



Machbarkeitsstudie Radschnellweg Elmshorn - Hamburg

Ausschuss für Bau-, Planungs- und Bauwesen der Gemeinde Halstenbek

27.05.2021

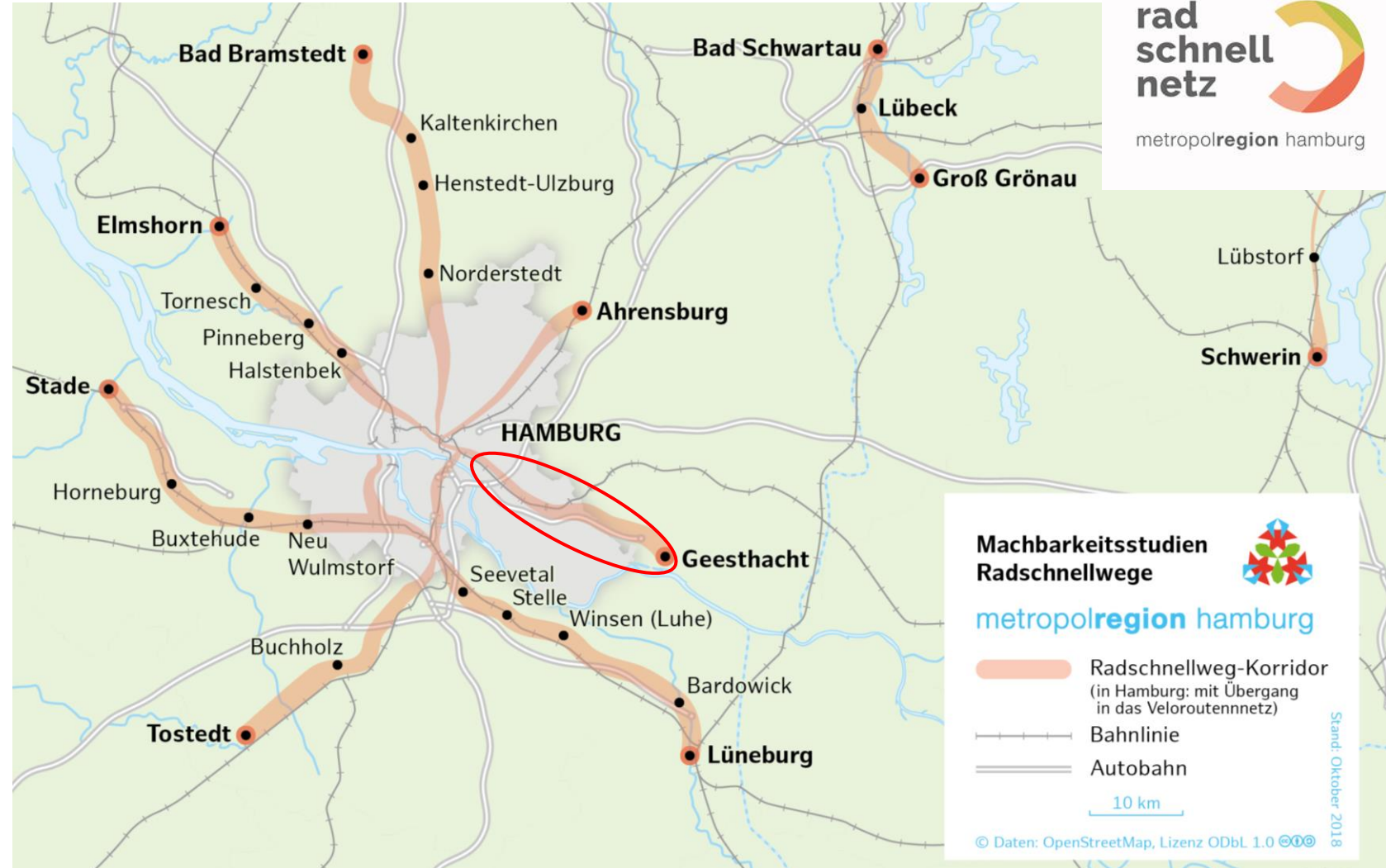


- 1. Das Projekt Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg**
- 2. Variantenabwägung für den Radschnellweg Elmshorn-Hamburg im Bereich Halstenbek**
- 3. Detaillierte Betrachtungen zur Vorzugsvariante**

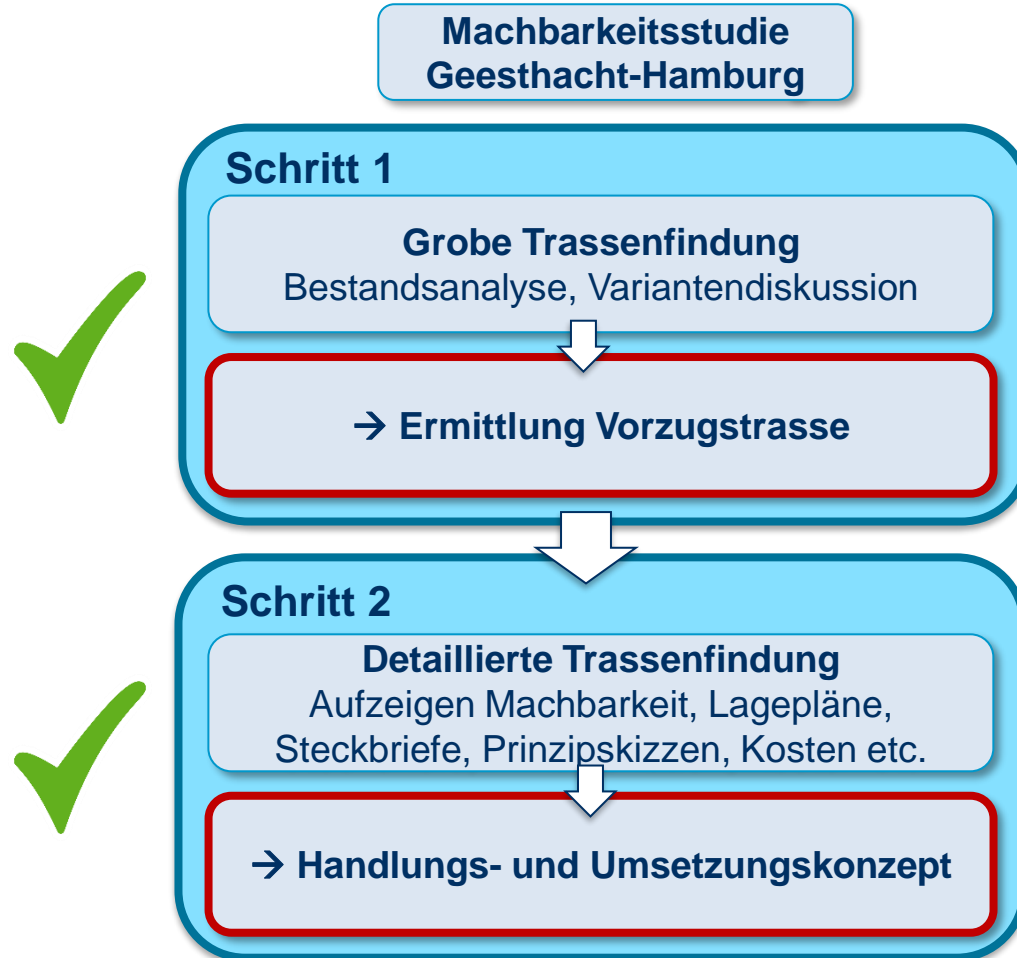
Übersicht Gesamtprojekt

Machbarkeitsstudien für die Metropolregion: Identitätsstiftendes Leitprojekt läuft

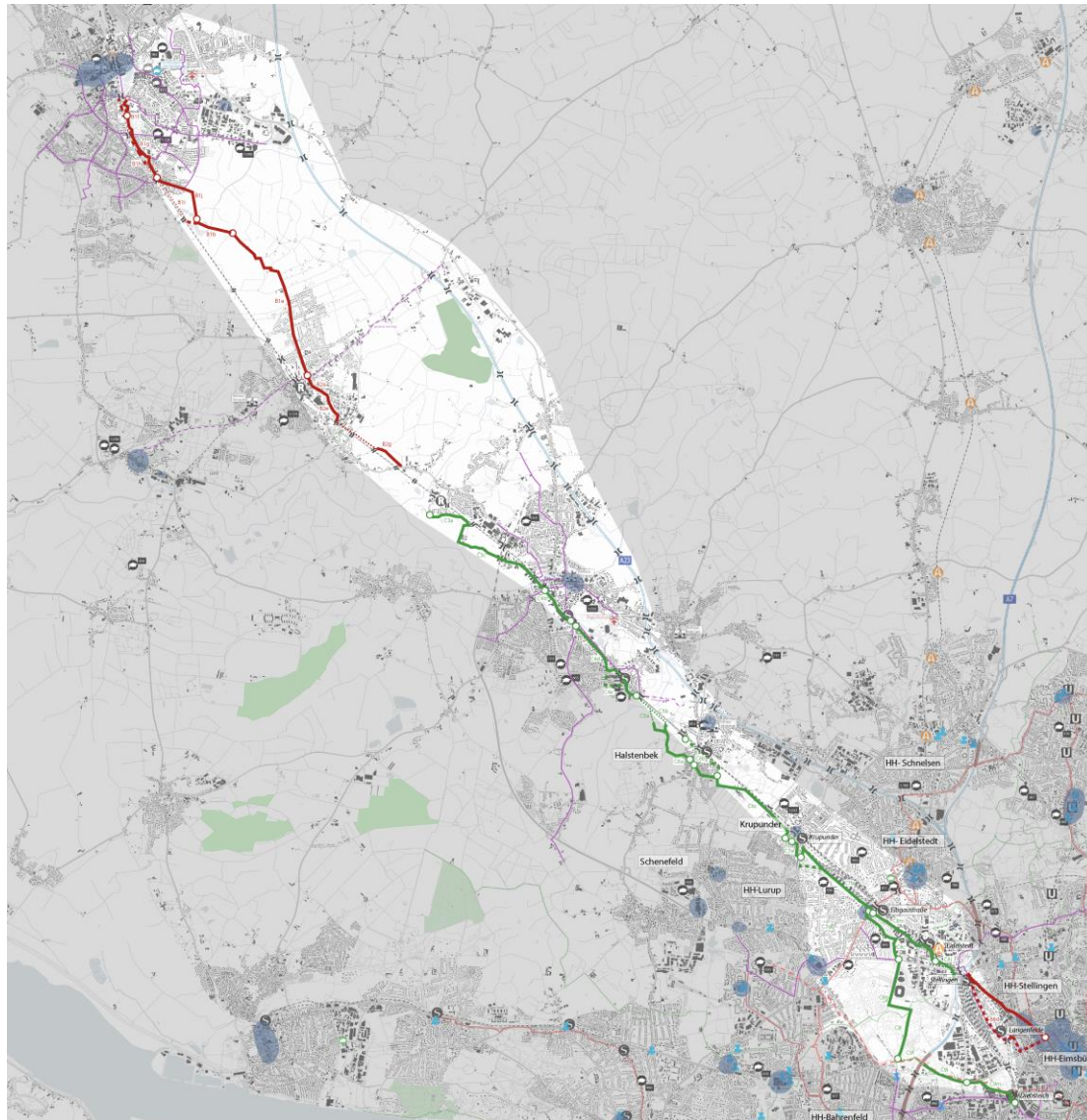
- Ziel: Netz von Radschnellwegen in der MRH mit Anschluss an die Hamburger Velorouten
- Machbarkeitsstudien für 9 Trassen, davon 7 im Zulauf auf Hamburg
- Koordination der Machbarkeitsstudie für den RSW Geesthacht-Hamburg durch Kreis Herzogtum Lauenburg in enger Abstimmung mit BVM Hamburg; begleitet durch Arbeitsgruppe (u. a. Einbindung Bezirksamt Bergedorf)



Ablauf Machbarkeitsuntersuchung



Vorzugsvariante für den Korridor Elmshorn-Hamburg



Vorschlag Vorzugsvariante

Elmshorn – Hamburg-Stellingen: rd. 28,9 km

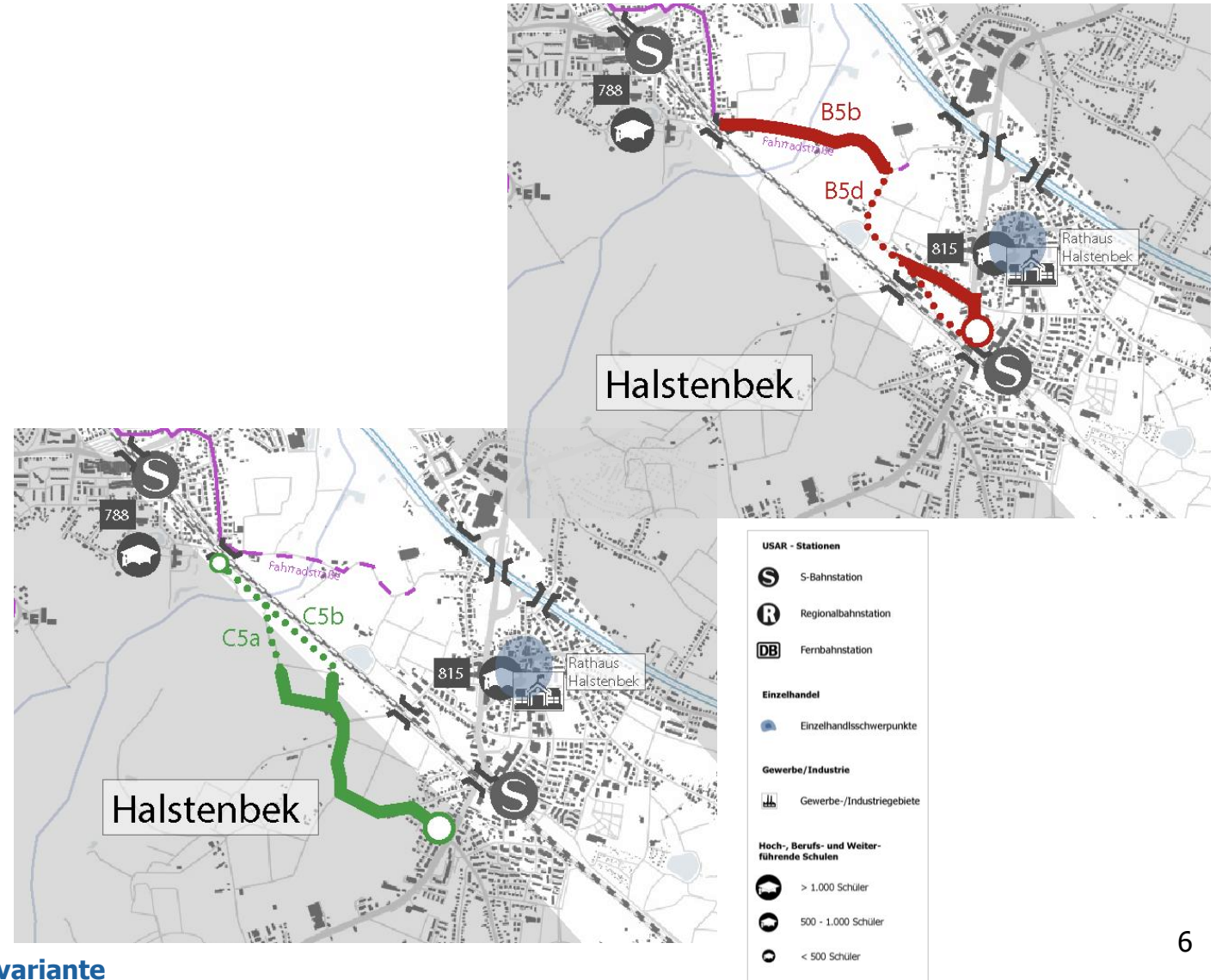
Elmshorn – Hamburg-Diebsteich: rd. 31,4 km

Abschnitt 3B Unterführung Thesdorf-Halstenbek

Bewertung der Varianten

	C-Variante Länge: 2,0 km	B-Variante Länge: 2,2 km
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	-	+
Konfliktvermeidung (Nutzung)	++	+
Attraktive Strecke	++	0
Baulicher Aufwand	-	0
Erschließungsfunktion	+	+
Haltestellen des ÖPNV	+	++
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	--	0
Realisierungsaufwand	-	-
Umgebungsqualität	++	+
Gesamt	0	+

Vorschlag als Vorzugsvariante

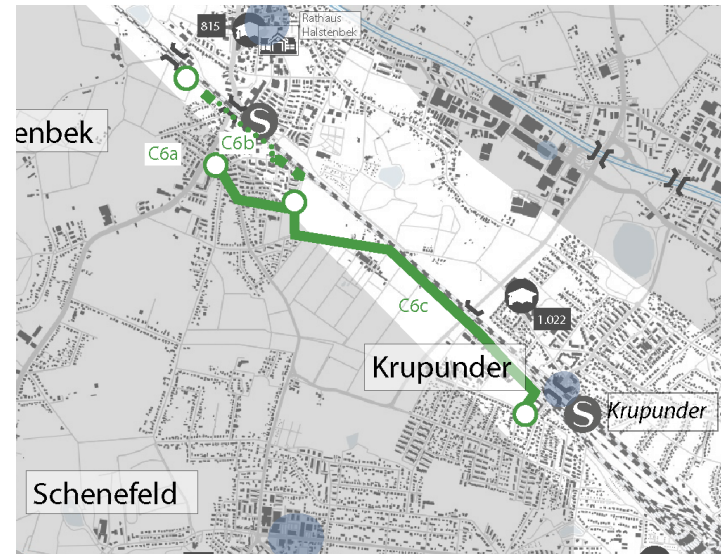
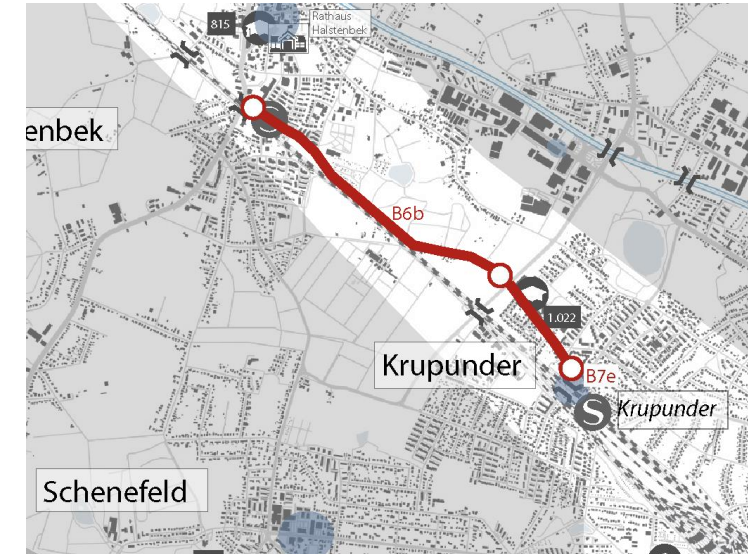


Abschnitt 4 Halstenbek-Krupunder

Bewertung der Varianten

	C-Variante Länge: 2,8 km	B-Variante Länge: 2,7 km
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	0	0
Konfliktvermeidung (Nutzung)	+	-
Attraktive Strecke	+	+
Baulicher Aufwand	+	+
Erschließungsfunktion	+	++
Haltestellen des ÖPNV	+	++
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	+	0
Realisierungsaufwand	+	0
Umgebungsqualität	+	++
Gesamt	+	+

Vorschlag als Vorzugsvariante



USAR - Stationen

- S-Bahnstation
- Regionalbahnstation
- Fernbahnstation

Einzelhandel

- Einzelhandlungsschwerpunkte

Gewerbe/Industrie

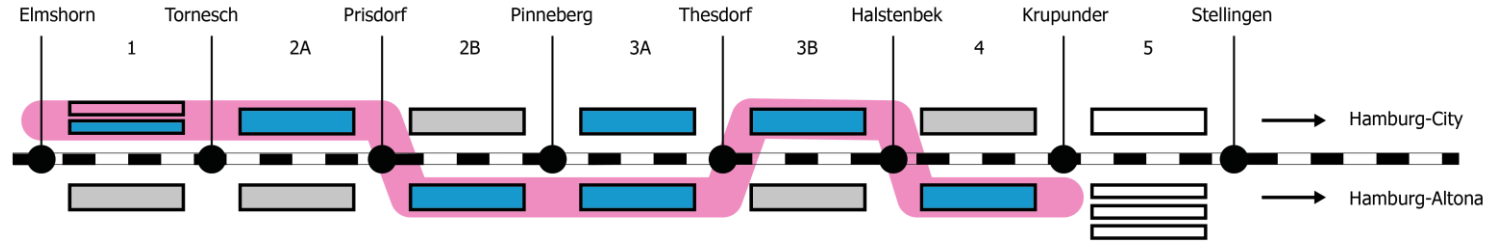
- Gewerbe-/Industriegebiete

Hoch-, Berufs- und Weiterführende Schulen

- > 1.000 Schüler
- 500 - 1.000 Schüler
- < 500 Schüler

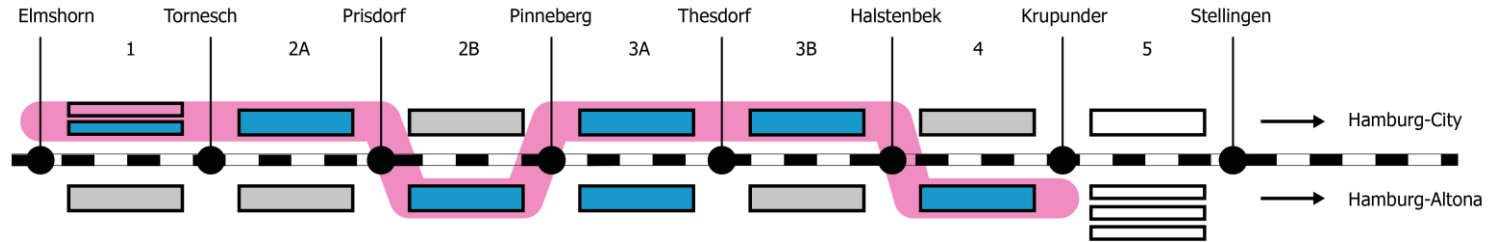
Alternative 1

Wechsel der Bahnseite an den Unterführungen Halstenbeker Straße und Wilhelmstraße



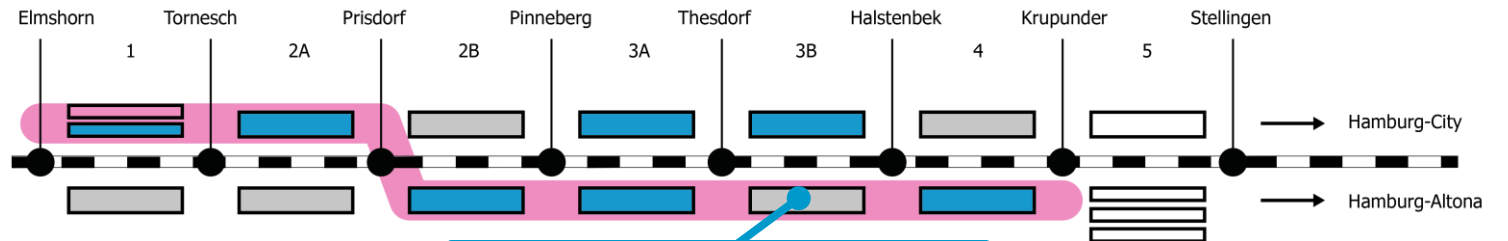
Alternative 2

Wechsel der Bahnseite an den Unterführungen am Bahnhof Pinneberg (Mühlenau) und Wilhelmstraße



Alternative 3

Kein Wechsel der Bahnseite

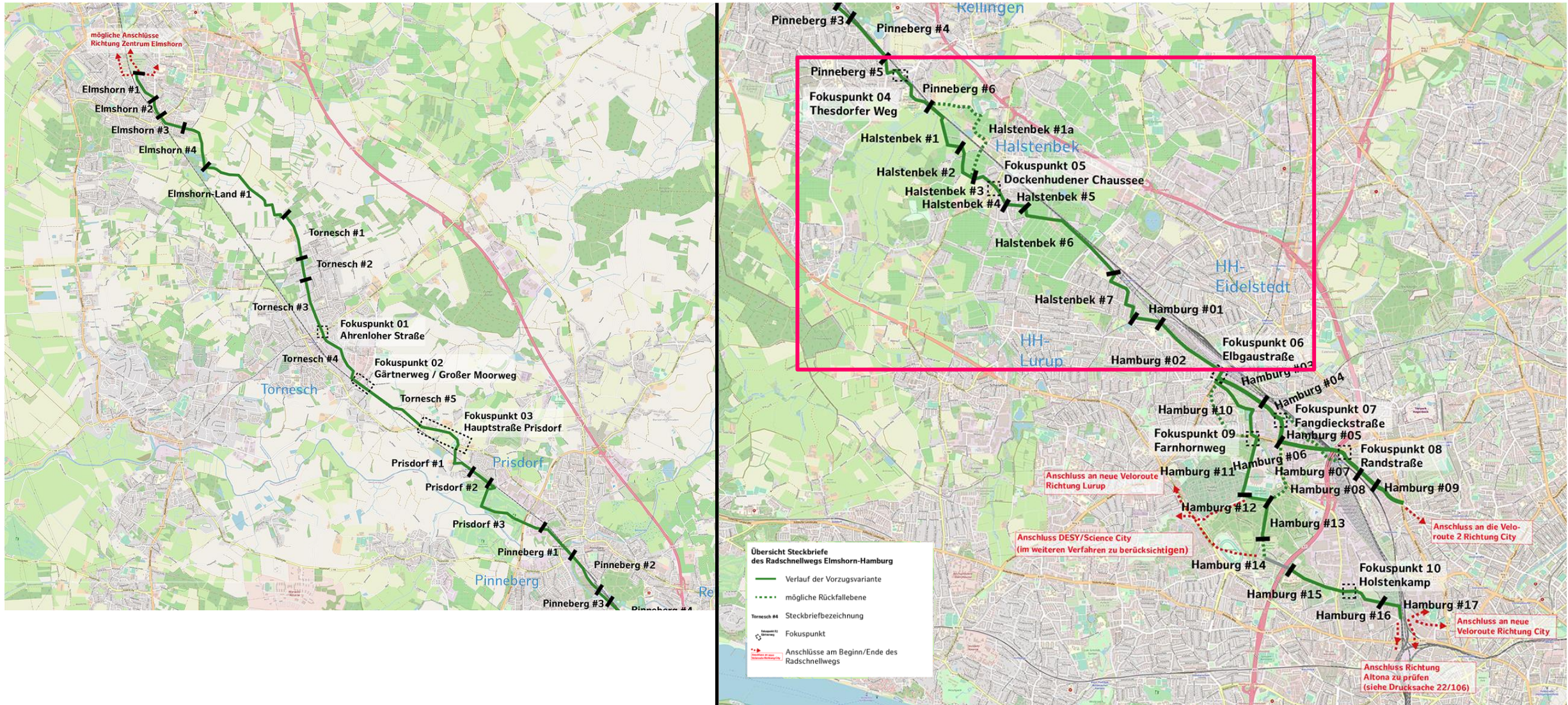


Vorschlag als Vorzugsvariante

Variante u.a. wegen Naturschutz schlechter bewertet

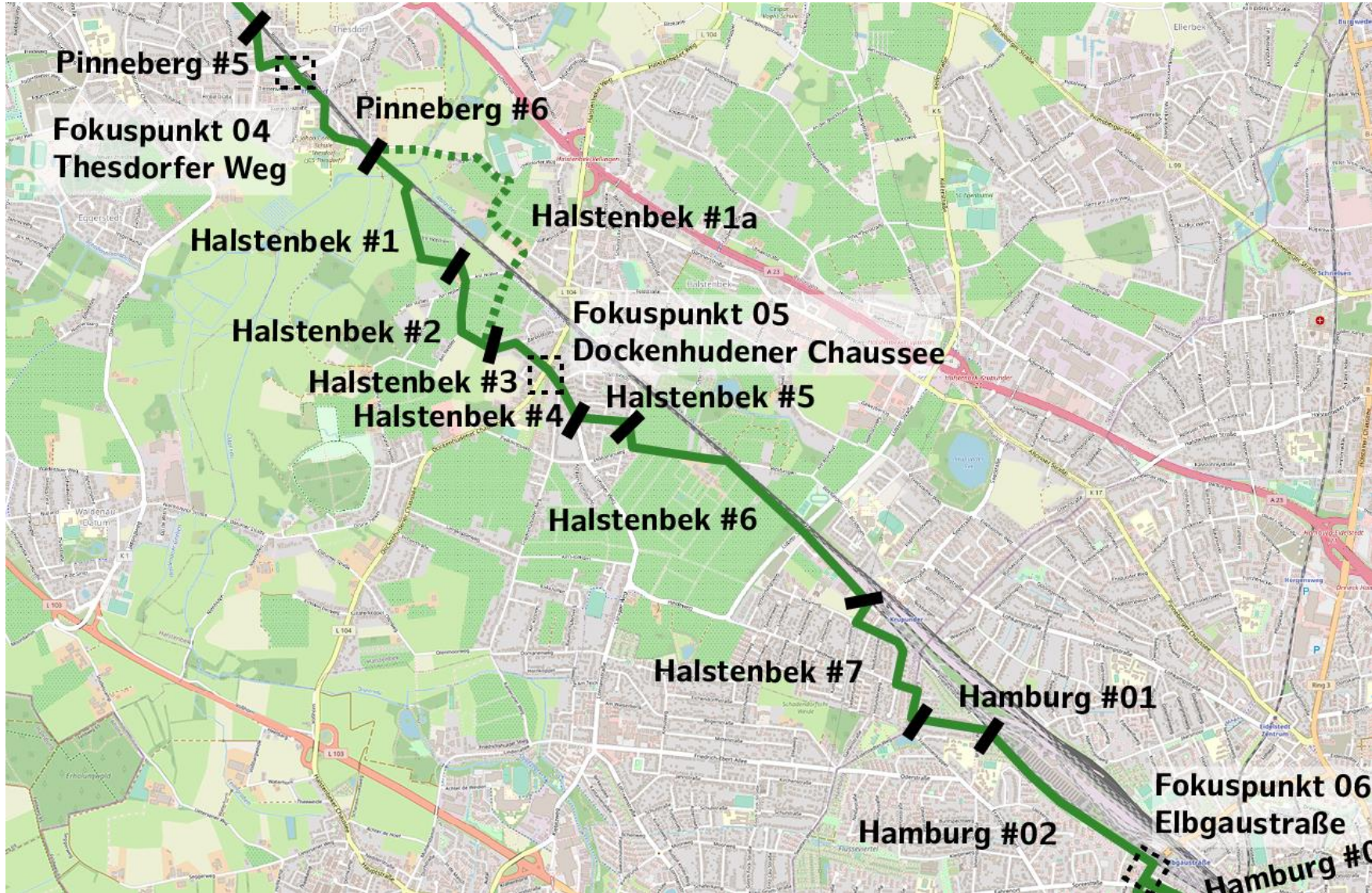
Detailausarbeitung der Vorzugsvariante

Übersicht gesamter Korridor



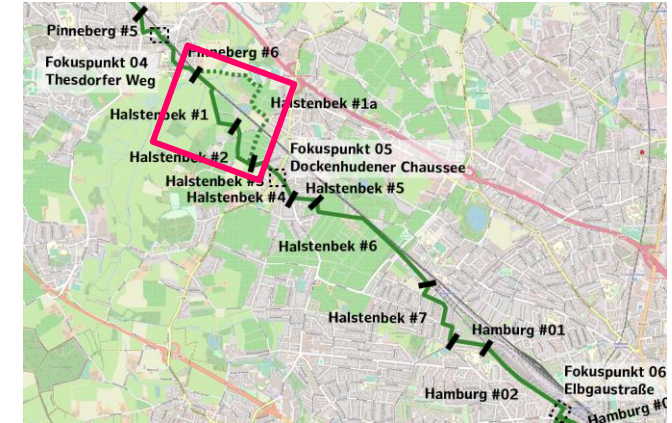
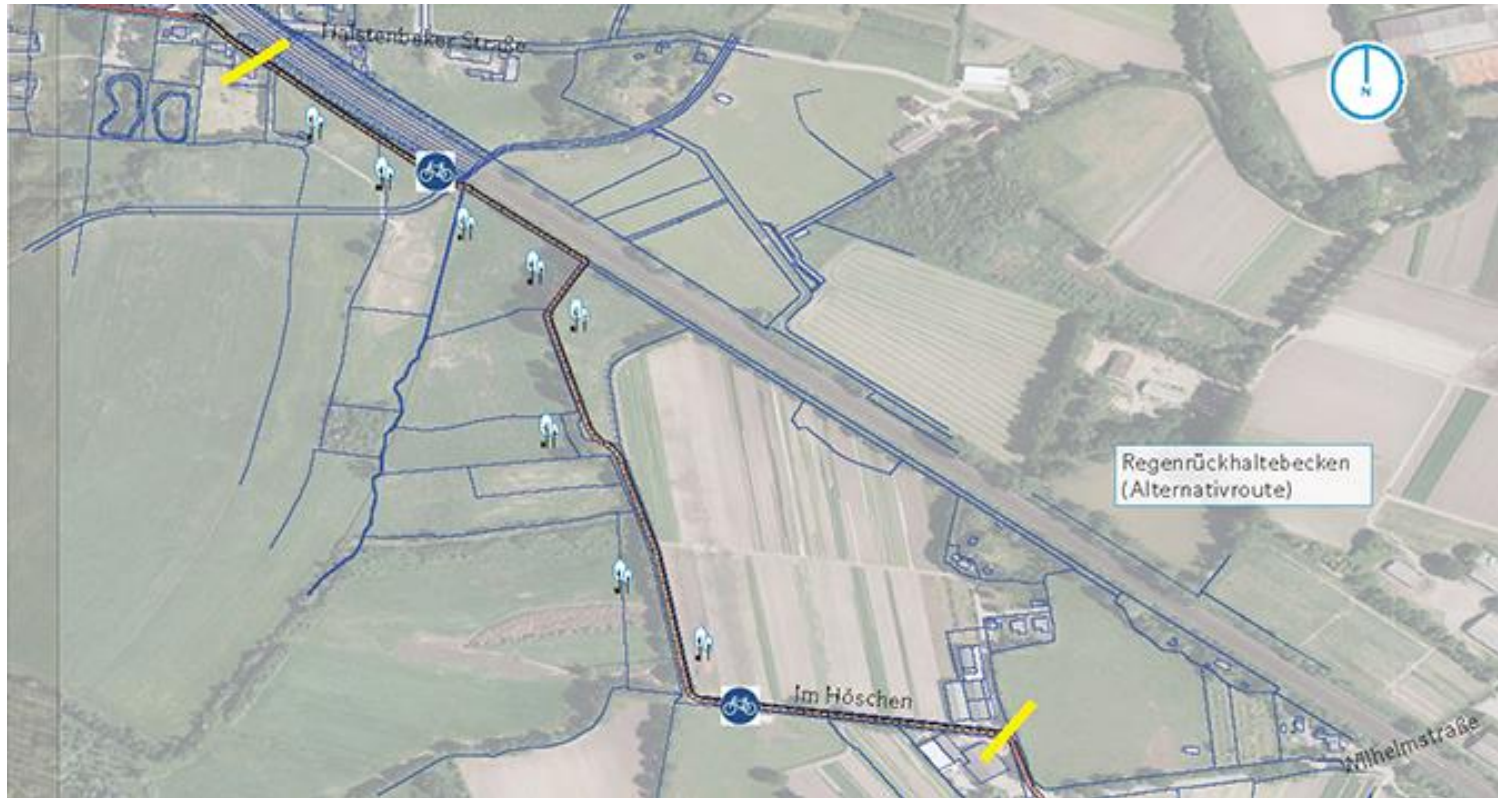
Detailausarbeitung der Vorzugsvariante

Ausschnitt Halstenbek und Umgebung



Detailausarbeitung der Vorzugsvariante

Steckbrief Halstenbek #1



Halstenbek #1

Die SÜZ überträgt die Planung der Radschnellwege an die...

Bestandsituation

Ordnung: Nicht aufwändig, lokalisiert

Risik: unbedeutender Weg

Hilfsmittel: keine Radverkehrsinfrastruktur

Beste Verkehrsmittel: Fußgänger, Fährten

Verkehrsmittel: keine Verbindung für die RTV-Verkehr

Geschwindigkeit: keine Verbindung für die RTV-Verkehr

Rauskehr: keine Verbindung für die RTV-Verkehr

Natur und Landschaft: Natur erfüllt im Bereich der Rauskehr das Land in Kultur- und Landschafts- (LNG 01, 02) sowie in Mischkultur

Halstenbek #1

Die SÜZ überträgt die Planung der Radschnellwege an die...

Umsetzung Radschnellweg

Realisierungszeitraum: 2024-2026

Wartung pro Tag: + 2.000

Spezifische Geschwindigkeiten: 1.000 km/h (maximal), variable Eigenes Mittel

Grundriss: Die Radschnellwege sind als selbstfahrender Zweirichtungsweg konzipiert. Die Anlage eines parallelen Gehwegs wird nicht als notwendig angesehen.

Beleuchtung: Die Beleuchtung der Radschnellwege wird als selbstfahrender Zweirichtungsweg konzipiert. Die Anlage eines parallelen Gehwegs wird nicht als notwendig angesehen.

Querschnitt: Eine Radschnellweg-Planung ist als selbstfahrender Zweirichtungsweg konzipiert. Die Anlage eines parallelen Gehwegs wird nicht als notwendig angesehen.

Bestandssituation: Die Radschnellwege sind als selbstfahrender Zweirichtungsweg konzipiert. Die Anlage eines parallelen Gehwegs wird nicht als notwendig angesehen.

Risik: Die Radschnellwege sind als selbstfahrender Zweirichtungsweg konzipiert. Die Anlage eines parallelen Gehwegs wird nicht als notwendig angesehen.

Hilfsmittel: Die Radschnellwege sind als selbstfahrender Zweirichtungsweg konzipiert. Die Anlage eines parallelen Gehwegs wird nicht als notwendig angesehen.

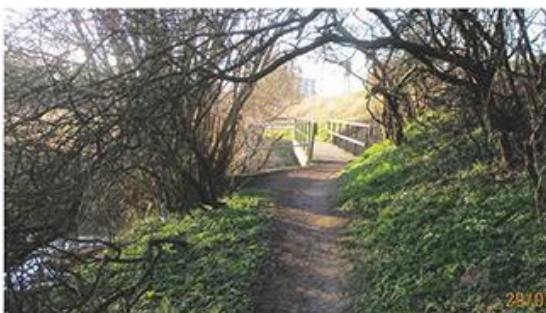
Beste Verkehrsmittel: Die Radschnellwege sind als selbstfahrender Zweirichtungsweg konzipiert. Die Anlage eines parallelen Gehwegs wird nicht als notwendig angesehen.

Verkehrsmittel: Die Radschnellwege sind als selbstfahrender Zweirichtungsweg konzipiert. Die Anlage eines parallelen Gehwegs wird nicht als notwendig angesehen.

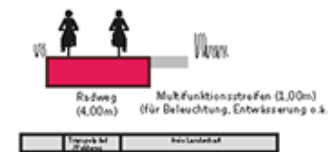
Geschwindigkeit: Die Radschnellwege sind als selbstfahrender Zweirichtungsweg konzipiert. Die Anlage eines parallelen Gehwegs wird nicht als notwendig angesehen.

Rauskehr: Die Radschnellwege sind als selbstfahrender Zweirichtungsweg konzipiert. Die Anlage eines parallelen Gehwegs wird nicht als notwendig angesehen.

Natur und Landschaft: Die Radschnellwege sind als selbstfahrender Zweirichtungsweg konzipiert. Die Anlage eines parallelen Gehwegs wird nicht als notwendig angesehen.



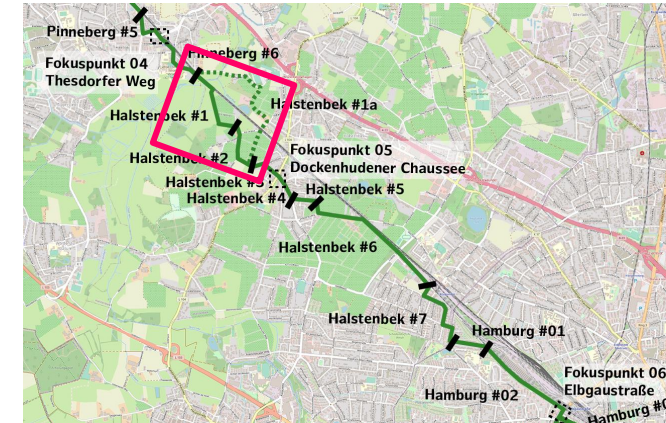
Querschnitt



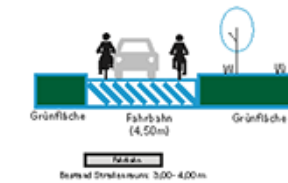
Selbständig geführter Zweirichtungsweg (Standard-Nr. 1)

Detailausarbeitung der Vorzugsvariante

Rückfallebene: Steckbrief Halstenbek #1a



Querschnitt 1 (rd. 1.220m)



Fahrradstraße (Standard-Nr. 7)

Halstenbek #1a
Umsetzung Radschnellweg

Halstenbek #1a
Umsetzung Radschnellweg

Querschnitt 1 (rd. 1.220m)

Bestandsituation

Grünfläche

Fahrbahn (4,50m)

Grünfläche

Beim rd. Straßenniveau: 3,00-4,00m

Bestandsituation

Grünfläche

Fahrbahn (4,50m)

Grünfläche

Beim rd. Straßenniveau: 3,00-4,00m

Bestandsituation

Grünfläche

Fahrbahn (4,50m)

Grünfläche

Beim rd. Straßenniveau: 3,00-4,00m



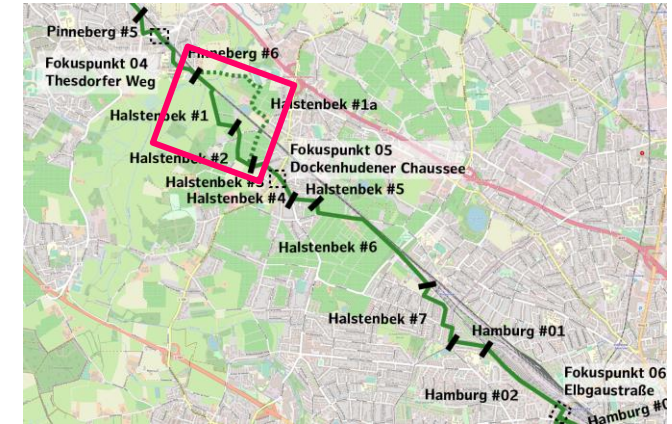
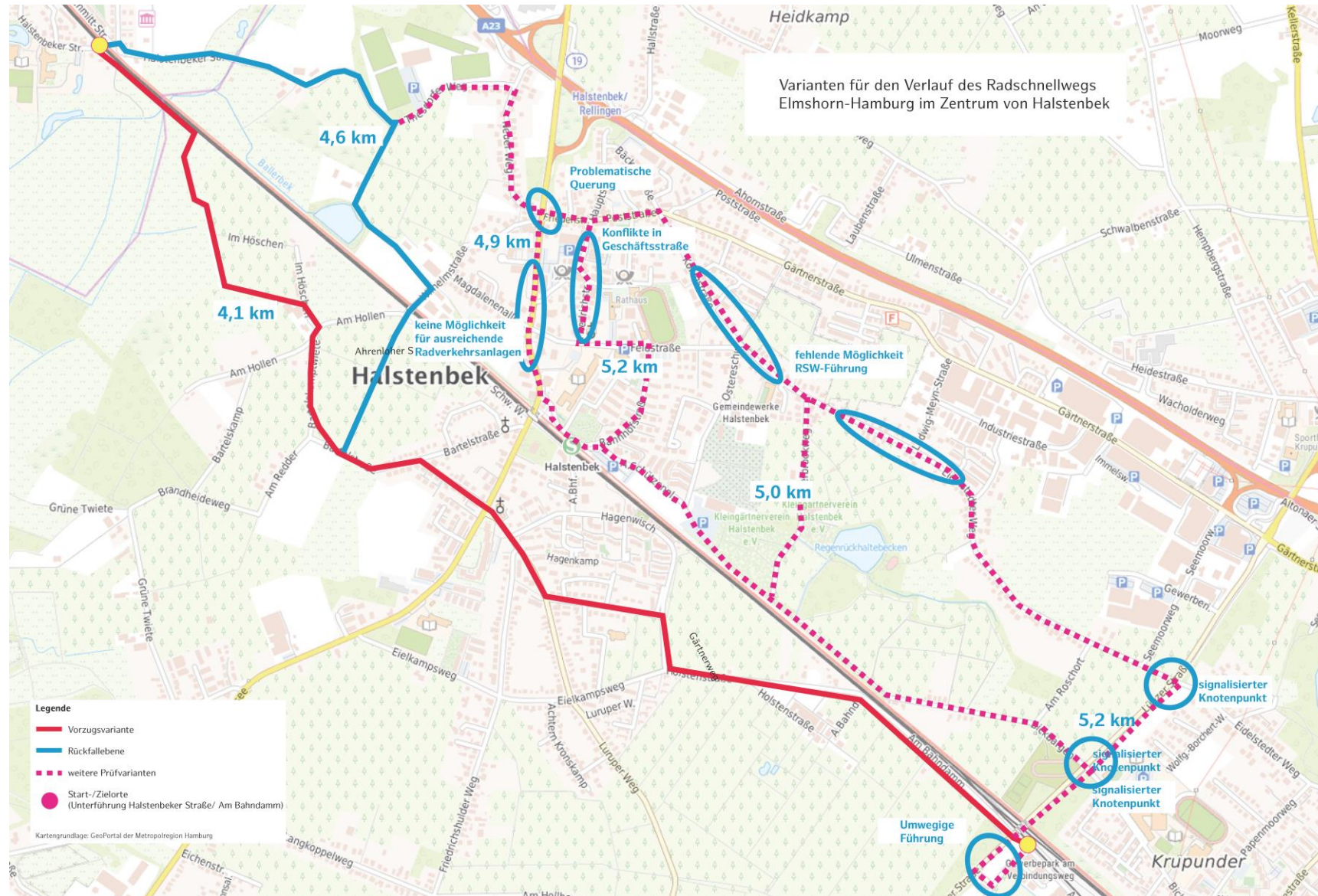
Querschnitt 2 (rd. 1.030m)



Selbständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

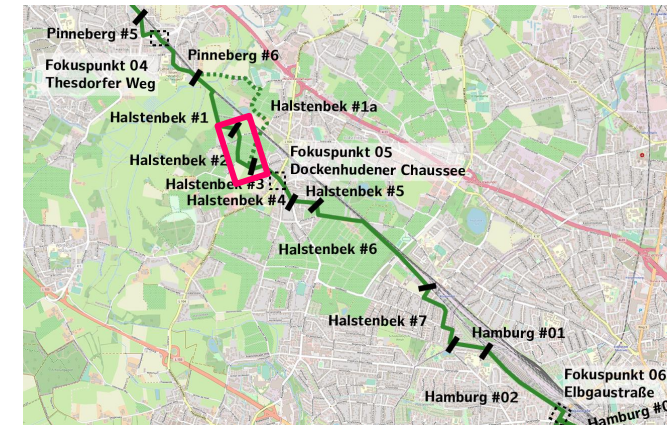
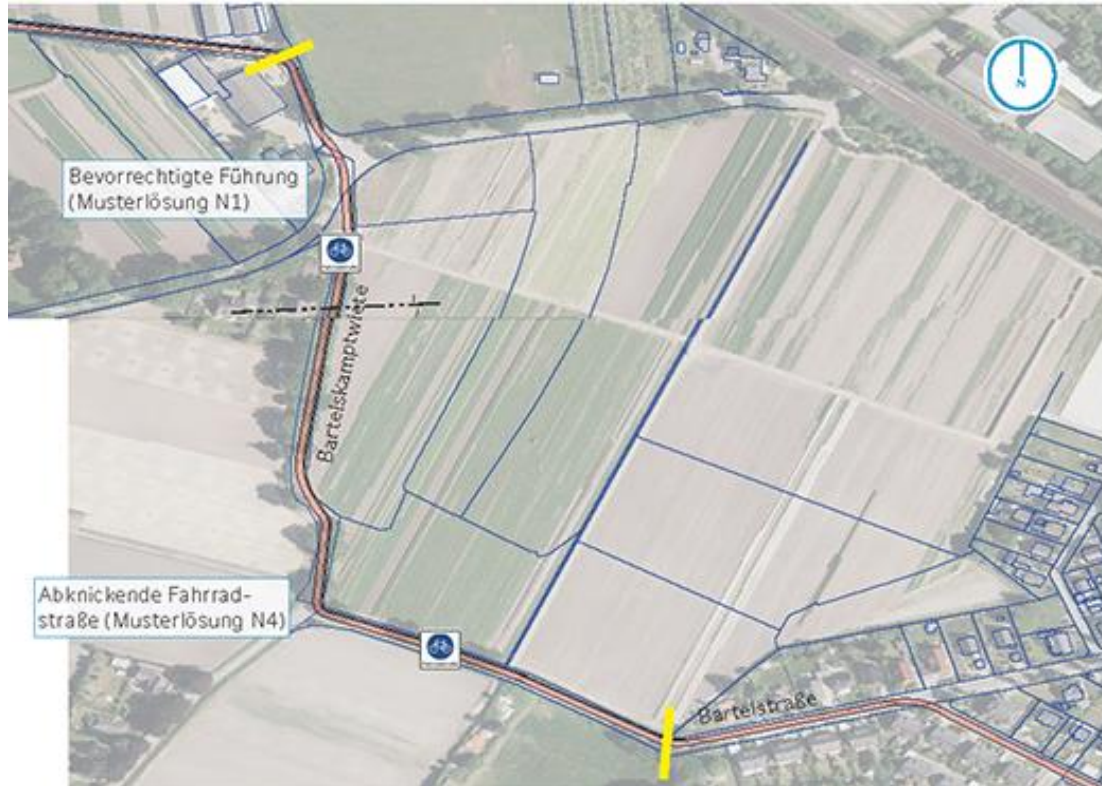
Detailausarbeitung der Vorzugsvariante

Weitere Rückfallebenen?



Detailausarbeitung der Vorzugsvariante

Steckbrief Halstenbek#2



Halstenbek #2

0,5 km² Halstenbek #2, Halstenbek #3, Halstenbek #4, Halstenbek #5, Halstenbek #6, Halstenbek #7, Hamburg #01, Hamburg #02

Bestandsituation

Ortstyp: Vorort
Verkehr: selektiv
Baujahr: 2010
Nutzung: Sportplatz
Nutzungsebene: Rückwärtig im Mischverkehr
Baujahr: 2010-2015
Bauweise: 4-10m x 10m

Verkehrssituation
günstig
Geschwindigkeit: 50 km/h
Querschnitt: nicht vorhanden
Natur und Landschaft: kein Schutzgebiet, keine besonderen Naturschutzgebiete oder Ausweisung als FFH

Halstenbek #2

0,5 km² Halstenbek #2, Halstenbek #3, Halstenbek #4, Halstenbek #5, Halstenbek #6, Halstenbek #7, Hamburg #01, Hamburg #02

Umsetzung Radschnellweg

Nutzungsebene: Sportplatz
Nutzung pro Tag: ~ 2.000
geschätzte Gesamtkosten: 200.000 € (ca. 2000 €/km)
Bauweise: nicht vorhanden
Baujahr: nicht vorhanden
Nutzungsebene: Sportplatz
Nutzung pro Tag: ~ 2.000
geschätzte Gesamtkosten: 200.000 € (ca. 2000 €/km)
Bauweise: nicht vorhanden
Baujahr: nicht vorhanden

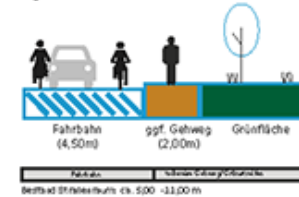
Querschnitt

Fahrbahn (4,50m) | ggf. Gehweg (2,00m) | Grünfläche

Plan: ca. 1:1000
Querschnitt: ca. 1:500 - 1:1.000 m

Fahrradstraße (Standard-Nr. 7)

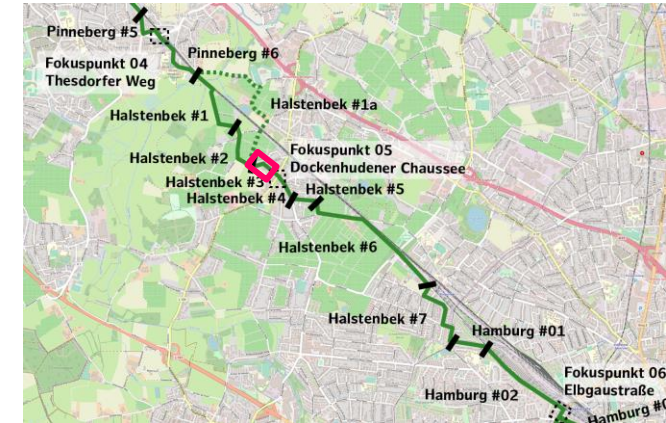
Querschnitt



Fahrradstraße
(Standard-Nr. 7)

Detailausarbeitung der Vorzugsvariante

Steckbrief Halstenbek #3



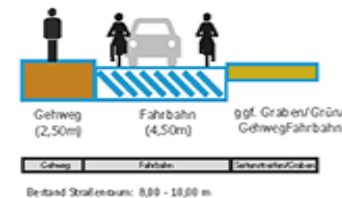
Bestandsituation

Strasse einseitig, einseitig	Verkehrszeichen gering
Baum Ampel	Geschwindigkeit 30 km/h
Fahrspuren Rechts- und Linksverkehr	Baumreihe nicht vorhanden
Breite Halstenbeker Fahrspur 7,00 - 9,00 m 3,00 m	Natur und Landschaft keine Schutzgebiete, keine besonderen Schutzmaßnahmen oder Ausgestaltungen

Verkehrsmittel gering	Rechtliche keine
Geschwindigkeit 30 km/h	Grünflächen keine
Baumreihe nicht vorhanden	Natur und Landschaft keine Schutzgebiete, keine besonderen Schutzmaßnahmen oder Ausgestaltungen

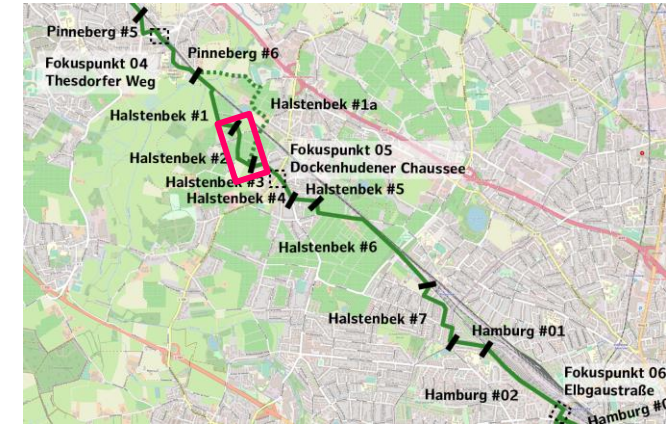
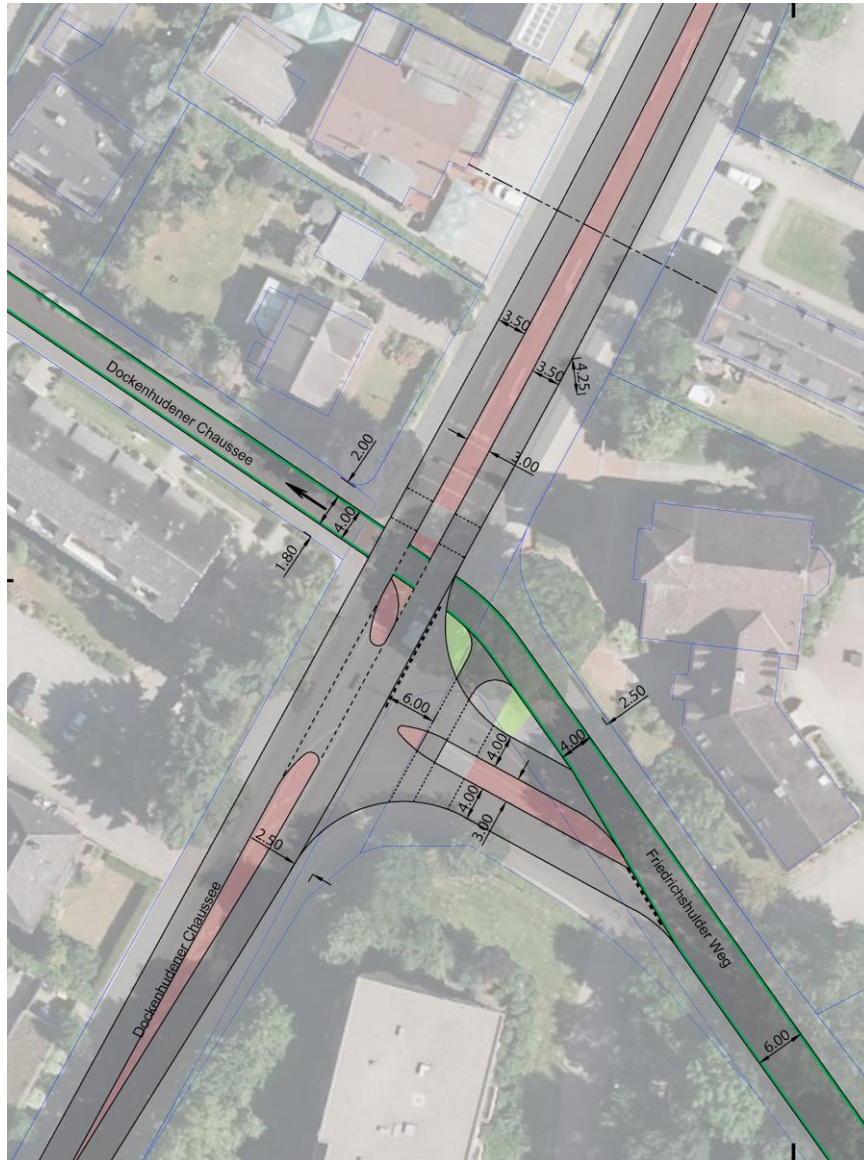


Querschnitt



Fahrradstraße (Standard-Nr. 7)

Detailausarbeitung der Vorzugsvariante Fokuspunkt Dockenhudener Chaussee



Fokuspunkt #5: Dockenhudener Chaussee

Bestandssituation

Die Dockenhudener Chaussee stellt als direkte Verbindung Richtung Schenefeld und Zubringer zur Autobahn die Straße mit der höchsten Kfz-Verkehrsbelastung durch Halstenbek dar. Auch der Knotenpunkt Friedrichshulder Weg mit dem breiten Einmündungsbereich ist vom Kfz-Verkehr dominiert. Auch durch die versetzte Querung ist der Radverkehr mit erheblichen Wartezeiten konfrontiert.



Ortslage, Umfeld	innerorts, Hauptverkehrsstraße
Kfz-Verkehrsstärke	Dockenhudener Chaussee (L104) ca. 15.000 Kfz/Tag (DTV 2015)
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
Busverkehr	Die Linie 185 verkehrt im 20-Minuten-Takt entlang der Dockenhudener Chaussee
Natur und Landschaft	kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichflächen

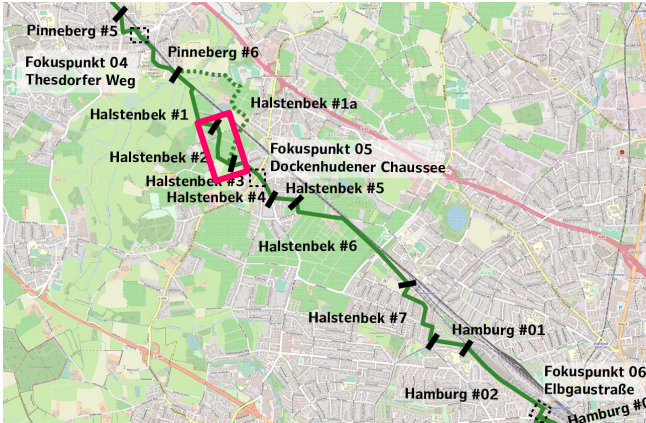
Umsetzung Radschnellweg

Die vorhandene Straßenbreite bietet die Chance, für den Radschnellweg eine vom Kfz-Verkehr abgesetzte Einmündung in den Friedrichshulder Weg herzustellen. Die Querung der Dockenhudener Chaussee wird mit Hilfe eines Mittelstreifenverbauwerks, wodurch die Wartezeiten für den Radverkehr deutlich verringert werden. Durch den Rückbau der bestehenden Abbiegestreifen wird die Dominanz des Kfz-Verkehrs im Knotenpunkt reduziert und damit der Konflikt zwischen Rad- und Kfz-Verkehr entschärft. Im Friedrichshulder Weg wird ein Übergang in die Fahrradstraße hergestellt, dessen komfortable und zügige Nutzung für den Radverkehr vor allem dann gewährleistet wird, wenn die Kfz-Verkehrsmenge zurückgeht. Dies wird neben der Änderung der Bevorrechtigung im weiteren Verlauf des Neuen Luruper Wegs (siehe Steckbrief Halstenbek #4) auch durch hier beschriebene Neugestaltung des Knotenpunkts erreicht, der dazu beiträgt, vor allem den Kfz-Durchgangsverkehr auf die Dockenhudener Chaussee zu konzentrieren.

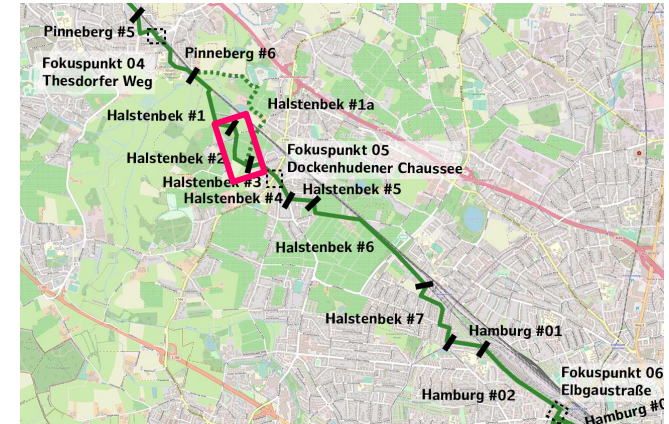
Eine gute Gelegenheit zur Umgestaltung des Knotenpunkts und Nutzung von Synergieeffekten bietet die durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV Schleswig-Holstein) initiierte Umgestaltung der Dockenhudener Chaussee.

Realisierungshorizont	kurz- bis mittelfristig
Nutzerpotenzial pro Tag	> 2.000
geschätzte Gesamtkosten	500.000 Euro (netto)
Gründerwerb	nicht erforderlich
Herausforderungen/Abhängigkeiten	Wie zügig und komfortabel der Radverkehr diesen Knotenpunkt queren kann, ist vor allem davon abhängig, ob eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastung auf der Dockenhudener Chaussee und auf dem Friedrichshulder Weg erreicht werden kann. Eine Verknüpfung der Maßnahme mit den Umbauplanungen entlang der Dockenhudener Chaussee ist zu prüfen und anzustreben.

Detailausarbeitung der Vorzugsvariante Fokuspunkt Dockenhudener Chaussee

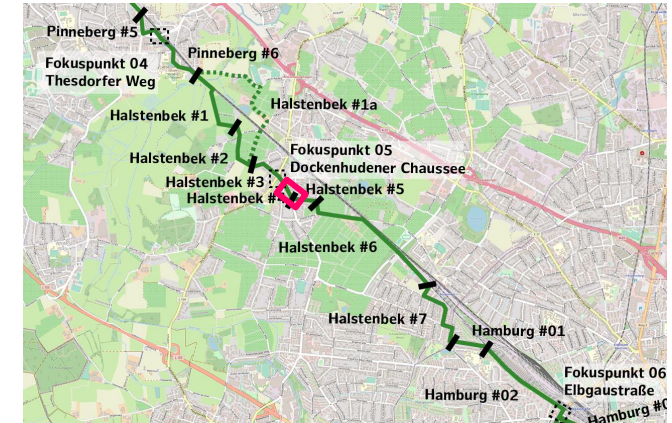


Detailausarbeitung der Vorzugsvariante Fokuspunkt Dockenhudener Chaussee



Detailausarbeitung der Vorzugsvariante

Steckbrief Halstenbek #4



Halstenbek #4

100m x 100m

Umsetzung Radschnellweg

Realisierungszeitraum: 2024-2026

Realisierung: 2024-2026

Wohnbevölkerung pro Tag: ~ 2.000

Grünflächen: 10%

Bebauung: 90%

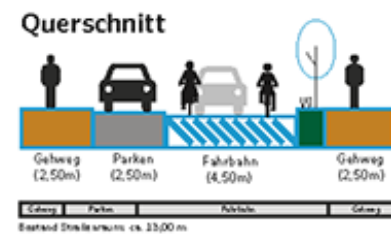
Optimierungsziele: Für den beschriebenen Verlauf des Radschnellwegs...

Bestandsituation: Derzeitige Situation der Halstenbek #4...

Maßnahmen: Um die Verkehrsbelastung zu reduzieren...

Querschnitt: Gehweg (2,50m), Parken (2,50m), Fahrbahn (4,50m), Gehweg (2,50m). Gesamt Breite: ca. 12,00m.

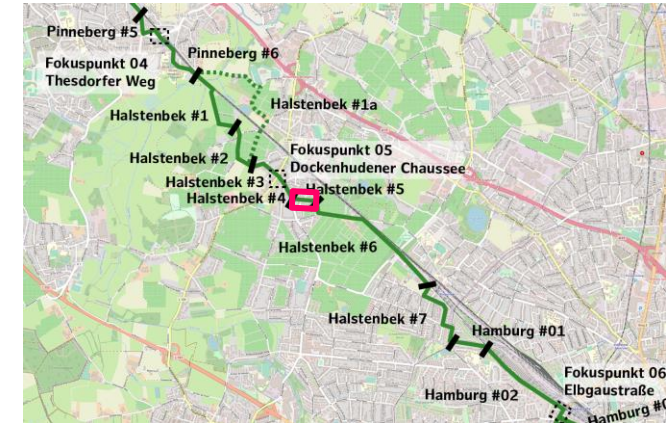
Fahrradstraße (Standard-Nr. 7)



Fahrradstraße (Standard-Nr. 7)

Detailausarbeitung der Vorzugsvariante

Steckbrief Halstenbek #5



Halstenbek #5

Umsetzung Radschnellweg

Bestandsituation

- Größe: 0,44 ha
- Beleg: Asphalt
- Flächen: 100%
- Bestand: Asphalt
- Bestand Verkehrsraum: 5,00 m

Maßnahmen

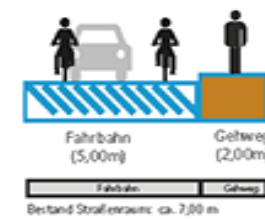
- Maßnahmen: gering
- Maßnahmen: 100%
- Maßnahmen: nicht vorhanden
- Maßnahmen: keine Maßnahmen

Querschnitt

Es ist im geringeren Umfang schneller Verkehr beizubehalten, der gegenüber dem Radverkehr nicht zu gefährden ist.



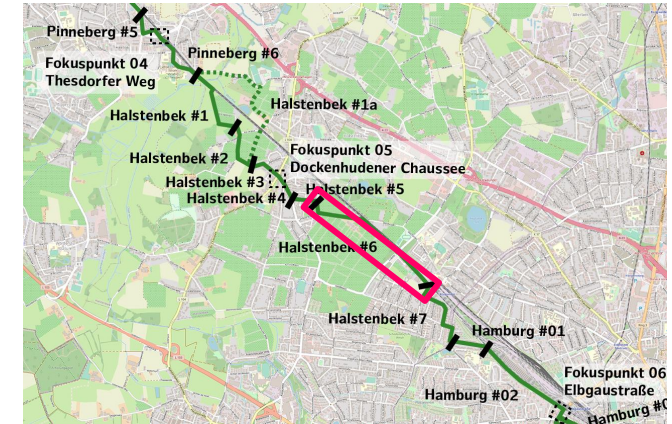
Querschnitt



Fahrradstraße (Standard-Nr. 7)

Detailausarbeitung der Vorzugsvariante

Steckbrief Halstenbek#6



Halstenbek #6

200 bis 205m, 10m x 10m

Bestandsituation

Ortslage, Verkehr	Wohngebiet
Beleg	gering
Fahrbahnen	Halb- und Vollbahn
Breite Verkehrsraum (Fahrspur)	5,00 - 7,00 m / 1,50 m

Halstenbek #6

200 bis 205m, 10m x 10m

Umsetzung Radschnellweg

Reifezeitpunkt	2025
Maßnahmenliste pro Tag	+ 2.000
gründliche Einzelmaßnahmen	1.000/200 Euro/Tag
Grundkosten	nicht einschließl.
Beauftragung	in Arbeit

Querschnitt

2,00m x 1,50m

Übersicht des Querschnitts auf der Fahrbahn, Berücksichtigung an den Einbauten, vornehmlich durch eine Aufweitung der Fahrbahnfläche.

Eine Reduzierung der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Verkehrsmenge nicht notwendig. Auch auf der gegenüber liegenden Fahrbahn keine Verengung notwendig.

Konflikte

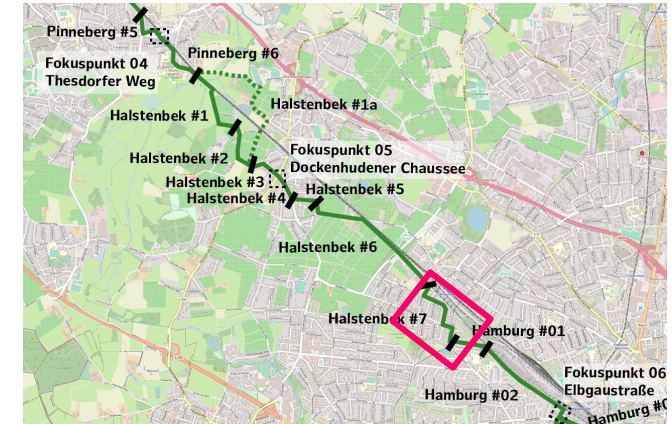
Es ist in diesem Bereich kein Verkehr zu erwarten, der die Umsetzung des Radschnellwegs beeinträchtigt.



Fahrradstraße
(Standard-Nr. 7)

Detailausarbeitung der Vorzugsvariante

Steckbrief Halstenbek #7



Halstenbek #7

04.04.2018

Bestandsituation

Ort/Trasse, Verkehr: innerstädt. Wohngebiet

Beleg: Asphalt

Fahrradtypen: Radfahrer im Wohngebiet

Breite Radfahrspur (Fahrspur): 0,90 - 1,00 m / 1,50 m

Mit Verkehrsmittel: gering

Wohngebiet: 30 km/h

Baumaterial: Asphalt

Bauart und Landschaft: kein Schutzstreifen, keine Bäume, keine Verkehrszeichen oder Ampeln vorhanden

Halstenbek #7

04.04.2018

Umsetzung Radschnellweg

Realisierungstermin: 2018

Maximalzahl pro Tag: ~ 2.000

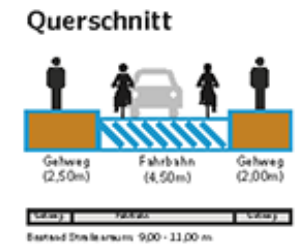
Spezifische Geschwindigkeit: 20 km/h

Grundvermerk: keine Einwirkung

Schutzart: 1

Minimale Länge: Die optimale Länge über die Fahrbahn-Bereitstellung hinaus ist zu ermitteln. Die Länge sollte so bemessen werden, dass die Fahrbahn-Bereitstellung nicht mehr erforderlich ist.

Konflikte: Es ist zu prüfen, ob sich Konflikte mit anderen Verkehrsmitteln ergeben können. Falls ja, sind diese zu beseitigen oder zu entschärfen.



Fahrradstraße (Standard-Nr. 7)



Machbarkeitsstudie Radschnellweg Elmshorn - Hamburg

Ausschuss für Bau-, Planungs- und Bauwesen der Gemeinde Halstenbek

27.05.2021



Disclaimer



Bei der Erstellung dieser Präsentation ist größte Sorgfalt verwendet worden, dennoch bleiben Änderungen, Irrtümer und Auslassungen vorbehalten.

Die Überlassung der Präsentation erfolgt nur für den internen Gebrauch des Empfängers. Eine Veröffentlichung gilt es mit dem Verfasser abzustimmen.

Die verwendeten Bilder unterliegen den jeweiligen angegebenen Lizenzbestimmungen. Die vollständigen Lizenzbedingungen können hier eingesehen werden:
<https://creativecommons.org/licenses/>