LANDKREIS LÜNEBURG
DER LANDRAT

Kreisentwicklung/ Wirtschaft/ Klimaschutz	Vorlagenart	Vorlagennummer
Verantwortlich: Masemann, Inga Datum: 23.05.2023	**Beschlussvorlage**	**2022/098**
	Öffentlichkeitsstatus: öffentlich	

Beratungsgegenstand:
Umsetzungsstrategie Radschnellweg Lüneburg-Winsen-Hamburg

Produkt/e:
02 Kreisentwicklung / Wirtschaftsförderung/ Klimaschutz

Beratungsfolge:

Status	Datum	Gremium
Ö	25.05.2022	Ausschuss für Mobilität
Ö	06.06.2023	Ausschuss für Mobilität
Ö	26.06.2023	Kreisausschuss
Ö		Kreisausschuss
Ö		Kreistag

Anlage/n:

Vorzugsvariante des geplanten Radschnellwegs (Karte)
Machbarkeitsstudie RSW Lüneburg- Winsen- Hamburg (Text)
Entscheidungsmatrix Vorzugsvariante
Dokumentation Befahrung der Vorzugsvariante
Stellungnahme des FD 42 mit SBU

Beschlussvorschlag:
Es wird eine Planung für die Umsetzung des Radschnellwegs im Landkreis Lüneburg beauftragt. Basis ist ausschließlich die vom Büro ARGUS (Hamburg) erarbeitete Vorzugsvariante.
Eine Vereinbarung für das gemeinsame Trassenbündnis mit dem Landkreis Harburg zur gemeinsamen Umsetzungsbegleitung wird parallel dazu erarbeitet.

Sachlage:
Aktualisierte Sachlage:
Der Landkreis Lüneburg beteiligt sich seit ein paar Jahren gemeinsam mit dem Landkreis Harburg am Metropolregion Hamburg Projekt „Das Radschnellnetz in der Metropolregion Hamburg“ sowie am

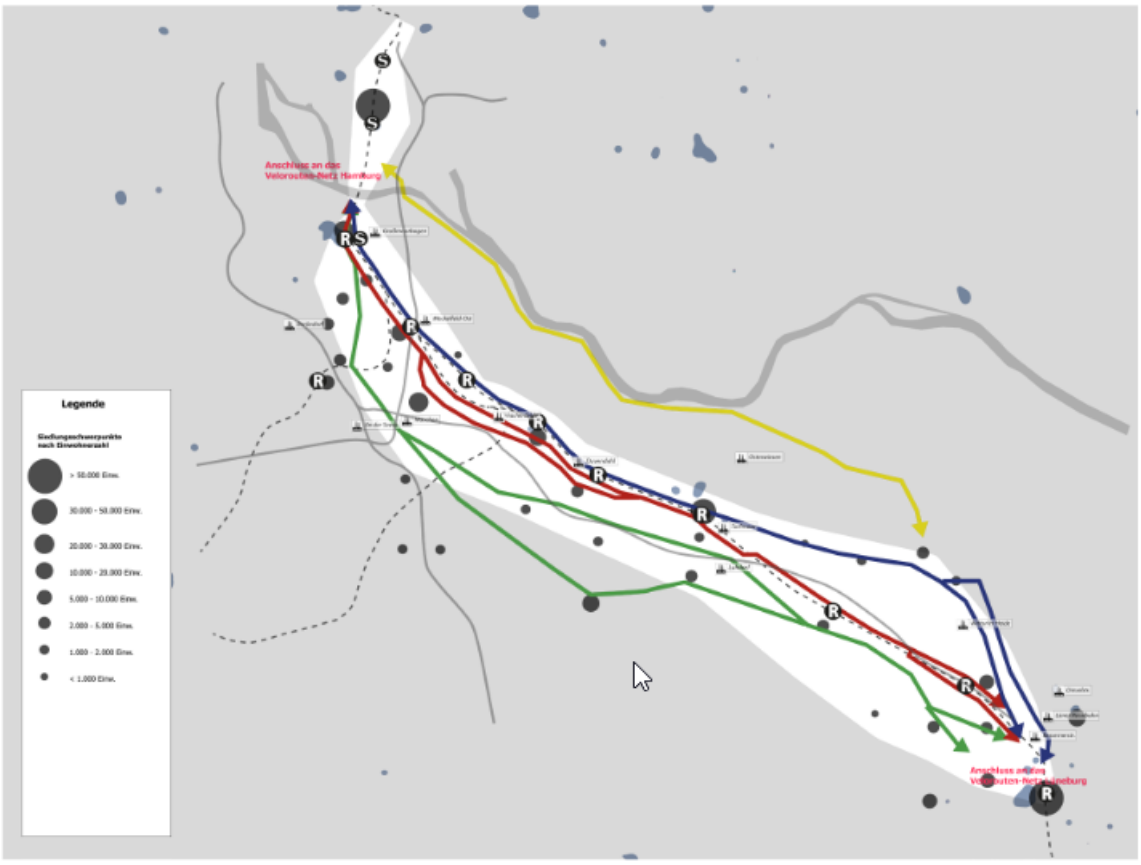
Nachfolgeprojekt: „Das Radschnellnetz in der Metropolregion Hamburg: Wege in die Umsetzung“.

Im ersten Projekt der MRH, das zwischen 2018 und 2021 umgesetzt wurde, ist die Machbarkeit eines Radschnellwegs zwischen Lüneburg und Hamburg (über Winsen) geprüft worden. Aus einem groben Trassenkorridor wurden vier möglich Strecken erarbeitet und die auf Herz und Nieren geprüft. Eine Strecke davon wurde in diesem Prüfverfahren (auch unter Beteiligung aller Fachabteilungen der Landkreise sowie der Öffentlichkeit) zur Vorzugsvariante der Gutachter bestimmt. Eine Übersicht der Entscheidungskriterien sind dieser Vorlage beigefügt.

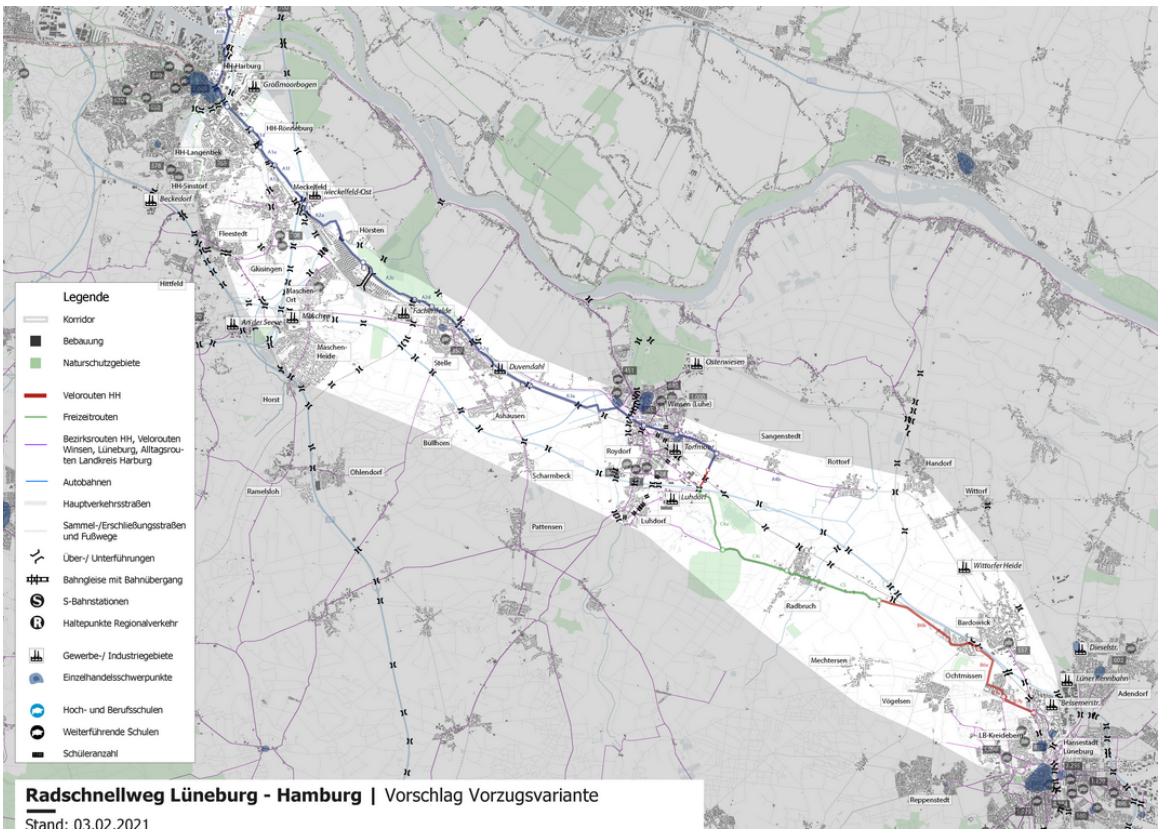
Die beauftragten Machbarkeitsstudien sind zwischenzeitlich abgeschlossen und liegen der Kreisverwaltung sowie der Öffentlichkeit vor (siehe hierzu Vorlage 2017/137 und 2019/421).
Für den Korridor Lüneburg- Winsen- Hamburg liegt eine, vom Planungsbüro ARGUS aus Hamburg erarbeitete, sogenannte Vorzugsvariante für den geplanten Radschnellweg vor.

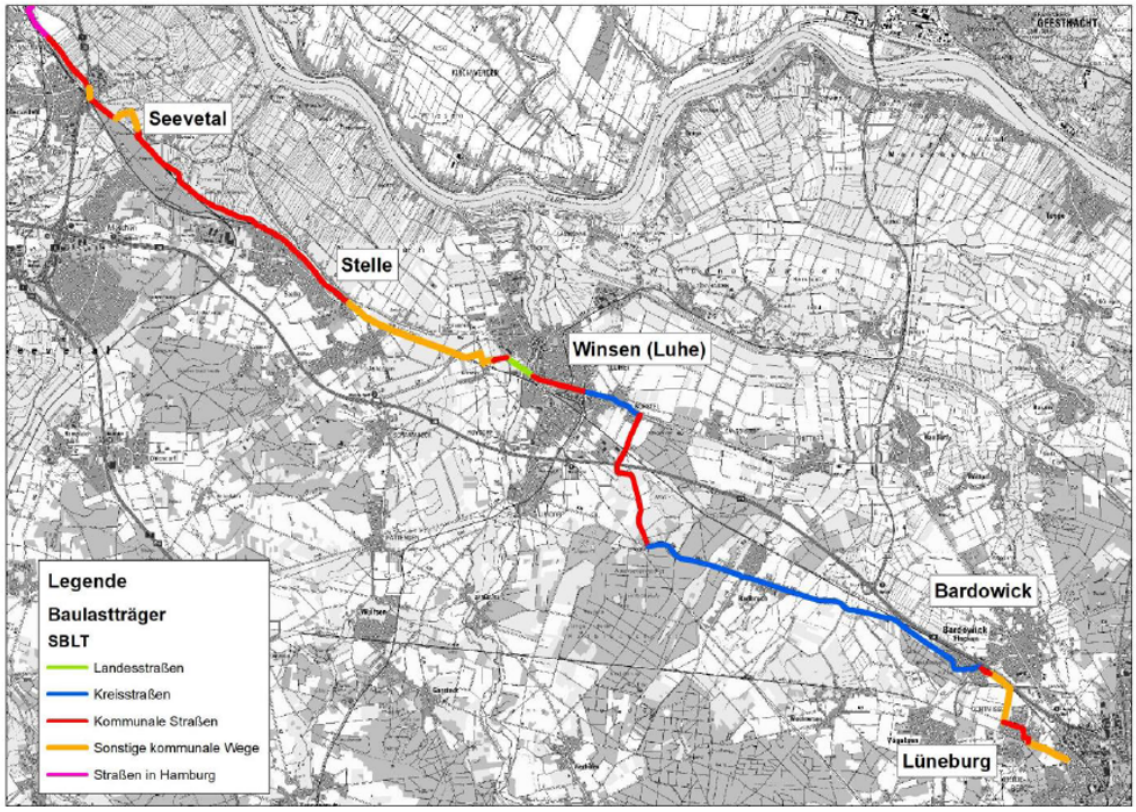
Es gilt nun, gemeinsam die nächsten Schritte der Umsetzung für einen gemeinschaftlichen Radschnellweg zu gehen. Hierfür wurde ein Nachfolgeprojekt bei der Metropolregion Hamburg gestartet, das die Kommunen aktiv bei der Umsetzung unterstützt. Der Landkreis Lüneburg beteiligt sich an diesem Projekt (siehe dazu Vorlage 2020/387 sowie Sachstandsbericht/ Vorlage 2023/176).

Ziel der erarbeiteten Machbarkeitsstudie war es, für die zunächst noch vagen Trassenkorridore, die Machbarkeit für eine ganz konkrete Strecke zu prüfen.
Die folgende Abbildung zeigt die Ausgangsbasis mit vier verschiedenen Trassen.



Die nächste Abbildung zeigt dann die Vorzugsvariante, die am Ende der Prüfung der Machbarkeitsstudie steht.





Folgende neun Kriterien wurden für die Prüfung der Vorzugsvariante herangezogen.



Abb. 4.2 **Bewertungskriterien zum Variantenvergleich (Quelle: ARGUS/Royal Haskoning auf Basis von MRH)**

Die nächste Abbildung zeigt die Entscheidungs- Matrix für die Vorzugsvariante.

Detailansicht Trassenvarianten in Einzelabschnitten
Abschnitte 6+7: Lüneburg - Winsen | Bewertung der Varianten

	A-Variante Länge: 21,6 km	B-Variante Länge: 20,1 km	Kombination C-/B-/A-Variante Länge: 19,7 km	Kombination B-/C-/B-/A-Variante Länge: 19,5 km
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	0	-	0	0
Konfliktvermeidung (Nutzung)	-	-	-	0
Attraktive Strecke	+	--	0	++
Baulicher Aufwand	0	0	0	0
Erschließungsfunktion	++	-	+	++
Haltestellen des ÖPNV	-	++	0	+
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	--	-	-	0
Realisierungsaufwand	0	-	0	0
Umgebungsqualität	+	++	0	0
Gesamt	0	-	0	0/+
				Vorschlag als Vorzugsvariante

Wie geht es nun konkret im Verfahren weiter?
In der abgeschlossenen Machbarkeitsstudie wurden bereits erste Vorschläge und Ideen zur Umsetzung erarbeitet, diese gilt es in der konkreten Planung auf Umsetzbarkeit zu prüfen.
Als nächster Schritt müsste daher demnach diese Strecke (Vorzugsvariante des Radschnellwegs) auf die konkrete Umsetzbarkeit vor Ort geprüft werden. Basis dieser Untersuchung sollte aus Sicht der Kreisverwaltung alleinig die vom Planungsbüro ARGUS (Hamburg) erarbeitete und empfohlene Vorzugsvariante des Radschnellwegs sein.

Im Zuge der Prüfung der Umsetzbarkeit sollte daher nun zum jetzigen Zeitpunkt eine entsprechende Planung beauftragt werden.
Diese sollte für den gesamten Streckenverlauf und damit straßenbaulastträgerunabhängig beauftragt werden. Die Umsetzung, die sich dann an die Vorplanung anschließt, erfolgt dann durch und in alleiniger Verantwortung durch die jeweiligen Straßenbaulastträger. Entsprechende Haushaltsmittel sind hierfür bereitzustellen.

Es wurde im Vorfeld und während des gesamten Verfahrens mit allen Beteiligten gesprochen und das Vorgehen abgestimmt. Sowohl mit den betroffenen Kommunen (Hansestadt Lüneburg, Gemeinde Bardowick, Gemeinde Radbruch) als auch dem Eigenbetrieb Straßenbau und -unterhaltung wurden Gespräche geführt. Stellungnahmen aller Beteiligten wurden im Rahmen des Verfahrens eingeholt. Der SBU war, wie auch die beteiligten Kommunen, in die Abstimmungen der Vorzugsvariante aktiv eingebunden.
Eine Stellungnahme von SBU und FD 42 zur Vorzugsvariante ist dieser Vorlage beigefügt.

Die Beauftragung der Planung/ Entwurfsplanung sollte abgestimmt von zentraler Stelle im Rahmen des Trassenbündnisses mit dem Landkreis Harburg erstellt werden. Das Trassenbündnis ist Teil des MRH-Projektes und ist aktuell in der Planung. Hier finden regelmäßige Austauschtreffen statt. Die Zusammenarbeit mit dem Landkreis Harburg ist ebenfalls sehr eng.

Was ist ein Trassenbündnis?
Um Planung und Umsetzung des Radschnellwegs voranzutreiben, soll unter Federführung der Kreise Lüneburg und Harburg ein Trassenbündnis geschlossen werden. Darin vertreten sein sollen die beteiligten Kommunen im Kreisgebiet, die Kreise Lüneburg und Harburg sowie die Freie und Hansestadt Hamburg. Mit dem Bündnis soll eine reibungslose und lückenlose Umsetzung auch über Verwaltungsgrenzen hinweg sichergestellt werden.

Folgende Schwierigkeiten bzw. Herausforderungen wurden in der Machbarkeitsstudie festgestellt:

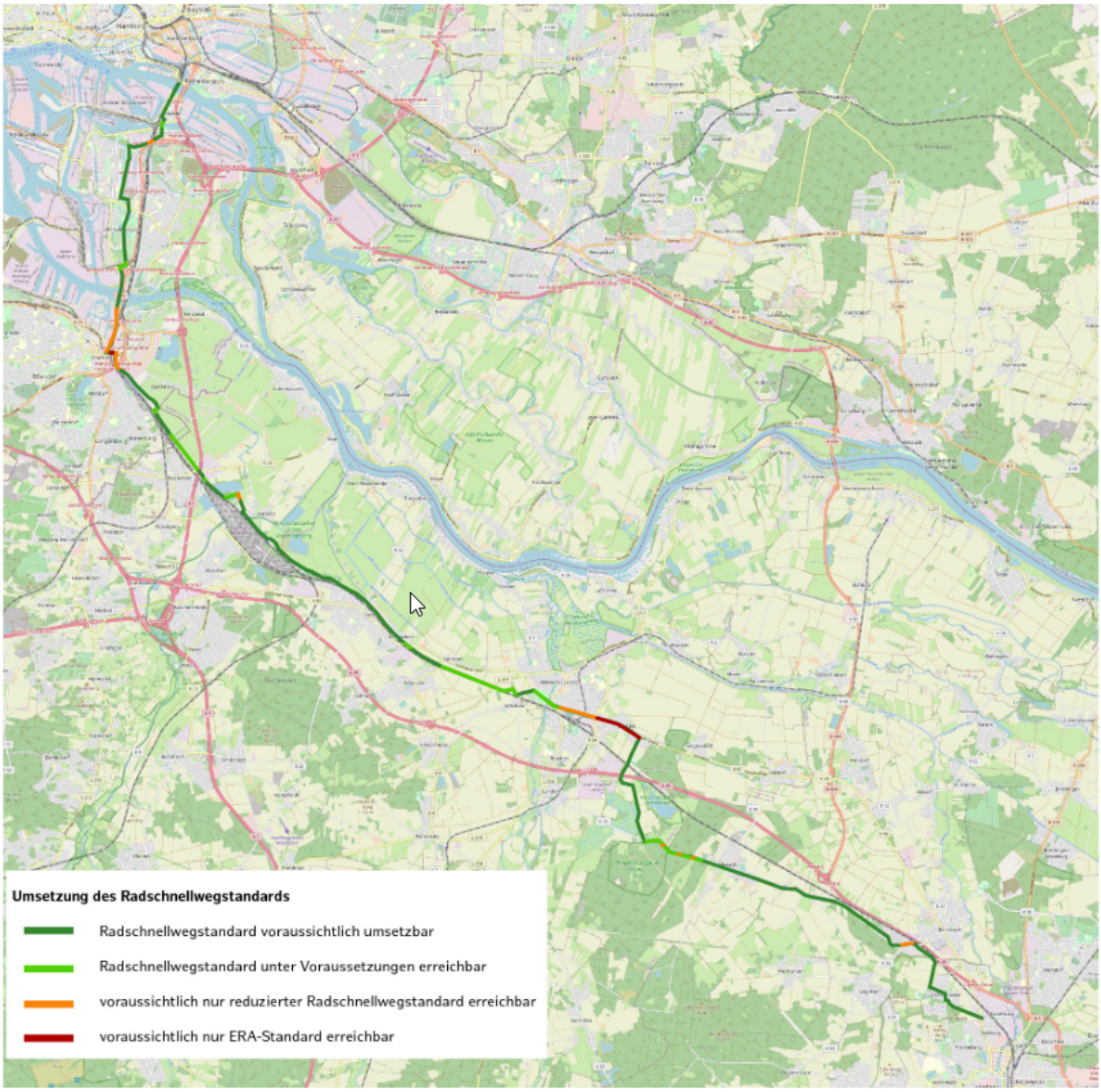
Als problematisch werden die Ortsdurchfahrten in Bardowick und Radbruch angesehen. Eine entsprechende Stellunganahme des FD 42 mit SBU liegt der Vorlage mit bei.
Es kann unter Umständen sein, dass der Radschnellwegstandard hier nicht erreicht wird. Dies wird auch in der folgenden Abbildung noch einmal visualisiert.

Es wird gerade mit dem Land Niedersachsen geklärt, ob dies Folgen für die Förderung der Umsetzung nach sich ziehen kann. Die Prüfung läuft, eine Antwort steht noch aus.

Hierauf muss in der Vorplanung ein besonderes Augenmerk gelegt werden.

Das vorgeschlagene Vorgehen der Beauftragung einer einheitlichen Vorplanung wurde verwaltungsintern umfassend in den verschiedenen Fachdiensten diskutiert und abgestimmt. Die bereits etablierten Arbeitsstrukturen innerhalb der Verwaltung und mit den Kommunen können so bestehen bleiben und weiter zusammenarbeiten. Eine aktive Beteiligung der betroffenen Fachabteilungen und Kommunen kann so kontinuierlich sichergestellt werden.

Eine Vereinbarung für das gemeinsame Trassenbündnis mit dem Landkreis Harburg wird derzeit erarbeitet.



Die Langversion der Machbarkeitsstudie ist hier unter folgendem Link herunterzuladen.
https://metropolregion.hamburg.de/radschnellwege/15310408/mediathek-radschnellweg-lueneburg-hamburg/

Der Radschnellweg Lüneburg- Hamburg (Teilstück im LK Lüneburg) wird auf den Seiten 92-113 sowie Seite 212-229 behandelt.

Die Verwaltung trägt zur Umsetzungsstrategie des Radschnellweges Lüneburg- Hamburg vor.

Finanzielle Auswirkungen:

a) für die Umsetzung der Maßnahmen: _____ €

b) an Folgekosten: _____ €

c) Haushaltsrechtlich gesichert:

- [ ] im Haushaltsplan veranschlagt
- [ ] durch überplanmäßige/außerplanmäßige Ausgabe
- [ ] durch Mittelverschiebung im Budget
  Begründung:
- [ ] Sonstiges:

d) mögliche Einnahmen:
wenn ja, umsatzsteuerliche Relevanz der Einnahmen:

- [ ] ja
- [x] nein
- [ ] klärungsbedürftig

Klimawirkungsprüfung:

Hat das Vorhaben eine Klimarelevanz?

- [ ] keine wesentlichen Auswirkungen
- [x] positive Auswirkungen (Begründung)
- [ ] negative Auswirkungen (Begründung)

Begründung: CO2-Reduzierung durch Möglichkeit der Nutzung einer anderen Mobilitätsform. Stärkung des Radverkehrs.

LANDKREIS LÜNEBURG
DER LANDRAT

42 – 427200/K42 (RSW) / SBU Lüneburg, 02.05.2022

Machbarkeitsstudie RSW LG-HH

1. Vermerk

Auf der Grundlage der heutigen gemeinsamen Besprechung mit dem FD45, FD02, SBU und FD42 fasse ich die Anmerkungen der Verkehrsbehörde und des Straßenbaulastträgers zu der geplanten Streckenführung des RSW entlang der Kreisstraße 42 wie folgt zusammen:

In den Ortsdurchfahrten von Bardowick und Radbruch wird eine Führung des Radverkehrs an der K42 wie mit der Machbarkeitsuntersuchung vorgeschlagen nur auf der Fahrbahn als Mischverkehr möglich sein.

Aus straßenverkehrsrechtlicher und straßenbaulicher Sicht wird diese nur ohne etwaige geschwindigkeitsbeschränkende oder den KFZ-Verkehr beschränkende Verkehrsanordnungen umzusetzen sein. Es wird somit auf der K42 weiterhin „Tempo 50“ gelten, was nach dem Gestaltungshandbuch für RSW bei einer Verkehrsbelastung von bis 4000 Kfz/24h (DTV) im Mischverkehr zulässig ist.

Die K42 hat als Straße des überörtlichen Verkehrs die Funktion benachbarte Landkreise und kreisfreie Städten zu verbinden und den überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises oder den Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortteilen an überörtliche Verkehre aufzunehmen.

In dieser Funktion sind etwaige Tempo-Zonen-Regelungen bzw. die Anordnung einer Fahrradstraße nach den Vorschriften der StVO und den ergänzenden Regelungen auszuschließen. Lediglich in der Ortsdurchfahrt Radbruch gilt aufgrund des an der K42 gelegenen Kindergartens in diesem Bereich eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Fahrbahn der K42 in den Ortsdurchfahrten, wenn diese Bestandteil des RSW werden, nicht entsprechend des in der Machbarkeitsstudie dargestellten Zielbilds für eine Fahrbahn mit Mittelstreifen (Beispiel aus Nijmegen/Niederlande) hergerichtet werden kann. Nach den geltenden Standards ist das niederländische Beispiel auf die K42 als Straße des überörtlichen Verkehrs nicht übertragbar. Gepflasterte Mittelstreifen wären zum Beispiel nach den H RSV nur auf Fahrradstraßen möglich, was die K42 jedoch in ihre Funktion als Erschließungsstraße - wie oben bereits festgestellt - nicht werden kann.

Ebenfalls ist darauf hinzuweisen, dass in den Ortsdurchfahrten aufgrund der geringen Fahrbahnbreiten keine Radfahrstreifen oder Schutzstreifen eingerichtet werden können. Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr verbleibt somit einzige Möglichkeit für diese Teilstücke des geplanten RSW.

Ob und inwieweit diese Hinweise Auswirkungen auf eine spätere Förderung des RSW haben, ist an andere Stele zu prüfen.

Zur Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt von Radbruch liegen hier aktuelle Zahlen zur DTV vor, auf die ergänzend hingewiesen wird. Eine aktuelle Messung (in 04/2022) in der OD Radbruch hat eine tägliche Verkehrsbelastung von rund 3.250 KFZ/Tag ergeben. Der Anteil des LKW-Verkehrs lag bei etwas über 1 %. Die V85 lag während der Geschwindigkeitskontrolle mit einer Semistation („Blitzanhänger“) in beiden Fahrtrichtungen bei 45-46 km/h. (Verdeckte) Messungen der in der Ortsdurchfahrt gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten aus dem letzten Herbst/Winter hatten entsprechende Ergebnisse. Die V85 lag bei diesen Messungen bei 48-50 km/h.

2. 02.10 zur weiteren Veranlassung

3. Kopie erhält FDL45 zur Kenntnis

gez. Unterschrift
Seegers
SBU

gez. Unterschrift
Bretthauer
FD42

Fehler beim Einfügen eines Dokuments:
Dokument Anlage 2 Sachstandsbericht für 14.07.2021 NEU konnte nicht in das PDF-Format konvertiert werden.

rad schnell netz

metropolregion hamburg

Radschnellweg Lüneburg–Hamburg



Abschlussbericht Machbarkeitsstudie

METROPOLREGION HAMBURG

Anhang 1: Streckensteckbriefe

Auf den folgenden Seiten sind die Streckensteckbriefe für den Korridor Lüneburg–Hamburg dargestellt, die als Ergebnis der ersten Phase der groben Trassenfindung die verschiedenen in die finale Bewertung eingegangenen Varianten des Trassenverlaufs sowie die finale Bewertung je Abschnitt enthalten. Eine Kartendarstellung und Fotos von verschiedenen Stellen der Trasse komplettieren diese Steckbriefe.

Folgende Abschnitte wurden hierbei unterschieden:

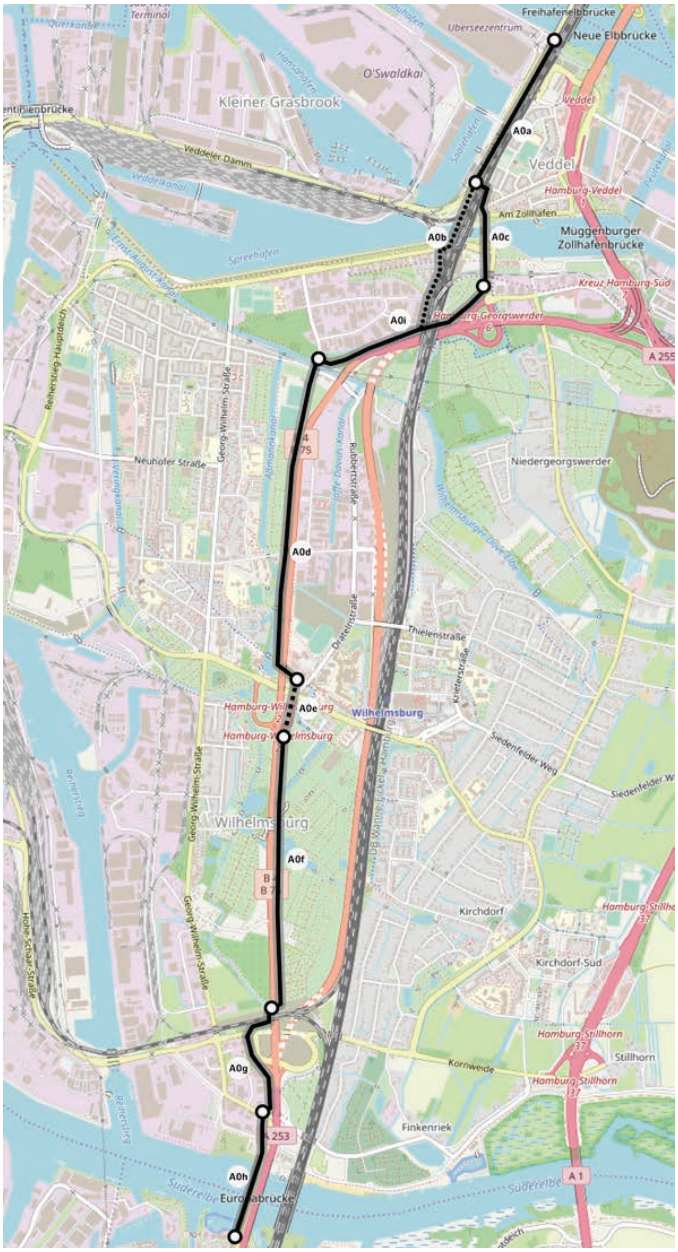
- Elbinsel Wilhelmsburg
- Harburg
- Harburg–Meckelfeld
- Meckelfeld–Stelle
- Stelle–Winsen
- Winsen–Lüneburg

Urheberrechtshinweis:

- Fotos: ARGUS Stadt und Verkehr
- Karten und Layout der Tabellen: Copenhagenize Design Co.

Abschnitt 1: Elbinsel Wilhelmsburg

A-Variante



Routenverlauf

Alternativroute

im Bestand nicht vorhanden

Abschnittsgrenzen

Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knoten-punkte
A0a	Am Moldauhafen - Am Saalehafen	kombinierter Geh-/Radweg	0
A0c	Veddeler Damm - Am Gleise - Wilhelmsburger Platz - Wilhelmsburger Brücke - Veddeler Straße	Radverkehr im Mischverkehr - kombnierter Geh-/Radweg	2
A0i	Honartsdeicher Weg	Fahrradstraße	1
A0d	Loop - Gert-Schwämmle-Weg	Fahrradstraße, selbstständig geführter Geh-/Radweg	1
A0e	Querung Mengestraße	(keine direkte Verbindung im Bestand)	0
A0f	Hauland	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A0g	[Verbindungsweg zwischen Hauland und König-Georg-Deich]	selbstständig geführter Geh-/Radweg	1
A0h	Alte Harburger Elbbrücke	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn - selbstständig geführter Geh-/Radweg	2





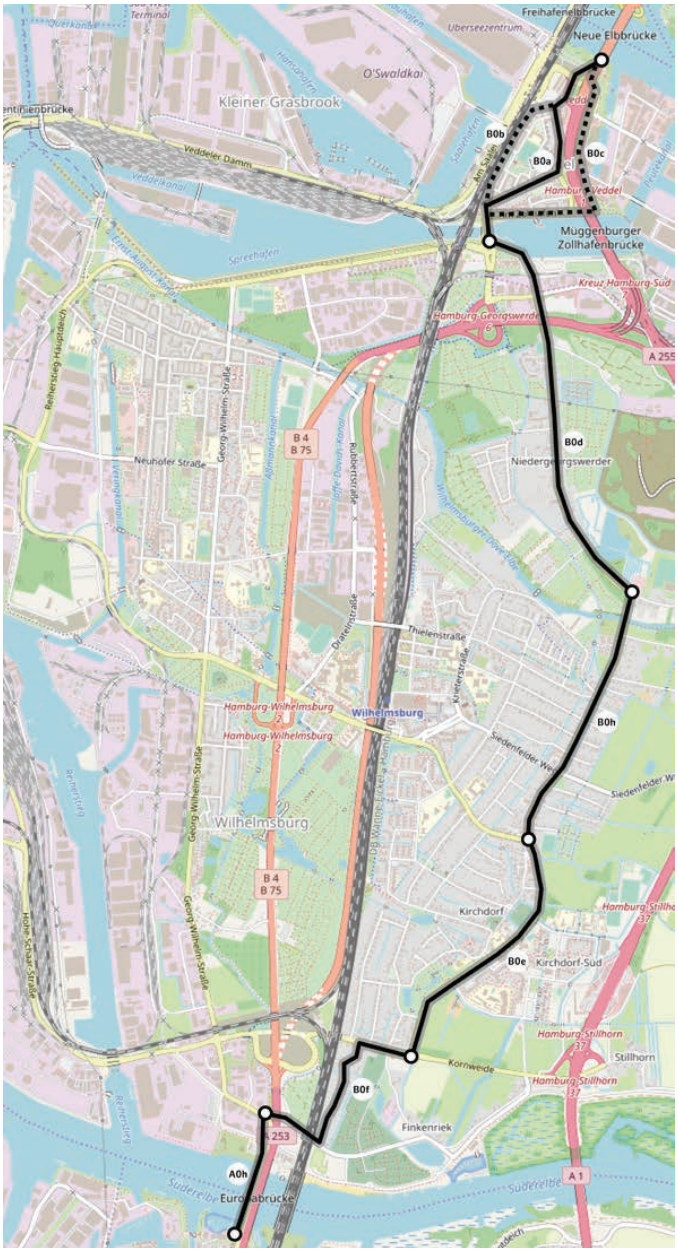




Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)
Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Neubau Zweirichtungsradweg	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	auf Brücke	Fahrradstraße oder straßenbegleitender Radweg	neue Verbindung entlang der Bahnstrecke (neue Brücke über Müggenburger Durchfahrt) (A0b)
Fußverkehr	Unterführung	Fahrradstraße	
Fußverkehr	Nein	Fahrradstraße	
keine (Brücke)	Nein	neues Brückenbauwerk	
(querender) Fußverkehr im Inselpark	ggf. an den Brücken	Fahrradstraße	
Fußverkehr	ggf. Unterführungen	Ausbau des Radweges, ggf. Trennung von Fußverkehr	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr	Nein	Fahrradstraße	

Abschnitt 1: Elbinsel Wilhelmsburg

B-Variante



Routenverlauf

Alternativroute

im Bestand nicht vorhanden

Abschnittsgrenzen

Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knoten-punkte
B0a	Veddeler Brückenstraße - Veddeler Elbdeich - Sieldeich - Veddeler Brückenstraße - Wilhelms-burger Platz - Wilhelmsburger Brücke	straßenbegleitender Geh-/Radweg, Radver-kehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	2
B0d	[Weg durch Ballinpark] - Veddeler Bogen - Niedergeorgswerder Deich	selbständig geführter Geh-/Radweg, Radver-kehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn, straßenbegleitender Geh-/Radweg	2
B0h	Kirchdorfer Straße	straßenbegleitender kombinierter Geh-/ Radweg	1
B0e	Otto-Brenner-Straße	straßenbegleitender Radweg	1
B0f	Kornweide - Katenweg - König-Georg-Deich	straßenbegleitender Radweg, Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	2
A0h	Alte Harburger Elbbrücke	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn - selbstständig geführter Geh-/Radweg	2


B0d


B0e


B0f


B0h

Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)
Kfz-Verkehr, Fußverkehr	Nein	Fahrradstraße, straßenbegleitender Radweg	1) Passierzettel - Am Gleise (Bob) 2) Neuhäuser Damm - [Verbindungsweg] - Am Zollhafen (B0c)
Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Fahrradstraße oder straßenbegleitender Radweg	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	straßenbegleitender Radweg	
ruhender Verkehr, Fußverkehr	Nein	Ausbau Radweg, ggf. auf ehem. Kfz-Fahrstreifen	
Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Ausbau Radweg, Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr	Nein	Fahrradstraße	

Abschnitt 1: Elbinsel Wilhelmsburg

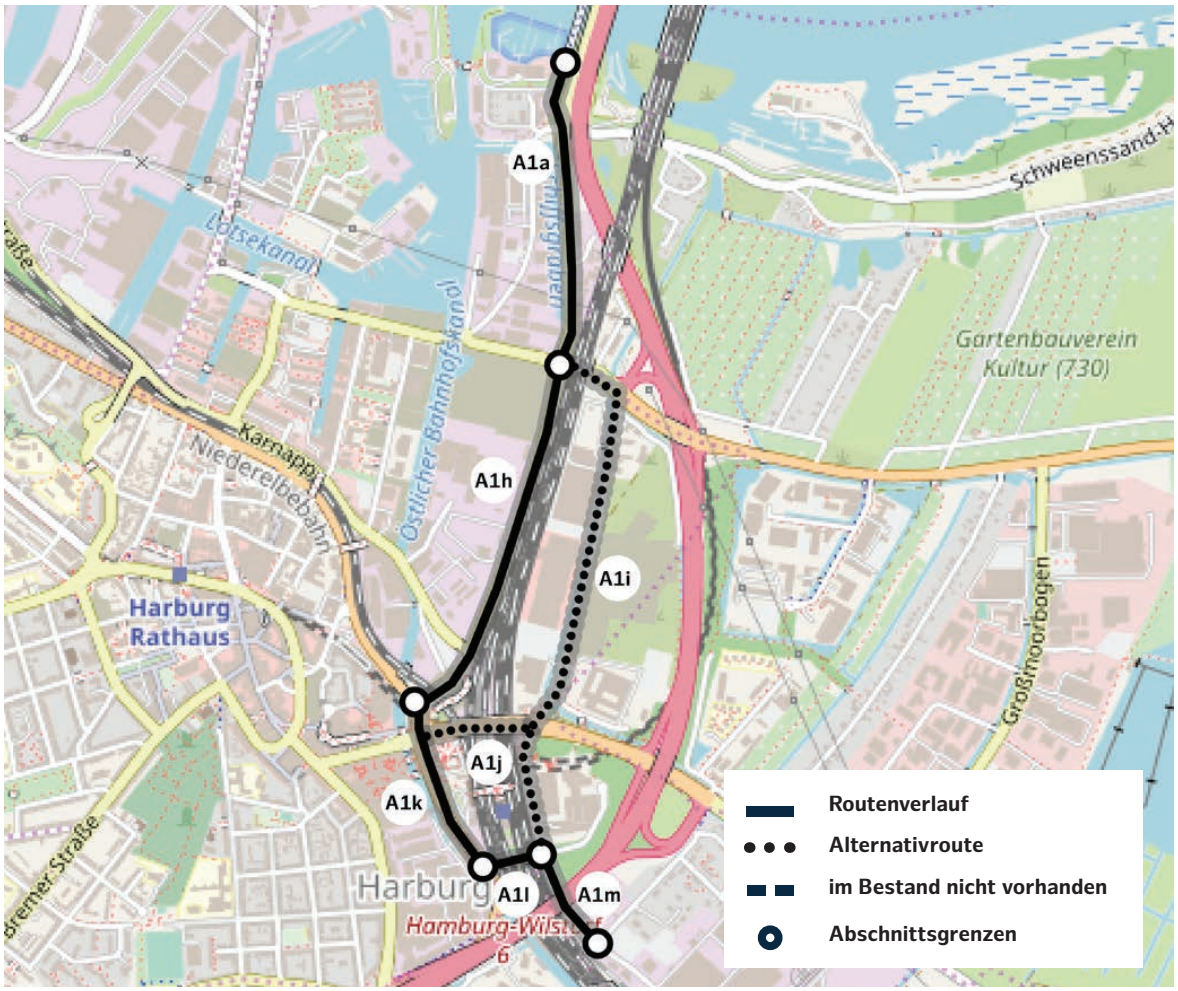
Bewertungstabelle

	A-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	0
	tw. fehlende Flächenverfügbarkeit, Flächenansprüche Fuß-/Kfz-Verkehr
Konfliktvermeidung (Nutzung)	0
	(querender) Fußverkehr (v.a. Inselpark), Querungsstellen mit Kfz-Verkehr, Bahnhofsumfeld Veddel
Attraktive Strecke	+
	sehr direkte Führung Gesamtlänge: 7,4 km
Baulicher Aufwand	+
	Realisierung von Neubauvorhaben im Zuge städtebaulicher Entwicklungen
Erschließungsfunktion	++
	verbindet die wichtigsten Zentren (Wilhelmsburg, Veddel)
Haltestellen des ÖPNV	+
	direkte Anbindung S-Bahn Veddel, Nähe S-Bahn Wilhelmsburg
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	+
	weitgehend vorhandenes Straßen-/Wegenetz bzw. Einbettung in städtebauliche Entwicklungen
Realisierungsaufwand	+
	Grunderwerb ggf. erforderlich
Umgebungsqualität	+
	überwiegend abseits von Hauptverkehrsstraßen
Gesamtbewertung	**+**

	B-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	-
	fehlende Flächenverfügbarkeit entlang der Hauptverkehrsstraßen (v.a. Kirchdorfer Straße, Niedergeorgswerder Deich)
Konfliktvermeidung (Nutzung)	-
	Fußverkehr, Kfz-Verkehr
Attraktive Strecke	0
	umwegige Führung, mehrere 90°-Kurven Gesamtlänge: 8,4 km
Baulicher Aufwand	+
	keine Ingenieurbauwerke, weitgehend vorhandene Strukturen
Erschließungsfunktion	0
	erschließt Kirchdorf, verläuft abseits des Zentrums Wilhelmsburg
Haltestellen des ÖPNV	0
	keine direkte Verbindung entlang der Bahnstrecke
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	0
	fehlende Möglichkeiten entlang der Hauptverkehrsstraßen
Realisierungsaufwand	0
	tw. Grunderwerb erforderlich
Umgebungsqualität	-
	größtenteils entlang Hauptverkehrsstraßen
Gesamtbewertung	**-**

Abschnitt 2: Harburg

A-Variante



Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knoten-punkte
A1a	[Weg zur Alten Harburger Elbbrücke] - Hannoversche Straße (bis Neuländer Straße)	selbstständig geführter Geh-/ Radweg, straßenbegleitender Radweg	2
A1h	Hannoversche Straße (zwischen Neuländer und Buxtehuder Straße)	Radfahrstreifen (teilweise geschützt)	2
A1k	Hannoversche Straße (zwischen Buxtehuder Brücke und Schlachthofbrücke)	straßenbegleitender Radweg	2
A1l	Schlachthofbrücke	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
A1m	Hörstener Straße	straßenbegleitender kombinierter Geh-/Radweg (Zweirichtung)	0





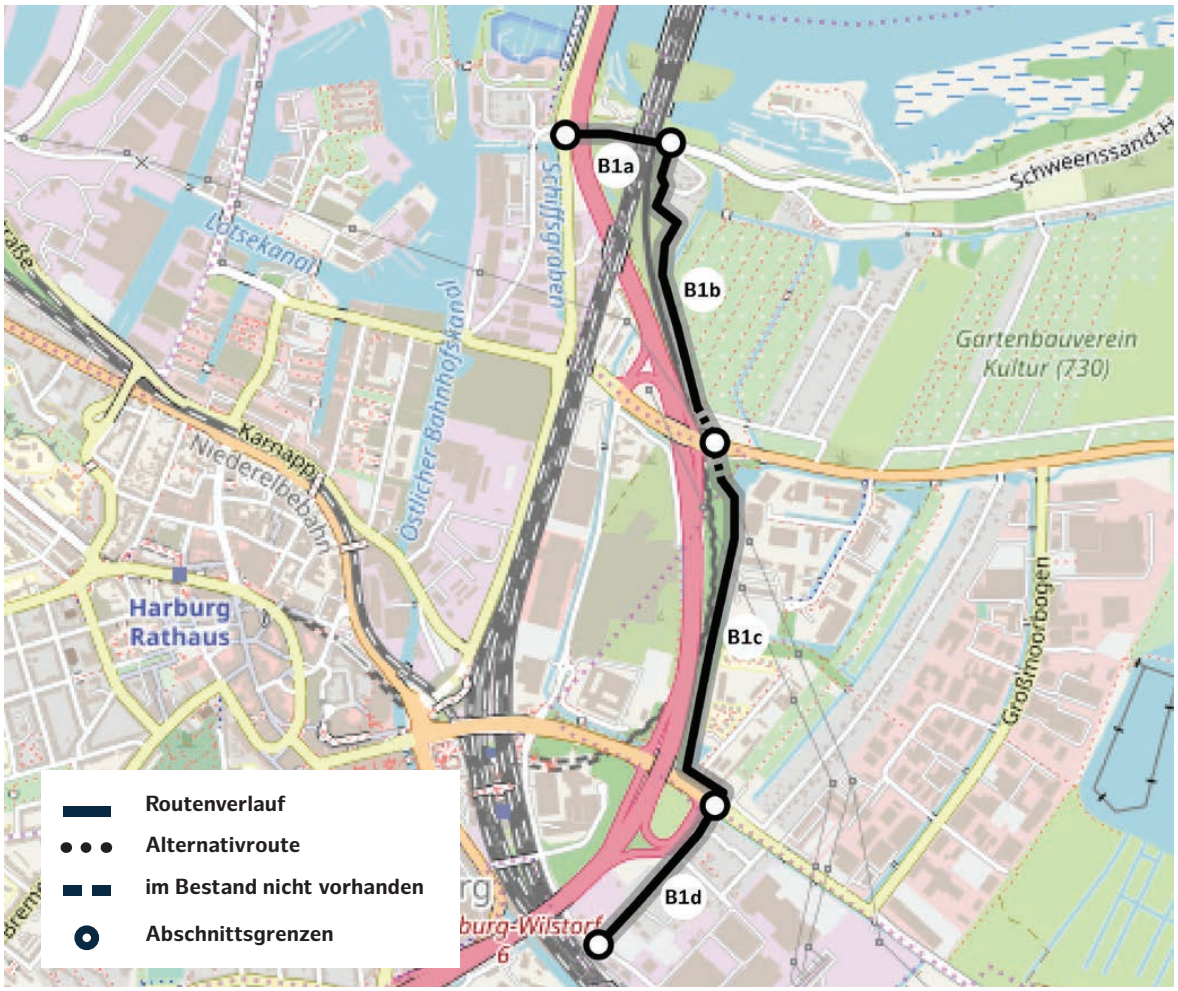




Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)
Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Schutzstreifen/Radfahrstreifen	
Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	bereits hergestellt (Veloroute)	Neuländer Straße - Schlachthofstraße - Hörstener Straße (A1i) bzw. Walter-Dudek-Brücke - Hörstener Straße (A1j)
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Busverkehr, Flächenverfügbarkeit	ja	straßenbegleitender Radweg	
Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Fahrradstraße	
Fußverkehr, Kfz-Verkehr (Schwerverkehr!)	Nein	Ausbau Radweg, Trennung von Fußverkehr	

Abschnitt 2: Harburg

B-Variante



Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte
B1a	Neuländer Hauptdeich	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B1b	[Weg durch die Kleingartenanlage] - Werrastieg	Fuß-/Radweg, Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B1c	[Weg durch die Grünfläche südlich Neuländer Straße] - Communionsweg - Lewenwerder	Fuß-/Radweg (teilweise nur Trampelpfad), Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B1d	Wetternstraße	Radverkehr im Mischverkehr auf Fahrbahn	1


B1a


B1b


B1c


B1d

Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)
Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit, Fußverkehr	mindestens in der Unterführung	Neuanlage straßenbegleitender Radweg	
Flächenverfügbarkeit, Fußverkehr in Kleingartenanlage	ggf.	Verbreiterung Radweg, Trennung von Fußverkehr / Fahrradstraße	
Natur/Landschaft, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Neuanlage selbständig geführter Radweg / Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße	

Abschnitt 2: Harburg

Bewertungstabelle

	A-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	0
	teilweise fehlende Flächenverfügbarkeit entlang der vorhandenen Straßen, Konflikte mit Ansprüchen Fuß- und Kfz-Verkehr
Konfliktvermeidung (Nutzung)	0
	Fuß- und Kfz-Verkehr, Bahnhofsumfeld
Attraktive Strecke	+
	geringe Umwege im Umfeld des Bahnhofs Gesamtlänge: 2,5 km
Baulicher Aufwand	+
	wenig Neubau, ausgebaute Strecke entlang Hannoversche Straße (Veloroute)
Erschließungsfunktion	+
	erschließt Zentrum und Bahnhof Harburg
Haltestellen des ÖPNV	+
	schließt den Bahnhof Harburg unmittelbar an
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	+
	weitgehend vorhandenes Straßen-/Wegenetz
Realisierungsaufwand	+
	Grunderwerb weitgehend nicht erforderlich
Umgebungsqualität	-
	hauptsächlich entlang stark befahrener Hauptverkehrsstraßen
Gesamtbewertung	**+**

	B-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	--
	Konflikt mit Natur- und Landschaftsschutz, fehlende Flächenverfügbarkeit
Konfliktvermeidung (Nutzung)	-
	Querung Hauptverkehrsstraßen, Fuß- und Kfz-Verkehr am Neuländer Hauptdeich
Attraktive Strecke	0
	einige Umwege und Kurven Gesamtlänge: 2,8 km
Baulicher Aufwand	-
	Verbreiterung der schmalen und teilweise nicht befahrbaren Wege, Querungs-situationen Hauptverkehrsstraßen ggf. mit Ingenieurbauwerken
Erschließungsfunktion	0
	nicht direkt am Zentrum und Bahnhof Harburg
Haltestellen des ÖPNV	0
	Bahnhof Harburg wird nicht direkt angefahren
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	-
	teilweise fehlende Verbindungen mit Naturschutzbelangen, problematische Querungssituationen
Realisierungsaufwand	-
	teilweise Neubau, Grunderwerb
Umgebungsqualität	++
	sehr attraktive Strecke abseits des Hauptstraßennetzes
Gesamtbewertung	**-**

Abschnitt 3: Harburg–Meckelfeld

A-Variante



Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knoten-punkte
A1c	Hörstener Straße (südlich Wetternstraße)	straßenbegleitender Radweg / Radver-kehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A1d	Wasmerstraße - Kanzlershof	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	2
A1e	Seevedeich (nördlich Wagenwerkweg)	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A1f	Seevedeich (zwischen Wagenwerkweg und Rehmendamm)	Radverkehr im Mischverkehr auf Fahr-bahn (kein allgemeiner Kfz-Verkehr)	1









Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)
Kfz-Verkehr (Gewerbegebiet!), ruhender Verkehr	nein	Ausbau Radweg, Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr	nein	Fahrradstraße	Neubautrasse in Verlängerung Hörstener Straße und Nutzung des alten Bahndamms (A1h)
-/-	nein	Fahrradstraße	
Denkmalschutz Deichstraße	ggf.	Fahrradstraße	Wagenwerkweg - Bramweg - Rehmendamm (A1g)

Abschnitt 3: Harburg–Meckelfeld

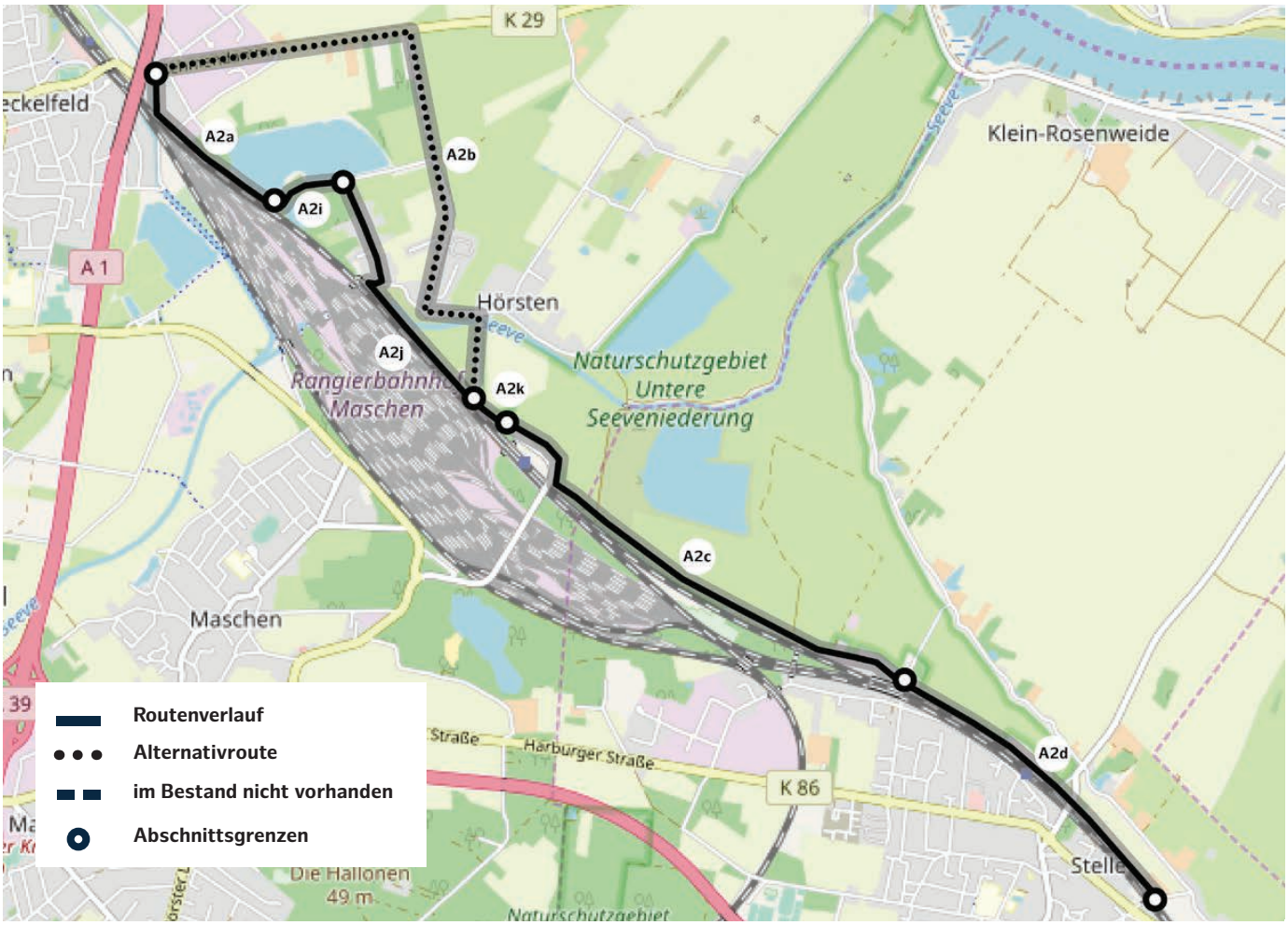
Bewertungstabelle

	A-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	+
	kaum Konflikte mit Ausnahme Hörstener Straße (Gewerbegebiet, Flächenverfügbarkeit)
Konfliktvermeidung (Nutzung)	0
	Gewerbeverkehr Hörstener Straße, Kfz-Verkehr Kanzlershofer Weg
Attraktive Strecke	++
	weitgehend direkt, kaum Knotenpunkte Gesamtlänge: 4,3 km
Baulicher Aufwand	+
	kaum Erweiterungsbedarfe, keine Ingenieurbauwerke
Erschließungsfunktion	0
	Zentrum von Meckelfeld, Stadtteil Rönneburg auf anderer Bahnseite
Haltestellen des ÖPNV	+
	direkte Verbindung der Bahnstationen Meckelfeld und Harburg
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	+
	vorhandenes Straßen-/Wegenetz
Realisierungsaufwand	+
	kaum Grunderwerb erforderlich
Umgebungsqualität	++
	weitgehend sehr attraktiv
Gesamtbewertung	**+**

Vorschlag für Vorzugsvariante

Abschnitt 4: Meckelfeld–Stelle

A-Variante



Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knoten-punkte
A2a	Seevedeich - Zum Großen Moor	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn / selbstständig geführter Geh-/Radweg	1
A2i	[Weg entlang des Sees im Großen Moor] - Zum Großen Moor	Fußweg / Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A2j	Moordamm - Deichstraße - Zur Viehtrift	Trampelpfad / Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	2
A2k	Hörstener Straße (zwischen Zur Viehtrift und Hinter der Bahn)	straßenbegleitender Geh-/Radweg	1
A2c	Hinter der Bahn	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	2
A2d	Penellweg	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1









Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Fahrradstraße, selbstständig geführter Radweg	Weiterführung entlang Rehmendamm - Grüner Damm - Deichstraße - Hörstener Straße (A2b)
Fußverkehr, Freizeitnutzung	Nein	Fahrradstraße, selbstständig geführter Radweg / Trennung von Fußverkehr	
Fußverkehr, Natur/Landschaft	ggf.	selbstständig geführter Radweg / Trennung von Fußverkehr, Fahrradstraße	
-/-	Nein	Fahrradstraße	
tw. Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße	
ruhender Verkehr, Fußverkehr (P+R-Parkplatz)	Nein	Fahrradstraße	Nein

Abschnitt 4: Meckelfeld–Stelle

Bewertungstabelle

	A-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	+
	kaum Konflikte mit Ausnahme der Wege rund um den See im Großen Moor (Natur- und Landschaftsschutz)
Konfliktvermeidung (Nutzung)	0
	Fußverkehr (See im Großen Moor), teilweise Kfz-Verkehr (Hörstener Straße, Rehmendamm, P+R Stelle)
Attraktive Strecke	+
	weitgehend direkt, kaum Knotenpunkte Gesamtlänge: 6,2 km
Baulicher Aufwand	+
	kaum Erweiterungsbedarfe, keine Ingenieurbauwerke
Erschließungsfunktion	0
	Zentren von Stelle, Maschen, Meckelfeld liegen auf anderer Bahnseite
Haltestellen des ÖPNV	++
	direkte Verbindung der Bahnstationen Stelle-Maschen-Meckelfeld
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	+
	weitgehend vorhandenes Straßen-/Wegenetz
Realisierungsaufwand	+
	kaum Grunderwerb erforderlich
Umgebungsqualität	+
	überwiegend sehr attraktiv
Gesamtbewertung	**+**

Vorschlag für Vorzugsvariante

Abschnitt 5: Stelle–Winsen

A-Variante



Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte
A2f	Alte Lüneburger Straße	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
A2g	Verbindung zwischen Alte Lüneburger Straße und Bahnhof Ashausen (teilweise Bestandsweg)	teilweise landwirtschaftlicher Weg, teilweise keine Verbindung	0
A3a	Weg entlang der Bahnstrecke	Wirtschaftsweg/Radverkehr im Mischverkehr	1
A3f	Scharmbecker Weg	Radverkehr im Mischverkehr auf Fahrbahn	1
A3g	Hansestraße	straßenbegleitender Geh-/Radweg	1





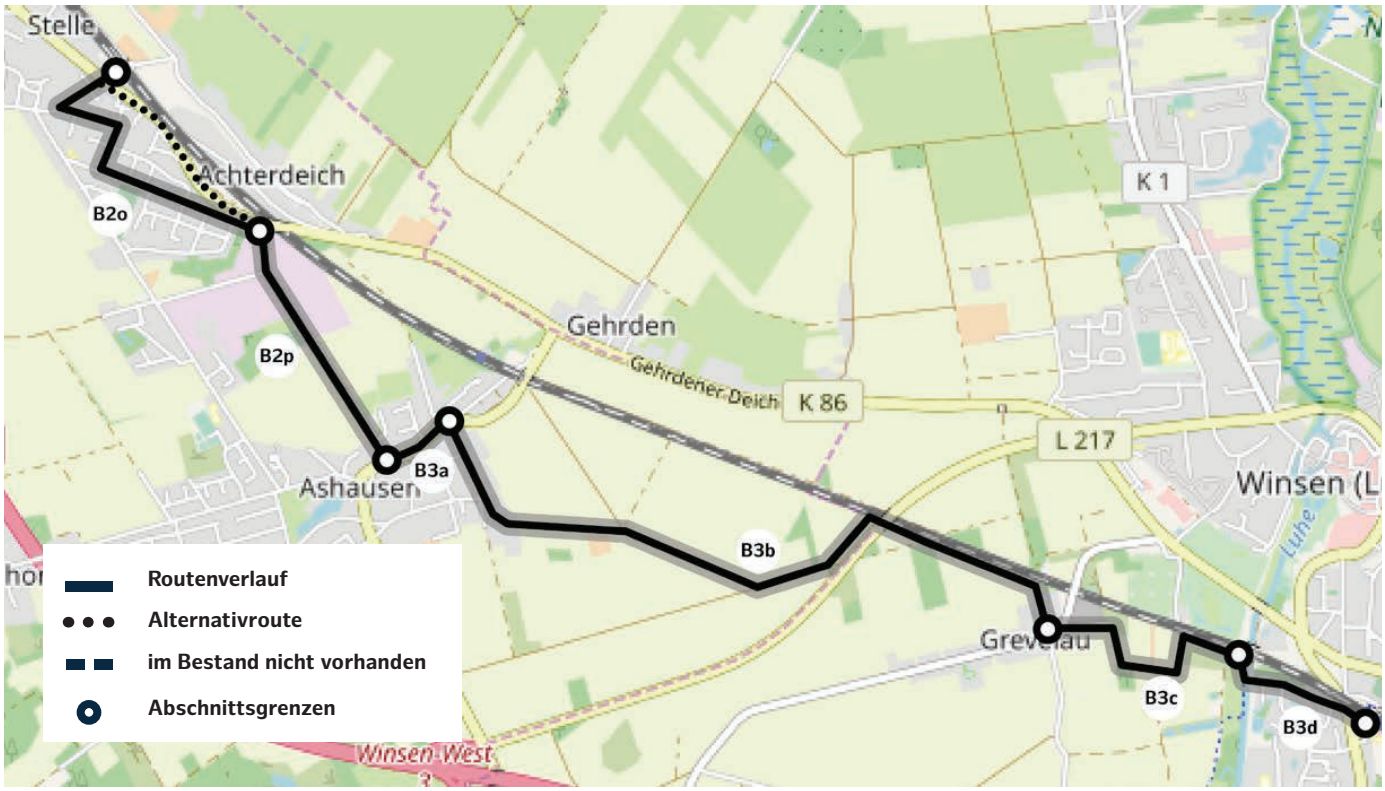




Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/Rückfallebene)
(geringer) Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße	
Flächenverfügbarkeit, Natur- und Landschaftsschutz, Neubau Unterführung, P+R-Parkplatz	Nein	neue Unterführung, Neubautrasse, Ausbau Feldweg	Achterdeich-Lüneburger Straße-Bahnhofstraße (A2h)
Flächenverfügbarkeit, Natur- und Landschaftsschutz	Ggf.	Befestigung und Ausbau Feldweg / Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Fahrradstraße oder Neubau straßenparalleler Radweg	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit, Natur- und Landschaftsschutz	ggf. an den Brücken	Verbreiterung Radweg, Trennung Fußverkehr	

Abschnitt 5: Stelle–Winsen

B-Variante



Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte
B2o	Achterdeicher Weg - Im Ahler - Hochkamp - Am Osterfeld	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	3
B2p	Duvendahl	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B3a	Bahnhofstraße (K8)	kombinierter Geh-/Radweg	1
B3b	Gartenstraße - [Feldweg] - Grevelau	Radverkehr im Mischverkehr auf Fahrbahn / Feldweg	1
B3c	Mühlenkamp - [Weg zur Luhebrücke]	Feldweg	0
B3d	[Luhequerung] - Budapester Straße - Europaring - [Brücke über Luhdorfer Straße] - Am Bahnhof	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0









Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)
Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit	Ggf.	Fahrradstraße, straßenbegleitender Radweg	Lüneburger Straße (K86)
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Fahrradstraße oder straßenbegleitender Radweg	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Ggf.	straßenbegleitender Radweg	
landwirtschaftlicher Verkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Fahrradstraße, Befestigung Feldweg, ggf. Verbreiterung	
landwirtschaftlicher Verkehr, Flächenverfügbarkeit, Natur- und Landschaftsschutz	Nein	Befestigung Feldweg, ggf. Verbreiterung	
Natur- und Landschaftsschutz (Luhequerung), Kfz-Verkehr, Fußverkehr	ggf. an den Brücken	Brückenneubau, Fahrradstraße	

Abschnitt 5: Stelle–Winsen

Bewertungstabelle

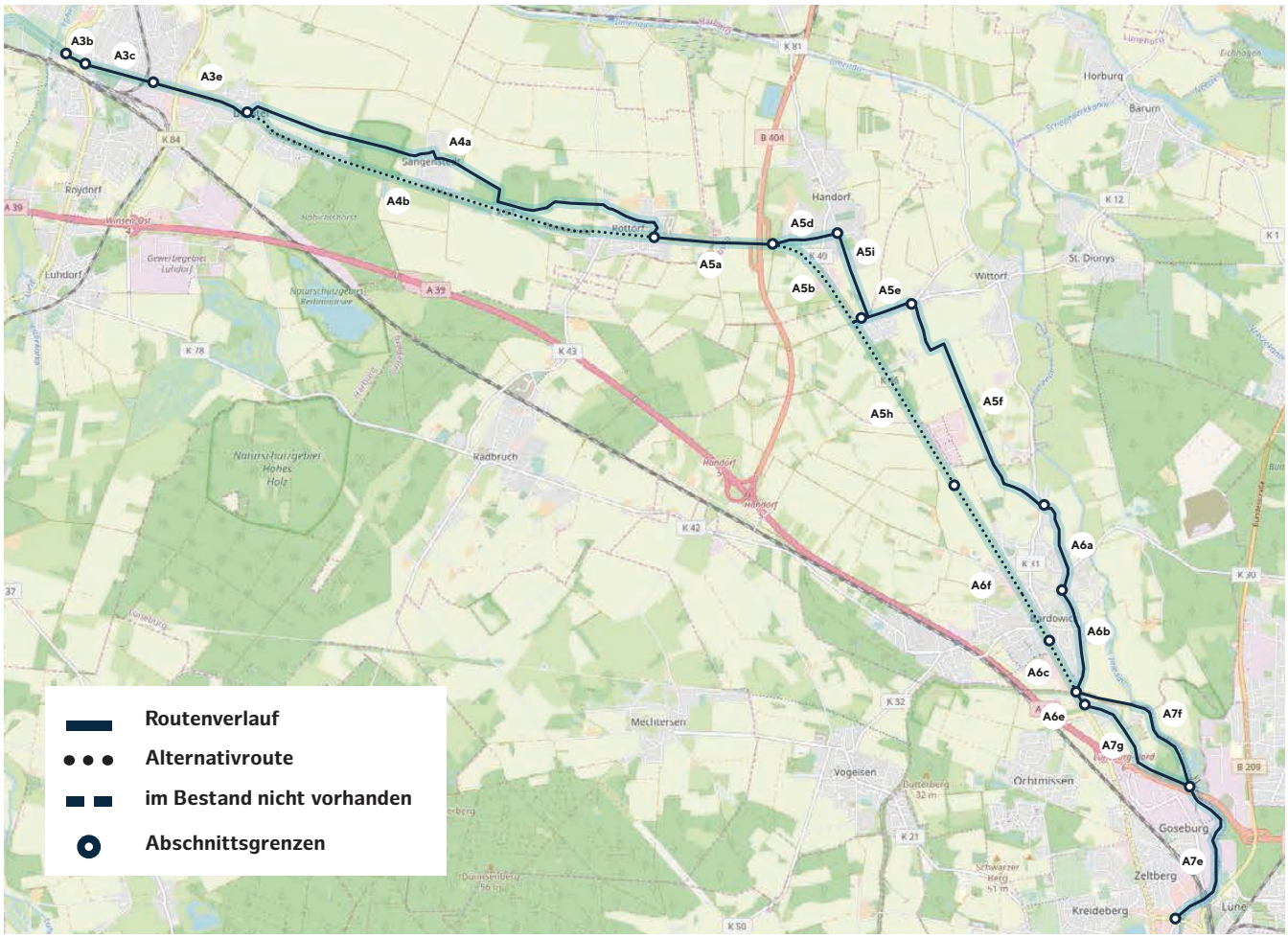
	A-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	+
	ggf. auf Teilstück Konflikt mit Natur- und Landschaftsschutz oder fehlende Flächenverfügbarkeit
Konfliktvermeidung (Nutzung)	+
	teilweise landwirtschaftlicher Verkehr, teilweise Fußverkehr (Bahnhof Ashausen)
Attraktive Strecke	+
	weitgehend direkt, wenige Knotenpunkte Gesamtlänge: 8,8 km
Baulicher Aufwand	0
	Neubauabschnitt westlich Bahnhof Ashausen, Ausbau Wirtschaftswege
Erschließungsfunktion	0
	erschließt Zentrum Winsen, Bahnhof Stelle; Zentrum Stelle nicht direkt
Haltestellen des ÖPNV	++
	direkte Verbindung der Bahnstationen Winsen-Ashausen-Stelle
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	0
	weitgehend vorhandenes Straßen-/Wegenetz
Realisierungsaufwand	0
	Grunderwerb ggf. erforderlich, Neubautrasse
Umgebungsqualität	+
	überwiegend sehr attraktiv
Gesamtbewertung	**+**

Vorschlag für Vorzugsvariante

	B-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	--
	Konflikt mit Natur- und Landschaftsschutz, fehlende Flächenverfügbarkeit, Luhe-Querung
Konfliktvermeidung (Nutzung)	--
	Fußverkehr, Kfz-Verkehr, tw. landwirtschaftlicher Verkehr
Attraktive Strecke	0
	einige Umwege und 90°-Kurven Gesamtlänge: 10,3 km
Baulicher Aufwand	-
	Tw. Verbreiterung vorhandener Wege, Neubau Brücke, Radweg an Hauptstraße
Erschließungsfunktion	+
	erschließt Zentren von Winsen und Stelle
Haltestellen des ÖPNV	++
	direkte Verbindung Bahnhöfe Winsen-Stelle, Nähe Bahnhof Ashausen
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	--
	teilweise fehlende Verbindungen (Luhe), fehlende Flächen an Straßen
Realisierungsaufwand	-
	Brückenneubau, Grunderwerb
Umgebungsqualität	0
	nur teilweise attraktive Landschaft
Gesamtbewertung	**-**

Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

A-Variante










A7e


A7e


A7e


A7e


A5f


A5e


A3e


A3c


A3b

Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

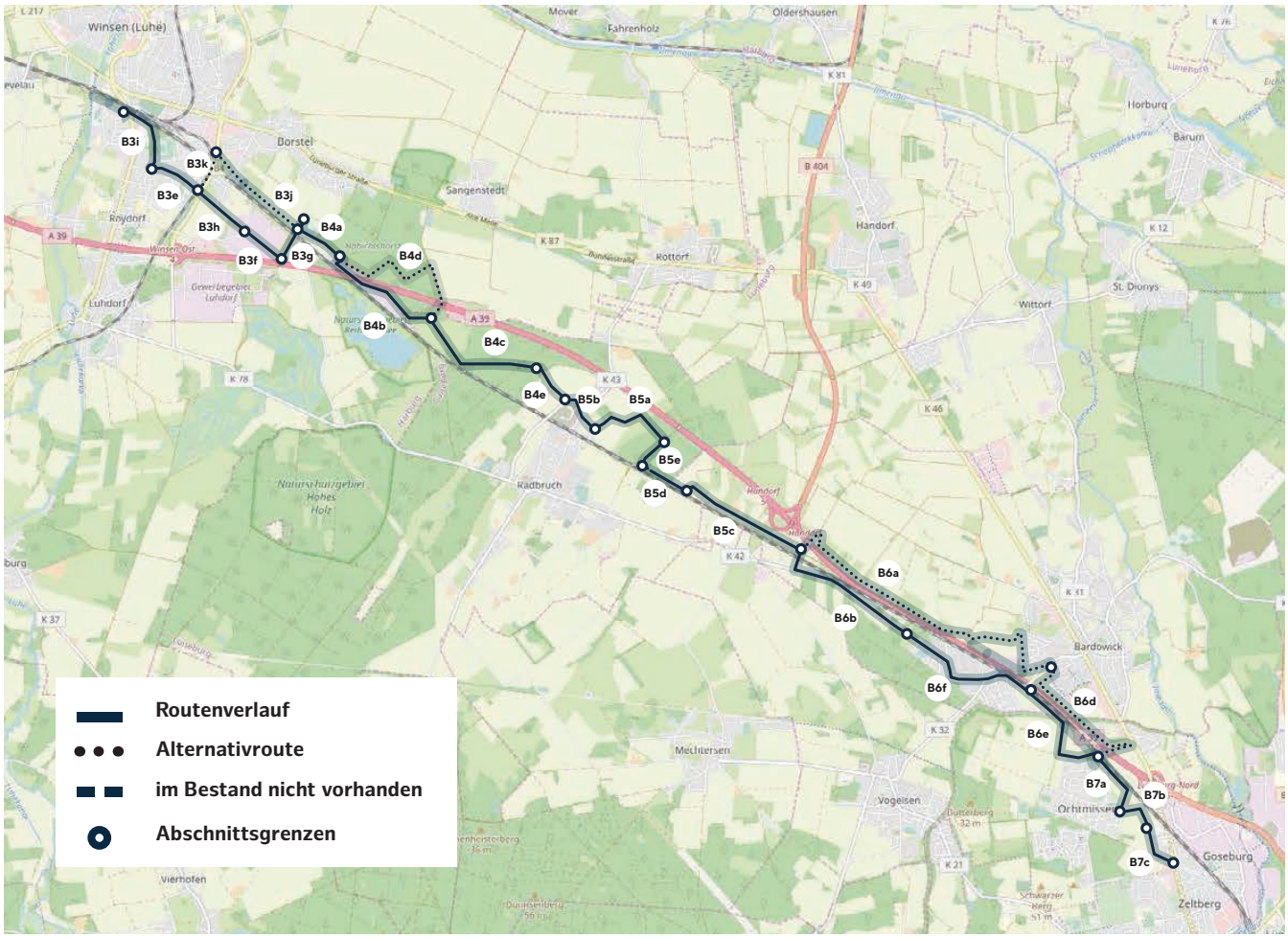
A-Variante

Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte
A7e	Treidelweg (Weg entlang der Ilmenau)	selbstständig geführter Fuß-/Radweg	0
A7f	Treidelweg (Weg entlang der Ilmenau) – [Weg entlang des Landwehrgrabens]	selbstständig geführter Fuß-/Radweg	0
A6b	Schwarzer Weg – Große Straße	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A6a	Huderstraße	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
A5f	Huder Furth – [Weg zwischen Huder Furth und Moorweg] – Moorweg – Neulander Weg	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A5e	Hauptstraße zwischen Neulander Weg und Lüneburger Weg	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A5i	Lüneburger Weg bis Hofkamp	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A5d	Hofkamp – Cluesweg	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A5a	K46 An der Bundesstraße – Bundesstraße (K46/K87)	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0
A4a	[ggf. Lückenschluss zwischen Bundesstraße und Fahrenholzer Weg] – Fahrenholzer Weg – Handorfer Kirchenstieg – Blöckenweg – Hornweg – Sangenstedter Dorfstraße – Nedderfeldweg – Neulandsweg – Turnhallenweg	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn (tw. Feldwege)	0
A3e	K87 Lüneburger Straße zwischen Turnhallenweg und Osttangente	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	1
A3c	Lüneburger Straße zwischen Osttangente und Bahnhofstraße	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	1
A3b	L234 Hansestraße zwischen Bahnhofstraße und Schlossring	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	1

Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)
Fußverkehr, Naturschutz	Ja	Verbreiterung des vorhandenen Weges, Trennung Fuß- und Radverkehr	
Fußverkehr, Naturschutz	Ja	Verbreiterung des vorhandenen Weges, Trennung Fuß- und Radverkehr	[Weg nördlich der Autobahn] – Landwehrweg – Hamburger Straße (A7g, A6e)
Kfz-Verkehr, Busverkehr, Fußverkehr	Nein	Trennung Fuß- und Radverkehr, ggf. Verkehrsberuhigung	K46 Hamburger Landstraße – Lüneburger Straße – An der Bundesstraße (A6c-A6f-A5h-A5b)
Kfz-Verkehr, Fußverkehr	Nein	Fahrradstraße, Trennung Fuß- und Radverkehr	
Flächenverfügbarkeit, Naturschutz, Landwirtschaft	Nein	Fahrradstraße, ggf. Verbreiterung der Fahrbahn, teilweise Trennung Fuß-/ Radverkehr	
Busverkehr, Kfz-Verkehr, Baumstreifen	ggf.	Anlage Radweg/Radfahrstreifen, Trennung Fuß- und Radverkehr	
ggf. Fußverkehr	Nein	Fahrradstraße, teilweise Trennung Fuß- und Radverkehr	
ggf. Fußverkehr	Nein	Fahrradstraße, teilweise Trennung Fuß- und Radverkehr	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Trennung Fuß- und Radverkehr, Verbreiterung Radweg	
Naturschutz, landwirtschaftlicher Verkehr	Nein	Fahrradstraße, ggf. Teilweise Trennung Fuß- und Radverkehr (bebauter Bereich)	K87 Bundesstraße – Lüneburger Straße (A4b)
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Trennung Fuß- und Radverkehr, Verbreiterung Radweg	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Trennung Fuß- und Radverkehr, Verbreiterung Radweg	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Trennung Fuß- und Radverkehr, Verbreiterung Radweg	

Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

B-Variante










B7c


B7b


B7a


B6e


B6f


B6b


B5b


B4b


B3e

Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

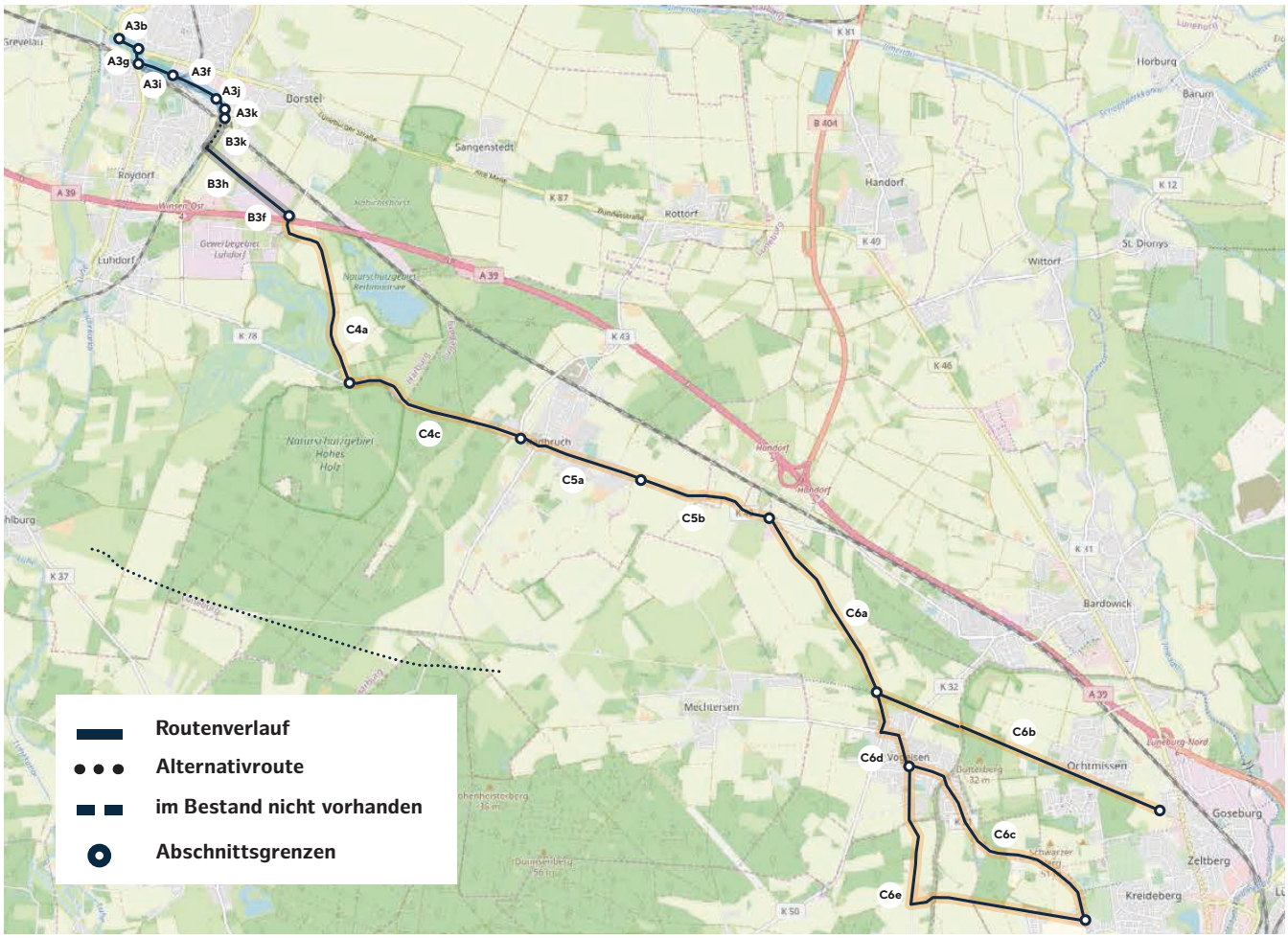
B-Variante

Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knoten-punkte
B7c	An der Buchholzer Bahn – An der Breeke	selbstständig geführter Fuß-/Radweg / Radverkehr auf der Fahrbahn	1
B7b	Wilhelm-Hänel-Weg – Ochtmisser Straße bis Am Wiesenhof	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
B7a	Am Wiesenhof – [Weg zwischen Am Wiesenhof und Bernsteinbrücke]	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn (tw. für Kfz gesperrt)	0
B6e	[Feldweg zwischen Bernsteinbrücke und Landwehrgraben] – [Wegzwischen Landwehrgraben und Vögelser Weg]	Radverkehr im Mischverkehr auf Kfz-gesperrtem Weg / Feldweg	1
B6f	Vögelser Weg – Radbrucher Weg bis Ortsgrenze	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/Radweg, teilweise beidseitig	1
B6b	K42 Radbrucher Weg – Am Bornbach – [Straße zwischen Am Bornbach und Im Bruch]	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/Radweg	1
B5c	Im Bruch	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
B5d	[Waldweg zwischen Im Bruch und Wittorfer Weg]	Wald-/Feldweg	0
B5e	Wittorfer Weg	Waldweg	0
B5a	[Wald-/Feldweg zwischen Wittorfer Weg und Op'n Barweg]	Wald-/Feldweg	0
B5b	Op'n Barweg – Rottorfer Straße	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B4e	[Wald-/Feldweg]	Wald-/Feldweg	0
B4c	[Waldweg]	Waldweg	0
B4b	[Wald- und Feldweg Auf dem Reth]	Feldweg / Hofzufahrt	0
B4a	Repmoor	Waldweg, Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B3g	Heidlandsweg zwischen Repmoor und Otto-Hahn-Straße	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
B3f	Otto-Hahn-Straße zwischen Heidlandsweg und Max-Planck-Straße	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/Radweg	1
B3h	Otto-Hahn-Straße – Winser Ilmer	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B3e	Ilmer Weg zwischen Osttangente und Borsteler Weg	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
B3i	Borsteler Weg – Julius-Schröder-Weg – Am Bahnhof	Waldweg / Fußweg zum Bahnhof	0

Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/Rückfallebene)
Fußverkehr, Naturschutz	Nein	Verbreiterung, ggf. Trennung Fuß- und Radverkehr / Fahrradstraße, Befestigung	
Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße	
Fußverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr, ggf. Bahn	Nein	Fahrradstraße	
Fußverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr, Naturschutz	Nein	Fahrradstraße, Befestigung/Ausbau	Wechsel der Bahnseite über die Bernsteinbrücke, bahnbegleitender Feldweg bis Bardowick, Wohnstraßen, Querung K32, Zufahrt Bahnhof, Fortführung über bahnbegleitenden Feldweg Richtung Im Bruch (B6d/B6a)
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Ausbau Radweg	
-	Nein	-	
Naturschutz, landwirtschaftl. Verkehr	Nein	Befestigung, Verbreiterung	
Naturschutz, landwirtschaftl. Verkehr	Nein	Befestigung, Verbreiterung	
Naturschutz, landwirtschaftl. Verkehr	Nein	Befestigung, Verbreiterung	
Gewerbe-, landwirtschaftl. Verkehr	Nein	Fahrradstraße	
Naturschutz, landwirtschaftl. Verkehr	Nein	Befestigung, Verbreiterung	
Naturschutz, landwirtschaftl. Verkehr	Nein	Befestigung, Verbreiterung	
Naturschutz, landwirtschaftl. Verkehr, Privatbesitz	Nein	Befestigung, Verbreiterung	Alternative Feld-/Waldwege, BAB-Brücke (B4d)
Naturschutz, landwirtschaftl. Verkehr	Nein	Befestigung, Verbreiterung	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr	Nein	Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr (Gewerbe), Fußverkehr, Naturschutz	Nein	Ausbau Zweirichtungsradweg	
Kfz-Verkehr, Busverkehr	Nein	Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße	
Fußverkehr, Naturschutz	Nein	Befestigung, ggf. Verbreiterung, teilweise Trennung vom Fußverkehr	

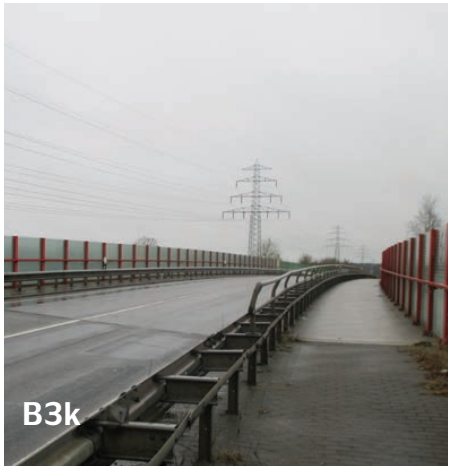
Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

C-/B-/A-Variante










C6c


C6d


C6a


C5b


C5a


C4c


A3k


A3g


A3b

Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

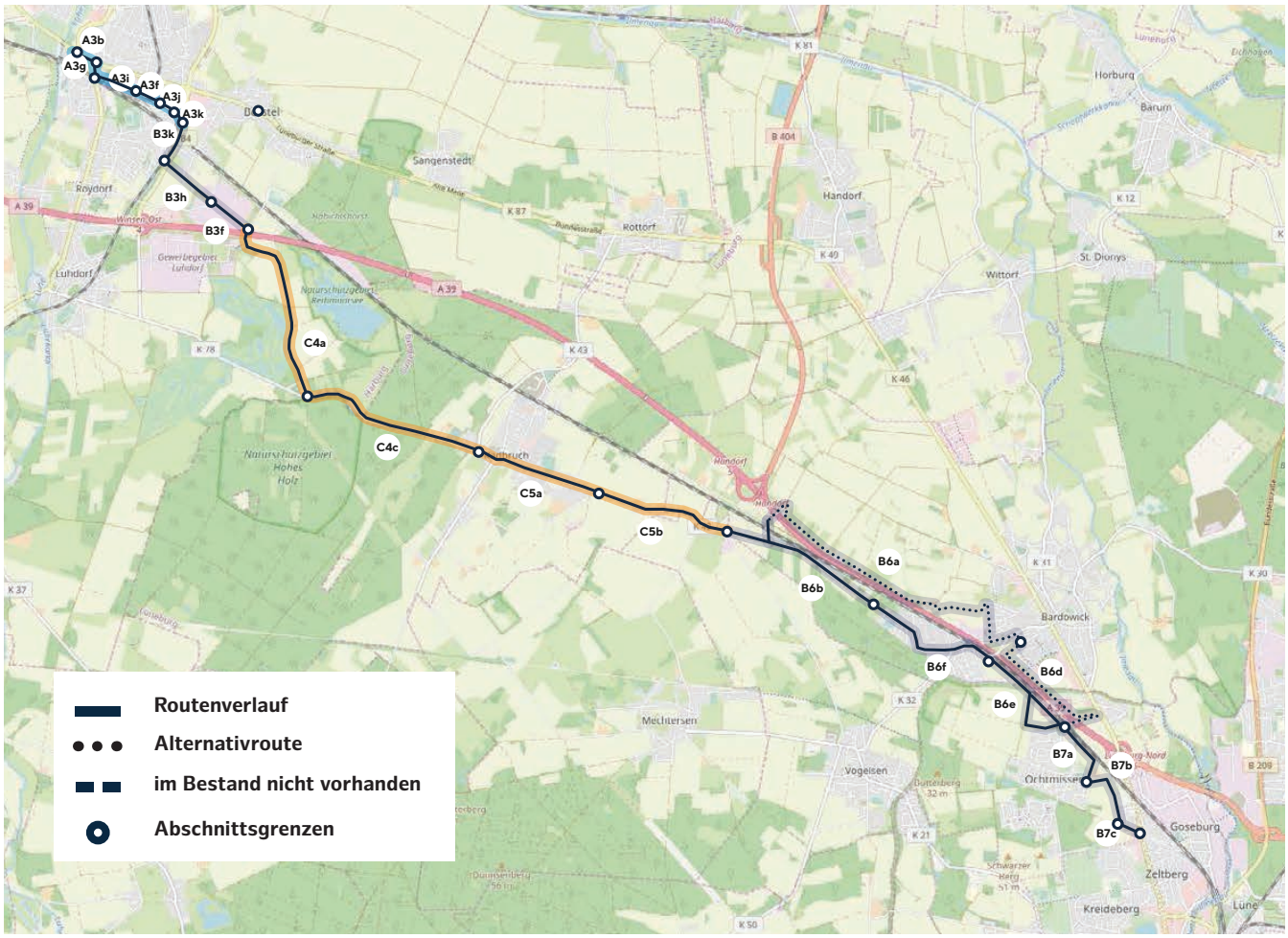
C-/B-/A-Variante

Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knoten-punkte
C6c	K21 Am Wienebütteler Weg – Lüneburger Straße	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr / Radverkehr auf der Fahrbahn (Gehweg mit Radfahrer frei)	1
C6d	K21 Lüneburger Straße – Dorfstraße – Radbrucher Weg (bis Buchholzer Bahn)	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
C6a	Radbrucher Weg zwischen Buchholzer Bahn und K42	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
C5b	K42 Am Bornbach – Bardowicker Straße bis Ortseingang Radbruch	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0
C5a	K42 (Ortsbereich Radbruch) Bardowicker Straße – Dorfmitte – Luhdorfer Straße	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn (Gehwege freigegeben)	0
C4c	K42 Luhdorfer Straße – Radbrucher Straße	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0
C4a	Postweg	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B3f	Otto-Hahn-Straße zwischen Heidlandsweg und Max-Planck-Straße	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/ Radweg	1
B3h	Otto-Hahn-Straße – Winser Ilmer	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B3k	Osttangente zwischen Winser Ilmer und Borsteler Weg	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/ Radweg	1
A3k	Borsteler Weg	Radverkehr auf der Fahrbahn	0
A3j	[Fußweg zwischen Borsteler Weg und An der Kleinbahn]	Selbständig geführter Fuß- und Radweg	1
A3f	An der Kleinbahn zwischen Zum Torfmoor und Viehhallenweg	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
A3i	An der Kleinbahn – Bahnhofsplatz	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A3g	Bahnhofstraße zwischen Bahnhofsplatz und Hansestraße	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn (Gehwege freigegeben)	1
A3b	Hansestraße zwischen Bahnhofstraße und Schlossring	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	1

Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, tw. Flächenverfügbarkeit		Verbreiterung Radweg, Trennung Fuß-/Radverkehr (innerorts)	Brockwinkler Weg – Gut Brockwinkel – Brockwinkler Straße – Brockwinkler Weg (C6e)	Buchholzer Bahn (C6b)
Kfz-Verkehr, tw. Fußverkehr	ggf.	Verbreiterung Radweg, Trennung Fuß-/Radverkehr / Fahrradstraße		
Kfz-Verkehr	Nein	Verbreiterung Fahrbahn, Verkehrsberuhigung		
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit, Naturschutz	Nein	Verbreiterung Radweg, Trennung Fuß-/Radverkehr		
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit, Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße, Verkehrsberuhigung		
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit, Naturschutz	Nein	Verbreiterung Radweg, Trennung Fuß-/Radverkehr		
Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße		
Kfz-Verkehr (Gewerbe), Fußverkehr, Naturschutz	Nein	Ausbau Zweirichtungsradweg		
Kfz-Verkehr, Busverkehr	Nein	Fahrradstraße		
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf. (auf Brücke)	Verbreiterung Radweg, Trennung Fuß-/Radverkehr		
Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße		
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Verbreiterung, Trennung Fuß-/Radverkehr		
Kfz-Verkehr (Gewerbe)	Nein	Fahrradstraße		
Kfz-Verkehr (Gewerbe), Busverkehr, Fußverkehr (Bahnhof)	Nein	Fahrradstraße		
Kfz-Verkehr, Fußverkehr (Bahnhof)	Nein	Fahrradstraße, Radweg	Parkplatzzufahrt LIDL – [Weg zwischen LIDL und Schlossring] (A3h)	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Trennung Fuß- und Radverkehr, Verbreiterung Radweg		

Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

kombinierte B-Variante „Luhdorf“










B7c


B7b


B7a


B6e


B6f


B6b


B3h


A3f


A3i

Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

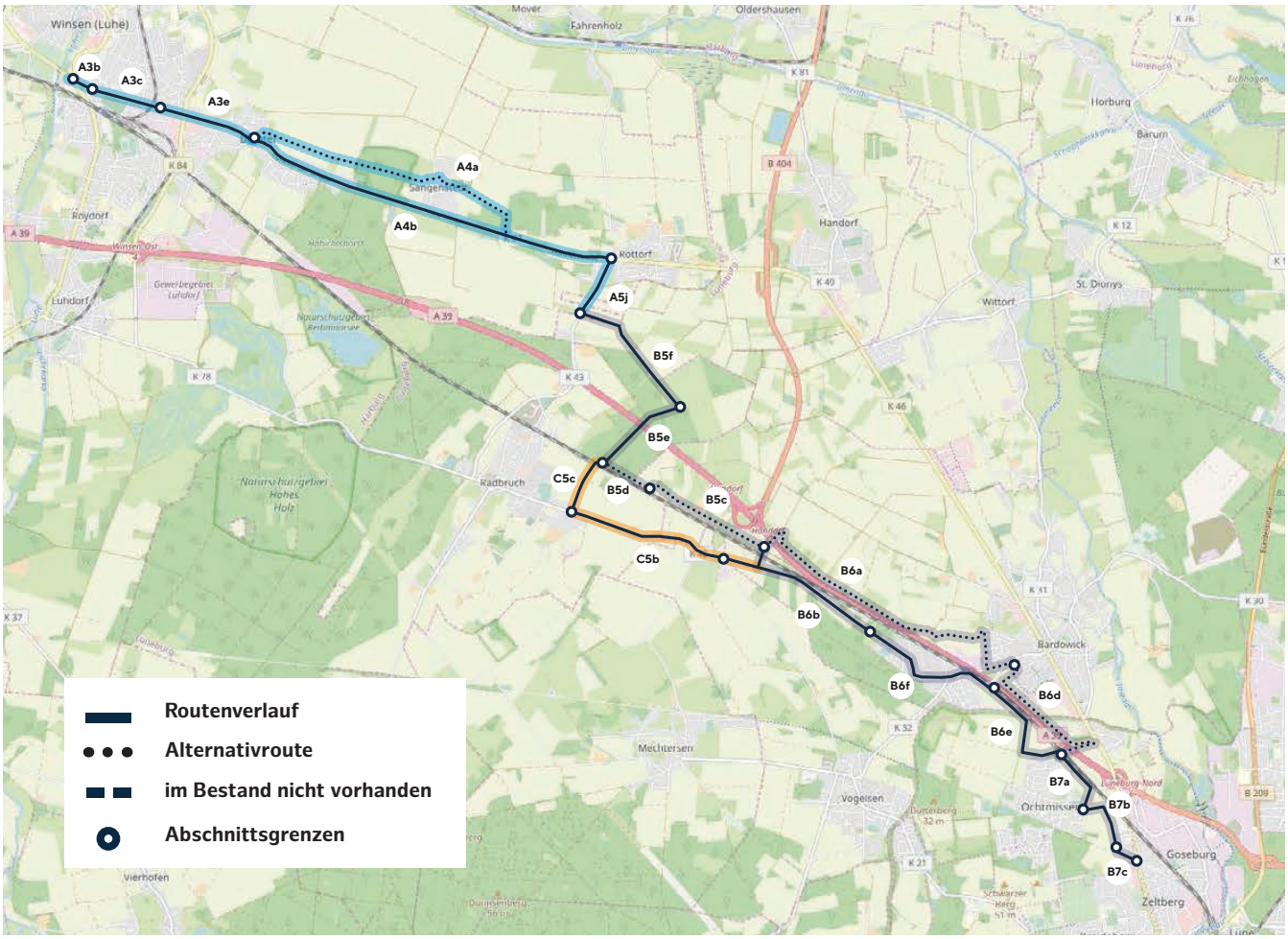
kombinierte B-Variante „Luhdorf“

Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knoten-punkte
B7c	An der Buchholzer Bahn – An der Breeke	selbstständig geführter Fuß-/Radweg / Radver-kehr auf der Fahrbahn	1
B7b	Wilhelm-Hänel-Weg – Ochtmisser Straße bis Am Wiesenhof	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
B7a	Am Wiesenhof – [Weg zwischen Am Wiesenhof und Bernsteinbrücke]	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn (tw. für Kfz gesperrt)	0
B6e	[Feldweg zwischen Bernsteinbrücke und Landwehrgraben] – [Wegzwischen Landwehrgraben und Vögelser Weg]	Radverkehr im Mischverkehr auf Kfz-ge-sperrtem Weg / Feldweg	1
B6f	Vögelser Weg – Radbrucher Weg bis Ortsgrenze	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/ Radweg, teilweise beidseitig	1
B6b	K42 Radbrucher Weg – Am Bornbach – [Straße zwischen Am Bornbach und Im Bruch]	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/ Radweg	1
C5b	K42 Am Bornbach – Bardowicker Straße bis Ortseingang Radbruch	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0
C5a	K42 (Ortsbereich Radbruch) Bardowi-cker Straße – Dorfmitte – Luhdorfer Straße	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn (Gehwege freigegeben)	0
C4c	K42 Luhdorfer Straße – Radbrucher Straße	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0
C4a	Postweg	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B3f	Otto-Hahn-Straße zwischen Heid-landsweg und Max-Planck-Straße	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/ Radweg	1
B3h	Otto-Hahn-Straße – Winser Ilmer	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B3k	Osttangente zwischen Winser Ilmer und Borsteler Weg	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/ Radweg	1
A3k	Borsteler Weg	Radverkehr auf der Fahrbahn	0
A3j	[Fußweg zwischen Borsteler Weg und An der Kleinbahn]	Selbständig geführter Fuß- und Radweg	1
A3f	An der Kleinbahn zwischen Zum Torf-moor und Viehhallenweg	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
A3i	An der Kleinbahn – Bahnhofsplatz	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A3g	Bahnhofstraße zwischen Bahnhofs-platz und Hansestraße	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn (Gehwege freigegeben)	1
A3b	Hansestraße zwischen Bahnhofstraße und Schlossring	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	1

Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/Rückfallebene)
Fußverkehr, Naturschutz	Nein	Verbreiterung, ggf. Trennung Fuß- und Radverkehr / Fahrradstraße, Befestigung	
Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße	
Fußverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr, ggf. Bahn	Nein	Fahrradstraße	
Fußverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr, Naturschutz	Nein	Fahrradstraße, Befestigung/ Ausbau	Wechsel der Bahnseite über die Bernsteinbrücke, bahnbegleitender Feldweg bis Bardowick, Wohnstraßen, Querung K32, Zufahrt Bahnhof, Fortführung über bahnbegleitenden Feldweg Richtung Im Bruch (B6d/B6a)
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Ausbau Radweg	
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit, Naturschutz	Nein	Verbreiterung Radweg, Trennung Fuß-/Radverkehr	
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit, Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße, Verkehrsberuhigung	
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit, Naturschutz	Nein	Verbreiterung Radweg, Trennung Fuß-/Radverkehr	
Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr (Gewerbe), Fußverkehr, Naturschutz	Nein	Ausbau Zweirichtungsradweg	
Kfz-Verkehr, Busverkehr	Nein	Fahrradstraße	
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf. (auf Brücke)	Verbreiterung Radweg, Trennung Fuß-/Radverkehr	
Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße	
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Verbreiterung, Trennung Fuß-/Radverkehr	
Kfz-Verkehr (Gewerbe)	Nein	Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr (Gewerbe), Busverkehr, Fußverkehr (Bahnhof)	Nein	Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr (Bahnhof)	Nein	Fahrradstraße, Radweg	Parkplatzzufahrt LIDL – [Weg zwischen LIDL und Schlossring] (A3h)
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Trennung Fuß- und Radverkehr, Verbreiterung Radweg	

Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

kombinierte B-Variante „Rottorf“










B7c


B7b


B7a


B6e


B6f


B6f


A3e


A3c


A3c
30/01/2020

Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

kombinierte B-Variante „Rottorf“

Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knoten-punkte
B7c	An der Buchholzer Bahn – An der Breeke	selbstständig geführter Fuß-/Radweg / Radverkehr auf der Fahrbahn	1
B7b	Wilhelm-Hänel-Weg – Ochtmisser Straße bis Am Wiesenhof	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
B7a	Am Wiesenhof – [Weg zwischen Am Wiesenhof und Bernsteinbrücke]	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn (tw. für Kfz gesperrt)	0
B6e	[Feldweg zwischen Bernsteinbrücke und Landwehrgraben] – [Wegzwischen Landwehr-graben und Vögelser Weg]	Radverkehr im Mischverkehr auf Kfz-ge-sperrtem Weg / Feldweg	1
B6f	Vögelser Weg – Radbrucher Weg bis Orts-grenze	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/ Radweg, teilweise beidseitig	1
B6b	K42 Radbrucher Weg – Am Bornbach – [Straße zwischen Am Bornbach und Im Bruch]	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/ Radweg	1
C5b	K42 Am Bornbach – Bardowicker Straße bis Ortseingang Radbruch	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0
C5c	Wittorfer Weg zwischen Bardowicker Straße und Bahn-Brücke	Radverkehr im Mischverkehr auf Kfz-ge-sperrtem Weg	0
B5e	Wittorfer Weg zwischen Bahn-Brücke und Abzweig nördlich BAB-Brücke	Waldweg	0
B5f	Feldweg zwischen Wittorfer Weg und Rottorfer Straße	Feldweg	1
A5j	K3/K43 Rottorfer Straße – Forstweg	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	1
A4b	K87 Bundesstraße – Alte Meile – Lüneburger Straße	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0
A3e	Lüneburger Straße zwischen Turnhallenweg und Osttangente	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	1
A3c	Lüneburger Straße zwischen Osttangente und Bahnhofstraße	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	1
A3b	Hansestraße zwischen Bahnhofstraße und Schlossring	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	1

Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/Rückfallebene)
Fußverkehr, Naturschutz	Nein	Verbreiterung, ggf. Trennung Fuß- und Radverkehr / Fahrradstraße, Befestigung	
Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße	
Fußverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr, ggf. Bahn	Nein	Fahrradstraße	
Fußverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr, Naturschutz	Nein	Fahrradstraße, Befestigung/ Ausbau	Wechsel der Bahnseite über die Bernsteinbrücke, bahnbegleitender Feldweg bis Bardowick, Wohnstraßen, Querung K32, Zufahrt Bahnhof, Fortführung über bahnbegleitenden Feldweg Richtung Im Bruch (B6d/B6a)
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Ausbau Radweg	
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit, Naturschutz	Nein	Verbreiterung Radweg, Trennung Fuß-/Radverkehr	Verlängerung der alternativen B-Variantenführung über B5c und B5d
Flächenverfügbarkeit, ggf. Fußverkehr	Nein	Fahrradstraße, Verkehrsberuhigung	
Naturschutz, land-wirtschaftl. Verkehr	Nein	Befestigung, Verbreiterung	
Naturschutz, land-wirtschaftl. Verkehr	Nein	Befestigung, Verbreiterung	
Kfz-Verkehr, ggf. Fußverkehr	Nein	Verbreiterung Radweg, ggf. Trennung Fuß-/Radverkehr	
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit, Naturschutz	Nein	Verbreiterung Radweg, Trennung Fuß-/Radverkehr	Sangenstedter Dorfstraße – Nedderfeldweg – Neulandsweg – Turnhallenweg (A4a)
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Trennung Fuß- und Radverkehr, Verbreiterung Radweg	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Trennung Fuß- und Radverkehr, Verbreiterung Radweg	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Trennung Fuß- und Radverkehr, Verbreiterung Radweg	

Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

Bewertungstabelle

	A-Variante	B-Variante	C-/B-/A-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	0	-	0
	Nutzung existierender Strukturen; Naturschutz; kritisch: fehlende Fläche neben der Ilmenau	Naturschutz, ggf. Landwirtschaft; teilweise begrenzte Fläche in Ortsdurchfahrt Bardowick	Bau getrennter Radwege, teilweise begrenze Fläche in Ortsdurchfahrt Radbruch, tw. Naturschutz
Konfliktvermeidung (Nutzung)	0	0	-
	Freizeitverkehr; landwirtschaftlicher Verkehr; Fahrradstraßen oder getrennte Führung	Konflikte mit Kfz-Verkehr in Winsen; mit Fußverkehr in Bardowick; sonst weitgehend getrennte Führung	Fußverkehr (Buchholzer Bahn, Ortsdurchfahrt Radbruch), Kfz-Verkehr (Vögelsen), tw. getrennte Führung möglich
Attraktive Strecke	0	--	0
	Nicht direktester Weg, wenige Knotenpunkte Gesamtlänge: 21,6 km	Direkte Verbindung, aber: kritische soziale Sicherheit (Bereich Radbruch) Gesamtlänge: 20,1 km	Direkte Verbindung Lüneburg-Winsen; aber zahlreiche Knotenpunkte Gesamtlänge 19,7 km
Baulicher Aufwand	-	0	0
	Verbreiterung existierender Radwege/Umbau Feldwege; Ausbau entlang der Ilmenau problematisch	Neubautrasse entlang der Bahn; Umbau von Wald-/Feldwegen	Kompletter Neubau getrennter Radwege
Erschließungsfunktion	++	-	0
	erschließt Bardowick gut + Sangenstedt, Rottorf, Handorf	Verläuft teilweise sehr isoliert; Bardowick und Nordteil von Lüneburg gut angebunden	Erschließt Radbruch, Gewerbegebiet Luhdorf, naher Verlauf bei Vögelsen; kein gute Erschließung Bardowick/ Handorf etc.
Haltestellen des ÖPNV	-	++	0
	Keine Anbindung der Bahnhöfe	Bindet Bahnhöfe Bardowick und Radbruch direkt an	Indirekte Anbindung Radbruch
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	--	-	-
	Landwirtschaftliche Straßen; aber Ausbau Ilmenau-Radweg und Abschnitte entlang der Bundesstraße problematisch	tw. Privatgrund; Waldwege; Neubaustrecken	Fläche für getrennte Radwege nicht überall vorhanden
Realisierungsaufwand	-	-	0
	Verbreiterung existierender Radwege, Ausbau entlang der Ilmenau sehr teuer	Kompletter Ausbau bestehender Wege, tw. Neubau	Neubau getrennter Radwege, Grunderwerb
Umgebungsqualität	+	++	0
	Attraktive Route durch die Landschaft und entlang des Flusses	Schöne Landschaft, meist ruhige Wege	tw. entlang befahrener Straßen

	B-Variante „Luhdorf“	B-Variante „Rottorf“
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	0	0
	teilweise begrenzte Fläche in Ortsdurchfahrten Bardowick und Radbruch und in Winsen	Teilweise begrenzte Flächen in Ortsdurchfahrten Bardowick, Rottorf oder Sangenstedt + entlang ehem. Bundesstraße und in Winsen
Konfliktvermeidung (Nutzung)	0	0
	Fußverkehr (z.B. Bardowick, Radbruch), Kfz-Verkehr (z.B. Gewerbegebiet Luhdorf)	Fußverkehr (z.B. Bardowick, Winsen), Kfz-Verkehr (z.B. Lüneburger Straße)
Attraktive Strecke	++	+
	Direkte Verbindung, wenige Knotenpunkte Gesamtlänge: 19,5 km	Verbindung etwas umwegig, wenige Knotenpunkte Gesamtlänge: 21,1 km
Baulicher Aufwand	0	0
	Neubau entlang Bahn, Neubau/Verbreiterung Radwege	Neubau entlang Bahn, Neubau/Verbreiterung Radwege, Umbau Lüneburger Straße
Erschließungsfunktion	+	++
	Erschließt Bardowick, Radbruch, Vögelsen, Gewerbegebiet Luhdorf	Erschließt Bardowick, Radbruch, Vögelsen, Rottorf
Haltestellen des ÖPNV	+	+
	Bindet Bardowick an, indrekt auch Radbruch	Bindet Bardowick an, indrekt auch Radbruch
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	0	0
	Nicht überall Fläche für getrennte Radwege vorhanden	Nicht überall Fläche für getrennte Radwege / Ausbau begleitender Radwege vorhanden
Realisierungsaufwand	0	0
	Neubau getrennter Radwege, Grunderwerb	Neubau getrennter Radwege, Grunderwerb
Umgebungsqualität	0	0
	tw. entlang befahrener Straßen, tw. freie Landschaft	tw. entlang befahrener Straßen, tw. freie Landschaft/Wald

Impressum

Gefördert durch die Förderfonds
der Metropolregion Hamburg

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

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

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

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

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

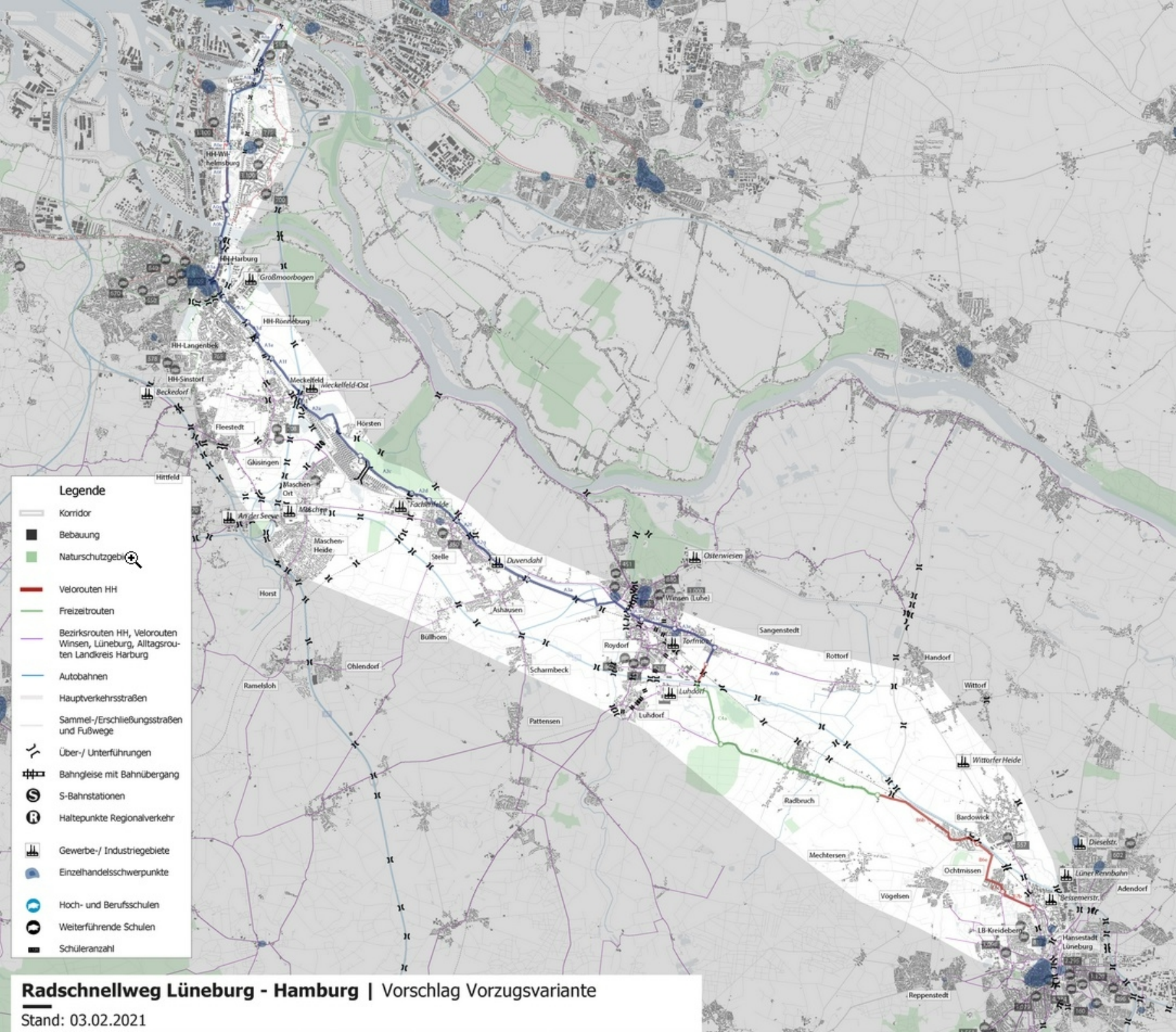
Ersteller:
ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB
Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg
www.argus-hh.de

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

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

Titelfoto:
© Philip Engler

Stand: August 2021



Radschnellweg Lüneburg - Hamburg | Vorschlag Vorzugsvariante

Stand: 03.02.2021

Korridor Lüneburg–Hamburg

Abschlussbericht Machbarkeitsstudie

Inhalt

	Vorworte	**4**
1.	**Das Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg**	**7**
1.1	Struktur und Inhalte des Leitprojekts Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg	8
1.2	Radschnellwege als neues Infrastrukturelement für den Radverkehr	10
2.	**Kommunikation**	**11**
2.1	Kommunikationskonzept	11
2.2	Logo, Claim, Styleguide und Bildsprache	11
2.3	Visualisierungen und Erklärfilme	12
3.	**Der Korridor Lüneburg–Hamburg**	**14**
3.1	Raumstrukturanalyse	14
3.2	Projektbegleitende Arbeitsgruppe	15
3.3	Projektablauf	16
3.4	Beteiligung	17
4.	**Grobe Trassenfindung**	**22**
4.1	Beschreibung der Grobvarianten	22
4.2	Bewertung von Varianten je Abschnitt und Ermittlung der Vorzugsvariante	23
5.	.**Detaillierte Trassenfindung**	**32**
5.1	Maßnahmensteckbriefe und Fokuspunkte	32
5.2	Beschreibung des Verlaufs der Vorzugsvariante	34
5.3	Kleinräumige Alternativen zur Vorzugsvariante	47
5.4	Anschlusspunkte in Lüneburg und Hamburg sowie an benachbarte Gemeinden entlang der Strecke	50
5.5	Überblick über geplante Maßnahmen und vorgesehene Standards und Musterlösungen	51
5.6	Umsetzungskonzept	61
	Abbildungsverzeichnis	**63**
	Tabellenverzeichnis	**64**
	Anhang 1: Streckensteckbriefe	**65**
	Anhang 2: Maßnahmensteckbriefe	**114**
	Impressum	**232**

Vorwort



Quelle: Landkreis Lüneburg

Mit der Planung und Umsetzung des Radschnellweges von Lüneburg nach Hamburg schlagen wir in unserer Region ein neues Kapitel der Verkehrsplanung auf. Dabei geht es darum, den Menschen Alternativen zum Auto zu bieten und gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz zu leisten.

Denn eins ist klar: Fahrradfahren hält fit, schont die Umwelt, ist kostengünstig und auf vielen Wegen unschlagbar schnell. Um den Radverkehr weiter zu fördern, ist es wichtig, über kommunale Grenzen hinauszugehen, denn auch Pendler oder Touristen machen an Stadtgrenzen nicht halt. Damit die Menschen umsteigen, brauchen wir den Neu- und Ausbau von Radschnellverbindungen und gleichzeitig die Vernetzung mit umweltfreundlichem öffentlichen Personennahverkehr. Um schnell und störungsfrei auf zwei Rädern ans Ziel zu kommen, sind auch die Aspekte Platz, Sicherheit und Komfort für Radfahrer besonders wichtig. Die Machbarkeitsstudie ist eine gute Grundlage und legt den Grundstein für die weiteren Planungen und Entwicklungen im Landkreis Lüneburg.

Die Bereitstellung von Radverkehrswegen ist erwiesenermaßen das beste Mittel, um Menschen zum Radfahren zu motivieren. In diesem Sinne lassen Sie uns in die Pedale treten und gemeinsam die Weichen für eine fahrradfreundliche Zukunft stellen.



Jens Böther
Landrat

Vorwort



Quelle: Landkreis Harburg

Der Landkreis Harburg und die Metropolregion Hamburg treten in die Pedale: Vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen leistet nicht nur einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz, es hält zudem fit und macht Spaß – wenn die Voraussetzungen stimmen. Um noch mehr Menschen auf ihren alltäglichen Wegen zur Arbeit, zur Schule, in der Freizeit oder zum Einkaufen zu einem Wechsel auf das Fahrrad zu motivieren, braucht es gut ausgebaute, attraktive Fahrradrouten. Mit dem Projekt „Radschnellwege in der Metropolregion" haben wir – Landkreise, Kommunen, Verbände, die Hansestadt Hamburg sowie Bürgerinnen und Bürger – uns deshalb zusammen auf den Weg gemacht, genau diese zu realisieren. Gemeinsam wollen wir eine Infrastruktur schaffen, die das bestehende Radwegenetz ergänzt, größere Entfernungen erschließt und besonders auch Pendler motiviert, den Wagen stehen zu lassen.

Die jetzt vorliegenden Machbarkeitsstudien für Radschnellwege stellen einen weiteren Schritt auf diesem Weg dar. Durch den Landkreis Harburg verlaufen drei der insgesamt neun untersuchten Routen. Die hier vorgestellte Strecke soll über eine Länge von rund 50 Kilometern von Lüneburg über Winsen nach Hamburg verlaufen und in der Hansestadt an die Velorouten 10 und 11 in Richtung Elbbrücken anknüpfen.

Wichtige Anregungen, Hinweise und Ideen zu den Routenverläufen kamen von den Bürgerinnen und Bürgern, die den Prozess mit großem Interesse verfolgt und sich in verschiedenen Formaten aktiv an der Zukunftsgestaltung des Radverkehrs in der Metropolregion beteiligt haben. Das Projekt „Radschnellwege in der Metropolregion" zeigt zudem noch einmal deutlich, wie wichtig und unverzichtbar die Kooperation über Landkreis- und Landesgrenzen bei einem solchen Thema ist. Wir alle haben ein gemeinsames Ziel: Qualitativ hochwertige und sichere Fahrradrouten, die einen wichtigen Baustein bei der Verkehrswende und auf dem Weg zur angestrebten Klimaneutralität darstellen. Für die gute Zusammenarbeit möchte ich allen Beteiligten danken und wünsche dem Projekt viel Erfolg bei den nun folgenden Schritten.

Rainer Rempe
Landrat

Vorwort



Quelle: Senatskanzlei

Ein zentraler Baustein der Mobilitätswende ist die Entwicklung Hamburgs zur Fahrradstadt. Mit dieser Vision verbinden wir nicht nur das dringend notwendige Erreichen unserer im Klimaplan festgelegten Ziele, sondern auch neue städtische Qualitäten für alle Bürgerinnen und Bürger. Schon heute zählt das Fahrrad in unserer Stadt zu den wichtigsten Verkehrsmitteln für kurze innerstädtische Wegestrecken. Damit die Mobilitätswende gelingt, müssen wir nun auch längere Wege in den Blick nehmen und die äußeren Stadtteile und Nachbarkommunen besser an das städtische Radverkehrsnetz anbinden, denn die Mobilitätswende findet in der gesamten Stadt statt und macht auch an den Landesgrenzen nicht Halt. So stärken wir den Umweltverbund und schaffen eine klimafreundliche Alternative für die zahlreichen Pendlerverkehre in der Metropolregion.

Mit den Machbarkeitsstudien für Radschnellwege legt die Metropolregion Hamburg einen weiteren Beitrag für ihr ehrgeiziges Konzept einer vernetzten Region vor. Dass wir in den umliegenden Ländern und Kommunen und auch im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verlässliche Partner für den Ausbau unseres Radverkehrsnetzes gefunden haben, stärkt unsere gemeinsamen Ziele und ermöglicht es uns, über Verwaltungsgrenzen hinaus zu denken und die grenzüberschreitenden Alltagswege unserer Bürgerinnen und Bürger in den Blick zu nehmen.

In einem zweijährigen Prozess haben die Gutachterteams mögliche Strecken befahren, mit den Menschen vor Ort diskutiert, sich mit den lokalen Verwaltungen abgestimmt, unzählige Fachdokumente ausgewertet und zuletzt ihre Maßnahmenvorschläge für die Umsetzung eines Radschnellwegs erarbeitet. Ich möchte allen danken, die an diesem Kooperationsprozess über die Landesgrenzen hinweg beteiligt waren und lade Sie ein, sich auch in die nun anschließende Realisierung der Radschnellwege mit Ihren Kenntnissen und Ihrem Engagement einzubringen.



Dr. Anjes Tjarks
Senator für Verkehr und Mobilitätswende

1. Das Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg

Im Leitprojekt „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege“ der Metropolregion Hamburg wurden neun Trassen untersucht und mit Maßnahmenplänen hinterlegt. Sieben von ihnen laufen sternförmig auf Hamburg zu, eine Trasse durchquert Lübeck und eine verbindet Schwerin und Wismar. In dieses Leitprojekt reiht sich auch die Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg Lüneburg–Hamburg ein, deren Ergebnisse im vorliegenden Bericht zusammengefasst sind.

Im Leitprojekt „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege“ (2018 – 2021) wurden in der Metropolregion Hamburg neun Trassen für Radschnellwege auf ihre Umsetzbarkeit und mögliche Führungsformen untersucht, sieben davon im direkten Zulauf auf Hamburg. Die Machbarkeitsstudien wurden zu 80 Prozent mit rund einer Million Euro von der Metropolregion Hamburg gefördert. Die Bearbeitung erfolgte in der Verantwortung der beteiligten Kommunen, die Gesamtkoordination lag bei der Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg.

Die hier vorgestellten Ergebnisse umfassen erste gutachterliche Überlegungen, wie die Radschnellwege am verträglichsten und mit der höchstmöglichen Qualität geführt werden können. Auf dieser Grundlage sollen von den später zuständigen Realisierungsträgern Detailplanungen ausgearbeitet werden.

Bei der Erarbeitung der Machbarkeitsstudien standen die Beteiligten vor der herausfordernden Aufgabe, die Trassen sowohl in stark urbanisierte Zonen als auch in empfindliche Landschaftsräume zu integrieren. Dabei standen die folgenden Ziele im Fokus:

- Da sich das Angebot vor allem an Pendlerinnen und Pendler richtet, sollte insbesondere die Erreichbarkeit von Arbeits- und Ausbildungsstätten verbessert werden, indem sie durch die Radschnellwege an möglichst viele Wohnsiedlungen angebunden werden.
- Die Wege sollten für den Berufs- und Ausbildungsverkehr zu jeder Jahreszeit und rund um die Uhr befahrbar sein.
- Die Radschnellwege sollten für alle Nutzergruppen gleichermaßen attraktiv und von allen im jeweils eigenen Tempo befahrbar sein. Durch ihre Breite und den Abbau von Barrieren wie zum Beispiel wartepflichtigen Knotenpunkten auf der Strecke sollte ein zügiges Vorankommen gewährleistet werden.
- Durch eine auf die Reichweiten von Pedelecs ausgelegte Infrastruktur sollte ein Beitrag zur Förderung von E-Mobilität geleistet werden.
- Durch das Angebot alltagstauglicher, komfortabler und zügig befahrbarer Infrastruktur für den Radverkehr sollen Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad angeregt werden, um in Spitzenstunden öffentliche Verkehrsmittel zu entlasten, Staus zu vermeiden und einen Beitrag zur Gesundheitsförderung zu leisten.
- Durch die enge Anbindung von Bahnhöfen sollten Voraussetzungen für intermodale Mobilitätsketten geschaffen werden.
- Die Wege sollten möglichst gesamtverträglich in das bestehende Stadt- und Landschaftsbild integriert werden.

Ergänzend zu den Machbarkeitsstudien wurden Querschnittsthemen im Dachprojekt behandelt. Die Schwerpunkte lagen dabei auf den folgenden drei Themenkomplexen:

- Erarbeitung einer unter den vier Ländern in der Metropolregion abgestimmten Gestaltungsrichtlinie für Radschnellwege, die die bundesweiten Regelwerke für Radverkehrsinfrastruktur für die Metropolregion Hamburg konkretisiert.
- Aufzeigen von Möglichkeiten für Förderung, Finanzierung und Trägerschaft als Handlungsgrundlage für die Akteure vor Ort und für die Länder.
- Festlegen von grundlegenden Strategien für die projektbegleitende Kommunikation sowie die Bereitstellung erster Kommunikationsmittel wie Logo, Claim und Visualisierungen.
- Durch das Dachprojekt wurde außerdem sichergestellt, dass bei der Auswahl der Vorzugstrasse überall derselbe Beurteilungsrahmen angewandt wurde.



Abb. 1.1 **Korridore für Machbarkeitsstudien zum Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg (Quelle: MRH)**

1.1 Struktur und Inhalte des Leitprojekts Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg

An der Ausarbeitung der Machbarkeitsstudien für Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg war eine große Zahl von Akteuren beteiligt. In einer zentralen Projektgruppe hielten die 13 kommunalen Projektpartner die Fäden in der Hand. Neben dem Kreis Pinneberg als Projektträger und der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) der Freien und Hansestadt Hamburg handelt es sich dabei um Kreise, Landkreise und größere Städte,

durch die die Trassen verlaufen. Die umfangreichen inhaltlichen Aufgaben wurden durch zehn Fachplanungsbüros erarbeitet, zwei von ihnen aus dem benachbarten Ausland (Niederlande und Dänemark). Die Gesamtkoordination übernahm eine eigens für das Projekt angestellte Projektkoordinatorin in der Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg.

In allen Korridoren steuerten Arbeitsgruppen unter Vorsitz der Kreise und Landkreise die inhaltliche Ausarbeitung. Sie sind mit zentralen kommunalen Akteuren besetzt. An den Ausarbeitungen zu Gestaltung, Förderung und Finanzierung waren neben Vertreterinnen und Vertretern der zentralen Projektgruppe auch die Länder beteiligt.

Auf diese Weise war gewährleistet, dass die elf Teilprojekte trotz der hohen Zahl an Akteuren stets eng verzahnt waren, sodass übergeordnete Fragestellungen aus den Korridoren frühzeitig in die Dachprojekte eingespeist und geklärt werden konnten.

Die Trassenfindung in den Untersuchungskorridoren war zweistufig angelegt. Zunächst wurde eine grobe Trassenfindung durchgeführt, bei der aus den verschiedenen Trassenvarianten eine Vorzugsvariante ermittelt wurde. Diese wurde dann in einem zweiten Schritt bezüglich ihrer Streckenführung und der möglichen Ausbaubedarfe konkretisiert. Anschließend wurden Maßnahmen- und Umsetzungskonzepte für die einzelnen Abschnitte ausgearbeitet.

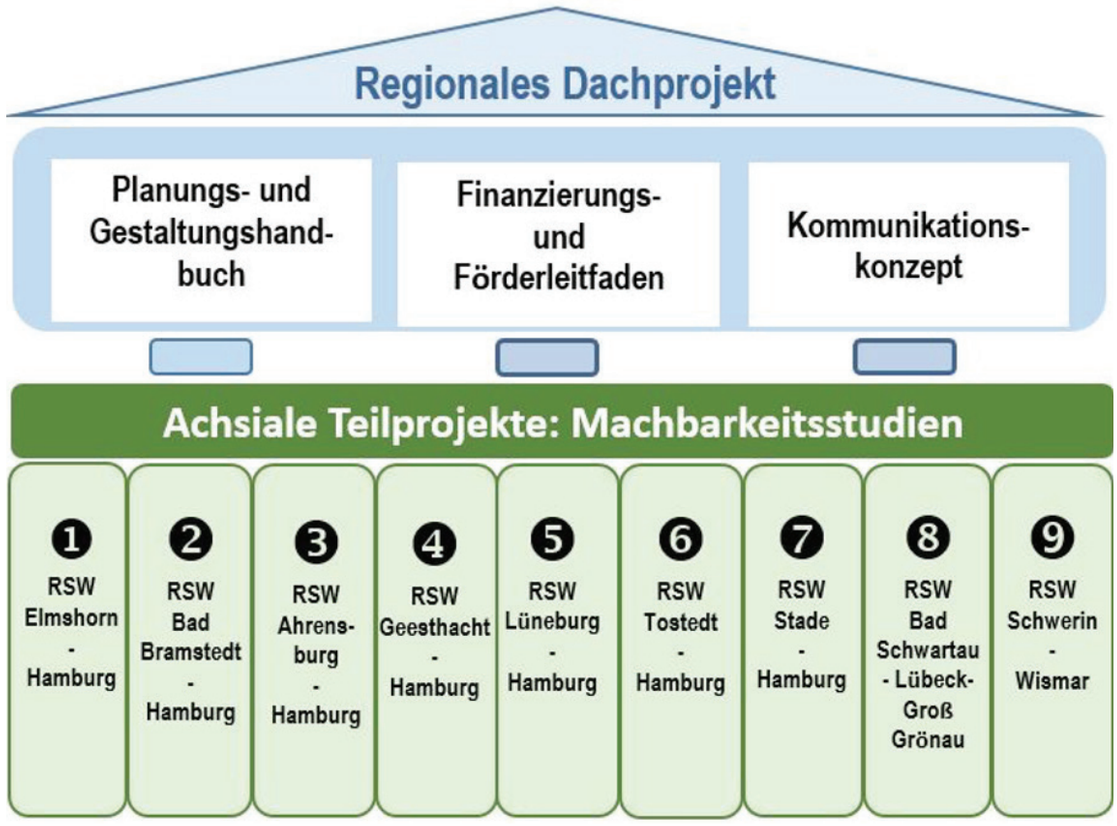


Abb. 1.2 **Aufbau des Leitprojekts „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege“ (Quelle: MRH)**

1.2 Radschnellwege als neues Infrastrukturelement für den Radverkehr

Mit den Radschnellwegen wurde Anfang der 2000er Jahre ein neues Infrastrukturelement in die Radverkehrsplanung eingeführt, das insbesondere auf längeren Strecken ein Angebot für den Alltragsradverkehr schafft. Derartige Konzepte wurden zuerst in den Niederlanden und in Kopenhagen umgesetzt. Erste Strecken in Deutschland waren der Radschnellweg Ruhr (RS1), die Nordbahntrasse in Wuppertal und der E-Radschnellweg in Göttingen.

Wer täglich und bei nahezu jedem Wetter das Rad nutzt, stellt andere Anforderungen an seine Wege als diejenigen, die nur gelegentlich oder in ihrer Freizeit mit dem Fahrrad unterwegs sind. Im Alltagsverkehr sollen die Wege bei jeder Witterung befahrbar und auch bei Dunkelheit sicher nutzbar sein. Radschnellwege ermöglichen mit ihrer geraden Linienführung, ihrer komfortablen Breite und der für den Radverkehr durchlässigen Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen ein zügigeres Vorankommen und müheloses Fahren. Ihre Führung ist intuitiv erfassbar und wird durch eine entsprechende Ausschilderung und Ausstattung verdeutlicht. Sie sind ein integrierter Bestandteil kommunaler Radverkehrsnetze.

Damit greifen die Radschnellwege einen bundesweiten Trend auf: Schon jetzt werden im Radverkehr immer weitere Wege zurückgelegt. Einen wesentlichen Anteil daran haben Pedelecs, deren Anteil im Straßenverkehr ständig steigt.

Das spiegelt sich auch in den im Dachprojekt ausgearbeiteten Gestaltungsrichtlinien wider, die die Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für die Metropolregion Hamburg konkretisieren. Mit diesen Maßnahmen sollen die Radschnellwege die Reichweite des Radverkehrs erhöhen, das Radfahren komfortabel machen und so zu einem Umstieg einladen. Sie richten sich damit insbesondere an alle Menschen, die mit dem Fahrrad zur Ausbildung oder zur Arbeitsstelle pendeln. Um möglichst viele Planungen nachhaltig und verträglich umsetzen zu können, sollen die Radschnellwege soweit wie möglich auf bereits bestehenden Wegen geführt werden.

2. Kommunikation

In einer der Querschnittsaufgaben im Dachprojekt wurde ein gemeinsames Kommunikationskonzept ausgearbeitet. Außerdem wurden ein eigenes Logo und ein Claim für das Radschnellnetz entwickelt, deren Verwendung in einem Styleguide festgelegt sind. Für die Kommunikation des Gesamtprojekts wurden Visualisierungen entwickelt, die mögliche Radschnellwege in typisch norddeutschen Landschaften und Siedlungen zeigen.

2.1 Kommunikationskonzept

Die Kommunikationsstrategie setzt sich aus mehreren Einzelheften zusammen und soll die Realisierungsträger dabei unterstützen, das Projekt nach innen und außen erfolgreich zu kommunizieren. Die wichtigsten inhaltlichen Punkte sind:

- In Kernbotschaften zum Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg werden die Gründe für den Ausbau eines Radschnellnetzes dargestellt und welche Ziele damit erreicht werden sollen.
- In einem Zeitstrahl wird ein Überblick über den Ablauf der Ausarbeitung der Machbarkeitsstudien gegeben.
- In einer FAQ werden häufig zu Radschnellwegen gestellte Fragen aufgegriffen und exemplarisch beantwortet.
- In einem abschließenden Abschnitt werden Best-Practice-Beispiele aus dem In- und Ausland vorgestellt.

2.2 Logo, Claim, Styleguide und Bildsprache

Für das Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg wurde ein Logo entwickelt, für dessen Verwendung ein Styleguide ausgearbeitet wurde, der zwingend anzuwenden ist. Eigene Versionen für eine Anwendung auf hellen und dunklen Hintergründen und in Schwarz-Weiß wurden berücksichtigt. Der Claim „was die Region bewegt – das Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg“ mit seinen Abwandlungen ist ebenfalls gemäß Styleguide zu verwenden. Das Logo soll vielfältig eingesetzt werden. Neben dem Einsatz in Medien zum Beispiel auch bei der Markierung des Radschnellnetzes. Die Nutzung von Logo und Claim ist auf jeden Fall mit der Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg abzustimmen.

Alle Kommunikationsschritte sollten mit Bildern oder kurzen Filmen begleitet werden. Auf den Bildern von fertigen Radschnellwegen sollten möglichst unterschiedliche Menschen in verschiedenen Lebenssituationen auf ihren jeweiligen Fahrrädern abgebildet sein. Es empfiehlt sich außerdem, bei Baumaßnahmen vor und nach dem Umbau Fotos zu machen, um die Erfolge und Maßnahmen attraktiv darstellen zu können. Auch Fotos von Vermessungs- oder Bauarbeiten eignen sich gut für die Kommunikation und Dokumentation auf lokaler Ebene und im Gesamtprojekt. Deshalb sollten Ausgangslage und Arbeitsschritte stets mit Fotos oder

kurzen Filmsequenzen dokumentiert werden, Aufnahmen mit einem modernen Handy erfüllen die Qualitätsansprüche. Dabei sind stets die Bildrechte und Persönlichkeitsrechte der Abgebildeten sowie alle anderen rechtlichen Rahmenbedingungen zu beachten. Auch die Urheber- und Nutzungsrechte müssen stets beachtet werden.



Abb. 2.1 **Logo Radschnellnetz (Quelle: MRH)**

2.3 Visualisierungen und Erklärfilme

Für die Kommunikation des Gesamtprojekts wurden die folgenden vier Visualisierungen erstellt:

- Ein Wimmelbild, das einen idealtypischen Radschnellweg zeigt, der von einer städtischen Situation in eine ländliche Situation hineinführt,
- ein Bild von einem Radschnellweg an einem Bahnhof, das die intermodale Verknüpfung der Radschnellwege verdeutlichen soll,
- ein Vorher-Nachher-Bild, auf dem der Umbau einer Wohnstraße in eine Fahrradstraße gezeigt wird, und
- ein Bild von einem Radschnellweg im ländlichen Raum.

Diese Bilder stellen keine konkreten Bauabschnitte dar. Sie sollen einen Eindruck davon geben, wie Radschnellwege aussehen können und werden als Key Visuals im Gesamtprojekt eingesetzt. Sie sollen vor allem einen ersten visuellen Eindruck schaffen und die Vorfreude auf das Projekt unterstützen ohne überzogene Erwartungen zu wecken. Es wird empfohlen, im Zuge der Ausbauplanung für prägnante Situationen weitere Visualisierungen zu konkreten Bausituationen anfertigen zu lassen.

Außerdem wurden zwei kurze Erklärfilme gedreht, die auf der Website der Metropolregion Hamburg zu finden sind. Der eine erklärt, was Radschnellwege sind, der andere stellt den Prozess dar, in dem die Machbarkeitsstudien ausgearbeitet wurden. Beide können auch im weiteren Projektverlauf eingesetzt werden.



Abb. 2.2 **Visualisierung eines Radschnellwegs im ländlichen Raum (Quelle: Orange Edge)**

3. Der Korridor Lüneburg–Hamburg

Im Vorgängerprojekt „Potenzialanalyse für Radschnellwege“ wurde für den Korridor zwischen Lüneburg und Hamburg ein großes Potenzial für eine Radschnellverbindung identifziert. In diesem Kapitel erfolgt eine kurze Beschreibung des Zuschnitts und der wesentlichen Raumstrukturelemente des Korridors, ehe einige Projektspezifika erläutert werden.

3.1 Raumstrukturanalyse

Die Entwicklung von Varianten für den Radschnellweg basiert auf einer detaillierten Analyse des Korridors Lüneburg–Hamburg. Dieser verläuft weitgehend beiderseits der Bahnstrecke von Lüneburg Richtung Hamburg, Ab Seevetal verläuft der Korridor in einem Bogen über Harburg und die Elbinsel Wilhelmsburg bis zur Norderelbe im Bereich Neue Elbbrücken/ Freihafenelbbrücke. Auch hier sind die Bahnstrecke und die zahlreichen Autobahnen und Hauptverkehrsstraßen maßgebliche Strukturelemente (siehe Abb. 3.1).

Der Korridor wird durch mehrere Siedlungsschwerpunkte bestimmt. Dies sind (von Norden nach Süden) insbesondere die auf dem Stadtgebiet der Freien und Hansestadt liegenden Stadtteile Harburg (Bezirk Harburg) und Wilhelmsburg (Bezirk Hamburg-Mitte), die Ortsteile Meckelfeld und Maschen der Gemeinde Seevetal, die Gemeinde Stelle, die Stadt Winsen, die Gemeinden Radbruch und Bardowick als Teile der Samtgemeinde Bardowick sowie die Hansestadt Lüneburg.

Neben der Bahnlinie mit ihren Regionalhalten (Lüneburg, Bardowick, Radbruch, Winsen, Ashausen, Stelle, Maschen, Meckelfeld) und der S-Bahnstrecke zwischen Harburg und Elbbrücken prägen vor allem die zahlreichen Hauptverkehrsstraßen und Autobahnabschnitte den Korridor. Dazu gehören die ehemalige B4 von Lüneburg über Winsen bis Maschen/Seevetal oder die BAB39 beziehungsweise in Hamburg dann insbesondere die BAB1 und die teilweise autobahnähnlich ausgebaute B75.

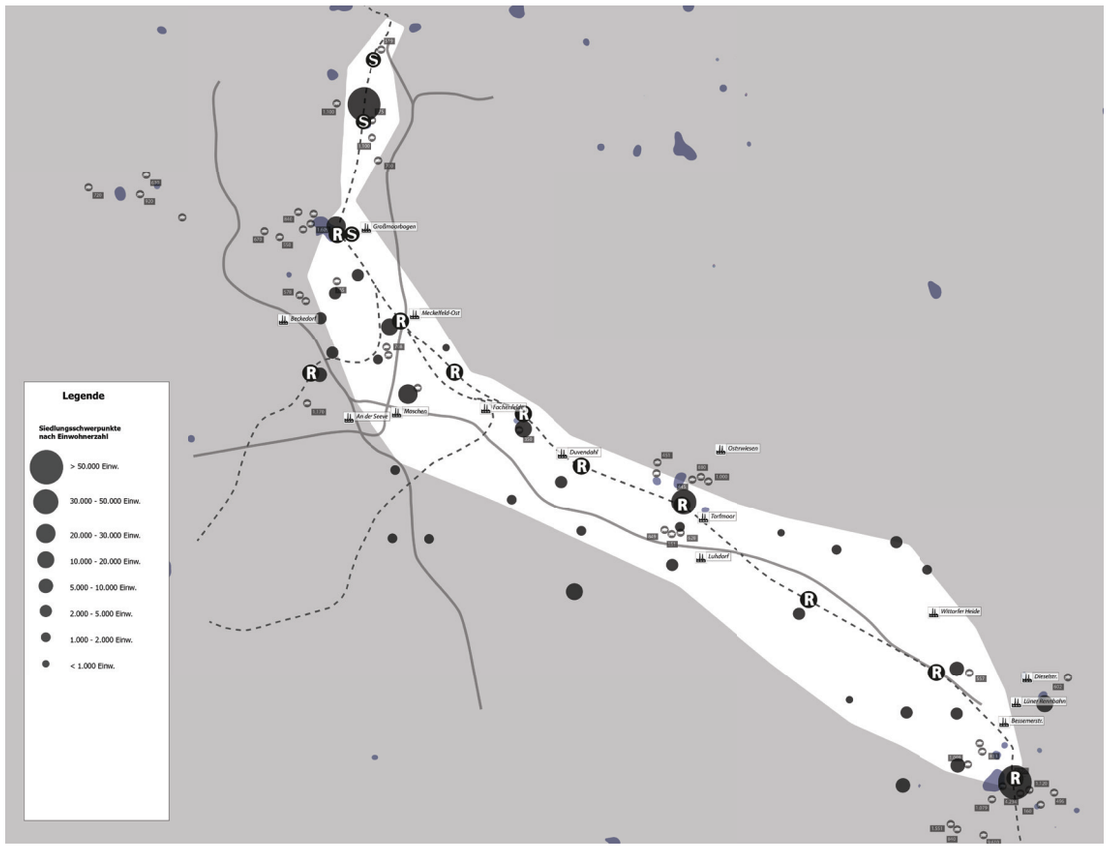


Abb. 3.1 **Raumstruktur im Korridor Lüneburg–Hamburg (Quelle: ARGUS/RHDHV/Copenhagenize)**

Zur Identifizierung möglicher Trassenverläufe des Radschnellwegs wurden in der Raumstrukturanalyse neben den Siedlungsschwerpunkten und Bahnstationen auch Gewerbegebiete, Einzelhandelszentren und die Arbeitsplatzdichte sowie die Standorte weiterführender Schulen herangezogen (siehe Abb. 3.1).

Der Zielgruppe der Pendelnden entsprechend wurden die bestehenden Pendlerbeziehungen, insbesondere mit der Ausrichtung auf die Freie und Hansestadt Hamburg berücksichtigt.

3.2 Projektbegleitende Arbeitsgruppe

Die wesentlichen Abstimmungen zur Identifizierung und Ausarbeitung der Vorzugsvariante erfolgten mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe unter Leitung der auftraggebenden Landkreise Harburg und Lüneburg. Mitglieder der Arbeitsgruppe waren Vertreterinnen und Vertreter der Städte Lüneburg und Winsen, der Gemeinden Seevetal, Stelle und Bardowick, der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende der Freien und Hansestadt Hamburg sowie der Bezirke Hamburg-Mitte und Harburg (Management des Öffentlichen Raums). Parallel zur Arbeitsgruppe wurden weitere Stellen in den Prozess einbezogen (siehe Kapitel 3.4). Die Arbeitsgruppe kam in regelmäßigen Abständen zusammen, um die vom

Planerteam erarbeiteten Arbeitsstände im Projektablauf zu diskutieren und Entscheidungen zum weiteren Vorgehen beziehungsweise zur Wahl der Vorzugsvariante zu treffen.

Neben bilateralen Abstimmungsgesprächen mit den einzelnen Städten und Gemeinden und regelmäßigen Jour Fixes zwischen Auftraggebern und Planerteam wurden die zentralen Entscheidungen auf den Sitzungen der gesamten Arbeitsgruppe im Januar, Mai und Oktober 2019 getroffen. Die Entscheidung zum Verlauf der Vorzugsvariante im Bereich Winsen–Lüneburg erfolgte auf einer Sitzung der betroffenen Kommunen im September 2020.

3.3 Projektablauf

Der Bearbeitungsprozess der Machbarkeitsstudie durchlief zwei Phasen. In der ersten Phase der groben Trassenfindung wurden innerhalb des in einer vorgeschalteten Potenzialanalyse identifizierten Korridors alle möglichen Varianten für den genauen Verlauf eines Radschnellwegs geprüft und vergleichend bewertet. Dieser Prozess wurde durch die regelmäßigen Treffen sowie gemeinsame Befahrungen der Arbeitsgruppe (im August 2019 im niedersächsischen Teil und im September 2019 im Hamburger Teil) begleitet.

Nach der (weitgehenden) Entscheidung über die Vorzugsvariante in der Arbeitsgruppe wurde dieses Ergebnis auch in den übergeordneten politischen Gremien vorgestellt, nämlich am 4.11.2019 im Bau- und Planungsausschuss des Landkreises Harburg, am 14.11.2019 im Ausschuss für Mobilität und Inneres des Bezirks Harburg, am 20.11.2019 im Ausschuss Mobilität des Bezirks Hamburg-Mitte und am 10.12.2019 im Ausschuss für Mobilität des Landkreises Lüneburg.

Es folgte die zweite Phase der detaillierten Trassenfindung, bei der für jeden Abschnitt der Vorzugsvariante konkrete Führungsformen, Querschnitte und Ausbaubedarfe erarbeitet und in Maßnahmensteckbriefen und Konzeptskizzen für Fokuspunkte festgehalten wurden. Die Ergebnisse wurden erneut den politischen Gremien vorgestellt: am 19.5.2021 im Ausschuss für Mobilität des Bezirks Hamburg-Mitte, am 2.6.2021 im Bau- und Planungsausschuss des Landkreises Harburg sowie am 10.6.2021 im Ausschuss für Mobilität und Inneres des Bezirks Harburg.

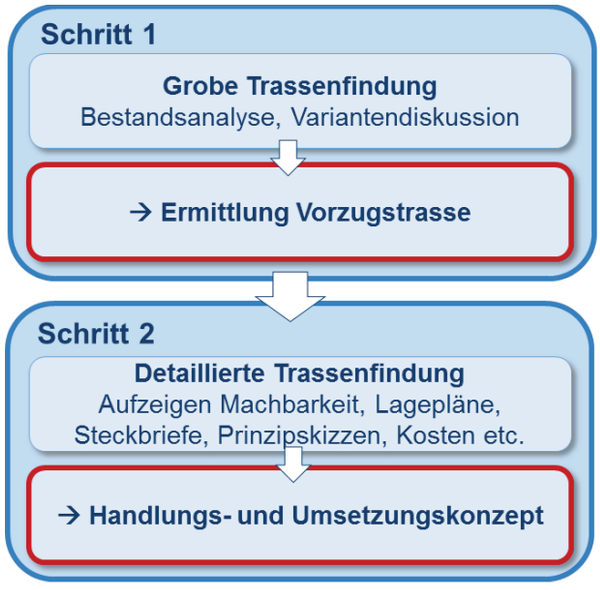


Abb. 3.2 **Ablaufschema Machbarkeitsuntersuchung (Quelle: MRH)**

3.4 Beteiligung

Neben den beschriebenen regelmäßigen Zusammentreffen der projektbegleitenden Arbeitsgruppe inklusive gemeinsamer Befahrung verschiedener Varianten war Bestandteil der ersten Phase der groben Trassenfindung auch eine umfassende Bürgerbeteiligung, zunächst online und im weiteren Verlauf mit zwei Bürgerworkshops. Damit sollte erreicht werden, dass bereits zu dem Zeitpunkt vielgenutzte Verbindungen in der Untersuchung berücksichtigt werden. Außerdem sollten potenzielle Nutzerinnen und Nutzer über das neue Infrastrukturelement informiert werden.

Im Folgenden werden die zentralen Erkenntnisse aus den Beteiligungsrunden erläutert. Die detaillierten Dokumentationen können auf der Seite der Metropolregion heruntergeladen werden[1].

1 *www.radschnellnetz.de unter Mediathek*



Abb. 3.3 **Gemeinsame Befahrungen (Fotos: ARGUS)**

Online-Beteiligung

Vom 26. Januar bis 24. Februar 2019 wurde ein Online-Tool freigeschaltet, bei dem die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit hatten, in eine Karte des Korridors Beiträge in Form von Punkten und Linien einzuzeichnen und zu kommentieren. Diese konnten den Kategorien Fahrkomfort und Attraktivität, Querungen und Barrieren, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern, Streckenführung und Ziele sowie Sonstiges zugeordnet werden.

Insgesamt wurden 54 Beiträge abgegeben, die sich insbesondere auf die Kategorien Streckenführung und Ziele bezogen. Von den Teilnehmenden kamen verschiedene Vorschläge zur Anbindung wichtiger Quell- und Zielorte sowie zu möglichen neuen Verbindungen. Die meisten bezogen sich auf eine Führung auf der Nordseite der Bahnstrecke, zwischen Lüneburg und Winsen aber auch auf eine südlich der Bahn gelegene Trasse. Schließlich gab es einige Kritik an der vorhandenen Situation, etwa zu mangelhaft ausgebauter Radinfrastruktur oder gefährlichen Knotenpunkten. Abb. 3.4 zeigt eine Übersicht über die Eintragungen in die virtuelle Karte.

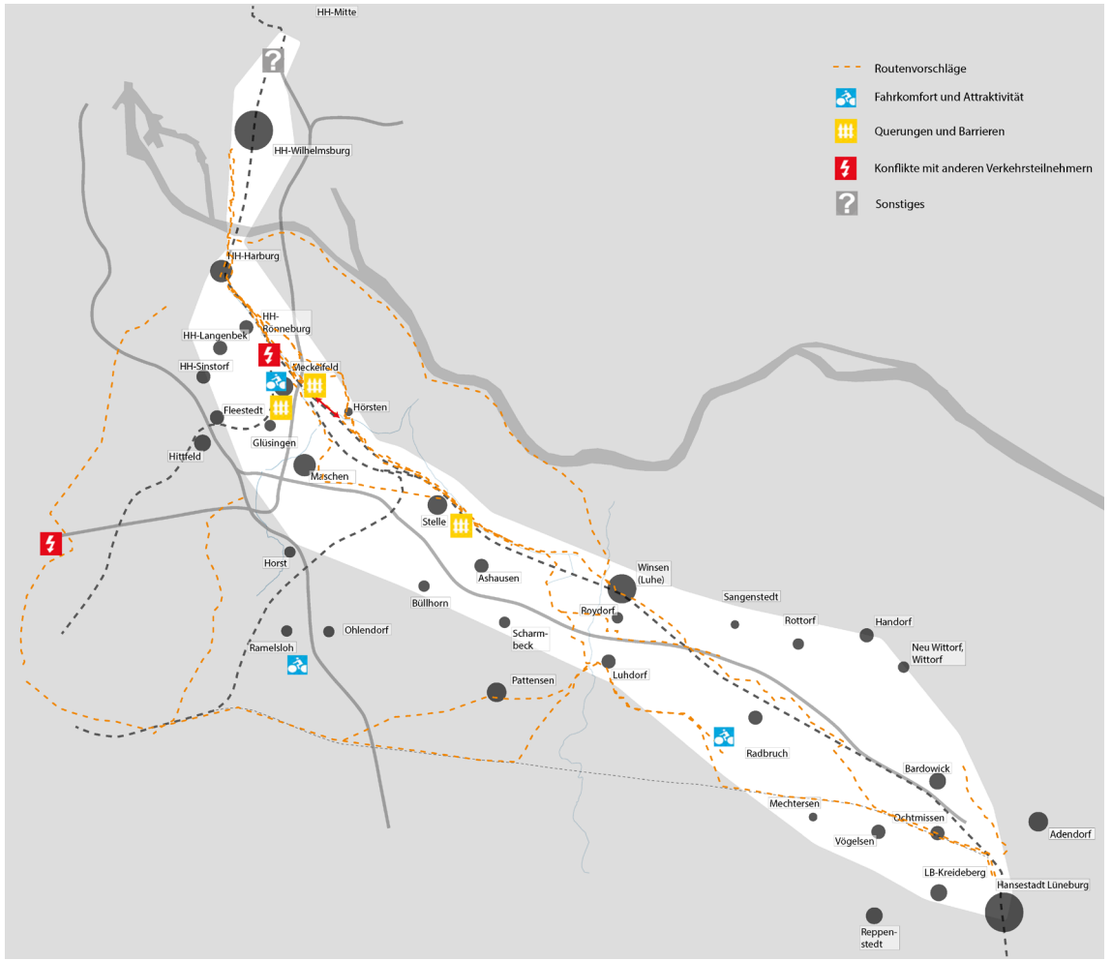


Abb. 3.4 **Zusammenfassung der Beiträge aus der Online-Beteiligung (Quelle: ARGUS/RHDHV/Copenhagenize)**

Bürgerworkshops

In der zweiten Phase der Bürgerbeteiligung fanden Bürgerworkshops statt, in denen die Bürgerinnen und Bürger über den Stand der Planung informiert wurden und die Gelegenheit erhielten, die zur Diskussion stehenden Varianten zu bewerten und eigene Ideen in den Prozess einzubringen.

Angesichts der Größe des Korridors wurden hier zwei Bürgerworkshops durchgeführt, zunächst am 5.9.2019 im Winsener Marstall zu den niedersächsischen Abschnitten sowie am nachfolgenden Abend im Sitzungssaal des Bezirksamts Harburg zum Hamburger Teil des Radschnellwegs.

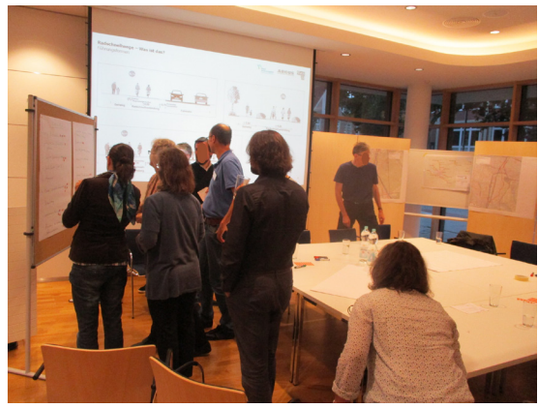



Abb. 3.5 **Impressionen aus dem Bürgerworkshop in Harburg am 6.9.2019 (Fotos: ARGUS)**

Bestandteile des Abends waren jeweils ein Informationsvortrag des Planungsteams zu Radschnellwegen im Allgemeinen und den bisherigen Überlegungen im Korridor im Besonderen sowie die Arbeit in Kleingruppen, die sich jeweils einem Abschnitt des Korridors widmeten. Die Bürgerinnen und Bürger hatten dabei Gelegenheit, die bisherigen Varianten abzuwägen und eigene Ideen und Wünsche einzubringen.

Daneben war auch die Erstellung eines Stimmungsbildes bezüglich der möglichen Kriterien bei der Wahl einer Trasse Thema in der Arbeitsgruppe. Dabei sammelten die Teilnehmenden zunächst Kriterien und gewichteten diese anschließend durch Vergabe von Klebepunkten. Über alle Arbeitsgruppen hinweg wurden vor allem Kriterien aus den Kategorien Wegeführung, Anbindung und Sicherheit/Ausstattung genannt und hoch gewichtet.

In den Arbeitsgruppen diskutierten die Teilnehmenden über Vor- und Nachteile einzelner Varianten und äußerten weitere Ideen oder Anmerkungen. Für den Bereich Meckelfeld–Harburg wurde die vorhandene Verbindung nördlich der Bahn favorisiert, während die Durchquerung von Harburg sehr kontrovers diskutiert wurde, vor allem vor dem Hintergrund, ob hier eine direkte Verbindung in die Innenstadt einer Anbindung des Harburger Zentrums vorzuziehen sei. Im Bereich Elbinsel Wilhelmsburg dagegen gab es eine klare Bevorzugung des Verlaufs auf der heutigen Veloroute 11.

Für den Abschnitt Winsen–Lüneburg wurde für die bevorzugte Variante über Radbruch eine alternative Führung entlang der Bahnlinie diskutiert und skizziert. Zudem wurde der Bahnhof Bardowick als Problemstelle identifiziert. In der Arbeitsgruppe für den Abschnitt Winsen–Harburg wurde ebenfalls die Variante nordöstlich der Bahn bevorzugt.

Beteiligung von anderen Dienststellen, Verbänden und weiteren Stakeholdern

Die Vorzugstrassen wurden mit verschiedenen Stellen wie zum Beispiel den zuständigen Fachbehörden, Verkehrsunternehmen und Verkehrsträgern wie DB oder VHH diskutiert. Mit betroffenen Verbänden fand ein erster Austausch statt.

Unter anderem gingen Rückmeldungen der Hamburger Behörden für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) und Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA), der Verkehrsbehörden in den Landkreisen Harburg und Lüneburg, von Verkehrsunternehmen sowie von verschiedenen Abteilungen der beteiligten Bezirksämter ein.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) als Interessensvertretung der Radfahrenden beteiligte sich darüber hinaus auch direkt mit Vertreterinnen und Vertretern an den Befahrungen und Sitzungen der Arbeitsgruppe. Die Mitglieder des Hamburger Bündnisses für den Radverkehr wurden über die Fahrradwerkstattarbeitsgruppe über die Sachstände informiert.

Inhaltliche Anmerkungen entlang der Vorzugsvariante wurden in den jeweiligen Steckbrief aufgenommen oder flossen in die vergleichende Bewertung verschiedener Varianten ein.

Die Abstimmung mit der DB Netz AG erfolgte in einem gesammelten Verfahren mit anderen Radschnellwegprojekten. Hier wurden größtenteils allgemeine Hinweise wie Abstandsregeln zur Strecke, Umgang mit betroffenen Bahnflächen oder Verfahrens- und rechtliche Fragen bezüglich neuer Kreuzungspunkte gegeben.

Darüber hinaus wurden betroffene Stellen teils auch über direkte Gespräche in die konkreten Überlegungen der Trassenfindung und/oder -ausgestaltung eingebunden, etwa bezüglich der städtebaulichen Entwicklungsvorhaben auf der Elbinsel. Insbesondere die Umsetzung des Radschnellwegs im Bereich des Inselparks wurde mit den beteiligten Fachplanern abgestimmt.

Eine umfassende Abstimmung der Ergebnisse mit allen zuständigen Dienststellen und Verbänden fand nicht statt und ist im Rahmen der Detailplanungen vorgesehen (siehe Kapitel 5).

4. Grobe Trassenfindung

Ziel der ersten Phase des Projekts war es, auf Basis erster identifzierter Routenoptionen (Grobvarianten) eine Vorzugsvariante für den Verlauf des Radschnellwegs abzuleiten.

4.1 Beschreibung der Grobvarianten

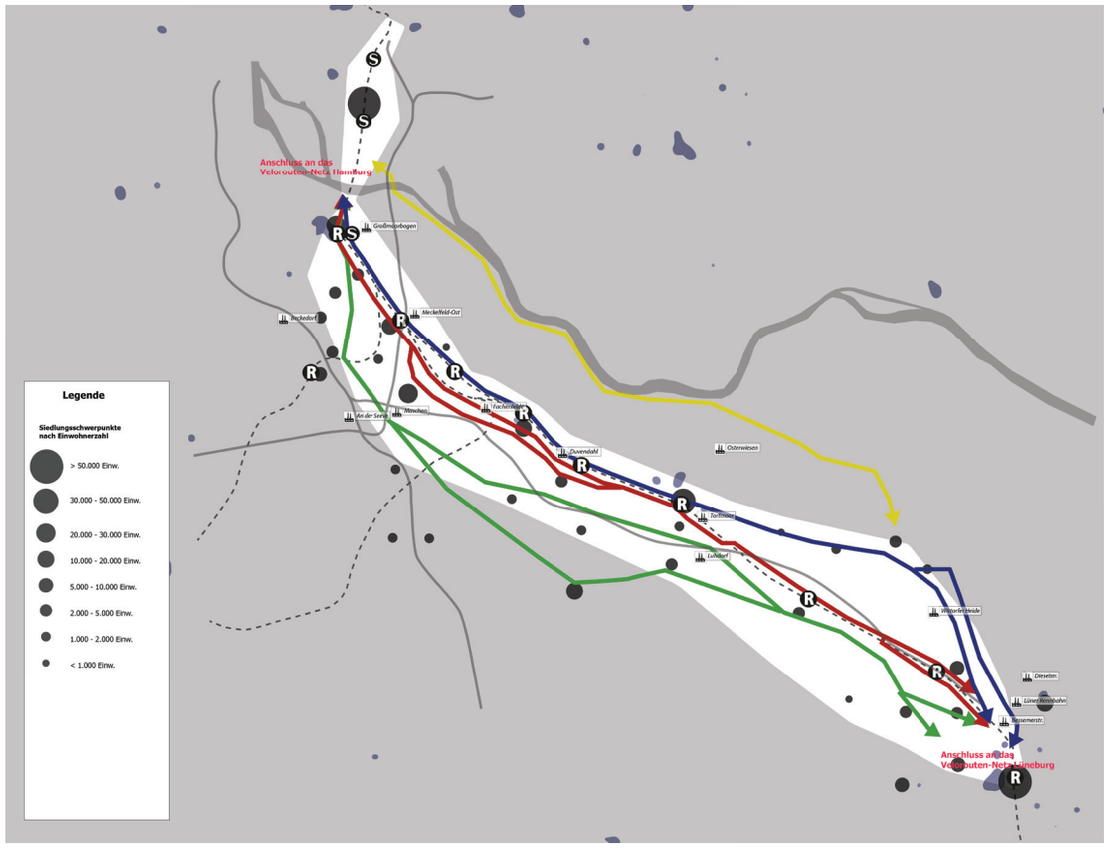


Abb. 4.1 Grobvarianten für den Verlauf des Radschnellwegs Lüneburg–Hamburg (Quelle: ARGUS/RHDHV/Copenhagenize)

Die in Abb. 4.1 dargestellten Grobvarianten waren das Ergebnis der Raumstrukturanalyse und stellen Idealverbindungen zwischen unterschiedlichen Quell- und Zielorten im Raum mit dem Ziel dar, diese erstens möglichst direkt zu verbinden und zweitens möglichst viele Orte darüber abzudecken (Erschließungsfunktion). Die als A (blau) und B (rot) bezeichneten Grobvarianten orientierten sich dabei größtenteils entlang der Bahnlinie, während die Varianten C (grün) und D (gelb) davon abseits südwestlich beziehungsweise nordöstlich an der Elbe verliefen.

Schon in den ersten Diskussionen der Arbeitsgruppe und aus einer ersten überschlägigen Bewertung der Grobvarianten wurde deutlich, dass die D-Variante und Teile der C-Variante für die

weitere Betrachtung ausgeschlossen werden konnten, da sie entweder abseits der wichtigsten Siedlungsschwerpunkte und anderen Quell- und Zielorten verlaufen oder zu weit von der direkten Verbindung Richtung Hamburg abweichen.

4.2 Bewertung von Varianten je Abschnitt und Ermittlung der Vorzugsvariante

In den weiteren Prozessschritten der groben Trassenfindung wurden die beiden verbliebenen Varianten B und C in neu gebildeten Abschnitten im Detail miteinander verglichen und mögliche Kombinationsvarianten identifziert. Damit ging eine möglichst weitgehende Reduzierung der Trassenvarianten einher.

Im finalen Schritt wurde schließlich für jeden dieser Abschnitte eine Vorzugsvariante ermittelt und von der Arbeitsgruppe bestätigt. Die Grundlage der Bewertung bildete das im Dachprojekt entwickelte Bewertungsschema aus insgesamt neun Kriterien (siehe Abb. 4.2). Es wurde vom Planerteam noch durch das Kriterium Umgebungsqualität ergänzt, da dieser Aspekt im Bewertungsschema keine Berücksichtigung gefunden hatte, aber für die künftige Nutzung der Radinfrastruktur als wesentlich angesehen wird[2]. Neben dem singulär je Abschnitt vorgenommenen Vergleich der Varianten spielte auch die Beachtung des Gesamtzusammenhangs des Radschnellwegs eine entscheidende Rolle.



Abb. 4.2 Bewertungskriterien zum Variantenvergleich (Quelle: ARGUS/Royal Haskoning auf Basis von MRH)

Die im Gestaltungshandbuch für das Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg enthaltene Bewertungsmatrix wurde durch die Zuordnung des Kriteriums „Kosten" in „Realisierungsaufwand" und die Hinzufügung des Kriteriums „Umgebungsqualität" ergänzt.

2 *Studien haben gezeigt, dass Radfahrende zu teils deutlichen Umwegen bereit sind, wenn sie dafür in attraktiver und/oder abwechslungsreicher Umgebung unterwegs sind*

Im Folgenden erfolgt eine Beschreibung und Begründung des Variantenvergleichs je Abschnitt. Die detaillierte Bewertung und die genauen Verläufe der finalen Varianten wurden zu Streckensteckbriefen zusammengefasst, die in Anhang 1 dieses Berichts zu finden sind.

Abschnitt 1: Hamburg-Elbinsel

Die Elbinsel Wilhelmsburg war bei der Identifizierung der Grobvarianten noch ausgeklammert, da hier mit den Velorouten 10 und 11 bereits geeignete Trassen vorliegen, die im weiteren Verfahren vergleichend bewertet werden konnten. Während die Veloroute 11 eine geradlinige Verbindung darstellt und sich mit der Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße und der damit einhergehenden städtebaulichen Entwicklung neue Möglichkeiten der Trassenführung und der Erschließung andeuten, verläuft die Veloroute 10 in einem größeren Bogen östlich und größtenteils entlang von Straßen mit hohem Kfz-Aufkommen und geringen Ausbaumöglichkeiten (zum Beispiel Niedergeorgswerder Deich). Abb. 4.3 zeigt die beiden zur Auswahl stehenden Varianten.

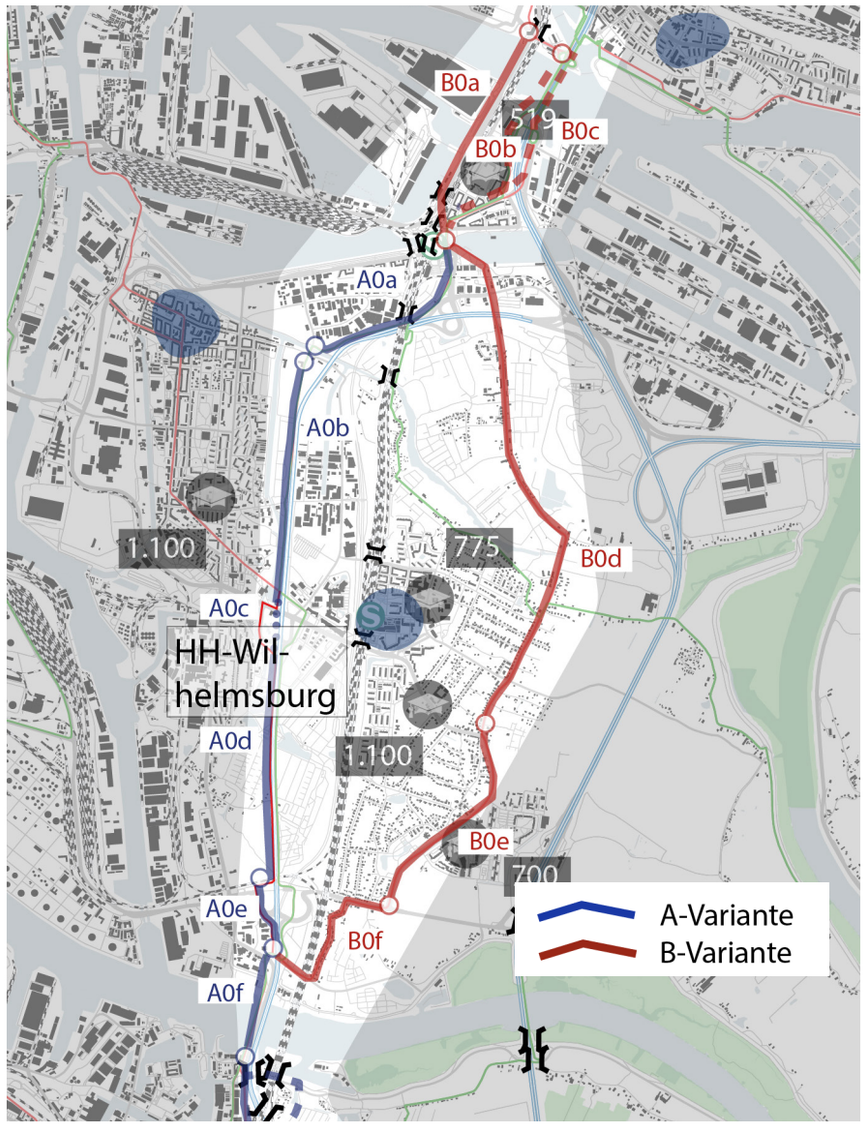


Abb. 4.3 Varianten zur abschließenden Bewertung im Abschnitt Elbinsel (Quelle: ARGUS/RHDHV/Copenhagenize; Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Die verwendeten Daten von OpenStreetMap sind unter der Open-Database-Lizenz verfügbar: www.openstreetmap.org/copyright

In der vergleichenden Bewertung wurde frühzeitig deutlich, dass die Trasse der Veloroute 11, in Anlehnung an die allgemeine Variantenbezeichnung im Folgenden A-Variante genannt, deutlich vorteilhafter einzustufen ist als die B-Variante auf der Veloroute 10. Neben der geringeren Länge gehört dazu vor allem auch die deutlich höhere Erschließungswirkung, die durch die zahlreichen direkt an der Veloroute gelegenen städtebaulichen Entwicklungsvorhaben auf der Elbinsel noch verstärkt wird. Weiterhin tragen auch die erwartbar höheren Konflikte in Umsetzung und Nutzung entlang der B-Variante zu der Bewertung bei. In den weiteren Planungsschritten wurde deutlich, dass die A-Variante eine besonders hohe Radverkehrsqualität mit einer sehr attraktiven Führung durch Wohnquartiere und städtische Grünflächen unter Vermeidung von plangleichen Kreuzungspunkten ermöglicht.

Abschnitt 2: Harburg

War Harburg zunächst noch Teil des Abschnitts bis Meckelfeld, so zeigte nicht zuletzt die im Bürgerworkshop ausgiebig diskutierte Frage der besten Führung am Bahnhof, dass hierfür ein eigener Abschnitt sinnvoll wäre, um die möglichen Varianten gegeneinander abwägen zu können. Die final bewerteten Varianten sind Abb. 4.4 zu entnehmen.

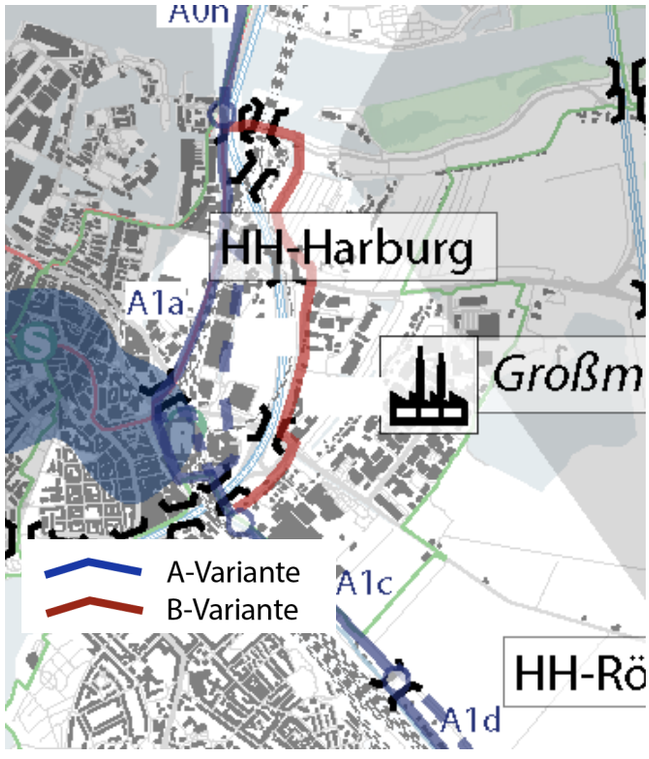


Abb. 4.4 Varianten zur abschließenden Bewertung im Abschnitt Harburg (Quelle: ARGUS/RHDHV/Copenhagenize; Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Die A-Variante entspricht hier dem Verlauf der Veloroute 11 entlang der Hannoverschen Straße. Für diese wird derzeit im Zuge des Veloroutenausbaus eine neue Radverkehrsführung geplant und umgesetzt, unter anderem mit Hamburgs erstem geschützten Radfahrstreifen. Demgegenüber verläuft die B-Variante weiter östlich über weitgehend ungenutzte Wege ent-

lang der Autobahn, darunter auch ein Teilstück durch ein Waldgebiet, in dem im Bestand noch keine Verbindung besteht. Diese Variante wurde insbesondere deshalb beim Bürgerworkshop positiv gesehen, weil sie für Radfahrende, die Harburg nur durchqueren möchten, eine direkte und im besten Fall störungsfreie Alternative zur Führung rund um den Bahnhof ermöglicht.

Kleinräumige Alternativen zur A-Variante stellten sich als unrealistisch heraus, beispielsweise entlang der Schlachthofstraße angesichts der dortigen Kfz-Verkehrsmengen und begrenzten Ausbaumöglichkeiten. Somit stand die Arbeitsgruppe in diesem Abschnitt vor der Frage, welche Bedeutung eine Einbindung des Harburger Zentrums und Bahnhofs in die Trasse hat und ob eine vorteilhafte und bereits fertig durchgeplante Route nur deshalb nicht zum Teil des Radschnellwegs werden sollte, weil der Standard abschnittsweise nicht ganz erreicht wird.

Im Ergebnis überwog die Bedeutung der Erschließungswirkung und der Realisierbarkeit, weshalb die Entscheidung zugunsten der A-Variante ausfiel und die B-Variante zwar als mögliche Perspektivlösung festgehalten wurde, jedoch im Rahmen des Radschnellwegs nicht mit hoher Priorität verfolgt werden sollte.

Unklar und der detaillierten Betrachtung im Zuge der Ausarbeitung der Vorzugsvariante vorbehalten blieb die konkrete Führung rund um den Bahnhof Harburg, da hier große Flächenkonkurrenzen und Zielkonflikte bestehen.

Abschnitt 3: Harburg-Meckelfeld

Bereits eine erste überschlägige Bewertung der Varianten in diesem Abschnitt ergab eine eindeutige Präferenz, weshalb in der finalen Bewertungsphase nur noch die A-Variante bewertet wurde. Diese verläuft vom Bahnhof Harburg aus über die Hörstener Straße und biegt im Gewerbegebiet auf eine schmale Straße ein, die im weiteren Verlauf entlang der Seeve bis zum Rehmendamm führt. Von einer Unterbrechung durch den kreuzenden Kanzlershofer Weg abgesehen ist diese Strecke bereits weitgehend autofrei, geradlinig und frei von störenden Einflüssen (siehe auch Abb. 4.5).

Die B-Variante, die auf der Westseite der Bahnlinie verläuft, findet keine vergleichbaren Rahmenbedingungen vor. Durch die Wohngebiete des Stadtteils Rönneburg mit der Verlängerung nach Meckelfeld verläuft weitgehend geradlinig nur der Straßenzug Jägerstraße/ Vogteistraße, der auch für den Kfz-Verkehr die zentrale Erschließungs- und Verbindungsfunktion übernimmt. Er weist daher entspechende Kfz-Verkehrsmengen einschließlich Busverkehr auf und bietet auch aufgrund des umfangreichen ruhenden Verkehrs kaum Möglickeiten für eine separate Radverkehrsführung. Hinzu kommt die kontinuierliche Steigung Richtung Meckelfeld. Diese Nachteile können auch nicht dadurch aufgewogen werden, dass die B-Variante eine deutlich größere Erschließungswirkung aufweist.

Abschnitt 4: Meckelfeld-Stelle

Auch in diesem Abschnitt standen sich die Führungen auf beiden Seiten der Bahn gegenüber, zudem wurde hier noch die C-Variante mit ihrem Verlauf über Fleestedt und Maschen-Heide betrachtet. Letztere wurde aufgrund des damit verbundenen Umwegs, der weitgehenden Führung entlang von Hauptverkehrsstraßen und einigen unklaren Verbindungsstrecken trotz ihrer Anbindungsfunktion unter anderem für Fleestedt frühzeitig als nachrangig angesehen.

Auch die B-Variante wurde trotz ihrer hohen Erschließungsfunktion als direkte Verbindung der Hauptsiedlungsbereiche von Meckelfeld, Maschen und Stelle frühzeitig verworfen. Der erhebliche bauliche Aufwand bei gleichzeitig gravierenden Konflikten etwa im Gewerbegebiet

Stelle-Fachenfelde oder allgemein mit den Belangen des Naturschutzes (etwa rund um den See im Maschener Moor) ließ die Umsetzbarkeit fraglich erscheinen.

Auch die A-Variante verläuft in diesem Abschnitt durch ein naturräumlich wertvolles Areal, nämlich den See im Großen Moor. Doch abgesehen von dieser Einschränkung sind die Bedingungen zur Einrichtung eines Radschnellwegs in diesem Abschnitt ähnlich wie zwischen Harburg und Meckelfeld hervorragend: es besteht eine durchgängige und ausreichend breite Straßenverbindung mit sehr geringem Kfz-Aufkommen und damit einer hohen Umgebungsqualität. Zudem verbindet sie auf direktem Weg die an der Strecke liegenden Bahnstationen. Somit erfolgte auch in diesem Abschnitt die finale Bewertung nur mit der A-Variante. Abb. 4.5 zeigt deren Verlauf mit der Verlängerung bis Harburg.

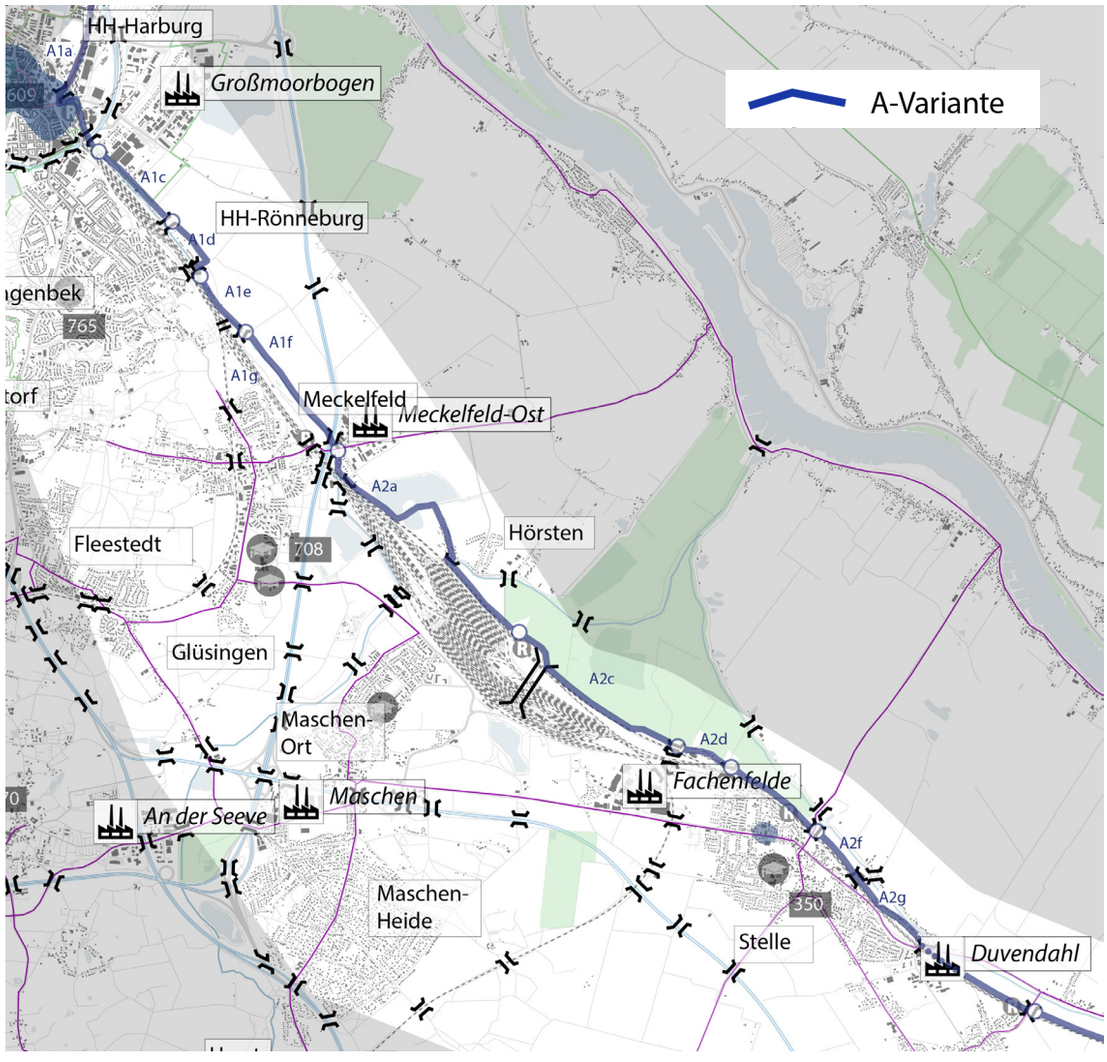


Abb. 4.5 Final bewertete A-Variante in den Abschnitten Harburg-Meckelfeld und Meckelfeld-Stelle (Quelle: ARGUS/RHDHV/Copenhagenize; Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Abschnitt 4: Stelle-Winsen

In diesem Abschnitt gingen die A- und die B-Variante beiderseits der Bahnstrecke in die finale Bewertung ein (siehe Abb. 4.6). Zuvor war die C-Variante bereits als ungeeignet eingestuft worden, da sie zwar eine sehr direkte Verbindung zwischen den südlichen Siedlungs-

bereichen von Winsen (Roydorf) und Ashausen darstellt, eine Anschlussmöglichkeit an die Weiterführung nach Hamburg aber nicht gegeben ist und das Zentrum der Stadt Winsen als ein bedeutender Ziel- und Quellort für den Radschnellweg weitgehend außen vor gelassen wird. Zudem bestanden bei dieser Strecke Zweifel an der Realisierbarkeit, etwa aufgrund der beengten Situation auf der Luhe-Brücke in Roydorf.

In der finalen Abwägung der Varianten zwischen den Zentren von Winsen und Stelle wurde die A-Variante auf der Nordseite der Bahnstrecke deutlich besser bewertet als die B-Variante, die sich insbesondere hinsichtlich der zu erwartenden Konflikte zum Beispiel bei der Ortsdurchfahrt durch Stelle oder bei der Querung der Luhe sowie des damit verbundenen baulichen Aufwands als problematisch erwies. Zudem spielte hier eine Rolle, dass die Weiterführung ab Stelle auch auf der Nordseite erfolgen würde.

Allerdings blieb die B-Variante bis zuletzt in der Betrachtung, da sie bei einer möglichen Führung in Winsen südlich der Bahn eine sinnvolle Weiterführung Richtung Stelle ergeben würde. Da die finale Trassenfindung für Winsen noch nicht abgeschlossen ist (siehe Abschnitt 5), ist diese Variante damit weiterhin nicht vollständig verworfen. Umso wichtiger würde dann die Suche nach einem geeigneten Ort zur Querung der Bahnstrecke.

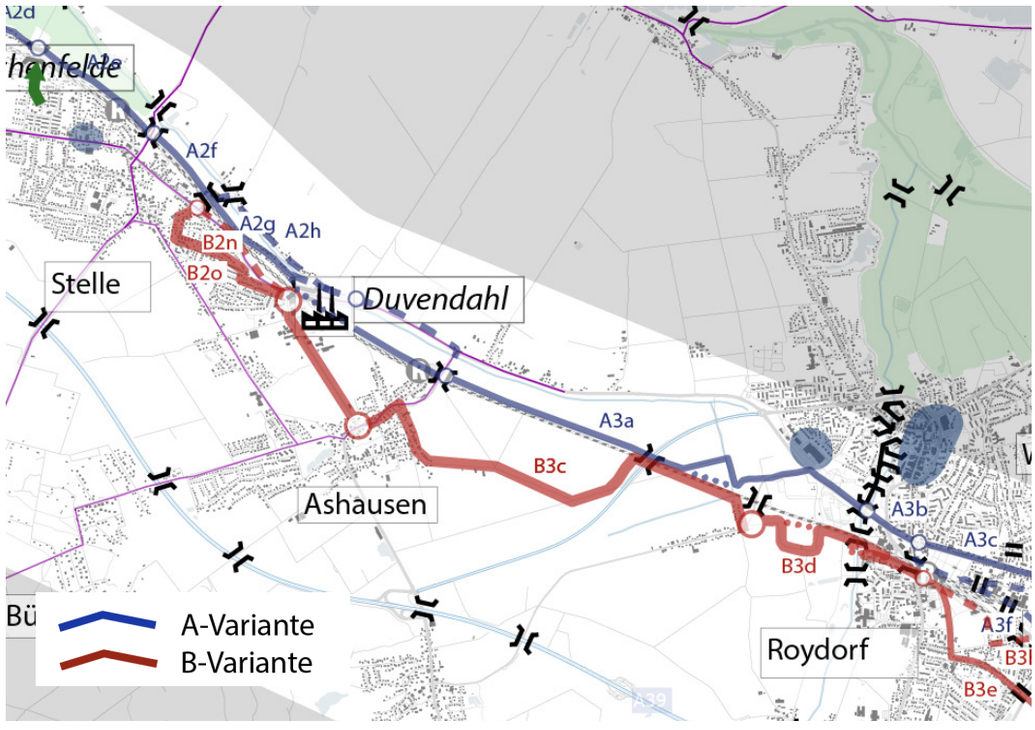


Abb. 4.6 Final bewertete Varianten im Abschnitt Stelle-Winsen (Quelle: ARGUS/RHDHV/Copenhagenize; Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Abschnitt 5: Winsen-Lüneburg

Dieser Abschnitt stellte sich im Laufe des Projektes als schwierigster Bereich heraus. Die Länge des Abschnitts, die Vielzahl an Möglichkeiten für den Verlauf des Radschnellwegs und die Bedeutung der Städte Winsen und Lüneburg hatten zur Folge, dass viele Abstimmungsrunden und detaillierte Betrachtungen und Abwägungen nötig waren, um hier zu einer Vorzugstrasse zu kommen.

Bereits die Auswahl der Grobvarianten stellte sich hier anders dar als in den anderen Abschnitten. Während die A-Variante entlang der ehemaligen B4 einen weiten Bogen nach Norden beschrieb, wurde die B-Variante als mögliche Führung entlang der Bahnstrecke und/oder Autobahn verstanden. Auch die C-Variante spielte hier eine bedeutendere Rolle als in den anderen Abschnitten, da sie als sehr direkter Anschluss für die Stadt Lüneburg fungierte. Damit wurde ein zentraler Abwägungspunkt berührt, nämlich die Gewichtung zwischen den Kriterien Erreichbarkeit und direkte Routenführung. Durch die Vielzahl der betroffenen Kommunen ergab sich für dieses Kriterium ein sehr heterogenes Meinungsbild und damit kein eindeutiges Bewertungsergebnis.

Frühzeitig wurde deutlich, dass die A-Variante größtenteils entlang der ehemaligen Bundesstraße verlaufen und nicht auf parallele Abschnitte mit hoher Umgebungsqualität ausweichen könnte. Die Nutzung des Treidelwegs beispielsweise wurde aufgrund der fehlenden Fläche und der damit verbundenen Konflikte mit dem Fußverkehr sowie angesichts des Eingriffs in den Naturraum verworfen. Somit erschien die A-Variante aufgrund der geringen Ausbaumöglichkeiten, der geringen Attraktivität durch die Führung entlang der stark befahrenen Straße und des Umwegs für die Verbindung Winsen–Lüneburg als nachrangig. Dies galt trotz der Erschließungsfunktion etwa nach Bardowick und Handorf.

Die B-Variante, die auch bei der gemeinsamen Befahrung der Arbeitsgruppe im Mittelpunkt stand, könnte diesen Kompromiss bedienen, da sie einerseits eine sehr direkte Verbindung zwischen Winsen und Lüneburg schaffen würde, andererseits aber für viele der umliegenden Gemeinden in vertretbarer Entfernung liegen würde und damit auch einen gewissen Erschließungseffekt hätte. Sie wäre zudem mit Abstand die Trasse mit der höchsten Umgebungsqualität und ließe wenig Konflikte in der Nutzung erwarten. Allerdings kam die Arbeitsgruppe in der Abwägung der verschiedenen Argumente final zu einer Ablehnung dieser Trasse, da ihre Umsetzbarkeit aufgrund der langen Strecke durch attraktive Landschaft und Waldgebiete aus Naturschutzsicht in Frage stand und damit erhebliche Kosten verbunden wären, vor allem aber weil hier die soziale Sicherheit kritisch gesehen wurde: kilometerlange Fahrten durch unbewohntes Gebiet erschienen nicht als attraktives Angebot für alle Nutzergruppen.

In der finalen Abwägung setzte sich schließlich eine Kombination der verschiedenen Varianten durch, nämlich aus B-Variante im Bereich Bardowick in der Weiterführung als C-Variante über Radbruch nach Winsen (Gewerbegebiet Luhdorf) und durch Winsen wiederum mit dem Anschluss an die A-Variante Richtung Stelle. Sie wurde als direkteste Verbindung gesehen, stellte dabei aber gleichzeitig mit der Anbindung von Ochtmissen, Bardowick und Radbruch auch eine vergleichsweise hohe Erreichbarkeit sicher. Zudem wurde sie als weitgehend realisierbar angesehen, was – nach ausführlicher Diskussion in der Arbeitsgruppe – mehrheitlich auch für die Ortsdurchfahrt Radbruch befunden wurde. Dies wurde auch als Bekenntnis zum Radschnellweg verstanden, auch wenn sich dagegen an manchen Stellen Widerstände ergeben würden.

Über den gesamten Korridor ergab sich aus den ausgeführten Abschnitten die in Abb. 4.7 dargestellte Vorzugsvariante.

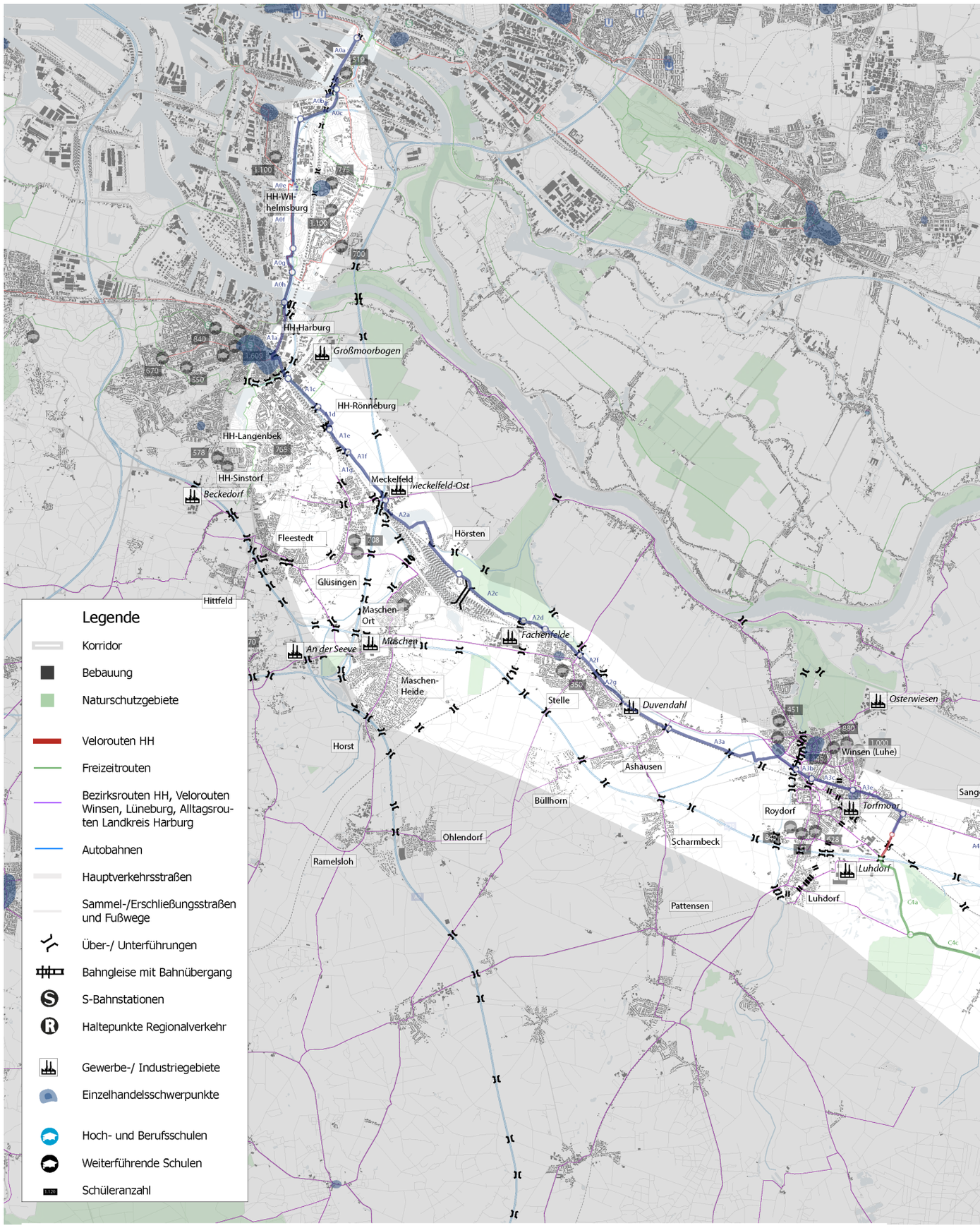
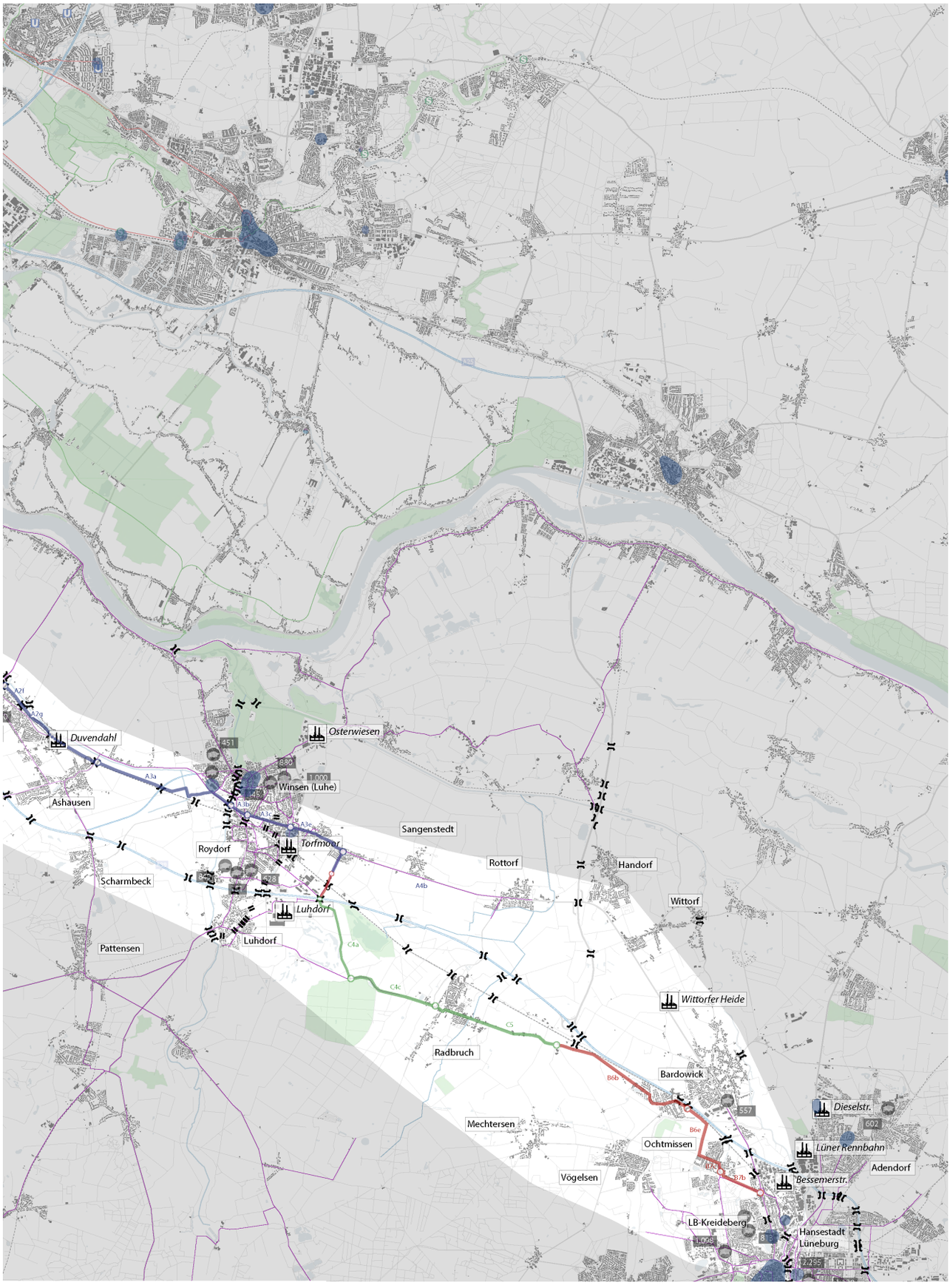


Abb. 4.7 **Vorzugsvariante für den Radschnellweg Lüneburg–Hamburg (Quelle: ARGUS/RHDHV/Copenhagenize; Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende)**


Duvendahl
Osterwiesen
Winsen (Luhe)
Ashausen
Sangenstedt
Roydorf
Torfmoor
Rottorf
Handorf
Scharmbeck
Luhdorf
Wittorf
Luhdorf
Pattensen
Wittorfer Heide
Radbruch
Bardowick
Dieselstr.
Mechtersen
Ochtmissen
Lüner Rennbahn
Adendorf
Vögelsen
Bessemerstr.
LB-Kreideberg
Hansestadt
Lüneburg

5. Detaillierte Trassenfindung

Die in der ersten Projektphase identifizierte Vorzugsvariante, wie ausgeführt als Ergebnis der vergleichenden Bewertung verschiedener Varianten je Abschnitt, war in der zweiten Projektphase im Detail zu betrachten und auszuarbeiten. Dies ersetzt nicht das detaillierte Planverfahren mit einer endgültigen Abwägung anderer Ansprüche, Besitzverhältnisse und verkehrlicher Folgewirkungen, sondern dient vorrangig der Flächenreservierung und der Vorbereitung des weiteren Planungsprozesses. Entsprechend ist vor allem in jenen Abschnitten, in denen sich einzelne Voraussetzungen und Bedingungen zur Schaffung neuer Verbindungen oder zur Erreichung des Radschnellwegstandards als nicht machbar herausstellen könnten, eine Rückfallebene mitzudenken und zu beschreiben.

5.1 Maßnahmensteckbriefe und Fokuspunkte

Ergebnis der detaillierten Trassenfindung ist die Darstellung einzelner Abschnitte unterschiedlicher Länge in Maßnahmensteckbriefen sowie die vereinzelte vertiefende Betrachtung so genannter Fokuspunkte. Die Maßnahmensteckbriefe sind so aufgebaut, dass sie den Planenden vor Ort einen schnellen Überblick darüber ermöglichen, wie die Ausgangssituation ist, welcher Ausbau angestrebt werden soll und was dafür zu tun ist. Offene Fragen und Prüfaufträge werden für die weiteren Planungsprozesse dokumentiert. Gemeinsam mit dem im Dachprojekt ausgearbeiteten und mit den Bundesländern abgestimmten Gestaltungshandbuch und den allgemein anerkannten planerischen Regelwerken bilden sie die Grundlage für die konkrete Ausbauplanung, in der auch die gewohnten Beteiligungs- und Verschickungsverfahren zur Anwendung kommen.

Inhalte der Maßnahmensteckbriefe

- Die Bestandssituation wird anhand von Parametern beschrieben, die für die Ausarbeitung der Vorzugstrasse maßgeblich sind, etwa das Vorhandensein von Busverkehr, naturschutzrechtliche Einschränkungen oder die Kfz-Verkehrsstärke. Letztere wird, sofern kein Zählwert vorhanden ist, in drei Kategorien (gering, mittel, hoch) angegeben, worunter Messwerte unter 5.000 Kfz/Tag, zwischen 5.000 und 10.000 Kfz/Tag sowie über 10.000 Kfz/Tag zu verstehen sind. Hinzu kommen mit der heutigen Führungsform des Radverkehrs, dem vorfindbaren Belag und dem vorhandenen Straßenraum Hinweise für die Ausgestaltung und Kostenermittlung der vorgeschlagenen Führungsform für den Radverkehr. Fotos verdeutlichen die Bestandssituation.

- Die künftige Situation wird über einen generalisierenden Querschnitt (oder in einigen Fällen auch mehrere) mit Erläuterungen illustriert. Die Querschnitte geben die anvisierte Führungsform für den Radschnellweg wieder und zeigen auf, inwieweit dies mit dem vorhandenen Straßenraum in Einklang steht oder nicht. Die pauschalen Ansätze wie eine Breite von 4,50 m für Fahrradstraßen oder 4,00 m für einen Zweirichtungsradweg verdeutlichen den noch geringen Detaillierungsgrad. Einer konkreten (Vor-)Planung wird hiermit nicht vorweggegriffen.
- Für die Umsetzung maßgebliche Hinweise bilden die Angaben zum möglicherweise erforderlichen Grunderwerb sowie die Kostenschätzung (siehe unten), für die auch die Angabe der Erforderlichkeit von Beleuchtung eine wichtige Information darstellt. Dabei wird davon ausgegangen, dass eine im bestehenden Straßenraum vorhandene Beleuchtung weiterhin nutzbar ist. Sofern es sich um landschaftlich oder naturschutzrechtlich sensible Gebiete handelt, wird die Erfordernis einer Abstimmung der Beleuchtung im Steckbrief vermerkt, sie aber dennoch in die Kostenschätzung einbezogen.
- Maßgeblich zu erwartende Konflikte werden beschrieben. Hier handelt es sich etwa um Eingriffe in den Baum- oder Grünbestand, Einschränkungen des ruhenden Verkehrs oder erwartete Konflikte mit dem Fußverkehr. Hier finden sich auch standortbezogene Anmerkungen von Dienststellen wieder, die im Laufe des Projekts gegeben wurden.
- Als besondere Maßnahmen werden situationsbezogene Vorschläge aufgeführt, die zur verbesserten Umsetzung des Radschnellwegs beitragen und nicht im Querschnitt zu erkennen sind. Dies kann einzelne Knotenpunkte oder Prüfaufträge für den Umgang mit Durchgangs- oder ruhendem Verkehr umfassen.
- Unter Besonderheiten werden Rahmenbedingungen zusammengefasst, die für die Umsetzung des Radschnellwegs maßgeblich sind, etwa die Einbindung in städtebauliche Entwicklungsprozesse oder Straßenplanungen.
- In Fällen, in denen die Umsetzung der vorgeschlagenen Trassenführung fraglich erscheint, weil beispielsweise Umweltbelange oder Grundstücksfragen entgegenstehen könnten, werden als Rückfallebene alternative Routenführungen textlich beschrieben.
- Für die künftige Umsetzung des Radschnellwegs werden Annahmen zum Realisierungshorizont und zur Nutzung durch Radfahrende getroffen. Eine kurzfristige Realisierung wird dabei als möglich erachtet, wenn keine offenen Prüfaufträge bestehen, die einen Planungsbeginn verhindern. Sind im Steckbrief Prüfaufträge formuliert, bestehen zeitliche Abhängigkeiten von anderen Maßnahmen oder sind aufgrund der Komplexität der Maßnahme lange Planungsvorläufe zu erwarten, wird von einem mittel- bis langfristigen Realisierungshorizont ausgegangen. Das prognostizierte Radverkehrsaufkommen wurde näherungsweise bestimmt und wird mit mehr oder weniger als 2.000 Radfahrenden in 24 Stunden angegeben, um eine Einschätzung zur Förderfähigkeit zu ermöglichen.

Fokuspunkte

Im Korridor Lüneburg–Hamburg wurden insgesamt acht Bereiche als Fokuspunkte definiert, für die eine mehr ins Detail gehende Konzeptplanung mit Prinzipskizzen und einer ausführlichen Beschreibung zur Umsetzbarkeit erstellt wurde. Grundlage für die Erstellung bildeten die im Dachprojekt erarbeiteten Musterlösungen.

Kostenschätzung

Im Dachprojekt der Machbarkeitsstudien wurden Kostensätze für Maßnahmen des Ober- und Ingenieurbaus für das Radschnellnetz zusammengestellt und abgestimmt. Die Kostensätze stellen Orientierungswerte für Maßnahmen an Strecken, an Knotenpunkten sowie für Brücken und Unterführungen dar. Auf der Ebene der Machbarkeitsstudien für die Radschnellwege sind sie Kostenannahmen für eine vorvertragliche Kostenschätzung. Die einzelnen Kostensätze sind in dem Bericht zum Gestaltungshandbuch enthalten.

Die zugrunde liegenden Kostensätze etwa zum Bau eines Zweirichtungsradwegs oder zur Einrichtung einer Fahrradstraße sind großzügig angelegt und bilden in der Regel eine größere Bandbreite ab, über die mögliche individuelle Besonderheiten berücksichtigt werden können. Auch Ingenieurbauwerke wie Brücken und Unterführungen können so mit einem Preis beziffert werden, der aufgrund der fehlenden Informationen etwa zur Bodenbeschaffenheit oder zur Entwässerungsthematik aber nur als vorläufige Orientierungsgröße zu verstehen ist.

Um in Richtung realistischer und vor allem nicht zu gering angesetzter Kosten zu kommen, werden auf die Werte für den eigentlichen Ober- und Ingenieurbau noch großzügige Aufschläge für die Baustelleneinrichtung (5%), Landschaftbau (3%) und Planungskosten (25%) sowie eine allgemeine Risikopauschale (30%) angesetzt. Der im Steckbrief angegebene Wert für die Gesamtbaukosten beinhaltet alle genannten Bausteine exklusive Mehrwertsteuer. Obwohl der Wert damit in der Regel sehr hoch angesetzt ist, sind einige möglicherweise kostenintensive Posten wie etwa die Entwässerungsplanung noch nicht enthalten, da diesbezüglich eine seriöse Kostenschätzung in diesem Projektstadium nicht möglich ist. Vor diesem Hintergrund können die in den einzelnen Steckbriefen angegebenen Kostenschätzungen nicht zur Berechnung der Gesamtkosten aufsummiert werden.

5.2 Beschreibung des Verlaufs der Vorzugsvariante

Wie ausgeführt liegt für den Radschnellweg Lüneburg–Hamburg eine Vorzugsvariante vor, die von der Freihafenelbbrücke bis zur Hamburger Straße in Lüneburg verläuft und insgesamt eine Distanz von rund 49,4 km aufweist, davon rund 13,1 km auf Hamburger Gebiet.

Im Folgenden wird eine kurze Beschreibung der Vorzugsvariante in den bereits oben angeführten Abschnitten gegeben. Dabei wird in einigen Bereichen erläuternd auf besondere Umstände oder bestehende Problematiken verwiesen. Im Detail sind die aufgeführten Abschnitte in den Maßnahmensteckbriefen und Konzeptskizzen zu den Fokuspunkten detailliert ausgeführt, die diesem Bericht als Anhang 2 beigefügt sind und die in Kapitel 5.1 bereits näher beschrieben wurden. Abb. 5.1 zeigt zunächst den Überblick über Steckbriefe und Fokuspunkte des nördlichen Teils des Korridors.



Abb. 5.1 Steckbriefe und Fokuspunkte entlang des Radschnellwegs Lüneburg–Hamburg (Nordteil) (Quelle: ARGUS/RHDHV/Copenhagenize, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Abschnitt 1: Elbinsel

Steckbrief	Bereich	Länge RSW
HH-Mitte#01	Am Moldauhafen, Am Saalehafen	930 m
HH-Mitte#02	Veddeler Damm, Am Gleise	170 m
HH-Mitte#03	Wilhelmsburger Platz	60 m
HH-Mitte#04	Wilhelmsburger Brücke, Veddeler Straße	260 m
HH-Mitte#05	Veddeler Straße, Honartsdeicher Weg	1.350 m
HH-Mitte#06	Schlenzigstraße/Loop	160 m
HH-Mitte#07	neue Trasse zwischen (künftiger) Jaffestraße und Rotenhäuser Straße	870 m
HH-Mitte#08	Loop, Gert-Schwämmle-Weg, neue Brücke Mengestraße	1.050 m
HH-Mitte#09	Hauland	1.550 m
HH-Mitte#10	Hauland, Kükenbracksweg, Weg zum König-Georg-Deich	580 m
Fokuspunkt#1	König-Georg-Deich	370 m
HH-Mitte#11	Alte Harburger Elbbrücke	610 m

Tab. 5.1 **Steckbriefe und Fokuspunkte im Abschnitt Elbinsel**

Als vorläufiger Start- beziehungsweise Endpunkt des Radschnellwegs in Hamburg wurde die Querung der Norderelbe an der Freihafenelbbrücke festgelegt. Von hier sind im Zuge der städtebaulichen Entwicklungen (Grasbrook, Veddel-Nord) Verbindungen in die HafenCity und zur über die Elbbrücken verlaufenden Veloroute 10 vorgesehen.

Nach Süden ist die Führung des Radschnellwegs entlang der Bahnstrecke bis zur bestehenden Unterführung Veddeler Damm geplant. Hierbei ist zu prüfen, inwieweit – zumindest teilweise – auf das ehemalige Hafenbahngleis zurückgegriffen werden kann, das im nördlichen Bereich bereits zurückgebaut wurde. Über den Veddeler Damm wird die Veddel-Seite der Bahnstrecke erreicht, auf der eine Weiterführung über die Straßen Am Gleise, Wilhelmsburger Platz und Veddeler Straße bis zur Harburger Chaussee erfolgt. Südlich davon besteht die Möglichkeit, die Fahrradstraßen Wilhelmsburger Reichstraße und Honartsdeicher Weg bis zum Ernst-August-Kanal zu nutzen.

Südlich anschließend wird der Radschnellweg in die städtebaulichen Entwicklungsvorhaben Elbinselquartier Wilhelmsburg (inklusive neuer Fahrradbrücke über den Ernst-August-Kanal), Wilhelmsburger Rathausviertel (inklusive neuer Fahrradbrücke über die Mengestraße) und das Projektgebiet Wilhelmsburger Inselpark 2019+ integriert. Hierzu sind bereits umfassende Abstimmungsprozesse erfolgt, in denen die Belange des Radschnellwegs eingebracht wurden, die nach derzeitigem Planungsstand in sehr zufriedenstellendem Maße berücksichtigt werden. Besonders hervorzuheben sind die geplanten Brückenbauwerke über den Ernst-August-Kanal und die Mengestraße, die eine attraktive und konfliktfreie Führung des Radverkehrs ermöglichen.

Durch den Inselpark folgt der Radschnellweg im Wesentlichen dem heutigen Verlauf der Straße Hauland bis zum Bereich um die neugestaltete Anschlussstelle Kornweide der B75 (Wilhelmsburger Reichstraße), wo neue und alte Unterführungen unter Bahnstrecke und Kornweide hindurch eine direkte Verbindung zum König-Georg-Deich ermöglichen. Um dessen Querung

ebenso zu umgehen wie die Querung der Straße Brücke des 17. Juni, wird die Anlage einer Unterführung vorgeschlagen, die als Fokuspunkt ausgearbeitet wurde. Dies würde die planfreie Verbindung zur Alten Harburger Elbbrücke über die Süderelbe ermöglichen, die aufgrund des Durchfahrtsverbots für den Kfz-Verkehr bereits hervorragende Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr bietet. Die ursprüngliche Idee, die auch bei der Hamburger Befahrung der Arbeitsgruppe diskutiert wurde, eine Kombination aus Unterführung und Brücke, erwies sich aufgrund der erforderlichen Rampenlängen als nicht realisierbar.

Abschnitt 2: Harburg

Steckbrief	Bereich	Länge RSW
Harburg#1	Hannoversche Straße	550 m
Harburg#2	Hannoversche Straße	900 m
Harburg#3	Hannoversche Straße, Walter-Dudek-Brücke	330 m
Harburg#4	Hörstener Straße	560 m

Tab. 5.2 **Steckbriefe und Fokuspunkte im Abschnitt Harburg**

Im ersten Teil dieses Abschnitts folgt der Radschnellweg der Veloroute 11 entlang der Hannoverschen Straße bis zum Bahnhof Harburg. Der Ausbau dieser Veloroute wird derzeit umgesetzt und beinhaltet bereits eine deutliche Erweiterung der Radverkehrsinfrastruktur, die weitgehend Radschnellwegstandard erreicht. Auch der hamburgweit erste Einsatz eines geschützten Radfahrstreifens ist Teil der Maßnahme und in Teilen bereits gebaut. Zentraler Bestandteil ist zudem die Anlage eines neuen Kreisverkehrsplatzes am Knotenpunkt Hannoversche Straße/ Neuländer Hauptdeich/ Nartenstraße. Hier wird für den Radverkehr die Führung im Mischverkehr vorgesehen, was aus Sicht der Radschnellwegplanung keine ideale Situation darstellt, angesichts des hohen Schwerverkehrsanteils vor allem nicht als Angebot für alle Nutzergruppen einzustufen ist. Mittel- bis langfristig sollte versucht werden, eine gesonderte Radverkehrsführung zu schaffen, etwa westlich am Kreisverkehr vorbei.

Nach einem langjährigen Planungs- und Abstimmungsprozess ist zuletzt auch für den sich anschließenden sogenannten Doppelknoten nördlich des Bahnhofs Harburg (Hannoversche Straße mit Buxtehuder Straße und Walter-Dudek-Brücke) ein Entwurf vorgelegt worden. Aufgrund der vielfältigen Ansprüche unterschiedlicher Verkehre mit einem Schwerpunkt auf den Busverkehr an der Zufahrt zum ZOB, ist die geplante Radverkehrsführung nicht in einem Maße möglich gewesen, die den Anforderungen eines Radschnellwegs entspricht. Eine zeitnahe Überplanung ist jedoch nicht realistisch, ohne erneut in einen jahrelangen Planungsprozess einzusteigen. Daher wird vorgeschlagen, den Radschnellweg kurz- bis mittelfristig über die vorgesehenen straßenbegleitenden Radwege beziehungsweise Radfahrstreifen zu führen. Darüber wird die Hörstener Straße erreicht, über die der Radschnellweg weiter Richtung Süden verlaufen soll.

Es ist zu prüfen, ob mittel- bis langfristig eine andere Lösung für den Radschnellweg in diesem Bereich gefunden werden kann (siehe Abb. 5.2). Denkbar wäre beispielsweise eine neue Brücke, die auf der Nordseite parallel zur Walter-Dudek-Brücke geführt wird (Alternativvariante A). Der resultierende Zweirichtungsradweg würde dann unter anderem auch eine direkte Verbindung zur geplanten Fahrradstation zwischen Hannoversche Straße und Walter-Dudek-Brücke schaffen und am Knotenpunkt Hannoversche Straße/ Buxtehuder Straße

in beidseitige Einrichtungsradwege übergehen. Alternativ könnte ein komplett neues Brückenbauwerk eingesetzt werden, das in nördlicher Verlängerung der Hörstener Straße die Gleise quert und an die Hannoversche Straße anschließt. Neben der genauen Lage und Dimensionierung dieser Brücke wäre auch die Ausgestaltung des Übergangs in die Hannoversche Straße (mit ihrer beidseitigen Radverkehrsführung) zu konkretisieren und zu prüfen. Zudem ist sicherzustellen, dass die geplante Fahrradstation am Bahnhof in die Wegebeziehungen einbezogen und die Erreichbarkeit durch Radfahrende gesichert ist.

Die denkbaren Varianten reichen von einer möglichst rechtwinkligen Querung der Bahnstrecke (Variante B) bis zu einer längeren Brücke, die einen weiten Bogen über die Gleise beschreibt und im Bereich der Einmündung Seevestraße einen neuen Knotenpunkt mit sich brächte (Variante C). Ein Vorteil dieser Optimierung wäre in jedem Fall der beträchtliche Zeitgewinn durch geringere Umwege sowie die Vermeidung der signalgesteurten Knotenpunkte.

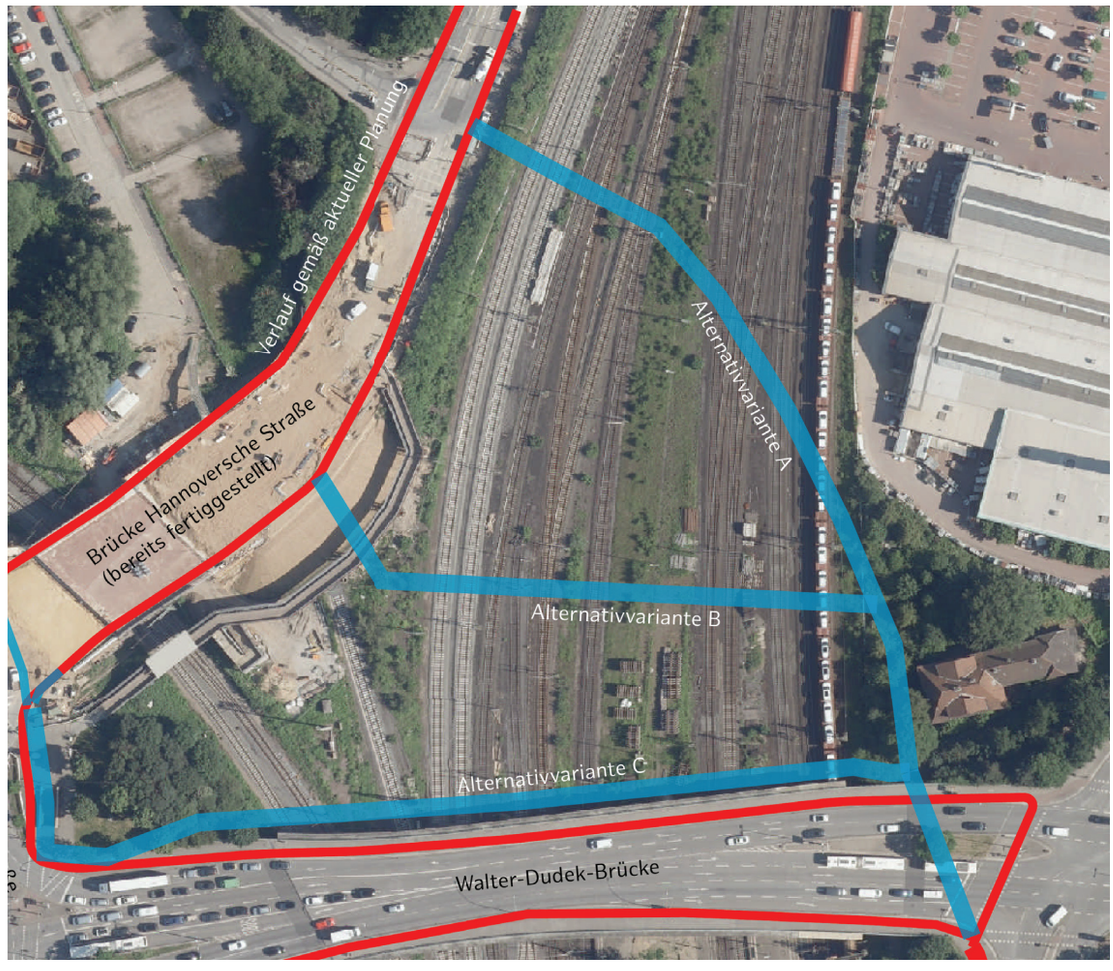


Abb. 5.2 **Mögliche Optimierungsvarianten im Bereich Walter-Dudek-Brücke/Hannoversche Straße (Quelle: ARGUS/RHDHV/Copenhagenize, Kartengrundlage: Hamburger Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung)**

Über die Hörstener Straße erfolgt die Weiterführung des Radschnellwegs nach Süden, am Knotenpunkt Schlachthofbrücke/ Harburger Poststraße vorbei ins Gewerbegebiet.

Abschnitt 3: Harburg - Meckelfeld

Steckbrief	Bereich	Länge RSW
Harburg#5	Hörstener Straße	340 m
Harburg#6	Hörstener Straße	770 m
Harburg#7	Feldweg zwischen Hörstener Straße und Kanzlershofer Weg	630 m
Harburg#8	Kanzlershofer Weg, Kanzlershof	240 m
Harburg#9	Kanzlershof, Seevedeich	780 m
Seevetal#1	Seevedeich	1.570 m
Fokuspunkt#2	Rehmendamm	80 m

Tab. 5.3 **Steckbriefe und Fokuspunkte im Abschnitt Harburg-Meckelfeld**

Hierbei wird eine Integration in die Verkehre zum Gewerbegebiet nicht für zielführend erachtet, weshalb in diesem Bereich auf Kosten von Teilen des Baumbestands sowie der Parkstände die Anlage eines Zweirichtungsradwegs vorgeschlagen wird. Am südlichen Ende des Gewerbegebiets biegt der Radschnellweg dann auf einen Teil der Hörstener Straße Richtung Kanzlershof ab, der sehr geringe Kfz-Verkehrsmengen aufweist.

Südlich der Wasmerstraße wird die geradlinige Weiterführung des Radschnellwegs durch den Ausbau des bestehenden Feldwegs zu einem selbständig geführten Zweirichtungsradweg bis zum Kanzlershofer Weg vorgeschlagen. Der anschließende Abschnitt über Kanzlershofer Weg und Kanzlershof ist kritisch einzustufen, da neben dem vergleichsweise starken Kfz-Verkehr durch die beiden 90°-Kurven schwierige Sichtbeziehungen bestehen, die eine komfortable und sichere Radverkehrsführung erschweren. Da die alternative Weiterführung über den alten Bahndamm aus verschiedenen Gründen wenig aussichtsreich ist (Eigentumsverhältnisse, Naturschutz, baulicher Aufwand), sollte zur Lösung dieser Problematik vor allem die Beschränkung des Kfz-Verkehrs, etwa in Form einer Sperre für den Durchgangsverkehr, geprüft werden. Dies wird auch von Seiten des Bezirks begrüßt, da es sich hierbei um unerwünschte Ausweichverkehre handelt, die aus dem sensiblen Gebiet herausgehalten werden sollen.

Der sich südlich der Abzweigung Vorderkamp anschließende Straßenzug Kanzlershof–Seevedeich ist für den Ausbau zum Radschnellweg sehr geeignet, da er eine ausreichende Breite aufweist und hier kaum Kfz-Verkehr vorzufinden ist.

Der Abschnitt endet mit der Querung des Rehmendamm, der als Kreisstraße eine der wichtigsten Verbindungen Richtung Elbe darstellt und eine entsprechend starke Kfz-Verkehrsbelastung aufweist, gleichzeitig aber mit schlechten Sichtverhältnissen aufwartet. Zudem fungiert er als zentrale Zuwegung zur hinter der Autobahn liegenden Bahnstation Meckelfeld. Hier wird ein Umbau angelehnt an die Musterlösung S4 vorgeschlagen, um eine komfortable und sichere Querung für den Radverkehr zu gewährleisten.

Abschnitt 4: Meckelfeld - Stelle

Steckbrief	Bereich	Länge RSW
Seevetal#2	Seevedeich	310 m
Seevetal#3	Zum Großen Moor	750 m
Seevetal#4	Fußweg am See, Zum Großen Moor	450 m
Seevetal#5	Moordamm	600 m
Seevetal#6	Deichstraße, Zur Viehtrift	1.020 m
Seevetal#7	Hörstener Straße	160 m
Stelle#1	Hinter der Bahn	2.360 m
Stelle#2	Hinter der Bahn	530 m
Stelle#3	Penellweg	700 m
Fokuspunkt#3	Penellweg	320 m

Tab. 5.4 **Steckbriefe und Fokuspunkte im Abschnitt Meckelfeld-Stelle**

Südlich der Querung Rehmendamm folgt der Radschnellweg der Straße Seevedeich bis zu deren Abschluss und über den bestehenden Geh-/Radweg zur Straße Zum Großen Moor, über die der Weg durch die Grün- und Freizeitanlage am See im Großen Moor erreicht wird. Ab dort wird dem östlichen Abschnitt der Straße Zum Großen Moor bis zum Fußweg in Verlängerung des Moordamms gefolgt, um durch das Wohngebiet zur Deichstraße und über die Straße Zur Viehtrift zur Hörstener Straße im Bereich der Zufahrt zum Bahnhof Maschen zu gelangen.

Da hier angesichts der Naherholungsfunktion und damit einhergehender Freizeitverkehre eine optimale Radverkehrsverbindung schwierig umsetzbar ist, wurde auch eine Umfahrung des gesamten Bereichs diskutiert. Diese wäre dem Rehmendamm bis zur Straße Grüner Damm gefolgt, der über die Deichstraße wiederum die Hörstener Straße erreicht. Allerdings ist auch diese Verbindung aufgrund der Kfz-Belastung als problematisch einzustufen – zudem stellt sie einen deutlichen Umweg dar, dessen Nutzung selbst bei Herstellung einer optimalen Infrastruktur fraglich gewesen wäre. Aufgrunddessen wird die oben genannte Trassenführung bevorzugt.

Die Hörstener Straße wird derzeit aufgrund der Sperrung der Decatur-Brücke über die Gleisanlagen zum Siedlungsbereich Maschen kaum von Kfz-Verkehr genutzt. Aktuell ist davon auszugehen, dass eine Sanierung des Bauwerks durchgeführt werden wird. Daher sollte der Radverkehr entlang der Hörstener Straße bereits eine separate Führung erhalten.

Auf Höhe der Bahnstation Maschen biegt der Radschnellweg dann auf die Straße Hinter der Bahn ab, die aufgrund des geringen Kfz-Verkehrs und der günstigen Breite bereits eine sehr gute Trasse für den Radschnellweg darstellt. Im Siedlungsbereich zwischen den einmündenden Straßen Am Hörstenfeld und Ehlersweg wurde die Straße kürzlich inklusive eines begleitenden Gehwegs neu hergestellt. Der anschließende Penellweg bietet ähnlich günstige Bedingungen, wobei der hier als Fokuspunkt dargestellte Bereich rund um den Zugang zum Bahnhof Stelle einer gesonderten Betrachtung bedarf, da der vorhandene P+R-Parkplatz sowohl ein erhöhtes Kfz-Verkehrsaufkommen als auch entsprechende Querungsbedarfe für Fußverkehr erzeugt.

Abschnitt 5: Stelle - Winsen

Steckbrief	Bereich	Länge RSW
Stelle#4	Penellweg	800 m
Stelle#5	Alte Lüneburger Straße	990 m
Fokuspunkt#4	Unterführung Lüneburger Straße	240 m
Stelle#6	An der Bahn	1.170 m
Stelle#7	Weg an der Bahn	1.850 m
Winsen#1	Feldweg zwischen Unterführung L217 und Scharmbecker Weg	1.210 m
Winsen#2	Scharmbecker Weg	360 m
Winsen#3	Hansestraße	710 m
Fokuspunkt#5	Schlossring	350 m

Tab. 5.5 **Steckbriefe und Fokuspunkte im Abschnitt Stelle-Winsen**

In Weiterführung des Penellwegs nutzt der Radschnellweg die Alte Lüneburger Straße, die durch ein Wohngebiet in Richtung der Lüneburger Straße (ehemals B4, heute K86) verläuft. Hier wird eine neue Unterführung durch den bestehenden Brückendamm der Lüneburger Straße vorgeschlagen. Mit ihr wäre ein erheblicher Streckengewinn verbunden, zudem würde die unattraktive und konfliktreiche Führung entlang der K86 vermieden. Wie diese neue Unterführung aussehen könnte, zeigt die beispielhafte Visualisierung in Abb. 5.3.

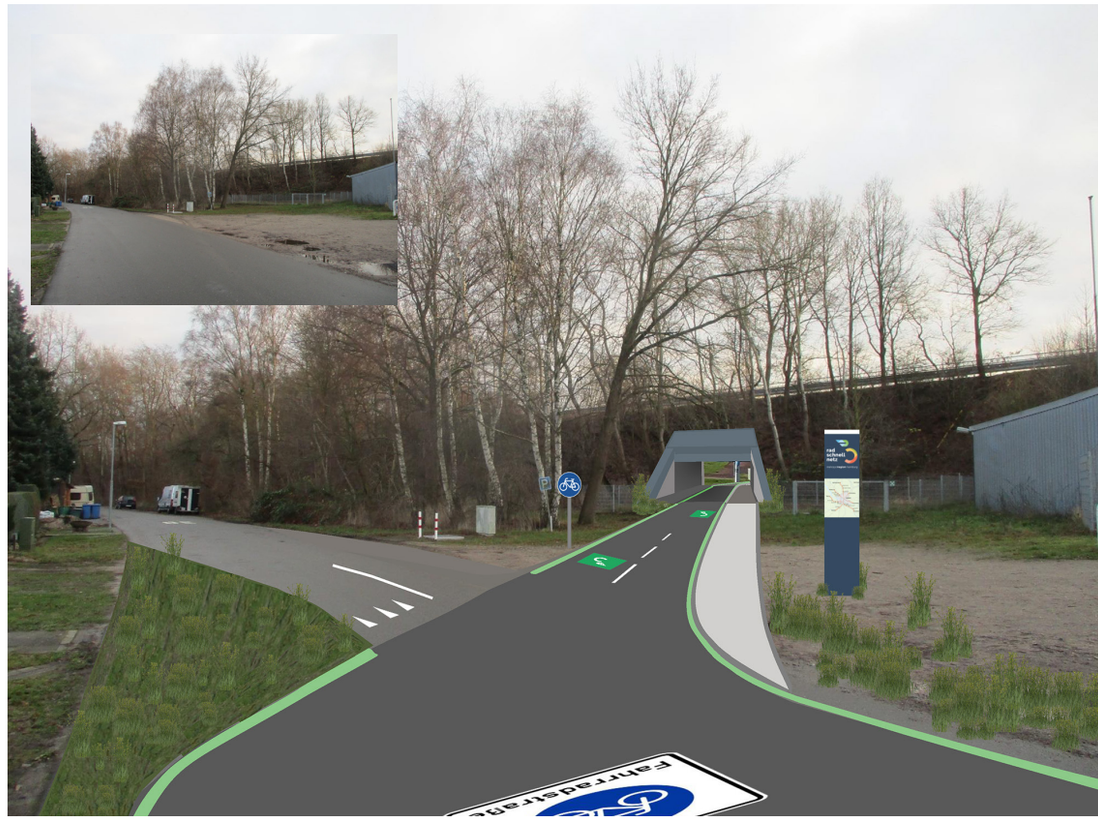


Abb. 5.3 **Visualisierung der vorgeschlagenen Unterführung am Fokuspunkt Lüneburger Straße in Stelle (mit Vergleichsfoto der Bestandssituation) (Quelle: ARGUS)**

Daran anschließend wäre ein Teilstück neu herzustellen, um einen Lückenschluss zum Bahnhof Ashausen zu erreichen. Die konkrete Führung am Rande des P+R-Parkplatzes unter Vermeidung von Konflikten mit dem zum und vom Bahnsteig verkehrenden Fußverkehr ist im weiteren Verfahren zu prüfen. Anschließend beginnt mit der Unterführung unter der Bahnhofstraße (K8) ein bahnstreckenbegleitender Weg frei von Kfz-Verkehr, der bis zum Scharmbecker Weg reicht und mit abschnittsweise geringen Verbreiterungen unproblematisch in Radschnellwegstandard umzusetzen sein dürfte. Durch Flächenzukäufe könnte zudem eine kleinräumige Begradigung erreicht werden.

Das Verbindungsstück zur Hansestraße über den Scharmbecker Weg stellt eine besondere Herausforderung dar: die Straße bietet keine Ausbaumöglichkeiten für separate Radverkehrsführungen, gleichzeitig ist das Kfz-Verkehrsaufkommen zu hoch, um eine sichere und komfortable Führung des Radverkehrs im Mischverkehr zu erreichen. Es sollte daher versucht werden, gegebenenfalls über Grundstückszukäufe, auf dem parallel verlaufenden Geländestreifen unterhalb des Straßendamms einen Zweirichtungsradweg anzulegen. Damit könnte auch das Relief geglättet werden.

Über die Hansestraße wird der Ortseingang von Winsen mit dem Fokuspunkt Schlossring erreicht, an dem die Führung des Radverkehrs von einem südlich liegenden Zweirichtungsradweg auf beidseitige Anlagen wechselt. An der Hansestraße wird durch den Bau des Naturbades eine geänderte Verkehrsplanung erfolgen, die die räumlichen Möglichkeiten für den Radschnellweg weiter einschränkt und gegebenenfalls Anpassungen bei der Umsetzung erfordert.

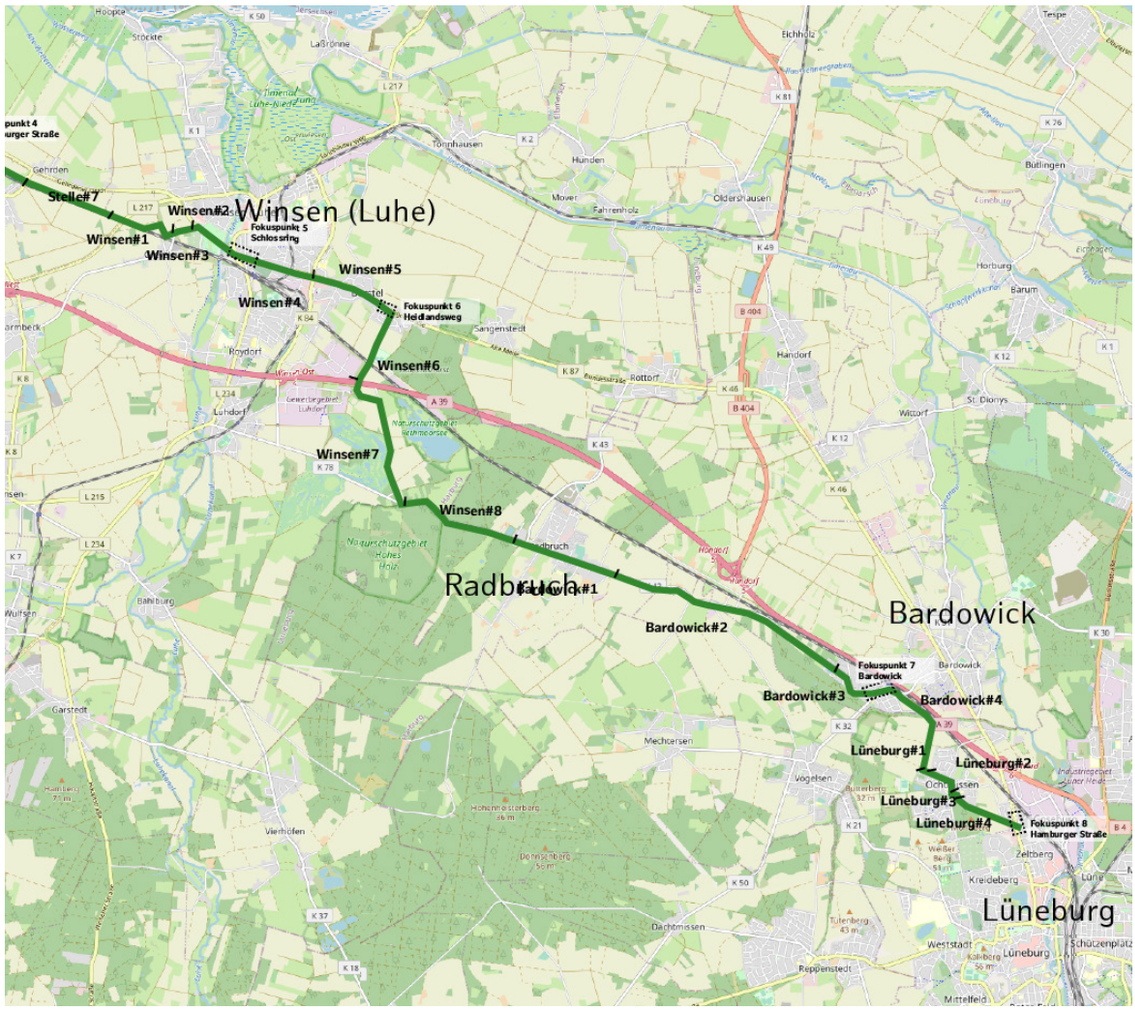


Abb. 5.4 Steckbriefe und Fokuspunkte entlang des Radschnellwegs Lüneburg–Hamburg (Südteil)
(Quelle: ARGUS/RHDHV/Copenhagenize, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Abschnitt 6: Winsen - Lüneburg

Steckbrief	Bereich	Länge RSW
Winsen#4	Lüneburger Straße	1.240 m
Winsen#5	Lüneburger Straße	1.410 m
Fokuspunkt#6	Heidlandsweg	50 m
Winsen#6	Heidlandsweg	1.330 m
Winsen#7	(„Alter“) Postweg	2.510 m
Winsen#8	Radbrucher Straße, Luhdorfer Straße	2.250 m
Bardowick#1	Ortsdurchfahrt Radbruch	1.600 m
Bardowick#2	Barodwicker Straße, Am Bornbach, Radbrucher Weg	3.860 m
Bardowick#3	Radbrucher Weg	1.270 m
Fokuspunkt#5	Bardowick	540 m
Bardowick#4	Weg entlang der Bahn	860 m
Lüneburg#1	Imkerstieg	850 m
Lüneburg#2	Imkerstieg, Brückensteig	750 m
Lüneburg#3	Nachtigallenweg, Hotmannweg	170 m
Lüneburg#4	An der Buchholzer Bahn	1.100 m
Fokuspunkt#6	Hamburger Straße	40 m

Tab. 5.6 **Steckbriefe und Fokuspunkte im Abschnitt Winsen-Lüneburg**

Die an den Fokuspunkt anschließende Lüneburger Straße ist aufgrund des begrenzten Straßenraums und der zahlreichen weiteren Anforderungen (hohes Fuß- und Kfz-Verkehrsaufkommen, ruhender Verkehr, Geschäfte, Baumbestand, Grundstückszufahrten) mit der Anlage einer Radverkehrsinfrastruktur im Radschnellwegstandard nur eingeschränkt vereinbar.

Hier ist ein Kompromiss zwischen den verschiedenen Belangen zu finden, der dem Anspruch eines höchstmöglichen Standards für den Radverkehr gerecht wird. Die geringsten Flächenerfordernisse weisen beidseitige Radfahrstreifen auf, die für Radfahrende auch bei diesen beengten Verhältnissen ein gutes Angebot darstellen. Bei Beibehaltung von Flächen für Grün und ruhenden Verkehr ist dabei jedoch überwiegend nur der reduzierte Radschnellwegstandard umsetzbar. Wie eine solche Umgestaltung aussehen könnte, zeigt die Visualisierung in Abb. 5.5.



Abb. 5.5 Visualisierung der Umsetzung des Radschnellwegs in der Lüneburger Straße in Winsen (mit Vergleichsfoto der Bestandssituation) (Quelle: ARGUS)

Östlich der Osttangente nimmt die vorhandene Straßenraumbreite weiter ab. Zu prüfen ist, inwieweit hier durch Hinzunahme der angrenzenden Grünstreifen und/oder Grundstückszukäufe eine Verbeiterung des Straßenraums erfolgen kann. Andernfalls ist hier nur in wenigen Bereichen eine Radverkehrsführung herzustellen, die über die Mindestmaße der Richtlinien hinausgeht. Mit dem Fokuspunkt an der Einmüdung Heidlandsweg endet dieser Abschnitt. Hier werden Anpassungen des Knotenpunkts vorgeschlagen, mit denen der Radverkehr komfortabler und sicherer queren und abbiegen kann.

Es schließt sich mit dem Straßenzug Heidlandsweg/(Alter) Postweg ein Abschnitt an, bei dem der Radverkehr eine ausreichend breite Straße nutzen kann, die wenig vom Kfz-Verkehr genutzt wird – unterstützt werden sollte dies jedoch durch Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs beziehungsweise der Verkehre zum Gewerbegebiet. Die Hauptzufahrt zum Gewerbegebiet liegt ohnehin auf der Westseite (Osttangente) und sollte entsprechend gestärkt werden, wodurch sich auch für die angrenzenden Wohngebiete und die Sportanlage am Heidlandsweg Verbesserungen der Verkehrssituation herstellen lassen. Die Erreichbarkeit der Sportanlage wird nicht eingeschränkt, sondern aus Sicht des Radverkehrs sogar aufgewertet.

Schließlich wird die K78 erreicht, über die Radbruch und Bardowick an den Radschnellweg angeschlossen werden. Die Nutzung des südlich der Fahrbahn gelegenen Bestandsweges ermöglicht einen Ausbau auf Radschnellwegstandard, ohne massiven Eingriff in die naturräumliche Situation. Durch die Anlage eines neuen Radwegs auf der nördlichen Seite der K78 wür-

de zwar ein Queren der Fahrbahn vermieden, diese Lösung erscheint aber aufgrund des deutlich größeren Eingriffs in den angrenzenden Baum- und Gehölzbestand sowie der erforderlichen Flächenzukäufe unverhältnismäßig aufwendig zu sein.

Sowohl für Radbruch als auch für Bardowick wurden mögliche Parallelverbindungen geprüft, um eine Führung entlang der K78 zu vermeiden. Dazu gehörte auch die im Bürgerworkshop diskutierte Führung zum Rethmoorsee, die sich jedoch als sehr aufwändig, umständlich und naturschutzrechtlich bedenklich herausstellte. Somit wird der Radschnellweg entlang der K78 geführt, wo die Bedingungen für die Radfahrenden soweit wie möglich zu verbessern sind. Außerorts ist überwiegend ausreichend Fläche zur Anlage eines Zweirichtungsradweges vorhanden. Für die Ortsdurchfahrten wird demgegenüber ein gepflasterter Mittelstreifen vorgeschlagen, der den Kfz-Verkehr von (riskanten) Überholmanövern abhält und verdeutlicht, dass diese Straße auch von Radfahrenden genutzt wird. Die Visualisierung in Abb. 5.6 illustriert diesen Maßnahmenvorschlag im Bereich des Knotenpunkts Radbrucher Weg/ Vögelser Weg.



Abb. 5.6 Visualisierung der Umsetzung des Radschnellwegs an der Einmündung Radbrucher Weg in den Vögelser Weg in Bardowick (mit Vergleichsfoto der Bestandssituation) (Foto: Torben Ziel, Visualisierung: ARGUS)

Die Ortsdurchfahrt Bardowick über den Vögelser Weg stellt einen weiteren Fokuspunkt dar, wobei die Gesamtstraßenbreite ausreicht, um den Radverkehr zumindest im reduzierten Standard separat zu führen. Schließlich wird auf den Bestandsweg parallel zur Bahnstrecke gewechselt, der zum Lüneburger Stadtteil Ochtmissen führt. Dazu gehört auch der Imkerstieg, für den bereits Ausbauplanungen durch die Hansestadt Lüneburg erstellt werden.

Die Ortsdurchfahrt von Ochtmissen wird angesichts deutlich geringerer Kfz-Verkehrsstärken als weniger problematisch eingestuft als etwa Bardowick oder Radbruch, ist allerdings durch zahlreiche 90-Grad-Kurven mit Geschwindigkeits- und Komforteinbußen verbunden, bis die Straße An der Buchholzer Bahn erreicht wird, die in direkter Linie zur Hamburger Straße (L216) führt, an der der Radschnellweg mit einem weiteren Fokuspunkt endet, der eine signalisierte Querung für die Radfahrenden aus Richtung Lüneburg vorschlägt. Von hier erfolgt die Feinverteilung ins Lüneburger Radwegenetz.

5.3 Kleinräumige Alternativen zur Vorzugsvariante

Die Identifizierung der Vorzugsvariante stellte sich im Korridor Lüneburg–Hamburg sehr unterschiedlich dar: während sie zwischen Hamburg und Winsen angesichts der eindeutigen Vorzüge der A-Variante sehr schnell festgelegt werden konnte, wurde für den Abschnitt zwischen Winsen und Lüneburg lange um die richtige Routenführung gerungen. Dabei stand insbesondere immer wieder im Raum, den Radschnellweg ab Lüneburg entlang der B4 (heute K46, K87, K86) zu führen, unter anderem, um damit die vermeintlich kürzeste und „einfachste" Route zu wählen. Dem stand die Führung über Radbruch, Bardowick und Lüneburg-Ochtmissen mit ihren spezifischen Vor- und Nachteilen gegenüber, die sich letztlich durchsetzte (siehe ausführliche Beschreibung in Kapitel 4.2).

Doch auch nach Festlegung der Vorzugsvariante als Kombination aus verschiedenen Abschnitten der Grobvarianten blieben kleinräumig Diskussionen um den konkreten Verlauf bestehen und damit die Schwierigkeit für Politik und Verwaltung, eine tragfähige Lösung zu identifizieren. Dies betraf sowohl Lüneburg als auch Winsen.

In Lüneburg bestanden mehrere Möglichkeiten zur Führung durch den Stadtteil Ochtmissen Richtung Bardowick. Da sowohl die alte Trasse der Buchholzer Bahn selbst (Privateigentum) als auch der südlich gelegene Kossenweg (Naturschutz, Freizeitverkehr) früh ausschieden, reduzierte sich die Variantenauswahl auf die Durchquerung des zentralen Bereichs von Ochtmissen (siehe Abb. 5.7). Hier wurde schließlich in Abstimmung mit der Stadt Lüneburg die Variante über Imkerstieg, Nachtigallenweg und Buchholzer Bahn als Vorzugsvariante festgelegt, für die eine detaillierte Ausarbeitung erstellt werden sollte. Die nachrangig bewerteten Alternativvarianten über Hotmannweg oder Hinter dem Saal könnten aber in einer späteren Phase der Planung wieder interessant werden, da hinsichtlich der Kriterien Realisierungsmöglichkeiten oder Streckenlänge nur ein geringer Unterschied zu der hier ausgearbeiteten Vorzugsvariante festzustellen ist.

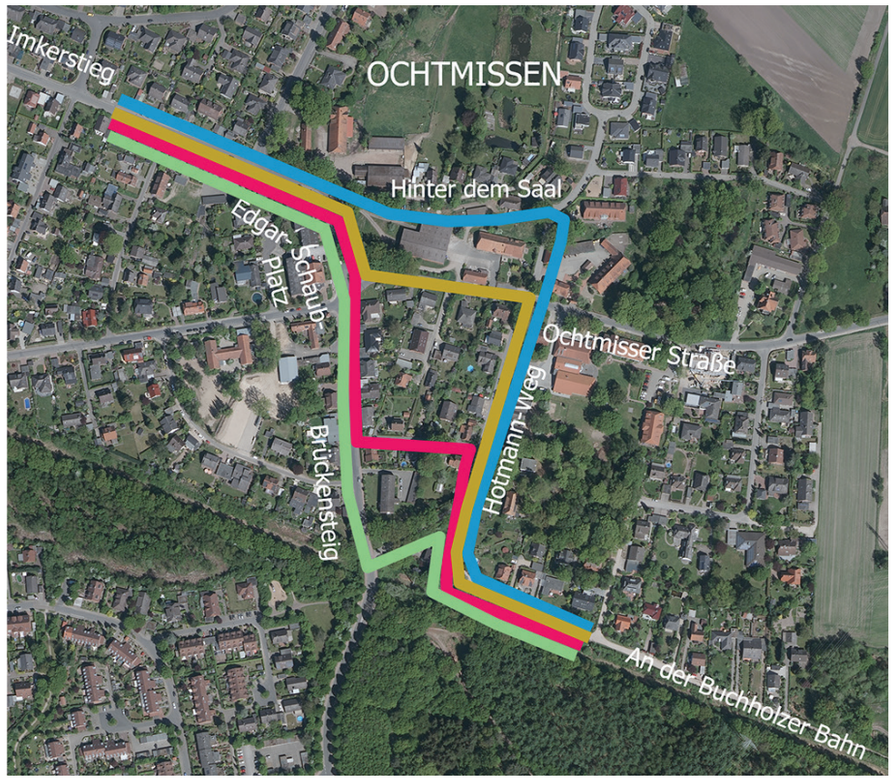


Abb. 5.7 **Varianten der Radschnellwegführung durch Lüneburg-Ochtmissen (Quelle: ARGUS/RHDHV/Copenhagenize, Luftbild: Auszug aus den Geodaten des Landesamts für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen)**

In Winsen ist eine endgültige Entscheidung über die beste Route für den Radschnellweg noch nicht gefallen. Um die beiden aus den umliegenden Planungen hervorgehenden Anknüpfungspunkte im Südosten sowie Nordwesten der Stadt zu verbinden, sind mehrere Varianten mit ihren je eigenen Vor- und Nachteilen möglich (siehe Abb. 5.8):

- Variante „Osttangente“ (in Abb. 5.8 grün dargestellt): Da diese Variante entlang mehrerer Hauptverkehrs- oder Gewerbestraßen verläuft, ist der Radschnellweg hier mit separaten Radverkehrsanlagen zu realisieren. Dadurch ist die Konflikthaftigkeit in der Nutzung vergleichsweise gering, der bauliche Aufwand aber hoch. Außerdem erfüllt diese Variante eine hohe Erschließungsfunktion durch Anbindung des Gewerbegebiets und der Gebiete entlang der Lüneburger Straße. Fraglich ist die Umsetzung des Radschnellwegstandards, insbesondere an der Lüneburger Straße und über die Bahnbrücke der Osttangente. Nachteilig ist zudem die geringe Umgebungsqualität dieser Strecke.
- Variante „Kleinbahn“ (rot): Diese Variante unterscheidet sich von der Variante Osttangente nur im Verlauf nördlich der Bahn. Hier werden Nebenwege und -straßen (vor allem die Straße An der Kleinbahn) genutzt, was die Umgebungsqualität etwas erhöht. Zwar wird dadurch der Bahnhof direkt angeschlossen, doch die Erschließung der nördlichen Gebiete Winsens ist etwas eingeschränkt. Der bauliche Aufwand und auch die Erreichbarkeit des Radschnellwegstandards sind etwas positiver als bei der Führung entlang der Lüneburger Straße. Die Konflikthaftigkeit ist vergleichsweise gering.
- Variante „Schützengehölz“ (blau): Diese Variante verbleibt als einzige auf der Südseite der Bahn, wodurch sich hier noch die Frage nach der Querung der Bahnstrecke stellt. Dargestellt ist sie an der Luhe, doch auch eine Weiterführung über die B-Variante bis Stelle und dortige

Verknüpfung mit der A-Variante Richtung Hamburg ist vorstellbar. Dies würde aber insbesondere eine neue Luhe-Querung erfordern. Die Variante ist am kürzesten und weist mit der Osttangente nur eine wartepflichtige Querung auf. Dafür ist die Erschließungsfunktion geringer, da die nördlichen Siedlungsbereiche Winsens nur beschränkt angebunden werden. Auch wird der bauliche Aufwand durch die erforderliche neue Brücke über den Luhdorfer Weg höher sein als bei den anderen Varianten. Und die Wege im Schützengehölz sowie die Wohngebiete südlich der Bahn lassen Konflikte sowohl in der Umsetzung als auch in der Nutzung erwarten. Hier ist auch davon auszugehen, dass nicht flächendeckend der Radschnellwegstandard erreicht werden kann. Insgesamt schneidet diese Variante damit im Vergleich am schlechtesten ab.

- Variante „Heidlandsweg“ (türkis): Diese Variante, die im Zuge der Machbarkeitsstudie im Detail ausgearbeitet wurde, ist mit der Variante „Osttangente“ vergleichbar, da auch sie die Lüneburger Straße einbezieht, allerdings mit einem längeren Teilstück. Dies erhöht die Erschließungsfunktion, reduziert aber gleichzeitig die Realisierbarkeit im Radschnellwegstandard und erhöht den baulichen Aufwand. Die Umgebungsqualität ist vergleichsweise gering. Vorteilhaft ist die erwartete geringe Konflikthaftigkeit in der Nutzung.

Im Rahmen dieser Machbarkeitsuntersuchung war die finale Bestimmung einer Vorzugsvariante nicht möglich. Zudem sollte eine Offenheit gegenüber den städtischen Radverkehrsplanungen und den Zielvorstellungen des Radverkehrskonzepts gewährleistet bleiben. Somit wurde die Variante „Heidlandsweg“ für die Ausarbeitung als Vorzugsvariante ausgewählt. Sie bringt aufgrund ihrer geradlinigen Führung und der Vermeidung der konflikthaften Bereiche rund um den Bahnhof einige Vorteile mit sich, wobei die räumlichen Einschränkungen entlang der Lüneburger Straße bereits beschrieben wurden.

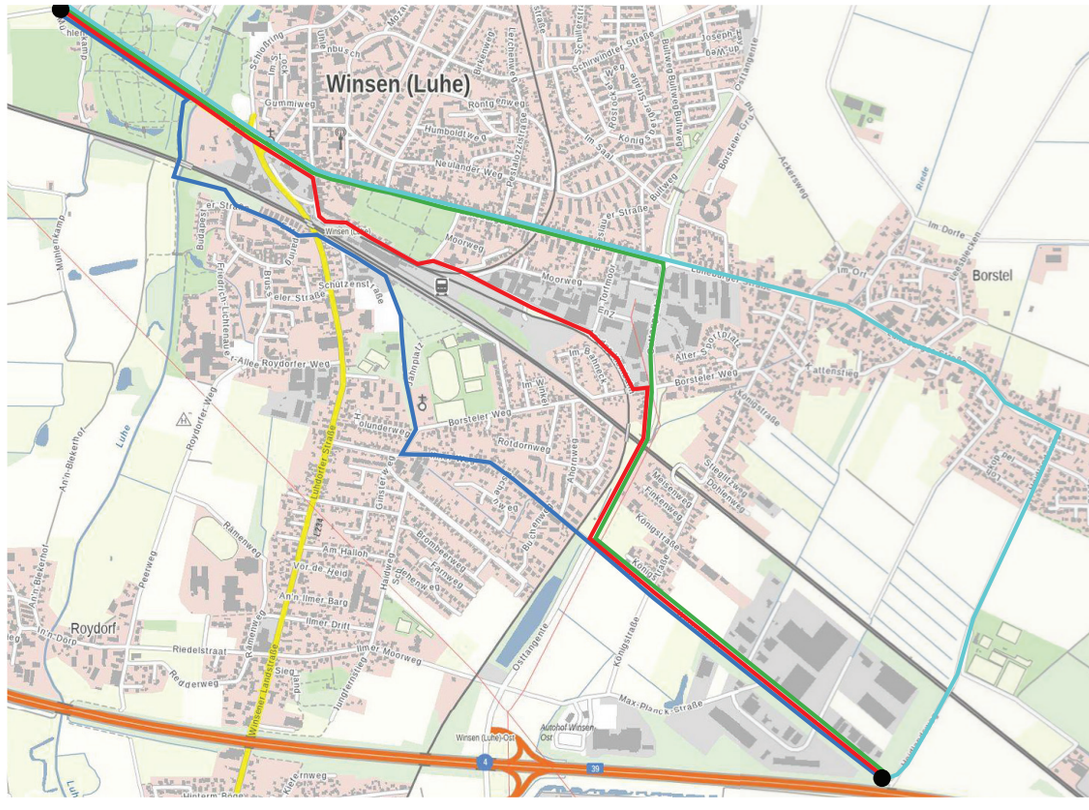


Abb. 5.8 Mögliche Varianten zur Führung des Radschnellwegs durch Winsen (Quelle: ARGUS/RHDHV/ Copenhagenize, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

5.4 Anschlusspunkte in Lüneburg und Hamburg sowie an benachbarte Gemeinden entlang der Strecke

Der Radschnellweg wird eine hohe Erschließungswirkung entfalten. Dennoch können über die Trasse nicht sämtliche Städte und Gemeinden beziehungsweise Stadt- und Ortsteile im oder in der Nähe des Korridors unmittelbar angefahren werden. Umso wichtiger ist es daher, im Zuge der Umsetzung des Radschnellwegs auch die umliegende Infrastruktur für den Radverkehr aufzuwerten und leistungsfähige Zuwegungen zu schaffen. Abb. 5.9 zeigt einen Überblick über die wichtigsten Anbindungen entlang des Korridors.



Abb. 5.9 **Wichtige Anschlusspunkte entlang des Radschnellwegs Lüneburg–Hamburg (Quelle: ARGUS/RHDHV/ Copenhagenize, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)**

Die Anschlüsse an den Start- und Endpunkten in Lüneburg und Hamburg bilden einen ersten wichtigen Bestandteil der künftigen Trasse. Die Freihafenelbbrücke als Start- und Zielpunkt in Hamburg bietet, insbesondere auch durch die städtebaulichen Neuentwicklungen auf dem Grasbrook und in der nördlichen Veddel, künftig sehr gute Verbindungsmöglichkeiten in verschiedene Richtungen.

Im weiteren Verlauf durch Hamburg-Mitte und Harburg bestehen insbesondere Verknüpfungsmöglichkeiten mit den Velorouten 10 und 11, die sich teilweise mit dem Radschnellweg die Trasse teilen: am Wilhelmsburger Platz, vor dem Wilhelmsburger Rathaus, am künftigen Kreisverkehr Hannoversche Straße/ Nartenstraße oder im Bereich des Harburger ZOB.

Zwischen Harburg und Winsen besteht das größte Problem in der beschriebenen Tatsache, dass die Trasse des Radschnellwegs nordöstlich der Bahnstrecke verläuft, während sich die Siedlungsschwerpunkte auf der südwestlichen Seite befinden. Dieses Kriterium führte nicht zur Wahl einer Route auf der südwestlichen Seite, umso wichtiger sind jedoch komfortable und direkte Anküpfungen zum künftigen Radschnellweg: beispielsweise in Meckelfeld über den Rehmendamm beziehungsweise im Umfeld der Bahnstation oder in Stelle über die zahlreichen bestehenden Bahndurchstiche. Eine besondere Herausforderung stellt Maschen dar, da beide Bahnkreuzungen in diesem Bereich entweder gesperrt (Decaturbrücke) oder sehr unattraktiv beziehungsweise unkomfortabel (Viehtrift) sind. Hierauf ist im weiteren Prozess ein besonderes Augenmerk zu legen, da Maschen ansonsten vom Radschnellweg abgeschnitten bliebe.

Im weiteren Verlauf zwischen Winsen und Lüneburg bestehen zahlreiche Anknüpfungspunkte in die umliegenden Ortschaften und Gemeinden wie Vögelsen oder Rottorf. Eine wichtige Erkenntnis aus den Diskussionen um die beste Führung des Radschnellwegs in diesem Abschnitt war, dass es diesen Orten an komfortablen und direkten Radverkehrsverbindungen etwa nach Winsen oder Lüneburg mangelt. Hier sind die Verantwortlichen auch in jenen Orten, die abseits der Vorzugsvariante liegen, aufgerufen, grundsätzliche Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur umzusetzen. Auch die Führung entlang von K46/K87 (ehemalige B4) sollte entsprechend ausgebaut werden.

Der bereits beschriebene Start-/ Endpunkt an der Hamburger Straße in Lüneburg bietet Anschlussmöglichkeiten in die verschiedenen Teilbereiche der Stadt.

5.5 Überblick über geplante Maßnahmen und vorgesehene Standards und Musterlösungen

Im Dachprojekt der Machbarkeitsstudien wurden Standards für Maßnahmen an Streckenabschnitten und Knotenpunkten sowie Beispiele für identifikationsstiftende Elemente erarbeitet, die die Planung der Radschnellwege erleichtern und zu einer möglichst großen Einheitlichkeit des Radschnellnetzes in der Metropolregion Hamburg beitragen sollen. Die Standards können bei den unterschiedlichen Raumstrukturen in der Metropolregion sowie für naturräumlich und stadträumlich sensible Bereiche differenziert werden. Die einzelnen Standards und identifikationsstiftenden Elemente werden in dem Gestaltungshandbuch dargestellt.

Die in den Querschnitten dargestellten Maßnahmenvorschläge folgen diesen Standards. In Tab. 5.7 ist dargestellt, welche Standards in ihrer jeweiligen Gesamtlänge im Korridor Lüneburg–Hamburg vorgesehen sind.

Nr.	Führungsform	Breite		RSW Lüneburg	
		Regel-standard	reduzierter Standard	km	Anteil in Prozent
1	Selbständig geführter Zweirichtungsradweg	≥ 4,00 m	≥ 3,00 m	12,9	24,4
2	Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg	≥ 4,00 m	≥ 3,00 m	9,7	20,0
3	Straßenbegleitender Einrichtungsradweg	≥ 3,00 m	≥ 2,50 m	0,3	0,5
4	Radfahrstreifen	≥ 3,00 m	≥ 2,50 m	4,5	9,0
7	Fahrradstraße	≥ 4,00 m	≥ 3,00 m/ ≥ 3,50 m	19,2	40,2
10	Mischverkehr	entsprechend Kfz-Verkehr		2,9	5,9

Tab. 5.7 **Einsatz von Führungsformen im Korridor Lüneburg–Hamburg**

Hieraus wird ersichtlich, dass die Umsetzung des Radschnellwegs neben dem in der öffentlichen Diskussion im Fokus stehenden Zweirichtungsradweg (selbständig oder straßenbegleitend) vor allem über die Führungsform Fahrradstraße realisiert werden soll. Diese bietet sich sowohl bei den zahlreichen außerorts gelegenen Straßen und Wegen an, die auch (größtenteils vereinzelt) vom Kfz-Verkehr genutzt werden, als auch bei innerörtlich beziehungsweise -städtisch verlaufenden Abschnitten durch Wohn- und Sammelstraßen, die für den Kfz-Verkehr eine untergeordnete Rolle spielen. Maßgeblich ist hierbei, dass die Fahrradstraßen in der Regel so gestaltet sein sollten, dass sie eine übermäßige Nutzung durch den Kfz-Verkehr erschweren und beispielsweise auch kein Fahrbahnrandparken zulassen, um ein störungsfreies Fortkommen für den Radverkehr zu gewährleisten. Eine Unterstützung durch Elemente wie modale Filter oder Einbahnstraßensysteme, die die Nutzung durch Durchgangsverkehre verhindern, sollen dabei standardmäßig geprüft werden.

Zweirichtungsradwege bieten sich insbesondere dort an, wo die Trasse anschließend abzweigt, um eine schnelle Durchfahrbarkeit von Knotenpunkten zu ermöglichen. Vermieden werden sollten dabei jedoch Abschnitte mit zahlreichen Einmündungen und Grundstückszufahrten, um Gefährdungen des Radverkehrs zu verhindern. Die sonstigen Führungsformen stellen eher seltene Ausnahmesituationen dar.

In dem Dachprojekt der Machbarkeitsstudien wurden des Weiteren Musterlösungen mit beispielhaften baulichen Anlagen und Markierungen erarbeitet, die bei Radschnellwegen häufig auftreten. Sie sollen die Planung der Radschnellwege erleichtern und mit dem Ziel einer möglichst großen Verständlichkeit und Akzeptanz auf allen Radschnellwegen in der Metropolregion einheitlich angewandt werden. Die einzelnen Musterlösungen sind im Gestaltungshandbuch enthalten.

In den Steckbriefen sind entsprechend Rückgriffe auf diese Musterlösungen genannt, sofern im jeweiligen Streckenabschnitt ihre Anwendung empfohlen wird. Konkret wurden drei Musterlösungen in die Streckenführungen integriert:

Wartepflichtige Querungsstelle innerorts (Musterlösung S4)

Da ein zentrales Ziel der Radschnellwegplanung die Vermeidung beziehungsweise Reduzierung der Wartezeiten für den Radverkehr darstellt, wurde diese Musterlösung (siehe Abb. 5.10) nur für Ausnahmefälle vorgesehen, namentlich an den Fokuspunkten Rehmendamm und Bardowick, während andere Querungsstellen aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsstärken entweder signalisiert (zum Beispiel Hamburger Straße in Lüneburg) oder planfrei mittels Brücken oder Unterführungen realisiert werden sollen (zum Beispiel König-Georg-Deich, Lüneburger Straße in Stelle). Grundsätzlich wurde versucht, Querungen von Kfz-Straßen weitgehend zu vermeiden.

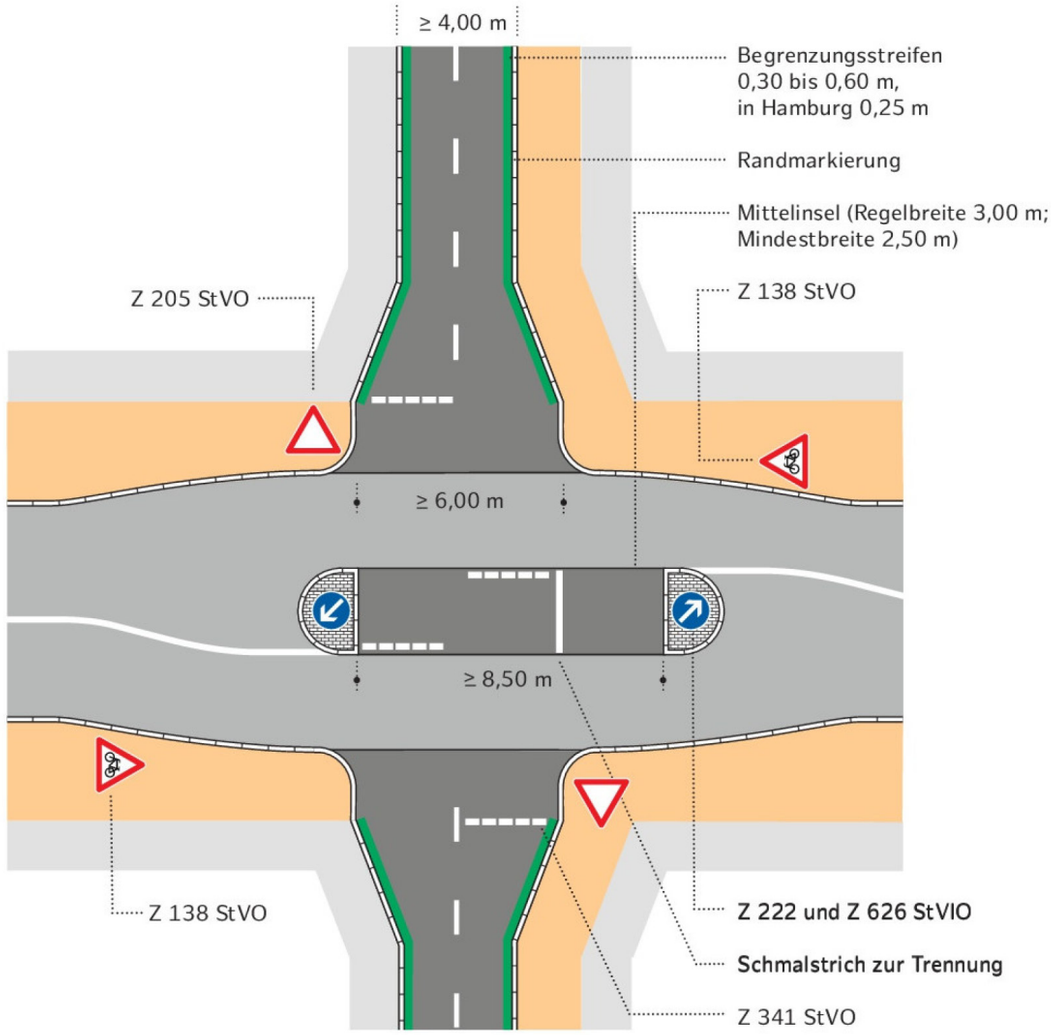


Abb. 5.10 **Schaubild Musterlösung S4 innerorts (Quelle: PGV-Alrutz)**

Fahrradstraße innerhalb von Tempo30-Zonen mit baulicher Bevorrechtigung (Musterlösung N1)

Der hohe Anteil von Fahrradstraßen als vorrangige Führungsform für den Radschnellweg bringt mit sich, dass diese Musterlösung in den Vorschlägen zur Umsetzung der Trasse sehr

häufig vorkommt. Dahinter steht die Überzeugung, dass eine Fahrradstraße insbesondere in Straßen mit wahrnehmbarem Kfz-Verkehr nur dann eine komfortable und sichere Durchfahrung für den Radverkehr ermöglicht, wenn sie bevorrechtigt verläuft und die Vorfahrtssituation durch Aufpflasterung der wartepflichtigen Einmündungen verdeutlicht wird. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Vorfahrtssituation im Zuge der Herstellung des Radschnellwegs geändert wird.

Aus der Musterlösung geht auch hervor, dass Fahrradstraßen in einer Breite hergestellt werden sollten, die ein Begegnen des Kfz-Verkehrs zwar grundsätzlich ermöglicht, gleichzeitig aber durch die geringen Abstände deutlich ausbremst. Zudem würde damit ein Parken am Fahrbahnrand unmöglich, wodurch eine zentrale Beeinträchtigung des Radverkehrs entfiele. Wie in der Musterlösung dargestellt, ist eine Anordnung des ruhenden Verkehrs grundsätzlich in baulich gefassten Parkständen vorgesehen, sofern ausreichend Platz vorhanden ist.

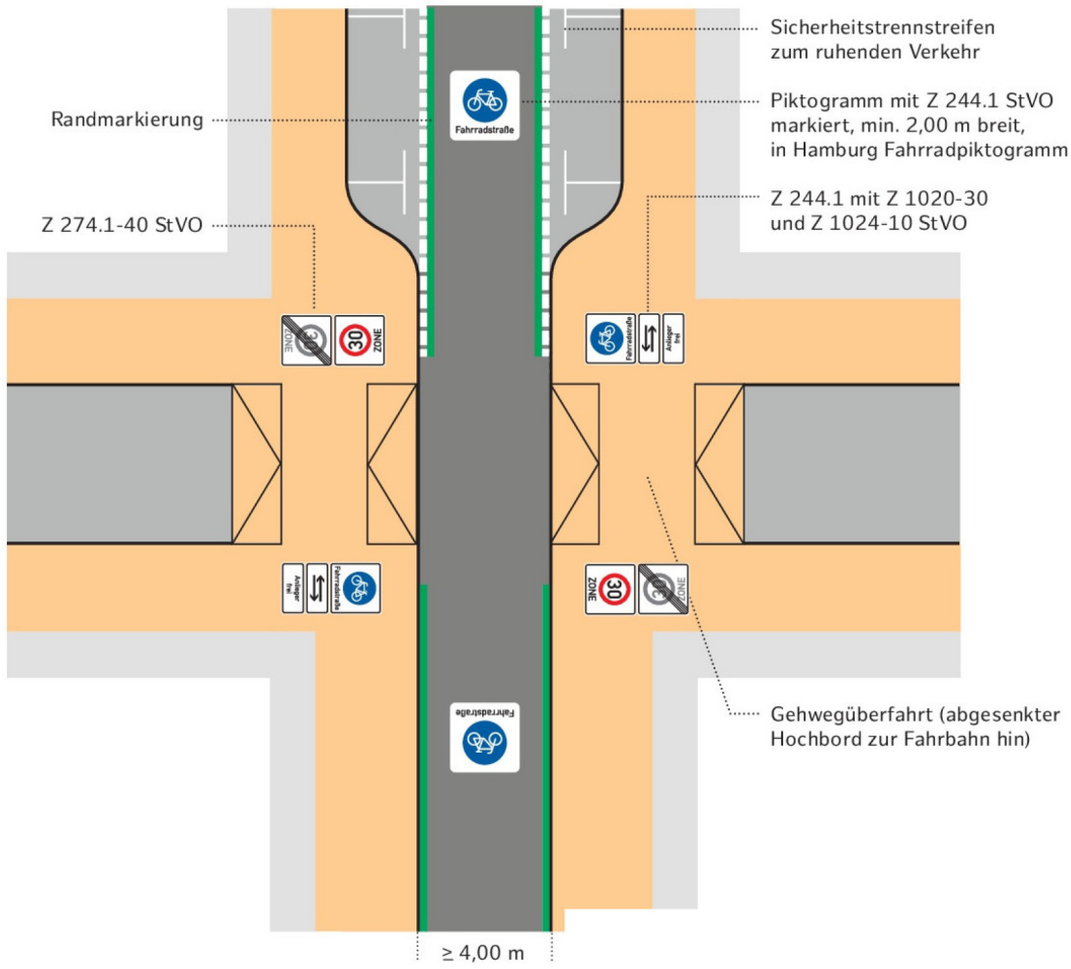


Abb. 5.11 **Schaubild Musterlösung N1 (Quelle: PGV-Alrutz)**

Bevorrechtigte abknickende Fahrradstraße innerorts (Musterlösung N4)

Auch diese Musterlösung (siehe Abb. 5.12) wird entlang der Strecke des Radschnellwegs häufig eingesetzt, da sie es ermöglicht, eine Änderung der Vorfahrtssituation zugunsten des Radverkehrs dort umzusetzen, wo der Radschnellweg in eine bisher bevorrechtigte Straße

einmündet. So wird dies beispielsweise bei der Ortsdurchfahrt Ochtmissen vorgeschlagen. Hierbei ist dann eine Aufpflasterung des künftig wartepflichtigen Knotenpunktarms von zentraler Bedeutung, um dem Kfz-Verkehr die geänderte Regelung bewusst zu machen.

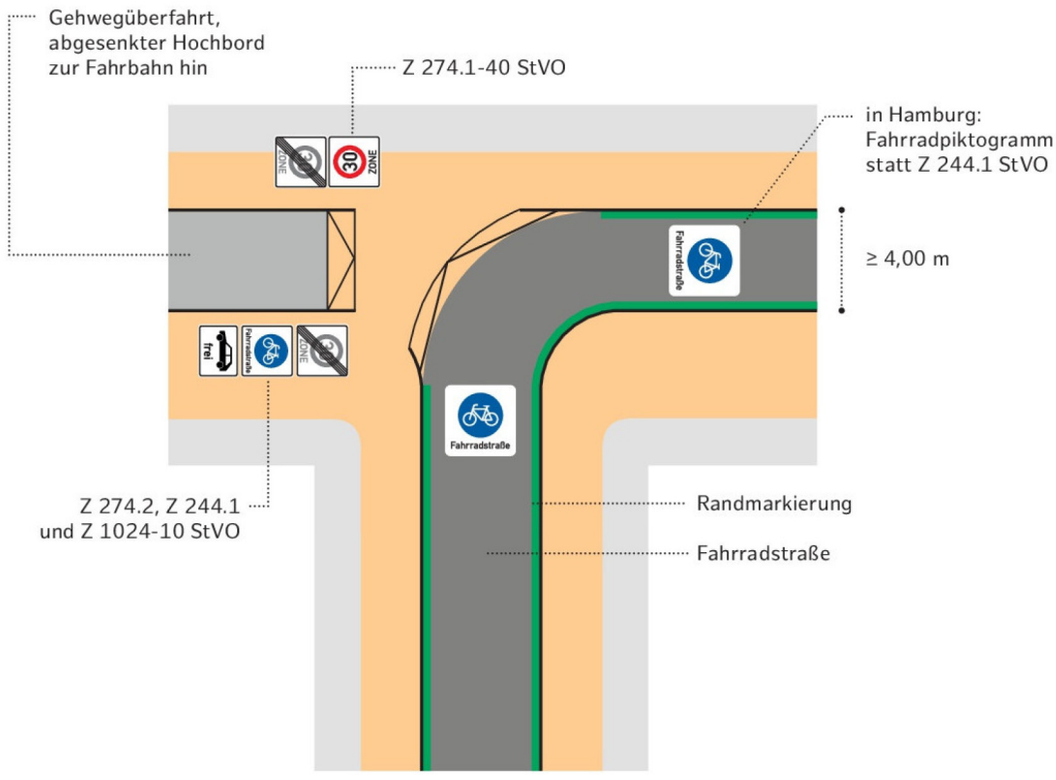


Abb. 5.12 **Schaubild Musterlösung N4 (Quelle: PGV-Alrutz)**

Neben den Musterlösungen ergab die Ausgestaltung der Trassenführung insbesondere ein häufig wiederkehrendes Element, nämlich den Übergang zwischen einer Fahrradstraße und einem (selbstständig geführten) Radweg, also zwischen Bereichen mit und ohne Kfz-Verkehr. Wenn der Radweg von der Bestandsstraße abknickt, sollte hier die Vorfahrtsberechtigung dahingehend geändert werden, dass der dritte Knotenpunktarm wartepflichtig wird (unterstützt auch durch eine Aufpflasterung zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und Abbremsung des Kfz-Verkehrs.

Auch beim Übergang von einem straßenbegleitenden Zweirichtungsradweg in eine Fahrradstraße (Beispiele Veddeler Damm/ Wilhelmsburger Platz, Hauland (Inselpark) oder Alte Lüneburger Straße in Stelle) ist eine spezifische Planung erforderlich, da der Wechsel in beide Richtungen mit Konflikten mit dem Kfz-Verkehr verbunden ist.

Dies gilt in erhöhtem Maße auch für die beiden Ortsdurchfahrten Radbruch und Bardowick, bei denen die sichere und komfortable Abwicklung des Radverkehrs trotz höherer Kfz-Verkehrsmengen zentrales Thema in den Diskussionen um die Vorzugsvariante zwischen Lüneburg und Winsen war. Da hier keine Fahrradstraße folgt, sondern die Radfahrenden die Fahrbahn im Mischverkehr nutzen, ist von einer geringeren Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme der Autofahrenden auszugehen. Um diesen an den Konfliktstellen mit geringerer Geschwindigkeit und erhöhter Aufmerksamkeit ankommen zu lassen, wird die Einengung des Verknüpfungsbereichs

sowie eine bauliche Barriere vorgeschlagen, die den Radfahrenden einen weitgehend konfliktfreien Wechsel auf die Fahrbahn ermöglicht (siehe Abb. 5.13).

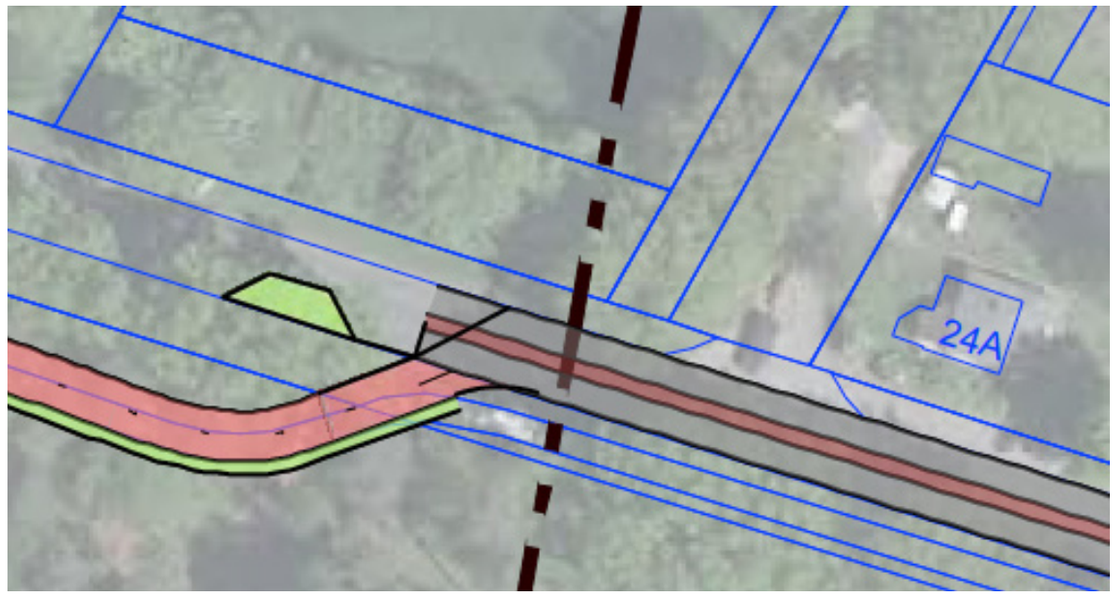


Abb. 5.13 **Umsetzungvorschlag Übergang Zweirichtungsradweg/Mischverkehr (Bsp. Gestaltungsvorschlag am Ortseingang Radbruch) (Quelle: Royal Haskoning DHV)**

Ingenieurbauwerke und Neubauabschnitte

Ein wesentliches Unterscheidungsmerkmal von Radschnellwegen im Vergleich zu anderen Elementen der Radverkehrsinfrastruktur ist die Schaffung neuer Verbindungen und Überwindung bestehender Hindernisse durch Lückenschlüsse.

Hierzu werden auch im Korridor Lüneburg–Hamburg Ingenieurbauwerke als erforderlich beziehungsweise zur weiteren Prüfung vorgeschlagen sowie Neubaustrecken in den Trassenverlauf eingeplant, wie sie in Abb. 5.14 dargestellt sind.

Neubaustrecken umfassen dabei all jene Abschnitte, die eine neue Verbindung in das Straßen- und Wegenetz einfügen, an dessen Stelle vorher maximal ein Trampelpfad vorzufinden war. Aus der Übersicht wird deutlich, dass der Radschnellweg Lüneburg–Hamburg überwiegend nicht aus diesen Elementen besteht. Dahinter steht der Grundansatz, den Anspruch bezüglich dieses Radverkehrselements auch immer im Rahmen des Erforderlichen zu sehen und einen behutsamen Umgang mit den Ressourcen Natur und Kosten zu verfolgen.

Zudem fällt auf, dass außerhalb Hamburgs nur wenige Bereiche betroffen sind oder entsprechende Ausbauerfordernisse aufweisen. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass der Radschnellweg auf ein weitgehend gut geeignetes Bestandsstraßennetz trifft und besondere Lösungen zur Konfliktentschärfung nicht erforderlich sind. Dort, wo es möglicherweise problematisch wird, nämlich innerorts, ist dann wiederum nicht ausreichend Fläche für Neubautrassen oder Ingenieurbauwerke vorhanden.

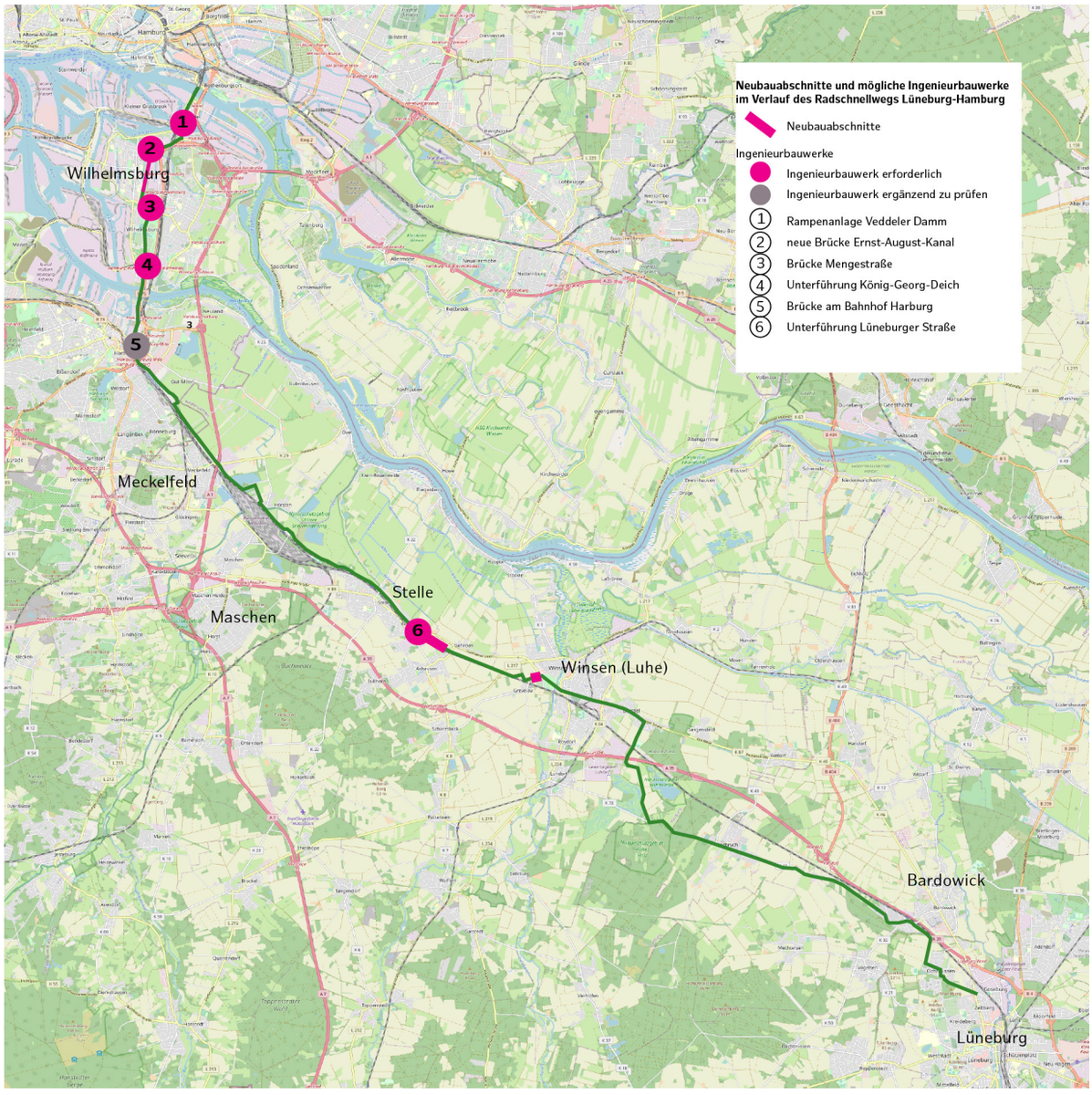


Abb. 5.14 Vorgeschlagene Ingenieurbauwerke und Neubauabschnitte entlang des Korridors Lüneburg–Hamburg (Quelle: ARGUS/RHDHV/Copenhagenize, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Realisierung des Radschnellwegestandards

Es wird im weiteren Verfahren auch darum gehen, ob die geplanten Maßnahmen zur Umsetzung des Radschnellweges Lüneburg–Hamburg über Fördermittel auf Landes- oder Bundesebene finanziert werden können, da die aufzurufenden Kosten von den Kommunen nicht alleine gestemmt werden können. Die Bundesförderung setzt dabei Kriterien an, die sich an den Richtlinien für Radschnellwege[3] orientieren und das Erreichen des anvisierten Standards (zumindest zu einem bestimmten Anteil) zur Voraussetzung für eine Förderfähigkeit machen.

3 *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2014): Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen.*

Daher stellt die Übersicht über die Erreichung des Radschnellwegstandards eine wesentliche Information dar. Abb. 5.15 zeigt diese für den gesamten Korridor, die entsprechenden Streckenlängen in Kilometern sind in Tab. 5.8 angegeben.

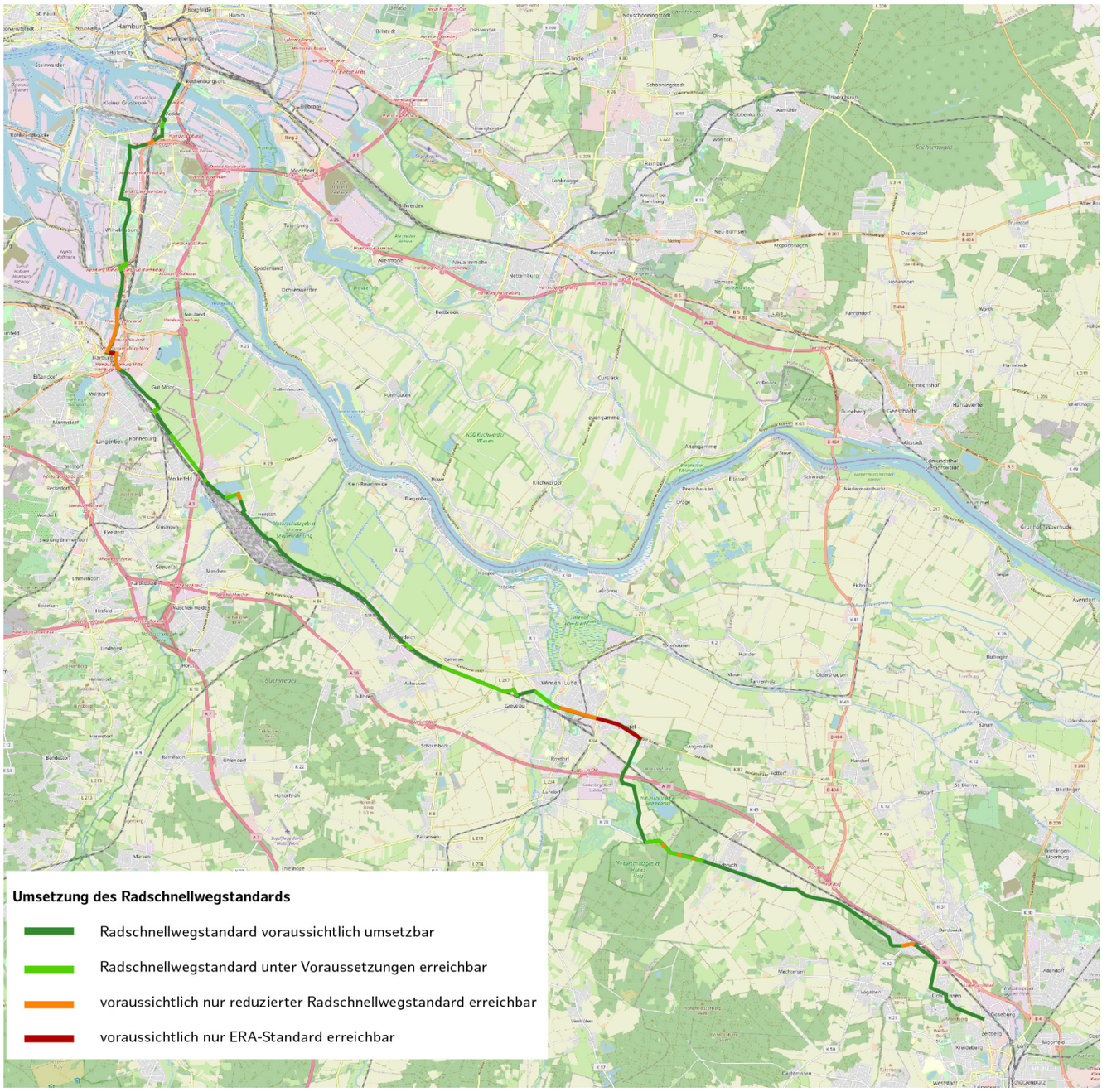


Abb. 5.15 Realisierung des Radschnellwegestandards im Korridor Lüneburg–Hamburg (Quelle: ARGUS/RHDHV/ Copenhagenize, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Streckenlängen	RSW voraussichtlich umsetzbar	RSW unter Voraussetzungen	voraussichtlich reduzierter RSW	voraussichtl. nur ERA-Standard
Abschnitte im LK Lüneburg	10.510 m		540 m	
Abschnitte im LK Harburg	13.815 m	8.300 m	1.770 m	1.435 m
Abschnitte in Hamburg	9.470 m	700 m	2.260 m	330 m
gesamter Korridor	34.065 m	9.000 m	4.570 m	1.765 m

Tab. 5.8 **Umsetzung des Radschnellwegstandards im Korridor Lüneburg–Hamburg**

In der Summe ergeben sich im Bereich der Landkreise Lüneburg und Harburg rund 32,50 Kilometer, für die von einer Erreichung des Radschnellwegstandards zumindest unter (noch zu erfüllenden) Voraussetzungen ausgegangen werden kann. Dies entspricht einem Anteil von knapp 90 %. Würden nur die Abschnitte im Radschnellwegstandard realisiert, wo dies nach den bisherigen Einschätzungen ohne größere Probleme machbar wäre, so wären bereits über zwei Drittel der Gesamtstrecke im geforderten Standard erreicht.

Im Hamburger Bereich liegt der Anteil der beiden ersten Kategorien bei rund 75 %. Positiv hervorzuheben ist, dass hier mit einer Ausnahme alle Abschnitte in die erste Kategorie fallen und somit davon auszugehen ist, dass sich der Radschnellwegstandard auch tatsächlich erreichen lässt. Der vergleichsweise hohe Anteil von Abschnitten, für die nur der reduzierte Standard angenommen werden kann, ist hauptsächlich auf den Bereich um den Bahnhof Harburg zurückzuführen, wo der Radschnellweg auf der Trasse der im Ausbau befindlichen Veloroute 11 (Hannoversche Straße) verläuft.

Über den gesamten Korridor liegt der Anteil der ersten beiden Kategorien bei rund 87 %.

Fahrzeitberechnung

Für die Nutzenden eines Radschnellwegs stellt neben dem Komfort und der Attraktivität dieses neuen Elements der Radverkehrsinfrastruktur insbesondere der Fahrzeitgewinn einen zentralen Faktor dar. Daher wurde im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung auch eine überschlägige Berechnung der erreichbaren Fahrzeitgewinne durchgeführt.

Dazu wurde gemäß der Standards für Radschnellverbindungen aus dem Dachprojekt von einer befahrbaren Geschwindigkeit von 25 km/h ausgegangen. Zu der daraus resultierenden Fahrzeit wurden, abgeleitet aus den Vorgaben in den Standards und den Musterlösungen, für Knotenpunkte entlang der Strecke Zeitverluste hinzugerechnet. Dabei wurden zwei Kategorien von Verlustzeiten unterschieden:

- signalisiert: signalisierte Querungen für Radfahrende oder signalisierte Knotenpunkte wurden mit 25 Sekunden Verlustzeit veranschlagt.
- unsignalisiert: für den Radverkehr wartepflichtige Querungsstellen oder Kreuzungsbereiche wurden mit 15 Sekunden Verlustzeit veranschlagt.

Abb. 5.16 zeigt die angenommene Verteilung dieser beiden Kategorien entlang des Radschnellwegs Lüneburg–Hamburg. Daraus lässt sich eine Gesamtverlustzeit errechnen, die zu der ermittelten theoretisch möglichen Fahrzeit mit 25 km/h ohne Anhalten hinzugerechnet wird, um eine Gesamtfahrzeit für den künftigen Radschnellweg zu erhalten. In Tab. 5.9 ist das Ergebnis dieser Berechnung für die gesamte Strecke sowie für die Teilstrecken Lüneburg–Winsen und Winsen–Hamburg[4] mit je einem Vergleichswert für die Bestandssituation dargestellt.[5]



Abb. 5.16 Verlustzeiten entlang des Radschnellwegs im Korridor Lüneburg–Hamburg (Quelle: ARGUS/RHDHV/Copenhagenize, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Strecke	errechnete Fahrzeit ohne Verlustzeiten	Verlustzeiten durch Knotenpunkte	errechnete Gesamtfahrzeit	heutige Fahrzeit
Lüneburg–Hamburg	1:59 Std.	4:45 Minuten	2:03 Std.	2:57 Std.
Lüneburg–Winsen	0:48 Std.	1:45 Minuten	0:49 Std.	1:18 Std.
Winsen–Hamburg	1:11 Std.	3:00 Minuten	1:14 Std.	1:39 Std.

Tab. 5.9 Berechnung künftiger Fahrzeiten für den Radschnellweg Lüneburg–Hamburg

4 Für Hamburg wurde die Freihafenelbbrücke als Start-/Zielort des Radschnellwegs angenommen, für Winsen der Knotenpunkt Bahnhofstraße/Lüneburger Straße als Referenz für die Stadtmitte

5 Fahrzeit auf der heutigen schnellsten Verbindung zwischen Start- und Zielort des Korridors, beispielhaft berechnet über den Fahrrad-Routenplaner Komoot (www.komoot.de)

Es zeigt sich, dass Radfahrende auf dem Radschnellweg die heutige Fahrzeit zwischen Lüneburg und Hamburg um rund ein Drittel reduzieren könnten: einer derzeitigen Fahrzeit von knapp 3 Stunden stünde eine künftige Fahrzeit von gut 2 Stunden gegenüber. Von Winsen nach Lüneburg wären rund 50 Minuten Fahrzeit zu erreichen, von Winsen nach Hamburg rund eine Stunde und 15 Minuten.

5.6 Umsetzungskonzept

An die hier beschriebene Machbarkeitsuntersuchung schließen sich noch einige Schritte an, ehe der Radschnellweg Lüneburg–Hamburg in der gebauten Realität sichtbar wird. Dazu bedarf es eines Umsetzungskonzepts, das die verschiedenen Schritte verzahnt und in einen sinnvollen Zusammenhang setzt.

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Trasse des Radschnellwegs ist dabei grundsätzlich zweigleisig zu betreiben: einerseits werden die Belange und Anforderungen des Radschnellwegs in bestehende (Über-)Planungen entlang der Strecke eingebracht und dadurch – gegebenenfalls auch mit finanzieller Beteiligung des Radschnellwegsprojekts – umgesetzt. Der Einfluss auf den Zeitpunkt der Planung und Umsetzung ist dabei begrenzt. Zweitens werden proaktiv Abschnitte in die Detailplanung und Umsetzung gebracht, bei denen absehbar keine Überplanungen angegangen werden.

Hierzu ist zunächst die Frage der Trägerschaft und der Finanzierung zu klären. Die heutige Situation ist geprägt von einer Vielzahl betroffener Straßenbaulastträger. Die möglichen Rechtsrahmen für die Umsetzung sind Bestandteil der Betrachtungen im Gesamtprojekt.

Für die Realisierung des Radschnellnetzes in der Metropolregion Hamburg kommen nach dem Abstimmungsstand im März 2021 vorraussichtlich zwei Trägermodelle in Betracht:

- Eine Umsetzung kann zum einen durch die jeweiligen Baulastträger erfolgen (Modell „Baulastträgerschaft“). Das wären je nach Straßenzuordnung die Kommune, das Land oder der Bund.
- Grundsätzlich möglich ist auch, dass ein „Vorhabenträger“ für einzelne oder auch für mehrere Radschnellwege die konkretisierenden Planungen bis zur Genehmigungsplanung und das Einwerben von Fördermitteln übernimmt. Das Rechtsverfahren (wie etwa Planfeststellungs- oder Bebauungsplanverfahren) wird durch die Baulastträger durchgeführt. Für die weiteren Realisierungsschritte kommen grundsätzlich zwei Untervarianten in Betracht: Den Bau und den Betrieb übernehmen in einer ersten Untervariante die Baulastträger. Möglich ist aber auch, dass die Baulastträger mit einem Vorhabenträger eine Übernahme des Baus und gegebenenfalls auch des Betriebs einer oder mehrerer Radschnellwege vereinbaren.

In Hamburg soll die Realisierungsträgerschaft über das fortgeschriebene Bündnis für den Rad- und Fußverkehr festgelegt werden. Ziel ist eine Orientierung an den sachlich-örtlichen Zuständigkeiten (zum Beispiel: Bezirksämter zuständig für bezirkliche Straßen und Wege, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer zuständig für Hauptverkehrsstraßen). Sind Flächen Dritter betroffen, wird empfohlen, dass die jeweils örtlich zuständige Stelle (vor allem das jeweilige Bezirksamt) die Federführung bei der Realisierung übernimmt. Die konkreten Maßnahmen werden zwischen Realisierungsträgern und BVM abgestimmt, um dann in die jährlichen Vereinbarungen zum Bündnis aufgenommen zu werden.

Die Finanzierung ist zu sichern. Neben eigenen Haushaltsmitteln sollen bestmöglich auch Fördermittel (vor allem aus dem Bund) eingeworben werden.

Der nächste Schritt ist der zügige Einstieg in die Detailplanung in einzelnen Abschnitten. Hierbei ist zunächst eine Priorisierung vorzunehmen. Diese sollte sich auf zwei Situationstypen fokussieren: erstens Abschnitte, die bereits heute den Radschnellwegstandard erfüllen und eine ausreichende Qualität für den Radverkehr aufweisen, somit mit einer kurzen Planungs- und Realisierungsphase auch kurzfristig umsetzbar sind. Die Bestandsstraßen entlang der Bahnstrecke zwischen Harburg und Winsen sind dafür ebenso ein Beispiel wie das Wegenetz zwischen Bardowick und Lüneburg.

Der zweite Situationstyp beträfe Abschnitte, deren (in der Regel aufwändige und komplizierte) Umsetzung zu einer besonderen Verbesserung des Trassenverlaufs beziehungsweise der Erschließungswirkung des Radschnellwegs führt. Hier ist insbesondere die geplante Unterführung unter der Lüneburger Straße in Stelle zu nennen, da sie die bestehenden erheblichen Umwege und unattraktiven Wege für die Radfahrenden schlagartig reduzieren würde.

Für die Umsetzung insgesamt bietet sich ein abschnittsweises Vorgehen an. Hierbei sollte sinnvollerweise mit einem Abschnitt begonnen werden, der nach Fertigstellung bereits die zugedachte Funktion eines Radschnellwegs sicht- und erlebbar übernimmt und somit in seiner anfänglichen Betriebsphase als motivierendes Anschauungsobjekt für folgende Teilabschnitte dienen kann.

Nach Abschluss des Leitprojekts „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege“ (2018-2021) plant die Metropolregion Hamburg, den Einstieg in Planung und Bau vor Ort mit einem Anschlussprojekt zu begleiten. Das ist wichtig, um das während der Projektlaufzeit aufgebaute Expertennetzwerk weiter zu pflegen, den Erfahrungsaustausch zwischen den Projektpartnern zu vertiefen und eine gemeinsame und starke Kommunikation nach außen und in die Verwaltungen hinein aufrechtzuerhalten. Dadurch, dass die Kooperation über Landes- und Verwaltungsgrenzen hinweg fortgesetzt wird, können auch Arbeitsschritte gebündelt und Synergieeffekte genutzt werden.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.1 Korridore für Machbarkeitsstudien zum Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg 8
Abb. 1.2 Aufbau des Leitprojekts „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege“ 9
Abb. 2.1 Logo Radschnellnetz 12
Abb. 2.2 Visualisierung eines Radschnellwegs im ländlichen Raum 13
Abb. 3.1 Raumstruktur im Korridor Lüneburg–Hamburg 15
Abb. 3.2 Ablaufschema Machbarkeitsuntersuchung 17
Abb. 3.3 Gemeinsame Befahrungen 18
Abb. 3.4 Zusammenfassung der Beiträge aus der Online-Beteiligung 19
Abb. 3.5 Impressionen aus dem Bürgerworkshop in Harburg am 6.9.2019 20
Abb. 4.1 Grobvarianten für den Verlauf des Radschnellwegs Lüneburg–Hamburg 22
Abb. 4.2 Bewertungskriterien zum Variantenvergleich 23
Abb. 4.3 Varianten zur abschließenden Bewertung im Abschnitt Elbinsel 24
Abb. 4.4 Varianten zur abschließenden Bewertung im Abschnitt Harburg 25
Abb. 4.5 Final bewertete A-Variante in den Abschnitten Harburg-Meckelfeld und Meckelfeld-Stelle 27
Abb. 4.6 Final bewertete Varianten im Abschnitt Stelle-Winsen 28
Abb. 5.1 Steckbriefe und Fokuspunkte entlang des Radschnellwegs Lüneburg–Hamburg (Nordteil) 35
Abb. 5.2 Mögliche Optimierungsvarianten im Bereich Walter-Dudek-Brücke/Hannoversche Straße 38
Abb. 5.3 Visualisierung der vorgeschlagenen Unterführung am Fokuspunkt Lüneburger Straße in Stelle 42
Abb. 5.4 Steckbriefe und Fokuspunkte entlang des Radschnellwegs Lüneburg–Hamburg (Südteil) 43
Abb. 5.5 Visualisierung der Umsetzung des Radschnellwegs in der Lüneburger Straße in Winsen 45
Abb. 5.6 Visualisierung der Umsetzung des Radschnellwegs an der Einmündung Radbrucher Weg in den Vögelser Weg in Bardowick 46
Abb. 5.7 Varianten der Radschnellwegführung durch Lüneburg-Ochtmissen 48
Abb. 5.8 Mögliche Varianten zur Führung des Radschnellwegs durch Winsen 49
Abb. 5.9 Wichtige Anschlusspunkte entlang des Radschnellwegs Lüneburg–Hamburg 50
Abb. 5.10 Schaubild Musterlösung S4 innerorts 53
Abb. 5.11 Schaubild Musterlösung N1 54
Abb. 5.12 Schaubild Musterlösung N4 55
Abb. 5.13 Umsetzungvorschlag Übergang Zweirichtungsradweg/Mischverkehr 56
Abb. 5.14 Realisierung des Radschnellwegestandards im Korridor Lüneburg–Hamburg 58
Abb. 5.15 Verlustzeiten entlang des Radschnellwegs im Korridor Lüneburg–Hamburg 60

Tabellenverzeichnis

Tab. 5.1	Steckbriefe und Fokuspunkte im Abschnitt Elbinsel Wilhelmsburg	36
Tab. 5.2	Steckbriefe und Fokuspunkte im Abschnitt Harburg	37
Tab. 5.3	Steckbriefe und Fokuspunkte im Abschnitt Harburg–Meckelfeld	39
Tab. 5.4	Steckbriefe und Fokuspunkte im Abschnitt Meckelfeld–Stelle	40
Tab. 5.5	Steckbriefe und Fokuspunkte im Abschnitt Stelle–Winsen	41
Tab. 5.6	Steckbriefe und Fokuspunkte im Abschnitt Winsen–Lüneburg	44
Tab. 5.7	Einsatz von Führungsformen im Korridor Lüneburg–Hamburg	52
Tab. 5.8	Umsetzung des Radschnellwegstandards im Korridor Lüneburg–Hamburg	59
Tab. 5.9	Berechnung künftiger Fahrzeiten für den Radschnellweg Lüneburg–Hamburg	60

Anhang 1: Streckensteckbriefe

Auf den folgenden Seiten sind die Streckensteckbriefe für den Korridor Lüneburg–Hamburg dargestellt, die als Ergebnis der ersten Phase der groben Trassenfindung die verschiedenen in die finale Bewertung eingegangenen Varianten des Trassenverlaufs sowie die finale Bewertung je Abschnitt enthalten. Eine Kartendarstellung und Fotos von verschiedenen Stellen der Trasse komplettieren diese Steckbriefe.

Folgende Abschnitte wurden hierbei unterschieden:

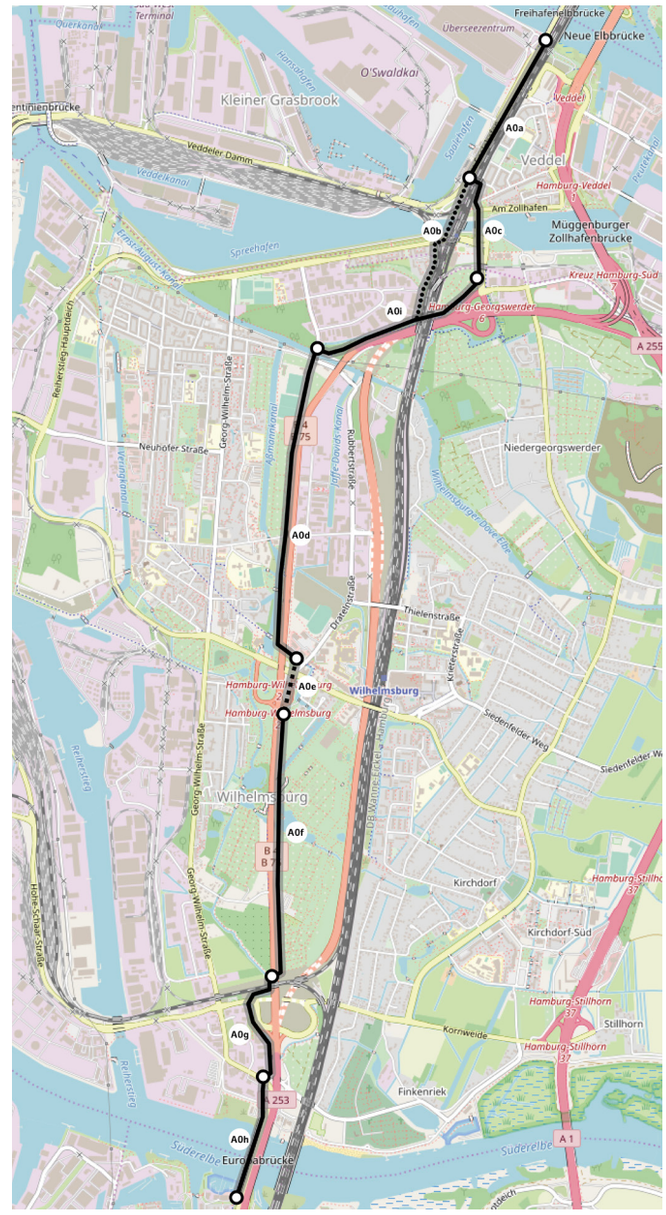
- Elbinsel Wilhelmsburg
- Harburg
- Harburg–Meckelfeld
- Meckelfeld–Stelle
- Stelle–Winsen
- Winsen–Lüneburg

Urheberrechtshinweis:

- Fotos: ARGUS Stadt und Verkehr
- Karten und Layout der Tabellen: Copenhagenize Design Co.

Abschnitt 1: Elbinsel Wilhelmsburg

A-Variante



Routenverlauf

Alternativroute

im Bestand nicht vorhanden

Abschnittsgrenzen

Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knoten-punkte
A0a	Am Moldauhafen - Am Saalehafen	kombinierter Geh-/Radweg	0
A0c	Veddeler Damm - Am Gleise - Wilhelmsburger Platz - Wilhelmsburger Brücke - Veddeler Straße	Radverkehr im Mischverkehr - kombnierter Geh-/Radweg	2
A0i	Honartsdeicher Weg	Fahrradstraße	1
A0d	Loop - Gert-Schwämmle-Weg	Fahrradstraße, selbstständig geführter Geh-/Radweg	1
A0e	Querung Mengestraße	(keine direkte Verbindung im Bestand)	0
A0f	Hauland	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A0g	[Verbindungsweg zwischen Hauland und König-Georg-Deich]	selbstständig geführter Geh-/Radweg	1
A0h	Alte Harburger Elbbrücke	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn - selbstständig geführter Geh-/Radweg	2


A0f


A0i

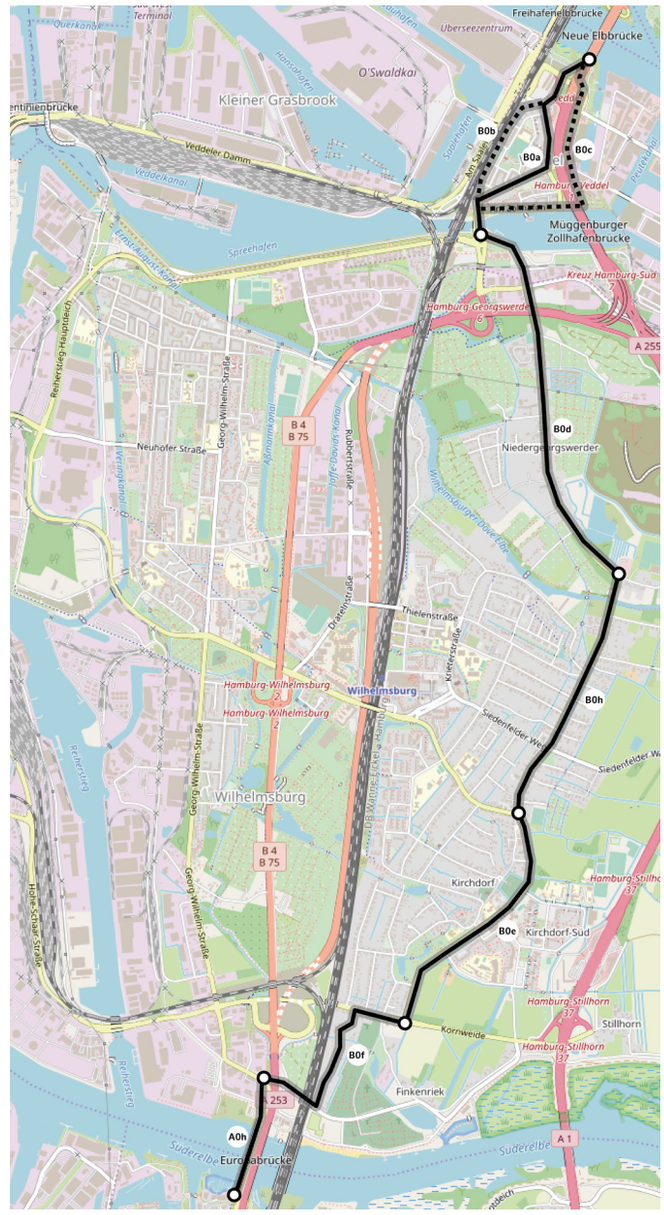

A0g


A0h

Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)
Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Neubau Zweirichtungsradweg	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	auf Brücke	Fahrradstraße oder straßenbegleitender Radweg	neue Verbindung entlang der Bahnstrecke (neue Brücke über Müggenburger Durchfahrt) (A0b)
Fußverkehr	Unterführung	Fahrradstraße	
Fußverkehr	Nein	Fahrradstraße	
keine (Brücke)	Nein	neues Brückenbauwerk	
(querender) Fußverkehr im Inselpark	ggf. an den Brücken	Fahrradstraße	
Fußverkehr	ggf. Unterführungen	Ausbau des Radweges, ggf. Trennung von Fußverkehr	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr	Nein	Fahrradstraße	

Abschnitt 1: Elbinsel Wilhelmsburg

B-Variante



Routenverlauf

Alternativroute

im Bestand nicht vorhanden

Abschnittsgrenzen

Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knoten-punkte
B0a	Veddeler Brückenstraße - Veddeler Elbdeich - Sieldeich - Veddeler Brückenstraße - Wilhelms-burger Platz - Wilhelmsburger Brücke	straßenbegleitender Geh-/Radweg, Radver-kehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	2
B0d	[Weg durch Ballinpark] - Veddeler Bogen - Niedergeorgswerder Deich	selbständig geführter Geh-/Radweg, Radver-kehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn, straßenbegleitender Geh-/Radweg	2
B0h	Kirchdorfer Straße	straßenbegleitender kombinierter Geh-/ Radweg	1
B0e	Otto-Brenner-Straße	straßenbegleitender Radweg	1
B0f	Kornweide - Katenweg - König-Georg-Deich	straßenbegleitender Radweg, Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	2
A0h	Alte Harburger Elbbrücke	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn - selbstständig geführter Geh-/Radweg	2









Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)
Kfz-Verkehr, Fußverkehr	Nein	Fahrradstraße, straßenbegleitender Radweg	1) Passierzettel - Am Gleise (Bob) 2) Neuhäuser Damm - [Verbindungsweg] - Am Zollhafen (B0c)
Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Fahrradstraße oder straßenbegleitender Radweg	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	straßenbegleitender Radweg	
ruhender Verkehr, Fußverkehr	Nein	Ausbau Radweg, ggf. auf ehem. Kfz-Fahrstreifen	
Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Ausbau Radweg, Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr	Nein	Fahrradstraße	

Abschnitt 1: Elbinsel Wilhelmsburg

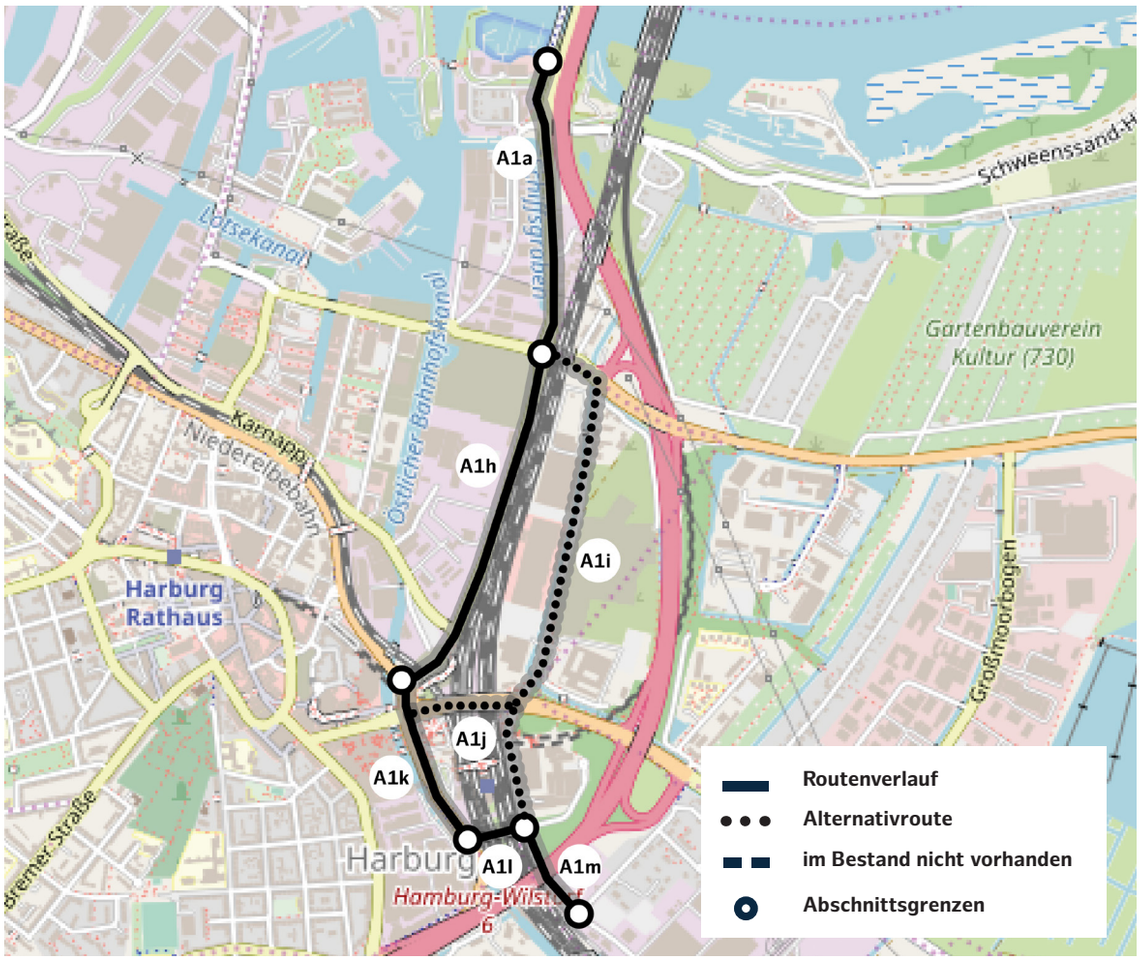
Bewertungstabelle

	A-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	0
	tw. fehlende Flächenverfügbarkeit, Flächenansprüche Fuß-/Kfz-Verkehr
Konfliktvermeidung (Nutzung)	0
	(querender) Fußverkehr (v.a. Inselpark), Querungsstellen mit Kfz-Verkehr, Bahnhofsumfeld Veddel
Attraktive Strecke	+
	sehr direkte Führung Gesamtlänge: 7,4 km
Baulicher Aufwand	+
	Realisierung von Neubauvorhaben im Zuge städtebaulicher Entwicklungen
Erschließungsfunktion	++
	verbindet die wichtigsten Zentren (Wilhelmsburg, Veddel)
Haltestellen des ÖPNV	+
	direkte Anbindung S-Bahn Veddel, Nähe S-Bahn Wilhelmsburg
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	+
	weitgehend vorhandenes Straßen-/Wegenetz bzw. Einbettung in städtebauliche Entwicklungen
Realisierungsaufwand	+
	Grunderwerb ggf. erforderlich
Umgebungsqualität	+
	überwiegend abseits von Hauptverkehrsstraßen
Gesamtbewertung	**+**

	B-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	-
	fehlende Flächenverfügbarkeit entlang der Hauptverkehrsstraßen (v.a. Kirchdorfer Straße, Niedergeorgswerder Deich)
Konfliktvermeidung (Nutzung)	-
	Fußverkehr, Kfz-Verkehr
Attraktive Strecke	0
	umwegige Führung, mehrere 90°-Kurven Gesamtlänge: 8,4 km
Baulicher Aufwand	+
	keine Ingenieurbauwerke, weitgehend vorhandene Strukturen
Erschließungsfunktion	0
	erschließt Kirchdorf, verläuft abseits des Zentrums Wilhelmsburg
Haltestellen des ÖPNV	0
	keine direkte Verbindung entlang der Bahnstrecke
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	0
	fehlende Möglichkeiten entlang der Hauptverkehrsstraßen
Realisierungsaufwand	0
	tw. Grunderwerb erforderlich
Umgebungsqualität	-
	größtenteils entlang Hauptverkehrsstraßen
Gesamtbewertung	**-**

Abschnitt 2: Harburg

A-Variante



Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knoten-punkte
A1a	[Weg zur Alten Harburger Elbbrücke] - Hannoversche Straße (bis Neuländer Straße)	selbstständig geführter Geh-/ Radweg, straßenbegleitender Radweg	2
A1h	Hannoversche Straße (zwischen Neuländer und Buxtehuder Straße)	Radfahrstreifen (teilweise geschützt)	2
A1k	Hannoversche Straße (zwischen Buxtehuder Brücke und Schlachthofbrücke)	straßenbegleitender Radweg	2
A1l	Schlachthofbrücke	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
A1m	Hörstener Straße	straßenbegleitender kombinierter Geh-/Radweg (Zweirichtung)	0





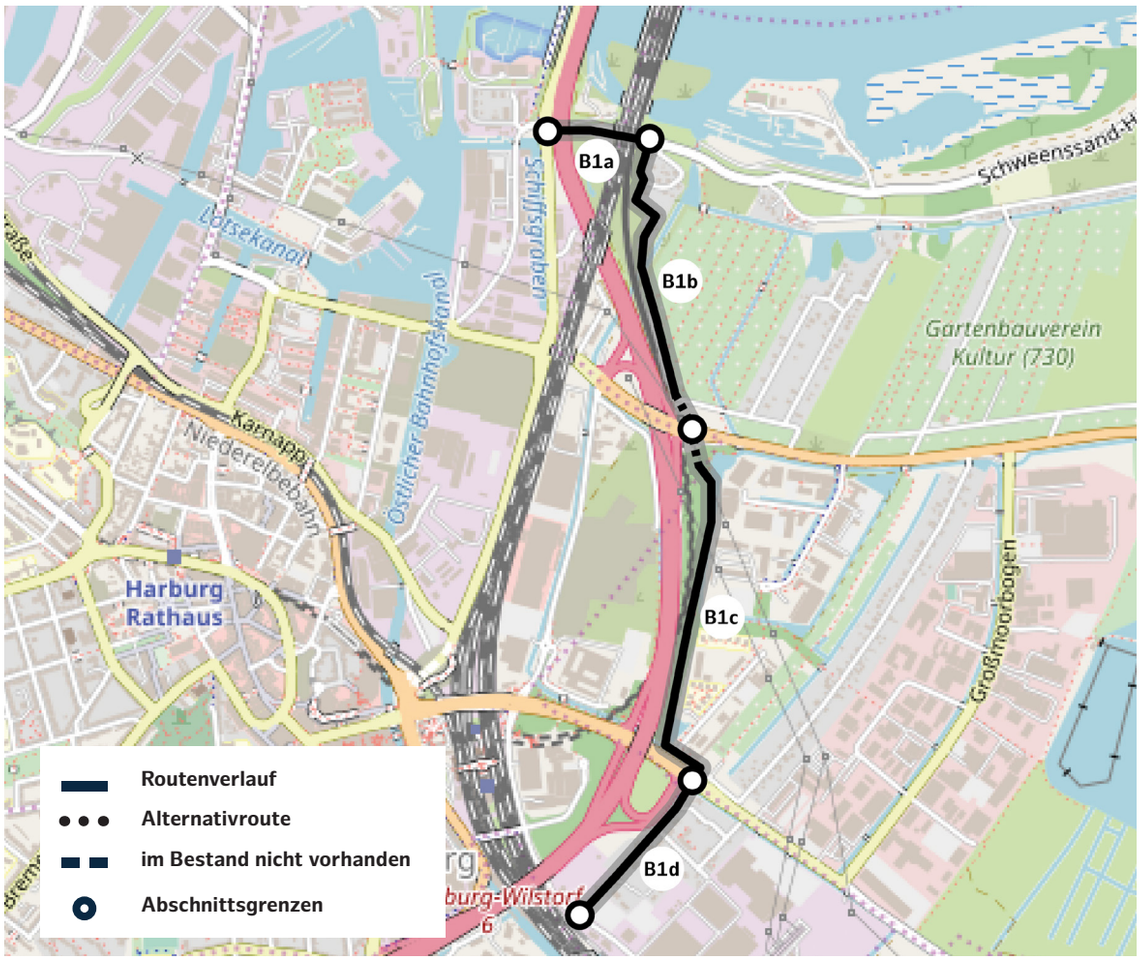




Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)
Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Schutzstreifen/Radfahrstreifen	
Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	bereits hergestellt (Veloroute)	Neuländer Straße - Schlachthofstraße - Hörstener Straße (A1i) bzw. Walter-Dudek-Brücke - Hörstener Straße (A1j)
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Busverkehr, Flächenverfügbarkeit	ja	straßenbegleitender Radweg	
Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Fahrradstraße	
Fußverkehr, Kfz-Verkehr (Schwerverkehr!)	Nein	Ausbau Radweg, Trennung von Fußverkehr	

Abschnitt 2: Harburg

B-Variante



Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte
B1a	Neuländer Hauptdeich	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B1b	[Weg durch die Kleingartenanlage] - Werrastieg	Fuß-/Radweg, Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B1c	[Weg durch die Grünfläche südlich Neuländer Straße] - Communionsweg - Lewenwerder	Fuß-/Radweg (teilweise nur Trampelpfad), Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B1d	Wetternstraße	Radverkehr im Mischverkehr auf Fahrbahn	1


B1a


B1b


B1c


B1d

Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)
Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit, Fußverkehr	mindestens in der Unterführung	Neuanlage straßenbegleitender Radweg	
Flächenverfügbarkeit, Fußverkehr in Kleingartenanlage	ggf.	Verbreiterung Radweg, Trennung von Fußverkehr / Fahrradstraße	
Natur/Landschaft, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Neuanlage selbständig geführter Radweg / Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße	

Abschnitt 2: Harburg

Bewertungstabelle

	A-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	0
	teilweise fehlende Flächenverfügbarkeit entlang der vorhandenen Straßen, Konflikte mit Ansprüchen Fuß- und Kfz-Verkehr
Konfliktvermeidung (Nutzung)	0
	Fuß- und Kfz-Verkehr, Bahnhofsumfeld
Attraktive Strecke	+
	geringe Umwege im Umfeld des Bahnhofs Gesamtlänge: 2,5 km
Baulicher Aufwand	+
	wenig Neubau, ausgebaute Strecke entlang Hannoversche Straße (Veloroute)
Erschließungsfunktion	+
	erschließt Zentrum und Bahnhof Harburg
Haltestellen des ÖPNV	+
	schließt den Bahnhof Harburg unmittelbar an
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	+
	weitgehend vorhandenes Straßen-/Wegenetz
Realisierungsaufwand	+
	Grunderwerb weitgehend nicht erforderlich
Umgebungsqualität	-
	hauptsächlich entlang stark befahrener Hauptverkehrsstraßen
Gesamtbewertung	**+**

	B-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	--
	Konflikt mit Natur- und Landschaftsschutz, fehlende Flächenverfügbarkeit
Konfliktvermeidung (Nutzung)	-
	Querung Hauptverkehrsstraßen, Fuß- und Kfz-Verkehr am Neuländer Hauptdeich
Attraktive Strecke	0
	einige Umwege und Kurven Gesamtlänge: 2,8 km
Baulicher Aufwand	-
	Verbreiterung der schmalen und teilweise nicht befahrbaren Wege, Querungs-situationen Hauptverkehrsstraßen ggf. mit Ingenieurbauwerken
Erschließungsfunktion	0
	nicht direkt am Zentrum und Bahnhof Harburg
Haltestellen des ÖPNV	0
	Bahnhof Harburg wird nicht direkt angefahren
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	-
	teilweise fehlende Verbindungen mit Naturschutzbelangen, problematische Querungssituationen
Realisierungsaufwand	-
	teilweise Neubau, Grunderwerb
Umgebungsqualität	++
	sehr attraktive Strecke abseits des Hauptstraßennetzes
Gesamtbewertung	**-**

Abschnitt 3: Harburg–Meckelfeld

A-Variante



Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knoten-punkte
A1c	Hörstener Straße (südlich Wetternstraße)	straßenbegleitender Radweg / Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A1d	Wasmerstraße - Kanzlershof	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	2
A1e	Seevedeich (nördlich Wagenwerkweg)	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A1f	Seevedeich (zwischen Wagenwerkweg und Rehmendamm)	Radverkehr im Mischverkehr auf Fahrbahn (kein allgemeiner Kfz-Verkehr)	1









Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)
Kfz-Verkehr (Gewerbegebiet!), ruhender Verkehr	nein	Ausbau Radweg, Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr	nein	Fahrradstraße	Neubautrasse in Verlängerung Hörstener Straße und Nutzung des alten Bahndamms (A1h)
-/-	nein	Fahrradstraße	
Denkmalschutz Deichstraße	ggf.	Fahrradstraße	Wagenwerkweg - Bramweg - Rehmendamm (A1g)

Abschnitt 3: Harburg–Meckelfeld

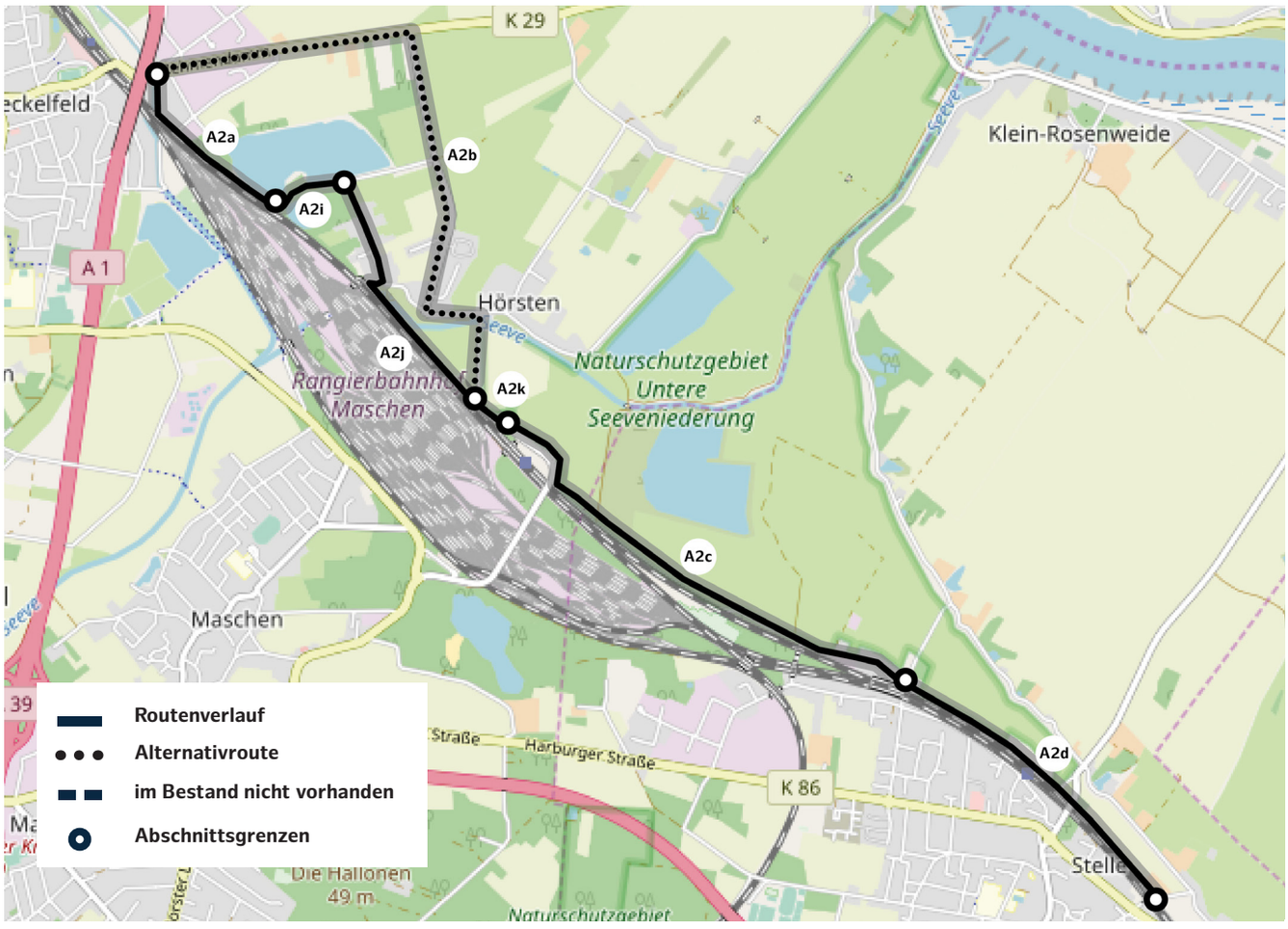
Bewertungstabelle

	A-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	+
	kaum Konflikte mit Ausnahme Hörstener Straße (Gewerbegebiet, Flächenverfügbarkeit)
Konfliktvermeidung (Nutzung)	0
	Gewerbeverkehr Hörstener Straße, Kfz-Verkehr Kanzlershofer Weg
Attraktive Strecke	++
	weitgehend direkt, kaum Knotenpunkte Gesamtlänge: 4,3 km
Baulicher Aufwand	+
	kaum Erweiterungsbedarfe, keine Ingenieurbauwerke
Erschließungsfunktion	0
	Zentrum von Meckelfeld, Stadtteil Rönneburg auf anderer Bahnseite
Haltestellen des ÖPNV	+
	direkte Verbindung der Bahnstationen Meckelfeld und Harburg
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	+
	vorhandenes Straßen-/Wegenetz
Realisierungsaufwand	+
	kaum Grunderwerb erforderlich
Umgebungsqualität	++
	weitgehend sehr attraktiv
Gesamtbewertung	**+**

Vorschlag für Vorzugsvariante

Abschnitt 4: Meckelfeld–Stelle

A-Variante



Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knoten-punkte
A2a	Seevedeich - Zum Großen Moor	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn / selbstständig geführter Geh-/Radweg	1
A2i	[Weg entlang des Sees im Großen Moor] - Zum Großen Moor	Fußweg / Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A2j	Moordamm - Deichstraße - Zur Viehtrift	Trampelpfad / Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	2
A2k	Hörstener Straße (zwischen Zur Viehtrift und Hinter der Bahn)	straßenbegleitender Geh-/Radweg	1
A2c	Hinter der Bahn	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	2
A2d	Penellweg	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1









Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Fahrradstraße, selbstständig geführter Radweg	Weiterführung entlang Rehmendamm - Grüner Damm - Deichstraße - Hörstener Straße (A2b)
Fußverkehr, Freizeitnutzung	Nein	Fahrradstraße, selbstständig geführter Radweg / Trennung von Fußverkehr	
Fußverkehr, Natur/Landschaft	ggf.	selbstständig geführter Radweg / Trennung von Fußverkehr, Fahrradstraße	
-/-	Nein	Fahrradstraße	
tw. Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße	
ruhender Verkehr, Fußverkehr (P+R-Parkplatz)	Nein	Fahrradstraße	Nein

Abschnitt 4: Meckelfeld–Stelle

Bewertungstabelle

	A-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	+
	kaum Konflikte mit Ausnahme der Wege rund um den See im Großen Moor (Natur- und Landschaftsschutz)
Konfliktvermeidung (Nutzung)	0
	Fußverkehr (See im Großen Moor), teilweise Kfz-Verkehr (Hörstener Straße, Rehmendamm, P+R Stelle)
Attraktive Strecke	+
	weitgehend direkt, kaum Knotenpunkte Gesamtlänge: 6,2 km
Baulicher Aufwand	+
	kaum Erweiterungsbedarfe, keine Ingenieurbauwerke
Erschließungsfunktion	0
	Zentren von Stelle, Maschen, Meckelfeld liegen auf anderer Bahnseite
Haltestellen des ÖPNV	++
	direkte Verbindung der Bahnstationen Stelle-Maschen-Meckelfeld
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	+
	weitgehend vorhandenes Straßen-/Wegenetz
Realisierungsaufwand	+
	kaum Grunderwerb erforderlich
Umgebungsqualität	+
	überwiegend sehr attraktiv
Gesamtbewertung	**+**

Vorschlag für Vorzugsvariante

Abschnitt 5: Stelle–Winsen

A-Variante



Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte
A2f	Alte Lüneburger Straße	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
A2g	Verbindung zwischen Alte Lüneburger Straße und Bahnhof Ashausen (teilweise Bestandsweg)	teilweise landwirtschaftlicher Weg, teilweise keine Verbindung	0
A3a	Weg entlang der Bahnstrecke	Wirtschaftsweg/Radverkehr im Mischverkehr	1
A3f	Scharmbecker Weg	Radverkehr im Mischverkehr auf Fahrbahn	1
A3g	Hansestraße	straßenbegleitender Geh-/Radweg	1









Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/Rückfallebene)
(geringer) Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße	
Flächenverfügbarkeit, Natur- und Landschaftsschutz, Neubau Unterführung, P+R-Parkplatz	Nein	neue Unterführung, Neubautrasse, Ausbau Feldweg	Achterdeich-Lüneburger Straße-Bahnhofstraße (A2h)
Flächenverfügbarkeit, Natur- und Landschaftsschutz	Ggf.	Befestigung und Ausbau Feldweg / Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Fahrradstraße oder Neubau straßenparalleler Radweg	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit, Natur- und Landschaftsschutz	ggf. an den Brücken	Verbreiterung Radweg, Trennung Fußverkehr	

Abschnitt 5: Stelle–Winsen

B-Variante



Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte
B2o	Achterdeicher Weg - Im Ahler - Hochkamp - Am Osterfeld	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	3
B2p	Duvendahl	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B3a	Bahnhofstraße (K8)	kombinierter Geh-/Radweg	1
B3b	Gartenstraße - [Feldweg] - Grevelau	Radverkehr im Mischverkehr auf Fahrbahn / Feldweg	1
B3c	Mühlenkamp - [Weg zur Luhebrücke]	Feldweg	0
B3d	[Luhequerung] - Budapester Straße - Europaring - [Brücke über Luhdorfer Straße] - Am Bahnhof	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0









Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)
Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit	Ggf.	Fahrradstraße, straßenbegleitender Radweg	Lüneburger Straße (K86)
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Fahrradstraße oder straßenbegleitender Radweg	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Ggf.	straßenbegleitender Radweg	
landwirtschaftlicher Verkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Fahrradstraße, Befestigung Feldweg, ggf. Verbreiterung	
landwirtschaftlicher Verkehr, Flächenverfügbarkeit, Natur- und Landschaftsschutz	Nein	Befestigung Feldweg, ggf. Verbreiterung	
Natur- und Landschaftsschutz (Luhequerung), Kfz-Verkehr, Fußverkehr	ggf. an den Brücken	Brückenneubau, Fahrradstraße	

Abschnitt 5: Stelle–Winsen

Bewertungstabelle

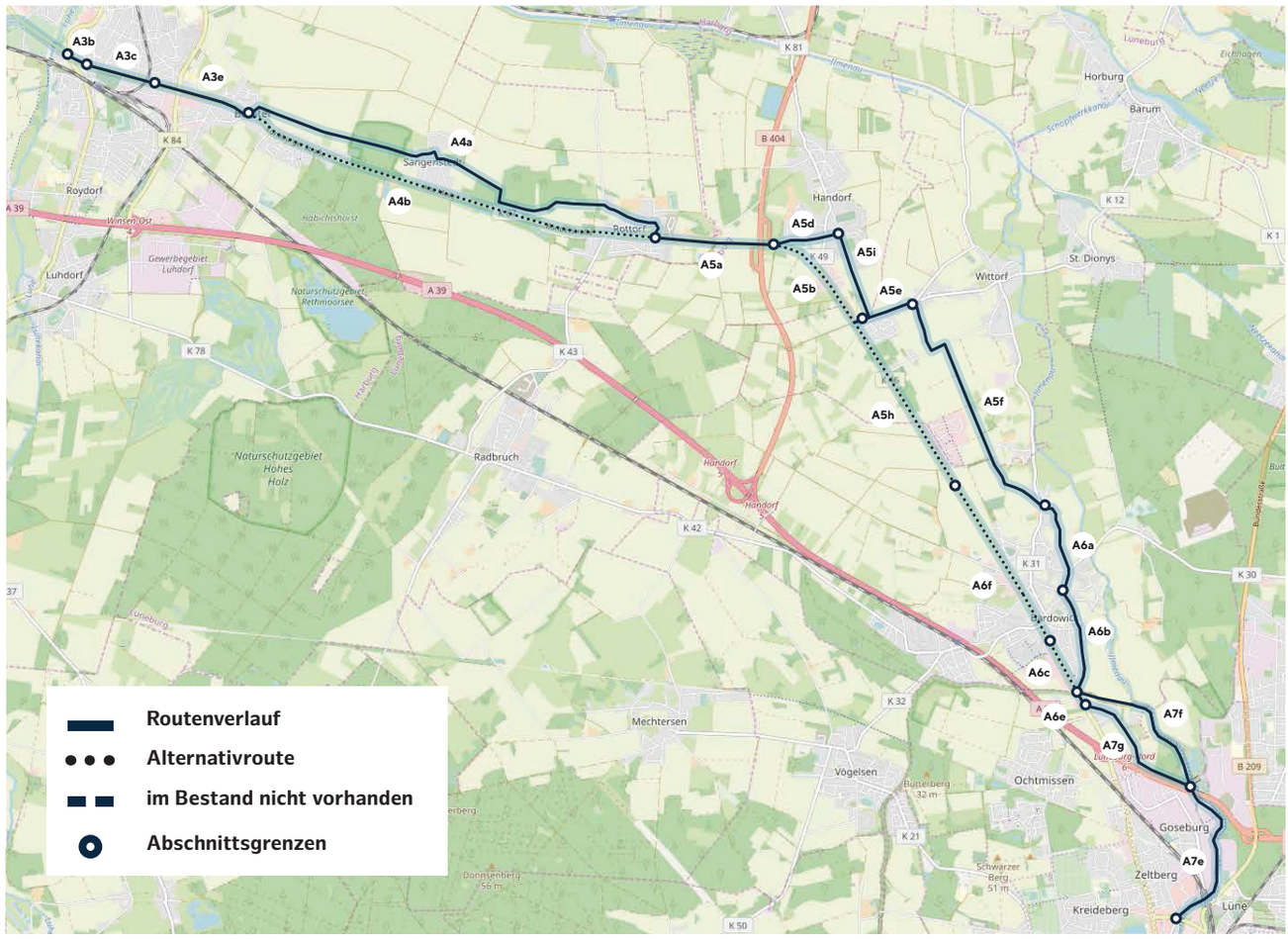
	A-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	+
	ggf. auf Teilstück Konflikt mit Natur- und Landschaftsschutz oder fehlende Flächenverfügbarkeit
Konfliktvermeidung (Nutzung)	+
	teilweise landwirtschaftlicher Verkehr, teilweise Fußverkehr (Bahnhof Ashausen)
Attraktive Strecke	+
	weitgehend direkt, wenige Knotenpunkte Gesamtlänge: 8,8 km
Baulicher Aufwand	0
	Neubauabschnitt westlich Bahnhof Ashausen, Ausbau Wirtschaftswege
Erschließungsfunktion	0
	erschließt Zentrum Winsen, Bahnhof Stelle; Zentrum Stelle nicht direkt
Haltestellen des ÖPNV	++
	direkte Verbindung der Bahnstationen Winsen-Ashausen-Stelle
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	0
	weitgehend vorhandenes Straßen-/Wegenetz
Realisierungsaufwand	0
	Grunderwerb ggf. erforderlich, Neubautrasse
Umgebungsqualität	+
	überwiegend sehr attraktiv
Gesamtbewertung	**+**

Vorschlag für Vorzugsvariante

	B-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	--
	Konflikt mit Natur- und Landschaftsschutz, fehlende Flächenverfügbarkeit, Luhe-Querung
Konfliktvermeidung (Nutzung)	--
	Fußverkehr, Kfz-Verkehr, tw. landwirtschaftlicher Verkehr
Attraktive Strecke	0
	einige Umwege und 90°-Kurven Gesamtlänge: 10,3 km
Baulicher Aufwand	-
	Tw. Verbreiterung vorhandener Wege, Neubau Brücke, Radweg an Hauptstraße
Erschließungsfunktion	+
	erschließt Zentren von Winsen und Stelle
Haltestellen des ÖPNV	++
	direkte Verbindung Bahnhöfe Winsen-Stelle, Nähe Bahnhof Ashausen
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	--
	teilweise fehlende Verbindungen (Luhe), fehlende Flächen an Straßen
Realisierungsaufwand	-
	Brückenneubau, Grunderwerb
Umgebungsqualität	0
	nur teilweise attraktive Landschaft
Gesamtbewertung	**-**

Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

A-Variante










A7e


A7e


A7e


A7e


A5f


A5e


A3e


A3c


A3b

Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

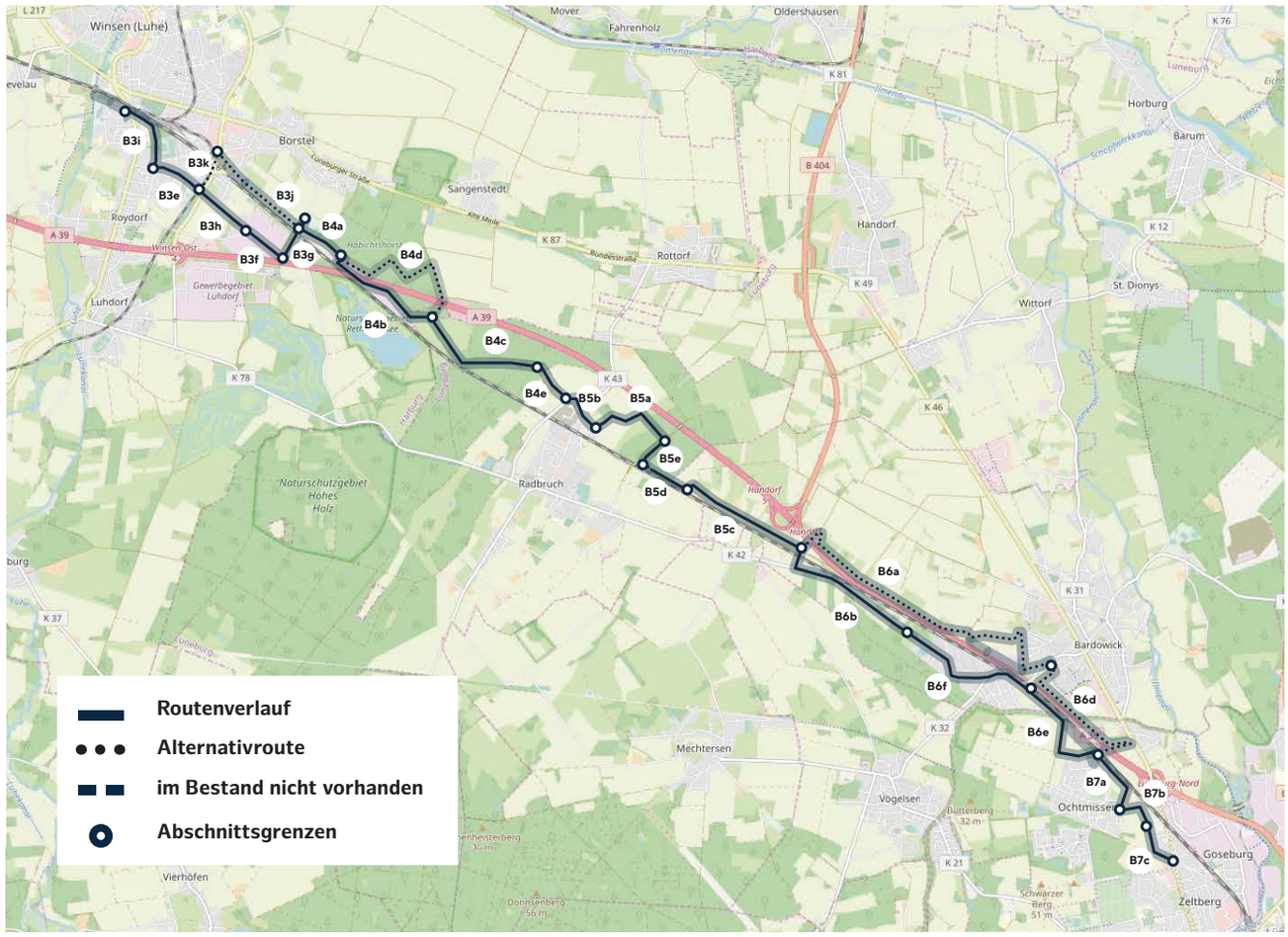
A-Variante

Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte
A7e	Treidelweg (Weg entlang der Ilmenau)	selbstständig geführter Fuß-/Radweg	0
A7f	Treidelweg (Weg entlang der Ilmenau) – [Weg entlang des Landwehrgrabens]	selbstständig geführter Fuß-/Radweg	0
A6b	Schwarzer Weg – Große Straße	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A6a	Huderstraße	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
A5f	Huder Furth – [Weg zwischen Huder Furth und Moorweg] – Moorweg – Neulander Weg	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A5e	Hauptstraße zwischen Neulander Weg und Lüneburger Weg	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A5i	Lüneburger Weg bis Hofkamp	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A5d	Hofkamp – Cluesweg	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A5a	K46 An der Bundesstraße – Bundesstraße (K46/K87)	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0
A4a	[ggf. Lückenschluss zwischen Bundesstraße und Fahrenholzer Weg] – Fahrenholzer Weg – Handorfer Kirchenstieg – Blöckenweg – Hornweg – Sangenstedter Dorfstraße – Nedderfeldweg – Neulandsweg – Turnhallenweg	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn (tw. Feldwege)	0
A3e	K87 Lüneburger Straße zwischen Turnhallenweg und Osttangente	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	1
A3c	Lüneburger Straße zwischen Osttangente und Bahnhofstraße	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	1
A3b	L234 Hansestraße zwischen Bahnhofstraße und Schlossring	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	1

Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)
Fußverkehr, Naturschutz	Ja	Verbreiterung des vorhandenen Weges, Trennung Fuß- und Radverkehr	
Fußverkehr, Naturschutz	Ja	Verbreiterung des vorhandenen Weges, Trennung Fuß- und Radverkehr	[Weg nördlich der Autobahn] – Landwehrweg – Hamburger Straße (A7g, A6e)
Kfz-Verkehr, Busverkehr, Fußverkehr	Nein	Trennung Fuß- und Radverkehr, ggf. Verkehrsberuhigung	K46 Hamburger Landstraße – Lüneburger Straße – An der Bundesstraße (A6c-A6f-A5h-A5b)
Kfz-Verkehr, Fußverkehr	Nein	Fahrradstraße, Trennung Fuß- und Radverkehr	
Flächenverfügbarkeit, Naturschutz, Landwirtschaft	Nein	Fahrradstraße, ggf. Verbreiterung der Fahrbahn, teilweise Trennung Fuß-/ Radverkehr	
Busverkehr, Kfz-Verkehr, Baumstreifen	ggf.	Anlage Radweg/Radfahrstreifen, Trennung Fuß- und Radverkehr	
ggf. Fußverkehr	Nein	Fahrradstraße, teilweise Trennung Fuß- und Radverkehr	
ggf. Fußverkehr	Nein	Fahrradstraße, teilweise Trennung Fuß- und Radverkehr	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Trennung Fuß- und Radverkehr, Verbreiterung Radweg	
Naturschutz, landwirtschaftlicher Verkehr	Nein	Fahrradstraße, ggf. Teilweise Trennung Fuß- und Radverkehr (bebauter Bereich)	K87 Bundesstraße – Lüneburger Straße (A4b)
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Trennung Fuß- und Radverkehr, Verbreiterung Radweg	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Trennung Fuß- und Radverkehr, Verbreiterung Radweg	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Trennung Fuß- und Radverkehr, Verbreiterung Radweg	

Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

B-Variante










B7c

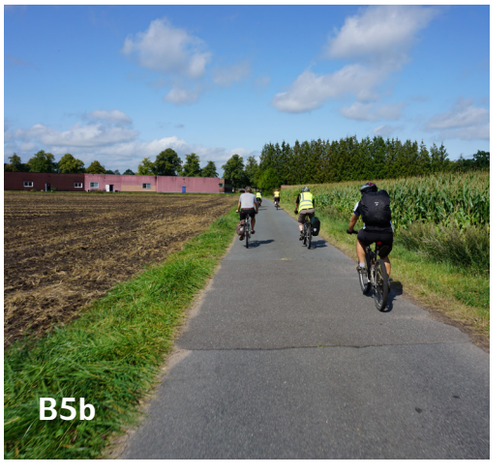

B7b


B7a


B6e


B6f


B6b


B5b


B4b


B3e

Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

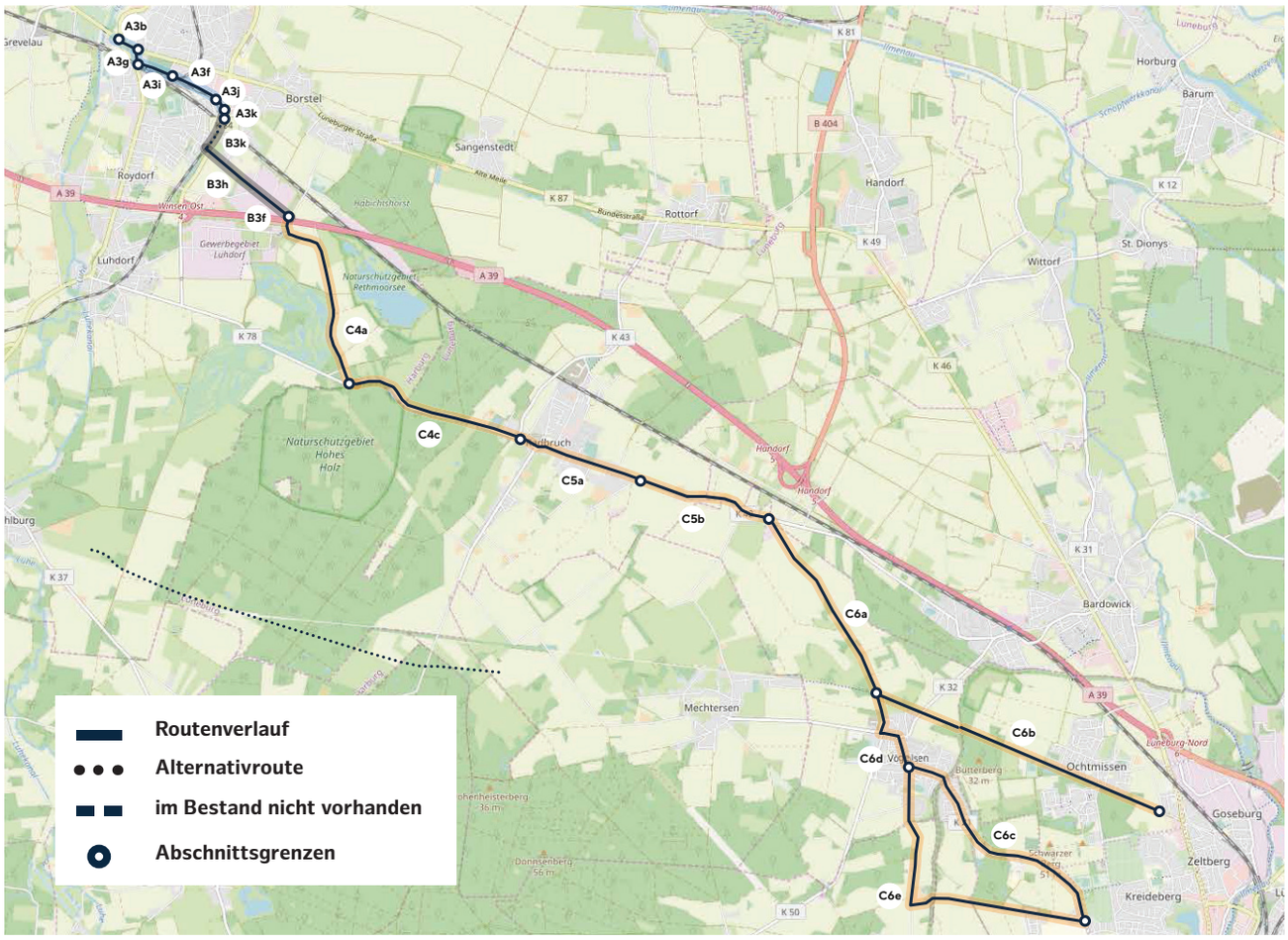
B-Variante

Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knoten-punkte
B7c	An der Buchholzer Bahn – An der Breeke	selbstständig geführter Fuß-/Radweg / Radverkehr auf der Fahrbahn	1
B7b	Wilhelm-Hänel-Weg – Ochtmisser Straße bis Am Wiesenhof	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
B7a	Am Wiesenhof – [Weg zwischen Am Wiesenhof und Bernsteinbrücke]	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn (tw. für Kfz gesperrt)	0
B6e	[Feldweg zwischen Bernsteinbrücke und Landwehrgraben] – [Wegzwischen Landwehrgraben und Vögelser Weg]	Radverkehr im Mischverkehr auf Kfz-gesperrtem Weg / Feldweg	1
B6f	Vögelser Weg – Radbrucher Weg bis Ortsgrenze	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/Radweg, teilweise beidseitig	1
B6b	K42 Radbrucher Weg – Am Bornbach – [Straße zwischen Am Bornbach und Im Bruch]	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/Radweg	1
B5c	Im Bruch	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
B5d	[Waldweg zwischen Im Bruch und Wittorfer Weg]	Wald-/Feldweg	0
B5e	Wittorfer Weg	Waldweg	0
B5a	[Wald-/Feldweg zwischen Wittorfer Weg und Op'n Barweg]	Wald-/Feldweg	0
B5b	Op'n Barweg – Rottorfer Straße	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B4e	[Wald-/Feldweg]	Wald-/Feldweg	0
B4c	[Waldweg]	Waldweg	0
B4b	[Wald- und Feldweg Auf dem Reth]	Feldweg / Hofzufahrt	0
B4a	Repmoor	Waldweg, Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B3g	Heidlandsweg zwischen Repmoor und Otto-Hahn-Straße	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
B3f	Otto-Hahn-Straße zwischen Heidlandsweg und Max-Planck-Straße	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/Radweg	1
B3h	Otto-Hahn-Straße – Winser Ilmer	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B3e	Ilmer Weg zwischen Osttangente und Borsteler Weg	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
B3i	Borsteler Weg – Julius-Schröder-Weg – Am Bahnhof	Waldweg / Fußweg zum Bahnhof	0

Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/Rückfallebene)
Fußverkehr, Naturschutz	Nein	Verbreiterung, ggf. Trennung Fuß- und Radverkehr / Fahrradstraße, Befestigung	
Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße	
Fußverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr, ggf. Bahn	Nein	Fahrradstraße	
Fußverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr, Naturschutz	Nein	Fahrradstraße, Befestigung/Ausbau	Wechsel der Bahnseite über die Bernsteinbrücke, bahnbegleitender Feldweg bis Bardowick, Wohnstraßen, Querung K32, Zufahrt Bahnhof, Fortführung über bahnbegleitenden Feldweg Richtung Im Bruch (B6d/B6a)
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Ausbau Radweg	
-	Nein	-	
Naturschutz, landwirtschaftl. Verkehr	Nein	Befestigung, Verbreiterung	
Naturschutz, landwirtschaftl. Verkehr	Nein	Befestigung, Verbreiterung	
Naturschutz, landwirtschaftl. Verkehr	Nein	Befestigung, Verbreiterung	
Gewerbe-, landwirtschaftl. Verkehr	Nein	Fahrradstraße	
Naturschutz, landwirtschaftl. Verkehr	Nein	Befestigung, Verbreiterung	
Naturschutz, landwirtschaftl. Verkehr	Nein	Befestigung, Verbreiterung	
Naturschutz, landwirtschaftl. Verkehr, Privatbesitz	Nein	Befestigung, Verbreiterung	Alternative Feld-/Waldwege, BAB-Brücke (B4d)
Naturschutz, landwirtschaftl. Verkehr	Nein	Befestigung, Verbreiterung	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr	Nein	Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr (Gewerbe), Fußverkehr, Naturschutz	Nein	Ausbau Zweirichtungsradweg	
Kfz-Verkehr, Busverkehr	Nein	Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße	
Fußverkehr, Naturschutz	Nein	Befestigung, ggf. Verbreiterung, teilweise Trennung vom Fußverkehr	

Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

C-/B-/A-Variante










C6c


C6d


C6a


C5b


C5a


C4c


A3k


A3g


A3b

Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

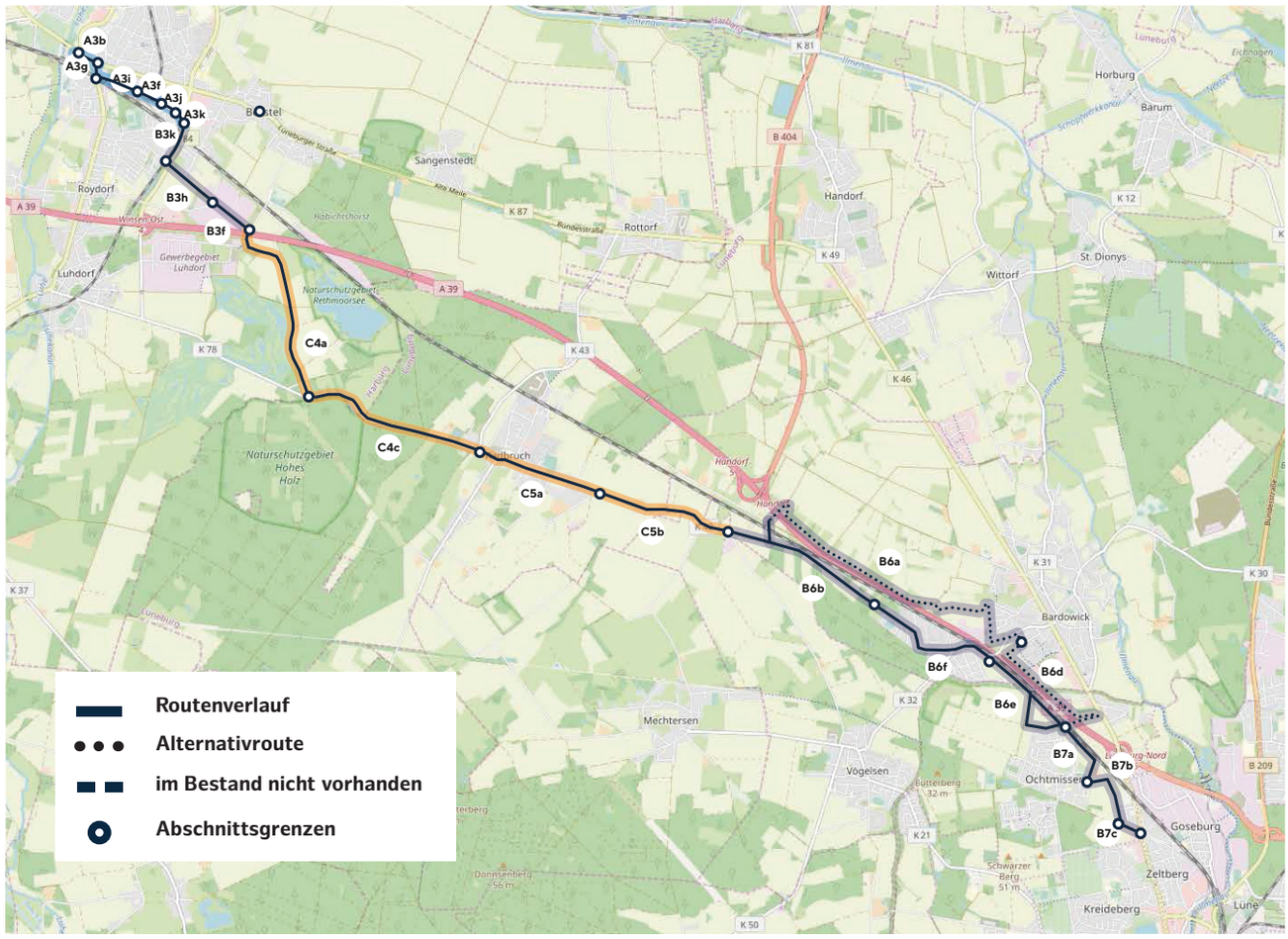
C-/B-/A-Variante

Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knoten-punkte
C6c	K21 Am Wienebütteler Weg – Lüneburger Straße	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr / Radverkehr auf der Fahrbahn (Gehweg mit Radfahrer frei)	1
C6d	K21 Lüneburger Straße – Dorfstraße – Radbrucher Weg (bis Buchholzer Bahn)	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
C6a	Radbrucher Weg zwischen Buchholzer Bahn und K42	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
C5b	K42 Am Bornbach – Bardowicker Straße bis Ortseingang Radbruch	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0
C5a	K42 (Ortsbereich Radbruch) Bardowicker Straße – Dorfmitte – Luhdorfer Straße	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn (Gehwege freigegeben)	0
C4c	K42 Luhdorfer Straße – Radbrucher Straße	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0
C4a	Postweg	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B3f	Otto-Hahn-Straße zwischen Heidlandsweg und Max-Planck-Straße	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/ Radweg	1
B3h	Otto-Hahn-Straße – Winser Ilmer	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B3k	Osttangente zwischen Winser Ilmer und Borsteler Weg	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/ Radweg	1
A3k	Borsteler Weg	Radverkehr auf der Fahrbahn	0
A3j	[Fußweg zwischen Borsteler Weg und An der Kleinbahn]	Selbständig geführter Fuß- und Radweg	1
A3f	An der Kleinbahn zwischen Zum Torfmoor und Viehhallenweg	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
A3i	An der Kleinbahn – Bahnhofsplatz	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A3g	Bahnhofstraße zwischen Bahnhofsplatz und Hansestraße	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn (Gehwege freigegeben)	1
A3b	Hansestraße zwischen Bahnhofstraße und Schlossring	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	1

Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, tw. Flächenverfügbarkeit		Verbreiterung Radweg, Trennung Fuß-/Radverkehr (innerorts)	Brockwinkler Weg – Gut Brockwinkel – Brockwinkler Straße – Brockwinkler Weg (C6e)	Buchholzer Bahn (C6b)
Kfz-Verkehr, tw. Fußverkehr	ggf.	Verbreiterung Radweg, Trennung Fuß-/Radverkehr / Fahrradstraße		
Kfz-Verkehr	Nein	Verbreiterung Fahrbahn, Verkehrsberuhigung		
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit, Naturschutz	Nein	Verbreiterung Radweg, Trennung Fuß-/Radverkehr		
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit, Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße, Verkehrsberuhigung		
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit, Naturschutz	Nein	Verbreiterung Radweg, Trennung Fuß-/Radverkehr		
Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße		
Kfz-Verkehr (Gewerbe), Fußverkehr, Naturschutz	Nein	Ausbau Zweirichtungsradweg		
Kfz-Verkehr, Busverkehr	Nein	Fahrradstraße		
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf. (auf Brücke)	Verbreiterung Radweg, Trennung Fuß-/Radverkehr		
Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße		
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Verbreiterung, Trennung Fuß-/Radverkehr		
Kfz-Verkehr (Gewerbe)	Nein	Fahrradstraße		
Kfz-Verkehr (Gewerbe), Busverkehr, Fußverkehr (Bahnhof)	Nein	Fahrradstraße		
Kfz-Verkehr, Fußverkehr (Bahnhof)	Nein	Fahrradstraße, Radweg	Parkplatzzufahrt LIDL – [Weg zwischen LIDL und Schlossring] (A3h)	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Trennung Fuß- und Radverkehr, Verbreiterung Radweg		

Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

kombinierte B-Variante „Luhdorf“










B7c


B7b


B7a


B6e


B6f


B6b


B3h


A3f


A3i

Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

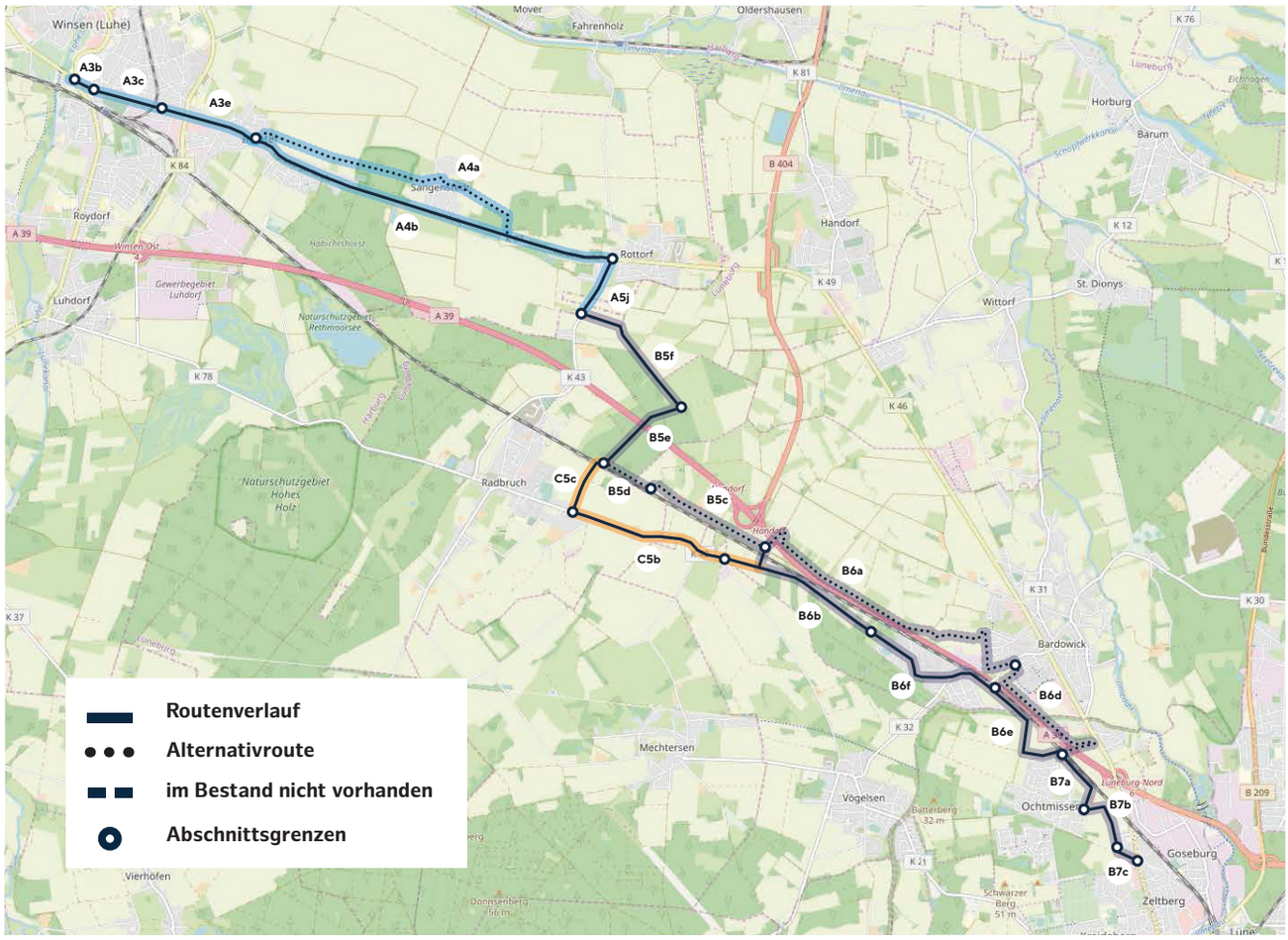
kombinierte B-Variante „Luhdorf“

Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knoten-punkte
B7c	An der Buchholzer Bahn – An der Breeke	selbstständig geführter Fuß-/Radweg / Radverkehr auf der Fahrbahn	1
B7b	Wilhelm-Hänel-Weg – Ochtmisser Straße bis Am Wiesenhof	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
B7a	Am Wiesenhof – [Weg zwischen Am Wiesenhof und Bernsteinbrücke]	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn (tw. für Kfz gesperrt)	0
B6e	[Feldweg zwischen Bernsteinbrücke und Landwehrgraben] – [Wegzwischen Landwehrgraben und Vögelser Weg]	Radverkehr im Mischverkehr auf Kfz-gesperrtem Weg / Feldweg	1
B6f	Vögelser Weg – Radbrucher Weg bis Ortsgrenze	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/Radweg, teilweise beidseitig	1
B6b	K42 Radbrucher Weg – Am Bornbach – [Straße zwischen Am Bornbach und Im Bruch]	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/Radweg	1
C5b	K42 Am Bornbach – Bardowicker Straße bis Ortseingang Radbruch	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0
C5a	K42 (Ortsbereich Radbruch) Bardowicker Straße – Dorfmitte – Luhdorfer Straße	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn (Gehwege freigegeben)	0
C4c	K42 Luhdorfer Straße – Radbrucher Straße	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0
C4a	Postweg	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B3f	Otto-Hahn-Straße zwischen Heidlandsweg und Max-Planck-Straße	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/Radweg	1
B3h	Otto-Hahn-Straße – Winser Ilmer	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
B3k	Osttangente zwischen Winser Ilmer und Borsteler Weg	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/Radweg	1
A3k	Borsteler Weg	Radverkehr auf der Fahrbahn	0
A3j	[Fußweg zwischen Borsteler Weg und An der Kleinbahn]	Selbständig geführter Fuß- und Radweg	1
A3f	An der Kleinbahn zwischen Zum Torfmoor und Viehhallenweg	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1
A3i	An der Kleinbahn – Bahnhofsplatz	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
A3g	Bahnhofstraße zwischen Bahnhofsplatz und Hansestraße	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn (Gehwege freigegeben)	1
A3b	Hansestraße zwischen Bahnhofstraße und Schlossring	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	1

Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/Rückfallebene)
Fußverkehr, Naturschutz	Nein	Verbreiterung, ggf. Trennung Fuß- und Radverkehr / Fahrradstraße, Befestigung	
Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße	
Fußverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr, ggf. Bahn	Nein	Fahrradstraße	
Fußverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr, Naturschutz	Nein	Fahrradstraße, Befestigung/ Ausbau	Wechsel der Bahnseite über die Bernsteinbrücke, bahnbegleitender Feldweg bis Bardowick, Wohnstraßen, Querung K32, Zufahrt Bahnhof, Fortführung über bahnbegleitenden Feldweg Richtung Im Bruch (B6d/B6a)
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Ausbau Radweg	
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit, Naturschutz	Nein	Verbreiterung Radweg, Trennung Fuß-/Radverkehr	
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit, Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße, Verkehrsberuhigung	
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit, Naturschutz	Nein	Verbreiterung Radweg, Trennung Fuß-/Radverkehr	
Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr (Gewerbe), Fußverkehr, Naturschutz	Nein	Ausbau Zweirichtungsradweg	
Kfz-Verkehr, Busverkehr	Nein	Fahrradstraße	
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf. (auf Brücke)	Verbreiterung Radweg, Trennung Fuß-/Radverkehr	
Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße	
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Verbreiterung, Trennung Fuß-/Radverkehr	
Kfz-Verkehr (Gewerbe)	Nein	Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr (Gewerbe), Busverkehr, Fußverkehr (Bahnhof)	Nein	Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr (Bahnhof)	Nein	Fahrradstraße, Radweg	Parkplatzzufahrt LIDL – [Weg zwischen LIDL und Schlossring] (A3h)
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Trennung Fuß- und Radverkehr, Verbreiterung Radweg	

Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

kombinierte B-Variante „Rottorf“










B7c


B7b


B7a


B6e


B6f


B6f


A3e


A3c


A3c
30/01/2020

Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

kombinierte B-Variante „Rottorf“

Abschnitt	Straßen	Beschreibung heutiger Zustand	Knoten-punkte
B7c	An der Buchholzer Bahn – An der Breeke	selbstständig geführter Fuß-/Radweg / Radverkehr auf der Fahrbahn	1
B7b	Wilhelm-Hänel-Weg – Ochtmisser Straße bis Am Wiesenhof	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	0
B7a	Am Wiesenhof – [Weg zwischen Am Wiesenhof und Bernsteinbrücke]	Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn (tw. für Kfz gesperrt)	0
B6e	[Feldweg zwischen Bernsteinbrücke und Landwehrgraben] – [Wegzwischen Landwehr-graben und Vögelser Weg]	Radverkehr im Mischverkehr auf Kfz-ge-sperrtem Weg / Feldweg	1
B6f	Vögelser Weg – Radbrucher Weg bis Orts-grenze	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/ Radweg, teilweise beidseitig	1
B6b	K42 Radbrucher Weg – Am Bornbach – [Straße zwischen Am Bornbach und Im Bruch]	Straßenbegleitender kombinierter Geh-/ Radweg	1
C5b	K42 Am Bornbach – Bardowicker Straße bis Ortseingang Radbruch	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0
C5c	Wittorfer Weg zwischen Bardowicker Straße und Bahn-Brücke	Radverkehr im Mischverkehr auf Kfz-ge-sperrtem Weg	0
B5e	Wittorfer Weg zwischen Bahn-Brücke und Abzweig nördlich BAB-Brücke	Waldweg	0
B5f	Feldweg zwischen Wittorfer Weg und Rottorfer Straße	Feldweg	1
A5j	K3/K43 Rottorfer Straße – Forstweg	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	1
A4b	K87 Bundesstraße – Alte Meile – Lüneburger Straße	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0
A3e	Lüneburger Straße zwischen Turnhallenweg und Osttangente	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	1
A3c	Lüneburger Straße zwischen Osttangente und Bahnhofstraße	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	1
A3b	Hansestraße zwischen Bahnhofstraße und Schlossring	Straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	1

Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/Rückfallebene)
Fußverkehr, Naturschutz	Nein	Verbreiterung, ggf. Trennung Fuß- und Radverkehr / Fahrradstraße, Befestigung	
Kfz-Verkehr	Nein	Fahrradstraße	
Fußverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr, ggf. Bahn	Nein	Fahrradstraße	
Fußverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr, Naturschutz	Nein	Fahrradstraße, Befestigung/ Ausbau	Wechsel der Bahnseite über die Bernsteinbrücke, bahnbegleitender Feldweg bis Bardowick, Wohnstraßen, Querung K32, Zufahrt Bahnhof, Fortführung über bahnbegleitenden Feldweg Richtung Im Bruch (B6d/B6a)
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Fahrradstraße	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Ausbau Radweg	
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit, Naturschutz	Nein	Verbreiterung Radweg, Trennung Fuß-/Radverkehr	Verlängerung der alternativen B-Variantenführung über B5c und B5d
Flächenverfügbarkeit, ggf. Fußverkehr	Nein	Fahrradstraße, Verkehrsberuhigung	
Naturschutz, land-wirtschaftl. Verkehr	Nein	Befestigung, Verbreiterung	
Naturschutz, land-wirtschaftl. Verkehr	Nein	Befestigung, Verbreiterung	
Kfz-Verkehr, ggf. Fußverkehr	Nein	Verbreiterung Radweg, ggf. Trennung Fuß-/Radverkehr	
Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit, Naturschutz	Nein	Verbreiterung Radweg, Trennung Fuß-/Radverkehr	Sangenstedter Dorfstraße – Nedderfeldweg – Neulandsweg – Turnhallenweg (A4a)
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Trennung Fuß- und Radverkehr, Verbreiterung Radweg	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Trennung Fuß- und Radverkehr, Verbreiterung Radweg	
Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	ggf.	Trennung Fuß- und Radverkehr, Verbreiterung Radweg	

Abschnitt 6: Winsen–Lüneburg

Bewertungstabelle

	A-Variante	B-Variante	C-/B-/A-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	0	-	0
	Nutzung existierender Strukturen; Naturschutz; kritisch: fehlende Fläche neben der Ilmenau	Naturschutz, ggf. Landwirtschaft; teilweise begrenzte Fläche in Ortsdurchfahrt Bardowick	Bau getrennter Radwege, teilweise begrenze Fläche in Ortsdurchfahrt Radbruch, tw. Naturschutz
Konfliktvermeidung (Nutzung)	0	0	-
	Freizeitverkehr; landwirtschaftlicher Verkehr; Fahrradstraßen oder getrennte Führung	Konflikte mit Kfz-Verkehr in Winsen; mit Fußverkehr in Bardowick; sonst weitgehend getrennte Führung	Fußverkehr (Buchholzer Bahn, Ortsdurchfahrt Radbruch), Kfz-Verkehr (Vögelsen), tw. getrennte Führung möglich
Attraktive Strecke	0	--	0
	Nicht direktester Weg, wenige Knotenpunkte Gesamtlänge: 21,6 km	Direkte Verbindung, aber: kritische soziale Sicherheit (Bereich Radbruch) Gesamtlänge: 20,1 km	Direkte Verbindung Lüneburg-Winsen; aber zahlreiche Knotenpunkte Gesamtlänge 19,7 km
Baulicher Aufwand	-	0	0
	Verbreiterung existierender Radwege/Umbau Feldwege; Ausbau entlang der Ilmenau problematisch	Neubautrasse entlang der Bahn; Umbau von Wald-/Feldwegen	Kompletter Neubau getrennter Radwege
Erschließungsfunktion	++	-	0
	erschließt Bardowick gut + Sangenstedt, Rottorf, Handorf	Verläuft teilweise sehr isoliert; Bardowick und Nordteil von Lüneburg gut angebunden	Erschließt Radbruch, Gewerbegebiet Luhdorf, naher Verlauf bei Vögelsen; kein gute Erschließung Bardowick/ Handorf etc.
Haltestellen des ÖPNV	-	++	0
	Keine Anbindung der Bahnhöfe	Bindet Bahnhöfe Bardowick und Radbruch direkt an	Indirekte Anbindung Radbruch
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	--	-	-
	Landwirtschaftliche Straßen; aber Ausbau Ilmenau-Radweg und Abschnitte entlang der Bundesstraße problematisch	tw. Privatgrund; Waldwege; Neubaustrecken	Fläche für getrennte Radwege nicht überall vorhanden
Realisierungsaufwand	-	-	0
	Verbreiterung existierender Radwege, Ausbau entlang der Ilmenau sehr teuer	Kompletter Ausbau bestehender Wege, tw. Neubau	Neubau getrennter Radwege, Grunderwerb
Umgebungsqualität	+	++	0
	Attraktive Route durch die Landschaft und entlang des Flusses	Schöne Landschaft, meist ruhige Wege	tw. entlang befahrener Straßen

	B-Variante „Luhdorf“	B-Variante „Rottorf“
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	0	0
	teilweise begrenzte Fläche in Ortsdurchfahrten Bardowick und Radbruch und in Winsen	Teilweise begrenzte Flächen in Ortsdurchfahrten Bardowick, Rottorf oder Sangenstedt + entlang ehem. Bundesstraße und in Winsen
Konfliktvermeidung (Nutzung)	0	0
	Fußverkehr (z.B. Bardowick, Radbruch), Kfz-Verkehr (z.B. Gewerbegebiet Luhdorf)	Fußverkehr (z.B. Bardowick, Winsen), Kfz-Verkehr (z.B. Lüneburger Straße)
Attraktive Strecke	++	+
	Direkte Verbindung, wenige Knotenpunkte Gesamtlänge: 19,5 km	Verbindung etwas umwegig, wenige Knotenpunkte Gesamtlänge: 21,1 km
Baulicher Aufwand	0	0
	Neubau entlang Bahn, Neubau/Verbreiterung Radwege	Neubau entlang Bahn, Neubau/Verbreiterung Radwege, Umbau Lüneburger Straße
Erschließungsfunktion	+	++
	Erschließt Bardowick, Radbruch, Vögelsen, Gewerbegebiet Luhdorf	Erschließt Bardowick, Radbruch, Vögelsen, Rottorf
Haltestellen des ÖPNV	+	+
	Bindet Bardowick an, indrekt auch Radbruch	Bindet Bardowick an, indrekt auch Radbruch
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	0	0
	Nicht überall Fläche für getrennte Radwege vorhanden	Nicht überall Fläche für getrennte Radwege / Ausbau begleitender Radwege vorhanden
Realisierungsaufwand	0	0
	Neubau getrennter Radwege, Grunderwerb	Neubau getrennter Radwege, Grunderwerb
Umgebungsqualität	0	0
	tw. entlang befahrener Straßen, tw. freie Landschaft	tw. entlang befahrener Straßen, tw. freie Landschaft/Wald

Anhang 2: Maßnahmensteckbriefe und Fokuspunkte

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

Die Steckbriefe sind nach Gemeinden beschriftet und jeweils fortlaufend nummeriert.

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

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

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

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

Urheberrechtshinweis:

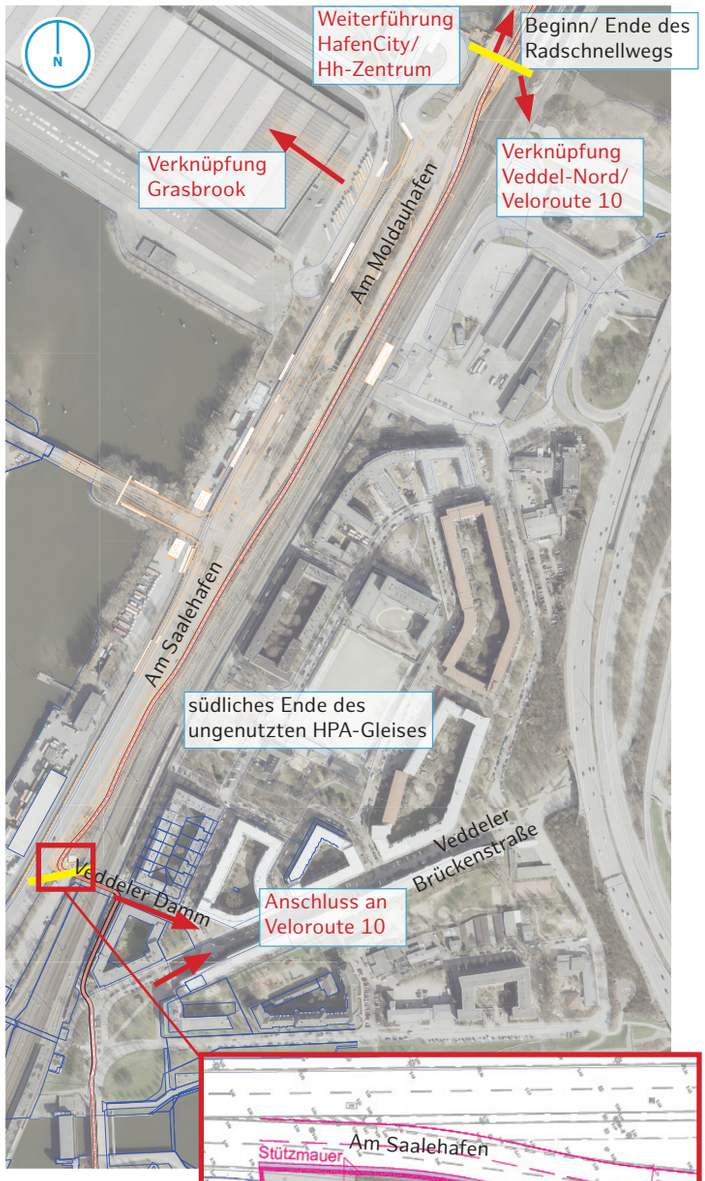
- Übersichtsgrafiken: ARGUS Stadt und Verkehr
- Steckbriefe: und Fokuspunkt-Beschreibungen: Kartenausschnitte und rechts unten eingefügte „Zielfotos“: Royal Haskoning DHV, sofern nicht anders angegeben; alle sonstigen Fotos, Skizzen und Abbildungen: ARGUS Stadt und Verkehr
- Prinzipskizzen Fokuspunkte: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

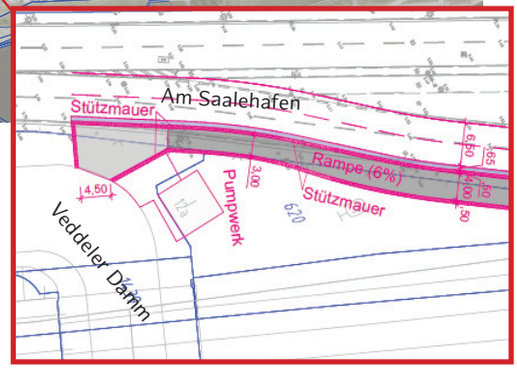
Maßnahmensteckbriefe und Fokuspunkte im Korridor Lüneburg-Hamburg



HH-Mitte #01

A0a | Am Moldauhafen, Am Saalehafen **Länge: 930 m**





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

Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, anbaufrei

Belag

Asphalt (Fahrbahn), Pflaster (Nebenfläche)

Führungsform

Zweirichtungsradweg auf der Westseite

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

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

Kfz-Verkehrsstärke

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

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

1 Buslinie, 30-Minuten-Takt

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
mittel- bis langfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

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

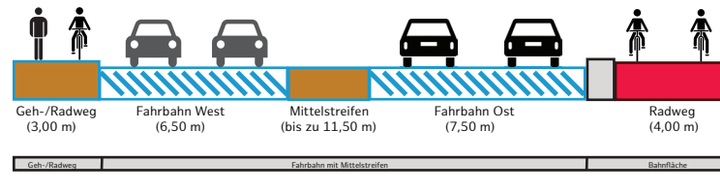
Grunderwerb
bei Variante 1 Fläche des alten HPA-Gleises

Beleuchtung
bisher nur in Mittellage

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

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

Querschnitt



Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg
(Standard-Nr. 2)

Anlage eines Zweirichtungsradwegs östlich des bestehenden Straßenraums, angesichts des hohen Schwerverkehrsanteils inklusive entsprechendem Schutz bzw. Höhendifferenz.
Im Bestand ist die Verbindung zwischen der Straße Am Saalehafen und der bestehenden Bahnunterführung (Veddeler Damm) mit einem deutlichen Umweg verbunden. Zur Optimierung wird daher eine direkte Verknüpfung nördlich der Unterführung mittels Rampe auf das Niveau der Straße Am Saalehafen vorgeschlagen, die mit einer Anpassung des dortigen Straßenraums bis etwa zum Knotenpunkt Sachsenbrücke einhergeht (siehe Skizze). Durch den bestehenden breiten Mittelstreifen wäre aber Fläche zur Verschiebung der Fahrbahn nach Westen vorhanden.
Zur weiteren Führung nach Norden bestehen zwei Optionen: 1) Nutzung der Fläche des ehemaligen Hafengleises zwischen Freihafenelbbrücke und Höhe Sachsenbrücke. Hier wäre bei Einhaltung des Mindestabstands von 5,00 m zur Gleismittelachse die Schaffung des Radwegs auch ohne Eingriff in den bestehenden Straßenraum möglich. Zu prüfen blieben die Abgrenzung zur Bahnstrecke (Lärmschutzwand) und die Vereinbarkeit des Radwegs mit der bestehenden Oberleitung und den zugehörigen Masten.
2) Umbau Straßenraum zur Schaffung von Fläche für Zweirichtungsradverkehr. Von der Brücke über die Tunnelstraße abgesehen, ist ausreichend Fläche vorhanden (unter anderem durch den großzügigen Mittelstreifen südlich der Anbindung Sachsenbrücke), um Radschnellweg und Kfz-Verkehr gemeinsam zu führen, wenn auch mit entsprechendem baulichen Aufwand und Kosten.



Zielbild straßenbegleitender Zweirichtungsradweg
(Bsp. aus Weurt/Niederlande)

HH-Mitte #02

A0a | Veddeler Damm, Am Gleise **Länge: 170 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
innerorts, Wohngebiet

Belag
Asphalt, Pflaster

Führungsform
Radverkehr im Mischverkehr

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn
9,00 m - 21,00 m | 4,00 - 12,00 m

Kfz-Verkehrsstärke
sehr gering

Höchstgeschwindigkeit
30 km/h | verkehrsberuhigter Bereich

Busverkehr
nicht vorhanden

Naturschutz
kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
kurzfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

geschätzte Gesamtbaukosten
600.000 Euro (netto)

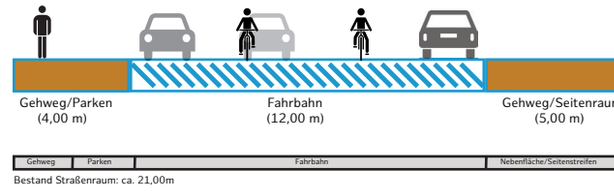
Grunderwerb
nicht erforderlich

Beleuchtung
vorhanden

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

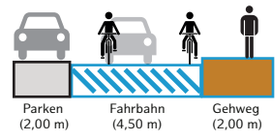
Optimierungsvariante
Dieser Abschnitt würde bei Umsetzung der im Steckbrief HH-Mitte#01 beschriebenen Optimierungsvariante entfallen.

Querschnitt 1 (60 m)



Bestand Straßenraum: ca. 21,00m

Querschnitt 2 (110 m)



Bestand Straßenraum: ca. 9,00 m

Fahrradstraße
(Standard-Nr. 7)

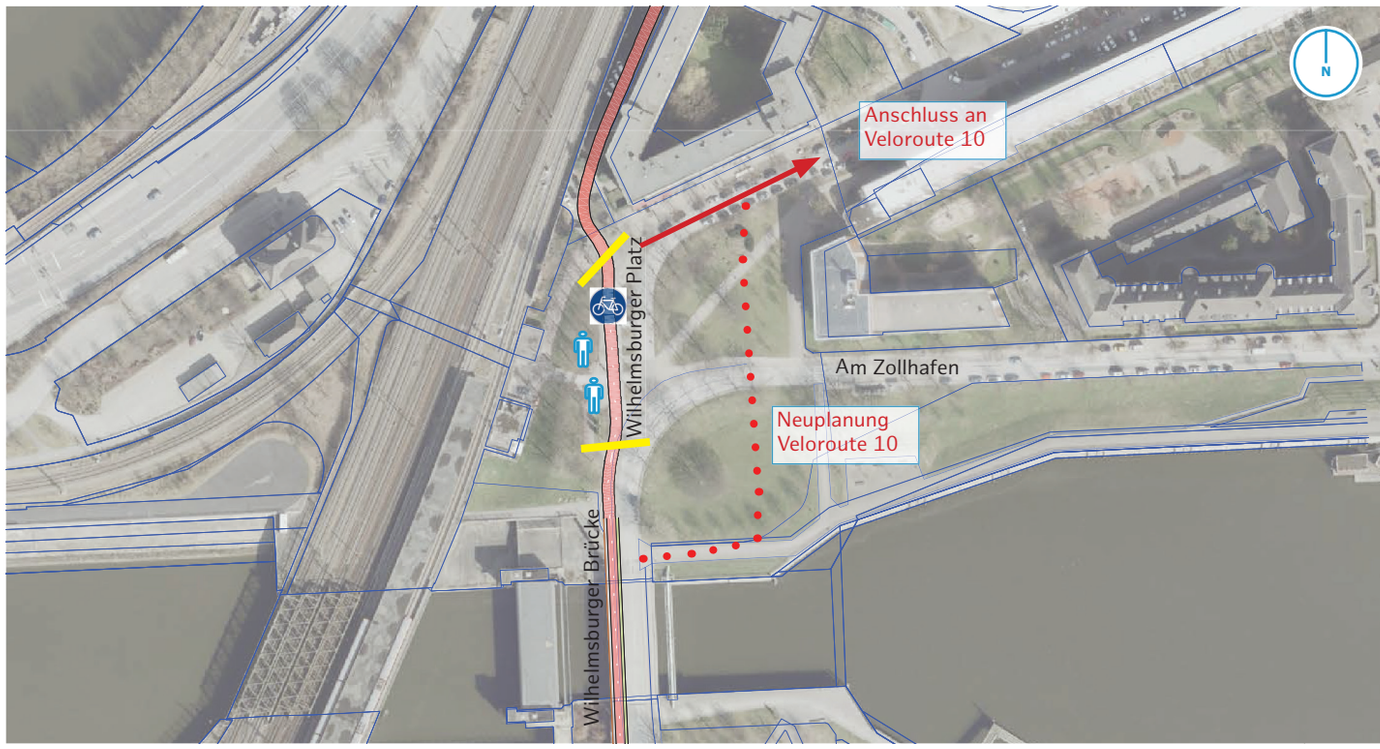
Einrichtung einer Fahrradstraße mit Bevorrechtigung an der Einmündung der Straße Am Gleise. Im Veddeler Damm wird angesichts des geringen Kfz-Verkehrs (Sackgasse) von einem Umbau des Straßenraums abgesehen. In der Straße Am Gleise sollte das Parken auf Längsparkständen neu geordnet werden, um für den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



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

HH-Mitte #03

A0a | Wilhelmsburger Platz **Länge: 60 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
innerorts, urbanes Gebiet

Belag
Asphalt (Fahrbahn), Pflaster (Nebenfläche)

Führungsform
Radverkehr im Mischverkehr

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn
18,00 m | 5,50 m

Kfz-Verkehrsstärke
niedrig

Höchstgeschwindigkeit
Tempo30-Zone

Busverkehr
nicht vorhanden

Naturschutz
kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
kurzfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

geschätzte Gesamtbaukosten
140.000 Euro (netto)

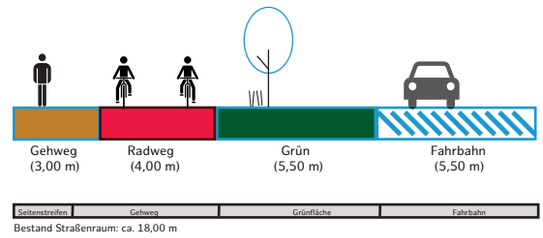
Grunderwerb
nicht erforderlich

Beleuchtung
vorhanden

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

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

Querschnitt



Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg
(Standard-Nr. 2)

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

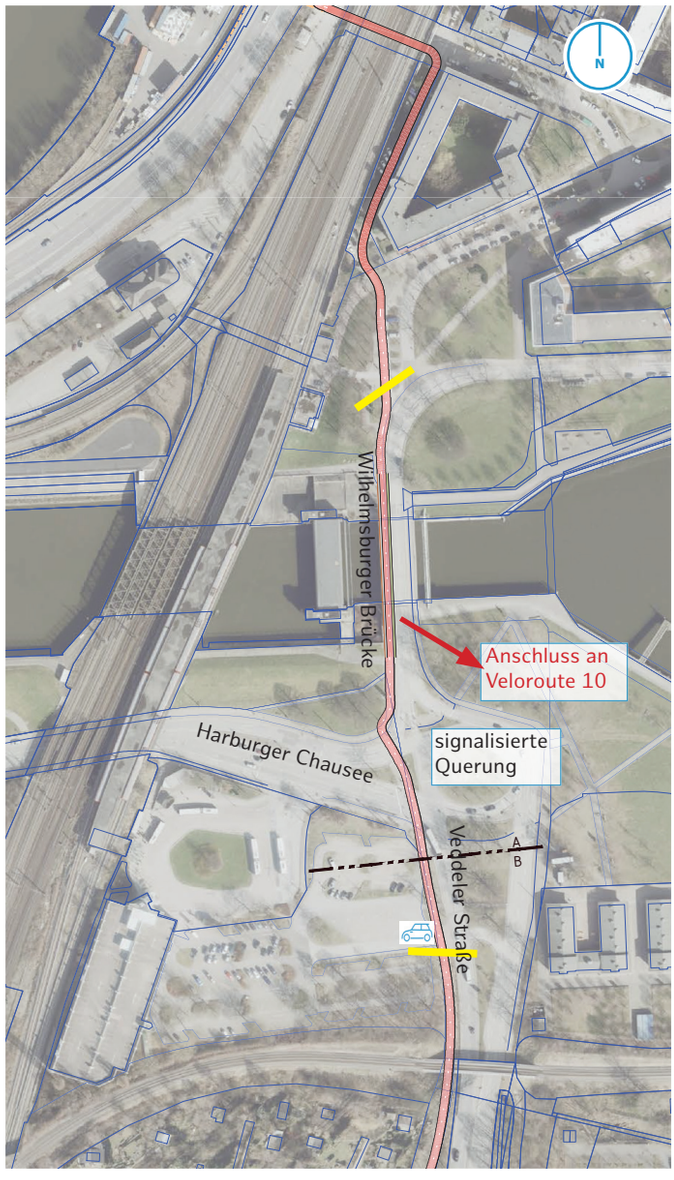
Konflikte
Im Bereich des Zugangs zur S-Bahnstation Veddel ist mit einer erhöhten Menge an querendem Fußverkehr zu rechnen. Hier ist der Radschnellweg so zu gestalten, dass die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht wird, etwa durch eine Erhöhung des Radweges oder die Anbringung von Aufmerksamkeitsstreifen.



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

HH-Mitte #04

A0a, A0c | Wilhelmsburger Brücke, Veddeler Straße **Länge: 260 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, anbaufrei

Belag

Pflaster

Führungsform

Hochbordradweg, südlich der Harburger Chaussee im Zweirichtungsverkehr

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

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

Kfz-Verkehrsstärke

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

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

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

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
mittel- bis langfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

geschätzte Gesamtbaukosten
820.000 Euro (netto)

Grunderwerb
nicht erforderlich

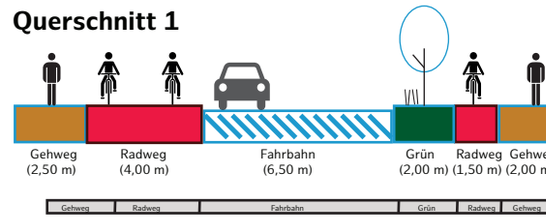
Beleuchtung
vorhanden

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

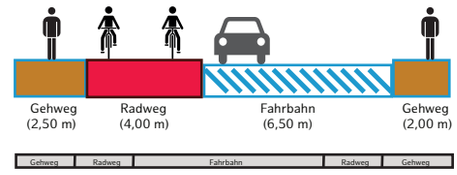
Optimierungsvariante
Dieser Abschnitt würde bei Umsetzung der im Steckbrief HH-Mitte#01 im Detail beschriebenen Optimierungsvariante entfallen, hätte aber als Zubringer in die südliche Veddel weiterhin eine hohe Bedeutung.

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

Querschnitt 1



Querschnitt 2 (Brücke)



Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg
(Standard-Nr. 2)

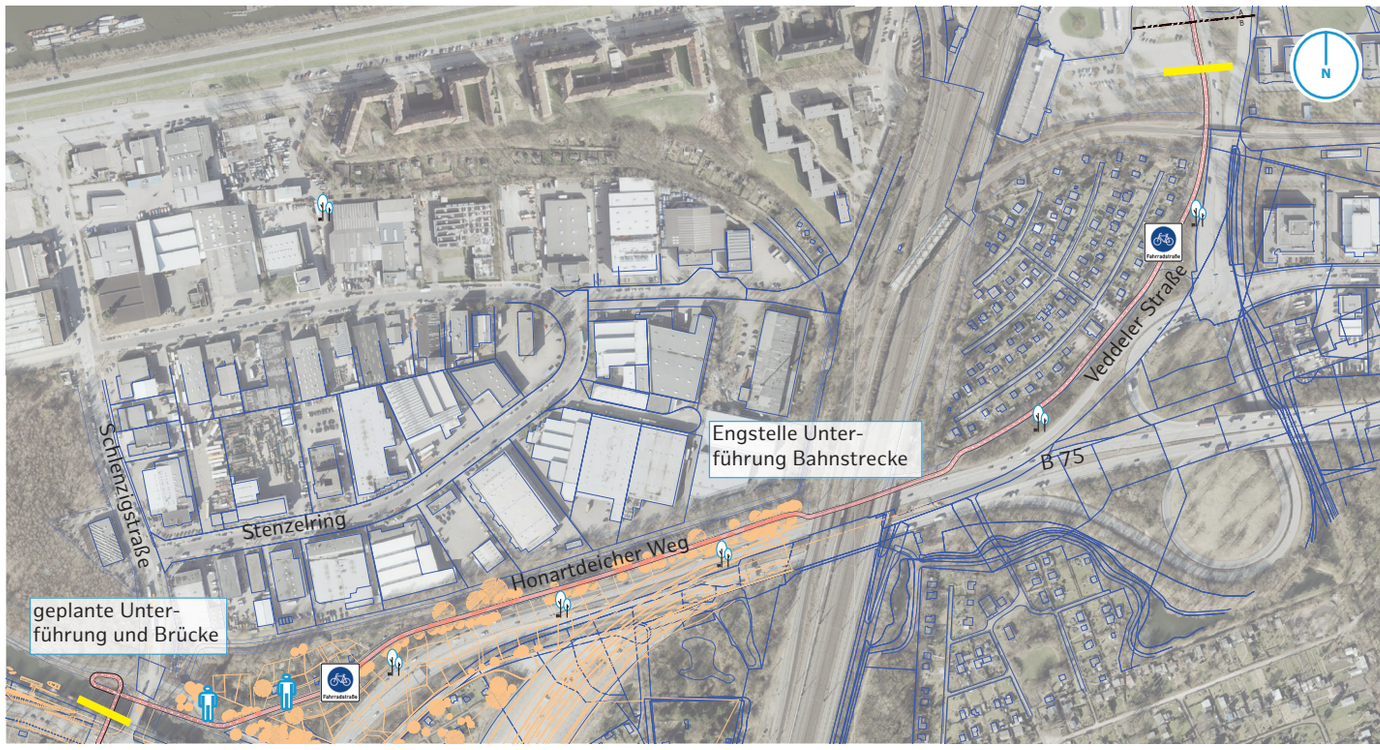
Verbreiterung des bestehenden Radwegs westlich des Straßenzugs zu einem durchgängigen Zweirichtungsradwegs inklusive Querung der Harburger Chaussee über den signalisierten Knotenpunkt. Erforderlich ist dabei auch ein parallel geführter Gehweg, da eine starke Fußverkehrsbeziehung zwischen der S-Bahnstation und dem Spreehafen besteht, für den der Gehweg auf der anderen Straßenseite keine ausreichende Alternative darstellt.
Südlich der Brücke und südlich der Harburger Chaussee bietet die westliche Nebenfläche mit dem angrenzenden Grünstreifen ausreichend Fläche zur Erweiterung. Auf der Brücke ist ein Umbau des Straßenraums erforderlich, indem die östliche Nebenfläche reduziert wird, um die westliche Nebenfläche auszuweiten. Hier besteht jedoch ein Zielkonflikt mit dem Ausbau der Veloroute 10, die nach aktueller Planung auf der Ostseite der Brücke geführt wird.



Zielbild straßenbegleitender Zweirichtungsradweg
(Bsp. aus Weurt/Niederlande)

HH-Mitte #05

A0c | Veddeler Straße, Honartsdeicher Weg, neue Brücke Ernst-August-Kanal **Länge: 1.350 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
innerorts, anbaufrei

Belag
Asphalt

Führungsform
Fahrradstraße

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn
3,00 - 4,00 m

Kfz-Verkehrsstärke
nur Anliegerverkehr zugelassen

Höchstgeschwindigkeit
30 km/h

Busverkehr
nicht vorhanden

Naturschutz
kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
mittel- bis langfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

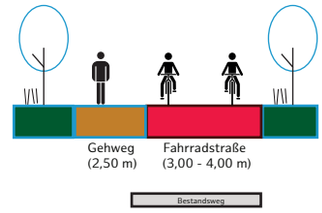
geschätzte Gesamtbaukosten
1.150.000 Euro (netto)
Brücke: 4.800.000 Euro (netto)

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

Beleuchtung
vorhanden

Besondere Maßnahmen
Das westliche Ende dieses Abschnitts ist Bestandteil des städtebaulichen Entwicklungsvorhabens „Elbinselquartier Wilhelmsburg“, für das unter Führung der IBA Hamburg GmbH derzeit die Funktionsplanung läuft. Der Radschnellweg wurde frühzeitig in den Planungsprozess eingebracht und ist in den Planungen in einem sehr zufriedenstellenden Maße berücksichtigt worden. So ist zur Vermeidung von Konflikten mit dem Kfz-Verkehr auf der Schlenzigstraße und als besonderes Zeichen für den Radverkehr im Quartier vorgesehen, den Radschnellweg unter der Schlenzigstraße hindurch entlang des Ernst-August-Kanals und westlich der Brücke mit einer Kehre auf eine neu zu errichtende separate Brücke für den Fuß- und Radverkehr zu führen. Dies stellt auch einen Eingriff in den Uferbereich dar, dessen ökologische Auswirkungen durch angemessene Planung und Beleuchtung begrenzt werden müssen.
Im südwestlichen Bereich des Abschnitts ist mit erhöhtem Fußverkehrsaufkommen aufgrund der dortigen Kleingärten zu rechnen. Hier ist anzustreben, die Querungsstellen des Fußverkehrs auf wenige Bereiche zu konzentrieren, um gute Sichtverhältnisse zu schaffen und die Störung des Radschnellwegs zu minimieren. Zur Gestaltung dieser Querungsstellen sind die Musterlösungen F1 und F2 anzuwenden.

Querschnitt



Fahrradstraße
(Standard-Nr. 7)

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

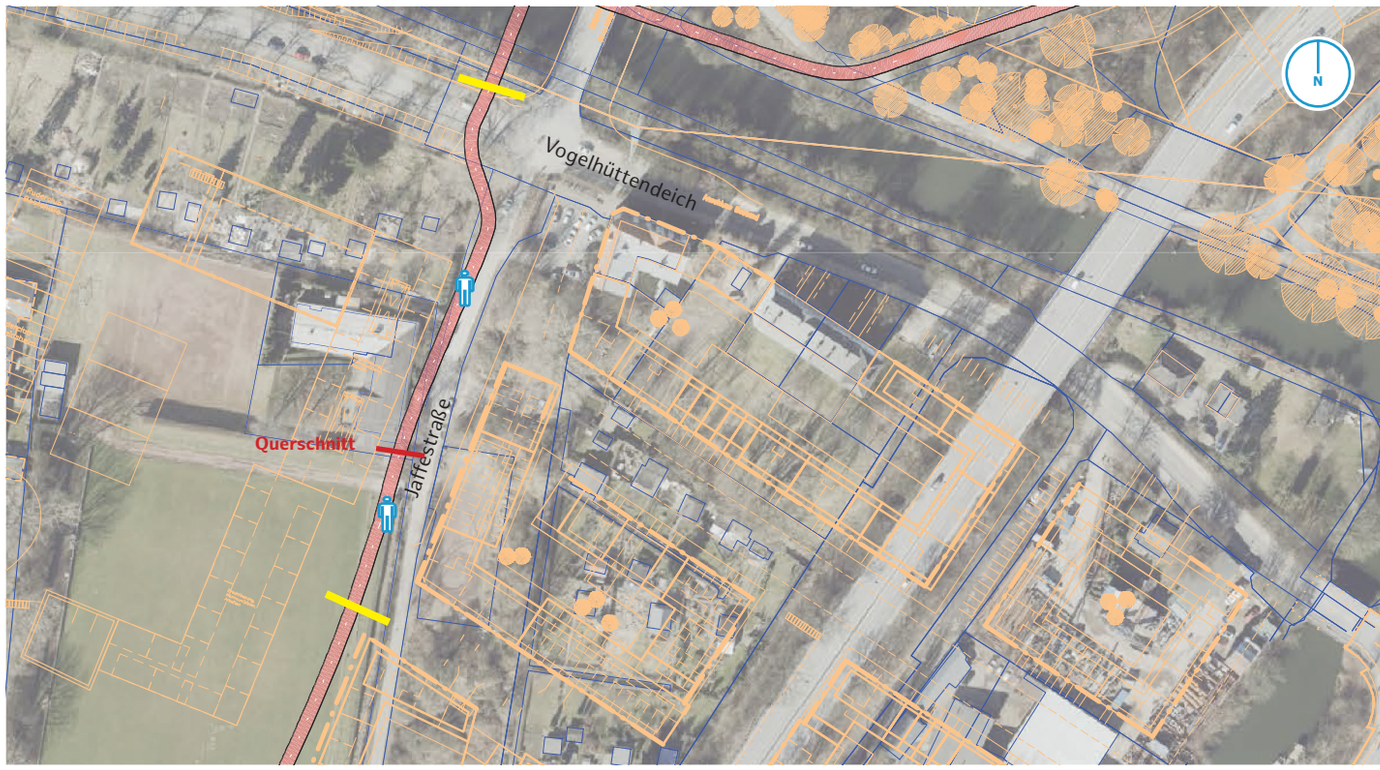
Konflikte
Bei der Verbreiterung des Weges ist mit Eingriffen in den Gehölzbestand zu rechnen. Bei besonders schützenswerten Bäumen ist zu prüfen, ob ein reduzierter Standard des Radschnellwegs in Kauf genommen werden kann.
Der Bereich der Unterführung der Wilhelmsburger Reichstraße unter der Bahnstrecke stellt eine Engstelle in diesem Abschnitt dar, auf dem die Standardbreite für Radschnellwege unterschritten wird. Hier wäre zu prüfen, inwieweit eine Reduzierung der Fahrbahn möglich ist, wobei dabei auch eine Überwindung des Höhenunterschieds zwischen Fahrbahn und Fahrradstraße und ein entsprechender Eingriff in die Stützwand erfolgen müsste.



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

HH-Mitte #06

A0e | Schlenzigstaße/Loop (künftig Jaffestraße) **Länge: 160 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
innerorts, anbaufrei

Belag
Asphalt

Führungsform
Fahrradstraße

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn
3,00 m

Kfz-Verkehrsstärke
gering

Höchstgeschwindigkeit
30 km/h

Busverkehr
nicht vorhanden

Naturschutz
kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

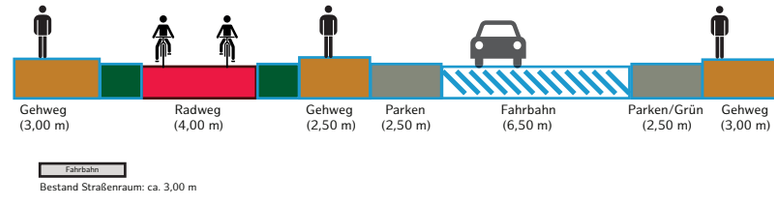
geschätzte Gesamtbaukosten
10.000 Euro (netto, nur Markierung Radschnellweg, da Straßenplanung im Rahmen des IBA-Projekts „Elbinselquartier Wilhelmsburg“ erfolgt)

Grunderwerb
Klärung im Rahmen des Projekts „Elbinselquartier Wilhelmsburg“

Beleuchtung
Klärung im Rahmen des Projekts „Elbinselquartier Wilhelmsburg“

Besonderheiten
Der Abschnitt ist Teil des städtebaulichen Entwicklungsvorhabens „Elbinselquartier Wilhelmsburg“, für das unter Führung der IBA Hamburg GmbH derzeit die Funktionsplanung läuft. In diesem Zuge wird die Jaffestraße nach Norden verlängert und mit dem heutigen Loop verbunden, um gegenüber der Schlenzigstraße in den Vogelhüttendeich zu münden.
Der Radschnellweg wurde frühzeitig in den Planungsprozess eingebracht und ist in den Planungen in einem sehr zufriedenstellenden Maße berücksichtigt worden.

Querschnitt



Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg
(Standard-Nr. 2)

Im Zuge der Umplanung der heutigen Fahrradstraße als Teil des Wilhelmsburger Loops ist ein straßenbegleitend geführter, durch Grün- und Trennstreifen abgetrennter Zweirichtungsradweg bis zum Übergang in einen selbstständig geführten Zweirichtungsradweg im Bereich des künftigen Abknickens der Jaffestraße nach Osten geplant.
Die künftige Querung des Vogelhüttendeichs im nördlichen Bereich des Abschnitts ist als plangleiche Querungsstelle vorgesehen, wobei hier die Durchfahrt für den regulären Kfz-Verkehr gesperrt wird und damit keine Beeinträchtigung des Radverkehrs zu erwarten ist.

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



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

HH-Mitte #07

A0e | neue Trasse zwischen (künftiger) Jaffestraße und Rotenhäuser Straße **Länge: 870 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
innerorts, anbaufrei

Belag
keine Verkehrsfläche im Bestand

Führungsform
keine Verkehrsfläche im Bestand

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn
keine Verkehrsfläche im Bestand

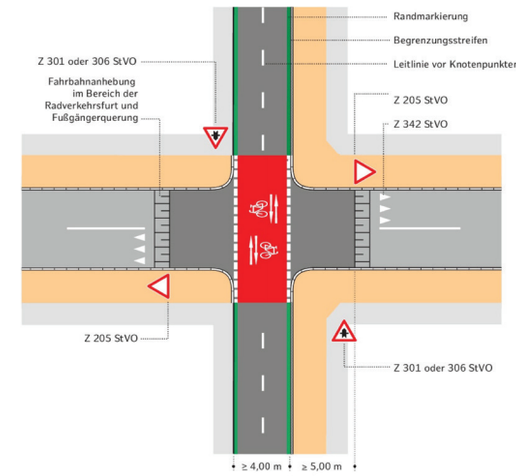
Kfz-Verkehrsstärke
keine Verkehrsfläche im Bestand

Höchstgeschwindigkeit
keine Verkehrsfläche im Bestand

Busverkehr
keine Verkehrsfläche im Bestand

Natur und Landschaft
kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen





Musterlösung S1

Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

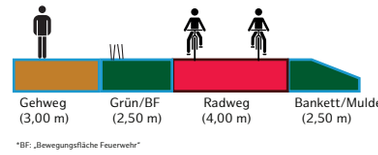
geschätzte Gesamtbaukosten
80.000 Euro (netto, nur Markierung Radschnellweg, zusätzlich zu Straßenplanung im Rahmen des IBA-Projekts „Elbinselquartier Wilhelmsburg“

Grunderwerb
Klärung im Rahmen des Projekts „Elbinselquartier Wilhelmsburg“

Beleuchtung
Klärung im Rahmen des Projekts „Elbinselquartier Wilhelmsburg“

Besonderheiten
Der Abschnitt ist Teil des städtebaulichen Entwicklungsvorhabens „Elbinselquartier Wilhelmsburg“, für das unter Führung der IBA Hamburg GmbH derzeit die Funktionsplanung läuft. In diesem Zuge wird am westlichen Rand der Bebauung ein separater Fuß- und Radweg entwickelt, der im Bereich des heutigen Loops als großräumige Verknüpfung für den Fuß- und Radverkehr dient.
Der Radschnellweg wurde frühzeitig in den Planungsprozess eingebracht und ist in den Planungen in einem sehr zufriedenstellenden Maße berücksichtigt worden.

Querschnitt



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg
(Standard-Nr. 1)

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

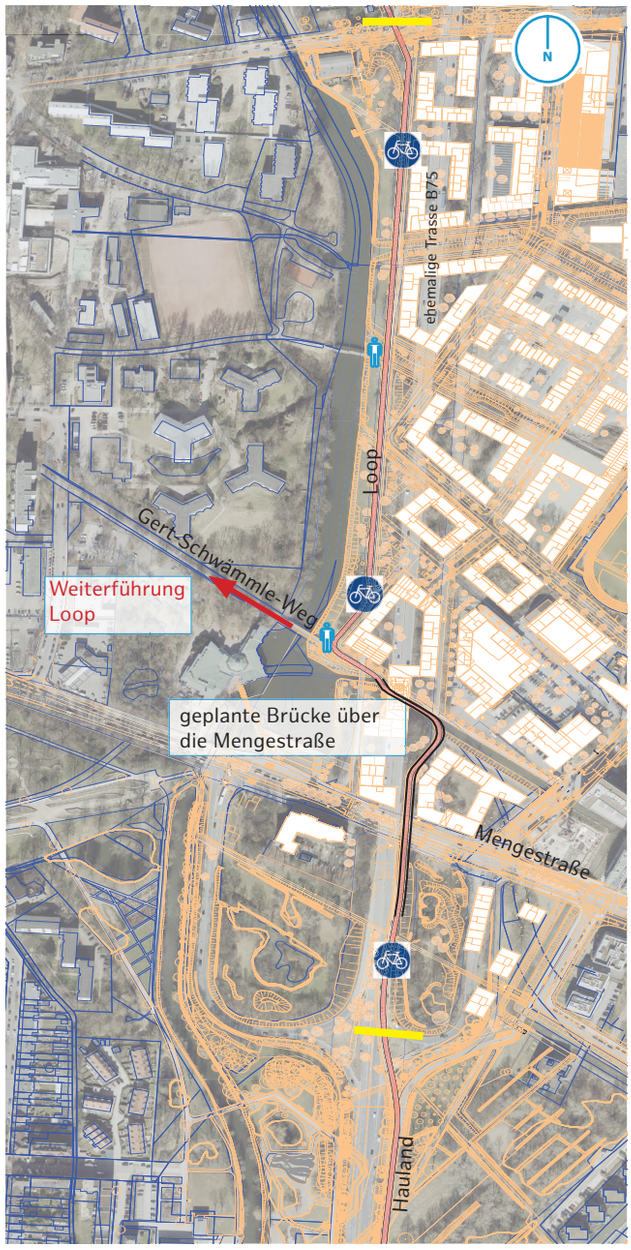
Konflikte
Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.



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

HH-Mitte #08

A0f | Loop, Gert-Schwämmle-Weg, neue Brücke über Mengestraße **Länge: 1.050 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
innerorts, anbaufrei

Belag
Asphalt

Führungsform
kombinierter Geh- und Radweg

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn
ca. 3,50 - 4,00 m

Kfz-Verkehrsstärke
kein Kfz-Verkehr zugelassen

Höchstgeschwindigkeit
kein Kfz-Verkehr zugelassen

Busverkehr
kein Kfz-Verkehr zugelassen

Natur und Landschaft
kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

geschätzte Gesamtbaukosten
35.000 Euro (netto)
Brücke: 4.800.000 Euro (netto)
Straßenplanung im Rahmen des IBA-Projekts „Elbinselquartier Wilhelmsburg“

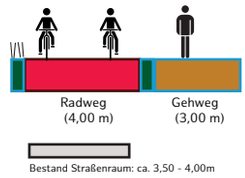
Grunderwerb
Klärung im Rahmen des Projekts „Wilhelmsburger Rathausviertel“

Beleuchtung
Klärung im Rahmen des Projekts „Wilhelmsburger Rathausviertel“

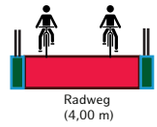
Besondere Maßnahme
Zur Vermeidung von Wartezeiten an der Querung der Mengestraße, die hohe Kfz-Verkehrsmengen aufweist, ist die Errichtung einer Radverkehrsbrücke vorgesehen, die vom Gert-Schwämmle-Weg im Norden einen Bogen nach Süden beschreiben und der ehemaligen Trasse der B75 folgend den Anschluss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

Besonderheiten
Der Abschnitt ist Teil des städtebaulichen Entwicklungsvorhabens „Wilhelmsburger Rathausviertel“, für das unter Führung der IBA Hamburg GmbH derzeit die Funktionsplanung läuft. In diesem Zuge wird am westlichen Rand der Bebauung ein separater Fuß- und Radweg entwickelt, der im Bereich des heutigen Loops als großräumige Verknüpfung für den Fuß- und Radverkehr dient.
Der Radschnellweg wurde frühzeitig in den Planungsprozess eingebracht und ist in den Planungen in einem sehr zufriedenstellenden Maße berücksichtigt worden.

Querschnitt 1 (690 m)



Querschnitt 2 (Brücke; 360 m)



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg
(Standard-Nr. 1)

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

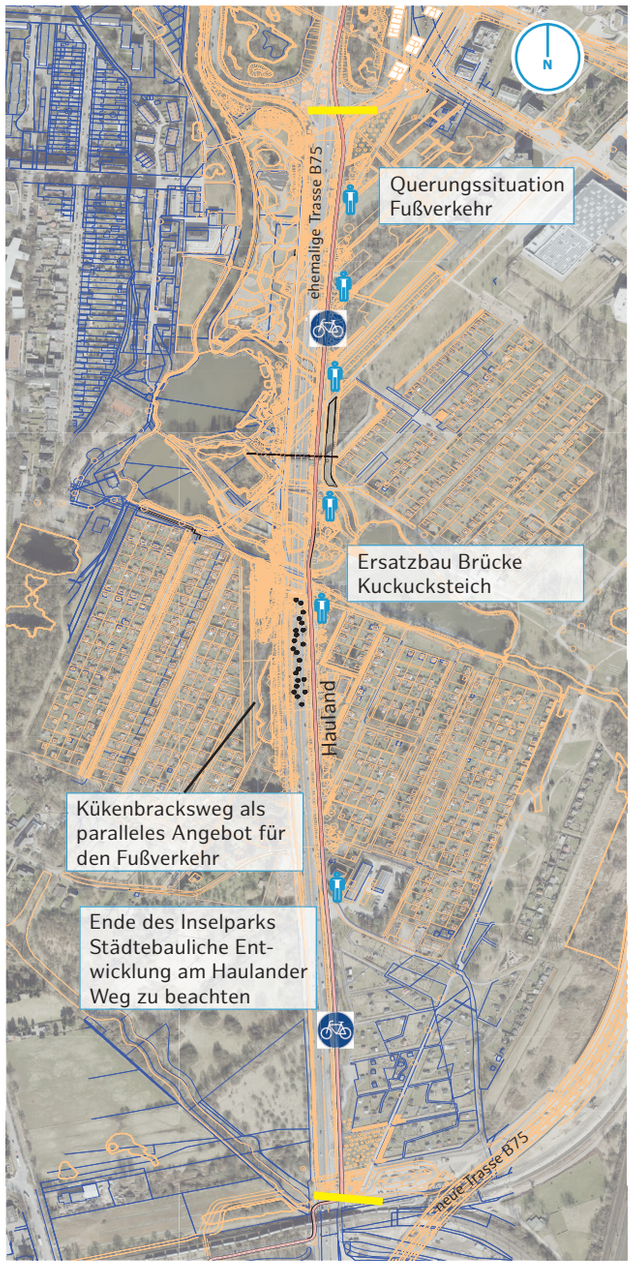
Konflikte
Der Fußverkehr wird fast ausschließlich auf einem parallelen Gehweg neben dem Radschnellweg geführt. Am Gert-Schwämmle-Weg und im Bereich Perlstiegbrücke sind jedoch zwei Querungsstellen für den Fußverkehr vorgesehen. Entsprechend sind diese Stellen so auszugestalten, dass der Radverkehr aufmerksam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



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

HH-Mitte #09

A0f | Hauland (westlich Am Inselpark bis Kornweide) **Länge: 1.550 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, Kleingarten

Belag

Asphalt

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 4,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

sehr gering

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Natur und Landschaft

Weg führt entlang des geschützten Biotops „Kuckucksteich“





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
kurzfristig (Planungsprozess schon fortgeschritten)

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

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

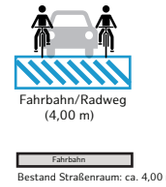
Grunderwerb
Klärung im Rahmen des Projekts „Wilhelmsburger Inselpark 2019+“

Beleuchtung
Einrichtung in Abstimmung mit dem Projekt „Wilhelmsburger Inselpark 2019+“

Besonderheiten
Der Abschnitt durchläuft das Gebiet des Projekts „Wilhelmsburger Inselpark 2019+“, das sich derzeit unter Führung des Bezirksamtes Hamburg-Mitte in der Detailplanung befindet. Dies beinhaltet im Zusammenhang mit dem Rückbau der ehemaligen Trasse der B75 (Wilhelmsburger Reichstraße) den Lückenschluss für den aktuell noch zerschnittenen Inselpark. In diesem Zuge wird der Bestandsweg Hauland östlich der ehemaligen B75 als Radschnellwegtrasse entwickelt.
Insgesamt wurde der Radschnellweg frühzeitig in den Planungsprozess eingebracht und ist in den Planungen in einem sehr zufriedenstellenden Maße berücksichtigt worden.

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

Querschnitt



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

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

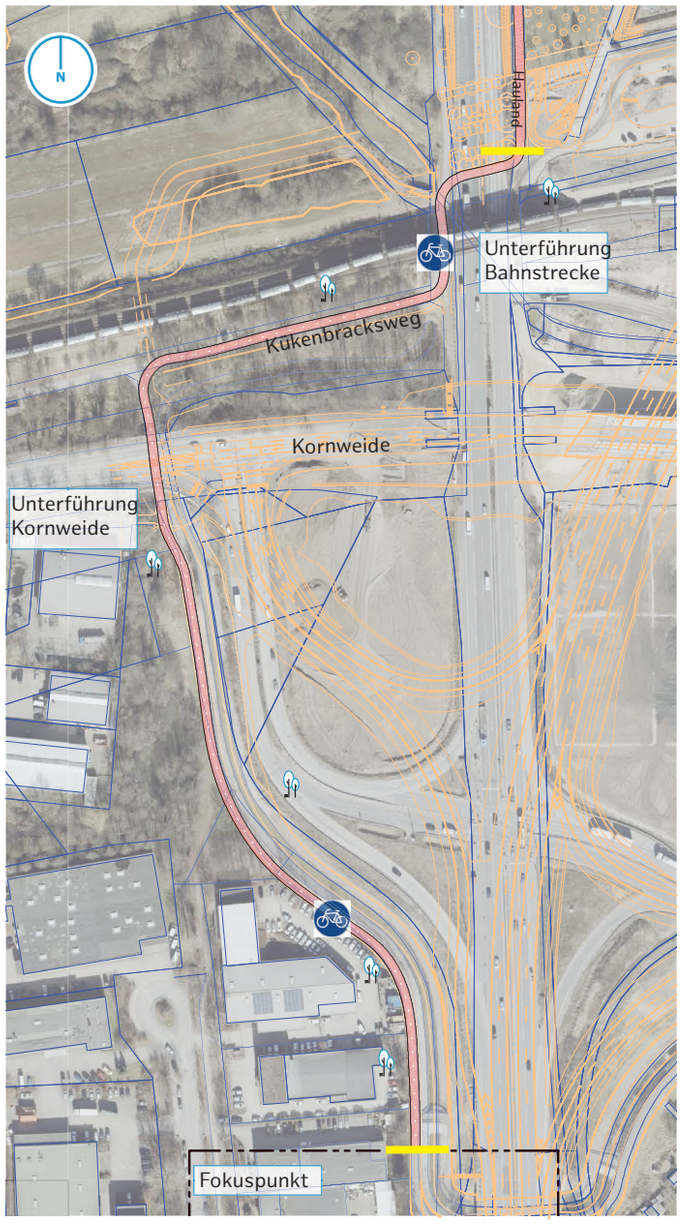
Konflikte
Im Inselpark ist mit einem großen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen. Entsprechend bestehen an einigen Stellen entlang der Trasse erhöhte Querungsbedarfe. Die Planung für den Inselpark wurde bereits so angepasst, dass die Zahl dieser Querungsstellen verringert wurde (siehe Karte). Die Querungsstellen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



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

HH-Mitte #10

A0g | Hauland, Kükenbracksweg, Weg zum König-Georg-Deich **Länge: 580 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
innerorts, anbaufrei

Belag
Asphalt

Führungsform
kombinierter Fuß- und Radweg

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn
ca. 3,50 m

Kfz-Verkehrsstärke
kein Kfz-Verkehr zugelassen

Höchstgeschwindigkeit
kein Kfz-Verkehr zugelassen

Busverkehr
kein Kfz-Verkehr zugelassen

Natur und Landschaft
kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
kurz- bis mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

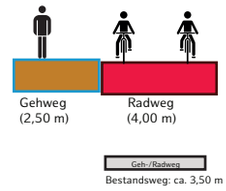
geschätzte Gesamtbaukosten
670.000 Euro (netto, ohne die bereits hergestellten Unterführungen)

Grunderwerb
für Vollausbau inklusive Gehweg ggf. auf Teilstücken notwendig

Beleuchtung
im Abschnitt südlich der Unterführungen erforderlich

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

Querschnitt



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg
(Standard-Nr. 1)

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

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



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

Fokuspunkt #1: König-Georg-Deich

Länge: 340 m

Bestandssituation

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





Ortslage, Umfeld

innerorts, anbaufrei

Kfz-Verkehrsstärke

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

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

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

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

Natur und Landschaft

keine Schutzgebiete oder besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen betroffen

Umsetzung Radschnellweg

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

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

Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig

Nutzerpotenzial pro Tag

> 2.000

geschätzte Gesamtbaukosten

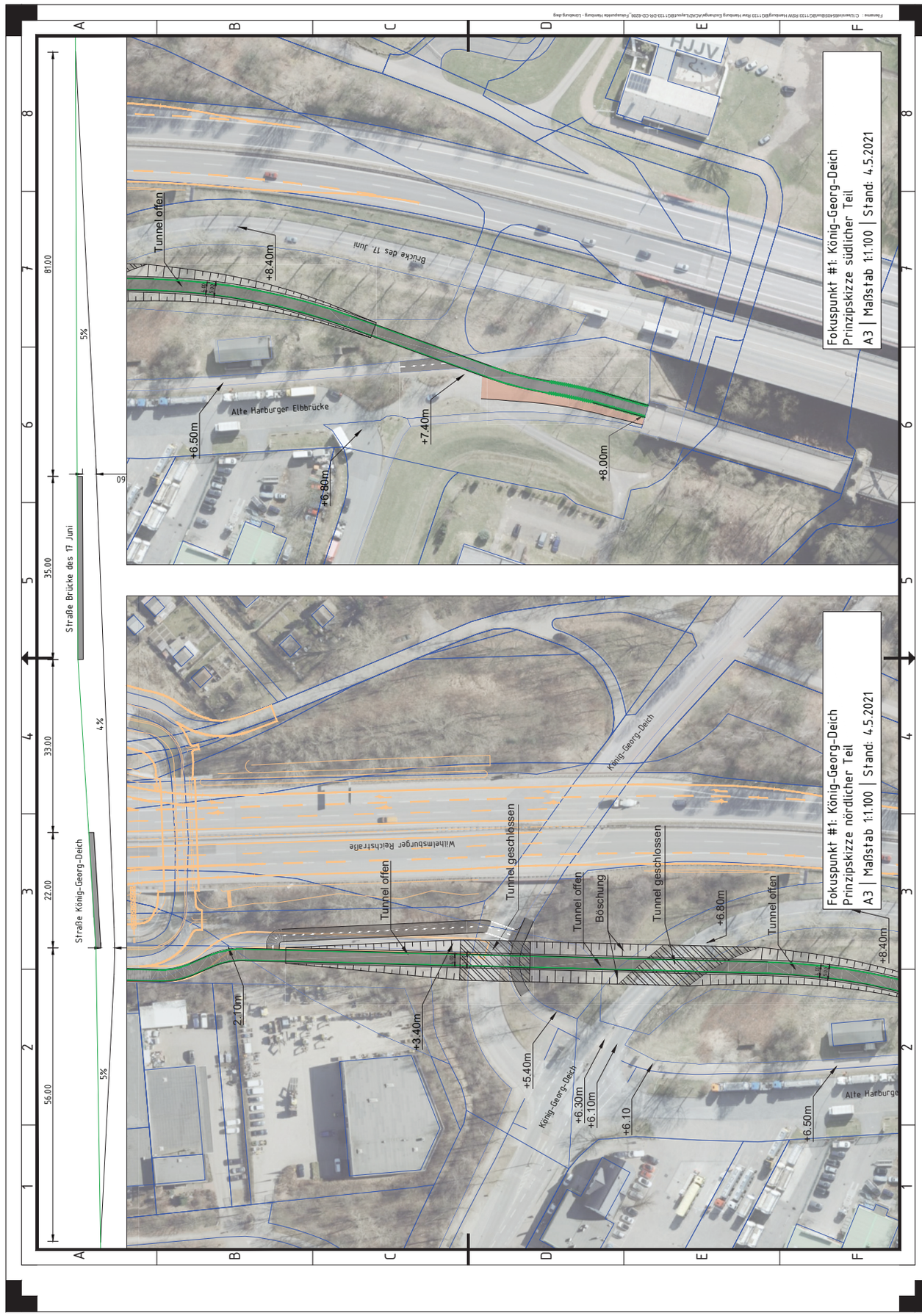
4.610.000 Euro (netto)

Grunderwerb

ggf. erforderlich

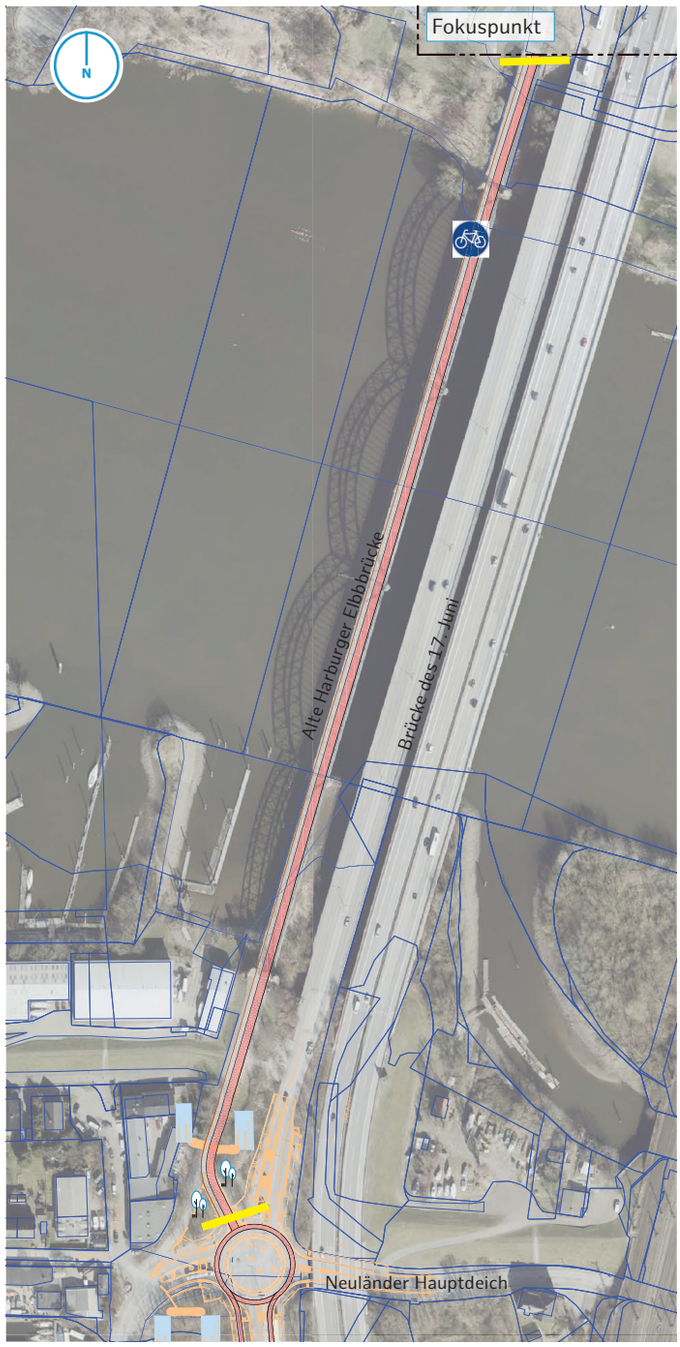
Herausforderungen/Abhängigkeiten

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


Fokuspunkt #1: König-Georg-Deich
Prinzipskizze südlicher Teil
A3 | Maßstab 1:1.100 | Stand: 4.5.2021
Tunnel offen
+8.40m
Brücke des 17. Juni
Alte Harburger Elbbrücke
+6.50m
+6.80m
+7.40m
+8.00m
Fokuspunkt #1: König-Georg-Deich
Prinzipskizze nördlicher Teil
A3 | Maßstab 1:1.100 | Stand: 4.5.2021
Tunnel offen
Tunnel geschlossen
Wilhelmsburger Reichstraße
König-Georg-Deich
Böschung
+6.80m
+8.40m
2.10m
+3.40m
+5.40m
+6.30m
+6.10m
+6.10
+6.50m
Straße Brücke des 17 Juni
Straße König-Georg-Deich
81.00
35.00
33.00
22.00
56.00
5%
4%
5%

HH-Mitte #11

A0h | Alte Harburger Elbbrücke **Länge: 610m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, anbaufrei

Belag

Asphalt, Pflaster

Führungsform

kombinierter Fuß- und Radweg

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

4,50 m - 8,50 m

Kfz-Verkehrsstärke

kein Kfz-Verkehr zugelassen

Höchstgeschwindigkeit

kein Kfz-Verkehr zugelassen

Busverkehr

kein Kfz-Verkehr zugelassen

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
kurzfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

geschätzte Gesamtbaukosten
230.000 Euro (netto)

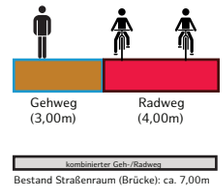
Grunderwerb
nicht erforderlich

Beleuchtung
vorhanden

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

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

Querschnitt



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg
(Standard-Nr. 1)

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

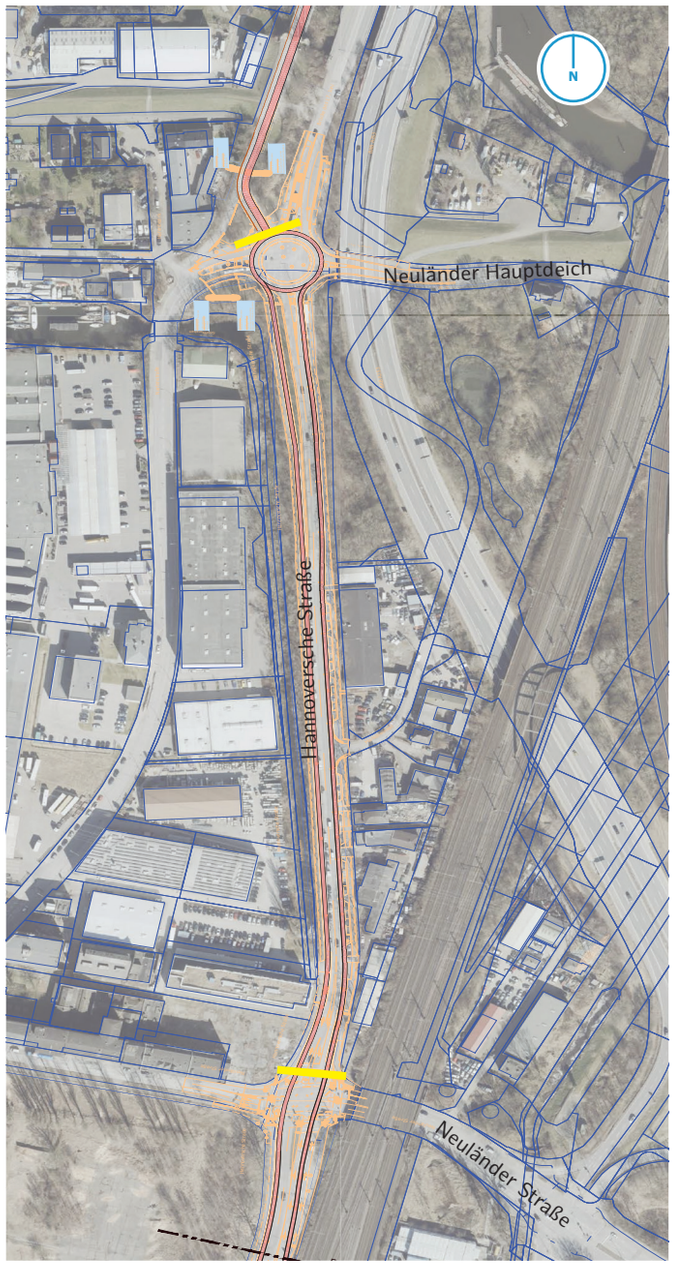
Konflikte
Im Bereich der südlichen Zuwegung zur Brücke wäre die Anlage eines Zweirichtungsradwegs mit parallelem Gehweg mit einem Eingriff in mindestens eine der beiden angrenzenden Baumreihen verbunden. Alternativ könnte der Fußverkehr auch über den weiter westlich verlaufenden Bestandsweg geführt werden.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



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

Harburg #1

A1a | Hannoversche Straße (zwischen Neuländer Hauptdeich und Neuländer Straße) **Länge: 550 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
innerorts, Gewerbegebiet

Belag
Asphalt, Kopfsteinpflaster

Führungsform
beidseitiger Hochbordradweg

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn
19,50 m | 10,50 m

Kfz-Verkehrsstärke
rd. 7.000 Kfz/Tag (Zählung 2014)

Höchstgeschwindigkeit
30 km/h

Busverkehr
3 Buslinien

Natur und Landschaft
kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
kurzfristig (bauliche Umsetzung läuft)

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

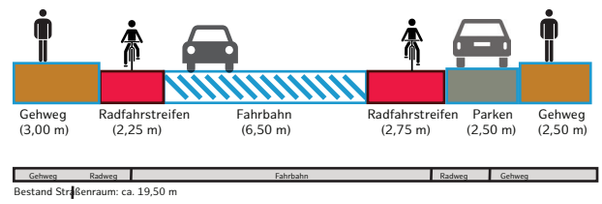
geschätzte Gesamtbaukosten
50.000 Euro (netto, ohne Straßenbaumaßnahmen der Veloroutenplanung)

Grunderwerb
wird im Rahmen der Veloroutenplanung betrachtet

Beleuchtung
vorhanden

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

Querschnitt



Radfahrstreifen
(Standard-Nr. 4)

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

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

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



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

Harburg #2

A1a | Hannoversche Straße (zwischen Neuländer Straße und Buxtehuder Straße) **Länge: 900 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
innerorts, Gewerbegebiet

Belag
Asphalt

Führungsform
beidseitiger Hochbordradweg, teilweise Radfahrstreifen

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn
ca. 23,00 m | 10,00 m

Kfz-Verkehrsstärke
ca. 19.000 Kfz/Tag (Zählung 2014)

Höchstgeschwindigkeit
50 km/h

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

Natur und Landschaft
kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
kurzfristig (bauliche Umsetzung läuft)

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

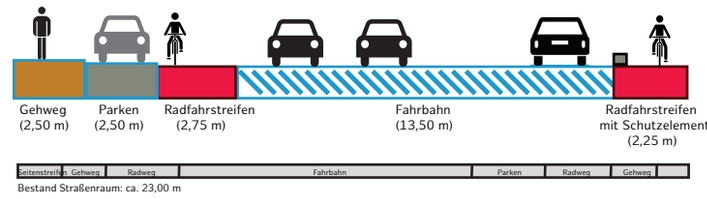
geschätzte Gesamtbaukosten
80.000 Euro (netto, ohne Straßenbaumaßnahmen der Veloroutenplanung)

Grunderwerb
wird im Rahmen der Veloroutenplanung betrachtet

Beleuchtung
vorhanden

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

Querschnitt



Radfahrstreifen
(Standard-Nr. 4)

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

Konflikte
Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.



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

Harburg #3

A1a | Hannoversche Straße, Walter-Dudek-Brücke **Länge: 330 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
innerorts, Hauptverkehrsstraßen, Bahnhof

Belag
Asphalt (Fahrbahn), Pflaster (Nebenfläche)

Führungsform
Hochbordradwege, teilweise Radfahrstreifen

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

Kfz-Verkehrsstärke
rd. 28.500 Kfz/Tag (Zählung 2015)

Höchstgeschwindigkeit
50 km/h

Busverkehr
zahlreiche Buslinien, Ausfahrt ZOB Harburg in unmittelbarer Nähe

Naturschutz
kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
kurzfristig (Planungen zum „Doppelknoten“ abgeschlossen)

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

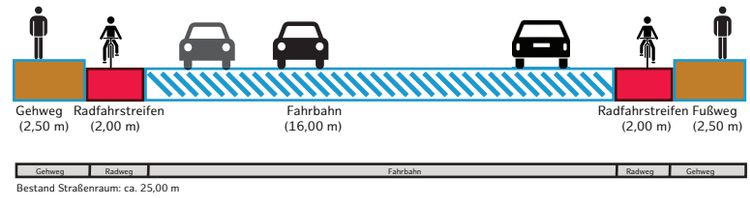
geschätzte Gesamtbaukosten
120.000 Euro (netto, ohne Straßenbaumaßnahme im Rahmen der Umbauplanung „Doppelknoten“)

Grunderwerb
wird im Zuge der Planung „Doppelknoten“ geklärt

Beleuchtung
vorhanden

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

Querschnitt Walter-Dudek-Brücke



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

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

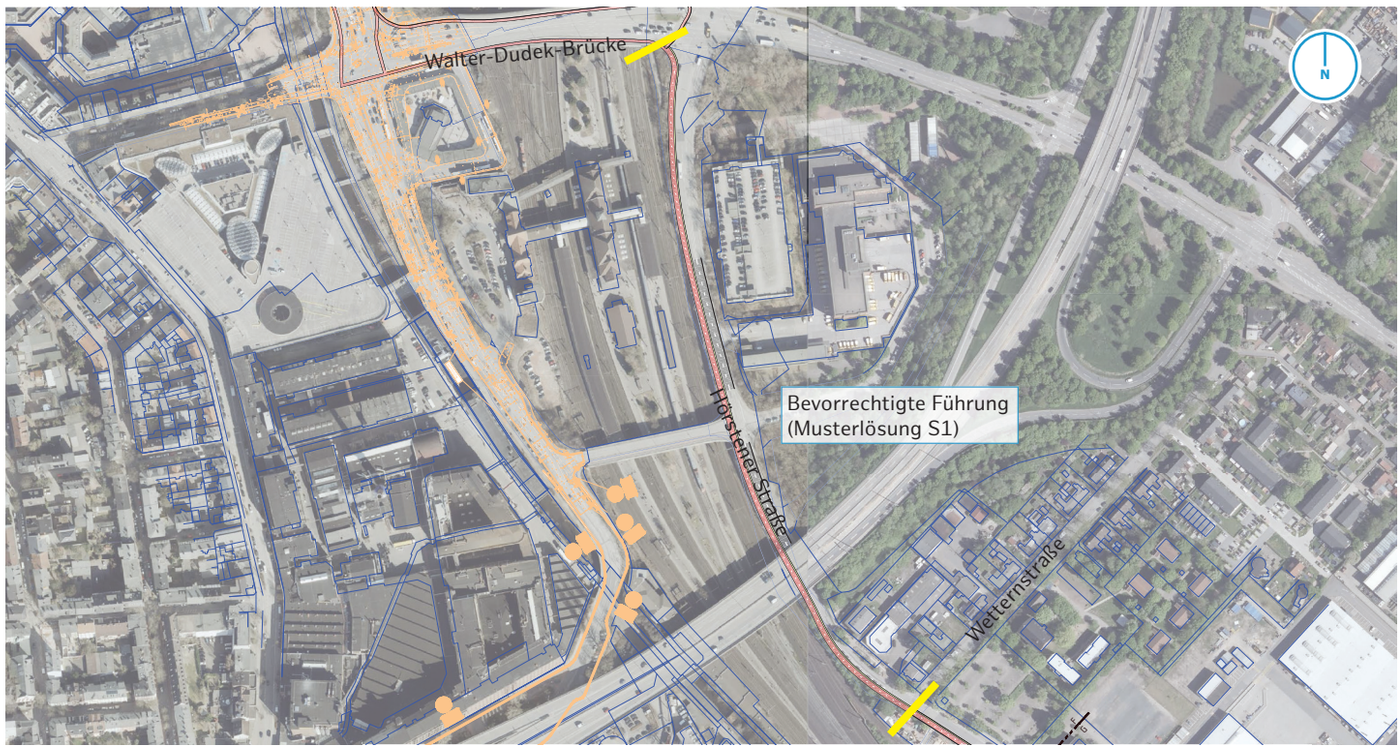
Konflikte
Auf der Nebenfläche östlich der Hannoverschen Straße zwischen der Brücke Hannoversche Straße und der Walter-Dudek-Brücke ist aufgrund des dortigen Zugangs zum Bahnhof und dem geplanten Fahrradparkhaus mit erhöhtem Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.



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

Harburg #4

A1a | Hörstener Straße (zwischen Walter-Dudek-Brücke und Wetternstraße) **Länge: 560 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
innerorts, anbaufrei

Belag
Asphalt (Fahrbahn), Pflaster (Nebenfläche)

Führungsform
Radverkehr im Mischverkehr, teilweise beidseitige Hochbordradwege

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn
12,50 m | 6,00 m

Kfz-Verkehrsstärke
mittel (ca. 7.000 Kfz/Tag Zählung 2007)

Höchstgeschwindigkeit
50 km/h

Busverkehr
zwei Buslinien verkehren bis Schlachthofbrücke

Naturschutz
kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

geschätzte Gesamtbaukosten
260.000 Euro (netto)

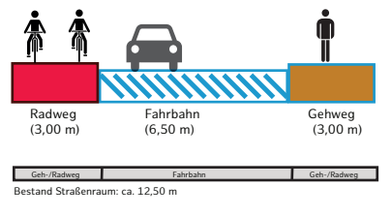
Grunderwerb
voraussichtlich nicht erforderlich

Beleuchtung
vorhanden

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

Konflikte
Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.

Querschnitt



Bestand Straßenraum: ca. 12,50 m

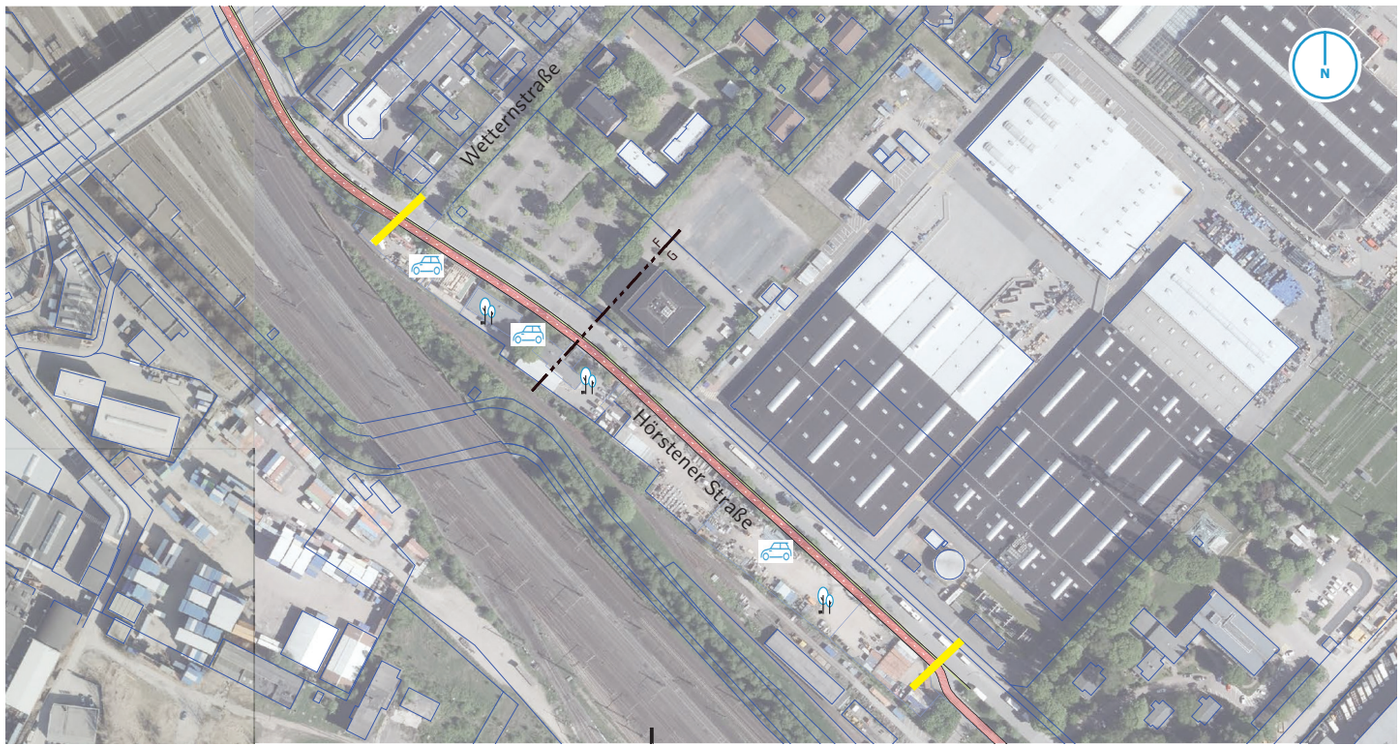
Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg
(Standard-Nr. 2)

Aufgrund der unmittelbaren Lage an den Gleisen, umfangreichem Baumbestand oder anderen Flächenrestriktionen erscheint eine Verbreiterung des Straßenraums nicht möglich zu sein. Da die Hörstener Straße als Zufahrt zum Gewerbegebiet zudem einen hohen Anteil an Schwerverkehr aufweist, ist auch eine Reduzierung der Fahrbahn nicht ohne Probleme möglich. Somit bleibt nur die Möglichkeit, den Radschnellweg im reduzierten Standard umzusetzen und auf einen parallelen Gehweg zu verzichten, was angesichts des vorhandenen Gehwegs auf der gegenüberliegenden Straßenseite als vertretbar eingestuft wird.
Im nördlichen Teil ist ein separater Gehweg jedoch erforderlich, da dort ein Zugang zur S-Bahnstation liegt. Die dafür benötigte Fläche kann entweder die bestehende Parkbucht, die zweistreifige Fahrbahn oder die an dieser Stelle weiträumigere Böschung zur Bahnstrecke liefern.


Zielbild straßenbegleitender Zweirichtungsradweg
(Bsp. aus Weurt/Niederlande)

Harburg #5

A1c | Hörstener Straße (zwischen Wetternstraße und Abzweigung Umspannwerk) **Länge: 340 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
innerorts, Gewerbegebiet

Belag
Asphalt (Fahrbahn), Pflaster (Nebenfläche)

Führungsform
nur einseitiger Hochbordradweg

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn
19,00 m | 7,50 m

Kfz-Verkehrsstärke
niedrig, erhöhter Schwerverkehrsanteil

Höchstgeschwindigkeit
50 km/h

Busverkehr
nicht vorhanden

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





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
mittel- bis langfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

geschätzte Gesamtbaukosten
3.450.000 Euro (netto)

Grunderwerb
ggf. zur Verbreiterung des Straßenraums erforderlich

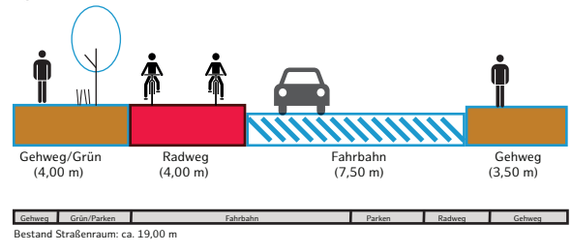
Beleuchtung
vorhanden

Konflikte

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

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

Querschnitt



Bestand Straßenraum: ca. 19,00 m

Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg
(Standard-Nr. 2)

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



Zielbild straßenbegleitender Zweirichtungsradweg
(Bsp. aus Weurt/Niederlande)

Harburg #6

A1c | Hörstener Straße (zwischen Abzweigung Umspannwerk und Wasmerstraße) **Länge: 770 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
außerorts, anbaufrei

Belag
Asphalt

Führungsform
Radverkehr im Mischverkehr

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn
4,50 m

Kfz-Verkehrsstärke
gering (Durchfahrt nur für Anlieger zugelassen)

Höchstgeschwindigkeit
50 km/h

Busverkehr
nicht vorhanden

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





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
kurz- bis mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

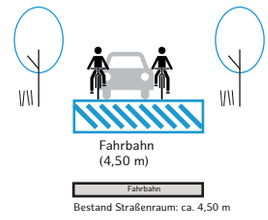
geschätzte Gesamtbaukosten
570.000 Euro (netto)

Grunderwerb
nicht erforderlich

Beleuchtung
Einrichtung in Einklang mit dem Natur- und Landschaftsschutz

Konflikte
Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.

Querschnitt



Fahrradstraße
(Standard-Nr. 7)

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



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

Harburg #7

A1d | Feldweg zwischen HörstenerStraße und Kanzlershofer Weg **Länge: 630 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
außerorts, ländlich

Belag
unbefestigt

Führungsform
Feldweg, keine gewidmeter Verkehrsfläche

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

Kfz-Verkehrsstärke
kein Kfz-Verkehr zugelassen

Höchstgeschwindigkeit
kein Kfz-Verkehr zugelassen

Busverkehr
kein Kfz-Verkehr zugelassen

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





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

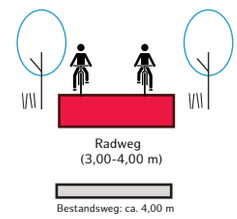
geschätzte Gesamtbaukosten
650.000 Euro (netto)

Grunderwerb
zu prüfen, in welcher Breite öffentliche Fläche vorhanden ist

Beleuchtung
Einrichtung in Einklang mit dem Natur- und Landschaftsschutz

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

Querschnitt



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg
(Standard-Nr. 1)

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

Konflikte

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



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

Harburg #8

A1d, A1e | Kanzlershofer Weg, Kanzlershof (bis Vorderkamp) **Länge: 240 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
innerorts, halbseitig bebaut (Wohnen)

Belag
Asphalt

Führungsform
Radverkehr im Mischverkehr

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn
6,00 m - 10,50 m | 5,50 m - 6,00 m

Kfz-Verkehrsstärke
mittel

Höchstgeschwindigkeit
30 km/h

Busverkehr
nicht vorhanden

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





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
kurzfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

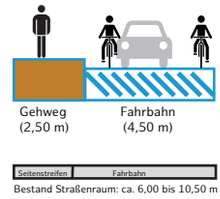
geschätzte Gesamtbaukosten
920.000 Euro (netto)

Grunderwerb
nicht erforderlich

Beleuchtung
vorhanden

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

Querschnitt



Fahrradstraße
(Standard-Nr. 7)

Erhalt der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, abgesichert durch Einrichtung einer Fahrradstraße. Der Vorrang des Radverkehrs sollte durch eine Reduzierung der Fahrbahnbreite zum Zwecke einer Beruhigung des Kfz-Verkehrs verdeutlicht werden. Zudem bietet dies die Möglichkeit zur Anlage eines parallelen Gehwegs.
Die Fahrradstraße ist bevorrechtigt zu führen, daraus resultierende Gefahrenstellen sollten baulich entschärft werden (z. B. durch Aufpflasterung der Zufahrten).

Konflikte

Konflikte mit dem Kfz-Verkehr sind insbesondere im Bereich der abknickenden Straßen zu erwarten. Hier sollte erstens der Radverkehr bevorrechtigt und dies zweitens durch bauliche Maßnahmen (z. B. Aufpflasterungen der künftig wartepflichtigen Zufahrten) verdeutlicht werden.



Zielbild Fahrradstraße mit Gehweg
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Harburg #9

A1e | Kanzlershof, Seevedeich (bis Wagenwerkweg) **Länge: 780m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
außerorts, weitgehend anbaufrei

Belag
Asphalt

Führungsform
Radverkehr im Mischverkehr

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn
4,50 - 5,00 m

Kfz-Verkehrsstärke
gering

Höchstgeschwindigkeit
30 km/h

Busverkehr
nicht vorhanden

Naturschutz
verläuft südlich des Rönneburger Moors (Biotop und Ausgleichsfläche)





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
kurzfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

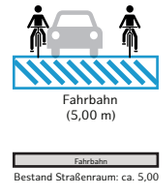
geschätzte Gesamtbaukosten
510.000 Euro (netto)

Grunderwerb
nicht erforderlich

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

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

Querschnitt



Fahrradstraße
(Standard-Nr. 7)

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

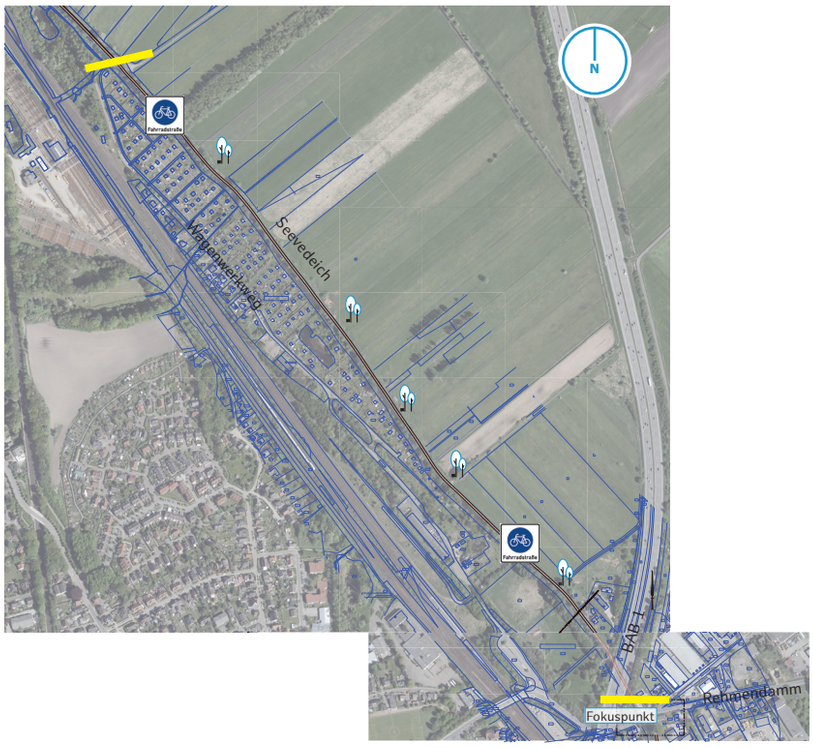
Konflikte
Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.



Zielbild Fahrradstraße
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

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

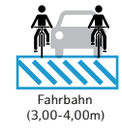
geschätzte Gesamtbaukosten
2.190.000 Euro (netto,
ohne Verbreiterungen)

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 komfortabe Radverkehrsverbindung und zur Erreichung des Radschnellwegestandards 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





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

Fahrradstraße
(Standard-Nr. 7)

Aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsstärke 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 Radschnellwegestandards 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.



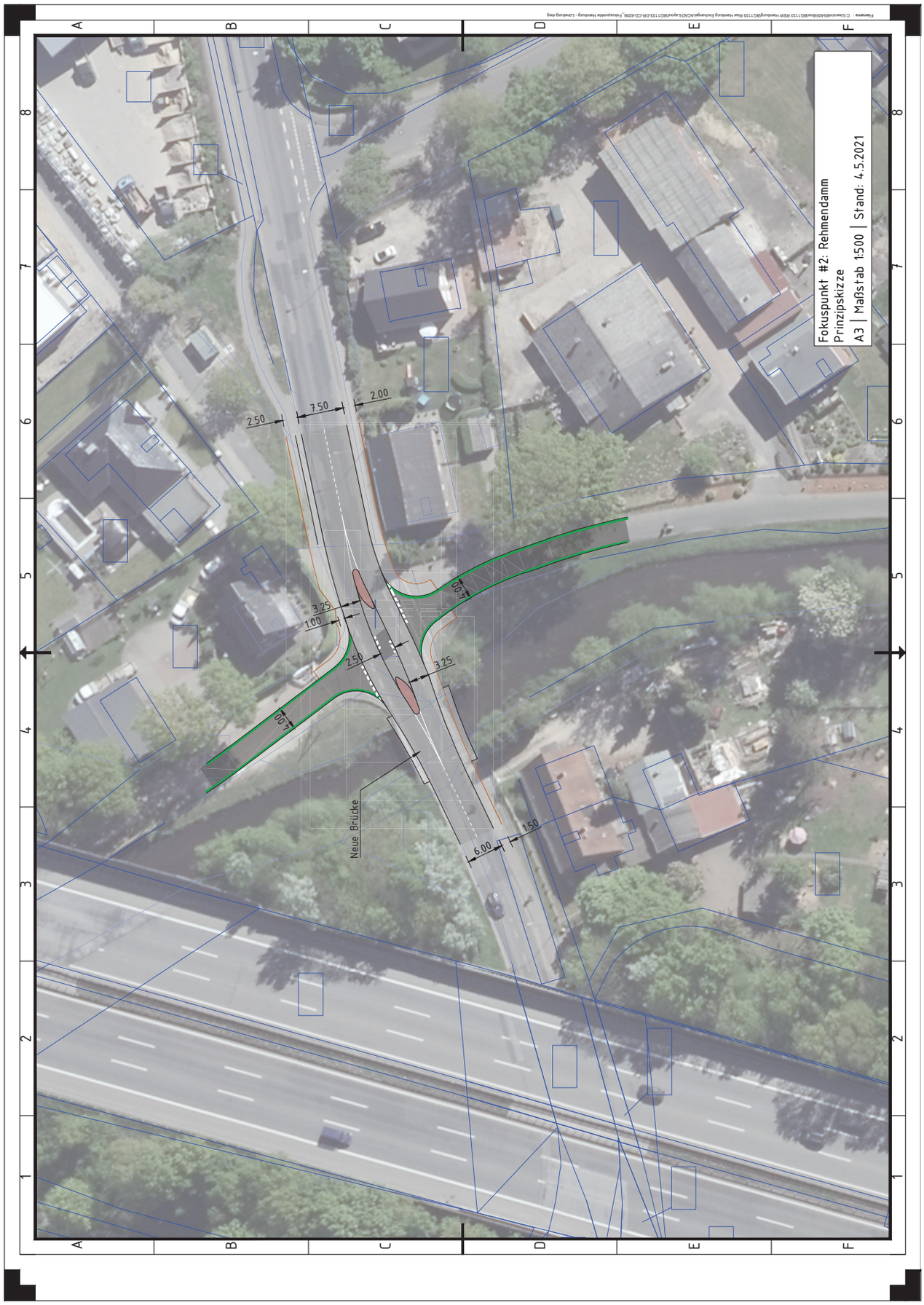
Realisierungshorizont
kurz- bis mittelfristig

Nutzerpotenzial pro Tag
> 2.000

geschätzte Gesamtbaukosten
670.000 Euro (netto, inklusive Brückenneubau)

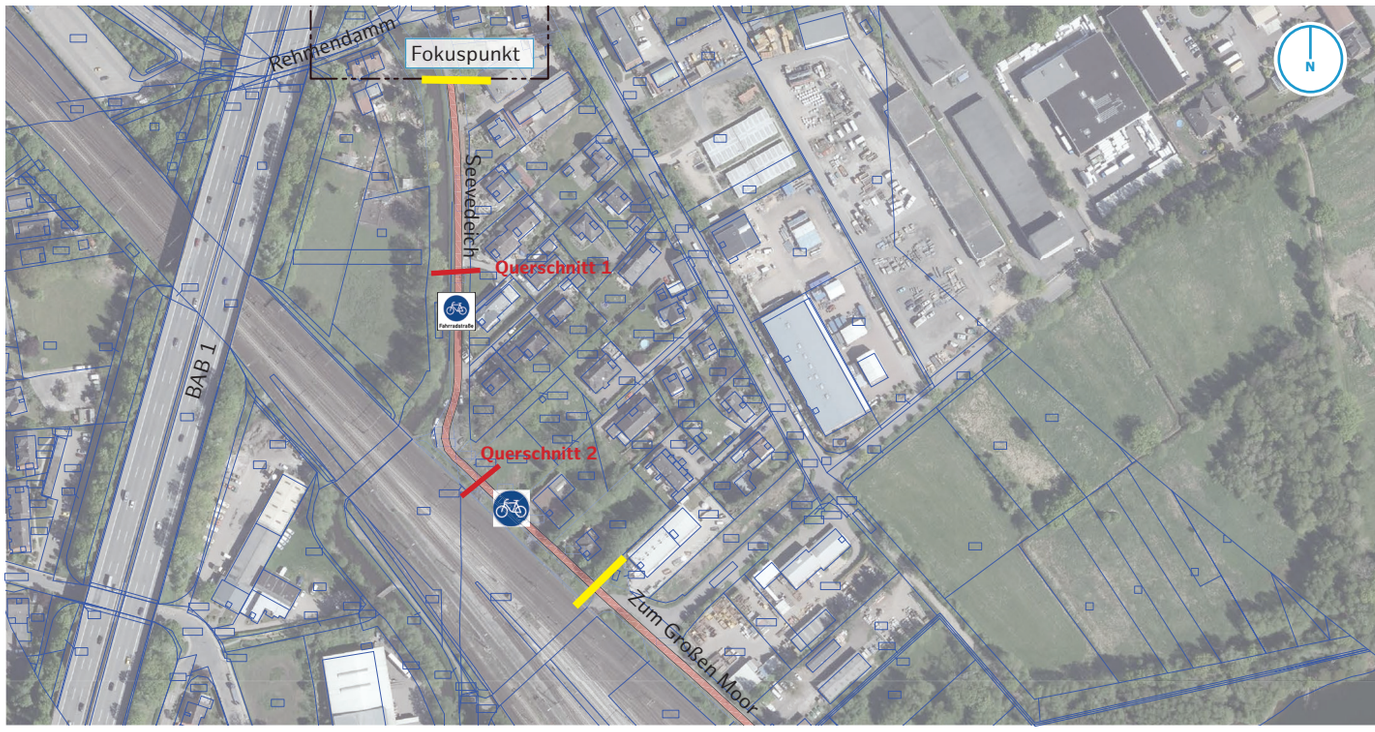
Grunderwerb
ggf. erforderlich (Verbreiterung der Brücke)

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.


Fokuspunkt #2: Rehmendamm
Prinzipskizze
A3 | Maßstab 1:500 | Stand: 4.5.2021
2.50
7.50
2.00
3.25
1.00
2.50
3.25
0.50
0.50
Neue Brücke
6.00
1.50

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)

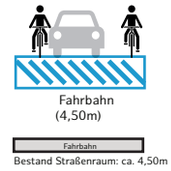
Grunderwerb
ggf. im Bereich des Weges erforderlich

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.

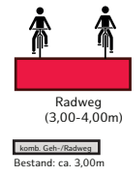
Konflikte
Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.

Querschnitt 1 (190m)



Fahrradstraße
(Standard-Nr. 7)

Querschnitt 2 (120m)



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg
(Standard-Nr. 1)

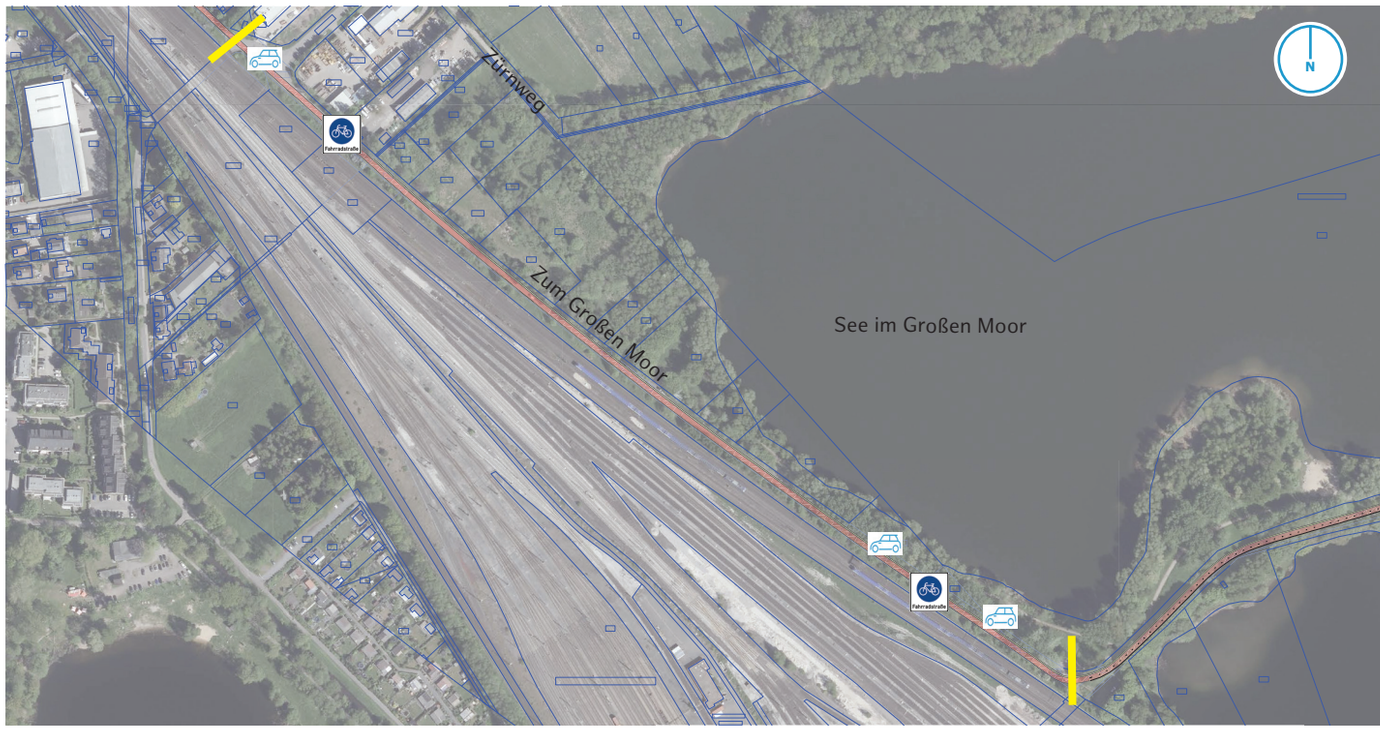
In der Wohnstraße Seevedeich bietet sich für die Führung des Radverkehrs eine Fahrradstraße an, da hier angesichts der ausreichenden Bestandsbreite und des geringen Kfz-Verkehrs sowohl fließend als auch ruhend keine Konflikte zu erwarten sind. Im Bereich des Weges lässt sich mit der Bestandsbreite nur 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.



Zielbild selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

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

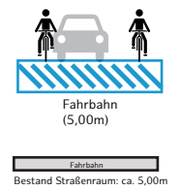
geschätzte Gesamtbaukosten
450.000 Euro (netto)

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



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 Zürnkamp 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 (Gewässer, Gehölz)





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
kurz- bis mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

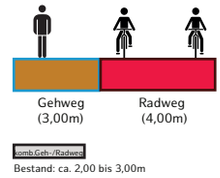
geschätzte Gesamtbaukosten
560.000 Euro (netto)

Grunderwerb
voraussichtlich nicht erforderlich
(öffentliche Fläche)

Beleuchtung
Einrichtung in Abstimmung mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes

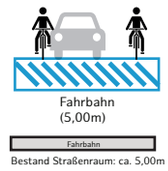
Rückfallebene
Sollte die favorisierte Führung des Radschnellwegs in diesem Bereich, zu der die hier dargestellte Verbindung entlang des Sees im Großen Moor gehört, nicht umsetzbar sein (etwa aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes), so bestünde die Alternativverbindung darin, dem Rehmendamm bis 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)



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg
(Standard-Nr. 1)

Querschnitt 2 (140m)



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

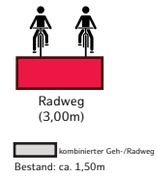
geschätzte Gesamtbaukosten
370.000 Euro (netto)

Grunderwerb
nicht erforderlich

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

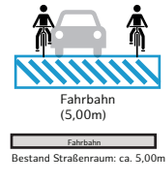
Rückfallebene
Sollte die favorisierte Führung des Radschnellwegs am See im Großen Moor vorbei (siehe Steckbrief Seevetal#4), zu der der hier dargestellte Abschnitt gehört, nicht umsetzbar sein (etwa aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes), so bestünde die Alternativverbindung darin, dem Rehmendamm 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 paralleler 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.

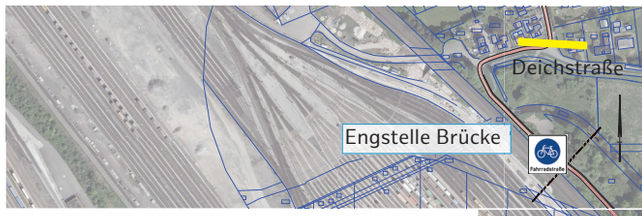
Konflikte
Die Möglichkeiten eines Ausbaus des Waldwegs sind mit den Belangen des Umwelt- und Naturschutzes abzuwägen. Hier ist eine Abstimmung mit der Naturschutzbehörde erforderlich.

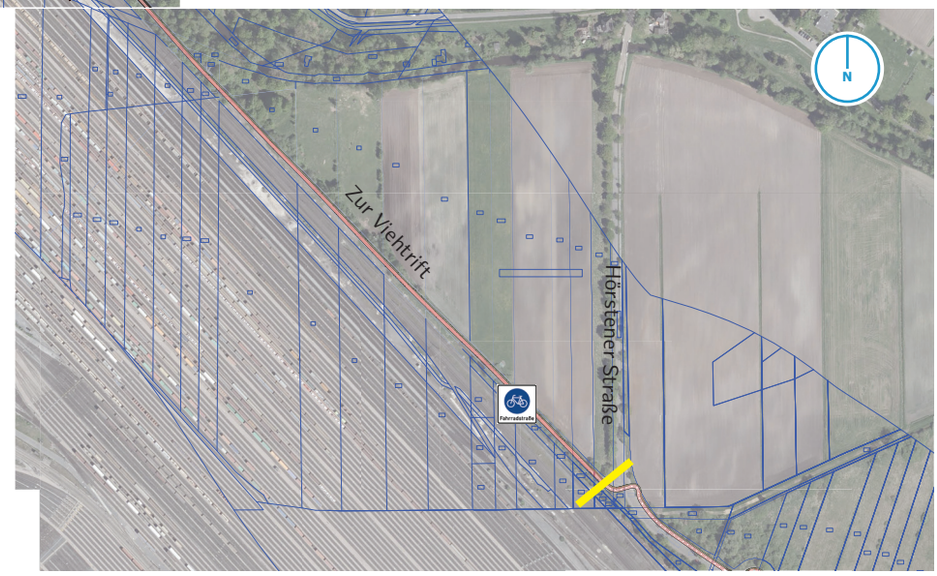


Zielbild Fahrradstraße ohne Gehweg
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

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

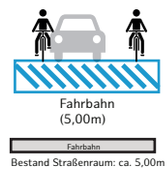
geschätzte Gesamtbaukosten
1.210.000 Euro (netto,
inklusive Brückenneubau)

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.

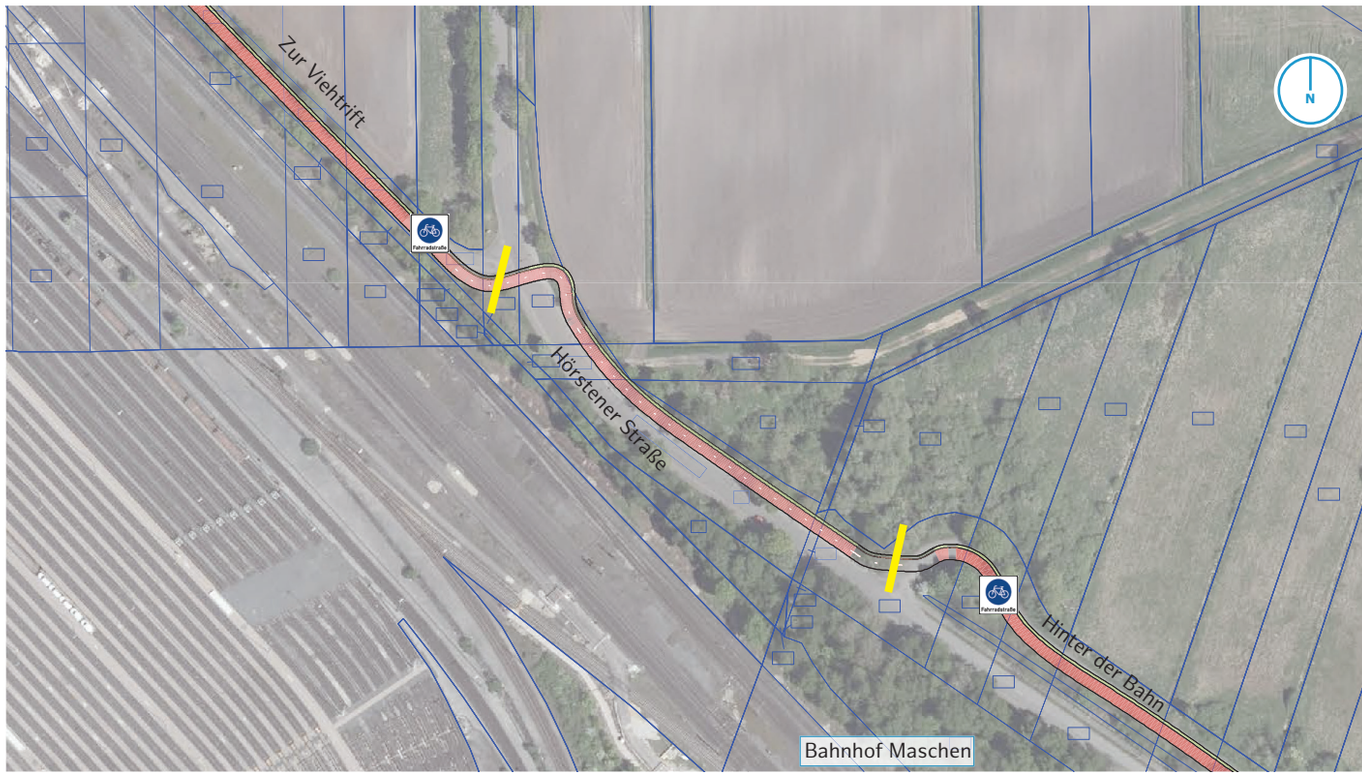
Konflikte
Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.



Zielbild Fahrradstraße ohne Gehweg
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Seevetal #7

A2a | Hörstener Straße **Länge: 160 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
außerorts, unbebaut

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

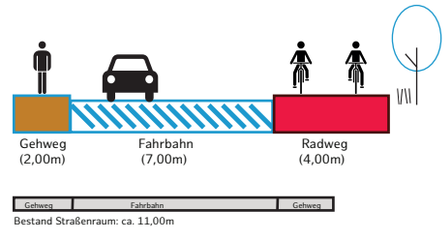
geschätzte Gesamtbaukosten
140.000 Euro (netto)

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)

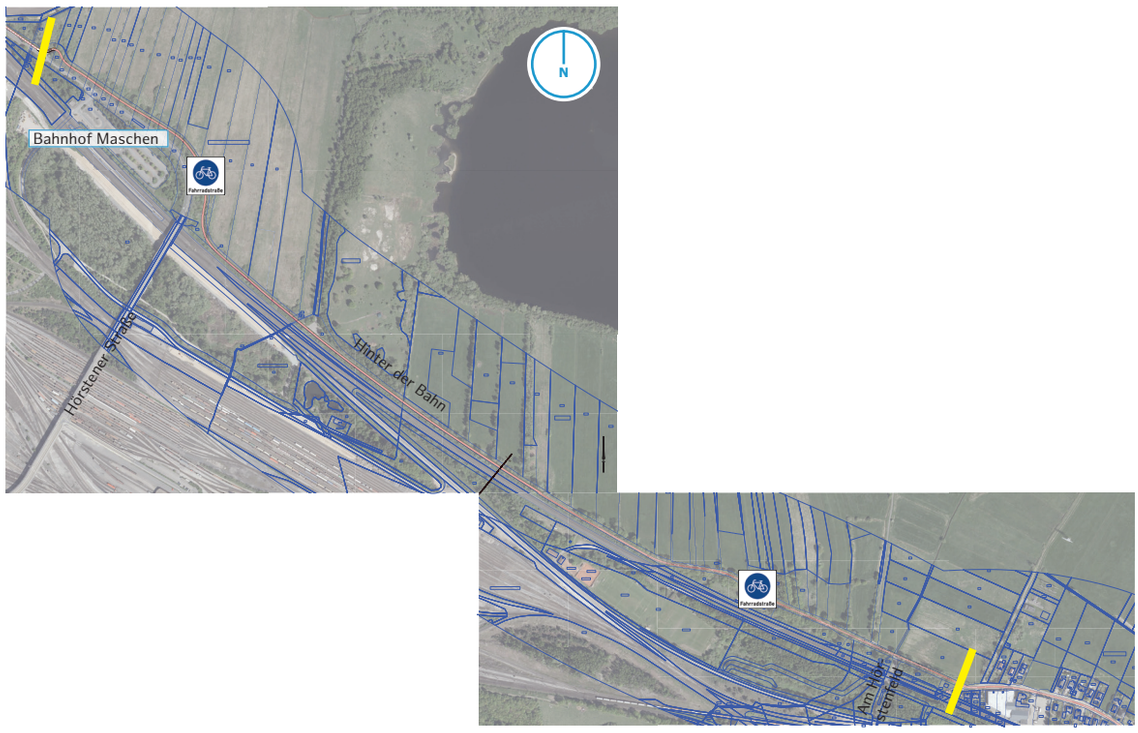
Unter der Voraussetzung, dass die sich abzeichnende Sanierung der derzeit gesperrten Decatur-Brücke vollzogen wird und auf der Hörstener Straße damit wieder verstärkt Kfz-Verkehr verkehren wird, wird die Führung des Radverkehrs mit einem Zweirichtungsradweg auf der Ostseite der Hörstener Straße vorgeschlagen. 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, unbebaut

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

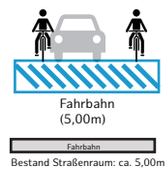
geschätzte Gesamtbaukosten
1.770.000 Euro (netto)

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 bahnquerende 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)

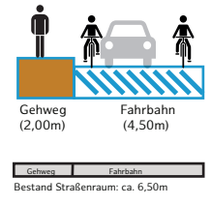
Grunderwerb
nicht erforderlich

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

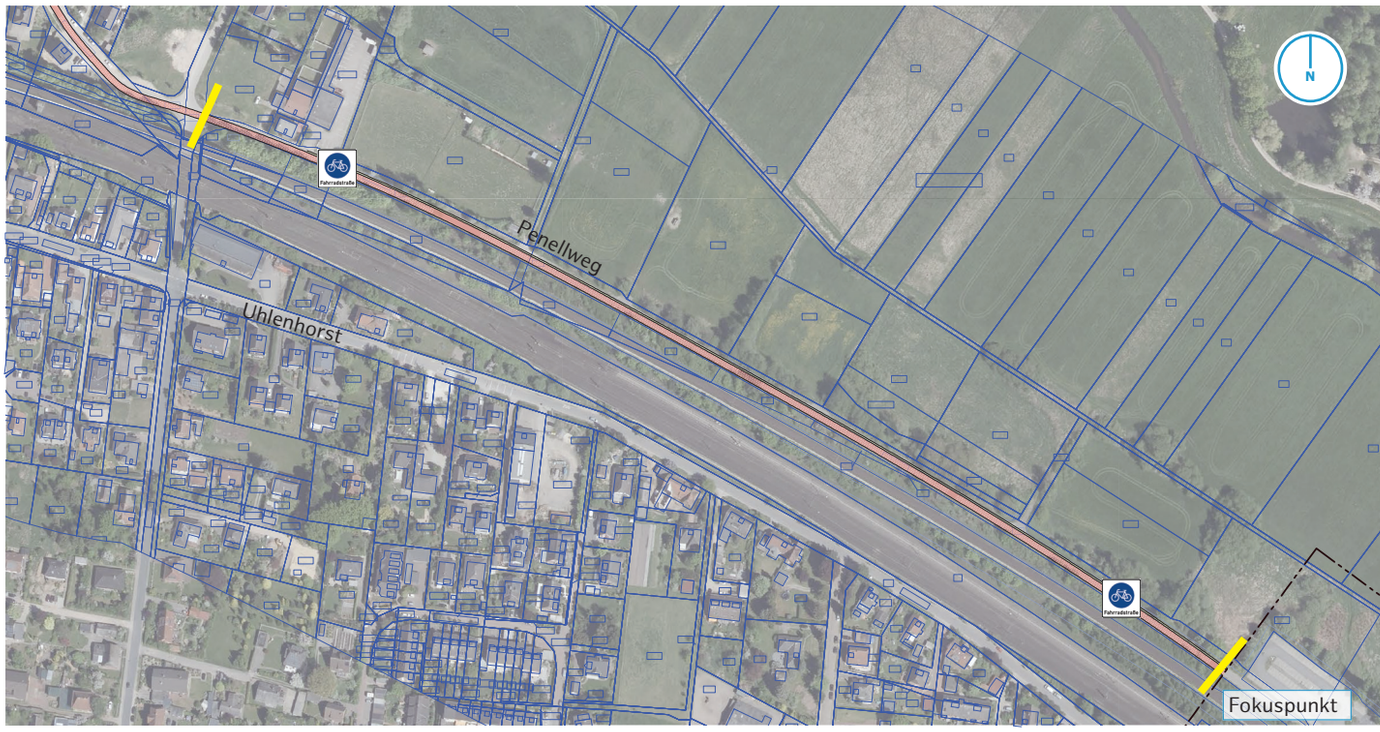
Ggf. sind Konflikte mit dem ruhenden Verkehr zu erwarten, da teilweise am Fahrbahnrand geparkt wird, was künftig unterbunden werden sollte.



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

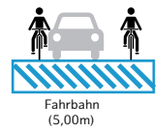
geschätzte Gesamtbaukosten
230.000 Euro (netto)

Grunderwerb
nicht erforderlich

Beleuchtung
muss hergestellt werden

Konflikte
Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.

Querschnitt





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

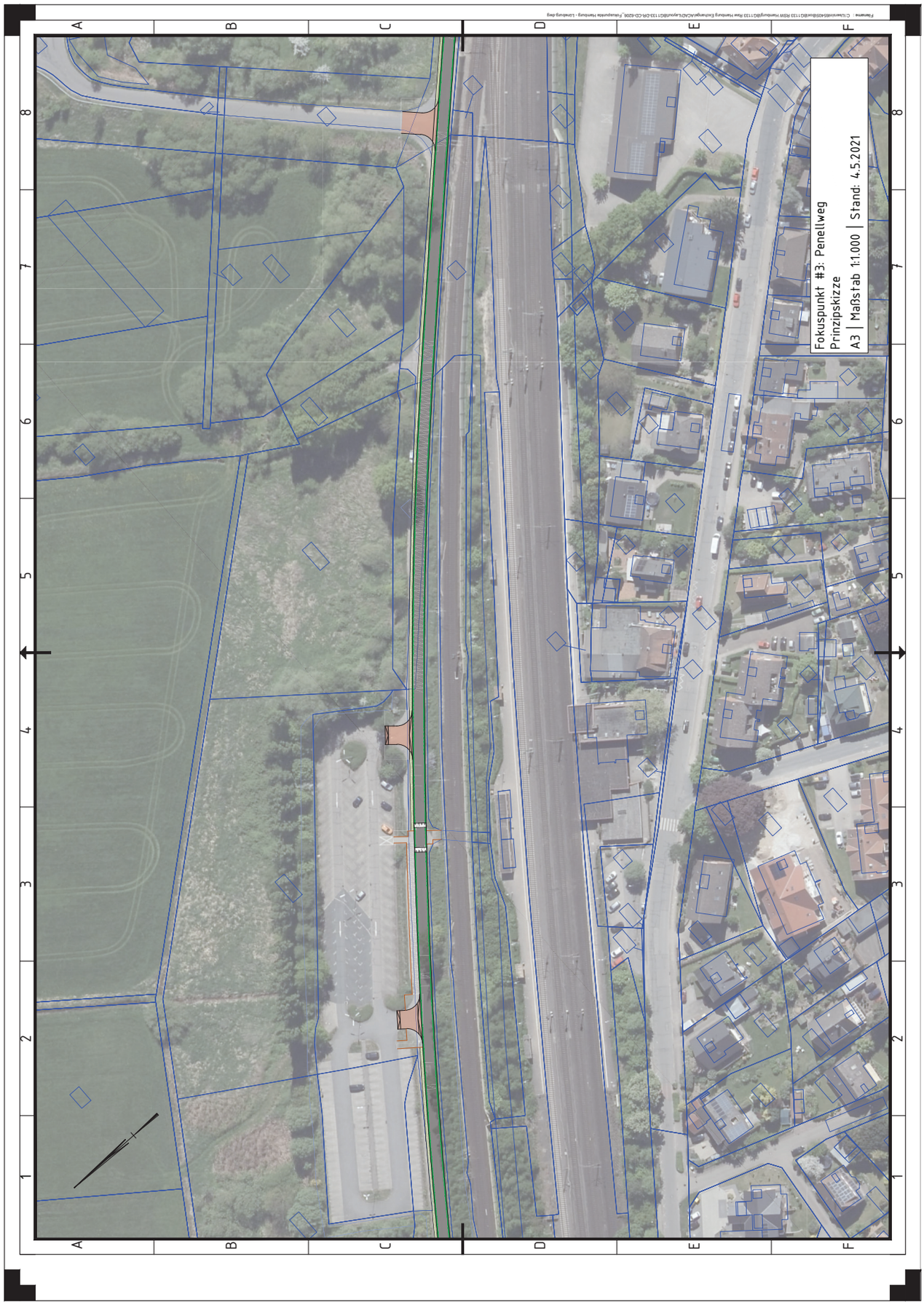
220.000 Euro (netto)

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.


Fokuspunkt #3: Penellweg
Prinzipskizze
A3 | Maßstab 1:1.000 | Stand: 4.5.2021

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

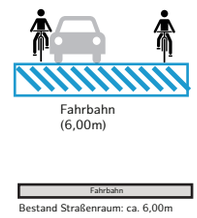
geschätzte Gesamtbaukosten
290.000 Euro (netto)

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



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. 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.

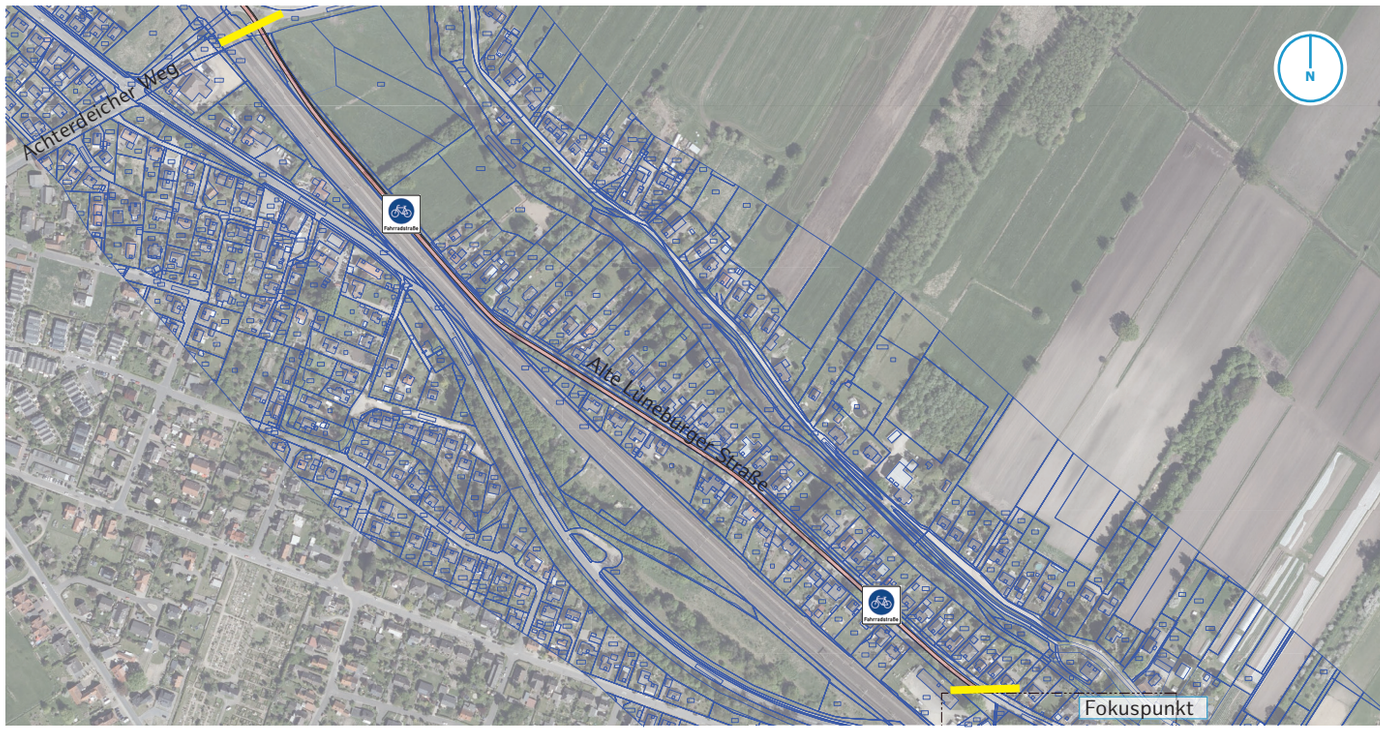
Konflikte
Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.



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

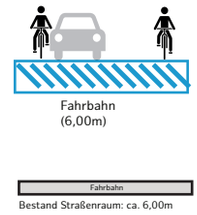
geschätzte Gesamtbaukosten
170.000 Euro (netto)

Grunderwerb
nicht erforderlich

Beleuchtung
vorhanden

Konflikte
Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.

Querschnitt



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 Busline 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.

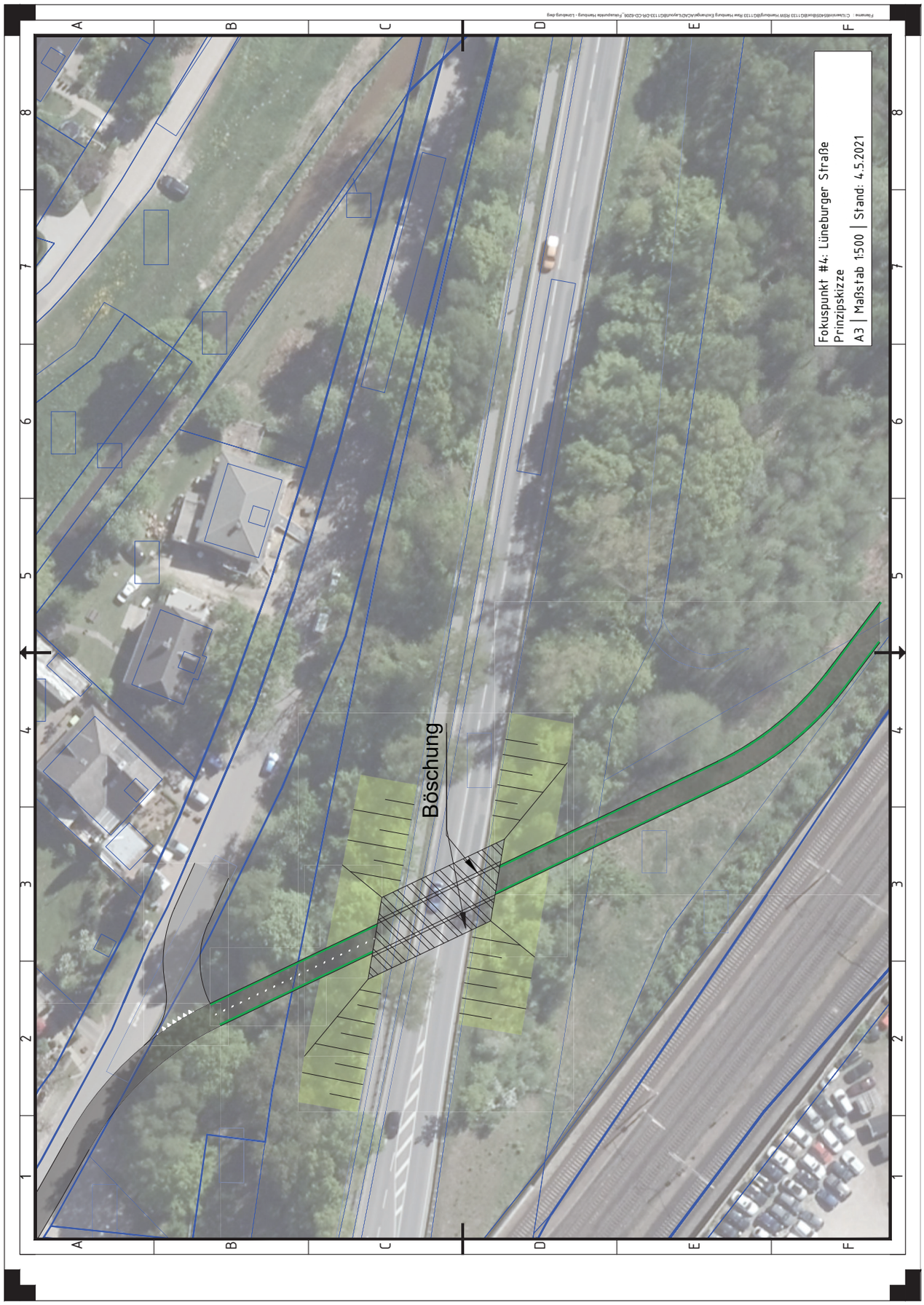
Realisierungshorizont
mittel- bis langfristig

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 ist erforderlich.


Fokuspunkt #4: Lüneburger Straße
Prinzipskizze
A3 | Maßstab 1:500 | Stand: 4.5.2021
Böschung

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

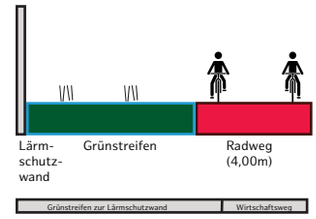
geschätzte Gesamtbaukosten
1.550.000 Euro (netto)

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 Beinträchtigungen 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.

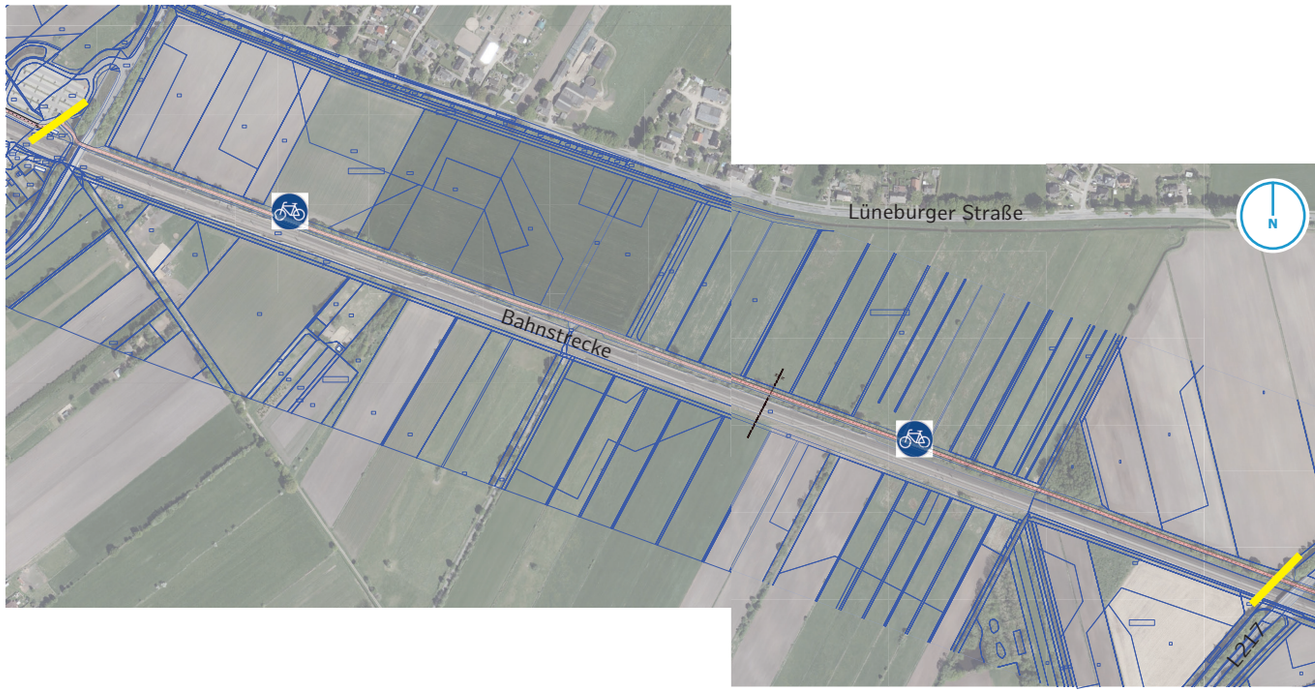
Konflikte
Von der Situation am Bahnhof Ashausen abgesehen (siehe „Besonderheiten“) sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.



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

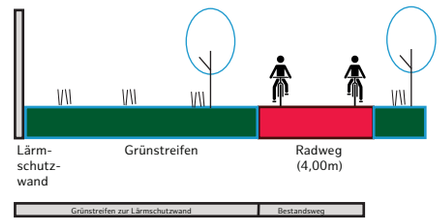
geschätzte Gesamtbaukosten
1.260.000 Euro (netto)

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.

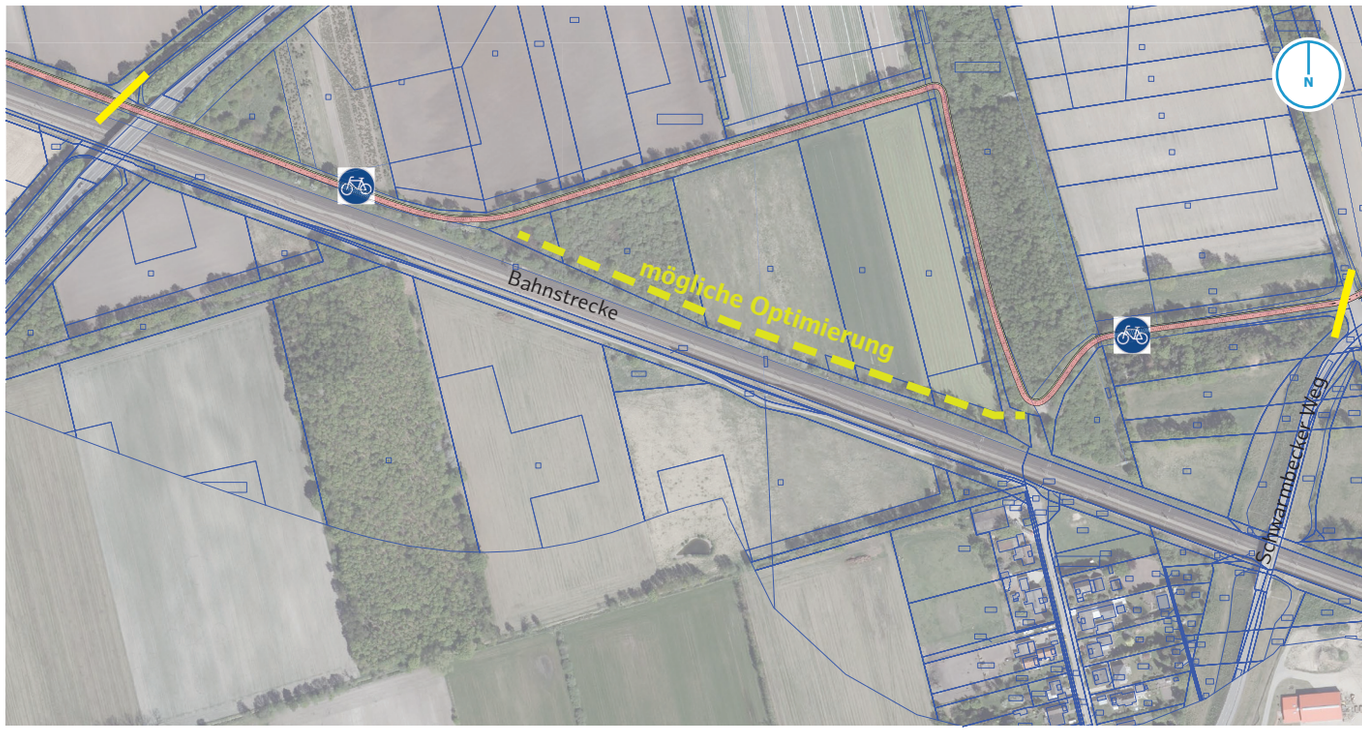
Konflikte
In einigen Bereichen ginge ein Ausbau des Bestandsweges (ca. 1 Meter würde zur Erreichung des Radschnellwegestandards benötigt) mit Eingriffen in Flächen und Strukturen einher, die aus Sicht des Umwelt- und Landschaftsschutzes hochwertig einzustufen sind. Entsprechend sind mögliche Verbreiterungen 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, unbebaut

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

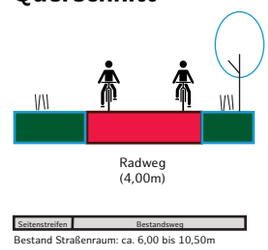
geschätzte Gesamtbaukosten
1.660.000 Euro (netto)
(ohne optimierten Trassenverlauf)

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



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg
(Standard-Nr. 1)

Ausbau des Bestandswegs 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 Radschnellwegestandards 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)

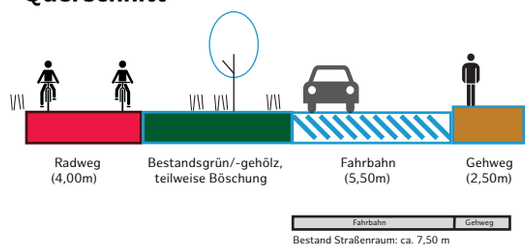
Grunderwerb
Die anvisierte Fläche nördlich des Scharmbecker Wegs befindet sich in Privatbesitz und müsste erworben werden. Bereitschaft zum Flächenerwerb von Seiten der Stadt Winsen (Luhe) signalisiert.

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 Gechwindigkeit 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.

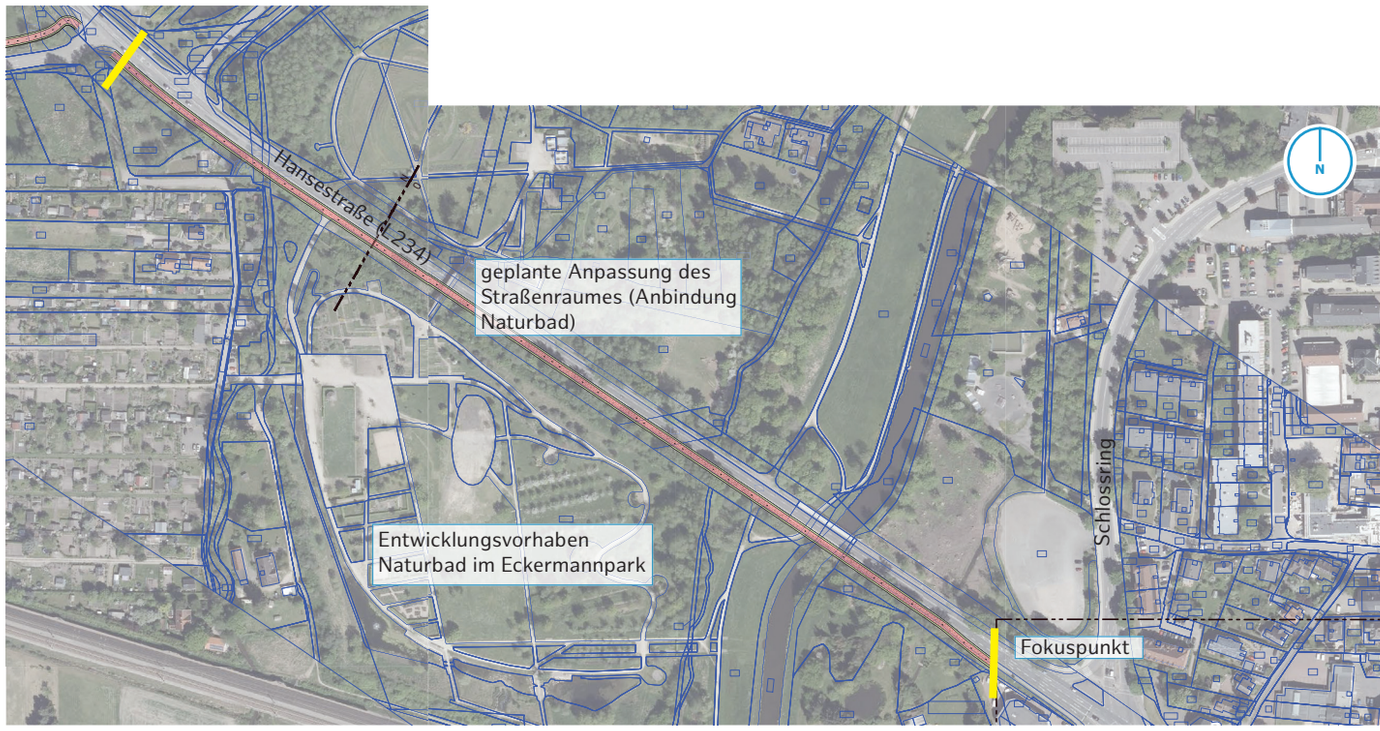
Konflikte
Auf der Nordseite des Scharmbecker Wegs und im Bereich des Übergangs in den Weg Richtung Ashausen ist Baumbestand vorhanden, der in Teilen von der Neubautrasse betroffen sein wird. Eine Vermeidung des Eingriffs ist insbesondere davon abhängig, in welchem Umfang hier Grunderwerb möglich ist.



Zielbild selbstständig geführter Zweirichtungsradweg
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Winsen #3

A3a, A3b | Hansestraße (zwischen Scharmbecker Weg und Schlossring) **Länge: 710 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
überwiegend außerorts, unbebaut

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)

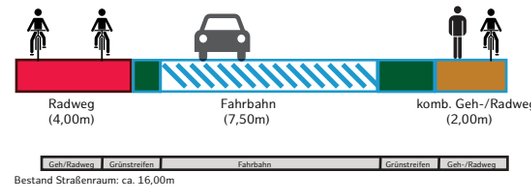
Grunderwerb
voraussichtlich nicht erforderlich (Erweiterung auf öffentlichen Fläche)

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



Bestand Straßenraum: ca. 16,00m

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.





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

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.

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig

Nutzerpotenzial pro Tag

> 2.000

geschätzte Gesamtbaukosten

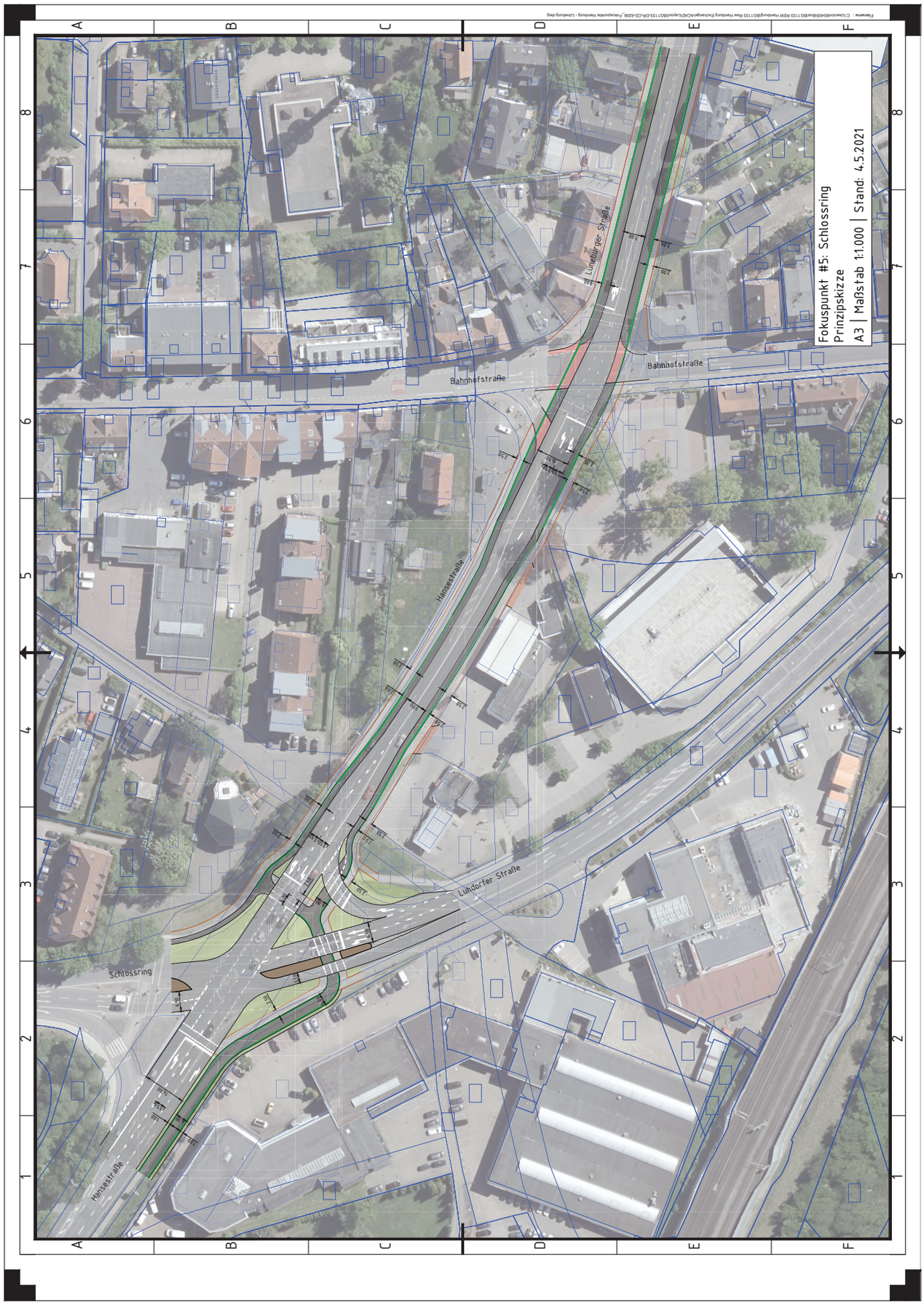
2.980.000 Euro (netto)

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.


Fokuspunkt #5: Schlossring
Prinzipskizze
A3 | Maßstab 1:1.000 | Stand: 4.5.2021
Lüneburger Straße
Bahnhofstraße
Bahnhofstraße
Hansestraße
Lüdorfer Straße
Schlossring
Hansestraße

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

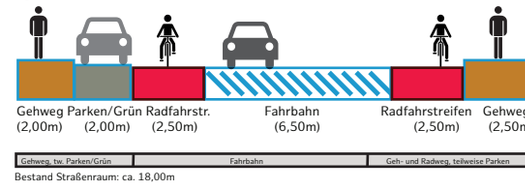
Beleuchtung
vorhanden

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 zweiter 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

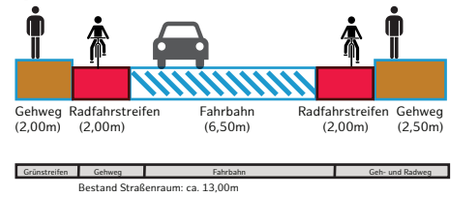
geschätzte Gesamtbaukosten
11.320.000 Euro (netto)

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.

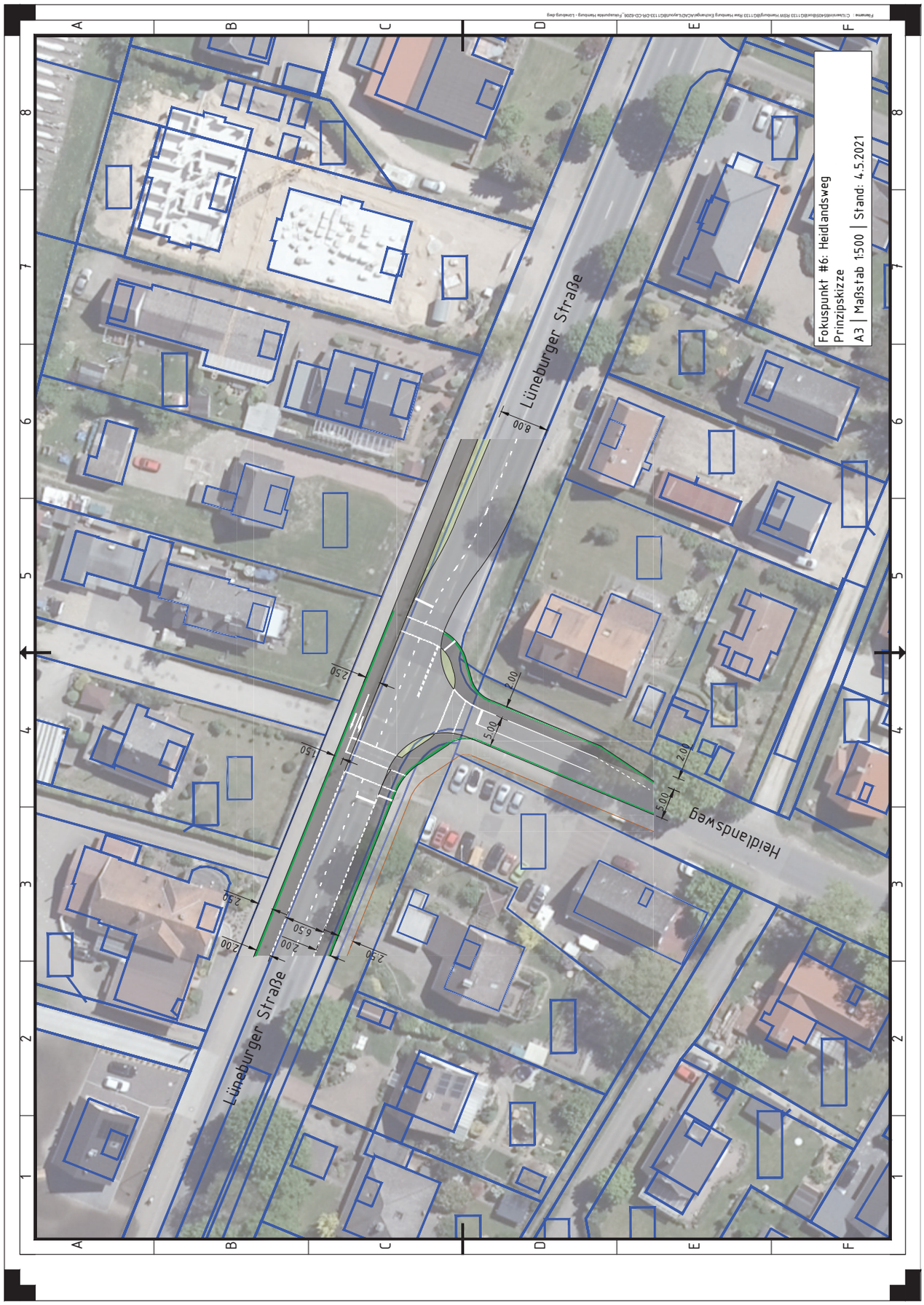
Realisierungshorizont
kurz- bis mittelfristig

Nutzerpotenzial pro Tag
> 2.000

geschätzte Gesamtbaukosten
820.000 Euro (netto)

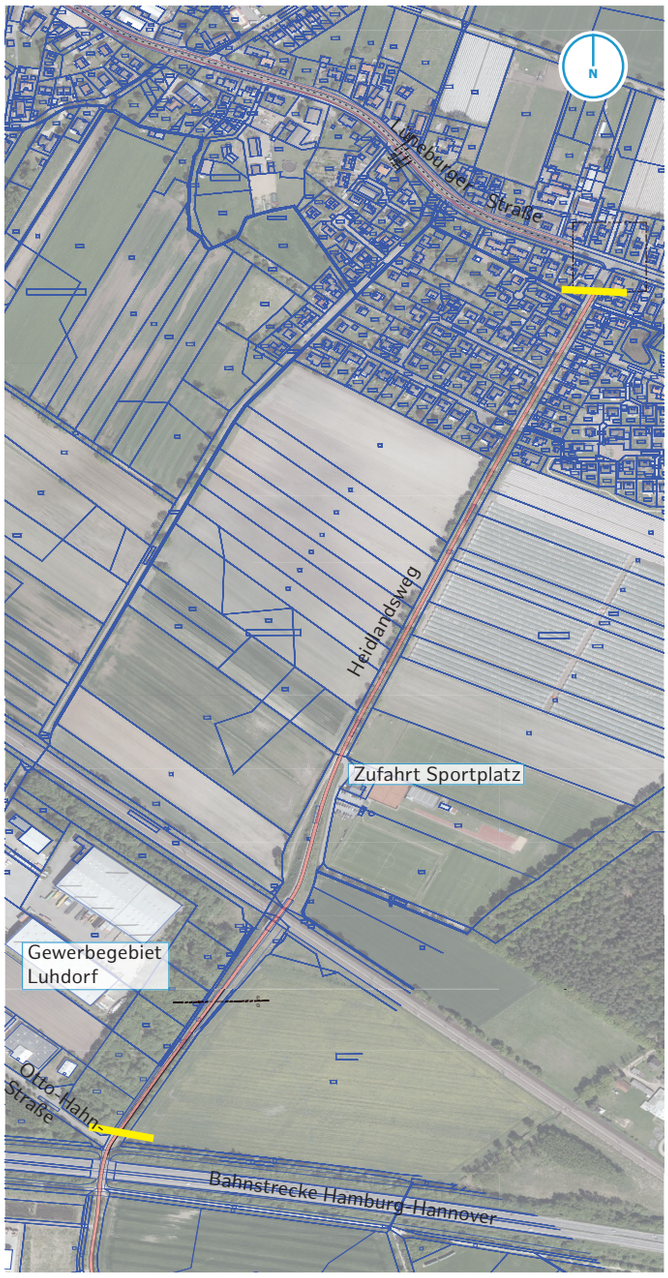
Grunderwerb
ggf. zur Aufweitung der Einmündung Heidlandsweg erforderlich

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


Fokuspunkt #6: Heidlandsweg
Prinzipskizze
A3 | Maßstab 1:500 | Stand: 4.5.2021
Lüneburger Straße
Heidlandsweg
Lüneburger Straße
8.00
2.50
1.50
2.00
5.00
2.00
5.00
2.50
2.00
6.50
2.00
2.50

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)

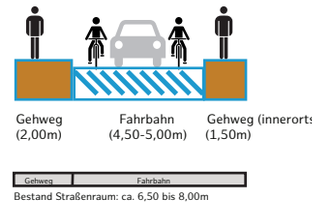
Grunderwerb
nicht erforderlich

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 Durchfahrtssperre. Verkehrslenkende Maßnahmen sollten den Verkehr zum Gewerbegebiet über die Osttangente führen.

Querschnitt



Bestand Straßenraum: ca. 6,50 bis 8,00m

Fahrradstraße
(Standard-Nr. 7)

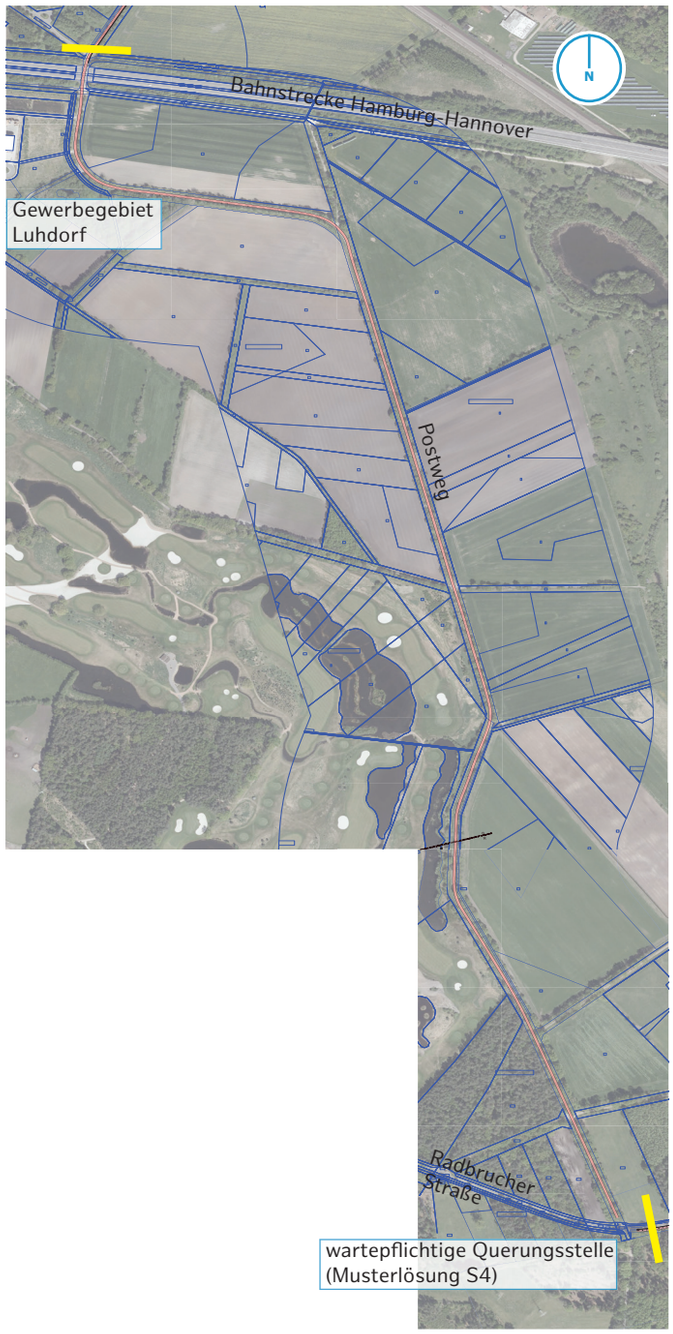
Ausweisung des Heidlandsweg als Fahrradstraße mit Freigabe für Anlieger. Insbesondere im bebauten Bereich wäre eine Reduzierung der Fahrbahnbreite vorteilhaft, um den Charakter als Fahrradstraße zu unterstreichen und zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs beizutragen. Zudem würde die Realisierung eines 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

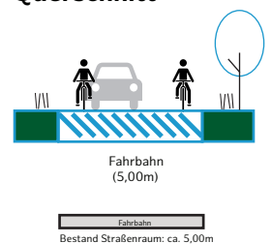
geschätzte Gesamtbaukosten
2.030.000 Euro (netto)

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

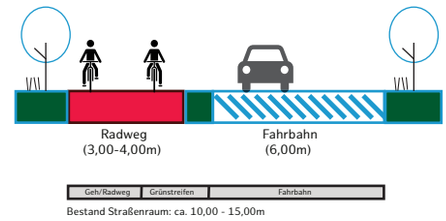
Beleuchtung
Die Einrichtung ist mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes abzuklären, dürfte angesichts des bestehenden Straßenraums aber unproblematisch sein.

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)

Bardowick #1

C5 | Ortsdurchfahrt Radbruch (Luhdorfer Straße, Ortsmitte, Bardowicker Str.) **Länge: 1.600 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
innerorts, Wohngebiet

Belag
Asphalt

Führungsform
Radverkehr im Mischverkehr, teilweise Gehweg mit Freigabe für Radverkehr

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

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

Höchstgeschwindigkeit
50 km/h

Busverkehr
zwei Buslinien mit wenigen Fahrten pro Tag

Naturschutz
kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
kurz- bis mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

geschätzte Gesamtbaukosten
1.650.000 Euro (netto)

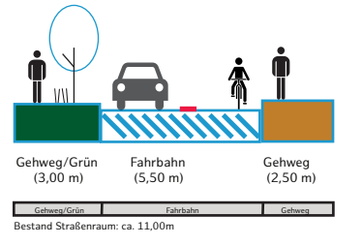
Grunderwerb
nicht erforderlich

Beleuchtung
vorhanden

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

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

Querschnitt



Mischverkehr
(Standard-Nr. 10)

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

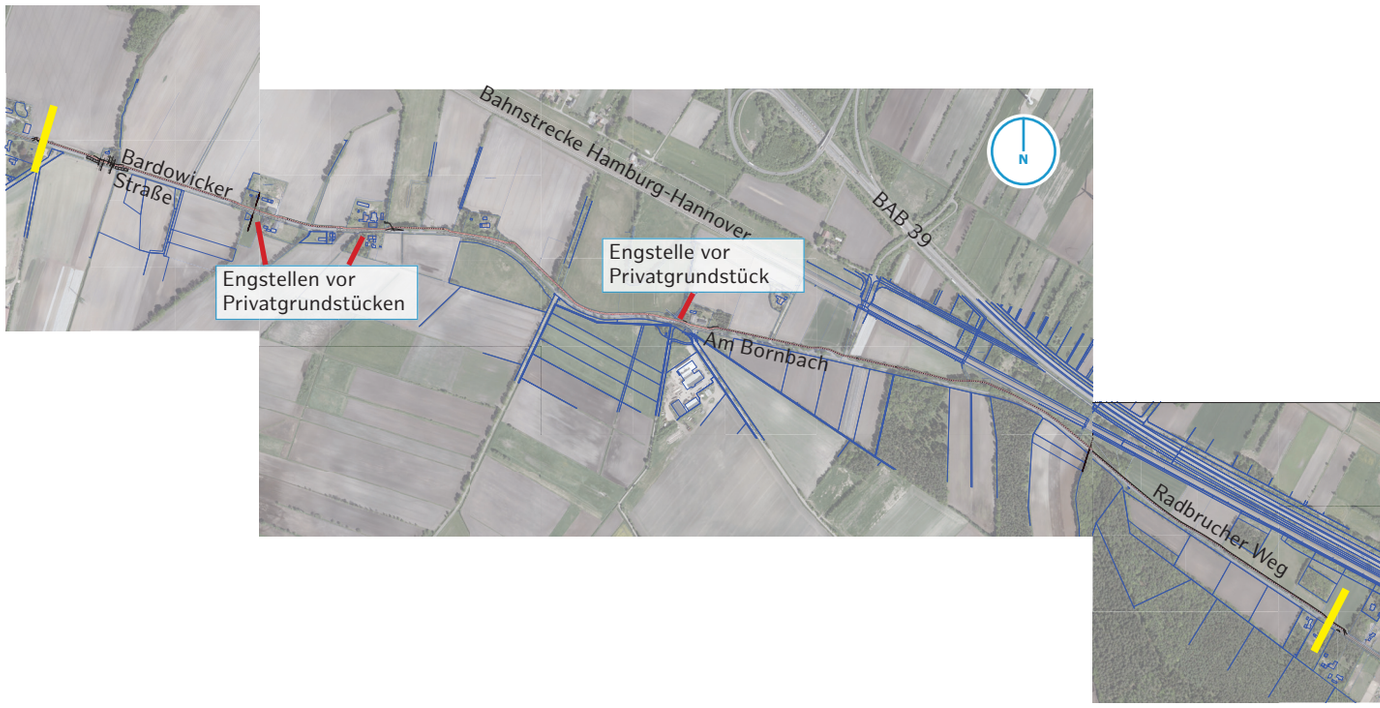
Konflikte
Das heute vereinzelt festzustellende Fahrbahnrandparken sollte bei der vorgeschlagenen Straßengestaltung unterbunden werden, da es ein deutliches Hindernis für den Radverkehr darstellt.



Zielbild Fahrbahn mit Mittelstreifen
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Bardowick #2

C5, B6b | K42 Bardowicker Straße, Am Bornbach, Radbrucher Weg **Länge: 3.860 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
außerorts, größtenteils anbaufrei

Belag
Asphalt

Führungsform
straßenbegleitender kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn
8,00 - 10,00m | 6,00m

Kfz-Verkehrsstärke
1.783 Kfz/Tag (DTV 2015)

Höchstgeschwindigkeit
70 km/h

Busverkehr
zwei Buslinien mit wenigen Fahrten pro Tag

Naturschutz
kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
kurz- bis mittelfristig

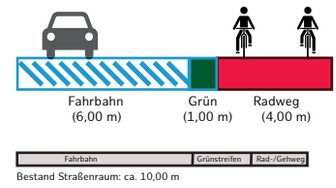
Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

geschätzte Gesamtbaukosten
3.990.000 Euro (netto)

Grunderwerb
Im Bereich der Engstellen als Alternative zum Straßenumbau zu prüfen.

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

Querschnitt



Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg
(Standard-Nr. 2)

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

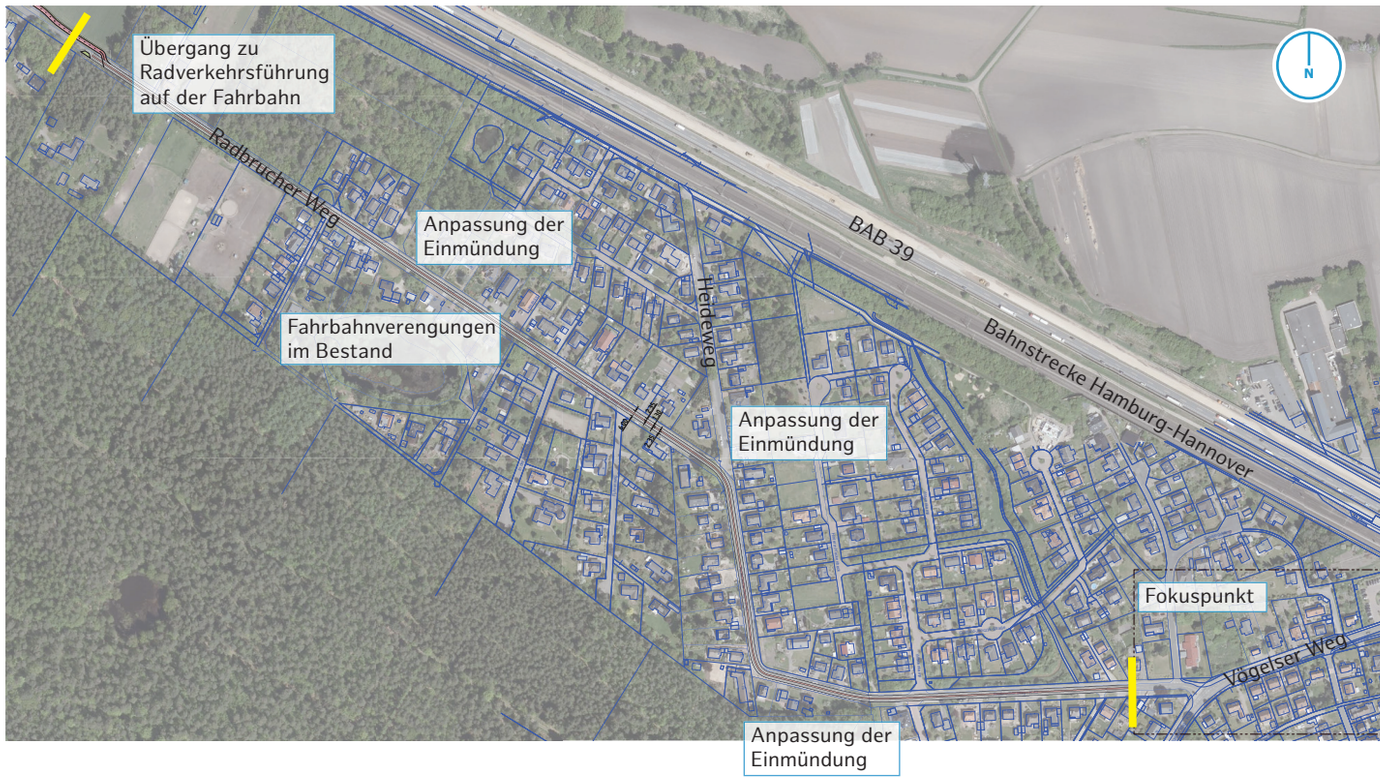
Konflikte
Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.



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

Bardowick #3

B6b | K42 Radbrucher Weg (zwischen Ortseingang und Vögelser Weg) **Länge: 1.270 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
innerorts, Wohngebiet

Belag
Asphalt

Führungsform
kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (Benutzungspflicht)

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn
ca. 9,00m | 6,00m

Kfz-Verkehrsstärke
2.746 Kfz/Tag (DTV 2015)

Höchstgeschwindigkeit
50 km/h

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

Naturschutz
kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
kurz- bis mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

geschätzte Gesamtbaukosten
1.430.000 Euro (netto)

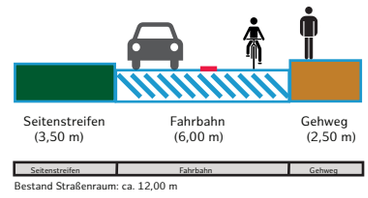
Grunderwerb
nicht erforderlich

Beleuchtung
vorhanden

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

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

Querschnitt



Mischverkehr
(Standard-Nr. 10)

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

Konflikte
Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.



Zielbild Fahrbahn mit Mittelstreifen
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Fokuspunkt #7: Bardowick

Länge: 540 m

Bestandssituation

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





Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet

Kfz-Verkehrsstärke

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

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

entlang Vögelser Weg und Radbrucher Weg verkehren mehrere Buslinien

Natur und Landschaft

keine Schutzgebiete oder besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen betroffen

Umsetzung Radschnellweg

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

Realisierungshorizont

mittelfristig

Nutzerpotenzial pro Tag

> 2.000

geschätzte Gesamtbaukosten

1.260.000 Euro (netto)

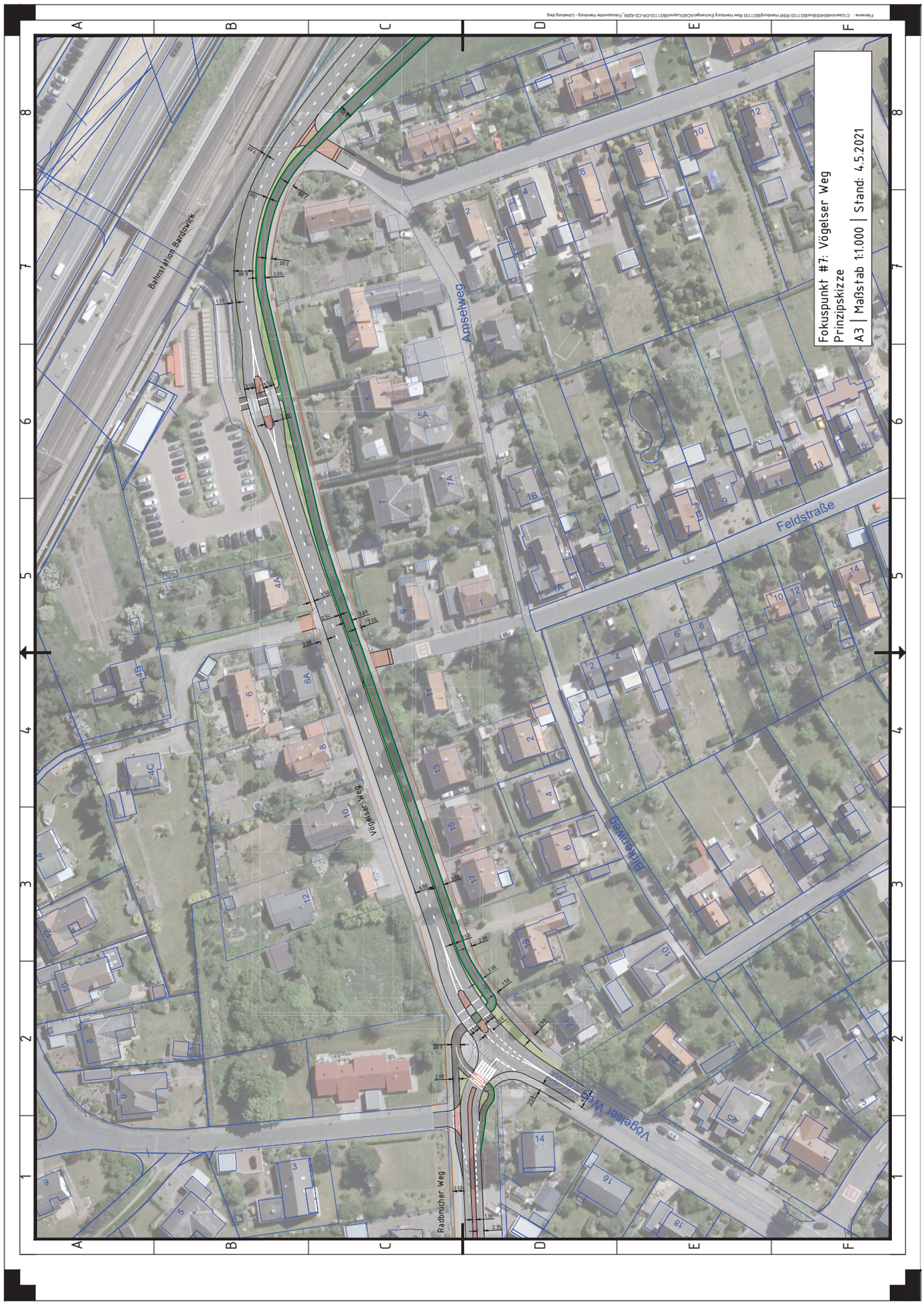
Grunderwerb

zur Vermeidung der Engstelle nordwestlich der Einmündung Vögelser Kamp zu prüfen

Herausforderungen/Abhängigkeiten

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

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


Fokuspunkt #7: Vögelser Weg
Prinzipskizze
A3 | Maßstab 1:1.000 | Stand: 4.5.2021
Bahnstation Bardowick
Amselweg
Feldstraße
Blütenweg
Vögelser Weg
Radbrucher Weg

Bardowick #4

B6e | Weg entlang der Bahn (zwischen Vögelser Weg und Imkerstieg) **Länge: 860 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
außerorts, anbaufrei

Belag
Asphalt

Führungsform
nicht ausgewiesen

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn
rd. 3,50m

Kfz-Verkehrsstärke
gering (für allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt)

Höchstgeschwindigkeit
für allgemeinen Verkehr gesperrt

Busverkehr
nicht vorhanden

Naturschutz
Der Weg kreuzt am östlichen Ende das Landschaftsschutzgebiet Landwehrgraben





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
kurz- bis mittelfristig

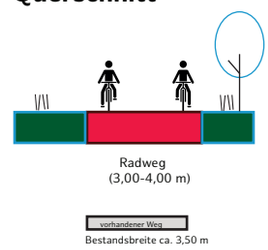
Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

geschätzte Gesamtbaukosten
1.180.000 Euro (netto)

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

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

Querschnitt



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg
(Standard-Nr. 1)

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

Konflikte

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



Zielbild selbstständig geführter Zweirichtungsradweg
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Lüneburg #1

B6e | Imkerstieg (außerorts) **Länge: 850 m**



Bevorrechtigte Führung beim Übergang Radweg/Fahrradstraße (Musterlösung S1/N1)

Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
außerorts, anbaufrei

Belag
unbefestigt

Führungsform
nicht ausgewiesen

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn
rd. 4,00m (Feldweg)

Kfz-Verkehrsstärke
nur landwirtschaftliche Nutzung

Höchstgeschwindigkeit
für allgemeinen Verkehr gesperrt

Busverkehr
nicht vorhanden

Natur und Landschaft
kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
kurzfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

geschätzte Gesamtbaukosten
1.180.000 Euro (netto)

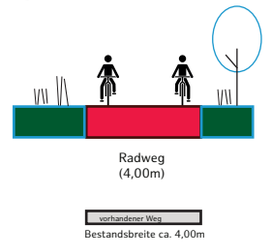
Grunderwerb
nicht erforderlich

Beleuchtung
geplant

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

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

Querschnitt



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg
(Standard-Nr. 1)

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

Konflikte
Keine Konflikte zu erwarten.



Zielbild selbstständig geführter Zweirichtungsradweg
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Lüneburg #2

B7c, B7d | Imkerstieg, Brückensteig (bis Nachtigallenweg) **Länge: 750 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
innerorts, Wohngebiet

Belag
Asphalt

Führungsform
Radverkehr im Mischverkehr

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn
9,00 - 11,00m | 6,00m

Kfz-Verkehrsstärke
gering

Höchstgeschwindigkeit
50 km/h

Busverkehr
über den Brückensteig verkehrt die Buslinie 5005 (halbstündiger Takt)

Naturschutz
kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
kurz- bis mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

geschätzte Gesamtbaukosten
2.000.000 Euro (netto)

Grunderwerb
nicht erforderlich

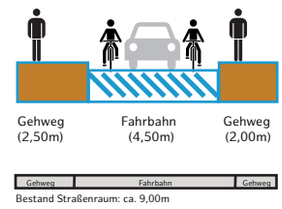
Beleuchtung
vorhanden

Besondere Maßnahmen

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

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

Querschnitt



Bestand Straßenraum: ca. 9,00m

Fahrradstraße
(Standard-Nr. 7)

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

Konflikte

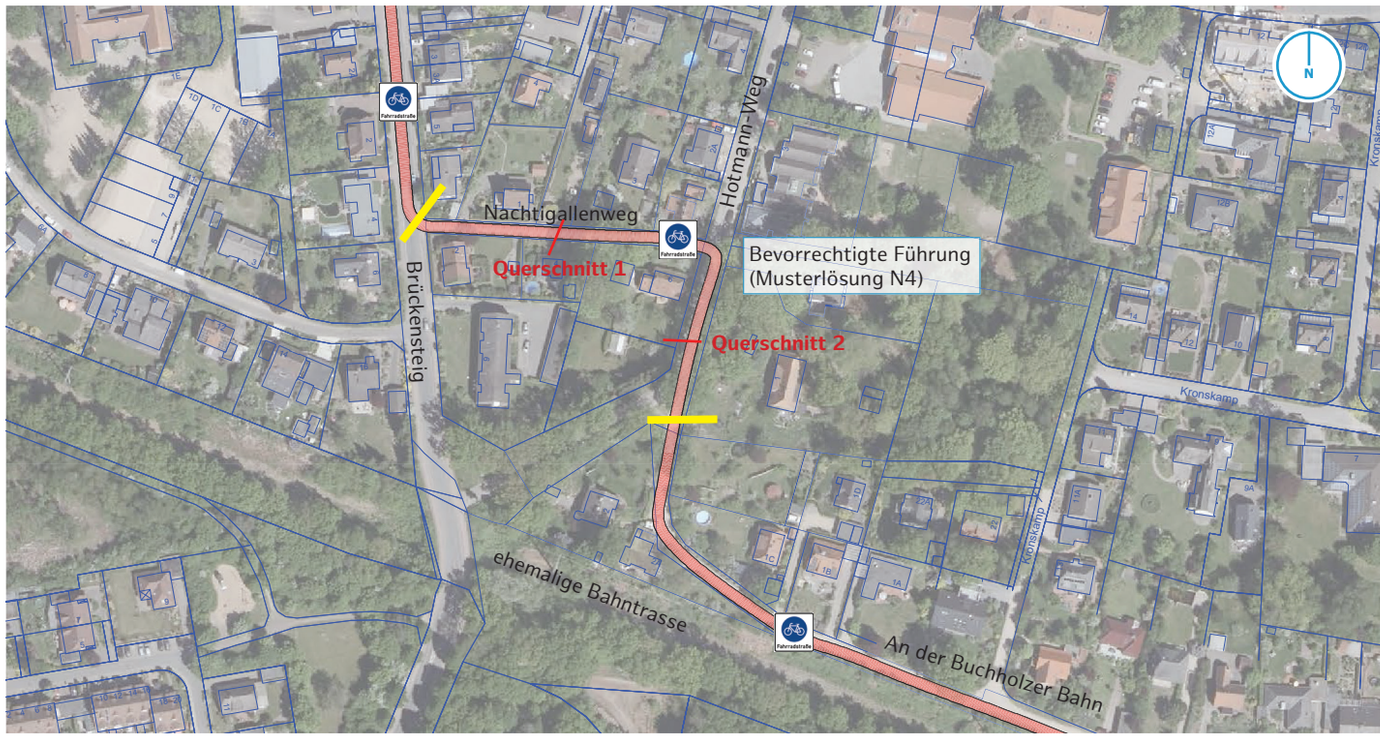
Im bestehenden Straßenraum wird teilweise auf der Fahrbahn geparkt. Dies sollte künftig nicht mehr möglich sein, um ein flüssiges Fahren für den Radverkehr zu ermöglichen. Parkstände sollten, wenn Bedarf besteht, an gebündelten Standorten separat ausgewiesen werden.



Zielbild innerörtliche Fahrradstraße
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Lüneburg #3

B7d, B7e | Nachtigallenweg, Hotmannweg (bis An der Buchholzer Bahn) **Länge: 170 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
innerorts, Wohngebiet

Belag
Asphalt

Führungsform
Radverkehr im Mischverkehr

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

Kfz-Verkehrsstärke
gering

Höchstgeschwindigkeit
50 km/h

Busverkehr
nicht vorhanden

Naturschutz
kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
kurzfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

geschätzte Gesamtbaukosten
110.000 Euro (netto)

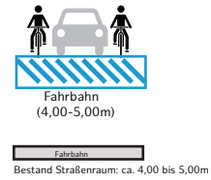
Grunderwerb
nicht erforderlich

Beleuchtung
vorhanden

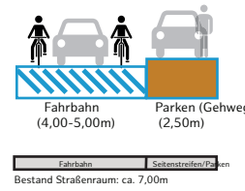
Besondere Maßnahme
Im Übergang zwischen Nachtigallenweg und Hotmann-Weg ist die Fahrradstraße zu bevorrechtigen, um dem Radverkehr trotz 90°-Kurve eine weitgehend flüssige Fahrt zu ermöglichen. Es ist zu prüfen, inwieweit beim dann wartepflichtigen Knotenpunktarm Hotmann-Weg (Nord) eine Aufpflasterung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

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

Querschnitt 1 (Nachtigallenweg)



Querschnitt 2 (Hotmannweg)



Fahrradstraße
(Standard-Nr. 7)

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

Konflikte
Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.



Zielbild innerörtliche Fahrradstraße
(Beispiel aus Nijmegen/Niederlande)

Lüneburg #4

B7e | An der Buchholzer Bahn **Länge: 1.100 m**



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld
innerorts, teilweise anbaufrei

Belag
unbefestigt

Führungsform
Radverkehr im Mischverkehr | selbstständig geführter Geh-/Radweg

Breite Verkehrsraum | Fahrbahn
Straße: 6,00m | Weg: rd. 3,00m

Kfz-Verkehrsstärke
gering bzw. für Kfz-Verkehr gesperrt

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

Busverkehr
nicht vorhanden

Naturschutz
kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen





Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont
kurz- bis mittelfristig

Nutzerpotential pro Tag
> 2.000

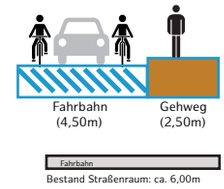
geschätzte Gesamtbaukosten
1.170.000 Euro (netto)

Grunderwerb
nicht erforderlich

Beleuchtung
vorhanden

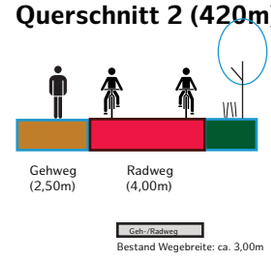
Konflikte
Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.

Querschnitt 1 (680m)



Fahrradstraße
(Standard-Nr. 7)

Querschnitt 2 (420m)



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg
(Standard-Nr. 1)

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



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

Fokuspunkt #8: Hamburger Straße

Länge: 50 m

Bestandssituation

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





Ortslage, Umfeld

innerorts, Hauptverkehrsstraße

Kfz-Verkehrsstärke

DTV ca. 20.000 Kfz/Tag

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

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

Natur und Landschaft

keine Schutzgebiete oder besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen betroffen

Umsetzung Radschnellweg

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

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

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig

Nutzerpotenzial pro Tag

> 2.000

geschätzte Gesamtbaukosten

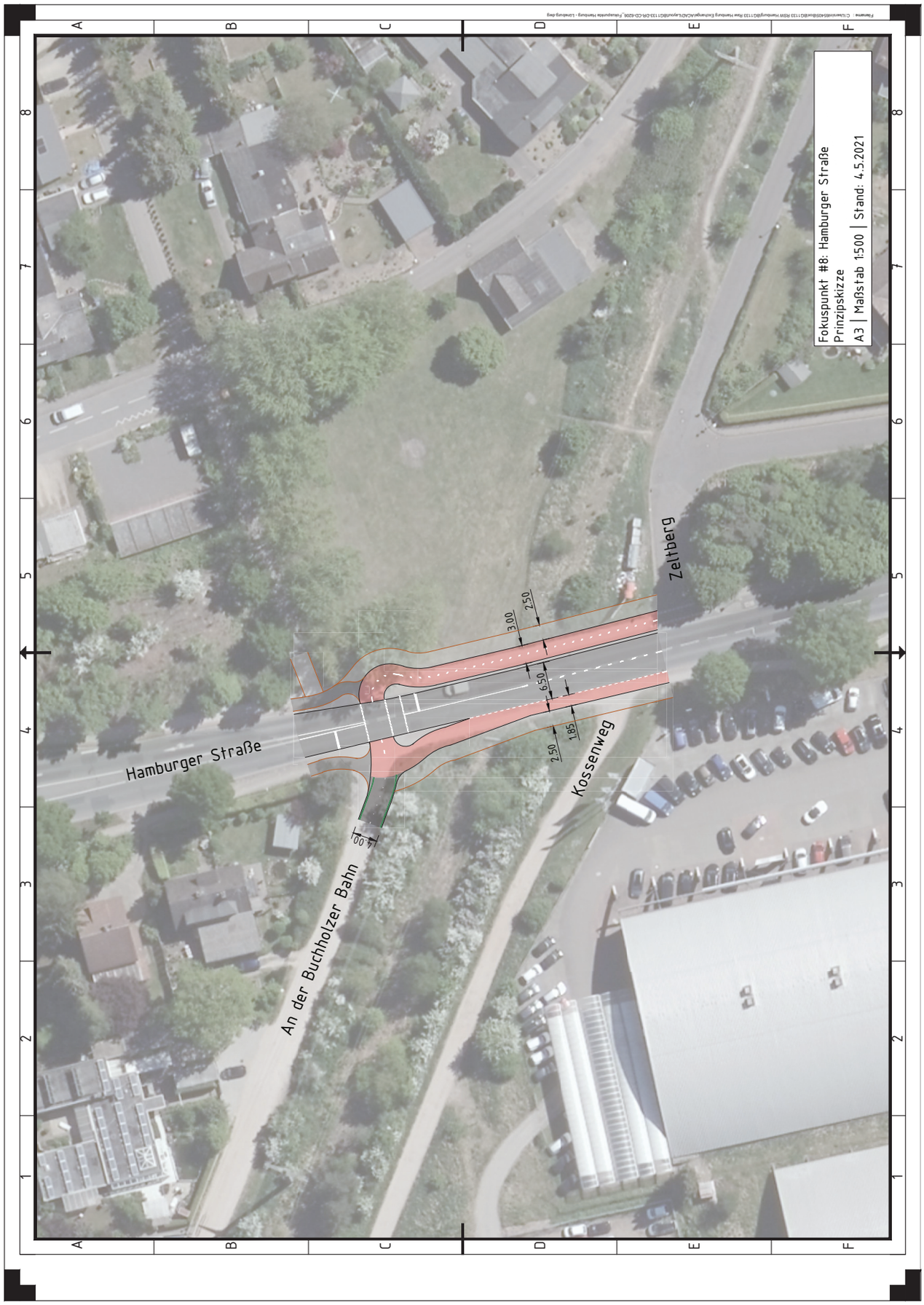
460.000 Euro (netto)

Grunderwerb

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

Herausforderungen/Abhängigkeiten

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


Fokuspunkt #8: Hamburger Straße
Prinzipskizze
A3 | Maßstab 1:500 | Stand: 4.5.2021
Hamburger Straße
An der Buchholzer Bahn
Kossenweg
Zeltberg
3,00
2,50
6,50
1,85
2,50
1,00

Impressum

Gefördert durch die Förderfonds
der Metropolregion Hamburg

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

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

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

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

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

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

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

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

Titelfoto:
© Philip Engler

Stand: August 2021