



<b>Mitteilungsvorlage</b>	<b>Vorlage-Nr:</b> VO/21/046
	Status: öffentlich
	Datum: 15.04.2021
Federführend: Amt für Bauen, Planung und Umwelt FD Stadtplanung und Umwelt	Bericht im Ausschuss: Henning Tams Bericht im Rat: Bearbeiter: Henning Tams
<b>Radschnellweg Elmshorn-Hamburg - Sachstandsbericht</b>	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
26.04.2021	Umweltausschuss

### **Sachbericht / Stellungnahme der Verwaltung**

Im Bau- und Planungsausschuss vom 01.03.21 wurde der Sachstand zur Planung des Radschnellwegs vorgestellt.

Zwischenzeitlich wurden die Steckbriefe aktualisiert und dabei auch Anregungen aus der Veranstaltung aufgenommen. Insbesondere wurde ergänzend zur Fokuspunktbeschreibung als Optimierungsvariante die Trassierung über die Pommernstraße und entlang des Bahnhofes bzw. entlang der Hamburger Str. als Alternative zu einer Führung des Radschnellweges über den Kreuzungsbereich Ahrenloher Str./Wilhelmstr./Lindenweg aufgenommen.

### **Prüfungen:**

#### **1. Umweltverträglichkeit**

entfällt

#### **2. Kinder- und Jugendbeteiligung**

entfällt

gez.

Sabine Kählert  
Bürgermeisterin

### **Anlage/n:**

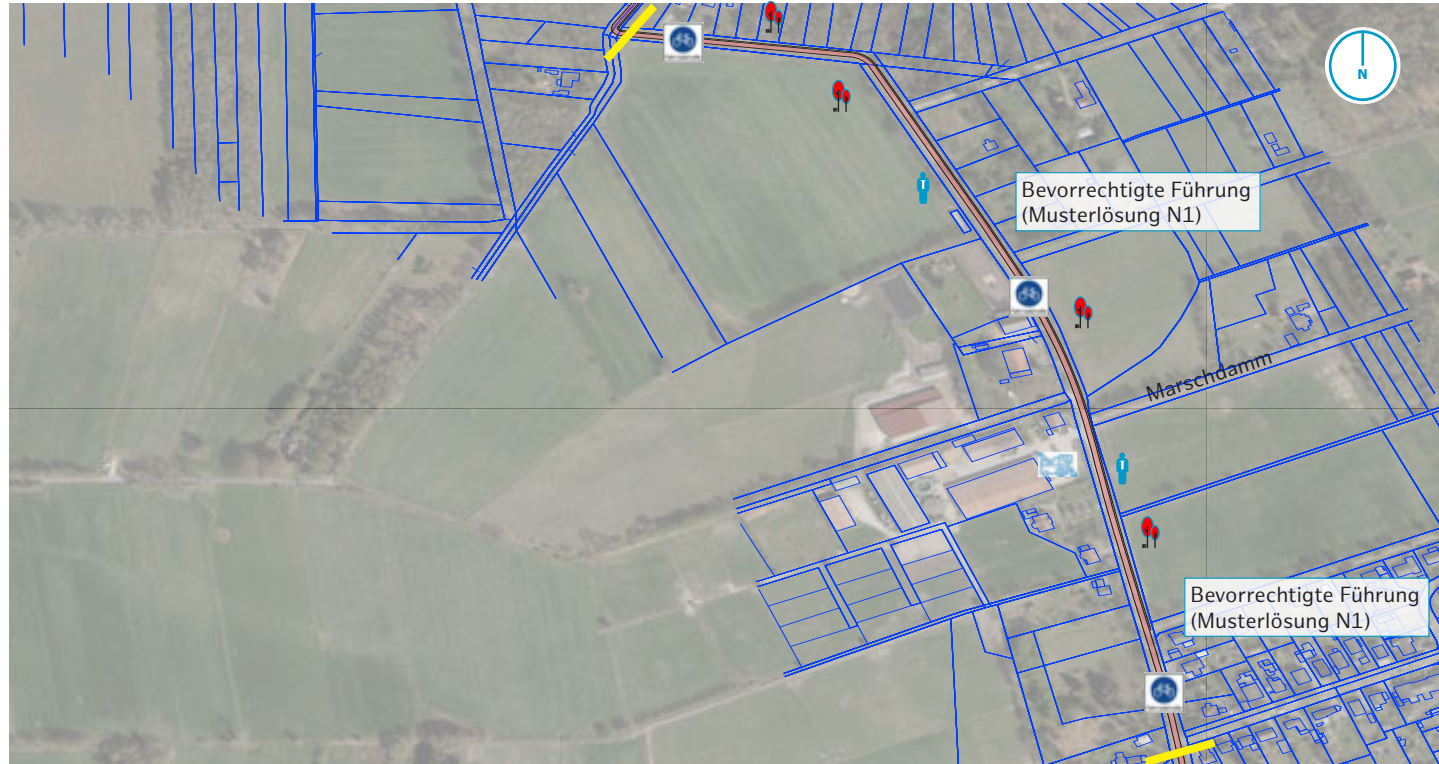
Steckbriefe der Streckenabschnitte innerhalb von Tornesch  
Optimierungsvariante im Zentrum Tornesch

Änderungshistorie:			
Datum:	Bearbeiter*in:	Was wurde geändert:	Warum:

# Tornesch #1

B1e | Heimstättenstraße (zwischen Grenzweg und Birkenweg)

Länge: 860m



## Bestandssituation

### Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet + außerorts, unbebaut

### Belag

Asphalt

### Führungsform

Mischverkehr



### Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

3,00-5,00m (inklusive Bankett)

### Verkehrsstärke

gering, außerorts kein Schwerverkehr zugelassen

### Geschwindigkeit

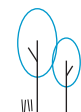
100 km/h

### Busverkehr

nicht vorhanden

### Natur und Landschaft

Straße liegt größtenteils im LSG 07 „Moorige Feuchtgebiete“



# Tornesch #1

B1e | Heimstättenstraße (zwischen Grenzweg und Birkenweg)

Länge: 860m

## Umsetzung Radschnellweg

### Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig

(Einrichtung Fahrradstraße, Deckschichternewerung)



### Nutzung pro Tag

> 2.000



### geschätzte Gesamtbaukosten

720.000 Euro (netto)



### Grunderwerb

nicht erforderlich

### Beleuchtung

Im Siedlungszusammenhang vorhanden. Außerorts sind die Belange des Naturschutzes zu berücksichtigen.



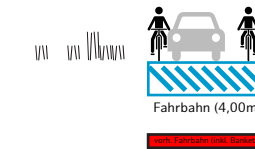
### Besondere Maßnahmen

Flankierend zur Einrichtung des Radschnellwegs sollten Maßnahmen zur Verringerung des Kfz-Verkehrs, insbesondere zur Erschwerung oder Verhinderung des Durchgangsverkehrs, geprüft 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.

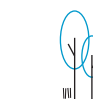
### Querschnitt



### 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 geprüft 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)

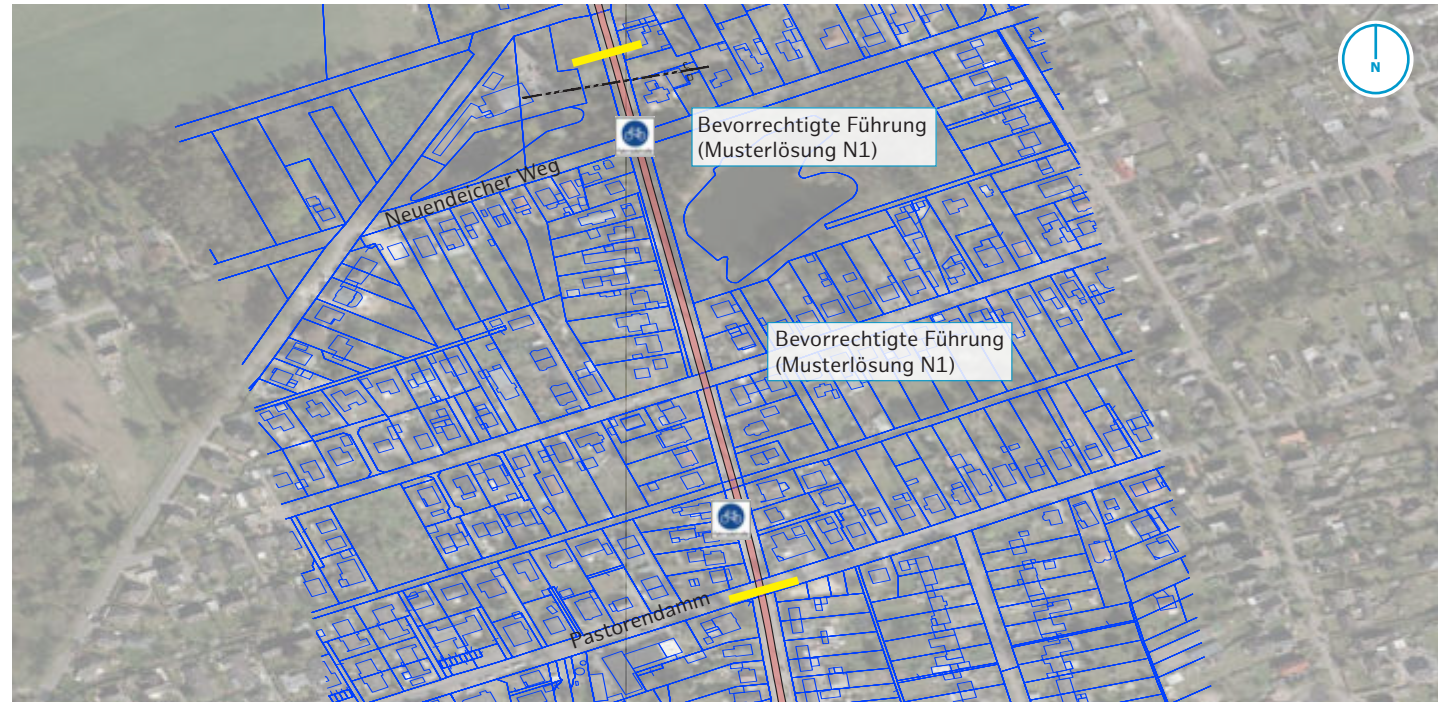




# Tornesch #2

B1e | Heimstättenstraße (zwischen Birkenweg und Pastorendamm)

Länge: 490m



## Bestandssituation

### Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet



### Belag

Asphalt

### Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



### Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

ca. 11,00 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

> 2.000



### geschätzte Gesamtbaukosten

2.950.000 Euro (netto)



### Grunderwerb

nicht erforderlich

### Beleuchtung

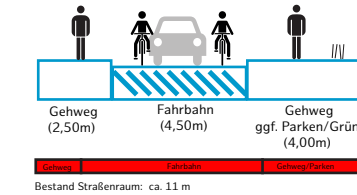
vorhanden



### 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)

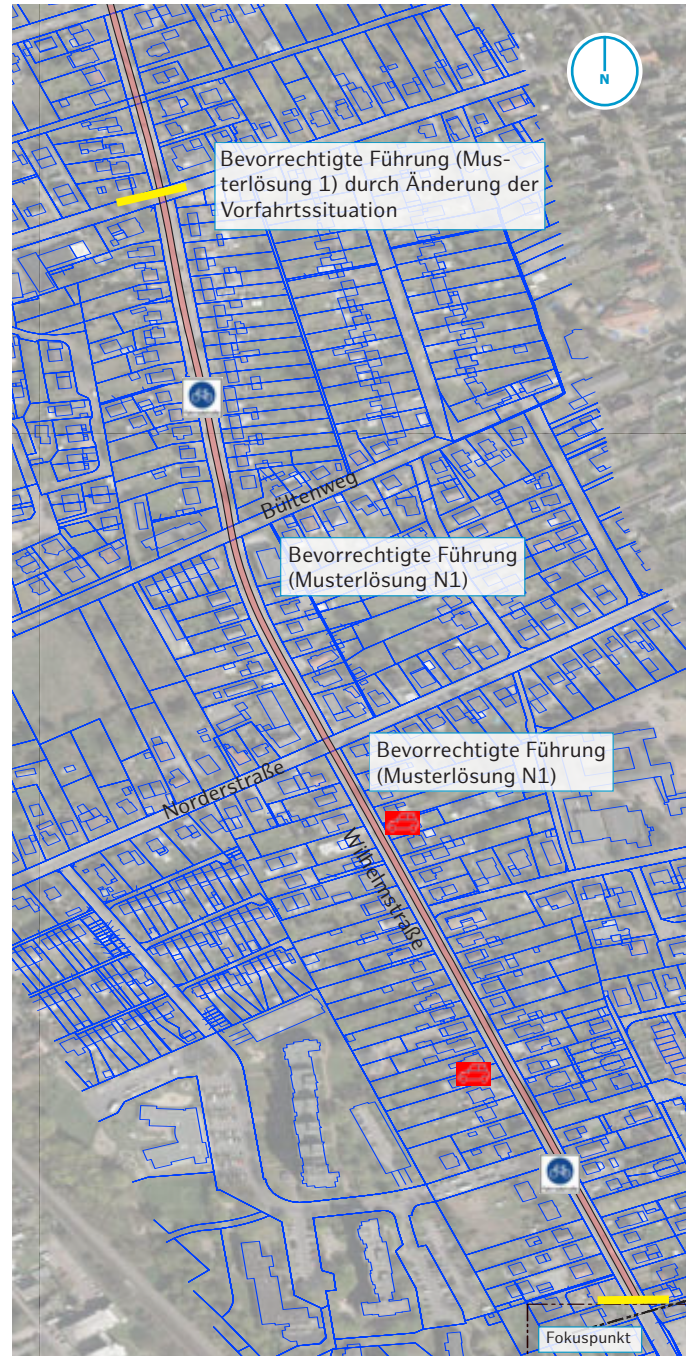




# Tornesch #3

B1e | Heimstättenstraße (ab Pastorendamm), Wilhelmstraße

Länge: 1.070m



## Bestandssituation

### Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet



### Belag

Asphalt (Fahrbahn)

### Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



### Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

11,00-14,00 m | 5,50 m

### Verkehrsstärke

mittel

### Geschwindigkeit

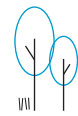
50 km/h

### 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: 1.070m

## Umsetzung Radschnellweg

### Realisierungshorizont

kurzfristig



### Nutzung pro Tag

> 2.000



### geschätzte Gesamtbaukosten

1.130.000 Euro (netto)



### Grunderwerb

nicht erforderlich

### Beleuchtung

vorhanden



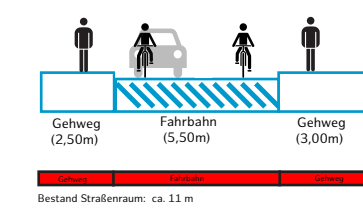
### Optimierungsmöglichkeiten

Im östlichen Bereich des Abschnitts stellt die Einrichtung einer Fahrradstraße angesichts des erhöhten Kfz-Verkehrs keine optimale Lösung dar. Es ist zu prüfen, ob Bedingungen geschaffen werden können, die auch eine separate Führung des Radverkehrs (z.B. Anlage von Radfahrstreifen) in ausreichender Breite ermöglichen. Mittel- bis langfristig kann der geplante Ausbau der Bahnstrecke die Möglichkeit eröffnen, den Radschnellweg alternativ zu der hier dargestellten Trasse über Norder- und Pommernstraße zu einer neuen Brücke über die Ahrenloher Straße und von dort entlang der Bahnstrecke zu führen.

### 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)

Einrichtung einer Fahrradstraße. Aufgrund des Busverkehrs ist die bestehende Fahrbahnbreite nicht reduzierbar. Die Bevorrechtigung an den Einmündungen sollte durch Aufpflasterungen der wartepflichtigen Bereiche unterstützt werden. Die Vorfahrtssituation am Pastorendamm sollte geändert und dies ebenfalls durch eine Aufpflasterung verdeutlicht werden.

### Konflikte

Ruhender Verkehr in vertretbarem Ausmaß betroffen.

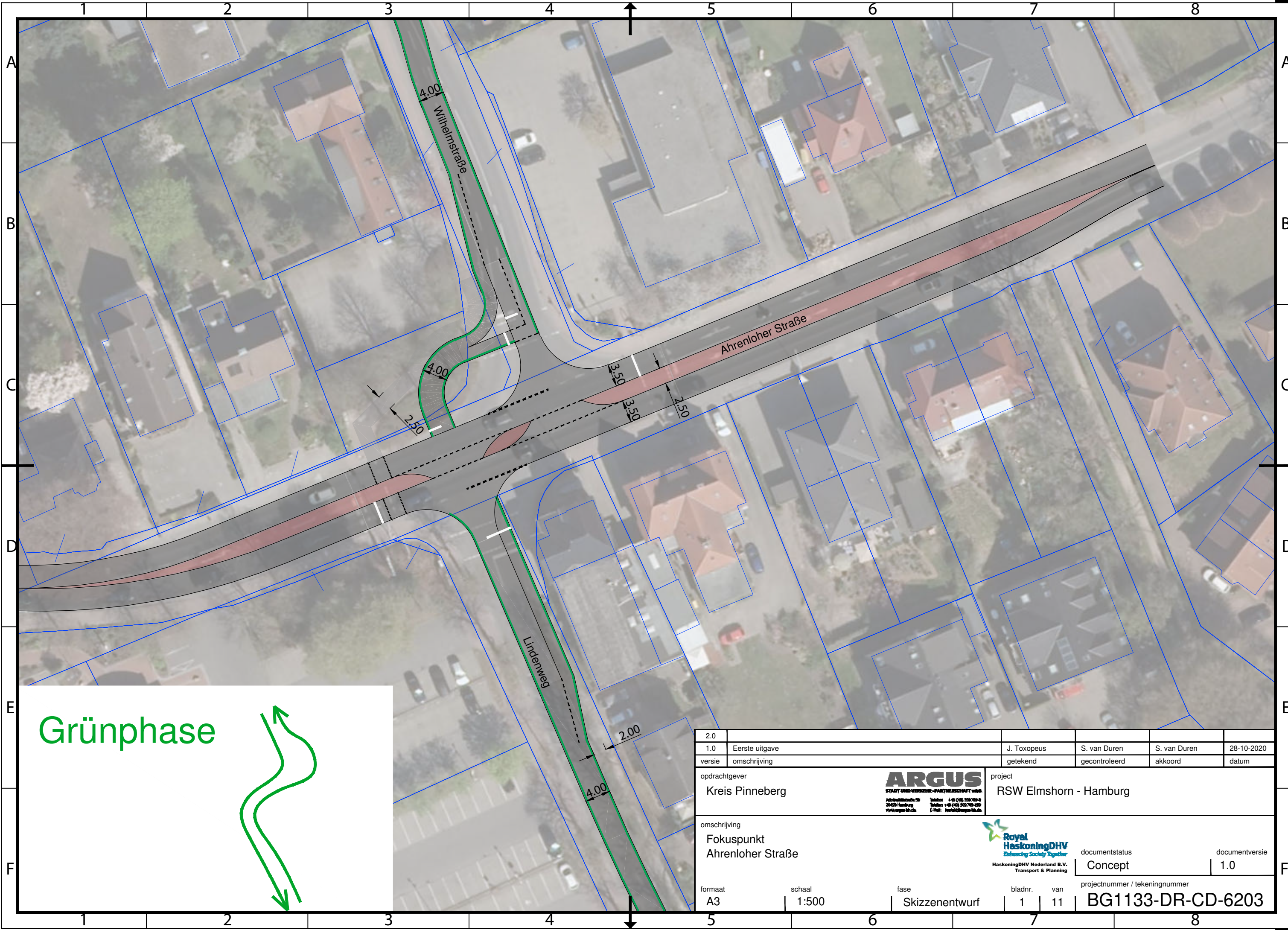
### Besondere Maßnahmen

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. Es sollten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verhinderung von Durchgangsverkehr geprüft werden.



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





**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		
Fokuspunt Ahrenloher Straße		Concept		
documentversie		1.0		
formaat		schaal		fase
A3	1:500	bladnr.	van	projectnummer / tekeningnummer
		1	11	BG1133-DR-CD-6203
skizzenentwurf				





# Fokuspunkt #1: Ahrenloher Straße

Länge: 160m

## 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 die Fahrbahn um den Linksabbiegestreifen in der Wilhelmstraße reduziert 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 soweit wie möglich reduziert werden, um den geänderten Stellenwert des Radverkehrs zu verdeutlichen.

Der Ausbau der Bahnstrecke könnte die Möglichkeit für einen optimierten Verlauf des Radschnellwegs durch das Zentrum von Tornesch eröffnen, bei der der hier beschriebene Knotenpunkt umgangen und die Ahrenloher Straße über eine neue Brücke parallel zur Bahnstrecke planfrei gequert werden würde.

### 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

> 2.000



### geschätzte Gesamtbaukosten

1.020.000 Euro (netto)



### Grunderwerb

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

### Herausforderungen/Abhängigkeiten

Der Knotenpunkt weist nur geringe 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. Die leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs auf der Ahrenloher Straße ist zu gewährleisten.



# Tornesch #4

B2a, B2e | Lindenweg, Gärtnerweg (bis Bahnübergang)

Länge: 1.030m



## Bestandssituation

### Ortslage, Umfeld

innerorts, Wohngebiet



### Belag

Asphalt

### Führungsform

Radverkehr im Mischverkehr



### Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

9,00-12,00 m | 5,50-6,50 m



### Verkehrsstärke

gering bis mittel

### Geschwindigkeit

Tempo-30-Zone (Lindenweg, nördlicher Gärtnerweg),  
50km/h (südlicher Gärtnerweg)

### Busverkehr

durch den Lindenweg verkehrt die Linie 6668 (i.d.R.  
60-Min.-Takt)

### Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders  
schützenswerten oder Ausgleichsflächen



# Tornesch #4

B2a, B2e | Lindenweg, Gärtnerweg (bis Bahnübergang)

Länge: 1.030m

## Umsetzung Radschnellweg

### Realisierungshorizont

kurzfristig



### Nutzung pro Tag

> 2.000



### geschätzte Gesamtbaukosten:

3.390.000 Euro (netto)



### Grunderwerb

nicht erforderlich

### Beleuchtung

vorhanden



### Konflikte



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

### Besondere Maßnahmen

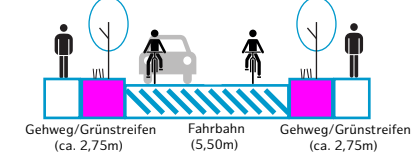
Die Vorfahrtssituation am Knotenpunkt Lindenweg/  
Gärtnerweg sollte dahingehend geändert werden,  
dass der Radschnellweg als (abknickende) Fahrrad-  
straße bevorrechtigt wird. Zur Verdeutlichung sollte  
dieser Bereich aufgepflastert werden.

Im Lindenweg sollte zur Verdeutlichung der Führung  
des Radverkehrs auf der Fahrbahn und Erhöhung  
der Sicherheit der Radfahrenden ein Mittelstrei-  
fen angelegt werden (siehe auch Steckbrief Tor-  
nesch#3).

### Rückfallebene/Optimierungsmöglichkeiten

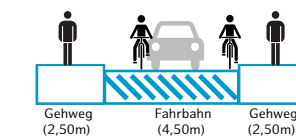
Mittel- bis langfristig kann die geplante Erweiterung  
der Bahnstrecke die Möglichkeit eröffnen, den Rad-  
schnellweg alternativ zu der hier dargestellten Tras-  
se direkt an der Bahnstrecke zu führen. Ansonsten  
müsste auf die Variante westlich der Bahnstrecke  
zurückgegriffen werden, die unter anderem bezüg-  
lich der Anbindungen in Elmshorn und Tornesch  
negativer bewertet wurde.

### Querschnitt 1 (Lindenweg, 480m)



Bestand Straßenraum: ca. 11 m

### Querschnitt 2 (Gärtnerweg, 550m)



Bestand Straßenraum: 9,00m

### Fahrradstraße (Standard-Nr. 7)

Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, Bevorrechtigung an den Einmündungen, baulich hervorgehoben durch Aufpflasterung der künftig wartepflichtigen Zufahrten. Im Gärtnerweg sollte der Charakter der Fahrradstraße durch eine Reduzierung der Fahrbahn verdeutlicht werden (im Lindenweg aufgrund des Busverkehrs nicht möglich). Dadurch könnten die Gehwege beidseitig ausreichend dimensioniert werden.

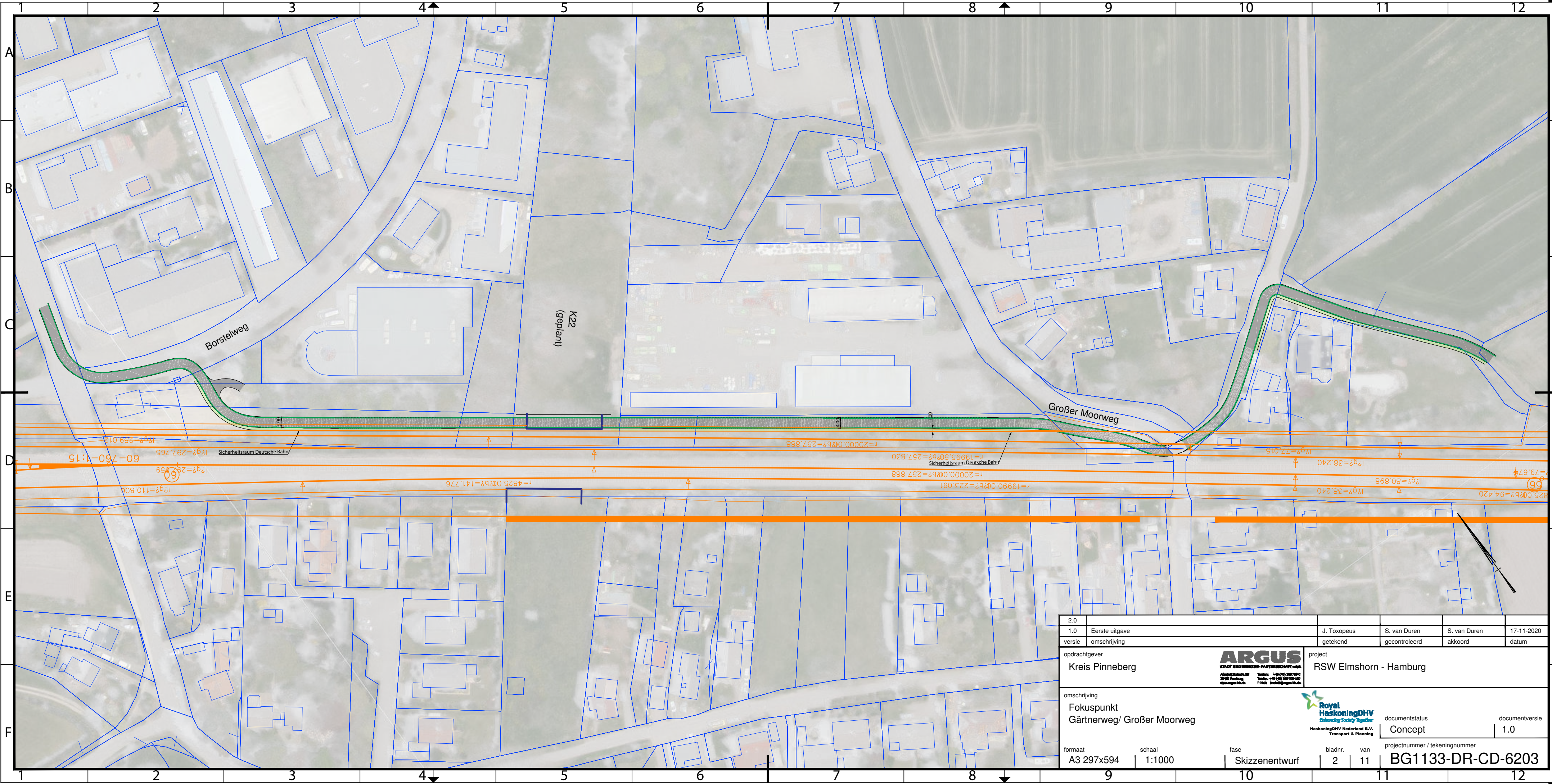
### Besonderheiten



Der bestehende Bahnübergang Gärtnerweg soll im Zuge der Errichtung der neuen Unterführung der geplanten K22 aufgegeben 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 Fahrrad-  
straße mit Gehweg  
(Bsp. aus Nijmegen/  
Niederlande,  
Quelle: Royal Haskoning DHV)







2.0					
1.0	Eerste uitgave	J. Toxopeus	S. van Duren	S. van Duren	17-11-2020
versie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
opdrachtgever	Kreis Pinneberg	 project RSW Elmshorn - Hamburg			
omschrijving	Fokuspunkt Gärtnerweg/ Großer Moorweg	 documentstatus Concept		documentversie 1.0	
formaat	A3 297x594	schaal	1:1000	projectnummer / tekeningnummer BG1133-DR-CD-6203	
		fase	Skizzenentwurf	bladnr.	van
				2	11

File: C:\Users\65456\Box\BG1133-DR-CD-6203\Hamburg\Exchange\ACAD\Layout\BG1133-DR-CD-6203 - Fokuspunkte Elmshorn - Hamburg.dwg



# Fokuspunkt #2: Gärtnerweg

Länge: 590m

## 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

> 2.000



### geschätzte Gesamtbaukosten

3.200.000 Euro (netto)



### Grunderwerb

ggf. Bahnbesitz betroffen

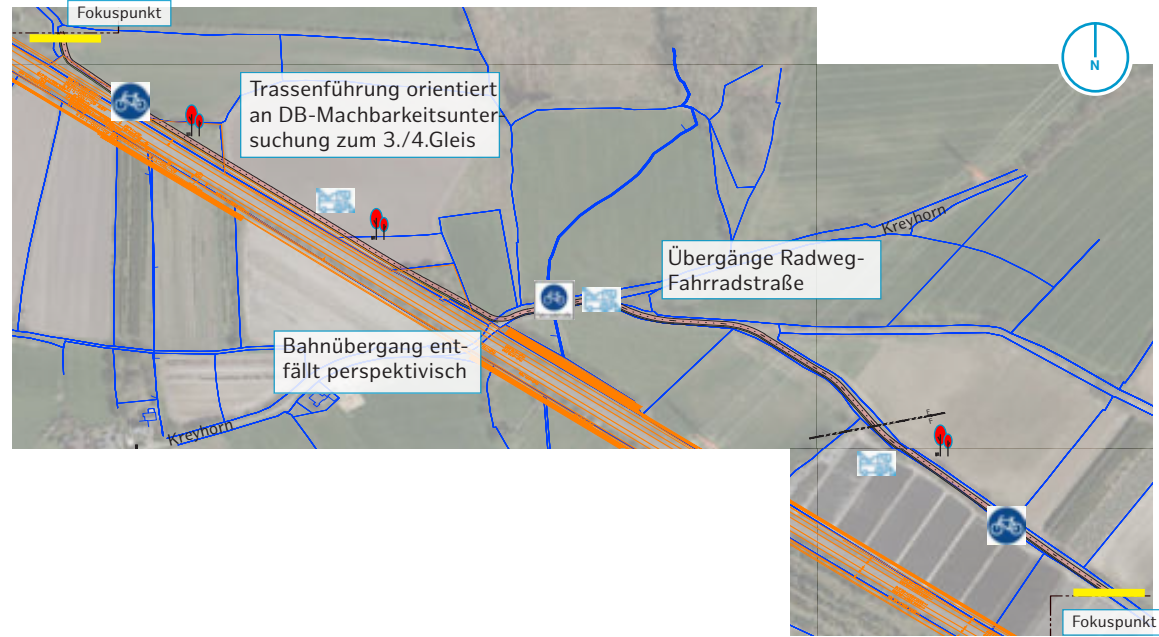
### Herausforderungen/Abhängigkeiten

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.

# Tornesch #5

B2h, B2g | Lückenschluss, Kreyhorn, Feldweg südlich Kreyhorn

Länge: 1.080m



## 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

B2h, B2g | Lückenschluss, Kreyhorn, Feldweg südlich Kreyhorn

Länge: 1.080m

## Umsetzung Radschnellweg

### Realisierungshorizont

mittelfristig



### Nutzung pro Tag

> 2.000



### geschätzte Gesamtbaukosten

1.040.000 Euro (netto)



### Grunderwerb

für größten Teil des Abschnitts erforderlich

### Beleuchtung

Die Belange des Naturschutzes sind zu berücksichtigen.



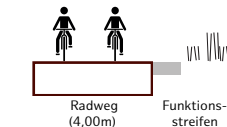
### Besonderheiten

Die Trasse des Radschnellwegs trifft in diesem Abschnitt auf die Planungen der Deutschen Bahn bezüglich einer Erweiterung der Bahnstrecke Elms-horn-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 Wege-verbinding 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 Radschnell-wegs zu realisieren.

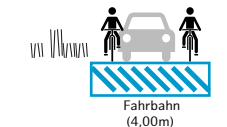
### Rückfallebene

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 Konfliktsituation zu erwarten.

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





# Verlauf des Radschnellwegs Elmshorn-Hamburg im Zentrum von Tornesch



neue Brücke  
erforderlich

Konfliktstelle  
Bahnsteigzugang

**Legende**

- Vorzugsvariante
- - - Optimierungsvariante
- voraussichtlicher Ausdehnungsbereich der ausgebauten Bahnstrecke (Quelle: NAH.SH-Machbarkeitsuntersuchung 2020)

Kartengrundlage: openstreetmap.org