

**Gemeinde Jesteburg
- Der Gemeindedirektor -**

Erstellen eines Verkehrskonzeptes für Radfahrer

Für die Bereiche

- OD Jesteburg L 213
- Lüllauer Straße
- Itzenbütteler Straße

Vorentwurf

Inhaltsverzeichnis

1	Veranlassung	3
2	Vorangegangene Untersuchungen	3
3	Bestandserfassung.....	4
4	Vorhandene Situation.....	4
4.1	Motorisierter Verkehr	6
4.2	Radverkehr	7
4.3	Fußgängerverkehr	8
5	Anzuwendende Regelwerke	9
5.1	Empfehlungen für Anlagen des Radverkehrs (EAR), Ausgabe 2010	9
5.1.1	Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn.....	10
5.1.2	Radfahrer-Schutzstreifen.....	10
5.1.3	Radfahrstreifen.....	11
5.1.4	Baulich angelegte Radwege.....	11
5.1.5	gemeinsame Geh- und Radwege.....	12
5.1.6	Zweirichtungsradswege	13
5.2	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006	14
6	Auswertung der Bestandserfassung.....	15
7	Empfehlungen	16
8	Zusammenfassung.....	19

Verkehrskonzept für Radfahrer

1 Veranlassung

Die Gemeinde Jesteburg befindet sich südwestlich des Großraums Hamburg und ist geografisch idealer Ausgangspunkt für Ausflüge in Richtung Hamburg oder den Naturpark Lüneburger Heide. Dementsprechend bietet Jesteburg ein breites touristisches Angebot im Ortskern wie auch zahlreiche Wanderwege in die Umgebung.

Auch führen mehrere touristische Radtouren durch die Gemeinde.

Darüber hinaus befinden sich im Ortskern viele Einzelhandels-Geschäfte und Gastronomie-Betriebe, welche ein starkes Verkehrsaufkommen bedingen und großteils mit PKWs angefahren werden.

Im Südosten der Gemeinde befinden sich die Grundschule und die neue Oberschule sowie Sport- und Freizeitanlagen. Ein Einzugsgebiet der Schulen befindet sich unter anderem zwischen der Itzenbütteler Straße und dem Kleckerwaldweg. Die Schulkinder aus diesem Gebiet müssen im Zuge ihres Schulwegs die Hauptstraße überqueren.

Zur Steigerung der Verkehrssicherheit, insbesondere für die starken Schülerströme, beabsichtigt die Gemeinde entsprechende Maßnahmen umzusetzen. Diese sollen vor allem durch geschützte Bereiche für Radfahrer und zusätzliche Querungsmöglichkeiten der stark befahrenen Ortsdurchfahrt geschaffen werden.

Die Gemeinde Jesteburg hat die Ingenieurgesellschaft für Bau- und Vermessungswesen - igbv - damit beauftragt, ein Verkehrskonzept zu erstellen, das ausgehend von den örtlichen Gegebenheiten unter Berücksichtigung der vorhandenen Fahrbahn- und Gehwegbreiten aufzeigt, welche Verbesserungsmöglichkeiten geschaffen werden können.

2 Vorangegangene Untersuchungen

Die Aufwertung der Ortsmitte Jesteburgs war bereits 2008 als Ziel im vom Gemeinderat beschlossenen Zukunftskonzept Jesteburg 2020 verankert und mit verschiedenen Einzelmaßnahmen unterlegt.

Im Rahmen der öffentlichen Foren zur Fortschreibung des Zukunftskonzeptes im Jahr 2011 wurde daher die Erarbeitung eines Masterplans für die Ortsmitte Jesteburgs angeregt. Der Vorschlag wurde von den im Gemeinderat vertretenen Parteien aufgenommen und Mitte 2012 per Ratsbeschluss im Zukunftskonzept als Leitprojekt verankert. Unmittelbar im Anschluss an den Beschluss wurde die Erarbeitung des Masterplans durch Politik und Verwaltung in die Wege geleitet. Die Arbeitsgemeinschaft aus WRS und KONTOR 21 wurde mit der Erarbeitung eines langfristigen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für die Ortsmitte Jesteburgs im Rahmen eines transparenten Prozesses mit breiter öffentlicher Beteiligung beauftragt.¹

¹ Masterplan Jesteburg, Seite 5

Hier sind außer zu überplanenden Fokusbereichen Maßnahmen zur Verbesserung des Fußgänger- und Radverkehrs aufgezeigt.

Der Arbeitskreis Ortsentwicklung hat im Jahr 2014 die vorhandene Radwegsituation dokumentiert und daraus Verbesserungsmöglichkeiten erarbeitet.²

Mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, vertreten durch den Geschäftsbereich Lüneburg wurden bereits Gespräche zur Verkehrssituation geführt. Danach können verkehrsberuhigende Maßnahmen durchgeführt werden, Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit werden jedoch abgelehnt.

3 Bestandserfassung

Im Frühjahr 2015 wurde durch die Ingenieurgesellschaft für Bau- und Vermessungswesen eine Bestandserfassung durchgeführt. Hierbei wurde der innerörtliche Bereich abgesprochen, markante Bereiche fotografiert und Bestandsbreiten aufgemessen und in Querschnitten skizzenhaft dargestellt.

Besonderes Augenmerk hierbei lag auf der vorhandenen Situation für Radfahrer, insbesondere auf vorhandenen Radwegen, bestehender Beschilderung und dem Verhalten der angetroffenen Radfahrer.

4 Vorhandene Situation

Die Ortsdurchfahrt Jesteburg setzt sich zusammen aus dem Straßenzug Jesteburger Straße - Schützenstraße - Brückenstraße - Hauptstraße - Harburger Straße. Hierbei handelt es sich durchgängig um die Landesstraße 213.

Weitere Verbindungsstraßen sind die Lüllauer Straße (K 83) und die Itzenbütteler Straße (Gemeindestraße).

Entlang der Hauptstraße befinden sich beidseitig fast durchgängig Geschäfts- und Restaurationsbetriebe.

Entlang der Schützenstraße/Brückenstraße sowie der Harburger Straße und der Lüllauer Straße grenzt überwiegend Wohnbebauung an, die über Zufahrten an die einzelnen Straßenzüge erschlossen ist.

Entlang der Landesstraße 213 befinden sich durchgängig Gehwege. Abschnittsweise sind gemeinsame Geh- und Radwege ausgewiesen.

Im Zentrum von Jesteburg, in Höhe des Rathauses, trennen sich die Fahrstreifen der Landesstraße 213 und werden jeweils als Einbahnstraße an einer „Mittelinsel“ vorbeigeführt. Auf der „Mittelinsel“ befinden sich verschiedene Geschäfte. Beidseitig der Landesstraße 213 befinden sich abschnittsweise entlang der Fahrbahn Längsparkstreifen.

² Arbeitskreis Ortsentwicklung, Ideen und Vorschläge der Arbeitsgruppe Verkehr / Verkehrsberuhigung

Über die Ortsdurchfahrt wird eine Vielzahl von angrenzenden Grundstücken über Zufahrten erschlossen.

Beidseitig der Landesstraße 213 verlaufen hochbordgeführte Geh- bzw. gemeinsame Geh-/Radwege, wobei der westliche Gehweg in Höhe der Einmündung Koppelweg beginnt.

Entlang der Landesstraße 213 verläuft aus Richtung Asendorf kommend, am östlichen Fahrbahnrand, ein gemeinsamer Geh-/Radweg, der in Höhe Moorweg endet und als Gehweg weitergeführt wird.

Entlang der Itzenbütteler Straße befinden sich bis zur Unterführung der Bahnstrecke beidseitig befestigte Gehwege. Nördlich der Bahnkreuzung verläuft entlang des östlichen Fahrbahnrandes, getrennt durch einen Grünstreifen, ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Am westlichen Fahrbahnrand der Itzenbütteler Straße sind keine Nebenanlagen vorhanden.

Beidseitig der Kreisstraße 83 - Lüllauer Straße - befinden sich neben der Fahrbahn hochbordgeführte Gehwege mit Breiten von 1,50 m (nördlicher Fahrbahnrand) bis zu 2,00 m (südlicher Fahrbahnrand). Am westlichen Ortsausgang von Jesteburg endet der südliche Gehweg. Im weiteren Verlauf der Kreisstraße 83 in Richtung Lüllau verläuft, getrennt durch einen unbefestigten Trennstreifen, ein gemeinsamer Geh- und Radweg am nördlichen Fahrbahnrand der Kreisstraße.

Die Gehwege weisen unterschiedliche Breiten auf. Im Zentrum von Jesteburg wurden Gehwegbreiten von teilweise nur ca. 1,50 m gemessen, als geringste Breite 1,35 m. Im Bereich der Harburger Straße beträgt die Gehwegbreite abschnittsweise bis zu 3 m.

Die einzelnen Bestandsquerschnitte sind in der Übersichtskarte „Bestand“ dargestellt.³

Topografisch weist die Landesstraße 213 vom Kreisverkehrsplatz Schützenstraße/Schaftrift in Richtung Bendestorf eine leichte Steigung auf, die im Zentrumsbereich etwas zunimmt. Vom Kreisverkehrsplatz in Richtung Asendorf weist die Landesstraße ebenfalls eine leichte Steigung auf.

Die Lüllauer Straße verläuft eben.

Die Itzenbütteler Straße steigt im Anfangsbereich bis zur Unterführung der Bahnlinie stark an, um dann gemäßigter bis zum nördlichen Ausgang von Jesteburg anzusteigen.

In einzelnen Streckenabschnitten wurden die Fahrbahnbreiten aufgemessen. Danach ergeben sich für die Landesstraße 213 folgende Fahrbahnbreiten:

- 6,0 m bis 6,50 m im Bereich der Schützenstraße
- 5,30 m bis 6,50 m im Bereich der Brückenstraße
- 6,70 m bis 6,80 m im Bereich der Hauptstraße
- bis zu 7,15 m im Bereich der Harburger Straße

Die Lüllauer Straße weist eine Breite von circa 7,50 m auf, die Fahrbahnbreite im Zuge der Itzenbütteler Straße beträgt circa 5,50 m.

³ Siehe auch Anlage 1 „Übersichtskarte Bestand“

Für die vorhandenen Geh- und Radwege wurden folgende Breiten gemessen:

- Gemeinsame Geh- und Radwege im Zuge der Schützenstraße / Richtung Asendorf / Lüllau: 2,00 m, in Richtung Itzenbüttel 1,75 m, in Richtung Bendestorf 2,50 m
- Gehwege im Kernbereich 1,30 m bis 1,40 m, in Richtung Lüllau 1,50 m bis 2,00 m, in Richtung Bendestorf bis 2,50 m

Innerhalb der betrachteten Streckenabschnitte beträgt die zulässige Geschwindigkeit 50 km/h.

4.1 Motorisierter Verkehr

Gemäß der Verkehrsmengenkarte Niedersachsen von 2010 ergeben sich für einzelne Straßenzüge folgende Verkehrsbelastungen:

Brückenstraße/Schützenstraße (L213 Süd)	5.300 PKW/d	200 LKW/d
Hauptstraße (L213 nord)	9.800 PKW/d	300 LKW/d

Die Gemeinde Jesteburg ließ im Oktober 2006 eine Verkehrszählung im Innerortsbereich durchführen. Hierbei ergaben sich folgende Verkehrsbelastungen (bei mehreren Zählstellen ist der jeweils höchste Wert aufgeführt):

Schützenstraße	6.875 PKW/d	284 LKW/d
Brückenstraße	10.246 PKW/d	363 LKW/d
Hauptstraße (ost)	12.447 PKW/d	362 LKW/d
Harburger Straße (süd)	12.303 PKW/d	417 LKW/d
Lüllauer Straße (ost)	7.236 PKW/d	313 LKW/d
Itzenbütteler Straße (nord)	2.750 PKW/d	74 LKW/d

Im Vergleich der beiden Tabellen ist der starke innerörtliche Verkehr erkennbar, da die Zählstellen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) außerorts liegen.

Aktuelle Zahlen liegen nicht vor. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sie sich entsprechend der allgemeinen Verkehrszunahme erhöht haben. Auch ist der Neubau der Oberschule im Bereich Moorweg in diesen Verkehrsmengen nicht enthalten.

Stundenbezogene Zählungen der Verkehrsstärken liegen nicht vor. Sie können in Anlehnung an die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05), Bild D-4 (Spezifische Tagesganglinien für Stadtkerngebiete in Unterzentren im Ballungsrandbereich) mit ca. 12 % für die Spitzenstunde angenommen werden. Damit ergibt sich für den Verkehr der Spitzenstunde:

Hauptstraße (L213)	ca. 1.500 PKW/h
--------------------	-----------------

Entlang der Ortsdurchfahrt verlaufen mehrere Buslinien. Die vorhandenen Haltestellen sind als Fahrbahnrand-Haltestellen oder Busbuchten ausgebildet.

In der Ortsdurchfahrt sind in beiden Fahrtrichtungen, insbesondere im Zuge der Hauptstraße, zahlreiche Parkbuchten und Zufahrten zu Fahrzeug-Stellplätzen vorhanden.

4.2 Radverkehr

Durch das am südöstlichen Rand gelegene Schulzentrum und die ebenfalls hier gelegenen Sporteinrichtungen, aber dem im nördlichen Teil befindlichen großen Wohngebiet, ergibt sich ein großer Radverkehrsanteil, welcher die Hauptstraßen der Gemeinde nutzen bzw. queren muss.

In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass entsprechend der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO §2, Abs. 5) Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr den Gehweg benutzen müssen, Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr den Gehweg nutzen können.

Wie oben bereits erwähnt, führen mehrere touristische Radwege durch die Gemeinde Jesteburg. Hier sind vor allem die Mühlen-Radtour und der Seeve-Radweg zu nennen. Des Weiteren verlaufen hier Vereinsrouten des Vereins BLAU-WEISS BUCHHOLZ. Auf die Radverbindungen wird an allen entsprechenden Straßenverläufen mittels Radwegweisung hingewiesen.

Aus diesen Gründen hat die Gemeinde Jesteburg bereits Radwege ausgewiesen. Diese verlaufen als gemeinsame Zweirichtungs-Geh- und Radwege im Bereich der Jesteburger Straße aus Richtung Asendorf bis zum Moorweg und entlang der Itzenbütteler Straße. Die Querungen von Einmündungen erfolgen durch markierte und rot eingefärbte Furten.

Gemeinsame Zweirichtungs-Geh- und Radwege sind ebenfalls außerorts im Zuge der L 213 in Richtung Bendestorf und Asendorf sowie entlang der K 83 in Richtung Lüllau angeordnet.

Im Bereich der Hauptstraße, Brückenstraße und Hauptstraße sind keine ausgewiesenen Radwege vorhanden, und der Radverkehr wird zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf der Straße geführt.

Bauliche Querungshilfen für den Radverkehr in Form von Fahrbahnkeilen sind im Zuge der betrachteten Streckenabschnitte am Kreisverkehrsplatz Schützenstraße/Schaftrift und im Zuge der K 83 am Allerbeeksring vorhanden.

Als Querungsmöglichkeiten können die zahlreichen Fußgängerüberwege durch den Radverkehr zur Querung der Ortsdurchfahrt genutzt werden. Am Ortsausgang in Richtung Bendestorf ist eine Lichtsignalanlage zur Querung der L 213 angeordnet.

Die vorhandenen Radwege und Überwege sind ebenfalls in der Übersichtskarte „Bestand“ dargestellt.

Zur Führung des Radverkehrs hat die Gemeinde zahlreiche Verkehrszeichen aufgestellt. Hier sind vor allem die VZ 240 - gemeinsamer Geh- und Radweg ohne Trennung der Verkehrsarten - zu nennen. Diese werden oft durch Richtungspfeile ergänzt. Teilweise ist die Beschilderung für die Verkehrsteilnehmer nicht eindeutig oder widersprüchlich.

Im Rahmen der Ortsbegehung wurde beobachtet, dass Radfahrer häufig den Gehweg nutzen, teilweise auch entgegen der eigentlichen Fahrtrichtung. Aufgrund des starken Fußgängerverkehrs im Zuge der Ortsdurchfahrt mit ihren vielen Geschäften und den vielen Parkbuchten und Zufahrten zu Stellplätzen kann dies zu gefährlichen Situationen und Unfällen führen.

Die angetroffene Situation für Radfahrer mit charakteristischen Straßenräumen ist in der Fotodokumentation dargestellt; die Standorte, an denen die Fotos aufgenommen wurden, sind in der Übersichtskarte Fotodokumentation⁴.

4.3 Fußgängerverkehr

Die Ortsmitte von Jesteburg ist geprägt von einer Vielzahl von Geschäften, Gastronomie und sonstigen Betrieben, die fußläufig gut untereinander erreichbar sind. Hierdurch ergibt sich in der Ortsmitte von Jesteburg ein hoher Fußgängeranteil.

Durch das am südöstlichen Rand gelegene Schulzentrum und die ebenfalls hier gelegenen Sporteinrichtungen, aber dem im nördlichen Teil befindlichen großen Wohngebiet, ergibt sich ein weiterer hoher Verkehrsanteil von Fußgängern, welche die Hauptstraßen der Gemeinde nutzen bzw. queren müssen.

An die vorhandenen Längsparkstreifen entlang der Landstraße schließen die Gehwegflächen unmittelbar an. Durch sich öffnende Fahrzeugtüren werden die Gehwegflächen zusätzlich kurzfristig sehr einengt.

Durch die Bestuhlung der Außengastronomie sowie verschiedener Hinweistafeln, die teilweise bis in den öffentlichen Raum reichen, sind die vorhandenen Gehwege oft eingeschränkt.

Weiterhin erhöhen Radfahrer, die den Gehweg nutzen, die Gefahr für Fußgänger. Dies sind nicht nur Kinder, welche den Gehweg vorschriftsmäßig nutzen, sondern auch Jugendliche und Erwachsene. Letztere sollten durch geeignete Maßnahmen dazu gebracht werden, die für sie vorgesehenen Flächen zu befahren.

⁴ Anlage 0: Fotodokumentation

5 Anzuwendende Regelwerke

Um die oben beschriebene Situation für Radfahrer zu verbessern und das Unfallrisiko zu senken, muss versucht werden, eine sichere Führung für Radfahrer zu erreichen.

Für das Radwegekonzept Jesteburg sind aufgrund seiner Lage folgende Regelwerke anzuwenden:

- Empfehlungen für Anlagen des Radverkehrs (ERA), Ausgabe 2010
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006

5.1 Empfehlungen für Anlagen des Radverkehrs (ERA), Ausgabe 2010

Die Vorauswahl der Radverkehrsführung erfolgt in Abhängigkeit von Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs nach folgendem Diagramm:

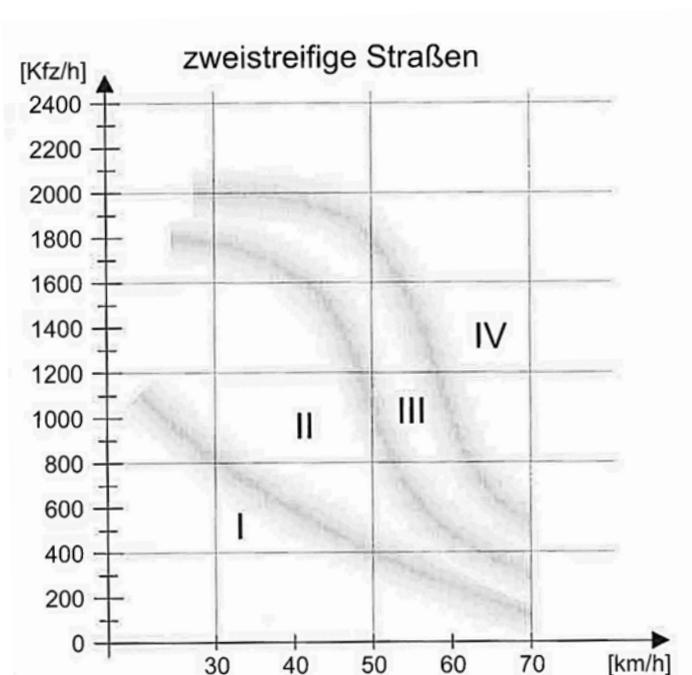


Bild 1: Belastungsbereiche zur Vorauswahl der Radverkehrsführungen nach ERA

Die dargestellten Übergänge zwischen den Belastungsklassen sind keine harten Trennlinien. Je nach Ausprägung weiterer Entscheidungskriterien wie Schwerverkehrsanteil, Steigung oder tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten kann davon abgewichen werden. Hierbei bedeuten:

- | | |
|-----|---|
| I | Regeleinsatzbereich für Führung von Radfahrern auf der Fahrbahn (Mischverkehr) |
| II | Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/Radverkehr frei und Radwege ohne Benutzungspflicht |
| III | Regeleinsatz für Trennen (Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege) |
| IV | Trennen von Kfz-Verkehr und Radverkehr |

Im Folgenden werden die unterschiedlichen Führungsformen beschrieben.

5.1.1 Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn im Mischverkehr

Die mögliche Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist neben der Kraftfahrzeugverkehrsstärke und -geschwindigkeit auch von der Fahrbahnbreite abhängig. Nach ERA gilt:

Verkehrsstärke	Fahrbahnbreiten	Führung des Verkehrs
≤ 400 Kfz/h	unabhängig von Fahrbahnbreite	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn möglich
> 400 Kfz/h	Fahrbahnbreiten zwischen 6,00m und 7,00m	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn problematisch
≤ 700 Kfz/h	Fahrbahnbreiten < 6,00m	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn verträglich , da der Radverkehr bei dem Begegnungsfall Kfz – Kfz nicht überholt werden kann.
≤ 700 Kfz/h	Fahrbahnbreiten ≥ 7 ,00m	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn möglich , da der Radverkehr im Begegnungsfall mit ausreichendem Sicherheitsabstand überholt werden kann.
≤ 700 Kfz/h	Fahrbahnbreiten ≥ 7 ,50m	Anlage von Schutzstreifen soll geprüft werden
> 700 Kfz/h	In Abhängigkeit der genannten Breiten	Alternative Führung des Radverkehrs ist anzustreben

5.1.2 Radfahrer-Schutzstreifen

Schutzstreifen sind Teil der Fahrbahn und durch eine Schmalstrichmarkierung kenntlich gemacht. Sie können bei einer Schwerverkehrsmenge von weniger als 1.000 Kfz/d zum Einsatz kommen; die verbleibende Straßenbreite muss jedoch mindestens 4,50 m, besser 5,0 m, betragen.

Der Schutzstreifen darf von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall befahren werden.

Eine Beschilderung ist nicht vorgesehen. Die Zweckbestimmung von Schutzstreifen soll durch Fahrbahnmarkierungen mit dem Sinnbild „Fahrrad“ verdeutlicht werden.

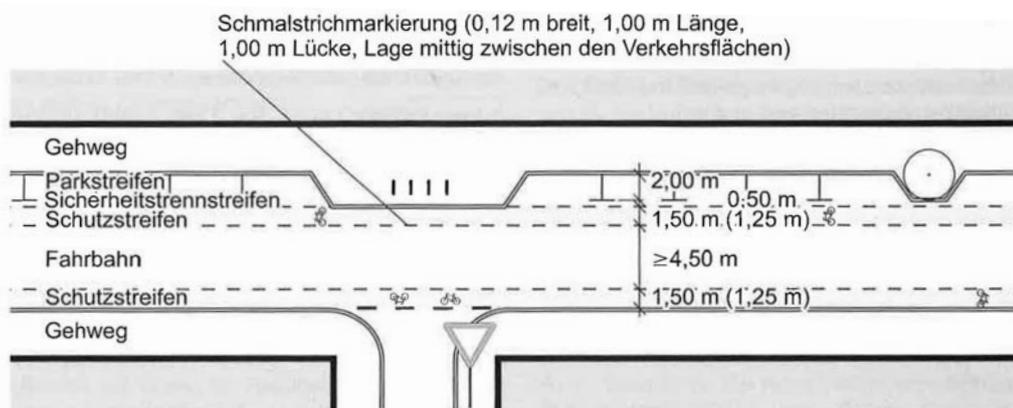


Bild 2: Mögliche Ausprägung eines Schutzstreifens nach ERA

Für Radfahrer-Schutzstreifen gelten folgende Maße:

Regelbreite des Schutzstreifen	1,50 m
Mindestbreite des Schutzstreifen	1,25 m
Sicherheitsraum zu parkenden Fahrzeugen	0,25 m bis 0,50 m

5.1.3 Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind durch einen Breitstrich abgetrennte Sonderfahrstreifen auf der Fahrbahnfläche.

Radfahrstreifen sind für den Radverkehr benutzungspflichtig.

Radfahrstreifen werden grundsätzlich im Einrichtungsverkehr betrieben.

Ein Radfahrstreifen darf vom Kfz-Verkehr nicht in Längsverkehr befahren werden.

Radfahrstreifen werden gemäß StVO und VwV-StVO mit dem Verkehrszeichen 237 gekennzeichnet.

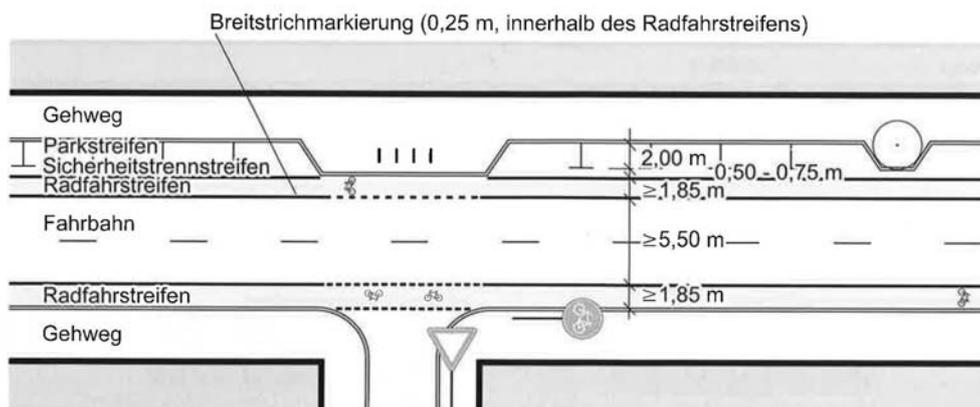


Bild 3: Radfahrstreifen nach ERA

Für Radwege gelten folgende Maße:

Regelbreite des Radfahrstreifen	1,85 m
Sicherheitsraum zu parkenden Fahrzeugen	0,50 m bis 0,75m
Verbleibende Breite der angrenzenden Fahrstreifen	mind. 2,75 m besser 3,25 m (nach RAST)

5.1.4 Baulich angelegte Radwege

Baulich angelegte Radwege werden, getrennt durch Borde, Park- oder Grünstreifen, entlang der Fahrbahn geführt.

Benutzungspflichtige Radwege sind mit dem Verkehrszeichen 237 „Radweg“ oder dem Verkehrszeichen 241 „getrennter Rad- und Gehweg“ zu kennzeichnen.

Radwege ohne diese Kennzeichnung sind nicht benutzungspflichtig.



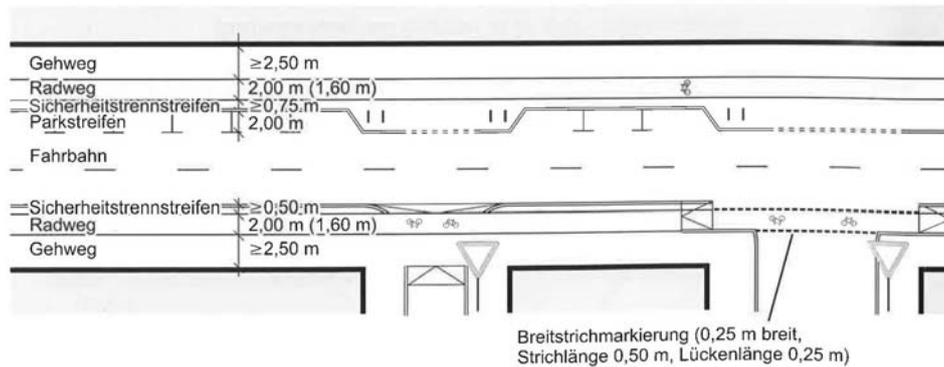


Bild 4: Baulich angelegter Radweg nach ERA

Für baulich angelegte Radwege gelten folgende Maße:

Regelbreite von Radwegen	2,00 m
Regelbreite bei geringem Radverkehr	1,60 m
Mindestbreite für einen angrenzenden Gehweg	2,30 m

Zwischen Radweg und benachbarten Flächen müssen Sicherheitsräume gewährleistet werden. Hierbei gilt Folgendes:

Sicherheitsstrennstreifen	Breite
von Fahrbahnrand mit festen Einbauten im Sicherheitsstrennstreifen bzw. bei Kraftfahrzeuggeschwindigkeiten über 50 km/h (v_{zul})	0,75 m
Vom Fahrbahnrand in sonstigen Fällen	0,50 m
von parkend Fahrzeugen in Längsaufstellung	0,75 m
von parkenden Fahrzeugen in Schräg- und Senkrechtaufstellung	1,10 m
Von Gebäuden, Einfriedungen, Baumscheiben, Verkehrseinrichtungen und sonstigen Einbauten	0,5 m

5.1.5 gemeinsame Geh- und Radwege

Gemeinsame Geh- und Radwege sind nur dort vertretbar, wo Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist.

Gemeinsame Geh- und Radwege mit Benutzungspflicht durch Radfahrer werden mit dem Verkehrszeichen 240 gekennzeichnet.



Gemeinsame Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht durch Radfahrer werden mit dem Verkehrszeichen 240 und dem Zusatz „Radfahrer frei“ gekennzeichnet.



Die Breite des gemeinsamen Geh- und Radweges hängt von der Nutzungsintensität im Rad- und Fußgängerverkehr ab.

Für die gemeinsame Führung von Fußgänger- und Radverkehr gelten folgende Ausschlusskriterien:

- Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung
- überdurchschnittlich hohe Nutzung des Seitenraums durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z. B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder)
- Hauptverbindungen des Radverkehrs
- starkes Gefälle(>3%),dichte Folge von unmittelbar an Gehwege mit Mindestbreiten angrenzende Hauseingänge
- zahlreiche untergeordnete Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen
- stärker frequentierte Bus- oder Straßenbahnhaltestellen in Seitenlage ohne gesonderte Warteflächen
- Überschreitung der Einsatzgrenzen gemäß Bild 5

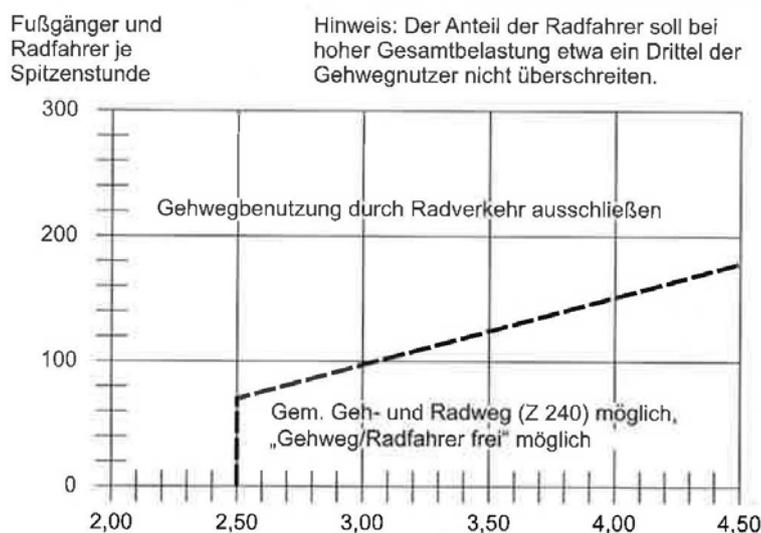


Bild 5: Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fußgänger und Radverkehr nach ERA

Die Mindestbreite für die gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern beträgt 2,50 m.

5.1.6 Zweirichtungsradwege

Die Nutzung von Radwegen auf der linken Straßenseite ist innerorts eine häufige Unfallursache. Hier ist daher eine sorgfältige Prüfung im Vorwege erforderlich.

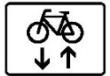
Eines besonderen Augenmerks bedarf die Beschilderung des Zweirichtungsradweges.

Zweirichtungsradwege bedürfen einer Beschilderung von jeder Seite aus mit:

- Zeichen 237 "Radweg"
- Zeichen 240 "gemeinsamer Geh- und Radweg"
- Zeichen 241 "getrennter Rad- und Gehweg"



- Soll ein Zweirichtungsradweg für die Fahrtrichtung links nicht benutzungspflichtig sein, so ist für diese Fahrtrichtung nur Zeichen 1022-10 "Radfahrer frei" anzuordnen.
- Der rechts fahrende Radverkehr sollte durch Zusatzzeichen 1000-31 auf Gegenverkehr hingewiesen werden.



Für baulich angelegte Zweirichtungsradwege gelten folgende Maße:

Regelbreite von beidseitig geführten
Zweirichtungsradwegen 2,50 m

Regelbreite von einseitig geführten
Zweirichtungsradwegen 3,00 m

5.2 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006

Diese Richtlinie trifft im Wesentlichen dieselben Anforderungen wie die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

Allerdings konkretisiert die RASt die Breite des Radfahrerschutzbereichs neben Parkbuchten auf 1,50 m Breite, da sie einen Schutzraum von 0,50 m fordert.

In Bezug auf die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn trifft sie folgende Anforderungen:

Verkehrsstärke	Fahrbahnbreiten	Führung des Verkehrs
≤ 500 Kfz/h	Fahrbahnbreiten < 6,00m	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn geeignet
800-1000 Kfz/h (Schwerverkehrsanteil 6%)	Fahrbahnbreiten > 7,00m	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn geeignet

Diese Werte können bei geringerem Geschwindigkeitsniveau oder geringerem Schwerverkehr überschritten werden.

Überquerungsanlagen sind notwendig:

- bei ausgeprägtem Querungsbedarf
- wenn die Verkehrsstärke mehr als 1000 Kfz/h im Querschnitt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt
- wenn die Verkehrsstärke mehr als 500 Kfz/h im Querschnitt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h beträgt

In Abhängigkeit von Verkehrsbelastung, Geschwindigkeit und Fußgängerverkehr ergeben sich folgende Einsatzbereiche für Querungsanlagen:

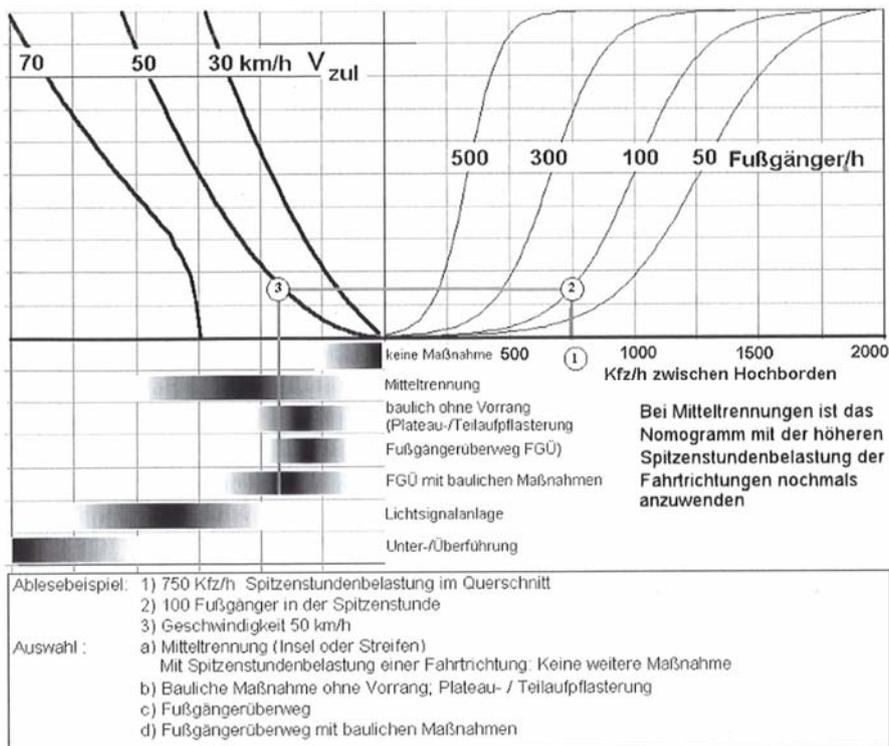


Bild 6: Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen mit Fahrbahnbreiten unter 8,50 m nach RAST

Bei Geschwindigkeiten von 50 km/h und bis zu einer Verkehrsstärke von 750 Kfz/h und 50 Fußgängern/h werden keine baulichen Maßnahmen gefordert.

Unabhängig von den Belastungen zu empfehlen sind Überquerungsanlagen, wenn regelmäßig mit Schutzbedürftigen Fußgängern, insbesondere Älteren und Kindern zu rechnen ist.

6 Auswertung der Bestandserfassung

Unter Heranziehung der Vorgaben der gültigen Regelwerke und unter Beachtung der vorhandenen Situation und der zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen ist ein Konzept für eine sichere Führung des Radverkehrs zu entwickeln.

Durch die schmalen Seitenräume mit zum Teil auch sehr schmalen Gehwegen sind Umbaumaßnahmen, insbesondere im Zuge der Hauptstraße, ohne großen baulichen Eingriff in die Privatflächen nur begrenzt möglich.

Durch die Vielzahl an Geschäften und den damit verbunden Kundenverkehr ist eine Aufhebung von öffentlichen Parkflächen für die Nutzung von Radverkehrsanlagen nicht möglich.

Eine Anlage von gemeinsamen Geh- und Radwegen ist aufgrund der zur Verfügung stehenden Breiten und unter Beachtung der gültigen Richtlinien nicht möglich.

Aufgrund der vorhandenen Breiten ist es nicht möglich, durchgängig Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn anzuordnen. Dies ist insbesondere im Zuge der Hauptstraße der Fall, wo ein Schutzraum für Radfahrer am dringendsten erforderlich wäre.

Es muss also versucht werden, abschnittsweise Schutzbereiche für Radfahrer zu schaffen und entsprechende Querungsmöglichkeiten anzulegen.

Da aufgrund der Anforderungen an die Breiten zur Schaffung von Radfahrstreifen nicht genügend Raum zur Verfügung steht, wird dies nicht weiter verfolgt, und versucht, aufzuzeigen, wie ein Angebot an Schutzstreifen geschaffen werden kann.

Durch die Schaffung von baulichen Querungshilfen, wie zum Beispiel Fahrbahnteiler, die in diesem in diesem Zuge mit eingeplant werden, wird auch die Sicherheit für Fußgänger erhöht. Querungshilfen tragen zudem durch eine Einschränkung des Straßenraums zur Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs bei und sorgen somit für eine weitere Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer.

7 Empfehlungen

Unter Beachtung des zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes und unter Beachtung der planerischen Vorgaben der maßgeblichen Richtlinien ergibt sich folgendes Radfahrerkonzept:

Ortsdurchfahrt, L213

- Bereich der **Schützenstraße**
Fahrbahnbreite 6,0 m bis 6,50 m
In diesem Bereich kann **einseitig** ein **Schutzstreifen** angelegt werden
- Bereich der **Brückenstraße**
Fahrbahnbreite 5,30 m bis 6,50 m
In diesem Bereich kann **einseitig** ein **Schutzstreifen** angelegt werden
- Bereich der **Hauptstraße**
Fahrbahnbreite 6,70 m bis 6,80 m
In diesem Bereich kann **einseitig** ein **Schutzstreifen** angelegt werden
- Bereich der **Harburger Straße**
Fahrbahnbreite bis zu 7,15 m
In diesem Bereich können **beidseitig Schutzstreifen** angelegt werden

Lüllauer Straße

Fahrbahnbreite ca. 7,50 m
In diesem Bereich können **beidseitig Schutzstreifen** angelegt werden

Itzenbütteler Straße

Fahrbahnbreite ca. 5,50 m
In diesem Bereich können **keine Schutzstreifen** angelegt werden

Entsprechend den oben genannten Bereichen ist kein durchgängiges Angebot für Radfahrer mit Schutzstreifen oder Radwegen möglich.

Der Auftraggeber wünscht jedoch ein durchgängiges Konzept. Deshalb wurden in Abstimmung mit der Gemeinde in den Bereichen, in denen eine getrennte Führung für Radfahrer nicht möglich ist, Fußwege mit Kennzeichnung „Radfahrer frei“ vorgesehen, obwohl dies nach Richtlinie nicht zulässig ist.

In Streckenabschnitten von Gehwegen mit Zweirichtungsradverkehr wird empfohlen, die vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radwege nur noch als Gehweg mit Einrichtungsradweg zu betreiben. Diese Anordnung reduziert die Gefährlichkeit der Nutzung für Radfahrer, aber auch für Fußgänger indem das Risiko von Zusammenstößen minimiert wird. Weiterhin werden Radfahrer, die entgegen der Fahrtrichtung des motorisierten Verkehrs fahren, von Autofahrern oft übersehen.

Besonders kritisch ist die Situation im Bereich der Itzenbütteler Straße, wo viele Grundstückszufahrten vorhanden sind und Radfahrer teilweise mit hoher Geschwindigkeit bergab fahren. Hier ist vorgesehen, den gemeinsamen Geh- und Radweg mit Zweirichtungsverkehr nur noch bergaufwärts als Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ zu nutzen und die Radfahrer bergabwärts auf der Straße fahren zu lassen.

Am Ortseingang aus Richtung Lüllau ist im Zuge der K 83 die Anlage eines kombinierten Geh- und Radwegs zum Anschluss an den weiterführenden Radweg vorgesehen. Dies bedingt Umbaumaßnahmen an der Straße und Eingriff in die nebenliegende Grünfläche.

Lage und Länge der möglichen Schutzstreifen wie auch die genannten weiteren Radfahrerführungen sind in der Übersichtskarte Planung⁵ dargestellt.

In den Bereichen der L 213, in denen keine beidseitigen Schutzstreifen angeordnet werden können, wurde die Ausweisung von Schutzstreifen derart vorgenommen, dass im Zuge der Brückenstraße / Hauptstraße bis zur „Mittelinsel“ der Schutzstreifen in Richtung Zentrum vorgesehen wurde, da hier eine Steigungsstrecke vorliegt und Radfahrer entsprechend langsamer fahren. Im folgenden Abschnitt zwischen „Mittelinsel“ und Harburger Straße wurde der Schutzstreifen auf der gegenüberliegenden Straßenseite vorgesehen, da sich auf dieser Seite weniger Zufahrten bzw. Einmündungen befinden, bei denen wartende Fahrzeuge Radfahrer behindern bzw. gefährden könnten.

Zur weiteren Steigerung der Sicherheit sollten zusätzliche Querungsstellen im Zuge der Schützenstraße und im Zuge der Lüllauer Straße am Ortseingang hergestellt werden. Diese ermöglichen das Queren der Radfahrer, um auf die richtige Fahrbahnseite zur Weiterfahrt zu gelangen, und reduzieren darüber hinaus die Geschwindigkeit der Autofahrer bei Einfahrt in den Ort. Eine weitere Querungsmöglichkeit sollte im Zuge der Hauptstraße vorgesehen werden, um dem erhöhten Querungsbedarf innerhalb der Ortskernlage gerecht zu werden.

Des Weiteren sollte die Lichtsignalanlage am Ortsende von Jesteburg in Richtung Bendestorf ebenfalls durch eine Querungshilfe ersetzt werden. Außer den genannten Gründen spricht hierfür, dass Radfahrer oft nicht auf die Freigabe warten. Zudem ist durch die für die Querung erforderliche Verschwenkung des Radweges die Sicht der Radfahrer auf den Kfz- Verkehr gewährleistet.

⁵ Anlage 2: Übersichtskarte „Planung“

Inwieweit für die Errichtung von Querungshilfen und der damit verbunden Aufweitung der Verkehrsflächen Grunderwerb erforderlich wird, ist in einer weitergehenden Planung zu untersuchen. Ebenfalls genauer zu untersuchen ist der Bereich am Ortsausgang in Richtung Lüllau, wo ein Radweg angelegt werden soll.

Zusammen mit der Umsetzung des vorgeschlagenen Radfahrerkonzeptes ist die geplante Führung der Radfahrer, aber auch den Fußgänger durch eine eindeutige und StVO-konforme Beschilderung sicherzustellen.

Zur Steigerung der Akzeptanz für das Radfahrerkonzept sollte eine rechtzeitige Einbindung der örtlichen Initiativen sowie ggf. der Presse erfolgen.

8 Zusammenfassung

Die Verkehrsanlagen im Zuge der Ortsdurchfahrt von Jesteburg sowie der angrenzenden Straßenzüge ist stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet.

Für Fußgänger und vor allem für den stetig steigenden Radverkehr stehen zurzeit nur begrenzte Flächen zur Verfügung. Zudem nutzen Radfahrer häufig den vermeintlich sicheren Gehweg, oft sogar in entgegengesetzter Richtung.

Durch die Vielzahl von Geschäften, dem hohen Fußgängeranteil im Zentrumsbereich, den streckenweise vorhanden und stark frequentierten PKW-Stellplätzen sowie den sehr schmalen Gehwegen kommt es immer wieder zu verkehrsgefährdenden Situationen.

Deshalb sollte versucht werden, Schutzbereiche für die schwächeren Verkehrsteilnehmer zu schaffen und die Verkehrsströme dort, wo es möglich ist zu trennen.

Der Gemeinde Jesteburg wird empfohlen, unter Beachtung des begrenzt zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes und unter Anwendung der gültigen Richtlinien das Radfahrerkonzept umzusetzen.

Weitere Untersuchungen sollten vor Umsetzung des Konzeptes durchgeführt werden. Insbesondere sollten detaillierte Verkehrszählungen der einzelnen Verkehrsarten mit Ermittlung der Spitzenstunden und Verkehrsspitzen durchgeführt werden.

Für die Herstellung der Querungshilfen werden weitergehende Planungen erforderlich. Hierfür ist gegebenenfalls Grunderwerb zu tätigen.

Das Konzept ist rechtzeitig mit dem Baulastträger der Landesstraße - hier die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), vertreten durch den Geschäftsbereich Lüneburg - sowie mit dem Baulastträger der Kreisstraße - hier der Landkreis Harburg, Betrieb Kreisstraßen - abzustimmen.

Weiterhin sind an dem weiteren Planungsprozess die zuständige Verkehrsbehörde - ebenfalls der Landkreis Harburg - sowie die Polizei zu beteiligen.

Aufgestellt:
Lüneburg, den 22.10.2015

Nachgeprüft:
Lüneburg, den 22.10.2015

Im Auftrag
B. Wittig-Danner

André Novotny

Gemeinde Jesteburg
- Der Gemeindedirektor -

**Erstellen eines Verkehrskonzeptes für
Radfahrer**

Für die Bereiche

- **OD Jesteburg L 213**
- **Lüllauer Straße**
- **Itzenbütteler Straße**

Fotodokumentation



Bild 1 L213 – Schützenstraße Ortsende Richtung Asendorf
Kombinierter Zweirichtungs-Geh- und Radweg, Hervorhebung der Radfahrerfurt



Bild 2 L213 – Schützenstraße Ortsende Richtung Bendestorf
Kombinierter Zweirichtungs-Geh- und Radweg, Hervorhebung der Radfahrerfurt



Bild 3 L213 – Brückenstraße Einmündung Moorweg Richtung Bendestorf
Ende des kombinierten Geh- und Radwegs



Bild 4 L213 – Brückenstraße, Moorweg Richtung Asendorf
Beginn des kombinierten Geh- und Radwegs



Bild 5 L213 – Brückenstraße Am Stubbenhof Richtung Asendorf
Radwegmarkierung entlang Gehweg, schmaler Straßenraum im Brückenbereich



Bild 6 L213 – Brückenstraße Richtung Asendorf
Enge Fahrbahn und schmale Gehwege



Bild 7 L213 – Brückenstraße Richtung Bendestorf
Annäherung an Hauptstraße



Bild 8 L213 – Brückenstraße – Hauptstraße
Unübersichtliche Wegweisung, Werbetafeln und hervorstechende Schaltschranke



Bild 9 L213 – Hauptstraße Richtung Asendorf
Vielzahl an Verkehrszeichen, irritierende Angaben, Werbetafeln



Bild 10 L213 – Hauptstraße Richtung Bendestorf
Enger Seitenraum



Bild 11 L213 – Hauptstraße Richtung Asendorf
Einmündung Itzenbütteler Straße



Bild 12 L213 – Hauptstraße Richtung Asendorf
Radfahren auf dem Gehweg



Bild 13 L213 – Hauptstraße Richtung Bendestorf
Parkbuchten und Zufahrten



Bild 14 L213 – Hauptstraße, Spethmannplatz
Verbot der Einfahrt, Weiterführung von Radwegweisung und Radweg



Bild 15 L213 – Hauptstraße Richtung Bendestorf
Bus- und LKW-Verkehr

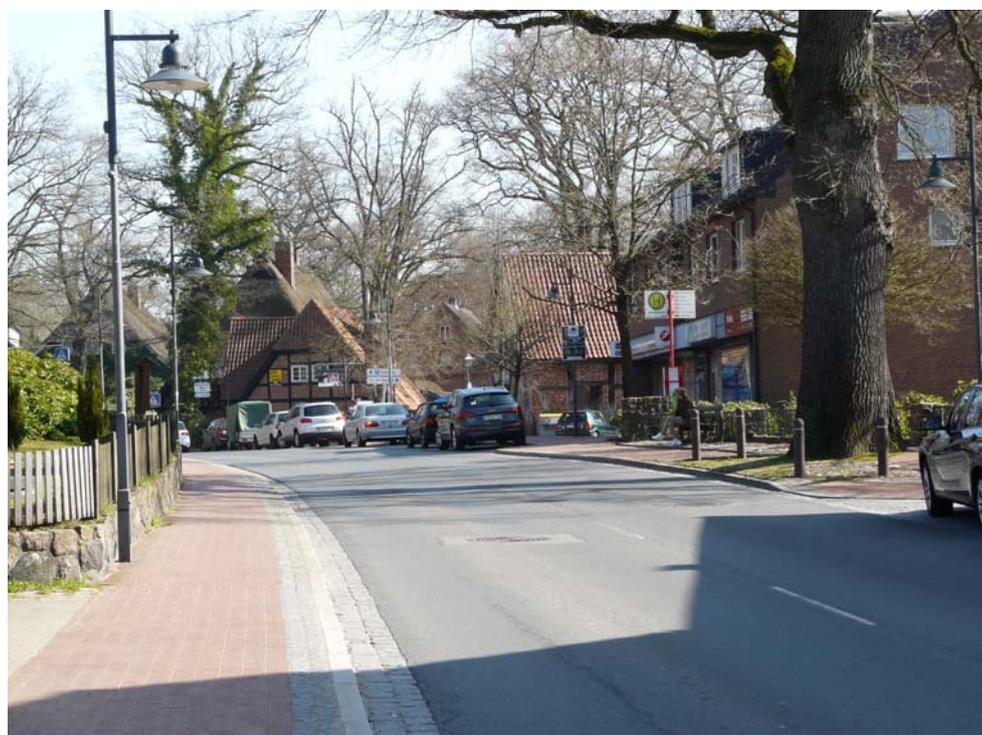


Bild 16 L213 – Hauptstraße Richtung Bendestorf
Bushaltstelle auf der Fahrbahn



Bild 17 L213 – Hauptstraße Richtung Bendestorf
Einstreifige Fahrbahn im Bereich der Mittelinsel



Bild 18 L213 – Hauptstraße Richtung Asendorf
Einstreifige Fahrbahn im Bereich der Mittelinsel



Bild 19 L213 – Hauptstraße Richtung Asendorf
Durchgehender Gehweg, kein Parken



Bild 20 L213 – Hauptstraße Richtung Bendestorf
Einmündung Bahnhofstraße



Bild 21 L213 – Hauptstraße Richtung Bendestorf
Parken auf dem Gehweg, ungünstige Anordnung von Fahrradständern



Bild 22 Bahnhofstraße – Einmündung Hauptstraße
Radfahren auf dem Gehweg entgegen der Fahrtrichtung



Bild 23 L213 – Hauptstraße Richtung Bendestorf
Bereich Einmündung Gänsekamp



Bild 24 L213 – Hauptstraße Richtung Asendorf
Fußgängerüberweg Einmündung Zur Alten Schleuse, Radwegweisung



Bild 25 L213 – Hauptstraße Richtung Asendorf
Einmündung Ziegeleiweg



Bild 26 L 213 – Harburger Straße Einmündung Kleckerwaldweg
Querungshilfe und Radwegweisung



Bild 27 L213 – Harburger Straße Richtung Asendorf
Einmündung Kornbeektal, Markierung Fußgängerfurt



Bild 28 L213 – Harburger Straße Richtung Bendestorf
Straßenraum Bereich Hasenwinkel



Bild 29 L213 – Harburger Straße Richtung Bendestorf
Beginn kombinierter Geh- und Radweg am Kornberg ca. 60m vor LSA



Bild 30 L213 – Harburger Straße Richtung Asendorf
Ende kombinierter Geh- und Radweg Am Kornberg



Bild 31 Lüllauer Straße Richtung Lüllau
Straßenraum



Bild 32 Lüllauer Straße – Annäherung an L 213
Straßenraum



Bild 33 Lüllauer Straße Geh- und Radweg zur Seeve
Unklare Beschilderung



Bild 34 Lüllauer Straße Richtung Lüllau
Parken auf der Fahrbahn



Bild 35 Lüllauer Straße Richtung Lüllau – Einmündung Allerbeeksring
Querungshilfe, Beginn kombinierter Geh- und Radweg hinter Am Allerbeek



Bild 36 Lüllauer Straße Richtung Jesteburg, Ortseingang
Straßenbegleitender Geh- und Radweg, Hinweis auf querende Radfahrer



Bild 37 Itzenbütteler Straße Einmündung Hauptstraße
Straßenraum



Bild 38 Itzenbütteler Straße
Gehweg, Radfahrerführung auf der Straße



Bild 39 Itzenbütteler Straße
Kombinierter Zweirichtungsradweg, Radfahrerfurt

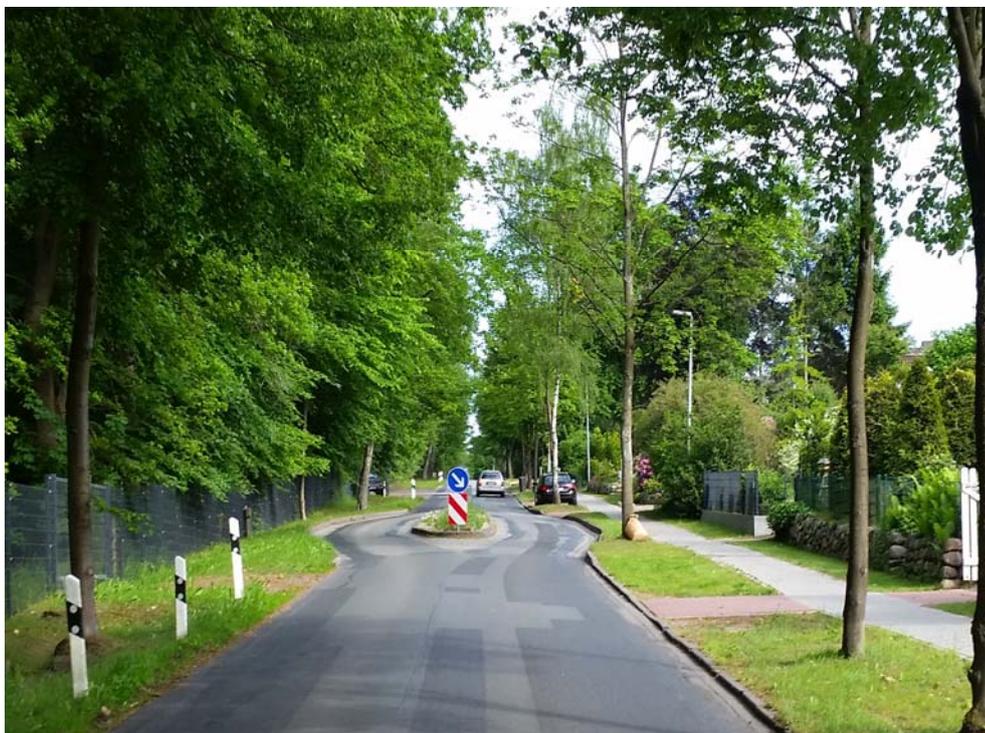
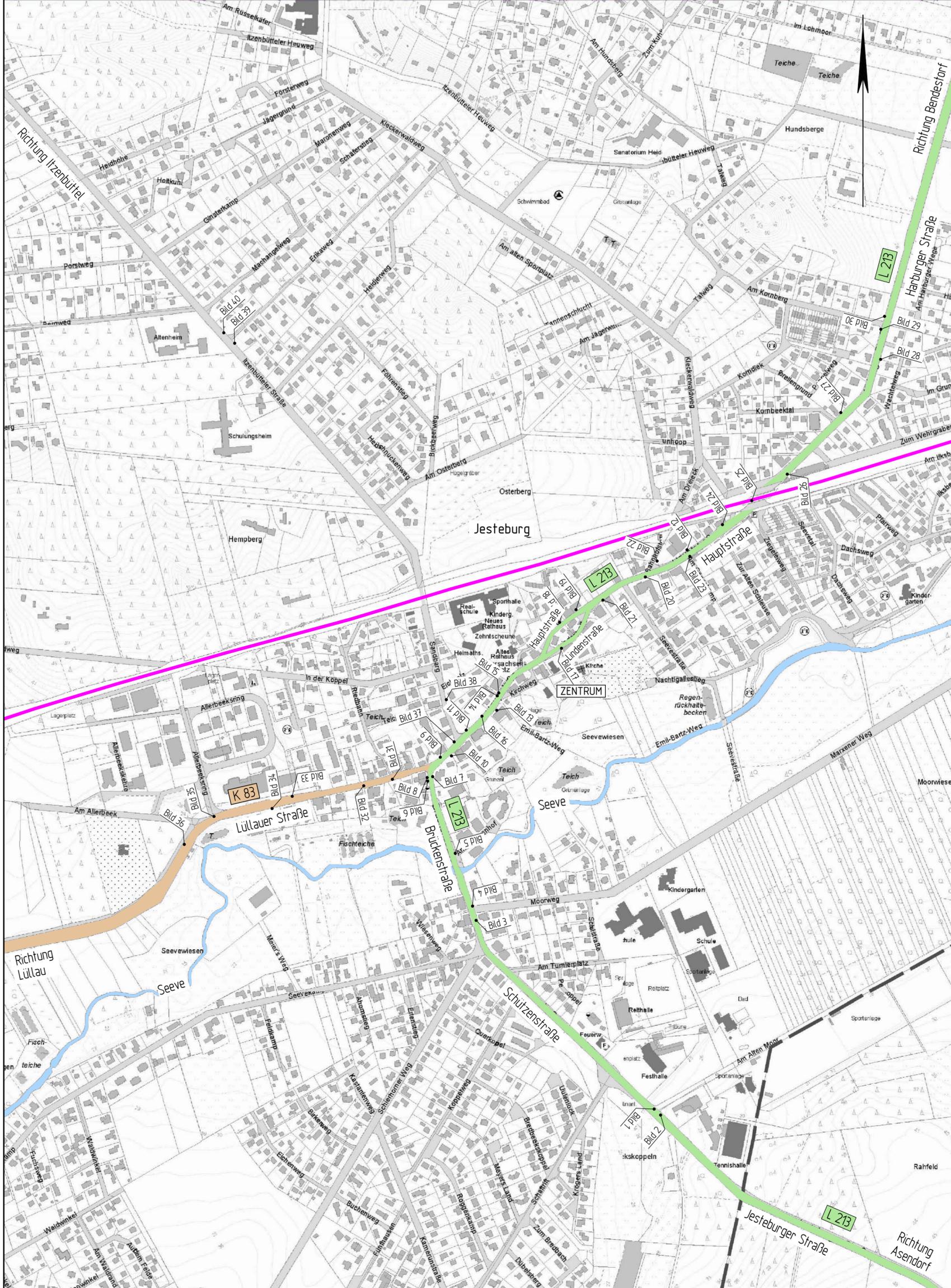


Bild 40 Itzenbütteler Straße
Mittelinsel



Zeichenerklärung

- K 83 Kreisstraße
 - L 213 Landesstraße
 - Gewässer
 - Bahnstrecke
 - Bild 2
- Fotostandpunkt (Schriftrichtung = Blickrichtung)

2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

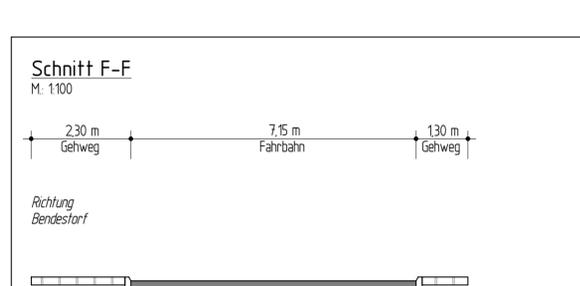
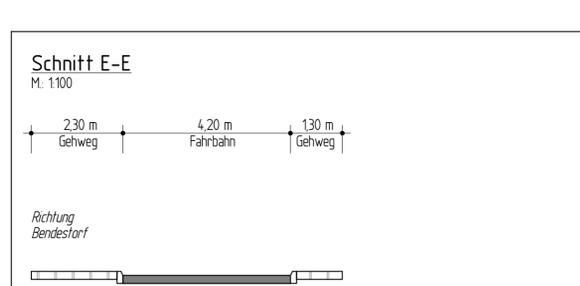
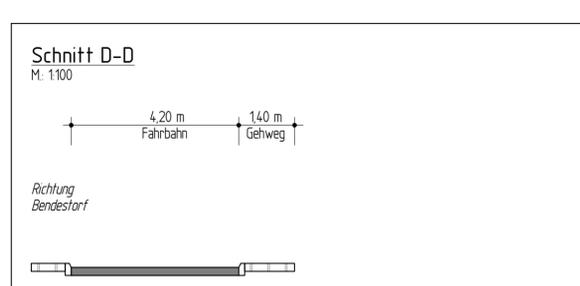
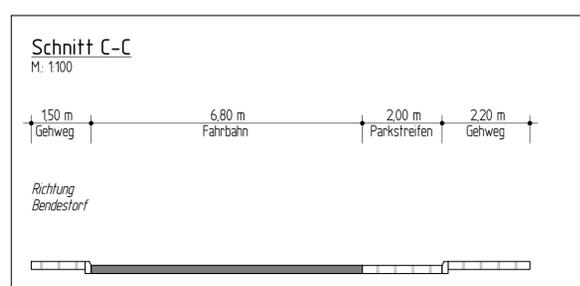
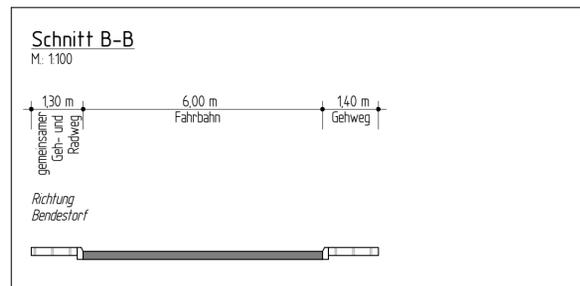
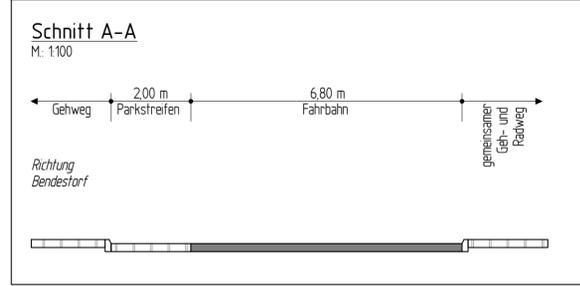
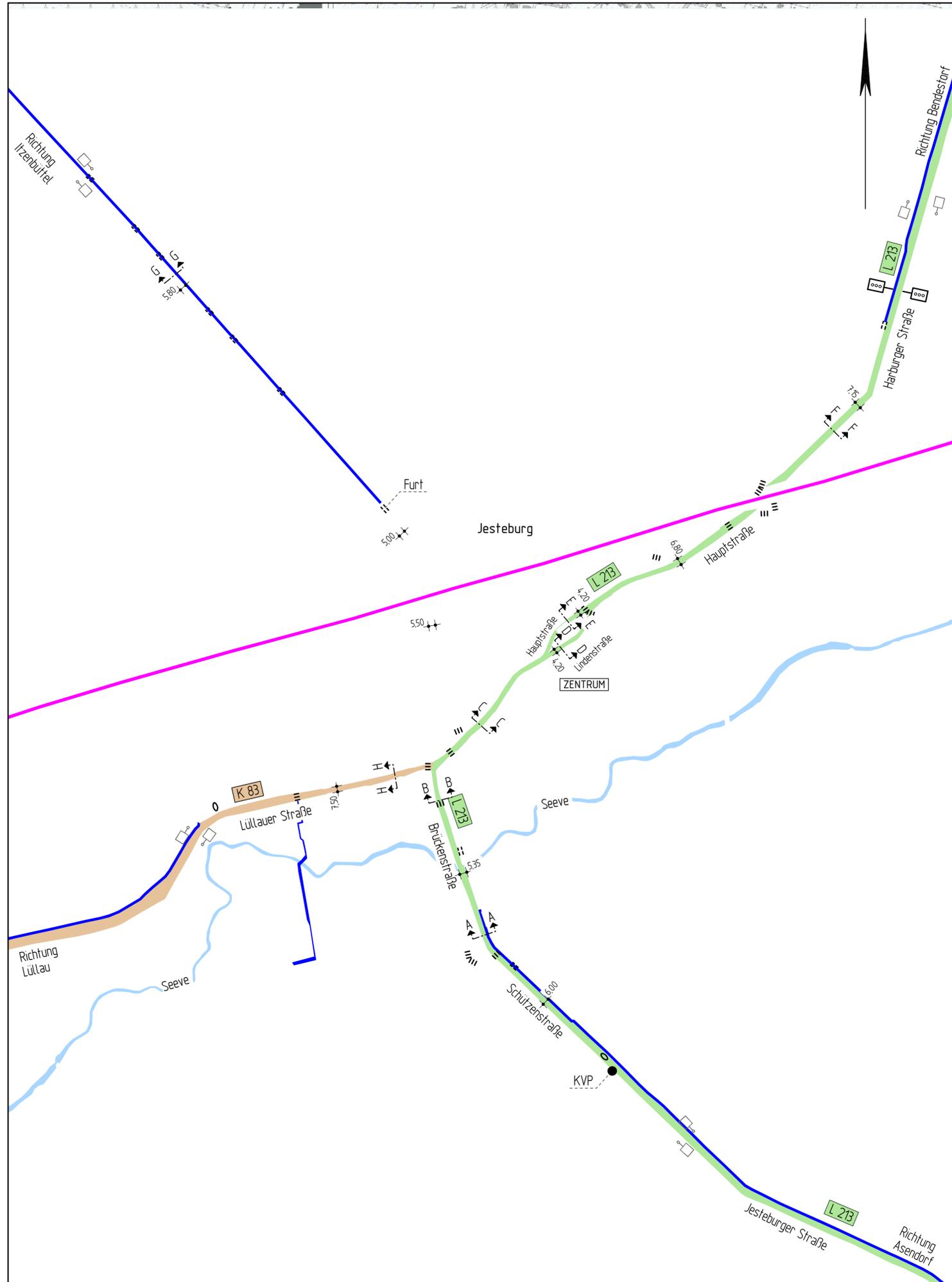
Anlage 0: Übersichtskarte "Fotodokumentation" Stand: 22.07.2015

INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR BAU- UND VERMESSUNGSWESEN Werner Odermann - Herbert Krause	15008-02-00-001-15-07-22										
	Käthe-Krüger-Straße 17 21337 Lüneburg Tel. 0 41 31 - 86 34 0 Fax 0 41 31 - 86 34 10 planung@igbv.de Lüneburg, den	Neue Straße 16 21244 Buchholz i.d.N. Tel. 0 41 81 - 28 77 0 Fax 0 41 81 - 28 77 11 planung@igbv.de	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">bearbeitet</td> <td style="width: 30%;">Datum</td> <td style="width: 40%;">Name</td> </tr> <tr> <td>gezeichnet</td> <td>Juni 2015</td> <td>Wittig-Danner</td> </tr> <tr> <td>geprüft</td> <td>Juni 2015</td> <td>Osternann</td> </tr> </table>	bearbeitet	Datum	Name	gezeichnet	Juni 2015	Wittig-Danner	geprüft	Juni 2015
bearbeitet	Datum	Name									
gezeichnet	Juni 2015	Wittig-Danner									
geprüft	Juni 2015	Osternann									



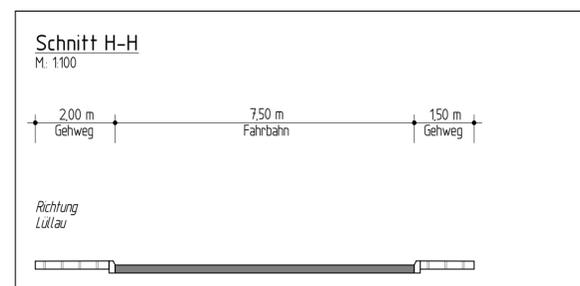
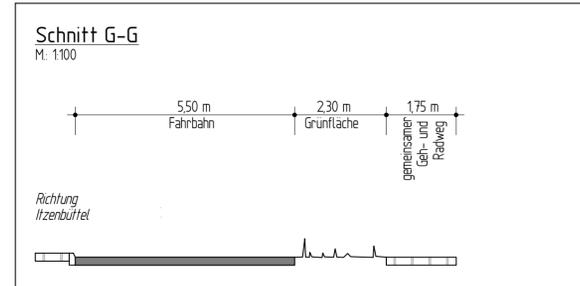
Gemeinde Jesteburg
 der Gemeindedirektor
 Niedersachsenplatz 5, 21266 Jesteburg

<p>Erstellen eines Verkehrskonzeptes für Radfahrer Bereich der OD Jesteburg im Zuge der L 213</p>	<p>Übersichtskarte Fotodokumentation</p> <p>Maßstab : 1: 5000</p> <p>Anlage : 0</p> <p>Blatt Nr.: 1</p> <p>Reg.Nr.:</p>															
<p>Geprüft und zur Ausführung genehmigt: Jesteburg, den Gemeinde Jesteburg</p> <p>im Auftrage:</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 30%;">Datum</td> <td style="width: 40%;">Name</td> </tr> <tr> <td>Bearb.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Gez.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Gepr.:</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>FB 7.:</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		Datum	Name	Bearb.			Gez.			Gepr.:			FB 7.:		
	Datum	Name														
Bearb.																
Gez.																
Gepr.:																
FB 7.:																



Zeichenerklärung

	Kreisstraße		Lichtsignalanlage
	Landesstraße		Radfahrerfurt
	Gewässer		Fußgängerüberweg
	Bahnstrecke		Fahrbahnteiler/Querungshilfe
			Ortstafel
			Kreisverkehrsplatz
			gemeinsamer Geh- und Radweg (2-Richtungen)



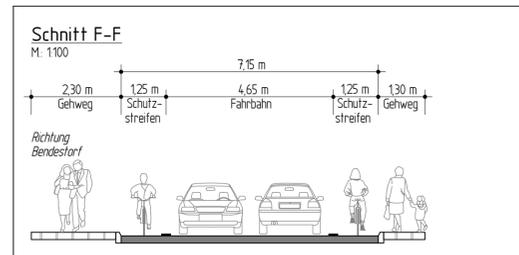
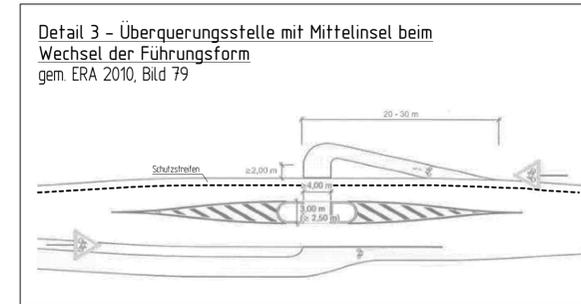
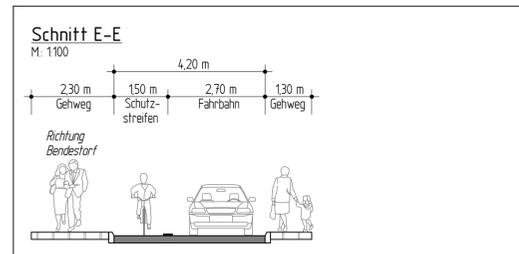
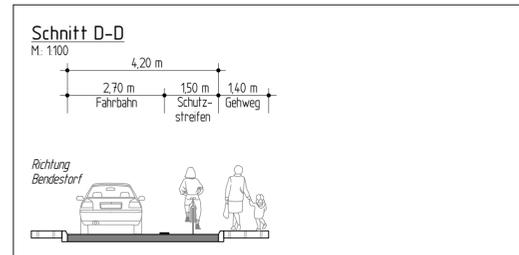
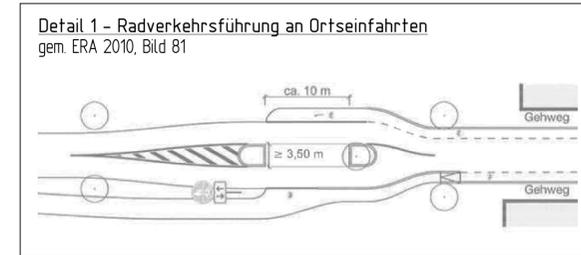
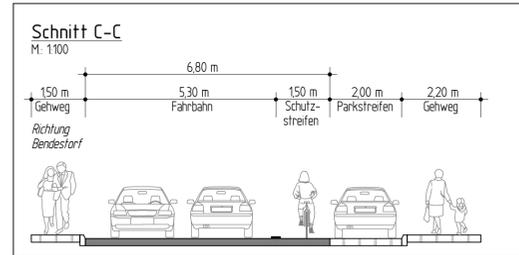
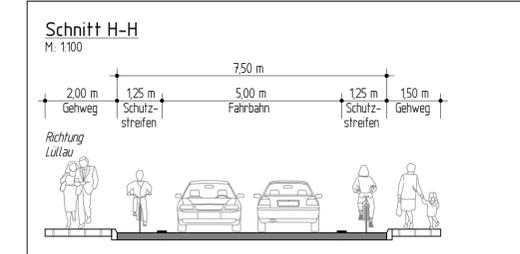
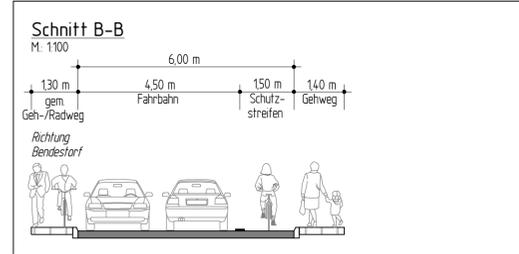
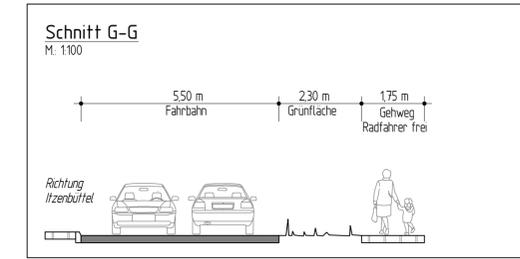
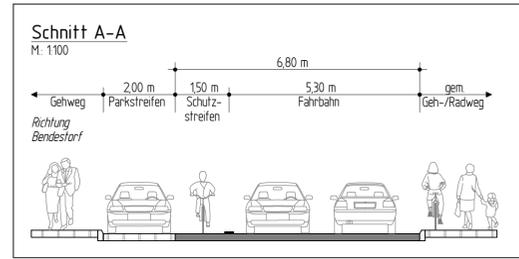
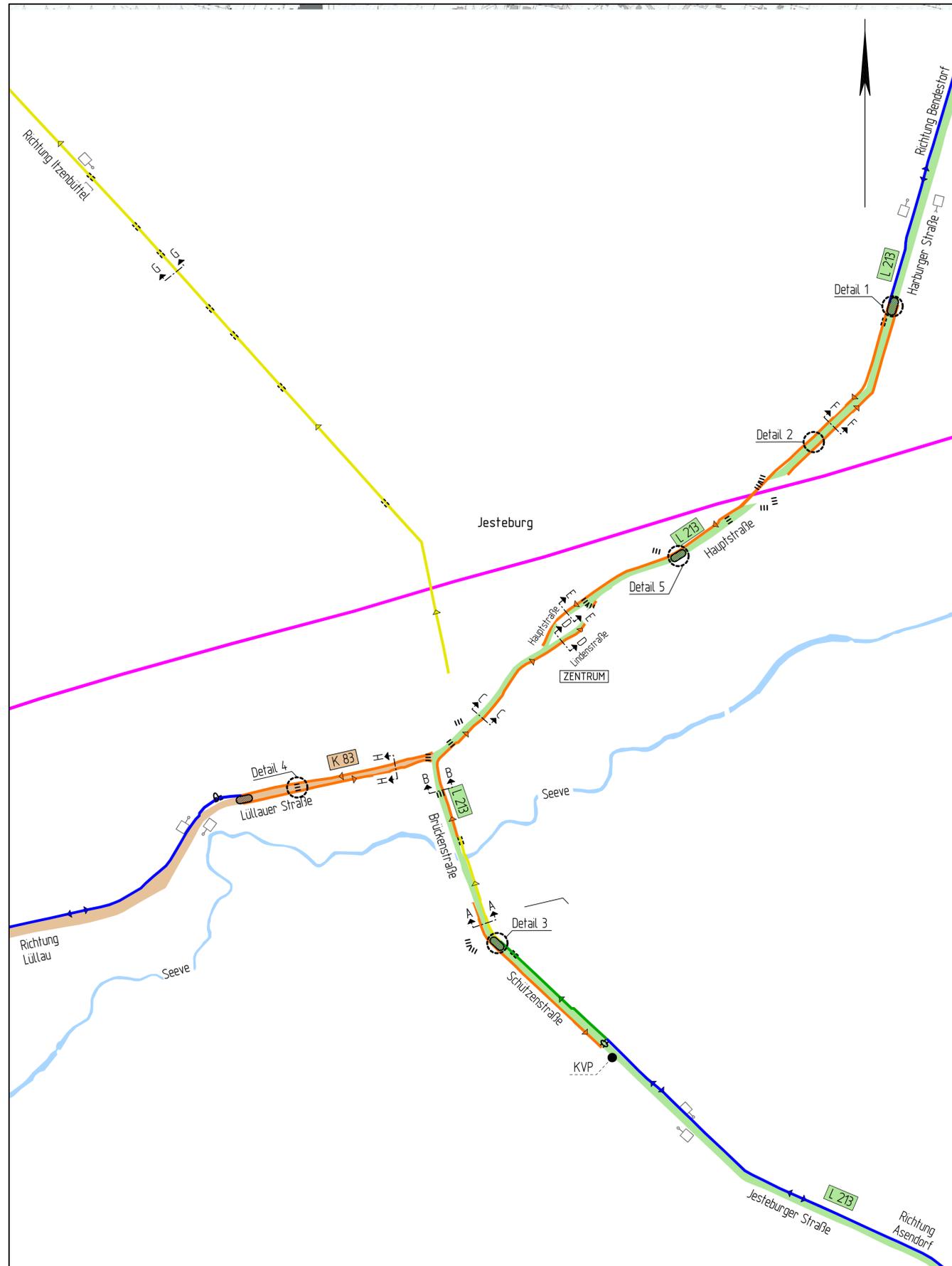
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Anlage 1: Übersichtskarte "Bestand" Stand:29.09.2015.....

igbv INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR BAU - UND VERMESSUNGSWESEN Wermer Oedermann - Herbert Krause		15008-02-01-001-15-09-29	
Käthe-Kröger-Straße 17 21337 Lüneburg Tel. 0 41 31 - 86 34 0 Fax 0 41 31 - 86 34 10 planung@igbv.de	Neue Straße 16 21244 Buchholz i.d.N. Tel. 0 41 81 - 28 77 0 Fax 0 41 81 - 28 77 11 planung@igbv.de	Datum	Name
		bearbeitet	Juni 2015 Wittig-Danner
		gezeichnet	Juni 2015 Ostermann/Kaiser
		geprüft	

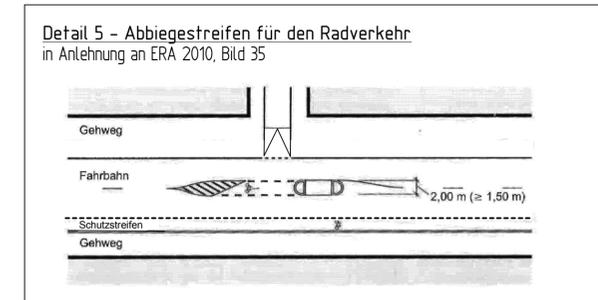
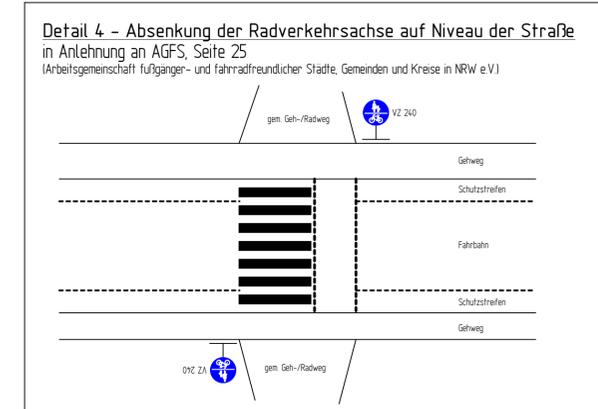
Gemeinde Jesteburg
der Gemeindedirektor
Niedersachsenplatz 5, 21266 Jesteburg

Erstellen eines Verkehrskonzeptes für Radfahrer Bereich der OD Jesteburg im Zuge der L 213	Übersichtskarte Bestand	
	Maßstab : 1: 5000	Anlage : 1
Geprüft und zur Ausführung genehmigt: Jesteburg, den Gemeinde Jesteburg im Auftrage:	Blatt Nr.: 1	Reg. Nr.:



Zeichenerklärung

	Kreisstraße		zusätzliche Querung Radfahrer
	Landesstraße		Radfahrerfurt
	Gewässer		Fußgängerüberweg
	Bahnstrecke		Ortstafel
	gemeinsamer Geh- und Radweg		Kreisverkehrsplatz (KVP)
	gemeinsamer Geh- und Radweg (2-Richtungen)		Fahrbahnteiler/Querungshilfe
	Schutzstreifen		
	Gehweg, Radfahrer frei (gem. Vorgabe des AG, nicht linienkonform)		



2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Anlage 2: Übersichtskarte "Planung" Stand: 29.09.2015

igbv INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR BAU- UND VERMESSUNGSWESEN Werner Oöermann - Herbert Krause		15008-02-02-001-15-09-29	
Käthe-Krüger-Straße 17 21337 Lüneburg Tel. 0 41 31 - 28 77 0 Fax 0 41 31 - 28 77 11 planung@igbv.de Lüneburg, den	Neue Straße 16 21244 Buchholz (d.N.) Tel. 0 41 31 - 28 77 0 Fax 0 41 31 - 28 77 11 planung@igbv.de	bearbeitet	Juni 2015
		gezeichnet	Juni 2015
		geprüft	

Gemeinde Jesteburg
der Gemeindedirektor
Niedersachsenplatz 5, 21266 Jesteburg

Erstellen eines Verkehrskonzeptes für Radfahrer Bereich der OD Jesteburg im Zuge der L 213	Übersichtskarte Planung	
	Maßstab: 1:5000	Anlage: 2
Geprüft und zur Ausführung genehmigt: Jesteburg, den Gemeinde Jesteburg im Auftrage:	Blatt Nr.: 1	
	Reg. Nr.:	
	Bearb.:	Datum
	Gez.:	Name
	Gepr.:	
	FB 7.:	