



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordneter Christoph Erdmenger (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Radverkehr in Wernigerode

Kleine Anfrage - **KA 6/7677**

Vorbemerkung des Fragestellenden:

In Wernigerode ist eine Radverkehrsführung auf gemeinsamen Fußgänger- und Radwegen mit Benutzungszwang weit verbreitet. Die Anordnung des Verkehrszeichens 240 ist laut StVO allerdings nur „dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist“ (§ 45 Abs. 9 StVO). Laut Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) ist die gemeinsame Führung von Fußgänger- und Radverkehr „nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist“ (ERA 2010, S. 27).

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

- 1. An welchen Bundes- und Landesstraßen in Wernigerode werden Verkehrsstärken erreicht, die die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht rechtfertigen? Wie ist an diesen Stellen jeweils begründet, dass die Anordnung des Verkehrszeichens „zwingend geboten“ ist?**

Die uns vorliegenden Verkehrsstärken auf den Bundes- und Landesstraßen in der Stadt Wernigerode wurden den Straßenverkehrszählungen 2000/2001, 2005 bzw. 2010 (SVZ 2005 bzw. SVZ 2010) entnommen und sind in Anlage 1 beigefügt.

Mit Ausnahme der freien Strecken aus Richtung Harz im Vorfeld der Ortslage Wernigerode (B 244 - Zählstellen-Nr. 4083 und L 100 - Zählstellen-Nr. 4160)

Hinweis: Die Drucksache steht vollständig digital im Internet/Intranet zur Verfügung.
Bei Bedarf kann Einsichtnahme in der Bibliothek des Landtages von Sachsen-Anhalt erfolgen oder die gedruckte Form abgefordert werden.

(Ausgegeben am 28.11.2012)

sind an allen anderen aufgeführten Streckenabschnitten Radverkehrsanlagen mit Benutzungspflicht im Bestand vorhanden.

Zunächst ist grundsätzlich darauf hinzuweisen, dass die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht sich nicht ausschließlich in der Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs auf den betreffenden Streckenabschnitten der klassifizierten Straßen begründet.

Die bestehenden Radverkehrsanlagen in der Stadt Wernigerode wurden fast ausschließlich in den Jahren 1995 bis 2010 geplant bzw. gebaut. In diesem Zeitraum galten für die Anlage von Radverkehrsanlagen andere Vorschriften und Regelwerke (EAE 85, EAHV 93, ERA 95, RAS 06, ältere Fassungen VwV-StVO) als die o. g. ERA 2010. Es ist zu konstatieren, dass sich in den genannten Regelwerken insbesondere in Bezug auf die Stärken des Kraftfahrzeugverkehrs als eine der maßgebenden Randbedingungen sowie die erforderlichen Querschnittsmaße keine einheitlichen bzw. teilweise sogar widersprüchliche Angaben finden.

Vor diesem Hintergrund hat die Landesregierung es sich zum Ziel gesetzt, die bestehenden Regelungen bezüglich der Radwegebenutzungspflichten in Wernigerode zeitnah zu prüfen.

Das Ergebnis bleibt abzuwarten.

Nach derzeitigem Kenntnisstand wird jedoch bei alleiniger Beurteilung nach den Kfz-Verkehrsstärken in Wernigerode entlang der L 82, der L 85 und der B 244 bis zur Kreuzung B 244/L100 am Westerntor die Benutzungspflicht bestehen bleiben.

- 2. Die Bundesregierung hat 2008 mit den „Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen - Ortsdurchfahrtrichtlinien - (ODR)“ geregelt, dass sich die Kommunen an gemeinsamen Geh- und Radwegen zu 50 % beteiligen müssen. Hat die Landesregierung diese Regelung für Landesstraßen übernommen? Wenn nein, aus welchen fachlichen Gründen? Bitte die einschlägigen Regelungen aufführen.**

Im Interesse einer einheitlichen Handhabung ist durch Runderlass des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt bestimmt worden, dass die „Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen (ODR)“ auch bei der Verwaltung der Landesstraßen in der Baulast des Landes Sachsen-Anhalt entsprechend anzuwenden sind, soweit das Landesrecht mit dem Bundesrecht übereinstimmt.

Als Hinweis ist in dem Runderlass der Landesstraßenbauverwaltung zu Nr. 12 a ODR vorgegeben worden, dass die Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes auch für die Landesstraßen zu beachten sind.

Darüber hinaus ist besonders auf die Beachtung von Abs. 3 Nr. 2 der Nr. 12 a ODR bei der Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges an Landesstraßen hingewiesen worden.

Den anderen Straßenbaulastträgern im Land ist die entsprechende Anwendung der ODR in ihrem Zuständigkeitsbereich empfohlen worden. Der Runderlass vom 17. März 2009 ist öffentlich bekannt gemacht worden.

- 3. Ist es zutreffend, dass die von einer Landesstraße betroffene Gemeinde bei separat geführten Radwegen oder Radspuren die Kosten für die Fußwege zu tragen hat und ihr somit im Vergleich zur Anlage gemeinsamer Geh- und Radwege zusätzliche Kosten entstehen? Ist es korrekt, dass Kostenvorteil nur für Wege gilt, für die das Zeichen 240 angeordnet wird? Plant die Landesregierung eine Änderung der entsprechenden Regelungen und falls ja, in welchem Zeitraum?**

Die Straßenbaulastträgerschaft für Gehwege in Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen obliegt der Gemeinde (§ 5 Abs. 3 FStrG; § 42 Abs. 5 StrG LSA).

Soweit Radwege in einer Ortsdurchfahrt geführt werden, zählen sie in Sachsen-Anhalt zur Fahrbahn, so dass sie nicht in der Baulastträgerschaft der Gemeinde liegen, sondern in der Baulastträgerschaft dessen, zu dessen Entflechtung des Verkehrs auf der Fahrbahn sie dient.

Beim Bau und bei der Unterhaltung gemeinsamer Geh- und Radwege (s. Nr. 12 a ODR) wird lediglich dieser Unterscheidung der Baulastträgerschaften durch entsprechende Kostenzuordnung Rechnung getragen, so dass es grundsätzlich keine Nachteile durch „zusätzliche Kosten“ gibt. Das Zeichen 240 (Verkehrsrecht) hat im Rahmen der zu Frage 3 angesprochenen Problematik keinerlei Bedeutung, da ausschließlich Straßenrecht eine Rolle spielt. Zum Verständnis sei erwähnt, dass z. B. eine Landesstraße nicht dadurch Landesstraße mit allen Kostenfolgen für den Baulastträger wird, dass straßenverkehrsrechtlich gelbe Schilder angeordnet werden, sondern ausschließlich durch die straßenrechtliche Widmung.

Für eine Änderung straßenrechtlicher Regelungen zum Thema Radwege bzw. gemeinsame Geh- und Radwege besteht kein Anlass. Die Regelungen sind sachgerecht und haben sich bewährt.

- 4. An Kreisverkehren sind in Wernigerode weit überwiegend oder ausschließlich Regelungen getroffen, die eine Vorfahrt für Pkw vorsehen. Dies führt zu einer deutlichen Verlangsamung und damit Attraktivitäts-senkung des Radverkehrs. Wird die Landesregierung diese Anordnung unter Anwendung der ERA 2010 überprüfen? Antwort bitte ggf. nach Straßenkategorien differenziert beantworten. Falls keine Überprüfung beabsichtigt ist, aus welchen fachlichen oder rechtlichen Gründen?**

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Festlegung einer Knotenpunktgrundform einhergeht mit der Festlegung zur Führung der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer in diesem Knotenpunkt und dies grundsätzlich das Ergebnis einer um-

fassenden und ganzheitlichen Betrachtung einer Vielzahl von Kriterien ist. Es wird neben der verkehrlichen Wirksamkeit immer auch auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger und Kfz) abgezielt.

Vor dem Hintergrund der Einführung der ERA 2010 wurde nunmehr die grundsätzliche Überprüfung der bestehenden verkehrsrechtlichen Regelungen veranlasst. Es ist beabsichtigt, die Überprüfung im Rahmen von Verkehrsschauen vorzunehmen. Das Ergebnis bleibt abzuwarten.

- 5. An der Halberstädter Straße (L 82) fehlt innerorts in Höhe des Einzelhandelsgebietes eine Radwegführung von etwa 400 m. Wie hoch ist die tägliche Verkehrsstärke auf diesem Abschnitt? Sieht die Landesregierung hier eine Benutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr vor? Bitte jeweils für den stadteinwärtigen und stadtauswärtigen Verkehr beschreiben, wie sich Verkehrsteilnehmer mit dem Fahrrad auf diesem Abschnitt regelkonform verhalten müssen.**

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf dem betreffenden Streckenabschnitt wird im Rahmen der Straßenverkehrszählung 2005 auf 13.202 Kfz/24h beziffert.

Aktuellere Zahlen liegen nicht vor.

Bezüglich der Radverkehrsführung ist Folgendes anzumerken:

Stadteinwärts

Der straßenbegleitende Radweg an der L 82 zwischen dem Ortsteil Silstedt und der Stadt Wernigerode endet derzeit von Silstedt kommend an der kommunalen Otto-von-Guericke-Straße. Hier besteht für den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit, diese kommunale Nebenstraße bzw. die dort vorhandenen Nebenanlagen zu nutzen. Über die Parallelführung zur Landesstraße (Theodor-Fontane-Straße) sind alle relevanten Ziele innerhalb der Stadt Wernigerode zu erreichen. Alternativ besteht für den Radfahrer die Möglichkeit, ab der Einmündung der Otto-von-Guericke-Straße die Fahrbahn der L 82 stadteinwärts zu benutzen. Hierzu ist die Einordnung in den Kfz-Verkehr im Schutz der vorhandenen Lichtsignalanlage (LSA) erforderlich.

Stadtauswärts

Stadtauswärts gibt es an der L 82 zwischen dem Knotenpunkt mit der L 85 (Kreisverkehr Halberstädter Straße/Benzingeröder Straße/Kopernikusstraße) eine Radverkehrsverbindung über einen gemeinsamen Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr bis zur Einmündung Minslebener Straße.

Radfahrer, die weiter in Richtung stadtauswärts fahren wollen, müssen ab dieser Einmündung die Fahrbahn nutzen oder in Rückrichtung die oben beschriebene Strecke über die kommunalen Straßen befahren.

Alternativ steht ab Einmündung der Minslebener Straße südlich der L 82 ein kommunaler Weg parallel zur Landesstraße zur Verfügung. Dieser ist allerdings

auch nur bis zur Einmündung Harzpark ausreichend befestigt. Am Knotenpunkt der L 82 mit der Otto-von-Guericke-Straße müssen die Radfahrer stadtauswärts auf den o. g. straßenbegleitenden Radweg nördlich der L 82 - entweder direkt als Linksabbieger über die vorhandene Abbiegespur oder indirekt über die vorhandene LSA - wechseln.

6. Wann plant die Landesregierung, das fehlende Stück des Radweges zu errichten?

Der Streckenabschnitt an der L 82 zwischen der Einmündung Otto-von-Guericke-Straße und der Einmündung zum Harzpark (Länge ca. 375 m) ist Bestandteil des Radverkehrsplanes des Landes Sachsen-Anhalt.

Planungen sind noch nicht aufgenommen.

Aufgrund der beschränkten finanziellen und personellen Kapazitäten der Straßenbauverwaltung kann bezüglich der Planungsaufnahme derzeit keine belastbare Aussage gemacht werden.

7. An der Kreuzung Halberstädter Straße zur Lindenallee ist in diesem Jahr die Verkehrsführung neu geordnet worden. Ist der Landesregierung bekannt, dass es im Ergebnis für Fahrräder nicht mehr möglich ist, aus der Lindenallee kommend nach links in die Halberstädter Straße (sowie umgekehrt) einzubiegen? Wie ist diese Mobilitätseinschränkung für den Radverkehr fachlich und rechtlich gerechtfertigt?

Die Neuordnung der Verkehrsbeziehungen an der Kreuzung Halberstädter Straße/Lindenallee/Kohlgartenstraße resultiert aus dem Umbau des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz. Die Radverkehrsführung erfolgt abgesetzt von den Kreisfahrbahnen auf separaten gemeinsamen Geh-/Radwegen; dies vor dem Hintergrund einer möglichst einheitlichen Führungsform innerhalb eines Straßenzuges.

Es ist nicht zutreffend, dass sich mit der Errichtung des Kreisverkehrs die Verkehrsführung für die Radfahrer negativ entwickelt hat bzw. eine Mobilitätseinschränkung vorgenommen wurde.

Eine Verkehrsbeziehung für Radfahrer aus der Lindenallee nach links in die Halberstädter Straße war vor dem Bau des Kreisverkehrs unter Nutzung der Fahrbahn möglich. An dieser Option hat sich durch den Kreisverkehrsplatz nichts geändert.

Es war sowohl vor als ist es auch nach dem Ausbau nicht zulässig, aus der Lindenallee nach links über einen Gehweg in Richtung Stadt zu fahren. Linksabbiegende Radfahrer mussten vor dem Ausbau über die Linksabbiegespur der Halberstädter Straße die Lindenallee anfahren. Nach dem Ausbau ist die Fahrt in Richtung Lindenallee durch rechtzeitigen Seitenwechsel auch für Radfahrer möglich.

Unabhängig davon ist das „Problem“ des Linksabbiegens praxisfern.

8. An der Friedrichstraße fanden im Jahr 2012 Bauarbeiten statt. Wann wurden die Bauarbeiten begonnen, wann wurden sie abgeschlossen? War die ERA 2010 anzuwenden?

In der Ortsdurchfahrt Wernigerode im Zuge der L 100 fand im Jahr 2012 die bauliche Umsetzung des Abschnittes 1.1 vom 5. März 2012 bis zum 6. September 2012 statt. Der Bauabschnitt erstreckte sich von der Einmündung der L 100 in die B 244 (Westerntorkreuzung) bis zur Einmündung der kommunalen Brückengasse und hatte eine Länge von ca. 500 m.

Die Planungen für diesen Abschnitt begannen bereits in den Jahren 2003 und 2004 im Zusammenhang mit dem Bauabschnitt 2 (Bereich Hochschule Harz) mit Vermessungsarbeiten und einer Vorplanung.

Nach der Realisierung des 2. Bauabschnittes im Jahr 2004 und anschließender Unterbrechung der Planung wurde diese für den Bauabschnitt 1 im Juni 2008 wieder aufgenommen. Die Entwurfsplanungen wurden im September 2010 beendet.

Mit RdErl. des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr vom 29. August 2011 sind die ERA 2010 für den Zuständigkeitsbereich der Straßenbauverwaltung des Landes Sachsen-Anhalt eingeführt worden.

Demzufolge war die ERA 2010 für diese Vorhaben nicht anzuwenden.

Unabhängig davon erfolgte die Anordnung der gemeinsamen Rad-/Gehwege im letzten Abschnitt am 6. Juni 2012 ausdrücklich unter dem Vorbehalt der Überprüfung des tatsächlichen Erfordernisses aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht.

9. Welche fachlichen Abwägungen führten zu der gemeinsamen Führung des Fußgänger- und Radverkehrs in der Friedrichstraße? Wurde die Anordnung von Schutz- oder Fahrradstreifen geprüft und welche Erwägungen führten dazu, diese Option nicht zu verfolgen? Welche davon lassen sich mit der ERA 2010 begründen?

Das Erfordernis einer gesonderten Radverkehrsanlage an der L 100 wurde auf Grundlage der im Planungszeitraum geltenden Vorschriften und Richtlinien geprüft.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Einsatzgrenzen für eine gemeinsame Führung von Fahrzeugen und Radfahrern im Mischverkehr überschritten werden und somit zum Schutz des Radfahrers gesonderte Anlagen zu errichten sind.

Zum Schutz des Radfahrers und im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs entschieden sich die an der Planung Beteiligten (Stadt Wernigerode, Straßenverkehrsamt des Landkreises, Polizei-Verkehrsdienst und damaliger Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt, Niederlassung West) für die Trennung von Kfz und Radfahrern.

Die vorhandenen Platzverhältnisse lassen allerdings separate Radverkehrsanlagen (getrennt geführte Radwege, Schutzstreifen, Radfahrstreifen) im Straßengrundstück, neben den ohnehin beidseitig notwendigen Gehwegenanlagen sowie den abschnittsweise geplanten PKW-Stellflächen nicht zu.

Daher wurde die Anlage von beidseitigen gemeinsamen Geh- und Radwegen durch die Planungsbeteiligten favorisiert. Die dabei entstehenden Sicherheitsrisiken für Radfahrer und Fußgänger wurden eingeschätzt, bewertet und dem Gefahrenpotential einer Führung des Radfahrers auf der Fahrbahn gegenübergestellt und abgewogen. Die Planungsbeteiligten kamen überein, dass hier die Trennung vom Fahrzeugverkehr durch die Anlage gemeinsamer Geh- und Radwege planerisch umzusetzen ist.

Die geringe Flächenverfügbarkeit (insbesondere an Haltestellen und Längsstellplätzen des ruhenden Verkehrs) wurde im Abwägungsprozess als Kriterium zur Entscheidungsfindung berücksichtigt.

Hier wurden die positiven Erfahrungswerte im Streckenabschnitt des 2. Bauabschnittes, der im Jahr 2004 baulich umgesetzt wurde, herangezogen.

Zur Anwendbarkeit der ERA 2010 wird auf die Beantwortung der Frage 8 verwiesen.

Unabhängig davon und unter Bezugnahme auf die Antwort zu Frage 4 wird nochmals darauf hingewiesen, dass die Benutzungspflicht derzeit geprüft wird.

10. Wie viele Fußgänger und Radfahrer je Spitzenstunde wurden wann in der Friedrichstraße gezählt? Wie wurden diese Ergebnisse bei der Planung berücksichtigt?

Verkehrserhebungen für die Bundes- und Landesstraßen werden in Sachsen-Anhalt in der Regel alle fünf Jahre in Form der Straßenverkehrszählung (SVZ) durchgeführt und im Ergebnis nach statistischer Auswertung u. A. für die Verkehrsplanung verwendet.

Ergebnis der Straßenverkehrszählung ist für den jeweiligen Straßenabschnitt ein Wert für die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke mit Kfz, dem darin enthaltenen Schwerverkehrsanteil sowie für Radfahrer (insofern nachweisbar und erfasst).

Der betreffende Abschnitt der OD Wernigerode im Zuge der L 100 weist folgende Belegungswerte auf (siehe auch Antwort zu 1.):

SVZ ₂₀₀₅	DTV(Kfz) = 8.477	DTV (SV) = 327	DTV(Rad) = nicht erfasst
SVZ ₂₀₁₀	DTV(Kfz) = 7.752	DTV (SV) = 298	DTV(Rad) = 197

Da die Daten der SVZ erst im Jahr 2011 herausgegeben wurden, standen für den betreffenden Streckenabschnitt demzufolge im Planungszeitraum keine Belastungswerte für den Radverkehr zur Verfügung.

Anzumerken ist jedoch, dass sich aus den Radverkehrszahlen der SVZ 2010 mit dem üblichen Ansatz von 20 % DTV für die Spitzenstunde ein Belastungswert von ca. 40 Radfahrern pro Stunde im Querschnitt ermittelt. Pro Richtung wären demzufolge etwa 20 Radfahrer in der Spitzenstunde zu berücksichtigen gewesen.

Separate Fußgängerzählungen werden für den Bereich der Klein- und Mittelstädte i. d. R. nicht durchgeführt. Hier treffen die Kommunalverwaltungen allgemeine Einschätzungen nach ihren Erfahrungswerten und den örtlichen Besonderheiten im urbanen Umfeld (Wohnen, Handel und Gewerbe, touristische Schwerpunkte, Bildungseinrichtungen u. ä.).

11. Welche Mindestbreite aus Wegbreite plus Sicherheitsstreifen zur Straße ergibt sich aus der ERA 2010 für den gemeinsamen Fußgänger- und Radweg (ggf. nach Abschnitten unterteilen) unter Berücksichtigung der Zählung aus Frage 10? An welchen Abschnitten erreicht der Weg nicht diese Mindestbreite? Bitte mit Ortsbezeichnung und Länge aufführen.

Unter Berücksichtigung der Antwort zu Frage 10 lassen sich aufgrund der fehlenden Zählungen sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger keine Mindestbreiten für den gemeinsamen Geh- und Radweg nach ERA 2010 herleiten.

Anmerkung:

Die ERA 2010 weist gemäß Bild 15 (Seite 27) nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fußgänger- und Radverkehr aus. Demnach sind bei Gesamtstärken von bis zu 70 Fußgängern und Radfahrern in der Spitzenstunde mindestens 2,50 m nutzbare Wegbreite erforderlich. Hinzu kommt ein Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn gemäß Tabelle 9 der ERA 2010 von 0,50 m Breite.

Mit weiter steigendem Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen erhöht sich auch die erforderliche Breite für den gemeinsamen Geh-/ Radweg.

In den Bauabschnitten 1.1 und 1.2 weisen die realisierten gemeinsamen Geh-/Radwege Mindestbreiten von 2,50 m einschließlich Sicherheitstrennstreifen aus. Diese Mindestbreite ist im überwiegenden Teil dieses Bauabschnittes vorhanden. Darüber hinaus wurde in Bereichen mit breiterem vorhandenen Gesamtquerschnitt die Breite des gemeinsamen Geh-/Radweges in Abhängigkeit der sonstigen erforderlichen Querschnittsteile (Parken, Bepflanzung) soweit möglich erhöht. Im Bereich des Bauabschnittes 1.1 (Westerntor bis Einmündung Brückengasse finden sich Breiten des gemeinsamen Geh-/Radweges (einschließlich Sicherheitstrennstreifen) zwischen 2,50 und 4,00 m und weiterhin Breiten zwischen 2,50 und 3,50 m im Bereich des Bauabschnittes 1.2 (Brückengasse bis Kirchstraße).

Zur Anwendbarkeit der ERA 2010 wird auf die Beantwortung der Frage 8 verwiesen.

12. Wer war Auftragnehmer, wer Auftraggeber der Straßenplanung (Stadt oder Land) und welche Landesbehörde hat die fachliche Prüfung vorgenommen? Gab es dabei von Seiten des Landes Maßgaben, die den Rad- und Fußgängerverkehr betrafen und welche waren das?

Die Vergabe des Auftrags für die Planung des Bauabschnitts 1 der L 100 erfolgte durch die Stadt Wernigerode in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung als Baulastträger.

Die Objektplanung der Verkehrsanlagen ist durch die Ingenieurgemeinschaft Setzpfandt in Wernigerode erbracht worden.

Die fachliche Prüfung ist durch die Stadt Wernigerode sowie anschließend durch den damaligen Landesbetrieb Bau vorgenommen worden.

Das planerische Grundkonzept zur Führung des Radverkehrs wurde dabei bestätigt. Diesbezüglich gab es keine wesentlichen Maßgaben.

Verkehrsmengen der Bundesstraße und Landesstraßen in Wernigerode									
Bundesstraße B 244			SVZ 2005			SVZ 2010			
Zählstelle	DTV [Kfz/24h]	SV [SW/24h]	Rad [Rad/24h]	DTV [Kfz/24h]	SV [SW/24h]	Rad [Rad/24h]	DTV [Kfz/24h]	SV [SW/24h]	Rad [Rad/24h]
4083	4.872	357	31	4.302	356	16	2.625	212	10
4084	9.017	479	190	12.054	338	471	6.199	390	126
4085	14.442	767	744	13.548	607	761	11.887	440	184
4013 (2000/2001) 4207 (2010)	18.387	891	537	-	-	-	12.682	332	530
4014 (2000/2001) 4208 (2010)	19.628	880	851	-	-	-	10.264	351	277
4086	12.900	822	86	10.243	300	364	11.199	333	201
4087	10.141	599	16	8.542	352	76	9.671	409	145
4088	10.141	599	16	5.211	312	31	6.180	326	40
Landesstraße L 82			SVZ 2005			SVZ 2010			
Zählstelle	DTV [Kfz/24h]	SV [SW/24h]	Rad [Rad/24h]	DTV [Kfz/24h]	SV [SW/24h]	Rad [Rad/24h]	DTV [Kfz/24h]	SV [SW/24h]	Rad [Rad/24h]
4201	17.529	500	235	17.652	485	154			
4903	13.202	219	193	-	-	-			
4226 (2005 B6)	13.319	451	112	15.155	376	329			
Landesstraße L 85			SVZ 2005			SVZ 2010			
Zählstelle	DTV [Kfz/24h]	SV [SW/24h]	Rad [Rad/24h]	DTV [Kfz/24h]	SV [SW/24h]	Rad [Rad/24h]	DTV [Kfz/24h]	SV [SW/24h]	Rad [Rad/24h]
4225 (2005 B6)	7.233	148	488	5.485	215	155			
4224	4.406	158	115	2.987	96	50			
4203	11.003	369	587	11.455	282	361			
4204	6.202	141	132	10.368	225	270			
Landesstraße L 86			SVZ 2005			SVZ 2010			
Zählstelle	DTV [Kfz/24h]	SV [SW/24h]	Rad [Rad/24h]	DTV [Kfz/24h]	SV [SW/24h]	Rad [Rad/24h]	DTV [Kfz/24h]	SV [SW/24h]	Rad [Rad/24h]
4828	11.645	585	48	10.131	392	143			
4827	4.520	717	156	4.657	294	90			
Landesstraße L 100			SVZ 2005			SVZ 2010			
Zählstelle	DTV [Kfz/24h]	SV [SW/24h]	Rad [Rad/24h]	DTV [Kfz/24h]	SV [SW/24h]	Rad [Rad/24h]	DTV [Kfz/24h]	SV [SW/24h]	Rad [Rad/24h]
4159	8.477	327	0 (?)	7.752	298	197			
4160	2.630	123	27	2.166	89	18			
Abschnitte mit Radwegen bzw. gemeinsamen Geh-/Radwegen									