Region Hannover

K 112 Dorfstraße in der OD Heeßel

Sanierung, Markierung Radverkehr

ENTWURFSPLANUNG

Wiebke Schepelmann, TAP2

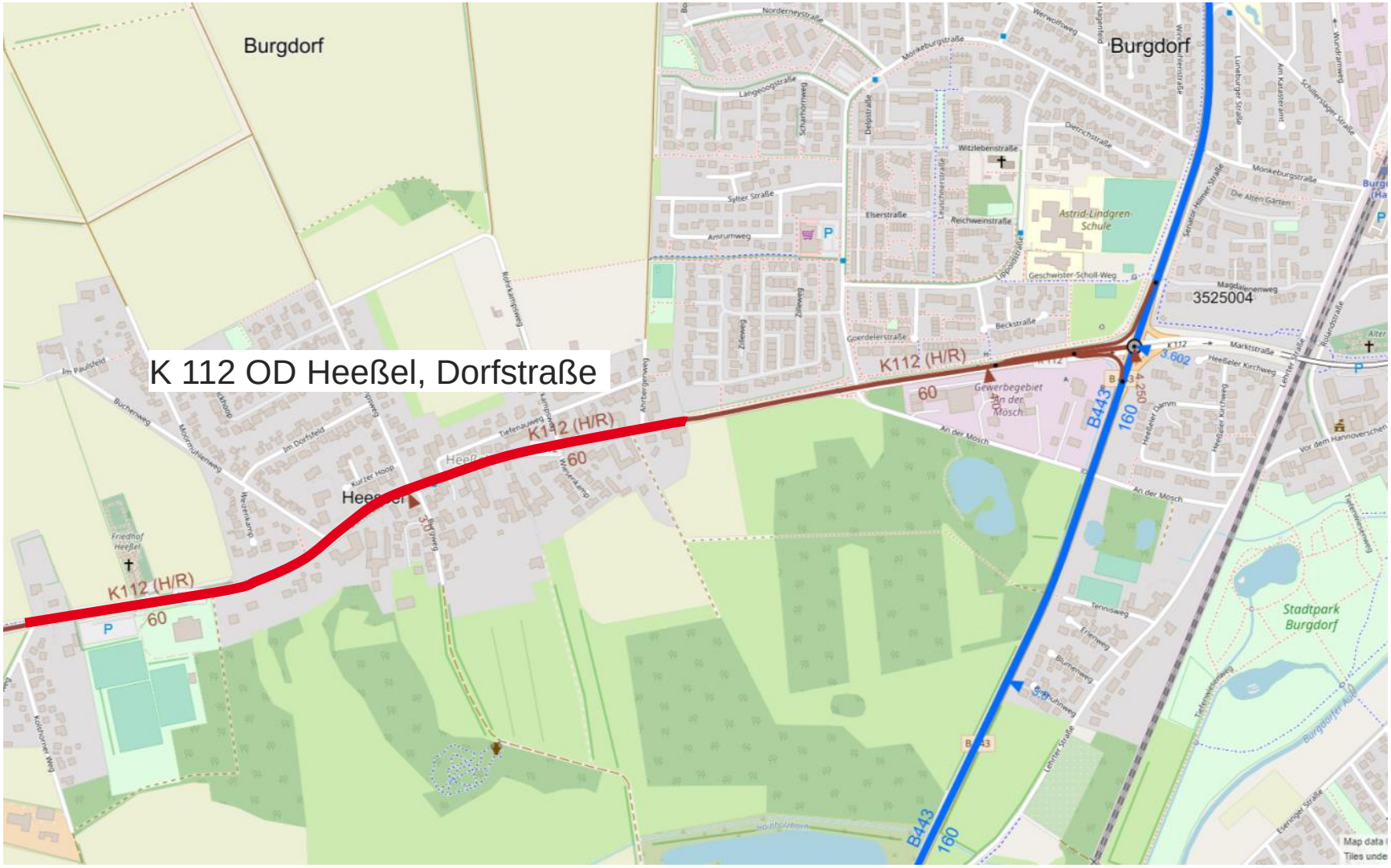
08.09.2022

Vorstellung Planungsgrundlagen und Vorplanung

- Planungsraum
- Verkehrserhebung
- Herleitung Führungsform Radverkehr
- Querschnittsgestaltung Fahrbahn
- ÖPNV (Linien und Haltestellen)
- Ortseingang West
- Ortseingang Ost

© OpenStreetMap-Mitwirkende, www.openstreetmap.org/copyright

Planungsraum: Abs. 60, St. 2.300 bis 3.520 (ca. 1,2 km)



© OpenStreetMap-Mitwirkende, www.openstreetmap.org/copyright

Verkehrserhebung

Abschnitt 60

Station 3.435

09/2010

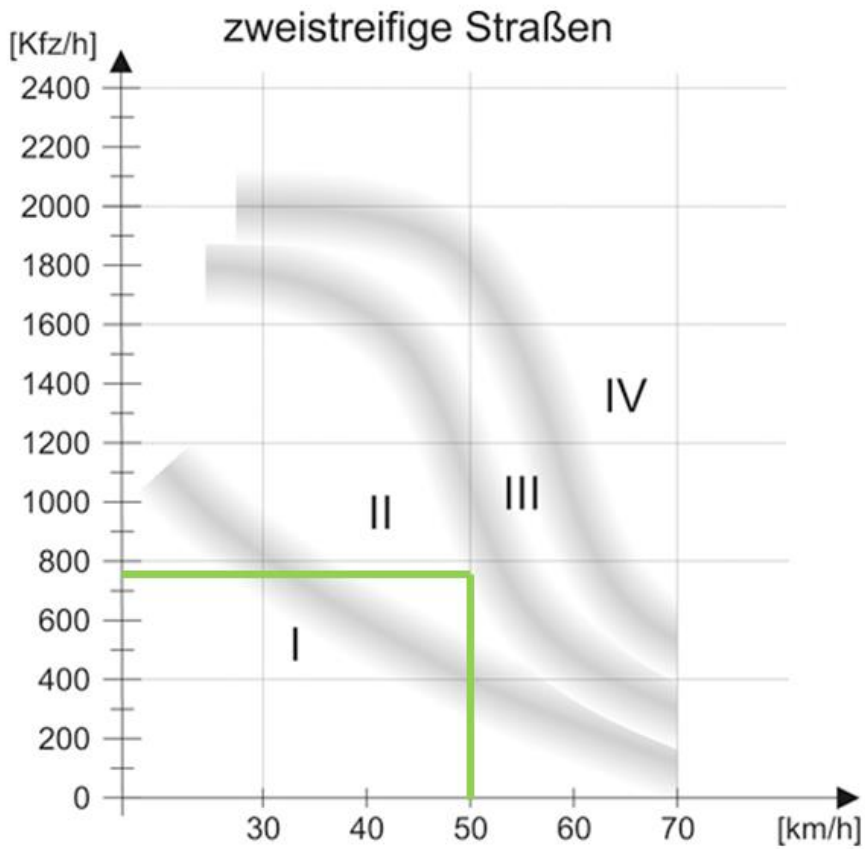
DTVw 8.113 Kfz/24h

MSVw 730 Kfz/h

SV 4,5 %

Radverkehr: Belastungsbereich II nach ERA 2010

2 Ermittlung Belastungsbereich



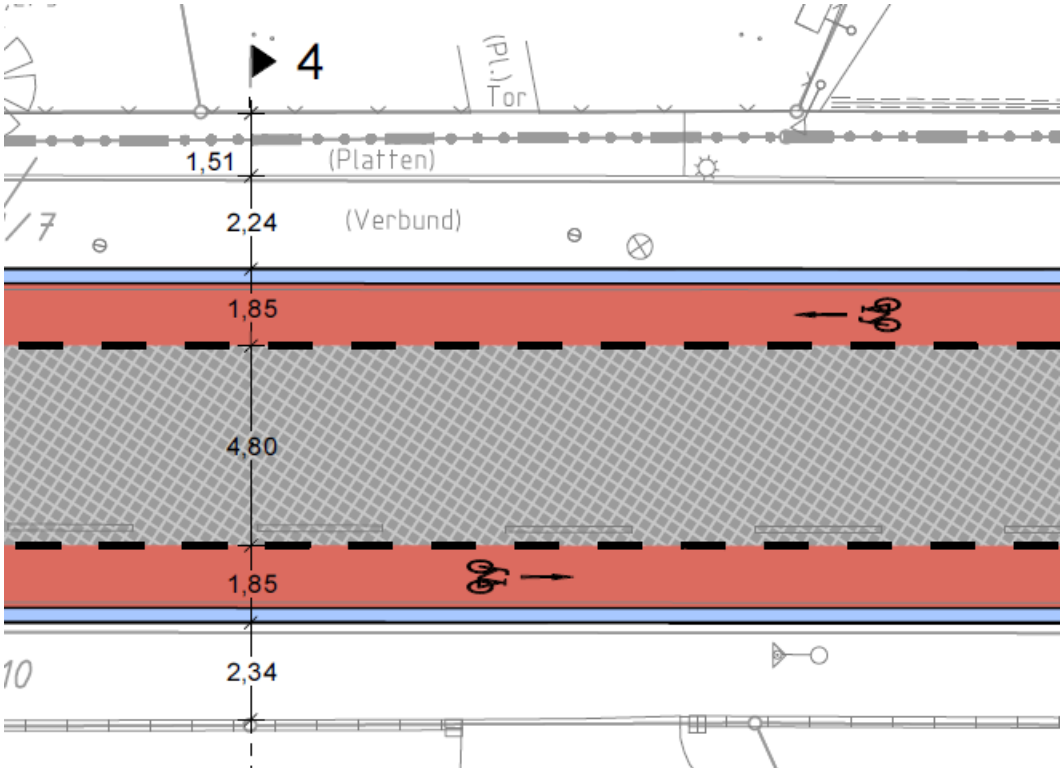
Belastungs-bereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	• Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	3.1	• bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden • bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein • bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	• Schutzstreifen • Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ • Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht • Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ • Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht	3.2 3.1 und 3.6 3.1 und 3.4 3.2 und 3.6 3.2 und 3.4	• bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein • bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III/IV	• Radfahrstreifen • Radweg • gemeinsamer Geh- und Radweg	3.3 3.4 3.6	• bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden

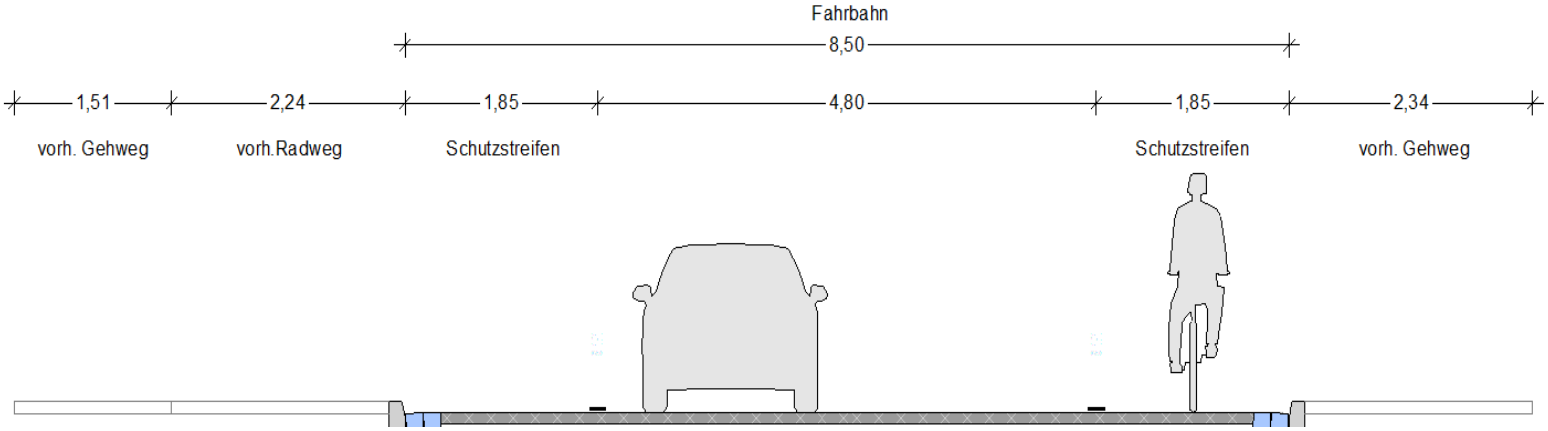
Gewählte Führungsform:

Schutzstreifen

Breite 1,50 m neben Rinne,
1,85 m inkl. Rinne
(Komfortmaß)

Restfahrbahnbreite
ca. 4,80 m
(Richtlinie mind. 4,50 m,
Regelwert RH 4,75 m)





Beispiele Schutzstreifen in der Region Hannover

Ronnenberg

Harenberg

Fotos: © Region Hannover / Claus Kirsch

Schutzstreifen: Querschnittsgestaltung Fahrbahn

Rückbau der vorhandenen 3-reihigen Rinnen, Erneuerung als 2-reihige Rinne
Rückbau der Einengungen

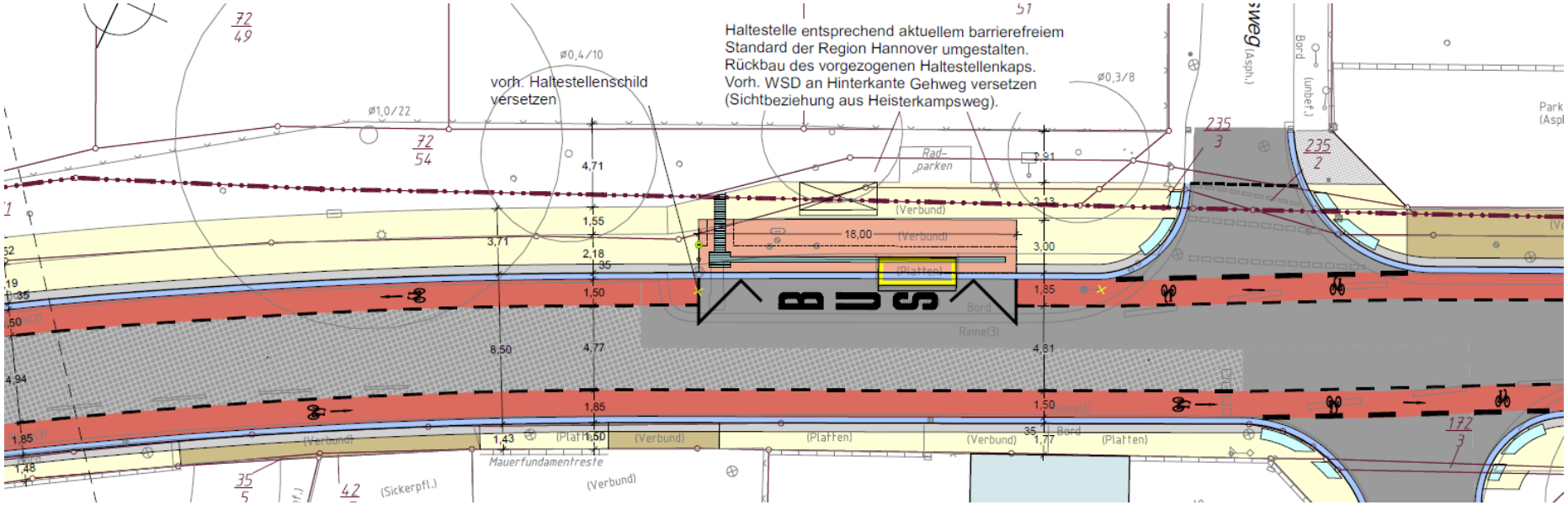
ÖPNV

Buslinien 900 und 916

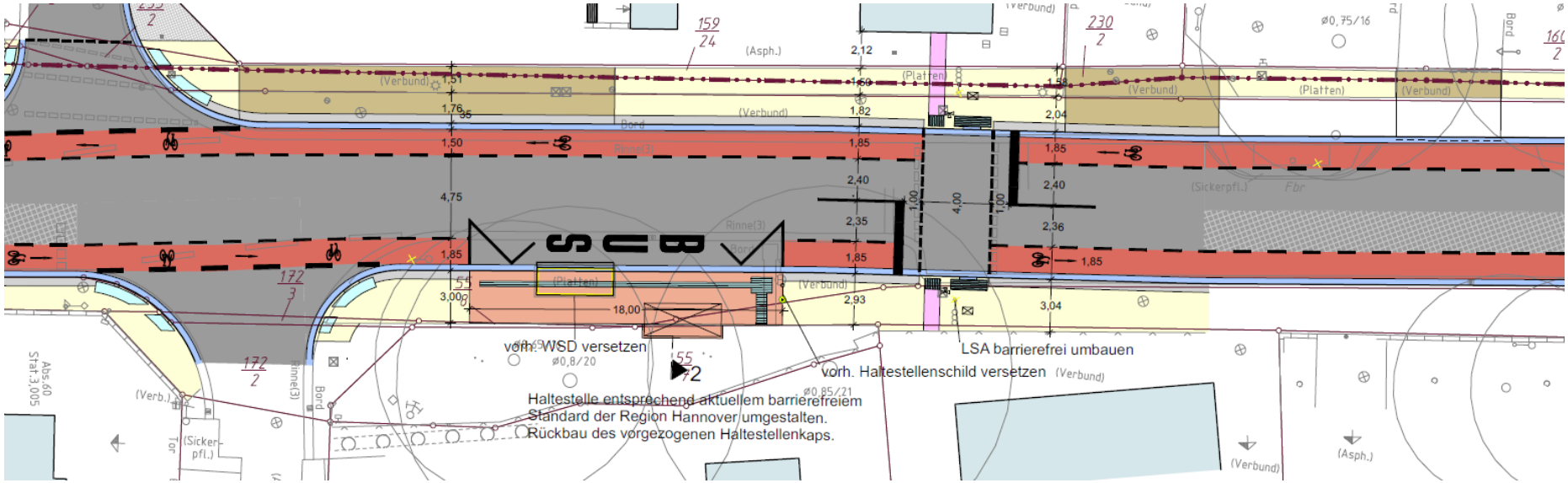
- Kolshorner Weg

- Heisterkampsweg

ÖPNV Haltestelle Heisterkampsweg, FR Isernhagen

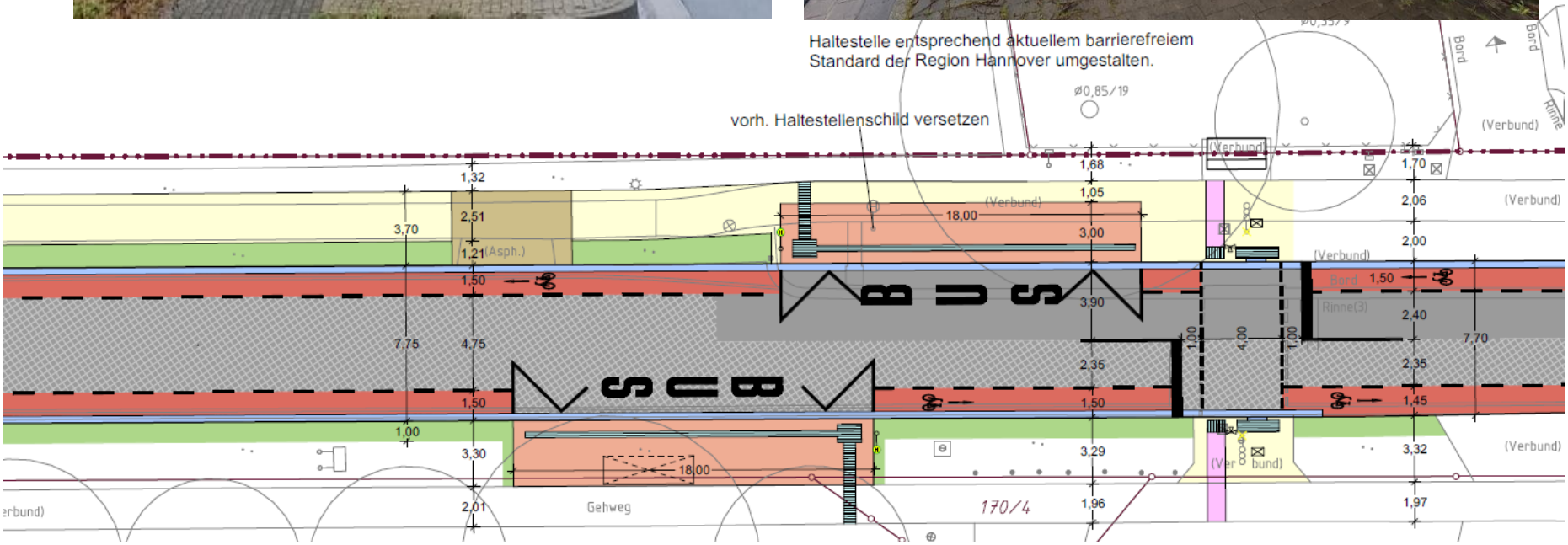


ÖPNV Haltestelle Heisterkampsweg, FR Burgdorf

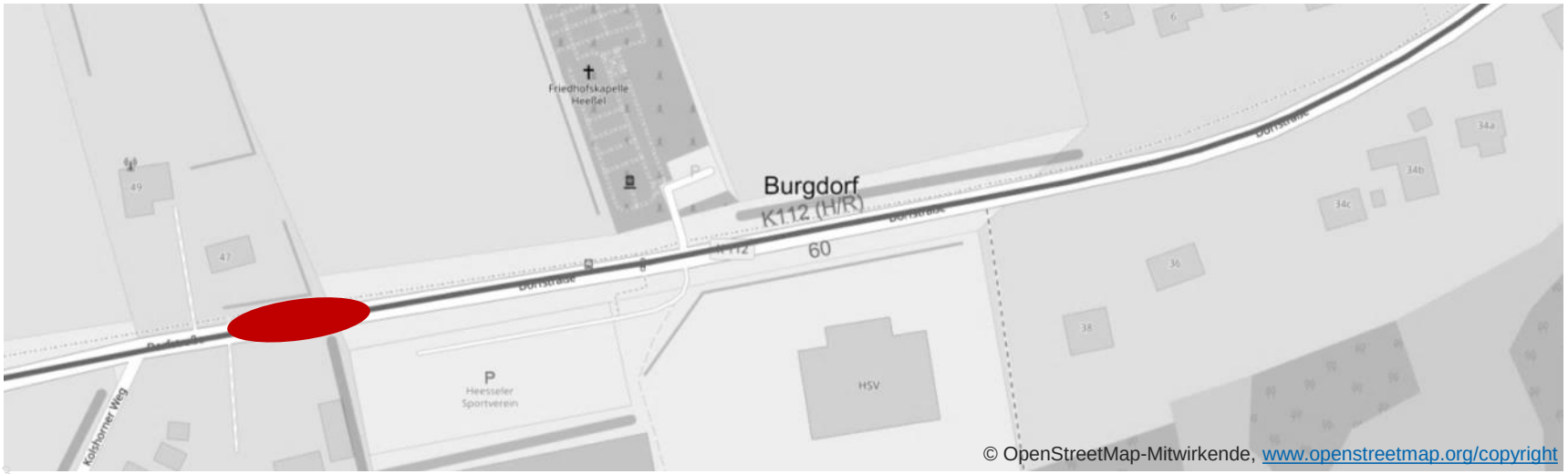


ÖPNV Haltestelle Kolshorner Weg

Haltestelle entsprechend aktuellem barrierefreiem Standard der Region Hannover umgestalten.

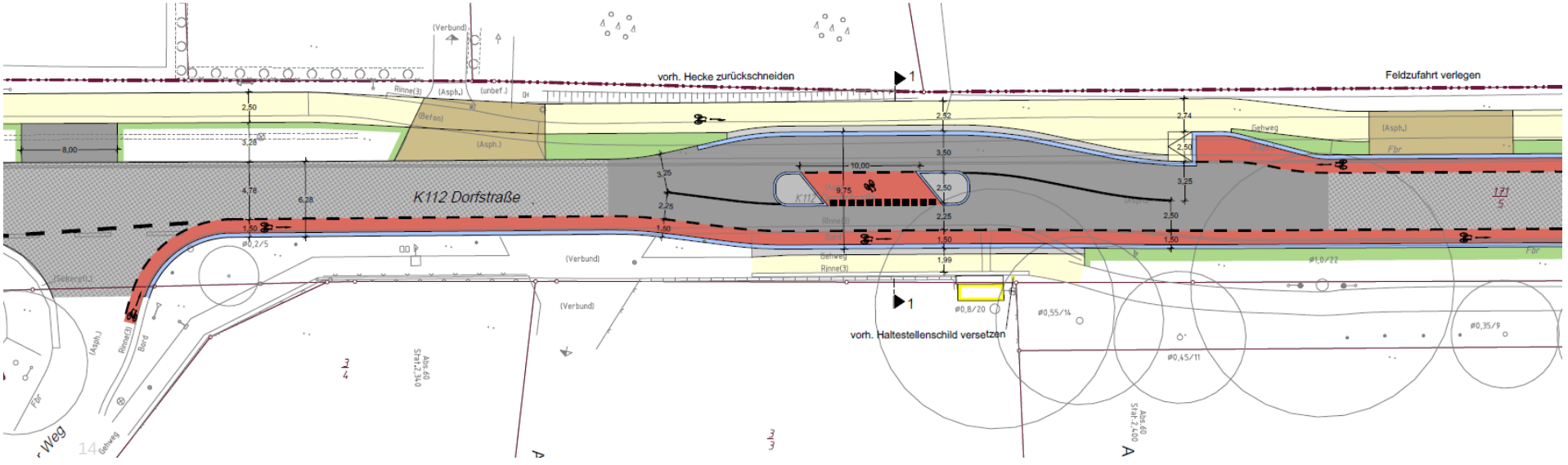


Ortseingang West: Querungshilfe Radverkehr

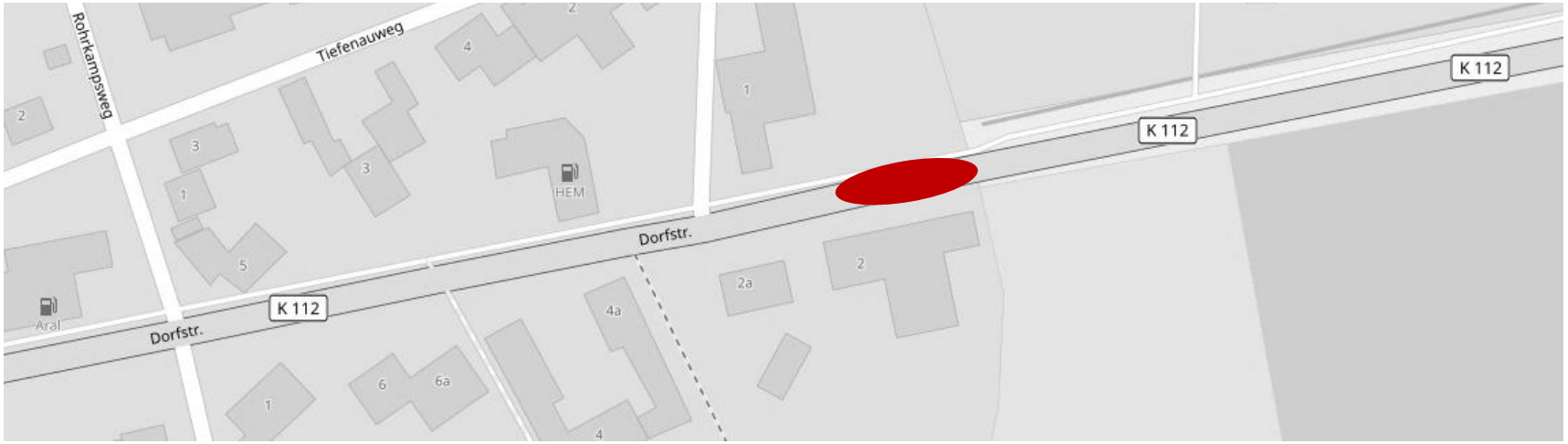


© OpenStreetMap-Mitwirkende, www.openstreetmap.org/copyright

Ortseingang West: Querungshilfe Radverkehr

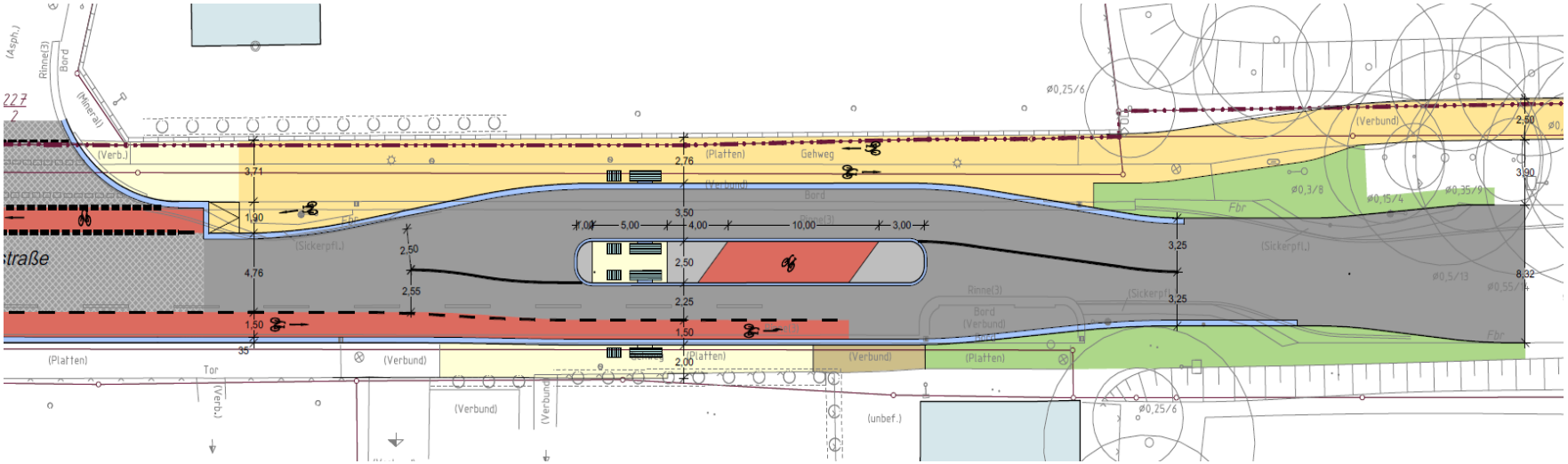


Ortseingang Ost: Querungshilfe Radverkehr



© OpenStreetMap-Mitwirkende, www.openstreetmap.org/copyright

Ortseingang Ost: Querungshilfe Rad- und Fußverkehr



Beispiele Region Hannover: Harenberg

Fotos: © Region Hannover / Claus Kirsch

Beispiele Region Hannover: Devese

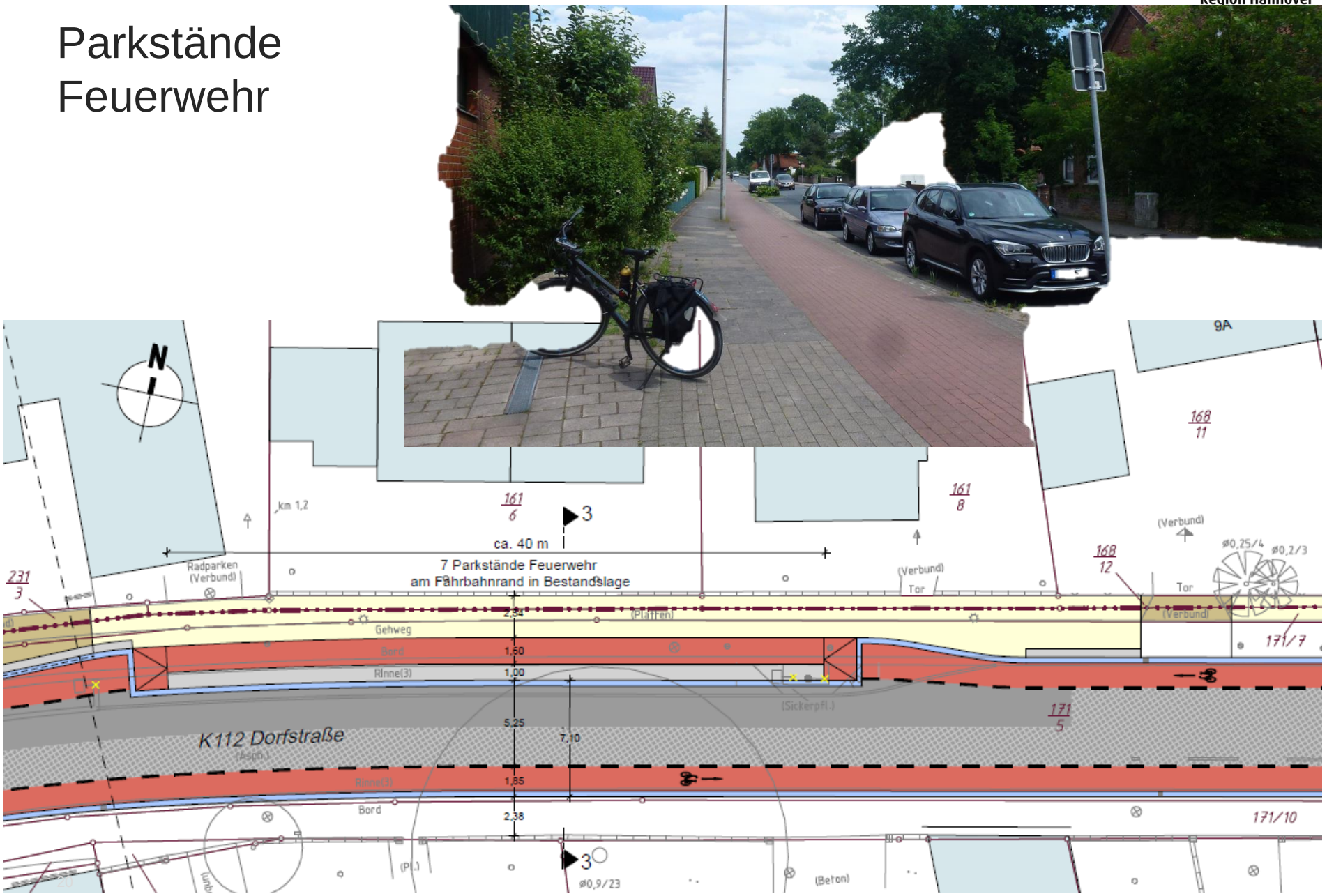
Devese

Fotos: © Region Hannover / Claus Kirsch

Beispiele Region Hannover: Thönse

Fotos: © Region Hannover / Claus Kirsch

Parkstände Feuerwehr

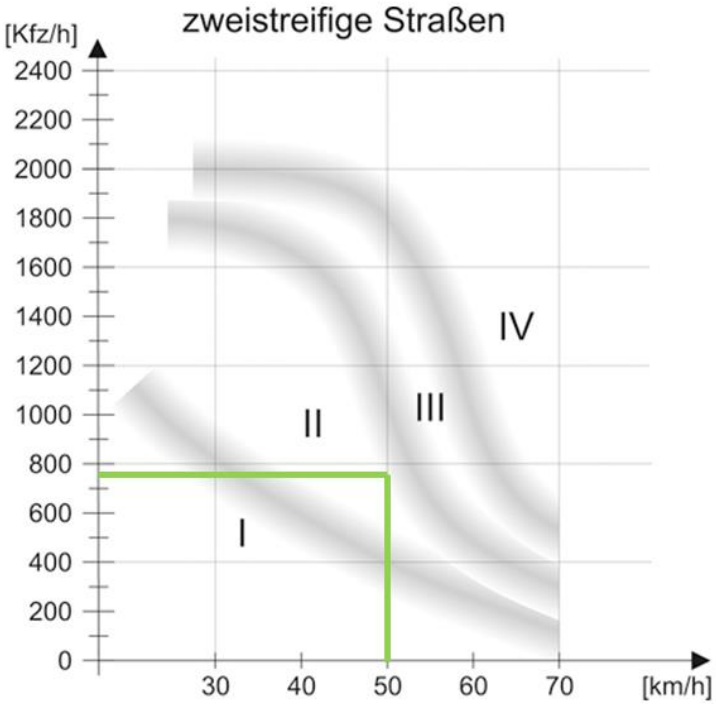


Radverkehr / StVO

Verwaltungsvorschrift zur StVO, Zu § 2, Zu Absatz 2

Satz 13: *Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen:*

2 Ermittlung Belastungsbereich



Belastungs-bereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	• Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	3.1	• bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg" mit dem Zusatz „Radfahrer frei" ergänzt werden • bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein • bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	• Schutzstreifen • Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg" mit Zusatz „Radfahrer frei" • Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht • Kombination Schutzstreifen und „Gehweg" mit Zusatz „Radfahrer frei" • Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht	3.2 3.1 und 3.6 3.1 und 3.4 3.2 und 3.6 3.2 und 3.4	• bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein • bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III/IV	• Radfahrstreifen • Radweg • gemeinsamer Geh- und Radweg	3.3 3.4 3.6	• bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei" eingesetzt werden

Radverkehr / StVO

Verwaltungsvorschrift zur StVO, Zu § 2, Zu Absatz 2

Satz 2: *Benutzungspflichtige baulich angelegte Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies beispielsweise für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten*.

Breite Radweg, StVO:	Mindestens 1,50 m
	Möglichst 2,00 m
Richtlinie ERA/RASt	Mindestens 1,60 m (Überholen möglich)
	Regelwert 2,00 m
Breite Gehweg	2,50 m

Straßenraumbreite mit beidseitigen Radwegen: 15,30 m

→ nicht durchgängig vorhanden

Radverkehr: Freigabe linker Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung)

Verwaltungsvorschrift zur StVO, zu § 2, Zu Absatz 4 Satz 3 und 4:
1: *Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden*.

2-4. Freigabe nach intensiver Abwägung möglich

5. Voraussetzung für die Anordnung ist, dass

a. die lichte Breite des Radweges einschließlich der seitlichen Sicherheitsräume durchgehend in der Regel 2,40 m, mindestens 2,0 m beträgt

b. nur wenige Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten zu überqueren sind

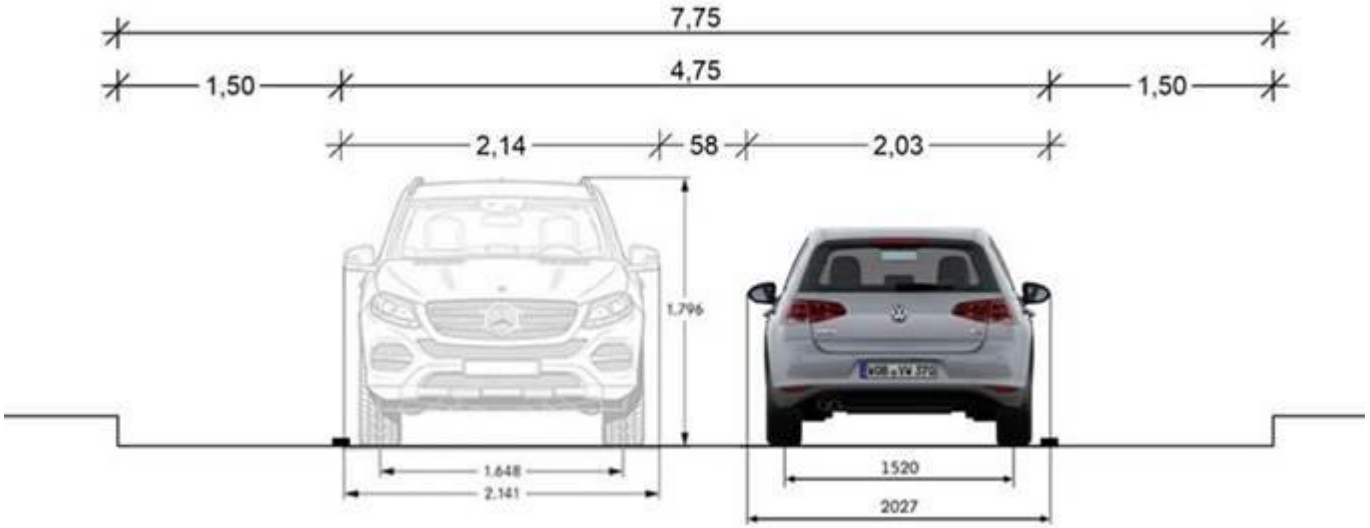
Radverkehr:
Benutzung von Gehwegen durch Kinder mit Fahrrad

StVO, § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

Satz 5: *Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen…Soweit ein Kind bis zum vollendeten achten Lebensjahr von einer geeigneten Aufsichtsperson begleitet wird, darf diese Aufsichtsperson für die Dauer der Begleitung den Gehweg ebenfalls mit dem Fahrrad benutzen*

Radverkehr:
Schutzstreifen und Restfahrbahnbreite

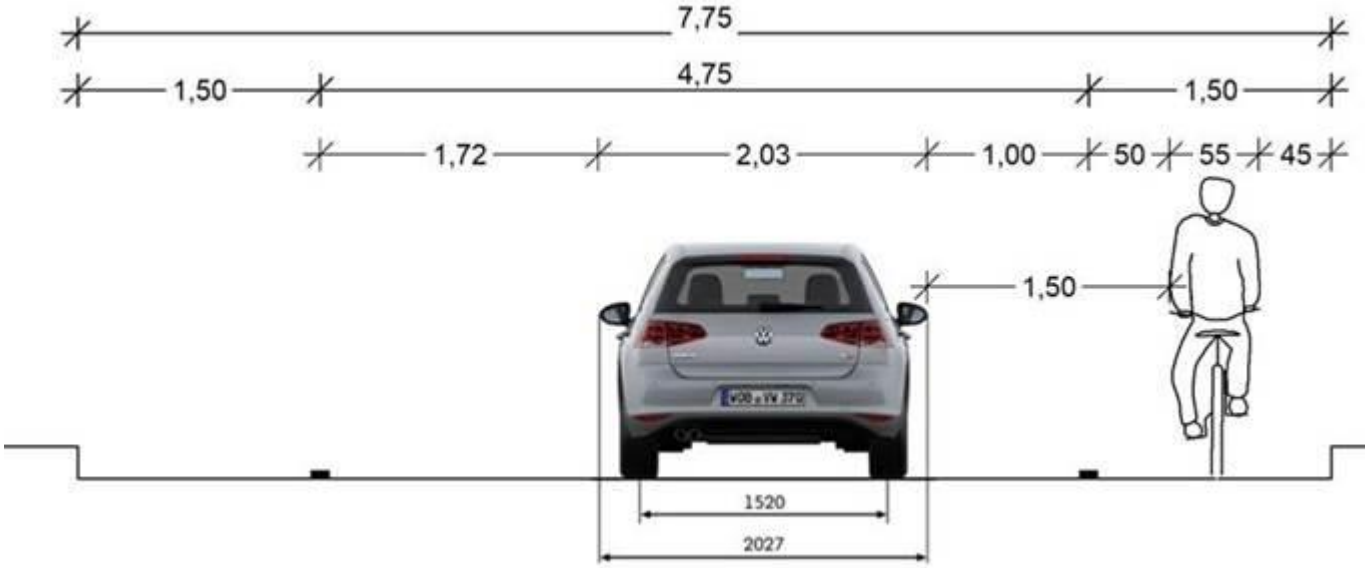
Mindestbreite Restfahrbahn nach Richtlinie 4,50 m,
Regelwert Region Hannover 4,75 m



Bei Bedarf darf auf den Schutzstreifen ausgewichen werden.
Radfahrende Person auf Schutzstreifen: Überholabstand mind. 1,50 m!

Radverkehr:
Überholen von Radfahrenden auf Schutzstreifen

StVO §5 Überholen
Satz 4:…*Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m*



Schutzstreifen ist Bestandteil der Fahrbahn, Abstand ist einzuhalten!

Seitenräume

Baulast Region Hannover:
Ca. Station 2.320 (Betr.-KM 2,100) bis 2.860 (1,575): Gem. Geh- und Radweg beidseitig
Ca. Station 2.860 (Betr.-KM 1,575) bis 3.490 (0,946): Radweg Nordseite

© OpenStreetMap-Mitwirkende, www.openstreetmap.org/copyright

Tankstellenzufahrten

Seitenräume: Gem. Geh- und Radweg beidseitig

Seitenräume: Rad- und Gehweg Nord, Gehweg Süd