



Mitteilungsvorlage	Vorlage-Nr:	VO/21/351
	Status:	öffentlich
	Datum:	11.02.2021
Federführend: Bürgermeisterin Amt für Bauen, Planung und Umwelt	Bericht im Ausschuss:	Henning Tams
	Bericht im Rat:	
	Bearbeiter:	René Goetze
Anfrage Statusbericht Radschnellweg Elmshorn-Hamburg		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	
01.03.2021	Bau- und Planungsausschuss	

Sachbericht / Stellungnahme der Verwaltung

Vor einem Jahr berichteten wir zuletzt über die Machbarkeitsstudie für den RSW Elmshorn-Hamburg. Seitdem wurde der Entwurf durch das Büro ARGUS weiterbearbeitet, fand im September 2020 eine Befahrung der im Rahmen der Machbarkeitsstudie definierten "Vorzugs-Trasse" mit interessierten Lokalpolitikern und ADFC statt, wurde eine detaillierte Betrachtung von sog. "Fokuspunkten" durchgeführt und erfolgte eine Beteiligung der Verkehrsaufsicht des Kreises, der Unteren Naturschutzbehörde und von Nah-SH. Aktuell werden von Seiten des Kreises Gespräche mit dem Land Schleswig-Holstein zu Fragen der Trägerschaft und Finanzierung geführt.

Der Anhang dieser Vorlage beinhaltet den aktuellen Entwurfsstand der Steckbriefe der einzelnen Trassenabschnitte der Vorzugs-Trasse. Der Bereich Wilhelmstr./Ahrenloher Str./Lindenweg wurde als "Fokuspunkt" genauer betrachtet. Hier wird dargestellt, wie der Radverkehr durch bauliche Maßnahmen und Veränderung der LSA unterstützt optimiert über die Kreuzung geführt werden könnte. Von Seiten der Planer wird auch eine alternative Trassenführung - über die Wilhelmstr.-Pommernstr. und parallel zur Bahn über die Ahrenloher Str. zur Alten Ahrenloher Str. betrachtet; diese Variante wird jedoch auf Grund der laufenden Planungen von Nah-SH zum 3./4.Gleis in die Machbarkeitsstudie nicht prioritär aufgenommen, bleibt aber eine Option, die auch im Rahmen des folgenden Planungsschrittes, der Vorplanung konkreter baulicher Maßnahmen, mit betrachtet werden wird. Da die Fertigstellung des RSW voraussichtlich wesentlich früher erfolgen wird als die des 3./4.Gleises, ist eine zumindest temporäre Führung über den Kreuzungsbereich Wilhelmstr./Ahrenloher Str./Lindenweg derzeit jedoch sehr wahrscheinlich. Bauliche Maßnahmen erfolgen selbstverständlich nur im Einvernehmen mit der Stadt Tornesch, die Trassenführung durch Tornesch bietet eine große Chance auch für die Verbesserung des innerstädtischen Radverkehrs - voraussichtlich unter maßgeblicher Verwendung von Bundes- und Landesmitteln."

Prüfungen:

1. Umweltverträglichkeit
entfällt

2. Kinder- und Jugendbeteiligung
entfällt

gez.
Sabine Kählert
Bürgermeisterin

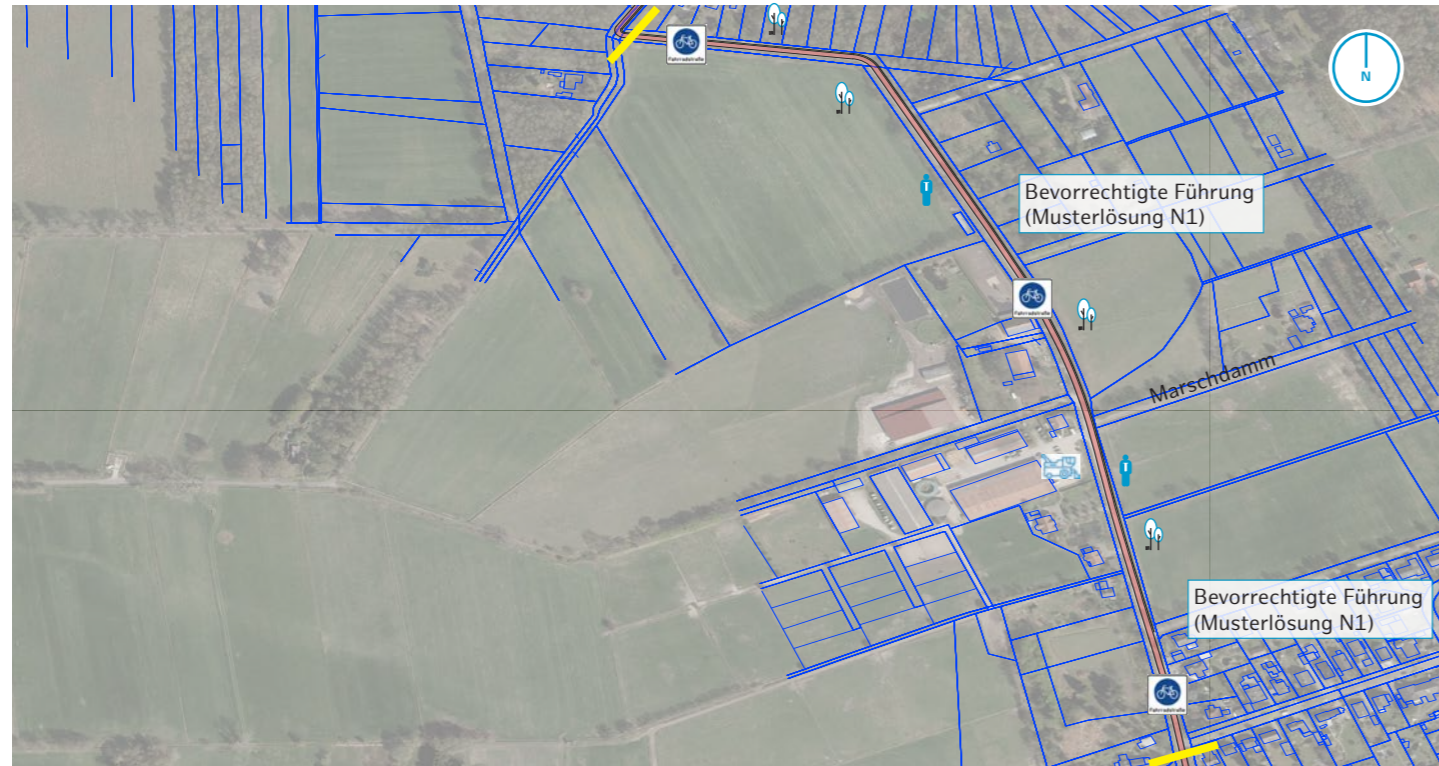
Anlage/n:

RSW Elmshorn – Hamburg_ Steckbriefe und Fokuspunkte Tornesch

Änderungshistorie:			
Datum: 16.02.2021	Bearbeiter*in: Oliver Kath	Was wurde geändert: Sachstand und Anlage ergänzt	Warum: Ergänzende Informationen

Tornesch #1

B1e | Heimstättenstraße
(zwischen Grenzweg und Birkenweg) Länge: 860m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet + außerorts, unbebaut

Belag

Asphalt

Führungsform

Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

3,50-5,00m

Verkehrsstärke

gering, außerorts kein Kfz-Verkehr zugelassen

Geschwindigkeit

30 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Natur und Landschaft

teilweise LSG 07 „Moorige Feuchtgebiete“



Tornesch #1

B1e | Heimstättenstraße
(zwischen Grenzweg und Birkenweg) Länge: 860m



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurzfristig

(Einrichtung Fahrradstraße, Deckschichternewerung)



Nutzung pro Tag

rd. 2.500



geschätzte Kosten

310.000 Euro



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

Im Siedlungszusammenhang vorhanden. In der Außerortslage sind die Belange des Naturschutzes zu berücksichtigen.



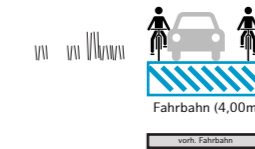
Besondere Maßnahmen

Flankierend zur Einrichtung des Radschnellwegs könnten Maßnahmen zur Verringerung des Kfz-Verkehrs, insbesondere zur Erschwerung oder Verhinderung des Durchgangsverkehrs durchgeführt werden.

Rückfallebene

Der Abschnitt ist zentraler Bestandteil des Verlaufs östlich der Bahnstrecke. Alternativ müsste auf die Variante westlich der Bahnstrecke zurückgegriffen werden, die unter anderem bezüglich der Anbindungen in Elmshorn und Tornesch negativer bewertet wurde.

Querschnitt



Fahrradstraße (Standard-Nr. 7)

Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, Bevorrechtigung an den Einmündungen, unterstützt durch Hochpflasterungen der zukünftig wartepflichtigen Einmündungen. Teilweise Verbreiterung des Straßenquerschnitts, soweit keine naturschutzrechtlichen Belange entgegenstehen. Im Siedlungsbereich sollte ein begleitender Fußweg vorgesehen werden.

Konflikte



Schützenswerte Knicks und Gräben verhindern in der Regel eine Erweiterung des Straßenquerschnitts, sodass teilweise 4,00 Meter nicht erreicht werden.



Vereinzelte Nutzung des Weges durch land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge, keine besondere Konfliktlage zu erwarten.



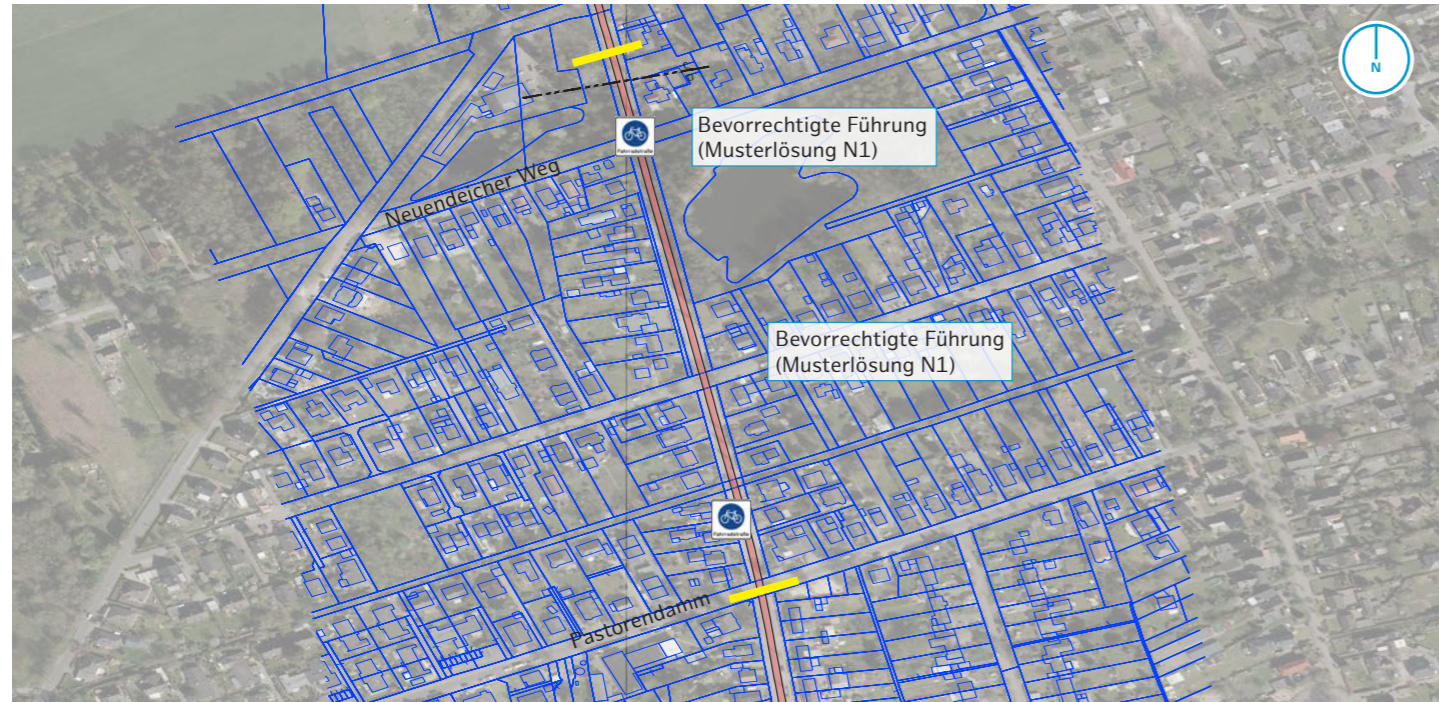
Dieser Bereich wird als Erholungsgebiet v.a. für Tornesch von Spaziergängern, Joggen etc. genutzt. Gegebenenfalls ist eine Lenkung des Fußverkehrs in andere Wege im Gebiet umzusetzen.

Zielbild Fahrradstraße ohne Gehweg
(Bsp. aus Nijmegen/Niederlande,
Quelle: Royal Haskoning DHV)



Tornesch #2

B1e | Heimstättenstraße
(zwischen Birkenweg und Pastorendamm) Länge: 490m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet



Belag

Asphalt

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 10,00 m | 6,00 m

Verkehrsstärke

gering

Geschwindigkeit

30 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Tornesch #2

B1e | Heimstättenstraße
(zwischen Birkenweg und Pastorendamm) Länge: 490m



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurzfristig



Nutzung pro Tag

rd. 2.500



geschätzte Kosten

160.000 Euro



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

vorhanden



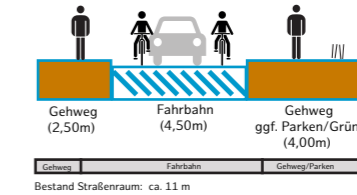
Besondere Maßnahmen

-/-

Rückfallebene

Der Abschnitt ist Bestandteil des Verlaufs östlich der Bahnstrecke. Alternativ müsste auf die Variante westlich der Bahnstrecke zurückgegriffen werden, die unter anderem bezüglich der Anbindungen in Elmshorn und Tornesch negativer bewertet wurde.

Querschnitt



Fahrradstraße (Standard-Nr. 7)

Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, Bevorrechtigung an den Einmündungen, unterstützt durch Aufpflasterungen der künftig wartepflichtigen Einmündungen. Verdeutlichung des Charakters als Fahrradstraße durch Reduzierung der Fahrbahnbreite, auch zugunsten breiterer Gehwege oder Grünstreifen.

Konflikte

Es sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.

Zielbild Fahrradstraße mit einseitigem Parken (Bsp. aus Nijmegen/Niederlande; Quelle: Royal Haskoning DHV)



Tornesch #3

B1e | Heimstättenstraße

(ab Pastorendamm), Wilhelmstraße

Länge: 1.070 m



Radschnellweg Elmshorn-Hamburg



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet



Belag

Asphalt (Fahrbahn)

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

11,00-14,00 m | 6,00 m

Verkehrsstärke

mittel

Geschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

Linie 6668 (i.d.R. 60-Min.-Takt)

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Tornesch #3

B1e | Heimstättenstraße

(ab Pastorendamm), Wilhelmstraße

Länge: 1.070 m



Radschnellweg Elmshorn-Hamburg

Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont



kurzfristig

(Einrichtung Fahrradstraße, ggf. teilweise Deck-schichtenenerueung, teilweise Hochpflasterungen)

Nutzung pro Tag

rd. 2.500



geschätzte Kosten

190.000 Euro



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

vorhanden



Besondere Maßnahmen

Es sollten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verhinderung von Durchgangsverkehr (Strecke über Pastorendamm/Koppeldamm als attraktive Alternative zur Ahrenloher Straße) vorgesehen werden.

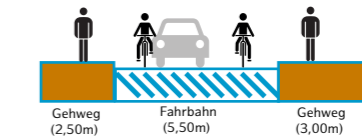
Besonderheiten

Im östlichen Bereich des Abschnitts stellt die Einrichtung einer Fahrradstraße angesichts des erhöhten Kfz-Verkehrs keine optimale Lösung dar. Gleichzeitig wäre eine separate Führung des Radverkehrs nur möglich, wenn die Standards für Radschnellwege deutlich unterschritten werden.

Eine im Zuge der Variantenuntersuchung betrachtete Alternative über die Pommernstraße inklusive Querung der Ahrenloher Straße über die Fußgängerbrücke neben den Bahngleisen wurde erstens unter anderem aufgrund des entstehenden Umwegs nachrangig bewertet und ist zweitens nicht mit den Planungen der Deutschen Bahn zum Ausbau der Bahnstrecke kompatibel.

Zielbild Fahrradstraße mit breiter Fahrbahn (Bsp. aus Nijmegen/Niederlande; Quelle: Royal Haskoning DHV)

Querschnitt



Bestand Straßenraum: ca. 11 m

Fahrradstraße

(Standard-Nr. 7)

Einrichtung einer Fahrradstraße: Aufgrund des Busverkehrs ist die bestehende Fahrbahnbreite nicht reduzierbar. Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und Bevorrechtigung an den Einmündungen kann erhalten bleiben, unterstützt durch Hochpflasterungen der wartepflichtigen Einmündungen. Die Vorfahrtssituation am Pastorendamm sollte geändert und durch Hochpflasterung verdeutlicht werden.

Konflikte



Ruhender Verkehr in vertretbarem Ausmaß betroffen.

Rückfallebene

Der Abschnitt ist Bestandteil des Verlaufs östlich der Bahnstrecke. Alternativ müsste auf die Variante westlich der Bahnstrecke zurückgegriffen werden, die unter anderem bezüglich der Anbindungen in Elmshorn und Tornesch negativer bewertet wurde..



Fokuspunkt #1: Ahrenloher Straße

Länge: 160 m



Radschnellweg Elmshorn-Hamburg



Bestandssituation

Die Ahrenloher Straße, die das Zentrum Torneschs mit der Autobahn verbindet, stellt die verkehrsreichste Straße der Stadt dar. Der signalgeregelte Knotenpunkt mit der Wilhelmstraße nach Norden und dem Lindenweg nach Süden ist leicht versetzt und weist eine eingeschränkte Radverkehrsinfrastruktur auf: im Knotenbereich an der Wilhelmstraße dürfen Radfahrende den (schmalen) Gehweg mitnutzen, entlang der Ahrenloher Straße besteht ein kombinierter Geh- und Radweg auf der Südseite.



Umsetzung Radschnellweg

Umbau des Knotenpunkts mit dem Ziel der Schaffung ausreichender Flächen für den Radverkehr. Ein Rückbau der Signalanlage ist angesichts der hohen Kfz-Verkehrsmenge auf der Ahrenloher Straße nicht geeignet, um den Radverkehr sicher und zügig über den Knotenpunkt zu führen. Im Lindenweg sollte im Knotenpunktbereich ein Schutzstreifen für Radfahrende aus Richtung Süden geschaffen werden, um das gleichzeitige Warten mit dem Kfz-Verkehr und eine unabhängige Grünphase zu ermöglichen. Die geradlinige Führung des Radverkehrs auf die Nordseite vermeidet den unübersichtlichen Fahrbahnverschwenk. Damit die Radfahrenden Richtung Norden nicht zwei Rotphasen abwarten müssen, ist eine entsprechend lange Grünphase für den Radverkehr einzurichten, während der der Kfz-Verkehr im gesamten Knotenpunkt warten muss. Im Knotenpunktbereich sollte der Straßenraum der Wilhelmstraße aufgeweitet werden, um eine separate Führung des Radverkehrs Richtung Knotenpunkt zu ermöglichen, an dessen Seite auch dem Fußverkehr ausreichend Fläche zur Verfügung steht. Dabei sollte die Fahrbahn auf 4,00m reduziert werden, um die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren und den geänderten Stellenwert des Radverkehrs zu verdeutlichen.

Ortslage, Umfeld

innerorts, Hauptverkehrsstraße/Wohngebiet



Kfz-Verkehrsstärke

Ahrenloher Straße (L110) ca. 15.000 Kfz/Tag (DTV 2015)

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

Über den Knotenpunkt verkehrt die Buslinie 6668 im Stundentakt.

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotenzial pro Tag

rd. 2.500



geschätzte Kosten

(wird noch konkretisiert)

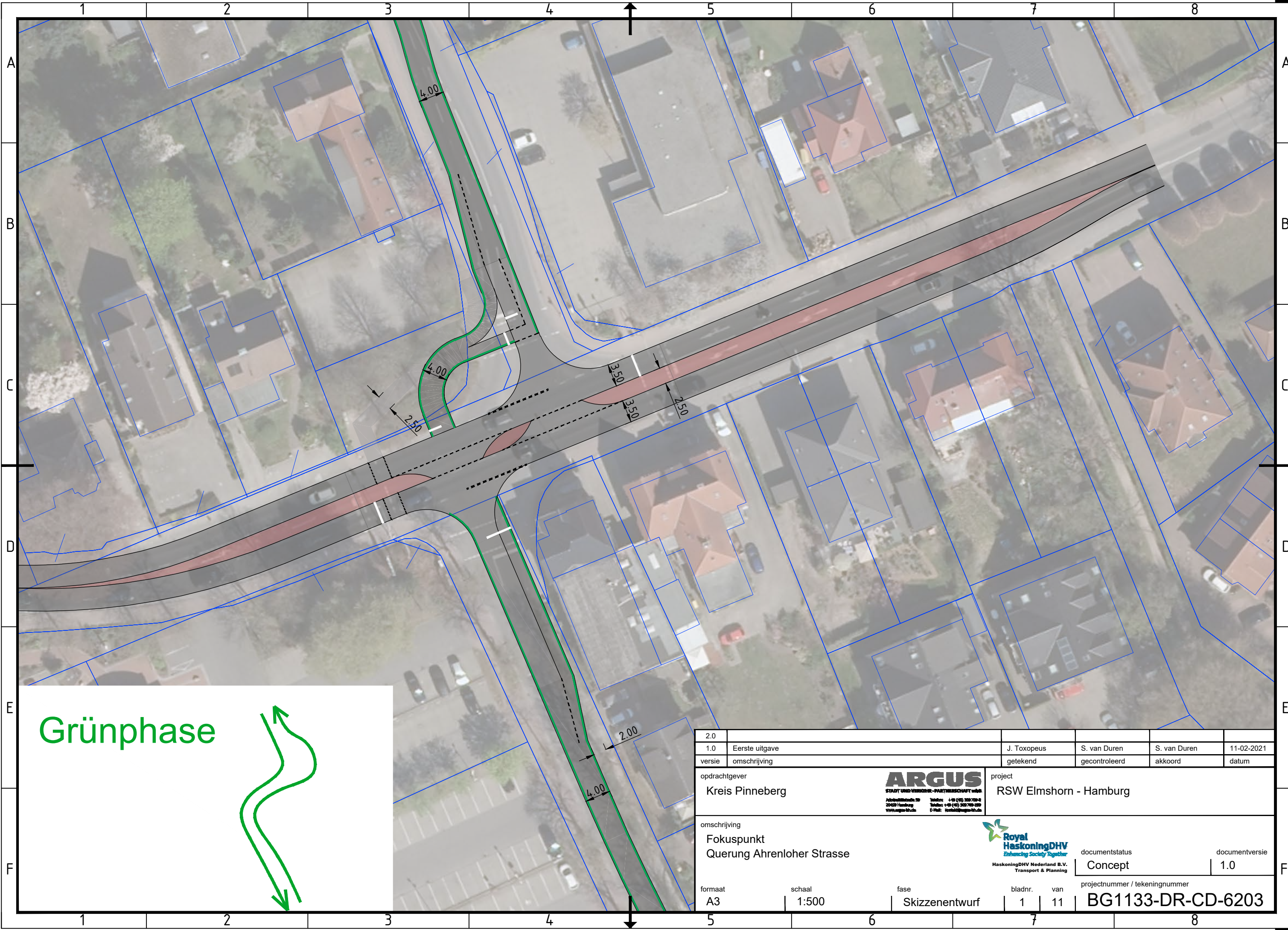


Grunderwerb

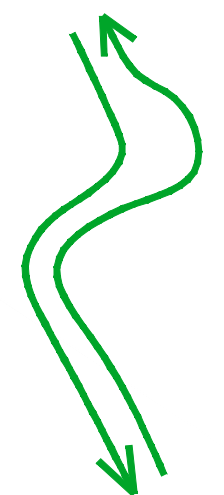
zur Herstellung einer optimalen Radverkehrsführung auf der Westseite der Wilhelmstraße ggf. erforderlich

Herausforderungen/Abhängigkeiten

Der gesamte Knotenpunkt weist keine größeren Flächenreserven auf. Die wirksamste Maßnahme für den Radverkehr liegt in der Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Wilhelmstraße. Hier sind zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen, die den Straßenzug für den Durchgangsverkehr unattraktiver machen. Gleichzeitig ist die leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs entlang der Ahrenloher Straße zu gewährleisten.



Grünphase



2.0				
1.0	Eerste uitgave	J. Toxopeus	S. van Duren	S. van Duren
versie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord
opdrachtgever		project		
Kreis Pinneberg		RSW Elmshorn - Hamburg		
omschrijving		documentstatus		
Fokuspunkt Querung Ahrenloher Strasse		Concept		
documentstatus		documentversie		
Concept		1.0		
documentversie		projectnummer / tekeningnummer		
1.0		BG1133-DR-CD-6203		
formaat	schaal	fase	bladnr.	van
A3	1:500	Skizzenentwurf	1	11



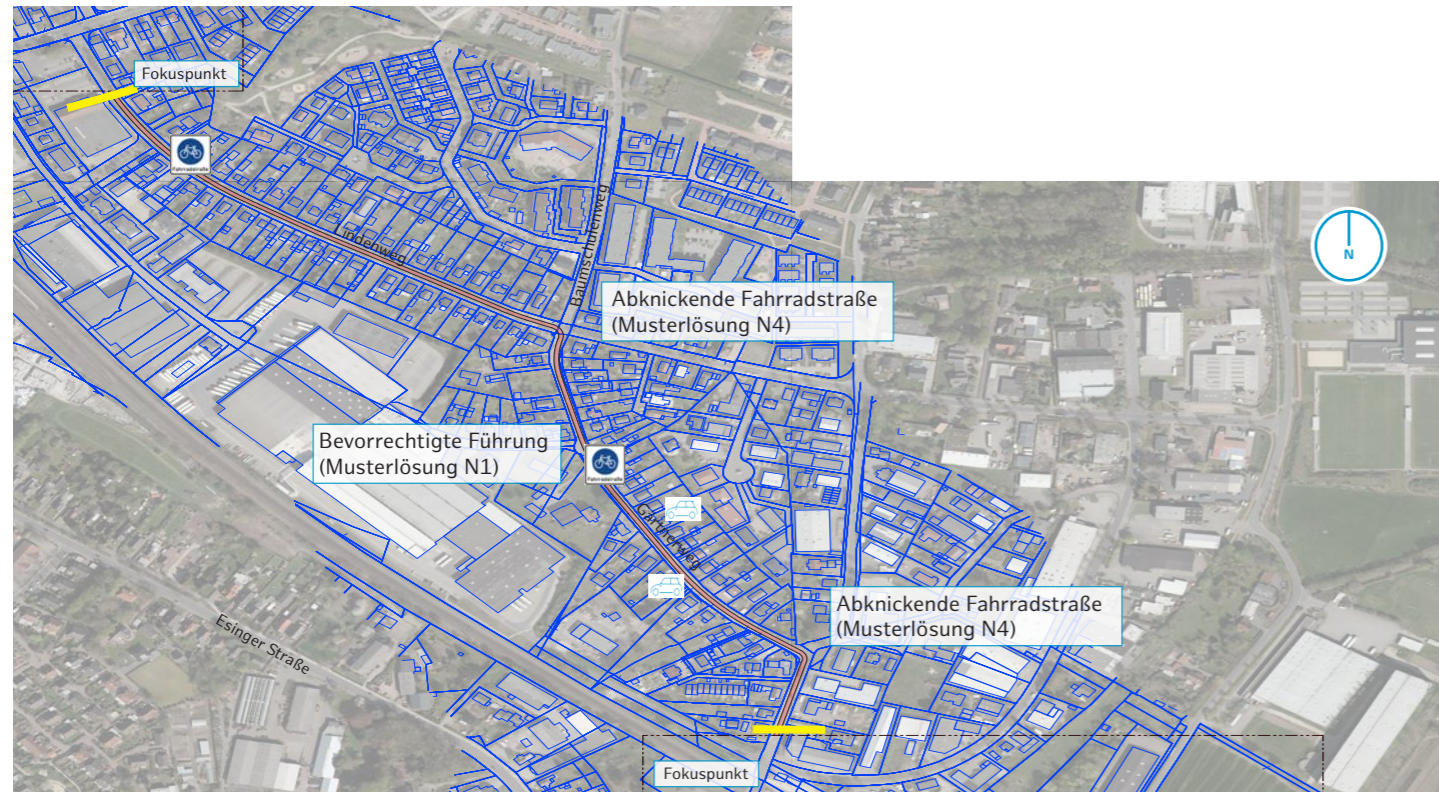
Tornesch #4

B2a, B2e | Lindenweg, Länge: 1.150m
Gärtnerweg (bis Bahnübergang)



Tornesch #4

B2a, B2e | Lindenweg, Länge: 1.150m
Gärtnerweg (bis Bahnübergang)



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet



Belag

Asphalt

Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

9,00-12,00 m | 6,00 m

Verkehrsstärke

gering bis mittel

Geschwindigkeit

teilweise Tempo-30-Zone

Busverkehr

Linie 6668 (i.d.R. 60-Min.-Takt)

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurzfristig



Nutzung pro Tag

rd. 2.500



geschätzte Kosten

360.000 Euro



Grunderwerb

nicht erforderlich

Beleuchtung

vorhanden



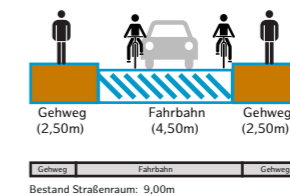
Besondere Maßnahmen

Die Vorfahrtssituation am Knotenpunkt Lindenweg/Gärtnerweg sollte dahingehend geändert werden, dass der Radschnellweg als (abknickende) Fahrradstraße bevorrechtigt wird. Zur Verdeutlichung sollte dieser Bereich hochgepflastert werden.

Rückfallebene

Der Abschnitt ist Bestandteil des Verlaufs östlich der Bahnstrecke. Alternativ müsste auf die Variante westlich der Bahnstrecke zurückgegriffen werden, die unter anderem bezüglich der Anbindungen in Elmshorn und Tornesch negativer bewertet wurde.

Querschnitt (Gärtnerweg)



Fahrradstraße (Standard-Nr. 7)

Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, Bevorrechtigung an den Einmündungen, baulich hervorgehoben durch Aufpflasterung der künftig wartepflichtigen Zufahrten. Verdeutlichung des Charakters der Fahrradstraße durch Reduzierung der Fahrbahn. Dadurch könnten die Gehwege beidseitig ausreichend dimensioniert (Gärtnerweg) oder die Grünflächen erweitert werden (Lindenweg).

Konflikte

ruhender Verkehr in vertretbarem Ausmaß betroffen (v.a. Gärtnerweg)

Besonderheiten

Der bestehende Bahnübergang Gärtnerweg soll im Zuge der Errichtung der neuen Unterführung der geplanten K22 aufgelassen werden. Hierdurch wird die Verkehrsbelastung im Gärtnerweg deutlich abnehmen und ein konfliktfreier Wechsel des Radschnellwegs aus der Fahrradstraße auf den nach Osten anschließenden Zweirichtungsradweg ermöglicht.



Zielbild Fahrradstraße mit Gehwegen (Bsp. aus Nijmegen/Niederlande, Quelle: Royal Haskoning DHV)

Bestandssituation

Im Bestand existiert zwischen den Straßen Gärtnerweg und Großer Moorweg, die beide auf einen Bahnübergang führen, keine Verbindung entlang der Bahnstrecke. Vielmehr ist in der Freifläche dazwischen der Neubau der Kreisstraße 22 mit neuer Unterführung der Bahnstrecke vorgesehen, für den seit Jahren das Planfeststellungsverfahren läuft. Im Zuge der Errichtung dieser neuen Querung ist die Stilllegung der beiden Bahnübergänge vorgesehen.



Ortslage, Umfeld

innerorts, Gewerbegebiet / außerorts



Kfz-Verkehrsstärke

gering, teilweise kein Kfz-Verkehr

Höchstgeschwindigkeit

50 km/h

Busverkehr

nicht vorhanden

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Umsetzung Radschnellweg

Die Umsetzung des Radschnellwegs als Fahrradstraße entlang des Gärtnerwegs wird in den Borstelweg fortgesetzt und findet dort einen Übergang in einen Zweirichtungsradweg entlang der Bahnstrecke. Die exakte Lage ist an den Planungen der Deutschen Bahn zur Erweiterung der Bahnstrecke um zusätzliche Gleise auszurichten, für die zuletzt eine Machbarkeitsuntersuchung erstellt wurde (orange-farbene Linien in der Konzeptskizze). Demnach bietet der Streifen zwischen künftigen Bahngelände und den nördlich angrenzenden Gebäuden ausreichend Platz für die Anlage eines 4,00m breiten Zweirichtungsradwegs. Im Bereich des heutigen Bahnübergangs Großer Moorweg erfolgt wiederum ein Übergang in die Straße Am Goldenen Stern, die hinter den Grundstücken in einen Feldweg übergeht. Von dort ist eine weitere Neubaustrasse entlang der Bahnstrecke bis zum heutigen Bahnübergang Kreyhorn vorzusehen, deren exakte Lage sich ebenfalls an den Planungen der Deutschen Bahn ausrichtet. Da bei der Planung der K22-Unterführung über den Ausbau der Bahnstrecke hinausgehende Flächenansprüche nicht berücksichtigt wurden, ist zur Querung der künftigen K22 der Bau einer Brücke für den Radschnellweg vorzusehen.

Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Nutzerpotenzial pro Tag

rd. 2.500



geschätzte Kosten

(wird noch konkretisiert)

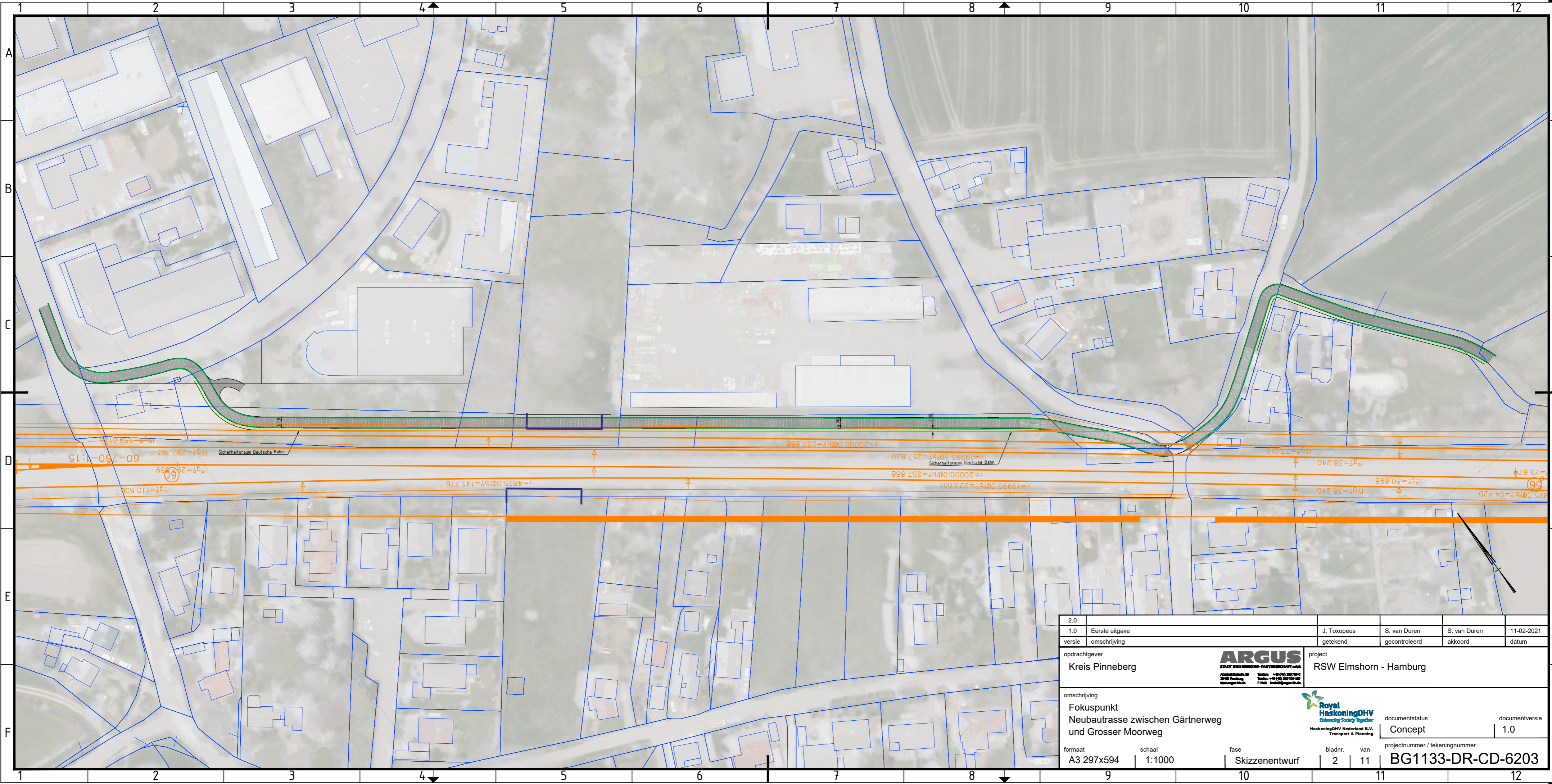



Grunderwerb

ggf. Bahnbesitz betroffen

Herausforderungen/Abhängigkeiten

Die Anlage dieses Lückenschlusses ist abhängig von der Errichtung der K22 inklusive neuer Bahnunterführung. Zudem ist die exakte Position der Trasse des Radschnellwegs in Abstimmung mit den Planungen der Deutschen Bahn zur Neuanlage weiterer Gleise entlang der Bahnstrecke festzusetzen.

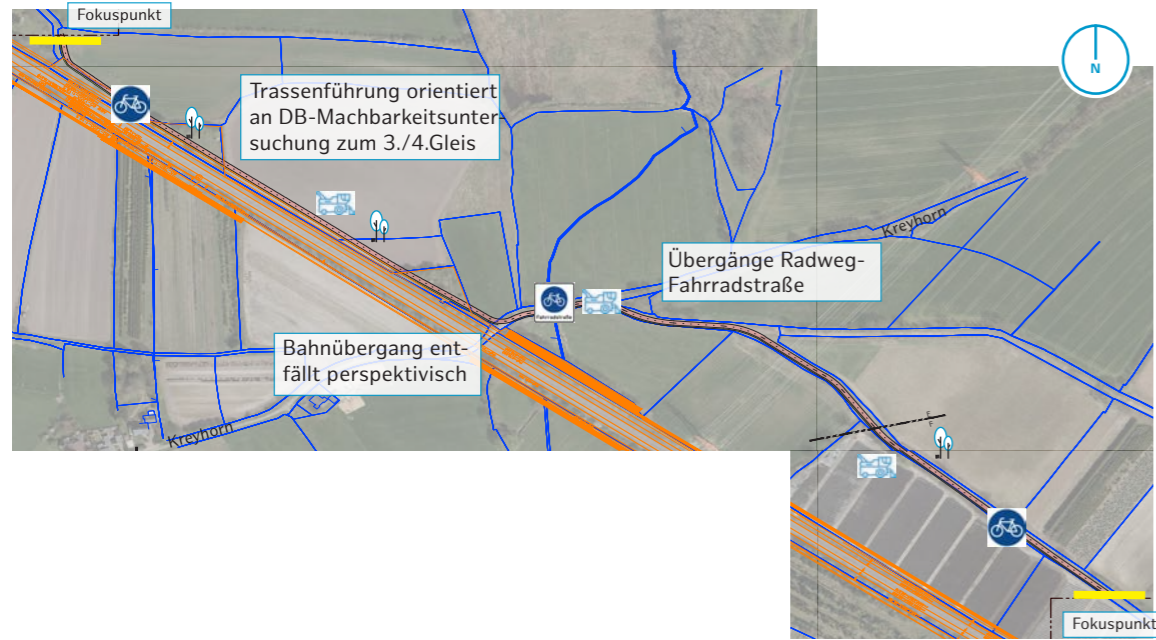


2.0					
1.0	Eerste uitgave	J. Toxopeus	S. van Duren	S. van Duren	11-02-2021
versie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
opdrachtgever	Kreis Pinneberg	 project RSW Elmshorn - Hamburg			
omschrijving	Fokuspunkt Neubaustrasse zwischen Gärtnersweg und Grosser Moorweg	 documentstatus Concept		documentversie 1.0	
formaat	A3 297x594	schaal	1:1000	fase	Skizzenentwurf
bladnr.		van		projectnummer / tekeningnummer	
2		11		BG1133-DR-CD-6203	

File: C:\Users\165456\Box\BG1133-DR-CD-6203\Hamburg\Exchange\ACAD\Layout\BG1133-DR-CD-6203 - Fokuspunkte Elmshorn - Hamburg.dwg

Tornesch #5

B 2h, B 2g | Lückenschluss, Länge: 1.080m
Kreyhorn, Feldweg südlich Kreyhorn



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

außerorts, unbebaut



Belag

kurzes asphaltiertes Teilstück, ansonsten Feldweg oder kein Bestand

Führungsform

Mischverkehr auf dem kurzen öffentlichen Teilstück



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

Kreyhorn: 3,00 - 4,00m, Feldweg: rd. 3,00m



Verkehrsstärke

Kreyhorn: gering; ansonsten keine öffentliche Straße

Geschwindigkeit

Kreyhorn: 50 km/h; ansonsten keine öffentliche Straße

Busverkehr

nicht vorhanden

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Tornesch #5

B 2h, B 2g | Lückenschluss, Länge: 1.080m
Kreyhorn, Feldweg südlich Kreyhorn



Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

mittelfristig



Nutzung pro Tag

rd. 2.500



geschätzte Kosten

710.000 Euro



Grunderwerb

für größten Teil des Abschnitts erforderlich

Beleuchtung

Die Belange des Naturschutzes sind zu berücksichtigen.



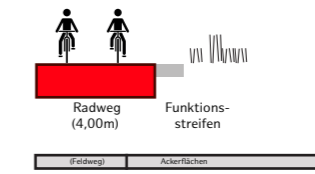
Besonderheiten

Die Trasse des Radschnellwegs trifft in diesem Abschnitt auf die Planungen der Deutschen Bahn bezüglich einer Erweiterung der Bahnstrecke Elmshorn-Pinneberg um bis zu zwei weitere Gleise. Die Lage des Radschnellwegs sollte sich an diesen Planungen orientieren und ein entsprechender Abstand zu den Bestandsgleisen vorgesehen werden. Möglicherweise bietet die Anlage einer neuen Wegeverbindung entlang der Bahngleise, die im Zuge der Auflassung des Bahnübergangs Kreyhorn ange-dacht ist, bereits kurzfristig die Möglichkeit, einen Teil der hier vorgestellten Trasse des Radschnellwegs zu realisieren.

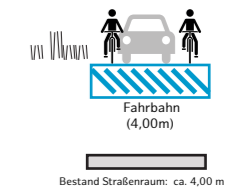
Rückfallebene

Der Abschnitt ist zentraler Bestandteil des Verlaufs östlich der Bahnstrecke. Alternativ müsste auf die Variante westlich der Bahnstrecke zurückgegriffen werden, die entlang der L107 verläuft und für die Erschließung Torneschs als unvorteilhaft eingestuft wurde.

Querschnitt 1 (990 m)



Querschnitt 2 (90 m)



Selbständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Neubautrasse eines selbständig geführten Zweirichtungsradwegs, dazwischen kurzes Teilstück als Fahrradstraße (Kreyhorn) mit Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (im Bestand kaum Kfz-Verkehr, perspektivisch durch Schließung des Bahnübergangs noch weitere Reduzierung). Ein separater Gehweg wird angesichts der Entfernung zu den nächsten Siedlungsgebieten für nicht notwendig erachtet.

Konflikte



Ausgleichspflichtiger Eingriff in Natur und Landschaft, Eingriffe sind weitmöglichst zu reduzieren. Teilweise umfangreicher Gehölzbestand betroffen.



(sehr) vereinzelte Nutzung des Weges durch die direkt anliegenden landwirtschaftlichen Betriebe, keine besondere Konfliktslage zu erwarten.

Zielbild Zweirichtungsradweg (Bsp. aus Nijmegen/Niederlande, Quelle: Royal Haskoning DHV)

