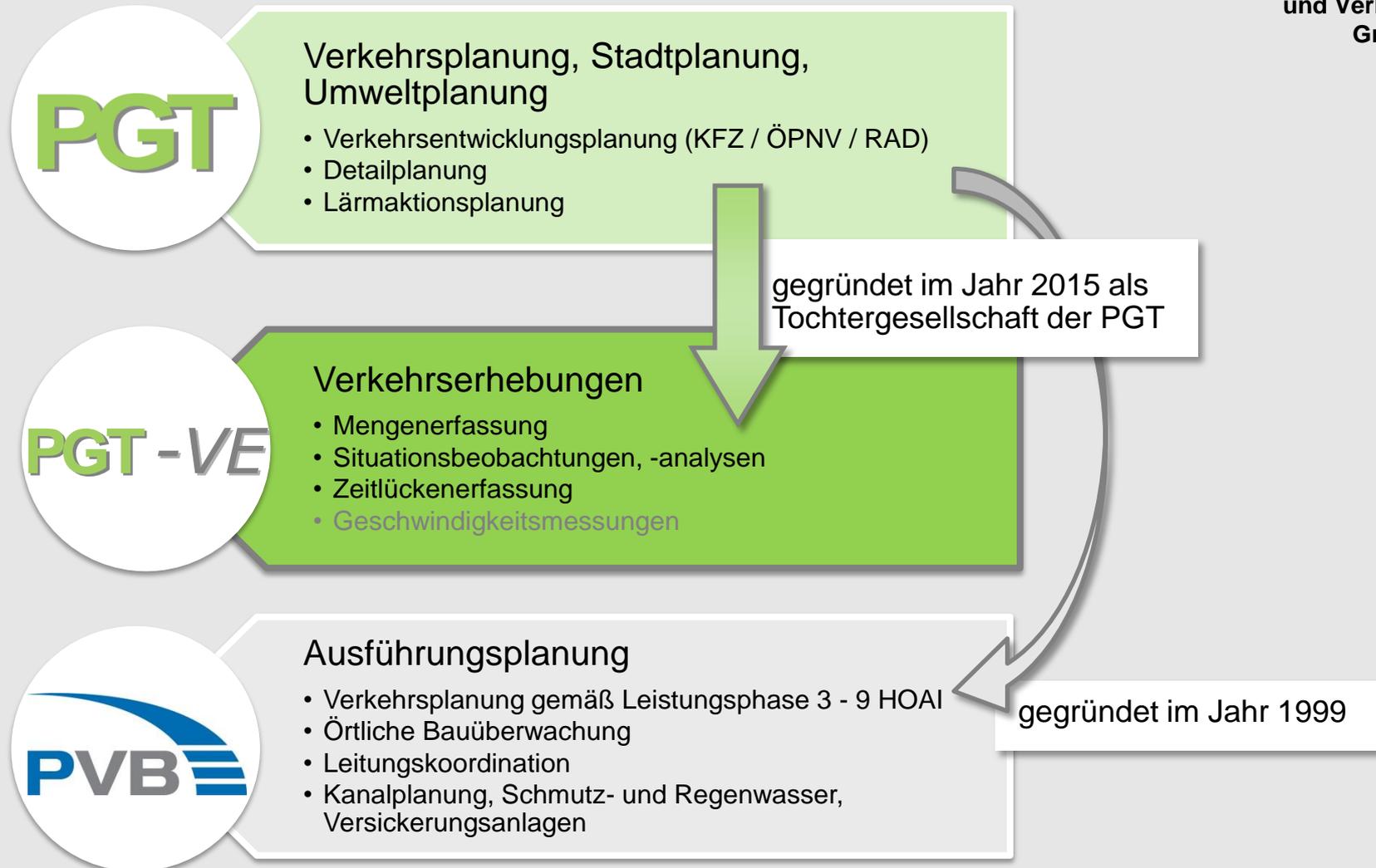




Bahnhofstunnel Vorstellung der Varianten

Alle Fragen der Verkehrsplanung unter einem Dach



Geschäftsführung



Dipl.-Ing. Heinz Mazur



Svea Coerdts, B.Sc.



Hendrik Vogeler, M.Sc.

Wissenschaftliche Mitarbeitende

Dipl.-Geogr. Dirk Lauenstein

Dipl.-Ing. Ralf Losert

Kendra Menking, M.Sc.

Benjamin Haasler, B.Sc.

Marcel Kunze

Dipl.-Geogr. Romy Wagner

Maximilian Szafran, B.Sc.

Technische Mitarbeiter

Jan Schütze

Netzwerkadministration

Manfred Heuer

Technische Zeichner

Georg Herner

Ralf Weber

Dipl.-Geogr. Reiner Nöllgen

Sekretariat / Verwaltung

Manuela Heine

Kaori Dreyer, B.A.

Studierende

Die Arbeitsfelder der PGT



Verkehrsentwicklung



ÖPNV / SPNV



Straßenraum



KFZ-Verkehr



Leistungsfähigkeit



Erschließung

- ✓ Interdisziplinär in Verkehrsplanung, Umweltplanung, Stadtplanung und Freiraumplanung



Moderation /
Begleitung /
Öffentlichkeit

- ✓ tätig für öffentliche und private Auftraggeber im In- und Ausland

- ✓ in der Forschung profiliert



Radverkehr



Forschung



Fußverkehr



Lärm / Klima / Luft



Wettbewerbe

- ✓ 30-jährige, erfolgreiche Zusammenarbeit

Gebaute Radwege



- die Beschaffenheit, der Zustand und die Linienführung sind eindeutig, stetig und sicher
- die lichte Breite beträgt in der Regel 2,00 m, mindestens 1,50 m.
- bei Zweirichtungsradwegen beträgt die lichte Breite in der Regel 2,40 m, mindestens 2,00 m

Vom Gehweg abgetrennte Radwege



- wie gebaute Radwege

Gemeinsame Rad- und Gehwege



- die Bedürfnisse des Radverkehrs (Absenkungen, sichere Führung an Knoten) und die Bedürfnisse des Fußgängerverkehrs lassen das zu (jeweils geringe Verkehrsmengen; Frequenz jeweils ca. 70 Fußg. bzw. Radf./Sph, bei größeren Breiten auch höher)
- Mindestbreite (auch bei Zweirichtungsradverkehr) innerorts 2,50 m, außerorts 2,00 m

Für Radfahrer freigegebene Gehwege



- wie gemeinsame Rad- und Gehwege
- Radverkehr muss auf Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen
- Radverkehr darf nur Schrittgeschwindigkeit fahren
- Fußgängerverkehr darf durch Radverkehr nicht gefährdet oder behindert werden

Fahrradstraßen



- Radverkehr ist vorherrschende Verkehrsart oder zu erwarten
- mäßige Geschwindigkeit, zulässige Höchstgeschwindigkeit max. 30 km/h
- Zulassung anderen Fahrzeugverkehrs durch Zusatzschild

Fahrradzone



- wie Fahrradstraßen, flächenhaft zulässig

Radfahrstreifen



- bei 2 Fahrstreifen: bis zu 1.800 Kfz/Sph und mehr
- bei 4 Fahrstreifen: bis zu 2.200 Kfz/Sph und mehr
- nicht in Kreisverkehren
- Breite 1,85 m / mind. 1,50 m einschließlich Markierung (Breitstrich)

Schutzstreifen



- i.d.R. bis zu 1.000 Kfz/Sph, bis zu 1.800 Kfz/Sph bei geringem Schwerverkehr
- i.d.R. bis zu 1.000 SV/24 h
- Fahrbahnbreiten > 7,00 m
- "Rest"-Fahrbahnbreite bei Längsparken mind. 4,50 m, besser 5,00 m
- Breite 1,50 m, mind. 1,25 m
- Auf Schutzstreifen gilt generelles Halteverbot

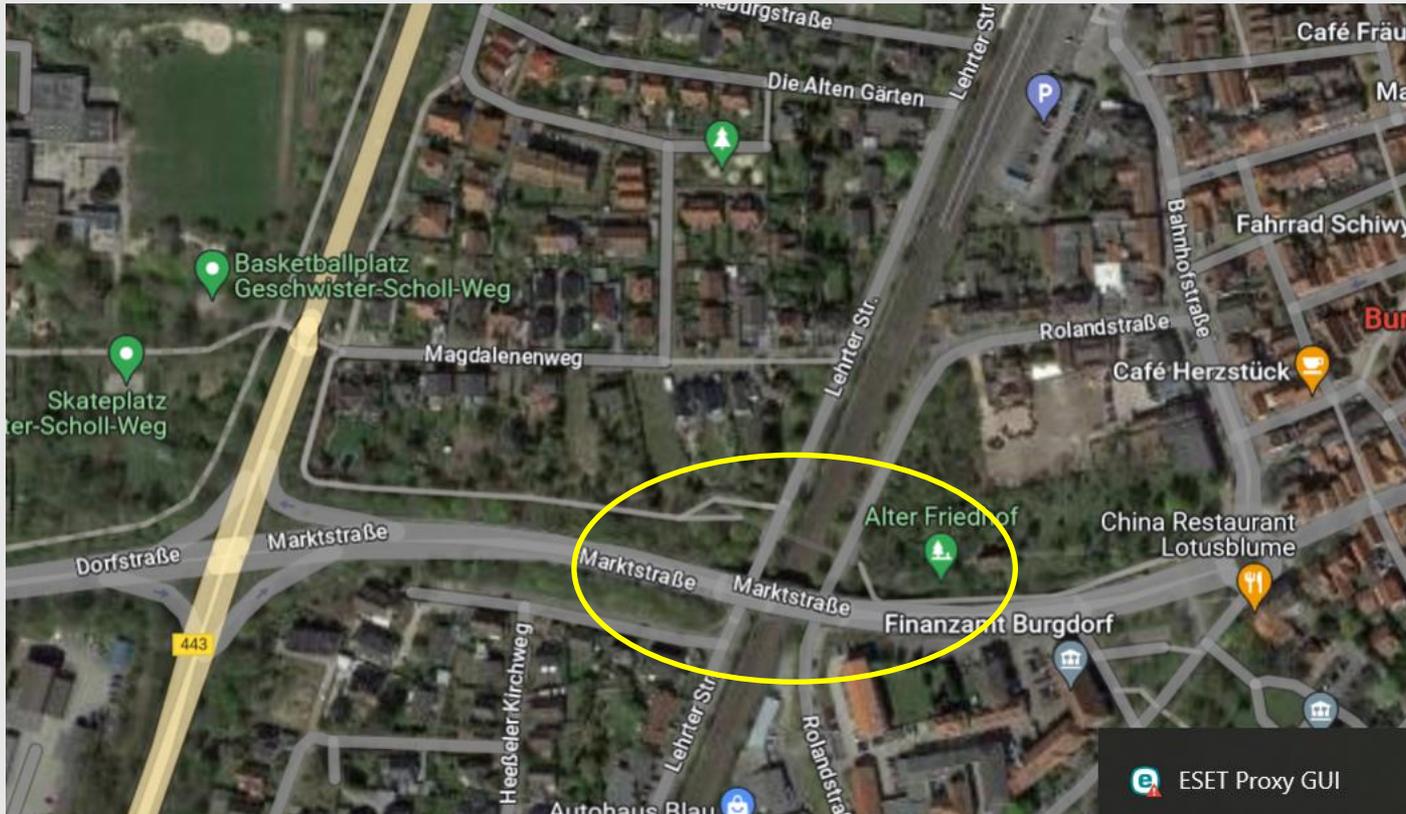


**Grünpfeil
ausschließlich
für Radfahrer**



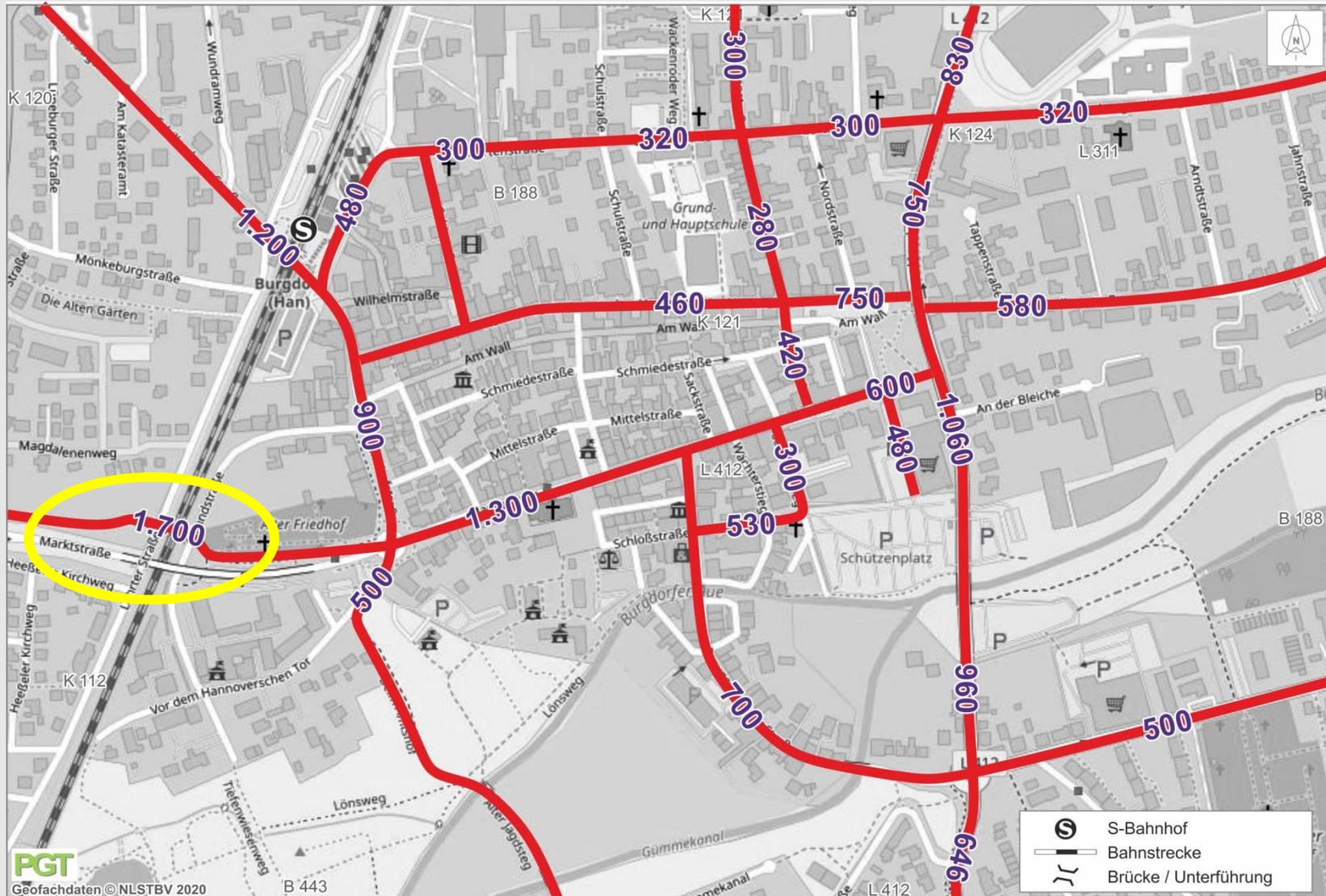
**Verbot des Überholens
von einspurigen
Fahrzeugen für
mehrspurige Kfz und
Krad mit Beiwagen**

Finanzamtunnel Burgdorf



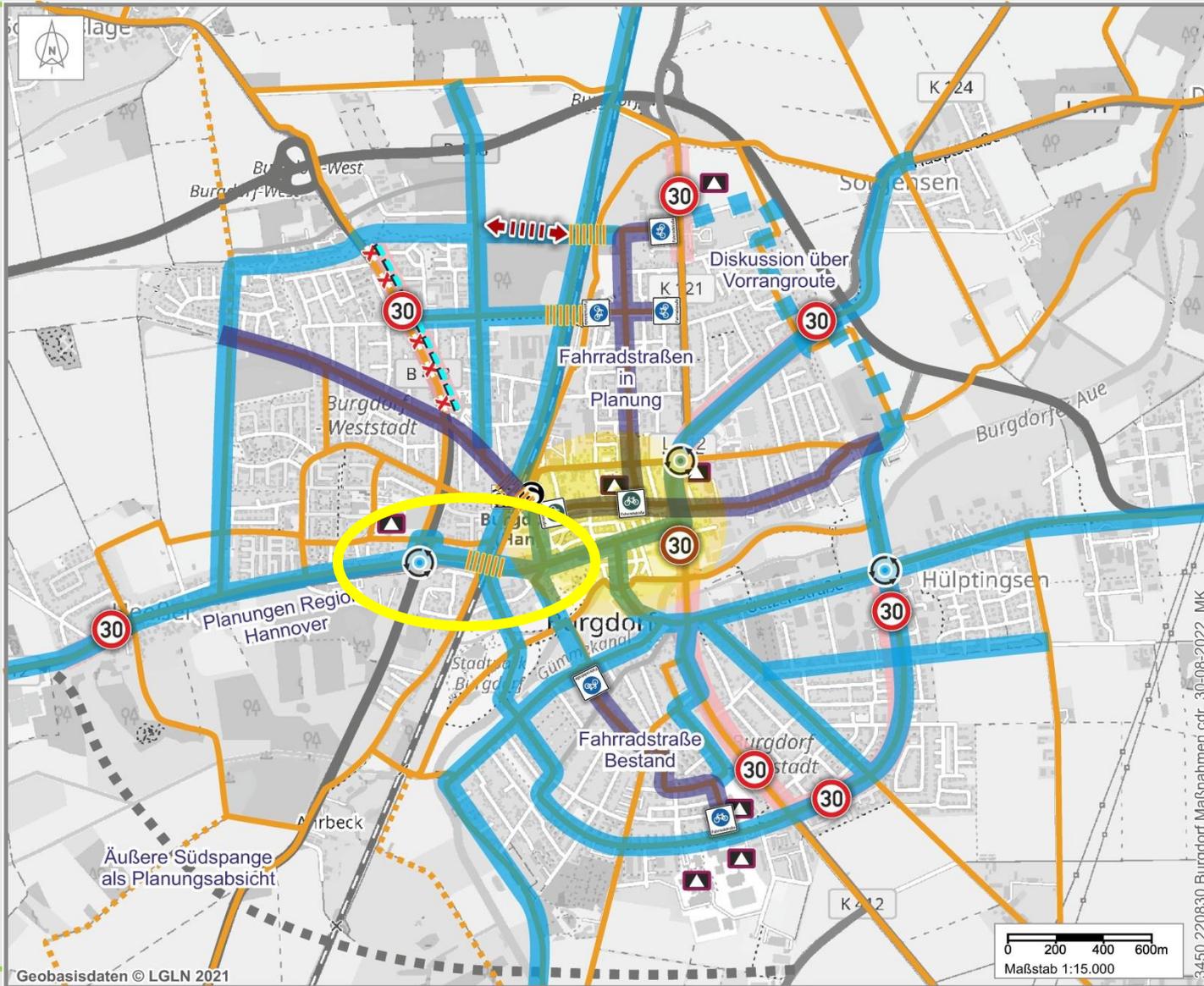
Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.6

Rad-Mengen/24h Gesamtstadt



Schlüsselmaßnahme Radnetz Vorrangrouten

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.8



MOBILITÄTSKONZEPT BURG DORF

- HVS mit regionaler und überörtlicher Funktion
- HVS mit regionaler und innerörtlicher Funktion
- HVS mit örtlicher Funktion
- Erschließungsstraße mit Sammelfunktion
- Radnetz (aus Radverkehrs-konzept 2011)
- Vorrangroute
- Fahrradstraße (Bestand / In Planung)
- Innenstadtmaßnahmen im Detail
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Verbindung herstellen
- Entfernen der Mittelmarkierung
- Radschutzstreifen
- Kreisverkehr
- Erforderl. Verbesserungen an Querungsstellen
- Schule
- Bahnhof (S-Bahn-Anbindung)

MASSNAHMEN

Unterführung Lehrter Straße (Finanzamt-Tunnel)



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.9

Unterführung Lehrter Straße (Finanzamt-Tunnel)

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.10



Unterführung Lehrter Straße (Finanzamt-Tunnel)



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.11

Vorher

Zeitfenster zur Gegenverkehrssicht <2 sec

Aber Spiegel wellig und blind



Nach Sanierung: Spiegel Richtung Ost



Zeitfenster zur Gegenverkehrssicht im Spiegel <1 sec



Nach Sanierung: Spiegel Richtung West



Zeitfenster zur Gegenverkehrssicht <1 sec



Unterführung (Finanzamt-Tunnel) Westseite



**Spitzwinklige Einmündung
Mischverkehrsfläche**



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S. 15

Unterführung (Finanzamt-Tunnel) Lage Ost

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.16



Breiten – ca. 3,10 brutto vorhanden

Führungsform	RSV		RVR	
	inner-orts	außer-orts	inner-orts	außer-orts
Selbstständig geführter Radweg	4,00 m	4,00 m	3,00 m	3,00 m
Fahrradstraße (mit Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen)	5,00 m (4,60 m)	5,00 m	4,60 m (4,10 m)	4,75 m
Fahrbahnbegleitender Einrichtungsradweg	3,00 m	3,00 m	2,50 m	2,50 m
Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsradweg	4,00 m	4,00 m	3,00 m	3,00 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsradverkehr)		5,00 m	4,00 m	3,50 m
Radfahrstreifen (Einrichtungsverkehr) (incl. Breitstrich zur Fahrbahn)	3,25 m		2,75 m	

**Maße weitgehend erreicht
Aber eingeschr. Lichtraumprofil**

- **Wegebreiten** o/+
- **Fahrbahnbelag, -zustand** o
- **Geradlinigkeit der Linienführung** --
- **Knotenpunkte, Querungen** o/-
- **Bevorrechtigung** o
- **Beleuchtung** -
- **Soziale Sicherheit / Nachtsicherheit** o/-
- **Umwelt (Emissionssituation)** +
- **Netzzusammenhang** o/+
- **Wegweisung** o/-

Potentiale: Spiegel vertikal vergrössern

Zeitfenster zur Gegenverkehrssicht >2 sec

Potentiale: kritische Bereiche abtrennen



ftunnel.cdr_11-08-2023_RW

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.20

Potentiale: Gestaltung im Tunnel



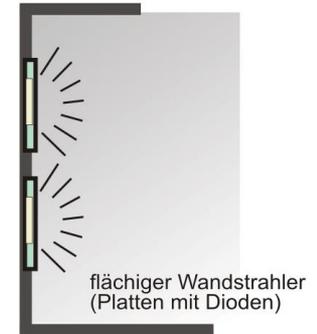
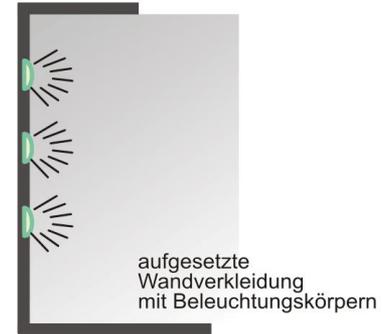
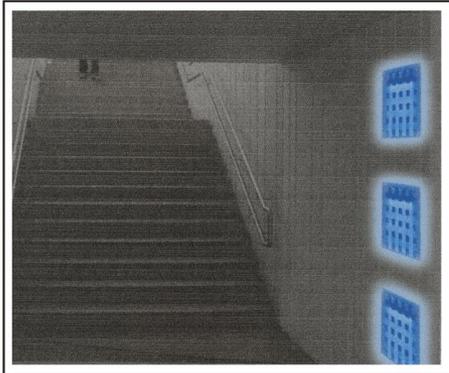
Farbige Markierung
Piktogramme
Taktile Trennelemente
Beleuchtung

Umgestaltung Bahn

- zur Diskussion -

Potentiale: Tunnelbeleuchtung

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.22



1633 05-09-27 Bestand.cdr
16-03-06

Potentiale: Tunnelbeleuchtung



Farbige Ausleuchtung
Hell/Dunkel Ausgleich
Vandalismussicher



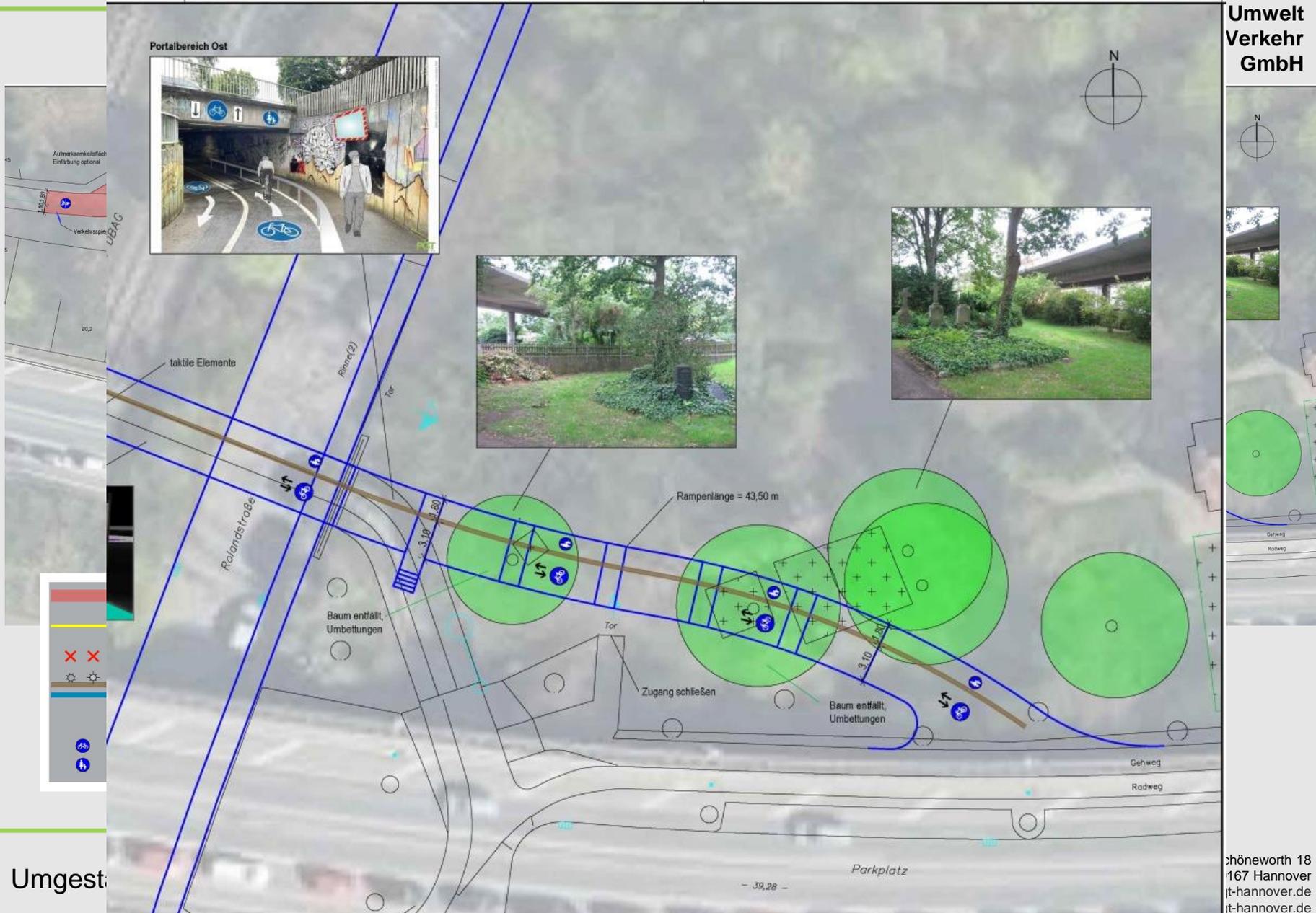
Finanzamtstunnel Burgdorf Variante 1a Stand Begehung

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.24



Finanzamtunnel Burgdorf Variante 1a Stand Begehung

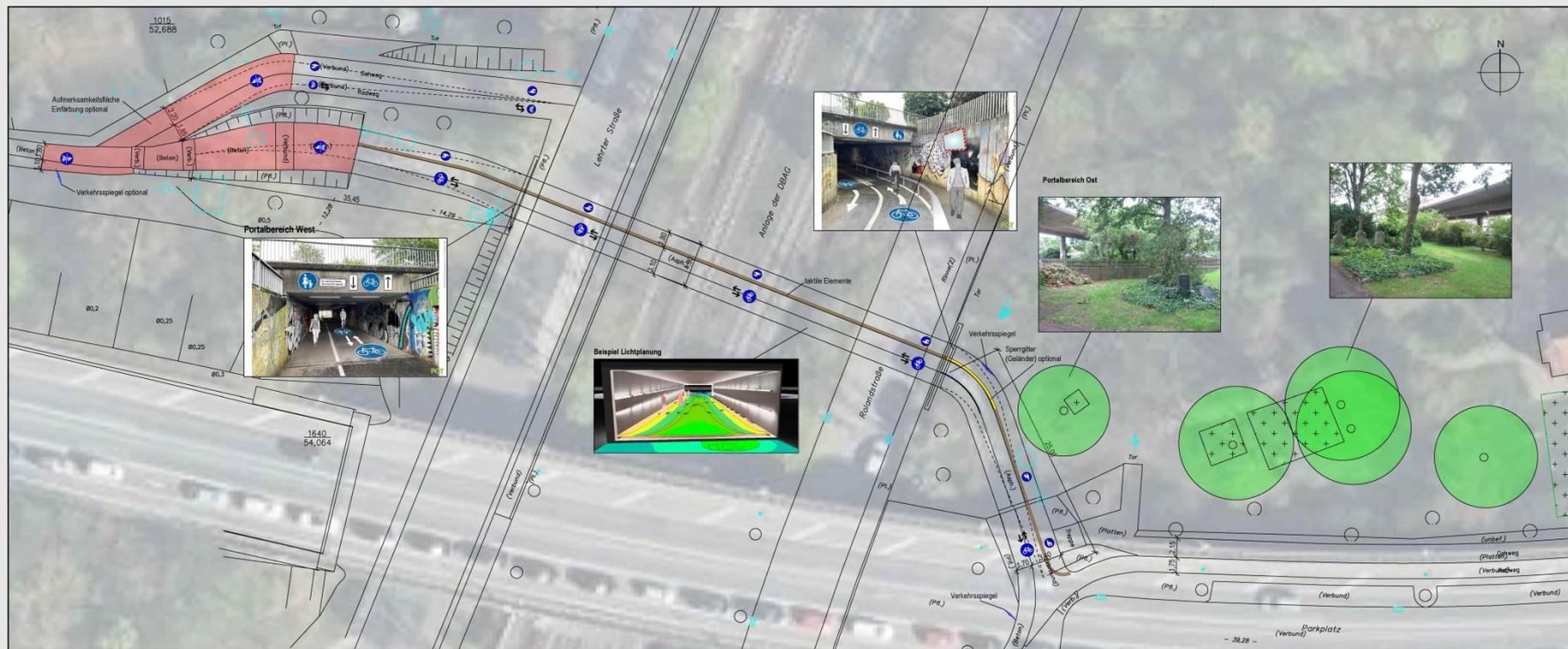
Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.25



Umgest.

Finanzamtunnel Burgdorf Variante 1b Stand Begehung

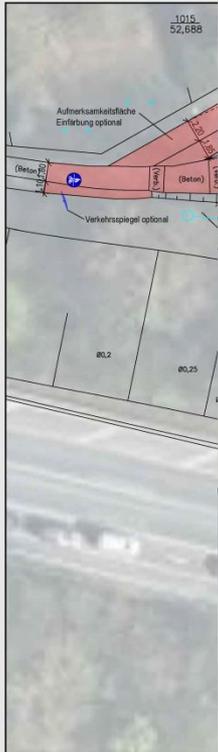
Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.26



Finanzamtstunnel Burgdorf Variante 1b Stand Begehung



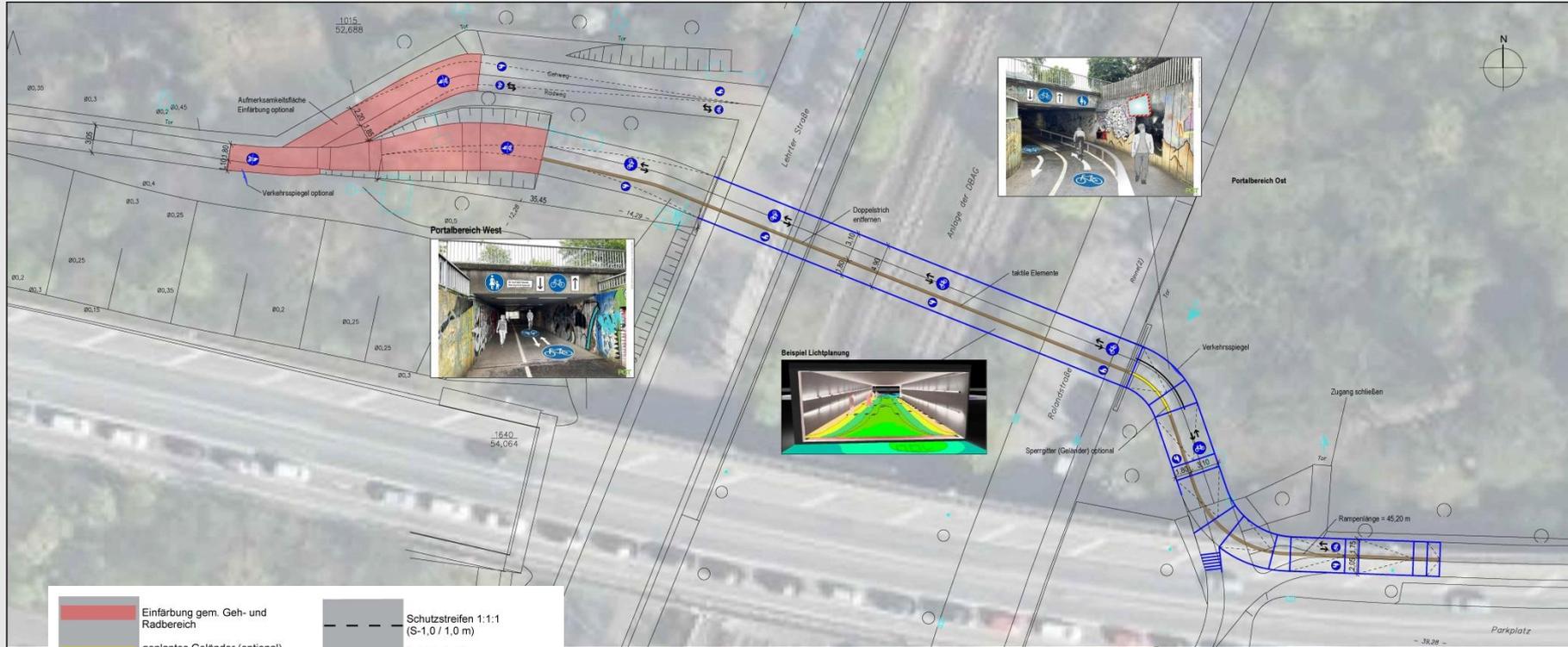
Portalbereich Ost



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.27

Finanzamtunnel Burgdorf Variante 2 Rampe barrierefrei und Radius verbessert

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.28



	Einfärbung gem. Geh- und Radbereich		Schutzstreifen 1:1:1 (S-1,0 / 1,0 m)
	geplantes Geländer (optional)		Leitlinie 1:1:1 (S-1,5 / 1,5 m)
	Schilder, Geländer, Nagel Markierung etc. entfernen und verfüllen		Fahrbahnbegrenzung S=0,12m
	taktile Elemente Noppenplatte Richtungsfeld		Radpiktogramm, Heißplastik
	Beschilderung		Radpiktogramm Z 237 mit Richtungspfeil
	Z 237 StVO		Fußgängerpiktogramm Z 239
	Z 239 StVO		

Finanzamtunnel Burgdorf Variante 2

Rampe barrierefrei und Radius verbessert



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.29

Finanzamtunnel Burgdorf Variante 3 grade barrierefrei ost

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.30



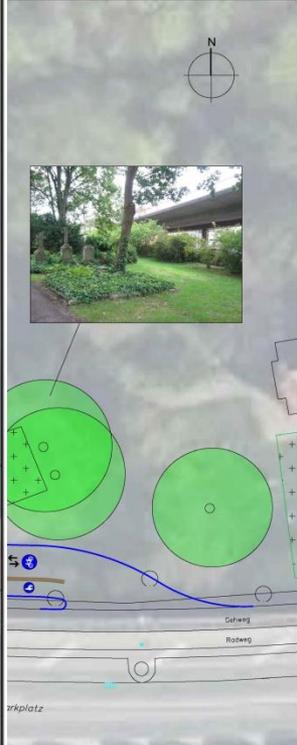
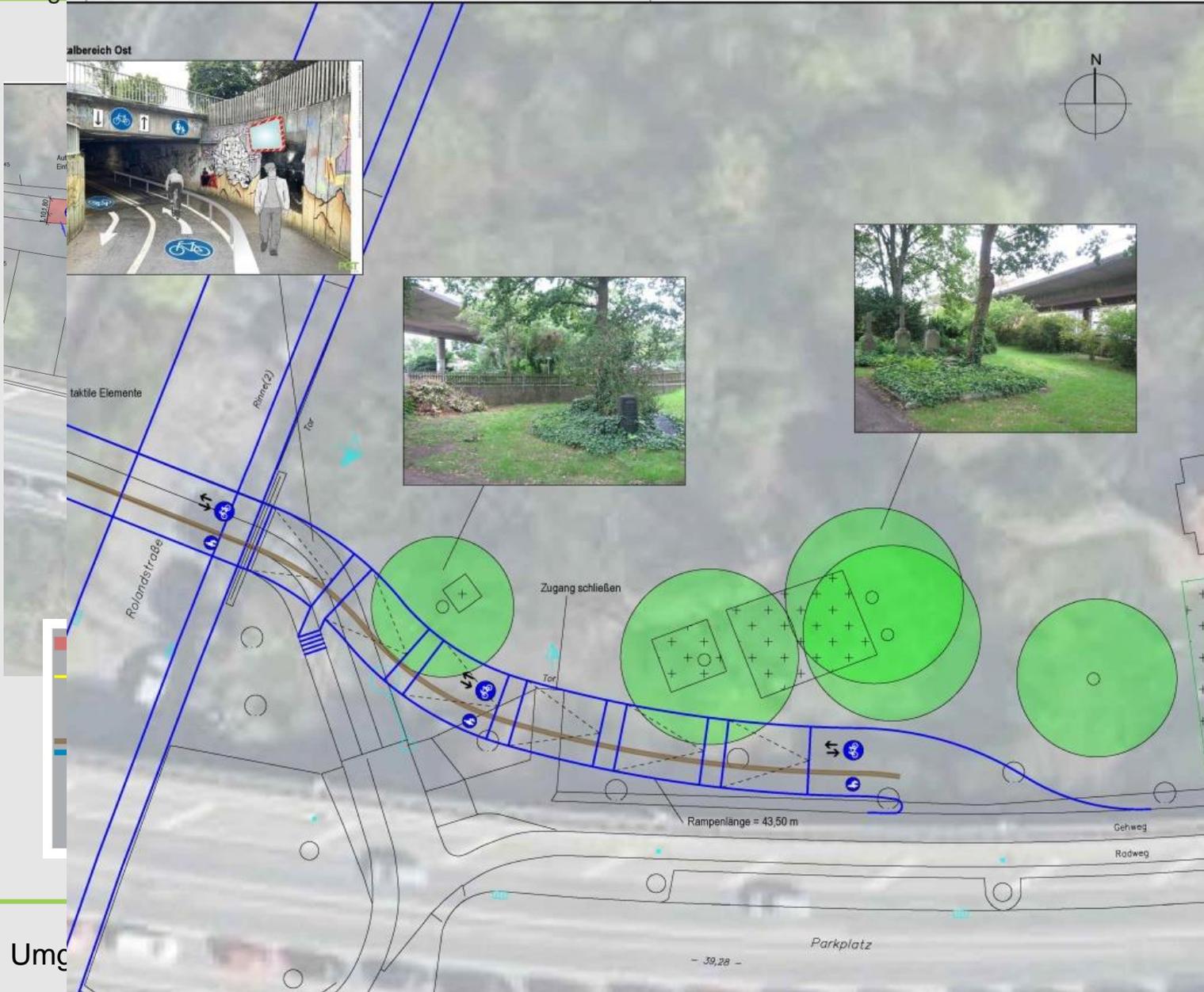
Finanzamtunnel Burgdorf Variante 4 barrierefrei Ost geringerer Eingriff

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.31



Finanzamtunnel Burgdorf Variante 4 barrierefrei Ost geringerer

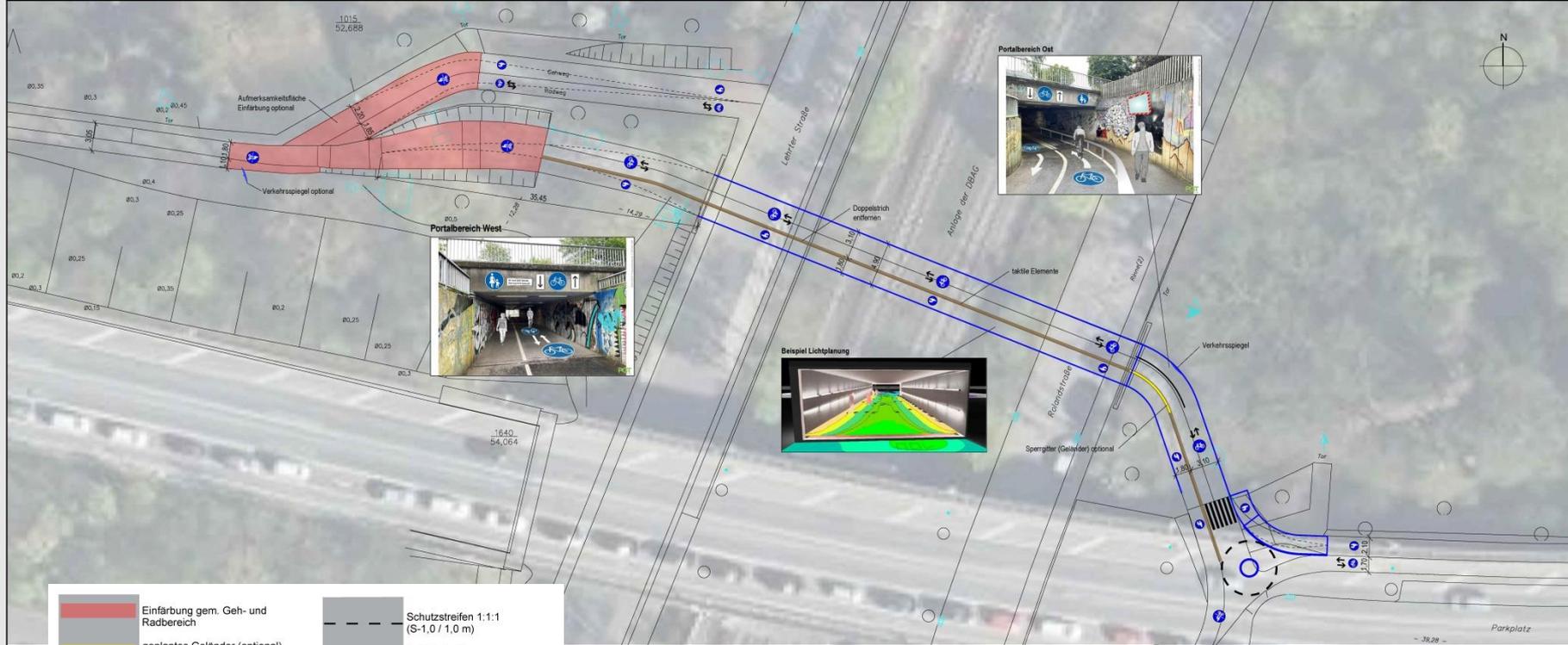
Eingriff



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.32

Finanzamtunnel Burgdorf Variante 5a bestandsorientiert, optimierter Fußweg

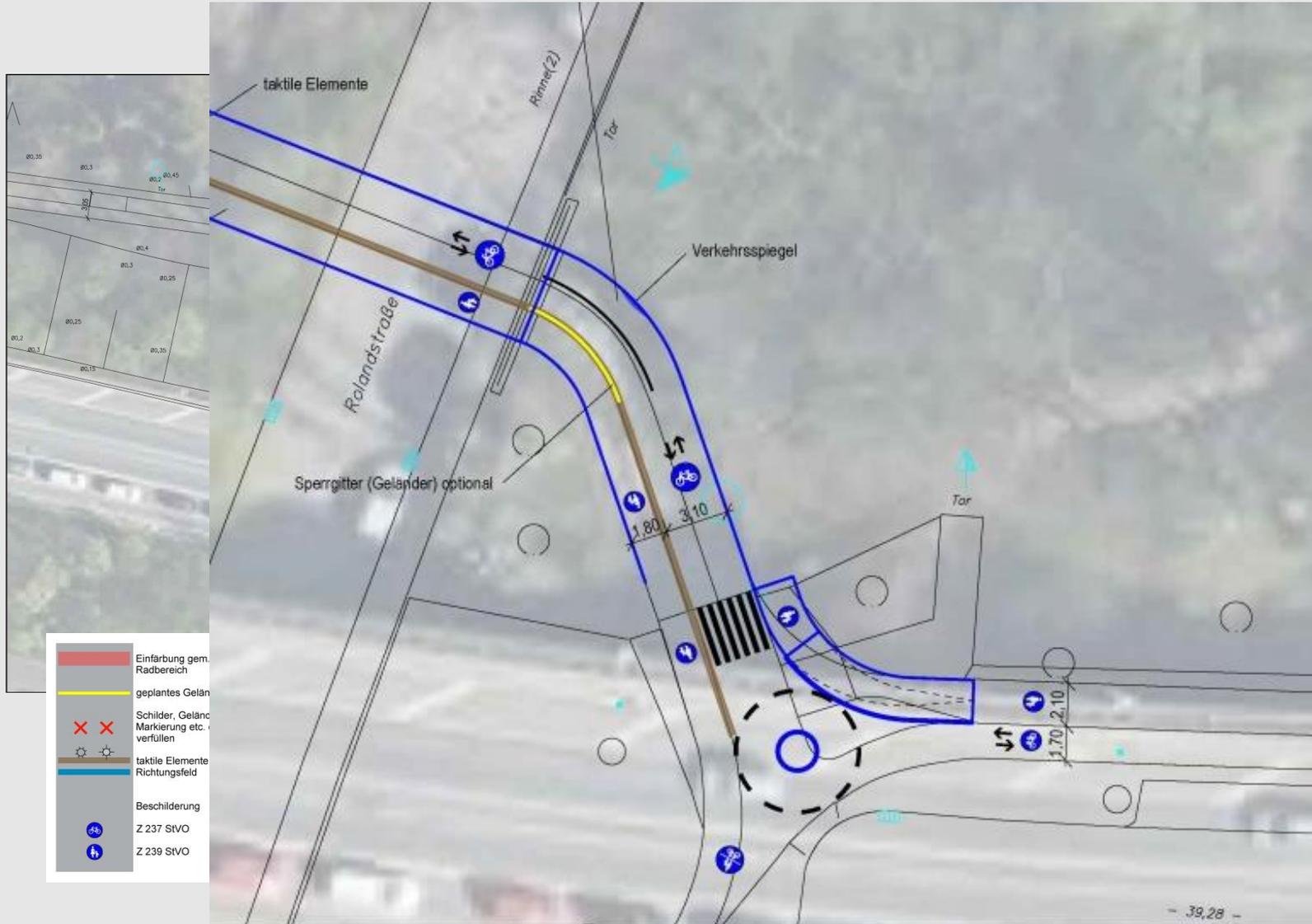
Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.33



	Einfassung gem. Geh- und Radbereich		Schutzstreifen 1:1:1 (S-1,0 / 1,0 m)
	geplantes Geländer (optional)		Leitlinie 1:1:1 (S-1,5 / 1,5 m)
	Schilder, Geländer, Nagel Markierung etc. entfernen und verfüllen		Fahrbahnbegrenzung S=0,12m
	taktile Elemente Noppenplatte Richtungsfeld		Radpiktogramm, Heißplastik
	Beschilderung Z 237 StVO		Radpiktogramm Z 237 mit Richtungspfeil
	Z 239 StVO		Fußgängerpiktogramm Z 239

Finanzamtunnel Burgdorf Variante 5a bestandsorientiert, optimierter Fußweg

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.34



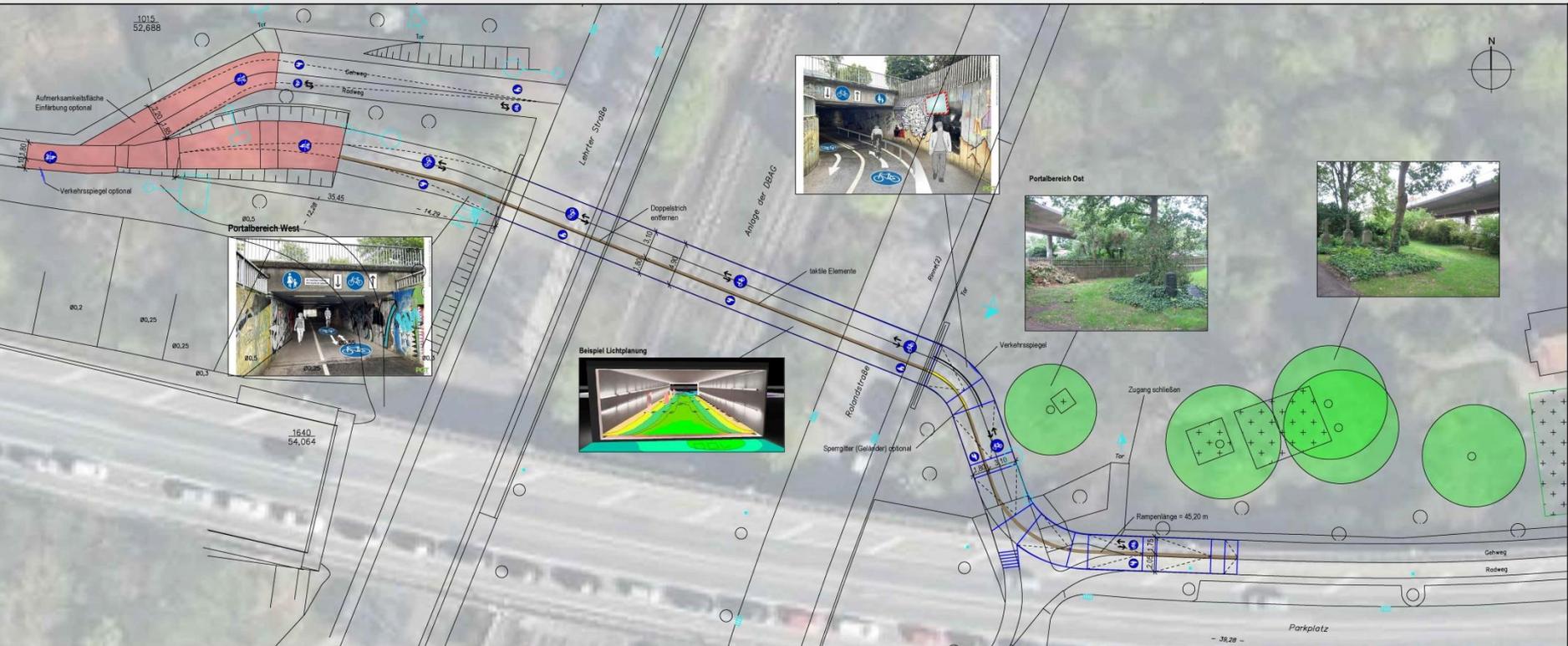
Verteilerkreuzung vor Rampe Ost



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.35

Finanzamtunnel Burgdorf Variante 5b barrierefrei Ost

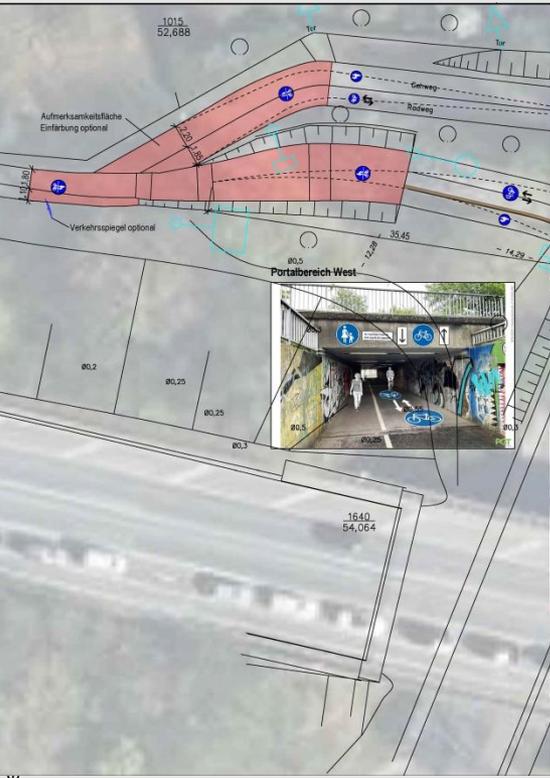
S.36



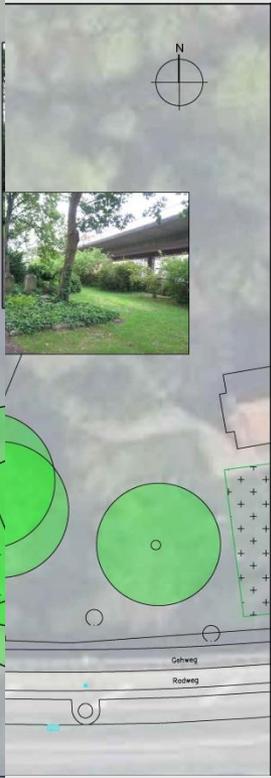
Teil e

Finanzamtunnel Burgdorf Variante 5b barrierefrei Ost

S.37



Portalbereich Ost

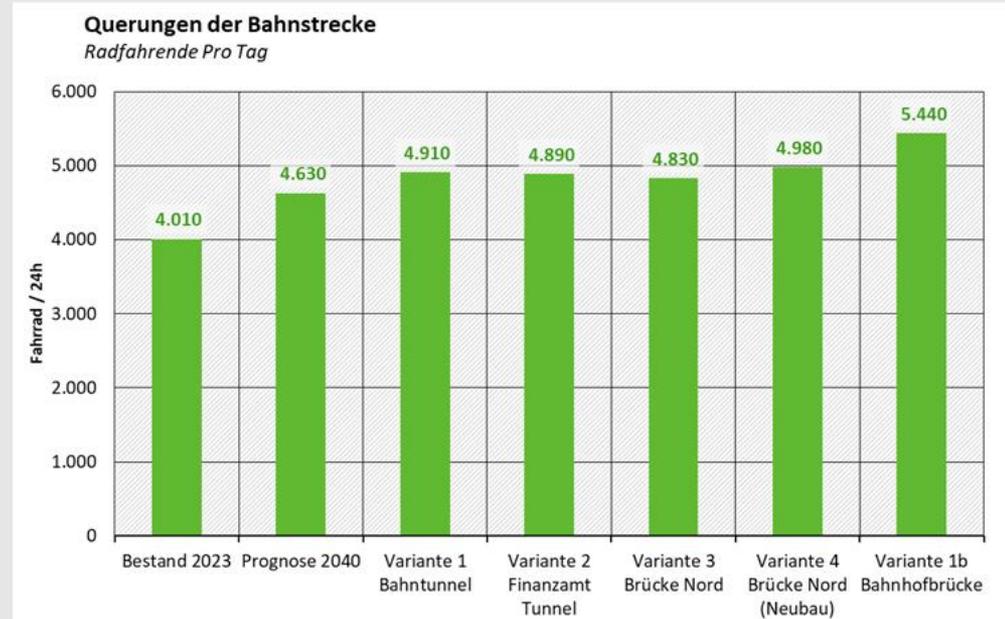


Teil e



Rad-Mengen/24h Gesamtstadt Potenziale 2035

Ertüchtigung Radroute Bahnhof
+ ca. 600 Rad/Tag



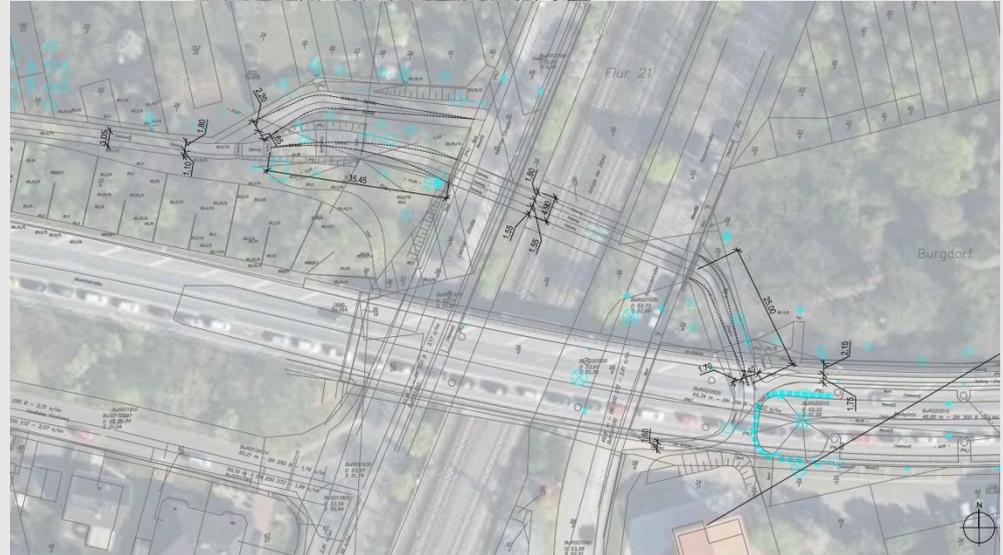
Ertüchtigung Radroute Heeßel +
ca. 400 Rad/Tag

Weitere Handlungsbedarfe: Unterführung B 443



Weitere Handlungsbedarfe: Unterführung B 443

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.40



Weitere Handlungsbedarfe: Bahnstahsquerung



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.41

Bahnhofsbrücke Beispiel Vechta



Bahnhofsbrücke
Beispiel Vechta

... es gibt immer mehr zu tun ... um gut Rad zu fahren!

Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit !

