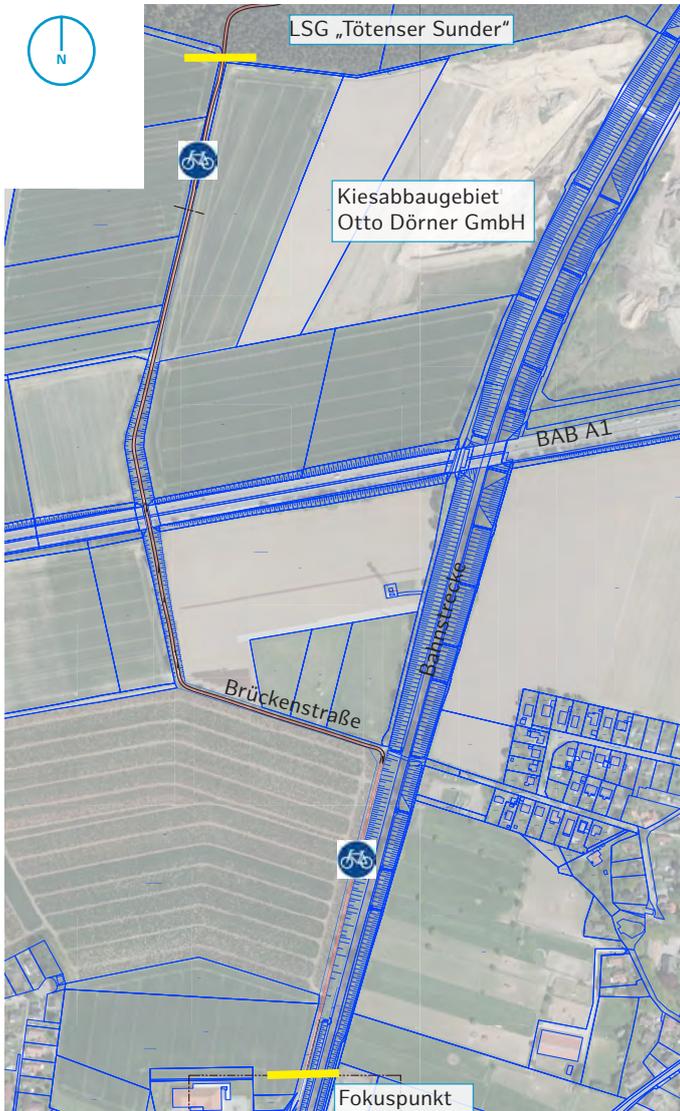


Rosengarten #3

B5a, B5b, B5d | Brückenstraße, Weg Richtung Sunder

Länge: 1.610 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts



Belag

asphaltiert | wassergebundene Oberfläche | Kopfsteinpflaster (BAB-Unterführung)

Führungsform

kein Kfz-Verkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

3,00-3,50 m

Kfz-Verkehrsstärke

kein Kfz-Verkehr (land- und forstwirtschaftlicher Verkehr frei)

Höchstgeschwindigkeit

kein Kfz-Verkehr

Busverkehr

kein Busverkehr

Natur und Landschaft

Der Abschnitt nördlich der BAB A1 liegt im Landschaftsschutzgebiet „Tötenser Sunder“



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

2.200.000 Euro (netto)



Grunderwerb

Der Ausbau des Bestandsweges könnte auch angrenzende private Flächen tangieren, von denen entsprechend ein (schmaler) Streifen erworben werden müsste.

Beleuchtung

Unter Berücksichtigung des Landschaftsschutzes zu installieren. Wichtiger Baustein bei der Erhöhung der sozialen Sicherheit in diesem Abschnitt



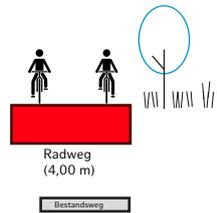
Besonderheiten

Die Wegeverbindung zwischen der BAB-Unterführung und dem Waldrand durch den Sunder durchquert das potentielle (und im Raumordnungsplan des Landkreises hinterlegte) Erweiterungsgebiet des Kiesabbaugeländes der Firma Otto Dörner GmbH. Hier konnte noch keine finale Klärung herbeigeführt werden. Sollte er für die öffentliche Nutzung nicht mehr zur Verfügung stehen, müsste der Radschnellweg auf anderem Wege geführt werden. Einer Umleitung nach Westen stünden Varianten auf der Ostseite der Bahnstrecke gegenüber, wie sie im Steckbrief Seevetal#1 ausgeführt sind:

- 1) großräumige Umfahrung des Sunder über Hittfeld
- 2) direkte Route über neue Autobahnbrücke südlich des Dörner-Abbaugeländes
- 3) Führung an der Ostseite der Bahn inkl. Nutzung der Bahnunterführung unter der Autobahn

Zielbild ländlicher Radweg
(Bsp. RijnWaalPad/Niederlande)

Querschnitt



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Erweiterung des Bestandsweges auf eine Breite von 4,00 m zur Anlage eines Zweirichtungsradwegs. Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr ist zuzulassen, wird aufgrund des überschaubaren Aufkommens aber unkritisch gesehen.

Ein separater Gehweg wird aufgrund des eher geringen zu erwartenden Fußverkehrsaufkommens als nicht erforderlich eingestuft.

Besondere Maßnahme

Der Bestandsweg quert die Autobahn mittels Unterführung. Deren Breite ist auch für den Radschnellweg geeignet, allerdings besteht ein längeres Teilstück mit Kopfsteinpflaster. Dieses sollte im Zuge des Ausbaus zum Radschnellweg durch Asphalt ersetzt werden. Nach Auskunft des Denkmalschutzamtes bestehen hierzu keine Einschränkungen oder Auflagen.

Konflikte

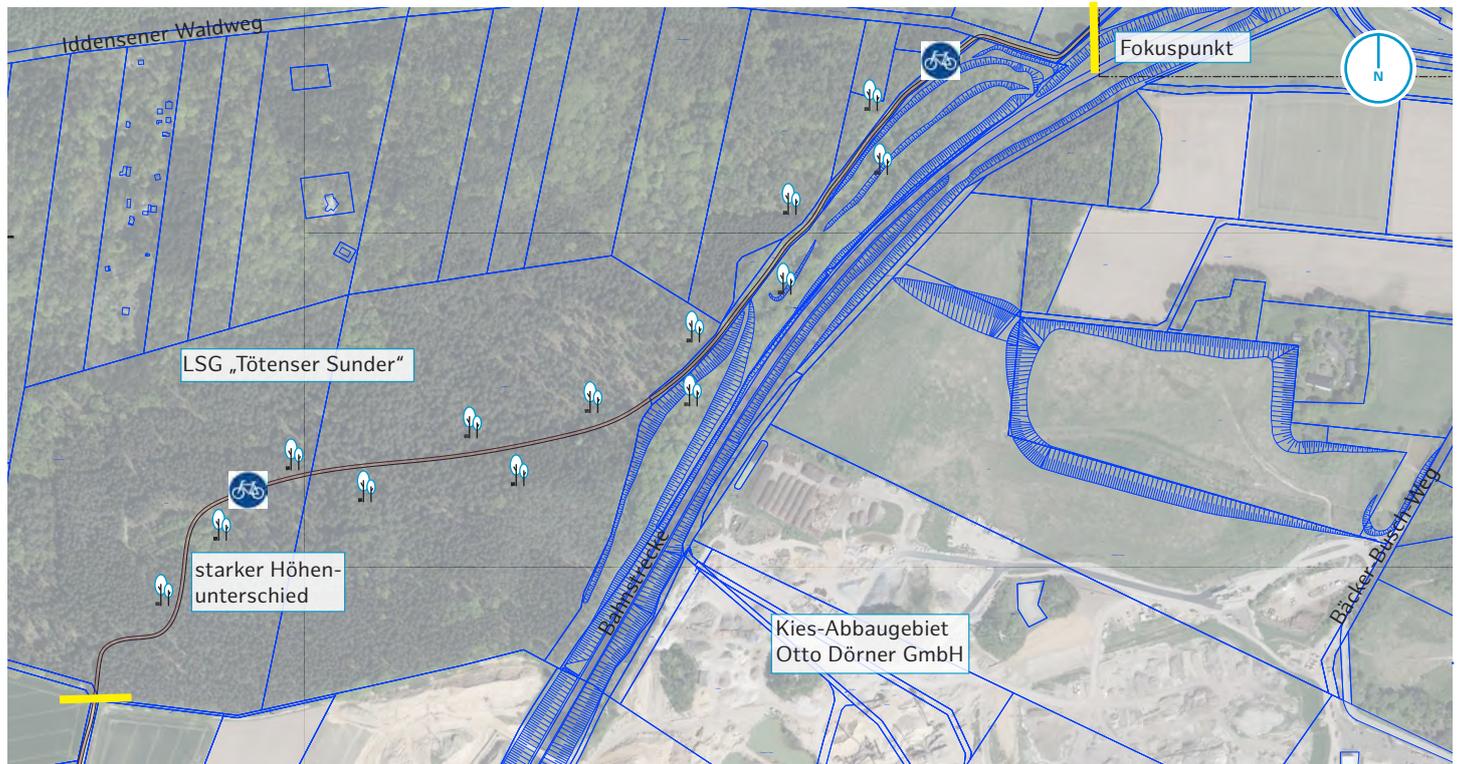
Von einer Erweiterung des Bestandsweges könnten landschaftlich/naturräumlich attraktive Flächen betroffen sein, deren Nutzung insbesondere im Landschaftsschutzgebiet mit der Naturschutzbehörde abzustimmen ist.



Seevetal #1

B5e | Waldweg Sunder

Länge: 1.800 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, Waldgebiet



Belag

wassergebundene Oberfläche, Waldboden

Führungsform

Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 3,00-4,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

nur forstwirtschaftlicher Verkehr

Höchstgeschwindigkeit

kein Kfz-Verkehr

Busverkehr

kein Busverkehr

Natur und Landschaft

Landschaftsschutzgebiet „Tötenser Sunder“



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

2.460.000 Euro (netto)



Grunderwerb

voraussichtlich nicht erforderlich

Beleuchtung

In enger Abstimmung mit dem Naturschutz; wichtiger Baustein bei der Erhöhung der sozialen Sicherheit in diesem Abschnitt



Besonderheit

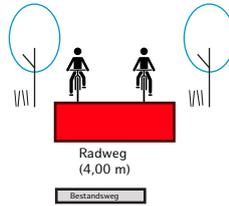
Die Routenführung durch das Landschaftsschutzgebiet erforderte eine umfassende Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde. Hierzu waren weitere Varianten vorgeschlagen worden, die die Anlage eines Neubauweges auf vorhandenen Schneisen (Rückewege) oder komplett im Wald beinhalteten (u. a. in direkter Nähe zur Bahnlinie). Dies wurde jedoch von der unteren Naturschutzbehörde als sehr problematisch eingestuft. Demgegenüber wurde der Ausbau des Bestandsweges, der auch von forstwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt wird, als vertretbar akzeptiert.

Konflikte



Die Ausbaumöglichkeiten stehen unter dem Vorbehalt der naturschutzrechtlichen Einstufung. In Teilbereichen könnte insbesondere dichter Baumbestand einer Verbreiterung des Bestandsweges auf 4,00 m Breite entgegenstehen.

Querschnitt



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Ausbau des bestehenden Waldweges zu einem möglichst 4,00 m breiten Zweirichtungsradweg. Die Nutzung durch forstwirtschaftliche Fahrzeuge wird angesichts der geringen Häufigkeit unproblematisch gesehen. Ein parallel geführter Gehweg ist angesichts der geringen Fußverkehrsmengen als entbehrlich einzustufen.

Rückfallebenen

Sollte sich die Routenführung durch den Sunder aufgrund der Ausweitung des Abbaugeländes der Firma Dörner als zu umwegig erweisen (siehe Steckbrief Rosengarten#3), stehen mehrere Alternativführungen zur Verfügung:

- 1) Hittfeld: großräumige Umfahrung des Sunder über Waldesruher Straße und Eddelsen mit Verknüpfung zur Vorzugsvariante an der Bahnunterführung Emmelndorfer Weg/ Weißer Kamp.
- 2) Eddelsen: direkte Route über neue Autobahnbrücke südlich des Dörner-Abbaugeländes, inkl. Querung des Geländes und Weiterführung über Eddelsen und die genannte Bahnunterführung
- 3) Bahnlinie: Führung an der Ostseite der Bahn inkl. Nutzung der Bahnunterführung unter der Autobahn und des bestehenden Weges bis zur Eddelsener Straße (inkl. Querung des Dörner-Verbindungsweges). Verknüpfung mit der Vorzugsvariante im Bereich der Bahnunterführung Eddelsener Straße.

Zielbild Radweg im Wald
(Bsp. RijnWaalpad/Niederlande)



Fokuspunkt #6: Eddelsener Straße

Länge: 410 m

Bestandsituation

Radfahrende, die aktuell der geplanten Route des Radschnellwegs durch den Tötenser Sunder folgen und nördlich der Eddelsener Straße Richtung Emmelndorf weiterfahren möchten, müssen dem Abzweig des bestehenden Waldwegs nach Westen folgen, um dann nach einer (ungeschützten) Querung auf dem Radweg auf der Nordseite der Eddelsener Straße die Straße An der Bahn zu erreichen. Dies beinhaltet sowohl einen Umweg als auch eine potentielle Gefährdung beim Queren, da auf der Eddelsener Straße Kfz-Verkehr mit hohen Geschwindigkeiten unterwegs ist und aufgrund von Kurvenlage/Unterführung keine optimalen Sichtverhältnisse bestehen.



Umsetzung Radschnellweg

Zentrales Ziel der Umsetzung des Radschnellwegs an diesem Fokuspunkt ist die Schaffung einer möglichst geradlinigen Verbindung und die Vermeidung einer plangleichen Querung der Eddelsener Straße. Die Lösung liegt in der Breite der Bestandsbrücke der Bahn, die neben den Bahngleisen ausreichend Platz für einen 4,00 m breiten Radweg bietet. Dieser wird im Norden auf die Bestandsstraße An der Bahn abgeleitet und im Süden über eine neue Trasse am Waldrand mit dem aus dem Sunder kommenden Waldweg verbunden. Dafür sind jeweils gestützte Rampen am Bahndamm erforderlich, was auch mit Eingriffen in den dortigen Grünbestand einhergeht. Da das Aufkommen an Fußverkehr in derselben Relation als eher gering angesehen wird, wird ein separater Gehweg als entbehrlich eingeschätzt.

Ortslage, Umfeld

Hauptverkehrsstraße außerorts
(Kreisstraße 11)



Kfz-Verkehrsstärke

DTV ca. 2.000 Kfz/Tag

Höchstgeschwindigkeit

100 km/h

Busverkehr

kein Busverkehr

Natur und Landschaft

Landschaftsschutzgebiet Tötenser Sunder



Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Nutzerpotenzial pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

2.020.000 Euro (netto)

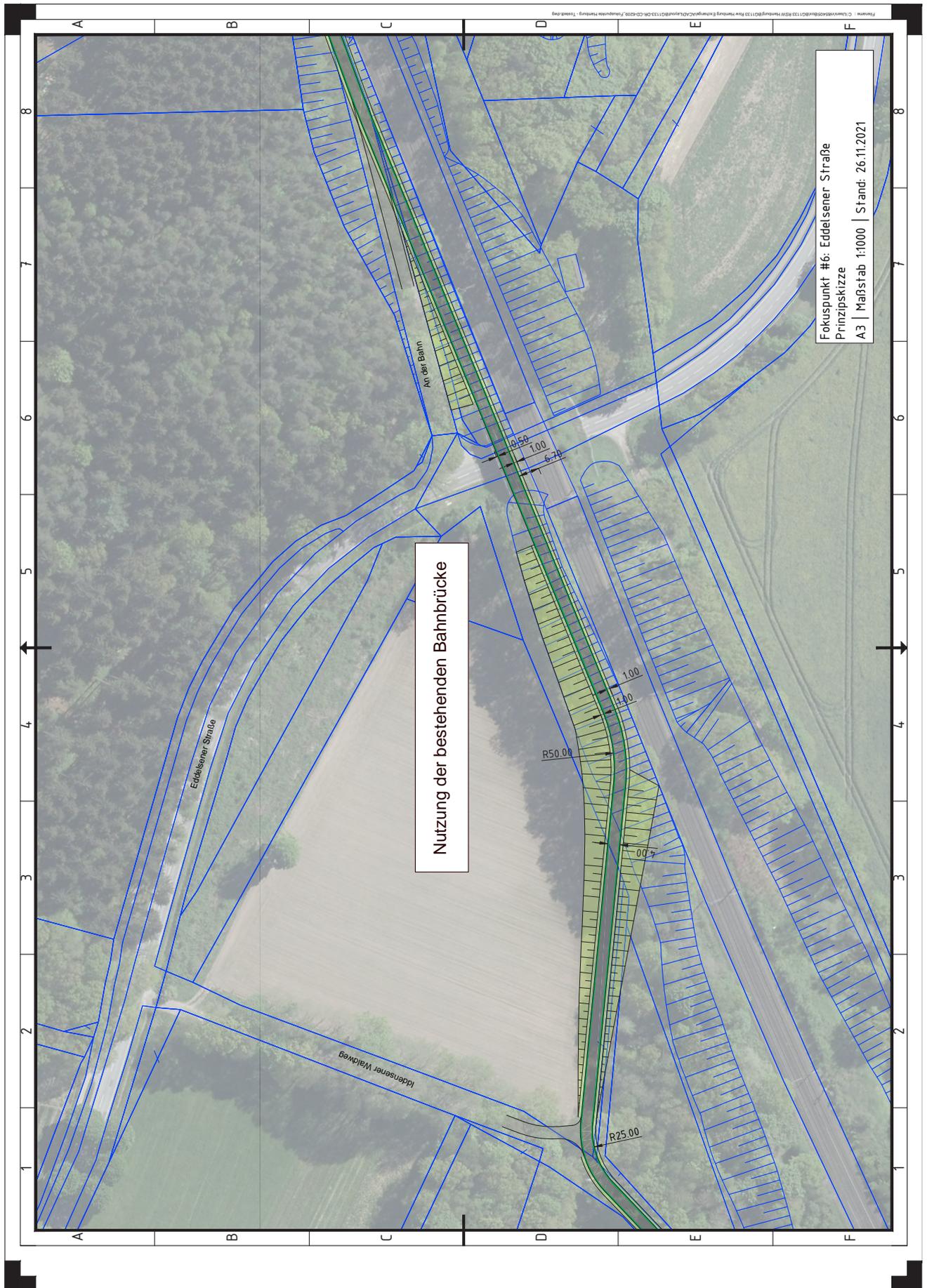


Grunderwerb

Der Neubau der Trasse zwischen heutigem Waldweg und Bahnstrecke führt entlang einer landwirtschaftlich genutzten Fläche, von der ein südlicher Streifen erworben werden müsste.

Herausforderungen/Abhängigkeiten

Neben dem Grunderwerb ist insbesondere die Überwindung des Höhenunterschieds zwischen Waldweg und Bahndamm schwierig, zumal der Bahndamm dicht bewachsen ist. Zudem ist sicherzustellen, dass Radfahrende aus Richtung Süden gut sichtbar und gefahrlos in die geplante Fahrradstraße An der Bahn einbiegen können. Abstimmungen mit der Deutschen Bahn und der Naturschutzbehörde sind erforderlich.



Seevetal #2

B5g | An der Bahn

Länge: 1.000 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, Waldgebiet (Privatstraße)



Belag

wassergebundene Oberfläche

Führungsform

Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 3,00-4,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

sehr gering

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

kein Busverkehr

Natur und Landschaft

Straße verläuft teilweise entlang des Landschaftsschutzgebiets „Tötenser Sunder“



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



kurz- bis mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

1.370.000 Euro (netto)



Grunderwerb

Es ist zu prüfen, inwieweit der Eigentümer dieser Privatstraße mit der Einrichtung eines Radschnellwegs einverstanden ist, oder ob die Straße von der Gemeinde erworben werden muss.

Beleuchtung

in enger Abstimmung mit dem Naturschutz

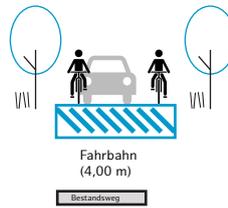


Konflikte



Im südlichen Bereich des Abschnitts ist eine Verbreiterung des Bestandsweges mit Eingriffen in den anliegenden Naturraum verbunden. Dieser besteht hier überwiegend aus bewaldeten Böschungen, die nur mit hohem baulichem Aufwand angepasst werden können.

Querschnitt



Fahrradstraße

(Standard-Nr. 7)

Aufgrund der vorhandenen Grundstückszufahrten ist der Ausbau des bestehenden Weges mit der Anordnung einer Fahrradstraße zu kombinieren, in der „Anlieger frei“ gilt. Auch die Nutzung durch forstwirtschaftliche Fahrzeuge wird angesichts der geringen Häufigkeit unproblematisch gesehen. Ein parallel geführter Gehweg wird angesichts der geringen Fußverkehrsmenge als entbehrlich eingestuft.

Rückfallebenen

Sollten die im Steckbrief Seevetal #1 beschriebenen Rückfallebenen 1 und 2 zum Zuge kommen, würde dieser Abschnitt ebenfalls aus der Route des Radschnellwegs fallen.



Zielbild Radweg im Wald
(Bsp. RijnWaalpad/Niederlande)

Seevetal #3

B5h | Weißer Kamp, Am Golfplatz

Länge: 720 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet | außerorts



Belag

wassergebundene Oberfläche | Asphalt

Führungsform

Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 4,50 m

Kfz-Verkehrsstärke

gering

Höchstgeschwindigkeit

Tempo30-Zone

Busverkehr

kein Busverkehr

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



kurz- bis mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

530.000 Euro (netto)



Grunderwerb

voraussichtlich nicht erforderlich

Beleuchtung

teilweise vorhanden

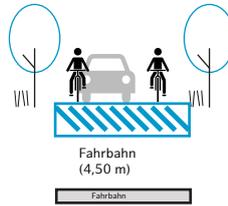


Konflikte



In weiten Teilen des Abschnitts, insbesondere im südlichsten Teil unmittelbar angrenzend an den bestehenden Bahntunnel, wäre ein Ausbau des Straßenraums mit einem Eingriff in den Baumbestand verbunden.

Querschnitt



Fahrradstraße (Standard-Nr. 7)

Anordnung einer Fahrradstraße auf der vorhandenen, weitgehend ca. 4,50 m breiten Fahrbahn. Ein paralleler Gehweg wird angesichts der geringen Fußverkehrsmenge als entbehrlich eingestuft.

Besondere Maßnahme

Der (versetzte) Knotenpunkt mit dem Natenbergsweg sollte so gestaltet sein, dass der Radschnellweg bevorrechtigt geführt und dies für den kreuzenden Kfz-Verkehr auch erkenntlich wird, etwa durch eine Aufpflasterung der dann untergeordneten Einmündungen.

Zielbild ländliche Fahrradstraße
(Bsp. aus Bommel/Niederlande)



Seevetal #4

B5h | Hohlweg

Länge: 440 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet | außerorts



Belag

Asphalt

Führungsform

Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 3,50 m

Kfz-Verkehrsstärke

gering

Höchstgeschwindigkeit

Tempo 30-Zone

Busverkehr

kein Busverkehr

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



kurz- bis mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

510.000 Euro (netto)



Grunderwerb

voraussichtlich nicht erforderlich

Beleuchtung

teilweise vorhanden

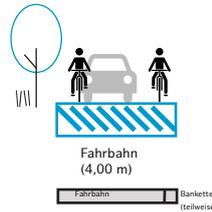


Konflikte



Bei einem Ausbau der Fahrbahn ist in Teilen des Abschnitts zu prüfen, welche Eingriffe in den Grün- und Baumbestand damit einhergehen.

Querschnitt



Fahrradstraße (Standard-Nr. 7)

Ausbau der Bestandsstraße zu einer Fahrradstraße mit 4,00 m breiter Fahrbahn. In Teilen, insbesondere im nördlichen Abschnitt, besteht mitsamt der heutigen Bankette bereits eine Straßenraumbreite von rd. 4,00 m. Ansonsten führen insbesondere im südlichen Teilbereich direkt angrenzende Grundstücke sowie zahlreicher Baumbestand dazu, dass der Ausbau auf 4,00 m voraussichtlich nicht auf voller Länge verwirklicht werden kann. Hier wäre der Rückgriff auf den reduzierten Standard (3,50 m) erforderlich. In jedem Fall ist dadurch kein Raum für ein parallel geführtes Gehweg vorhanden, der angesichts der Lage der Straße im Wohngebiet als sinnvoll angesehen werden kann. Dieser würde einen Eingriff in den Grün- und Baumbestand zwingend erfordern.

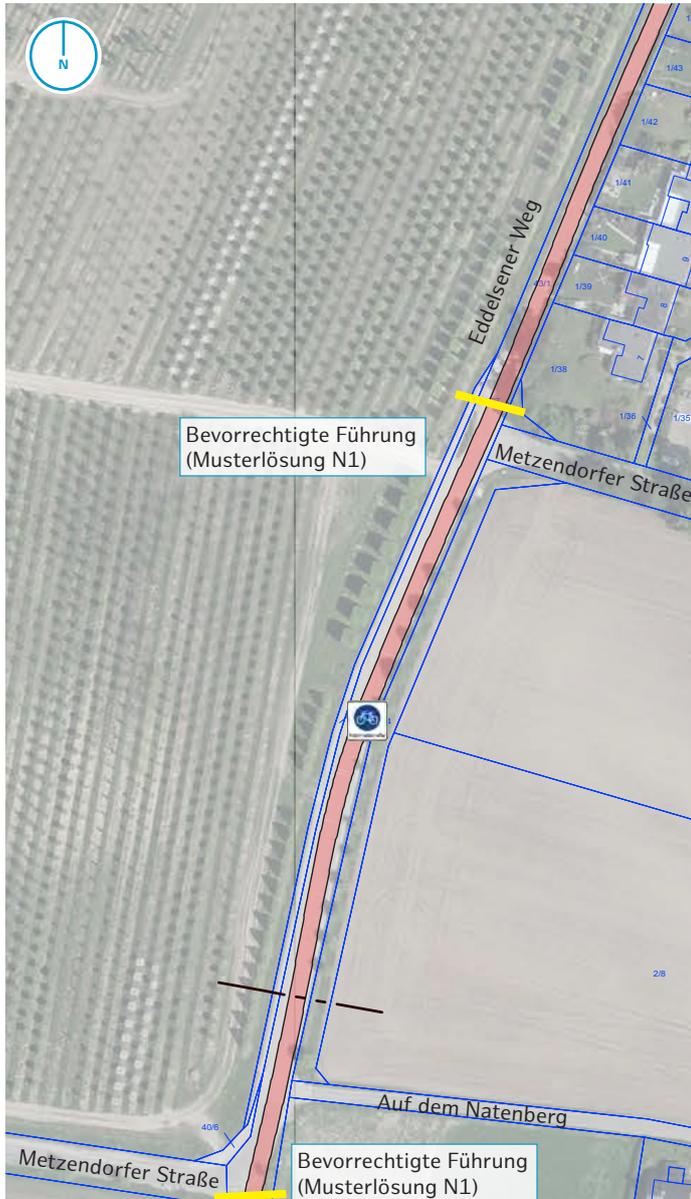


Zielbild Fahrradstraße in Wohnstraße
(Bsp. aus Nijmegen/Niederlande)

Seevetal #5

B6a | Metzendorfer Straße

Länge: 200 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, ungebaut



Belag

Asphalt

Führungsform

Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

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

Kfz-Verkehrsstärke

gering

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

über die Metzendorfer Straße verkehrt eine (Schul-) Buslinie

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

nicht erforderlich

Beleuchtung

bisher nicht vorhanden

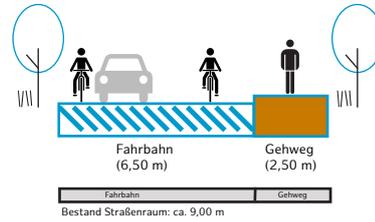


Besondere Maßnahmen

Es sollte geprüft werden, ob die seltenen Busfahrten (Schulbuslinie) auch bei einer reduzierten Fahrbahnbreite problemlos abbildbar wären. Eine Fahrbahnbreite von 4,00 m würde dem Radverkehr ein sicheres und komfortableres Fortkommen ermöglichen. Die gewonnene Fläche könnte dem Gehweg zugeschlagen oder als Grünstreifen gestaltet werden.

Eine deutliche Verbesserung der Situation für den Radverkehr würde zudem eine Bevorrechtigung des Radschnellwegs anstelle der derzeitigen abknickenden Vorfahrtsstraße Metzendorfer Straße bedeuten. Um diese Vorfahrtssituation zu verdeutlichen und den dann einmündenden Verkehr zu bremsen, sollten die künftigen Einmündungen aufgepflastert werden.

Querschnitt



Fahrradstraße

(Standard-Nr. 7)

Anordnung einer Fahrradstraße, unter Berücksichtigung des Busverkehrs im Bestandsquerschnitt (6,50 m Fahrbahn) inklusive einseitigem Gehweg. Um den Radverkehr trotz der breiten Fahrbahn sichtbar und sicherer zu führen, ist die Anlage eines gepflasterten Mittelstreifens zu prüfen, der nachweislich dazu führt, dass seltener Überholmanöver durchgeführt und dadurch Radfahrende gefährdet werden..

Konflikte

Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.

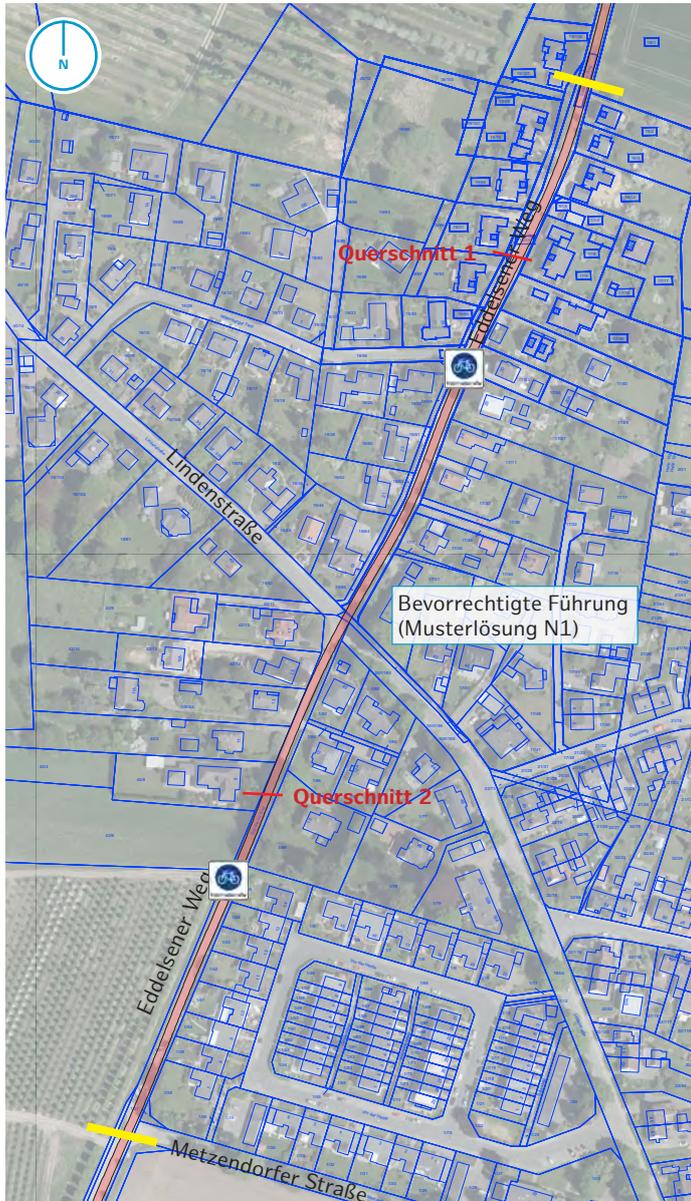
Zielbild Fahrradstraße mit Mittelstreifen
(Bsp. aus Nijmegen/Niederlande)



Seevetal #6

B6a | Eddelsener Weg (bis Ortsausgang Emmelndorf)

Länge: 550 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet



Belag

Asphalt

Führungsform

Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 3,50 m (südlicher Teil) | ca. 5,50 m, teilweise inklusive Gehweg (nördlicher Teil)

Kfz-Verkehrsstärke

gering (teilweise mit Verbot für Lkw >3,5t)

Höchstgeschwindigkeit

Tempo 30-Zone

Busverkehr

kein Busverkehr

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

950.000 Euro (netto)

(ohne Gehweg im südlichen Teil)



Grunderwerb

ggf. zur Anlage eines bzw. Verbreiterung des Gehwegs erforderlich

Beleuchtung

teilweise vorhanden



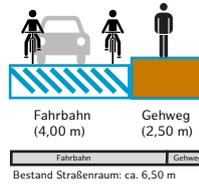
Besondere Maßnahme

Ein wichtiger Baustein einer attraktiven Radschnellwegroute durch Emmelndorf wäre eine bevorrechtigte Querung am Knotenpunkt Lindenstraße. Hier ist eine Prüfung erforderlich, welche Vorkehrungen getroffen werden müssen, um diese Bevorrechtigung entsprechend sicher für die Radfahrenden auszugestalten, auch unter Berücksichtigung des (Schul-)Busses in der Lindenstraße.

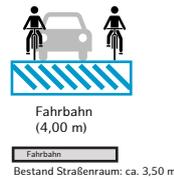
Konflikte

Keine besonderen Konflikte zu erwarten.

Querschnitt 1 (ca. 270 m)



Querschnitt 2 (ca. 280 m)



Fahrradstraße

(Standard-Nr. 7)

Anordnung einer Fahrradstraße im bestehenden Querschnitt, teilweise (im südlichen Teil) Ausbau auf eine Breite von 4,00 m. Im nördlichen Teil Anpassung des Querschnitts mit Reduzierung der Fahrbahn und Erweiterung des bestehenden Gehwegs, der nicht den Regelmaßen entspricht. Im südlichen Teil wäre ausreichend Fläche vorhanden, aber ggf. Grunderwerb erforderlich, um einen separaten Gehweg anzulegen. Hier ist zu prüfen, ob angesichts der Fußverkehrsmenge eine Erfordernis besteht.

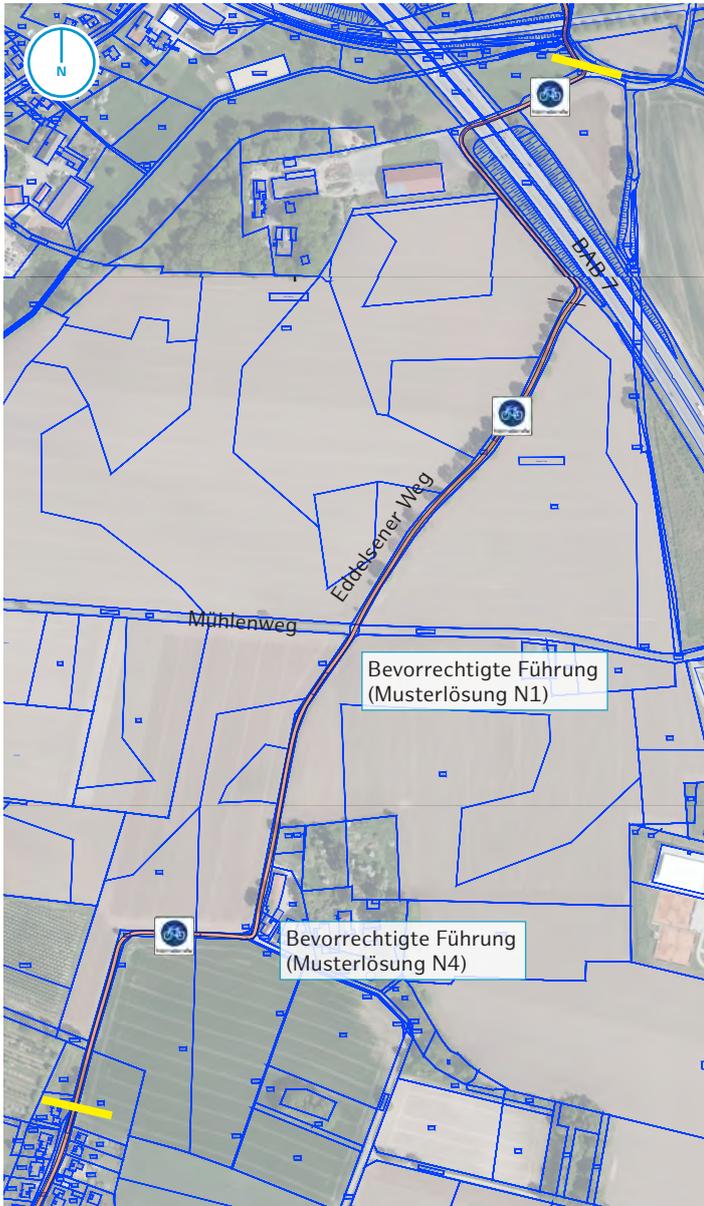
Zielbild innerörtliche Fahrradstraße
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)



Seevetal #7

B6b | Eddelsener Weg, Weiderweg

Länge: 1.480 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts



Belag

wassergebundene Oberfläche, teilweise asphaltiert

Führungsform

Mischverkehr, teilweise kombinierter
Geh-/Radweg



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 3,00-3,50 m

Kfz-Verkehrsstärke

gering, teilweise Kfz-Verbot (Anlieger frei)

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

kein Busverkehr

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders
schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



kurz- bis mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

1.800.000 Euro (netto)



Grunderwerb

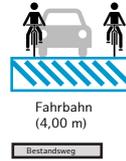
ggf. zur Verbreiterung des Straßenraums in geringem Maße erforderlich

Beleuchtung

bisher kaum vorhanden



Querschnitt



Fahrradstraße

(Standard-Nr. 7)

Einrichtung einer Fahrradstraße mit Ausbau auf eine Breite von 4,00 m. Bevorrechtigung der Fahrradstraße an den Einmündungen und Knotenpunkten, möglichst verbunden mit einer Aufpflasterung oder ähnlichen Maßnahme, die die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs für Radfahrende erhöht. Die Schaffung eines separaten Gehwegs wird angesichts der geringen Fußverkehrsmenge als entbehrlich eingestuft.

Konflikte



Die Querung des Mühlenwegs stellt angesichts der höheren Geschwindigkeit des dortigen Kfz-Verkehrs auch bei geringen Verkehrsmengen eine potentielle Gefährdung der Radfahrenden dar. Hier sind entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, die die Sichtbarkeit der Querungsstelle und die Reduzierung der Geschwindigkeit sicherstellen. Dazu gehören Aufpflasterungen jener Zufahrten, die künftig wartepflichtig sind.

Zielbild ländliche Fahrradstraße
(Bsp. aus Bommel/Niederlande)

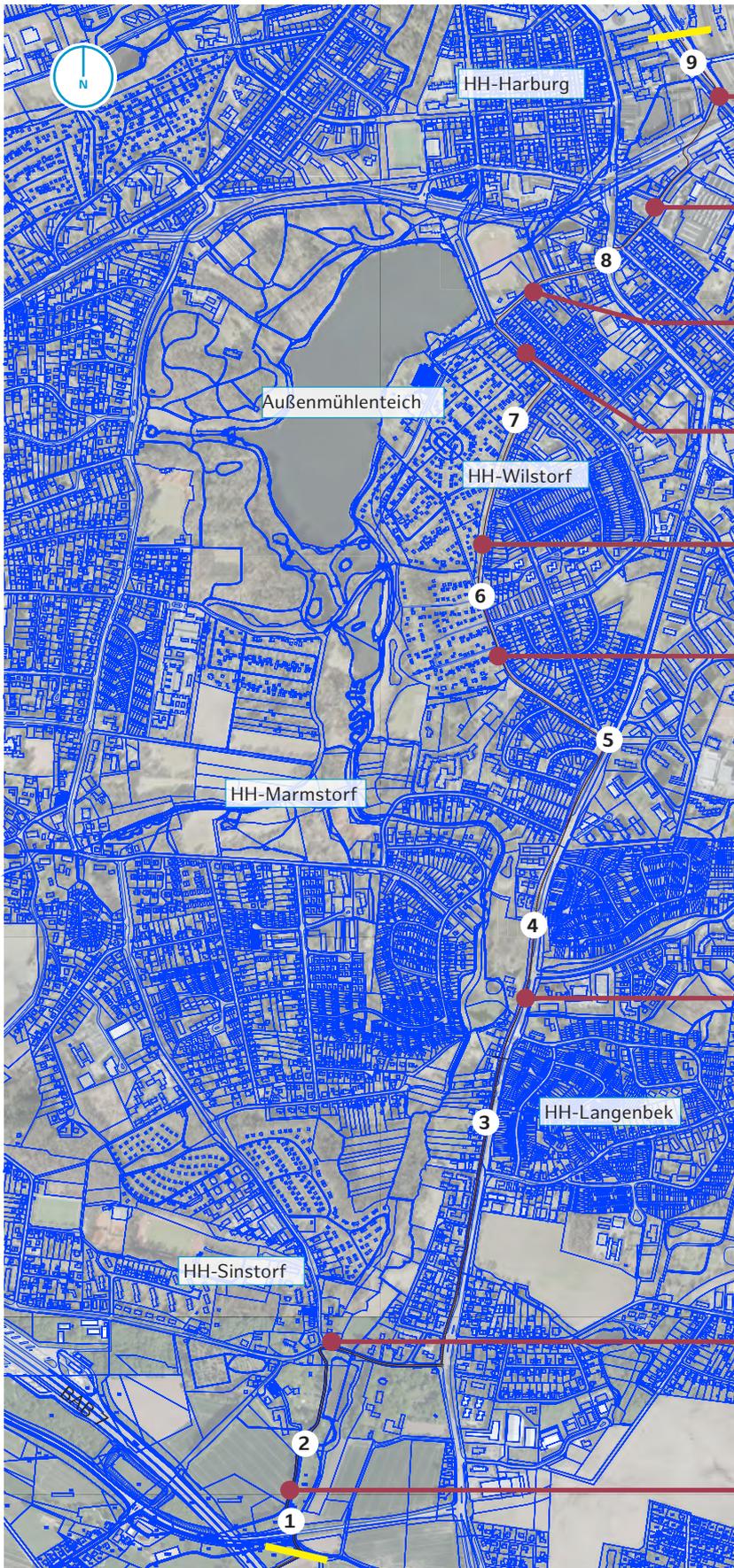


Harburg

Beetenweg bis Hannoversche Straße

Länge: 5.230 m

Bestandssituation



Hannoversche Straße (B73)

Hauptverkehrsstraße, Hochbordradweg

Nöldekestraße

Wohn-/Gewerbestraße, Mischverkehr

Vinzenzweg

Wohnstraße, Mischverkehr

Kapellenweg

Wohnstraße, Mischverkehr

Am Mühlenfeld

Wohnstraße, Mischverkehr (Einbahnstraße)

Freudenthalweg

Wohnstraße, Mischverkehr

Winsener Straße

Hauptverkehrsstraße, Hochbordradweg

Sinstorfer Kirchenweg

Wohnstraße, Mischverkehr

Beetenweg

Parkanlage, selbstständig geführter Geh-/Radweg

Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, Feldweg | innerorts, Wohn- und Hauptverkehrsstraßen



Belag

wassergebundene Oberfläche | Asphalt | Pflaster

Führungsform

selbständiger Geh-/Radweg | Hochbordradweg | Mischverkehr



Breite Verkehrsraum

rd. 3,00 m (Beetenweg) | rd. 23,00 m (Winsener Straße) | rd. 8,00-12,00 m (Freudenthalweg) | rd. 5,00 m (Am Mühlenfeld) | rd. 13,00 m (Kapellenweg) | rd. 7,00-12,00 m (Vinzenzweg) | rd. 11,00 m (Nöldekestraße) | rd. 16,00-22,00 m (Hannoversche Straße)

Kfz-Verkehrsstärke

Kfz-frei (Beetenweg) | sehr gering (Am Mühlenfeld, Vinzenzweg) | gering (Sinstorfer Kirchenweg, Freudenthalweg, Kapellenweg, Nöldekestraße) | hoch (Winsener Straße, Hannoversche Straße)

Höchstgeschwindigkeit

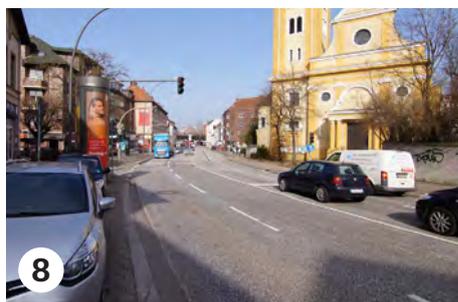
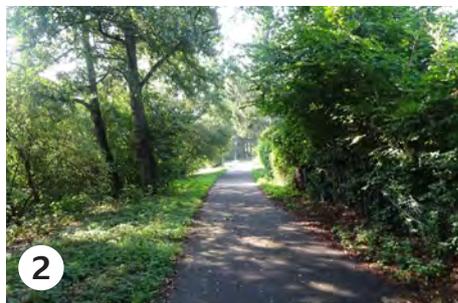
50 km/h

Busverkehr

Auf dem Sinstorfer Kirchweg (eine Buslinie) und über Winsener Straße und Hannoversche Straße (mehrere Buslinien in hoher Taktung, u. a. Metrobus 14)

Natur und Landschaft

Sinstorfer Kirchweg und Beetenweg liegen im Landschaftsschutzgebiet „Marmstorfer Flottsandplatte“



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



kurz- bis mittelfristig,
teilweiser eher langfristig (z. B. Umbau Winsener
Straße)

Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



mögliche Führungsformen

Der Abschnitt ist geprägt von Wohnstraßen und Hauptverkehrsstraßen. In ersteren dürfte die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Regel die beste Wahl zur Führung des Radschnellwegs sein.

Die Situationen entlang der Hauptverkehrsstraßen Winsener Straße und Hannoversche Straße sind im Detail zu prüfen. Insbesondere die Winsener Straße bietet einen breiten Straßenraum und damit zahlreiche Möglichkeiten der Radverkehrsführung, von Zweirichtungsradweg über Radfahrstreifen oder Hochbordradweg bis hin zu einer gemeinsamen Führung mit dem Busverkehr auf dem Bussonderfahrstreifen.

mögliche Konflikte

Neben dem Thema Naturschutz im südlichen Teilabschnitt, durch das in manchen Bereichen ein Ausbau des Bestandswegs verhindern werden könnte, sind hier vor allem die Konflikte mit dem Kfz-Verkehr zu nennen: hauptsächlich mit dem fließenden Kfz-Verkehr entlang der Hauptverkehrsstraßen und mit dem ruhenden Verkehr in den Wohnstraßen. Bei letzterem ist auf vielen Teilstrecken eine Neuordnung erforderlich, um eine den Standards Radschnellweg genügende Radverkehrsführung zu gewährleisten.

Anmerkungen

Der hier dargestellte Verlauf der Vorzugsvariante ist in Abstimmung des Bezirks Harburg mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) der Freien und Hansestadt Hamburg definiert worden.

Als Ziel dient der Bahnhof Harburg, an dem künftig auch der Radschnellweg Lüneburg-Hamburg vorbeiführen soll. Die Detailausarbeitung dieses Abschnitts ist nicht Gegenstand dieser Machbarkeitsuntersuchung, sondern soll in Folgeschritten im Rahmen von zu erarbeitenden Detailplanungen erfolgen.

Alternative Streckenführung

Eine Alternative zu der hier vorgestellten Route durch den Bezirk Harburg betrifft den nördlichsten Teilabschnitt zwischen Vinzenzweg und dem Bahnhof. Stadteinwärts fahrend wäre es auch möglich, auf halber Höhe des Vinzenzwegs in den Geh- und Radweg nach Norden abzubiegen, der sich durch die Parkanlage unter der aufgeständerten Hannoverschen Straße schlängelt, ehe der Knotenpunkt Wilstorfer Straße/Winsener Straße erreicht wird, von dem aus ein breiter Radweg auf der Nordseite der Hannoverschen Straße genutzt werden kann.

Impressum

Gefördert durch die Förderfonds
der Metropolregion Hamburg

Herausgeber:

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

Auftraggeber:

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

Kooperationspartner:

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

Ersteller:

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

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

Titelfoto:

© Philip Engler

Stand: November 2021



metropolregion hamburg



Hamburg | Behörde für Verkehr
und Mobilitätswende

ARGUS
STADT UND VERKEHR • PARTNERSCHAFT mbB

