

LANDKREIS GÖTTINGEN



# *Masterplan „Zukunftsfähiger Radverkehr“*

## Pendlerroute am Harzrand und Radiales Radnetz um Göttingen

29. Februar 2016

STADT- UND VERKEHRS-  
PLANUNGSBÜRO KAULEN



Dipl.-Ing. Wolfgang Kever



- I. Machbarkeitsstudie Pendler-Alltagsroute am Harzrand
- II. Radiales Netz von Radschnellverbindungen für Pendler um Göttingen

- I. Machbarkeitsstudie Pendler-Alltagsroute am Harzrand
  1. Methodische Vorgehensweise
  2. Qualitätskriterien
  3. Prüfung und Bewertung alternativer Streckenführungen
  4. Maßnahmenkonzept für favorisierte Streckenführung

# Methodische Vorgehensweise

Entwurf Streckenführung inkl. Alternativen

Definition Qualitätskriterien

Bestandsaufnahme vor Ort

Prüfung und Bewertung alternativer Streckenführungen

Abschließende Definition der Streckenführung

Maßnahmenkonzept für favorisierte Streckenführung

Definition Maßnahmen

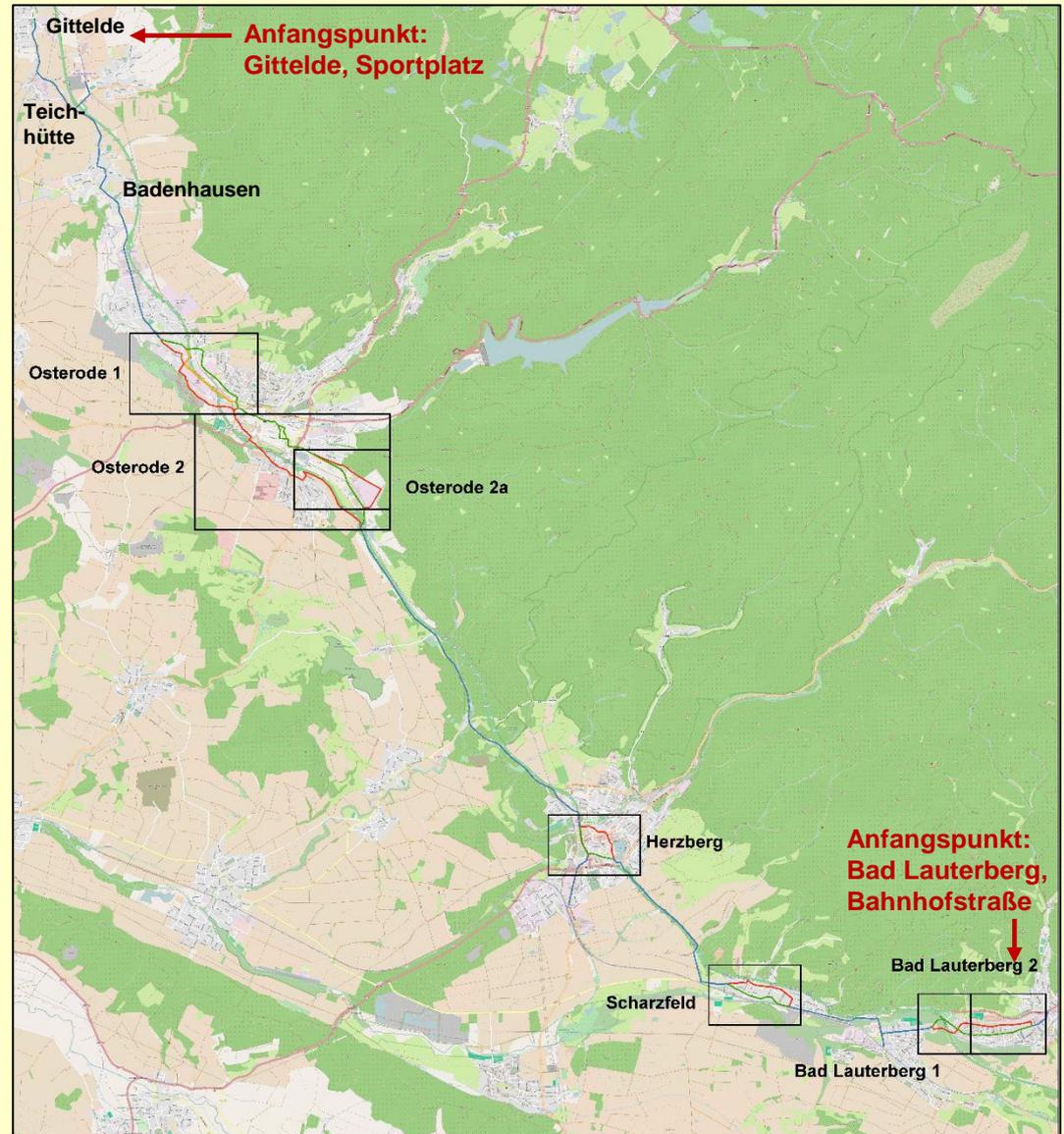
Maßnahmenempfehlung

Kostenschätzung

# Entwurf der Streckenführung

## Entwurf der Streckenführung:

- Führung über ehemalige Bundesstraße 243
- Anfangspunkt Norden: Gittelde (Sportplatz)
- Anfangspunkt Süden: Bad Lauterberg (Bahnhofstraße)
- Einbindung der Ortschaften:
  - Gittelde
  - Teichhütte
  - Badenhausen
  - Katzenstein
  - Osterode
  - Herzberg
  - Scharzfeld
  - Barbis
  - Bad Lauterberg
- Anbindung der Bahnhöfe



- I. Machbarkeitsstudie Pendler-Alltagsroute am Harzrand
  1. Methodische Vorgehensweise
  2. Qualitätskriterien
  3. Prüfung und Bewertung alternativer Streckenführungen
  4. Maßnahmenkonzept für favorisierte Streckenführung

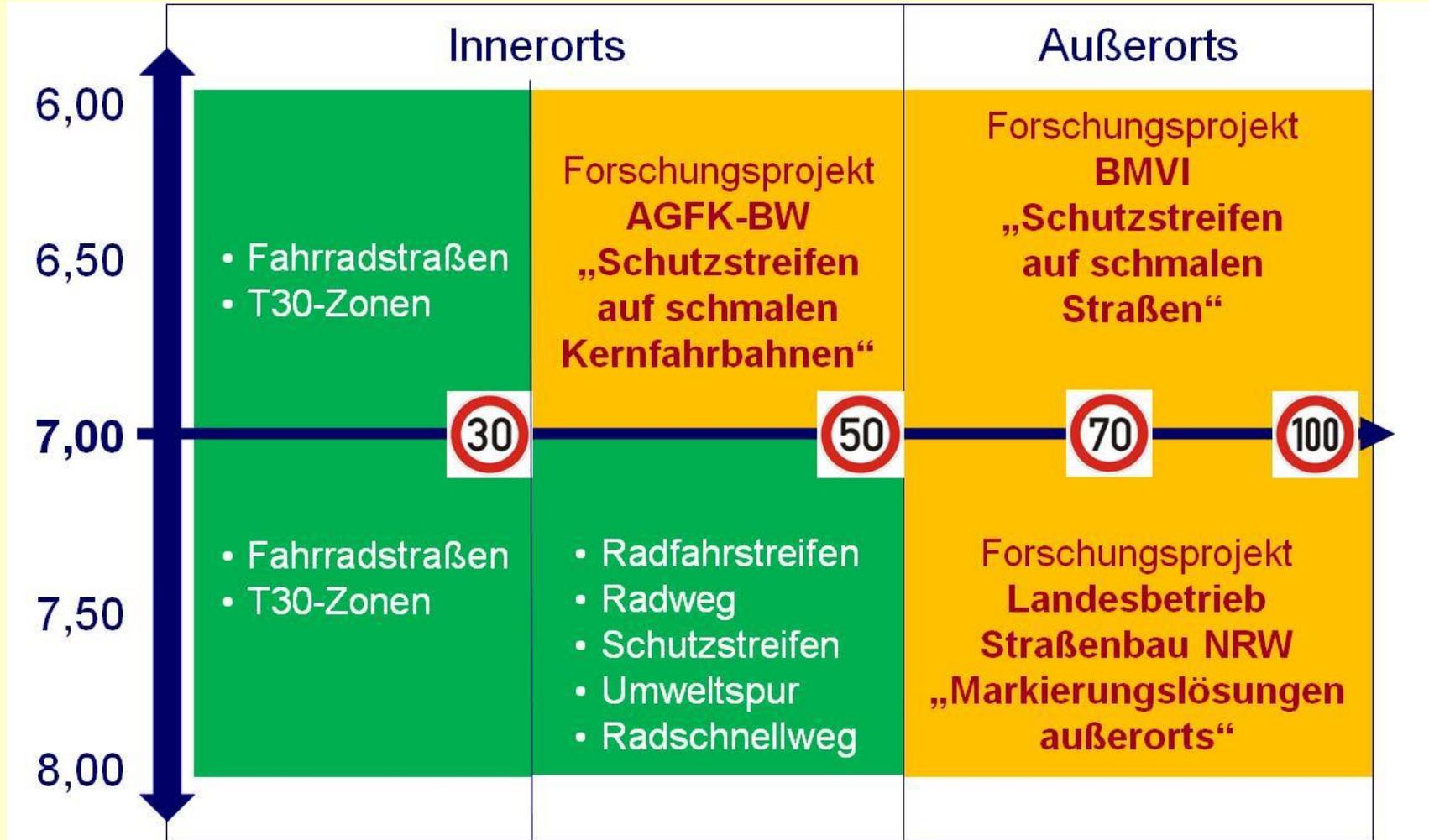
## Richtlinien

- RIN 2008 (enthält bereits Netzkategorien für überregionale Radverbindungen und innerörtliche Radschnellverbindungen),
- ERA 2010 (Netzkategorien der RIN werden aufgegriffen),
- RASt 06,

## Forschungsprojekte

- Modellvorhaben zur Realisierung von Markierungslösungen auf Strecken außerorts, Landesbetrieb Straßenbau NRW, Niederlassung Vile-Eifel, MWEBWV 2004 – 2015,
- Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und Attraktivität im Radverkehrsnetz, Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern; Abteilung Landesentwicklung,
- Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts, Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V.

# Qualitätskriterien



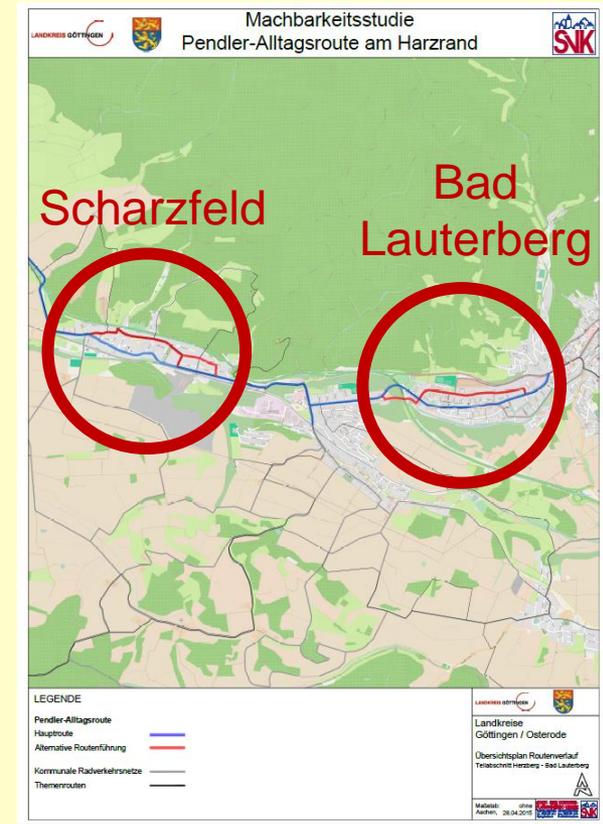
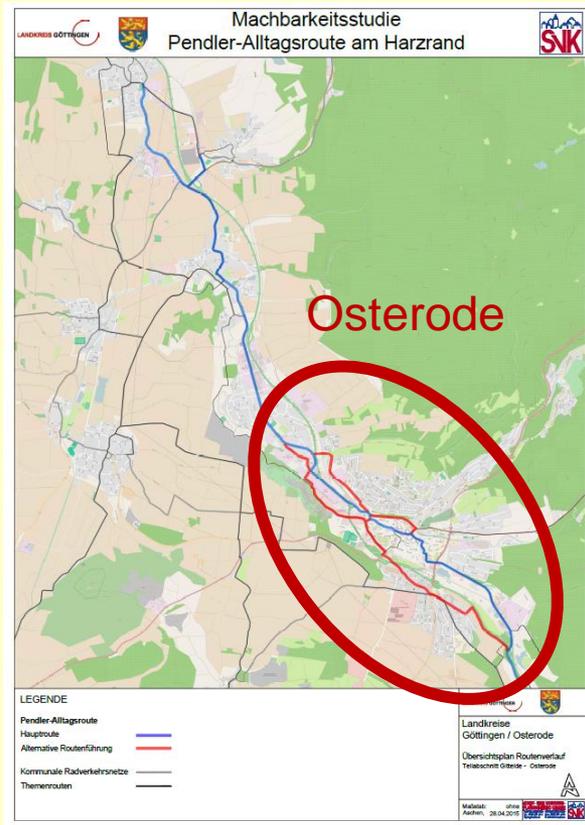
Forschungsprojekte zur Sicherung des Radverkehrs mittels Markierungslösungen auf Verkehrsstraßen innerorts und außerorts

# Allgemeine Qualitätskriterien

- kurzfristige kostengünstige Realisierbarkeit mittels Markierungslösungen,
- direkte umwegfreie Routenführung,
- Kontinuität der Wegeführung,
- eine möglichst große Zahl von durch die Route eingebundene Ziele,
- Verknüpfung mit dem ÖV (Bahnhöfe, Haltestellen etc.) und MIV (Pendlerparkplätze etc.),
- möglichst Bevorrechtigung an Knotenpunkten (Einzelfallprüfung),
- innerorts möglichst Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr bzw. bei starkem Fußgängerverkehrsaufkommen,
- asphaltierte Oberfläche,
- steigungsarm,
- Wegweisung gemäß den Empfehlungen des „Merkblattes zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der FGSV,
- innerorts Beleuchtung (außerorts wünschenswert),
- regelmäßige Reinigung und Winterdienst,
- Service (evtl. Luftstationen, Rastplätze mit Abstellanlagen, punktuelle Überdachung als Regenschutz, etc.).

- I. Machbarkeitsstudie Pendler-Alltagsroute am Harzrand
  1. Methodische Vorgehensweise
  2. Qualitätskriterien
  3. Prüfung und Bewertung alternativer Streckenführungen
  4. Maßnahmenkonzept für favorisierte Streckenführung

# Entwurf Streckenführung inklusive Alternativen



# Bewertungskriterien

- **Linienführung / Vernetzung**
  - Linienführung
  - Orientierung
  - Integration in das vorhandene Radverkehrsnetz
  - Einbindung von bedeutenden Quell- und Zielpunkten (Alltag, Freizeit)
  - Verknüpfung mit dem ÖV (Bahnhöfe, Haltestellen etc.)
  - Verknüpfung mit dem MIV (Pendlerparkplätze o.ä.)
- **Verkehrssicherheit**
  - Führungsform des Radverkehrs
  - Kontinuität der Wegeführung
  - Breite der RVA
  - Führung in Knotenpunkten
  - Trennung vom MIV / Fußgängerverkehr
- **Soziale Sicherheit**
  - Beleuchtung
- **Komfort / Service**
  - Oberflächenbeschaffenheit
  - Topographie
  - Emmisionsbelastung
  - Reinigung / Winterdienst
- **Realisierbarkeit**
  - Restriktionen
  - Kosten
  - zeitliche Umsetzbarkeit

## Beispiel: Herzberg



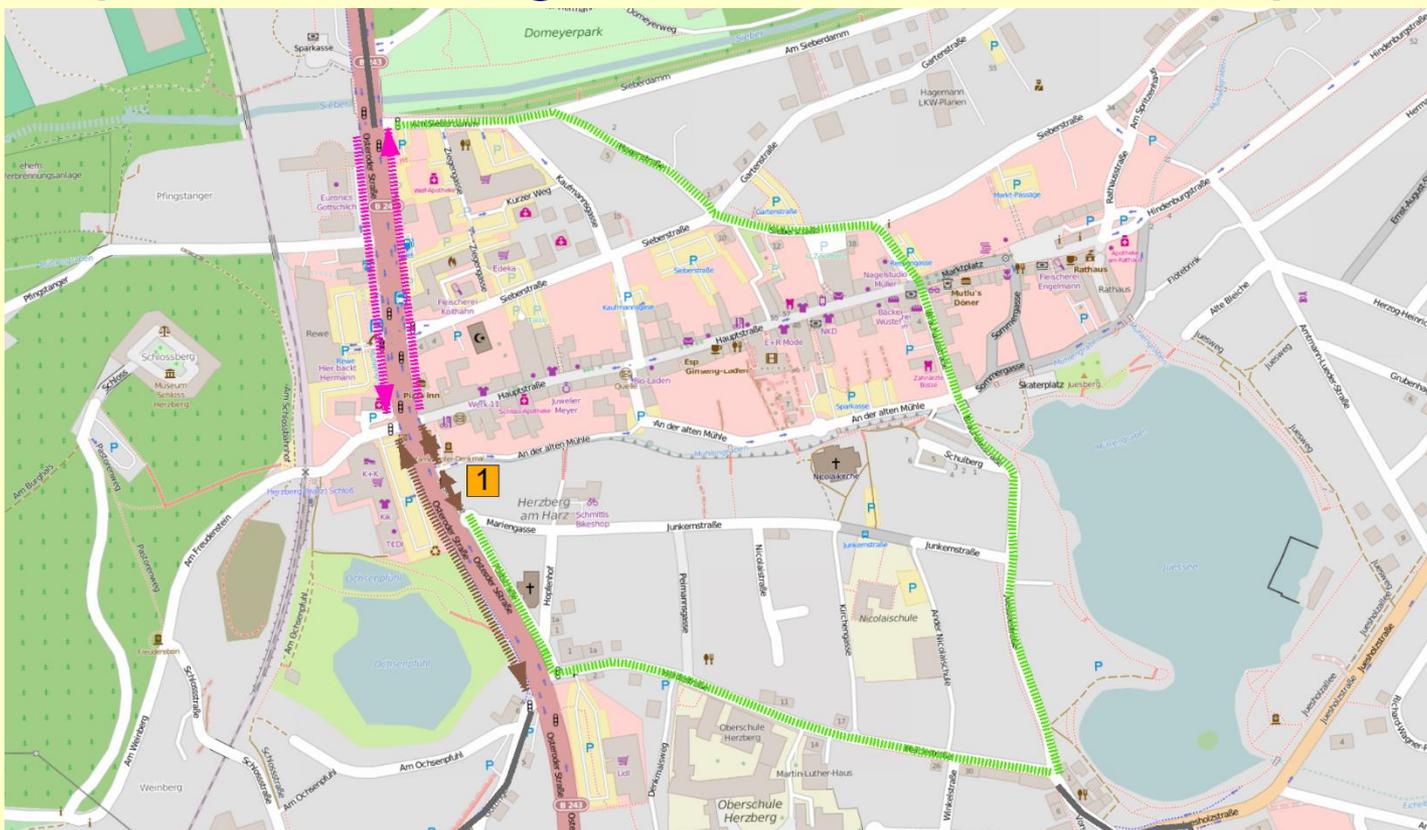
Variante 2: Führung durch Stadtmitte

Herzberg

Variante 1: Führung über Bundesstraße 243

# Prüfung und Bewertung alternativer Streckenführungen

## Beispiel: Herzberg – Maßnahmenkonzept



- 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 3

### Prüfung und Bewertung alternativer Streckenführungen - Routenführung durch Herzberg

#### Maßnahmenkonzept

Plan-Nr.	Netzabschnitt	von	bis	Baulasträger	Lage	Länge	Problembeschreibung	Fahrbahnbreite	Verkehrslast (DTV)	Lösungsmöglichkeit mit möglicher Querschnittsaufteilung	Kostenschätzung
<b>Variante 1 - Führung über Bundesstraße 243</b>											
1	Bundesstraße 243	An der alten Mühle	Magisterberg	Landesstraßenbauamt Niedersachsen	Stadt Herzberg am Harz, innerorts	60 m	Freigabe des Gehweges auf der östlichen Straßenseite für den Radverkehr in beide Richtungen, zul. V=50 km/h	-	11.500 Kfz/24 h	Umwandlung des Gehweges auf der östlichen Straßenseite in einen gemeinsamen Fuß-/Radweg im Zweirichtungsverkehr, QS: gem. Fuß-/Radweg 3,50 m	ca. 500 €

#### Variante 2 - Führung durch Stadtmitte

keine Maßnahmen erforderlich



# Beispiel: Herzberg – Gegenüberstellende Bewertung

## Empfehlung Streckenführung:

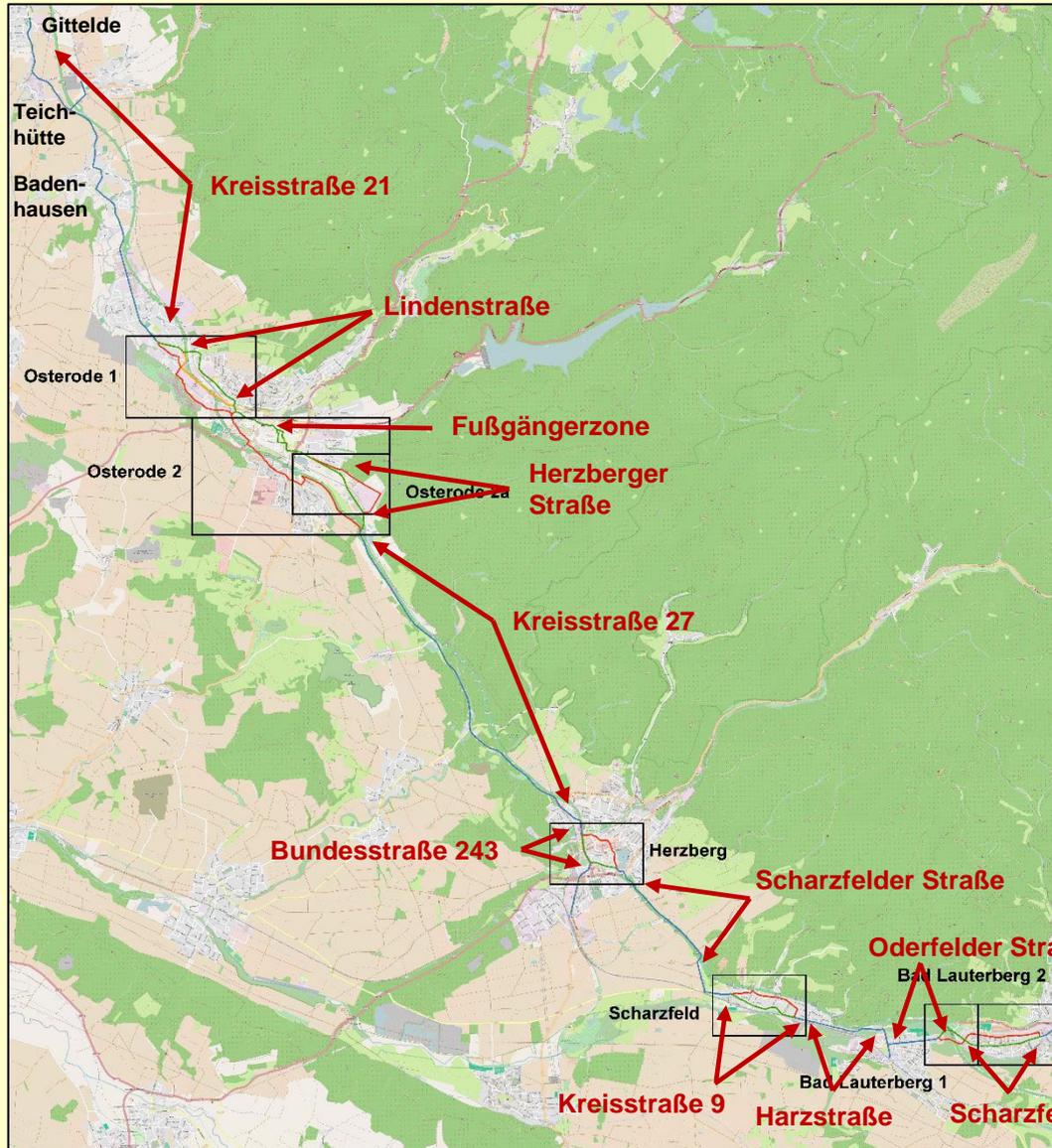
### Variante 1: Führung über Bundesstraße 243

- Einbindung einer Mehrzahl von bedeutenden Quell- und Zielpunkten
- insbesondere gute Anbindung des Bahnhofs Herzberg

Bewertungskriterien	Variante 1 Führung über Bundesstraße 243		Variante 2 Führung durch Stadtmitte	
	Bewertung		Bewertung	
<b>Linienführung / Vernetzung</b>				
Linienführung	Streckenlänge: 1,1 km » direkte Linienführung	+	Streckenlänge: 1,1 km » direkte Linienführung	+
Orientierung	» leichte Orientierung, Wegweisung für den Radverkehr vorhanden	+	» leichte Orientierung, Wegweisung für den Radverkehr vorhanden	+
Integration in das vorhandene Radverkehrsnetz	» gute Integration in das vorhandene Radverkehrsnetz, Parallelverlauf mit touristischer Themenroute	+	» Integration in das vorhandene Radverkehrsnetz, Parallelverlauf mit touristischer Themenroute	+
Einbindung von bedeutenden und Zielpunkten (Alltag, Freizeit)	» Anbindung von zahlreichen Einzelhandelsgeschäften, Gewerbe- und Gastronomiebetrieben im Bereich der B 243 » unmittelbare Anbindung der Real- und Hauptschule in der Heidestraße	+	» Anbindung von zahlreichen Einzelhandelsgeschäften, Gewerbe- und Gastronomiebetrieben im Bereich der B 243 » unmittelbare Anbindung der Real- und Hauptschule in der Heidestraße	+
Verknüpfungspunkte ÖV (Bahnhöfe, Haltestellen etc.)	» Integration des ZOB sowie zwei weiterer Bushaltestellen entlang der Streckenführung » Anbindung des Bahnhofs Herzberg über die Achse Göttinger Straße - Bahnhofstraße möglich	+	» Integration von 2 Bushaltestellen entlang der Streckenführung » gleichzeitige ungünstige Anbindung des Bahnhofs Herzberg	-
Verknüpfungspunkte MIV (Pendlerparkplätze o.ä.)	» Integration der öffentlichen Parkplätze im Bereich der Hauptstraße in die Routenführung	o	» Anbindung von mehreren öffentlichen Parkplätzen entlang der Streckenführung	+
<b>Verkehrssicherheit</b>				
Führungsform des Radverkehrs				
Status quo	» beidseitige getrennte Fuß-/Radwege: 0,3 km (26%) » gem. Fuß-/Radweg im Zweirichtungsverkehr: 0,05 km (5%) » Gehweg, Radfahrer frei im Zweirichtungsverkehr: 0,05 km (5%) » Tempo 30-Zone: 0,7 km (64%)	-	» Tempo 30-Zone: 1,1 km (100%)	+
Planung	» Umwandlung des Gehweges in gem. Fuß-/Radweg im Zweirichtungsverkehr auf dem Abschnitt zwischen An der Alten Mühle und Poststraße	o	» Tempo 30-Zone: 1,1 km (100%)	+
Kontinuität der Wegeführung	» mehrfach wechselnde Führungsform des Radverkehrs	-	» kontinuierliche Führungsform des Radverkehrs » Tempo 30-Zone	+
Breite der Radverkehrsanlagen	» Breite der getrennten Fuß-/Radwege (1,80 m/1,50 m) auf dem Abschnitt Am Sieberdamm - Hauptstraße sehr schmal dimensioniert	-	» gute Führung über Radverkehrsanlage	o
Führung in Knotenpunkten	» Abschnitt Am Sieberdamm - Poststraße » Vorfahrtstraße » Radverkehr an Knotenpunkten lichtsignalgeregelt geführt » Abschnitt Poststraße und Heidestraße » "Rechts vor-Links-Regelung" in Tempo 30-Zone » Radverkehr an Knotenpunkten untergeordnet (Zeitverlust)	o	» "Rechts vor-Links-Regelung" in Tempo 30-Zone » Radverkehr an Knotenpunkten untergeordnet (Zeitverlust)	-
Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr	» auf dem Teilschnitt der B 243 keine Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr » erhebliches Konfliktpotenzial aufgrund sehr hohem Fußgängerverkehrsaufkommen in Verbindung mit sehr schmalen Gehwegen	-	» eingehende Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr	+
Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr	» auf dem Teilschnitt Heidestraße keine Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr	o	» gute Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr	-
soziale Kontrolle / Beleuchtung	» Beleuchtung durchgängig vorhanden	+	» Beleuchtung durchgängig vorhanden	+
<b>Komfort / Service</b>				
Oberflächenbeschaffenheit	» Abschnitt Am Sieberdamm - Poststraße » Pflasterung Fuß-/Radwege in gutem Ausbaurzustand » asphaltiert in gutem Ausbaurzustand	+	» durchgängig asphaltiert in gutem Ausbaurzustand	+
Topographie	» steigungsarm	+	» steigungsarm	+
Emissionsbelastung	» Führung entlang Hauptverkehrsstraße auf dem Teilschnitt der B 243 » abschnittsweise deutliche Beeinträchtigung durch Lärm und Abgase	-	» Führung durch Erschließungsstraßennetz » abschnittsweise geringe Beeinträchtigung durch Lärm und Abgase	+
Reinigung / Winterdienst	» regelmäßig	+	» regelmäßig	+
<b>Realisierbarkeit</b>				
Restriktionen	» keine Restriktionen notwendig	+	» keine Restriktionen notwendig	+
Kosten	Kosten: ca. 500 Euro » sehr geringe Kosten zur Realisierung der Streckenführung	+	» hohe Kosten zur Realisierung der Streckenführung	+
zeitliche Umsetzbarkeit	» kurzfristig umsetzbar	o	» langfristig umsetzbar	+
<b>Empfehlung Streckenführung</b>				
			» gute Anbindung an Quell- und Zielpunkten sowie insbesondere des Bahnhofs Herzberg » gute Integration in die Pendler-Alltagsroute am Harzrand	

# Abschließende Definition der Streckenführung

Anfangspunkt:  Gittelde, Sportplatz



Anfangspunkt:  Bad Lauterberg, Bahnhofstraße

- I. Machbarkeitsstudie Pendler-Alltagsroute am Harzrand
  1. Methodische Vorgehensweise
  2. Qualitätskriterien
  3. Prüfung und Bewertung alternativer Streckenführungen
  4. Maßnahmenkonzept für favorisierte Streckenführung

## Vor Ort-Erhebung

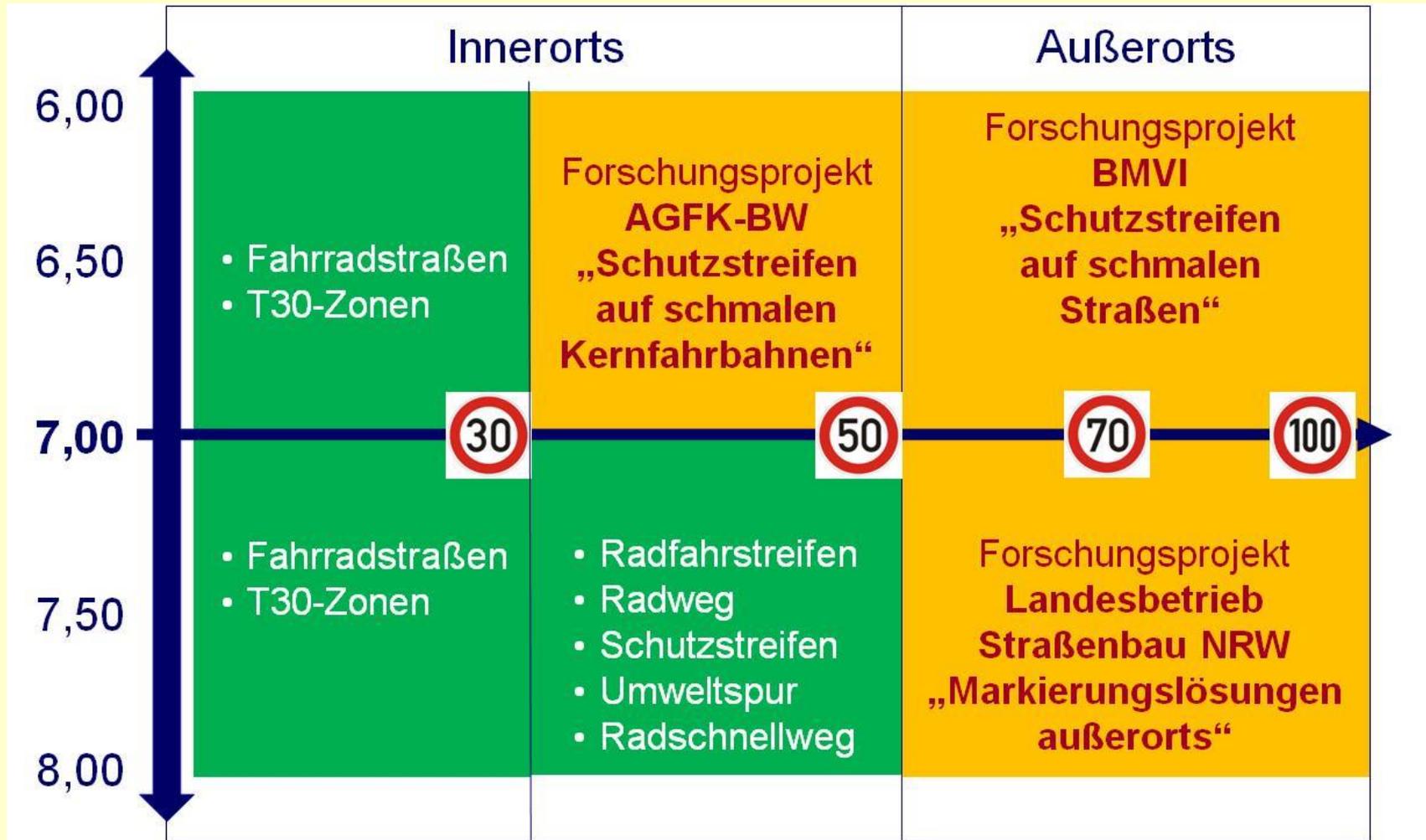


## Definition von Maßnahmen:

- abgeleitet aus systematischer Bestandsaufnahme der Radverkehrsführung
  - Netzlücken (keine Sicherung des Radverkehrs)
  - mangelhafte Radverkehrsanlagen
  - punktuelle Mängel (z.B. fehlende Querungshilfen)

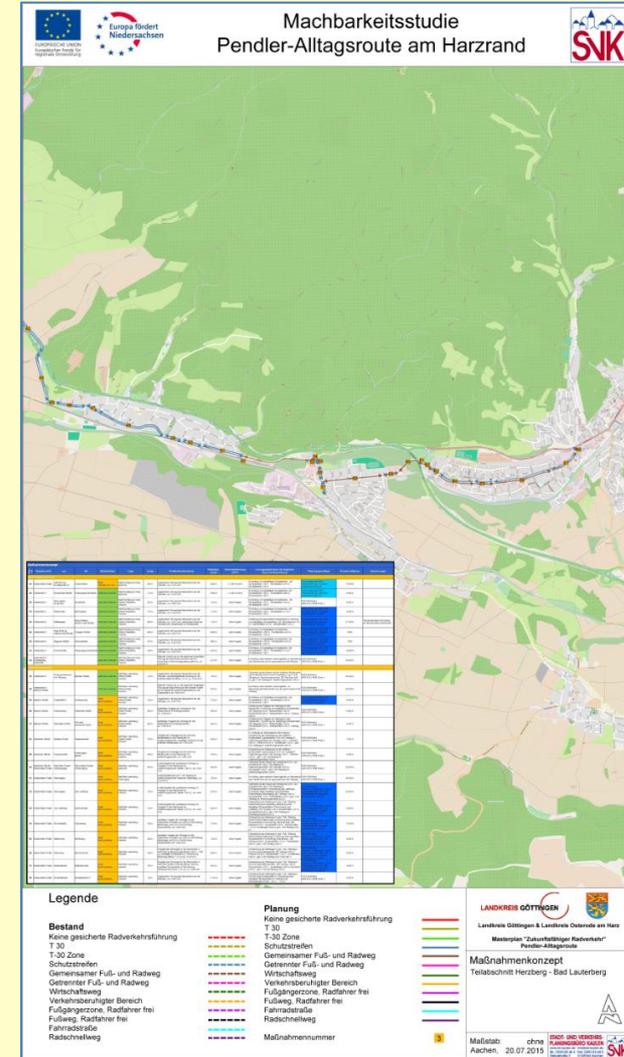
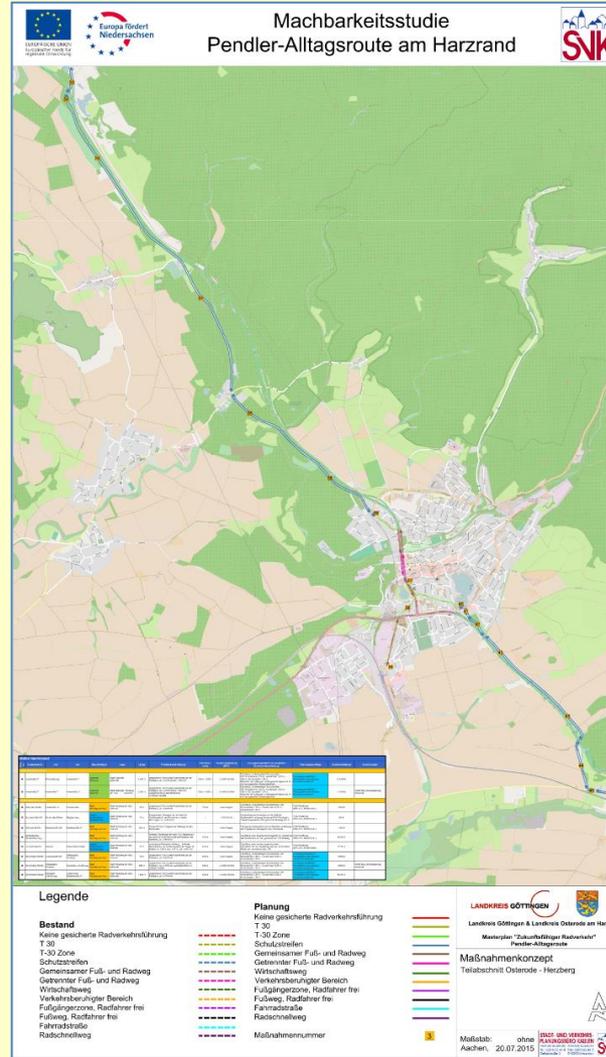
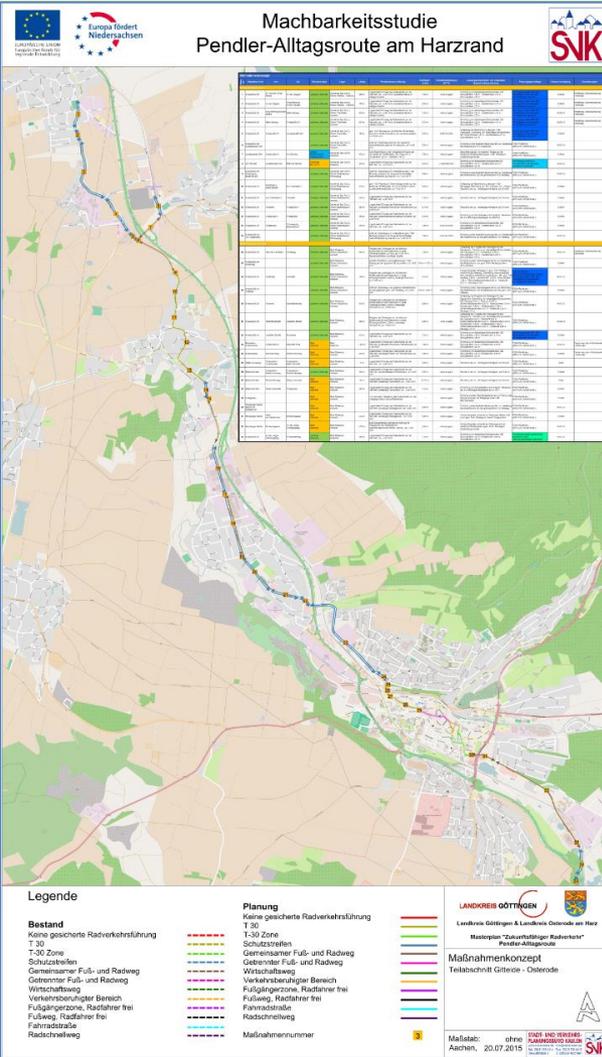


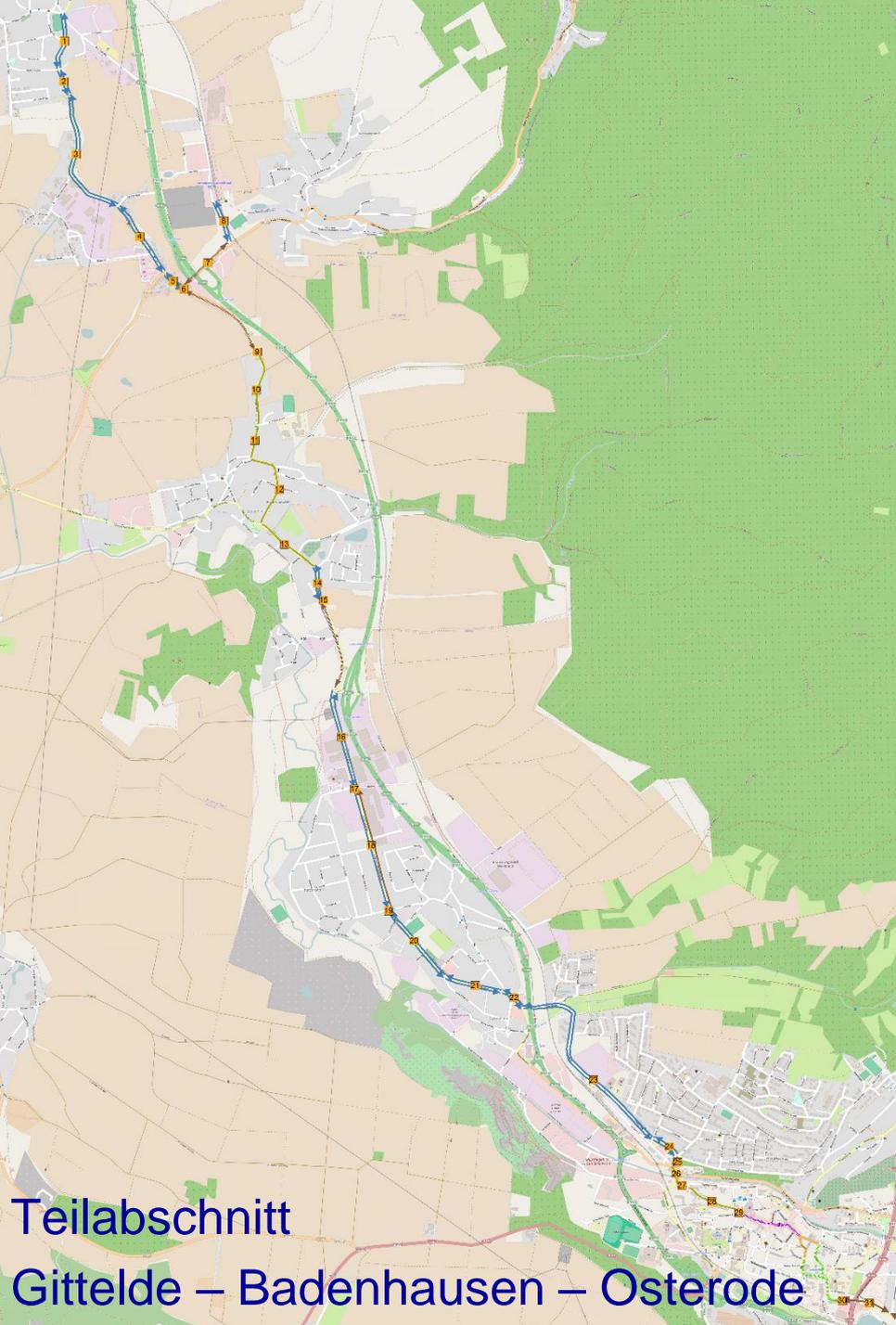
# Maßnahmenempfehlung



Forschungsprojekte zur Sicherung des Radverkehrs mittels Markierungslösungen auf Verkehrsstraßen innerorts und außerorts

# Maßnahmenkonzept





# Teilabschnitt Gittelde – Badenhausen – Osterode

Machbarkeitsstudie Pendler-Alltagsroute am Harzrand

Maßnahmenkonzept		von		bis		Bausitzträger	Lage	Länge	Problembeschreibung	Fahrbahn- breite	Verkehrsmittel (DfV)	Lösungsmöglichkeit mit möglicher Gestaltungsoption	Planungsgrundlage	Kostenschätzung
<b>innerhalb Bad Oheims</b>														
1	Kreuzstraße 21	Dr.-Henschel- Straße	An der Ziegler	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Ziegler	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Ziegler	300 m	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkbahn, ca. 1400 km/h, Asphaltbeläge in mäßiger Qualität	7,00 m	keine Angabe	Einrichtung von bedingtigen Schutzstreifen, OS- Schuldbreite 1,40 m - Kennbreite 4,10 m	Fußgängerplan 2019, OS- Schuldbreite 1,40 m Fußgängerplan 2019, OS- Schuldbreite 1,40 m	9.000 €
2	Kreuzstraße 21	An der Ziegler	Hof Ziegler	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Ziegler	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Ziegler	170 m	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkbahn, auf 1400 km/h, Asphaltbeläge in mäßiger Qualität	6,70 m	keine Angabe	Einrichtung von bedingtigen Schutzstreifen, OS- Schuldbreite 1,30 m - Kennbreite 4,10 m - Schuldbreite 1,30 m	Fußgängerplan 2019, OS- Schuldbreite 1,30 m Fußgängerplan 2019, OS- Schuldbreite 1,30 m	4.500 €
3	Kreuzstraße 21	Hof Ziegler	Bahnweg	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Ziegler	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Ziegler	900 m	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkbahn, auf 1400 km/h, Asphaltbeläge in mäßiger Qualität	7,10 m	keine Angabe	Einrichtung von bedingtigen Schutzstreifen, OS- Schuldbreite 1,30 m - Kennbreite 4,10 m - Schuldbreite 1,30 m	Fußgängerplan 2019, OS- Schuldbreite 1,30 m Fußgängerplan 2019, OS- Schuldbreite 1,30 m	22.500 €
4	Kreuzstraße 21	Bahnweg	Kreuzstraße 31	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Ziegler	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Ziegler	800 m	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkbahn, auf 1400 km/h, Asphaltbeläge in mäßiger Qualität	6,70 m	keine Angabe	Einrichtung von bedingtigen Schutzstreifen, OS- Schuldbreite 1,30 m - Kennbreite 4,10 m - Schuldbreite 1,30 m	Fußgängerplan 2019, OS- Schuldbreite 1,30 m Fußgängerplan 2019, OS- Schuldbreite 1,30 m	12.000 €
5	Kreuzstraße 21	Kreuzstraße 31	Landesstraße 024	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Ziegler	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Ziegler	140 m	gem. Fuß-/Radweg auf südlicher Straßenseite mit 2,10 m Breite inwärts zu schmal dimensioniert, auf 1400 km/h	6,70 m	6.900 Kfz/24h	Aufhebung der Beschränkung des gem. Fuß-/ Radwegs, Einrichtung von bedingtigen Schutzstreifen, OS-Schuldbreite 1,30 m - Kennbreite 4,10 m - Schuldbreite 1,30 m	Kommunale Karte 2019, Fußgängerplan 2019, OS- Schuldbreite 1,30 m	5.000 €
6	Kreuzstraße 21 / Landesstraße 024	Landesstraße 024	Landesstraße 024	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Ziegler	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Ziegler	140 m	Interdisziplinäre Überlegung zwischen dem geplanten Radverkehrstrassen am Kreisverkehr, auf 1400 km/h	6,70 m	keine Angabe	Einrichtung einer bedingten Übergangshilfe zur Überleitung des Radverkehrs in Kreisverkehr	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	30.000 €
7	Landesstraße 024	Kreuzstraße 21	An Bahnhof	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Ziegler	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Ziegler	400 m	keine Berücksichtigung des vorhandenen Vorges auf der südlichen Straßenseite, OS-Vorg über Grünstreifen 1,50 m - Fahrbahn 7,00 m	7,50 m	keine Angabe	Beibehaltung des vorhandenen Vorges auf der südlichen Straßenseite, gem. Fuß-/Radweg im Zweitspurigen	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	2.000 €
8	An Bahnhof	Landesstraße 024	Bahnhof Gleise	Gemeinde Bad Oheim	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Ziegler	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Ziegler	400 m	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkbahn, auf 1400 km/h	6,80 m	< 6.000 Kfz/24h	Einrichtung von bedingtigen Schutzstreifen, OS- Schuldbreite 1,30 m - Kennbreite 3,80 m auf Parkbahn	Fußgängerplan 2019, Fußgängerplan 2019, OS- Schuldbreite 1,30 m	10.000 €
9	Kreuzstraße 21 / Obenweg Badenhausen	Obenweg Badenhausen	An Johannsborn	Landkreis Osterode	Rammelsberg Bad Oheim, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Rammelsberg Bad Oheim, Ortsteil Badenhausen	-	Interdisziplinäre Überlegung vom vorhandenen gem. Fuß-/ Radweg auswärts auf der geplanten bedingten Parkbahnüberleitung, auf 1400 km/h	6,20 m	keine Angabe	Einrichtung einer bedingten Übergangshilfe zur Überleitung des Radverkehrs auf der gemeinsamen Fuß-/Radweg	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	35.000 €
10	Kreuzstraße 21	Obenweg Badenhausen	An Johannsborn	Landkreis Osterode	Rammelsberg Bad Oheim, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Rammelsberg Bad Oheim, Ortsteil Badenhausen	500 m	gem. Fuß-/Radweg im Zweitspurigen Zustand auf der westlichen Straßenseite mit 2,20 m Breite inwärts zu schmal dimensioniert, auf 1400 km/h	6,20 m	keine Angabe	Aufhebung der Beschränkung des gem. Fuß-/ Radwegs, Einrichtung von Schutzstreifen nicht möglich, Reaktion der auf Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	4.500 €
11	Kreuzstraße 21	An Johannsborn	Unterort	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Badenhausen	230 m	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkbahn, auf 1400 km/h	7,10 m	keine Angabe	Reaktion der auf Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	1.500 €
12	Kreuzstraße 21	Unterort	Kreuzstraße 4	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Badenhausen	500 m	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkbahn, auf 1400 km/h	6,70 m	keine Angabe	Reaktion der auf Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	3.500 €
13	Kreuzstraße 21	Kreuzstraße 4	Wasserstraße	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Badenhausen	400 m	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkbahn, auf 1400 km/h	6,40 m	keine Angabe	Einrichtung von Schutzstreifen nicht möglich, Reaktion der auf Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	3.000 €
14	Kreuzstraße 21 / Wasserstraße	Wasserstraße	Obenweg Badenhausen	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Gemeinde Bad Oheim, Ortsteil Badenhausen	210 m	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkbahn, auf 1400 km/h	7,40 m	5.500 Kfz/24h	Einrichtung von bedingtigen Schutzstreifen, OS- Schuldbreite 1,30 m	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	5.500 €
15	Kreuzstraße 21 / Obenweg	Obenweg	Badenhausen	Landkreis Osterode	Rammelsberg Bad Oheim, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Rammelsberg Bad Oheim, Ortsteil Badenhausen	-	Interdisziplinäre Überlegung vom vorhandenen gem. Fuß-/ Radweg auswärts auf der geplanten bedingten Parkbahnüberleitung, auf 1400 km/h	7,80 m	5.500 Kfz/24h	Einrichtung einer bedingten Übergangshilfe zur Überleitung des Radverkehrs auf der gemeinsamen Fuß-/Radweg	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	35.000 €
<b>innerhalb Badenhausen</b>														
16	Kreuzstraße 21	Über der Landesstr.	Hilfsweg	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	600 m	Freigabe des Gehweges auf der südlichen Straßenseite für den Radverkehr in beide Richtungen (Breite 2,10 m), auf 1400 km/h, Asphaltbeläge in mäßiger Qualität	7,50 m	keine Angabe	Aufhebung der Freigabe des Gehweges für den Radverkehr, Einrichtung von bedingtigen Schutzstreifen, OS-Gehweg 2,10 m - Grünstreifen 1,50 m - Kennbreite 4,30 m - Schuldbreite 1,50 m	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	19.000 €
17	Kreuzstraße 21 / Obenweg	Obenweg	Unterort	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	700 m	Interdisziplinäre Überlegung vom geplanten gem. Fuß-/ Radweg auf der angrenzenden Parkbahn, auf 1400 km/h	6,70 m - 7,50 m	keine Angabe	Einrichtung eines Überleitungsstreifens zur Überleitung des Radverkehrs vom gem. Fuß-/Radweg auf den Parkbahn	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	5.000 €
18	Kreuzstraße 21	Unterort	Unterort	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	700 m	Freigabe des Gehweges auf der südlichen Straßenseite für den Radverkehr in beide Richtungen (Breite 2,80 m), einseitige Parkbahn, auf 1400 km/h	6,70 m	keine Angabe	Umwandlung des Gehweges in gem. Fuß-/Radweg in Parkbahnführung, Einrichtung eines einseitigen Schutzstreifens in Parkbahnführung, OS gem. Fuß-/Radweg 2,80 m - Kennbreite 5,00 m - Schuldbreite 2,80 m - Seitenstreifenbreite 0,40 m - Parkbahn 2,00 m - Gehweg 2,10 m	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	20.000 €
19	Kreuzstraße 21 / Unterort	Unterort	Hilfsweg	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	800 m	Interdisziplinäre Überlegung vom geplanten Schutzstreifen auf dem geplanten gem. Fuß-/Radweg, auf 1400 km/h	6,70 m - 8,50 m	keine Angabe	Einrichtung eines Überleitungsstreifens zur Überleitung des Radverkehrs von Schutzstreifen auf den gem. Fuß-/Radweg	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	5.000 €
20	Kreuzstraße 21	Unterort	Hilfsweg	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	800 m	Freigabe des Gehweges auf der südlichen Straßenseite für den Radverkehr in beide Richtungen (Breite 3,00 m), beidseitige Parkbahnen, auf 1400 km/h	8,50 m	keine Angabe	Aufhebung der Freigabe des Gehweges für den Radverkehr, Einrichtung von bedingtigen Schutzstreifen, OS-Gehweg 3,00 m - Parkbahn 2,20 m - Seitenstreifenbreite 0,50 m - Schuldbreite 1,50 m - Seitenstreifenbreite 0,50 m - Schuldbreite 1,50 m - Gehweg 1,70 m	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	10.000 €
21	Kreuzstraße 21	Hilfsweg	Hilfsweg	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	300 m	Freigabe des Gehweges auf der südlichen Straßenseite für den Radverkehr in beide Richtungen (Breite 2,80 m), beidseitige Parkbahnen, auf 1400 km/h	8,00 m	keine Angabe	Aufhebung der Freigabe des Gehweges für den Radverkehr, Einrichtung von bedingtigen Schutzstreifen, OS-Gehweg 3,00 m - Parkbahn 2,20 m - Seitenstreifenbreite 0,50 m - Schuldbreite 1,50 m - Seitenstreifenbreite 0,50 m - Schuldbreite 1,50 m - Gehweg 1,70 m	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	10.000 €
22	Kreuzstraße 21	Landwehrstraße	Brennstoff	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	200 m	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkbahn, auf 1400 km/h	7,00 m	keine Angabe	Einrichtung von bedingtigen Schutzstreifen, OS- Schuldbreite 1,40 m - Kennbreite 4,10 m	Fußgängerplan 2019, OS- Schuldbreite 1,40 m	5.000 €
23	Brennstoff	Kreuzstraße 21	Memmer Weg	Stadt Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	1.400 m	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkbahn, auf 1400 km/h	7,80 m	keine Angabe	Einrichtung von bedingtigen Schutzstreifen, OS- Schuldbreite 1,30 m - Kennbreite 4,50 m - Schuldbreite 1,30 m	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	32.000 €
24	Landesstraße	Memmer Weg	Stein Ackerweg	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	300 m	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkbahn, auf 1400 km/h	7,30 m	keine Angabe	Einrichtung von bedingtigen Schutzstreifen, OS- Schuldbreite 1,30 m - Kennbreite 4,30 m - Schuldbreite 1,30 m	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	5.000 €
25	Stein Ackerweg	Kreuzstraße 21	Brennstoff	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	70 m	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkbahn, auf 1400 km/h	8,25 m	keine Angabe	Reaktion der auf Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	500 €
26	Brennstoff	Wasserkopf	Brennstoff	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	150 m	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkbahn, abschließende 3 Fahrbahnen, auf 1400 km/h	8,50 m	keine Angabe	Reaktion der auf Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	1.000 €
27	Brennstoff	Brennstoffweg	Steinackerstraße	Stadt Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	80 m	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkbahn, beidseitige Parkbahnen, auf 1400 km/h	10,50 m	keine Angabe	Reaktion der auf Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	900 €
28	Brennstoff	Steinackerstraße	Hilfsweg	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	300 m	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkbahn, beidseitige Parkbahnen, auf 1400 km/h	7,00 m	keine Angabe	Einrichtung von Schutzstreifen nicht möglich, Reaktion der auf Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	2.000 €
29	Hilfsweg	Hilfsweg	Hilfsweg	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	-	Interdisziplinäre Überlegung über Radverkehrsstrassen in der Fußgängerzone in die Brennstoffstraße	-	keine Angabe	Einrichtung eines Überleitungsstreifens zur Führung des Radverkehrs aus der Fußgängerzone in die Brennstoffstraße	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	7.000 €
30	Pendlerger Straße Badenhausen	Badenhausen	Badenhausen	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	-	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkbahn, einseitige Schutzstreifen, auf 1400 km/h	6,50 m	keine Angabe	Einrichtung einer bedingten Übergangshilfe zur Überleitung des Radverkehrs auf der gemeinsamen Fuß-/Radweg	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	30.000 €
31	Pendlerger Straße	Badenhausen	Bohrtackengasse	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	200 m	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkbahn, auf 1400 km/h	6,00 m	keine Angabe	Umwandlung des vorhandenen Gehweges auf der nördlichen Straßenseite in gem. Fuß-/Radweg im Zweitspurigen	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	1.000 €
32	Pendlerger Straße	Bohrtackengasse	An der Lange (Obenweg)	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	1.600 m	Interdisziplinäre Überlegung über Radverkehrsstrassen auf der südlichen Straßenseite in gem. Fuß-/Radweg im Zweitspurigen (Breite 2,50 m), auf 1400 km/h	6,50 m	keine Angabe	Umwandlung des vorhandenen Gehweges auf der nördlichen Straßenseite in gem. Fuß-/Radweg im Zweitspurigen	Fußgängerplan (StRA 2010, RAB 08 etc.)	10.000 €
33	Kreuzstraße 27	An der Lange (Obenweg)	Wittmarweg	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, Ortsteil Badenhausen	300 m	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkbahn, auf 1400 km/h	7,15 m	keine Angabe	Einrichtung von bedingtigen Schutzstreifen, OS- Schuldbreite 1,30 m - Kennbreite 4,65 m - Schuldbreite 1,30 m	Fußgängerplan 2019, OS- Schuldbreite 1,30 m	15.000 €

Schutzstreifen innerorts

# Maßnahmenkonzept: Teilabschnitt Gittelde – Badenhausen – Osterode



## Kreisstraße 21 – Ortslage Gittelde

**Maßnahme:** Schutzstreifen (1,45 m / 4,10 m / 1,45 m)

**Forschungsprojekt:**

AGFK-BW „Schutzstreifen auf schmalen Kernfahrbahnen“



## Kreisstraße 21 – Ortslage Teichhütte

**Maßnahme:** Schutzstreifen (1,30 m / 4,10 m / 1,30 m)

**Forschungsprojekt:**

AGFK-BW „Schutzstreifen auf schmalen Kernfahrbahnen“



## Kreisstraße 21 – Ortslage Badenhausen

**Maßnahme:** Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (Fahrbahnquerschnitt: 6,40 m)



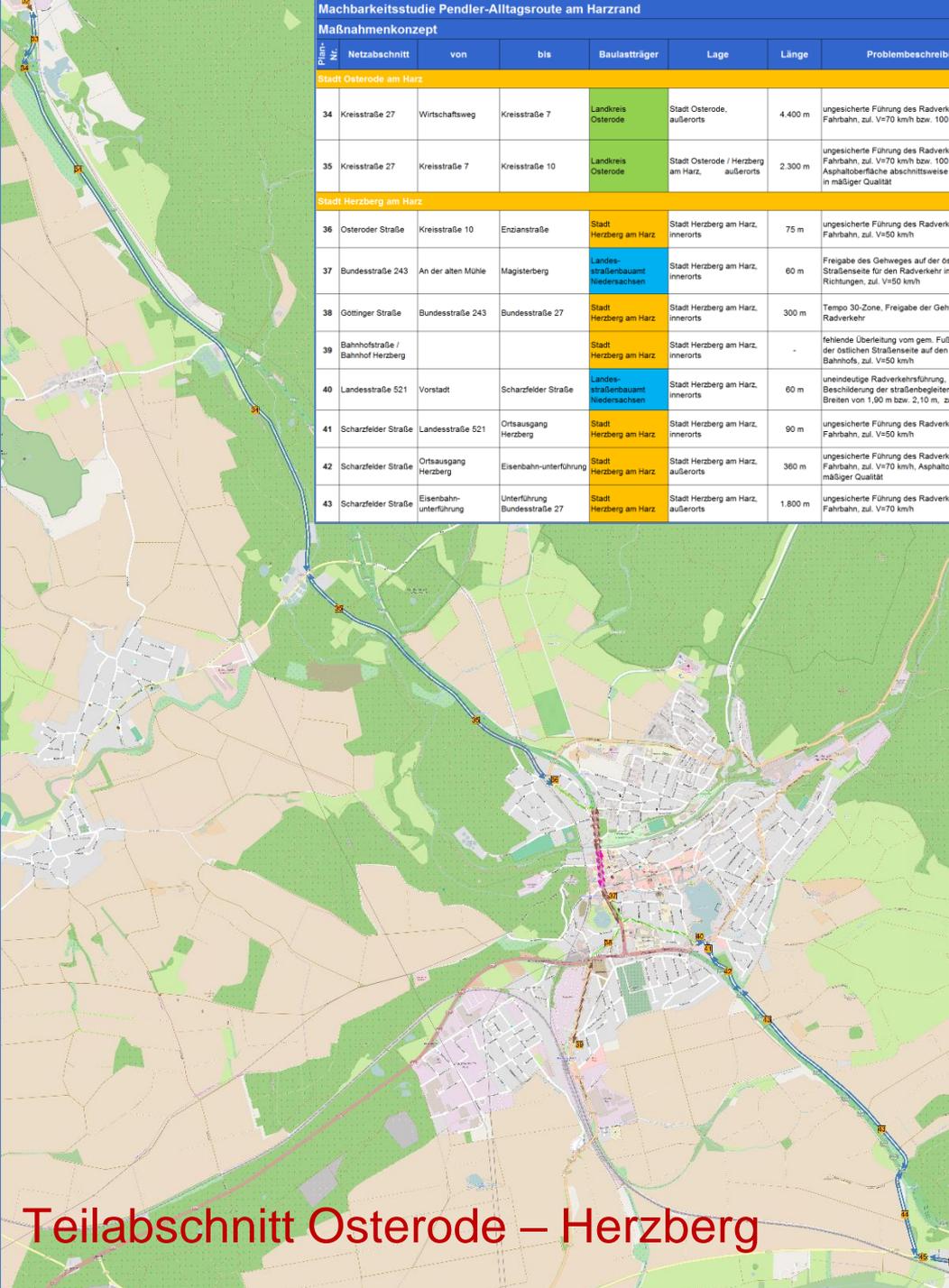
## Kreisstraße 21 – Ortsausgang Badenhausen

**Maßnahme:** Einrichtung einer baulichen Querungshilfe zur Überleitung auf den gemeinsamen Fuß-/Radweg

# Machbarkeitsstudie Pendler-Alltagsroute am Harzrand

## Maßnahmenkonzept

Plan-Nr.	Netzabschnitt	von	bis	Baulastträger	Lage	Länge	Problembeschreibung	Fahrbahnbreite	Verkehrsbelastung (DTV)	Lösungsmöglichkeit mit möglicher Querschnittsaufteilung	Planungsgrundlage	Kostenschätzung	Anmerkungen
<b>Stadt Osterode am Harz</b>													
34	Kreisstraße 27	Wirtschaftsweg	Kreisstraße 7	Landkreis Osterode	Stadt Osterode, außerorts	4.400 m	ungesicherte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, zul. V=70 km/h bzw. 100 km/h	6,55 m - 6,65 m	< 4.000 Kbtz/24 h	Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS: Schutzstreifen 1,50 m, Kernfahrbahn 3,55 m - 3,65 m, Schutzstreifen 1,50 m, Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h auf gesamten Streckenabschnitt	Forschungsprojekt BMVI "Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen außerorts"	215.000 €	
35	Kreisstraße 27	Kreisstraße 7	Kreisstraße 10	Landkreis Osterode	Stadt Osterode / Herzberg am Harz, außerorts	2.300 m	ungesicherte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, zul. V=70 km/h bzw. 100 km/h, Asphaltoberfläche abschnittsweise in mäßiger Qualität	6,50 m - 6,60 m	< 4.000 Kbtz/24 h	Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS: Schutzstreifen 1,50 m, Kernfahrbahn 3,50 m - 3,60 m, Schutzstreifen 1,50 m, Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h auf gesamten Streckenabschnitt	Forschungsprojekt BMVI "Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen außerorts"	110.000 €	mittelfristig Deckensanierung notwendig
<b>Stadt Herzberg am Harz</b>													
36	Osteroder Straße	Kreisstraße 10	Enzianstraße	Stadt Herzberg am Harz	Stadt Herzberg am Harz, innerorts	75 m	ungesicherte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, zul. V=50 km/h	7,60 m	keine Angabe	Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS: Schutzstreifen 1,50 m - Kernfahrbahn 4,60 m - Schutzstreifen 1,50 m	FGSV-Richtlinien (ERA 2010, RAST 06 etc.)	2.500 €	
37	Bundesstraße 243	An der alten Mühle	Magisterberg	Landesstraßenbauamt Niedersachsen	Stadt Herzberg am Harz, innerorts	60 m	Freigabe des Gehweges auf der östlichen Straßenseite für den Radverkehr in beide Richtungen, zul. V=50 km/h	-	11.500 Kbtz/24 h	Umwandlung des Gehweges auf der östlichen Straßenseite in einen gemeinsamen Fuß-/Radweg im Zweirichtungsverkehr, QS: gem. Fuß-/Radweg 3,50 m	FGSV-Richtlinien (ERA 2010, RAST 06 etc.)	500 €	
38	Göttinger Straße	Bundesstraße 243	Bundesstraße 27	Stadt Herzberg am Harz	Stadt Herzberg am Harz, innerorts	300 m	Tempo 30-Zone, Freigabe der Gehwege für den Radverkehr	-	keine Angabe	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, Aufhebung der Freigabe der Gehwege für den Radverkehr	FGSV-Richtlinien (ERA 2010, RAST 06 etc.)	1.000 €	
39	Bahnhofstraße / Bahnhof Herzberg			Stadt Herzberg am Harz	Stadt Herzberg am Harz, innerorts	-	fehlende Überleitung vom gem. Fuß-/Radweg auf der östlichen Straßenseite auf den Parkplatz des Bahnhofs, zul. V=50 km/h	7,00 m	keine Angabe	Einrichtung einer baulichen Querungshilfe zur Überleitung des Radverkehrs auf den gemeinsamen Fuß-/Radweg	FGSV-Richtlinien (ERA 2010, RAST 06 etc.)	35.000 €	
40	Landesstraße 521	Vorstadt	Scharzfelder Straße	Landesstraßenbauamt Niedersachsen	Stadt Herzberg am Harz, innerorts	60 m	uneindeutige Radverkehrsführung, fehlende Beschilderung der straßenbegleitenden Wege mit Breiten von 1,90 m bzw. 2,10 m, zul. V=50 km/h	8,00 m	keine Angabe	Einrichtung einer markierungstechnischen fahradfreundlichen Überleitung zwischen Scharzfelder Straße und Vorstadt auf der L 521	FGSV-Richtlinien (ERA 2010, RAST 06 etc.)	15.000 €	
41	Scharzfelder Straße	Ortsausgang Herzberg		Stadt Herzberg am Harz	Stadt Herzberg am Harz, innerorts	90 m	ungesicherte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, zul. V=50 km/h	6,20 m	keine Angabe	Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS: Schutzstreifen 1,50 m - Kernfahrbahn 3,20 m - Schutzstreifen 1,50 m	Forschungsprojekt BMVI "Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen außerorts"	2.500 €	
42	Scharzfelder Straße	Ortsausgang Herzberg		Stadt Herzberg am Harz	Stadt Herzberg am Harz, außerorts	360 m	ungesicherte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, zul. V=70 km/h, Asphaltoberfläche in mäßiger Qualität	5,85 m	< 4.000 Kbtz/24 h	Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS: Schutzstreifen 1,50 m - Kernfahrbahn 2,85 m - Schutzstreifen 1,50 m	Forschungsprojekt BMVI "Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen außerorts"	9.000 €	mittelfristig Deckensanierung notwendig
43	Scharzfelder Straße	Eisenbahnunterführung	Unterführung Bundesstraße 27	Stadt Herzberg am Harz	Stadt Herzberg am Harz, außerorts	1.800 m	ungesicherte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, zul. V=70 km/h	5,85 m	< 4.000 Kbtz/24 h	Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS: Schutzstreifen 1,50 m - Kernfahrbahn 2,85 m - Schutzstreifen 1,50 m	Forschungsprojekt BMVI "Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen außerorts"	45.000 €	



## Teilabschnitt Osterode – Herzberg

# Maßnahmenkonzept: Teilabschnitt Osterode am Harz – Herzberg am Harz



## Kreisstraße 21 – Ortslage Katzenstein

**Maßnahme:** Schutzstreifen (1,50 m / 4,50 m / 1,50 m) mit Sicherheitstrennstreifen zu Parkbuchten von 0,50 m



## Bahnhofstraße – Ortslage Osterode

**Maßnahme:** Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (Fahrbahnquerschnitt: 7,00 m mit Parkbuchten)



## Herzberger Straße – Ortslage Osterode

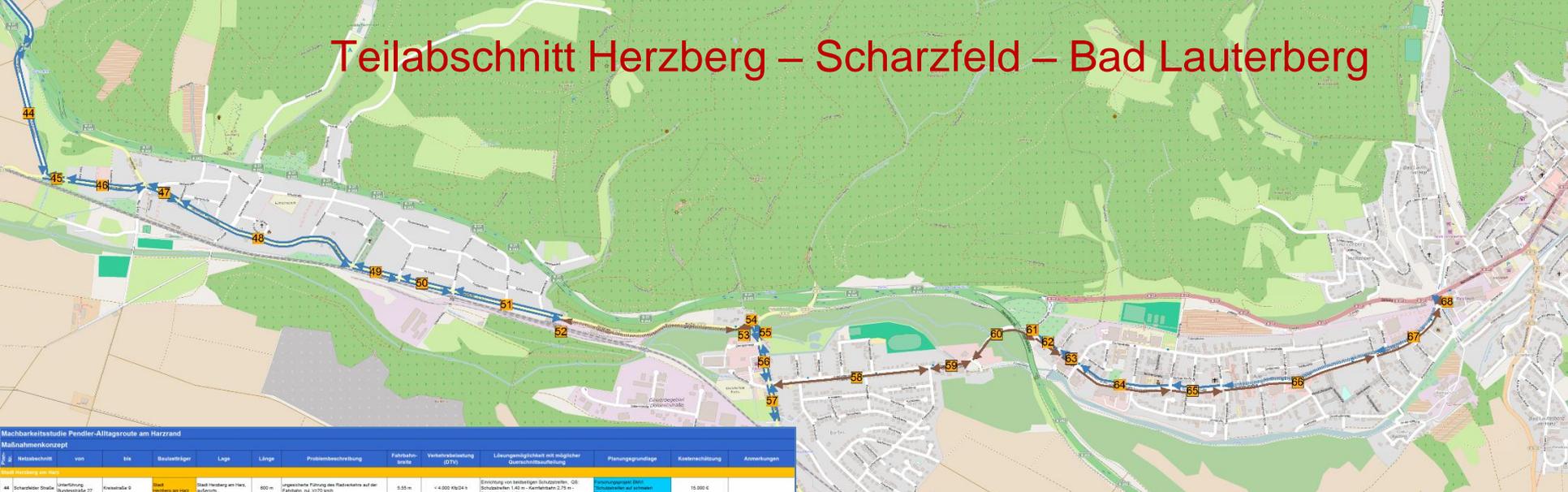
**Maßnahme:** Umwandlung des Gehweges auf nördlicher Straßenseite in gemeinsamen Fuß-/Radweg im Zweirichtungsverkehr



## Kreisstraße 27 – außerorts

**Maßnahme:** Schutzstreifen (1,50 m / 3,60 m / 1,50 m) mit zul.  $V = 70$  km/h auf gesamten Streckenabschnitt  
**Forschungsprojekt:** BMVI „Schutzstreifen auf schmalen Str.“

# Teilabschnitt Herzberg – Scharzfeld – Bad Lauterberg



**Machbarkeitsstudie Pendler-Alltagsroute am Harzrand**  
Maßnahmenkonzept

g	Netzknoten	von	bis	Bauverfänger	Lage	Länge	Problembeschreibung	Fahrzeit min	Verkehrsbelastung GTV	Lösungsmöglichkeit mit möglicher Gestaltungsalternative	Planungsgrundlage	Kostenabschätzung	Anmerkungen
<b>Stadtbereich Herzberg am Harz</b>													
44	Scharzfelder Straße	Unterführung Sulzestraße 27	Kreuzstraße 9	Stadt Herzberg am Harz	Stadt Herzberg am Harz, aufwärts	800	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkstraße, ab 1170 km/h	5,55 min	< 4.000 Kfz/24 h	Errichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS Schutzstreifen 1,00 m; Kantarabstufung 2,00 m	Planungsgrundlage: BMF Schutzstreifen auf schmalen Parkstraßen aufwärts	15.000 €	
45	Kreuzstraße 9	Scharzfelder Straße	Übergang Schützen	Landkreis Osterode	Stadt Herzberg am Harz, aufwärts	110	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkstraße, ab 1100 km/h	5,85 min	< 4.000 Kfz/24 h	Errichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS Schutzstreifen 1,00 m; Kantarabstufung 2,00 m Schutzstreifen 1,00 m	Planungsgrundlage: BMF Schutzstreifen auf schmalen Parkstraßen aufwärts	8.000 €	
46	Kreuzstraße 9	Übergang Schützen	Hauptstraße	Landkreis Osterode	Stadt Herzberg am Harz, Ordnung Schützen, inwärts	350	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkstraße, ab 1100 km/h	7,50 min	keine Angabe	Errichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS Schutzstreifen 1,00 m; Kantarabstufung 4,00 m Schutzstreifen 1,00 m	FÜGÜ-Richtlinien (SMA 2010, RASt 06 etc.)	9.000 €	
47	Kreuzstraße 9	Hörsenstraße	Sattelfangasse	Landkreis Osterode	Stadt Herzberg am Harz, Ordnung Schützen, inwärts	170	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkstraße, ab 1100 km/h	7,10 min	keine Angabe	Errichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS Schutzstreifen 1,00 m; Kantarabstufung 4,00 m Schutzstreifen 1,00 m	Planungsgrundlage: BMF/BS Schutzstreifen auf schmalen Parkstraßen aufwärts	5.000 €	
48	Kreuzstraße 9	Sattelfangasse	Weg Richtung Hessner-Appel-Str.	Landkreis Osterode	Stadt Herzberg am Harz, Ordnung Schützen, inwärts	350	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkstraße, ab 1100 km/h, zusätzliche Parken an Parkstreifen (sonst keine vor Ort)	7,10 min	keine Angabe	Aufhebung der bestehenden Parkstreifen, Errichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS, Schutzstreifen 1,00 m; Kantarabstufung 4,00 m; Schutzstreifen 1,00 m	Planungsgrundlage: BMF/BS Schutzstreifen auf schmalen Parkstraßen aufwärts	27.000 €	Parken wird durch Errichtung des Schutzstreifen beseitigt
49	Kreuzstraße 9	Weg Richtung Hessner-Appel-Str.	Diogenen Straße	Landkreis Osterode	Stadt Herzberg am Harz, Ordnung Schützen, inwärts	200	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkstraße, ab 1100 km/h	6,85 min	keine Angabe	Errichtung von beidseitigen Schutzstreifen, Schutzstreifen 1,375 m; Kantarabstufung 4,10 m Schutzstreifen 1,375 m	Planungsgrundlage: BMF/BS Schutzstreifen auf schmalen Parkstraßen aufwärts	5.500 €	
50	Kreuzstraße 9	Diogenen Straße	Eisenbahnstraße	Landkreis Osterode	Stadt Herzberg am Harz, Ordnung Schützen, inwärts	270	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkstraße, ab 1100 km/h	6,85 min	keine Angabe	Errichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS Schutzstreifen 1,375 m; Kantarabstufung 4,10 m Schutzstreifen 1,375 m	Planungsgrundlage: BMF/BS Schutzstreifen auf schmalen Parkstraßen aufwärts	7.500 €	
51	Kreuzstraße 9	Eisenbahnstraße	Übergang Schützen	Landkreis Osterode	Stadt Herzberg am Harz, Ordnung Schützen, inwärts	480	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkstraße, ab 1100 km/h	6,70 min	keine Angabe	Errichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS Schutzstreifen 1,30 m; Kantarabstufung 4,70 m Schutzstreifen 1,30 m	FÜGÜ-Richtlinien (SMA 2010, RASt 06 etc.)	12.500 €	
52	Übergang Schützen	Übergang Schützen	Landkreis Osterode	Stadt Herzberg am Harz, Ordnung Schützen, inwärts	-	-	Relevante Überleitung von der geplanten beidseitigen Führung des Radverkehrs inwerts auf den vorhandenen Zuwegungsweg aufwärts, ab 1100 km/h	6,70 min	keine Angabe	Errichtung einer beidseitigen Quersperre zur Überleitung von Radverkehr auf den gemeinsamen Fuß-/Radweg	FÜGÜ-Richtlinien (SMA 2010, RASt 06 etc.)	35.000 €	
<b>Stadt Bad Lauterberg</b>													
53	Kreuzstraße 9	Ecke gemeinsamer Fuß-/Radweg	Barbarer Straße	Landkreis Osterode	Stadt Bad Lauterberg, Ordnung Barben, inwärts	140	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkstraße, einseitige Führung auf der südlichen Seite mit Breite 1,0 m, ab 1100 km/h	7,20 min	keine Angabe	Verbreiterung des Weges auf der südlichen Straßenseite auf mindestens 2,50 m und Umwandlung in gen. Fuß-/Radweg im Zuwegungsweg, QS Parkstraße 8,00 m; gen. Fuß-/Radweg im Zuwegungsweg 2,50 m	FÜGÜ-Richtlinien (SMA 2010, RASt 06 etc.)	40.000 €	
54	Kreuzstraße 9	Barbarer Straße	Landkreis Osterode	Stadt Bad Lauterberg, Ordnung Barben, inwärts	-	-	Relevante Überleitung von der geplanten beidseitigen Führung des Radverkehrs auf der Barbarer Straße auf den geplanten Zuwegungsweg auf der Parkstraße, ab 1100 km/h	6,70 min	keine Angabe	Errichtung einer beidseitigen Quersperre zur Überleitung von Radverkehr auf den gemeinsamen Fuß-/Radweg	FÜGÜ-Richtlinien (SMA 2010, RASt 06 etc.)	35.000 €	
55	Barbarer Straße	Kreuzstraße 9	Dankenberg	Stadt Bad Lauterberg	Stadt Bad Lauterberg, Ordnung Barben, inwärts	100	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkstraße, ab 1100 km/h	7,10 min	keine Angabe	Errichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS Schutzstreifen 1,00 m; Kantarabstufung 4,00 m Schutzstreifen 1,00 m	Planungsgrundlage: BMF/BS Schutzstreifen auf schmalen Parkstraßen aufwärts	8.000 €	
56	Barbarer Straße	Dankenberg	Oberbarber Straße	Stadt Bad Lauterberg	Stadt Bad Lauterberg, Ordnung Barben, inwärts	200	beidseitige Führung des Gehweges für den Radverkehr mit Einrichtungsmaßnahmen ab 1100 km/h	8,00 min	keine Angabe	Aufhebung der Führung des Gehweges für den Radverkehr, Errichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS, Gehweg 3,00 m; Schutzstreifen 1,00 m; Kantarabstufung 5,00 m; Schutzstreifen 1,00 m Gehweg 3,00 m	FÜGÜ-Richtlinien (SMA 2010, RASt 06 etc.)	9.500 €	
57	Barbarer Straße	Oberbarber Straße	Parität Hessner-Appel-Str.	Stadt Bad Lauterberg	Stadt Bad Lauterberg, Ordnung Barben, inwärts	200	beidseitige Führung des Gehweges für den Radverkehr mit Einrichtungsmaßnahmen ab 1100 km/h	8,00 min	keine Angabe	Aufhebung der Führung des Gehweges für den Radverkehr, Errichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS, Gehweg 3,00 m; Schutzstreifen 1,00 m; Kantarabstufung 5,00 m; Schutzstreifen 1,00 m Gehweg 2,50 m	FÜGÜ-Richtlinien (SMA 2010, RASt 06 etc.)	8.800 €	
58	Oberbarber Straße	Barbarer Straße	Platz Hessner-Appel-Str.	Stadt Bad Lauterberg	Stadt Bad Lauterberg, Ordnung Barben, inwärts	700	Fragezeichen der Gehwege auf der südlichen Straßenseite für den Radverkehr in Zuwegungsweg, einseitige Führung auf der südlichen Straßenseite, ab 1100 km/h	6,80 min	keine Angabe	Errichtung von Schutzstreifen nicht möglich, Umwandlung des Gehweges auf der südlichen Straßenseite in gemeinsamen Fuß- und Radweg im Zuwegungsweg, QS, Gehweg 1,80 m; Parkstraße 8,00 m; Parkstraße 2,00 m; Schutzstreifen 1,00 m; gen. Fuß-/Radweg im Zuwegungsweg 2,50 m	FÜGÜ-Richtlinien (SMA 2010, RASt 06 etc.)	7.000 €	
59	Oberbarber Straße	Fassenerstraße	Ordnung Barben	Stadt Bad Lauterberg	Stadt Bad Lauterberg, Ordnung Barben, inwärts	200	Fragezeichen der Gehwege auf der südlichen Straßenseite für den Radverkehr in Zuwegungsweg, ab 1100 km/h	7,00 min	keine Angabe	Umwandlung des Gehweges auf der südlichen Straßenseite in gemeinsamen Fuß- und Radweg im Zuwegungsweg, QS, Gehweg 1,80 m; Parkstraße 7,00 m; gen. Fuß- und Radweg im Zuwegungsweg 2,50 m	FÜGÜ-Richtlinien (SMA 2010, RASt 06 etc.)	2.000 €	
60	Oberbarber Straße	Oberbarber Straße	Scharzfelder Straße (Übergang)	Stadt Bad Lauterberg	Stadt Bad Lauterberg, aufwärts	400	Haltebedingte geführte Gehwege mit Fragezeichen für den Radverkehr in Zuwegungsweg (Breite 1,80 m), ab 1100 km/h	6,00 min	keine Angabe	Umwandlung in gen. Fuß-/Radweg im Zuwegungsweg, QS, Gehweg 1,80 m; Gesamtbreite 1,80 m; gen. Fuß-/Radweg im Zuwegungsweg 2,50 m	FÜGÜ-Richtlinien (SMA 2010, RASt 06 etc.)	20.000 €	
61	Scharzfelder Straße	Übergang	Stadt Bad Lauterberg	Stadt Bad Lauterberg, Übergang	-	-	Haltebedingte gen. Fuß-/Radweg im Zuwegungsweg einer einseitigen ab 1100 km/h	7,00 min	keine Angabe	Errichtung einer beidseitigen Quersperre zur Überleitung von Radverkehr auf den gemeinsamen Fuß-/Radweg	FÜGÜ-Richtlinien (SMA 2010, RASt 06 etc.)	35.000 €	
62	Scharzfelder Straße	Übergang	Zum Lötberg	Stadt Bad Lauterberg	Stadt Bad Lauterberg, inwärts	100	Haltebedingte geführte Gehwege mit Fragezeichen für den Radverkehr in Zuwegungsweg (Breite 2,20 m), ab 1100 km/h	6,70 min	keine Angabe	Umwandlung des Weges auf mindestens 2,50 m und Umwandlung in gen. Fuß-/Radweg im Zuwegungsweg (Parkstraße zum Lötberg), Errichtung eines einseitigen Schutzstreifen Zuwegungsweg, QS, Gehweg 1,80 m; Gesamtbreite 1,70 m; Kantarabstufung 5,00 m; gen. Fuß-/Radweg im Zuwegungsweg 2,50 m	Planungsgrundlage: BMF/BS Schutzstreifen auf schmalen Parkstraßen aufwärts	20.000 €	
63	Scharzfelder Straße	Zum Lötberg	Zechenstraße	Stadt Bad Lauterberg	Stadt Bad Lauterberg, inwärts	150	Haltebedingte geführte Gehwege mit Fragezeichen für den Radverkehr in Zuwegungsweg (Breite 3,70 m), ab 1100 km/h	6,90 min	keine Angabe	Errichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS Schutzstreifen 1,00 m; Kantarabstufung 4,00 m; gen. Fuß-/Radweg im Zuwegungsweg 2,50 m	Planungsgrundlage: BMF/BS Schutzstreifen auf schmalen Parkstraßen aufwärts	4.800 €	
64	Scharzfelder Straße	Zechenstraße	Übergang	Stadt Bad Lauterberg	Stadt Bad Lauterberg, inwärts	450	Haltebedingte Führung des Gehweges für den Radverkehr mit Breite von 3,80 m in Parkstraße Zuwegungsweg mit 2,00 m Einrichtungs Zuwegungsweg, ab 1100 km/h	7,10 min	keine Angabe	Umwandlung des Gehweges in gen. Fuß-/Radweg (Parkstraße Übergang), Errichtung eines einseitigen Schutzstreifen, Einseitige Führung Lötberg, QS, Gehweg 3,80 m; Schutzstreifen 1,70 m; Kantarabstufung 4,00 m; gen. Fuß-/Radweg im Zuwegungsweg 2,50 m	Planungsgrundlage: BMF/BS Schutzstreifen auf schmalen Parkstraßen aufwärts	10.000 €	
65	Scharzfelder Straße	Übergang	Stollweg	Stadt Bad Lauterberg	Stadt Bad Lauterberg, inwärts	250	beidseitige Führung des Gehweges für den Radverkehr mit Breite von 3,80 m in Parkstraße Zuwegungsweg mit 2,00 m Einrichtungs Zuwegungsweg, ab 1100 km/h	7,30 min	keine Angabe	Umwandlung des Gehweges in gen. Fuß-/Radweg (Parkstraße Übergang), Errichtung eines einseitigen Schutzstreifen, Einseitige Führung Lötberg, QS, Gehweg 3,80 m; Schutzstreifen 1,00 m; Kantarabstufung 5,00 m; gen. Fuß-/Radweg 3,80 m	FÜGÜ-Richtlinien (SMA 2010, RASt 06 etc.)	8.000 €	
66	Scharzfelder Straße	Übergang	Hörsenstraße	Stadt Bad Lauterberg	Stadt Bad Lauterberg, inwärts	700	Fragezeichen des Gehweges für den Radverkehr in Zuwegungsweg (Breite 3,00 m), ab 1100 km/h, einseitige Schutzstreifen in Parkstraße Zuwegungsweg (Breite 1,70 m), ab 1100 km/h	6,30 min	keine Angabe	Umwandlung des Gehweges in gen. Fuß-/Radweg im Zuwegungsweg, QS, Gehweg 3,00 m; Schutzstreifen 1,00 m; Kantarabstufung 4,00 m; gen. Fuß-/Radweg 3,00 m in 1,80 m	Planungsgrundlage: BMF/BS Schutzstreifen auf schmalen Parkstraßen aufwärts	8.000 €	
67	Scharzfelder Straße	Barbarer Straße	Mödenstraße	Stadt Bad Lauterberg	Stadt Bad Lauterberg, inwärts	400	Fragezeichen des Gehweges für den Radverkehr in Parkstraße (Breite 3,00 m), ab 1100 km/h, einseitige Schutzstreifen in Parkstraße Zuwegungsweg (Breite 1,70 m), ab 1100 km/h	6,50 min	keine Angabe	Umwandlung des Gehweges in gen. Fuß-/Radweg im Zuwegungsweg, QS, Gehweg 3,00 m; Schutzstreifen 1,70 m; Kantarabstufung 4,00 m; Parkstraße 2,00 m; gen. Fuß- und Radweg 3,00 m	Planungsgrundlage: BMF/BS Schutzstreifen auf schmalen Parkstraßen aufwärts	4.000 €	
68	Scharzfelder Straße	Bundesstraße 27	Stadt Bad Lauterberg	Stadt Bad Lauterberg, inwärts	30	ungünstige Führung des Radverkehrs auf der Parkstraße, ab 1100 km/h	> 7,00 min	keine Angabe	Umwandlung des Gehweges in gen. Fuß-/Radweg im Zuwegungsweg (Parkstraße zum Lötberg), Errichtung eines einseitigen Schutzstreifen in Parkstraße Zuwegungsweg, QS, Gehweg 3,00 m; Gesamtbreite 1,70 m; Kantarabstufung 5,00 m	FÜGÜ-Richtlinien (SMA 2010, RASt 06 etc.)	2.000 €		



# Maßnahmenkonzept: Teilabschnitt Herzberg – Scharzfeld – Bad Lauterberg



## Scharzfelder Straße – außerorts

**Maßnahme:** Schutzstreifen (1,50 m / 2,85 m / 1,50 m)

**Forschungsprojekt:** BMVI „Schutzstreifen auf schmalen Straßen“



## Kreisstraße 9 – Ortslage Scharzfeld

**Maßnahme:** Schutzstreifen (1,30 m / 4,10 m / 1,30 m)

**Forschungsprojekt:** AGFK-BW „Schutzstreifen auf schmalen Kernfahrbahnen“



## Barbiser Straße – Ortslage Barbis

**Maßnahme:** Schutzstreifen (1,50 m / 5,50 m / 1,50 m)



## Scharzfelder Straße – Ortslage Bad Lauterberg

**Maßnahme:** Umwandlung Gehweg in gem. Fuß-/Radweg im Einrichtungsverkehr + einseitiger Schutzstreifen (vorhanden)

# Maßnahmenkonzept – Zusammenfassung

- **Gesamtlänge** **34,13 km**
  - Gesicherte Radverkehrsführung **5,67 km**
  - Ungesicherte Radverkehrsführung **28,46 km**
- **Maßnahmen** **68 Stück**
  - Streckenbezogene Maßnahmen **57 Stück**
  - Punktuelle Maßnahmen **11 Stück**
- **Realisierung von Schutzstreifen** **19,06 km**
  - Innerorts **8,65 km**
    - FGSV-Richtlinien **4,30 km**
    - Forschungsprojekt AGFK BW **4,35 km**  
(„Schutzstreifen auf schmalen Kernfahrbahnen“)
  - Außerorts **10,41 km**
    - Forschungsprojekt BMVI **10,06 km**  
(„Schutzstreifen auf schmalen Straßen“)
    - Forschungsprojekt Straßen NRW **0,35 km**  
(„Markierungslösungen außerorts“)



# Pendler-Alltagsroute – Führungsformen des Radverkehrs

## Innerorts:

- beidseitige gem. Fuß-/Radwege im Einrichtungsverkehr 300 m
- beidseitige getrennte Fuß-/Radwege im Einrichtungsverkehr 290 m
- einseitiger gem. Fuß-/Radweg im Zweirichtungsverkehr 3.770 m
- Schutzstreifen
  - FGSV-Richtlinien (ERA 2010, RASSt 06 etc.) 4.300 m
  - Forschungsprojekt AGFK-BW 4.350 m
- einseitiger Schutzstreifen + gem. Fuß-/Radweg 2.850 m
- Tempo 30 2.350 m
- Tempo 30-Zone 1.750 m
- Verkehrsberuhigter Bereich 240 m
- Fußgängerzone, Radfahrer frei 500 m

## Außerorts:

- einseitiger gem. Fuß-/Radweg im Zweirichtungsverkehr 2.800 m
- Schutzstreifen
  - Forschungsprojekt Landesbetrieb Straßenbau NRW 350 m
  - Forschungsprojekt BMVI 10.060 m

---

**Gesamt: 34.130 m**

## Pendler-Alltagroute am Harzrand:

- Gesamtlänge von 34,13 km
- direkte und eindeutige Linienführung
- steigungsarm
- bevorzugte Führung an Großteil der Knoten aufgrund weitgehender Führung über das übergeordnete Straßennetz
- weitgehend asphaltierte bzw. gepflasterte Oberflächen in gutem Ausbaurzustand
  - Ausnahmen auf einzelnen Teilabschnitten, wie z.B. Ortslage Gittelde
- Beleuchtung
  - Beleuchtete Streckenabschnitte 22,12 km (65%)
  - Unbeleuchtete Streckenabschnitte 12,01 km (35%)
    - vornehmlich außerörtliche Streckenabschnitte, wie z.B. Scharzfelder Straße



## Kostensätze:

Markierung Schutzstreifen	15 – 25 € / m
Markierung Radfahrstreifen	30 – 40 € / m
Neubau / Ausbau	60 € / m <sup>2</sup>
Deckenerneuerung	25 € / m <sup>2</sup>
Bordversatz	100 € / m
Beschilderung aufheben	100 € / 50 m
Beschilderung neu	200 € / 50 m
Überleitung / Furt	5.000 € / Stk.
Querungsstelle	30.000 € / Stk.

## Zuschläge:

Unvorhersehbare Kosten	50 %
Baustelleinrichtung	ca. 10 %



## Kostenschätzung differenziert nach Baulastträgern:

• Landkreis Osterode	792.000 €
• Landesstraßenbauamt Niedersachsen	18.000 €
• Gemeinde Bad Grund	10.000 €
• Stadt Osterode am Harz	93.000 €
• Stadt Herzberg am Harz	110.000 €
• Stadt Bad Lauterberg	134.500 €

---

**Gesamtkosten:** 1.157.500 €



- I. Machbarkeitsstudie Pendler-Alltagsroute am Harzrand
- II. Radiales Netz von Radschnellverbindungen für Pendler um Göttingen

- II. Radiales Netz von Radschnellverbindungen für Pendler vom Kreisgebiet in die Stadt Göttingen
  - 1. Entwicklung des idealtypischen Netzes
  - 2. Überprüfung der Übergabepunkte zwischen der Stadt und dem Landkreis Göttingen

# Methodische Vorgehensweise

Definition des Untersuchungsgebietes



Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen



Auswertung / Analyse der Datengrundlagen



Bevölkerungsmerkmale



Verkehrliche Kriterien



Raumstruktur



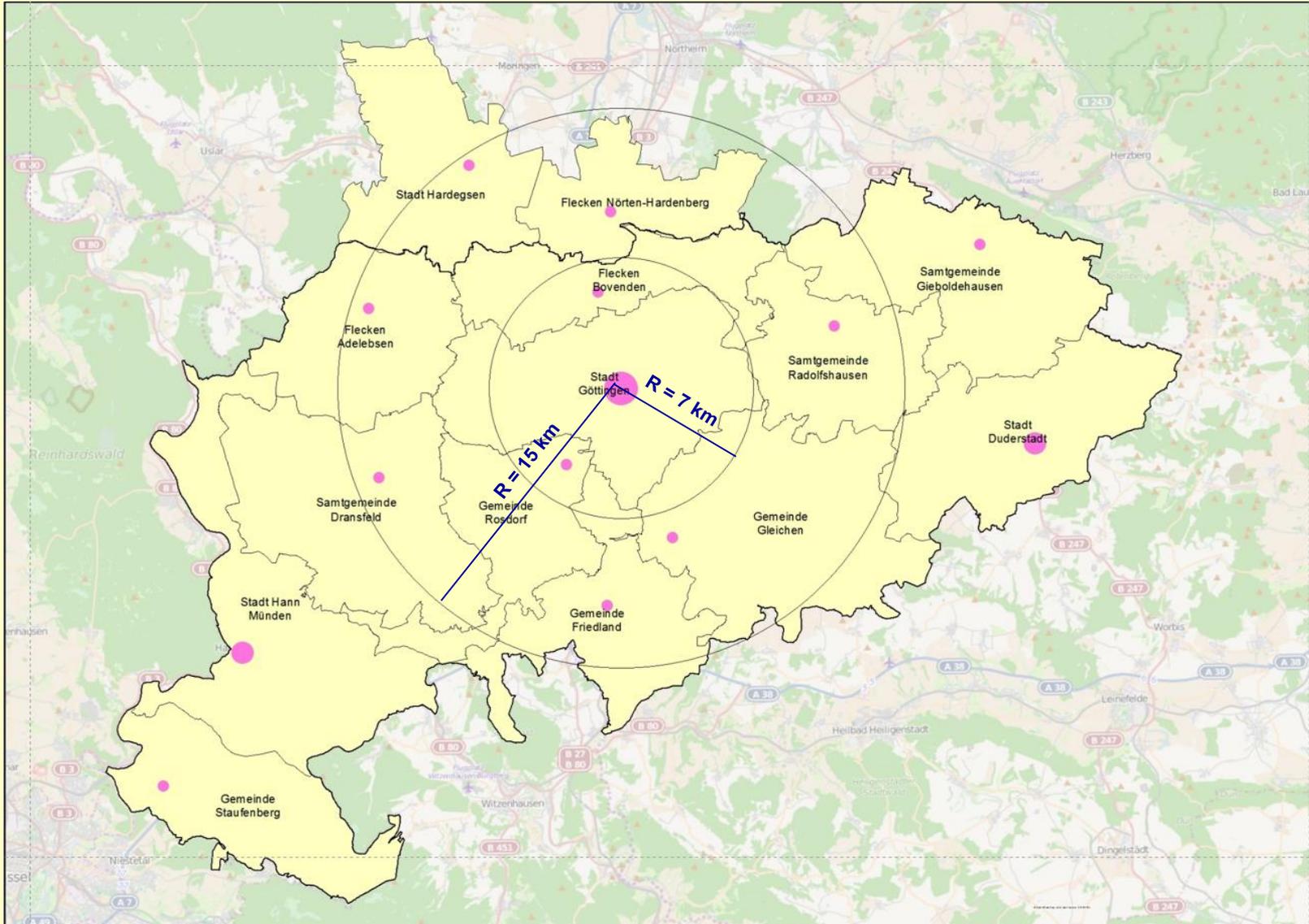
Ermittlung von Potenzialbereichen



Entwicklung eines idealtypischen Netzes an Radschnellverbindungen



# Untersuchungsgebiet



## Datengrundlagen:

- Strukturdaten
- Basisdaten zur Mobilität (MiD 2008 / 2009)
- Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Göttingen (2014)
- Nahverkehrsplan der beteiligten Kreise / Kommunen (2014)
- Landesentwicklungsplan des Landes Niedersachsen (2012)
- Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Göttingen / Rosdorf / Bovenden (2008 / 2009)
- Fahrgastbefragung am Bahnhof Göttingen (2012)
- Befragung des Kfz-Verkehrs in Göttingen (2012)

## Kriterien für die Ableitung potenzieller Radschnellverbindungen:

- Bevölkerungsmerkmale
- Verkehrliche Kriterien
- Raumstruktur

## Bevölkerungsmerkmale

- Bevölkerungsdichte
- Bevölkerungsverteilung
- Bevölkerungsentwicklung

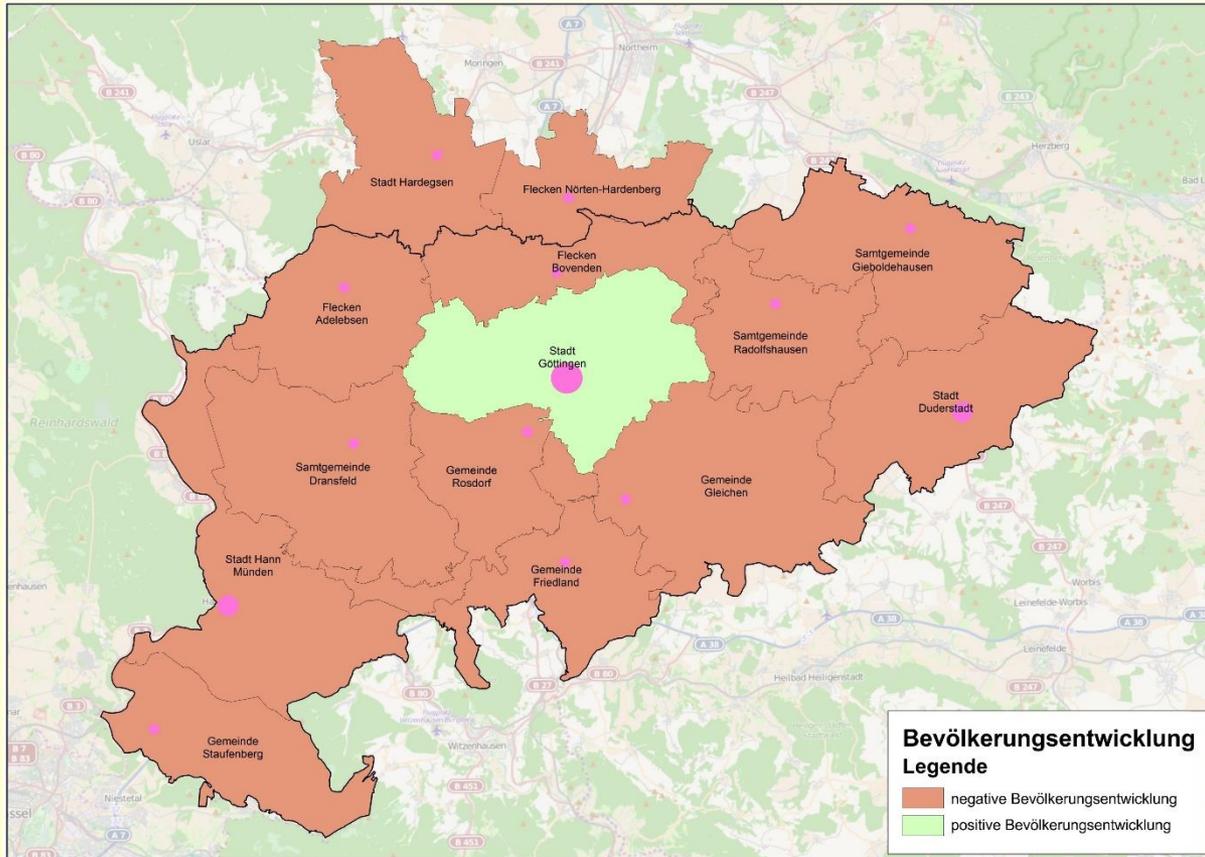
## Verkehrliche Kriterien

- Fahrradnutzung
- Pendlerströme / -verflechtungen
- Verkehrsnetz /  
Verkehrsbelastung MIV
- ÖPNV-Verbindungsqualität
- ÖV-Verbindungen /  
-Belastungen

## Raumstruktur

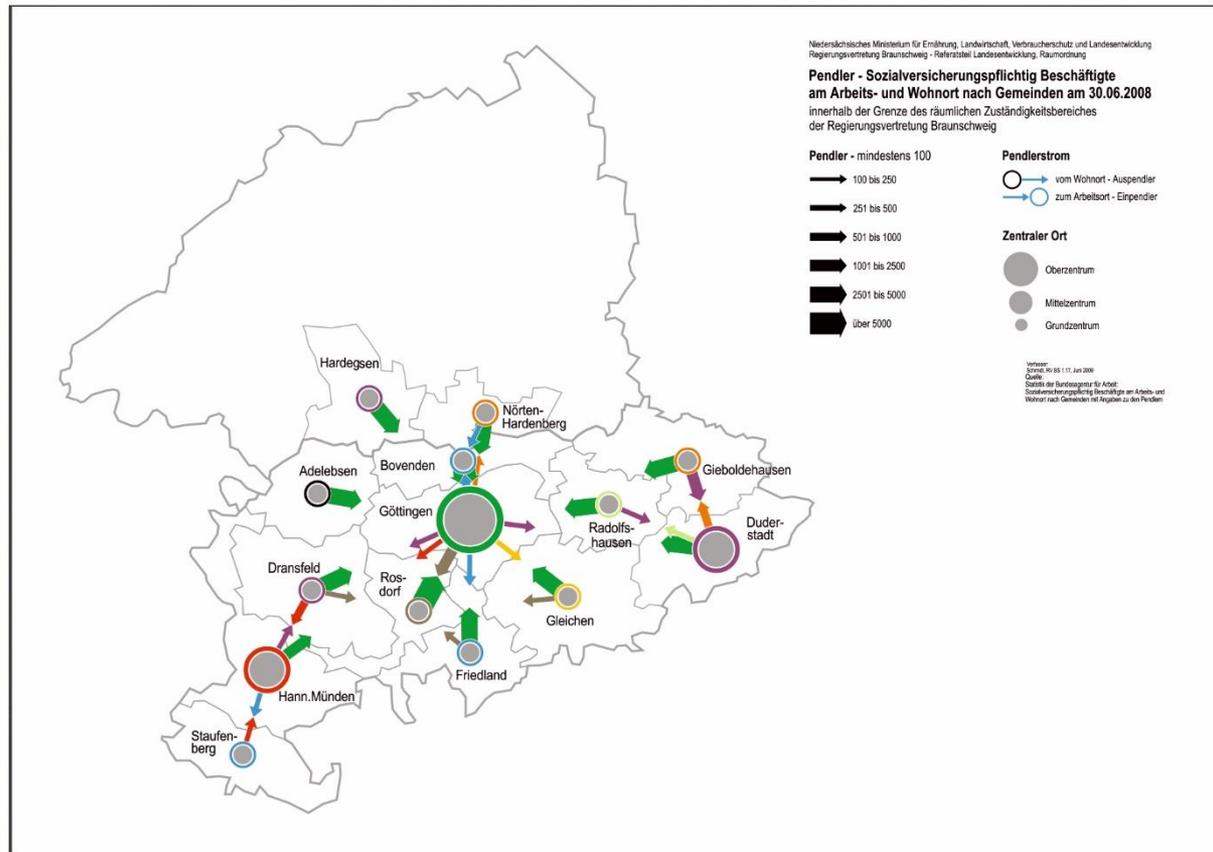
- Zentralität von Orten
- Einbindung überregional bedeutsamer  
Alltagsziele
  - Arbeitsplatzschwerpunkte
  - Hochschulen und  
weiterführende Schulen
- Verknüpfungspunkte mit dem SPNV  
und ÖPNV
- Verknüpfungspunkte zu  
Radverkehrsnetzen
  - Über-/Regionale Radwegekonzeptionen
  - Radverkehrsnetze LK Göttingen und  
Osterode
  - Kommunale Radverkehrsnetze
- Einbindung / Berücksichtigung von  
Naturräumen und Umweltaspekten
- Topographie

# Bevölkerungsmerkmale

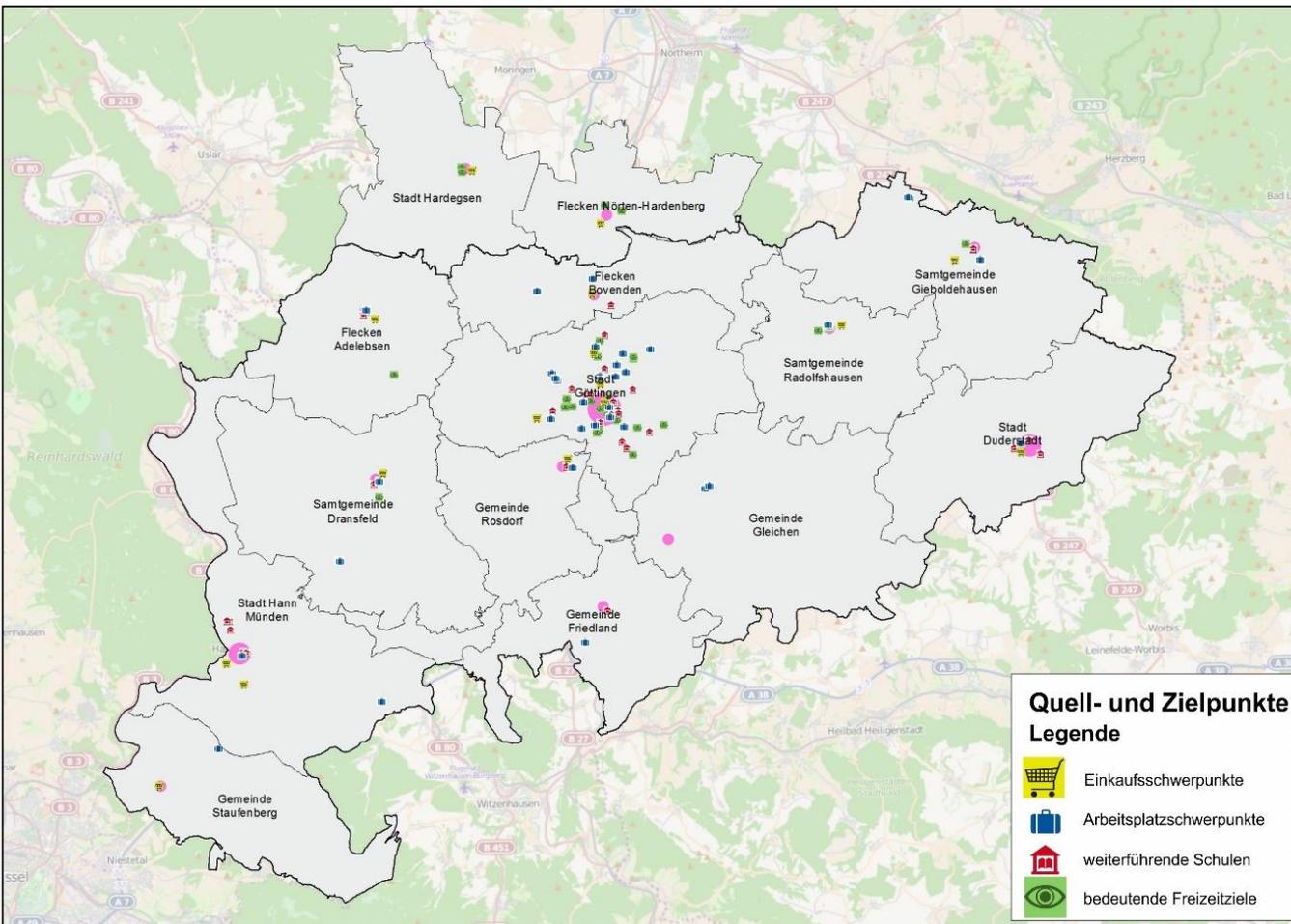


- Siedlungsschwerpunkt Göttingen (120.000 E)
- Gemeinden mit Mittelzentren haben höhere Bevölkerungszahl als Gemeinden mit Grundzentren
- Göttingen besitzt höchste Bevölkerungsdichte
- es folgen Duderstadt und Bovenden
- Untersuchungsgebiet ist Abwanderungsregion (bis 2030)
- Göttingen erfährt Zuwächse bis 2030

# Verkehrliche Kriterien



- Göttingen ist Arbeitsplatzschwerpunkt
- Pendlerströme mit starkem Bezug zu Göttingen
- Pendlerströme zu Mittelzentren
- Göttingen als Kulturstandort
- stärkste Austauschbeziehungen zwischen Göttingen und Rosdorf sowie Göttingen und Bovenden



## Oberzentrum Göttingen

- 60.000 Beschäftigte (Stand 2011)
- Kulturstandort
- Universität
- Schulen
- Versorgung

## Mittelzentrum Hann. Münden

- ca. 9.000 Beschäftigte (Stand 2011)
- Schulen
- Versorgung

## Mittelzentrum Duderstadt

➤ 7.000 Beschäftigte  
(Stand 2011)

➤ Kultur

➤ Schulen

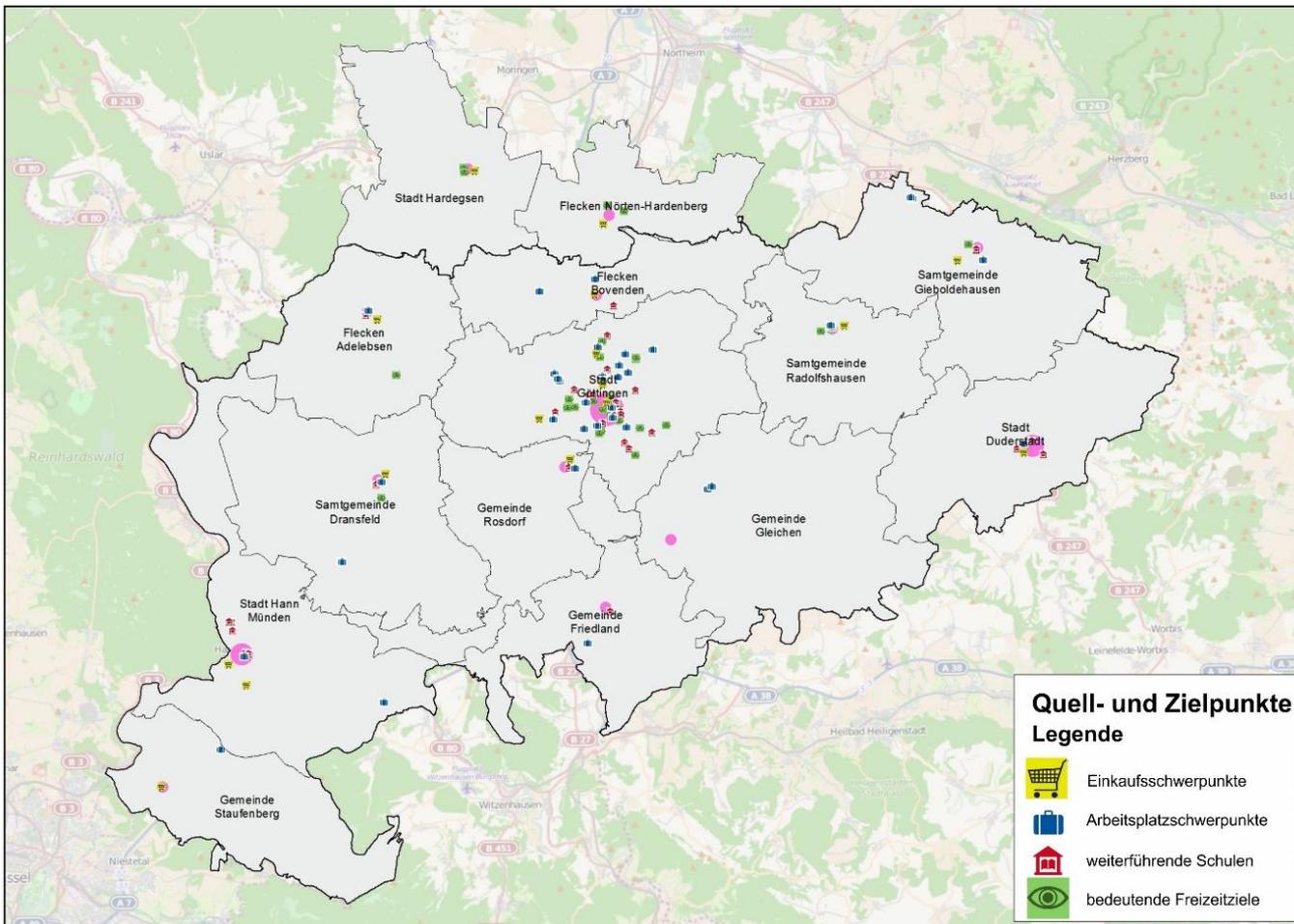
➤ Versorgung

## Grundzentren

➤ Versorgung

➤ Schule

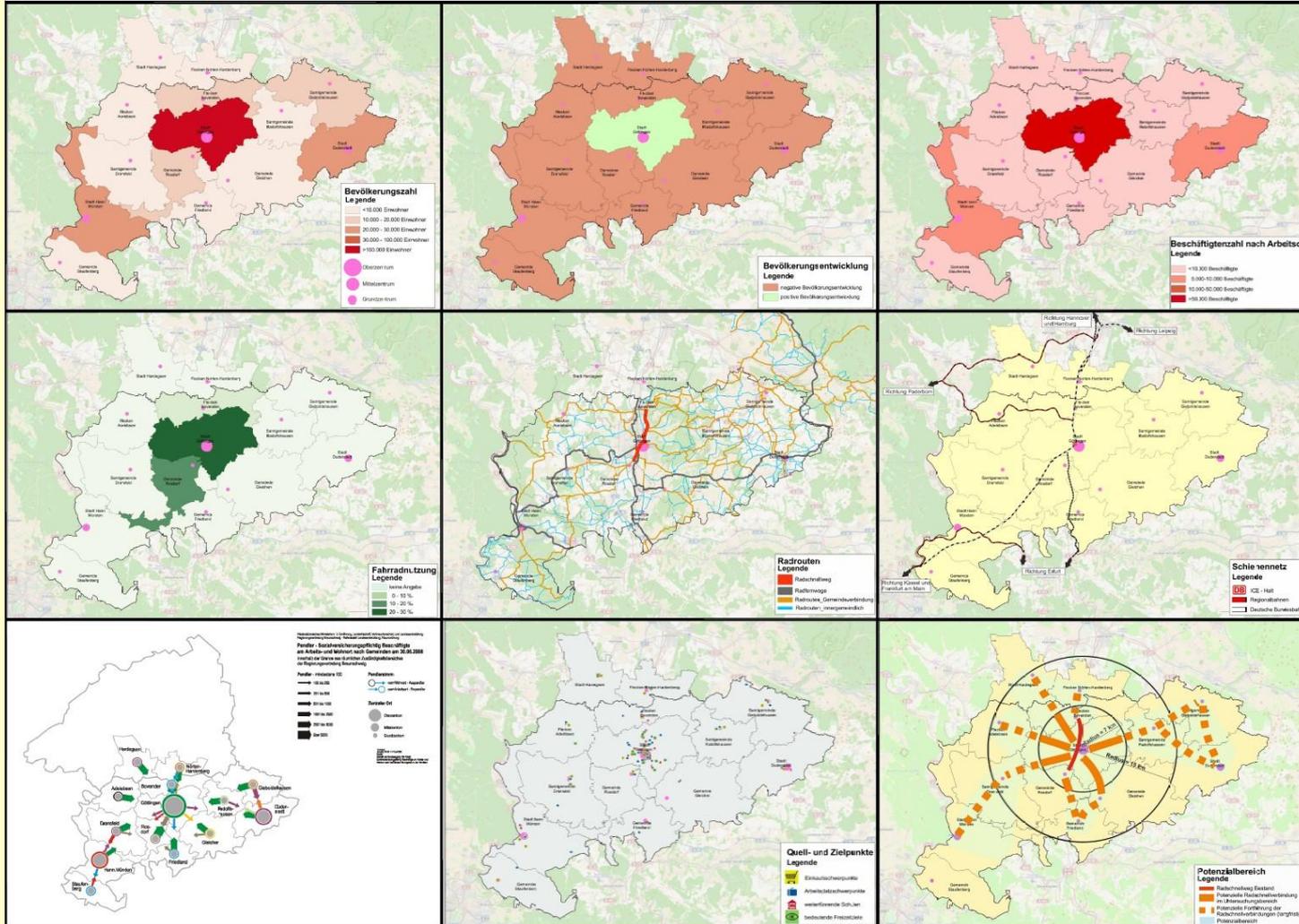
➤ teilweise Kultur



# Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen



## Masterplan "Zukunftsfähiger Radverkehr" Radiales Netz






Landkreis Göttingen & Landkreis Osterode am Harz  
 Masterplan "Zukunftsfähiger Radverkehr"  
 Radiales Netz

Potenzialanalyse



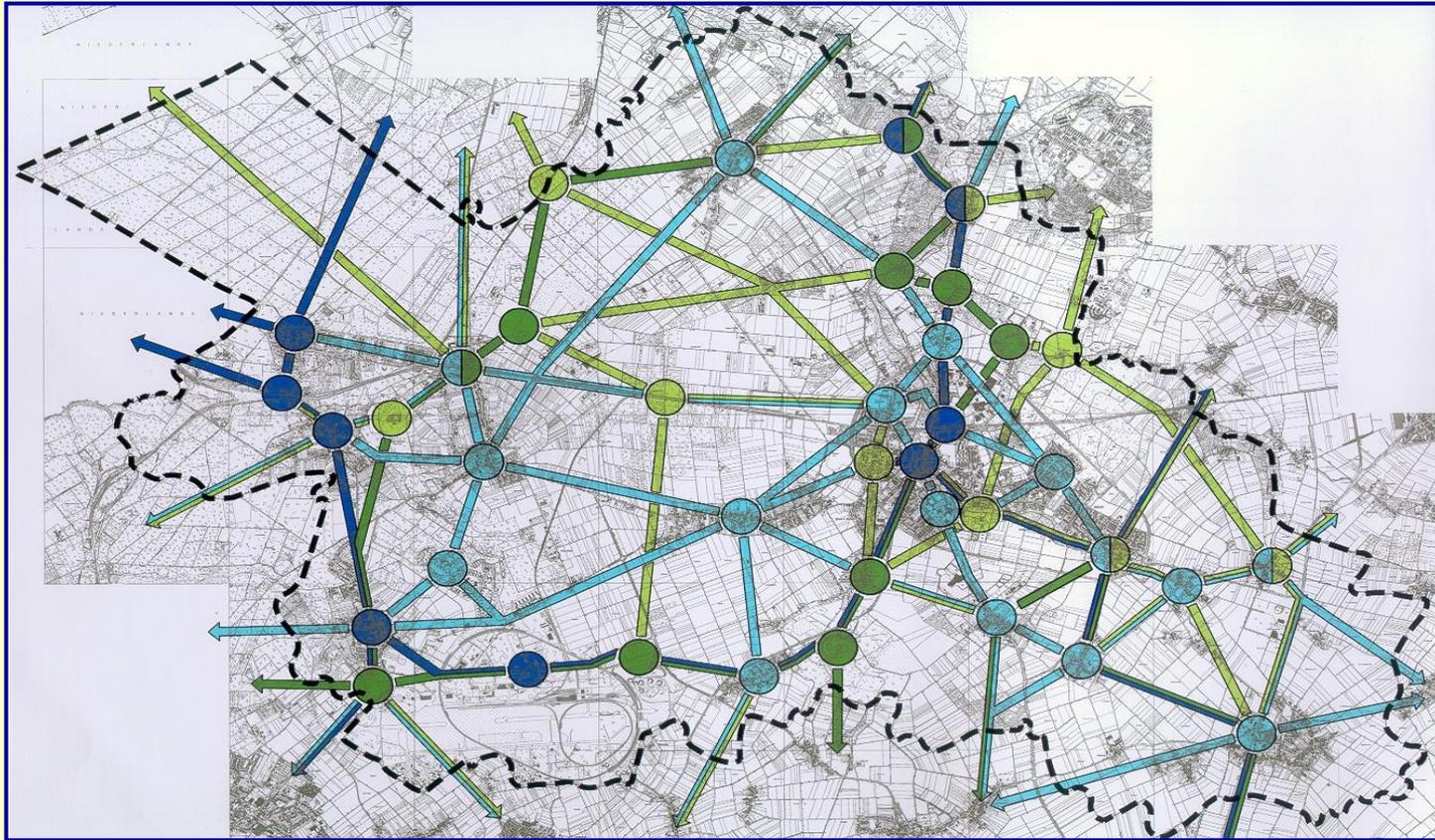
Maßstab: ohne  
 Aachen, 20.07.2015

SVAD- UND VERKEHRS-  
 PLANUNGSBÜRO KALLE  
 www.svk-kalle.de  
 38100 Göttingen, Tel. 0551 393-110  
 38100 Osterode, Tel. 05523 93-110  
 38100 Dröbich, Tel. 05523 93-110




## Idealtypisches Netz der Zielverbindungen

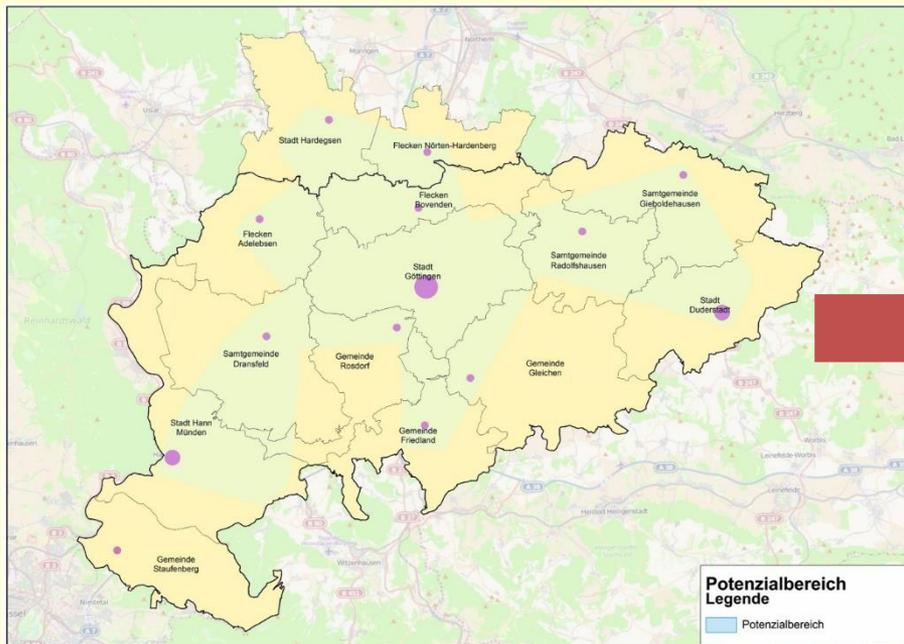
- Ausrichtung der Radschnellverbindungen als „Korridore“
- noch ohne genaue Definition der Lage der Radverkehrsanlage



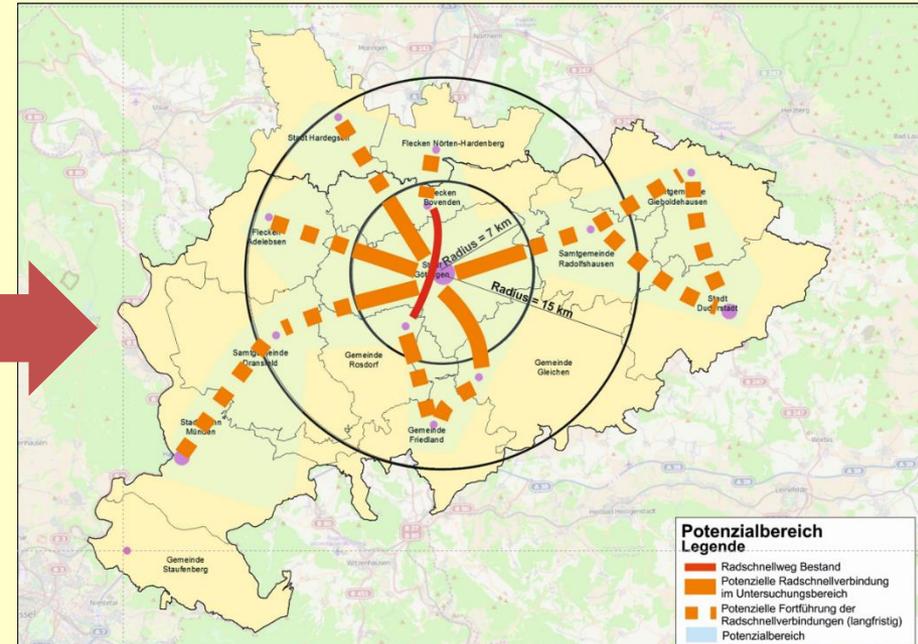
# Idealtypisches Netz

- Ermittlung von **Potenzialbereichen** für die Stadt Göttingen und Umgebung durch Überlagerung der Analyseergebnisse für die Kriterien (Bevölkerungsmerkmale, Verkehr, Raumstruktur)
- vorrangige Verbindung dieser Potentialbereiche mittels Achsen

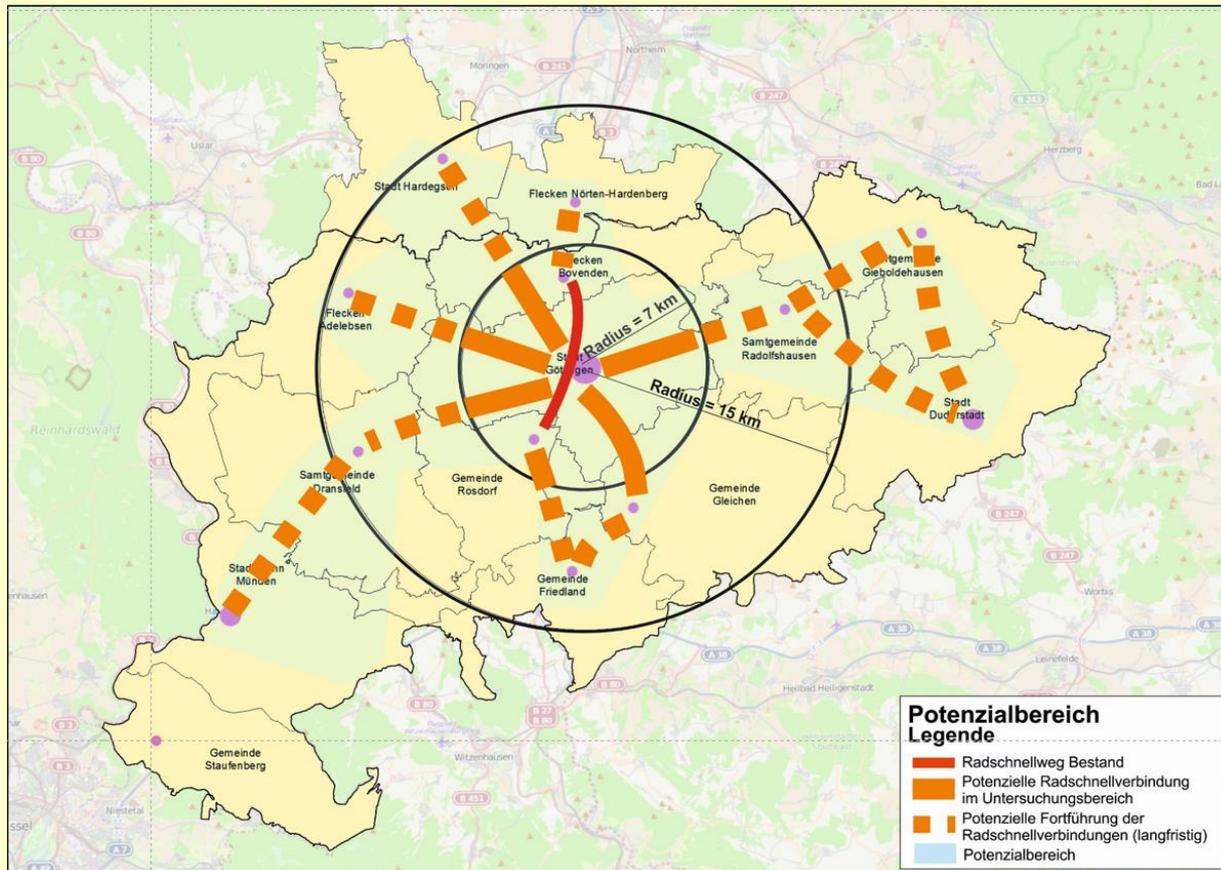
## Potenzialbereich



## Potenzielle Radschnellverbindungen



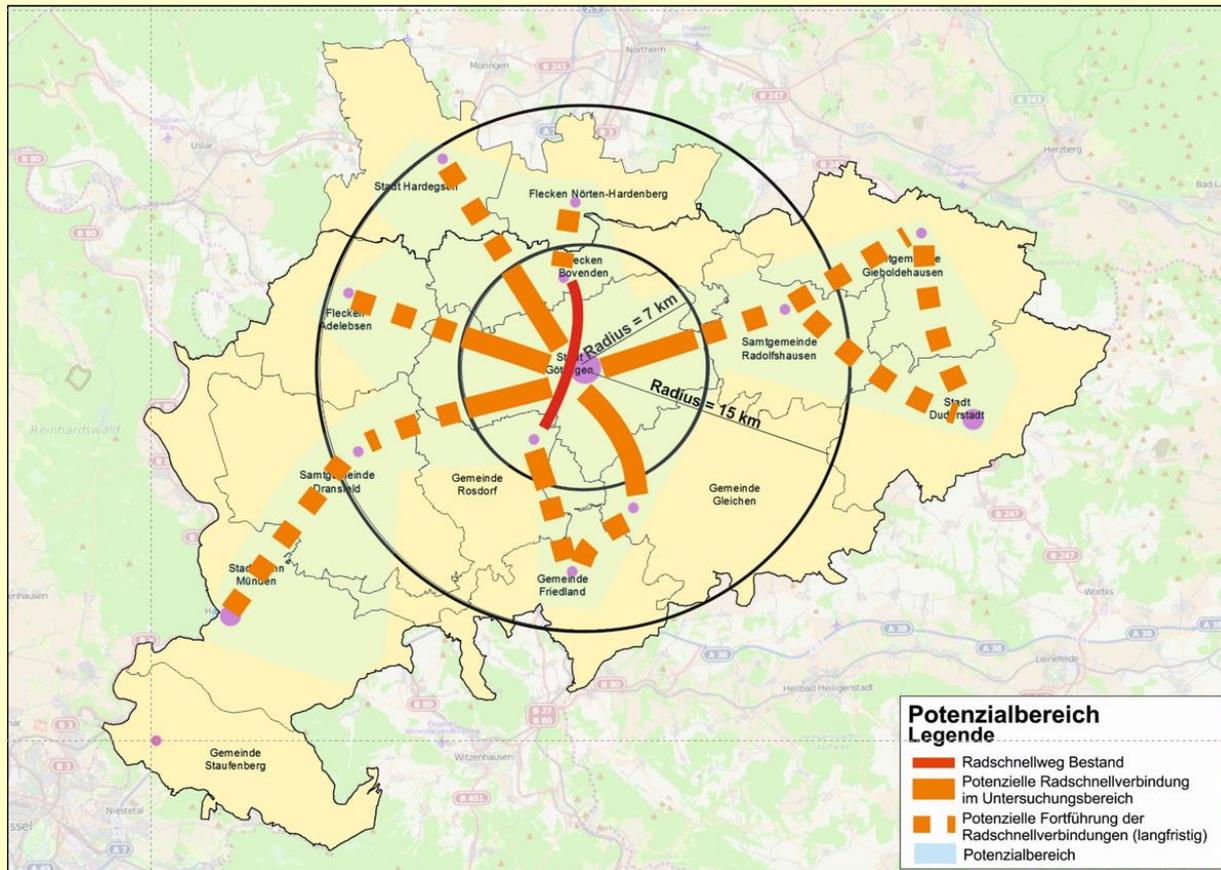
# Idealtypisches Netz



## Potenzielle Radschnellverbindungen im Untersuchungsgebiet:

- Göttingen → Radolfshausen (Ebergötzen)
- Göttingen → Dransfeld
- Rosdorf → Friedland (Groß Schneen)
- Göttingen → Gleichen (Reinhausen)
- Göttingen → Hardegsen
- Göttingen → Adelebsen

# Idealtypisches Netz



## Potenzielle Fortführung der Radschnellverbindungen (langfristig):

- Radolfshausen (Ebergötzen) → Gieboldehausen
- Gieboldehausen → Duderstadt
- Radolfshausen (Ebergötzen) → Duderstadt
- Dransfeld → Hann. Münden
- Bovenden → Nörten-Hardenberg
- Gleichens (Reinhausen) → Friedland (Groß Schneen)

- II. Radiales Netz von Radschnellverbindungen für Pendler vom Kreisgebiet in die Stadt Göttingen
  - 1. Entwicklung des idealtypischen Netzes
  - 2. Überprüfung der Übergabepunkte zwischen der Stadt und dem Landkreis Göttingen

# Methodische Vorgehensweise

Definition der Übergabepunkte

Bestandsaufnahme vor Ort

StVO-Mängelanalyse

Aufnahme der Führungsform

Maßnahmenkonzept für Übergabepunkte

Definition der Maßnahmen

Netzlücken

mangelhafte RVA

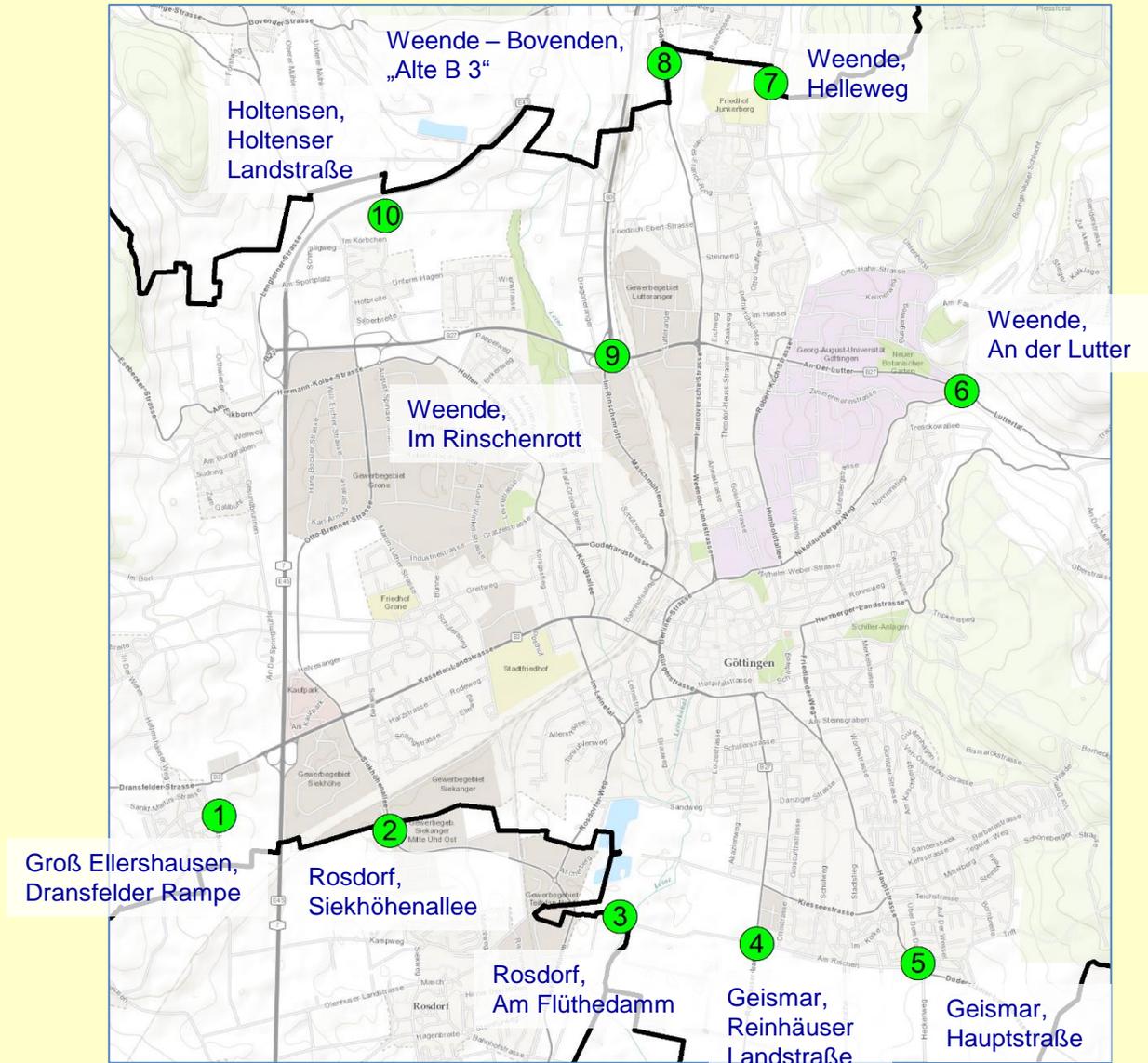
punktuelle Mängel

Maßnahmenempfehlung

Kostenschätzung

# Übersichtsplan der Übergabepunkte

10 Standorte:



## Vor Ort-Erhebung



# Bestandsaufnahme – Allgemeine Vorgehensweise

Bestandsaufnahme für alle Übergabepunkte:

- **Art der Radverkehrsführung**

Existente Radverkehrsanlagen:

- **Sicherheits-,**
- **Komfort- und**
- **Beschilderungsmängel**

Netzlücken:

- **Aufnahme der Querschnitte**



# Bestandsaufnahme – Allgemeine Vorgehensweise

## Bestandsaufnahme existenter Radverkehrsanlagen, Aufnahme von **Sicherheits-, Komfort- und Beschilderungsmängeln**



# Aufnahme aller Führungsformen

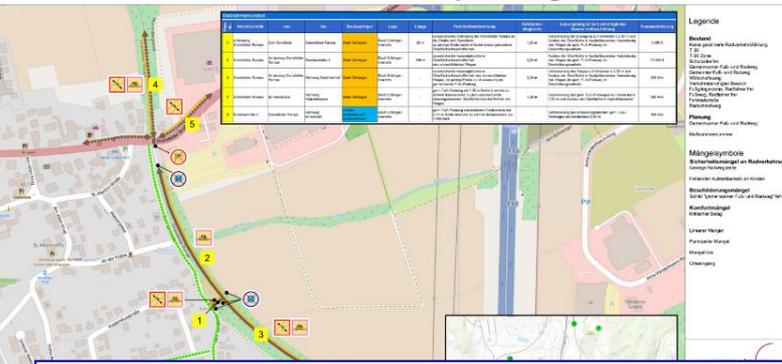


**+ Netzlücken: Aufmaß der Fahrbahn**

# Übersichtsplan: Führungsformen des Radverkehrs

## Art der Radverkehrsführung

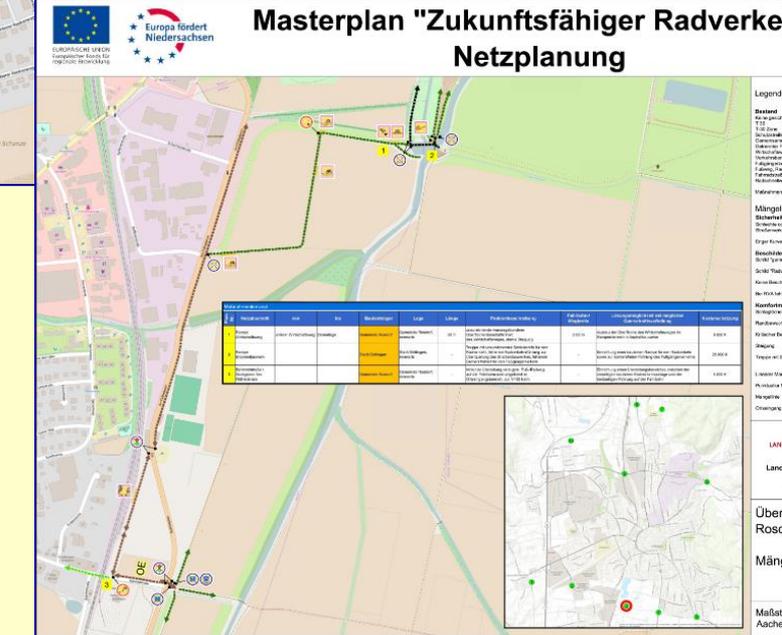

**Masterplan "Zukunftsfähiger Radverkehr" Netzplanung**

### Legende

**Bestand**

- Keine gesicherte Radverkehrsführung
- T 30
- T-30 Zone
- Schutzstreifen
- Gemeinsamer Fuß- und Radweg
- Getrennter Fuß- und Radweg
- Wirtschaftsweg
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Fußgängerzone, Radfahrer frei
- Fußweg, Radfahrer frei
- Fahrradstraße
- Radschnellweg



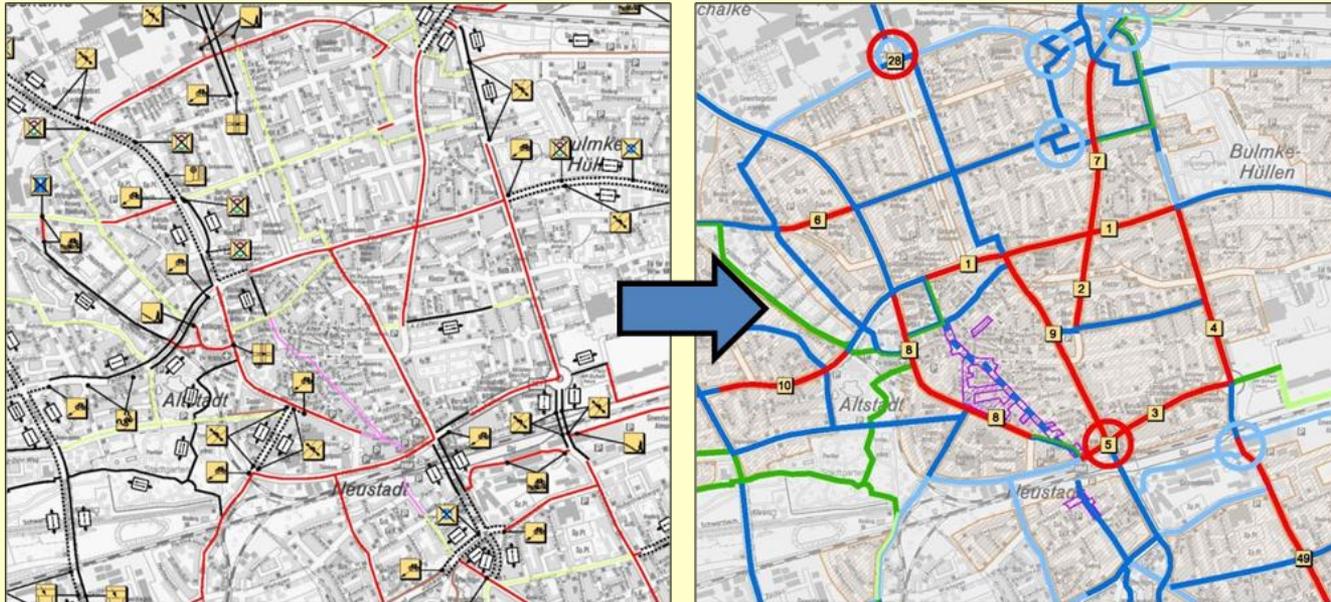

**Legende**

**Bestand**  
 ohne gesicherte Radverkehrsführung  
 T 30  
 T-30 Zone  
 Schutzstreifen  
 Gemeinsamer Fuß- und Radweg  
 Getrennter Fuß- und Radweg  
 Wirtschaftsweg  
 Verkehrsberuhigter Bereich  
 Fußgängerzone, Radfahrer frei  
 Fußweg, Radfahrer frei  
 Fahrradstraße  
 Radschnellweg

Landeskreis Göttingen  
 Landkreis Göttingen & Landkreis Osterode am Harz  
 Masterplan "Zukunftsfähiger Radverkehr" Netzplanung  
 Übergabepunkt 3  
 Rosdorf  
 Mängelanalyse  
 Maßstab: ohne  
 Aachen, 20.07.2015

## Definition von Maßnahmen:

- abgeleitet aus systematischer Bestandsaufnahme (StVO-Überprüfung) der Radverkehrsführung an Übergabepunkten
  - Netzlücken (keine Sicherung des Radverkehrs)
  - mangelhafte Radverkehrsanlagen (z.B. zu geringe Breite)
  - punktuelle Mängel (z.B. fehlende Querungshilfen)



# Beispiel: Überprüfung der Übergabepunkte – Übergabepunkt 1

## Maßnahmenkonzept

Plan-Nr.	Netzabschnitt	von	bis	Baulastträger	Lage	Länge	Problembeschreibung	Fahrbahn-/Wegbreite	Lösungsmöglichkeit mit möglicher Querschnittsaufteilung	Kostenschätzung
1	Anbindung Dransfelder Rampe	Zum Sonsfelde	Dransfelder Rampe	Stadt Göttingen	Stadt Göttingen, innerorts	20 m	unzureichende Anbindung der Dransfelder Rampe an die Straße zum Sonsfelde, zu geringe Breite sowie kritische wassergebundene Oberflächenbeschaffenheit	1,25 m	Verbreiterung der Zuwegung auf mindestens 2,50 m und Ausbau der Oberfläche in Asphaltbauweise, Ausweisung des Weges als gem. Fuß-/Radweg im Zweirichtungsverkehr	6.000 €
2	Dransfelder Rampe	Anbindung Dransfelder Rampe	Bundesstraße 3	Stadt Göttingen	Stadt Göttingen innerorts	300 m	unzureichende wassergebundene Oberflächenbeschaffenheit des unbeschilderten Weges	2,50 m	Ausbau der Oberfläche in Asphaltbauweise, Ausweisung des Weges als gem. Fuß-/Radweg im Zweirichtungsverkehr	75.000 €
3	Dransfelder Rampe	Anbindung Dransfelder Rampe	Richtung Stadtfriedhof	Stadt Göttingen	Stadt Göttingen innerorts	-	unzureichende wassergebundene Oberflächenbeschaffenheit des unbeschilderten Weges, zu geringe Breite zur Ausweisung als gemeinsamer Fuß-/Radweg	2,30 m	Verbreiterung des Weges auf mindestens 2,50 m und Ausbau der Oberfläche in Asphaltbauweise, Ausweisung des Weges als gem. Fuß-/Radweg im Zweirichtungsverkehr	250 €/m
4	Dransfelder Rampe	Bundesstraße	Richtung Hetjershausen	Stadt Göttingen	Stadt Göttingen innerorts	-	gem. Fuß-/Radweg mit 1,35 m Breite innerorts zu schmal dimensioniert, zudem unzureichende wassergebundene Oberflächenbeschaffenheit des Weges	1,35 m	Verbreiterung des gem. Fuß-/Radweges auf mindestens 2,50 m und Ausbau der Oberfläche in Asphaltbauweise	250 €/m
5	Bundesstraße 3	Dransfelder Rampe	Richtung Innenstadt	Landesstraßenbauamt Niedersachsen	Stadt Göttingen innerorts	-	gem. Fuß-/Radweg auf nördlicher Straßenseite mit 2,15 m Breite innerorts zu schmal dimensioniert, zul. V=50 km/h	-	Verbreiterung des straßenbegleitenden gem. Fuß-/Radweges auf mindestens 2,50 m	200 €/m



*Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!*



**STADT- UND VERKEHRSPLANUNGSBÜRO KAULEN**

www.svk-kaulen.de  
Tel.: 0241/33 44 4  
Deliusstraße 2

info@svk-kaulen.de  
Fax: 0241/33 44 5  
D-52064 Aachen



*LK Göttingen / Osterode – Masterplan „Zukunftsfähiger Radverkehr“*