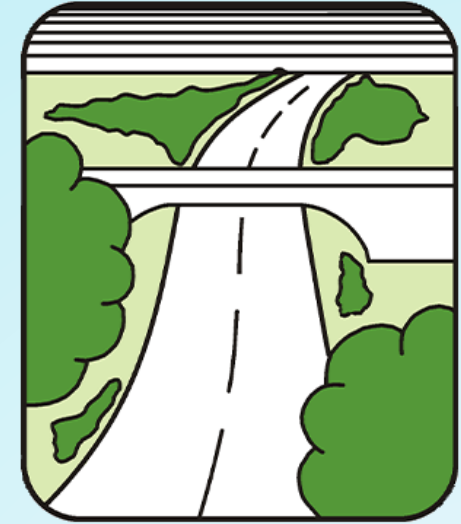




CONTUR GmbH

Ingenieur- und Vermessungsbüro

Ingo Jagemann und Thomas Meinefeld



Erneuerung der B 73 Ortsdurchfahrt Himmelmpforten

15.02.2024

Planungsauftrag

...unter anderem,

für die Verkehrsführung
der Rad- und Gehweganlagen,
einschließlich der Querungshilfen,
ist eine Variantenuntersuchung
vorzunehmen.

A technical drawing of a road layout, likely a site plan or engineering drawing. The drawing shows a road network with various colored lines and markers overlaid on a brown line drawing of the road and surrounding structures. The road starts from the left, curves upwards, then downwards, and finally straightens out towards the bottom right. There are several colored lines (green, red, purple) and markers (dots, dashes) along the road, indicating specific features or measurements. The background shows a grid of buildings and other structures, also drawn in brown lines.

Länge Ortsdurchfahrt von Ortsschild zu Ortsschild

1.625 m

Überplant ohne Kreisverkehr Bahnhofstraße

1.520 m

Verkehrsraumbreiten

12,75 m bis 18,90 m

Quelle: Straßeninformationsbank
Nds. (www.nwsib-niedersachsen.de)

Verkehrsbelastung 2015

9.900
SV 700

15.600
SV 800

17.500
SV 1.000

9.800
SV 600

14.000
SV 900

16.500
SV 1.000

17.500
SV 1.000

Verkehrsbelastung 2021

16.500
SV 1.000

L114

L113

K62 (STD)

B73

B73

B73

Planungsgrundlagen

März 2020



Gemeinde Himmelpforten

Studie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Zuge der B 73



Himmelpforten

- Studie zur Verbesserung Verkehrsverhältnisse im Zuge der B 73
- Radverkehrskonzept

Sitzung Umwelt- und Planungsausschuss

27. Oktober 2020



Himmelpforten

Studie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Zuge der B 73:

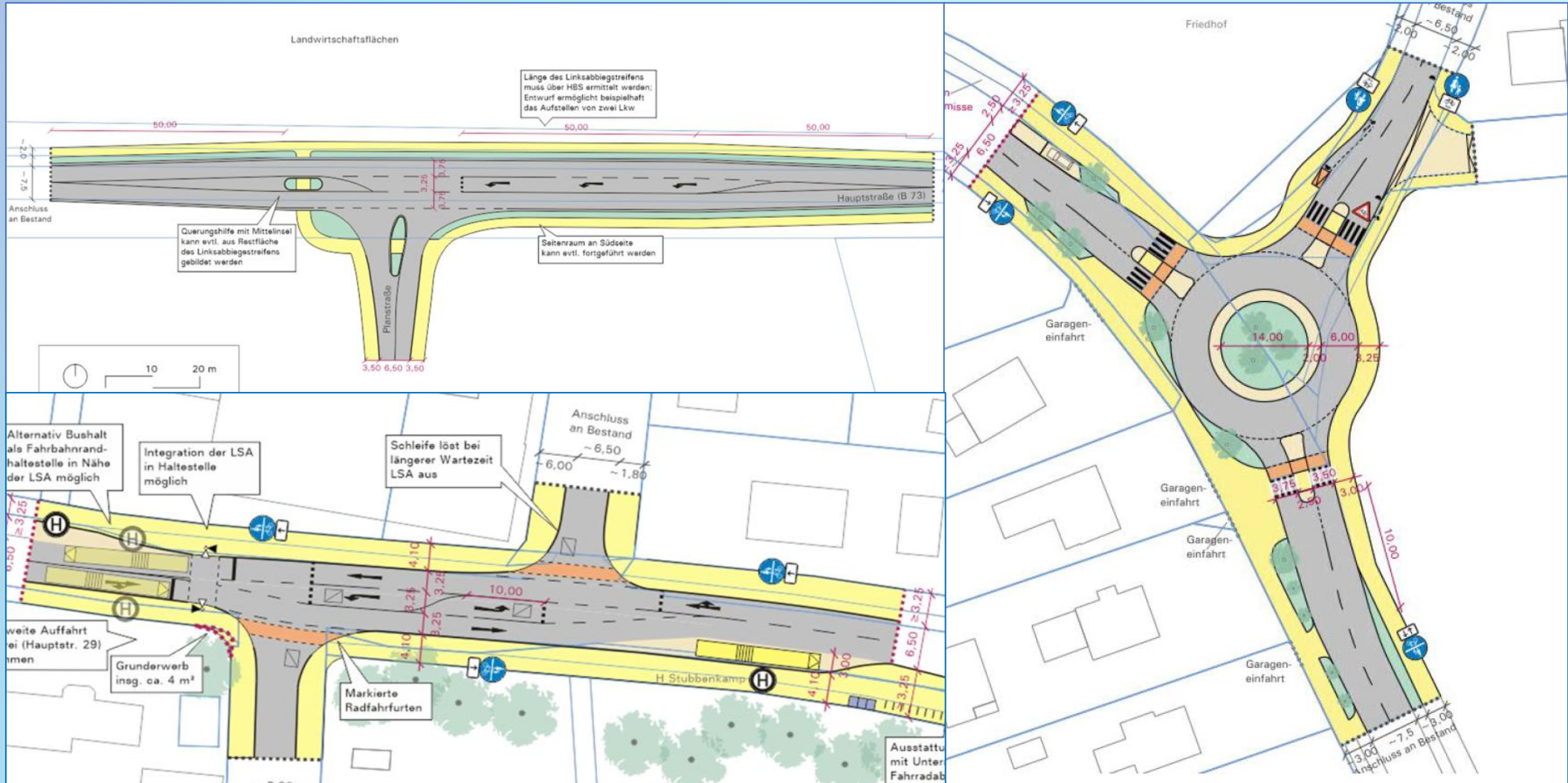
Nachtrag

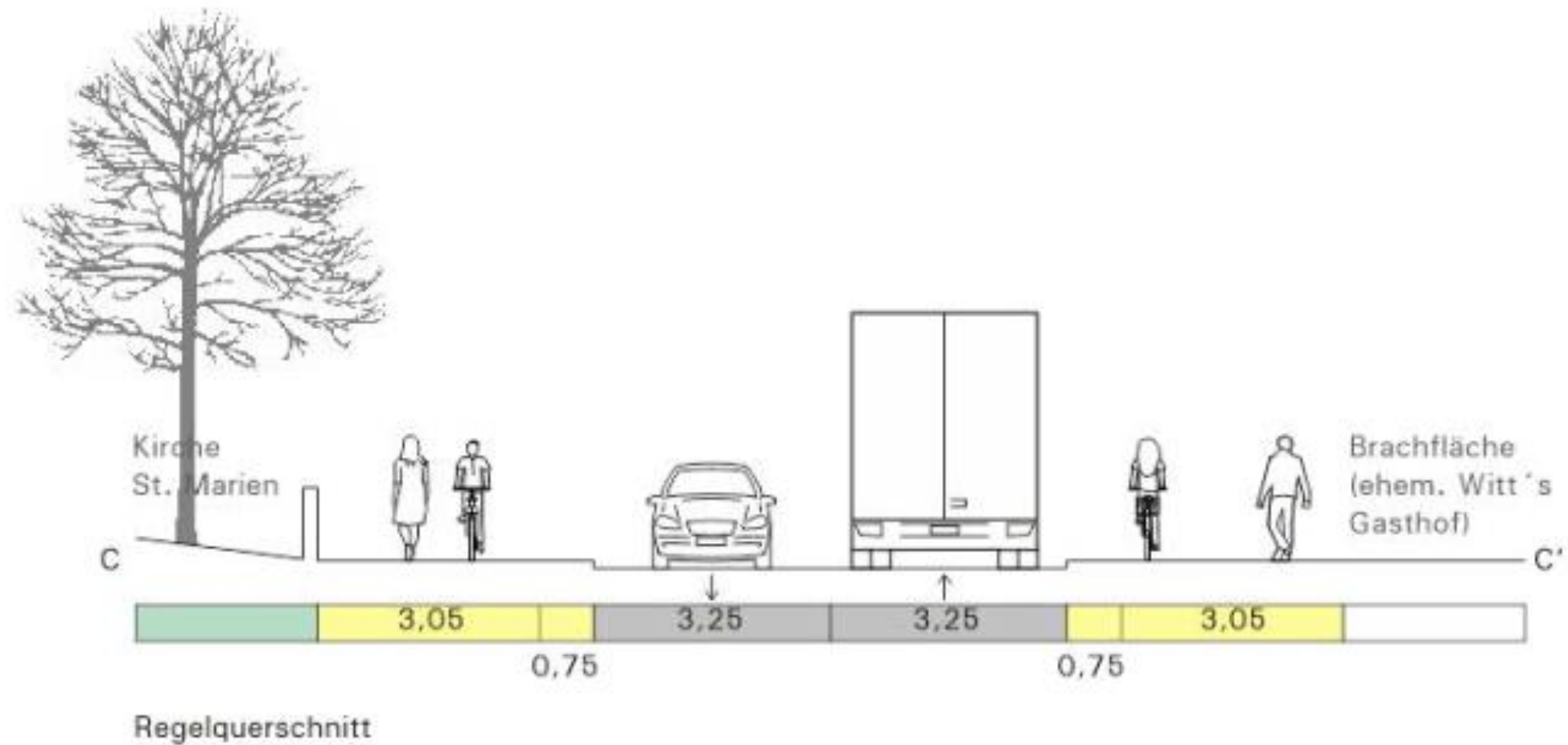
Brink, Marktstraße und Am Friedhof

20. Januar 2022

Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Telefon 0511.3584-450
Telefax 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Zusammenfassung der Studien:





Vorschlag flächenhafter Umbau des Querschnitts

Richtlinien und Empfehlungen

RASt

Richtlinie für
die Anlage von
Stadtstraßen

EFA

Empfehlungen
für Fußgänger-
verkehrsanlagen

ERA

Empfehlung für
Radverkehrs-
anlagen

Erarbeitet und publiziert von der Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).
Disziplinär abgestimmte Technische Regelwerk für das gesamte Straßen- und Verkehrswesen in
Deutschland und deren ständige Weiterentwicklung.

E Klima 2022

Sept 2022

Empfehlungen

zur Anwendung und Weiterentwicklung
von FGSV-Veröffentlichungen
im Bereich Verkehr
zur Erreichung von Klimaschutzzielen

Wesentlicher Inhalt der E Klima 2022

Klimarelevante Vorgaben,
Standards und Handlungsoptionen
zur Berücksichtigung bei der
Planung, dem Entwurf und dem
Betrieb von Verkehrsangeboten
und Verkehrsanlagen.



Verkehrswege sind auf einen abnehmenden Kfz-Verkehr auszulegen. Kfz-Parken im öffentlichen Verkehrsraum soll möglichst geringgehalten werden.



Für Fuß- und Radverkehr sind durchgehende, attraktive Netze bereitzustellen. Fuß- und Radverkehr sowie Öffentlicher Verkehr sind gegenüber dem Kfz-Verkehr zu priorisieren.

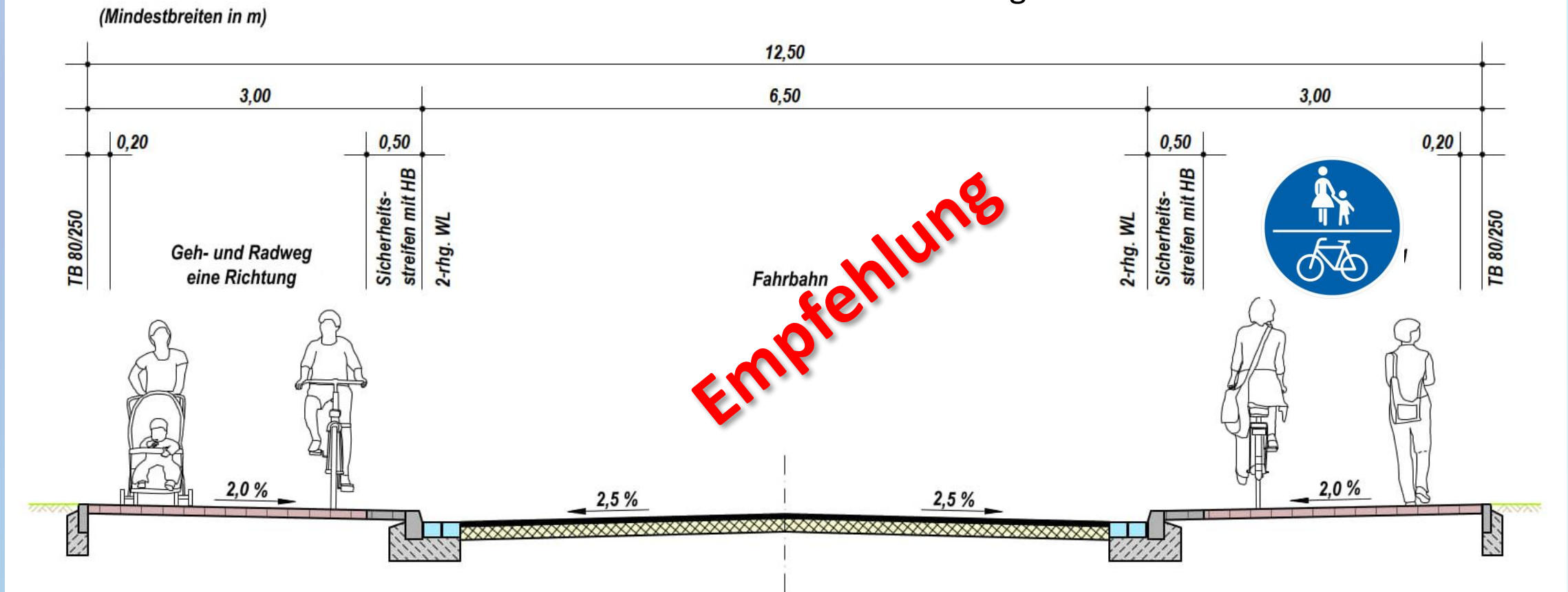


Der öffentliche Straßenraum soll begrünt und es sollen Retentions- bzw. Versickerungsflächen geschaffen werden.

Fahr(zeug)radtypen auf Geh- und Radwegen



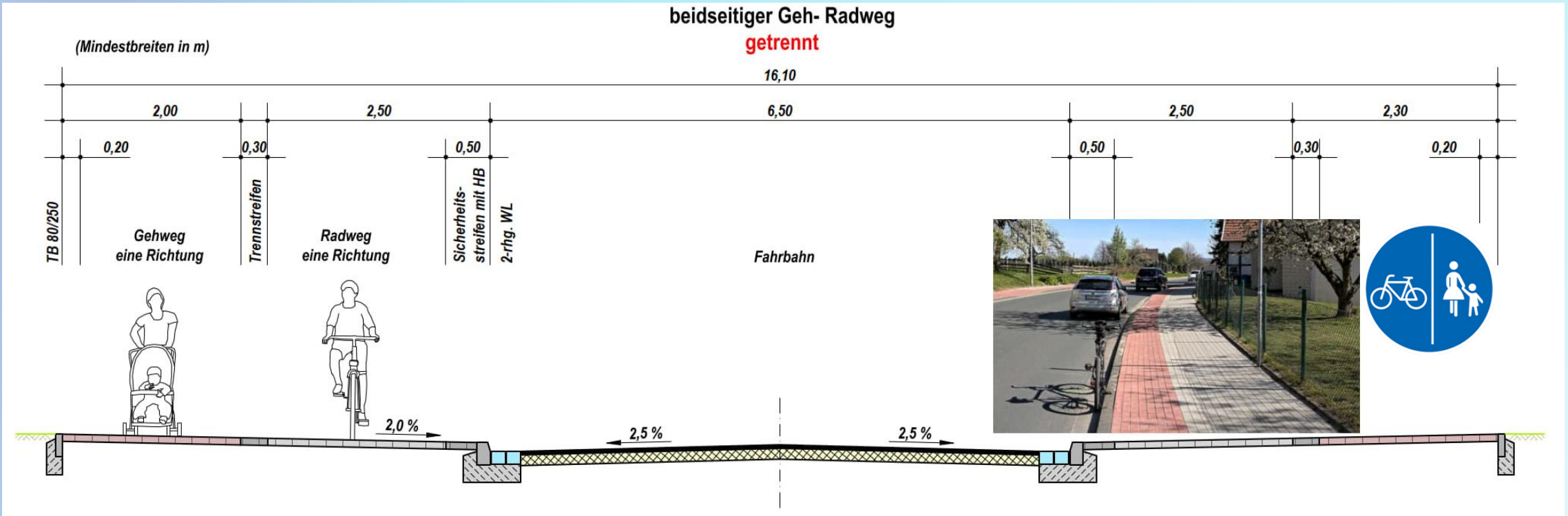
Gemeinsamer Geh- und Radweg



VORTEIL.: Der Ausbau orientiert sich an dem Bestand, die Fahrbahnachse bleibt dabei weitestgehend erhalten.

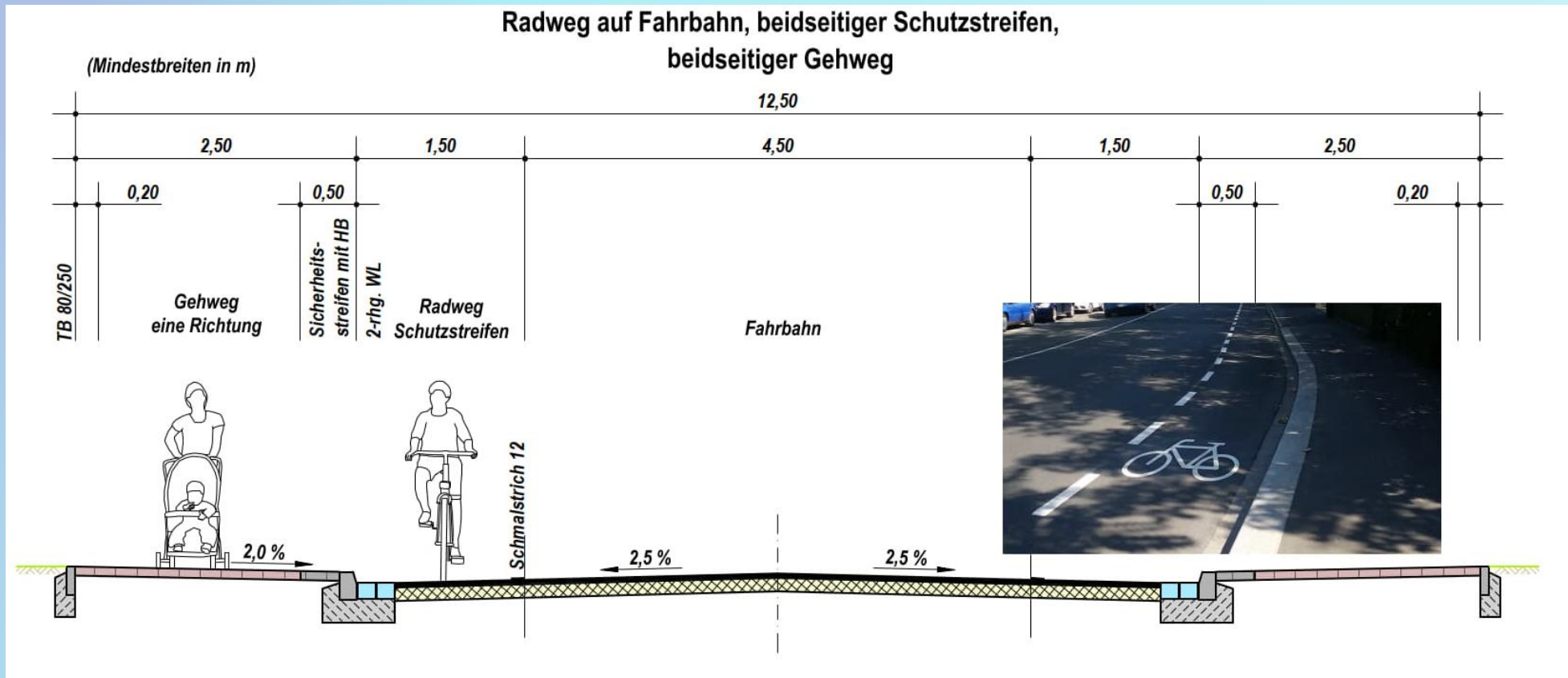
NACHTEIL: Radverkehr in Gehwegbereichen kann Fußgänger verunsichern und gefährden.

BEURTEILUNG: Bei beengtem Verkehrsraum dennoch die beste Lösung.



VORTEIL: Klare Trennung der Verkehrsströme für Radfahrer und Fußgänger. Ansonsten wie vor.

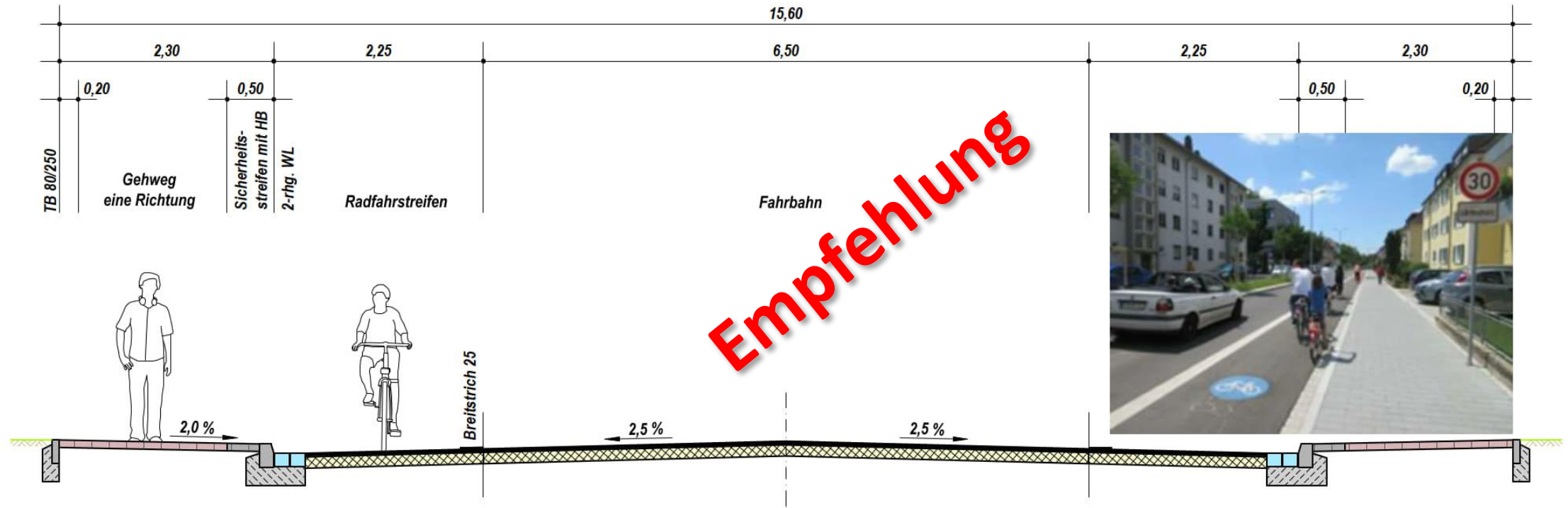
NACHTEIL: Hoher Platzbedarf. Die gegenseitige Behinderung ist dennoch nicht gänzlich ausgeschlossen.



VORTEIL: Zuweisung der Verkehrsräume. Verminderung der Unfallgefahr für Fußgänger durch Radfahrer.
Einheitliches Bild mit breiten Gehwegen auf beiden Seiten.

NACHTEIL: Aufgrund der sehr hohen Kfz - Belastungen von ca. 16.000 Fz / 24h ist die Unfallgefahr für die Radfahrer zu hoch. Die Literatur rät bei diesen Verkehrsbelastungen von Radschutzstreifen auf der Fahrbahn ab.

beidseitiger Radfahrstreifen und Gehweg



VORTEIL: gleiche wie vor, jedoch günstiger bei einem vergleichbaren Sicherheitsempfinden. Für hohe Verkehrsbelastungen einsetzbar. Zukunftweisend und nachhaltig.

NACHTEIL: hoher Platzbedarf.

Status Quo der Planung

- Grundlagenermittlung



- Vorentwurfsplanung
Variantenfindung



- Entwurfsplanung

