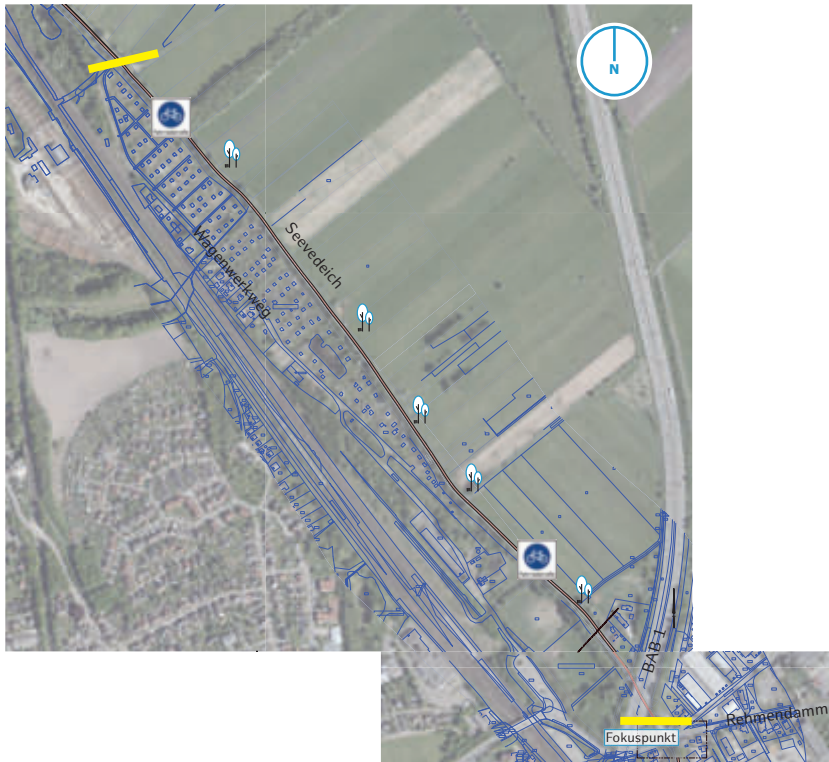


Seevetal #1

A1f | Seevedeich (zwischen Wagenwerkweg und Rehmendamm)

Länge: 1.570 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, ländlicher Raum



Belag

Asphalt

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 3,00 - 3,50 m

Kfz-Verkehrsstärke

gering (Privatweg)

Höchstgeschwindigkeit

30 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Naturschutz

verläuft südlich des Rönneburger Moors
(Biotop und Ausgleichsfläche)



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

2.190.000 Euro (netto,
ohne Verbreiterungen)



Grunderwerb

Eigentümer des Weges ist der Harburger Deichverband. Je nach Trägerschaftsmodell könnte hier auch ein Grunderwerb in Frage kommen.

Beleuchtung

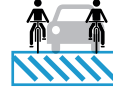
in Einklang mit dem Natur- und Landschaftsschutz umzusetzen



Besonderheit

Für eine komfortable Radverkehrsverbindung und zur Erreichung des Radschnellwegestands wäre auch eine Verbreiterung des Seevedeichs wünschenswert. Da es sich hier jedoch um ein Baudenkmal handelt, sind Eingriffe in den Bestand grundsätzlich kritisch zu bewerten. Welche Maßnahmen konkret möglich sind, ist im Einzelfall zu prüfen.

Querschnitt



Fahrbahn
(3,00-4,00m)

Fahrbahn

Bestand Straßenraum: ca. 3,00 bis 4,00m

Fahrradstraße

(Standard-Nr. 7)

Aufgrund der geringen Kfz-Verkehrstärke ist eine separate Führung des Radverkehrs nicht erforderlich, zudem aufgrund des knappen Platzes auch kaum realisierbar. Daher wird eine Fahrradstraße vorgeschlagen, also die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Der Straßenzustand ist schlecht (u.a. Absacken der Oberfläche), hier sollte eine Grundinstandsetzung durchgeführt werden.

Konflikte



Die für die Erreichung des Radschnellwegestands wünschenswerte Verbreiterung des Bestandsweges steht im Konflikt mit dem angrenzenden, besonders geschützten Natur- und Landschaftsraum. Ggf. besteht in dieser Hinsicht bereits bei einer Befestigung/ Neuanlage des bestehenden Straßenkörpers Klärungsbedarf mit der Naturschutzbehörde.



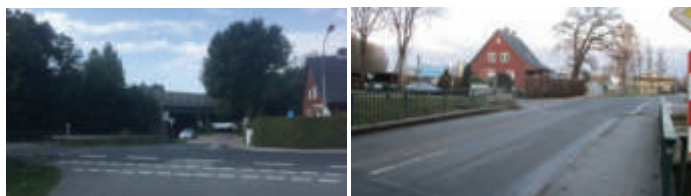
Zielbild Fahrradstraße
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Fokuspunkt #2: Rehmendamm

Länge: 80 m

Bestandssituation

Die Straße Seevedeich quert den Rehmendamm nahe der Autobahnbrücke und der Bahnstation Meckelfeld. Der Rehmendamm stellt eine wichtige Verbindung von Meckelfeld in die Umgebung dar und ist entsprechend kfz-verkehrsbelastet. Der Knotenpunkt ist zudem von beiden Seiten aus schlecht einsehbar und stellt daher ein erhebliches Hindernis für eine sichere und komfortable Radverkehrsführung dar.



Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet



Kfz-Verkehrsstärke

mittel

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

auf dem Rehmendamm verkehrt die (Schul-)Buslinie 548 mit wenigen Fahrten am Tag

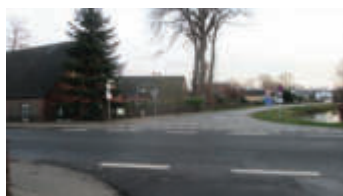
Natur und Landschaft

keine Schutzgebiete oder besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen betroffen



Umsetzung Radschnellweg

Um die bestehende Querungssituation zu verbessern, die mit längeren Wartezeiten und einer schlechten Einsehbarkeit verbunden ist, wird die Einrichtung einer Mittelinsel vorgeschlagen, die eine Querung in zwei Zügen ermöglicht. Eine Signalisierung wird nicht für nötig erachtet, könnte aber in einem späteren Schritt folgen. Die aus der Anlage einer Mittelinsel folgende Verbreiterung der Fahrbahn des Rehmendamms ist mit der Bestandsbrücke nicht realisierbar. Somit würde hier ein Brückenneubau erforderlich. Als weitere Herausforderung stellt sich die Verbindung von diesem Fokuspunkt nach Westen dar, die aufgrund der hinter der Autobahnbrücke liegenden Bahnstation und dem Siedlungsgebiet Meckelfeld als wichtiger Anschluss an den Radschnellweg anzusehen ist. Diesen Zweck könnte ein Zweirichtungsradweg auf der Nordseite des Rehmendamms erfüllen, der auch in die Planung des Brückenneubaus einbezogen werden könnte. Dagegen lässt die bestehende Autobahnunterführung (siehe Foto) die Anlage einer adäquaten Radverkehrsinfrastruktur nicht zu. Hier müsste ein separater Durchstich neben der bestehenden Unterführung erfolgen, der mit entsprechend hohem baulichen Aufwand und Kosten verbunden wäre.



Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotenzial pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

670.000 Euro (netto, inklusive Brückenneubau)

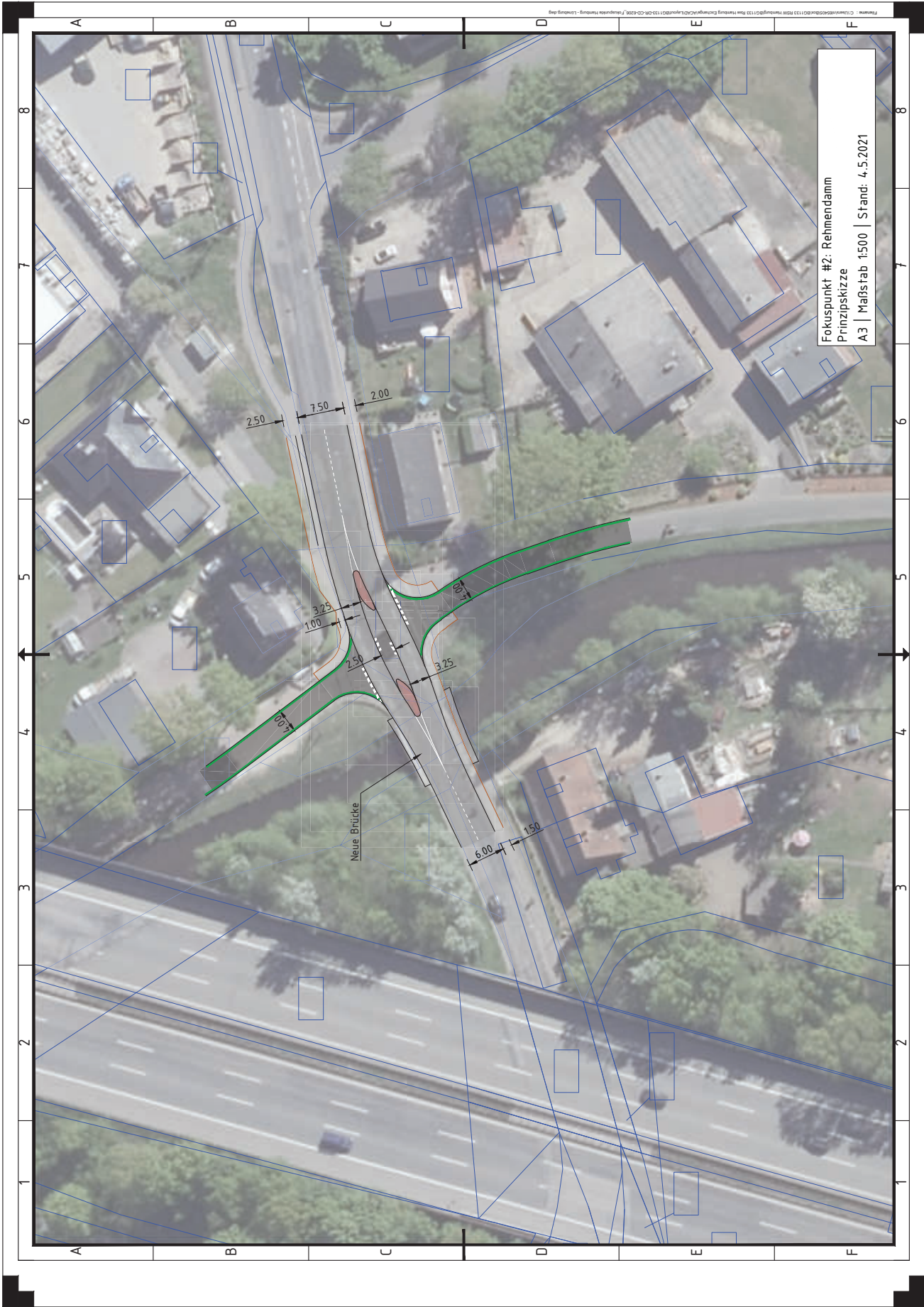


Grunderwerb

ggf. erforderlich (Verbreiterung der Brücke)

Herausforderungen/Abhängigkeiten

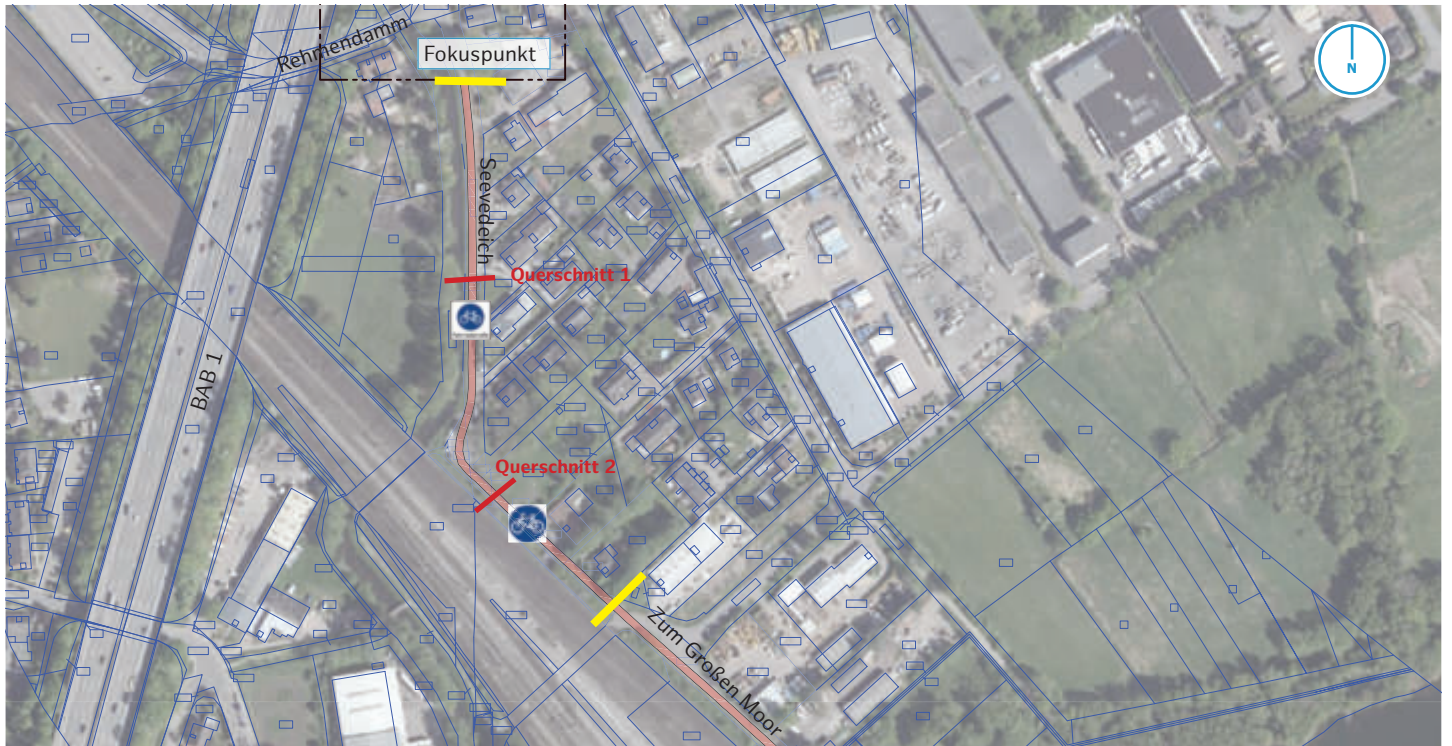
Weiter zu konkretisieren und abzustimmen sind die Möglichkeiten eines Brückenneubaus, um eine Mittelinsel realisieren zu können. Ggf. kann dies mit einer notwendigen Instandsetzung verbunden werden. Darüber hinaus sind keine größeren Umbauten am Knotenpunkt zu tätigen. Die Möglichkeiten für einen neuen Durchstich unter der Autobahn sind zu prüfen.



Seevetal #2

A2a | Seevedeich (zwischen Rehmendamm und Zum Großen Moor)

Länge: 310 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, halbseitig bebaut (Wohnen)



Belag

Asphalt

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr bzw.
kombinierter Geh- und Radweg



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 4,50m (Straße) bzw. ca. 3,00m (Weg)

Kfz-Verkehrsstärke

gering

Höchstgeschwindigkeit

30 km/h

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

ggf. im Bereich des Weges erforderlich

Beleuchtung

vorhanden



Rückfallebene

Sollte die favorisierte Führung des Radschnellwegs am See im Großen Moor vorbei (siehe Steckbrief Seevetal#4), zu der der hier dargestellte Abschnitt gehört, nicht umsetzbar sein (etwa aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes), so bestünde die Alternativverbindung darin, dem Rehmendamm bis zur Abzweigung Grüner Damm nach Osten zu folgen und dann über Grüner Damm und Deichstraße die Hörstener Straße zu erreichen, an der sie mit der favorisierten Route zusammentrifft (siehe Steckbrief Seevetal#7). Hierbei ist insbesondere die Kfz-Verkehrsmenge als problematisch einzustufen, vor allem entlang des Rehmendamms, der kaum Möglichkeiten für eine Anlage separater Radverkehrsinfrastruktur bietet. Zudem stellt diese Verbindung einen Umweg von rd. 800 Metern dar und es ist zu erwarten, dass die Radfahrenden selbst bei bestmöglicher Herstellung dieser Alternativvariante dennoch den Weg am See im Großen Moor nutzen würden.

Konflikte

Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.

Zielbild selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Querschnitt 1 (190m)



Fahrbahn
(4,50m)

Fahrbahn
Bestand Straßenraum: ca. 4,50m

Fahrradstraße (Standard-Nr. 7)

Querschnitt 2 (120m)



Radweg
(3,00-4,00m)

Komb. Geh-/Radweg
Bestand: ca. 3,00m

Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

In der Wohnstraße Seevedeich bietet sich für die Führung des Radverkehrs eine Fahrradstraße an, da hier angesichts der ausreichenden Bestandsbreite und des geringen Kfz-Verkehrs sowohl fließend als auch ruhend keine Konflikte zu erwarten sind. Im Bereich des Weges lässt sich mit der Bestandsbreite nur ein reduzierter Standard umsetzen, die wünschenswerte Verbreiterung auf 4,00 m ist mit Grundstücksfragen (u.a. Bahndamm) verbunden und betrifft angesichts der vorhandenen Grün- und Gehölzstrukturen auch Belange des Natur- und Landschaftsschutzes.

Die Bedeutung dieser Wegeverbindung für den Fußverkehr wird als eher nachrangig angesehen, weshalb von der Anlage eines Gehweges (parallel zum selbstständig geführten Zweirichtungsradweg bzw. direkt an der Fahrbahn) abgesehen werden kann.



Seevetal #3

A2a | Zum Großen Moor

Länge: 750 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, größtenteils anbaufrei



Belag

Asphalt

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 5,00m

Kfz-Verkehrsstärke

gering (Sackgasse)

Höchstgeschwindigkeit

30 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurzfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

450.000 Euro (netto)



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

vorhanden



Rückfallebene

Sollte die favorisierte Führung des Radschnellwegs am See im Großen Moor vorbei (siehe Steckbrief Seevetal#4), zu der der hier dargestellte Abschnitt gehört, nicht umsetzbar sein (etwa aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes), so bestünde die Alternativverbindung darin, dem Rehmendamm bis zur Abzweigung Grüner Damm nach Osten zu folgen und dann über Grüner Damm und Deichstraße die Hörstener Straße zu erreichen, an der sie mit der favorisierten Route zusammentrifft (siehe Steckbrief Seevetal#7). Hierbei ist insbesondere die Kfz-Verkehrsmenge als problematisch einzustufen, vor allem entlang des Rehmendamms, der kaum Möglichkeiten für eine Anlage separater Radverkehrsinfrastruktur bietet. Zudem stellt diese Verbindung einen Umweg von rd. 800 Metern dar und es ist zu erwarten, dass die Radfahrenden selbst bei bestmöglicher Herstellung dieser Alternativvariante dennoch den Weg am See im Großen Moor nutzen würden.

Querschnitt



Fahrbahn
(5,00m)

Fahrbahn
Bestand Straßenraum: ca. 5,00m

Fahrradstraße

(Standard-Nr. 7)

Angesichts des geringen Kfz-Verkehrs und der Fahrbahnbreite wird die Einrichtung einer Fahrradstraße als beste Lösung für den Radschnellweg angesehen, die weitgehend konfliktfrei zu realisieren wäre. Die Fahrradstraße ist bevorrechtigt zu führen, daraus resultierende Gefahrenstellen sollten baulich entschärft werden (siehe unten).

Konflikte



Konflikte mit dem Kfz-Verkehr sind im Kreuzungsbereich mit der Straße Zörnkamp zu erwarten, da hier u.a. aufgrund der Bahnunterführung eine gewisse Unübersichtlichkeit vorliegt. Hier sollte der Radverkehr bevorrechtigt und dies durch entsprechende Maßnahmen unterstützt werden (z.B. Aufpflasterung der Einmündungsbereiche), die die Verkehrsführung verdeutlichen und den Kfz-Verkehr aufmerksam queren lassen. Zudem besteht im Bereich des Straßenendes kurz vor dem Eingang zum See im Großen Moor ein höheres Aufkommen an am Fahrbahnrand (bzw. halb auf dem unbefestigten Seitenstreifen) abgestellten Fahrzeugen. Zur Gewährleistung ausreichender Fläche für den Radverkehr sollte das Fahrbahnrandparken in der Fahrradstraße künftig ausgeschlossen sein - die Notwendigkeit der Herstellung von Parkständen im Seitenraum ist zu prüfen.



Zielbild Fahrradstraße ohne Gehweg
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Seevetal #4

A2a | Fußweg am See, Zum Großen Moor

Länge: 450 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, ländliches Umfeld



Belag

wassergebundene Oberfläche bzw.
Asphalt (westliches Ende der Zufahrt)

Führungsform

kombinierter Geh- und Radweg bzw.
Radverkehr im Mischverkehr (westl. Ende
der Zufahrt)



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 2,00-3,00m (Weg) bzw. ca. 5,00m (Straße)

Kfz-Verkehrsstärke

gering bzw. keine Kfz-Durchfahrt

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Naturschutz

naturräumlich wertvolles Gebiet (Ge-
wässer, Gehölz)



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

560.000 Euro (netto)



Grunderwerb

voraussichtlich nicht erforderlich
(öffentliche Fläche)

Beleuchtung

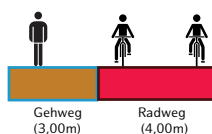
Einrichtung in Abstimmung mit den Belangen
des Natur- und Landschaftsschutzes



Rückfallebene

Sollte die favorisierte Führung des Radschnellwegs in diesem Bereich, zu der die hier dargestellte Verbindung entlang des Sees im Großen Moor gehört, nicht umsetzbar sein (etwa aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes), so bestünde die Alternativverbindung darin, dem Rehmendamm bis zur Abzweigung Grüner Damm nach Osten zu folgen und dann über Grüner Damm und Deichstraße die Hörstener Straße zu erreichen, an der sie mit der favorisierten Route zusammentrifft (siehe Steckbrief Seevetal#7). Hierbei ist insbesondere die Kfz-Verkehrsmenge als problematisch einzustufen, vor allem entlang des Rehmendamms, der kaum Möglichkeiten für eine Anlage separater Radverkehrsinfrastruktur bietet. Zudem stellt diese Verbindung einen Umweg von rd. 800 Metern dar und es ist zu erwarten, dass die Radfahrenden selbst bei bestmöglicher Herstellung dieser Alternativvariante dennoch den Weg am See im Großen Moor nutzen würden.

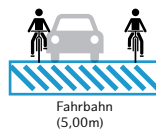
Querschnitt 1 (310m)



Bestand: ca. 2,00 bis 3,00m

Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Querschnitt 2 (140m)



Bestand Straßenraum: ca. 5,00m

Fahrradstraße (Standard-Nr. 7)

Für eine weitgehend konfliktfreie Führung des Radschnellwegs sollte im Bereich des Sees eine maximal mögliche Breite angestrebt werden, soweit dies die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes zulassen. Eine parallele Führung des Fußverkehrs wird als erforderlich angesehen. Im Bereich der Zufahrtsstraße bietet die vorhandene Fahrbahnbreite angesichts des geringen Kfz-Verkehrs eine ausreichende Grundlage zur Führung des Radschnellwegs durch Einrichtung einer Fahrradstraße.

Konflikte



Im Bereich des Sees wird der Radschnellweg durch einen naturräumlich attraktiven Bereich geführt, in dem Eingriffe insbesondere in den Baumbestand so reduziert wie möglich durchgeführt werden sollten und grundsätzlich mit der Naturschutzbehörde abzustimmen sind.



Der See ist ein wichtiges Ziel für den Freizeitverkehr, entsprechend ist mit einem hohen Fußverkehrsaufkommen inklusive verstärktem Querungsbedarf zu rechnen. Diesem Umstand muss die Planung des Radschnellwegs Rechnung tragen, etwa durch eine Bündelung der Querung an einzelnen, hervorgehobenen und gut einsehbaren Stellen.



Zielbild Radweg im Park
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Seevetal #5

A2a | Moordamm

Länge: 600 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, Waldweg /
innerorts, Wohngebiet



Belag

Asphalt

Führungsform

kombinierter Fuß- und Radweg (Weg) bzw.
Radverkehr im Mischverkehr (Straße)



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 1,50m (Weg) bzw. ca. 5,00m (Straße)

Kfz-Verkehrsstärke

gering (Sackgasse)

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Natur und Landschaft

teilweise naturräumlich wertvolles
Gebiet (Gehölz)



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



kurzfristig

Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

370.000 Euro (netto)



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

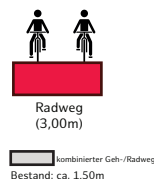
entlang des Waldwegs in Abstimmung mit den Belangen des Umwelt- und Naturschutzes einzurichten



Rückfallebene

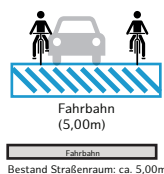
Sollte die favorisierte Führung des Radschnellwegs am See im Großen Moor vorbei (siehe Steckbrief Seevetal#4), zu der der hier dargestellte Abschnitt gehört, nicht umsetzbar sein (etwa aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes), so bestünde die Alternativverbindung darin, dem Rehmendamm bis zur Abzweigung Grüner Damm nach Osten zu folgen und dann über Grüner Damm und Deichstraße die Hörstener Straße zu erreichen, an der sie mit der favorisierten Route zusammentrifft (siehe Steckbrief Seevetal#7). Hierbei ist insbesondere die Kfz-Verkehrsmenge als problematisch einzustufen, vor allem entlang des Rehmendamms, der kaum Möglichkeiten für eine Anlage separater Radverkehrsinfrastruktur bietet. Zudem stellt diese Verbindung einen Umweg von rd. 800 Metern dar und es ist zu erwarten, dass die Radfahrenden selbst bei bestmöglicher Herstellung dieser Alternativvariante dennoch den Weg am See im Großen Moor nutzen würden.

Querschnitt 1 (130m)



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Querschnitt 2 (470m)



Fahrradstraße (Standard-Nr. 7)

Für eine weitgehend konfliktfreie Führung des Radschnellwegs sollte im Bereich des Waldweges zwischen den Straßen Zum Großen Moor und Moorkamp ein Ausbau angestrebt werden, soweit dies die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes zulassen. Der volle Radschnellwegstandard und ein paralleles Gehweg sind voraussichtlich nur mit entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen umsetzbar.

Im weiteren Verlauf des Moorkamps bietet die vorhandene Fahrbahnbreite angesichts des geringen Kfz-Verkehrs eine ausreichende Grundlage zur Führung des Radschnellwegs durch Einrichtung einer Fahrradstraße. Ein Gehweg wird nicht als erforderlich angesehen.

Konflikte



Die Möglichkeiten eines Ausbaus des Waldweges sind mit den Belangen des Umwelt- und Naturschutzes abzuwägen. Hier ist eine Abstimmung mit der Naturschutzbehörde erforderlich.

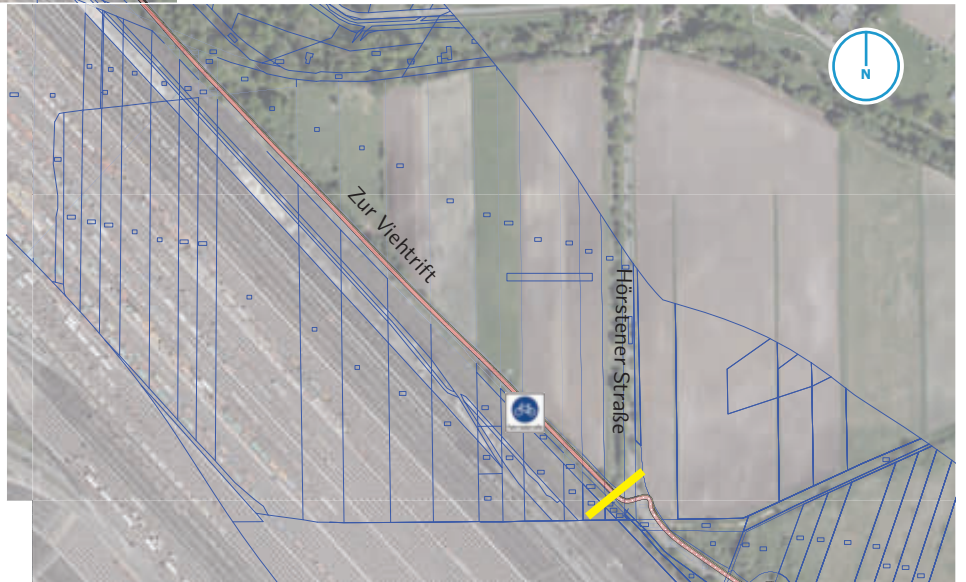
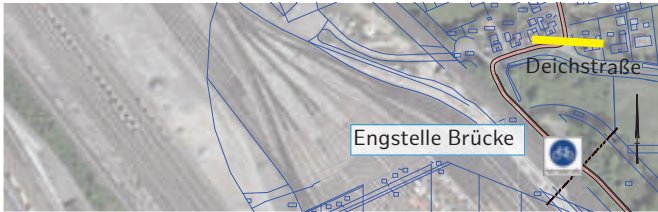


Zielbild Fahrradstraße ohne Gehweg (Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Seevetal #6

A2a | Deichstraße, Zur Viehtrift

Länge: 1.020 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, anbaufrei



Belag

Asphalt

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 5,00m (Engstelle Brücke ca. 3,00m)

Kfz-Verkehrsstärke

gering

Höchstgeschwindigkeit

100 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurzfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

1.210.000 Euro (netto,
inklusive Brückenneubau)



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

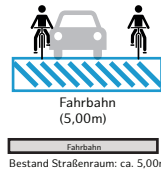
Die Einrichtung ist mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes abzuklären, dürfte angesichts der unmittelbaren Nähe zur Bahnstrecke und der Randlage im Landschaftsraum aber unproblematisch sein.



Rückfallebene

Sollte die favorisierte Führung des Radschnellwegs am See im Großen Moor vorbei (siehe Steckbrief Seevetal#4), zu der der hier dargestellte Abschnitt gehört, nicht umsetzbar sein (etwa aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes), so bestünde die Alternativverbindung darin, dem Rehmendamm bis zur Abzweigung Grüner Damm nach Osten zu folgen und dann über Grüner Damm und Deichstraße die Hörstener Straße zu erreichen, an der sie mit der favorisierten Route zusammentrifft (siehe Steckbrief Seevetal#7). Hierbei ist insbesondere die Kfz-Verkehrsmenge als problematisch einzustufen, vor allem entlang des Rehmendamms, der kaum Möglichkeiten für eine Anlage separater Radverkehrsinfrastruktur bietet. Zudem stellt diese Verbindung einen Umweg von rd. 800 Metern dar und es ist zu erwarten, dass die Radfahrenden selbst bei bestmöglicher Herstellung dieser Alternativvariante dennoch den Weg am See im Großen Moor nutzen würden.

Querschnitt



Fahrradstraße

(Standard-Nr. 7)

Von einem kurzen Teilstück über die Seeve-Brücke abgesehen (bei der eine größere Breite bei einem möglichen Neubau eingeplant werden könnte), bietet die Bestandsstraße ausreichend Breite zur Einrichtung einer Fahrradstraße. Angesichts des geringen Kfz-Verkehrs im Bestand wird eine separate Führung des Radverkehrs nicht als erforderlich eingeschätzt. Gleichzeitig ist auch ein Rückbau auf eine verringerte Fahrbahnbreite nicht notwendig. Ein Gehweg wird angesichts des geringen Fußverkehrsaufkommens als entbehrlich eingestuft.

Konflikte

Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.



Zielbild Fahrradstraße ohne Gehweg
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Seevetal #7

A2a | Hörstener Straße

Länge: 160 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, ungebaut



Belag

Asphalt

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

11,00 m | 7,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

DTV rd. 2.500 Kfz/Tag (bei nutzbarer Decatur-Brücke)

Höchstgeschwindigkeit

100 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

140.000 Euro (netto)



Grunderwerb

ggf. erforderlich zur Einrichtung des Zweirichtungsradwegs und möglichst geradlinigen Weiterführung in die Straße Hinter der Bahn

Beleuchtung

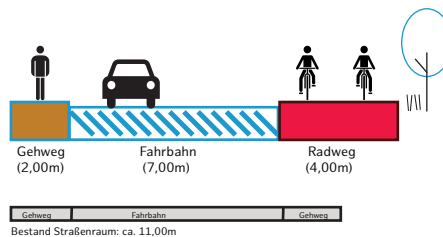
vorhanden



Konflikte

Es ist zu prüfen, inwieweit durch die Verbreiterung des Straßenraums ein Konflikt mit dem Natur- und Landschaftsschutz entsteht.

Querschnitt



Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 2)

Unter der Voraussetzung, dass die sich abzeichnende Sanierung der derzeit gesperrten Decatur-Brücke vollzogen wird und auf der Hörstener Straße damit wieder verstärkt Kfz-Verkehr verkehren wird, wird die Führung des Radverkehrs mit einem Zweirichtungsradweg auf der Ostseite der Hörstener Straße vorgeschlagen. Es ist zu prüfen, ob zur Querung der Hörstener Straße eine Mittelinsel benötigt wird. Zudem ist zur Optimierung der Einfahrt in die Straße Hinter der Bahn die Grundstückssituation zu prüfen. Für den Fußverkehr steht auf der gegenüberliegenden Seite ein Gehweg zur Verfügung. Sollte die Sanierung der Decatur-Brücke nicht umgesetzt werden, könnte der Radverkehr problemlos auf der Fahrbahn geführt werden.

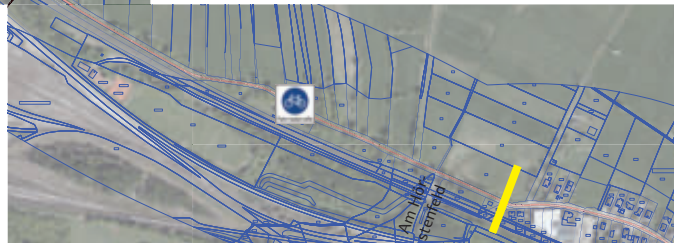
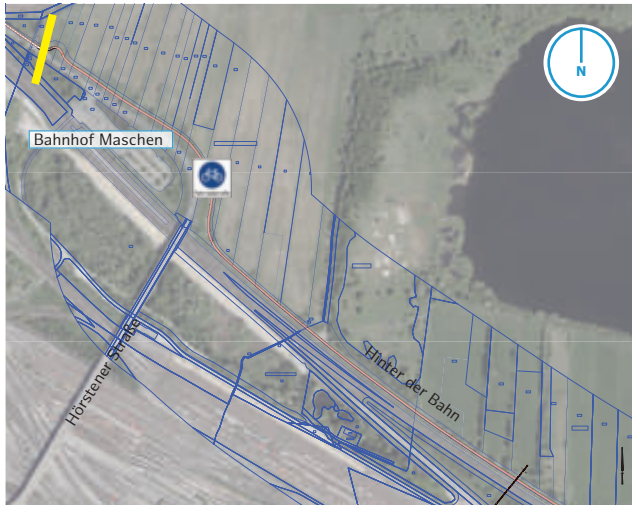


Zielbild Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Beispiel aus Weurt/Niederlande)

Stelle #1

A2c | Hinter der Bahn (zwischen Hörstener Straße und Am Hörstenfeld)

Länge: 2.360 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, ungebaut



Belag

Asphalt

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

4,50-5,50m

Kfz-Verkehrsstärke

gering

Höchstgeschwindigkeit

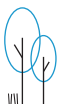
50 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Naturschutz

Die Straße verläuft am südlichen Ende des Naturschutzgebietes Untere Seeveniederung.



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



kurzfristig

Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

1.770.000 Euro (netto)



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

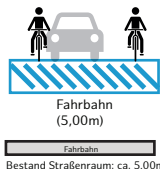
Die Einrichtung ist mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes abzuklären, dürfte angesichts der unmittelbaren Nähe zur Bahnstrecke und der Randlage im Landschaftsraum aber unproblematisch sein.



Besondere Maßnahme

Die Fahrradstraße sollte an der Einmündung Am Hörstenfeld bevorrechtigt und dies durch geeignete bauliche Maßnahmen verdeutlicht werden, etwa die Aufpflasterung des Einmündungsbereichs, an dem der bahquerende Kfz-Verkehr ankommt.

Querschnitt



Fahrradstraße

(Standard-Nr. 7)

Die bestehende Straße verfügt über genügend Fläche zur Einrichtung einer ausreichend breiten Fahrradstraße. Angesichts des geringen Kfz-Verkehrs im Bestand wird keine separate Führung des Radverkehrs benötigt. Gleichzeitig ist auch ein Rückbau auf eine verringerte Fahrbahnbreite nicht notwendig.

Konflikte

Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.



Zielbild Fahrradstraße ohne Gehweg
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Stelle #2

A2d | Hinter der Bahn (zwischen Am Hörstenfeld und Ehlersweg)

Länge: 530 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet



Belag

Asphalt (teilweise starke Straßenschäden; wird derzeit saniert)

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 6,50m | 4,50m

Kfz-Verkehrsstärke

gering

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Naturschutz

Die Straße verläuft teilweise am südlichen Ende des Naturschutzgebietes Untere Seeveniederung.



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



kurzfristig

Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

110.000 Euro (netto)



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

vorhanden



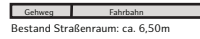
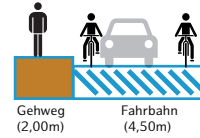
Besonderheiten

Dieser Straßenabschnitt wurde kürzlich grundinstandgesetzt, dabei wurde erstmals auch ein Gehweg hergestellt.

Besondere Maßnahme

Die Fahrradstraße sollte am Knotenpunkt Ehlersweg bevorrechtigt und dies durch geeignete bauliche Maßnahmen verdeutlicht werden, etwa die Aufpflasterung des Einmündungsbereichs, an dem der Kfz-Verkehr ankommt.

Querschnitt



Fahrradstraße

(Standard-Nr. 7)

Die bestehende Straße verfügt über genügend Fläche zur Einrichtung einer ausreichend breiten Fahrradstraße. Angesichts des geringen Kfz-Verkehrs im Bestand wird keine separate Führung des Radverkehrs benötigt. Gleichzeitig ist auch ein Rückbau auf eine verringerte Fahrbahnbreite nicht notwendig. Aufgrund der gerade erfolgten Grundinstandsetzung wird auch davon ausgegangen, dass keine Deckenerneuerung erforderlich ist.

Konflikte



Ggf. sind Konflikte mit dem ruhenden Verkehr zu erwarten, da teilweise am Fahrbahnrand geparkt wird, was künftig unterbunden werden sollte.



Zielbild Fahrradstraße mit Gehweg
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Stelle #3

A2e | Penellweg (zwischen Ehlersweg und P+R-Parkplatz)

Länge: 700 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, überwiegend unbebaut



Belag

Asphalt

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 5,00m

Kfz-Verkehrsstärke

gering

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Naturschutz

Die Straße verläuft teilweise am südlichen Ende des Naturschutzgebietes Untere Seeveniederung.



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



kurzfristig

Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

230.000 Euro (netto)



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

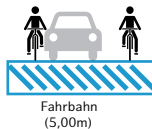
muss hergestellt werden



Konflikte

Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.

Querschnitt



Fahrbahn
Bestand Straßenraum: ca. 5,00 m

Fahrradstraße

(Standard-Nr. 7)

Die bestehende Straße verfügt über genügend Fläche zur Einrichtung einer ausreichend breiten Fahrradstraße. Angesichts des geringen Kfz-Verkehrs im Bestand wird keine separate Führung des Radverkehrs benötigt. Gleichzeitig ist auch ein Rückbau auf eine verringerte Fahrbahnbreite nicht notwendig. Das Fußverkehrsaufkommen wird als gering eingeschätzt, weshalb keine zusätzlichen Gehwege eingeplant werden müssen. Sollten diese sich als erforderlich herausstellen, wären Eingriffe in den Baumbestand oder begleitenden Graben unvermeidlich.



Zielbild Fahrradstraße ohne Gehweg
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Fokuspunkt #3: Penellweg

Länge: 320 m

Bestandssituation

Für Bahnfahrende besteht nördlich des Bahnhofs Stelle ein P+R-Parkplatz mit rd. 175 Stellplätzen. Dieser ist in der Regel so stark ausgelastet, dass auch im nördlichen Seitenraum des Penellwegs geparkt wird. Damit erzeugt er vor allem zu den Berufszeiten entsprechende Kfz- und Fußverkehre, wobei letztere den Penellweg queren, um zum Bahnsteigzugang zu gelangen. Darüber hinaus ist die Kfz-Verkehrsbelastung im Penellweg gering, da angrenzende Wohnbebauungen weit entfernt liegen und je eigene Bahndurchstiche aufweisen.



Ortslage, Umfeld

außerorts, anbaufrei



Kfz-Verkehrsstärke

gering

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Natur und Landschaft

nördlich des P+R-Parkplatzes liegt das Naturschutzgebiet Untere Seeveniederung



Umsetzung Radschnellweg

Es ist sicherzustellen, dass die Radfahrenden auf dem Radschnellweg, der über den Penellweg geführt wird, nicht in Konflikt mit dem Kfz-Verkehr geraten, was insbesondere die An- und Abfahrten zum P+R-Parkplatz zu Berufszeiten betrifft. Hierzu wird eine Aufpflasterung der Zufahrten zum Parkplatz vorgeschlagen, um ein ungehindertes Ausfahren und damit eine Gefährdung der Radfahrenden zu vermeiden und die Aufmerksamkeit für den Radverkehr zu erhöhen. Anzahl und Lage der Zufahrten sollten im weiteren Verfahren hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit einer sicheren und komfortablen Radverkehrsführung geprüft werden, wobei die Zusammenlegung auf eine Zufahrt eher kontraproduktiv erscheint. Die Fahrbahn ist so zu gestalten, dass Fahrbahnrandparken nicht mehr möglich ist. Um gleichzeitig den möglichen Konflikt zwischen Rad- und Fußverkehr zu verringern, ist eine größtmögliche Bündelung des Fußverkehrs anzustreben. Da südlich des Penellwegs nur ein Bahnhofszugang existiert, ist eine Bündelung des Fußverkehrs bereits auf der Nordseite möglich, ohne Umwege zu erzeugen. Dann können die Zufußgehenden über eine einzige Querungsstelle geführt werden. Dafür ist die Anlage eines weiteren Gehwegs zwischen Querungsstelle und westlicher Parkplatzzufahrt erforderlich. Die Querungsstelle selbst sollte hervorgehoben sein, möglichst mit einer Aufpflasterung, um die Aufmerksamkeit der Radfahrenden zu erhöhen.

Realisierungshorizont

kurzfristig



Nutzerpotenzial pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

220.000 Euro (netto)

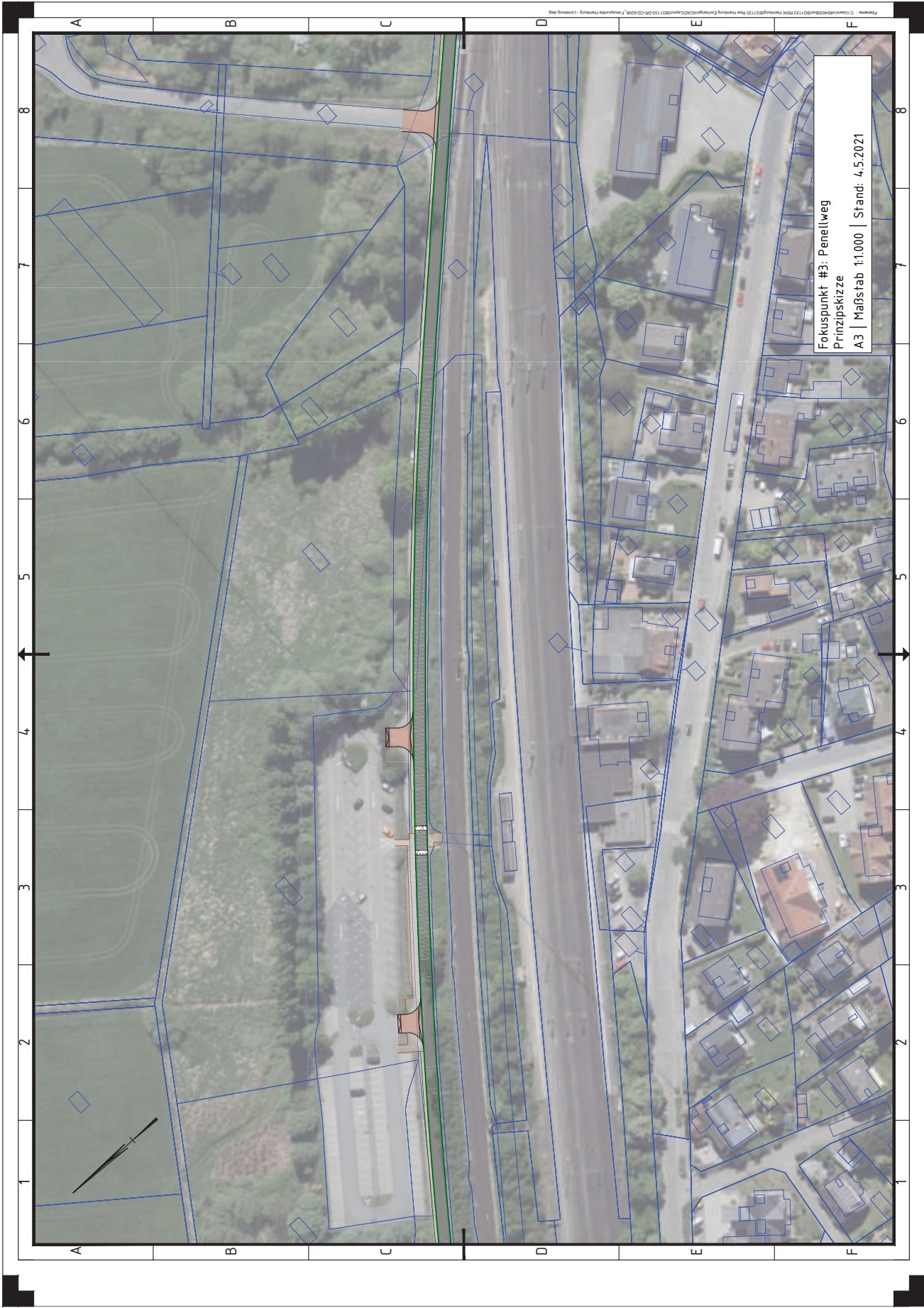


Grunderwerb

nicht erforderlich

Herausforderungen/Abhängigkeiten

Im nächsten Planungsschritt ist zu prüfen, ob Anzahl und Lage der Zu-/Abfahrten zum P+R-Parkplatz geändert werden sollten. Die Anlage weiterer P+R-Parkplätze ist auf ihre Verträglichkeit mit dem Radschnellweg hin zu überprüfen.



Stelle #4

A2e, A2f | Penellweg (zwischen P+R-Parkplatz und Achterdeicher Weg)

Länge: 800 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, unbebaut



Belag

Asphalt

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 5,00m

Kfz-Verkehrsstärke

gering

Höchstgeschwindigkeit

30 km/h

Busverkehr

über den Achterdeicher Weg kreuzt eine Buslinie

Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



kurzfristig

Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

290.000 Euro (netto)



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

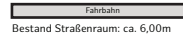
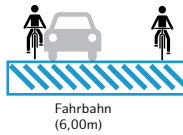
muss hergestellt werden



Besondere Maßnahme

Die Fahrradstraße sollte am Knotenpunkt Achterdeicher Weg (mit Busverkehr) bevorrechtigt und dies durch geeignete bauliche Maßnahmen verdeutlicht werden, etwa die Aufpflasterung des Einmündungsbereichs, an dem der Kfz-Verkehr ankommt.

Querschnitt



Fahrradstraße

(Standard-Nr. 7)

Die bestehende Straße verfügt über genügend Fläche zur Einrichtung einer ausreichend breiten Fahrradstraße. Angesichts des geringen Kfz-Verkehrs im Bestand wird keine separate Führung des Radverkehrs benötigt. Gleichzeitig ist auch ein Rückbau auf eine verringerte Fahrbahnbreite nicht notwendig. Das Fußverkehrsaufkommen wird als gering eingeschätzt, weshalb keine zusätzlichen Gehwege eingeplant werden müssen. Sollten diese sich als erforderlich herausstellen, wäre eine Prüfung unter naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten erforderlich, da hier erhebliche Eingriffe in die Umgebung (u.a. Gräben) anzunehmen wären.

Konflikte

Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.

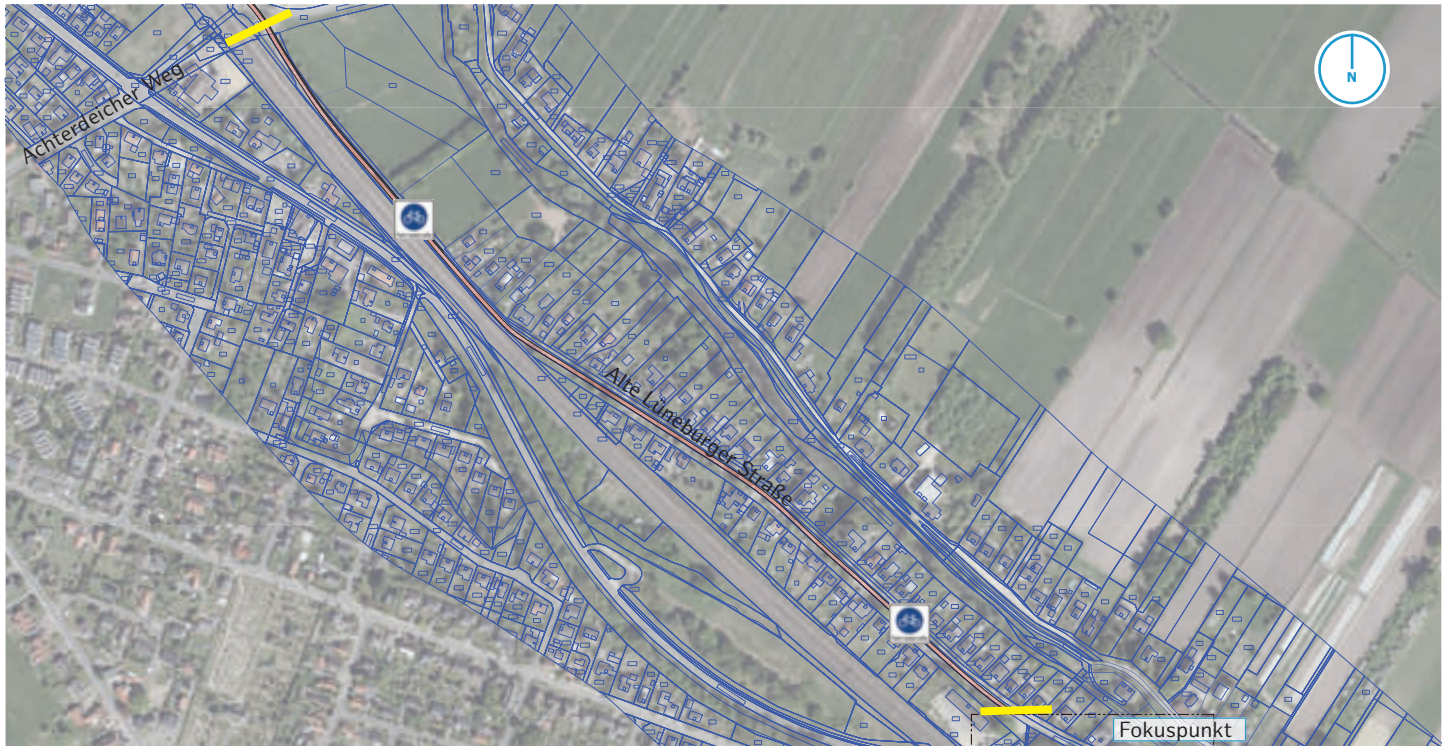


Zielbild Fahrradstraße ohne Gehweg
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Stelle #5

A2g | Alte Lüneburger Straße (zwischen Achterdeicher Weg und Lückenschluss)

Länge: 990 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet



Belag

Asphalt

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 6,00m

Kfz-Verkehrsstärke

gering

Höchstgeschwindigkeit

30 km/h

Busverkehr

über den Achterdeicher Weg kreuzt eine Buslinie

Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurzfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

170.000 Euro (netto)



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

vorhanden



Konflikte

Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.

Querschnitt



Fahrbahn
(6,00m)

Fahrbahn
Bestand Straßenraum: ca. 6,00m

Fahrradstraße

(Standard-Nr. 7)

Die bestehende Straße verfügt über genügend Fläche zur Einrichtung einer ausreichend breiten Fahrradstraße. Angesichts des geringen Kfz-Verkehrs im Bestand wird keine separate Führung des Radverkehrs benötigt. Gleichzeitig ist auch ein Rückbau auf eine verringerte Fahrbahnbreite nicht notwendig. Es sollte geprüft werden, ob ein paralleler Fußweg hergestellt werden könnte, um Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr gerade auch angesichts der zahlreichen Grundstückszugänge zu vermeiden.



Zielbild Fahrradstraße mit Bebauung
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Fokuspunkt #4: Lüneburger Straße

Länge: 240 m

Bestandssituation

Vom Bahnhof Ashausen kommend endet der bahnstreckenbegleitende Weg einige hundert Meter vor der Bahnüberführung Lüneburger Straße ohne Möglichkeit, die Lüneburger Straße zu queren, um zur dahinter liegenden Alten Lüneburger Straße weiter Richtung Steller Bahnhof zu gelangen. Radfahrende müssen vom Bahnhof Ashausen entsprechend den Radweg an der Nordseite der Lüneburger Straße bis zur Abzweigung Achterdeich nutzen, inklusive Querungssituation an der Einmündung Bahnhofstraße (K8).



Ortslage, Umfeld

Ortsausgang, Wohngebiet



Kfz-Verkehrsstärke

gering

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

Über die Lüneburger Straße verkehrt die Buslinie 4714.

Natur und Landschaft

keine Schutzgebiete oder besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen betroffen



Umsetzung Radschnellweg

Die Schaffung einer direkten Verbindung zwischen dem bahnparallelen Weg westlich des Bahnhofs Ashausen und der Alten Lüneburger Straße würde für die Einrichtung des Radschnellwegs einen erheblichen Mehrwert mit sich bringen: hierdurch würden die Fahrzeiten für die Radfahrenden deutlich reduziert, außerdem würde die unattraktive und weniger sichere Führung des Radschnellwegs entlang der Hauptverkehrsstraße Lüneburger Straße vermieden. Vorgesehen ist die Verlängerung des bahnparallelen Wegs bis zu einem neuen Durchstich durch das Brückenwiderlager/den Brückendamm der Lüneburger Straße und der Anschluss an die Alte Lüneburger Straße. Hier sollte zur Verringerung von Konflikten mit dem Kfz-Verkehr und zur Steigerung des Komforts für die Radfahrenden eine Bevorrechtigung des Radschnellwegs vorgesehen werden, der weiter nach Westen als Fahrradstraße auf der Fahrbahn geführt werden soll (siehe Steckbriefe Stelle#5). Die Anlage eines parallelen Gehwegs ist im weiteren Verfahren zu prüfen, wird aber angesichts der Siedlungsstruktur nicht für erforderlich gehalten.

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

Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Nutzerpotenzial pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

2.420.000 Euro (netto, inklusive Unterführung)

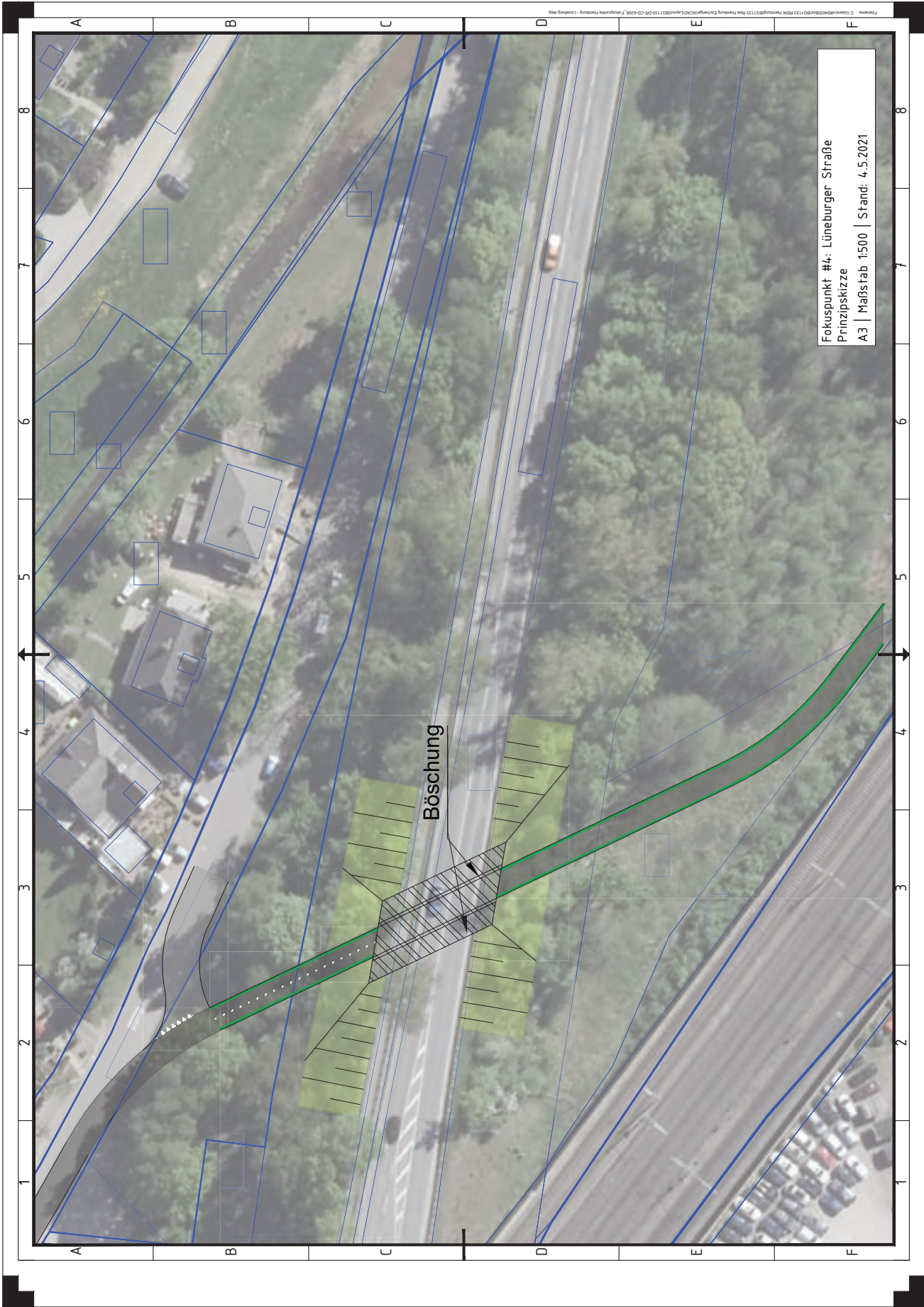


Grunderwerb

Im Bereich Alte Lüneburger Straße überwiegend öffentliche Flächen, östlich Grunderwerb erforderlich

Herausforderungen/Abhängigkeiten

Die konkrete Lage des Durchstichs ist auf Basis der Bodenbeschaffenheit, Grundstücksverfügbarkeit, Statik des Brückenbauwerks und weiterer Parameter zu klären. Hierzu ist ggf. auch eine Abstimmung mit der Deutschen Bahn erforderlich.



Stelle #6

A2g | An der Bahn (zwischen Lückenschluss und Bahnhof Ashausen)

Länge: 1.170 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, unbebaut



Belag

unbefestigt

Führungsform

Feldweg, teilweise keine Verbindung vorhanden



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

Bestandsweg ca. 2,50m

Kfz-Verkehrsstärke

keine Verbindung im Bestand

Höchstgeschwindigkeit

keine Verbindung im Bestand

Busverkehr

am Bahnhof Ashausen enden/starten vier Buslinien

Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



kurz- bis mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

1.550.000 Euro (netto)



Grunderwerb

nicht erforderlich, Weg/Grundstück befindet sich bereits in Gemeindebesitz

Beleuchtung

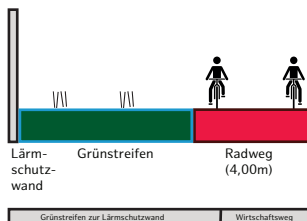
Die Einrichtung ist mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes abzuklären, dürfte angesichts der unmittelbaren Nähe zur Autobahn und der Randlage im Landschaftsraum aber unproblematisch sein.



Besonderheiten

Die exakte Führung des Radschnellwegs am Bahnhof Ashausen ist in einem nächsten Detaillierungsschritt auszuarbeiten. Hier ist zu beachten, dass der vorhandene P+R-Parkplatz, die ankommenden und abfahrenden Busse sowie das (auf den Bahnhof gerichtete) hohe Fußverkehrsaufkommen erhebliche Beeinträchtigungen des Radverkehrs mit sich bringen können und hierfür Lösungen zu erarbeiten sind.

Querschnitt



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

In Verlängerung der vorgeschlagenen neuen Unterführung unter der Lüneburger Straße (siehe Fokuspunkt#4) nach Süden ist der bestehende Wirtschaftsweg entlang der Autobahn nach Norden zu verlängern und auf Radschnellwegstandard auszubauen. Ein Potential für den Fußverkehr ist hier zu sehen, doch aufgrund der im Bestand fehlenden Verbindung ist noch nicht abzuschätzen, ob hierdurch Konflikte mit dem Radverkehr ausgelöst werden, die einen Bedarf für die Anlage eines Gehwegs als separates Angebot für den Fußverkehr nach sich ziehen würden. Eine nachträgliche Errichtung wäre angesichts der verfügbaren Fläche problemlos möglich.

Konflikte

Von der Situation am Bahnhof Ashausen abgesehen (siehe „Besonderheiten“) sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.



Zielbild selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Stelle #7

A3a | Weg an der Bahn (zwischen Bahnhof Ashausen und Unterführung der L217)

Länge: 1.850 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, unbebaut



Belag

Asphalt, teilweise Spurbahnen

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 3,00m

Kfz-Verkehrsstärke

sehr gering (für allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt)

Höchstgeschwindigkeit

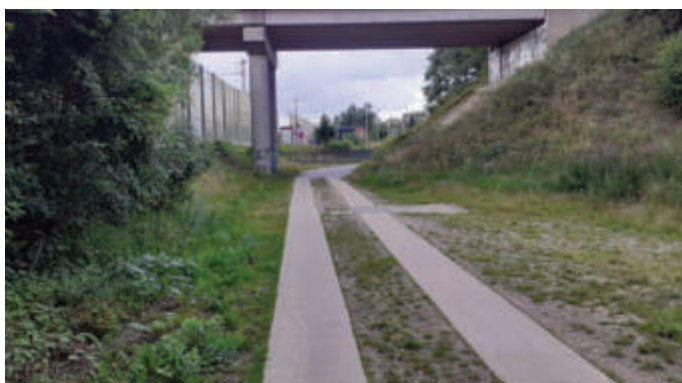
50 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

1.260.000 Euro (netto)



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

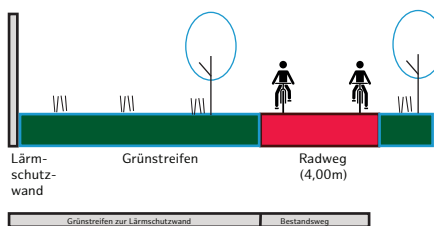
Die Einrichtung ist mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes abzuklären, dürfte angesichts der unmittelbaren Nähe zur Autobahn und der Randlage im Landschaftsraum aber unproblematisch sein.



Besonderheiten

Die exakte Führung des Radschnellwegs am Bahnhof Ashausen ist in einem nächsten Detaillierungsschritt auszuarbeiten. Hier ist zu beachten, dass durch den vorhandenen P+R-Parkplatz, die ankommenden und abfahrenden Busse sowie das (auf den Bahnhof gerichtete) hohe Fußverkehrsaufkommen erhebliche Beinschränkungen des Radverkehrs mit sich bringen können und hierfür Lösungen erarbeitet werden müssen.

Querschnitt



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Ausbau des Bestandswegs zu einem Zweirichtungsradweg, nach Möglichkeit (siehe „Konflikte“) im Radschnellwegestandard von 4,00 Metern Breite. Falls Bedarf besteht, könnte Anlieger- und/ oder 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 (ca. 1 Meter würde zur Erreichung des Radschnellwegestandards benötigt) 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)

Winsen #1

A3a | Feldweg zwischen Unterführung L217 und Scharmbecker Weg

Länge: 1.210 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, un bebaut



Belag

Asphalt, teilweise Spurbahnen

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

2,50m - 4,00m

Kfz-Verkehrsstärke

für allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

1.660.000 Euro (netto)

(ohne optimierten Trassenverlauf)



Grunderwerb

Voraussetzung für Umsetzung des optimierten Verlaufs (s.u.)

Beleuchtung

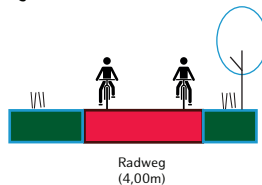
Die Einrichtung ist mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes abzuklären, dürfte angesichts der unmittelbaren Nähe zur Bahnstrecke und der Randlage im Landschaftsraum aber unproblematisch sein.



Optimierungsmöglichkeit

Die Strecke würde in diesem Abschnitt einen wesentlichen Gewinn durch einen Neubauabschnitt als direkte Verbindung entlang der Bahn erhalten (siehe gelb-gestrichelte Linie in der Karte), da hierdurch über 150 Meter Strecke eingespart und zwei 90°-Kurven vermieden werden würden. Hierfür wäre Grunderwerb erforderlich, zudem ist zu prüfen, wie die möglichen Eingriffe in den Naturraum einzustufen und auszugleichen wären.

Querschnitt



Radweg
(4,00m)



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Ausbau des Bestandsweges zu einem Zweirichtungsradweg, nach Möglichkeit (siehe „Konflikte“) im Radschnellwegestandard von 4,00 Metern Breite. Die Zulassung von landwirtschaftlichem Verkehr ist als vertretbar einzustufen. Das Fußverkehrsaufkommen wird als gering eingeschätzt, weshalb ein parallel geführter Gehweg nicht als erforderlich eingestuft wird.

Konflikte



In einigen Bereichen ginge ein Ausbau des Bestandsweges (ca. 1,00 Meter würde zum Erreichen des Radschnellwegestands benötigt) mit Eingriffen in die anliegenden Grün- und Gehölzflächen einher. Entsprechend sind mögliche Verbreiterungen mit der Naturschutzbehörde abzustimmen.



Zielbild selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Winsen #2

A3a | Scharmbecker Weg bis Hansestraße (L234)

Länge: 360 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, unbebaut



Belag

straßenbegleitender Radweg noch nicht vorhanden

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

5,50 - 7,00m

Kfz-Verkehrsstärke

gering

Höchstgeschwindigkeit

100 km/h

Busverkehr

Schulbuslinien 4407 und 4409 (wenige Fahrten pro Tag), Linie 4948 (verkehrt v.a. am Wochenende)

Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

360.000 Euro (netto)



Grunderwerb

Die anvisierte Fläche nördlich des Scharmbecker Wegs befindet sich in Privatbesitz und müsste erworben werden. Bereitschaft zum Flächenerwerb von Seiten der Stadt Winsen (Luhe) signalisiert.

Beleuchtung

Einrichtung entlang der Neubautrasse erforderlich



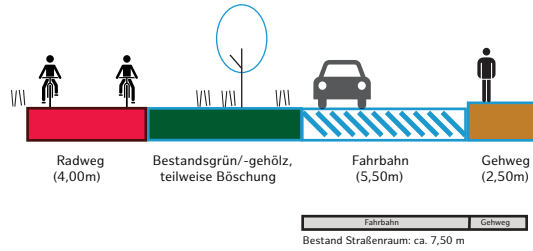
Besondere Maßnahme

Die Einmündungsstelle des Scharmbecker Wegs in die Hansestraße stellt aufgrund der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs eine Gefahrenstelle dar. Hier sind besondere Maßnahmen zu ergreifen (z.B. Aufpflasterung), um die Aufmerksamkeit für den Radverkehr zu erhöhen.

Rückfallebene

Sollte der Erwerb der Flächen nördlich des Scharmbecker Wegs nicht möglich sein oder der Neubau der Trasse anderen städtischen Planungen entgegenstehen, wäre der Radschnellweg im vorhandenen Straßenraum des Scharmbecker Wegs zu führen. Dies setzt Maßnahmen voraus, die die Situation des Radverkehrs verbessern, insbesondere zur Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.

Querschnitt



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Neubau eines parallelen Zweirichtungsradwegs nördlich des Scharmbecker Wegs. Dies ermöglicht die direkte Verbindung zum Weg Richtung Ashausen, ohne mit dem Kfz-Verkehr auf dem Scharmbecker Weg in Konflikt zu geraten. Zudem ist eine separate Radverkehrsführung im vorhandenen Straßenraum des Scharmbecker Wegs nicht möglich, aufgrund der Verkehrssituation (u.a. hohe Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs) jedoch vorzuziehen. Das Fußverkehrsaufkommen wird als gering eingeschätzt, zudem steht auf der Südseite des Scharmbecker Wegs ein Gehweg zur Verfügung - daher wird entlang der Neubautrasse kein zusätzlicher Gehweg eingeplant.

Konflikte



Auf der Nordseite des Scharmbecker Wegs und im Bereich des Übergangs in den Weg Richtung Ashausen ist Baumbestand vorhanden, der in Teilen von der Neubautrasse betroffen sein wird. Eine Vermeidung des Eingriffs ist insbesondere davon abhängig, in welchem Umfang hier Grunderwerb möglich ist.

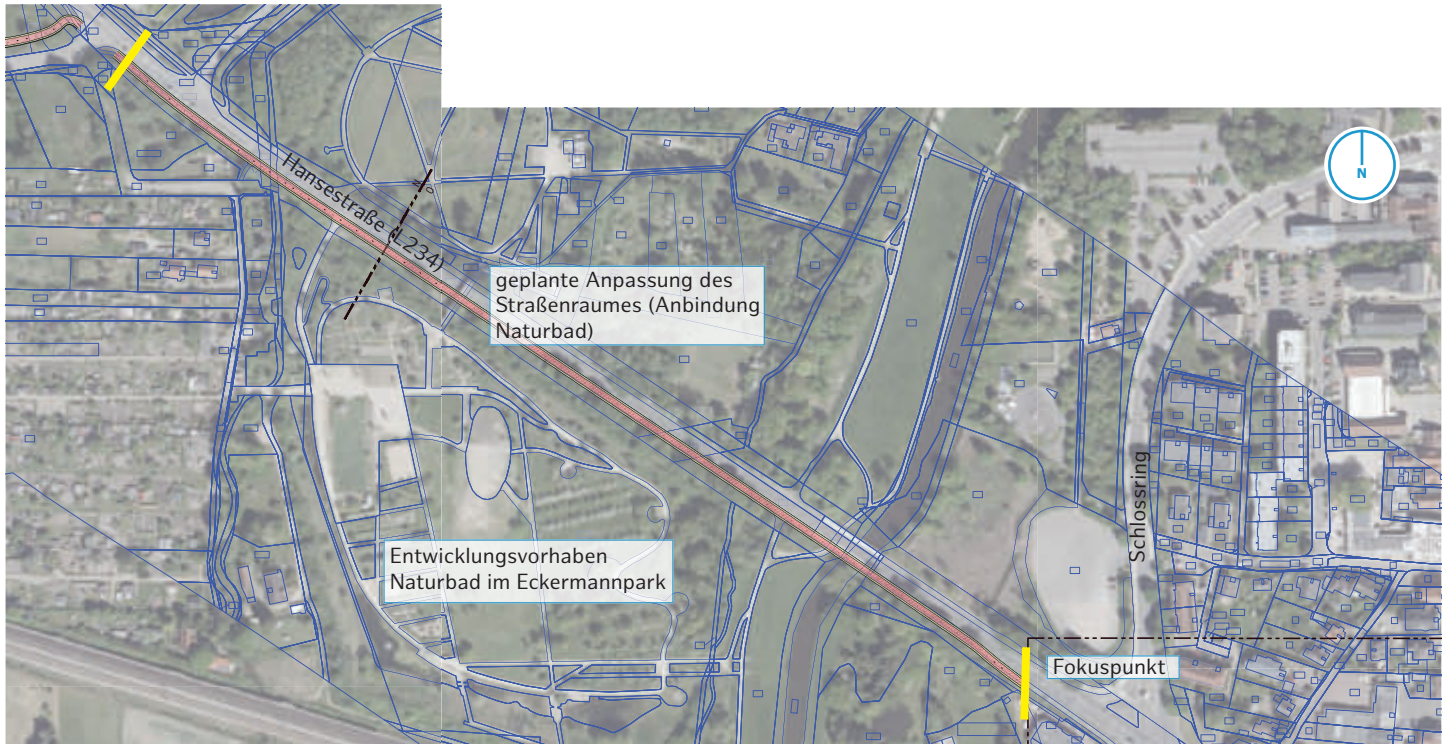


Zielbild selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Winsen #3

A3a, A3b | Hansestraße (zwischen Scharmbecker Weg und Schlosstring)

Länge: 710 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

überwiegend außerorts, un bebaut



Belag

Asphalt

Führungsform

straßenbegleitender kombinierter Geh-/
Radweg beidseitig



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

16,00m - 18,00m (Brücke: 14,00 m) | 7,00 - 8,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

Hansestraße (L234): DTV rd. 15.000 Kfz/Tag

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

zahlreiche Buslinien

Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders
schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

1.080.000 Euro (netto) (inkl. Brücke Pattensener Graben)



Grunderwerb

voraussichtlich nicht erforderlich (Erweiterung auf öffentlichen Fläche)

Beleuchtung

auf der Südseite neu anzulegen



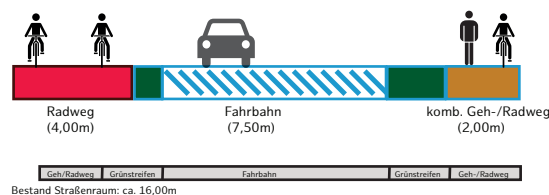
Besondere Maßnahmen

Die Brücken über Luhe und Pattenser Graben wurden als Engstellen in diesem Abschnitt identifiziert. Bei der Luhe-Brücke aus dem Jahr 2015 ist ein Ersatzneubau mittel- bis langfristig nicht realistisch. Die südliche Kappe ermöglicht mit einer Breite von 3,25 m die Führung des Radschnellwegs im reduzierten Standard. Für den vollen Standard wäre der Bau einer zusätzlichen Brücke erforderlich. Bei der Brücke über den Pattenser Graben (Baujahr 1959) ist zu prüfen, ob eine Erweiterung des rd. 2,00 m breiten Radwegs auf der südlichen Kappe oder ein der Neubau möglich sind. Zu beachten sind die vorhandenen Leitungstrassen auf der Südseite der Brücke.

Besonderheiten

Im südlich gelegenen Eckermannpark plant die Stadt Winsen die Errichtung eines Naturbades (Bebauungsplan Winsen 62). Dafür ist ein Ausbau der Zufahrt aus der Hansestraße vorgesehen: durch den neuen Abbiegestreifen für Linksabbieger aus Richtung Osten wird der Straßenraum nach Süden erweitert. In der bisherigen Planung schließt daran ein 2,50m breiter Geh- und Radweg an, für den aufgrund des südlich gelegenen Lärmschutzwalls kein Erweiterungspotential gesehen wird. Somit ist hier von einer Engstelle für den Radschnellweg auszugehen. Ob sich noch (geringfügige) Flächenpotentiale ergeben, ist in der Detailplanung zu untersuchen.

Querschnitt



Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 2)

Die Führung des Radschnellwegs entlang der Hansestraße stellt aufgrund der geringen Bestandsbreite und eingeschränkten Erweiterungsmöglichkeiten durch den südlich angrenzenden Lärmschutzwall eine Herausforderung dar. Es wird aber die Möglichkeit gesehen, Geh- und Radweg getrennt zu führen und - aufgrund der Weiterführung in den Scharmbecker Weg favorisiert - auf der Südseite einen Zweirichtungsradweg anzulegen. Ob der Radschnellwegstandard erreicht werden kann, ist in der Detailplanung zu prüfen. Erweiterungspotential für den heutigen Geh-/Radweg wird durch Reduzierung des Grünstreifens zur Fahrbahn oder Nutzung der Fläche bis zum Lärmschutzwall gesehen. Definitive Engstellen werden im Bereich der beiden Brücken, bei der künftigen Zufahrt zum Naturbad sowie unter der bestehenden Fußgängerbrücke gesehen.

Konflikte



In einigen Bereichen würde ein Ausbau des Bestandsweges auf Radschnellwegstandard mit dem vorhandenen Baumbestand und dem Entwässerungsgraben in Konflikt stehen. Hier sind die konkreten Möglichkeiten, auch hinsichtlich eines Ausgleichs, zu prüfen.



Zielbild straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Bsp. aus Weurt/Niederlande)

Fokuspunkt #5: Schlossring

Länge: 350 m

Bestandssituation

Der Knotenpunkt Hansestraße/Schlossring, an dem am westlichen Rand des Stadtzentrums die Richtung Lüneburg führende ehemalige Bundesstraße 4 von der nach Süden abknickenden L234 abzweigt, wird im Bestand vom Kfz-Verkehr dominiert. Fuß- und Radverkehr spielen hier eine sehr untergeordnete Rolle, was sich in fehlenden Querungsmöglichkeiten und langen Wartezeiten niederschlägt. Zu dem hier betrachteten Fokuspunkt zählt darüber hinaus die Hansestraße östlich des genannten Knotenpunkts und der daran anschließende Knotenpunkt Lüneburger Straße/Bahnhofstraße, an dem die zentrale Achse Bahnhof-Innenstadt gekreuzt wird. Auch hier ist die Führung des Radverkehrs deutlich verbesserungswürdig.



Umsetzung Radschnellweg

Im Bereich dieses Fokuspunkts ist der Übergang in der Führung des Radschnellwegs vom Zweirichtungsverkehr aus Richtung Westen (Hansestraße) zur beidseitigen Führung Richtung Osten (Lüneburger Straße). Dies erfolgt über die östliche und südliche Furt am Knotenpunkt Schlossring/Hansestraße, unter Nutzung der vorhandenen Mittelinseln. Damit wird den Radfahrenden die zweifache Querung der L234 erspart. Die Länge der südlichen Furt ist kurz zu halten, um möglichst viel Grünzeit für den Radverkehr zu erreichen. Zur optimalen Verknüpfung des Radschnellwegs sollte auch westlich eine Furt eingerichtet werden.

Südlich der westlichen Hansestraße wird die Fläche für den Radschnellweg durch das anliegende Privatgrundstück begrenzt. Hier ist zu prüfen, ob auf den vorhandenen Linksabbiegestreifen oder sogar auf die Linksabbiegemöglichkeit in den Schlossring verzichtet werden könnte. Letzteres würde auch die Grünzeit für den Radverkehr am Knotenpunkt erhöhen.

Zwischen den Knotenpunkten ist im bestehenden Straßenraum keine richtlinienkonforme Geh- und Radwegbreite zu realisieren. Hier ist zu prüfen, ob Flächengewinne über die Reduzierung oder Verkürzung von Abbiegestreifen und/oder Grunderwerb in den angrenzenden Grundstücken erzielt werden können, um für die Radfahrstreifen möglichst die richtlinienkonforme Breite von 2,50 m zu erreichen.

Auch westlich des Knotenpunkts Lüneburger Straße /Bahnhofstraße sind möglichst breite Radfahrstreifen anzulegen – es ist zu prüfen, ob hier ebenfalls Kfz-Abbiegestreifen genutzt werden können.

Ortslage, Umfeld

innerorts, anbaufrei/Gewerbe



Kfz-Verkehrsstärke

Hansestraße (L234): 14.831 Kfz/Tag

Schlossring (Nord): 7.728 Kfz/Tag

Schlossring (Süd): 14.125 Kfz/Tag (DTV 2018)

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

Kreuzung mehrerer Buslinien

Natur und Landschaft

keine Schutzgebiete oder besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen betroffen



Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotenzial pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

2.980.000 Euro (netto)

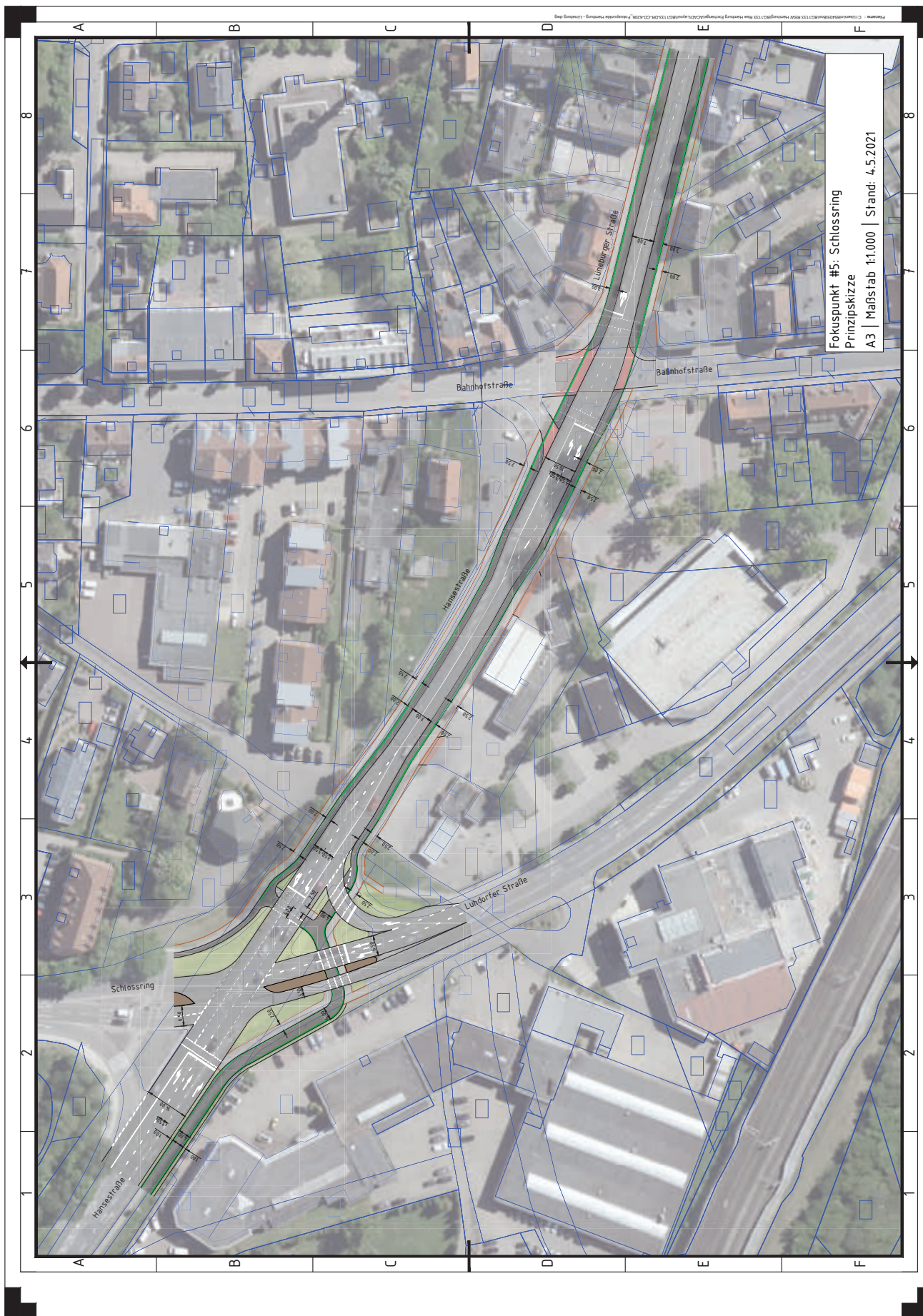


Grunderwerb

ggf. entlang der Hansestraße erforderlich

Herausforderungen/Abhängigkeiten

Im nächsten Planungsschritt ist zu prüfen, inwieweit eine Reduzierung von Kfz-Abbiegestreifen möglich wäre, um mehr Fläche für die Radverkehrsanlagen zu generieren. Dabei sollte auch der Wegfall von Fahrbeziehungen für den Kfz-Verkehr geprüft werden, die durch die damit verbundene Reduzierung der Verkehrsmengen einen generellen positiven Effekt auf die Führung des Radschnellwegs und die Zentrumsentwicklung Winsens verspricht.



Winsen #4

A3c | Lüneburger Straße (zwischen Bahnhofstraße und Osttangente)

Länge: 1.240 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohn- und Geschäftsstraße



Belag

Asphalt

Führungsform

Hochbordradweg im Zweirichtungsverkehr auf der Nordseite



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

16,00m - 17,00m | 6,00 - 7,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

DTV rd. 10.000 Kfz/Tag

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

zahlreiche Buslinien

Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

11.920.000 Euro (netto)



Grunderwerb

ggf. im Bereich des Kreisverkehrs Osttangente erforderlich

Beleuchtung

vorhanden



Konflikte



Es ist zu prüfen, inwieweit die insbesondere im östlichen Abschnitt auf der Südseite vorhandenen Baumreihen bei

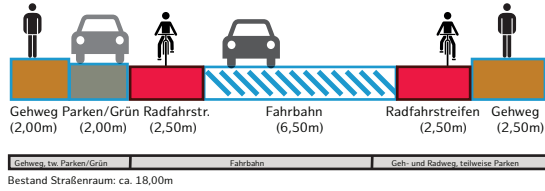
Einrichtung des Radschnellwegs erhalten bleiben können. Ziel sollte sein, den Erhalt der Bäume und die Schaffung einer dem Radschnellwegstandard entsprechenden Radwegebreite gleichermaßen zu realisieren.



Die Ausweitung der Fläche für den Fuß- und Radverkehr geht mit einer Reduzierung

der Flächen einher, die im Bestand vom ruhenden Verkehr genutzt werden. Es ist zu prüfen, inwieweit Kompensierungen, etwa durch gebündelte Ausweisung von Parkständen, möglich sind.

Querschnitt



Radfahrstreifen

(Standard-Nr. 4)

Die Einrichtung des Radschnellwegs mit den entsprechenden Breiten erfordert einen kompletten Umbau der Lüneburger Straße. Neben einer Reduzierung der Fahrbahnbreite auf rd. 6,50m, die weiterhin das Begegnen zweier Linienbusse und/oder Lkw ermöglicht, ist auch der ruhende Verkehr in den Querschnitt einzubeziehen. Dadurch sind die erforderlichen Standards nur teilweise zu erreichen: bei vorhandenem Parkstreifen ist ein Radfahrstreifen nur im ERA-Standard möglich (plus Sicherheitstrennstreifen), ohne Parken kann der reduzierte Radschnellwegstandard (2,50m) erreicht werden. Für den vollen Radschnellwegstandard wären entsprechend mindestens 19,00 m Straßenraumbreite erforderlich. Da der Straßenraum im Bestand teilweise auch unter den hier angegeben 18,00 m liegt, ist für einzelne Abschnitte auch ein Verzicht auf Parken oder Grün zu prüfen.

Besondere Maßnahmen

Der Knotenpunkt Lüneburger Straße/Osttangente stellt aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsmenge eine besondere Herausforderung dar. Der vorhandene Kreisverkehr wird als gute Lösung für den Radverkehr gesehen, wenn die Breite des umlaufenden Radweges angepasst und die unfallträchtige Nutzungsfreigabe in beide Richtungen aufgehoben wird. Zudem sollten die Furten so gestaltet sein (z.B. durch Aufpflasterung), dass dem Kfz-Verkehr eine erhöhte Aufmerksamkeit für den Radverkehr signalisiert wird.



Zielbild Radfahrstreifen
(Beispiel aus Hamburg, Quelle: ARGUS)

Winsen #5

A3e | K87 Lüneburger Straße (zwischen Osttangente und Heidlandsweg)

Länge: 1.410 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, Ortsdurchfahrt



Belag

Asphalt

Führungsform

Hochbordradweg im Zweirichtungsverkehr auf der Nordseite



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

12,00 - 13,00m | 6,50 - 7,50m

Kfz-Verkehrsstärke

DTV ca. 10.000 Kfz/Tag

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

drei Buslinien mit maximal 1-Stunden-Takt

Naturschutz

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

11.320.000 Euro (netto)



Grunderwerb

zur Erreichung des Radschnellwegestandard sollten die Möglichkeiten geprüft werden

Beleuchtung

vorhanden

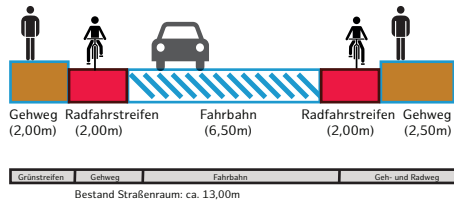


Konflikte



In Teilbereichen wäre eine Ausweitung der Nebenfläche zugunsten breiterer Radverkehrsanlagen nur auf Kosten des Baumbestands möglich, was im Einzelfall hinsichtlich Ausgleichsfähigkeit und Ersatzpflanzungen zu prüfen ist.

Querschnitt



Radfahrstreifen

(Standard-Nr. 4)

Um möglichst breite Radverkehrsanlagen zu erreichen, ist ein vollständiger Umbau der Lüneburger Straße unter Einbeziehung der angrenzenden Grünstreifen erforderlich. Dennoch führt die geringe Breite des verfügbaren Raums dazu, dass die Umsetzung des Radschnellwegstandards in diesem Abschnitt größtenteils nicht möglich ist. Bei Beibehaltung der Fahrbahnbreite von 6,50m zur Ermöglichung des Begegnens zweier Linienbusse und/oder Lkw ist die Herstellung von Gehwegen und Radfahrstreifen maximal im Mindeststandard gemäß ERA umzusetzen. Da die Breite des gesamten Straßenraums variiert, ist von einigen Engstellen auszugehen, an denen weitere Anpassungen oder die Einbeziehung angrenzender Grünflächen oder Privatgrundstücke zu prüfen sind.



Zielbild Radfahrstreifen
(Beispiel aus Hamburg, Quelle: ARGUS)

Fokuspunkt #6: Heidlandsweg

Länge: 50 m

Bestandssituation

Am Heidlandsweg zweigt die Route des Radschnellwegs nach Süden ab. Im Bestand endet hier die südliche Nebenfläche entlang der Lüneburger Straße. Eine Lichtsignalanlage für den Fußverkehr ermöglicht die Querung für den Radverkehr Richtung Osten sowie zum bzw. aus dem Heidlandsweg. Im Heidlandsweg selbst wird die Nebenfläche auf der Westseite weitergeführt, allerdings als Gehweg ohne Freigabe für den Radverkehr, der entsprechend im Mischverkehr die Fahrbahn nutzt.



Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet



Kfz-Verkehrsstärke

mittel

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h (Lüneburger Straße), Tempo30-Zone (Heidlandsweg)

Busverkehr

entlang der Lüneburger Straße drei Buslinien mit maximal 1-Stunden-Takt

Natur und Landschaft

keine Schutzgebiete oder besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen betroffen



Umsetzung Radschnellweg

Es ist vorgesehen, dass der Radschnellweg entlang der Lüneburger Straße beidseitig auf Radfahrstreifen geführt wird (siehe Steckbrief Winsen#5). Im Heidlandsweg wird eine Fahrradstraße mit reduziertem Querschnitt angestrebt (siehe Steckbrief Winsen#6). Die komfortable und mit geringen Wartezeiten verbundene Verknüpfung dieser beiden Führungen am hier betrachteten Knotenpunkt soll vor allem durch drei Maßnahmen erreicht werden: vollständige Signalisierung des Knotenpunkts, Schaffung einer zusätzlichen Furt östlich des Heidlandswegs, Verschwenkung der Fahrbahn und Aufweitung der Nebenfläche in der Einmündung. Die Signalisierung ermöglicht die komfortable Querung der Lüneburger Straße für die Radfahrenden aus dem Heidlandsweg Richtung Westen (wie auch Richtung Osten) und der in den Heidlandsweg abbiegenden Radfahrenden aus Richtung Osten. Ziel ist die Schaffung möglichst langer Grünphasen für den Radverkehr. Dabei ist die Einrichtung einer gleichzeitigen Grünphase für alle Radverkehrsbeziehungen zu prüfen, um ein ungehindertes Einfahren in den Heidlandsweg zu ermöglichen. Durch die Aufweitung der Einmündung wird ausreichend Platz für die parallele Führung des Fuß- und Radverkehrs geschaffen. Für die aus dem Heidlandsweg kommenden Radfahrenden gewährleistet ein Schutzstreifen das Aufstellen neben evtl. wartenden Kfz. Die Nebenflächen im Knotenpunkt sind so zu gestalten, dass komfortable Aufstellbereiche für die Radfahrenden ebenso wie für den Fußverkehr geschaffen werden.

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotenzial pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

820.000 Euro (netto)

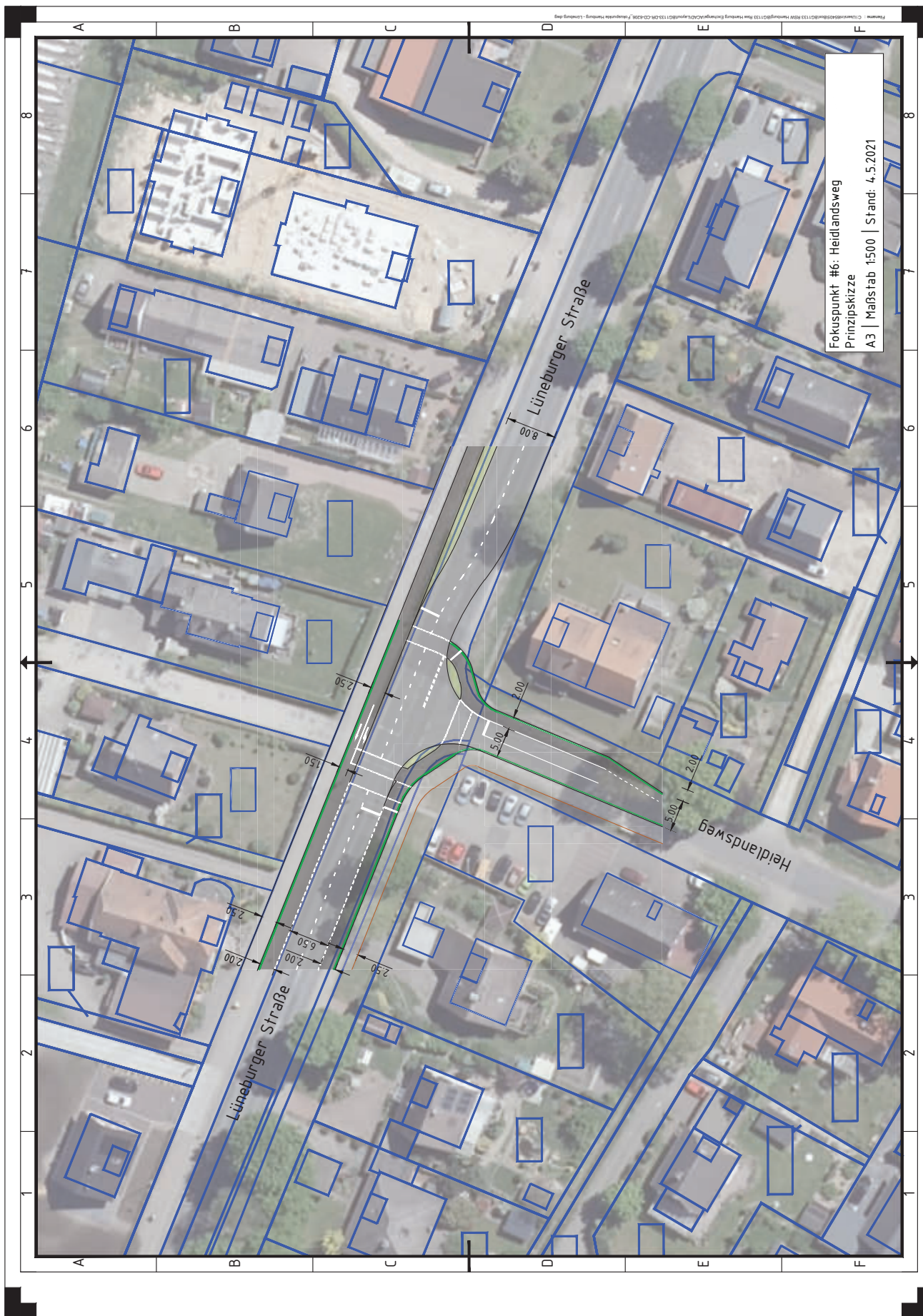


Grunderwerb

ggf. zur Aufweitung der Einmündung Heidlandsweg erforderlich

Herausforderungen/Abhängigkeiten

Bei der Umsetzung des Knotenpunktentwurfs mit Fahrbahnverschwenk, -reduzierung und Erweiterung der Lichtsignalanlage ist insbesondere eine Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben erforderlich.



Winsen #6

A3f, B3f | Heidlandsweg (zwischen Lüneburger Straße und Otto-Hahn-Str.)

Länge: 1.330 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet / außerorts,
unbebaut



Belag

Asphalt

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

7,00 - 8,00 m | 4,50 - 5,50 m

Kfz-Verkehrsstärke

gering

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders
schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

1.890.000 Euro (netto)



(beinhaltet Komplettumbau im bebauten Bereich)

Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

vorhanden



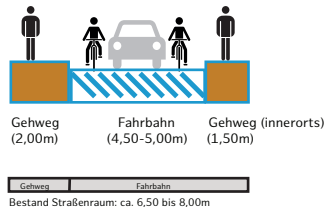
Besonderheiten

Im Zuge der möglichen Erweiterung der Bahnstrecke Hamburg-Hannover ist von einer Erfordernis der baulichen Anpassung der Bestandsbrücke Heidlandsweg auszugehen. Da die umliegenden Bahnquerungen für die Route des Radschnellwegs nachteilig wären, ist im Planungsprozess darauf hinzuwirken, dass diese Brücke nicht ersatzlos gestrichen wird und bei einem Neubau die Belange des Radverkehrs berücksichtigt werden..

Besondere Maßnahme

Die Fahrradstraße ist als „Anlieger frei“ auszuweisen, um neben dem Wohngebiet insbesondere auch die Erreichbarkeit des Sportplatzes zu gewährleisten. Dadurch besteht die Gefahr, dass der Heidlandsweg auch (weiterhin) als Zufahrt zum Gewerbegebiet genutzt wird. Dagegen sind geeignete Maßnahmen zu prüfen, von der Geschwindigkeitsdämpfung bis hin zur Errichtung einer Durchfahrtsperre. Verkehrslenkende Maßnahmen sollten den Verkehr zum Gewerbegebiet über die Osttangente führen.

Querschnitt



Fahrradstraße

(Standard-Nr. 7)

Ausweisung des Heidlandsweg als Fahrradstraße mit Freigabe für Anlieger. Insbesondere im bebauten Bereich wäre eine Reduzierung der Fahrbahnbreite vorteilhaft, um den Charakter als Fahrradstraße zu unterstreichen und zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs beizutragen. Zudem würde die Realisierung eines weiteren Gehwegs auf der Ostseite ermöglicht. Außerorts ist ein einseitiger Gehweg auf der Ostseite bis zum Sportplatz als ausreichend einzustufen. Eine Reduzierung der Fahrbahn würde eine Verbreiterung dieses Gehwegs auf rd. 2,00m ermöglichen. Generell ist zu prüfen, inwieweit die angrenzenden Seitenstreifen für breitere Gehwege genutzt werden könnten.

Konflikte

Keine besonderen Konflikte zu erwarten.

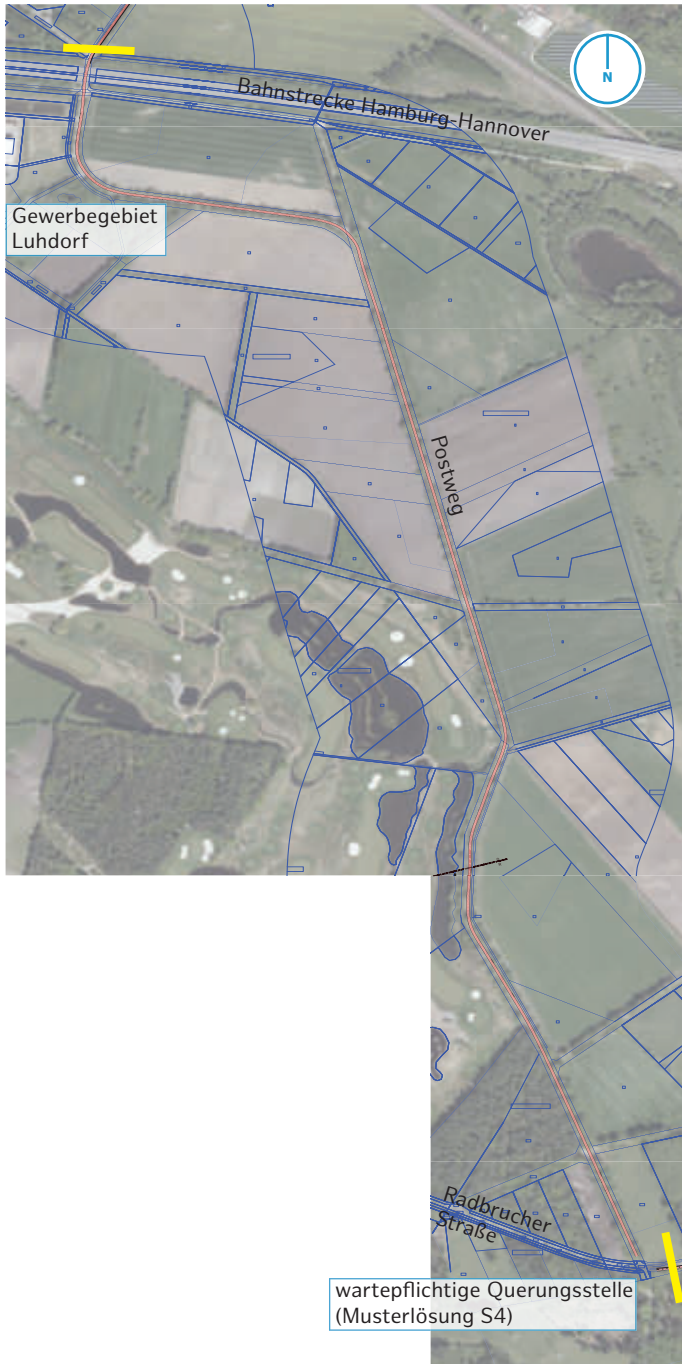


Zielbild Fahrradstraße mit Gehweg (Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Winsen #7

C4a | („Alter“) Postweg (zwischen Otto-Hahn-Str. und Radbrucher Straße)

Länge: 2.510 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, anbaufrei



Belag

Asphalt

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 5,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

gering

Höchstgeschwindigkeit

100 km/h

Busverkehr

zwischen den Zufahrten ins Gewerbegebiet Luhdorf nördlich und südlich der Bahnlinie verkehrt die Linie 4002 im 1-Stunden-Takt

Natur und Landschaft

östlich des („Alten“) Postwegs liegt das Naturschutzgebiet „Rethmoorsee“, südlich des Knotenpunkts Postweg/Radbrucher Straße das Naturschutzgebiet „Hohes Holz“



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



kurz- bis mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

2.030.000 Euro (netto)



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

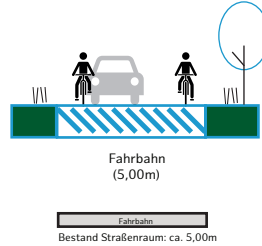
Die Einrichtung ist mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes abzuklären, dürfte angesichts des bestehenden Straßenraums aber unproblematisch sein.



Besonderheiten

Es ist darauf hinzuwirken, dass der („Alte“) Postweg nicht als Abkürzung für den Kfz-Verkehr zum Gewerbegebiet Luhdorf genutzt wird. Dazu könnte beispielsweise auch für den nördlichen Teil des Gewerbegebiets ein modaler Filter umgesetzt werden, wie er an der Zufahrt zum südlichen Teil des Gewerbegebiets besteht: durch versenkbare Poller ist dem allgemeinen Kfz-Verkehr die Durchfahrt verwehrt, während sie von Bussen und Rettungsfahrzeugen genutzt werden kann.

Querschnitt



Fahrradstraße

(Standard-Nr. 7)

Ausweisung des („Alten“) Postwegs als Fahrradstraße. Die Bestandsbreite von rd. 5,00m kann beibehalten werden, wenn eine geringe Kfz-Verkehrsmenge mit anderen Maßnahmen erreicht werden kann. Das Fußverkehrsaufkommen wird als gering eingeschätzt, weshalb zusätzliche Gehwege nicht als erforderlich angesehen werden.

Konflikte

Keine besonderen Konflikte zu erwarten.

Besondere Maßnahmen

Die Einmündung des („Alten“) Postwegs in die Radbrucher Straße ist angesichts der Kfz-Verkehrsmengen und der gefahrenen Geschwindigkeit mit Wartezeiten für den Radverkehr verbunden und stellt eine Gefahrenstelle dar. Hier sind geeignete Maßnahmen zu prüfen, um die Querung zu erleichtern und sicherer zu gestalten, etwa der Einbau einer Mittelinsel inklusive Verschwenk der Fahrbahn gemäß Musterlösung S4.



Zielbild Fahrradstraße ohne Gehweg
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Winsen #8

C4c | Radbrucher/Luhdorfer Straße (zw. Postweg und Ortseingang Radbruch)

Länge: 2.250 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, anbaufrei



Belag

Asphalt, Beton

Führungsform

Straßenbegleitender kombinierter Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

10,00m - 14,00m | ca. 6,00m

Kfz-Verkehrsstärke

DTV rd. 3.500 Kfz/Tag

Höchstgeschwindigkeit

70 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Naturschutz

im westlichen Teil des Abschnitts liegt südlich der Radbrucher Straße das Naturschutzgebiet „Hohes Holz“



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

1.230.000 Euro (netto)



Grunderwerb

voraussichtlich nicht erforderlich

Beleuchtung

Die Einrichtung ist mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes abzuklären, dürfte angesichts des bestehenden Straßenraums aber unproblematisch sein.



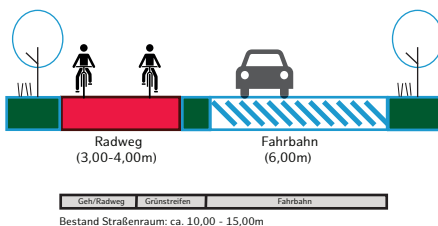
Besondere Maßnahme

Am Ortseingang Radbruch wird ein Übergang zwischen dem hier beschriebenen straßenbegleitenden Zweirichtungsradweg und der Weiterführung auf der Fahrbahn (siehe Steckbrief Bardowick#1) erforderlich. Dieser sollte durch Maßnahmen wie der hier vorgeschlagenen Einengung (siehe Abbildung unten) 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.



Vorschlag der Umsetzung des Wechsels von Zweirichtungsradweg auf Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn am Ortseingang

Querschnitt



Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 2)

Ausbau des bestehenden Rad-/Gehwegs, nach Möglichkeit (siehe „Konflikte“) im Radschnellwegestandard von 4,00 Metern Breite. Das Fußverkehrsaufkommen wird als gering eingeschätzt, weshalb ein paralleler Gehweg als nicht erforderlich eingestuft wird.

Die alternative Möglichkeit, die Problemstelle der Einmündung aus dem Postweg zu vermeiden, indem der bestehende Radweg auf der Südseite aufgehoben und auf der Nordseite ein komplett neuer Radweg angelegt wird, wurde aufgrund des hohen baulichen Aufwands verworfen.

Konflikte



In einigen Bereichen wäre ein Ausbau des Bestandsweges mit Eingriffen in die bestehenden Grün- und Gehölzstrukturen verbunden. Entsprechend sind mögliche Verbreiterungen mit der Naturschutzbehörde abzustimmen und davon auszugehen, dass der Radschnellwegstandard nicht durchgängig erreicht werden kann.



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