

Machbarkeitsstudie Pendler-Alltagsroute am Harzrand



Prüfung und Bewertung alternativer Streckenführungen - Routenführung durch Herzberg

Maßnahmenkonzept

Plan-Nr.	Netzabschnitt	von	bis	Baulastträger	Lage	Länge	Problembeschreibung	Fahrbahnbreite	Verkehrsbelastung (DTV)	Lösungsmöglichkeit mit möglicher Querschnittsaufteilung	Kostenschätzung
Variante 1 - Führung über Bundesstraße 243											
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											

Machbarkeitsstudie Pendler-Alltagsroute am Harzrand

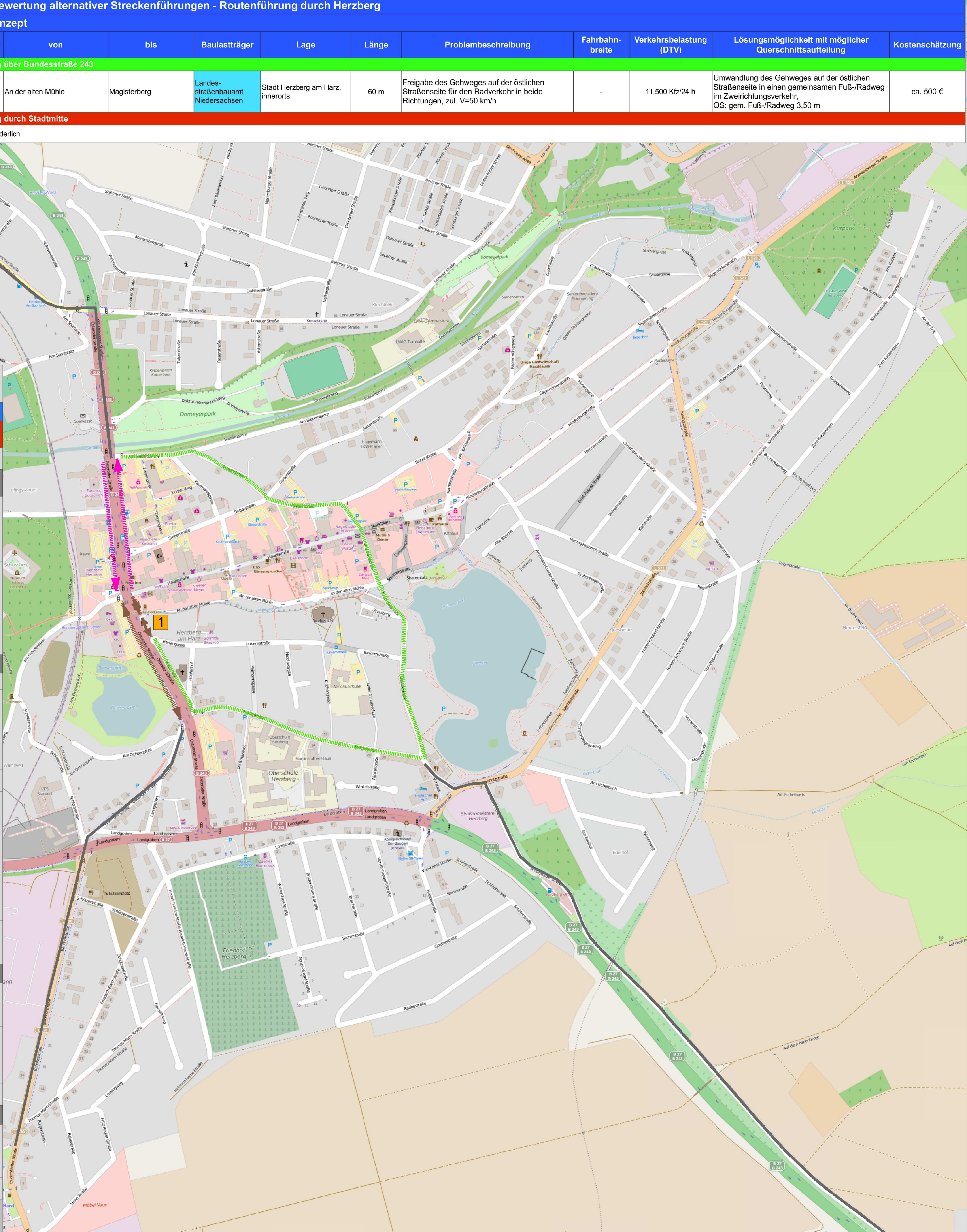
Prüfung und Bewertung alternativer Streckenführungen

Routenführung durch Herzberg

	Variante 1 Führung über Bundesstraße 243	Variante 2 Führung durch Stadtmitte
--	---	--

Bewertungskriterien	Bewertung	Bewertung
Linienführung / Vernetzung		
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	» gute Integration in das vorhandene Radverkehrsnetz, Parallelverlauf mit touristischer Themenroute
Einbindung von bedeutenden Quell- 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	» Führung durch Stadtmitte mit größtenteils Wohnbebauung sowie geschäftlicher Umfeldnutzung im Bereich Hauptstraße, Marktplatz, Brauhausgasse
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 » vergleichsweise ungünstige Anbindung des Bahnhofs Herzberg
Verknüpfungspunkte MIV (Pendlerparkplätze o.ä.)	» Integration der öffentlichen Parkplätze im Bereich der Hauptstraße in die Routenführung	» Anbindung von mehreren öffentlichen Parkplätzen entlang der Streckenführung
Verkehrssicherheit		
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	» Tempo 30-Zone: 1,1 km (100%)
Kontinuität der Wegeführung	» mehrfach wechselnde Führungsform des Radverkehrs	» kontinuierliche Führung des Radverkehrs durch 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	» keine Führung über Radverkehrsanlage
Führung in Knotenpunkten	» Abschnitt Am Sieberdamm - Poststraße » Vorfahrtsstraße » Radverkehr an Knotenpunkten lichtsignalreguliert geführt » Abschnitt Poststraße und Heidestraße » "Rechts vor-Links-Regelung" in Tempo 30-Zone » Radverkehr an Knotenpunkten untergeordnet (Zeitverlust)	» "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	» durchgehend Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr
Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr	» auf dem Teilschnitt Heidestraße 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	» Abschnitt Am Sieberdamm - Poststraße » Pflasterung Fuß-/Radwege in gutem Ausbaurzustand » Abschnitt Poststraße und Heidestraße » 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 » vergleichsweise geringe Beeinträchtigung durch Lärm und Abgase
Reinigung / Winterdienst	» regelmäßig	» regelmäßig
Realisierbarkeit		
Restriktionen	» keine Restriktionen notwendig	» keine Restriktionen notwendig
Kosten	» Kosten: ca. 500 Euro » sehr geringe Kosten zur Realisierung der Streckenführung	» keine Kosten zur Realisierung der Streckenführung
zeitliche Umsetzbarkeit	» kurzfristig umsetzbar	» sofort umsetzbar

Empfehlung Streckenführung
Aufgrund der Einbindung einer Mehrzahl von bedeutenden Quell- und Zielpunkten sowie insbesondere des Bahnhofs Herzberg wird die Variante 1 über die Bundesstraße 243 zur Integration in die Pendler-Alltagsroute am Harzrand empfohlen.



Legende

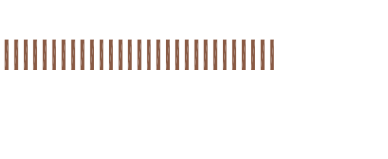
Route 

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 