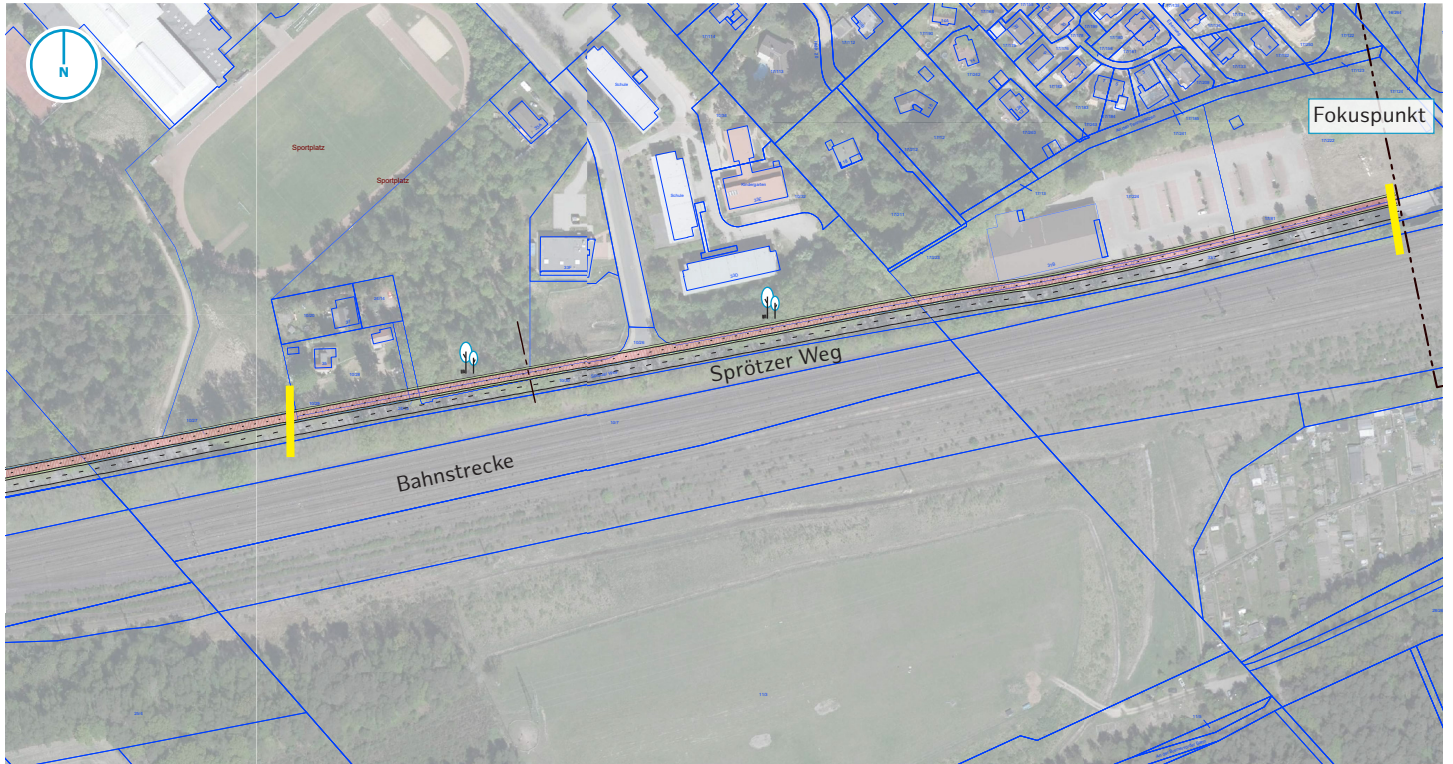


Buchholz #4

B3a | Sprötzer Weg

Länge: 510 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts



Belag

Pflaster (Geh-/Radweg)

Führungsform

straßenbegleitender Geh-/Radweg



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 9,50 m | ca. 6,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

ca. 9.350 Kfz/Tag (laut Verkehrsmodell Buchholz)

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

mehrere Buslinien, aber geringe Zahl an Fahrten, da vor allem Schülerverkehre oder maximal 1-Std-Takt

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

200.000 Euro (netto)



Grunderwerb

voraussichtlich erforderlich

Beleuchtung

vorhanden

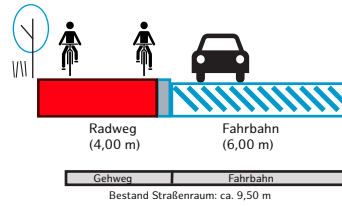


Konflikte



Die Ausbaumöglichkeiten stehen – von der Frage des Grunderwerbs abgesehen – unter dem Vorbehalt des Eingriffs in den angrenzenden Naturraum. In Teilbereichen könnte insbesondere dichter Baumbestand einer Verbreiterung der Nebenfläche auf 4,00 m Breite entgegenstehen.

Querschnitt



Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 2)

Ausbau des bestehenden straßenbegleitenden Zweirichtungsradwegs möglichst auf 4,00 m Breite (plus Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m). Da der Straßenraum auf der Südseite nicht weiter Richtung Bahnstrecke verbreitert werden kann, muss die Verbreiterung vorrangig nach Norden erfolgen. Hier ist abschnittsweise zu betrachten, ob die damit verbundenen Eingriffe in die Böschung oder den Baumbestand vertretbar sind. Die Fußverkehrsmenge wird als eher gering eingestuft, weshalb eine separate Führung neben dem Radweg nicht erforderlich erscheint.

Besondere Maßnahmen

An den Einmündungen und Grundstückszufahrten, insbesondere beim bestehenden ALDI-Parkplatz, ist sicherzustellen, dass die ausfahrenden Kfz den Radverkehr aus beiden Richtungen wahrnehmen. Hier sollte die Zufahrt aufgepflastert werden, ggf. sind Hindernisse der Sichtbeziehungen zu entfernen.

An der Einmündung Richtung Schulzentrum ist sicherzustellen, dass eine Verknüpfung zum Radschnellweg hergestellt ist, die auf die Belange des (Rad-)Schülerverkehrs besondere Rücksicht nimmt.

Zielbild straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Bsp. Weurt/Niederlande)



Fokuspunkt #2: Sprötzer Weg

Länge: 1.500 m

Bestandsituation

Das östliche Ende des Sprötzer Wegs und die sich anschließende Bremer Straße stellen für Radfahrende in Buchholz aktuell ein sehr großes Hemmnis dar. Durch die hohen Kfz-Verkehrsmengen ist das Fahren auf der Fahrbahn nicht komfortabel und sicher möglich, gleichzeitig können aufgrund der geringen Straßenraumbreiten keine adäquaten Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Eine direkte Verknüpfung auf die (Brach-)Fläche westlich des Bahnhofs und damit ein direkter Anschluss an den Bahnhof und die Weiterführung durch die Innenstadt ist erst über die Privatgrundstücke hinter der Bremer Reihe möglich.



Umsetzung Radschnellweg

Für die mögliche Umsetzung des Radschnellwegs wird auf eine Idee zurückgegriffen, die in Buchholz seit Jahren diskutiert und von der Verwaltung ins Auge gefasst wird: die Verlängerung des neuen vom Bahnhof kommenden (und teilweise entlang der neuen Süd-tangente geführten) Radwegs bis zum Sprötzer Weg. Zunächst kann dafür (von Osten aus gesehen) ein Weg genutzt werden, der durch das an die Bahnanlagen angrenzende Gehölz führt. Wo dieser Weg endet, beginnt direkt neben der Lärmschutzwand ein bewaldeter Abhang, an dessen Fuß Privatgrundstücke liegen. Die Anlage des Radwegs mit einem in den Hang gebauten und entsprechend gestützten Fundament ist daher mit dem Entfall von Bäumen verbunden. Nicht zuletzt aufgrund des zu überwindenden Tunneleingangs des Seppenser Mühlenwegs wird diese obere Hanglage jedoch bevorzugt. Zu beachten sind entsprechende Abstände von den Bahngleisen, was aber durch die Lärmschutzwände bereits weitgehend vorgegeben wird. Zum Zweirichtungsradweg auf der Nordseite des Sprötzer Wegs (siehe Steckbrief Buchholz#4) wird eine unsignalisierte Querung mit Mittelinsel vorgeschlagen. Die Verkehrsmengen dürften dies mit entsprechend geringen Wartezeiten für den Radverkehr möglich machen - andernfalls müsste eine Signalsteuerung nachgerüstet werden.

Ortslage, Umfeld

innerorts, Hauptverkehrsstraßen



Kfz-Verkehrsstärke

ca. 9.350 Kfz/Tag (Sprötzer Weg) | ca. 17.850 Kfz/Tag (Bremer Straße) (laut Verkehrsmodell Buchholz)

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

zahlreiche Buslinien, hohe Taktung

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Nutzerpotenzial pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

3.700.000 Euro (netto)

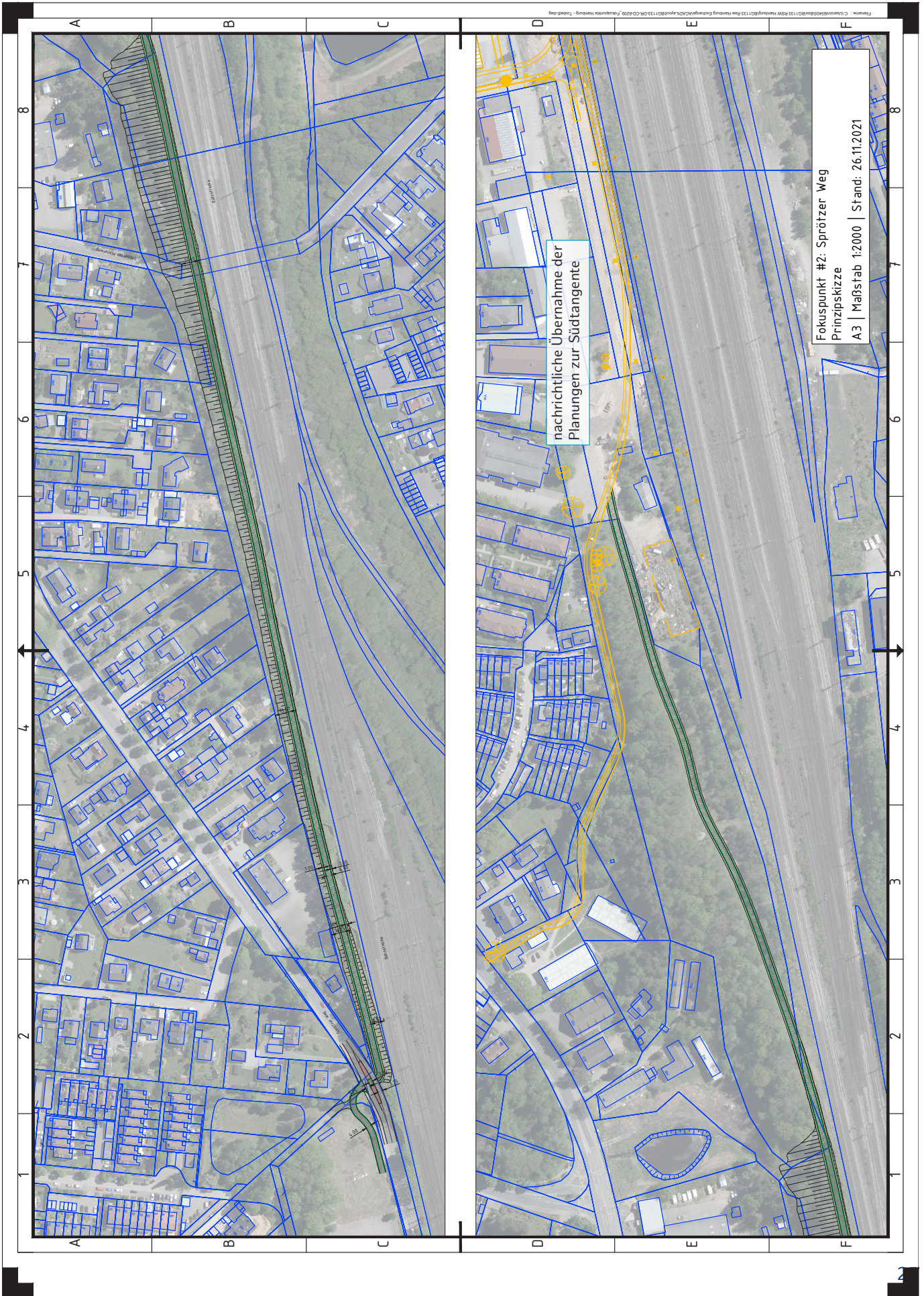


Grunderwerb

Für die neue Verbindung ist zu prüfen, inwieweit Privatflächen und/oder Flächen der Deutsche Bahn betroffen sind

Herausforderungen/Abhängigkeiten

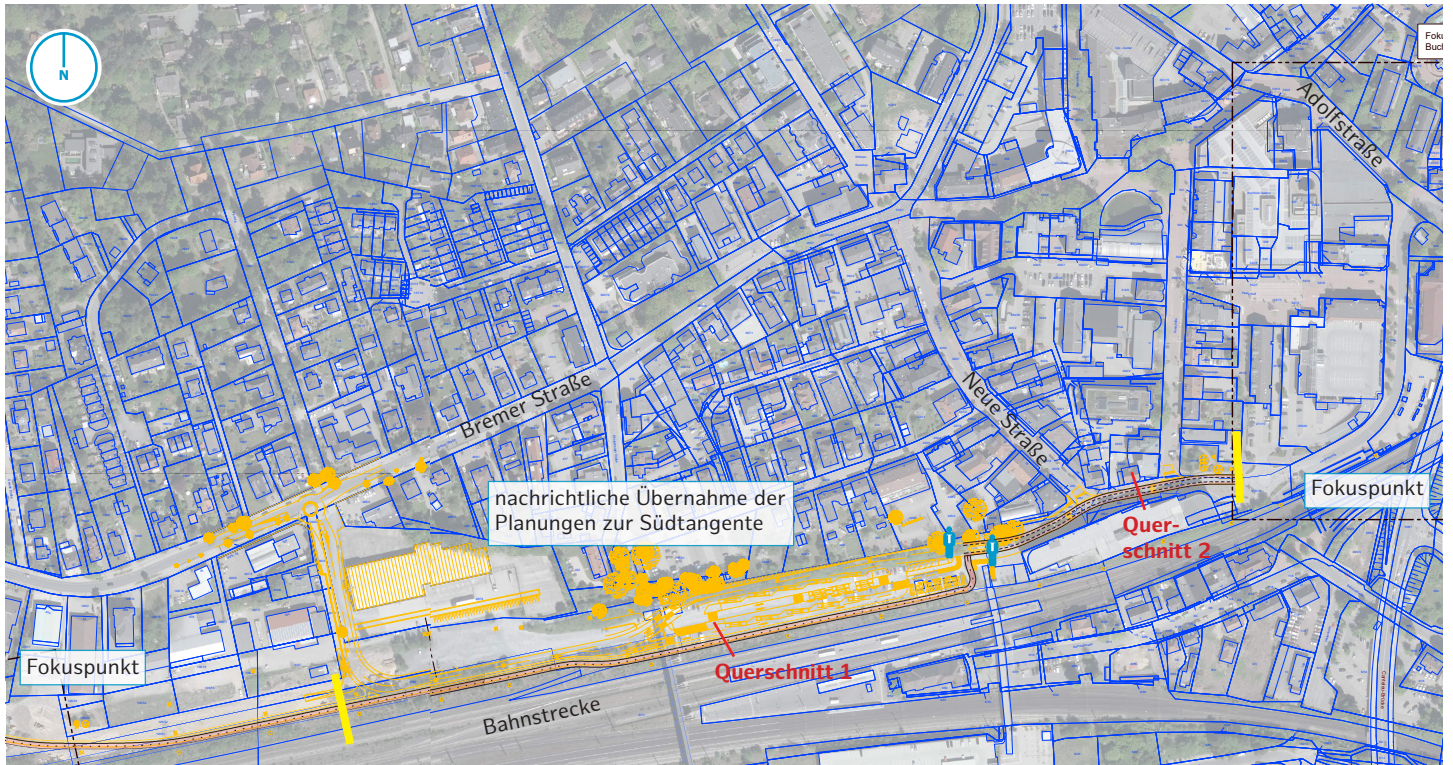
Die neue Trasse stellt eine ingenieurstechnische Herausforderung dar, einhergehend mit der zu prüfenden Bodenbeschaffenheit sowie den Auswirkungen auf die Vegetation in diesem Bereich. Es ist eine grundsätzliche Klärung mit der Deutschen Bahn bezüglich möglicher Betroffenheiten herbeizuführen.



Buchholz #5

B3d, B3e | Südtangente, Lindenstraße

Länge: 650 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts



Belag

Brachfläche | Asphalt

Führungsform

Verbindung teilweise nicht vorhanden, teilweise straßenbegleitender Hochbordradweg (Lindenstraße)



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 15,00 - 18,00 m | 5,50 m (Lindenstraße)



Kfz-Verkehrsstärke

Lindenstraße ca. 9.750 Kfz/Tag
(laut Verkehrsmodell Buchholz)

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h (Lindenstraße)

Busverkehr

im Bestand zahlreiche Buslinien in der Lindenstraße, künftig auch auf der Südtangente (geplante Verlagerung des ZOB)

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

50.000 Euro (netto)

(nur Kosten zur Ausstattung des Radschnellwegs – Straßenbaukosten sind durch Stadtumbau-West-Maßnahme abgedeckt)



Grunderwerb

wird im Zuge der Planungen zur Südtangente geklärt

Beleuchtung

vorhanden bzw. wird im Zuge des Baus der Südtangente hergestellt



Besonderheit

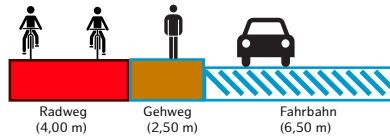
Die Routenführung des Radschnellwegs folgt der Planung zur sog. Südtangente, in der bereits ein parallel geführter Zweirichtungsradweg und östlich des Bahnhofs Radfahrstreifen entlang der neuen Trasse und der Lindenstraße (bis Kreisverkehr) vorgesehen sind. Der Übergang ist östlich des Bahnsteigzugangs geplant, unterstützt durch eine Mittelinsel für querende Radfahrende.

Konflikte



Im Bereich des Bahnhofs ist von Konflikten mit den Fahrgästen zu rechnen, die die Zugänge zum Bahnhof nutzen und den Radschnellweg queren müssen. Hier ist auf gute Sichtbeziehungen zu achten, ggf. sind Maßnahmen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der Radfahrenden vorzunehmen.

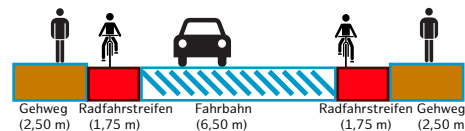
Querschnitt 1



Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 2)

Zwischen der künftigen Trasse der Südtangente und der Bahnstrecke ist die Anlage eines Zweirichtungsradwegs geplant. Westlich der zur Bremer Straße abknickenden Südtangente sollte er dann als selbständig geführter Zweirichtungsradweg weitergeführt werden (siehe Fokuspunkt#2).

Querschnitt 2



Radfahrstreifen (Standard-Nr. 4)

Die geplante Weiterführung vom Bahnhof Richtung Osten (Lindenstraße) sieht Radfahrstreifen im Mindeststandard (1,75 m) vor, da nicht ausreichend Breite zur Verfügung steht, um eine komfortablere Führung des Radverkehrs zu erreichen.

Zielbild straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Bsp. Amsterdam; Quelle: ARGUS)



Fokuspunkt #3: Lindenstraße/Kirchenstraße

Länge: 410 m

Bestandsituation

Die Strecke dieses Fokuspunkts zählt zu den zentralen Verbindungen durch die Buchholzer Innenstadt. Im Westen beginnend beim Kreisverkehr, ist die Radverkehrsführung auf teilweise sehr schmalen Hochbordradwegen, teilweise auch hinter parkenden Fahrzeugen, nicht optimal und für einen Radschnellweg unbrauchbar. Vor dem Hintergrund, dass die Fahrradstraße Am Radeland für viele Radfahrende einen wichtigen Zielpunkt darstellt, ist die momentane Führung über den Knotenpunkt Lindenstraße/Kirchenstraße zudem umwegig und nicht attraktiv. Vielmehr bietet sich ein direkter Lückenschluss über die kleine Stichstraße am Standesamt an, die derzeit aber vor allem als Parkplatz genutzt wird. Sie wird zudem aus der Lindenstraße an der unübersichtlichen Kurve mitsamt Zufahrt zum Busterminal erreicht.



Umsetzung Radschnellweg

Das Ziel, den Kreisverkehr möglichst direkt mit der Straße Am Radeland zu verbinden, soll mit der Schaffung eines Zweirichtungsradwegs auf der Nord- bzw. Westseite der Lindenstraße erreicht werden. Dieser wird als sinnvoll erachtet, da die meisten Ziele auf dieser Straßenseite liegen. Zudem bietet der Kreisverkehr einen guten Übergang auf die westlich anschließenden Radfahrstreifen (siehe Steckbrief Buchholz#5). Mit dem Zweirichtungsradweg lässt sich auch der Übergang zum Standesamt am besten lösen, da so keine zusätzlichen Konflikte mit dem Kfz-Verkehr entstehen – bis auf die ein- und ausfahrenden Busse, die aber für diese Situation sensibilisiert werden können. Mit dem Zweirichtungsradweg ist jedoch ein kompletter Umbau der Lindenstraße verbunden, der auch die vorhandenen Parkstände in Frage stellen muss. Über die Kirchenstraße wird eine unsignalisierte Querung mit Mittelinsel vorgeschlagen. Da vor allem die Verkehre aus dem Norden eher gleichmäßig ankommen, sollte geprüft werden, durch einen mit dem Knotenpunkt zur Lindenstraße gekoppelten Signalgeber für ausreichend lange Zeitlücken zu sorgen.

Ortslage, Umfeld

Ortsdurchfahrt, Innenstadt



Kfz-Verkehrsstärke

ca. 9.750 Kfz/Tag (Lindenstraße) | ca. 17.850 Kfz/Tag (Kirchenstraße) (laut Verkehrsmodell Buchholz)

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

zahlreiche Buslinien, direkte Nähe zur zentralen Bushaltestelle

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Nutzerpotenzial pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

2.410.000 Euro (netto)

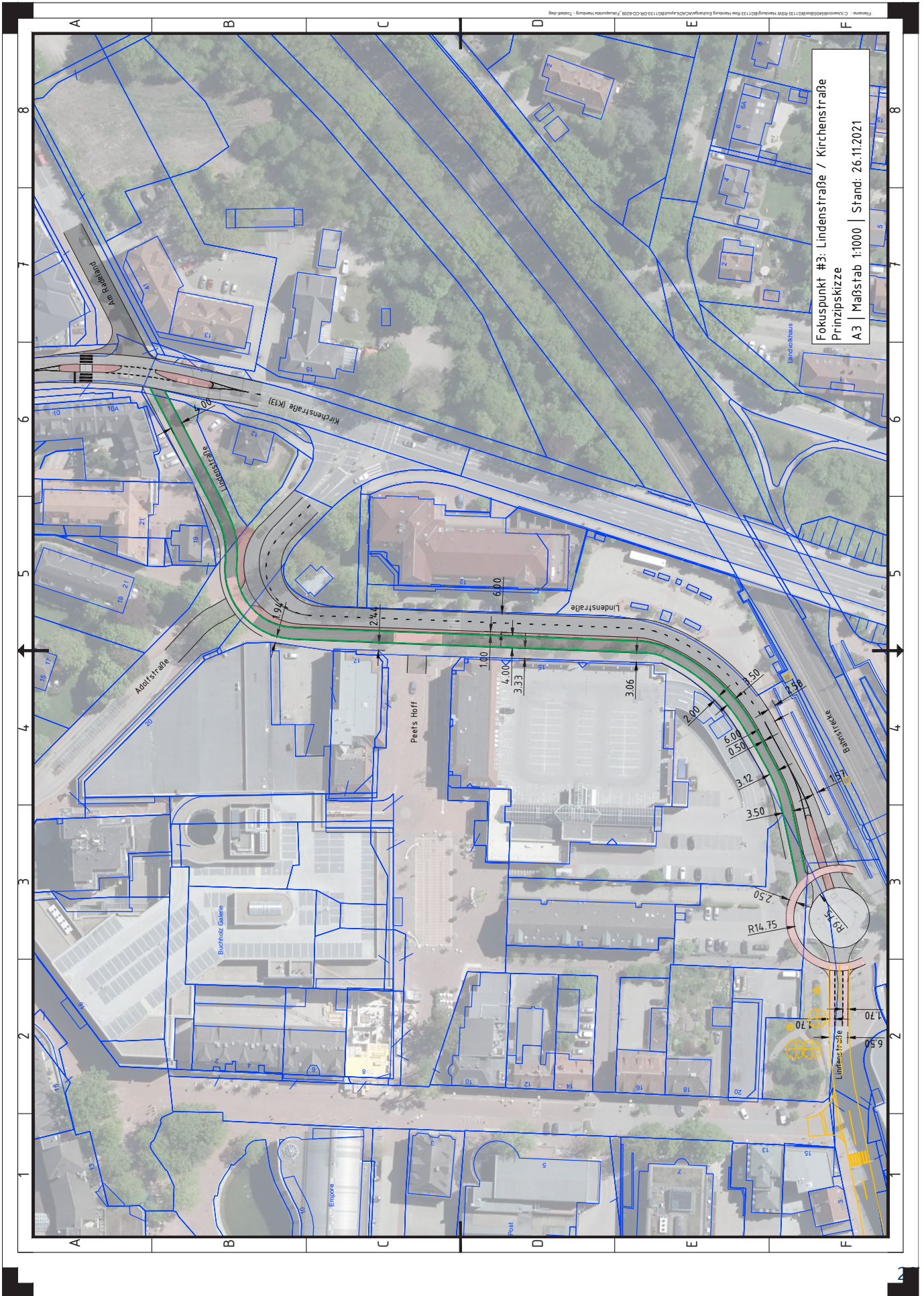


Grunderwerb

Es wird davon ausgegangen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen nur den öffentlichen Raum betreffen.

Herausforderungen/Abhängigkeiten

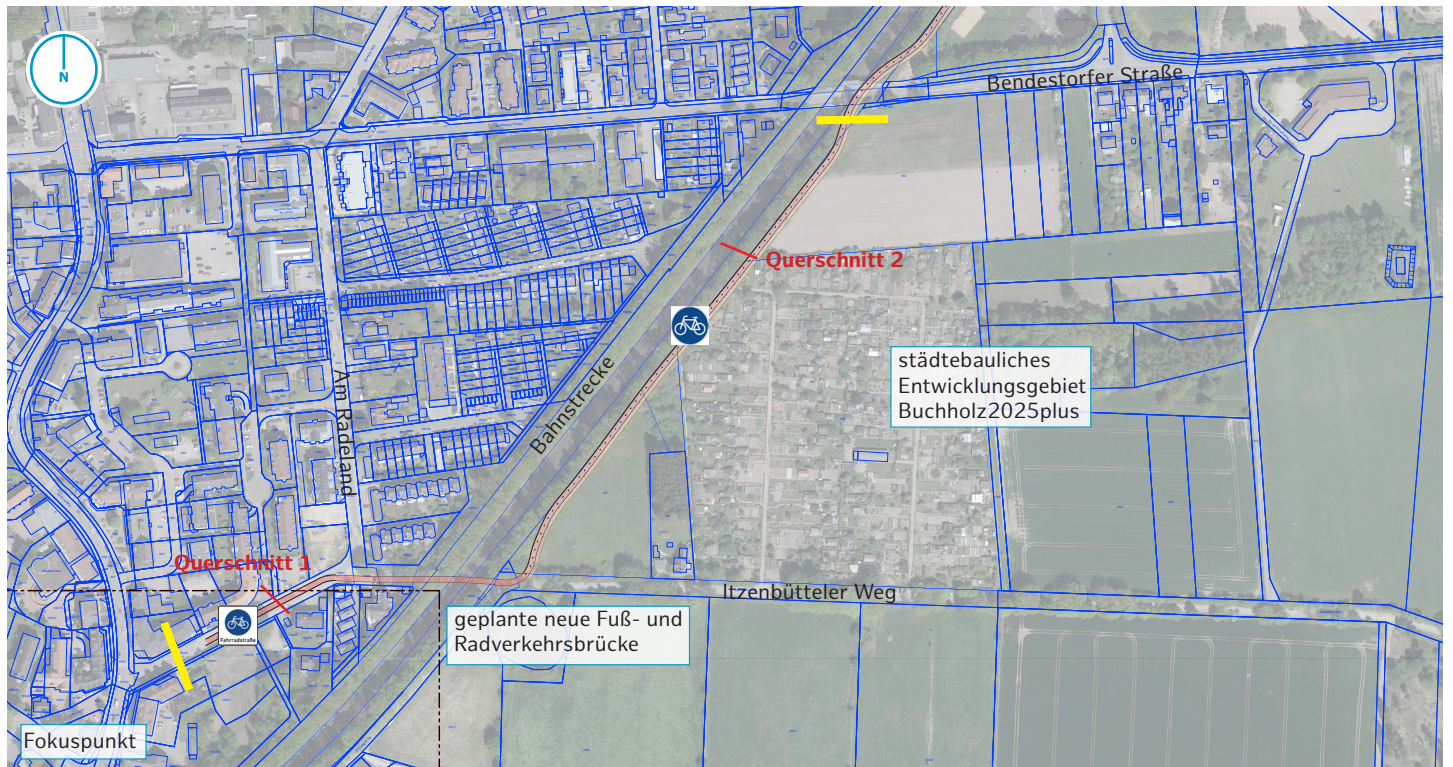
Neben dem Komplettumbau der Lindenstraße ist auch die Verknüpfung mit den Planungen zum Busverkehr herausfordernd. Zudem ist zu prüfen, inwieweit der ruhende Verkehr in der Lindenstraße (auch vor dem Standesamt) neu geordnet werden kann.



Buchholz #6

B3g, C4a | Am Radeland, Itzenbütteler Weg, Weg an der Bahn (bis Bendestorfer Straße)

Länge: 670 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts



Belag

Asphalt | wassergebundene Oberfläche

Führungsform

Fahrradstraße | selbstständig geführter
Geh-/Radweg



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

Am Radeland: ca. 11,00 m | ca. 6,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

gering

Höchstgeschwindigkeit

30 km/h

Busverkehr

kein Busverkehr

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders
schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

1.270.000 Euro (netto, ohne Brücke)



Grunderwerb

wird im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung Buchholz 2025plus geklärt

Beleuchtung

wird im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung Buchholz 2025plus geklärt



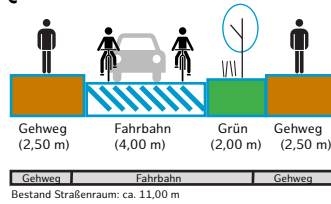
Besondere Maßnahme

In diesem Abschnitt durchläuft der Radschnellweg das Projektgebiet des geplanten Stadtentwicklungsvorhabens Buchholz 2025plus. Dieses sieht unter anderem zur Stärkung der fuß- und radverkehrlichen Erreichbarkeit des neuen Quartiers eine Brücke zwischen Am Radeland und Itzenbüttler Weg vor, die dem Radschnellweg eine Querung der Bahnstrecke ermöglicht. Der weitere Verlauf sollte möglichst geradlinig entlang der Bahn sein, unter Berücksichtigung der städtebaulichen Planungen. Der Bestandsweg kann aufgrund der Kleingartensiedlung nur teilweise ausgebaut werden.

Rückfallebenen

Sollte die gewünschte direkte Führung des Radschnellwegs (etwa aus städtebaulichen Gründen oder aufgrund der Besitzverhältnisse) nicht realisiert werden können, ist die Integration in Buchholz 2025plus mit einer Führung weiter östlich zu prüfen. Hier ist neben dem Umwegfaktor insbesondere auch die Möglichkeit einer Querung der Bendestorfer Straße final zu klären. Eine weitere Alternative wäre die Führung auf der Westseite der Bahn (Am Radeland, Buenser Weg, Schulzentrum). Sie war unter anderem wegen geringerer Ausbauoptionen nachrangig bewertet worden.

Querschnitt 1

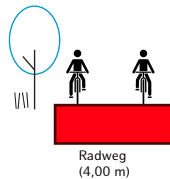


Fahrradstraße

(Standard-Nr. 7)

Die vorhandene Fahrradstraße bietet eine gute Grundlage für den Radschnellweg. Eine Optimierungsmöglichkeit besteht in der Verringerung der Fahrbahnbreite, die etwa das Fahrbandrandparken verhindern und die Integration von Grün ermöglichen würde.

Querschnitt 2



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg

(Standard-Nr. 1)

Neubau eines Zweirichtungsradwegs, integriert in die Planung des Projektgebiets Buchholz2025plus. Die parallele Anlage eines Gehwegs ist zu prüfen. Der Weg sollte sich, möglichst nah und geradlinig an der Bahnstrecke befinden und in die geplante Unterführung unter der Bendestorfer Straße übergehen. Zu prüfen ist die beste Integration des Radverkehrs in den Itzenbüttler Weg: sollte eine gemeinsame Fahrbahnnutzung mit dem Kfz-Verkehr stattfinden, ist eine Bevorrechtigung des Radverkehrs anzustreben.

Konflikte

Keine besonderen Konflikte zu erwarten.

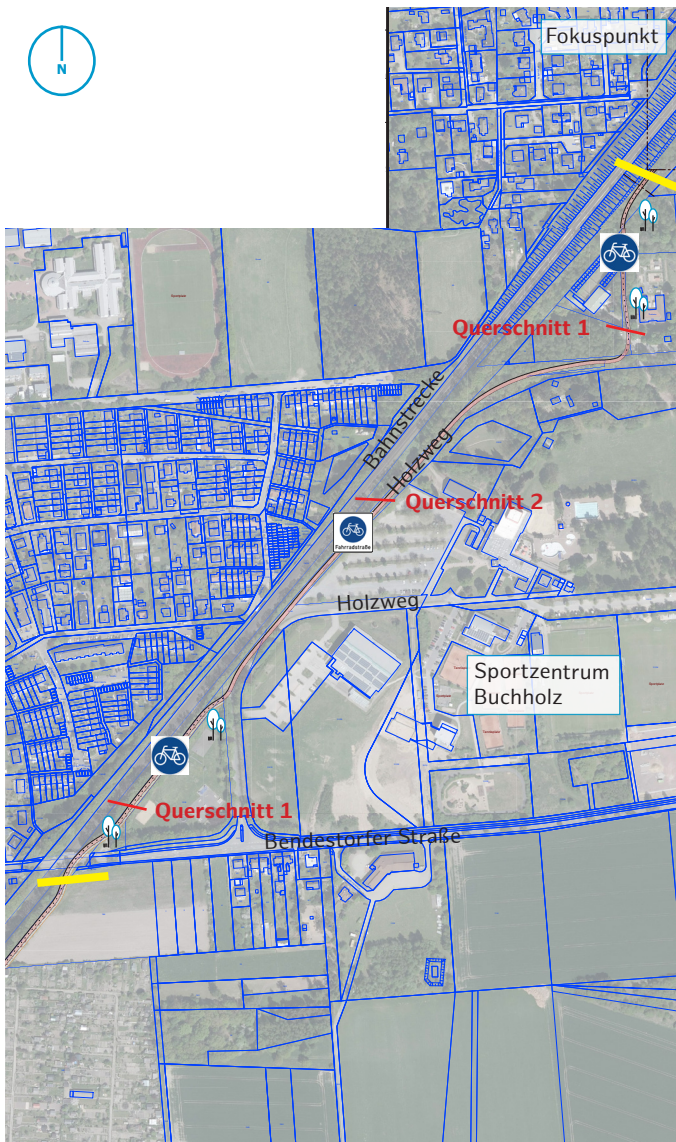
Zielbild Radweg in Neubauquartier (Bsp. Essen RS1, Quelle: ARGUS)



Buchholz #7

C4c, C4h | Weg an der Bahn, Holzweg, Verbindungsweg zur Herrenheide

Länge: 1.280 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts



Belag

wassergebundene Oberfläche | Asphalt | Schotter

Führungsform

selbstständig geführter Geh-/Radweg |
Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 2,50 m (selbstständige Wege) |
5,50 - 11,00 m (Holzweg)

Kfz-Verkehrsstärke

gering

Höchstgeschwindigkeit

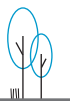
Tempo30-Zone

Busverkehr

das Sportzentrum wird durch eine Buslinie über den Holzweg angebunden (max. 1-Std.-Takt)

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders
schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

1.470.000 Euro (netto)



Grunderwerb

es ist zu prüfen, inwieweit Flächen der Deutschen Bahn betroffen sind

Beleuchtung

unter Berücksichtigung des Landschaftschutzes zu installieren



Konflikte



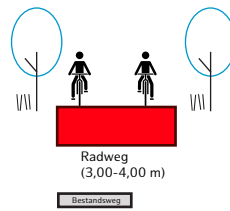
Eine Erweiterung der Waldwege entlang der Bahn sowie zwischen Holzweg und Herrenheide ist hinsichtlich der Auswirkungen auf den Baumbestand zu prüfen. Ggf. ist hier nur der reduzierte RSW-Standard ohne umfassende Eingriffe umsetzbar.

Besondere Maßnahme

Im Bestand stellt die Querung der Bendestorfer Straße eine erhebliche Einschränkung des Fuß- und Radverkehrs dar: Der (schmale) Weg entlang der Bahn kreuzt die Straße an einer unübersichtlichen Stelle kurz hinter der Bahnbrücke. Deren aktuell geplanter Ersatzneubau bietet die Gelegenheit, eine planfreie Querung für den Radschnellweg umzusetzen. Durch eine Anpassung des Brückenwiderlagers und der Brückenlänge könnte ausreichend Raum in der Böschung der Bahnstrecke geschaffen werden, um einen ausreichend breiten Geh- und Radweg (5,00 m) unter der Straße hindurch anzulegen. Die Umsetzbarkeit dieser Maßnahme wird aktuell vom Betrieb Kreisstraßen des Landkreises Harburg geprüft.

Zielbild ländliche Fahrradstraße
(Bsp. RijnWaalPad/Niederlande)

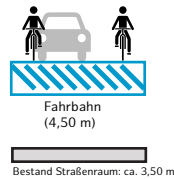
Querschnitt 1



selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Ausbau der bestehenden Waldwege entlang der Bahn (nördlich Bendestorfer Straße) und zwischen Holzweg und Herrenheide. Je nach Eingriff in den Baumbestand im vollen oder reduzierten RSW-Standard. Es ist zu prüfen, inwieweit sich ein separater Gehweg ohne massive Eingriffe in den Naturbestand realisieren ließe.

Querschnitt 2



Fahrradstraße (Standard-Nr. 7)

Herstellung des nördlichen Holzweg und Anordnung einer Fahrradstraße im bestehenden Querschnitt. Die Anlage eines Gehwegs wird aufgrund der geringen Fußverkehrsmengen als entbehrlich eingestuft. Der Radverkehr sollte möglichst – unter besonderer Berücksichtigung des Busverkehrs – an den Einmündungen in den Holzweg bevorrechtigt geführt und dies etwa durch Aufpflasterung verdeutlicht werden.



Fokuspunkt #4: Herrenheide

Länge: 390 m

Bestandsituation

Die Unterführung Herrenheide bietet grundsätzlich gute Rahmenbedingungen, um für den Radschnellweg als Bahnquerung zu dienen: Neben der Lage am Siedlungsrand von Buchholz, von wo sich sowohl eine Verknüpfung zum Schul- (westlich) als auch zum Sportzentrum (östlich der Bahnstrecke) herstellen lässt, betrifft dies vor allem die Bestandsbreite von ca. 4,00 m und die Tatsache, dass hier aufgrund der Sackgassenlage kein Interesse für Autofahrende an der Durchfahrt besteht.

Gleichwohl ist die Nutzung im Bestand für Radfahrende nur wenig attraktiv, da die Unterführung mit Kopfsteinpflaster ausgelegt ist. Zudem ist ein schnelles Durchfahren auch deshalb nicht ratsam, weil auf der Westseite eine sehr eingeschränkte Einsehbarkeit gegeben ist, die Konflikte im Begegnungsfall erwarten lassen.



Umsetzung Radschnellweg

Es genügt eine Maßnahme, um die Unterführung selbst für den Radschnellweg herzurichten, nämlich das vorhandene Kopfsteinpflaster durch Asphalt zu ersetzen. Nach Auskunft des Denkmalschutzes liegt hier keine diesbezügliche Einschränkung vor. Auch die Problematik der fehlenden Einsehbarkeit ist mit entsprechender Führung der Radfahrenden, die auf der Westseite aus dem Tunnel kommen, zu lösen. Die aus Sicht des Radschnellwegs untergeordnete Verbindung nach Süden Richtung Schulzentrum, die gleichwohl ein hohes Radverkehrsaufkommen erwarten lässt, sollte so gestaltet sein, dass eine Vorfahrt für die Radfahrenden auf dem Radschnellweg deutlich wird, um Konflikte im Begegnungsfall zu reduzieren. Bei diesen Ausbaumaßnahmen ist sicherzustellen, dass der Eingriff in den umliegenden Waldbestand so gering wie möglich gehalten wird. Auf der Ostseite wird der Radschnellweg ein kurzes Stück auf der Straße Herrenheide geführt, um dann in den bestehenden Waldweg nach Süden abzubiegen. Hier sollte eine Vorfahrt für die Radfahrenden eingerichtet und durch eine Aufpflasterung der östlichen Herrenheide verdeutlicht werden.

Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet (Ostseite) |
außerorts, Wald (Westseite)



Kfz-Verkehrsstärke

gering (Ostseite) | kein Kfz-Verkehr (Westseite)

Höchstgeschwindigkeit

Tempo30-Zone (Herrenheide)

Busverkehr

kein Busverkehr vorhanden

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders
schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Realisierungshorizont

kurzfristig



Nutzerpotenzial pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

400.000 Euro (netto)

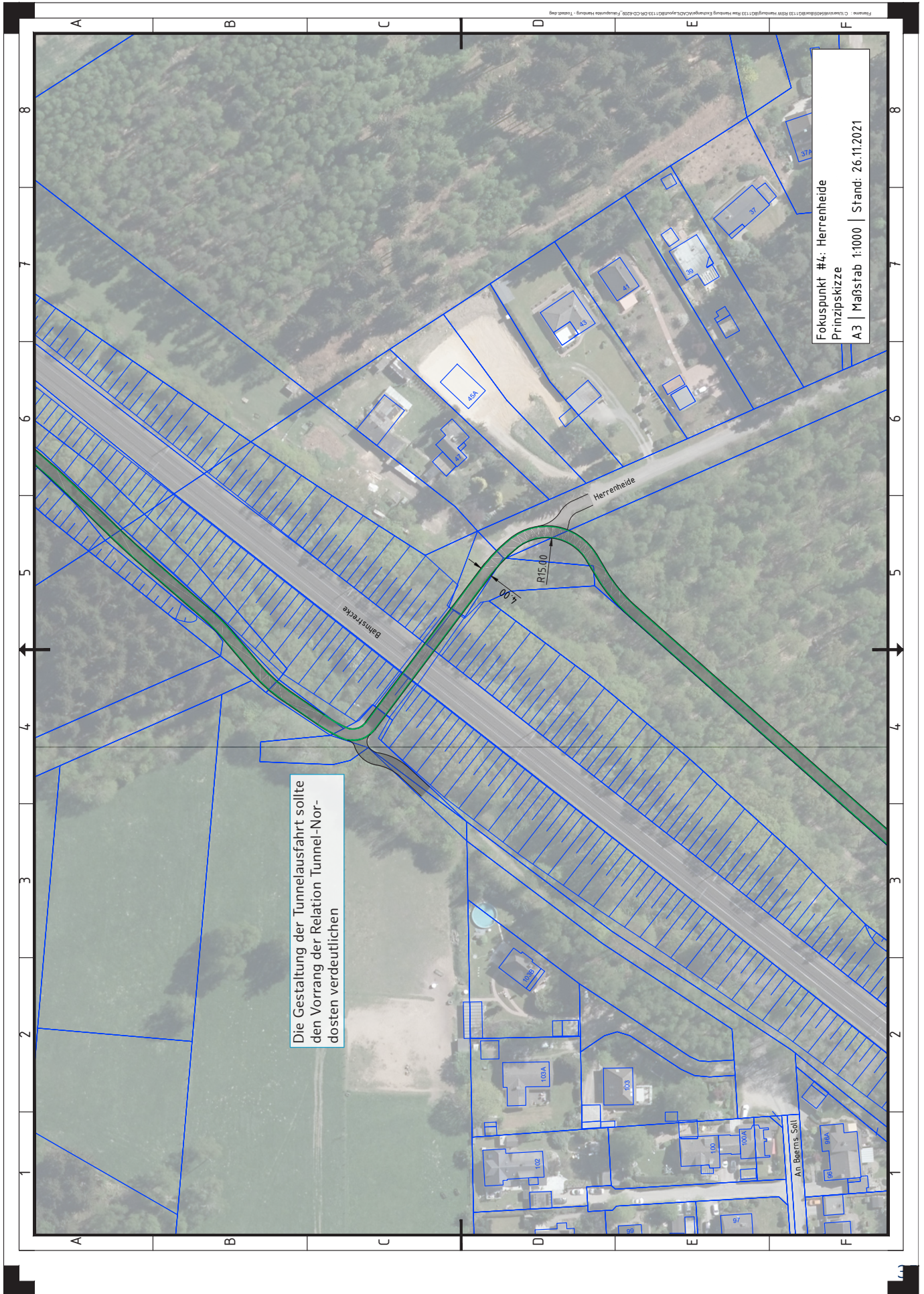


Grunderwerb

Es ist davon auszugehen, dass Privatflächen in diesem Bereich nicht betroffen sind.

Herausforderungen/Abhängigkeiten

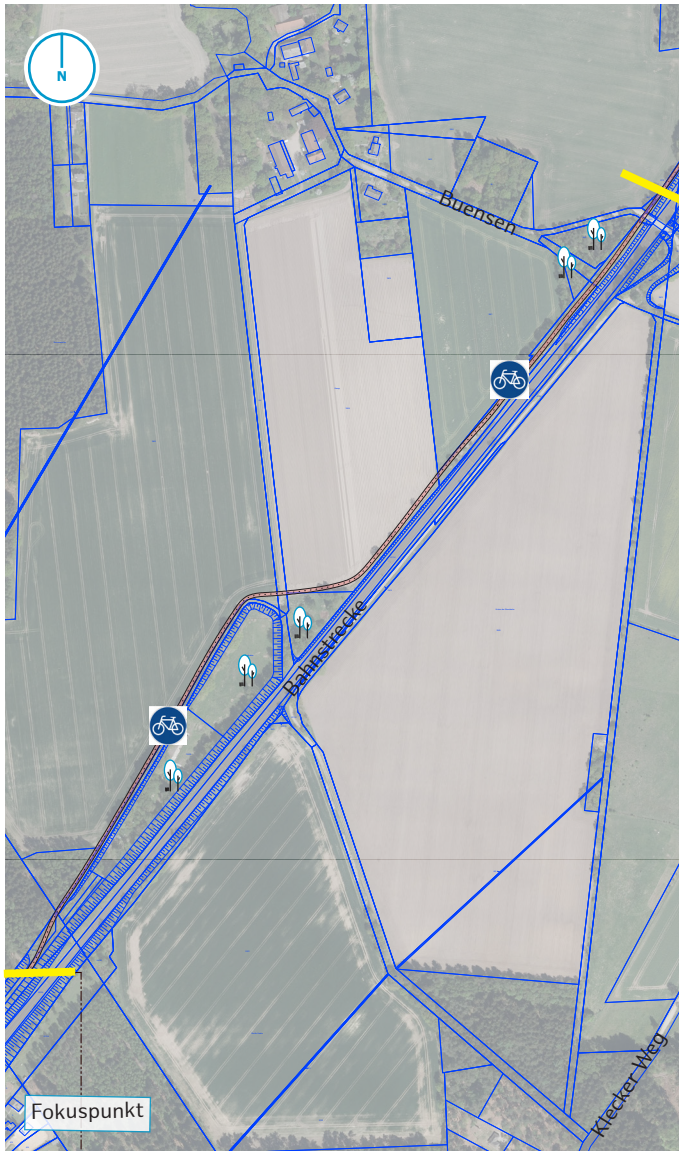
Die Planung ist mit dem Naturschutz abzustimmen, um den Eingriff in den Baumbestand zu minimieren. Eine Betroffenheit der Deutschen Bahn wird nicht erwartet, da das eigentliche Bauwerk nicht angefasst werden soll. Voraussetzung ist, dass keine Sanierungsbedürftigkeit vorliegt.



Buchholz #8

B4d | Neubaustrasse zwischen Unterführung Herrenheide und Buensen

Länge: 1.150 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts



Belag

Feldweg | Teile der Trasse im Bestand nicht vorhanden

Führungsform

Trasse im Bestand nicht vorhanden



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 3,00 m (Feldweg) | Trasse im Bestand nicht vorhanden

Kfz-Verkehrsstärke

kein Kfz-Verkehr

Höchstgeschwindigkeit

kein Kfz-Verkehr

Busverkehr

kein Busverkehr

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

1.360.000 Euro (netto)



Grunderwerb

Der Erwerb eines Streifens der landwirtschaftlichen Fläche sollte angestrebt werden, um die Böschung zur Bahnstrecke nicht zu belasten.

Beleuchtung

unter Berücksichtigung des Landschaftsschutzes zu installieren

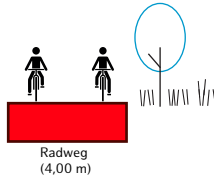


Konflikte



Im südlichen Teil des Abschnitts sollte die (tieferliegende) Fläche an der Bahn umfahren und der bestehende Feldweg genutzt werden, um den Naturraum nicht zu zerschneiden. Im Bereich der Brücke der Straße Buensen besteht ein kleines baumbeständenes Dreieck. Da es nicht als hochwertige Grünfläche angesehen wird, wird vorgeschlagen, die Trasse weiter entlang der Bahn und damit durch die Fläche zu führen.

Querschnitt



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Neubau eines Zweirichtungsradwegs von 4,00 m Breite, größtenteils entlang der Bahnstrecke (mind. 5,00 m Entfernung von Gleismittelachse, zum Schutz des an die Bahnstrecke angrenzenden Grünstreifens sollte aber ein größerer Abstand angestrebt werden). Ein separater Gehweg wird aufgrund des eher geringen zu erwartenden Fußverkehrsaufkommens als nicht erforderlich eingestuft.

Besondere Maßnahme

Die Querung der Straße Buensen sollte mit einem Vorrang für den Radverkehr geplant werden. Dies wird aufgrund des geringen Kfz-Verkehrs als machbar eingeschätzt. Allerdings ist sicherzustellen, dass die Querungsstelle gut einsehbar ist und der Kfz-Verkehr auf den querenden Radverkehr aufmerksam gemacht wird. Alternativ könnte die Anlage einer Mittelinsel für eine ausreichende Querungsmöglichkeit sorgen. Zu beachten ist dabei die Höhendifferenz im Bereich des westlichen Brückenendes zwischen Straße und dem umliegenden Gelände.

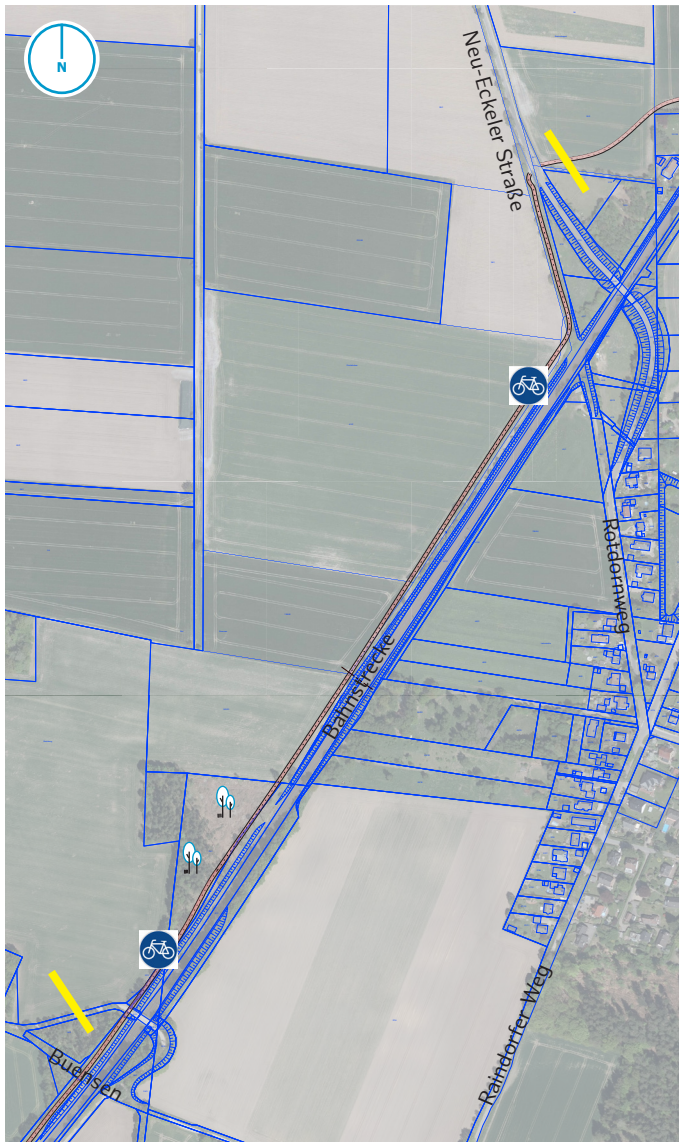
Zielbild ländlicher Radweg
(Bsp. RijnWaalPad/Niederlande)



Rosengarten #1

B4f | Neubautrassen zwischen Buensen und Rotdornweg

Länge: 1.080 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts



Belag

Trasse im Bestand nicht vorhanden

Führungsform

Trasse im Bestand nicht vorhanden



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

Trasse im Bestand nicht vorhanden

Kfz-Verkehrsstärke

Trasse im Bestand nicht vorhanden

Höchstgeschwindigkeit

Trasse im Bestand nicht vorhanden

Busverkehr

Trasse im Bestand nicht vorhanden

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

1.090.000 Euro (netto)



Grunderwerb

Der Erwerb eines Streifens der landwirtschaftlichen Fläche sollte angestrebt werden, um die Böschung zur Bahnstrecke nicht zu belasten.

Beleuchtung

unter Berücksichtigung des Landschaftsschutzes zu installieren

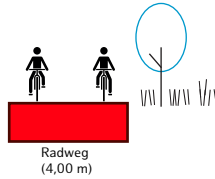


Konflikte



Im südlichen Teil des Abschnitts wird bei der angestrebten geradlinigen Führung ein kleines bewachsenes Dreieck durchschnitten, dessen Wertigkeit eher gering eingeschätzt wird. Im weiteren Verlauf ist die Frage eines Eingriffs in die bewachsene Böschung entlang der Bahnstrecke auch davon abhängig, inwieweit Grunderwerb zur Anlage der Neubaustrasse getätigt werden kann.

Querschnitt



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Neubau eines Zweirichtungsradwegs von 4,00 m Breite entlang der Bahnstrecke (mind. 5,00 m Entfernung von Gleismittelachse, zum Schutz des an die Bahnstrecke angrenzenden Grünstreifens sollte aber ein größerer Abstand angestrebt werden). Ein separater Gehweg wird aufgrund des eher geringen zu erwartenden Fußverkehrsaufkommens als nicht erforderlich eingestuft.

Besondere Maßnahme

Die Querung der Neu-Eckeler Straße sollte im Idealfall mit einem Vorrang für den Radverkehr geplant werden. Allerdings stellen die hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und die schlechte Einsehbarkeit der anvisierten Querungsstelle Einschränkungen für die Umsetzbarkeit dar. Alternativ könnte die Anlage einer Mittelinsel für eine ausreichende Querungsmöglichkeit sorgen.

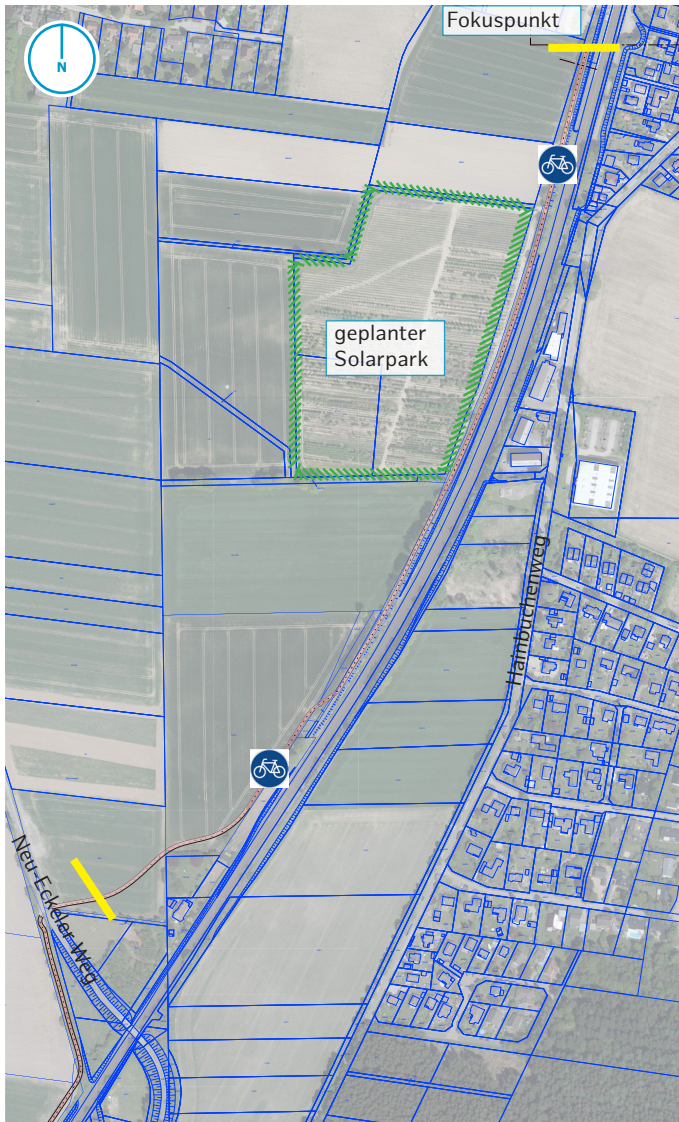
Zielbild ländlicher Radweg (Bsp. RijnWaalPad/Niederlande)



Rosengarten #2

B4g | Neubaustrasse zwischen Neu-Eckeler Straße und P+R-Parkplatz

Länge: 1.100 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts



Belag

Trasse im Bestand nicht vorhanden

Führungsform

Trasse im Bestand nicht vorhanden



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

Trasse im Bestand nicht vorhanden

Kfz-Verkehrsstärke

Trasse im Bestand nicht vorhanden

Höchstgeschwindigkeit

Trasse im Bestand nicht vorhanden

Busverkehr

Trasse im Bestand nicht vorhanden

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

1.090.000 Euro (netto)



Grunderwerb

Der Erwerb eines Streifens der landwirtschaftlichen Fläche sollte angestrebt werden, um die Böschung zur Bahnstrecke nicht zu belasten. Im südlichen Bereich ist bei Optimierung der Trassenführung (siehe Besondere Maßnahme) größerer Grunderwerb zu erwarten.

Beleuchtung

unter Berücksichtigung des Landschaftsschutzes zu installieren



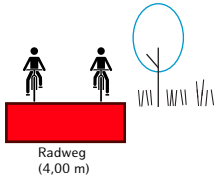
Konflikte

Die Frage eines Eingriffs in die bewachsene Böschung entlang der Bahnstrecke ist auch davon abhängig, inwieweit Grunderwerb zur Anlage der Neubautrasse getätigt werden kann.

Besonderheit

Südlich des Bahnhofs Klecken soll ein neuer Solarpark entstehen. In der Planung sollte auf eine Verträglichkeit mit der Führung des Radschnellwegs geachtet werden.

Querschnitt



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Neubau eines Zweirichtungsradwegs von 4,00 m Breite entlang der Bahnstrecke (mind. 5,00 m Entfernung von Gleismittelachse, zum Schutz des an die Bahnstrecke angrenzenden Grünstreifens sollte aber ein größerer Abstand angestrebt werden). Ein separater Gehweg wird aufgrund des eher geringen zu erwartenden Fußverkehrsaufkommens als nicht erforderlich eingestuft.

Besondere Maßnahme

Im südlichen Bereich verhindert die vorhandene Bebauung einen geradlinigen Verlauf der Trasse entlang der Bahnstrecke. Da das dazugehörige Grundstück dreieckförmig von der Bahnstrecke verläuft, wäre ein Trassenverlauf an der Grundstücksgrenze nicht sehr geradlinig. Hier sollte versucht werden, mehr Grunderwerb zu tätigen, um eine optimierte Linie finden zu können.

Zielbild ländlicher Radweg
(Bsp. RijnWaalPad/Niederlande)



Fokuspunkt #5: Bahnhof Klecken

Länge: 340 m

Bestandssituation

Der Bahnhofsbereich Klecken ist einerseits als wichtiger Bestandteil des Radschnellwegs anzusehen, da er insbesondere für Pendelnde als Teil der Wegekette mit einem Umstieg zwischen Bahn und Rad fungieren kann. Andererseits ist er aber auch mit Herausforderungen für die konkrete Umsetzung verbunden: in unmittelbarer Bahnsteignähe gehen mit dem P+R-Parkplatz, dem Eingangsbereich für den Fußverkehr sowie den ankommenden Bussen einige potentielle Konflikte für die Radfahrenden einher. Dazu kommt die nördlich des Bahnhofs gelegene Bürgermeister-Glade-Straße als Ortsdurchfahrt von Klecken, deren Querung aufgrund der Verkehrsmengen, der gefahrenen Geschwindigkeiten und der schlechten Sichtverhältnisse Gefährdungen mit sich bringt, in jedem Fall aber nicht als attraktiv einzustufen ist.



Umsetzung Radschnellweg

Es wird vorgeschlagen, den Radschnellweg als Fahrradstraße am Bahnhofsengang vorbeizuführen. Dabei sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um mögliche Konflikte zu entschärfen, etwa eine Anpassung des P+R-Parkplatzes, Aufmerksamkeitsfelder für die Querung des Fußverkehrs sowie die Organisation des Busverkehrs. Für letzteres liegen Planungen für ein Entwurf für eine angepasste Haltestellensituation vor dem Bahnhofseingang vor, in dem der Radschnellweg möglichst noch Berücksichtigung finden sollte. Abweichend vom Bestand soll der Radschnellweg in Verlängerung der kleinen Stichstraße, die heute zum Parken und für Müllcontainer genutzt wird, neben den Gleisen unter der Bürgermeister-Glade-Straße durchgebunden werden, um eine planfreie Querung der Ortsdurchfahrt zu erreichen. Auf der Nordseite wäre die neue Verbindung an den Bestandsweg (Brückenstraße) heranzuführen. Die Verknüpfung mit der Bahnhofstraße sollte mit Aufpflasterungen unterstützt werden, um den Vorrang des Radverkehrs zu verdeutlichen.

Ortslage, Umfeld

Bahnhofsumfeld, Hauptverkehrsstraße innerorts (Kreisstraße 12)



Kfz-Verkehrsstärke

DTV ca. 8.500 Kfz/Tag

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

vor dem Bahnhof halten mehrere Buslinien

Natur und Landschaft

ein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Nutzerpotenzial pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

470.000 Euro (netto)



Grunderwerb

Für die neue Verbindung unter der Bürgermeister-Glade-Straße ist zu prüfen, inwieweit Privatflächen (z. B. Deutsche Bahn) betroffen sind

Herausforderungen/Abhängigkeiten

Für die Querung der Bürgermeister-Glade-Straße entlang der Bahnstrecke sind ingenieurtechnische Fragen zu klären und Abstimmungen zu Gleisabstand etc. mit der Deutschen Bahn zu führen. Auch die Organisation des Busverkehrs und die verträgliche Führung des querenden Fußverkehrs vor dem Bahnhof sind zu berücksichtigen.

