

Radschnellweg Tostedt–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 Tostedt–Hamburg angefügt.

Die Steckbriefe sind nach Gemeinden beschriftet und jeweils fortlaufend nummeriert.

- Tostedt#1-#5
- Buchholz#1-#8
- Rosengarten#1-#3
- Seevetal#1-#7
- Harburg

Im Korridor Tostedt–Hamburg gibt es darüber hinaus sechs Fokuspunkte, die zwischen den Steckbriefen einsortiert sind, deren Abschnitte direkt angrenzen.

- Fokuspunkt #1: Querung Bahndamm/B3
- Fokuspunkt #2: Sprötzer Weg (Buchholz)
- Fokuspunkt #3: Lindenstraße/Kirchenstraße (Buchholz)
- Fokuspunkt #4: Herrenheide
- Fokuspunkt #5: Bahnhof Klecken
- Fokuspunkt #6: Eddelsener Straße

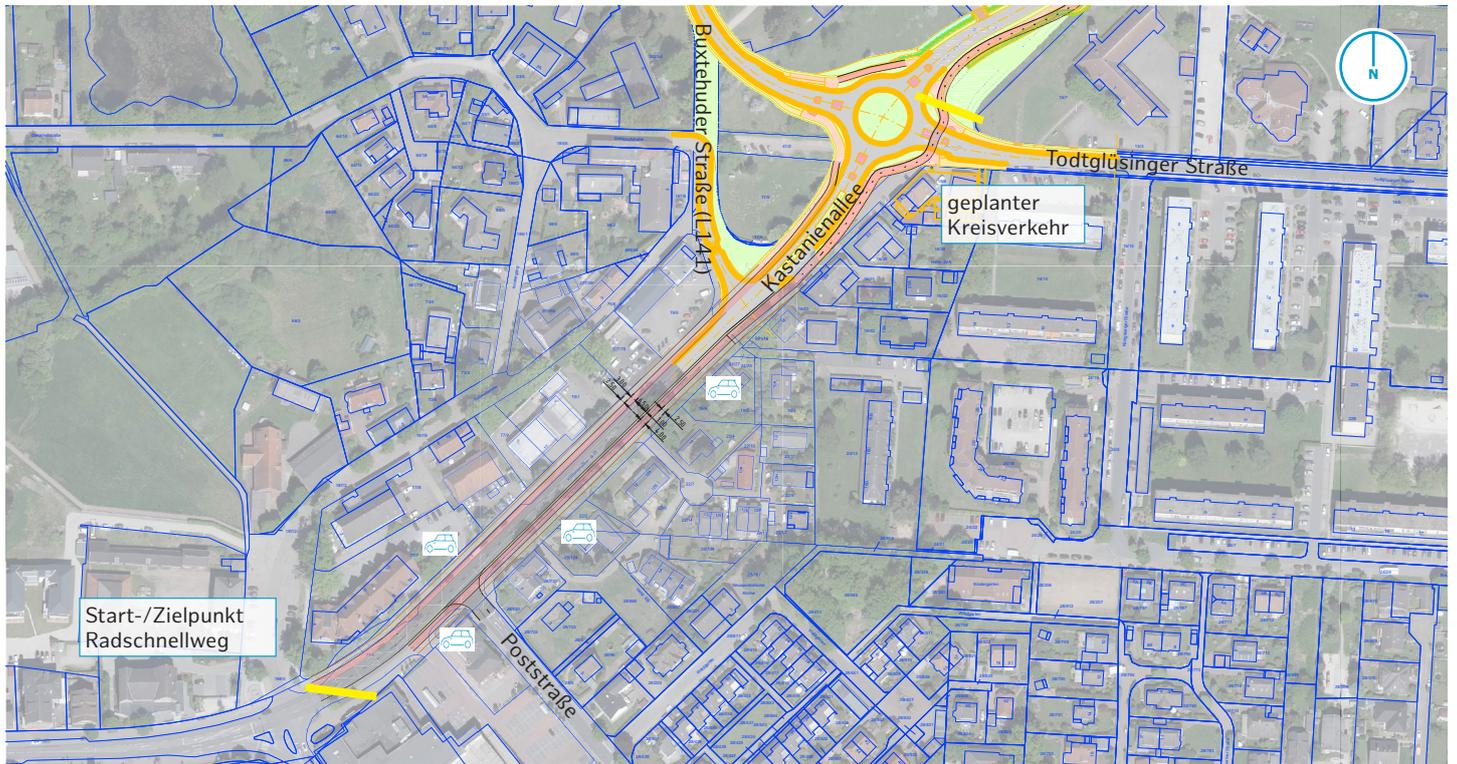
Urheberrechtshinweis:

- Übersichtsgrafiken: ARGUS Stadt und Verkehr (Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)
- Kartenausschnitte: Royal Haskoning DHV (Luftbilder/ALKIS: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung © 2021; Hamburger Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung) | „Zielfotos“: Royal Haskoning DHV, sofern nicht anders angegeben; alle sonstigen Fotos, Skizzen und Abbildungen: ARGUS Stadt und Verkehr
- Prinzipskizzen Fokuspunkte: Royal Haskoning DHV

Tostedt #1

A1g | Kastanienallee (B75) zwischen Bahnhofstraße und Todtglüsender Straße

Länge: 410 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, Ortsdurchfahrt



Belag

Asphalt

Führungsform

beidseitige Einrichtungsradwege, Hochbord



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

rd. 18,00 m - 27,00 m | rd. 9,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

rd. 14.100 Kfz/Tag (DTV 2015)

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

zahlreiche Buslinien

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Nutzerpotential pro Tag

< 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

4.330.000 Euro (netto)



Grunderwerb

ggf. sind in Teilbereichen auch die Randstreifen privater Grundstücke erforderlich, um den vorgeschlagenen Querschnitt zu erreichen

Beleuchtung

vorhanden



Besonderheit

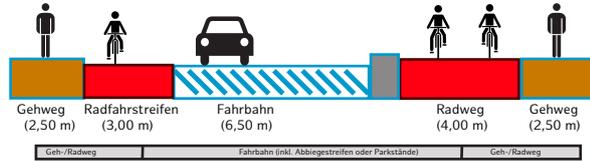
Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) plant derzeit eine Sanierung der B75 in der Ortsdurchfahrt Tostedt. Es ist davon auszugehen, dass die hier skizzierten Vorschläge zur Umsetzung eines Radschnellwegs in diesem Rahmen nicht mehr berücksichtigt werden können. Sie sind vielmehr als Perspektivlösung zu verstehen, sobald eine nächste Überplanung des Straßenraums angegangen werden sollte.

Besondere Maßnahme

Die Gemeinde Tostedt plant im Bereich der heutigen Einmündung der Todtglüsender Straße die Anlage eines Kreisverkehrs, an den auch die Buxtehuder Straße (L141) angeschlossen werden soll. Die bisherigen Planungen sehen umlaufende Radwege von 2,50 m Breite vor. Diese sollten im Radschnellwegstandard umgesetzt werden: 4,00 m Breite für den östlich umlaufenden Zweirichtungsradweg, 3,00 m Breite für alle sonstigen (Einrichtung-) Radwege.

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

Querschnitt



straßenbegleitender Zweirichtungsradweg | Radfahrstreifen (Standard-Nr. 2 + 4)

Um die Standards des Radschnellwegs zu erreichen, wird ein kompletter Umbau des vorhandenen Straßenraums vorgeschlagen. Da viele Ziele für Radfahrende in Tostedt sowie auch wichtige Achsen aus Süden und vom Bahnhof hier in die Kastanienallee einmünden, wird die Weiterführung des Zweirichtungsradwegs bis zum Knotenpunkt Bahnhofstraße empfohlen (der das entsprechende Queren der ankommenden Radfahrenden in alle Richtungen ermöglichen sollte). Zudem sollte die Nordseite eine Radverkehrsanlage erhalten, auch um die Weiterführung nach Westen sicherzustellen. Hier könnte ein Radfahrstreifen zum Einsatz kommen – bei optimaler Ausnutzung der vorhandenen Breiten zwischen den angrenzenden Grundstücken könnte der RSW-Standard voraussichtlich erreicht werden. Radfahrende sollten hinter dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn abgeleitet werden. Angesichts der starken Verkehrsbelastung der B75 wäre auch der Einsatz von Schutzelementen oder die Anlage eines abgesetzten Radweges zu prüfen.

Konflikte



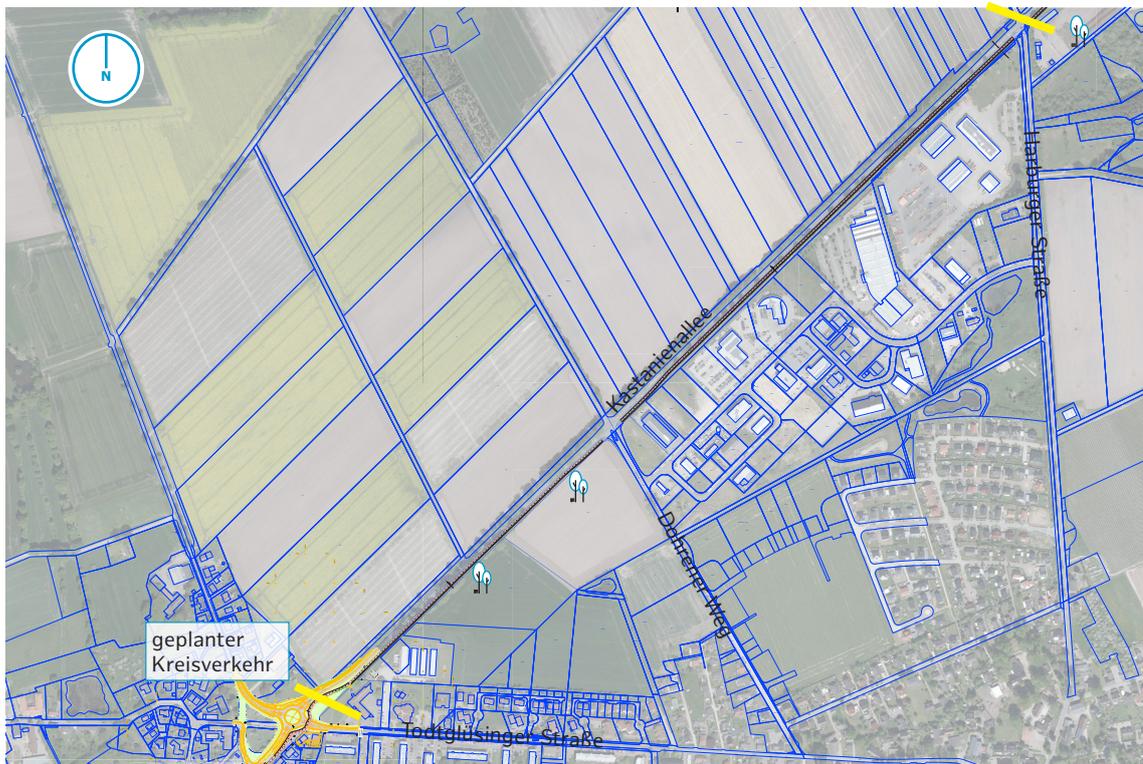
Die Einrichtung neuer Radverkehrsanlagen zieht eine Reduzierung der Fläche für den Kfz-Verkehr nach sich – sei es auf Kosten von Parkständen oder von Abbiegespuren. Hier sind Prüfungen der Folgewirkung und Verträglichkeit erforderlich.



Tostedt #2

A1a | Kastanienallee (B75) zwischen Todtglüninger Straße und Harburger Straße

Länge: 1.690 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, Hauptverkehrsstraße



Belag

Asphalt

Führungsform

straßenbegleitender Geh- und Radweg auf der Südseite



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

rd. 13,00 - 17,00 m | rd. 9,00 m



Kfz-Verkehrsstärke

rd. 13.200 Kfz/Tag (DTV 2015)

Höchstgeschwindigkeit

70-100 km/h

Busverkehr

zahlreiche Buslinien

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



kurz- bis mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag

< 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

1.680.000 Euro (netto)



Grunderwerb

ggf. in Teilbereichen erforderlich

Beleuchtung

Einrichtung dürfte konfliktfrei möglich sein



Konflikte

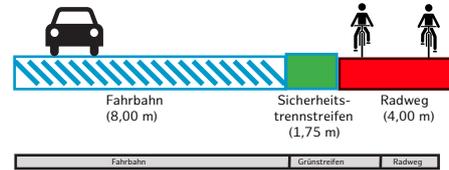


In Teilabschnitten wird der bestehende Radweg von Baumreihen flankiert, die von einem Ausbau betroffen wären. Würde man den Radweg auf kompletter Länge auf 4,00 m Breite ausbauen, wären rd. 45 Bäume betroffen (davon 35 im ersten Teilabschnitt, siehe Besondere Maßnahmen). Etwa 15 Bäume könnten bei einem Ausbau auf den reduzierten Standard von 3,00 m Breite erhalten bleiben.

Besondere Maßnahme

Im südlichsten Teilabschnitt könnte eine Alternative zur Verbreiterung des bestehenden Radwegs mit entsprechendem Eingriff in den Baumbestand (bei reduziertem Standard wären rd. 30 Bäumen zwischen Radweg und Fahrbahn betroffen, bei vollem RSW-Standard ca. 35 Bäume rechts des Radwegs) die Anlage eines neuen Radwegs auf dem angrenzenden, heute landwirtschaftlich genutzten Grundstück sein. Dies würde den Erwerb eines ca. 5 m breiten Streifens erfordern.

Querschnitt



straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 2)

Erweiterung des bestehenden, auf der Südostseite der Kastanienallee (B75) verlaufenden Radwegs. Die Erreichung des RSW-Standards geht mit unterschiedlich starkem Eingriff in den Baumbestand einher. Ein zusätzlich parallel verlaufender Gehweg wird aufgrund der geringen Fußverkehrsmengen sowie dem deutlich höheren Eingriff in die Umgebung als entbehrlich eingestuft.

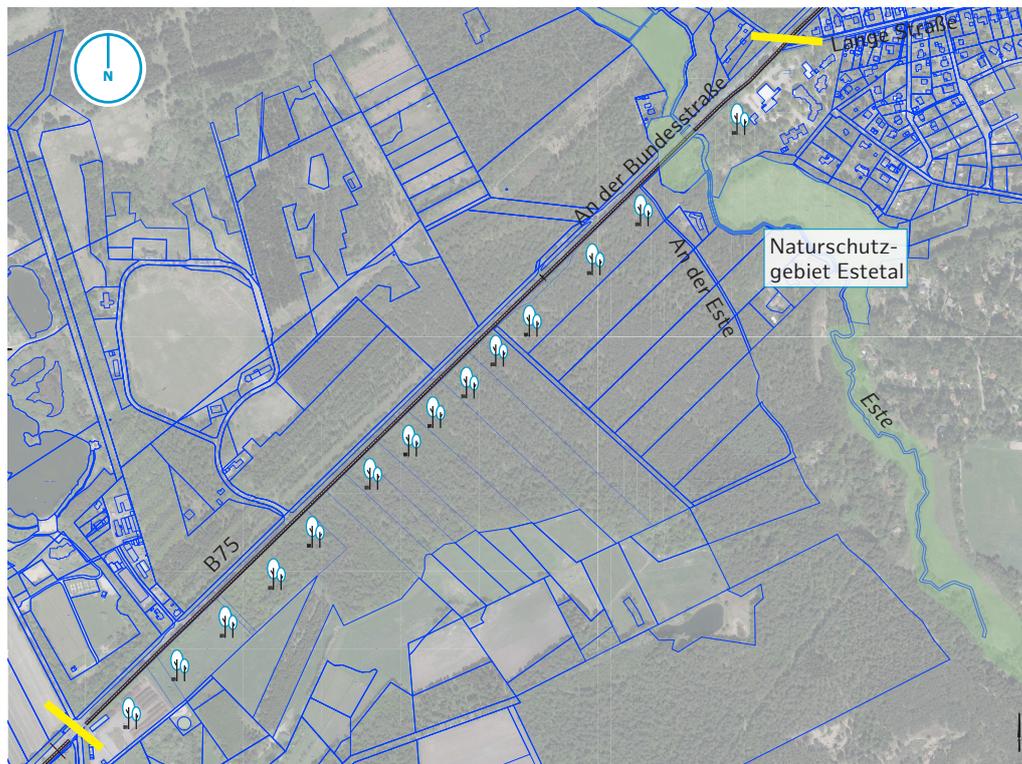


Zielbild Zweirichtungsradweg an Landstraße (Bsp. aus Weurt/Niederlande)

Tostedt #3

A1c | B75, An der Bundesstraße

Länge: 1.870 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, Hauptverkehrsstraße



Belag

Asphalt

Führungsform

straßenbegleitender Geh- und Radweg auf der Südseite



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

rd. 14,00 - 15,00 m | rd. 9,00 m



Kfz-Verkehrsstärke

rd. 13.200 Kfz/Tag (DTV 2015)

Höchstgeschwindigkeit

70-100 km/h

Busverkehr

zahlreiche Buslinien

Natur und Landschaft

Strecke quert das Naturschutzgebiet Estetal



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

< 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

1.160.000 Euro (netto)



Grunderwerb

voraussichtlich nicht erforderlich

Beleuchtung

Einrichtung unter Berücksichtigung
des Naturschutzes



Konflikte



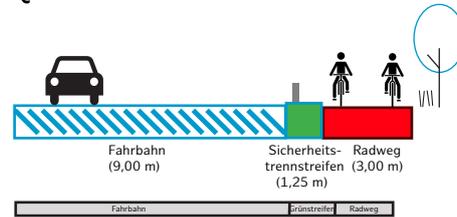
In diesem Abschnitt würde eine Verbreiterung des bestehenden Radwegs mit massiven Eingriffen in den Baumbestand einhergehen. Insbesondere die Realisierung des vollen Radschnellwegsstandards von 4,00 m Breite wäre durch die größtenteils erforderlichen Stützbauten in der bestehenden Böschung mit großflächigem Eingriff in den angrenzenden Wald verbunden.

Besonderheit

Die Trasse des Radschnellwegs quert in diesem Bereich das Naturschutzgebiet „Estetal“. Hier dürfte eine Engstelle des Radschnellwegs unvermeidbar sein, da Eingriffe in die geschützte Umgebung der B75 besonders hohen Restriktionen unterliegen. Zudem bildet schon die bestehende Estebrücke der B75 eine Engstelle, da sie kaum Raum für eine Verbreiterung des Radwegs bietet. Erst mit einer Sanierung der Brücke könnte eine Verbreiterung diskutiert werden – unter der Voraussetzung, dass sie mit dem Naturschutzgebiet in Einklang zu bringen ist.

Zielbild Zweirichtungsradschnellweg
an Landstraße
(Bsp. aus Weurt/NL)

Querschnitt



straßenbegleitender Zweirichtungsradschnellweg (Standard-Nr. 2)

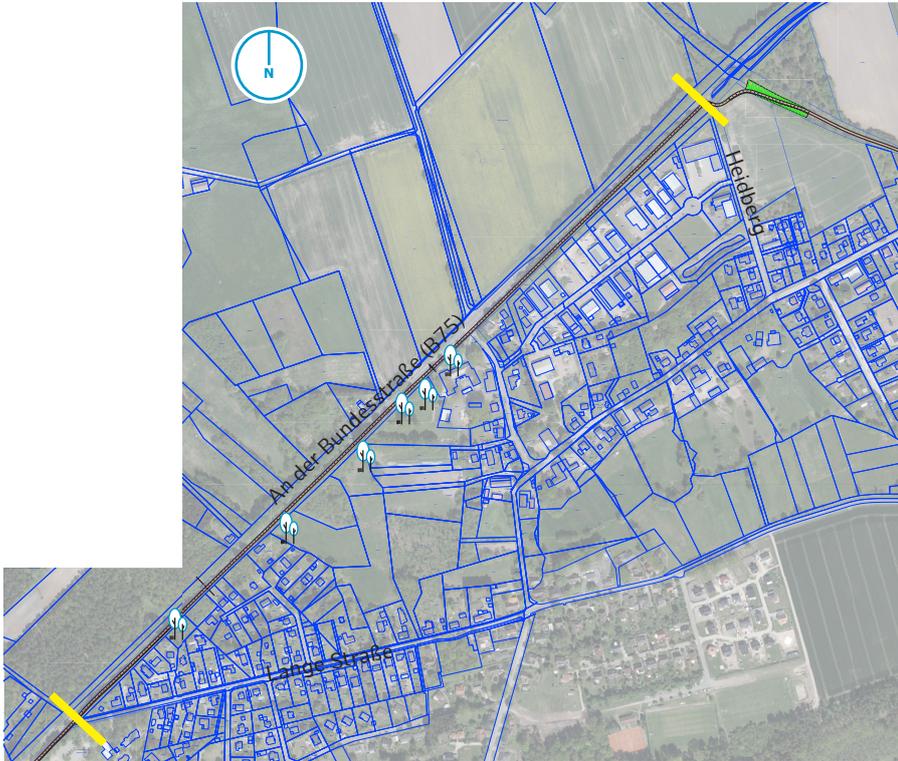
Erweiterung des bestehenden, auf der Südostseite der B75 verlaufenden Radwegs. Aufgrund des angrenzenden Waldes (teilweise verbunden mit einer bewaldeten Böschung) würde eine Verbreiterung auf 4,00 m mit massiven Eingriffen in den Baumbestand einhergehen. Somit scheint hier der Rückgriff auf den reduzierten Standard erforderlich zu sein. Und auch bei diesem sind rd. 40 Bäume betroffen, die entweder sehr nah am bestehenden Radweg oder zwischen Fahrbahn und Radweg stehen. In weiten Teilen ist zudem bereits eine Reduzierung des Sicherheitstrennstreifens auf 1,25 m (Mindestbreite unter der Voraussetzung des Einsetzens einer Leitplanke) erforderlich, um die Verbreiterung auf 3,00 m realisieren zu können. Ein parallel verlaufender Gehweg wird aufgrund der geringen Fußverkehrsmengen und der fehlenden Breite als entbehrlich eingestuft.



Tostedt #4

A1e | An der Bundesstraße (B75)

Länge: 1.390 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, Hauptverkehrsstraße



Belag

Asphalt

Führungsform

straßenbegleitender Geh- und Radweg auf der Südseite



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

rd. 14,00 m | rd. 8,00 m



Kfz-Verkehrsstärke

rd. 13.200 Kfz/Tag (DTV 2015)

Höchstgeschwindigkeit

70-100 km/h

Busverkehr

zahlreiche Buslinien

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

< 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

1.090.000 Euro (netto)



Grunderwerb

ggf. im Bereich der Busbuchten erforderlich

Beleuchtung

Einrichtung dürfte weitgehend konfliktfrei möglich sein

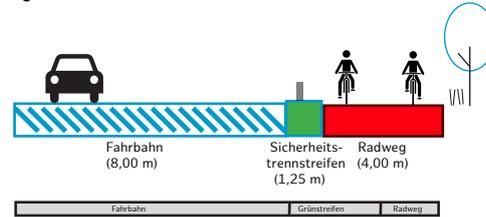


Konflikte



In Teilabschnitten ist der Ausbau des bestehenden Radwegs mit Eingriffen in den Baumbestand verbunden. Im südlichen Bereich wäre dieser Eingriff zur Erreichung des Radschnellwegstandards von 4,00 m Breite sehr massiv, da direkt an den Bestand eine baumbestandene Böschung anschließt. Weiter nördlich wären rd. 12 Bäume betroffen, insbesondere zwischen Fahrbahn und Radweg.

Querschnitt



straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 2)

Erweiterung des bestehenden, auf der Südostseite der B75 verlaufenden Radwegs. Die Erreichung des RSW-Standards geht mit unterschiedlich starkem Eingriff in den Baumbestand einher: im südlichen Teil ist voraussichtlich nur der reduzierte Standard von 3,00 m erreichbar, da eine Breite von 4,00 m mit einem Eingriff in die angrenzende Böschung verbunden wäre. Im nördlichen Teil dürften die 4,00 m Breite grundsätzlich erreichbar sein, teilweise auch unter Reduzierung des Sicherheitstrennstreifens auf das Mindestmaß von 1,25 m (das Einsetzen einer Schutzplanke vorausgesetzt). Ein zusätzlich parallel verlaufender Gehweg wird aufgrund der geringen Fußverkehrsmengen sowie dem deutlich höheren Eingriff in die Umgebung als entbehrlich eingestuft.

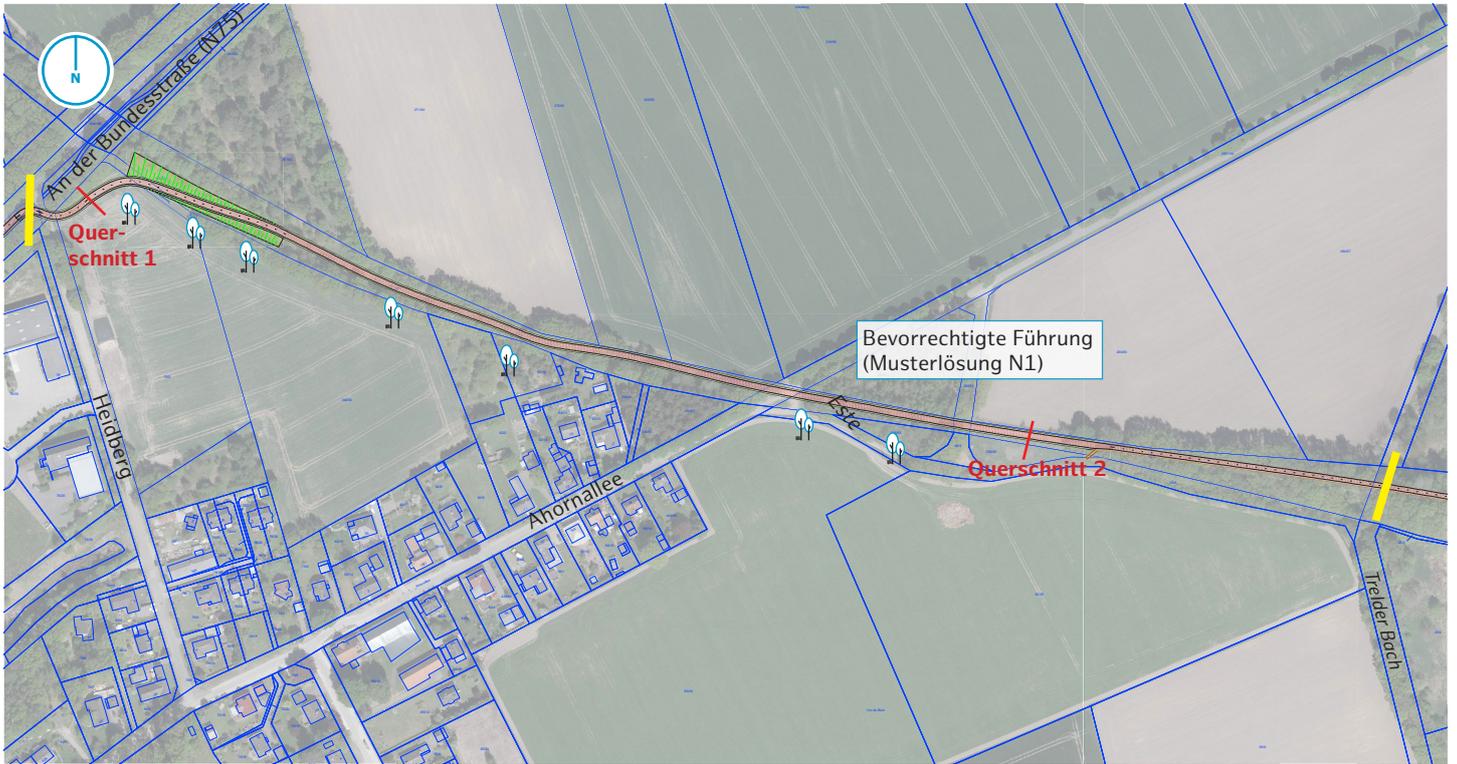


Zielbild Zweirichtungsradweg an Landstraße (Bsp. aus Weurt/Niederlande)

Tostedt #5

B1j | Heidberg, neues Verbindungsstück, Alter Bahndamm zwischen B75 und Trelder Bach

Länge: 870 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, ländlicher Raum



Belag

wassergebundene Oberfläche, teilweise Pfade

Führungsform

Mischverkehr bzw. selbstständige
Geh- und Radwege



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

zwischen 3,00 m (Feldwege) und 4,50 m (Heidberg)



Kfz-Verkehrsstärke

kein bis sehr wenig Kfz-Verkehr

Höchstgeschwindigkeit

kein Kfz-Verkehr

Busverkehr

kein Busverkehr

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders
schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

< 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

1.180.000 Euro (netto)



Grunderwerb

voraussichtlich kein Privatbesitz betroffen

Beleuchtung

unter Berücksichtigung des Landschaftsschutzes zu installieren



Konflikte



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

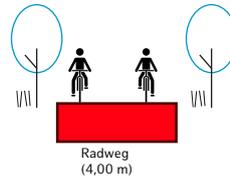
Besondere Maßnahme

Der Bahndamm wird von der Ahornallee gekreuzt. Hier sollte eine Bevorrechtigung für den Radschnellweg eingerichtet werden, ggf. unterstützt durch eine Aufplasterung.

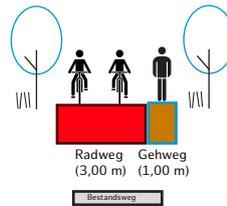
Rückfallebene

Der Nutzung des Bahndamms als Route des Radschnellwegs steht als Alternative die Verbindung von Kakenstorf nach Sprötze entlang der K45 und Ortsdurchfahrt Sprötze gegenüber. Auch dort ist der Radschnellwegstandard in vielen Bereichen nicht erreichbar (Privatgrundstücke, Gebäude) bzw. nur mit erheblichen Eingriffen in die Natur. Zudem sind zahlreiche Konflikte mit dem Fuß- und Kfz-Verkehr absehbar, nicht nur in den jeweiligen zentralen Bereichen von Kakenstorf und Sprötze.

Querschnitt 1



Querschnitt 2



selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Zwischen der B75 und dem Bahndamm ist ein Teilstück als Neubautrasse zu realisieren. Der genaue Verlauf ist von den Rahmenbedingungen (u. a. Bodenbeschaffenheit, Grundstücksverhältnisse) abhängig, ebenso die Verknüpfung mit der Bestandsstraße Heidberg. Für den anschließenden (Wald-)Weg auf dem ehemaligen Bahndamm wird der Ausbau zu einem Zweirichtungsradweg vorgeschlagen. Die Herstellung im Radschnellwegstandard von 4,00 m wäre in den meisten Abschnitten möglich, allerdings würde sie die Nutzung des Bahndamms durch Fußverkehr ignorieren, von der auch in Zukunft auszugehen ist. Für einen ausreichend breiten separaten Gehweg fehlt die Fläche, ohne massiv in den Baumbestand einzugreifen. Daher wird hier vorgeschlagen, einen 1,00 m breiten Gehweg neben den Radweg im reduzierten RSW-Standard zu setzen, um Fuß- und Radverkehr zumindest ansatzweise zu trennen und ein Vorbeifahren/Begegnen geregelter und damit sicherer ablaufen zu lassen.

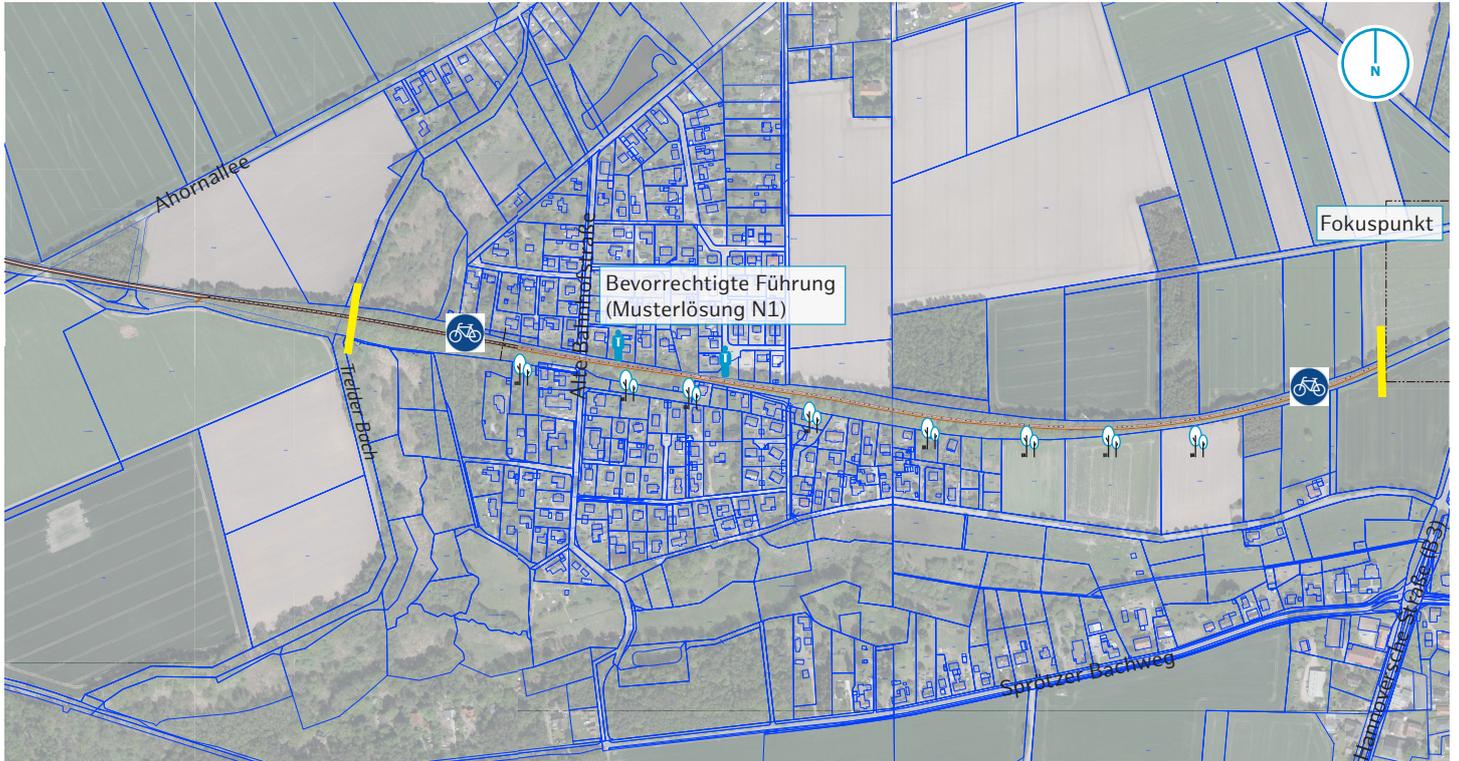
Zielbild Radweg im Wald (Bsp. RijnWaalpad/Niederlande)



Buchholz #1

B1j | Alter Bahndamm zwischen Trelder Bach und Hannoversche Straße

Länge: 1.300 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, auf kurzem Abschnitt innerorts



Belag

wassergebundene Oberfläche

Führungsform

selbstständiger Geh-/Radweg



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

Bestandsweg ca. 3,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

kein Kfz-Verkehr

Höchstgeschwindigkeit

kein Kfz-Verkehr

Busverkehr

kein Busverkehr

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

< 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

2.050.000 Euro (netto)



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

in enger Abstimmung mit dem Naturschutz



Konflikte



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

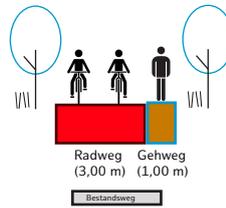


Querender Fußverkehr ist insbesondere in Trelde zu erwarten, und dort vor allem, wo ein Pfad über den Bahndamm verläuft, der auf der Südseite zu einem Spielplatz führt. Hier sind geeignete Maßnahmen zu prüfen, um die Aufmerksamkeit sowohl der Radfahrenden als auch der querenden Fußgänger:innen auf die Situation zu erhöhen.

Besondere Maßnahme

Der Bahndamm wird in Trelde von der querenden Alten Bahnhofstraße unterbrochen. Eine Bevorrechtigung für Radfahrende ist angesichts des vergleichsweise geringen Kfz-Verkehrs vertretbar, muss aber mit Maßnahmen zur Verdeutlichung (Aufpflasterung) und zur Erhöhung der Sichtbarkeit einhergehen. Zudem ist sicherzustellen, dass Radfahrende trotz des Höhenunterschieds nicht mit voller Geschwindigkeit in die Querungssituation fahren, etwa durch Einengungen oder Oberflächengestaltung.

Querschnitt

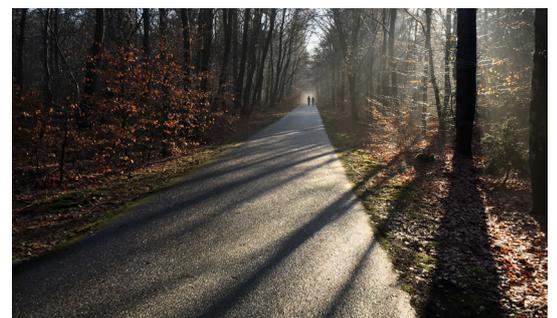


Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Ausbau des bestehenden (Wald-)Wegs zu einem Zweirichtungsradweg. Die Herstellung im Radschnellwegstandard von 4,00 m wäre in den meisten Abschnitten möglich, allerdings würde sie die Nutzung des Bahndamms durch Fußverkehr ignorieren, von der auch in Zukunft auszugehen ist. Für einen ausreichend breiten separaten Gehweg fehlt die Fläche, wenn nicht massiv in den Baumbestand eingegriffen wird. Daher wird hier vorgeschlagen, einen 1,00 m breiten Gehweg neben den Radweg im reduzierten RSW-Standard zu setzen, um Fuß- und Radverkehr zumindest ansatzweise zu trennen und ein Vorbeifahren/Begegnen geregelter und damit sicherer ablaufen zu lassen.

Rückfallebene

Der Nutzung des Bahndamms als Route des Radschnellwegs steht als Alternative die Verbindung von Kakenstorf nach Sprötze entlang der K45 und Ortsdurchfahrt Sprötze gegenüber. Auch dort ist der Radschnellwegstandard in vielen Bereichen nicht erreichbar (Privatgrundstücke, Gebäude) bzw. nur mit erheblichen Eingriffen in die Natur. Zudem sind zahlreiche Konflikte mit dem Fuß- und Kfz-Verkehr absehbar, nicht nur in den jeweiligen zentralen Bereichen von Kakenstorf und Sprötze.



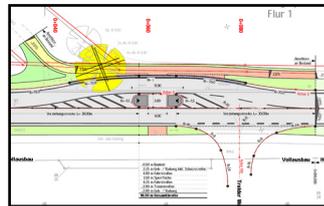
Zielbild Radweg im Wald
(Bsp. RijnWaalpad/
Niederlande)

Fokuspunkt #1: Querung Bahndamm/B3

Länge: 400 m

Bestandsituation

Nördlich von Sprötze quert die Bundesstraße 3 den alten Bahndamm, der hier auf dasselbe Höhengniveau abgetragen ist. Es besteht keine Querungsstelle, vielmehr liegen die beiden Einmündungen des Bahndamms aufgrund des schrägen Winkels voneinander versetzt. Zwar plant die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) im Zuge einer Sanierung der B3 die Schaffung einer Mittelinsel als Querungshilfe (Fertigstellung voraussichtlich 2023/24), doch angesichts der hohen Geschwindigkeiten und Mengen des Kfz-Verkehrs bleibt eine Querung dennoch mit Wartezeiten und Unsicherheiten verbunden, die der Nutzung dieser Route für den Radschnellweg entgegenstehen.



Planung einer Querungshilfe bei B3-Sanierung (Quelle: NLStBV)

Umsetzung Radschnellweg

Es wird der Bau einer Unterführung vorgeschlagen, um den Radschnellweg die B3 planfrei queren zu lassen und damit einen wichtigen Beitrag zur sicheren und schnellen Führung der Radfahrenden zu leisten. Die Unterführung sollte mit einer Rampenneigung von maximal 3 % angelegt werden, woraus Rampenlängen von rd. 120 Metern resultieren, die sich mit der Weiterführung über den alten Bahndamm kombinieren lassen. Auf der Ostseite der B3 wird eine Verknüpfung zur bestehenden Erschließungsstraße vorgesehen, um Radfahrenden einen Wechsel vom Radschnellweg auf die B3 zu ermöglichen. Auch für die Westseite ist eine Verknüpfung mit dem bestehenden Rad-/Gehweg aus Richtung Norden zu prüfen. Die Unterführung ist in einer Breite anzulegen, die einen separaten Gehweg beinhaltet, um auch dem Fußverkehr diese planfreie Querung der B3 zugänglich zu machen.

Ortslage, Umfeld

Hauptverkehrsstraße außerorts
(Bundesstraße 3)



Kfz-Verkehrsstärke

DTV ca. 7.000 Kfz/Tag

Höchstgeschwindigkeit

50 - 70 km/h

Busverkehr

auf der B3 verkehrt eine Buslinie im 1-Stunden-Takt

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Nutzerpotenzial pro Tag

< 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

3.420.000 Euro (netto)

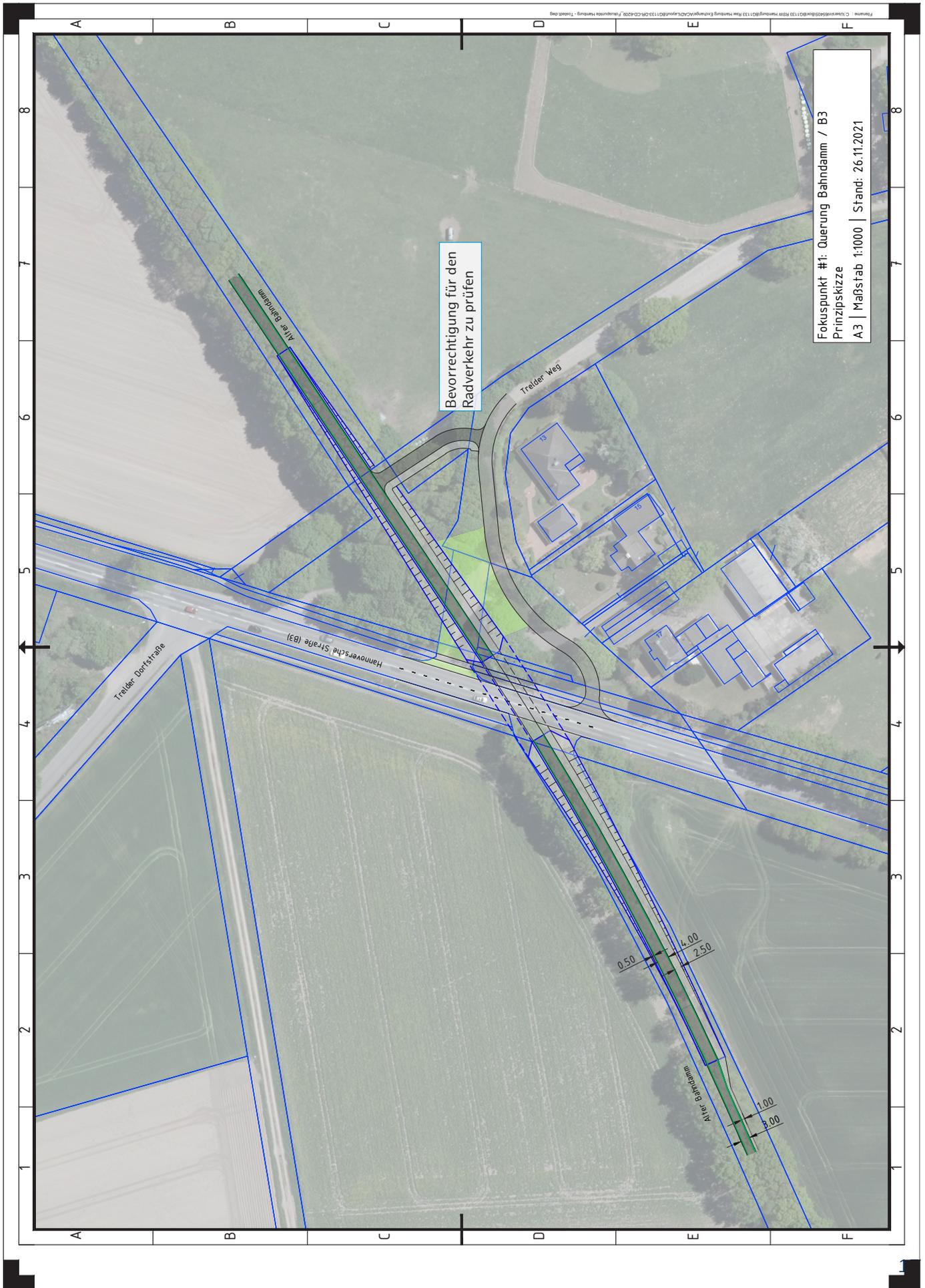


Grunderwerb

ggf. erforderlich, insbesondere im Bereich der südöstlichen Zufahrt zur Rampe

Herausforderungen/Abhängigkeiten

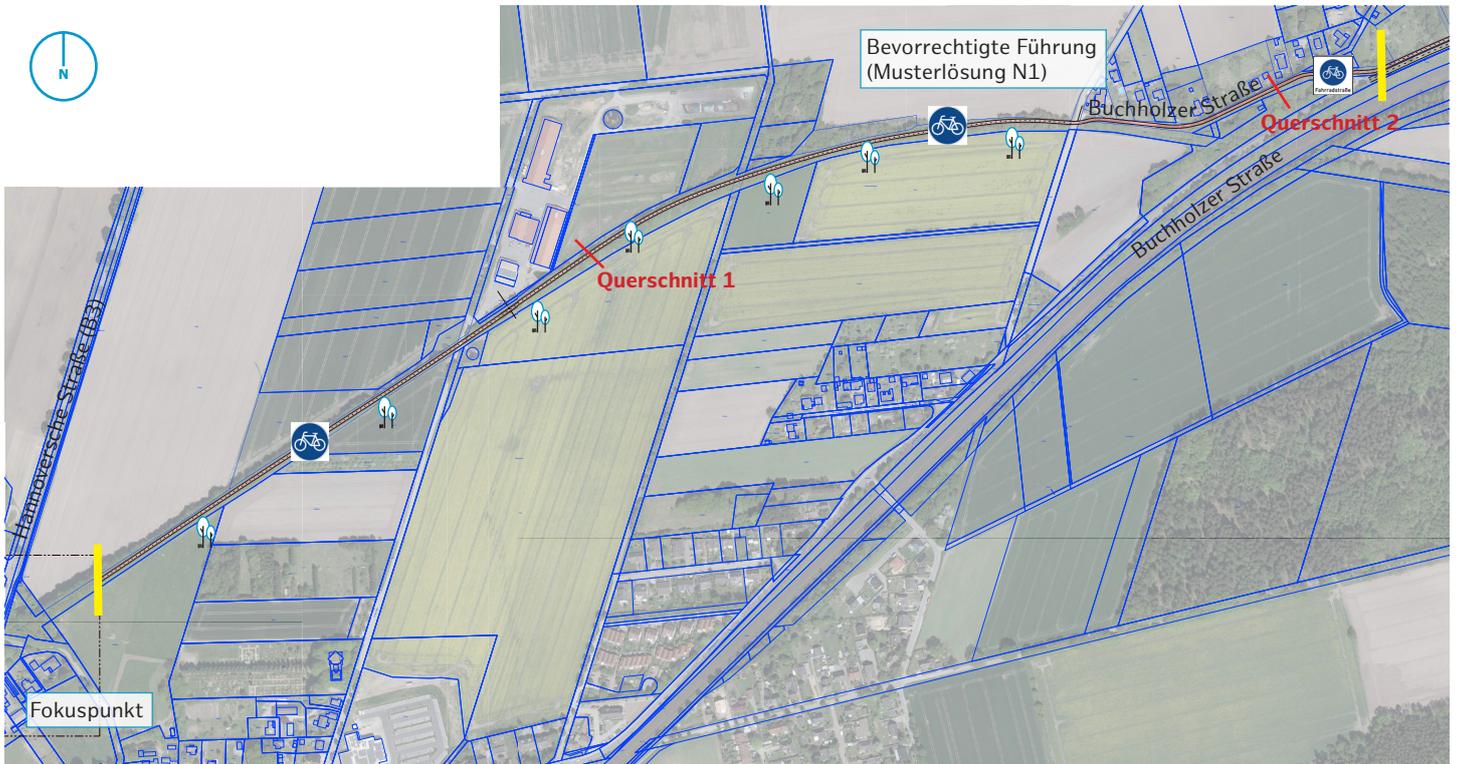
Die zusätzliche Zuwegung aus Südosten führt zu Eingriffen in den vorhandenen Baumbestand. Grundsätzlich ist eine Abstimmung mit der Naturschutzbehörde erforderlich, inwieweit die Baumaßnahmen mit der naturräumlichen Situation verträglich gehalten werden können. Für die finale Beurteilung des Bauwerks ist die Bodenbeschaffenheit zu prüfen.



Buchholz #2

B1k | Alter Bahndamm zwischen Hannoversche Straße und Buchholzer Straße

Länge: 1.710 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts



Belag

wassergebundene Oberfläche | Asphalt

Führungsform

selbstständiger Geh-/Radweg | Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

Bestandsweg ca. 3,00 m | Straße ca. 3,50 m

Kfz-Verkehrsstärke

kein Kfz-Verkehr | gering

Höchstgeschwindigkeit

kein Kfz-Verkehr | 50 km/h

Busverkehr

kein Busverkehr

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

< 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

2.440.000 Euro (netto)



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

in enger Abstimmung mit dem Naturschutz



Konflikte

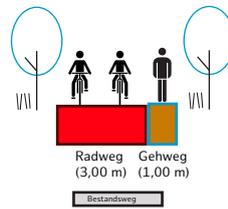


Die Ausbaumöglichkeiten stehen unter dem Vorbehalt der Auswirkungen auf den Naturraum. In Teilbereichen könnte insbesondere dichter Baumbestand einer Verbreiterung des Bestandsweges auf 4,00 m Breite entgegenstehen.

Rückfallebene

Der Nutzung des Bahndamms als Route des Radschnellwegs steht als Alternative die Verbindung von Kakenstorf nach Sprötze entlang der K45 und Ortsdurchfahrt Sprötze gegenüber. Auch dort ist der Radschnellwegstandard in vielen Bereichen nicht erreichbar (Privatgrundstücke, Gebäude) bzw. nur mit erheblichen Eingriffen in die Natur. Zudem sind zahlreiche Konflikte mit dem Fuß- und Kfz-Verkehr absehbar, nicht nur in den jeweiligen zentralen Bereichen von Kakenstorf und Sprötze.

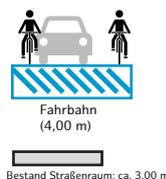
Querschnitt 1 (1.340 m)



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Ausbau des bestehenden (Wald-)Wegs zu einem Zweirichtungsradweg. Die Herstellung im Radschnellwegstandard von 4,00 m wäre in den meisten Abschnitten möglich, allerdings würde sie die Nutzung des Bahndamms durch Fußverkehr ignorieren, von der auch in Zukunft auszugehen ist. Für einen ausreichend breiten separaten Gehweg fehlt die Fläche, ohne massiv in den Baumbestand einzugreifen. Daher wird hier vorgeschlagen, einen 1,00 m breiten Gehweg neben den Radweg im reduzierten RSW-Standard zu setzen, um Fuß- und Radverkehr zumindest ansatzweise zu trennen und ein Vorbeifahren/Begegnen geregelter und damit sicherer ablaufen zu lassen.

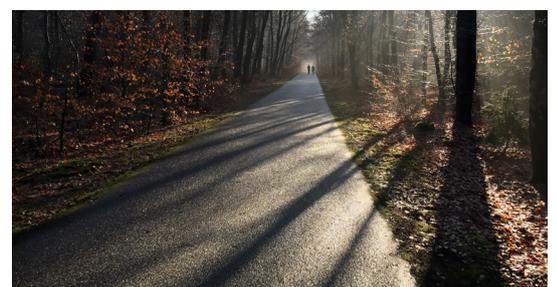
Querschnitt 2 (370 m)



Fahrradstraße (Standard-Nr. 7)

Im östlichen Teilabschnitt kann die vorhandene Wohnstraße genutzt werden, auf der wenig Kfz-Verkehr unterwegs ist. Ein separater Gehweg (auch im Bestand nicht vorhanden) wird aufgrund des geringen Fußverkehrs als entbehrlich eingestuft.

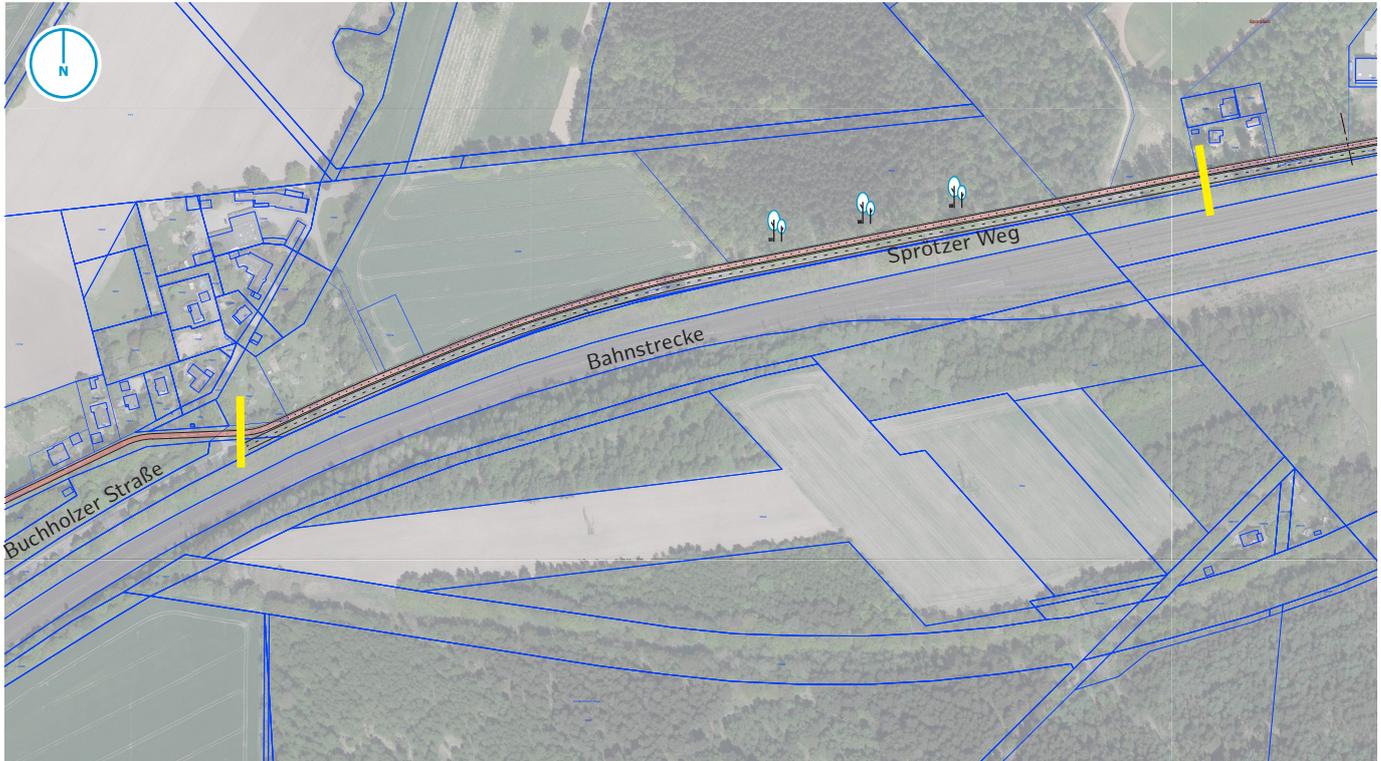
Zielbild Radweg im Wald
(Bsp. RijnWaalpad/Niederlande)



Buchholz #3

B2d | Buchholzer Straße, Sprötzer Weg

Länge: 760 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts



Belag

Asphalt

Führungsform

straßenbegleitender (Zweirichtungs-)

Geh-/Radweg



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

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

Kfz-Verkehrsstärke

ca. 8.150 Kfz/Tag (laut Verkehrsmodell Buchholz)

Höchstgeschwindigkeit

70 km/h

Busverkehr

einige Buslinien (v. a. Schulverkehre) mit max. 1-Std-Takt

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



kurz- bis mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag

< 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

470.000 Euro (netto)



Grunderwerb

voraussichtlich erforderlich

Beleuchtung

vorhanden

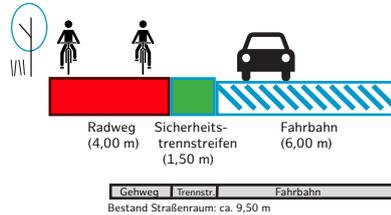


Konflikte



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

Querschnitt



Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 2)

Ausbau des bestehenden straßenbegleitenden Zweirichtungsradwegs möglichst auf 4,00 m Breite. Der vorhandene Sicherheitstrennstreifen kann bei Einbau eines passiven Schutzelements ggf. noch etwas reduziert werden, doch die Verbreiterung muss vorrangig durch eine Ausdehnung des Straßenraums nach Norden erfolgen. Hier ist abschnittsweise zu betrachten, ob die damit verbundenen Eingriffe in die Böschung oder den Baumbestand vertretbar sind. Die Fußverkehrsmenge wird als eher gering eingestuft, weshalb eine separate Führung neben dem Radweg nicht erforderlich erscheint.

Zielbild straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (Bsp. Weurt/Niederlande)

