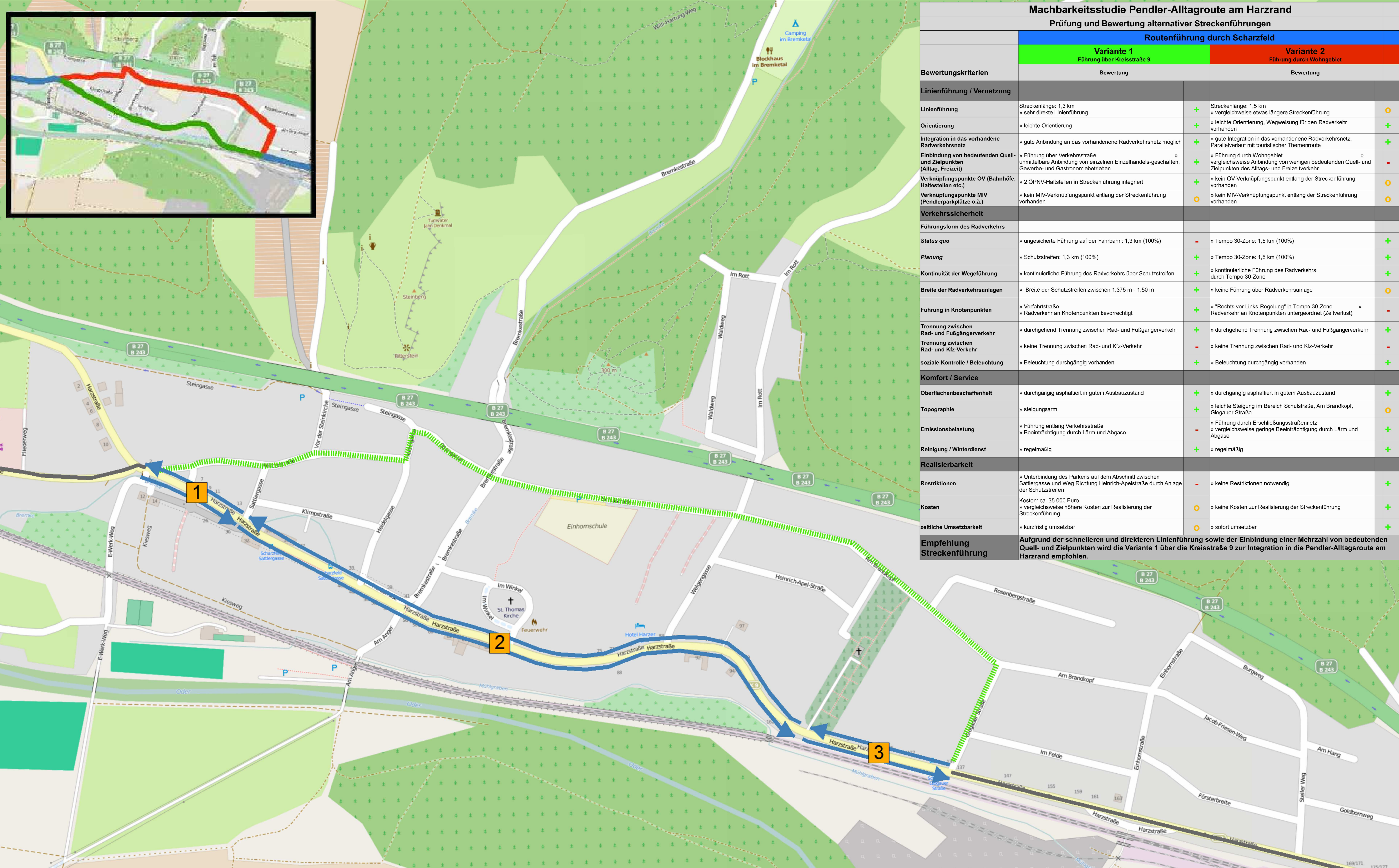


Machbarkeitsstudie Pendler-Alltagsroute am Harzrand



Machbarkeitsstudie Pendler-Alltagsroute am Harzrand			
Prüfung und Bewertung alternativer Streckenführungen			
Bewertungskriterien	Routenführung durch Scharzfeld		Bewertung
	Variante 1 Führung über Kreisstraße 9	Variante 2 Führung durch Wohngebiet	
Linienführung / Vernetzung			
Linienführung	Streckenlänge: 1,3 km » sehr direkte Linienführung	Streckenlänge: 1,5 km » vergleichsweise etwas längere Streckenführung	+
Orientierung	» leichte Orientierung	» leichte Orientierung, Wegweisung für den Radverkehr vorhanden	+
Integration in das vorhandene Radverkehrsnetz	» gute Anbindung an das vorhandene Radverkehrsnetz möglich	» gute Integration in das vorhandene Radverkehrsnetz, Parallelverlauf mit touristischer Themenroute	+
Einbindung von bedeutenden Quell- und Zielpunkten (Alltag, Freizeit)	» Führung über Verkehrsstraße » unmittelbare Anbindung von einzelnen Einzelhandels-geschäften, Gewerbe- und Gastronomiebetrieben	» Führung durch Wohngebiet » vergleichsweise Anbindung von wenigen bedeutenden Quell- und Zielpunkten des Alltags- und Freizeitverkehr	-
Verknüpfungspunkte ÖV (Bahnhöfe, Haltestellen etc.)	» 2 ÖPNV-Haltestellen in Streckenführung integriert	» kein ÖV-Verknüpfungspunkt entlang der Streckenführung vorhanden	+
Verknüpfungspunkte MIV (Pendlerparkplätze o.ä.)	» kein MIV-Verknüpfungspunkt entlang der Streckenführung vorhanden	» kein MIV-Verknüpfungspunkt entlang der Streckenführung vorhanden	0
Verkehrssicherheit			
Führungsform des Radverkehrs			
Status quo	» ungesicherte Führung auf der Fahrbahn: 1,3 km (100%)	» Tempo 30-Zone: 1,5 km (100%)	-
Planung	» Schutzstreifen: 1,3 km (100%)	» Tempo 30-Zone: 1,5 km (100%)	+
Kontinuität der Wegführung	» kontinuierliche Führung des Radverkehrs über Schutzstreifen	» kontinuierliche Führung des Radverkehrs durch Tempo 30-Zone	+
Breite der Radverkehrsanlagen	» Breite der Schutzstreifen zwischen 1,375 m - 1,50 m	» keine Führung über Radverkehrsanlage	0
Führung in Knotenpunkten	» Vorfahrtsstraße » Radverkehr an Knotenpunkten bevorrechtigt	» "Rechts vor Links-Regelung" in Tempo 30-Zone » Radverkehr an Knotenpunkten untergeordnet (Zeitverlust)	-
Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr	» durchgehend Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr	» durchgehend Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr	+
Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr	» keine Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr	» keine Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr	-
soziale Kontrolle / Beleuchtung	» Beleuchtung durchgängig vorhanden	» Beleuchtung durchgängig vorhanden	+
Komfort / Service			
Oberflächenbeschaffenheit	» durchgängig asphaltiert in gutem Ausbaurzustand	» durchgängig asphaltiert in gutem Ausbaurzustand	+
Topographie	» steigungsarm	» leichte Steigung im Bereich Schulstraße, Am Brandkopf, Glogauer Straße	0
Emissionsbelastung	» Führung entlang Verkehrsstraße » Beeinträchtigung durch Lärm und Abgase	» Führung durch Erschließungsstraßenraster » vergleichsweise geringe Beeinträchtigung durch Lärm und Abgase	+
Reinigung / Winterdienst	» regelmäßig	» regelmäßig	+
Realisierbarkeit			
Restriktionen	» Unterbindung des Parkens auf dem Abschnitt zwischen Sattlergasse und Weg Richtung Heinrich-Apel-Straße durch Anlage der Schutzstreifen	» keine Restriktionen notwendig	+
Kosten	Kosten: ca. 35.000 Euro » vergleichsweise höhere Kosten zur Realisierung der Streckenführung	» keine Kosten zur Realisierung der Streckenführung	+
zeitliche Umsetzbarkeit	» kurzfristig umsetzbar	» sofort umsetzbar	+
Empfehlung Streckenführung	Aufgrund der schnelleren und direkteren Linienführung sowie der Einbindung einer Mehrzahl von bedeutenden Quell- und Zielpunkten wird die Variante 1 über die Kreisstraße 9 zur Integration in die Pendler-Alltagsroute am Harzrand empfohlen.		

- ### Legende
- Route
 - Führungsform des Radverkehrs
 - Bestand
 - 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
 - Maßnahmenummer

Prüfung und Bewertung alternativer Streckenführungen - Routenführung durch Scharzfeld												
Maßnahmenkonzept												
Plan-Nr.	Netzabschnitt	von	bis	Baulastträger	Lage	Länge	Problembeschreibung	Fahrbahnbreite	Verkehrsbelastung (DTV)	Lösungsmöglichkeit mit möglicher Querschnittsaufteilung	Kostenschätzung	Anmerkungen
Variante 1 - Führung über Kreisstraße 9												
1	Kreisstraße 9	Hinterstraße	Sattlergasse	Landkreis Osterode	Stadt Herzberg am Harz, Ortsteil Scharzfeld, innerorts	150 m	ungesicherte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, zul. V=50 km/h	7,10 m	keine Angabe	Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS: Schutzstreifen 1,50 m - Kernfahrbahn 4,10 m - Schutzstreifen 1,50 m	4.000 €	
2	Kreisstraße 9	Sattlergasse	Weg Richtung Heinrich-Apel-Straße	Landkreis Osterode	Stadt Herzberg am Harz, Ortsteil Scharzfeld, innerorts	950 m	ungesicherte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, zul. V=50 km/h, punktueller Parken am Fahrbahnrand insbesondere vor Einzelhandel	7,10 m	keine Angabe	Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS: Schutzstreifen 1,50 m - Kernfahrbahn 4,10 m - Schutzstreifen 1,50 m,	25.500 €	Parken wird durch Einrichtung der Schutzstreifen unterbunden
3	Kreisstraße 9	Weg Richtung Heinrich-Apel-Straße	Glogauer Straße	Landkreis Osterode	Stadt Herzberg am Harz, Ortsteil Scharzfeld, innerorts	200 m	ungesicherte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, zul. V=50 km/h	6,85 m	keine Angabe	Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen, Schutzstreifen 1,375 m - Kernfahrbahn 4,10 m - Schutzstreifen 1,375 m	5.500	
Variante 2 - Führung durch Wohngebiet												
keine Maßnahmen erforderlich												


Landkreis Göttingen & Landkreis Osterode am Harz
 Masterplan "Zukunftsfähiger Radverkehr"
 Pendler-Alltagsroute
Landkreise Göttingen / Osterode
 Prüfung und Bewertung alternativer Streckenführungen
 Scharzfeld
 Maßstab: ohne
 Aachen, 08.06.2015
