



**Diskussionsentwurf:
Radnetz für den Bezirk Harburg**

Radnetz für den Bezirk Harburg

Anlass

Hamburg hat sich 2015 mit dem „Bündnis für den Radverkehr“ auf den Weg zur Fahrradstadt gemacht. Seitdem werden hamburgweit 14 Velorouten sukzessive gebaut. Außerdem wird das Leihradsystem „StadtRad“ sukzessive ausgebaut und die Hamburger Bevölkerung wird über eine Image- und Marketingkampagne zum Radfahren motiviert. Ergänzend zu den Velorouten werden von der Metropolregion Hamburg derzeit Radschnellwege für die Anbindung der Umlandgemeinden an das Hamburger Veloroutennetz konzipiert.

Jedoch zeigt sich, dass die Velorouten alleine großen Teilen der Bevölkerung noch nicht den gewünschten Komfort und das erforderliche Sicherheitsgefühl beim Radfahren vermitteln. Die meisten Straßen sind eben nicht Teil von Velorouten und viele werden auch in den nächsten Jahren nicht grundsaniert oder anderweitig umgebaut.

Um Hamburg – hier den Bezirk Harburg – einen großen Schritt in Richtung Fahrradfreundlichkeit weiter zu entwickeln, brauchen wir deshalb eine Ergänzung der Velorouten und Radschnellwege im Bezirk durch ein Netz von Alltagsrouten, mit dem alle größeren Wohngebiete miteinander und mit den zentralen Verbindungen der Velorouten und Radschnellwege für die weiter entfernt liegenden Ziele verbunden werden.

Im rot-grünen Koalitionsvertrag für die Jahre 2019-2024 ist die Entwicklung eines bezirklichen Radverkehrskonzeptes bis Ende 2020 vorgesehen. Die hier vorgelegten Ideen stellen einen ersten Diskussionsentwurf dar, der in den kommenden Monaten in der Öffentlichkeit, im Radverkehrsbeirat der Bezirksversammlung, im Ausschuss für Mobilität und Inneres der Bezirksversammlung diskutiert und weiterentwickelt werden soll, um bis zum Jahresende Beschlussreife zu erlangen.

Zielsetzung

Im ersten Teil dieses Konzepts werden Mindeststandards definiert, die für die später festzulegenden Alltagsrouten gelten sollen. Diese Standards sind bewusst so formuliert, dass sie in der Regel ohne erhebliche bauliche Anpassungen der jeweiligen Straßenräume erreicht werden können. Die Begründung dafür ist, dass der Bezirk nur über begrenzte Mittel für den Straßen- und Radwegeausbau verfügt. Wenn aber in überschaubarer Zeit ein gut nutzbares Alltagsroutennetz entstehen soll, muss dies auch mit dem Mitteln des Bezirks und überschaubarer Unterstützung von gesamtstädtischer Seite leistbar sein. Das gilt sowohl für die finanziellen Ressourcen für die erforderlichen Baumaßnahmen als auch für die planerischen Kapazitäten für die vorbereitenden Arbeiten.

Mögliche Standards für ausgewiesene bezirkliche Alltagsrouten für Radfahrende

Die folgende Aufzählung umfasst die aus Sicht der Verfasser*innen für bezirkliche Alltagsrouten angemessenen Ausstattungsstandards. Zu verstehen sind sie als „nach oben offen“. Wenn sich also herausstellt, dass mit gleichem oder geringfügig höherem Aufwand auch ein höherer Standard für die gleiche Wegeverbindung erzielt werden kann, wäre dieser vorzuziehen.

1. Ausweisung als Fahrradstraße: Dort, wo perspektivisch mit einem höheren Anteil an Radverkehr als Kfz-Verkehr zu rechnen ist, erlaubt die StVO die Anordnung einer Fahrradstraße. Dieses Potenzial erscheint für Harburg noch bei weitem nicht erschlossen. Auch können bei insgesamt zunehmendem Radverkehrsanteil zusätzliche Straßen in Frage kommen, die derzeit noch nicht als Fahrradstraße in Betracht kommen. Entgegen der verbreiteten Ansicht, dass Fahrradstraßen den Fahrrädern vorbehalten sind, kann dort Autofahren durch Zusatzzeichen erlaubt werden, allerdings genießen Radfahrende grundsätzlichen Vorrang in diesen Straßen.
2. Auf Fahrbahnniveau geführte, baulich abgetrennte Radfahrstreifen mit einer Mindestbreite von 2,00m (Protected Bike Lanes, PBL) auf Straßen mit Tempo 50.
3. Auf Fahrbahnniveau geführte Radfahrstreifen mit einer Mindestbreite von 2,00m ohne bauliche Trennung vom Kfz-Verkehr auf Straßen mit Tempo 50, die zu schmal sind, um die bauliche Trennung aufzunehmen. Um Überfahrungen durch Kfz zu verhindern, können auf der Markierung vom Radfahrstreifen Noppen oder senkrechte Gummipoller analog zu Fahrstreifentrennungen in Baustellenbereichen auf Fernstraßen vorgesehen werden.
4. Anordnung von Tempo 30 (Mischverkehr) auf Straßen ohne ausgewiesene regelgerechte Radverkehrsanlage und auf der Fahrbahn in regelmäßigen Abständen aufgebrachte Fahrrad-Piktogramme als Aufmerksamkeitserinnerung für Autofahrer*innen. Auch auf Haupt- und Sammelstraßen, deren Straßenraum zu schmal ist, um Radstreifen aufzunehmen, muss Radverkehr möglich sein. Damit Radfahrende sich hier subjektiv sicher fühlen, muss die Tempodifferenz zwischen Kfz- und Radverkehr verringert werden, indem der Kfz-Verkehr auf Tempo 30 begrenzt wird. Zusätzlich lässt sich die Aufmerksamkeit vor allem von ortsfremden Kfz durch im Straßenraum aufgebrachte Piktogramme mit Fahrrädern erhöhen. So wird eindeutig darauf hingewiesen, dass auf dieser Straße Fahrräder auch auf der Fahrbahn fahren dürfen. In Hamburg gibt es diese Lösung bereits in der Osterstraße.

5. Hochbordradwege mit Mindestbreite von 1,80m zzgl. Sicherheitstrennstreifen an Straßen mit Tempo 50 und hohem Schwerlastverkehrsanteil und/oder 4-spurigem Ausbau. 2-Richtungsradwege sind lediglich bei separater, weitgehend kreuzungsfreier Radwegführung und einer Mindestbreite von 4,00m vorzusehen. Nur so lassen sich die zusätzlichen Risiken des Begegnungsverkehrs Fahrrad-Fahrrad und an Einmündungen und Kreuzungen für die auf der „falschen“ Straßenseite Fahrenden begrenzen.
6. Feldwege im Netz der Alltagsrouten müssen bequem mit einem Alltagsfahrrad befahrbar sein. Dazu sind Schlaglöcher zu beseitigen und eine fahrradgängige, ebene Fahrspur herzustellen, z.B. durch eine wassergebundene Decke und regelmäßige Instandhaltung.

Kreuzungen und Einmündungen

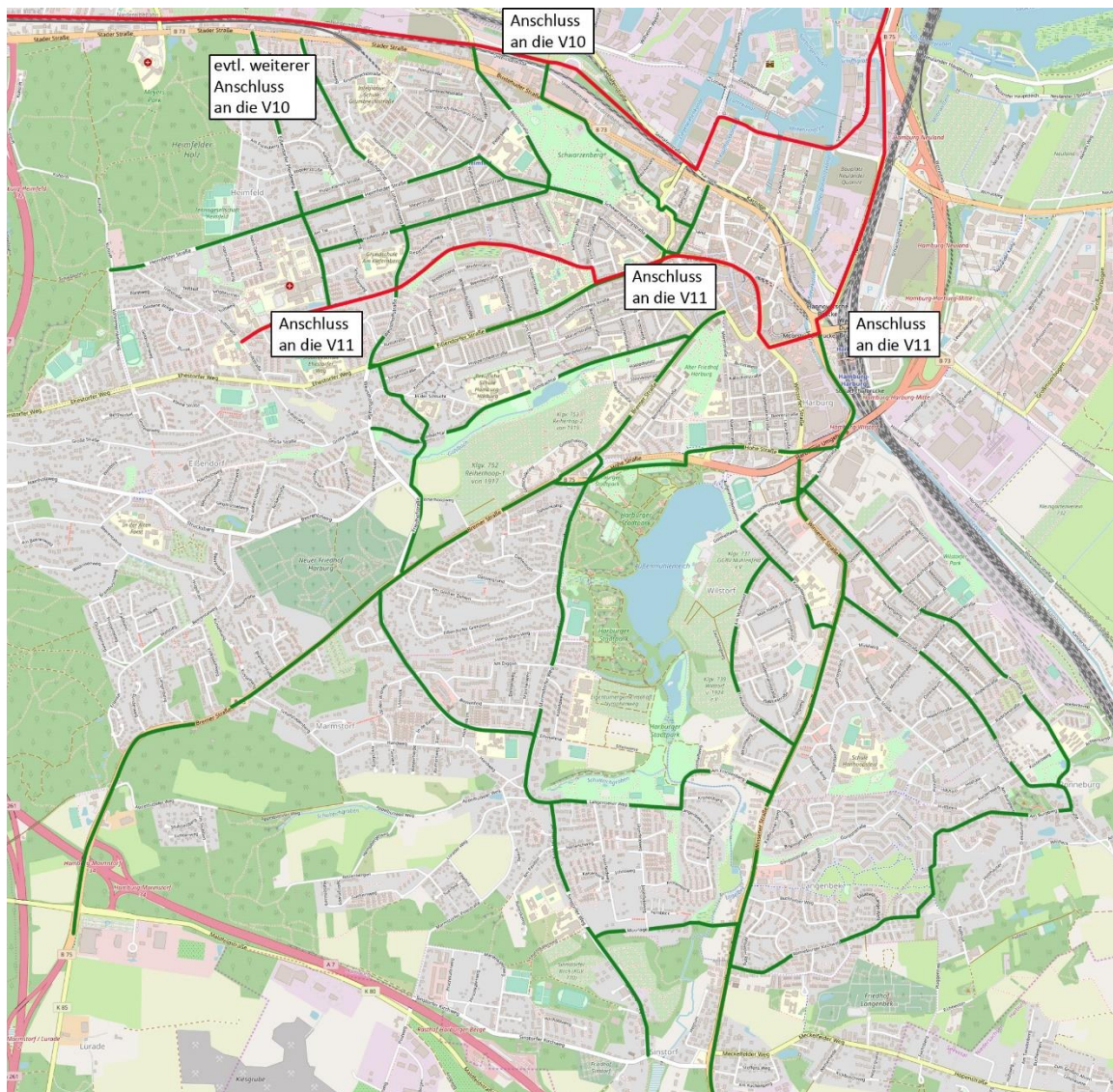
Hochbordradwege sind vor Einmündungen und Kreuzungen auf die Fahrbahn abzuleiten und dahinter regelhaft in Form einer „Fahrradweiche“ fortzuführen, es sei denn der Hochbordradweg ist benutzungspflichtig, was zukünftig eine seltene Ausnahme sein wird. Ab- und Aufleitungen sind dabei grundsätzlich so auszuführen, dass die Übergänge rechtwinklig sind, also keine Schrägfahrten erforderlich sind, um vom oder auf den Hochbordradweg zu gelangen.

Beampelte Kreuzungen sollten grundsätzlich sowohl das direkte als auch das indirekte Linksabbiegen für Fahrräder ermöglichen. Zum direkten Linksabbiegen müssen dafür vor der Kreuzung geeignete Möglichkeiten geschaffen werden, sich als Linksabbieger in die Autofahrspuren einzufädeln oder es müssen eigene Linksabbiegestreifen für Fahrräder aufgebracht werden. In der Regel sind vor den Kfz-Aufstellflächen Fahrradaufstellflächen vorzusehen und separate Grünphasen für Linksabbieger sollten für Fahrräder mit eigener Aufstellfläche einige Sekunden vor den Kfz-Signalen geschaltet werden. Dies gilt ebenso für rechtsabbiegende Fahrräder und Kfz.

Bezirkliche Alltagsrouten in Harburg

Die nachfolgenden Routenvorschläge sind als „erster Aufschlag“ für die Diskussion in der (Fach-) Öffentlichkeit des Bezirks zu verstehen. Sie sollten im Rahmen öffentlicher Veranstaltung zur Diskussion gestellt und ggf. weiterentwickelt werden, so dass aus den Vorschlägen ein insgesamt schlüssiges Konzept für das bezirkliche Alltagsroutennetz wird.

Die Vorschläge bauen auf dem bezirklichen Fahrradruutenkonzept von 2009 auf, konkretisieren aber die anzustrebenden Radverkehrsführungen und erweitern das damals vorgeschlagene Netz erheblich, so dass aus allen Stadtteilen und Wohngebieten gut ausgebaute Radwegeverbindungen in die Stadtteilzentren, Querverbindungen zwischen den lokalen Zentren und Anschlüsse an die Velorouten in Richtung der innerstädtischen Zentren hergestellt werden.



Heimfelder Straße: Tempo 30 mit Mischverkehr plus Aufmerksamkeitspiktogramme

Alter Postweg (Ost): Tempo 30 mit Mischverkehr plus Aufmerksamkeitspiktogramme; ab Einmündung Gazertstraße wie Schwarzenbergstraße.

Schwarzenbergstraße: bergab Radstreifen und Tempo 50; bergauf vorhandenen Hochbordradweg als Angebotsradweg.

Bissingstraße: Auf ganzer Länge Anordnung von Tempo 30 mit Mischverkehr und Aufmerksamkeitspiktogrammen.

Haakestraße: Tempo 30 mit Mischverkehr plus Aufmerksamkeitspiktogramme

Eißendorfer Pferdeweg: Tempo 30; auf westlicher Fahrbahn Radstreifen (mit Barriere zur Fahrbahn?); auf östlicher Fahrbahn Mischverkehr

Milchgrund: Wie Eißendorfer Pferdeweg, evtl. bergauf auch vorhandenen Hochbordradweg lassen. [Anschluss vom Milchgrund an VR 10 noch offen]

Eißendorfer Straße: Tempo 30 mit Mischverkehr plus Aufmerksamkeitspiktogramme

Göhlbachtal: Zwischen Friedhofstraße und Knoopstraße durchgehende Fahrradstraße. Beim Umbau keine „Nasen“ in den Straßenraum bauen, sondern besser Schwellen mit Unterbrechungen. Durchgangsverkehr ableiten (z. B. durch Diagonalsperre(n)) und entlang der Fahrradstraße Parkplätze grundsätzlich bewirtschaften. Die Busanbindung der Berufsbildenden Schule durch eine bedarfsweise Bedienung mit einer Kleinbuslinie soll lösungsorientiert geprüft werden. Eine Anbindung mit regulären HVV-Bussen durch die Fahrradstraße ist nicht sinnvoll.

Weusthoffstraße / Friedhofstraße: Zwischen den Knoten Eißendorfer Straße und Beerentalweg wird eine neue Fahrradtrasse vorgeschlagen, die durch den Lübbersweg, Eichenhöhe, den Lohmühlengraben, an der Tierarztpraxis vorbei zur Friedhofstraße geführt wird. Vom Beerentalweg aus wird eine Querungshilfe installiert. Von dort nach Süden zur Bremer Straße wird östlich der vorhandenen Fahrbahn ein separat geführter 4m breiter 2-Richtungsradweg vorgeschlagen, der gegenüber dem Reiherhoopweg vorfahrtsberechtigt wird. Für die Einmündung bzw. Querung der Bremer Straße sind die Querungshilfen neu zu konzipieren. Die Bestandssituation ist in mehrerer Hinsicht suboptimal und verbesserungsbedürftig.

Die neue Umfahrung sollte mit weniger Höhendifferenz als die vorhandene Straße geführt werden, evtl. kann hier eine brückenartige Holzständerkonstruktion den Radverkehr in beide Richtungen aufnehmen. Ein Anschluss an die Fahrradstraße im Göhlbachtal ist in alle Richtungen herzustellen.

Bremer Straße: Die vorgelegte Planung für die Sanierung findet weitgehende Zustimmung (s. Stellungnahme der GRÜNEN Fraktion vom 14.09.2017). Dort ist auch der abweichende Vorschlag für einen südlich geführten separaten Radweg zwischen der Einmündung Umgehung / Bremer Straße und dem Abzweig Hohe Straße von der Umgehung. Dieser Radweg kann die vorhandene Fußgängerbrücke als ampelfreie Querung nutzen.

Im unteren, nicht als Bundesstraße gewidmeten Teil der Bremer Straße sehen wir stadteinwärts Tempo 30 mit Mischverkehr und Aufmerksamkeitspiktogrammen als optimale Lösung an. Stadtauswärts ist ab Knoopstraße die Führung des Radverkehrs auf dem angelegten Hochbordradweg möglich, wenn dieser saniert wird, also durchgehend die Mindestbreite und einen einheitlichen Belag erhält und das Parken auf und rechts neben dem Radweg verhindert bzw. konsequent verfolgt wird.

Ernst-Bergeest-Weg: Der Angebotsradweg auf beiden Seiten ist frisch saniert und steht daher nicht zum erneuten Umbau an, obwohl er nicht durchgängig regelkonform hergestellt wurde. Für den Kfz-Verkehr sollte aber Tempo 30 angeordnet werden, zumal im Ernst-Bergeest-Weg mehrere Kinderbetreuungs- und Senioreneinrichtungen vorhanden sind und außerdem das Marmstorfer Einkaufszentrum von einer Verkehrsberuhigung profitieren würde.

Marmstorfer Weg: Ab Bremer Straße stadtauswärts kann bis zur Einmündung Eißendorfer Grenzweg ein Radstreifen aufgebracht werden. Die Engstelle ab der Einmündung Eißendorfer Grenzweg erfordert Mischverkehr bei Tempo 30. Dies sollte dann bis zum Ende des Marmstorfer Weges gelten. Der vorhandene zu schmale Hochbordradweg sollte zurückgebaut werden, damit der Gehweg durchgehend in Mindestbreite geführt werden kann. Stadtauswärts gilt ab Langenbeker Weg bis zur Einmündung Eißendorfer Grenzweg ebenfalls Tempo 30 mit Mischverkehr. Auch hier sollte der Hochbordradweg zurückgebaut werden. Die ab Heino-Marx-Weg derzeit geltende Nutzungspflicht muss aufgehoben werden. An der Einmündung Eißendorfer Grenzweg soll eine „Radweiche“ entweder die Weiterfahrt im Mischverkehr bei Tempo 50 oder die Nutzung des bestehenden Hochbordradwegs ermöglichen.

Langenbeker Weg: Auf ganzer Länge Anordnung von Tempo 30 mit Mischverkehr und Aufmerksamkeitspiktogrammen. Der Fußverkehr benötigt beidseitig durchgehende Gehwege.

Am Frankenberg: Auf ganzer Länge Anordnung von Tempo 30 mit Mischverkehr und Aufmerksamkeitspiktogrammen.

Sinstorfer Weg: Auf ganzer Länge Anordnung von Tempo 30 mit Mischverkehr und Aufmerksamkeitspiktogrammen. Der vorhandene Hochbordradweg kann als Angebotsradweg erhalten bleiben.

Moorlage: Wird neu auf ganzer Länge Teil des Netzes mit bereits vorhandener durchgehender Anordnung von Tempo 30 mit Mischverkehr. An der Winsener Straße wird eine neue Querungshilfe zum Rönneburger Kirchweg eingerichtet. Der weitere Verlauf durch den Rönneburger Kirchweg, Rotbergfeld, Rönneburger Park bis Burgberg bedarf keiner größeren baulichen oder verkehrsrechtlichen Veränderung.

Aus dem Harburger Zentrum werden die Stadtteile Wilstorf, Rönneburg und Langenbek über den **Reeseberg oder den Straßenzug Jägerstraße/Vogteistraße**, über die **Rönneburger Straße** und die **Winsener Straße** erschlossen. An Stelle der verkehrsreichen Winsener Straße wird zusätzlich die etwas weitere Route durch den Vinzenzweg, Kapellenweg bis zur Einmündung Rönneburger Straße ausgebaut.

Im nördlichen Teil der **Winsener Straße** sollen beidseitig Radstreifen möglichst mit baulicher Trennung zur Fahrbahn entstehen. Dafür soll ein Richtungsfahrtstreifen pro Richtung entfallen und der Abbiegeverkehr alternierende Linksabbiegestreifen erhalten. Zwischen Vinzenzweg und Nöldekestraße soll eine eigene Radverkehrsquerung hergestellt werden.

Hannoversche Straße: Ab dem Knoten Winsener/Wilstorfer Straße bis zum Fernbahnhof ist Optimierung erforderlich. Vor der Phönix ist der Hochbordradweg in saniertem Zustand möglicherweise die beste Wahl. Stadteinwärts sollte der Radverkehr von der Winsener Straße und aus dem Vinzenzweg durch die Nöldekestraße in Richtung Bahnhof geleitet werden und ab der Einmündung Nöldekestraße / Hannoversche Straße als Radstreifen geführt werden. Aus der Hohen Straße kommend muss die Radverkehrsführung deutlich (farblich und baulich) sichtbar bis zur Nöldekestraße geführt werden.

Harburger Zentrum:

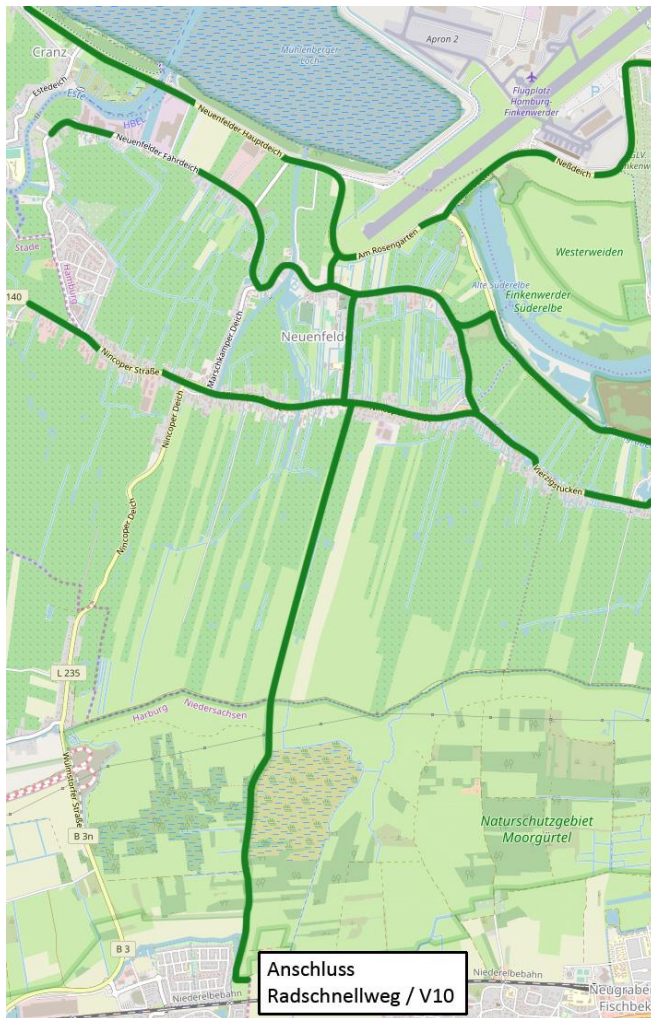
Die Querung der Fußgängerzone Lüneburger Straße kann für den Radverkehr verbessert werden, indem er durch den Walkmühlenweg an die Fußgängerzone herangeführt wird und dann für den Übergang zum Lüneburger Tor durch das Zusatzzeichen „Radfahrer frei bis 10 km/h“ die vorsichtige und rücksichtsvolle Querung der Fußgängerzone ermöglicht wird. Ein Abbiegen nach links oder rechts in der Fußgängerzone ist allerdings nur zulässig, wenn das Rad geschoben wird.

Das untere Ende der **Bremer Straße** ab Einmündung Knoopstraße sowie der anschließende **Krummholzberg** können selbst mit Anordnung von Tempo 30 nicht radverkehrsgerecht gestaltet werden. Deshalb wird vorgeschlagen, dass von der Knoopstraße aus die Bremer Straße und der Krummholzberg bis zur Moorstraße als Einbahnstraße geführt werden, die beidseitig Radstreifen erhält, sodass der Radverkehr in beide Richtungen fahren darf.

Die **Neue Straße** wird komplett zwischen Harburger Ring und Cuxhavener Straße als Fahrradstraße ausgewiesen und erhält im unteren Teil einen Fahrbahnbelag aus gesägtem Kopfsteinpflaster, der die Anforderungen des Denkmalschutzes erfüllt, aber gleichzeitig eine holperfreie Befahrung mit dem Fahrrad erlaubt. Um den Autoverkehr aus der Neuen Straße möglichst fern zu halten, wird der Anschluss an die Cuxhavener Straße zurückgebaut. Dadurch wird auch eine Optimierung der Einfahrt in den Tunnel Richtung Harburger Binnenhafen möglich.

Der Markplatz am Sand wird außerdem durch eine Route über die vorhandene Fußgängerüberführung Seehafenstraße in Richtung **Helmsweg** und von dort nach Querung der Cuxhavener Straße durch die **Unterebestraße** nach Querung der Bahngleise an die Veloroute 10 angebunden. Als Gleisquerung kann entweder der vorhandene unbeschränkte Bahnübergang für Fußgänger*innen ertüchtigt werden oder es wird die Moorburger Straße genutzt. Im zweiten Fall muss in der Unterebestraße der ruhende Kfz-Verkehr eingedämmt werden.

Süderelbe und Elbdörfer



Ost-West Obstmarschenweg (Nincoper Straße / Vierzigstücken / Hohenwischer Straße / Moorburger Elbdeich). Instandsetzung des Weges auf der Deichkrone: Kein Radweg aber möglichst ebener Weg, ohne den Deich abzutragen. Tempo 30/Mischverkehr auf der Fahrbahn. Radweg – Neubau nördlich des Deiches

Ost-West An der alten Süderelbe. Radweg-Neubau Nessdeich – Brücke Hakengraben

Nord-Süd Elsdorfer Heuweggraben – Nincoper Moorweg: Brücke über A26 entlang Elsdorfer Heuweggraben – Nincoper Moorweg, Fahrrad-Ertüchtigung der Strecke und ggf. der Fledermausbrücke

Nord-Süd Francoper Straße: Radschnellweg entlang Francoper Straße. Tempo 30 Francoper Straße. Neubau Radweg im Moor.

Nord-Süd Ersatzstrecke: **Dritte Meile:** Befestigung Dritte Meile + Ertüchtigung Fledermausbrücke + Neuer Durchgang bei Vierzigstücken 39

Neugraben-Fischbek

Das vorgeschlagene Netz von 2009 ist gut. Bei nennenswertem Kfz-Verkehr sollen Fahrrad-Piktogramme auf die Fahrbahn aufgebracht werden. Ergänzende Routen:

Neugrabener Bahnstraße: Tempo 30 mit Mischverkehr und Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn

Falkenbergsweg, bebaute Francoper Straße: Tempo 30 mit Mischverkehr und Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn

Ost-West Radschnellweg nach Stade direkt nördlich entlang der Schienen geführt bis zum S-Bahnhof-Fischbek

Ost-West B73: Instandsetzung der regelkonformen Radwege bis Harburg

Nord-Süd Heidbrook-Reethen-Route Vom S-Bahnhof-Fischbek (Nördliche Ausfahrttrampe fahrradfreundlich) über Fischbeker Reethen zu Fischbeker Heidbrook sollen die Wege besser als bisher geplant ausgebaut werden.

Ost-West Heidbrook Richtung Scheideholzweg: Ertüchtigung der Waldwege zwischen Panzerringstraße und Scharlbarg (weiter Schnuckendrift Kiesbarg Ringheide Südheide Talheide mit Durchstich zu Talheide - Fischbeker Holtweg)

Ost-West Heidbrook Richtung Schnuckendrift: Zu den Baumhöfen und Wulmstorfer Ring (weiter Posteck Hogenbrook Scheideholzweg). Tempo 30 mit Mischverkehr und Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn

Nord-Süd S-Neugraben/Vogelkamp: Parallelstrecken Im Neugrabener Dorf (Belag fahrradfreundlich) / Neugrabener Allee zur Francoper Straße am Ortsausgang an diese anbinden: Mit Überquerung Scheidebach

Hausbruch-Neuwiedenthal

Das vorgeschlagene Netz von 2009 ist gut. Ergänzende Routen:

Neuwiedenthaler Straße: Tempo 30 mit Mischverkehr und Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn, Verkehrsberuhigung/Querungshilfen/Inseln östlich von Lange Striepen bis Waltershofer Str.

Altwiedenthaler Straße – Striepenweg – Lange Striepen – Minnerstieg: Tempo 30 mit Mischverkehr und Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn, fahrradfreundliche Führung über Striepenweg und Neuwiedenthaler Straße

Nord-Süd Rehrstieg: Regelgerechter Ausbau der Radverkehrsanlagen oder T30 und Mischverkehr auf dem Rehrstieg mit Anschluss an Veloroute 10 im Süden und an Radschnellweg Richtung Finkenwerder im Norden über Erlenbruch und Pfad östlich des Kleingartenvereins

Nord-Süd S-Neuwiedenthal: Weitere Nord-Süd-Durchquerung von Neuwiedenthal: parallele Verbindung zum Rehrstieg durch die Grünanlage östlich der Galeria von Striepenweg über Drachental und Minnerweg nach Norden entlang Minnergraben und Nördlicher Kretorfgraben bis Anschluss an Moorburger Hinterdeich. Gehwege verbreitern/Servicelösung, Feldwege befestigen, fahrradfreundliche Führung über Neuwiedenthaler Straße

Ost-West Minnerweg: Minnerweg auf ganzer Länge Im Westen Anschluss Rehrstieg/Birkenbruch (Weiter über Erlenbruch Finkenweg bis Francoper Straße, im Osten Anschluss nach Norden zum Moorburger Hinterdeich bis Moorburger Hauptdeich)

Veloroute 10: Bestenfalls Tunnel unter Hafenbahn und Waltershofer Straße als Anschluss zwischen Dubben und An der Strecke.

