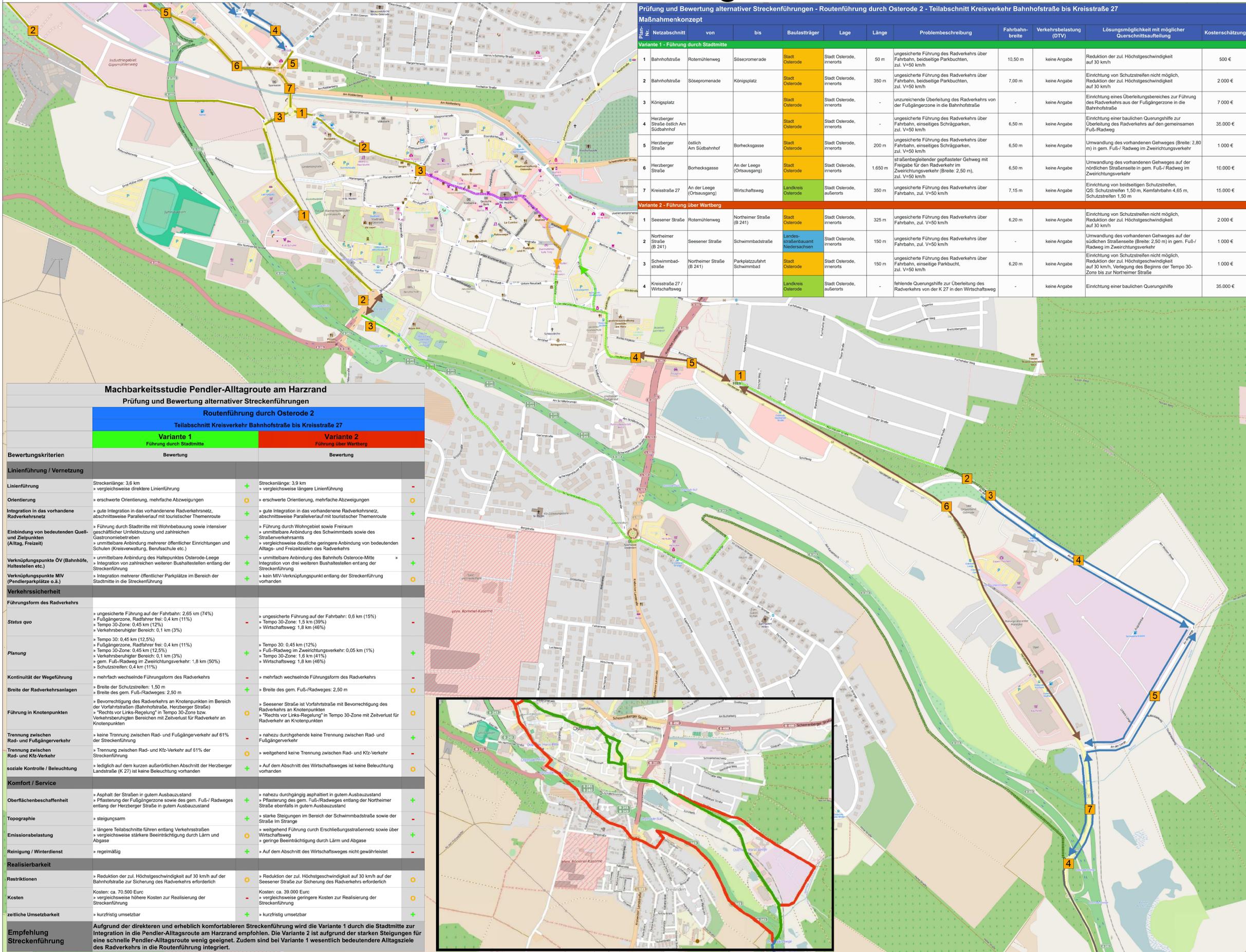


Machbarkeitsstudie Pendler-Alltagsroute am Harzrand



Prüfung und Bewertung alternativer Streckenführungen - Routenführung durch Osterode 2 - Teilabschnitt Kreisverkehr Bahnhofstraße bis Kreisstraße 27

Maßnahmenkonzept											
Plan-Nr.	Netzabschnitt	von	bis	Baulastträger	Lage	Länge	Problembeschreibung	Fahrbahnbreite	Verkehrsbelastung (DTV)	Lösungsmöglichkeit mit möglicher Querschnittsaufteilung	Kostenschätzung
Variante 1 - Führung durch Stadtmitte											
1	Bahnhofstraße	Rotemühlweg	Seesenermerade	Stadt Osterode	Stadt Osterode, innerorts	50 m	ungesicherte Führung des Radverkehrs über Fahrbahn, beidseitige Parkbuchten, zul. V=50 km/h	10,50 m	keine Angabe	Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	500 €
2	Bahnhofstraße	Seesenermerade	Königsplatz	Stadt Osterode	Stadt Osterode, innerorts	350 m	ungesicherte Führung des Radverkehrs über Fahrbahn, beidseitige Parkbuchten, zul. V=50 km/h	7,00 m	keine Angabe	Einrichtung von Schutzstreifen nicht möglich, Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	2.000 €
3	Königsplatz			Stadt Osterode	Stadt Osterode, innerorts	-	unzureichende Überleitung des Radverkehrs von der Fußgängerzone in die Bahnhofstraße	-	keine Angabe	Einrichtung eines Überleitungsbereiches zur Führung des Radverkehrs aus der Fußgängerzone in die Bahnhofstraße	7.000 €
4	Herzberger Straße	östlich Am Südbahnhof	Borheckgasse	Stadt Osterode	Stadt Osterode, innerorts	200 m	ungesicherte Führung des Radverkehrs über Fahrbahn, einseitiges Schrägparkieren, zul. V=50 km/h	6,50 m	keine Angabe	Einrichtung einer baulichen Querschnittshilfe zur Überleitung des Radverkehrs auf den gemeinsamen Fuß-/Radweg	35.000 €
5	Herzberger Straße	östlich Am Südbahnhof	Borheckgasse	Stadt Osterode	Stadt Osterode, innerorts	200 m	ungesicherte Führung des Radverkehrs über Fahrbahn, einseitiges Schrägparkieren, zul. V=50 km/h	6,50 m	keine Angabe	Umwandlung des vorhandenen Gehweges (Breite: 2,80 m) in gem. Fuß-/Radweg im Zweirichtungsverkehr	1.000 €
6	Herzberger Straße	Borheckgasse	An der Leige (Ortsausgang)	Stadt Osterode	Stadt Osterode, innerorts	1.650 m	straßenbegleitender gepflasterter Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr (Breite: 2,50 m), zul. V=50 km/h	6,50 m	keine Angabe	Umwandlung des vorhandenen Gehweges auf der nördlichen Straßenseite in gem. Fuß-/Radweg im Zweirichtungsverkehr	10.000 €
7	Kreisstraße 27	An der Leige (Ortsausgang)	Wirtschaftsweg	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, außerorts	350 m	ungesicherte Führung des Radverkehrs über Fahrbahn, zul. V=50 km/h	7,15 m	keine Angabe	Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS: Schutzstreifen 1,50 m, Kennfahrbahn 4,65 m, Schutzstreifen 1,50 m	15.000 €
Variante 2 - Führung über Wartberg											
1	Seesener Straße	Rotemühlweg	Northeimer Straße (B 241)	Stadt Osterode	Stadt Osterode, innerorts	325 m	ungesicherte Führung des Radverkehrs über Fahrbahn, zul. V=50 km/h	6,20 m	keine Angabe	Einrichtung von Schutzstreifen nicht möglich, Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	2.000 €
2	Northeimer Straße (B 241)	Seesener Straße	Schwimmbadstraße	Landkreis-straßenbauamt Niedersachsen	Stadt Osterode, innerorts	150 m	ungesicherte Führung des Radverkehrs über Fahrbahn, zul. V=50 km/h	-	keine Angabe	Umwandlung des vorhandenen Gehweges auf der südlichen Straßenseite (Breite: 2,50 m) in gem. Fuß-/Radweg im Zweirichtungsverkehr	1.000 €
3	Schwimmbadstraße	Northeimer Straße (B 241)	Parkplatzfahrt Schwimmbad	Stadt Osterode	Stadt Osterode, innerorts	150 m	ungesicherte Führung des Radverkehrs über Fahrbahn, einseitige Parkbuchten, zul. V=50 km/h	6,20 m	keine Angabe	Einrichtung von Schutzstreifen nicht möglich, Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, Verlegung des Beginns der Tempo 30-Zone bis zur Northeimer Straße	1.000 €
4	Kreisstraße 27 / Wirtschaftsweg			Landkreis Osterode	Stadt Osterode, außerorts	-	fehlende Querschnittshilfe zur Überleitung des Radverkehrs von der K 27 in den Wirtschaftsweg	-	keine Angabe	Einrichtung einer baulichen Querschnittshilfe	35.000 €

Legende

Route

Führungsform des Radverkehrs

- Tempo 30-Zone
- Schutzstreifen
- gemeinsamer Fuß- und Radweg
- getrennter Fuß- und Radweg
- Wirtschaftsweg
- verkehrsberuhigter Bereich
- Fußgängerzone, Rad frei

Planung

- Tempo 30
- Tempo 30-Zone
- Schutzstreifen
- gemeinsamer Fuß- und Radweg
- getrennter Fuß- und Radweg
- Wirtschaftsweg
- Maßnahmennummer 3

Landkreis Göttingen & Landkreis Osterode am Harz

Masterplan "Zukunftsfähiger Radverkehr" Pendler-Alltagsroute

Landkreise Göttingen / Osterode

Prüfung und Bewertung alternativer Streckenführungen Osterode 2

Maßstab: ohne Aachen, 08.06.2015

STADT- UND VERKEHRS-PLANUNGSBÜRO KAULEN
www.snk-aachen.de info@snk-aachen.de
Tel.: 0241/33 44 4 Fax: 0241/33 44 5
Deftstraße 2 D-82064 Aachen

Machbarkeitsstudie Pendler-Alltagsroute am Harzrand

Prüfung und Bewertung alternativer Streckenführungen

Routenführung durch Osterode 2

Teilabschnitt Kreisverkehr Bahnhofstraße bis Kreisstraße 27

Bewertungskriterien	Bewertung	
	Variante 1 Führung durch Stadtmitte	Variante 2 Führung über Wartberg
Linienführung / Vernetzung		
Linienführung	Streckenlänge: 3,6 km » vergleichsweise direktere Linienführung	Streckenlänge: 3,9 km » vergleichsweise längere Linienführung
Orientierung	» erschwerte Orientierung, mehrfache Abzweigungen	» erschwerte Orientierung, mehrfache Abzweigungen
Integration in das vorhandene Radverkehrsnetz	» gute Integration in das vorhandene Radverkehrsnetz, abschnittsweise Parallelverlauf mit touristischer Themenroute	» gute Integration in das vorhandene Radverkehrsnetz, abschnittsweise Parallelverlauf mit touristischer Themenroute
Einbindung von bedeutenden Quell- und Zielpunkten (Alltag, Freizeit)	» Führung durch Stadtmitte mit Wohnbebauung sowie intensiver geschäftlicher Umfeldnutzung und zahlreicher Gastronomiebetrieben » unmittelbare Anbindung mehrerer öffentlicher Einrichtungen und Schulen (Kreisverwaltung, Berufsschule etc.)	» Führung durch Wohngebiet sowie Freiraum » unmittelbare Anbindung des Schwimmbads sowie des Straßenverkehrsamts » vergleichsweise deutliche geringere Anbindung von bedeutenden Alltags- und Freizeitzielen des Radverkehrs
Verknüpfungspunkte OV (Bahnhöfe, Haltestellen etc.)	» unmittelbare Anbindung des Haltepunktes Osterode-Leige » Integration von zahlreichen weiteren Bushaltestellen entlang der Streckenführung	» unmittelbare Anbindung des Bahnhofs Osterode-Mitte » Integration von drei weiteren Bushaltestellen entlang der Streckenführung
Verknüpfungspunkte MIV (Pendlerparkplätze o.ä.)	» Integration mehrerer öffentlicher Parkplätze im Bereich der Stadtmitte in die Streckenführung	» kein MIV-Verknüpfungspunkt entlang der Streckenführung vorhanden
Verkehrssicherheit		
Führungsform des Radverkehrs		
Status quo	» ungesicherte Führung auf der Fahrbahn: 2,65 km (74%) » Fußgängerzone, Radfahrer frei: 0,4 km (11%) » Tempo 30-Zone: 0,45 km (12%) » Verkehrsberuhigter Bereich: 0,1 km (3%)	» ungesicherte Führung auf der Fahrbahn: 0,6 km (15%) » Tempo 30-Zone: 1,5 km (39%) » Wirtschaftsweg: 1,8 km (46%)
Planung	» Tempo 30: 0,45 km (12,5%) » Fußgängerzone, Radfahrer frei: 0,4 km (11%) » Tempo 30-Zone: 0,45 km (12,5%) » Verkehrsberuhigter Bereich: 0,1 km (3%) » gem. Fuß-/Radweg im Zweirichtungsverkehr: 1,8 km (50%) » Schutzstreifen: 0,4 km (11%)	» Tempo 30: 0,45 km (12%) » Fuß-/Radweg im Zweirichtungsverkehr: 0,05 km (1%) » Tempo 30-Zone: 1,6 km (41%) » Wirtschaftsweg: 1,8 km (46%)
Kontinuität der Wegeführung	» mehrfach wechselnde Führungsform des Radverkehrs	» mehrfach wechselnde Führungsform des Radverkehrs
Breite der Radverkehrsanlagen	» Breite der Schutzstreifen: 1,50 m » Breite des gem. Fuß-/Radweges: 2,50 m	» Breite des gem. Fuß-/Radweges: 2,50 m
Führung in Knotenpunkten	» Bevorrechtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten im Bereich der Vorfahrtstraßen (Bahnhofstraße, Herzberger Straße) » "Rechts vor Links-Regelung" in Tempo 30-Zone bzw. Verkehrsberuhigten Bereichen mit Zeitverlust für Radverkehr an Knotenpunkten	» Seesener Straße ist Vorfahrtstraße mit Bevorrechtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten » "Rechts vor Links-Regelung" in Tempo 30-Zone mit Zeitverlust für Radverkehr an Knotenpunkten
Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr	» keine Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr auf 61% der Streckenführung	» nahezu durchgehende keine Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr
Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr	» Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr auf 61% der Streckenführung	» weitgehend keine Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr
soziale Kontrolle / Beleuchtung	» lediglich auf dem kurzen außerörtlichen Abschnitt der Herzberger Landstraße (K 27) ist keine Beleuchtung vorhanden	» Auf dem Abschnitt des Wirtschaftsweges ist keine Beleuchtung vorhanden
Komfort / Service		
Oberflächenbeschaffenheit	» Asphalt der Straßen in gutem Ausbaustand » Pflasterung der Fußgängerzone sowie des gem. Fuß-/Radweges entlang der Herzberger Straße in gutem Ausbaustand	» nahezu durchgängig asphaltiert in gutem Ausbaustand » Pflasterung des gem. Fuß-/Radweges entlang der Northeimer Straße ebenfalls in gutem Ausbaustand
Topographie	» steigungsarm	» starke Steigungen im Bereich der Schwimmbadstraße sowie der Straße im Stränge
Emissionsbelastung	» längere Teilstrecken führen entlang Verkehrsstraßen » vergleichsweise stärkere Beeinträchtigung durch Lärm und Abgase	» weitgehend Führung durch Erschließungsstraßen sowie über Wirtschaftsweg » geringe Beeinträchtigung durch Lärm und Abgase
Reinigung / Winterdienst	» regelmäßig	» Auf dem Abschnitt des Wirtschaftsweges nicht gewährleistet
Realisierbarkeit		
Restriktionen	» Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Bahnhofstraße zur Sicherung des Radverkehrs erforderlich	» Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Seesener Straße zur Sicherung des Radverkehrs erforderlich
Kosten	» Kosten: ca. 70.500 Euro » vergleichsweise höhere Kosten zur Realisierung der Streckenführung	» Kosten: ca. 39.000 Euro » vergleichsweise geringere Kosten zur Realisierung der Streckenführung
zeitliche Umsetzbarkeit	» kurzfristig umsetzbar	» kurzfristig umsetzbar
Empfehlung Streckenführung	Aufgrund der direkteren und erheblich komfortableren Streckenführung wird die Variante 1 durch die Stadtmitte zur Integration in die Pendler-Alltagsroute am Harzrand empfohlen. Die Variante 2 ist aufgrund der starken Steigungen für eine schnelle Pendler-Alltagsroute wenig geeignet. Zudem sind bei Variante 1 wesentlich bedeutendere Alltagsziele des Radverkehrs in die Routenführung integriert.	