



## Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksversammlung Harburg

<b>Gemeinsamer Antrag</b>  GRÜNE-Fraktion / Sander, Michael / Ost, Britta / Klabunde, Fabian / SPD-Fraktion / Wiesner, Frank / Bartels, Peter / Fuß, Tors- ten	Drucksachen-Nr.: <b>21-1230</b>  Datum: 24.02.2021
---	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum

### **Gemeinsamer Antrag der GRÜNEN und SPD Fraktionen betr. Radnetz Harburg**

#### **Sachverhalt:**

Der Bezirk Harburg soll Fahrradstadt werden. Das birgt besondere Chancen und Herausforderungen. Landschaftlich ist Harburg der schönste Bezirk mit der Elbe, dem Alten Land, der Heide, den Schwarzen Bergen und dem alten Stadtzentrum zwischen Binnenhafen und Rathaus. Dafür sind die Strecken oft länger als in anderen Bezirken, sei es aus Süderelbe ins Stadtzentrum oder „nach Hamburg“ über die Elbe.

Im Rot-Grünen Koalitionsvertrag für die Jahre 2019-2024 ist die Entwicklung eines bezirklichen Radverkehrskonzeptes vorgesehen. Dieses soll alle größeren Wohngebiete miteinander und mit den wichtigen Zielen und Zentren verbinden.

Der Koalitionsvertrag zwischen SPD und Grünen auf Senatsebene stellt ein neues Bündnis für den Radverkehr in Aussicht, bei dem bezirkliche Radverkehrsnetze im Fokus stehen sollen. Nicht zuletzt wird angekündigt, diese in der Regel als potenzielle Fahrradstraßen zu bewerten.

Frühere Anläufe zu einem bezirklichen Radnetz gab es 2008 durch die Projektgruppe Velorouten für Harburg im Rahmen der lokalen Agenda 21 sowie 2009 mit dem von der Schmeck-Juncker Ingenieurgesellschaft für das Bezirksamt Harburg erstellte Radverkehrsuntersuchung. Diese sind seinerzeit nicht zur Umsetzung gekommen, nun aber in dieses Konzept eingeflossen.

Das Konzept enthält zusätzlich zu den Hamburger Velorouten, Freizeitrouten und Rad-schnellwegen ein Netz von Harburger Hauptrouten, Freizeitrouten und Netzergän-zungstrecken sowie Mindeststandards für deren Ausstattung..

#### **Petition/Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksamtsleiterin wird gebeten, die Streckenverläufe sowie Qualitätsstandards des Radnetzes Harburg (Anlage) zur Grundlage der Radverkehrspolitik des Bezirkes Harburg zu machen.

1. Das Radnetz Harburg gilt bei den Verhandlungen zum Bündnis für den Radverkehr als bezirkliches Radverkehrsnetz für Harburg.
2. Für die Umsetzung bezirklicher Radverkehrskonzepte im Zuge des „Bündnisses für den Radverkehr“ zusätzlich finanzierte Personalstellen sollen im Bezirk Harburg aufgrund der langfristig absehbaren Bedarfe und der nötigen Attraktivität der Stellen für geeignete Fachkräfte unbefristet ausgeschrieben werden.
3. Die Bezirksverwaltung kann jederzeit Änderungen am Netz vorschlagen. Sie ist gehalten, Auswahl und Reihenfolge der herzustellenden Radrouten mit der Bezirksversammlung abzustimmen. Hierfür sind ab 2022 mindestens 25% der in der Rahmenzuweisung Straßenbau für Sanierung und Instandhaltung vorgesehenen Mittel einzuplanen.
4. Soweit die Bezirksverwaltung Abschnitte des Radnetzes Harburg aus anderen Gründen als zur Förderung des Radverkehrs baulich verändern will, ist die Herstellung des angestrebten Radverkehrsstandards mitzuberücksichtigen. Bei Straßenbaumaßnahmen anderer Vorhabenträger (z. B. LSBG oder HPA), von denen die Bezirksverwaltung Kenntnis erlangt, ist darauf hinzuwirken, dass die angestrebten Radverkehrsstandards umgesetzt werden.
5. Die Verwaltung wird gebeten, sich im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr für eine hamburgweit einheitliche Beschilderung der bezirklichen Radrouten einzusetzen.
6. Die Verwaltung wird darüber hinaus gebeten, sich bei der BUKEA einzusetzen, dass auf den Hauptrouten ein angemessener Winterdienst sichergestellt wird. Auf den Freizeitrouten (dies gilt auch für die Hamburger Freizeitrouten) und Netzer-gänzungsstrecken ist auf geeigneten und notwendigen Strecken ebenfalls ein Winterdienst anzustreben.

Der Vorsitzende der Bezirksversammlung wird gebeten, gegenüber den zuständigen Behörden auf die im Anhang aufgeführten Änderungsbedarfe bei Routen der Stadt Hamburg hinzuwirken.

## **Anlass**

Der Bezirk Harburg soll Fahrradstadt werden. Das birgt besondere Chancen und Herausforderungen. Landschaftlich ist Harburg der schönste Bezirk mit der Elbe, dem Alten Land, der Heide, den Schwarzen Bergen und dem alten Stadtzentrum zwischen Binnenhafen und Rathaus. Dafür sind die Strecken oft länger als in anderen Bezirken, sei es aus Süderelbe ins Stadtzentrum oder „nach Hamburg“ über die Elbe.

Im rot-grünen Koalitionsvertrag für die Jahre 2019-2024 ist die Entwicklung eines bezirklichen Radverkehrskonzeptes vorgesehen. Dieses soll alle größeren Wohngebiete miteinander und mit den wichtigen Zielen und Zentren verbinden.

Der Koalitionsvertrag zwischen SPD und Grünen auf Senatsebene stellt ein neues Bündnis für den Radverkehr in Aussicht, bei dem bezirkliche Radverkehrsnetze im Fo-

kus stehen sollen. Nicht zuletzt wird angekündigt, diese in der Regel als potenzielle Fahrradstraßen zu bewerten.

Frühere Anläufe zu einem bezirklichen Radnetz gab es 2008 durch die Projektgruppe Velorouten für Harburg im Rahmen der lokalen Agenda 21 sowie 2009 mit dem von der Schmeck-Juncker Ingenieurgesellschaft für das Bezirksamt Harburg erstellte Radverkehrsuntersuchung. Diese sind seinerzeit nicht zur Umsetzung gekommen, nun aber in dieses Konzept eingeflossen.

### **Darstellung des Radnetzes**

Eine Kartierung des Radnetzes in seiner Gesamtheit findet sich unter:

[https://umap.openstreetmap.de/de/map/radverkehrsnetz-harburg\\_8913#15/53.4723/9.8599](https://umap.openstreetmap.de/de/map/radverkehrsnetz-harburg_8913#15/53.4723/9.8599)

Eine tabellarische Auflistung des Radnetzes findet sich unter:

<https://docs.google.com/spreadsheets/d/1Tipla8lLJajst9J-4co2Yz1EYBTzq8Tbkfj4chYe2s0/edit?usp=sharing>

Aufgrund der Größenbegrenzung von Anlagen bei Anträgen finden Sie die Anlagen in voller Größe und Qualität als Pdf zum Download unter folgenden Links:

Anhang 1 Radnetz Harburg Zentrum (zum Download als pdf: <https://gruene-harburg.de/wp-content/uploads/2021/02/Anhang-1-radnetz-harburg-zentrum.pdf>)

Anhang 2 Radnetz Harburg Süderelbe (zum Download als pdf: [https://gruene-harburg.de/wp-content/uploads/2021/02/Anhang-2\\_radnetz-harburg-suderelbe.pdf](https://gruene-harburg.de/wp-content/uploads/2021/02/Anhang-2_radnetz-harburg-suderelbe.pdf))

Anhang 3 Radnetz Straßenzüge - tabellarische Auflistung (<https://gruene-harburg.de/wp-content/uploads/2021/02/Anhang-3-Radnetz-Harburg-Stra%EF%BF%BDenz%EF%BF%BDge.pdf>)

### Farblegende

Hamburger Velorouten (rot)

Radschnellwege (rot)

Hamburger Freizeitrouten (grün)

Harburger Hauptrouten (magenta)

Harburger Freizeitrouten (türkis)

Harburger Netzergänzungsstrecken (blau)

## **Kategorien von Routen**

### Hamburger Velorouten (rot), Radschnellwege (rot) und Freizeitrouten (grün)

Einige Hauptachsen für den Radverkehr hat die Stadt Hamburg bereits über den Bezirk gelegt: Die Velorouten 10 und 11 durchziehen den Bezirk grob von Ost nach West und von Nord nach Süd, die Radschnellwege der Metropolregion sollen die Großräume Buxtehude/Stade/Finkenwerder, Buchholz sowie Lüneburg anschließen.

Darüber hinaus hat der Hamburger Senat ein Netz von Freizeitrouten (Strecken 6, 7, 11, 13 und 14) definiert, das Harburg u.a. auf dem 2. Grünen Ring sowie durch die Harburger Berge durchzieht.

Sollten sich die Trassen der Hamburger Routen noch ändern, wird das Radnetz Harburg entsprechend angepasst. Das gilt auch wenn die Trasse Buchholz - Hamburg feststeht.

### Harburger Hauptrouten (magenta) und Freizeitrouten (türkis)

In Analogie zu diesen senatsseitigen Routen sollen nun von Harburger Seite zusätzliche Hauptrouten für den Alltagsverkehr sowie für den Freizeitverkehr festgelegt werden, die ein grobes Netz über den Bezirk bilden.

Alle genannten Strecken sollen auch ausgeschildert werden, so dies noch nicht geschehen ist. Dies soll Ortsunkundige und Unerfahrene auf den richtigen Weg bringen.

### Harburger Netzergänzungsstrecken (blau)

Über diese Hauptrouten hinaus wird das Netz durch weitere Fahrradstrecken ergänzt und verdichtet. Diese Strecken müssen nicht ausgeschildert werden, da sie mehr dem lokalen Verkehr dienen (z.B. Wege zu Schulen), auch hier muss aber auf einen gehobenen Radfahrstandard geachtet werden.

### Winterdienst

Auf den Hauptrouten ist ein angemessener Winterdienst sicher zu stellen. Auf den Freizeitrouten (dies gilt auch für die Hamburger Freizeitrouten) und Netzergänzungsstrecken ist auf geeigneten und notwendigen Strecken ebenfalls ein Winterdienst anzustreben.

## **Standards für bezirkliche Radrouten**

Neben der geographischen Festlegung dieser Routen und Strecken werden für das Radnetz Harburg Mindeststandards definiert, teilweise in Abgrenzung zu den Standards für die Routen des Hamburger Senats.

Die bezirklichen 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 Radwegebau verfügt. Wenn aber in überschaubarer Zeit ein gut nutzbares

Radnetz 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.

Die folgende Aufzählung umfasst die angemessenen Ausstattungsstandards des Bezirksroutennetzes. 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. Grundsätzlich gilt für dieses Netz, dass ein hoher Fahrkomfort nach Veloroutenstandard angestrebt wird: Hoher Fahrkomfort in Bezug auf Breite, Seitenabstand und Belag sowie mit Überholmöglichkeiten auch bei hohem Radverkehrsaufkommen; Hindernisfreiheit, Trennung vom Fußverkehr, möglichst kurze Wartezeiten an Signalanlagen und sonstigen Querungsstellen; ganzjährige und ganztägige, komfortable Befahrbarkeit. Der vorhandene Radverkehrsstandard darf jedenfalls nicht gesenkt werden.

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. Entgegen der verbreiteten Ansicht, dass Fahrradstraßen den Fahrrädern vorbehalten sind, kann dort Autofahren durch Zusatzzeichen erlaubt werden, allerdings mit höchstens 30kmh, zudem 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 oder bei denen es Parkplätze bzw. Ein- Ausfahrten nicht erlauben. 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 aufgebraute Fahrrad-Piktogrammen als Aufmerksamkeitserinnerung für Autofahrer\*innen. Auch auf Haupt- und Sammelstraßen, deren Straßenraum zu schmal ist um Radstreifen aufzunehmen, muss sicherer 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. Die nicht als Verkehrszeichen geltenden Fahrrad-Piktogramme gibt es in vielen Städten wie z.B. Kiel. 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. Vor Einmündungen und Kreuzungen sind Hochbordradwege 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.
7. 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 dem 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.
8. Die Harburger Freizeittrouten können die oben genannten Kriterien aufgrund ihrer touristischen und naturnahen Routenführung insbesondere bezüglich des Untergrundes und der Breite häufig ebenso wenig erfüllen wie ihre Hamburger Entsprechungen. Sie haben dennoch eine gleichwertige Bedeutung zu den Haupttrouten und müssen bequem mit einem Alltagsfahrrad befahrbar sein. Dazu sind Schlaglöcher zu beseitigen und eine fahrradgängige, ebene und hinreichend breite Fahrspur herzustellen, z.B. durch eine wassergebundene Decke und regelmäßige Instandhaltung.

Ausschilderungen werden mit HH einheitlich gelöst, ein Anhaltspunkt könnte das niederländische fietsknooppunten System sein. Ein solches System von durchnummerierten Fahrrad-Knotenpunkten mit Wegweisern zu benachbarten Knotenpunkten und markanten Ziel-Knotenpunkten ist in den Niederlanden aber auch im Rheinland und Münsterland bereits etabliert.

Die Benennung der Elemente im Radnetz Harburg als Harburger Haupttrouten, Freizeittrouten sowie Netzergänzungsstrecken ist vorläufig und kann sich im Rahmen einer gesamthamburgischen Namensfindung für die bezirklichen Netze und Routen ändern.

### **Änderungsbedarf im Hamburger Routennetz**

Im Rahmen der Aufstellung des Radnetz Harburg wurden auch die von Hamburg und der Metropolregion geplanten Routen in den Blick genommen. Dabei hat sich an einigen Stellen Änderungsbedarf ergeben.

Die Veloroute 10 wird derzeit noch zweifach über die B73 verschwenkt, weil Verbindungen zwischen den nördlich der Gleise verlaufenden Straßen fehlen. Hier muss eine Bahnquerung an der Seehafenstr. sowie ein neuer Tunnel unter den Gleisen zwischen Dubben und An der Strecke hergestellt werden. Auch eine gradlinige Verbindung von der Francoper Straße zu Im Neugrabener Dorf im Routenverlauf ist anzustreben.

Die Freizeitroute 6 (Hamburg – Harburg – Sinstorf) sollte nach der Elbbrücke über die Hafenschleuse durch den Binnenhafen geführt werden. Zudem wird in Sinstorf ange-

regt, mittelfristig zwischen Moorlage und dem Beetenweg eine neue attraktive Wegeführung abseits der Winsener Straße zu schaffen.

Die Freizeitroute 11 (2. Grüner Ring) sollte nach der Elbbrücke in Neuland über den neuen Fuß- Radweg entlang des neuen Gewerbegebiet zum Neuländer Weg (Ostseite) geführt werden. Dies erspart etwas Weg und meidet den steilen Anstieg im Wendtsweg. Perspektivisch sollte die Route auch über eine Wasmerstraßenbrücke über Wilstorf zur Außenmühle verlaufen.

Die Freizeitroute 13 ( Finkenwerder – Fischbeker Heide) sollte nicht mehr über die 3. Meile, sondern über den Nincoper Moorweg nach Fischbek verlaufen.