

K 139 Itener Straße in der OD Lehrte

Sanierung und Ausbau der OD: Vorstellung der Vorplanung



Verkehrserhebungen

- Region Hannover 03/2021:
Abschnitt 10, Station 4.300
DTV_w 4.158 Kfz/24h
MSV_w 374 Kfz/h
SV 1,5 %



- Aus VEP Lehrte:

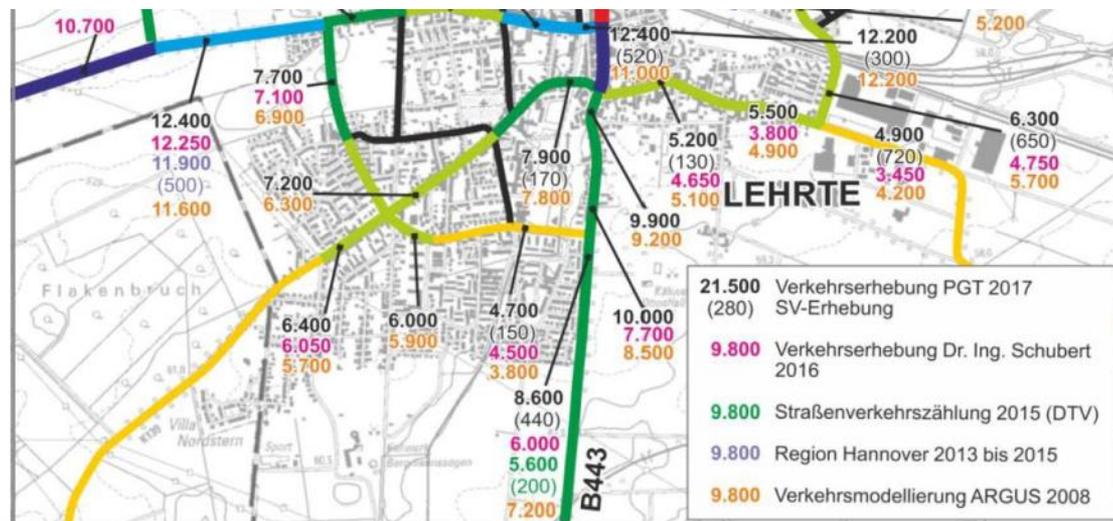


Abb. 3.4: Kfz- und Schwerverkehrsmengen Ausschnitt Lehrte

Radverkehr

- Belastungsbereich II nach ERA 2010
(nach beiden Verkehrserhebungen)

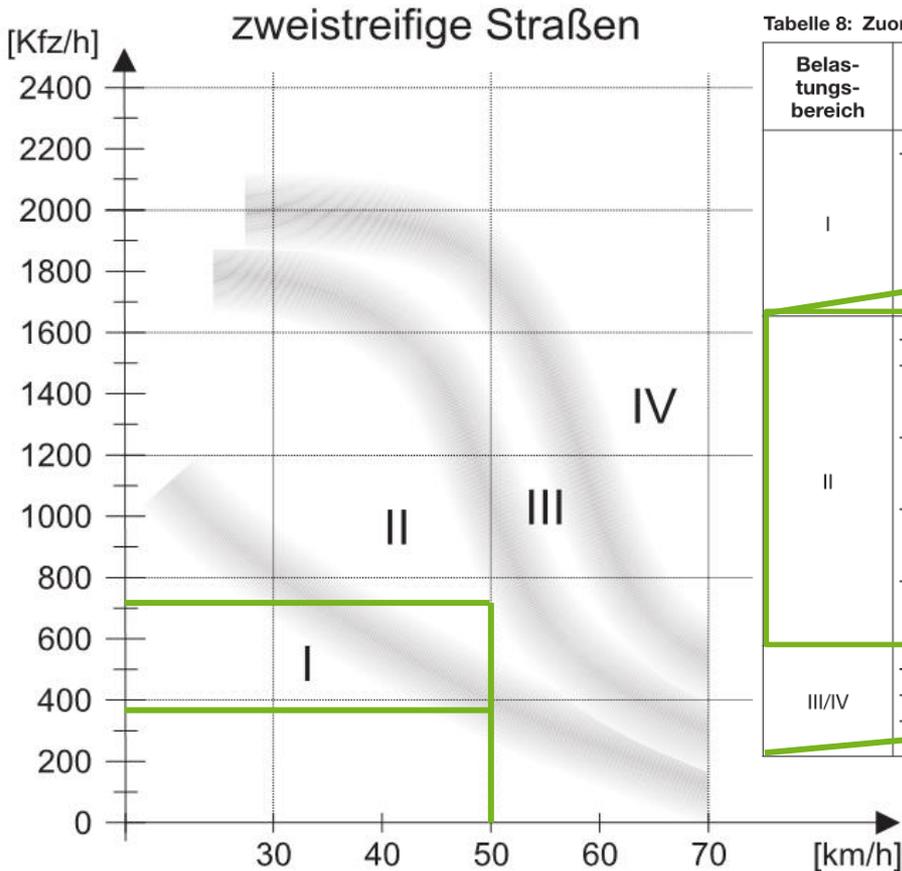
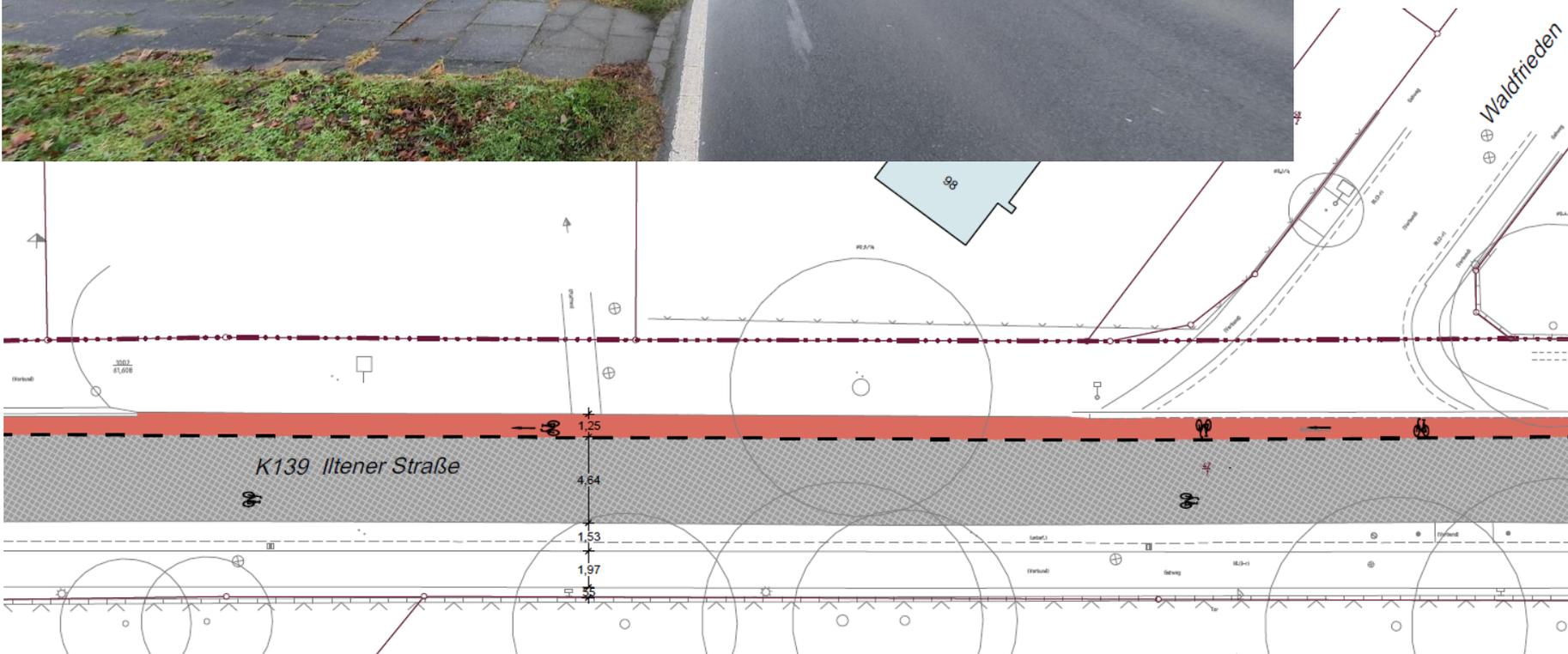


Tabelle 8: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen

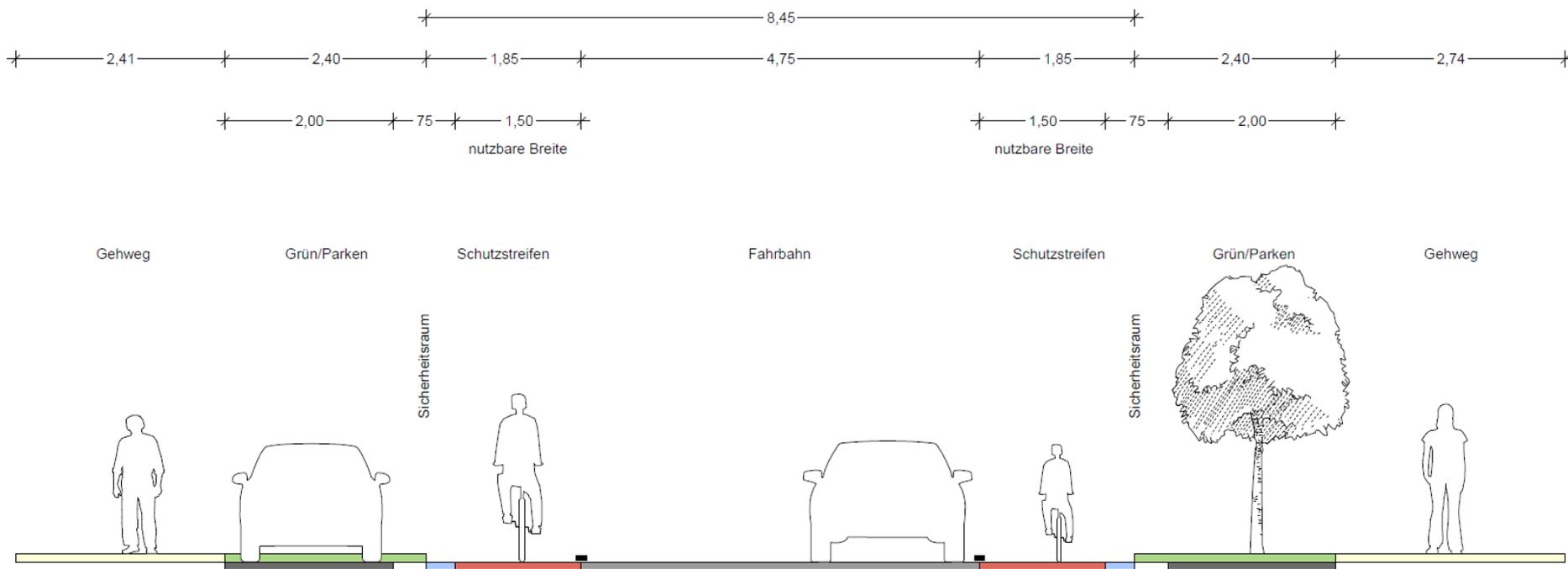
Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	<ul style="list-style-type: none"> Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen) 	3.1	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Radfahrstreifen Radweg gemeinsamer Geh- und Radweg 	3.3 3.4 3.6	<ul style="list-style-type: none"> bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden

Quelle:
Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA)
FGSV 284

Sanierungsabschnitt: Schutzstreifen und Piktogrammreihe



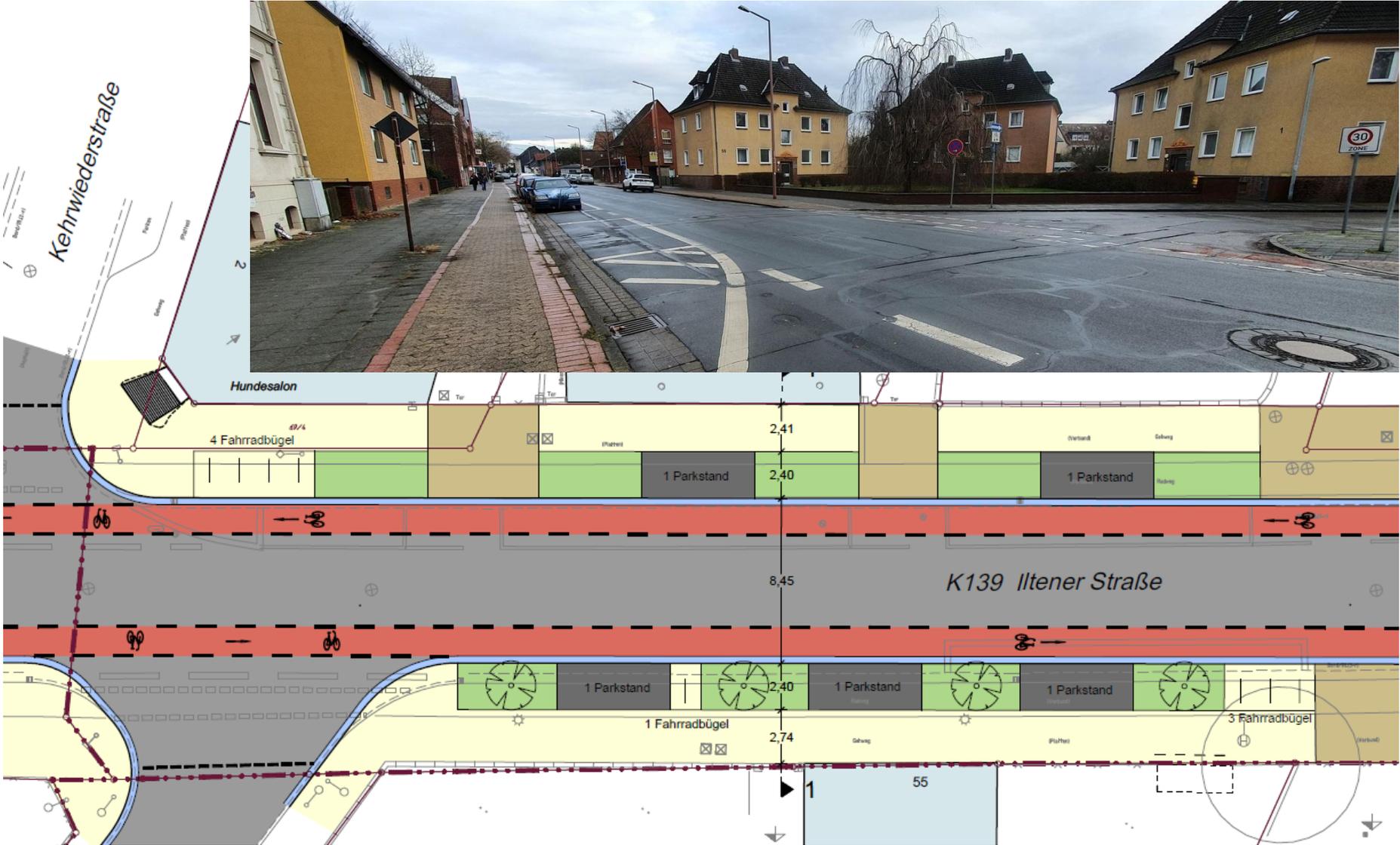
Ausbauabschnitt: Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen



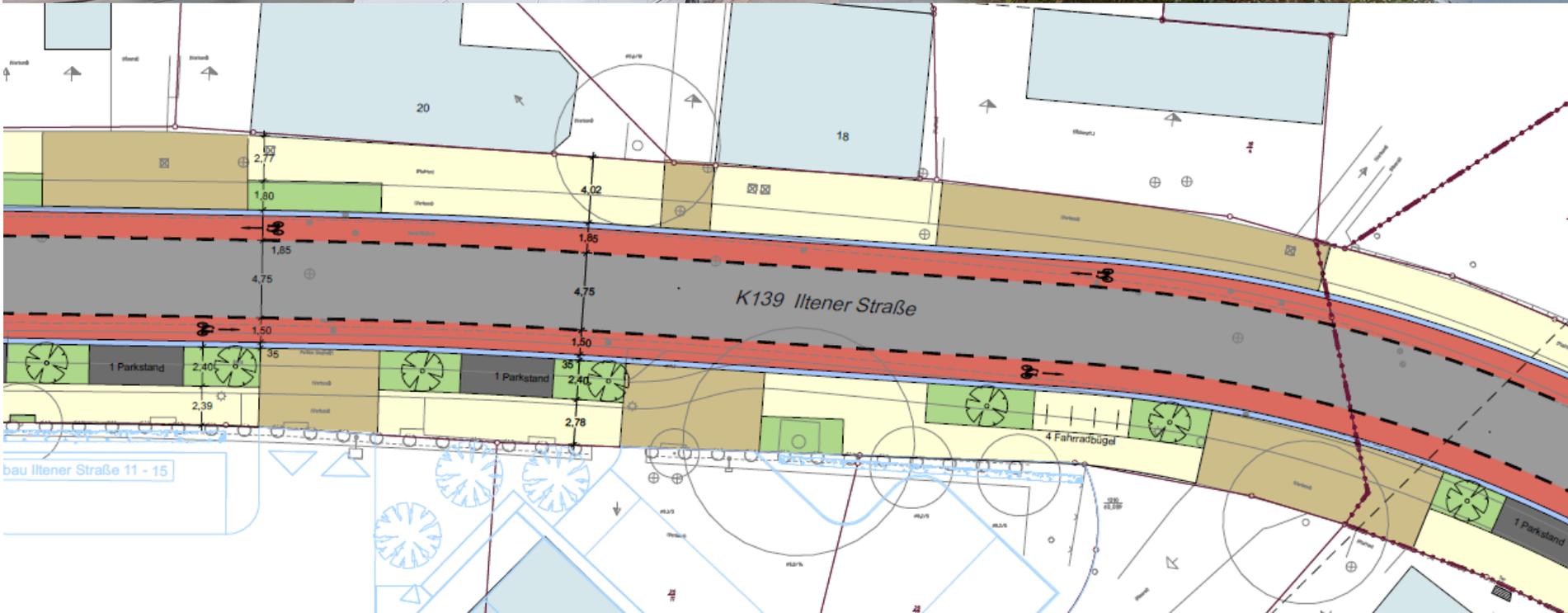
Straßenraumbreite ca. 20m (Süd-/Westring bis ca. Iltener Str. 56/59)



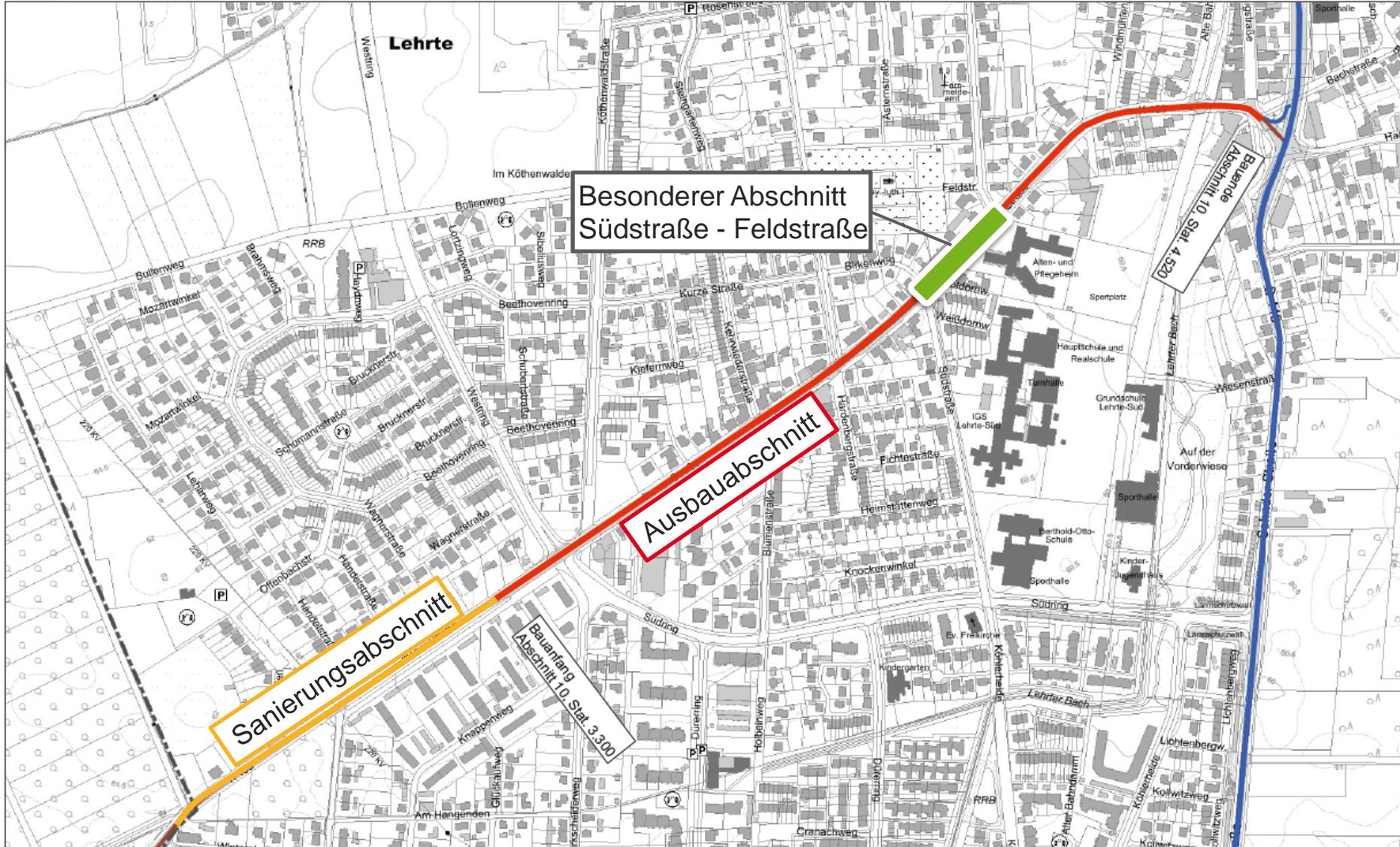
Straßenraumbreite ca. 18m



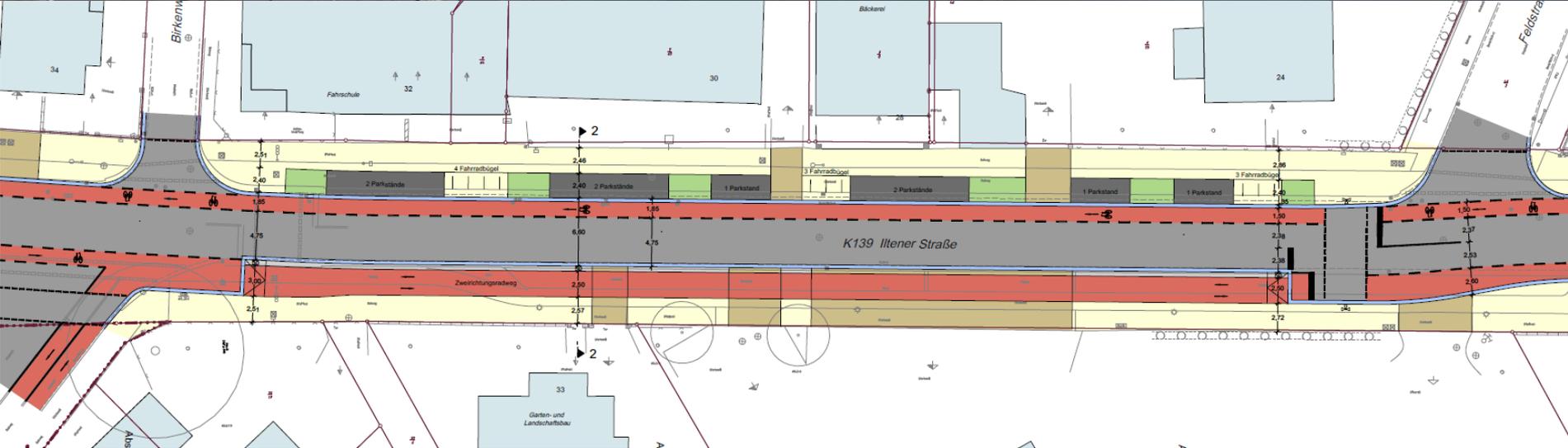
Straßenraumbreite kleiner 18m



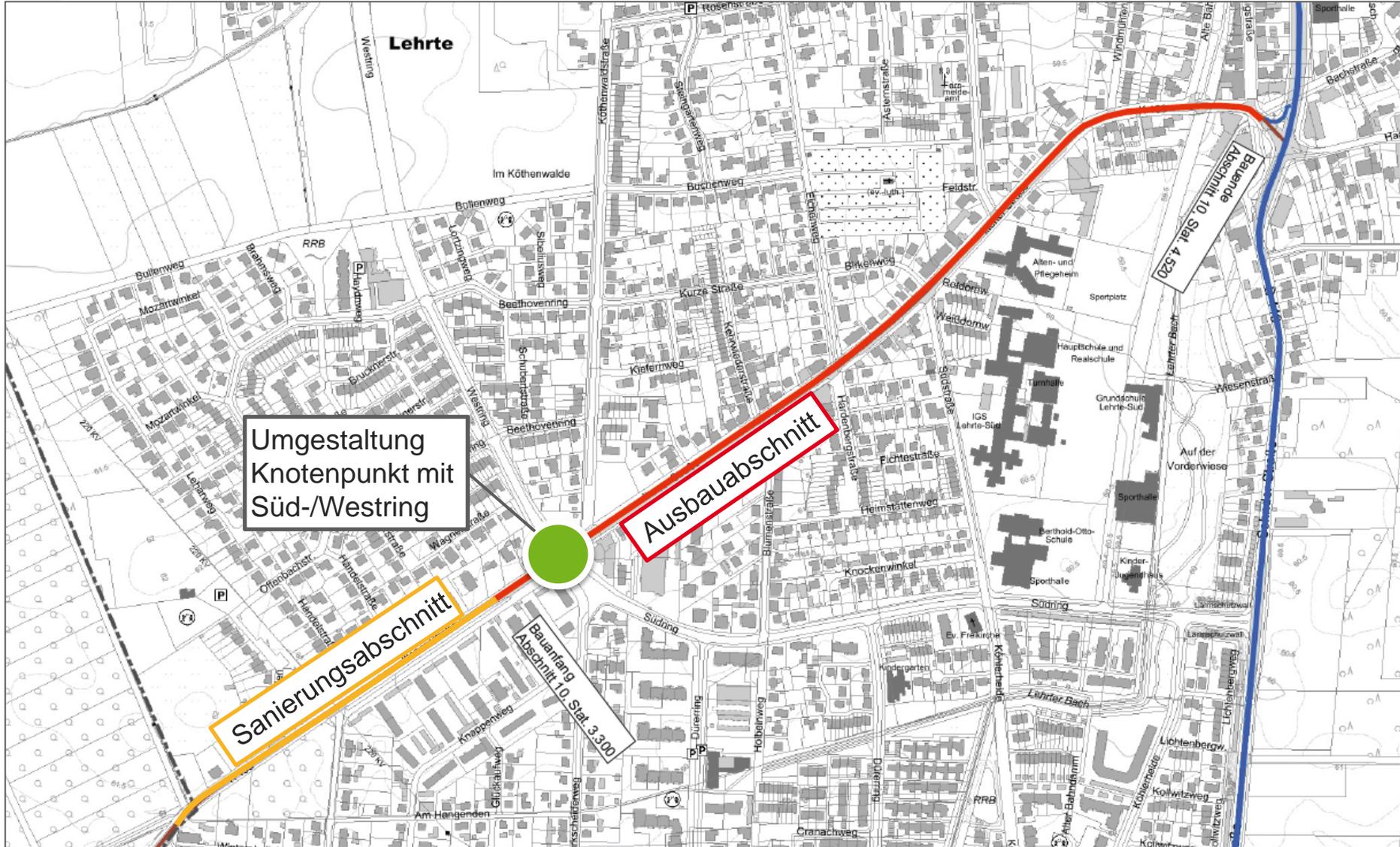
Besonderer Abschnitt Südstraße bis Feldstraße



Besonderer Abschnitt Südstraße bis Feldstraße



Knotenpunkt Itener Straße / Südring / Westring



Knotenpunkt Itener Straße / Südring / Westring

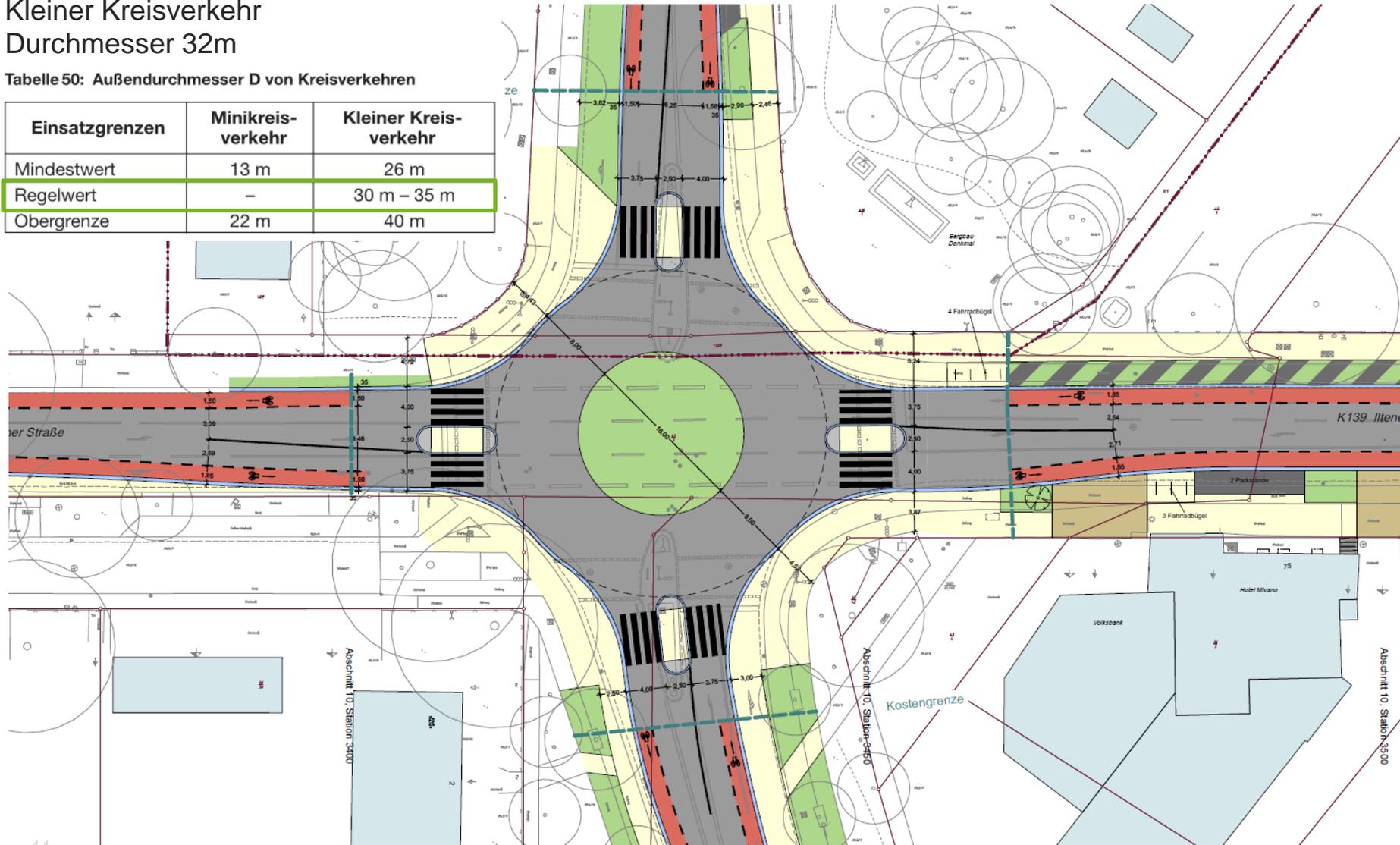


Knotenpunkt Itener Straße / Südring / Westring: Kreisverkehr

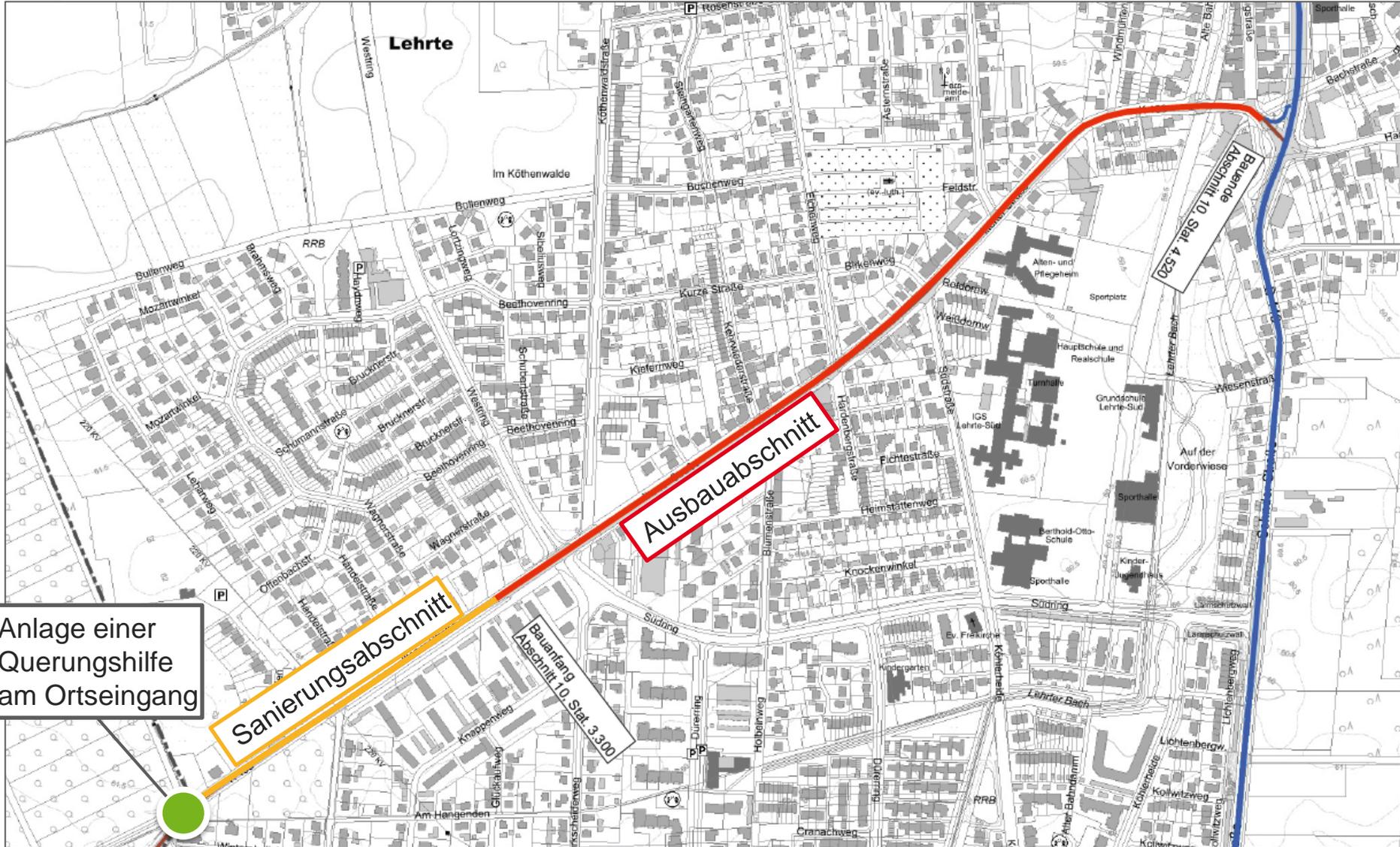
Kleiner Kreisverkehr
Durchmesser 32m

Tabelle 50: Außendurchmesser D von Kreisverkehren

Einsatzgrenzen	Minikreisverkehr	Kleiner Kreisverkehr
Mindestwert	13 m	26 m
Regelwert	–	30 m – 35 m
Obergrenze	22 m	40 m



Ortseingang Richtung Ilten: Querungshilfe für Radverkehr



Anlage einer Querungshilfe am Ortseingang

Sanierungsabschnitt

Ausbauabschnitt

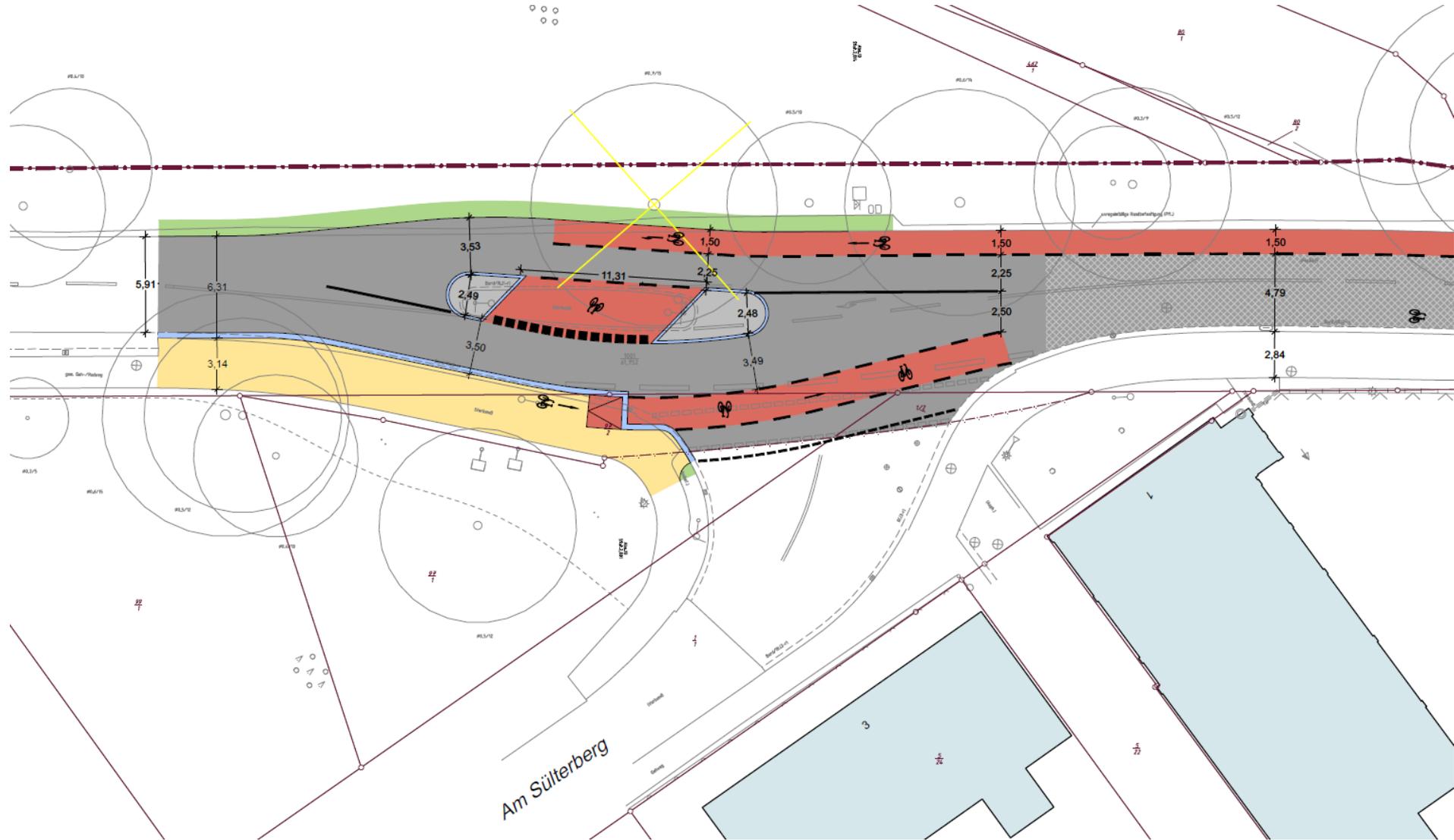
Bauernfang Abschnitt 10, Stat. 3.300

Bauernfang Abschnitt 10, Stat. 4.520

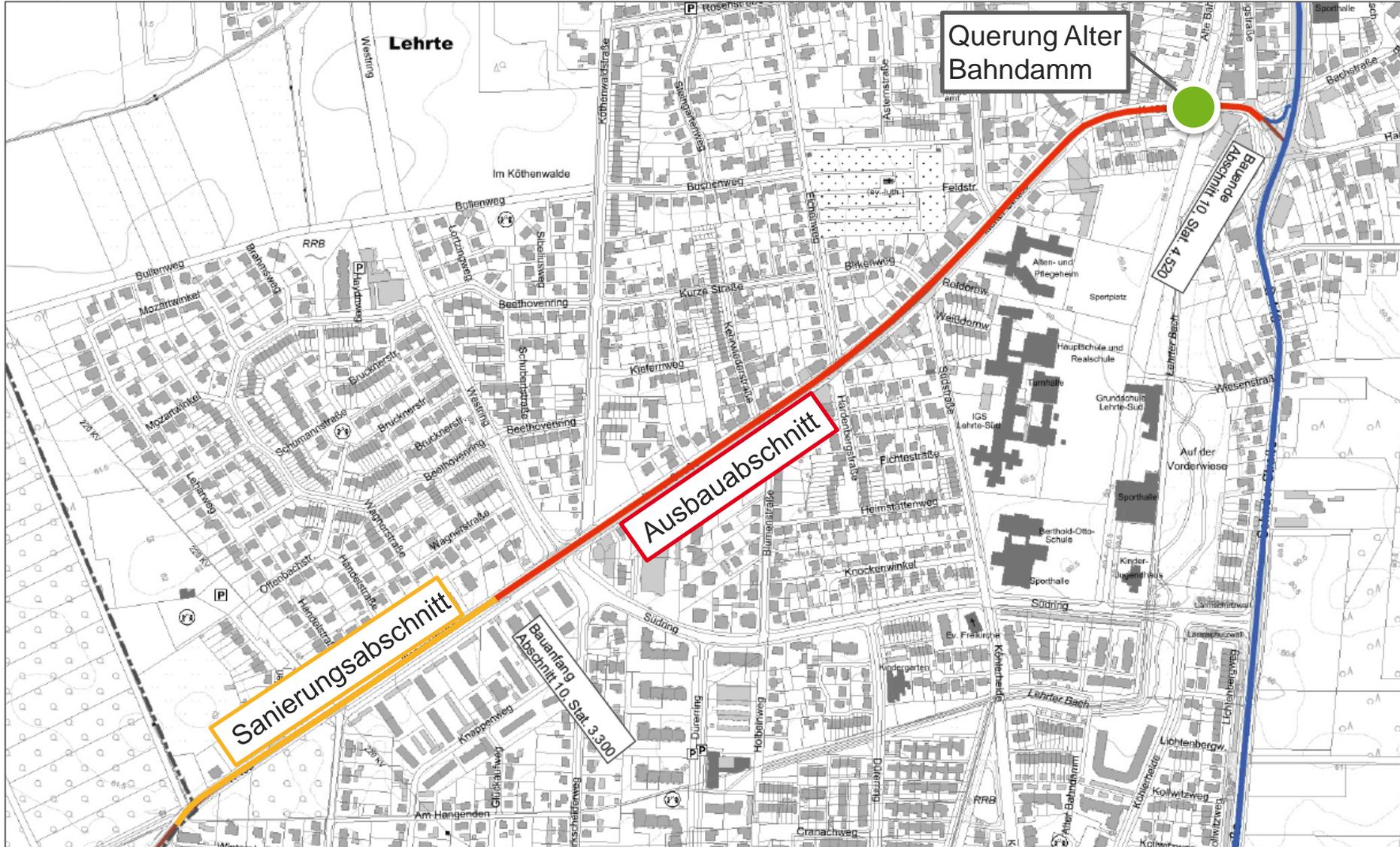
Ortseingang Richtung Ilten: Querungshilfe für Radverkehr



Ortseingang Richtung Ilten: Querungshilfe für Radverkehr



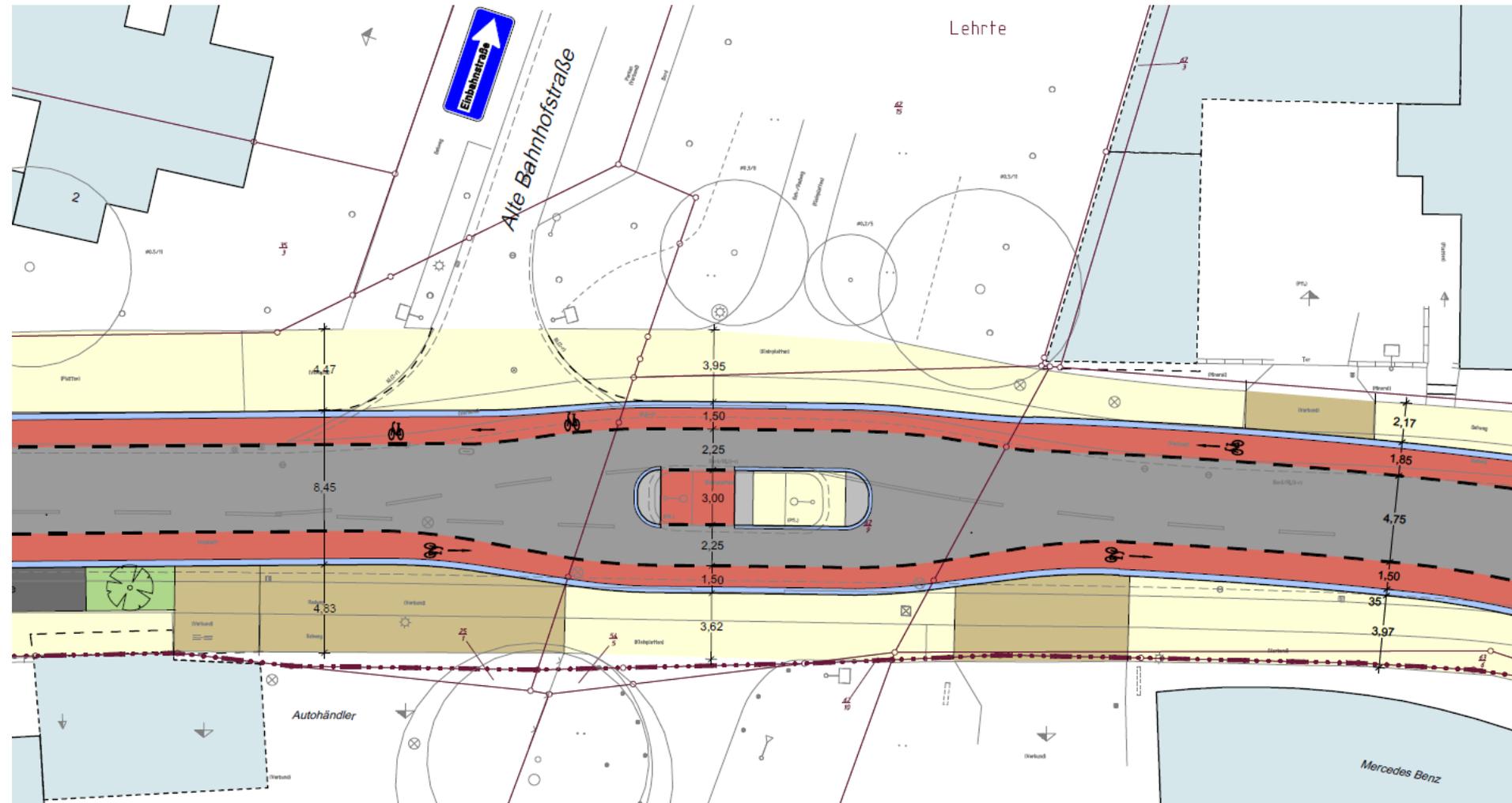
Querung Alter Bahndamm



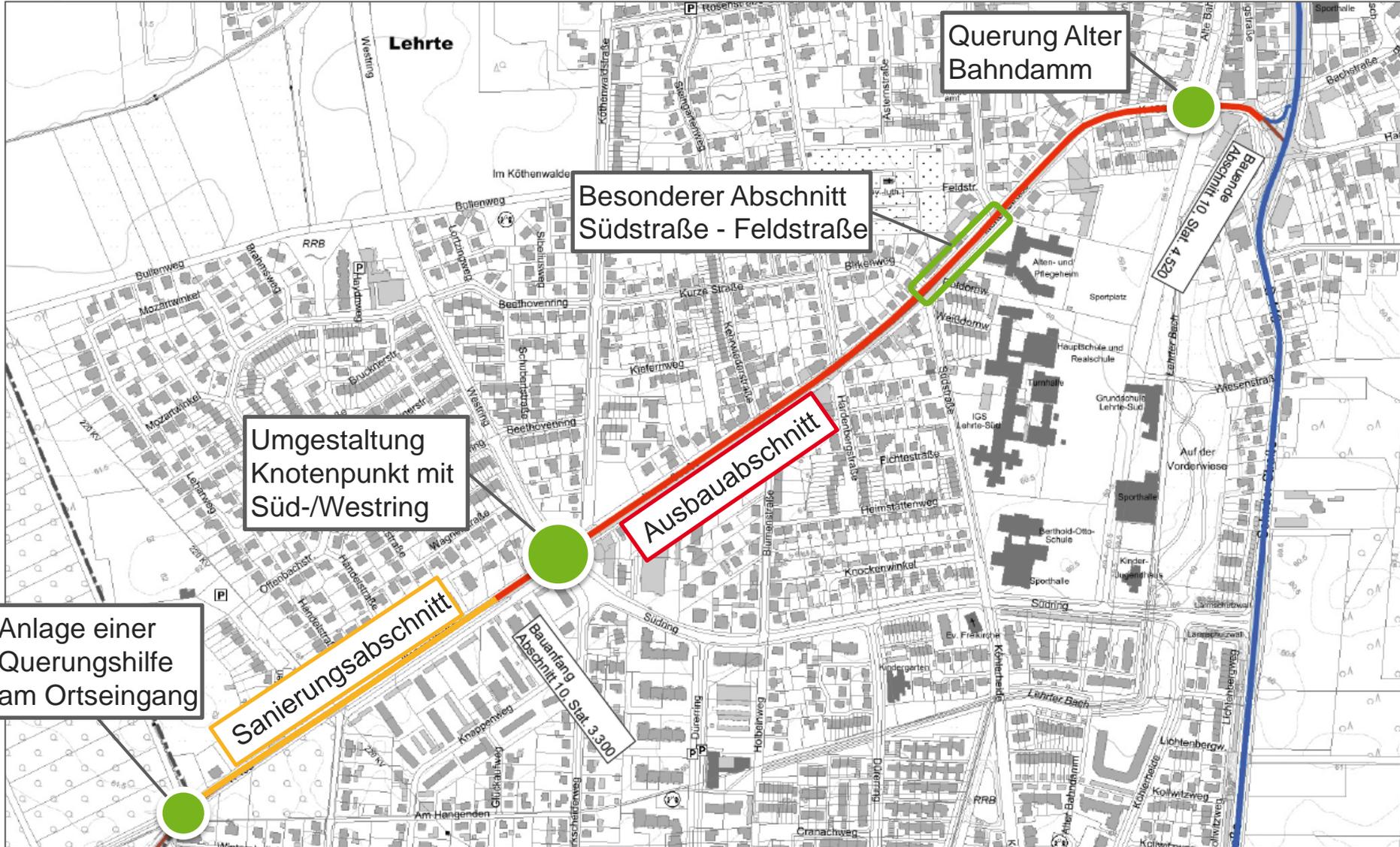
Querung Alter Bahndamm



Querung Alter Bahndamm



Planungsraum



ÖPNV

- Hardenbergstraße



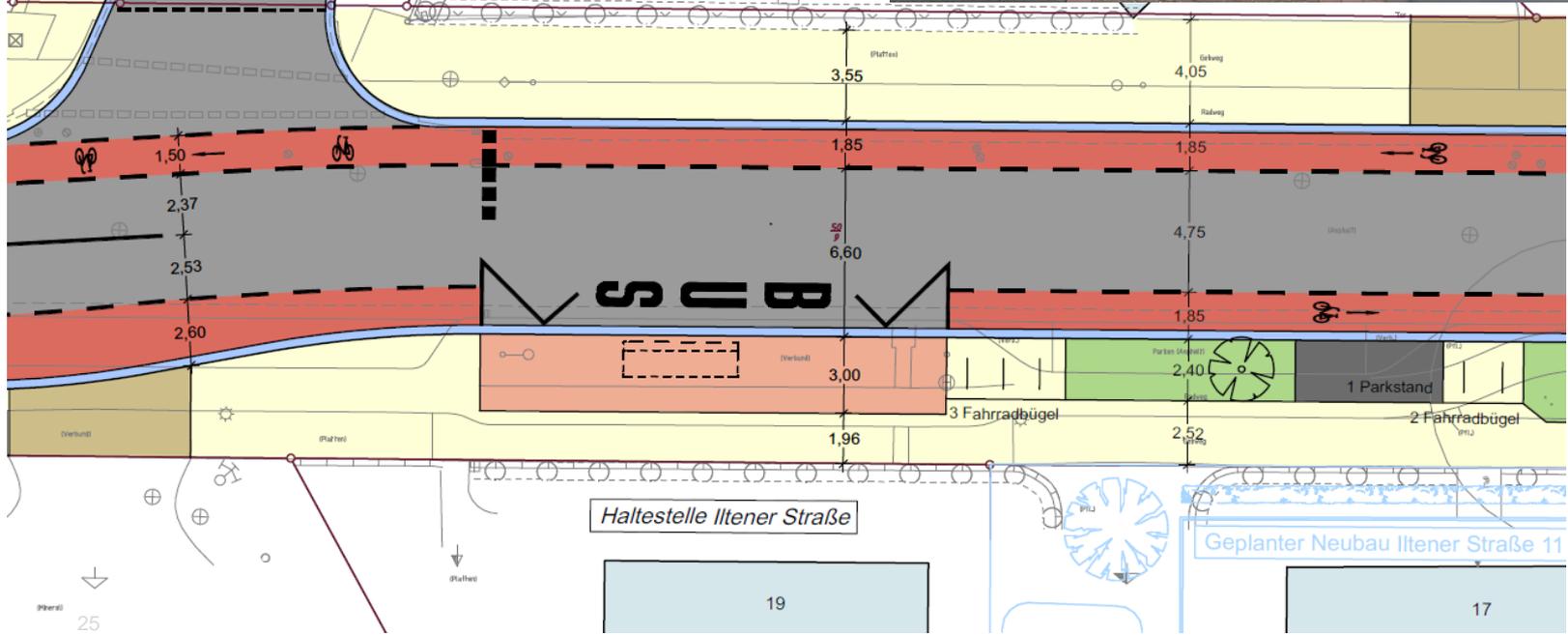
- Iltener Straße



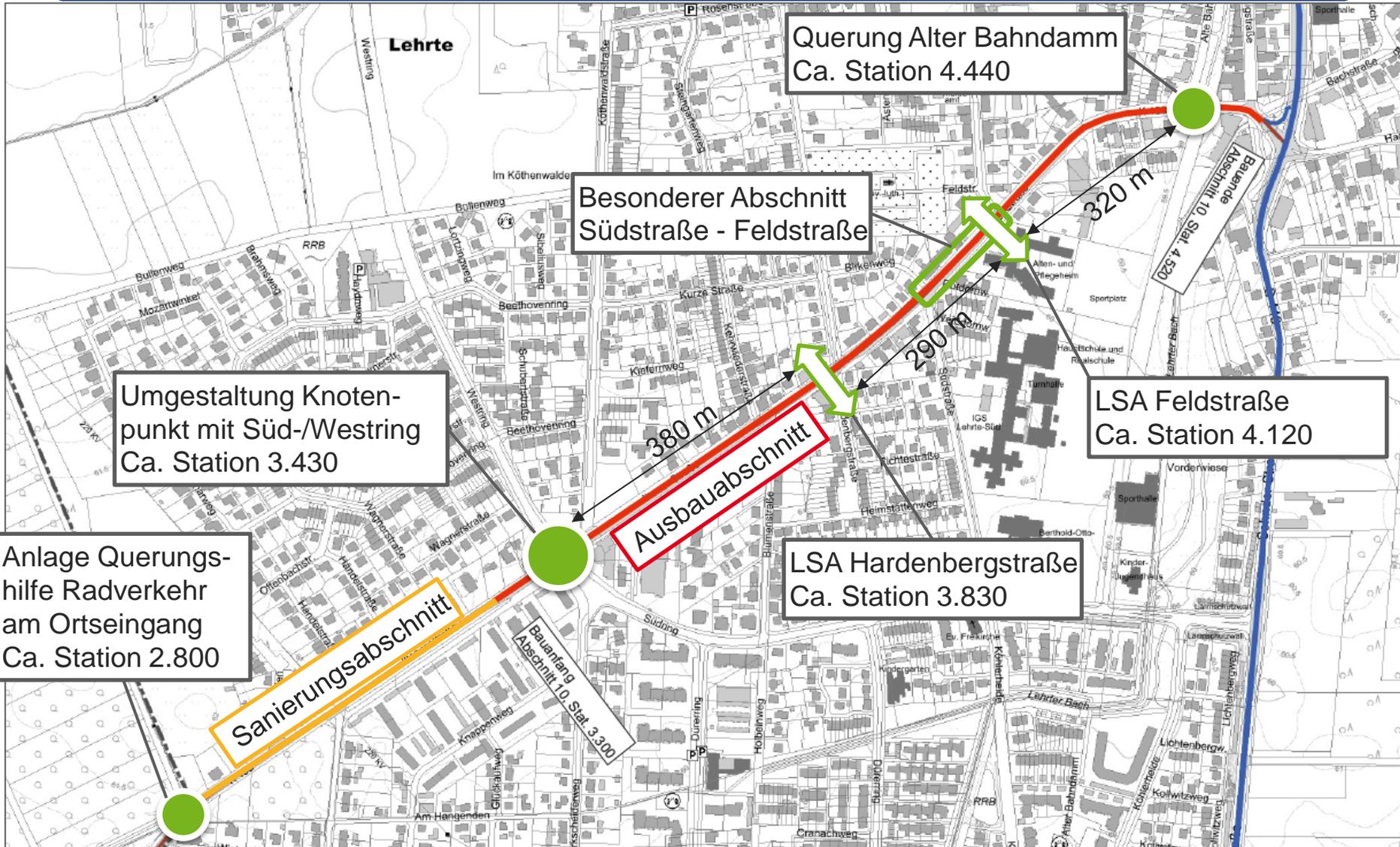
ÖPNV: Bushaltestelle Hardenbergstraße



ÖPNV: Bushaltestelle Itener Straße



Planungsraum



HAN
NOV
ER



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Region Hannover

Sicherheit von Kreisverkehren

Unfallkategorie 1	Unfall mit Getöteten
Unfallkategorie 2	Unfall mit Schwerverletzten
Unfallkategorie 3	Unfall mit Leichtverletzten
Unfallkategorie 4	Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden
Unfallkategorie 5	Sonstiger Unfall mit Sachschaden
Unfallkategorie 6	Sonstiger Unfall mit Sachschaden unter Alkoholeinwirkung

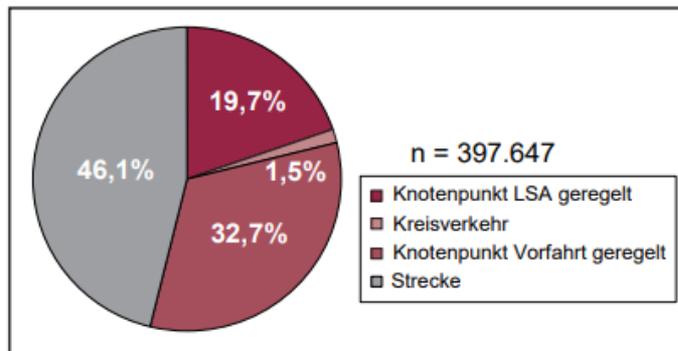


Abbildung 4:
Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften in NRW 2004 - 2009

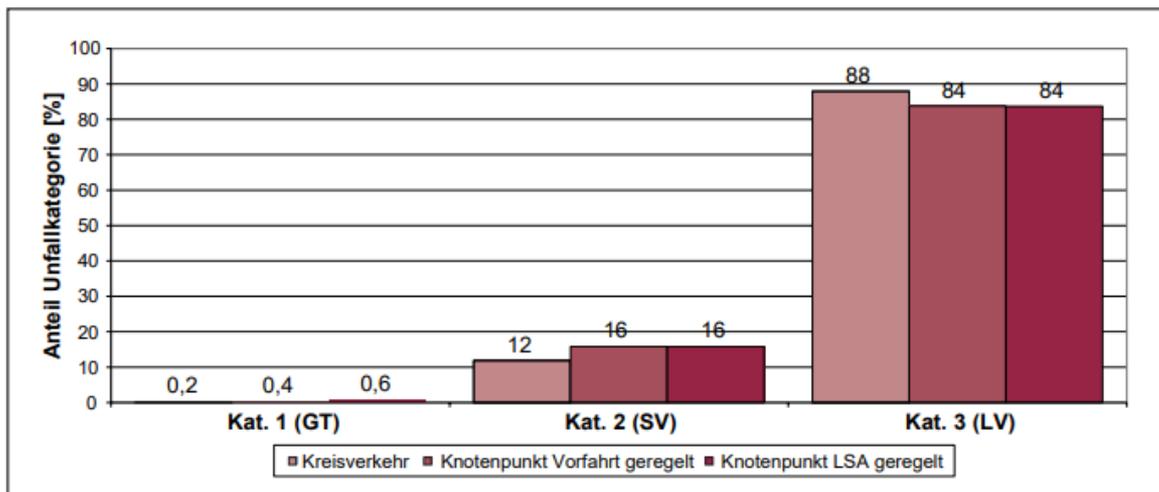


Abbildung 5:
Anteile der Unfallkategorien 1 bis 3 am Unfallgeschehen mit Personenschaden der Knotenpunktformen

Quelle:
UDV, Unfallforschung kompakt
Verkehrssicherheit innerörtlicher
Kreisverkehre
[36-verkehrssicherheit-inneroertlicher-kreisverkehre-data.pdf \(udv.de\)](https://www.udv.de/36-verkehrssicherheit-inneroertlicher-kreisverkehre-data.pdf)

Sicherheit von Kreisverkehren

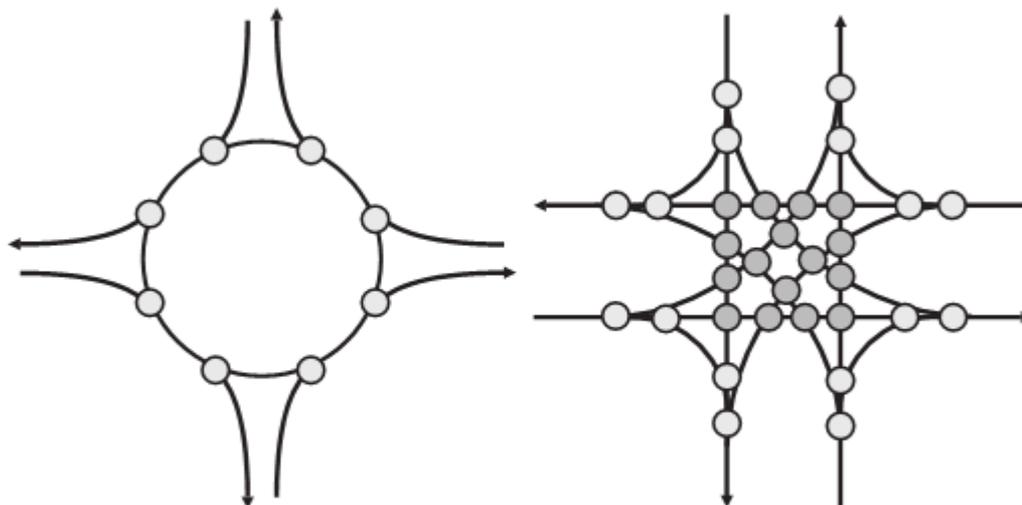


Bild 7: Konflikte an einem Kreisverkehr und an einer Kreuzung

Quelle:
Merkblatt für die Anlage von
Kreisverkehren
FGSV 242

Sicherheit von Kreisverkehren

Unfallkategorie 1	Unfall mit Getöteten
Unfallkategorie 2	Unfall mit Schwerverletzten
Unfallkategorie 3	Unfall mit Leichtverletzten
Unfallkategorie 4	Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden
Unfallkategorie 5	Sonstiger Unfall mit Sachschaden
Unfallkategorie 6	Sonstiger Unfall mit Sachschaden unter Alkoholeinwirkung

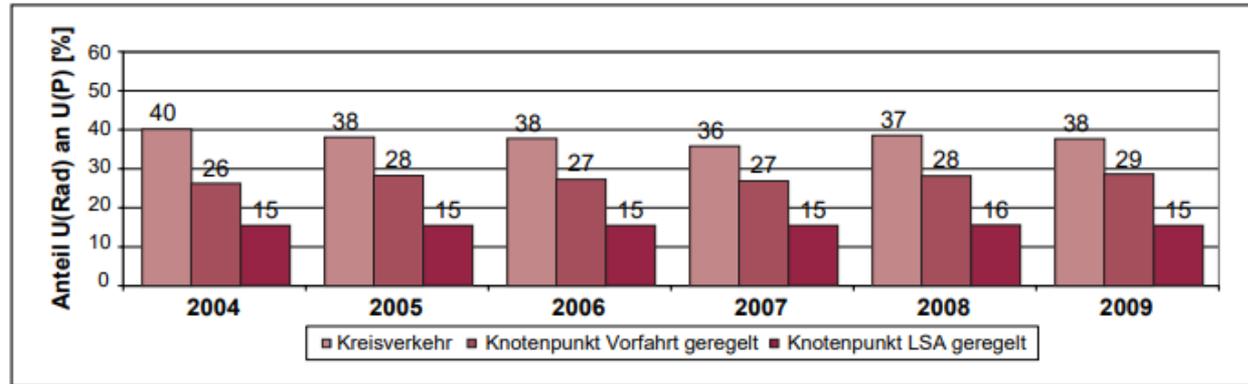


Abbildung 6: Anteil der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung an allen Unfällen mit Personenschaden

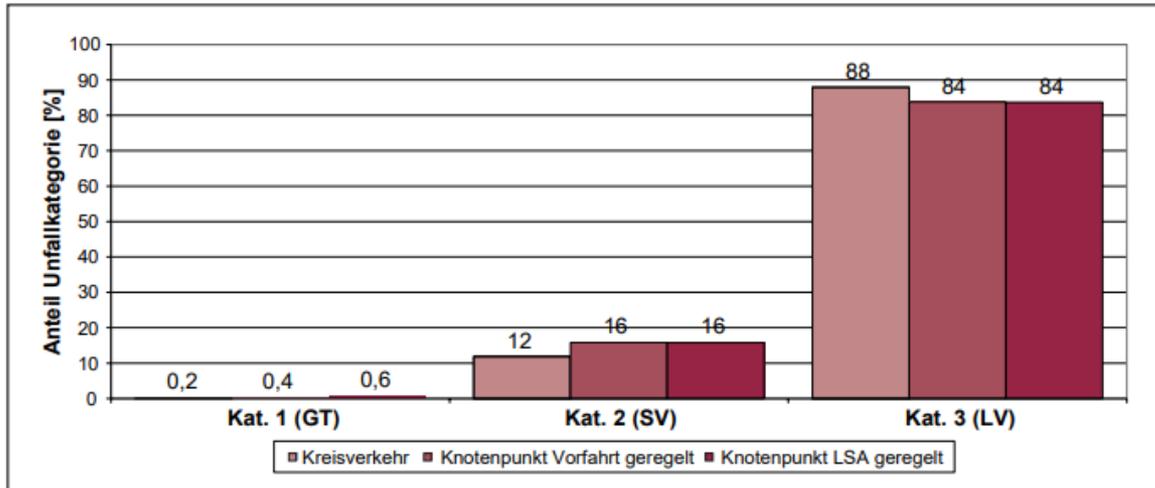


Abbildung 5: Anteile der Unfallkategorien 1 bis 3 am Unfallgeschehen mit Personenschaden der Knotenpunktformen

Quelle:
 UDV, Unfallforschung kompakt
 Verkehrssicherheit innerörtlicher
 Kreisverkehre
36-verkehrssicherheit-inneroertlicher-kreisverkehre-data.pdf (udv.de)

Sicherheit von Kreisverkehren

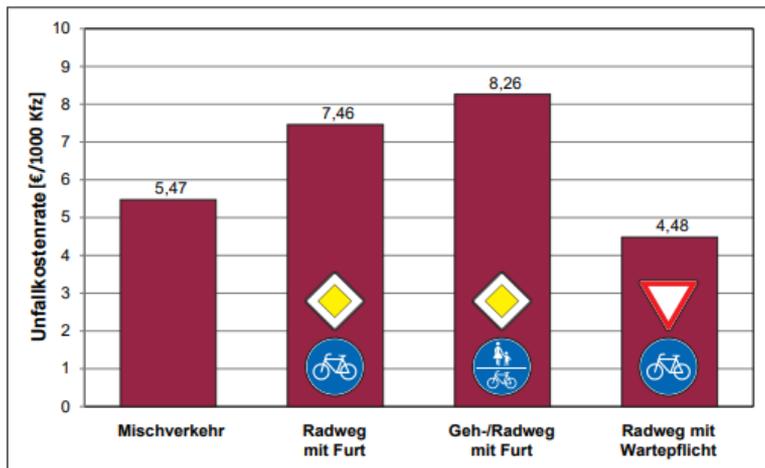


Abbildung 13:
 Unfallkostenrate nach Führungsförm des Radverkehrs

Als sicherste Führungsförm für den Radverkehr hat sich die Mischverkehrsförm auf der Kreisfahrbahn herausgestellt. Insbesondere, wenn der Innenring baulich deutlich ausgeprägt ist, kann auch bei starken Verkehrsbelastungen ein hohes Maß an Sicherheit für den Radverkehr erreicht werden. Bei hohen Kfz-Verkehrsbelastungen nutzen Radfahrer jedoch zunehmend bereits in den Zufahrten die Gehwege und umfahren dann auch auf diesen den Kreis. Dies sollte künftig im Merkblatt bzw. schon heute bei der Planung der Seitenräume entsprechende Beachtung finden.

Quelle:

UDV, Unfallforschung kompakt
 Verkehrssicherheit innerörtlicher
 Kreisverkehre

[36-verkehrssicherheit-inneroertlicher-kreisverkehre-data.pdf](https://www.udv.de/36-verkehrssicherheit-inneroertlicher-kreisverkehre-data.pdf) (udv.de)