

Korridor Lüneburg–Hamburg

Abschlussbericht Machbarkeitsstudie

Anhang 2: Maßnahmensteckbriefe und Fokuspunkte

Auf den folgenden Seiten sind die Maßnahmensteckbriefe sowie die Prinzipskizzen und Beschreibungen zu den Fokuspunkten im Korridor Lüneburg–Hamburg angefügt.

Die Steckbriefe sind nach Gemeinden beschriftet und jeweils fortlaufend nummeriert.

- HH-Mitte#01-#11
- Harburg#1-#9
- Seevetal#1-#7
- Stelle #1-#7
- Winsen #1-#8
- Bardowick #1-#4
- Lüneburg #1-#4

Im Korridor Lüneburg–Hamburg gibt es darüber hinaus acht Fokuspunkte, die entsprechend fortlaufend nummeriert und zwischen den Steckbriefen einsortiert sind, deren Abschnitte direkt angrenzen.

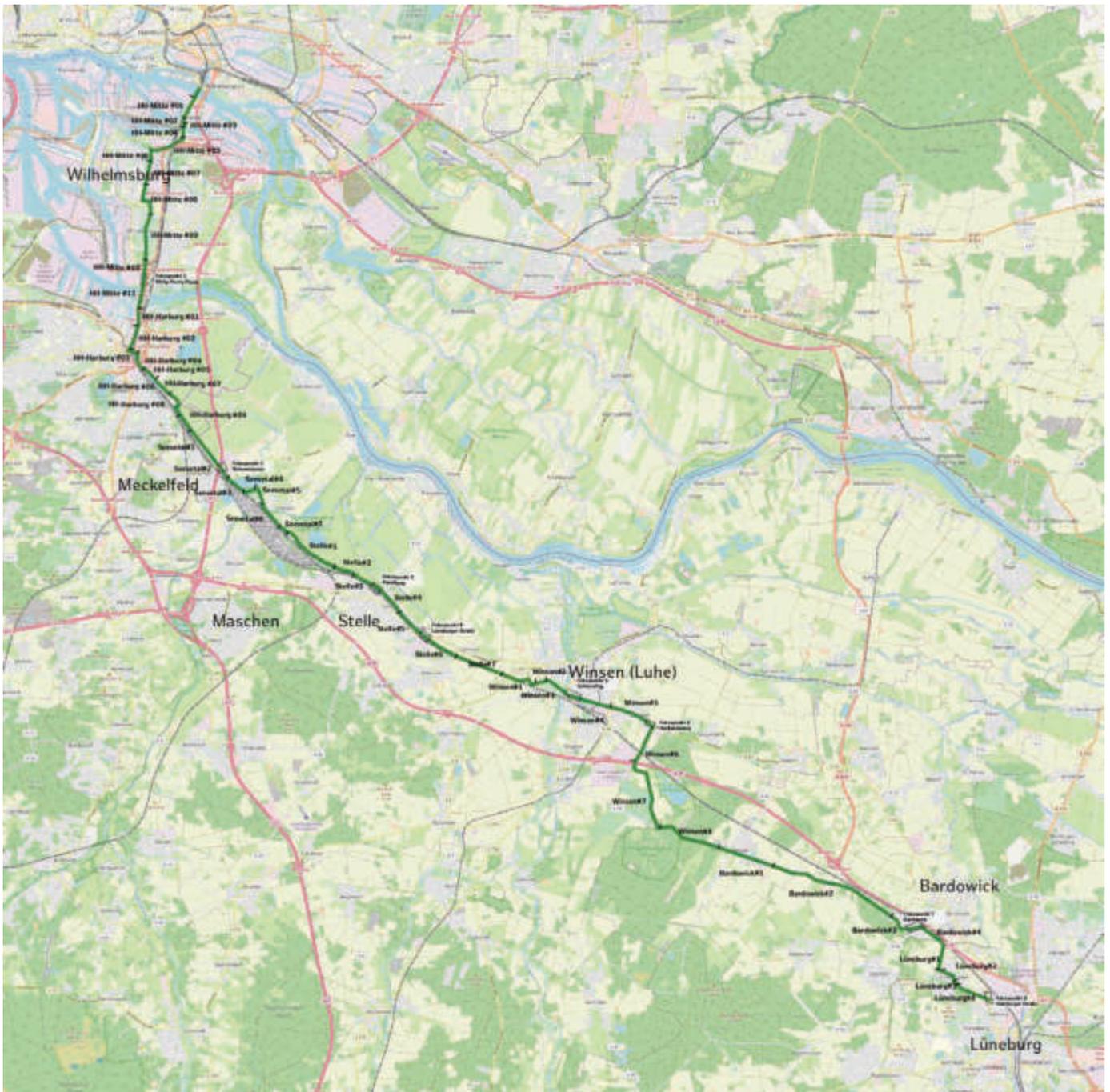
- Fokuspunkt #1: König-Georg-Deich, Hamburg
- Fokuspunkt #2: Rehmendamm, Meckelfeld
- Fokuspunkt #3: Penellweg, Stelle
- Fokuspunkt #4: Lüneburger Straße, Stelle
- Fokuspunkt #5: Schlossring, Winsen
- Fokuspunkt #6: Heidlandsweg, Winsen
- Fokuspunkt #7: Vögeler Weg, Bardowick
- Fokuspunkt #8: Hamburger Straße, Lüneburg

Die Karte auf der folgenden Seite zeigt die Verteilung im Detail.

Urheberrechtshinweis:

- Übersichtsgrafiken: ARGUS Stadt und Verkehr
- Steckbriefe: und Fokuspunkt-Beschreibungen: Kartenausschnitte und rechts unten eingefügte „Zielfotos“: Royal Haskoning DHV, sofern nicht anders angegeben; alle sonstigen Fotos, Skizzen und Abbildungen: ARGUS Stadt und Verkehr
- Prinzipskizzen Fokuspunkte: Royal Haskoning DHV

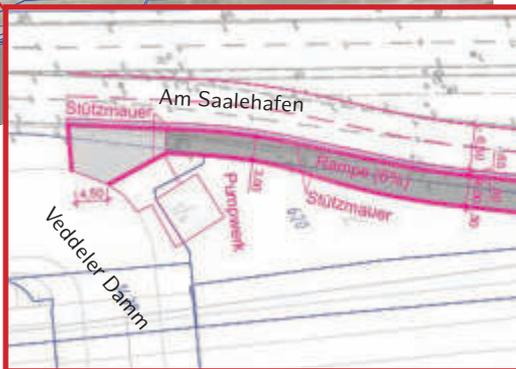
Maßnahmensteckbriefe und Fokuspunkte im Korridor Lüneburg-Hamburg



HH-Mitte #01

A0a | Am Moldauhafen, Am Saalehafen

Länge: 930 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, anbaufrei



Belag

Asphalt (Fahrbahn), Pflaster (Nebenfläche)

Führungsform

Zweirichtungsradweg auf der Westseite



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

33,00 - 51,00 m | 10,00 - 44,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

20.- 30.000 Kfz/Tag (DTVw 2014), erhöhter Anteil Schwerverkehr

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

1 Buslinie, 30-Minuten-Takt

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Mögliche Verknüpfung per Rampe zwischen Veddeler Damm und Am Saalehafen (Skizze: ARGUS)



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

3.590.000 Euro (netto, inklusive Rampen zum Veddeler Damm und zum Elbsteg)



Grunderwerb

bei Variante 1 Fläche des alten HPA-Gleises

Beleuchtung

bisher nur in Mittellage



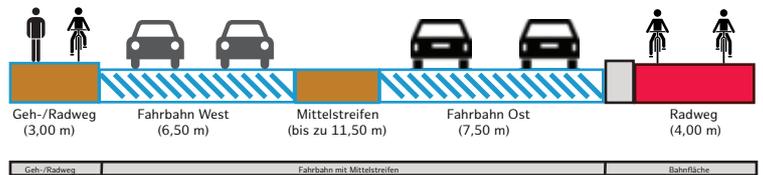
Besonderheiten

Dieser Abschnitt verläuft östlich des städtebaulichen Großvorhabens Grasbrook. Im Zuge der Bebauung des derzeitigen Gewerbe- und Hafensareals wird auch der angrenzende Straßenraum überplant (u. a. Anlage eines neuen Knotenpunkts als Hauptzufahrt in das Gebiet). Der Radschnellweg soll mit dem Grasbrook zudem über eine geplante Rad- und Fußverkehrsverbindung unterhalb der Freihafenelbbrücke („Elbsteg“) verbunden werden.

Optimierungsvariante

Aufgrund der kurz- bis mittelfristig vorgesehener Sanierung der Bahnstrecke ist die Einrichtung eines provisorischen Ersatzbrückenbauwerks über die Muggenburger Durchfahrt auf der Ostseite der Bahnstrecke geplant. Die zu diesem Zweck zu errichtenden Widerlager könnten nach Beendigung der Sanierungsarbeiten für eine neue Brücke für den Fuß- und Radverkehr genutzt werden, die als Abkürzung zum Honartsdeicher Weg mit weniger Konfliktpunkten und Wartezeiten genutzt werden könnte.

Querschnitt



Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg

(Standard-Nr. 2)

Anlage eines Zweirichtungsradwegs östlich des bestehenden Straßenraums, angesichts des hohen Schwerverkehrsanteils inklusive entsprechendem Schutz bzw. Höhendifferenz.

Im Bestand ist die Verbindung zwischen der Straße Am Saalehafen und der bestehenden Bahnunterführung (Veddeler Damm) mit einem deutlichen Umweg verbunden. Zur Optimierung wird daher eine direkte Verknüpfung nördlich der Unterführung mittels Rampe auf das Niveau der Straße Am Saalehafen vorgeschlagen, die mit einer Anpassung des dortigen Straßenraums bis etwa zum Knotenpunkt Sachsenbrücke einhergeht (siehe Skizze). Durch den bestehenden breiten Mittelstreifen wäre aber Fläche zur Verschiebung der Fahrbahn nach Westen vorhanden.

Zur weiteren Führung nach Norden bestehen zwei Optionen: 1) Nutzung der Fläche des ehemaligen Hafengleises zwischen Freihafenelbbrücke und Höhe Sachsenbrücke. Hier wäre bei Einhaltung des Mindestabstands von 5,00 m zur Gleismittelachse die Schaffung des Radwegs auch ohne Eingriff in den bestehenden Straßenraum möglich. Zu prüfen blieben die Abgrenzung zur Bahnstrecke (Lärmschutzwand) und die Vereinbarkeit des Radwegs mit der bestehenden Oberleitung und den zugehörigen Masten.

2) Umbau Straßenraum zur Schaffung von Fläche für Zweirichtungsradverkehr. Von der Brücke über die Tunnelstraße abgesehen, ist ausreichend Fläche vorhanden (unter anderem durch den großzügigen Mittelstreifen südlich der Anbindung Sachsenbrücke), um Radschnellweg und Kfz-Verkehr gemeinsam zu führen, wenn auch mit entsprechendem baulichen Aufwand und Kosten.



Zielbild straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Bsp. aus Weurt/Niederlande)

HH-Mitte #02

A0a | Veddeler Damm, Am Gleise

Länge: 170 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet



Belag

Asphalt, Pflaster

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

9,00 m - 21,00 m | 4,00 - 12,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

sehr gering

Höchstgeschwindigkeit

30 km/h | verkehrsberuhigter Bereich

Busverkehr

nicht vorhanden

Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



kurzfristig

Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

600.000 Euro (netto)



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

vorhanden



Konflikte

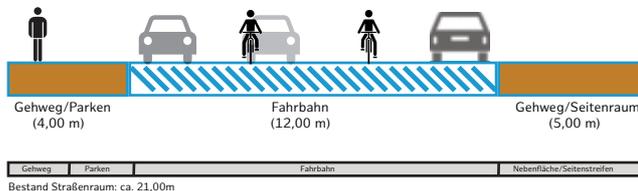


Durch die Änderung der Parksituation in der Straße Am Gleise würde sich die Zahl der Parkstände reduzieren.

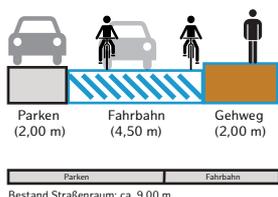
Optimierungsvariante

Dieser Abschnitt würde bei Umsetzung der im Steckbrief HH-Mitte#01 beschriebenen Optimierungsvariante entfallen.

Querschnitt 1 (60 m)



Querschnitt 2 (110 m)



Fahrradstraße (Standard-Nr. 7)

Einrichtung einer Fahrradstraße mit Bevorrechtigung an der Einmündung der Straße Am Gleise. Im Veddeler Damm wird angesichts des geringen Kfz-Verkehrs (Sackgasse) von einem Umbau des Straßenraums abgesehen. In der Straße Am Gleise sollte das Parken auf Längsparkständen neu geordnet werden, um für den Radverkehr eine ausreichende Breite inklusive Sicherheitsräume zu gewährleisten. Dies würde dann auch die Anlage eines separaten Gehwegs auf der Ostseite ermöglichen.

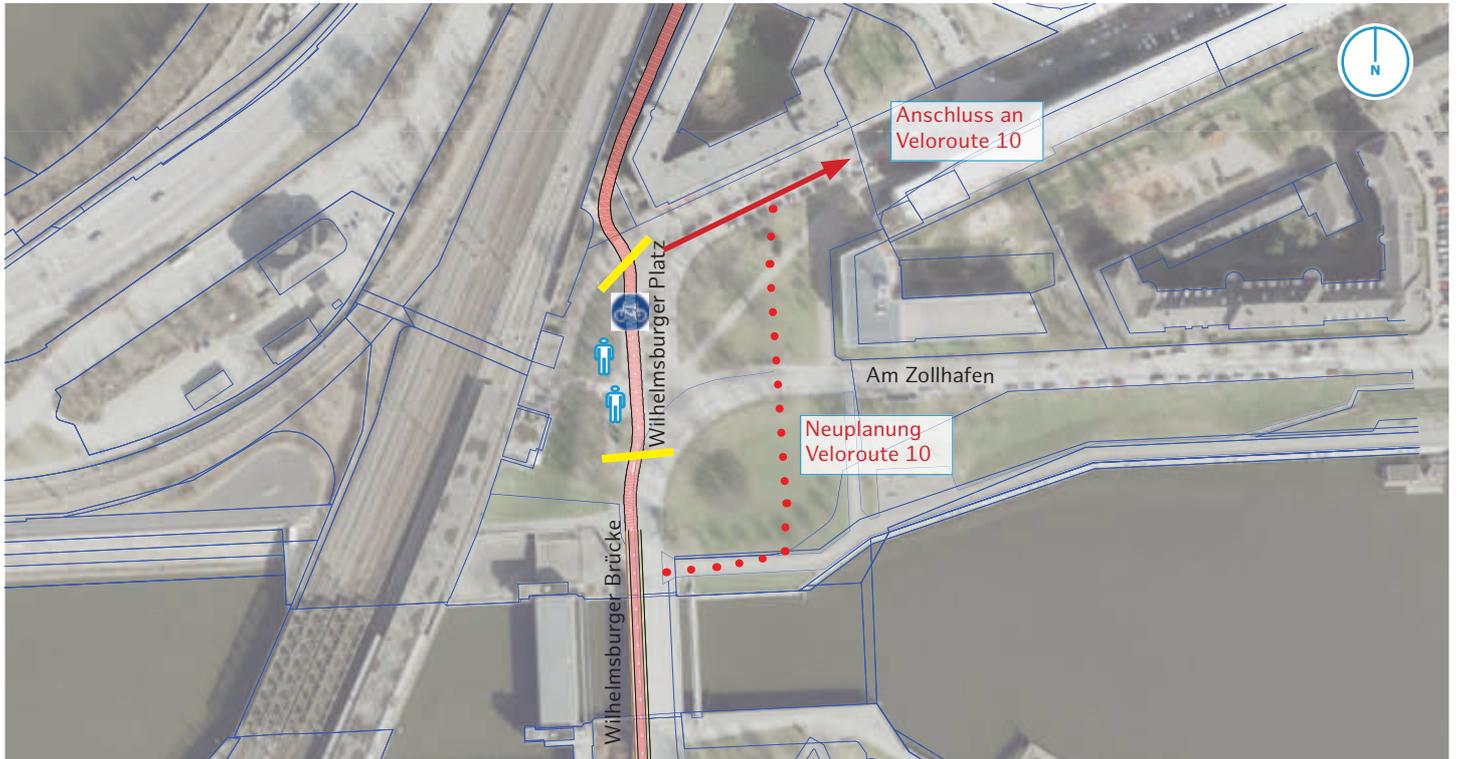


Zielbild Fahrradstraße mit einseitigem Parken (Bsp. aus Nijmegen/Niederlande)

HH-Mitte #03

A0a | Wilhelmsburger Platz

Länge: 60 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, urbanes Gebiet



Belag

Asphalt (Fahrbahn), Pflaster (Nebenfläche)

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

18,00 m | 5,50 m

Kfz-Verkehrsstärke

niedrig

Höchstgeschwindigkeit

Tempo30-Zone

Busverkehr

nicht vorhanden

Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurzfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

140.000 Euro (netto)



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

vorhanden



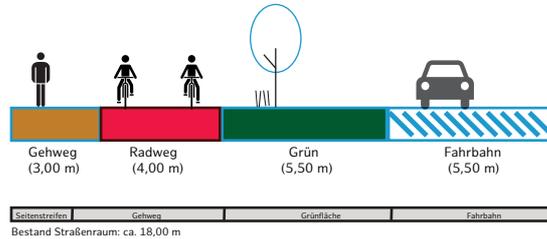
Besonderheit

In diesem Bereich findet eine Verknüpfung mit der Veloroute 10 statt, die gegenwärtig ausgebaut wird. Dabei ist die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Veddeler Brückenstraße sowie eine neue direkte Verbindung zur Straße Am Zollhafen und weiter Richtung Wilhelmsburger Brücke vorgesehen. An der Einmündung der Straße Am Gleise könnte sie dann auf den Zweirichtungsradweg wechseln. Alternativ könnte der Radschnellweg auch die geplante Fahrradstraße mitnutzen.

Optimierungsvariante

Dieser Abschnitt würde bei Umsetzung der im Steckbrief HH-Mitte#01 beschriebenen Optimierungsvariante entfallen.

Querschnitt



Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 2)

Der vorhandene breite Gehweg kann für den Radschnellweg genutzt werden. Unter Nutzung des schmalen Seitenstreifens zur Grünanlage ist auch die Anlage eines parallel geführten Gehwegs in ausreichender Breite möglich.

Konflikte



Im Bereich des Zugangs zur S-Bahnstation Veddel ist mit einer erhöhten Menge an querendem Fußverkehr zu rechnen. Hier ist der Radschnellweg so zu gestalten, dass die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht wird, etwa durch eine Erhöhung des Radweges oder die Anbringung von Aufmerksamkeitsstreifen.

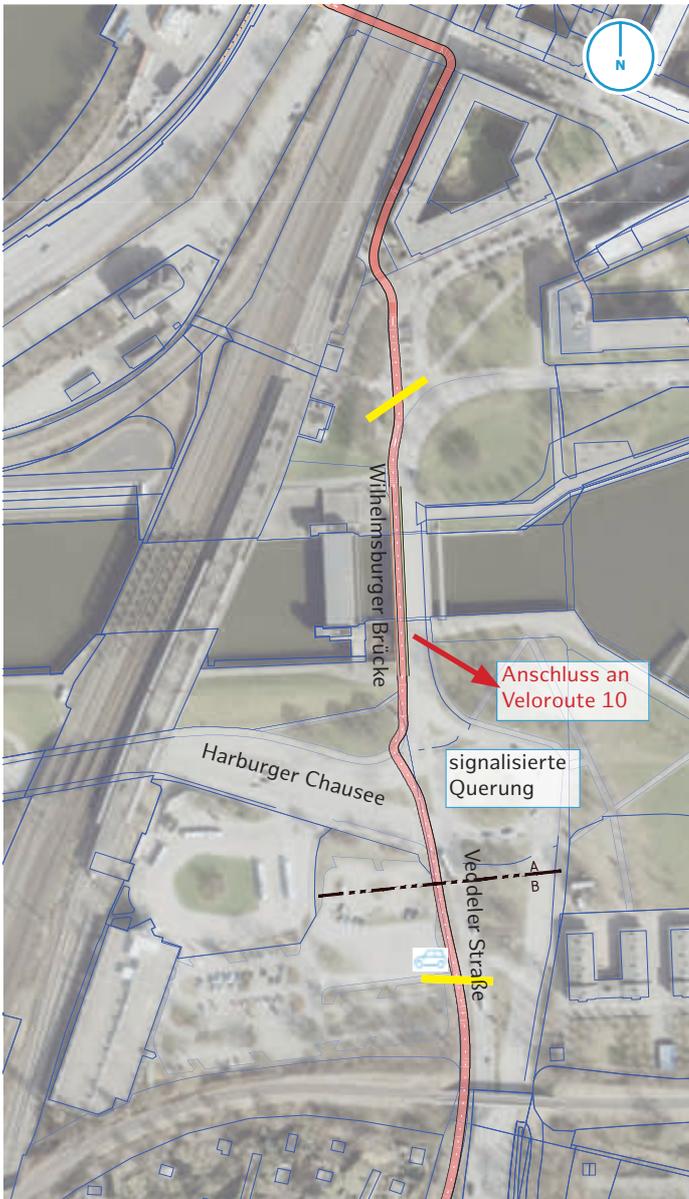


Zielbild straßenbegleitender Zweirichtungsradweg mit Gehweg (Bsp. Pergolenviertel Hamburg; Quelle: ARGUS)

HH-Mitte #04

A0a, A0c | Wilhelmsburger Brücke, Veddeler Straße

Länge: 260 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, anbaufrei



Belag

Pflaster

Führungsform

Hochbordradweg, südlich der Harburger Chaussee im Zweirichtungsverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

13,00 - 22,00 m (nördlich der Harburger Chaussee), bis zu ca. 60,00 m (südlich der Harburger Chaussee mit breitem Grünstreifen zwischen den Richtungsfahrbahnen)

Kfz-Verkehrsstärke

ca. 7.500 Kfz/Tag (Wilhelmsburger Brücke und Veddeler Straße Nord), ca. 17.500 Kfz/Tag (Veddeler Straße Süd; Zählung 2009)

Höchstgeschwindigkeit

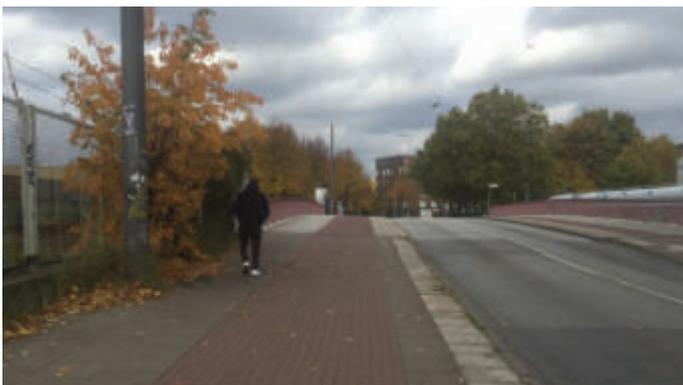
50 km/h

Busverkehr

4 Buslinien, i. d. R. jeweils im 20-30-Minuten-Takt

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

820.000 Euro (netto)



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

vorhanden



Besondere Maßnahme

Der Radschnellweg sollte auch weiterhin die vorhandene, bereits im Zweirichtungsverkehr genutzte Radverkehrsfurt über die Harburger Chaussee nutzen. Hier ist das Signalzeitenprogramm so zu optimieren, dass die Wartezeiten für die Radfahrenden so stark wie möglich reduziert werden können.

Optimierungsvariante

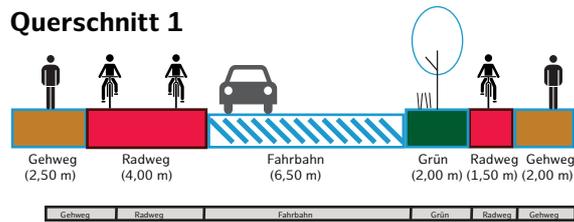
Dieser Abschnitt würde bei Umsetzung der im Steckbrief HH-Mitte#01 im Detail beschriebenen Optimierungsvariante entfallen, hätte aber als Zubringer in die südliche Veddel weiterhin eine hohe Bedeutung.

Konflikte

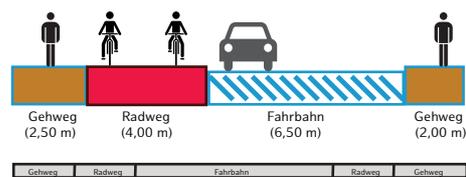


Die Ausfahrt des P+R-Parkplatzes vor der S-Bahnstation Veddel stellt einen Konfliktpunkt dar. Hier sind entsprechende bauliche Maßnahmen zu treffen, um die Querung der Einmündung durch Radfahrende deutlich zu machen.

Querschnitt 1



Querschnitt 2 (Brücke)



Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 2)

Verbreiterung des bestehenden Radwegs westlich des Straßenzugs zu einem durchgängigen Zweirichtungsradwegs inklusive Querung der Harburger Chaussee über den signalisierten Knotenpunkt. Erforderlich ist dabei auch ein parallel geführter Gehweg, da eine starke Fußverkehrsbeziehung zwischen der S-Bahnstation und dem Spreehafen besteht, für den der Gehweg auf der anderen Straßenseite keine ausreichende Alternative darstellt.

Südlich der Brücke und südlich der Harburger Chaussee bietet die westliche Nebenfläche mit dem angrenzenden Grünstreifen ausreichend Fläche zur Erweiterung. Auf der Brücke ist ein Umbau des Straßenraums erforderlich, indem die östliche Nebenfläche reduziert wird, um die westliche Nebenfläche auszuweiten. Hier besteht jedoch ein Zielkonflikt mit dem Ausbau der Veloroute 10, die nach aktueller Planung auf der Ostseite der Brücke geführt wird.

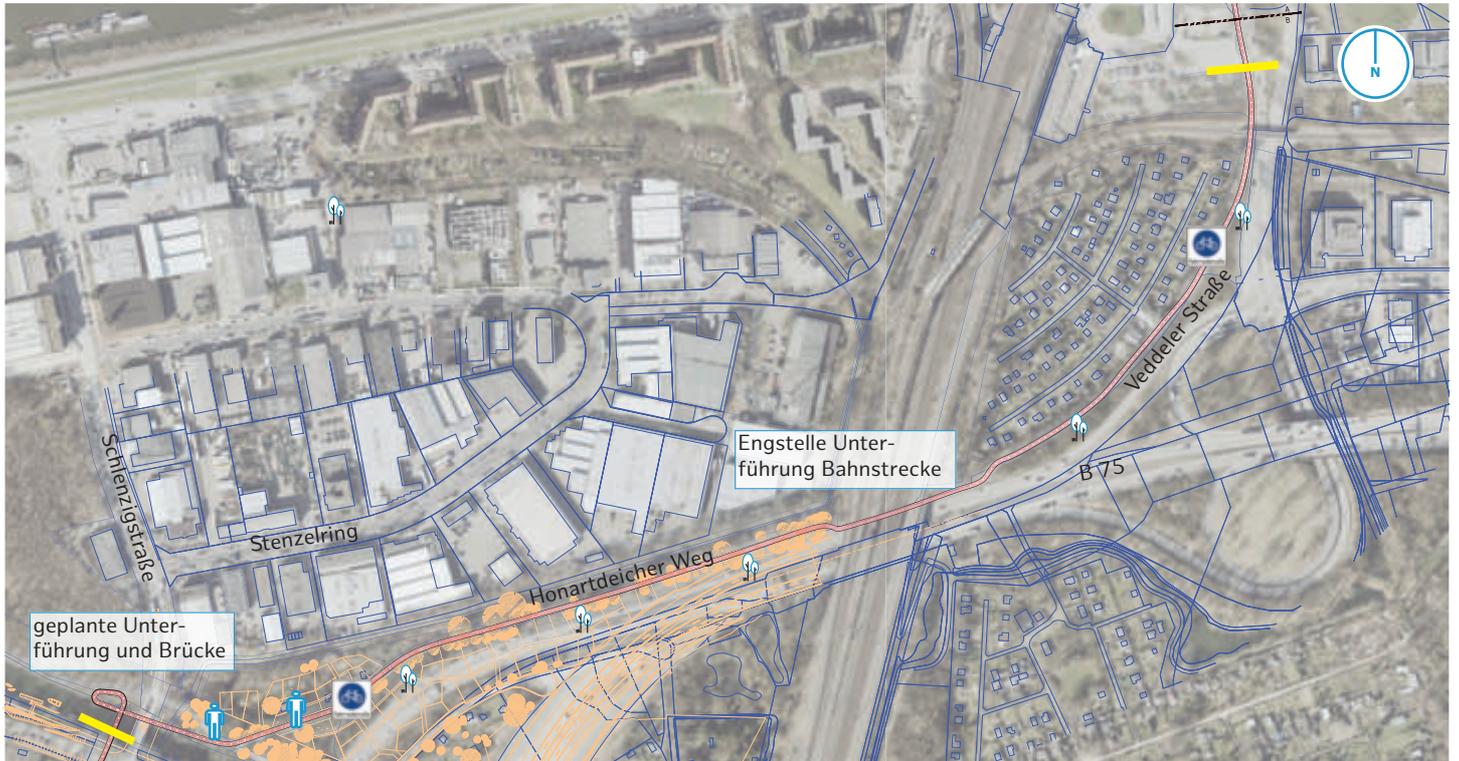


Zielbild straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Bsp. aus Weurt/Niederlande)

HH-Mitte #05

A0c | Veddeler Straße, Honartsdeicher Weg, neue Brücke Ernst-August-Kanal

Länge: 1.350 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, anbaufrei



Belag

Asphalt

Führungsform

Fahradstraße



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

3,00 - 4,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

nur Anliegerverkehr zugelassen

Höchstgeschwindigkeit

30 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

1.150.000 Euro (netto)

Brücke: 4.800.000 Euro (netto)



Grunderwerb

ggf. zur Verbreiterung des Weges und im Bereich der neuen Unterführung und Brücke erforderlich

Beleuchtung

vorhanden

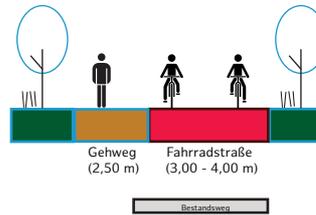


Besondere Maßnahmen

Das westliche Ende dieses Abschnitts ist Bestandteil des städtebaulichen Entwicklungsvorhabens „Elbinselquartier Wilhelmsburg“, für das unter Führung der IBA Hamburg GmbH derzeit die Funktionsplanung läuft. Der Radschnellweg wurde frühzeitig in den Planungsprozess eingebracht und ist in den Planungen in einem sehr zufriedenstellenden Maße berücksichtigt worden. So ist zur Vermeidung von Konflikten mit dem Kfz-Verkehr auf der Schlenzigstraße und als besonderes Zeichen für den Radverkehr im Quartier vorgesehen, den Radschnellweg unter der Schlenzigstraße hindurch entlang des Ernst-August-Kanals und westlich der Brücke mit einer Kehre auf eine neu zu errichtende separate Brücke für den Fuß- und Radverkehr zu führen. Dies stellt auch einen Eingriff in den Uferbereich dar, dessen ökologische Auswirkungen durch angemessene Planung und Beleuchtung begrenzt werden müssen.

Im südwestlichen Bereich des Abschnitts ist mit erhöhtem Fußverkehrsaufkommen aufgrund der dortigen Kleingärten zu rechnen. Hier ist anzustreben, die Querungsstellen des Fußverkehrs auf wenige Bereiche zu konzentrieren, um gute Sichtverhältnisse zu schaffen und die Störung des Radschnellwegs zu minimieren. Zur Gestaltung dieser Querungsstellen sind die Musterlösungen F1 und F2 anzuwenden.

Querschnitt



Fahrradstraße

(Standard-Nr. 7)

Ausbau der bestehenden Fahrradstraße durch Anlage eines parallelen Gehwegs zur Vermeidung von Konflikten zwischen den Radfahrenden und dem Fußverkehr, der diese Verbindung zur S-Bahn und den anliegenden Kleingärten nutzt. Zur Verbreiterung kann teilweise der angrenzende Grünstreifen genutzt werden, teilweise sind damit aber auch Eingriffe in den Gehölzbestand verbunden, deren Verträglichkeit zu prüfen ist.

Konflikte



Bei der Verbreiterung des Weges ist mit Eingriffen in den Gehölzbestand zu rechnen. Bei besonders schützenswerten Bäumen ist zu prüfen, ob ein reduzierter Standard des Radschnellwegs in Kauf genommen werden kann.

Der Bereich der Unterführung der Wilhelmsburger Reichstraße unter der Bahnstrecke stellt eine Engstelle in diesem Abschnitt dar, auf dem die Standardbreite für Radschnellwege unterschritten wird. Hier wäre zu prüfen, inwieweit eine Reduzierung der Fahrbahn möglich ist, wobei dabei auch eine Überwindung des Höhenunterschieds zwischen Fahrbahn und Fahrradstraße und ein entsprechender Eingriff in die Stützwand erfolgen müsste.



Zielbild selbstständig geführter Zweirichtungsradschwergeweg (Bsp. aus Nijmegen/Niederlande)

HH-Mitte #06

A0e | Schlenzigstraße/Loop (künftig Jaffestraße)

Länge: 160 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, anbaufrei



Belag

Asphalt

Führungsform

Fahrradstraße



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

3,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

gering

Höchstgeschwindigkeit

30 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

10.000 Euro (netto, nur Markierung

Radschnellweg, da Straßenplanung

im Rahmen des IBA-Projekts „Elbinselquartier Wilhelmsburg“ erfolgt)



Grunderwerb

Klärung im Rahmen des Projekts „Elbinselquartier Wilhelmsburg“

Beleuchtung

Klärung im Rahmen des Projekts „Elbinselquartier Wilhelmsburg“

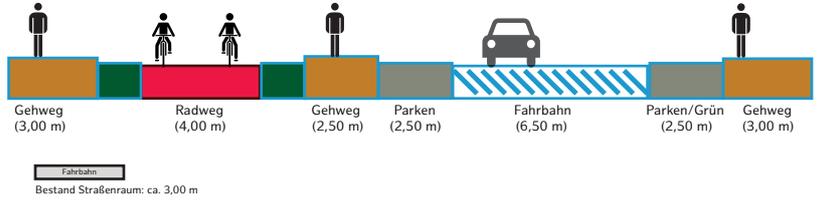


Besonderheiten

Der Abschnitt ist Teil des städtebaulichen Entwicklungsvorhabens „Elbinselquartier Wilhelmsburg“, für das unter Führung der IBA Hamburg GmbH derzeit die Funktionsplanung läuft. In diesem Zuge wird die Jaffestraße nach Norden verlängert und mit dem heutigen Loop verbunden, um gegenüber der Schlenzigstraße in den Vogelhüttendeich zu münden.

Der Radschnellweg wurde frühzeitig in den Planungsprozess eingebracht und ist in den Planungen in einem sehr zufriedenstellenden Maße berücksichtigt worden.

Querschnitt



Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 2)

Im Zuge der Umplanung der heutigen Fahrradstraße als Teil des Wilhelmsburger Loops ist ein straßenbegleitend geführter, durch Grün- und Trennstreifen abgetrennter Zweirichtungsradweg bis zum Übergang in einen selbstständig geführten Zweirichtungsradweg im Bereich des künftigen Abknickens der Jaffestraße nach Osten geplant.

Die künftige Querung des Vogelhüttendeichs im nördlichen Bereich des Abschnitts ist als plangleiche Querungsstelle vorgesehen, wobei hier die Durchfahrt für den regulären Kfz-Verkehr gesperrt wird und damit keine Beeinträchtigung des Radverkehrs zu erwarten ist.

Konflikte



Der Radschnellweg durchläuft künftig urban geprägtes Gebiet, direkt westlich schließt sich ein großes Schulzentrum an. Dadurch sind hier Konflikte mit dem querenden Fußverkehr zu erwarten, der an wenigen Stellen konzentriert geführt werden soll.

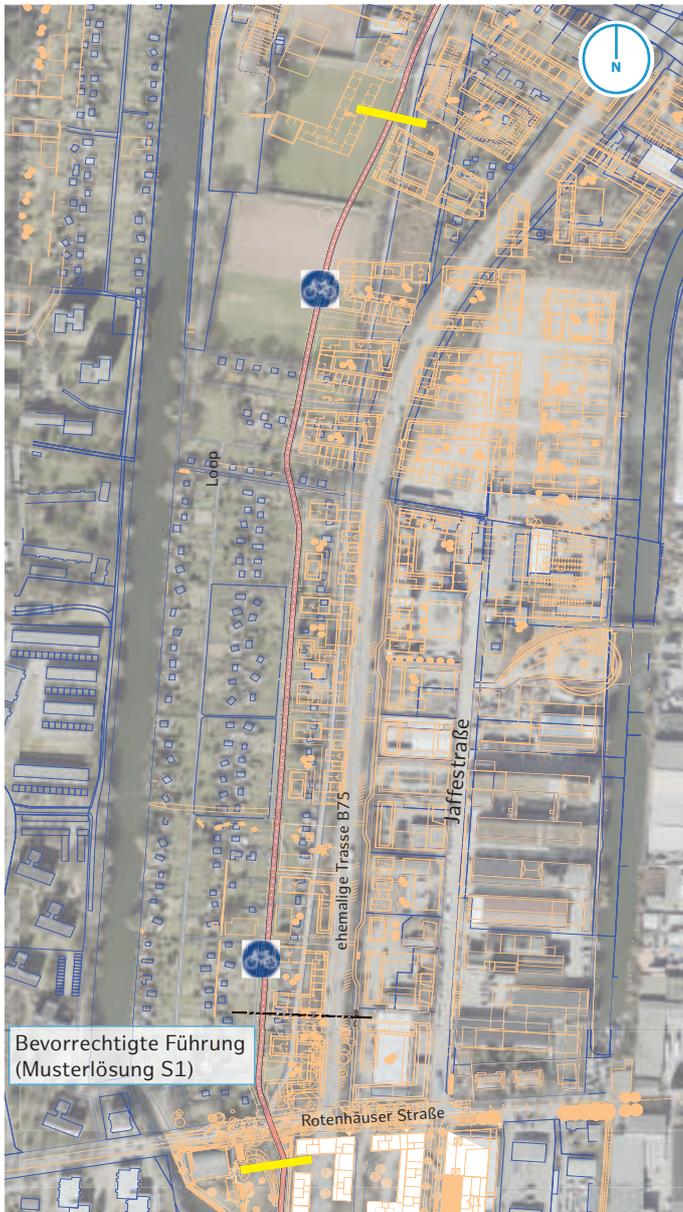


Zielbild straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Beispiel aus Amsterdam; Quelle: ARGUS)

HH-Mitte #07

A0e | neue Trasse zwischen (künftiger) Jaffestraße und Rotenhäuser Straße

Länge: 870 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, anbaufrei



Belag

keine Verkehrsfläche im Bestand

Führungsform

keine Verkehrsfläche im Bestand



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

keine Verkehrsfläche im Bestand

Kfz-Verkehrsstärke

keine Verkehrsfläche im Bestand

Höchstgeschwindigkeit

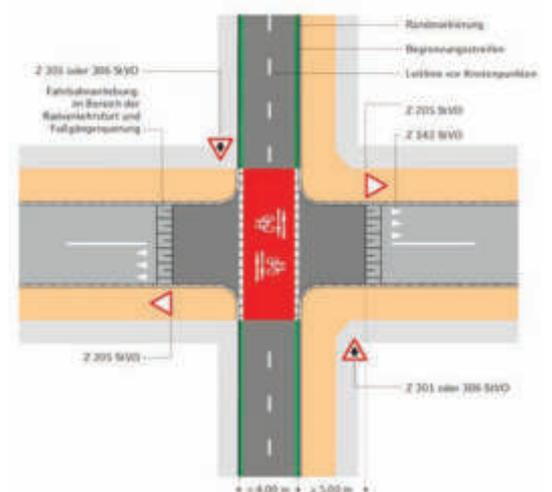
keine Verkehrsfläche im Bestand

Busverkehr

keine Verkehrsfläche im Bestand

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Musterlösung S1

Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

80.000 Euro (netto, nur Markierung Radschnellweg, zusätzlich zu Straßenplanung im Rahmen des IBA-Projekts „Elbinselquartier Wilhelmsburg“



Grunderwerb

Klärung im Rahmen des Projekts „Elbinselquartier Wilhelmsburg“

Beleuchtung

Klärung im Rahmen des Projekts „Elbinselquartier Wilhelmsburg“

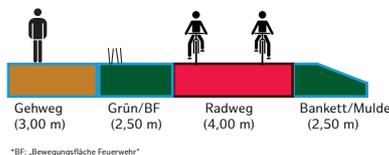


Besonderheiten

Der Abschnitt ist Teil des städtebaulichen Entwicklungsvorhabens „Elbinselquartier Wilhelmsburg“, für das unter Führung der IBA Hamburg GmbH derzeit die Funktionsplanung läuft. In diesem Zuge wird am westlichen Rand der Bebauung ein separater Fuß- und Radweg entwickelt, der im Bereich des heutigen Loops als großräumige Verknüpfung für den Fuß- und Radverkehr dient.

Der Radschnellweg wurde frühzeitig in den Planungsprozess eingebracht und ist in den Planungen in einem sehr zufriedenstellenden Maße berücksichtigt worden.

Querschnitt



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Die Planungen zum Elbinselquartier Wilhelmsburg sehen die Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs zwischen dem westlichen Rand der künftigen Bebauung und der angrenzenden Kleingartensiedlung vor. Dieser wurde mit einem parallel verlaufenden Gehweg und einem (begrünten) Trennstreifen konzipiert und entspricht damit vollständig den Vorgaben für einen Radschnellweg.

Konflikte

Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.

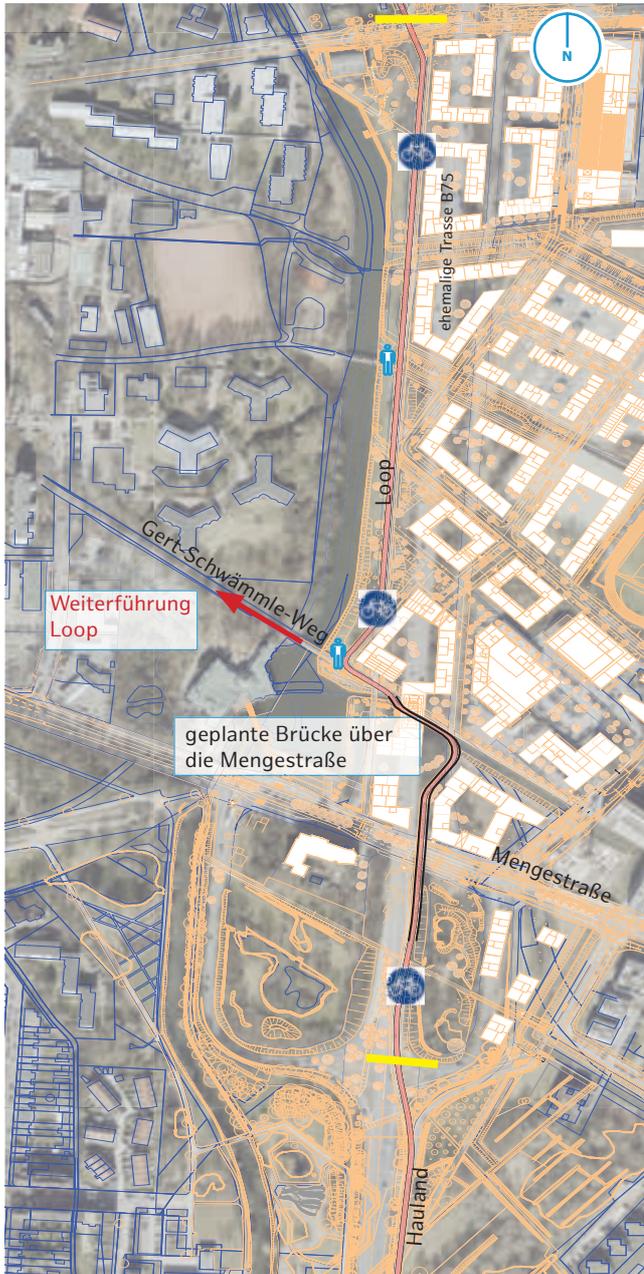


Zielbild Zweirichtungsradweg in Neubauprojekt (Bsp. RS1 in Essen; Quelle: ARGUS)

HH-Mitte #08

A0f | Loop, Gert-Schwämme-Weg, neue Brücke über Mengestraße

Länge: 1.050 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, anbaufrei



Belag

Asphalt

Führungsform

kombinierter Geh- und Radweg



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 3,50 - 4,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

kein Kfz-Verkehr zugelassen

Höchstgeschwindigkeit

kein Kfz-Verkehr zugelassen

Busverkehr

kein Kfz-Verkehr zugelassen

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

35.000 Euro (netto)



Brücke: 4.800.000 Euro (netto)

Straßenplanung im Rahmen des IBA-Projekts „Elbinselquartier Wilhelmsburg“

Grunderwerb

Klärung im Rahmen des Projekts „Wilhelmsburger Rathausviertel“

Beleuchtung

Klärung im Rahmen des Projekts „Wilhelmsburger Rathausviertel“



Besondere Maßnahme

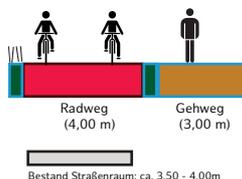
Zur Vermeidung von Wartezeiten an der Querung der Mengestraße, die hohe Kfz-Verkehrsmengen aufweist, ist die Errichtung einer Radverkehrsbrücke vorgesehen, die vom Gert-Schwämme-Weg im Norden einen Bogen nach Süden beschreiben und der ehemaligen Trasse der B75 folgend den Anschluss an die Straße Hauland herstellen soll.

Besonderheiten

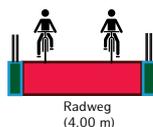
Der Abschnitt ist Teil des städtebaulichen Entwicklungsvorhabens „Wilhelmsburger Rathausviertel“, für das unter Führung der IBA Hamburg GmbH derzeit die Funktionsplanung läuft. In diesem Zuge wird am westlichen Rand der Bebauung ein separater Fuß- und Radweg entwickelt, der im Bereich des heutigen Loops als großräumige Verknüpfung für den Fuß- und Radverkehr dient.

Der Radschnellweg wurde frühzeitig in den Planungsprozess eingebracht und ist in den Planungen in einem sehr zufriedenstellenden Maße berücksichtigt worden.

Querschnitt 1 (690 m)



Querschnitt 2 (Brücke; 360 m)



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Es ist die Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs am westlichen Rand der Bebauung geplant, der mit einem parallel verlaufenden Gehweg konzipiert wurde und damit den Vorgaben für einen Radschnellweg entspricht.

Konflikte



Der Fußverkehr wird fast ausschließlich auf einem parallelen Gehweg neben dem Radschnellweg geführt. Am Gert-Schwämme-Weg und im Bereich Perlstiegbrücke sind jedoch zwei Querungsstellen für den Fußverkehr vorgesehen. Entsprechend sind diese Stellen so auszugestalten, dass der Radverkehr aufmerksam gemacht wird.

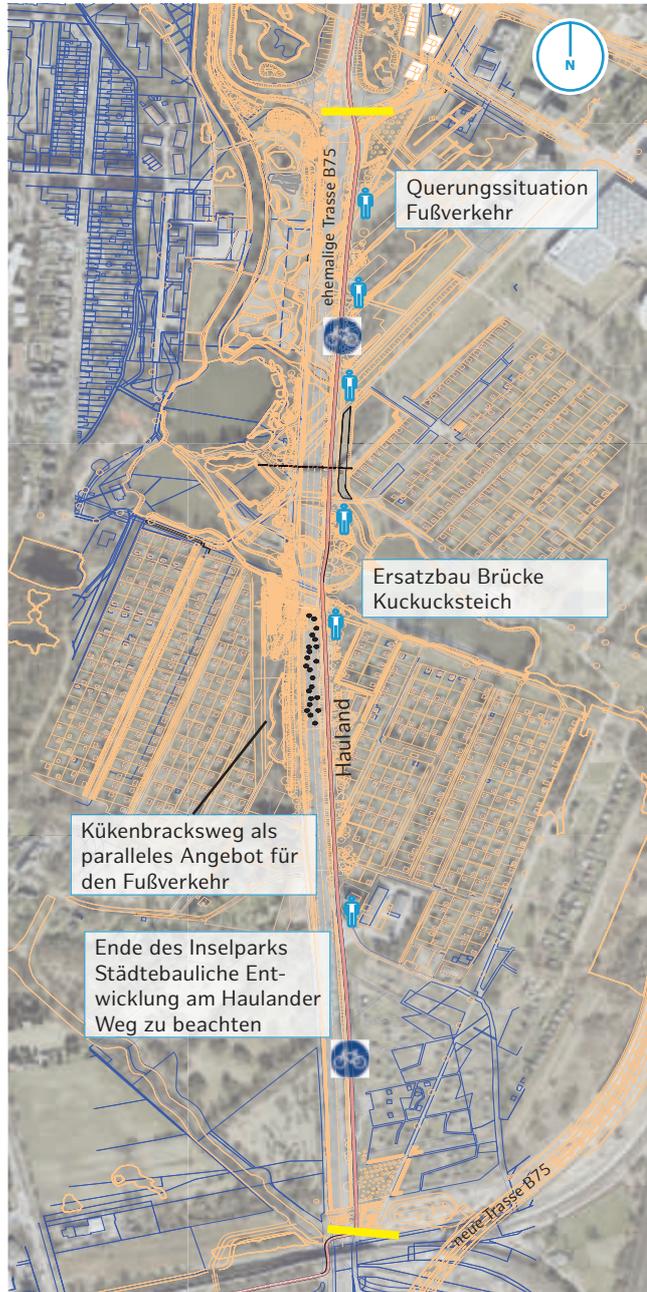


Zielbild Zweirichtungsradweg in Neubauprojekt (Bsp. RS1 in Essen; Quelle: ARGUS)

HH-Mitte #09

A0f | Hauland (westlich Am Inselepark bis Kornweide)

Länge: 1.550 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, Kleingarten



Belag

Asphalt

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 4,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

sehr gering

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Natur und Landschaft

Weg führt entlang des geschützten Biotops „Kuckucksteich“



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



kurzfristig (Planungsprozess schon fortgeschritten)

Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten



1.750.000 Euro (netto, nur Markierung Radschnellweg, Brücke Kuckucksteich und Beleuchtung)

Grunderwerb

Klärung im Rahmen des Projekts „Wilhelmsburger Inselepark 2019+“

Beleuchtung

Einrichtung in Abstimmung mit dem Projekt „Wilhelmsburger Inselepark 2019+“



Besonderheiten

Der Abschnitt durchläuft das Gebiet des Projekts „Wilhelmsburger Inselepark 2019+“, das sich derzeit unter Führung des Bezirksamtes Hamburg-Mitte in der Detailplanung befindet. Dies beinhaltet im Zusammenhang mit dem Rückbau der ehemaligen Trasse der B75 (Wilhelmsburger Reichstraße) den Lückenschluss für den aktuell noch zerschnittenen Inselepark. In diesem Zuge wird der Bestandsweg Hauland östlich der ehemaligen B75 als Radschnellwegtrasse entwickelt.

Insgesamt wurde der Radschnellweg frühzeitig in den Planungsprozess eingebracht und ist in den Planungen in einem sehr zufriedenstellenden Maße berücksichtigt worden.

Besondere Maßnahme

Die Brücke über den Kuckucksteich weist eine zu geringe Breite auf und müsste entsprechend ersetzt werden.

Zielbild Zweirichtungsradweg in Park (Bsp. aus Nijmegen/Niederlande)

Querschnitt



Fahrbahn/Radweg
(4,00 m)

Fahrbahn

Bestand Straßenraum: ca. 4,00 m

Fahrradstraße | selbständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 7 bzw. 1)

Auf der heutigen Straße Hauland wird der Radschnellweg als Hauptverbindung für den Radverkehr durch den künftigen Inselepark geführt. In Bereichen mit höherem Fußverkehrsaufkommen ist ein paralleles Gehweg vorgesehen. Der Radschnellweg wird teilweise auch vom Kfz-Verkehr mitgenutzt werden, als Zufahrt zu den Parkplätzen im nördlichen und südlichen Bereich der Kleingartenanlage. Dort wäre die Anlage einer Fahrradstraße vorzusehen. Angesichts der geringen Zahl von Kfz ist hierbei nicht von Konfliktsituationen auszugehen. Die Anlage eines Gehwegs wird für nicht erforderlich gehalten, da auf der anderen Seite der ehemaligen B75-Seite mit dem Kükenbrackweg ein sehr gutes Angebot für den Fußverkehr existiert.

Konflikte



Im Inselepark ist mit einem großen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen. Entsprechend bestehen an einigen Stellen entlang der Trasse erhöhte Querungsbedarfe. Die Planung für den Inselepark wurde bereits so angepasst, dass die Zahl dieser Querungsstellen verringert wurde (siehe Karte). Die Querungsstellen sind so auszugestalten, dass der Radverkehr aufmerksam gemacht wird.



HH-Mitte #10

A0g | Hauland, Kükenbracksweg, Weg zum König-Georg-Deich

Länge: 580 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, anbaufrei



Belag

Asphalt

Führungsform

kombinierter Fuß- und Radweg



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 3,50 m

Kfz-Verkehrsstärke

kein Kfz-Verkehr zugelassen

Höchstgeschwindigkeit

kein Kfz-Verkehr zugelassen

Busverkehr

kein Kfz-Verkehr zugelassen

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

670.000 Euro (netto, ohne die bereits hergestellten Unterführungen)



Grunderwerb

für Vollausbau inklusive Gehweg ggf. auf Teilstücken notwendig

Beleuchtung

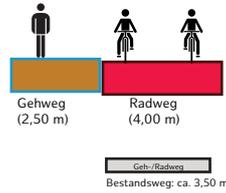
im Abschnitt südlich der Unterführungen erforderlich



Besonderheiten

Im Zuge des Rückbaus der alten Trasse der B75 (Wilhelmsburger Reichstraße) und des Neubaus des Knotenpunkts Kornweide/ B75 wird die vorhandene Verbindung über den Kükenbracksweg und den parallel zum Wetteren verlaufenden Weg über einen neu angelegten Weg mit der Straße Hauland verbunden. Dies beinhaltet auch eine neue Unterführung der kreuzenden Bahnstrecke (als Ersatz für die frühere Unterführung der B75). Vorgesehen ist die neue Wegeverbindung als kombinierter Geh- und Radweg mit einer Gesamtbreite von 3,50 m, was einem eingeschränkten Radschnellwegstandard entspricht. Langfristig ist eine Erweiterung zu prüfen.

Querschnitt



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Führung des Radverkehrs auf einem Zweirichtungsradweg mit parallelem Gehweg.

Die Anlage des Gehwegs wird aufgrund des vorhandenen Fußverkehrsaufkommens als notwendig erachtet und sollte in jedem Fall geprüft werden, ggf. in Verbindung mit dem IBA-Quartier am Haulander Weg.

Konflikte



Eine Verbreiterung des Bestandsweges und insbesondere die Anlage eines parallelen Gehwegs hätte Eingriffe in den Grün- und Gehölzbestand oder die Wetteren zur Folge.



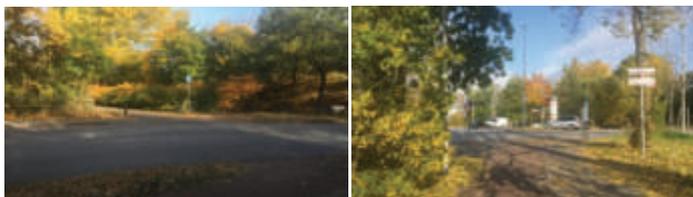
Zielbild straßenbegleitender Zweirichtungsradweg mit Gehweg (Bsp. Pergolenviertel Hamburg; Quelle: ARGUS)

Fokuspunkt #1: König-Georg-Deich

Länge: 340 m

Bestandssituation

Vom kombinierten Fuß- und Radweg aus Norden kommend müssen Radfahrende zunächst den König-Georg-Deich queren, was aufgrund der Kurvenlage und damit verbundenen schlechten Sichtverhältnisse problematisch ist. Anschließend folgt nach kurzer Steigung die Querung der Straße Brücke des 17. Juni, die im Bestand mit einer Mittelinsel ausgestattet ist. Angesichts der hohen Kfz-Verkehrsmenge ist dies vielfach mit längeren Wartezeiten verbunden, die angesichts des hohen Schwerverkehrsanteils keine attraktive Situation darstellen.



Ortslage, Umfeld

innerorts, anbaufrei



Kfz-Verkehrsstärke

Brücke des 17. Juni: rd. 13.000 Kfz/Tag

König-Georg-Deich: rd. 5.000 Kfz/Tag (Zählung 2018)

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

über den König-Georg-Deich verkehrt eine Buslinie (tagsüber 20-Minuten-Takt), über die Straße Brücke des 17. Juni zwei Buslinien (10- bzw. 20-Minuten-Takt)

Natur und Landschaft

keine Schutzgebiete oder besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen betroffen



Umsetzung Radschnellweg

Um Wartezeiten für den Radverkehr an den beiden bestehenden Querungssituationen zu vermeiden, ist eine planfreie Querung des gesamten Bereichs anzustreben. Die ursprüngliche Idee einer Kombination aus Unterführung (unter der Straße Brücke des 17. Juni) und Brücke (über den König-Georg-Deich) wurde verworfen, da die dafür erforderlichen Rampenlängen nicht in Einklang zu bringen sind. Hingegen wird eine Unterführung unter dem gesamten Knotenpunkt vorgeschlagen, der eine direkte Verbindung zwischen der Alten Harburger Elbbrücke und dem Weg Richtung Kornweide herstellt. Er lässt sich im überwiegenden Teil mit einer Rampenneigung von maximal 3 % realisieren. Zudem wird vorgeschlagen, den Tunnel nur unterhalb der Bestandsstraßen geschlossen zu bauen und ansonsten mit einer breiten Böschung offen zu gestalten. Ein geschlossener Tunnel in der hier erforderlichen Länge sollte aus Gründen der sozialen Sicherheit und der fehlenden Attraktivität vermieden werden. Ausreichend Fläche für die Anlage eines parallelen Gehwegs ist vorhanden, die Notwendigkeit ist zu prüfen.

Der Anschluss an den König-Georg-Deich erfolgt durch einen zusätzlichen Zweirichtungsradweg parallel zum Tunnel. Darüber wäre auch der Knotenpunkt zur Straße Brücke des 17. Juni zu erreichen, alternativ für die von Süden kommenden Radfahrenden über den Buschwerder Hauptdeich.

Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Nutzerpotenzial pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

4.610.000 Euro (netto)

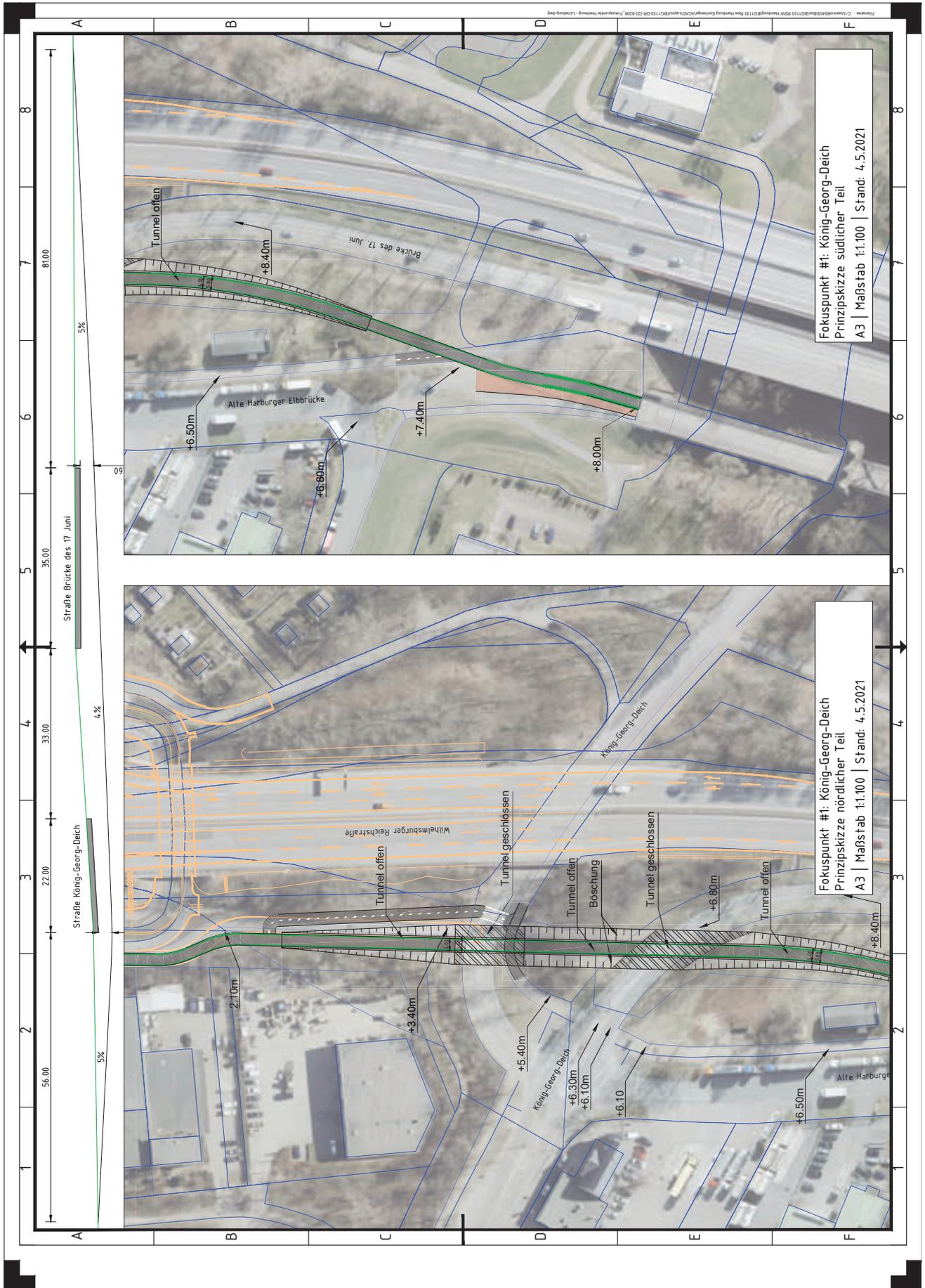


Grunderwerb

ggf. erforderlich

Herausforderungen/Abhängigkeiten

Im nächsten Planungsschritt sind weitere Parameter bezüglich der Herstellung der Unterführung abzuklären und mit den betroffenen Behörden abzustimmen, etwa die Bodenbeschaffenheit oder die (ggf. schützenswerte) Vegetation.



HH-Mitte #11

A0h | Alte Harburger Elbbrücke

Länge: 610m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, anbaufrei



Belag

Asphalt, Pflaster

Führungsform

kombinierter Fuß- und Radweg



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

4,50 m - 8,50 m

Kfz-Verkehrsstärke

kein Kfz-Verkehr zugelassen

Höchstgeschwindigkeit

kein Kfz-Verkehr zugelassen

Busverkehr

kein Kfz-Verkehr zugelassen

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurzfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

230.000 Euro (netto)



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

vorhanden



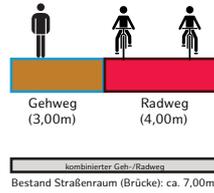
Besondere Maßnahme

Im Bestand werden Fuß- und Radverkehr ohne Trennung über die Alte Harburger Elbbrücke geführt. Um mögliche Konflikte zu vermeiden, wird zur Einrichtung des Radschnellwegs demgegenüber eine getrennte Führung vorgeschlagen.

Besonderheiten

Der Knotenpunkt Neuländer Hauptdeich/ Nartenstraße/ Hannoversche Straße als südlicher Abschluss dieses Abschnitts ist Bestandteil einer Überplanung im Zuge des Ausbaus der Veloroute 11. Die Führung des Radverkehrs über den neuen Knotenpunkt wird im Steckbrief Harburg#1 beschrieben.

Querschnitt



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Die Brücke bietet schon im Bestand aufgrund ihrer Breite sehr gute Bedingungen für Fuß- und Radverkehr. Um Konflikte zu verringern, sollte ein Zweirichtungsradweg und westlich davon ein Gehweg markiert werden.

Konflikte



Im Bereich der südlichen Zuwegung zur Brücke wäre die Anlage eines Zweirichtungsradwegs mit parallelem Gehweg mit einem Eingriff in mindestens eine der beiden angrenzenden Baumreihen verbunden. Alternativ könnte der Fußverkehr auch über den weiter westlich verlaufenden Bestandsweg geführt werden. Südlich der Alten Harburger Elbbrücke ist der Weg teilweise mit denkmalgeschütztem Kopfsteinpflaster belegt. Hier ist eine Abstimmung erforderlich, welche Möglichkeiten bestehen, Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen.

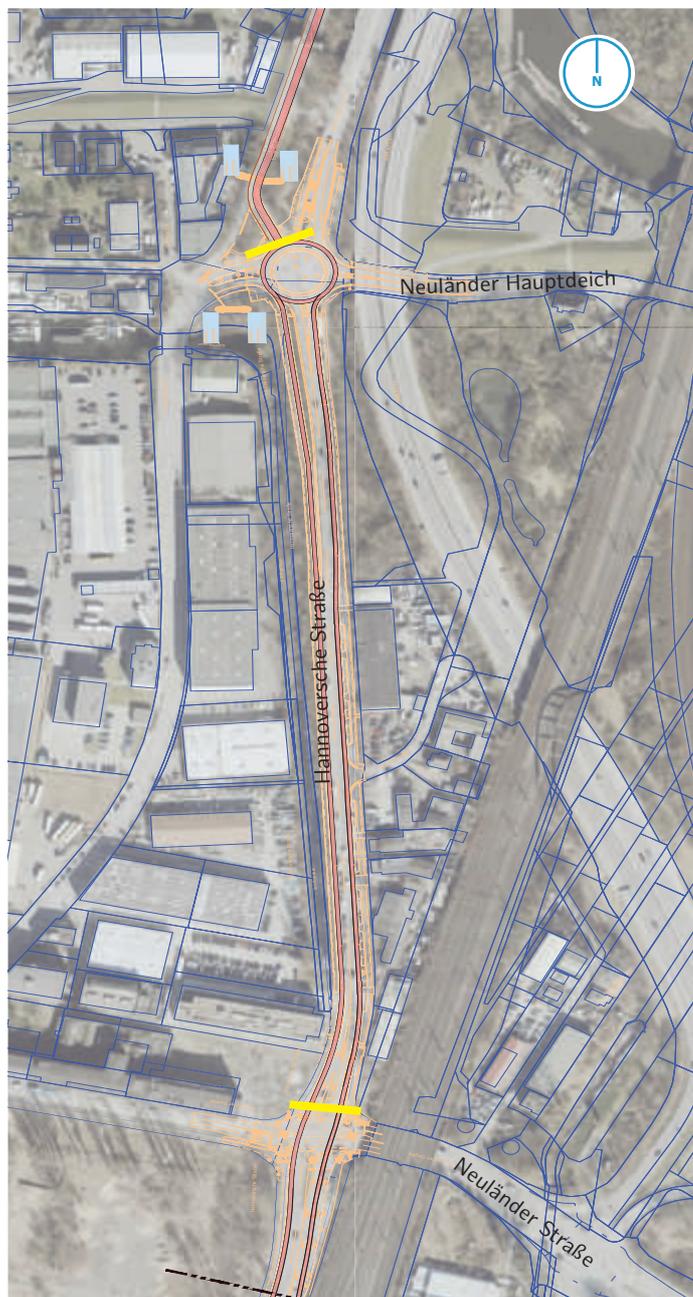


Zielbild Brücke mit Trennung von Rad- und Gehweg (Bsp. aus Kopenhagen; Quelle: ARGUS)

Harburg #1

A1a | Hannoversche Straße (zwischen Neuländer Hauptdeich und Neuländer Straße)

Länge: 550 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, Gewerbegebiet



Belag

Asphalt, Kopfsteinpflaster

Führungsform

beidseitiger Hochbordradweg



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

19,50 m | 10,50 m

Kfz-Verkehrsstärke

rd. 7.000 Kfz/Tag (Zählung 2014)

Höchstgeschwindigkeit

30 km/h

Busverkehr

3 Buslinien

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



kurzfristig (bauliche Umsetzung läuft)

Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

50.000 Euro (netto, ohne Straßenbau-
maßnahmen der Veloroutenplanung)



Grunderwerb

wird im Rahmen der Veloroutenplanung betrachtet

Beleuchtung

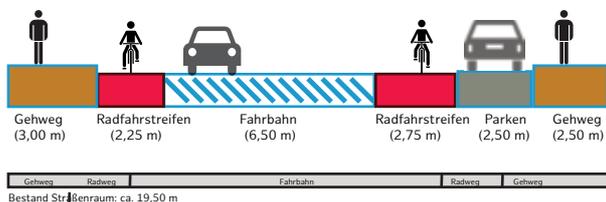
vorhanden



Besondere Maßnahmen

Im Bestand stellt der Knotenpunkt Hannoversche Straße/ Neuländer Hauptdeich/ Nartenstraße ein Haupthindernis für das zügige Vorankommen für Radfahrende dar. Dieses wird durch die vorliegende Planung eines Kreisverkehrsplatzes insofern deutlich verbessert, als die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in der Regel mit geringeren Wartezeiten verbunden ist und vor allem auch das Linksabbiegen für die Radfahrenden deutlich erleichtert. Allerdings müsste bei offener Prüfung unterschiedlicher Knotenpunktformen auch berücksichtigt werden, dass das Fahren im Mischverkehr bei den vorhandenen Kfz-Verkehrsstärken in punkto Sicherheit und Komfort kritisch zu bewerten ist und eine Trennung vom Kfz-Verkehr im Sinne einer „By-pass-Lösung“ für den Radverkehr zu favorisieren wäre. Die Übernahme der vorliegenden Veloroutenausbauplanung ist jedoch die pragmatische Lösung angesichts der Tatsache, dass der Planungsprozess bereits abgeschlossen ist und der Umbau des Knotenpunkts bevorsteht.

Querschnitt



Radfahrstreifen (Standard-Nr. 4)

Der vorhandene Straßenraum mit den unterdimensionierten Hochbordradwegen wird neu geordnet und dadurch Platz für beidseitige Radfahrstreifen geschaffen. Im nördlichen Teil wird der Radverkehr westlich weiterhin auf einem Hochbordradweg geführt, da bei anderen Führungsformen die bestehende Baumreihe hätte weichen müssen. Das bisherige Parken am Fahrbahnrand wird in Parkständen auf der Ostseite angeordnet.

Konflikte

Mit der Unterbindung des Fahrbahnrandparkens ist trotz der Kompensation durch neue Parkstände eine Reduzierung des ruhenden Verkehrs verbunden.

Besonderheiten

Der Abschnitt ist Teil der Veloroute 11 mit den entsprechenden Ausbauplanungen. Diese sehen die beidseitige Anlage von Radfahrstreifen in der ReStra-Regelbreite von 2,25 m vor. Dies stellt nur den reduzierten Standard für Radschnellverbindungen dar, allerdings ergab die Planung insbesondere aufgrund des vorhandenen Baumbestandes keine bessere Lösung. Zudem zeigte die Prüfung im Zuge der Variantenbetrachtung, dass die untersuchten Alternativen zur Hannoverschen Straße (Schlachthofstraße, Communionweg) mit mehr Nachteilen verbunden wären.



Zielbild Radfahrstreifen (Bsp. Langenfelder Damm, Hamburg; Quelle: ARGUS)

Harburg #2

A1a | Hannoversche Straße (zwischen Neuländer Straße und Buxtehuder Straße)

Länge: 900 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, Gewerbegebiet



Belag

Asphalt

Führungsform

beidseitiger Hochbordradweg, teilweise Radfahrstreifen



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 23,00 m | 10,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

ca. 19.000 Kfz/Tag (Zählung 2014)

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

eine Buslinie im südlichen Teil des Abschnitts, tagsüber 10-Minuten-Takt

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



kurzfristig (bauliche Umsetzung läuft)

Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten



80.000 Euro (netto, ohne Straßenbau-
maßnahmen der Veloroutenplanung)

Grunderwerb

wird im Rahmen der Veloroutenplanung betrachtet

Beleuchtung

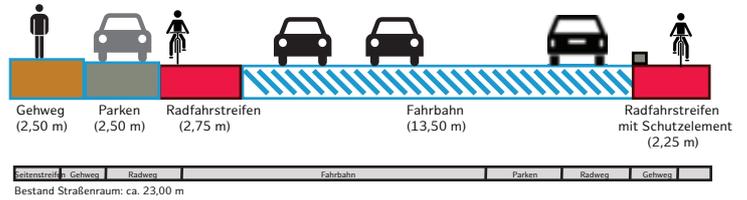
vorhanden



Besonderheiten

Der Abschnitt ist Teil der Veloroute 11 mit den entsprechenden Ausbauplanungen. Diese sehen die beidseitige Anlage von Radfahrstreifen in der ReS-tra-Regelbreite von 2,25 m vor, teilweise mit einer baulichen Abtrennung von der Fahrbahn im Sinne eines „geschützten“ Radfahrstreifens. Dies stellt nur den reduzierten Standard für Radschnellverbindungen dar, allerdings ergab die Planung insbesondere aufgrund der vorhandenen Kfz-Verkehrsmenge und des verfügbaren Raums keine bessere Lösung. Zudem zeigte die Prüfung im Zuge der Variantenbeurteilung, dass die untersuchten Alternativen zur Hannoverschen Straße (Schlachthofstraße, Communionweg) mit mehr Nachteilen verbunden wären.

Querschnitt



Radfahrstreifen

(Standard-Nr. 4)

Der vorhandene Straßenraum mit den unterdimensionierten Hochbordradwegen wird neu geordnet und dadurch Platz für beidseitige Radfahrstreifen geschaffen. Auf der Ostseite zur Bahnstrecke ist kein paralleler Gehweg vorgesehen, auf der Westseite zusätzlich teilweise Längsparkstände.

Konflikte

Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.



Zielbild Radfahrstreifen

(Bsp. Langenfelder Damm, Hamburg; Quelle: ARGUS)

Harburg #3

A1a | Hannoversche Straße, Walter-Dudek-Brücke

Länge: 330 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, Hauptverkehrsstraßen, Bahnhof



Belag

Asphalt (Fahrbahn), Pflaster (Nebenfläche)

Führungsform

Hochbordradwege, teilweise Radfahrstreifen



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

25,00 m (Walter-Dudek-Brücke) | 16,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

rd. 28.500 Kfz/Tag (Zählung 2015)

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

zahlreiche Buslinien, Ausfahrt ZOB Harburg in unmittelbarer Nähe

Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurzfristig (Planungen zum „Doppelknoten“ abgeschlossen)



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

120.000 Euro (netto, ohne Straßenbaumaßnahme im Rahmen der Umbauplanung „Doppelknoten“)



Grunderwerb

wird im Zuge der Planung „Doppelknoten“ geklärt

Beleuchtung

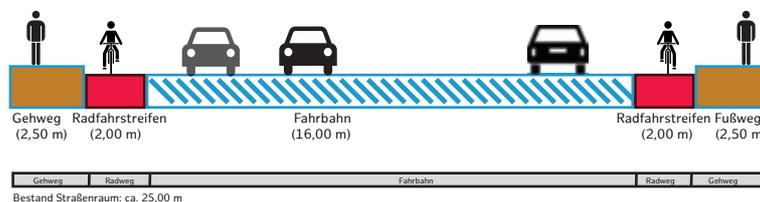
vorhanden



Besondere Maßnahme

Für den in diesem Abschnitt liegenden sog. „Doppelknoten“ (Hannoversche Straße, Buxtehuder Straße, Moorstraße) liegen als Ergebnis eines langjährigen Prozess final abgestimmte Ausbauplanungen vor. Die unterschiedlichen Raumansprüche verschiedener Verkehrsteilnehmer an diesem komplexen Knotenpunkt (u. a. ZOB-Busverkehr, hohe Verkehrszahlen beim Kfz-, Rad- und Fußverkehr) haben dazu geführt, dass die vorgesehenen Radfahrstreifen bzw. Hochbordradwege nicht dem Standard für Radschnellverbindungen entsprechen. Zudem sind in südlicher Richtung drei Straßeneinmündungen zu queren, mit entsprechend langen Wartezeiten für die Radfahrenden. Diese Planungen zumindest kurzfristig für den Radschnellweg zu übernehmen ist jedoch die pragmatische Lösung angesichts des langen und abgeschlossenen Planungsprozesses. Die langfristig bessere Variante für eine angemessene Führung des Radverkehrs könnte eine neue Brücke über die Gleisanlagen sein, entweder nördlich an die Walter-Dudek-Brücke angehängt oder diagonal in ungefähre Luftlinienverbindung zwischen Hörstener Straße und Seevestraße.

Querschnitt Walter-Dudek-Brücke



Radfahrstreifen / straßenbegleitender Einrichtungsradweg (Standard-Nr. 4/ 3)

Entsprechend der Planungen zum „Doppelknoten“ wird eine beidseitige Führung des Radverkehrs mittels Radfahrstreifen und Aufleitung auf den bestehenden Hochbordradweg vorgesehen, um am anschließenden Knotenpunkt in einen Zweirichtungsradweg westlich der Hörstener Straße überzugehen (siehe Steckbrief Harburg#4). Entsprechend ist für die Radfahrenden in Süd-West-Richtung eine optimierte Querung des Knotenpunktes Hörstener Straße/Walter-Dudek-Brücke herzustellen. Für den Fußverkehr ist parallel ein ausreichend dimensionierter Gehweg geplant. Die Anbindung an die geplante Fahrradstation nordwestlich der Walter-Dudek-Brücke ist zu gewährleisten.

Konflikte



Auf der Nebenfläche östlich der Hannoverschen Straße zwischen der Brücke Hannoversche Straße und der Walter-Dudek-Brücke ist aufgrund des dortigen Zugangs zum Bahnhof und dem geplanten Fahrradparkhaus mit erhöhtem Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.



Zielbild Radfahrstreifen (Bsp. Langenfelder Damm, Hamburg; Quelle: ARGUS)

Harburg #4

A1a | Hörstener Straße (zwischen Walter-Dudek-Brücke und Wetterstraße)

Länge: 560 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, anbaufrei



Belag

Asphalt (Fahrbahn), Pflaster (Nebenfläche)

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr, teilweise beidseitige Hochbordradwege



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

12,50 m | 6,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

mittel (ca. 7.000 Kfz/Tag Zählung 2007)

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

zwei Buslinien verkehren bis Schlachthofbrücke

Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

260.000 Euro (netto)



Grunderwerb

voraussichtlich nicht erforderlich

Beleuchtung

vorhanden



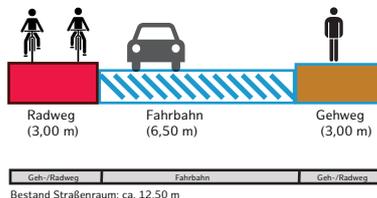
Besondere Maßnahme

Am Knotenpunkt Schlachthofbrücke sollte der Radschnellweg eine bevorrechtigte Führung erhalten, unterstützt durch eine Aufpflasterung des Einmündungsbereichs, um diesen Vorrang zu verdeutlichen.

Konflikte

Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.

Querschnitt



Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 2)

Aufgrund der unmittelbaren Lage an den Gleisen, umfangreichem Baumbestand oder anderen Flächenrestriktionen erscheint eine Verbreiterung des Straßenraums nicht möglich zu sein. Da die Hörstener Straße als Zufahrt zum Gewerbegebiet zudem einen hohen Anteil an Schwerverkehr aufweist, ist auch eine Reduzierung der Fahrbahn nicht ohne Probleme möglich. Somit bleibt nur die Möglichkeit, den Radschnellweg im reduzierten Standard umzusetzen und auf einen parallelen Gehweg zu verzichten, was angesichts des vorhandenen Gehwegs auf der gegenüberliegenden Straßenseite als vertretbar eingestuft wird.

Im nördlichen Teil ist ein separater Gehweg jedoch erforderlich, da dort ein Zugang zur S-Bahnstation liegt. Die dafür benötigte Fläche kann entweder die bestehende Parkbucht, die zweistreifige Fahrbahn oder die an dieser Stelle weiträumigere Böschung zur Bahnstrecke liefern.



Zielbild straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Bsp. aus Weurt/Niederlande)

Harburg #5

A1c | Hörstener Straße (zwischen Wetternerstraße und Abzweigung Umspannwerk)

Länge: 340 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, Gewerbegebiet



Belag

Asphalt (Fahrbahn), Pflaster (Nebenfläche)

Führungsform

nur einseitiger Hochbordradweg



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

19,00 m | 7,50 m

Kfz-Verkehrsstärke

niedrig, erhöhter Schwerverkehrsanteil

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Naturschutz

Ausgleichsfläche „Gehölzentwicklung“ auf ehem. Bahndamm (für Güterbahn Hamburg 1991)



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

3.450.000 Euro (netto)



Grunderwerb

ggf. zur Verbreiterung des Straßenraums erforderlich

Beleuchtung

vorhanden



Konflikte

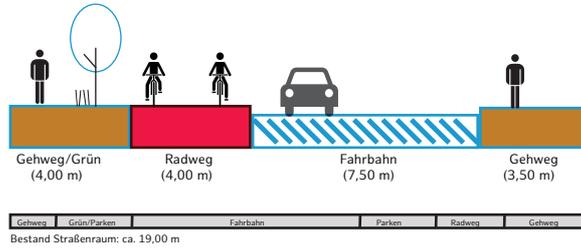


Je nach Neuaufteilung des Straßenraums ist von einer Verringerung der Zahl der Parkstände für den ruhenden Verkehr auszugehen.



Der Baumbestand auf der Südseite der Hörstener Straße steht teilweise der Anlage eines den Standards entsprechenden Radwegs entgegen.

Querschnitt



Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 2)

Aufgrund der hohen Zahl an Grundstückszufahrten und einmündenden Straßen auf der Nordseite der Hörstener Straße und des besseren Übergangs in die südlich und nördlich anschließenden Abschnitte (siehe Steckbriefe Harburg#4 und Harburg#6) wird die Anlage eines Zweirichtungsradwegs auf der Südseite bevorzugt. Hierzu ist ein vollständiger Umbau des Straßenraums erforderlich, der es auch ermöglichen würde, den südlich gelegenen Baumbestand zu erhalten bzw. den dortigen Gehweg zu verbreitern.

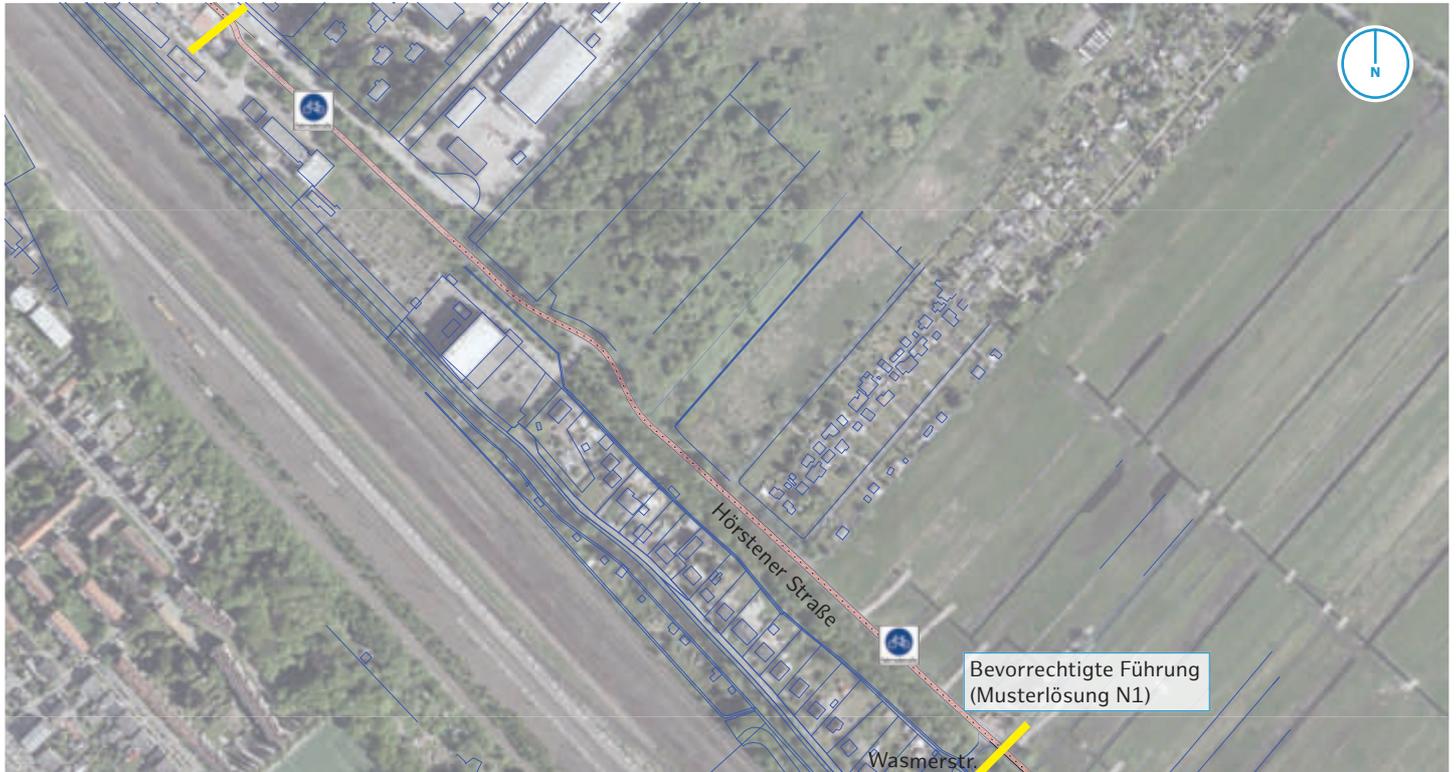


Zielbild straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Bsp. aus Weurt/Niederlande)

Harburg #6

A1c | Hörstener Straße (zwischen Abzweigung Umspannwerk und Wasmerstraße)

Länge: 770 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, anbaufrei



Belag

Asphalt

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

4,50 m

Kfz-Verkehrsstärke

gering (Durchfahrt nur für Anlieger zugelassen)

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Naturschutz

Ausgleichsflächen südlich des Bestandsweges (alter Bahndamm), teilweise auch nördlich (Sondervermögen Naturschutz)



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



kurz- bis mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

570.000 Euro (netto)



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

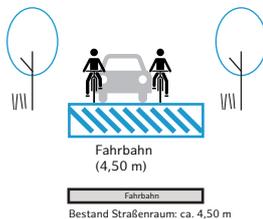
Einrichtung in Einklang mit dem Natur- und Landschaftsschutz



Konflikte

Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.

Querschnitt



Fahrradstraße

(Standard-Nr. 7)

In diesem Abschnitt wird die Einrichtung einer Fahrradstraße vorgeschlagen. Die Bestandsbreite dieser Nebenfahrbahn, die in eine wenig befahrene Straße Richtung Kanzlershof übergeht, gibt dem Radverkehr im Mischverkehr ausreichend Platz. Angesichts der geringen Fußverkehrsmenge wird ein paralleler Gehweg nicht für nötig erachtet, zumal damit deutliche Eingriffen in die umliegenden Grün- und Gehölzbestände verbunden wäre.



Zielbild Fahrradstraße ohne Gehweg (Bsp. aus Nijmegen/ Niederlande)

Harburg #7

A1d | Feldweg zwischen Hörstenerstraße und Kanzlershofer Weg

Länge: 630 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
außerorts, ländlich



Belag
unbefestigt

Führungsform
Feldweg, keine gewidmeter Verkehrsfläche



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn
ca. 4,00 m breiter Weg

Kfz-Verkehrsstärke

kein Kfz-Verkehr zugelassen

Höchstgeschwindigkeit

kein Kfz-Verkehr zugelassen

Busverkehr

kein Kfz-Verkehr zugelassen

Naturschutz

Weg liegt zwischen Ausgleichsflächen
(alter Bahndamm südlich, Sondervermögen
Naturschutz nördlich)



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

650.000 Euro (netto)



Grunderwerb

zu prüfen, in welcher Breite öffentliche Fläche vorhanden ist

Beleuchtung

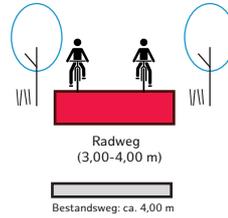
Einrichtung in Einklang mit dem Natur- und Landschaftsschutz



Besondere Maßnahmen

Der Radschnellweg sollte im Bereich der Einmündungen des hier dargestellten Abschnitts in die umliegenden Straßen (Hörstener Straße, Kanzlershofer Weg) bevorrechtigt geführt und dies durch entsprechende Aufpflasterung (der dann wartepflichtigen Straßen) verdeutlicht werden.

Querschnitt



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Der vorhandene Feldweg bietet ausreichend Fläche für die Anlage eines Zweirichtungsradweges, möglicherweise in Teilen aber nur im reduzierten Standard. Die Freigabe für landwirtschaftliche Fahrzeuge wird als vertretbar eingestuft. Angesichts der geringen Fußverkehrsmenge wird ein paralleler Gehweg nicht für nötig erachtet, zumal damit deutliche Eingriffen in die umliegenden Grün- und Gehölzbestände verbunden wäre.

Konflikte



Die Anlage eines neuen Weges steht im Konflikt mit dem Schutz der umliegenden Landschaft, die einen besonderen Schutzstatus aufweist. Daher sind bauliche Anlagen, die über die Bestandsbreite des Weges gehen, zu vermeiden.



Zielbild Zweirichtungsradweg ohne Gehweg (Bsp. aus Nijmegen/Niederlande)

Harburg #8

A1d, A1e | Kanzlershofer Weg, Kanzlershof (bis Vorderkamp)

Länge: 240 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, halbseitig bebaut (Wohnen)



Belag

Asphalt

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

6,00 m - 10,50 m | 5,50 m - 6,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

mittel

Höchstgeschwindigkeit

30 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Naturschutz

Ausgleichsfläche auf altem Bahndamm wird gequert (Unterführung ehem. Bahnbrücke)



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurzfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

920.000 Euro (netto)



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

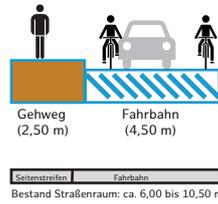
vorhanden



Optimierungsvariante

Eine Möglichkeit, den Radschnellweg unabhängig vom bestehenden Straßenraum und damit möglichen Konflikten mit dem Kfz-Verkehr zu führen, bietet die Nutzung des ehemaligen Bahndamms, der rd. 400 m südlich der Einmündung Vorderkamp von der Straße Kanzlershof aus ansteigt und – unter Nutzung des bestehenden Brückenbauwerks über den Kanzlershofer Weg – am Knotenpunkt Hörstener Straße/ Wasmerstraße wieder das Höhenniveau der Bestandsstraßen erreicht. Er würde dem Radverkehr somit ein kreuzungsfreies Fortkommen mit attraktiven Ausblicken in die Umgebung ermöglichen. Allerdings stehen dem der hohe bauliche Aufwand, die zu überwindenden Höhendifferenzen sowie naturschutzrechtliche Bedenken entgegen (die Fläche des alten Bahndamms ist als Ausgleichsfläche eingestuft).

Querschnitt



Fahrradstraße

(Standard-Nr. 7)

Erhalt der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, abgesichert durch Einrichtung einer Fahrradstraße. Der Vorrang des Radverkehrs sollte durch eine Reduzierung der Fahrbahnbreite zum Zwecke einer Beruhigung des Kfz-Verkehrs verdeutlicht werden. Zudem bietet dies die Möglichkeit zur Anlage eines parallelen Gehwegs.

Die Fahrradstraße ist bevorrechtigt zu führen, daraus resultierende Gefahrenstellen sollten baulich entschärft werden (z. B. durch Aufpflasterung der Zufahrten).

Konflikte



Konflikte mit dem Kfz-Verkehr sind insbesondere im Bereich der abknickenden Straßen zu erwarten.

Hier sollte erstens der Radverkehr bevorrechtigt und dies zweitens durch bauliche Maßnahmen (z. B. Aufpflasterungen der künftig wartepflichtigen Zufahrten) verdeutlicht werden.



Zielbild Fahrradstraße mit Gehweg
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Harburg #9

A1e | Kanzlershof, Seevedeich (bis Wagenwerkweg)

Länge: 780m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, weitgehend anbaufrei



Belag

Asphalt

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

4,50 - 5,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

gering

Höchstgeschwindigkeit

30 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Naturschutz

verläuft südlich des Rönneburger Moors
(Biotop und Ausgleichsfläche)



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurzfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

510.000 Euro (netto)



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

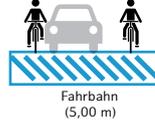
teilweise vorhanden, teilweise in Einklang mit Natur- und Landschaftsschutz umzusetzen



Optimierungsvariante

Eine Möglichkeit, den Radschnellweg unabhängig vom bestehenden Straßenraum und damit möglichen Konflikten mit dem Kfz-Verkehr zu führen, bietet die Nutzung des ehemaligen Bahndamms, der rd. 400 m südlich der Einmündung Vorderkamp von der Straße Kanzlershof aus ansteigt und – unter Nutzung des bestehenden Brückenbauwerks über den Kanzlershofer Weg – am Knotenpunkt Hörstener Straße/ Wasmerstraße wieder das Höhenniveau der Bestandsstraßen erreicht. Er würde dem Radverkehr somit ein kreuzungsfreies Fortkommen mit attraktiven Ausblicken in die Umgebung ermöglichen. Allerdings stehen dem der hohe bauliche Aufwand, die zu überwindenden Höhendifferenzen sowie naturschutzrechtliche Bedenken entgegen (die Fläche des alten Bahndamms ist als Ausgleichsfläche eingestuft).

Querschnitt



Fahrbahn
Bestand Straßenraum: ca. 5,00 m

Fahrradstraße

(Standard-Nr. 7)

Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt, unterstützt durch Einrichtung einer Fahrradstraße. Die Bestandsbreite (zwischen 4,00 und 5,00 m) ist ausreichend und kann zur sicheren Führung des Radverkehrs bei geringem Kfz-Verkehr genutzt werden.

Konflikte

Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.



Zielbild Fahrradstraße
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)