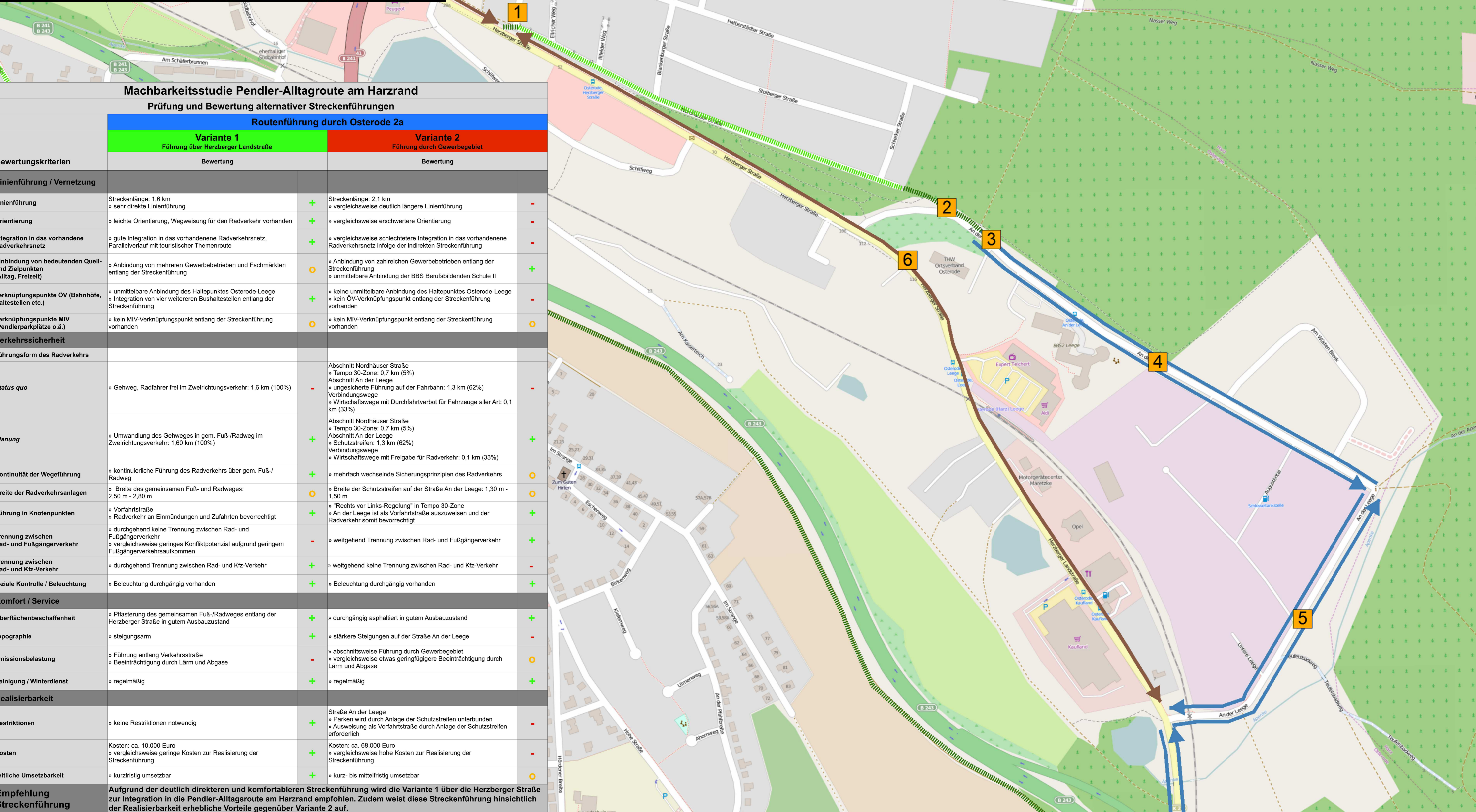


# Machbarkeitsstudie Pendler-Alltagsroute am Harzrand

## Prüfung und Bewertung alternativer Streckenführungen - Routenführung durch Osterode 2a - Teilabschnitt Apenkebreite bis Kreisstraße 27

### Maßnahmenkonzept

Plan-Nr.	Netzabschnitt	von	bis	Baulasträger	Lage	Länge	Problembeschreibung	Fahrbahnbreite	Verkehrsbelastung (DTV)	Lösungsmöglichkeit mit möglicher Querschnittsaufteilung	Kostenschätzung	Anmerkungen
<b>Variante 1 - Führung über Herzberger Straße</b>												
6	Herzberger Straße	Bornecksgasse	An der Leege (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 €	
<b>Variante 2 - Führung durch Gewerbegebiet</b>												
1	Wirtschaftsweg	Herzberger Straße	Nordhäuser Straße	Stadt Osterode	Stadt Osterode, innerorts	30 m	Wirtschaftsweg mit Verbot der Durchfahrt für Fahrzeuge aller Art (SVO-VZ-Nr. 250)	2,50 m	keine Angabe	Freigabe des Wirtschaftsweges für den Radverkehr in beide Richtungen (SVO-VZ-Nr. 1022-10)	500 €	
2	Wirtschaftsweg	Nordhäuser Straße	An der Leege	Stadt Osterode	Stadt Osterode, innerorts	100 m	Wirtschaftsweg mit Verbot der Durchfahrt für Fahrzeuge aller Art (SVO-VZ-Nr. 250)	2,90 m	keine Angabe	Freigabe des Wirtschaftsweges für den Radverkehr in beide Richtungen (SVO-VZ-Nr. 1022-10)	500 €	
3	Wirtschaftsweg / An der Leege			Stadt Osterode	Stadt Osterode, innerorts	-	fehlende Querungshilfe zur Überleitung des Radverkehrs vom Wirtschaftsweg auf die Straße An der Leege	-	keine Angabe	Einrichtung einer baulichen Querungshilfe	35.000 €	
4	An der Leege	Wirtschaftsweg	An der Apenke	Stadt Osterode	Stadt Osterode, innerorts	750 m	ungesicherte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, punktuell Parken am Fahrbahrand, zul. V=50 km/h	8,50 m	keine Angabe	Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS: Schutzstreifen 1,50 m, Kernfahrbahn 5,50 m, Schutzstreifen 1,50 m	18.500 €	Parken wird durch Anlage der Schutzstreifen unterbunden
5	An der Leege	An der Apenke	Kreisstraße 27	Stadt Osterode	Stadt Osterode, innerorts	550 m	ungesicherte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, einseitige Parkbuchten, zul. V=50 km/h	6,70 m	keine Angabe	Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen, QS: Parkbucht 2,00 m, Sicherheitsrenntreifen in Parkbucht integriert 0,50 m, Schutzstreifen 1,30 m, Kernfahrbahn 4,10 m, Schutzstreifen 1,30 m, Gehweg 1,50 m	13.500 €	Ausweisung der Straße An der Leege als "Vorfahrtstraße"



### 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

**Landkreis Göttingen**

Landkreis Göttingen & Landkreis Osterode am Harz

**Masterplan "Zukunftsfähiger Radverkehr" Pendler-Alltagsroute**

Landkreise  
Göttingen / Osterode

Prüfung und Bewertung  
alternativer Streckenführungen  
Osterode 2a

Maßstab: ohne  
Aachen, 08.06.2015

STADT- UND VERKEHRS-  
PLANUNGSBÜRO KAULEN

www.stadtkaulen.de info@stadtkaulen.de  
Tel.: 0241/33 44 4 Fax: 0241/33 44 5  
Dehlstraße 2 D-82064 Aachen

### Machbarkeitsstudie Pendler-Alltagsroute am Harzrand

#### Prüfung und Bewertung alternativer Streckenführungen

##### Routenführung durch Osterode 2a

Bewertungskriterien	Bewertung	
	Variante 1 Führung über Herzberger Landstraße	Variante 2 Führung durch Gewerbegebiet
<b>Linienführung / Vernetzung</b>		
<b>Linienführung</b>	Streckenlänge: 1,6 km » sehr direkte Linienführung	Streckenlänge: 2,1 km » vergleichsweise deutlich längere Linienführung
<b>Orientierung</b>	» leichte Orientierung, Wegweisung für den Radverkehr vorhanden	» vergleichsweise erschwerte Orientierung
<b>Integration in das vorhandene Radverkehrsnetz</b>	» gute Integration in das vorhandene Radverkehrsnetz, Parallelverlauf mit touristischer Themenroute	» vergleichsweise schlechtere Integration in das vorhandene Radverkehrsnetz infolge der indirekten Streckenführung
<b>Einbindung von bedeutenden Quell- und Zielpunkten (Alltag, Freizeit)</b>	» Anbindung von mehreren Gewerbebetrieben und Fachmärkten entlang der Streckenführung	» Anbindung von zahlreichen Gewerbebetrieben entlang der Streckenführung » unmittelbare Anbindung der BBS Berufsbildenden Schule II
<b>Verknüpfungspunkte ÖV (Bahnhöfe, Haltestellen etc.)</b>	» unmittelbare Anbindung des Haltepunktes Osterode-Leege » Integration von vier weiteren Bushaltestellen entlang der Streckenführung	» keine unmittelbare Anbindung des Haltepunktes Osterode-Leege » kein ÖV-Verknüpfungspunkt entlang der Streckenführung vorhanden
<b>Verknüpfungspunkte MIV (Pendlerparkplätze o.ä.)</b>	» kein MIV-Verknüpfungspunkt entlang der Streckenführung vorhanden	» kein MIV-Verknüpfungspunkt entlang der Streckenführung vorhanden
<b>Verkehrssicherheit</b>		
<b>Führungsform des Radverkehrs</b>		
<b>Status quo</b>	» Gehweg, Radfahrer frei im Zweirichtungsverkehr: 1,6 km (100%)	» Abschnitt Nordhäuser Straße » Tempo 30-Zone: 0,7 km (5%) » Abschnitt An der Leege » ungesicherte Führung auf der Fahrbahn: 1,3 km (62%) » Verbindungsweg » Wirtschaftsweg mit Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge aller Art: 0,1 km (33%)
<b>Planung</b>	» Umwandlung des Gehweges in gem. Fuß-/Radweg im Zweirichtungsverkehr: 1,60 km (100%)	» Abschnitt Nordhäuser Straße » Tempo 30-Zone: 0,7 km (5%) » Abschnitt An der Leege » Schutzstreifen: 1,3 km (62%) » Verbindungsweg » Wirtschaftsweg mit Freigabe für Radverkehr: 0,1 km (33%)
<b>Kontinuität der Wegführung</b>	» kontinuierliche Führung des Radverkehrs über gem. Fuß-/Radweg	» mehrfach wechselnde Sicherungsprinzipien des Radverkehrs
<b>Breite der Radverkehrsanlagen</b>	» Breite des gemeinsamen Fuß- und Radweges: 2,50 m - 2,80 m	» Breite der Schutzstreifen auf der Straße An der Leege: 1,30 m - 1,50 m
<b>Führung in Knotenpunkten</b>	» Vorfahrtstraße » Radverkehr an Einmündungen und Zufahrten bevorrechtigt	» "Rechts vor Links"-Regelung in Tempo 30-Zone » An der Leege ist als Vorfahrtstraße auszuweisen und der Radverkehr somit bevorrechtigt
<b>Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr</b>	» durchgehend keine Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr	» weitgehend Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr
<b>Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr</b>	» durchgehend Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr	» weitgehend keine Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr
<b>soziale Kontrolle / Beleuchtung</b>	» Beleuchtung durchgängig vorhanden	» Beleuchtung durchgängig vorhanden
<b>Komfort / Service</b>		
<b>Oberflächenbeschaffenheit</b>	» Pflasterung des gemeinsamen Fuß-/Radweges entlang der Herzberger Straße in gutem Ausbaurzustand	» durchgängig asphaltiert in gutem Ausbaurzustand
<b>Topographie</b>	» steigungsarm	» stärkere Steigungen auf der Straße An der Leege
<b>Emissionsbelastung</b>	» Führung entlang Verkehrsstraße » Beeinträchtigung durch Lärm und Abgase	» abschnittsweise Führung durch Gewerbegebiet » vergleichsweise etwas geringfügigere Beeinträchtigung durch Lärm und Abgase
<b>Reinigung / Winterdienst</b>	» regelmäßig	» regelmäßig
<b>Realisierbarkeit</b>		
<b>Restriktionen</b>	» keine Restriktionen notwendig	» Straße An der Leege » Parken wird durch Anlage der Schutzstreifen unterbunden » Ausweisung als Vorfahrtstraße durch Anlage der Schutzstreifen erforderlich
<b>Kosten</b>	Kosten: ca. 10.000 Euro » vergleichsweise geringe Kosten zur Realisierung der Streckenführung	Kosten: ca. 68.000 Euro » vergleichsweise hohe Kosten zur Realisierung der Streckenführung
<b>zeitliche Umsetzbarkeit</b>	» kurzfristig umsetzbar	» kurz- bis mittelfristig umsetzbar
<b>Empfehlung Streckenführung</b>	Aufgrund der deutlich direkteren und komfortableren Streckenführung wird die Variante 1 über die Herzberger Straße zur Integration in die Pendler-Alltagsroute am Harzrand empfohlen. Zudem weist diese Streckenführung hinsichtlich der Realisierbarkeit erhebliche Vorteile gegenüber Variante 2 auf.	