Anlage 1:
Anregungen und Hinweise der Träger öffentlicher Belange

P2008 Radwegausbau zwischen Heeßel und Burgdorf

Antwortschreiben Stellungnahmen

1. [redacted] (Beauftragte der Region Hannover für Menschen mit Behinderung)

Bezieht sich diese Aussage (nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh-/Radweg auf den gesamten Streckenabschnitt ab OA Heeßel bis hinter den Finanzamtstunnel oder nur auf einen Teilbereich der Strecke?

Aktuell gehen wir davon aus, dass der Weg als nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen wird (vgl. VwV zur StVO, zu §2 zu Absatz 4, Satz 3 und 4, III). Eine entsprechende Ausweisung für den gesamten Streckenabschnitt wird empfohlen. Die endgültige Anordnung der Beschilderung obliegt der Verkehrsbehörde.
Die Strecke befindet sich in Prüfung für die Errichtung eines Radschnellwege s zwischen Burgdorf und Hannover. Alle getroffenen Angaben stehen daher unter der Prämisse, dass der Radschnellweg nicht auf der Trasse dieser Planung verläuft.

Was ist der verkehrsrechtliche Unterschied zwischen einem nicht benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh-Radweg und einem Gehweg, auf dem Fahrradfahren erlaubt ist?

Ein nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg entspricht einem benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg, mit dem Unterschied, dass Radfahrende den Weg nicht nutzen müssen. Sie können auch die Fahrbahn nutzen, wenn sie sich sicher fühlen.
Ein Gehweg, auf dem Fahrradfahren erlaubt ist (Radfahre nde frei), ist ausschließlich für den Fußverkehr vorgesehen, aber es ist Radfahrer *innen gestattet, den Weg in Schrittgeschwindigkeit zu benutzen. Radfahre nde müssen die Geschwindigkeit an die Fußgänger *innen anpassen und auf ihre Sicherheit achten. Fußgänger *innen haben Vorrang auf dem Gehweg.

Wie passt diese Lösung zur ersten Aussage, dass es sich um eine stark frequentierte Radstrecke handelt, die einen Ausbau des Radweges erforderlich macht?

Die Ausweisung eines nicht benutzungspflichtigen Geh-/Radweg s zwischen dem Ortsausgang Heeßel und dem KP Mönkeburgstraße ermöglicht es Radfahrenden, welche aus Richtung Heeßel kommen d in Richtung Burgdorf fahren, auf der Fahrbahn zu bleiben und somit eine direktere Führung zu wählen. Aufgrund der angeordneten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist ein sicheres Befahren der Straße im Mischverkehr möglich und soll sicheren Radfahrenden ermöglicht werden. Um die Präsenz von Radfahrenden im Straßenraum zu verdeutlichen, werden Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn markiert. Von einer Verbreiterung des bestehenden Geh-/Radwegs auf 3 Meter soll im Abschnitt Orteingang Heeßel bis Mönkeburgstraße nach derzeitigem Stand abgesehen werden, um umfangreiche Eingriffe in den Baumbestand zu verhindern.

Querungshilfe OA Heeßel/Kreuzung Mönkeburgstraße: Keine Leitsysteme und differenzierten Bordhöhen?

Die Aufnahme von taktilen Elementen erfolgt in der Entwurfsplanung (Lph. 3 HOAI). Differenzierte Bordhöhen werden an allen Fußverkehrsquerungen vorgesehen.

Lage der Fahrradbügel an Haltestelle Mönkeburgstraße

Die Fläche mit Fahrradbügeln östlich der Haltestelle werden mit Tastkante vom Gehweg getrennt (in Lageplan als schwarze Linie dargestellt). Die Fahrradbügel stehen also bereits außerhalb des Gehweges. Die Farbe der Fläche wird geändert, um Irritationen zu vermeiden.

Trennung von Geh- und Radweg im Magdalenentunnel (farbliche Markierung und taktile Trennung)

Die Anmerkung wird in der weiteren Planung berücksichtigt.

Umlaufsperre an Lehrter Straße so anzubringen, dass auch Personen mit einem Elektrorollstuhl ausreichend Platz zum Wenden/Manövrieren haben (Radius mindestens 1,50 m).

Die Anmerkung wird in der weiteren Planung berücksichtigt.

2. [redacted] (Landwirtschaftskammer Niedersachsen)

Durchfahrtsbreiten von 3,75 m an Querungshilfen für ordnungsgemäße Abwicklung landwirtschaftlichen Fahrverkehres

Der genannte Erlass des MW sieht lediglich vor, dass Maschinen bis zu einer Breite von 3,50 m mit einer Ausnahmegenehmigung Straßen befahren dürfen. Es gibt jedoch keine Vorgabe, entsprechend breite Straßen vorzuhalten.

Die Fahrstreifenbreite neben der Querungshilfe ist mit 3,50 m geplant. Da oberhalb des Bordsteins noch ausreichend Platz besteht, sollte die Straße im Bereich der Querung auch für überbreiten landwirtschaftlichen Verkehr nutzbar sein.

Notwendigkeit einer zusätzlichen neuen Querungshilfe

Die geplante Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr ermöglicht die gesicherte Querung der Fahrbahn zum nördlich der Fahrbahn gelegenen gemeinsamen Geh- und Radweg zwischen Heeßel und Burgdorf. Die Querungshilfe am östlichen Ortseingang von Heeßel wird nicht mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt, sondern erst mit dem Radwegausbau in Richtung Burgdorf hergestellt, so dass die Mittelinsel in den Plänen zum Radwegausbau enthalten ist.

3. [redacted]

Abschnitt Ortsausgang Heeßel bis KP Mönkeburgstraße mindestens 3,0 m Breite erforderlich

Nach StVO bzw. der Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA Ausgabe 2010, FGSV 284) sind für gemeinsame Geh- und Radwege außerorts Breiten von 2,00 m bzw. 2,50 m vorzusehen. In diesem Bereich würde eine Verbreiterung des vorhandenen 2,40 m breiten Weges bereits auf das Regelmaß von 2,50 m zu einem starken Eingriff in den angrenzenden Baumbestand führen, weshalb im Rahmen dieses Projekts der Weg ausschließlich zwischen den vorhandenen Tiefborden neu asphaltiert werden soll.
Die Strecke befindet sich in Prüfung für die Errichtung eines Radschnellwege s zwischen Burgdorf und Hannover. Alle getroffenen Angaben stehen daher unter der Prämisse, dass der Radschnellweg nicht auf der Trasse dieser Planung verläuft.

Empfehlung gemeinsamer Geh-/Radweg (VZ 240) oder nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh-/Radweg auf gesamter Strecke

Eine entsprechende Ausweisung ist vorgesehen.

Einmündung Mönkeburgstraße anzupassen

Derzeit wird geprüft, ob der Knotenpunkt saniert oder im Vollausbau umgebaut wird. Die Gestaltung des Knotenpunkts ist von dieser Entscheidung abhängig.

Anzahl Fahrradbügel von drei auf vier erhöhen

Auf Grundlage der potenziellen Nutzungshäufigkeit wurde eine Zahl von drei Fahrradbügel festgelegt. Im Bedarfsfall ist das Nachrüsten weiterer Bügel möglich.

Hinweise bezüglich Unterführung B443, Finanzamttunnel und Radschnellweg

Die Hinweise werden geprüft und wenn möglich berücksichtigt. Der Finanzamttunnel ist nicht Bestandteil dieser Planung und wird derzeit gesondert geplant. Die Umsetzung soll wenn möglich gemeinsam erfolgen. Die Trasse des Radschnellweges befindet sich derzeit in Prüfung bei der Region Hannover.

4. ADFC

Stark unterschiedlichen vorliegenden Planungen hinsichtlich Breite und Komfort

Die vorliegende Planung beruht fast durchgängig auf geplanten Breiten von 3 bis 4 m. Eine Ausnahme stellt der Bereich zwischen Ortsausgang Heeßel und dem Knotenpunkt Mönkeburgstraße dar. In diesem Bereich würde eine Verbreiterung des vorhandenen 2,40 m breiten Weges bereits auf das Regelmaß von 2,50 m zu einem starken Eingriff in den angrenzenden Baumbestand führen, weshalb im Rahmen dieses Projekts der Weg ausschließlich zwischen den vorhandenen Tiefborden neu asphaltiert werden soll. Nach StVO bzw. der Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA Ausgabe 2010, FGSV 284) sind für gemeinsame Geh- und Radwege außerorts Breiten von 2,00 m bzw. 2,50 m vorzusehen. Unter Berücksichtigung der angrenzenden Bebauung, des Baumbestandes und der Eigentumsverhältnisse sowie des erwarteten Verkehrsaufkommens im Rad- und Fußverkehr wurden die aufgetragenen Breiten berücksichtigt. Die Strecke zwischen Magdalenentunnel und Finanzamttunnel wird als am stärksten frequentiert bewertet und ist demnach mit 4,0 m geplant. Die weiteren Abschnitte wurden als weniger frequentiert bewertet, so dass im Rahmen der Vorplanung geringere Breiten berücksichtigt wurden, um den Eingriff in den Baumbestand gering zu halten.

Die Strecke befindet sich in Prüfung für die Errichtung eines Radschnellweges zwischen Burgdorf und Hannover. Alle getroffenen Angaben stehen daher unter der Prämisse, dass der Radschnellweg nicht auf der Trasse dieser Planung verläuft.

Beleuchtung

Die Umsetzbarkeit einer Beleuchtung wird im Rahmen der Projektumsetzung geprüft. Hierbei ist insbesondere der Natur- und Insektenschutz zu berücksichtigen.

Mindestradien zwischen Finanzamttunnel und Magdalenentunnel

Bei der Planung werden die größtmöglichen Radien bei den zur Verfügung stehenden Platzverhältnissen gewählt. Im Bereich Geschwister-Scholl-Weg wird die Trassierung diesbezüglich überprüft. Im Bereich des Finanzamttunnels wird derzeit die Möglichkeit geprüft Grunderwerb zu tätigen, um größerer Radien zu realisieren.

Gehweg „Radfahrende frei“ zwischen Ortsausgang Heeßel und Knotenpunkt Mönkeburgstraße

Aktuell gehen wir davon aus, dass der Weg als nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen wird (vgl. VwV zur StVO, zu §2 zu Absatz 4, Satz 3 und 4, III). Eine entsprechende Ausweisung für den gesamten Streckenabschnitt wird empfohlen. Die endgültige Anordnung der Beschilderung obliegt der Verkehrsbehörde.
Die genannte Schrittgeschwindigkeit besteht dann für diesen Bereich nach der Umplanung nicht mehr. Eine benutzungspflichtige Ausweisung ist an dieser Stelle nicht geplant, um Radfahrenden, welche aus Richtung Heeßel kommen in Richtung Burgdorf fahren wollen, zu ermöglichen auf der Fahrbahn zu verbleiben und somit eine direktere Führung zu wählen. Aufgrund der angeordneten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist ein sicheres Befahren der Straße im Mischverkehr möglich und soll sicheren

Radfahrenden ermöglicht werden. Um die Präsenz von Radfahrenden im Straßenraum zu verdeutlichen, werden zwischen Heeßel und Mönkeburgstraße Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn markiert.

Querung Mönkeburgstraße

Die Umsetzung einer alternativen Anforderung für Radfahrende wird im Projekt geprüft.

Anlage 1: Anregungen und Hinweise der Träger öffentlicher Belange

[redacted]

[redacted]

An den
Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften u. Verkehr
z.H. Herrn [redacted]

[redacted]

Burgdorf, den 12. Apr. 2024

Regionsradweg Heeßel-Burgdorf
Anregungen der Stadt zur Planung der Region

Sehr geehrter Herr [redacted]
sehr geehrte Damen und Herren,

der nächste WALV-Termin überschneidet sich leider mit meinem Urlaub. Das Thema „Regionsradweg“ liegt mir aber am Herzen, so dass ich Ihnen meine Gedanken zu der Planung auf diesem Wege mitteilen möchte.

1. Baumfällung und Zeichenerklärung:
   In der Zeichenerklärung sind die vorhandenen Bäume an erster Stelle in Grau aufgeführt, aber mit dem Hinweis „entfällt“ versehen. Das muß aufgeklärt werden.

2. Radschnellverbindung:
   Die Region plant gleichzeitig eine Radwegschnellverbindung von Burgdorf nach Hannover ergänzend zu der Verbindung nach Uetze. Unabhängig von der genauen Linienführung kristallisieret sich eine Route über Heeßel, Kirchhorst und Altwarmbüchen heraus. Die hier vorgestellte Planung passt aufgrund der Wegebreiten (RSV = 3,00 – 4,00 m) nicht zu diesem Konzept.
   Die Stadt sollte auf einen Abgleich der Planungsabsichten dringen.

3. Wegebreiten:
   Die Wegebreiten sollten auf die absehbare Verkehrsentwicklung (Radschnellverbindung) abgestellt sein.

3.1. Planung:
- ab Heeßel bis Mönkeburgstraße = 2,42 m, (geringfügig) zu schmal, für RSV zu schmal
- von Mönkeburgstraße bis Tunnel B443 = 3,0 m (warum hier breiter? – Im Vorgriff aus RSV?)
- von Tunnel B443 bis Finanzamttunnel = 4,0 m (für RSV zu schmal, zu kurvig, zu schlechte Sicht)

3.2. Gemäß Richtlinie ERA:
- Geh-/Radweg außerorts = 2,50 m (gemeinsame Führung)
- getrennter Geh-/Radweg innerorts = 4,05 m
  1,80 m Gehraum, 0,25 m Sicherheitsabstand, 2,0 m Radweg
- Radschnellverbindung = 3,0 - 4,0 m,
  innerorts zzgl. Gehraum mit 1,80 + 0,50 = 2,30 m zusammen 5,30 – 6,30 m

Die gewählten Radwegbreiten sind nicht nachvollziehbar. Die Stadt sollte auf Aufklärung dringen. Für eine Radschnellverbindung wäre nur der Abschnitt zwischen Mönkeburgstraße und B443-Tunnel ausreichend.

4. Trassierung:
Die Trassierung sollte ebenso auf die absehbare Verkehrsentwicklung (Radschnellverbindung) abgestellt sein. Dazu gehören Mindestradien (zwischen Tunnel B443 und Finanzamttunnel nicht eingehalten) und die Anbindung wichtiger Ziele für Radfahrer wie z.B. der Kindergarten und die Astrid-Lindgren-Grundschule auf diesem Streckenabschnitt. Daher sollten die Verkehrswege unabhängig von der Baulast gebündelt werden.

4.1. Bündelung von Verkehrswegen, Lippoldstraße

Anstatt parallel zur ausgewiesenen Schulwegverbindung aus Richtung Westen zur Astrid-Lindgren-Grundschule eine weitere Radwegverbindung auszubauen, sollte die Radschnellverbindung ab der Einmündung Mönkeburgstraße über diese und die Lippoldstraße geführt werden. Die Mönkeburgstraße ist auf diesem Abschnitt breit genug, um für zwei Radfahrstreifen auf der Fahrbahn ummarkiert/umgestaltet zu werden. Die Lippoldstraße könnte (sogar unter Beibehaltung des Längsparkstreifens!) zur Fahrradstraße umgewidmet werden. Der Fuß-/Radweg bis zum Tunnel B443 hat noch Breitenreserven für einen Ausbau auf 5,30 m Breite.
Die Zufahrt zum B443-Tunnel wäre dann auch nicht mit einer scharfen 90°-Kurve (mit ungenügenden Sichtverhältnissen) verbunden, sondern geradeaus wie jetzt schon von der Mehrzahl der Radfahrer genutzt.
Stadt und Region können zu diesem Zweck eine Durchführungsvereinbarung abschließen, die z.B. eine hälftige Kostenteilung vorsieht. So haben beide einen Vorteil davon.

4.2. Aufgabe des Radweges zwischen Mönkeburgstraße und B443-Tunnel

Der Vorteil für die Region läge in der Aufgabe und Entsiegelung des Radwegabschnittes zwischen Mönkeburgstraße und B443-Tunnel. Einerseits erspart sie sich dauerhaft die Erhaltungskosten. Andererseits kann sie die Entsiegelung als Ausgleich nach NNatSchG für Mehrbefestigungen an anderer Stelle in die Bilanzierung einbringen.
Ohnehin ist dieser Streckenabschnitt ohne Beleuchtung und ohne jegliche soziale Kontrolle in den Abend- und Nachstunden ein Angstraum. Zusätzlich trägt die vollgekotete Fahrbahn im Bereich der Rabenkolonie nicht zum Wohlbefinden bei (zumal im Kurvenbereich).

4.3. Finanzamttunnel

Die Radwegplanung endet an einem Zwangspunkt, nicht am Übergang auf das städtische Radverkehrsnetz z. B. am Kreisverkehr am westlichen Ende der Marktstraße. Die Planung ist somit unvollständig. Die Stadt sollte auf eine Vervollständigung der Planung hinwirken. Als Unterstützung könnte sie die bisherigen Überlegungen zur Verbesserung der ostwärtigen Ausfahrt des Tunnels (Antrag Herr Fleischmann) in die Planung einbringen. Auch hier bietet sich eine Durchführungsvereinbarung und eine Kostenteilung an. Günstiger kommt die Stadt nicht an ein verbessertes Radwegenetz. Die Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt ist dabei ein gewichtiges Argument und wertvolle Vorarbeit für die Region.

4.4. Radschnellverbindung und Streckenabschnitt B443-Tunnel bis Finanzamttunnel

Die Trassierung mit zwei sehr unübersichtlichen 90°-Kurven entlang der B443 und der Brückenrampe ist mit den Zielen einer Radschnellverbindung nicht vereinbar. Zumal hier die notwendigen Wegebreiten nicht ohne Stützbauwerke auf ganzer Länge realisiert werden können. Und spätestens am Finanzamttunnel ist Schluß.
Die Stadt sollte sich entscheiden, ob sie die „kleine“ Lösung wie unter 4.3 beschrieben fordert, oder ob eine neue Bahnquerung von der Region gefordert wird, die den Ansprüchen an eine Radschnellverbindung entspricht, aber sicherlich nicht so schnell wie Nr. 4.3 realisiert werden wird.
Diese neue Bahnquerung kann wieder mit dem Verkehrskonzept begründet und unterstützt

werden. In der Örtlichkeit drängt sich eine gerade Ausfahrt aus dem B443-Tunnel in den Magdalenenweg hinein auf. Baulich wäre hier gar nichts zu verändern. Der Magdalenenweg würde zur Fahrradstraße (auch kein Problem). Der Knackpunkt wäre „nur“ die neue Bahnquerung. Hier sind eine Unterführung der Bahnstrecke geradlinig hinüber zur Rolandstraße oder eine Überführung mit Radwegrampe parallel zur Lehrter Straße und Anschluß an die Bahnhofstraße mit Integration in das neue Parkhaus denkbar. Für beide Szenarien wären wiederum Durchführungsvereinbarungen abzuschließen, die die Kostenteilung regeln. Für diese Planungen, die mit einer Machbarkeitsstudie beginnen sollten, müßte wegen der vielen städtebaulichen Aspekte die Federführung bei der Stadt liegen.

5. Fazit

Die vorliegende Planung ist nicht zu Ende gedacht. Sie berücksichtigt weder den Ausbau einer Radschnellverbindung noch den Anschluß an das städtische Radwegenetz. Ähnlich den Ausbauplanungen für die OD Heeßel drängt sich der Eindruck auf, dass die Region hier eine Sparversion eines Radweges verfolgt und ihre Planungen an vorhandenen Zwangspunkten ausrichtet, nicht am Regelwerk oder ihren eigenen politischen Beschlüssen.

Insbesonders die Nutzung vorhandener Infrastruktur in anderer Baulast und die Kooperation hier mit der Stadt scheint keinerlei Rolle zu spielen. Dieses kooperative Verhalten bei Planung, Bau und Betrieb einzufordern, wird das dickste Brett sein, welches es zu Bohren gilt. Es kann beiden Baulastträgern und natürlich den Radfahrern von Nutzen sein.

herzliche Grüße

[redacted]

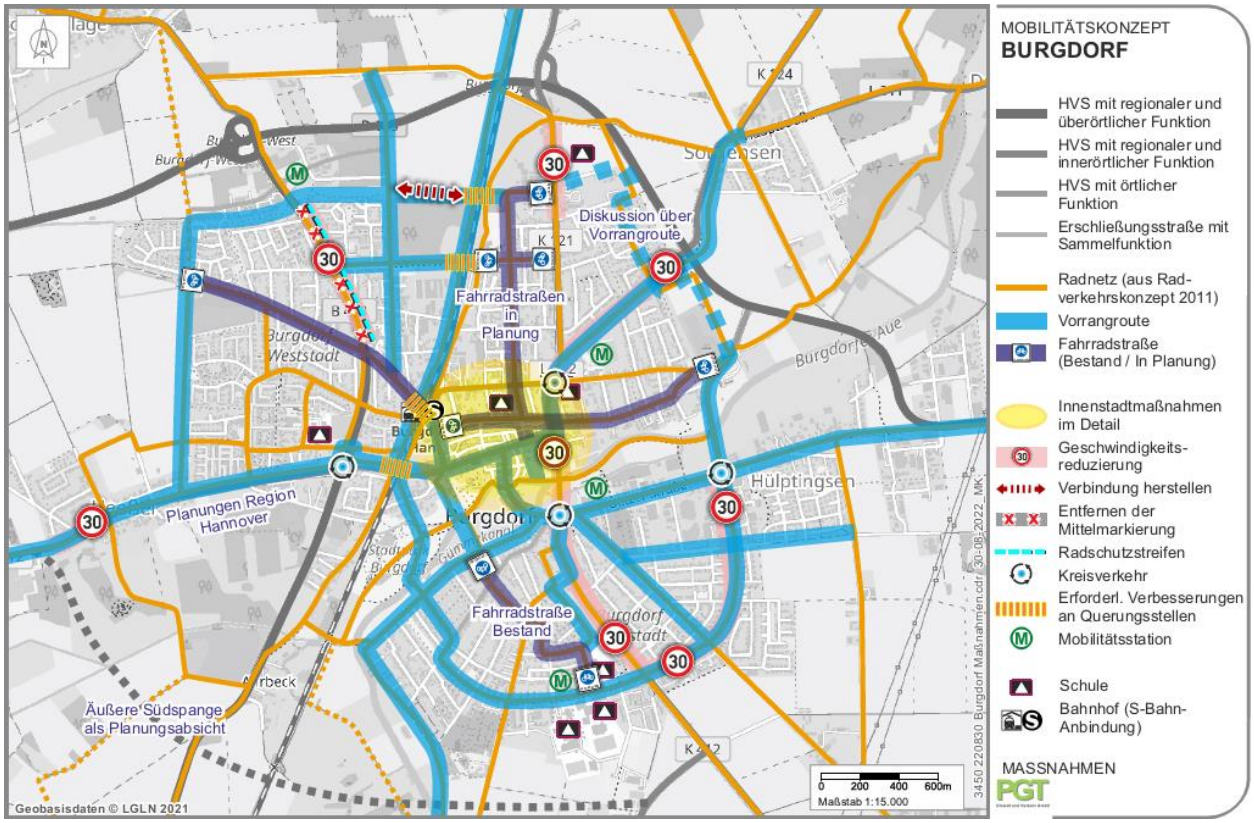
Anlage 1: Anregungen und Hinweise der Träger öffentlicher Belange

K 112 Radwegeverbreiterung
Beteiligung Träger öffentlicher Belange
Stellungnahme zu eingegangenen Hinweisen und Anregungen an den Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften und Verkehr

Grundsätzlich muss zu den Anregungen und Hinweisen folgendes festgehalten werden: Lediglich der Radweg zwischen Heeßel und B 443 befindet sich in der Baulast der Region Hannover. Die Radwege zwischen B 443 und Finanzamttunnel sind in der Straßenbaulast der Stadt Burgdorf.

Für den Ausbau der Radwege wurden im Vorfeld mehrere politische Beschlüsse eingeholt:
Vorlage BV 2028 0557, Beschluss VA am 29.05.2018
Vorlage BV 2022 0270, Beschluss VA am 13.09.2022

Das Mobilitätskonzept hat die Radwege, die verbreitert werden sollen, als Vorrangroute ausgewiesen:



Zu 1) Baumfällung und Zeichenerklärung:
Die Legende ist anzupassen. Grau dargestellte Bäume werden erhalten.

Zu 2) Radschnellverbindung zwischen Burgdorf und Hannover:
Das Projekt wurde mit einer Bürgerbeteiligung gestartet. Es werden drei Korridore untersucht. Eine Vorzugsroute wird voraussichtlich erst im September 2024 festgelegt werden können. Es wird mit einem Planungshorizont von rd. 10-15 Jahren gerechnet.

Zu 3) Wegebreiten
Eine Abstimmung der Wegebreiten auf die Vorgaben einer Radschnellverbindung würde umfangreichen Grunderwerb erfordern. Ob eine Radschnellverbindung auf der Radwegtrasse realisiert wird, ist zurzeit nicht abzusehen. Eine Verbreitung des Radweges wäre zu einem späteren Zeitpunkt immer noch möglich.

Zu 3.1/3.2)

Die Wegebreite von 3,0 m lässt sich ohne größeren Eingriff in den Baumbestand realisieren. Im ersten Abschnitt zwischen Heeßel und Mönkeburgstraße wurde auf Rücksicht des Baumbestandes die Ausbaubreite von 2,42 m beibehalten. Zwischen Magdalenentunnel und Finanzamttunnel ist das Aufkommen von Fußgängern und Radfahrern deutlich höher, so dass eine Verbreiterung auf 4,00 m Breite ohne Grunderwerb möglich ist. In der Spitzenstunde (zwischen 7.00 und 8.00 Uhr) nutzen ca. 295 Radfahrer den Radweg, nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA 2010) soll bei gemeinsamer Führung von Fußgängern und Radfahrern ein mehr als 4,50 m breiter Radweg zum Einsatz kommen. Das wäre nur mit umfangreichem Grunderwerb möglich.

Zu 4) Trassierung

Zu 4.1/4.2 Bündelung von Verkehrswegen

Im Mobilitätskonzept wurde bisher die Trasse des vorhandenen Radweges als Vorrangroute ausgewiesen s.o. Die vorliegende Planung deckt sich daher mit den Zielen des Mobilitätskonzepts. Der Verlauf einer Radschnellverbindung ist zurzeit nicht abzusehen. Der Ausbau des Radweges soll jedoch in 2025/2026 starten. Radfahrer aus den Wohnquartieren der Weststadt werden mehrheitlich die direkte Verbindung über den Geschwister-Scholl-Weg nutzen. Eine Ertüchtigung dieser Verbindung ist ebenfalls sinnvoll. Ob eine Radschnellverbindung in Kombination mit dem Schulweg Geschwister-Scholl-Weg zur Astrid-Lindgren-Grundschule sinnvoll ist, muss kritisch geprüft werden. Insofern ist eine Aufgabe der Wegeverbindung zwischen Magdalenentunnel und Mönkeburgstraße nicht ohne Risiken, so nutzen Radfahrende in Richtung Hannover diese Verbindung, da sie die direkte Verbindung ohne Kfz-Verkehr darstellt.

Zu 4.3)Finanzamttunnel

Auf der Ostseite des Finanzamttunnels soll an die bestehenden Planungen vom Planungsbüro PGT angebunden werden. Die beiden Maßnahmen (Ertüchtigung Finanzamttunnel und Verbreiterung der Radwege) sollen nach Möglichkeit zusammen zur Förderung eingereicht und gebaut werden.

Zu 4.4)Bahnquerung

Eine mögliche neue Bahnquerung hat Priorität und könnte sinnvollerweise mit einer Radschnellverbindung zusammen realisiert werden. Eine Realisierung ist jedoch nur mittelfristig in den nächsten 10 bis 20 Jahren umzusetzen.