

# Bardowick #1

C5 | Ortsdurchfahrt Radbruch (Luhdorfer Straße, Ortsmitte, Bardowicker Str.)

Länge: 1.600 m



## Bestandssituation

### Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet



### Belag

Asphalt

### Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr, teilweise  
Gehweg mit Freigabe für Radverkehr



### Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 11,00-13,00 m | 5,50-6,00m

### Kfz-Verkehrsstärke

Bardowicker Straße: 3.900 Kfz/Tag (DTV Zählung November 2017)

### Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

### Busverkehr

zwei Buslinien mit wenigen Fahrten pro Tag

### Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders  
schützenswerten oder Ausgleichsflächen



# Umsetzung Radschnellweg

## Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



## Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



## geschätzte Gesamtbaukosten

1.650.000 Euro (netto)



## Grunderwerb

nicht erforderlich

## Beleuchtung

vorhanden

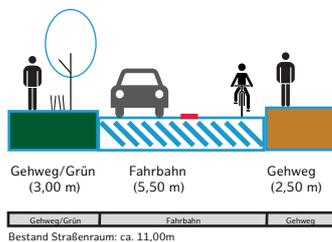


## Besondere Maßnahmen

Am Ortseingang Radbruch wird ein Übergang zwischen der hier beschriebenen Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und der Weiterführung Richtung Bardowick als straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (siehe Steckbrief Bardowick#2) erforderlich. Dieser sollte durch Maßnahmen wie der hier vorgeschlagenen Einengung (siehe auch Steckbrief Winsen#8) begleitet werden, die eine Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, die bessere Wahrnehmung des Radverkehrs sowie die Schaffung eines konfliktfreien Wechsels auf die Fahrbahn ermöglichen.

Zur Verdeutlichung der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und Erhöhung der Sicherheit der Radfahrenden sollte ein baulicher Mittelstreifen angelegt werden, der durch Belag und/oder Farbe hervorgehoben ist. Umgesetzte Beispiele (Niederlande, Senftenberg) zeigen, dass Überholvorgänge des Kfz-Verkehrs mit mehr Abstand erfolgen und knappe Manöver bei Gegenverkehr ausbleiben.

## Querschnitt



## Mischverkehr

(Standard-Nr. 10)

Aufgrund der geringen Flächenpotentiale bleibt der Bestandsquerschnitt grundsätzlich erhalten. Es wird die Anlage eines (gepflasterten oder leicht erhöhten) Mittelstreifens vorgeschlagen (siehe Besondere Maßnahmen). Die Straße sollte künftig auch gegenüber der Schäfer-Ast-Straße bevorrechtigt werden. An den Einmündungen sollten Aufpflasterungen in Verlängerung des Gehwegs vorgesehen werden, um die Aufmerksamkeit des einfahrenden Kfz-Verkehrs zu erhöhen. Zusätzlich sind weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs zu prüfen.

## Konflikte



Das heute vereinzelt festzustellende Fahrbahnrandparken sollte bei der vorgeschlagenen Straßengestaltung unterbunden werden, da es ein deutliches Hindernis für den Radverkehr darstellt.

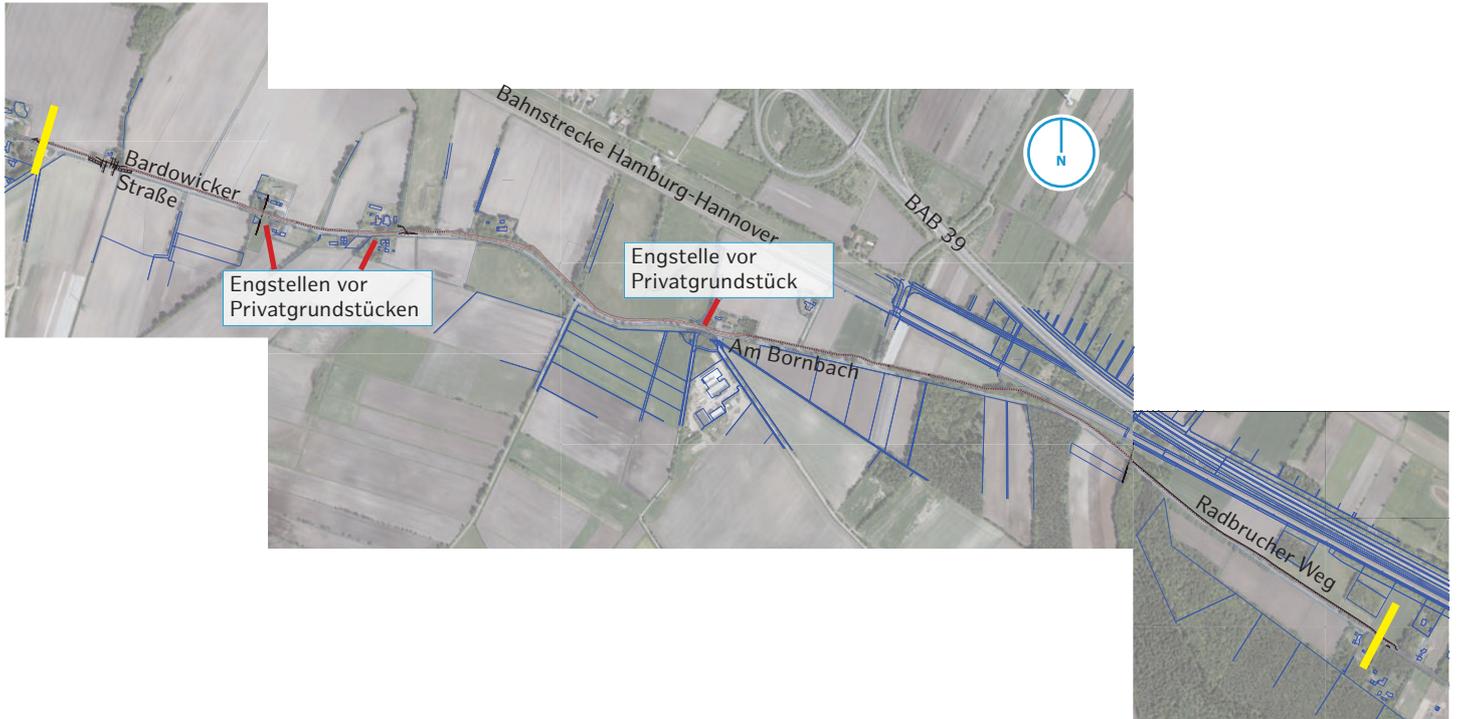


Zielbild Fahrbahn mit Mittelstreifen (Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

# Bardowick #2

C5, B6b | K42 Bardowicker Straße, Am Bornbach, Radbrucher Weg

Länge: 3.860 m



## Bestandssituation

### Ortslage, Umfeld

außerorts, größtenteils anbaufrei



### Belag

Asphalt

### Führungsform

straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr



### Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

8,00 - 10,00m | 6,00m

### Kfz-Verkehrsstärke

1.783 Kfz/Tag (DTV 2015)

### Höchstgeschwindigkeit

70 km/h

### Busverkehr

zwei Buslinien mit wenigen Fahrten pro Tag

### Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



# Umsetzung Radschnellweg

## Realisierungshorizont



kurz- bis mittelfristig

## Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



## geschätzte Gesamtbaukosten

3.990.000 Euro (netto)



## Grunderwerb

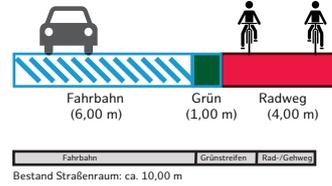
Im Bereich der Engstellen als Alternative zum Straßenumbau zu prüfen.

## Beleuchtung

Bisher nur im Bereich der Bebauung. Die Einrichtung darüber hinaus ist mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes abzuklären, dürfte angesichts der bestehenden Verkehrstrasse aber unproblematisch sein.



## Querschnitt



## Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 2)

Ausbau des Bestandswegs zu einem Zweirichtungsradweg. Durch Reduzierung des bestehenden Grünstreifens zur Fahrbahn ist dafür nur ein Streifen von 1 bis 2 m erforderlich. Im Bereich der Bebauung kann der Radschnellwegstandard nur durch einen Verschwenk der Fahrbahn erreicht werden, ohne private Flächen zu erwerben. Zusätzlich sind hier Bushaltestellen zu berücksichtigen, die ein höheres Fußverkehrsaufkommen, insbesondere Schülerverkehr, erwarten lassen. Generell wird der Fußverkehr jedoch als gering eingeschätzt, weshalb zusätzliche Gehwege nicht als erforderlich angesehen werden.

## Konflikte

Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.



Zielbild selbstständig geführter Zweirichtungsradweg im ländlichen Bereich (Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

# Bardowick #3

B6b | K42 Radbrucher Weg (zwischen Ortseingang und Vögeler Weg)

Länge: 1.270 m



## Bestandssituation

### Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet



### Belag

Asphalt

### Führungsform

kombinierter Geh- und Radweg im  
Zweirichtungsverkehr (Benutzungspflicht)



### Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 9,00m | 6,00m

### Kfz-Verkehrsstärke

2.746 Kfz/Tag (DTV 2015)

### Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

### Busverkehr

Linie 5002 (rd. 2 Fahrten pro Stunde), zwei weitere  
Buslinien mit wenigen Fahrten pro Tag

### Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders  
schützenswerten oder Ausgleichsflächen



# Umsetzung Radschnellweg

## Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



## Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



## geschätzte Gesamtbaukosten

1.430.000 Euro (netto)



## Grunderwerb

nicht erforderlich

## Beleuchtung

vorhanden

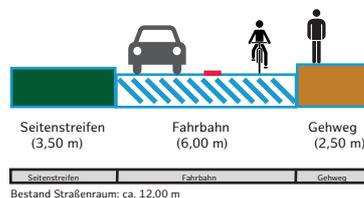


## Besondere Maßnahmen

Am Ortseingang Bardowick wird ein Übergang zwischen der hier beschriebenen Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und der Weiterführung Richtung Radbruch als straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (siehe Steckbrief Bardowick#2) erforderlich. Dieser sollte durch Maßnahmen wie der hier vorgeschlagenen Einengung (siehe auch Steckbrief Winsen#8) begleitet werden, die eine Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, die bessere Wahrnehmung des Radverkehrs sowie die Schaffung eines konfliktfreien Wechsels auf die Fahrbahn ermöglichen.

Zur Verdeutlichung der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und Erhöhung der Sicherheit der Radfahrenden sollte ein Mittelstreifen angelegt werden, der durch Belag und/oder Farbe hervorgehoben ist. Umgesetzte Beispiele (Niederlande, Senftenberg) zeigen, dass Überholvorgänge des Kfz-Verkehrs mit mehr Abstand erfolgen und knappe Manöver bei Gegenverkehr ausbleiben.

## Querschnitt



## Mischverkehr

(Standard-Nr. 10)

Da der Straßenraum nicht durchgehend ausreichend Fläche für eine separate Radverkehrsführung aufweist, bleibt der Bestandsquerschnitt grundsätzlich erhalten. Es wird die Anlage eines (gepflasterten oder leicht erhöhten) Mittelstreifens vorgeschlagen (siehe Besondere Maßnahmen). An den Einmündungen sollten Aufpflasterungen in Verlängerung des Gehwegs vorgesehen werden, um die Aufmerksamkeit des einfahrenden Kfz-Verkehrs zu erhöhen.

Die Beibehaltung der vorhandenen Einengungen sollte kritisch geprüft werden, da sie für die Radfahrenden eine problematische Situation darstellen.

## Konflikte

Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.



Zielbild Fahrbahn mit Mittelstreifen  
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

# Fokuspunkt #7: Bardowick

Länge: 540 m

## Bestandssituation

Die Ortsdurchfahrt Bardowick entlang des Vögeler Wegs (K32) ist im Bestand für den Radverkehr mit einigen Nachteilen behaftet: die zu schmalen (benutzungspflichtigen) Nebenflächen bringen Konflikte mit dem Fußverkehr und Gefahrenstellen an den zahlreichen Einmündungen und Grundstückszufahrten mit sich. Die Fahrbahnnutzung stellt angesichts der hohen Kfz-Verkehrsmenge keine komfortable Alternative dar. Die Einmündung des Radbrucher Wegs ist mit längeren Wartezeiten verbunden und birgt durch die unübersichtliche Situation ebenfalls Gefährdungspotential.



## Umsetzung Radschnellweg

Entlang des Vögeler Wegs wird ein straßenbegleitend geführter Zweirichtungsradwegs auf der Südseite vorgeschlagen (bei Anlage an der Nordseite müsste der Vögeler Weg im Kurvenbereich gequert werden). Da für die Fahrbahn angesichts des hohen Kfz-Verkehrs (v. a. auch Busse) eine ausreichende Breite vorgesehen werden muss und Gehwege auf beiden Seiten als erforderlich angesehen werden, ist nur eine Umsetzung im reduzierten Standard (3,00 m) möglich – an der Engstelle im Bereich der Kurve des Vögeler Weg östlich des Zugangs zur Bahnstation ist jedoch eine Erweiterung des Straßenraums in das Privatgrundstück zu prüfen, um auch einen richtlinienkonformen Gehweg herstellen zu können. Aufgrund der zahlreichen Einmündungen und Grundstückszufahrten wäre eine beidseitige Führung des Radverkehrs vorteilhafter, doch dafür ist die vorhandene Straßenraumbreite nicht ausreichend. Die Einmündungen sollten so gestaltet sein, dass die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs für den Radverkehr erhöht wird, etwa durch Aufpflasterung. Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes wird auf Höhe des bestehenden Fußgängerüberwegs eine Mittelinsel zur komfortablen Querung auch für den Radverkehr vorgeschlagen. An der Einmündung Radbrucher Weg wird die Schaffung einer Furt für beide Richtungen mit Mittelinsel über den Vögeler Weg vorgesehen. Auf der Nordseite des Radbrucher Wegs sollte der Radverkehr über die vorhandenen Einmündungen hinaus auf der Nebenfläche geführt werden, ehe eine Ableitung auf die Fahrbahn erfolgt.

### Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet



### Kfz-Verkehrsstärke

Vögeler Weg (K32): 10.755 Kfz/Tag (DTV)

### Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

### Busverkehr

entlang Vögeler Weg und Radbrucher Weg verkehren mehrere Buslinien

### Natur und Landschaft

keine Schutzgebiete oder besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen betroffen



### Realisierungshorizont

mittelfristig



### Nutzerpotenzial pro Tag

> 2.000



### geschätzte Gesamtbaukosten

1.260.000 Euro (netto)



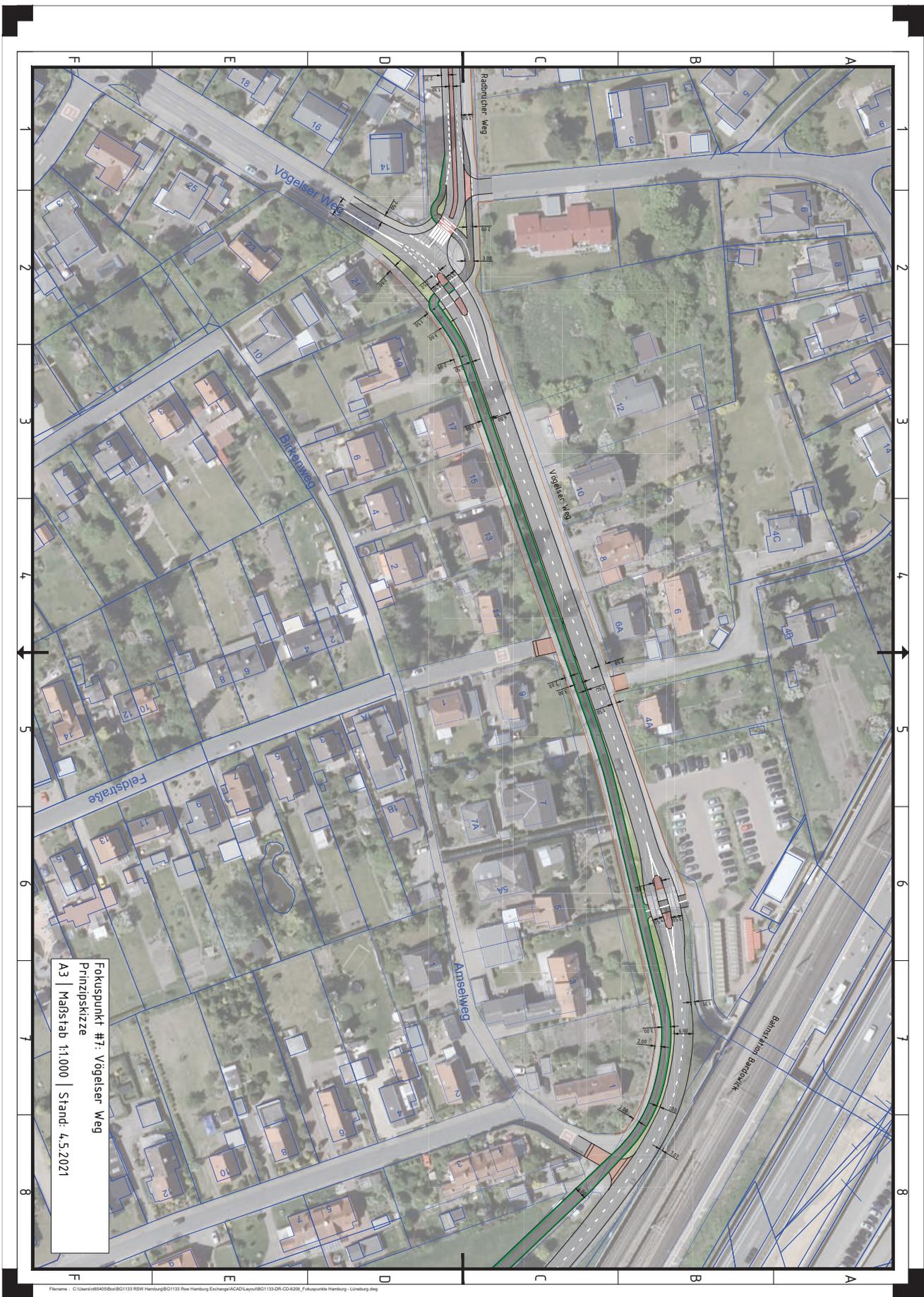
### Grunderwerb

zur Vermeidung der Engstelle nordwestlich der Einmündung Vögeler Kamp zu prüfen

### Herausforderungen/Abhängigkeiten

Aufgrund der verschiedenen Anforderungen an diesen Straßenraum (Busse, Anlieger, Fußverkehr) ist die Umsetzung des Radschnellwegs in diesem Abschnitt mit besonders intensiven Abstimmungen verbunden.

Für eine mögliche Ausführung der hier beschriebenen Maßnahme ist auch eine Visualisierung erstellt worden.



# Bardowick #4

B6e | Weg entlang der Bahn (zwischen Vögeler Weg und Imkerstieg)

Länge: 860 m



## Bestandssituation

### Ortslage, Umfeld

außerorts, anbaufrei



### Belag

Asphalt

### Führungsform

nicht ausgewiesen



### Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

rd. 3,50m

### Kfz-Verkehrsstärke

gering (für allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt)

### Höchstgeschwindigkeit

für allgemeinen Verkehr gesperrt

### Busverkehr

nicht vorhanden

### Naturschutz

Der Weg kreuzt am östlichen Ende das Landschaftsschutzgebiet Landwehrgraben



# Umsetzung Radschnellweg

## Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



## Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



## geschätzte Gesamtbaukosten

1.180.000 Euro (netto)



## Grunderwerb

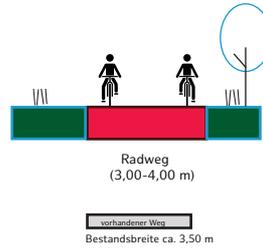
ggf. in Teilen erforderlich, um den vollen Radschnellwegestandard zu erreichen

## Beleuchtung

Die Einrichtung ist mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes abzustimmen



## Querschnitt



## Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Ausbau des Bestandswegs zu einem Zweirichtungsradweg, nach Möglichkeit (siehe „Konflikte“) im Radschnellwegestandard von 4,00 m Breite. Falls Bedarf besteht, könnte landwirtschaftlicher Verkehr zugelassen werden. Das Fußverkehrsaufkommen wird als gering eingeschätzt, weshalb keine zusätzlichen Gehwege eingeplant werden müssen.

## Konflikte



In einigen Bereichen ginge ein Ausbau des Bestandsweges auf Radschnellwegstandard mit Eingriffen in Flächen und Strukturen einher, die aus Sicht des Umwelt- und Landschaftsschutzes hochwertig einzustufen sind. Entsprechend sind mögliche Verbreiterungen mit der Naturschutzbehörde abzustimmen.

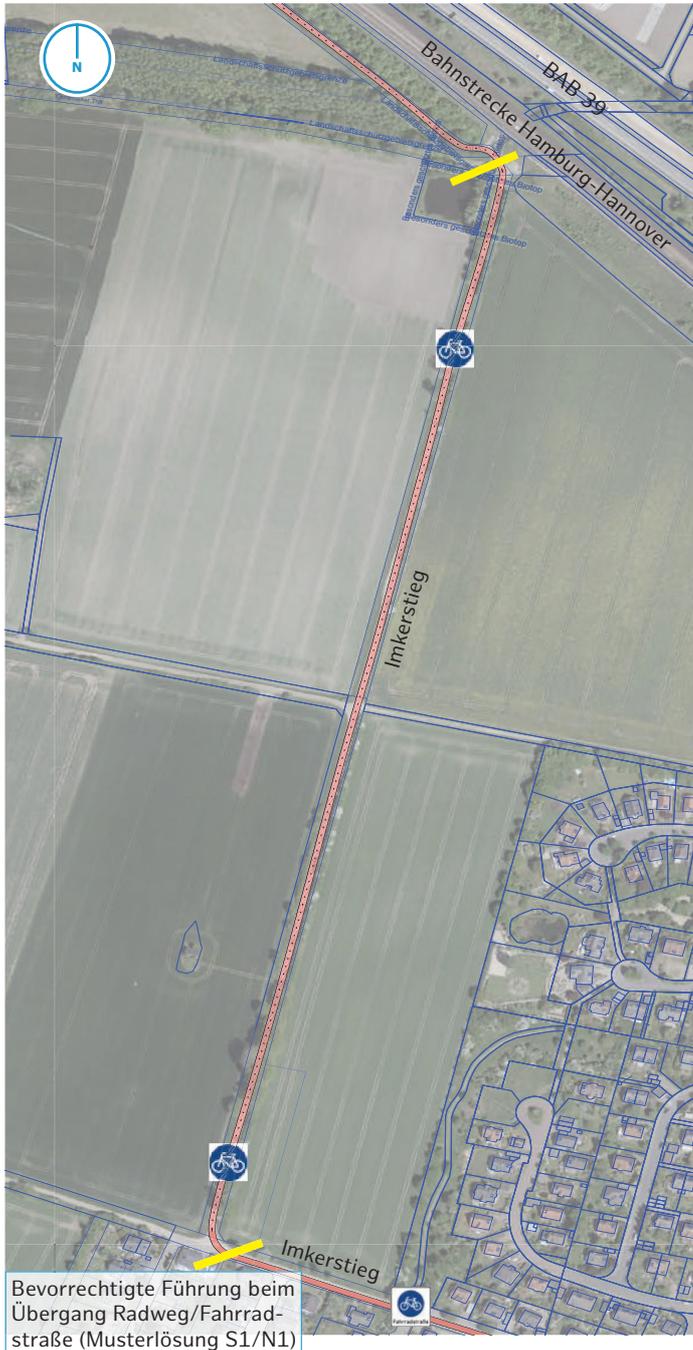


Zielbild selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

# Lüneburg #1

B6e | Imkerstieg (außerorts)

Länge: 850 m



## Bestandssituation

### Ortslage, Umfeld

außerorts, anbaufrei



### Belag

unbefestigt

### Führungsform

nicht ausgewiesen



### Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

rd. 4,00m (Feldweg)

### Kfz-Verkehrsstärke

nur landwirtschaftliche Nutzung

### Höchstgeschwindigkeit

für allgemeinen Verkehr gesperrt

### Busverkehr

nicht vorhanden

### Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



# Umsetzung Radschnellweg

## Realisierungshorizont



kurzfristig

## Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



## geschätzte Gesamtbaukosten

1.180.000 Euro (netto)



## Grunderwerb

nicht erforderlich

## Beleuchtung

geplant



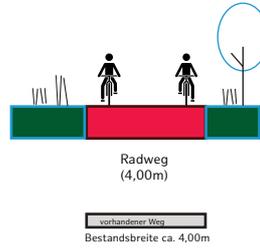
## Anmerkung

Die Hansestadt Lüneburg hat den Ausbau des hier dargestellten Abschnitts des Imkerstiegs bereits politisch beschlossen und dafür Fördermittel erworben. Der Ausbau erfolgt somit nicht im Rahmen des Radschnellwegs, entspricht aber dessen (Breiten-)Anforderung.

## Besondere Maßnahme

Beim Übergang in den befestigten Abschnitt des Imkerstiegs Richtung Ochtmissen-Zentrum ist die Fahrradstraße zu bevorzugen, um dem Radverkehr trotz 90°-Kurve eine weitgehend flüssige Fahrt zu ermöglichen. Beim dann wartepflichtigen Knotenpunktarm zum Ortsausgang sollte durch eine Aufpflasterung oder andere geeignete Maßnahmen eine Verdeutlichung der geänderten Vorfahrtsituation erfolgen.

## Querschnitt



## Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Ausbau des Bestandswegs zu einem Zweirichtungsradweg. Es ist davon auszugehen, dass hier durchgängig der Radschnellwegstandard von 4,00 Metern Breite erreicht werden kann. Falls Bedarf besteht, könnte landwirtschaftlicher Verkehr zugelassen werden. Das Fußverkehrsaufkommen wird als gering eingeschätzt, weshalb kein zusätzlicher Gehweg erforderlich ist.

## Konflikte

Keine Konflikte zu erwarten.



Zielbild selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

# Lüneburg #2

B7c, B7d | Imkerstieg, Brückensteig (bis Nachtigallenweg)

Länge: 750 m



## Bestandssituation

### Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet



### Belag

Asphalt

### Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



### Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

9,00 - 11,00m | 6,00m

### Kfz-Verkehrsstärke

gering

### Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

### Busverkehr

über den Brückensteig verkehrt die Buslinie 5005 (halb-stündiger Takt)

### Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



# Umsetzung Radschnellweg

## Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



## Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



## geschätzte Gesamtbaukosten

2.000.000 Euro (netto)



## Grunderwerb

nicht erforderlich

## Beleuchtung

vorhanden

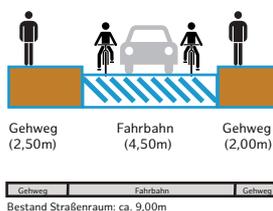


## Besondere Maßnahmen

Die Einmündung aus dem Nachtigallenweg in den Brückensteig stellt, auch aufgrund der geringen Breite des Brückensteigs und der schlechten Sichtverhältnisse an dieser Stelle, eine Problemstelle dar. Hier ist zu prüfen, inwieweit unter Beachtung anderer Belange (z.B. Busverkehr) eine radverkehrsfreundliche Lösung gefunden werden kann. Eine Bevorrechtigung des Radschnellwegs, unterstrichen durch eine Hochpflasterung des wartepflichtigen Bereich des Brückensteigs, ist hierbei als Lösungsmöglichkeit in Betracht zu ziehen.

Die zweite Herausforderung stellt der Edgar-Schaub-Platz dar, da sich hier die Straßenzüge Brückensteig/Imkerstieg und Ochtmisser/Vögelser Straße kreuzen. Der großzügige Straßenraum bei gleichzeitig teilweise schlechten Einsehbarkeiten birgt eine grundsätzliche Gefährdung und Benachteiligung des Radverkehrs mit sich. Ein Umbau mit einer Aufweitung der Nebenflächen und ggf. Aufpflasterung einzelner Knotenpunktzufahrten wäre zu prüfen, der Straßenzug Imkerstieg/Brückensteig sollte bevorrechtigt geführt werden.

## Querschnitt



## Fahrradstraße

(Standard-Nr. 7)

Einrichtung einer Fahrradstraße, verbunden mit einer Reduzierung der Fahrbahnbreite, wo keine anderen Belange entgegenstehen (z.B. Busverkehr auf dem Brückensteig), um den Charakter der Straße zu verdeutlichen. Bevorrechtigung der Fahrradstraße an den Einmündungen, möglichst verbunden mit einer Aufpflasterung oder ähnlichen Maßnahme, die die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs für Radfahrende erhöht.

## Konflikte



Im bestehenden Straßenraum wird teilweise auf der Fahrbahn geparkt. Dies sollte künftig nicht mehr möglich sein, um ein flüssiges Fahren für den Radverkehr zu ermöglichen. Parkstände sollten, wenn Bedarf besteht, an gebündelten Standorten separat ausgewiesen werden.

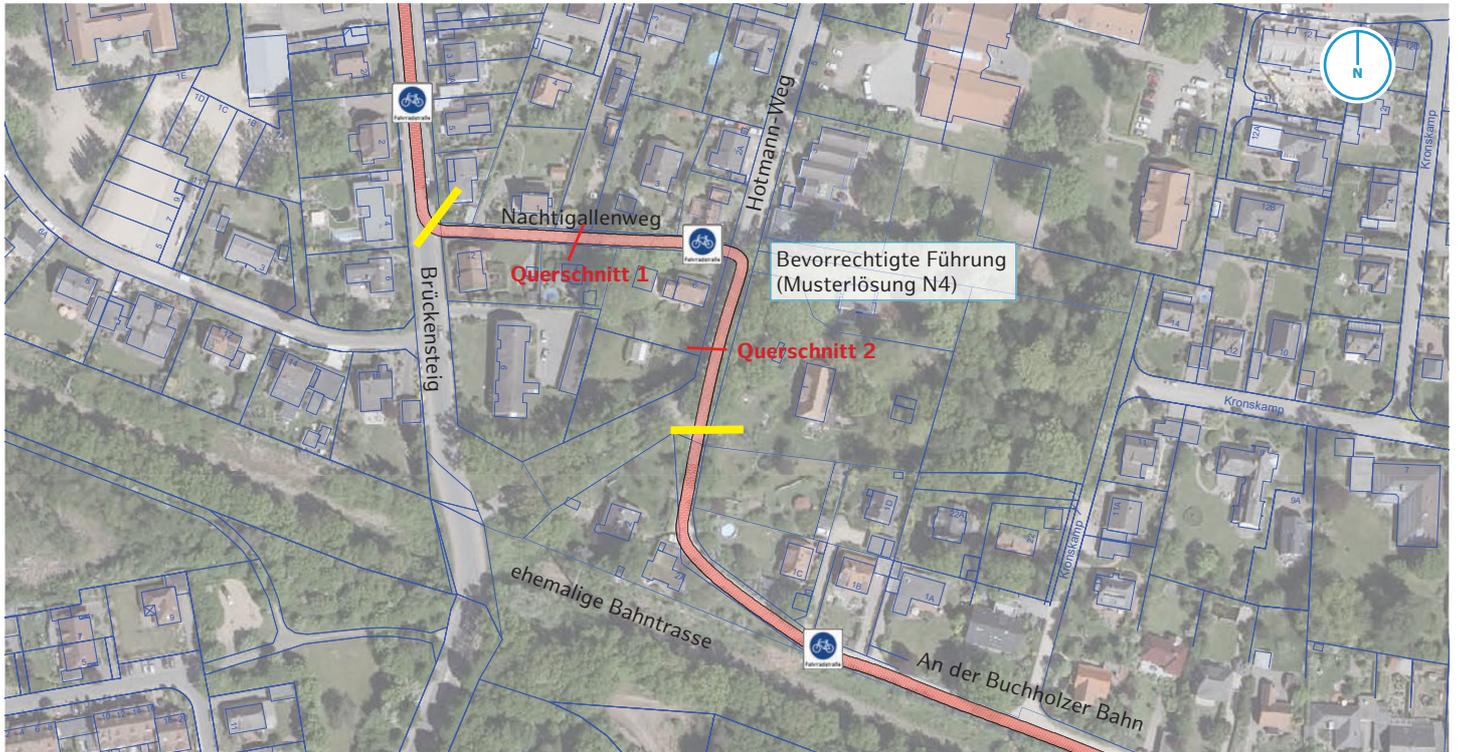


Zielbild innerörtliche Fahrradstraße  
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

# Lüneburg #3

B7d, B7e | Nachtigallenweg, Hotmannweg (bis An der Buchholzer Bahn)

Länge: 170 m



## Bestandssituation

### Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet



### Belag

Asphalt

### Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



### Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

4,00-5,00m (Nachtigallenweg) | 6,00-7,00m (Hotmannweg)

### Kfz-Verkehrsstärke

gering

### Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

### Busverkehr

nicht vorhanden

### Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



# Umsetzung Radschnellweg

## Realisierungshorizont



kurzfristig

## Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



## geschätzte Gesamtbaukosten

110.000 Euro (netto)



## Grunderwerb

nicht erforderlich

## Beleuchtung

vorhanden



## Besondere Maßnahme

Im Übergang zwischen Nachtigallenweg und Hotmann-Weg ist die Fahrradstraße zu bevorzugen, um dem Radverkehr trotz 90°-Kurve eine weitgehend flüssige Fahrt zu ermöglichen. Es ist zu prüfen, inwieweit beim dann wartepflichtigen Knotenpunktarm Hotmann-Weg (Nord) eine Aufpflasterung oder andere Maßnahmen zur Verdeutlichung der geänderten Vorfahrtssituation erforderlich sind.

## Rückfallebene

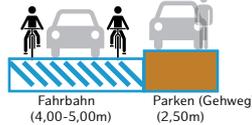
Beim Vergleich verschiedener Varianten der Trassenführung im Zentrum von Ochtmissen wurde die hier dargestellte Variante über den Nachtigallenweg als vorteilhafteste identifiziert. Sollte sich die Umsetzung in der weiteren Planung als schwierig oder unmöglich erweisen, könnte alternativ die Eignung der anderen Varianten geprüft werden: 1) beim Edgar-Schaub-Platz in die Ochtmissener Straße und weiter durch den (vollständigen) Hotmann-Weg; 2) vom Imkerstieg über Hinter dem Saal zum Hotmann-Weg; 3) vom Brückensteig direkt in den Hotmann-Weg.

## Querschnitt 1 (Nachtigallenweg)



Bestand Straßenraum: ca. 4,00 bis 5,00m

## Querschnitt 2 (Hotmannweg)



Bestand Straßenraum: ca. 7,00m

## Fahrradstraße (Standard-Nr. 7)

Die vorhandenen Fahrbahnen können für die Einrichtung einer Fahrradstraße genutzt werden. Im Hotmann-Weg kann der Parkstreifen erhalten bleiben oder für einen separaten Gehweg genutzt werden. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass der Fußverkehr auch die Fahrbahn mitnutzt. Dies ist angesichts der Verkehrsmengen als unproblematisch einzustufen.

## Konflikte

Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.



Zielbild innerörtliche Fahrradstraße  
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

# Lüneburg #4

B7e | An der Buchholzer Bahn

Länge: 1.100 m



## Bestandssituation

### Ortslage, Umfeld

innerorts, teilweise anbaufrei



### Belag

unbefestigt

### Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr | selbstständig geführter Geh-/Radweg



### Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

Straße: 6,00m | Weg: rd. 3,00m

### Kfz-Verkehrsstärke

gering bzw. für Kfz-Verkehr gesperrt

### Höchstgeschwindigkeit

50 km/h (Weg: für Kfz-Verkehr gesperrt)

### Busverkehr

nicht vorhanden

### Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



# Umsetzung Radschnellweg

## Realisierungshorizont



kurz- bis mittelfristig

## Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



## geschätzte Gesamtbaukosten

1.170.000 Euro (netto)



## Grunderwerb

nicht erforderlich

## Beleuchtung

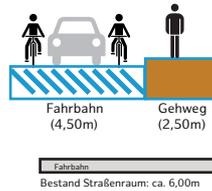
vorhanden



## Konflikte

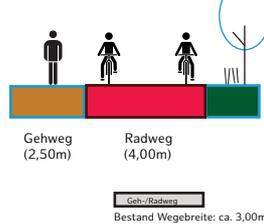
Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.

## Querschnitt 1 (680m)



## Fahrradstraße (Standard-Nr. 7)

## Querschnitt 2 (420m)



## Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Endgültige Herstellung der heute unbefestigten Wohnstraße zu einer Fahrradstraße mit 4,50m Breite. Zu prüfen sind die Anlage eines separaten Gehwegs und die Ausweisung einzelner ergänzender Parkstände. Angesichts der geringen Verkehrsmengen könnte auch die Mitnutzung der Fahrbahn durch den Fußverkehr vertretbar sein. Die Weiterführung zur Einmündung An der Beeke erfolgt durch Ausbau des kürzlich hergerichteten Geh- und Radweg auf Radschnellwegstandard (inklusive parallel geführtem Gehweg), wofür ausreichend Fläche vorhanden sein dürfte. Zur Hamburger Straße folgt ein weiterer kurzer Abschnitt, den der Anlieger-Kfz-Verkehr (von der Hamburger Straße aus) befahren kann. Auch hier wird die Ausweisung als Fahrradstraße vorgeschlagen.



Zielbild selbstständig geführter Zweirichtungsradweg mit parallelem Gehweg (Beispiel aus Hamburg; Quelle: ARGUS)

# Fokuspunkt #8: Hamburger Straße

Länge: 50 m

## Bestandssituation

Die Straße An der Buchholzer Bahn mündet in die Hamburger Straße (L216), als Zubringer zur Autobahn und Achse Richtung Bardowick und Winsen eine der meist befahrensten Straßen Lüneburgs. Sie spielt als Verbindung nach Bardowick auch eine zentrale Rolle im Radverkehrsnetz der Hansestadt (Veloroute 4). Da die Straße An der Buchholzer Bahn als Sackgasse ausgebildet ist, wird sie nur von den wenigen Anliegern der dortigen Wohnhäuser genutzt.



### Ortslage, Umfeld

innerorts, Hauptverkehrsstraße



### Kfz-Verkehrsstärke

DTV ca. 20.000 Kfz/Tag

### Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

### Busverkehr

entlang der Hamburger Straße verkehren drei Buslinien mit maximal 1-Stunden-Takt

### Natur und Landschaft

keine Schutzgebiete oder besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen betroffen



## Umsetzung Radschnellweg

Zentrales Ziel für die Ausgestaltung der Einmündung, die als Beginn und Ende des Radschnellwegs fungiert, ist die möglichst komfortable Anknüpfung an die Radverkehrsführung entlang der Hamburger Straße. Gleichzeitig ist auch eine Verknüpfung zum Zeltberg sicherzustellen.

Entlang der Hamburger Straße ist eine Führung des Radverkehrs mit Schutzstreifen (westlich) und Radweg (östlich) geplant. An der Einmündung der Buchholzer Bahn ist eine Aufweitung des Straßenraums vorgesehen. Damit wird erstens ein geschütztes Einfahren der vom Radschnellweg kommenden Radfahrenden Richtung Süden sichergestellt. Zweitens wird auf der Ostseite ein Zweirichtungsradschnellweg hergestellt, der auch die Verknüpfung zwischen Radschnellweg und Zeltberg ermöglicht. Und drittens wird ein separater Gehweg für das konfliktfreie Nebeneinander von Rad- und Fußverkehr hergestellt. Für die neue Querungsstelle wird angesichts des starken Kfz-Verkehrs eine Lichtsignalanlage erforderlich. Hier sind alle Spielräume auszuschöpfen, um die Wartezeiten des Radverkehrs bei Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Hamburger Straße so gering wie möglich zu halten. Dazu gehört auch die Möglichkeit, bereits in einiger Entfernung zur Querungsstelle Grün anzufordern, um im Idealfall ohne Stop durchfahren zu können. Die heutige Zufahrt in die Straße An der Buchholzer Bahn für Kfz sollte künftig nicht mehr möglich sein, dafür sind alternative Zufahrtswege zu den Wohngebäuden sicherzustellen.

### Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



### Nutzerpotenzial pro Tag

> 2.000



### geschätzte Gesamtbaukosten

460.000 Euro (netto)



### Grunderwerb

zur Erweiterung der Nebenfläche auf beiden Seiten sind je 2,00 bis 3,00m erforderlich

### Herausforderungen/Abhängigkeiten

Neben dem Grunderwerb ist auch die Erschließung der (wenigen) Wohngebäude an der Buchholzer Bahn zu organisieren. Die Einbindung der neuen Lichtsignalanlage in die Abwicklung des Verkehrs auf der Hamburger Straße ist sicherzustellen.



# Impressum

Gefördert durch die Förderfonds  
der Metropolregion Hamburg

## Herausgeber:

Metropolregion Hamburg  
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg  
radschnellnetz@metropolregionhamburg.de  
radschnellnetz.de  
metropolregion.hamburg.de



metropolregion hamburg

## Projektträger:

Kreis Pinneberg  
Kurt-Wagener-Straße 11, 25337 Elmshorn  
www.kreis-pinneberg.de

kreis  pinneberg

## Auftraggeber:

Landkreis Harburg  
Schloßplatz 6, 21423 Winsen (Luhe)  
www.landkreis-harburg.de



## Kooperationspartner:

Landkreis Lüneburg  
Auf dem Michaeliskloster 4, 21335 Lüneburg  
www.landkreis-lueneburg.de



LANDKREIS LÜNEBURG

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende  
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg  
www.hamburg.de/bvm



Hamburg | Behörde für Verkehr  
und Mobilitätswende

## Ersteller:

ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB  
Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg  
www.argus-hh.de

**ARGUS**  
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbB

Royal Haskoning DHV  
Laan 1914 35, 3818 Amersfoort, Niederlande  
www.royalhaskoningdhv.com



Copenhagenize Design Co.  
Sundkaj 7, 2tv., 2150 Nordhavn, Dänemark  
www.copenhagenize.com

**COPEN  
HAGEN  
IZE  
EU** Design Co.

## Titelfoto:

© Philip Engler

Stand: August 2021