA) - L443	171	1,6	5,0	2	2	12,8	2	29,9	2
60	K71	198	OD Deckbergen	181	0,9	6,0	0	2	12,8	2	27,0	2
61	K80	220	Abzw. n. Silixen - Krankenhagen	205	1,2	5,5	0	2	12,4	2	39,9	1
62	K47	138	Horsten - Abzw. Bad Nenndorf	123	1,0	5,0	2	2	12,3	2	30,2	1

Kreisstraßen im Landkreis Schaumburg

Zusammengefaßte Bewertung mit Ausbau- oder Radwegebedarf

lfd. Nr.	Kreisstraße				Maße		Ausbau- bedarf		Straßenbewertung		Radwegbewertung	
	Str. Nr.	Straßenabschnitt			Länge [km]	Breite [m]	Str.	RW	Summe Bew.pkt.	Bewert. Stufe	Summe Bew.pkt.	Dringl. Stufe
		Nr.	Lage	Nr.alt								
63	K57	162	Hülsede (K60) - Pohle (L439)	146	1,9	6,0	0	2	12,3	2	26,5	2
64	K61	169	Messenkamp (K59) - Waldrand	153	1,7	5,5	2	2	12,3	2	19,2	3
65	K48	142	Riepen (OE) - Ohndorf (K47)	127	1,6	5,0	2	2	11,9	2	15,0	3
66	K16	49	Seggebruch (K12) - K17	43	1,3	5,0	1	2	11,7	2	40,4	1
67	K10	29	Krainhagen - L442	27	0,8	6,5	0	2	11,5	2	30,3	1
68	K59	167	Messenkamp (K61) - Altenhagen II	151	1,5	5,0	2	2	11,3	2	29,0	2
69	K47	136	Ohndorf (OE) - Horsten (K49)	121	1,2	5,0	2	2	11,1	2	33,8	1
70	K49	145	K48 - Horsten (K47)	130	1,1	4,5	2	2	11,0	2	38,8	1
71	K48	139	B65 - K49	124	0,5	5,5	2	2	10,9	2	13,3	3
72	K33	105	Lüdersfeld (K 34 - L 445)	96	0,1	5,5	0	2	10,8	2	20,1	2
73	K61	170	Waldrand - Kreisgrenze	154	2,8	6,5	2	2	10,6	2	18,5	3
74	K31	98	Beckedorf(L370) - Riepen (K48)	89	1,5	5,0	1	0	10,5	2	0,0	3
75	K52	149	Suthfeld (B442) - Waltringhausen	134	2,2	6,5	0	1	10,5	2	28,5	2
76	K75	207	Rolfshagen (K74 - OE)	192	0,9	6,0	0	2	10,4	2	24,5	2
77	K65	185	Kathrinhagen (K68) - K67	169	1,3	5,2	2	2	10,0	2	27,5	2
78	K1	5	Nordholz - K4	4	1,7	5,0	0	2	9,5	2	28,5	2
79	K36	109	Wölpinghausen (L370 - OE)	100	0,6	5,5	0	2	9,4	2	29,4	2
80	K36	111	Wiedenbrügge (K37 - K38)	102	0,5	5,0	0	2	9,2	2	29,4	2
81	K67	190	Rehren (L443) - K65 Süd	174	0,3	4,2	2	2	9,2	2	27,4	2
82	K79	217	Uchtorf (K78 - K77)	202	0,7	5,5	0	2	9,2	2	24,3	2
83	K15	48	Warber (L450) - Rusbend (L446)	42	2,1	4,0	2	2	8,9	2	16,5	3
84	K37	115	Wiedenbrügge (K36) - B441	106	1,0	4,0	2	2	8,6	2	29,5	2
85	K74	205	Bernser Landwehr (L443) - Rolfshage	190	1,2	5,5	2	2	8,6	2	25,4	2
86	K81	222	Goldbeck (L434) - Kreisgrenze Ost	207	0,9	4,6	1	2	8,6	2	16,1	3
87	K62	175	Wiersen - Allern (L443)	159	1,7	5,2	2	2	8,5	2	31,4	1
88	K36	110	Wölpinghausen - Wiedenbrügge (K37	101	1,6	5,0	0	2	8,4	2	31,0	1
89	K37	114	Schmalenbruch - Wiedenbrügge (K36	105	0,8	4,0	2	2	8,3	2	22,0	2
90	K78	215	Friedrichshöhe - Uchtorf (K79)	200	1,6	5,0	0	2	8,0	2	20,4	2
91	K17	53	Südhorsten (OA) - K18	46	1,1	6,0	0	2	7,4	3	27,6	2
92	K71	200	K72 - L443	183	1,0	6,5	0	2	7,4	3	21,5	2
93	K39	117	L445 - Kreisgrenze	108	0,5	5,0	0	2	7,3	3	24,3	2
94	K74	204	B83 - Bernser Landwehr (L443)	189	3,5	5,0	1	2	7,3	3	20,7	2
95	K77	213	Wennenkamp - Friedrichswald	198	2,8	5,2	2	2	7,3	3	22,8	2
96	K68	194	K70 - Kathrinhagen (K65)	177	0,6	5,1	2	2	7,0	3	35,5	1
97	K16	50	K17 - Abzw. K19 n. Stemmen	44	1,3	5,0	2	2	6,9	3	38,9	1
98	K54	155	K55 - Soldorf (L444)	139	0,5	5,0	2	2	6,8	3	20,2	2
99	K65	186	K67 - Westerwald (OA)	170	1,0	5,0	2	2	6,6	3	27,2	2
100	K55	157	K54 - Lyhren (OE)	141	1,1	5,0	2	2	6,5	3	21,4	2
101	K50	146	Rehren (K47) - Rehrwiehe (K46)	131	0,5	6,0	0	2	6,1	3	20,7	2
102	K37	113	Bergkirchen (L370) - Schmalenbruch	104	1,2	4,0	2	2	6,0	3	23,7	2
103	K74	203	Ahe (OE) - B83	188	1,5	5,5	0	2	5,8	3	26,0	2
104	K62	171	Raden - Antendorf (L439)	155	1,8	5,0	2	2	5,7	3	22,5	2
105	K40	120	L 445 - Düdinghausen ((1985 K 45))	116	1,6	5,5	2	2	5,6	3	20,0	2
106	K7	20	Landesgrenze - B83 (Selliend.)	18	0,2	5,0	2	2	5,2	3	21,9	2
107	K1	6	K4 - K3	5	1,4	5,5	0	2	5,0	3	24,0	2
108	K67	191	Rehren (L443) - K65 Nord	174	1,7	3,8	0	2	5,0	3	24,9	2
109	K36	112	Wiedenbrügge (K38) - L453	103	1,1	5,0	2	2	4,5	3	24,4	2
110	K76	209	K65 - Obernkirchen/Sandsteinbruch	194	4,9	5,5	0	2	4,4	3	21,6	2
111	K40	121	Düdinghausen - Auhagen ((1985 K 45))	115	1,9	5,0	2	2	3,7	3	25,3	2
112	K64	181	Klein Holtensen (K63) - Wiersen (K62	165	1,6	5,0	1	2	2,0	3	24,7	2
113	K68	193	Borstel (K69) - K70	176	1,1	5,3	0	2	1,3	3	25,9	2
Summe erste Stufe (ab 15,0 Bewertungspunkte)					50,1	272,7			969,5		1731,3	
Summe zweite Stufe (8,0 bis 14,9 Bewertungspunkte)					52,8	238,7			512,4		1242,6	
Summe dritte Stufe (bis 7,9 Bewertungspunkte)					33,9	118,9			130,8		565,5	
Gesamtsumme					136,8	630,3			1612,7		3539,4	
Mittelwert					1,2	5,6			14,3		31,3	

Straße ausgebaut / Radweg vorhanden = 0
 Straße teilweise ausgebaut / Radweg teilweise vorhanden = 1
 Straße nicht ausgebaut / kein Radweg vorhanden = 2



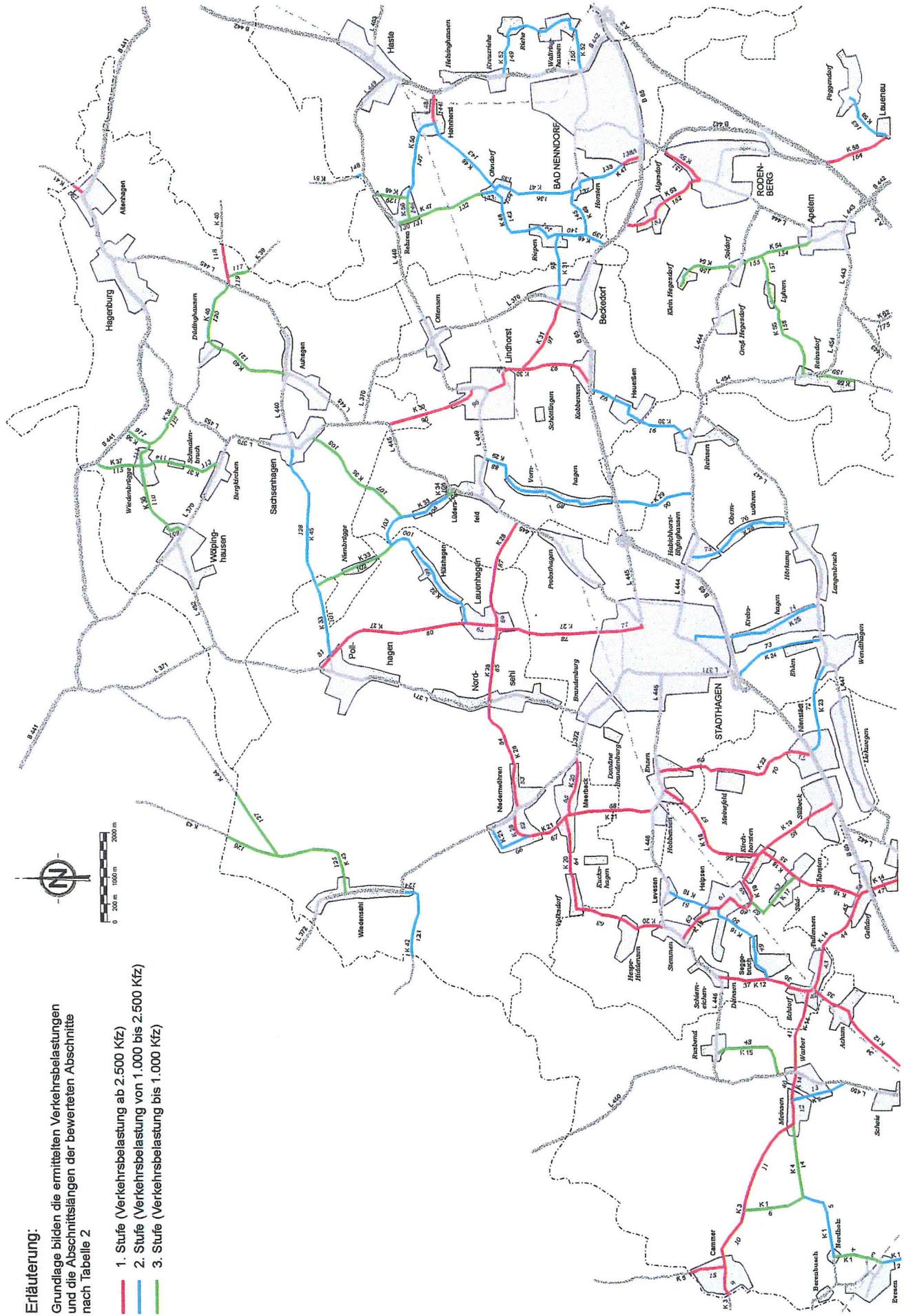
Erläuterung:
 Grundlage: klassifiziertes Straßennetz
 mit Einteilung der Kreisstraßen
 in Bewertungsabschnitte

**GRUNDLAGENPLAN
 KREISSTRASSENNETZ SCHAUMBURG (SÜD)**

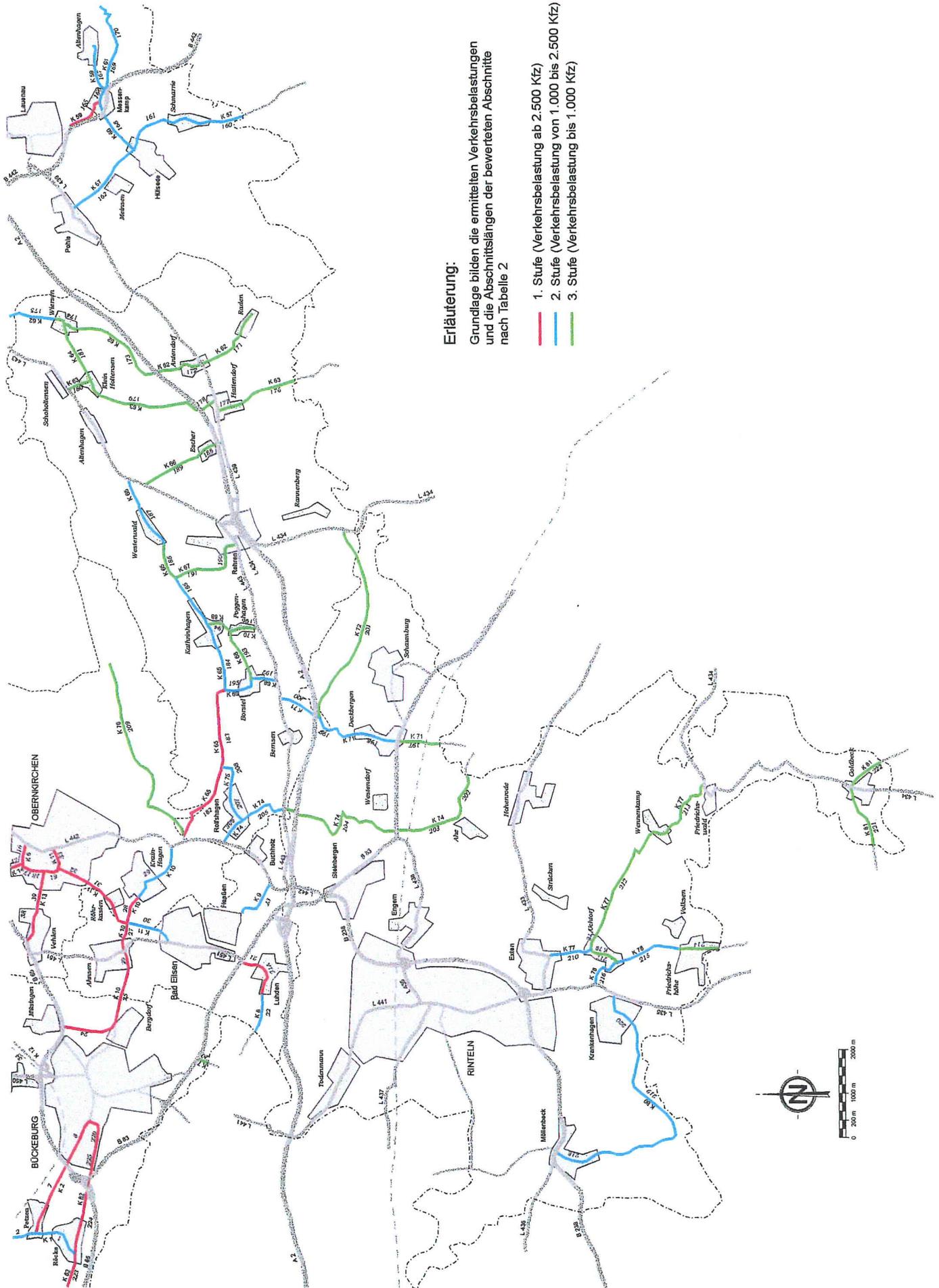
Erläuterung:

Grundlage bilden die ermittelten Verkehrsbelastungen und die Abschnittslängen der bewerteten Abschnitte nach Tabelle 2

- 1. Stufe (Verkehrsbelastung ab 2.500 Kfz)
- 2. Stufe (Verkehrsbelastung von 1.000 bis 2.500 Kfz)
- 3. Stufe (Verkehrsbelastung bis 1.000 Kfz)



**EINTEILUNG DER KREISSTRASSEN
IN VERKEHRSTUFEN (NORD)**



Erläuterung:

Grundlage bilden die ermittelten Verkehrsbelastungen und die Abschnittslängen der bewerteten Abschnitte nach Tabelle 2

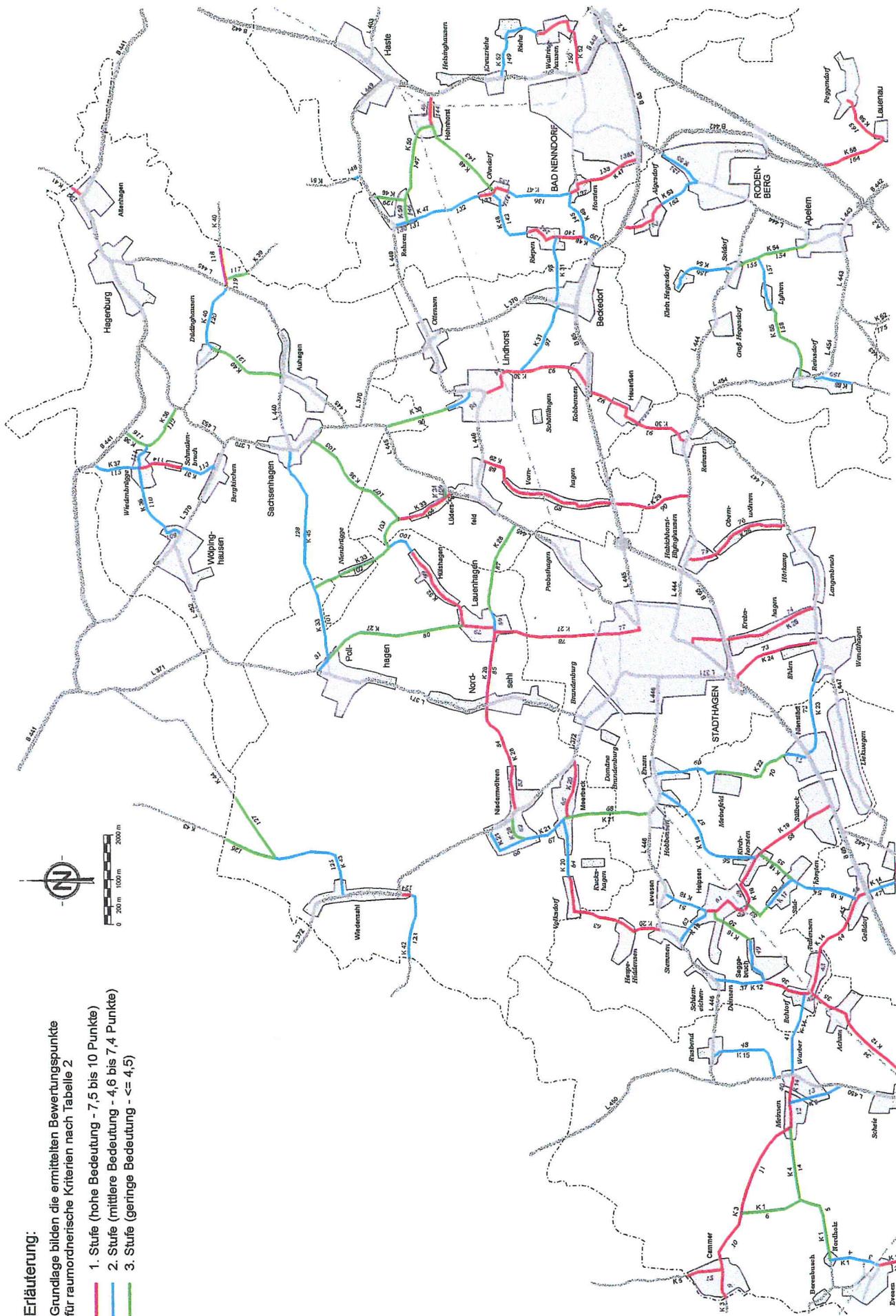
- 1. Stufe (Verkehrsbelastung ab 2.500 Kfz)
- 2. Stufe (Verkehrsbelastung von 1.000 bis 2.500 Kfz)
- 3. Stufe (Verkehrsbelastung bis 1.000 Kfz)

**EINTEILUNG DER KREISSTRASSEN
IN VERKEHRSTUFEN (SÜD)**

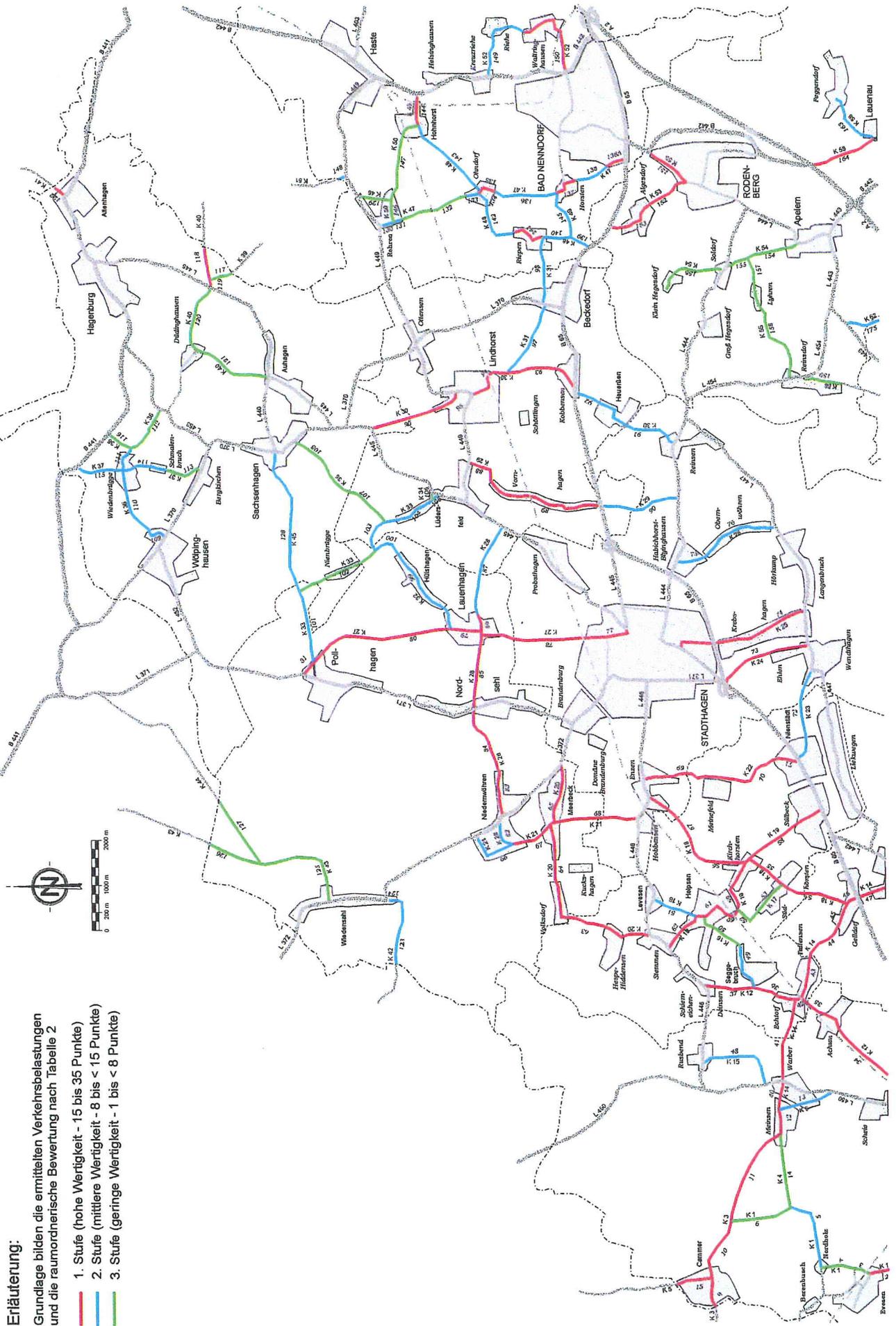
Erläuterung:

Grundlage bilden die ermittelten Bewertungspunkte für raumordnerische Kriterien nach Tabelle 2

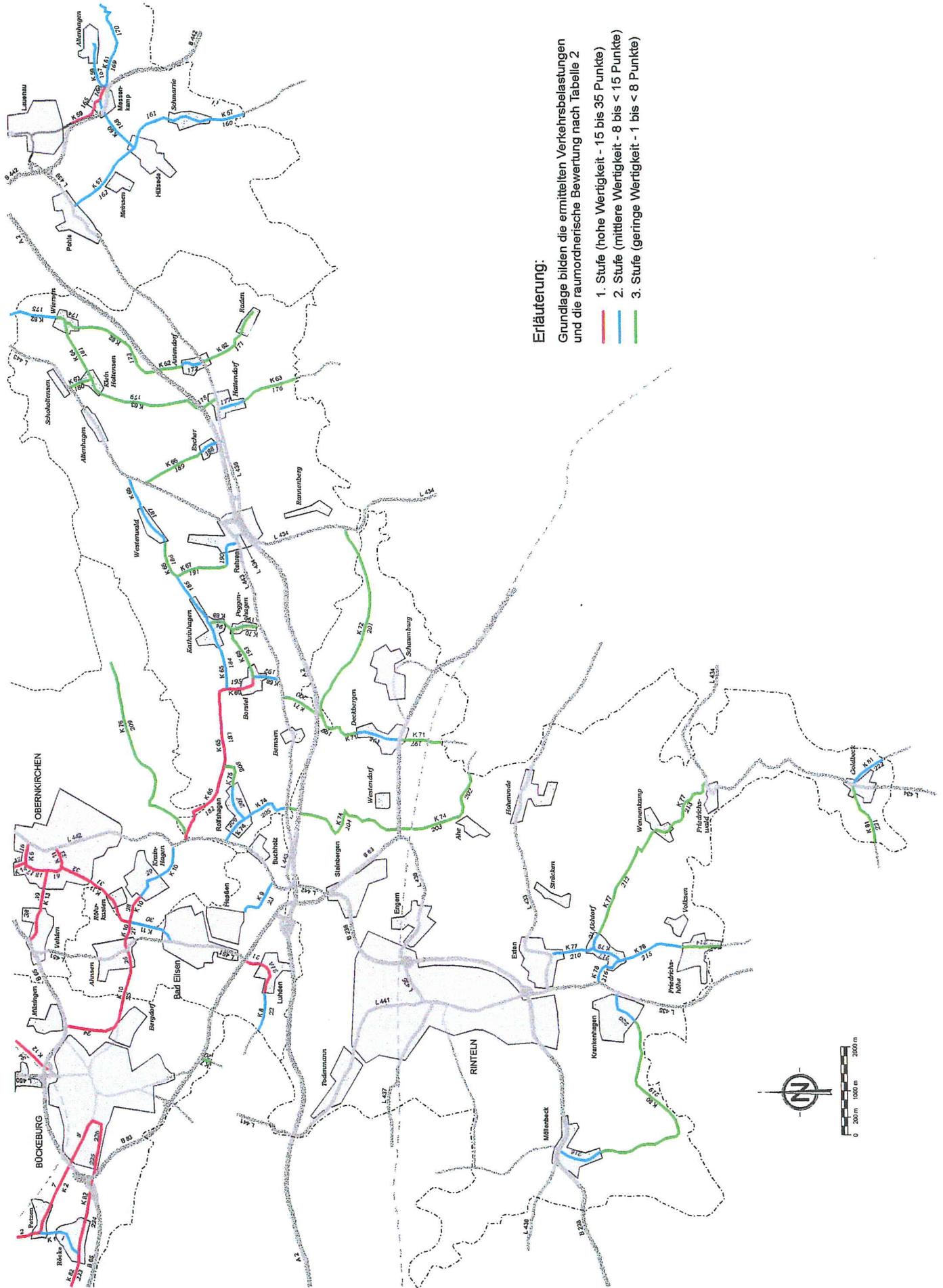
- 1. Stufe (hohe Bedeutung - 7,5 bis 10 Punkte)
- 2. Stufe (mittlere Bedeutung - 4,6 bis 7,4 Punkte)
- 3. Stufe (geringe Bedeutung - <= 4,5)



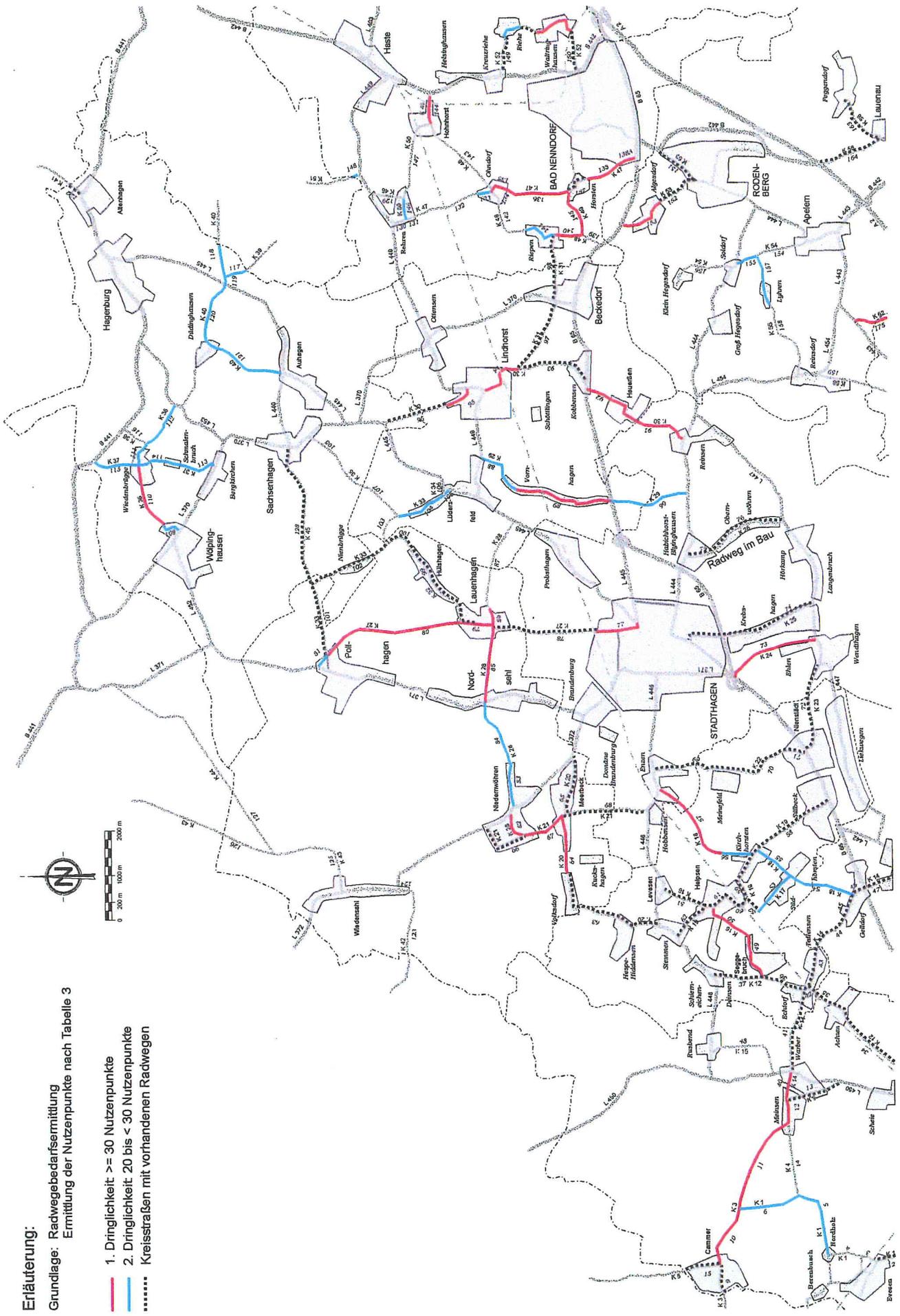
**EINTEILUNG DER KREISSTRASSEN
NACH DER RAUMORDNUNG (NORD)**



EINTEILUNG DER KREISSTRASSEN NACH VERKEHR UND RAUMORDNUNG (NORD)



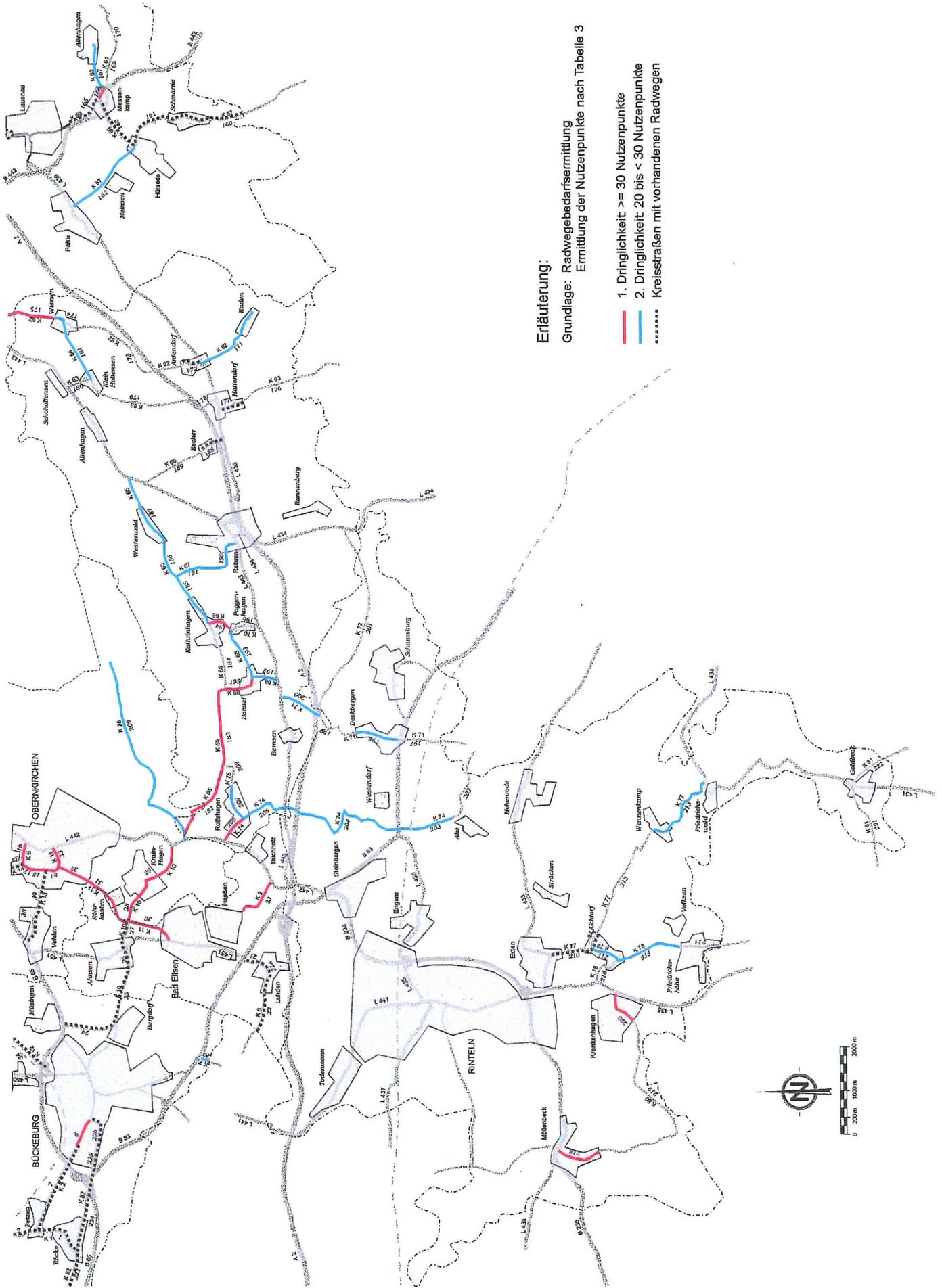
EINTEILUNG DER KREISSTRASSEN NACH VERKEHR UND RAUMORDNUNG (SÜD)



Erläuterung:
 Grundlage: Radwegebedarfsermittlung
 Ermittlung der Nutzenpunkte nach Tabelle 3

- 1. Dringlichkeit ≥ 30 Nutzenpunkte
- 2. Dringlichkeit 20 bis < 30 Nutzenpunkte
- Kreisstraßen mit vorhandenen Radwegen

RADWEGEBEDARF UND DRINGLICHSSTUFEN AN KREISSTRASSEN (NORD)

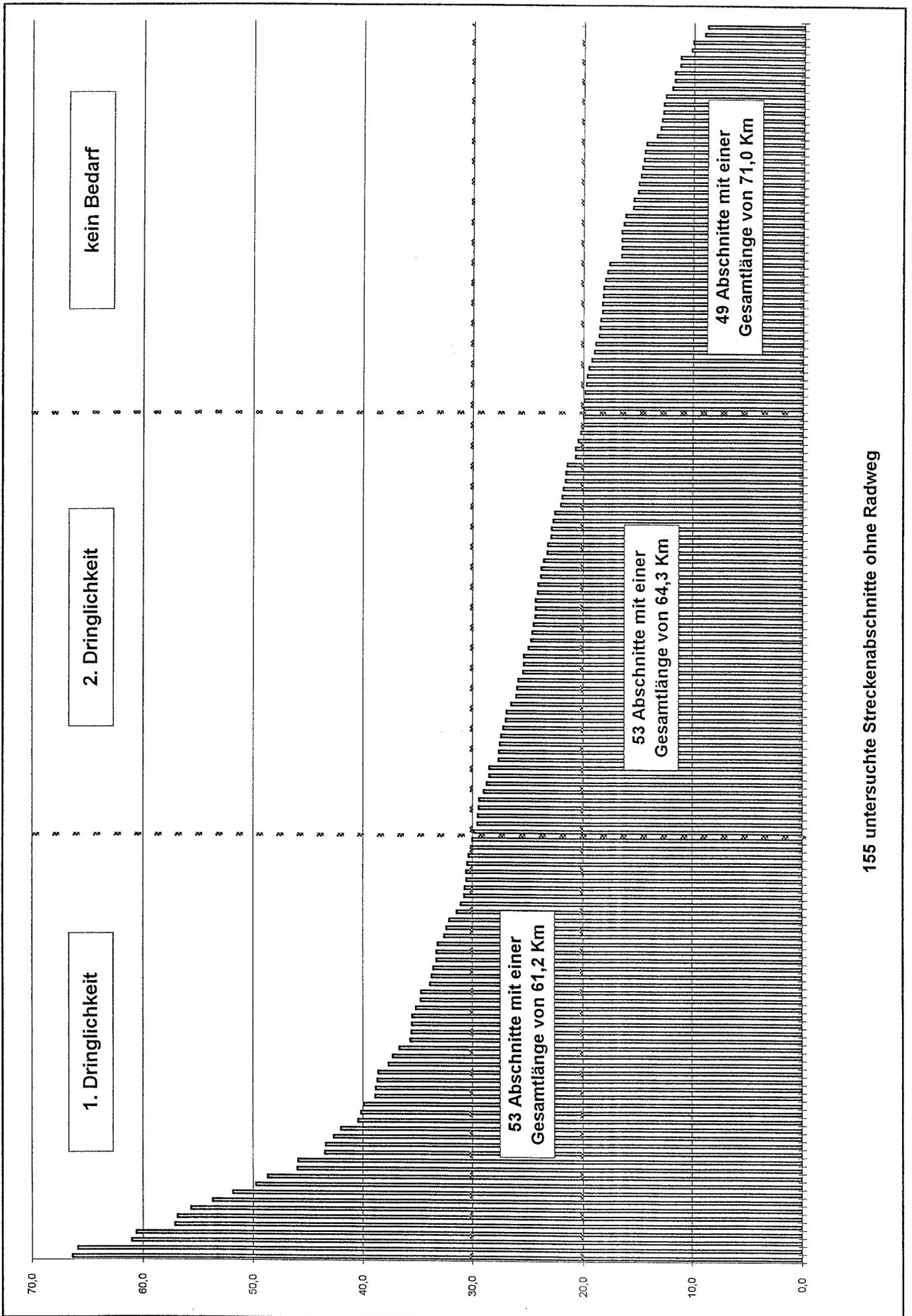


Erläuterung:

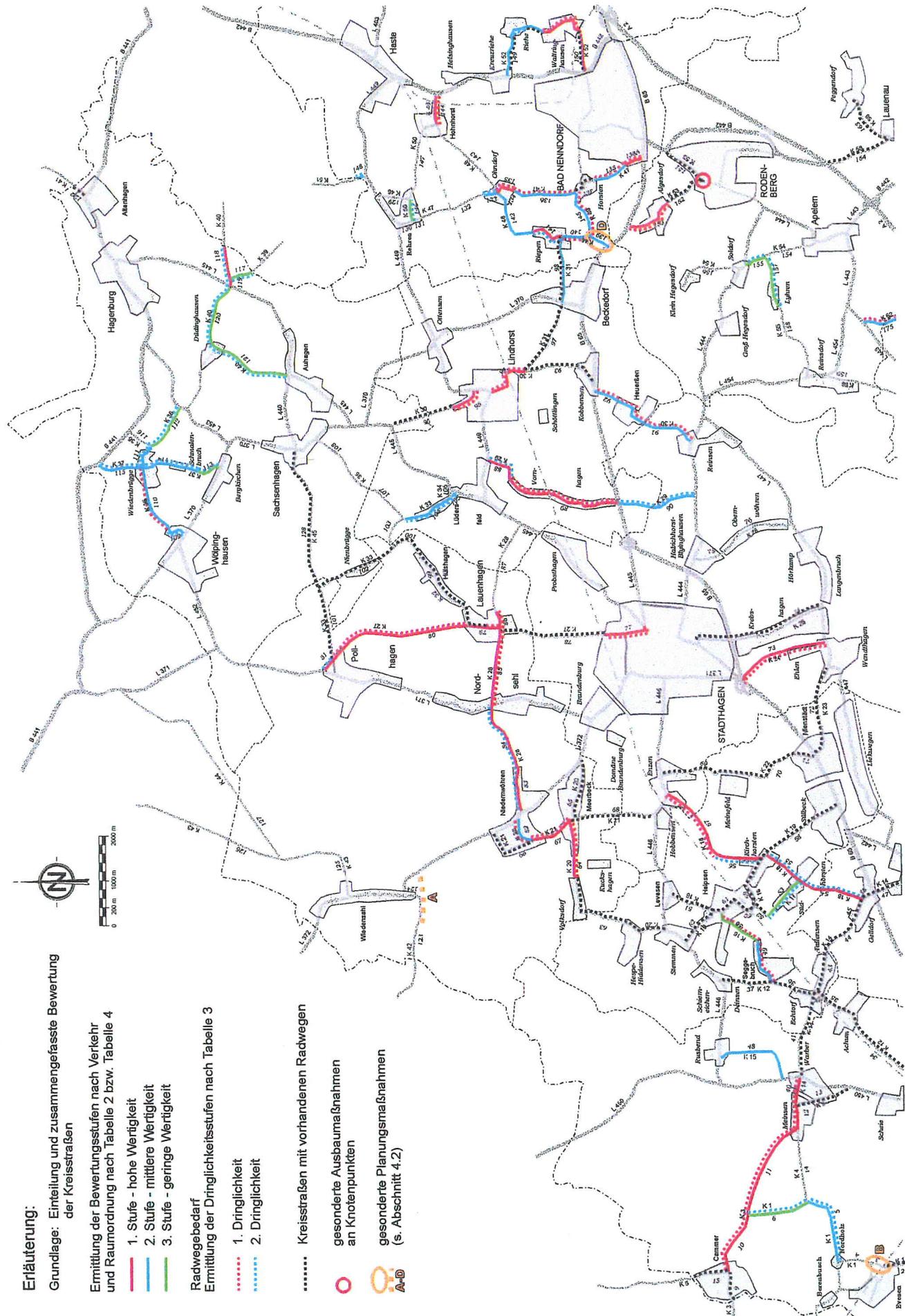
Grundlage: Radwegebedarfsermittlung
Ermittlung der Nutzenpunkte nach Tabelle 3

- 1. Dringlichkeit ≥ 30 Nutzenpunkte
- 2. Dringlichkeit 20 bis < 30 Nutzenpunkte
- Kreisstraßen mit vorhandenen Radwegen

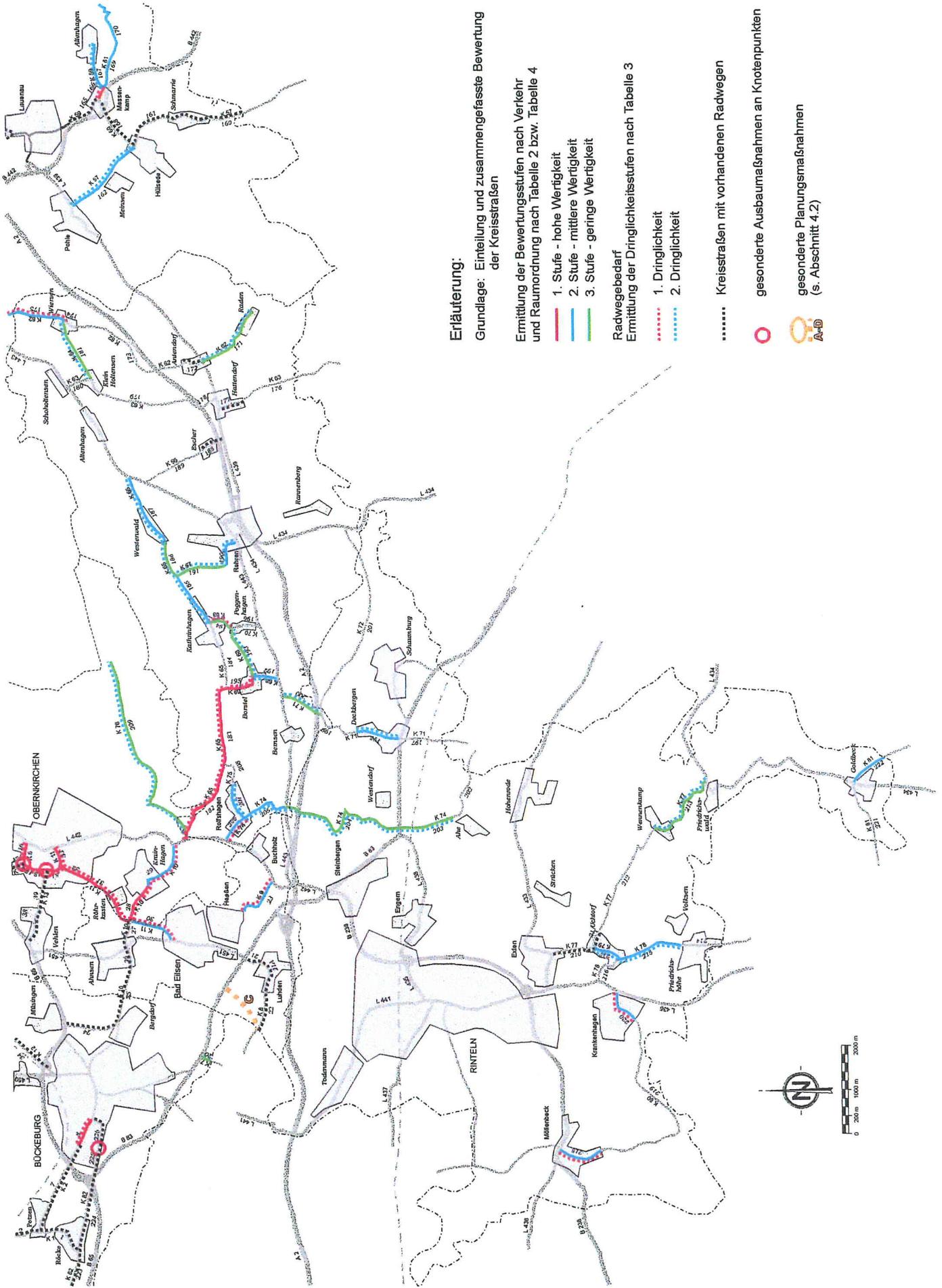
**RADWEGEBEDARF UND DRINGLICHSSTUFEN
AN KREISSTRASSEN (SÜD)**



155 untersuchte Streckenabschnitte ohne Radweg



**KREISSTRASSEN IM LANDKREIS SCHAUMBURG
 MIT AUSBAU- ODER RADWEGEBEDARF
 ZUSAMMENGEFASSTE BEWERTUNG (NORD)**



**KREISSTRASSEN IM LANDKREIS SCHAUMBURG
 MIT AUSBAU- ODER RADWEGEBEDARF
 ZUSAMMENGEFASSTE BEWERTUNG (SÜD)**