



9. August 2021

300 Kilometer Radschnellnetz: die Routen stehen fest

Machbarkeitsstudien zu den Radschnellwegen der Metropolregion Hamburg liegen vor

Das Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg geht in die Umsetzung. Jetzt liegen mit den Machbarkeitsstudien die gutachterlichen Empfehlungen für acht von neun Routen vor. Mit konkreten Vorschlägen für ein Streckennetz von rund 300 Kilometern Länge, mit denen jetzt im Detail über kommunale, Kreis- und Ländergrenzen hin gemeinsam geplant, finanziert und gebaut werden kann.

Die Metropolregion Hamburg hat die Untersuchung der Umsetzbarkeit von neun regionalen Radschnellwegen mit einer Millionen Euro gefördert. Damit legt sie den Grundstein für die Verlagerung von Teilen des Pendlerverkehrs vom PKW auf das Fahrrad. Mit der Fertigstellung der Machbarkeitsstudien zum Radschnellnetz ist nun der nächste entscheidende Schritt getan. Dazu der Vorsitzende des Regionsrats der Metropolregion Hamburg und Hamburgs Wirtschaftsstaatsrat **Andreas Rieckhof**: „Erstmals haben wir in Deutschland ein regionales Radschnellnetz entwickelt, das sich an eine halbe Million Pendlerinnen und Pendler in vier Bundesländern richtet. Insbesondere in urbanen Zentren wie Hamburg und Lübeck haben Radschnellwege das Potenzial, für spürbare Entlastungen auf den Straßen zu sorgen. Sie tragen zur Lösung vieler Herausforderungen in der grenzübergreifenden ÖPNV- und Raumplanung bei, die wir auf Empfehlung der OECD in Angriff nehmen. Vor diesem Hintergrund treiben wir in der Metropolregion Hamburg auch weiterhin die Umsetzung von Radschnellwegen voran.“

Die Metropolregion macht sich nun auf den Weg, auf Grundlage der Machbarkeitsstudien in die Umsetzung zu gehen. Dafür muss gemeinsam über kommunale, Kreis- und Ländergrenzen hin geplant, finanziert und gebaut werden.

Wo es lang geht

Die nun vorgelegten acht Machbarkeitsstudien machen zu allen Radschnellwegen konkrete Aussagen zu sinnvollen Trassenführungen und baulichen Maßnahmen. Sie lassen erkennen, dass ein Radschnellwegstandard überwiegend erreichbar sein wird. Die beauftragten Gutachtertteams haben für alle Korridore konkrete Empfehlungen für Vorzugstrassen erarbeitet. Wo derzeit keine eindeutige Empfehlung möglich ist, stehen mehrere Varianten zur Auswahl. Damit sind elementare planerische Voraussetzungen für die Realisierung geschaffen. Mit den Vorzugstrassen werden Strecken zum Bau empfohlen, die möglichst viele Wohngebiete an Arbeitsplätze in Unternehmen, weiterbildende Schulen und Bahnstationen anbinden. Sie sind vorzugsweise eng mit dem Schienenverkehr verknüpft, liegen vorwiegend auf bestehenden Straßen und sind gut in Siedlungen und die Landschaft eingebettet.

Wie es weiter geht: Finanzierung sichern

Im Rahmen der Machbarkeitsstudien wurde für alle Routen eine Verbindung gefunden, die den von den Fördermittelgebern im Bund und bei den Ländern geforderten hohen Ausbaustandard ermöglicht. Damit haben die Partner die Grundlage in der Hand, um Anträge einreichen und Fördermittel einwerben zu können. Zu diesem Zweck werden in den Machbarkeitsstudien grobe Kostenschätzungen gemacht, die in der Detailplanung noch konkretisiert werden müssen. Beeinflussende Faktoren sind beispielsweise Grunderwerbs- oder Entwässerungskosten.

Die Länder werden beim Bund gemeinsam darauf dringen, sich noch stärker an der Finanzierung von Radschnellwegen zu beteiligen und Förderprogramme zu verstetigen. Die Bundesregierung stellt den

Ländern im Fördertopf für Radschnellwege bis 2030 pro Jahr 25 Millionen Euro zur Verfügung. Bis 2023 sind die Mittel im Rahmen des Klimapakets auf 50 Millionen Euro verdoppelt.

Gemeinsam planen

An vielen Stellen stehen Gemeinden, Kreise und Länder kurz davor, in die Detailplanung einzusteigen, um erste Abschnitte umzusetzen. An anderen Stellen müssen vorher noch weitere Aufgaben gelöst werden. Dabei handelt es sich zum Beispiel um Gutachten zum Natur- und Landschaftsschutz, um Grundstückskäufe oder um die Planung von Unter- oder Überführungen. Auch steht die Festlegung der Projekt- und Bauträgerschaft noch an. Nun sollen an den untersuchten Strecken Trassenbündnisse zwischen den zuständigen Verwaltungen geschlossen werden, in denen Arbeitsziele und Zuständigkeiten vereinbart werden, um die Umsetzung zu koordinieren und zu beschleunigen. Die Metropolregion wird den Prozess weiter unterstützen und vorantreiben und bereitet dazu ein Folgeleitprojekt vor.

Wie gebaut wird

Erfahrungen mit Radschnellwegen in anderen Regionen zeigen, dass es nicht möglich ist, ein Netz oder einzelne Strecken durchgehend und in einem Guss herzustellen. Deshalb werden Bauabschnitte gebildet, in denen dann beispielsweise Grundstückfragen oder komplexe Maßnahmen wie Brücken geklärt werden. In Hamburg geht es mit ersten Abschnitten bereits los. Dort wird zum Beispiel das alte Gütergleis an der U1 als Verbindung in Richtung Bad Bramstedt ausgebaut, so dass es möglich wird, sechs Kilometer ohne Ampeln und Autos zu fahren. Über den Pergolenradweg und die Alsterachsen soll die Verbindung dann nahtlos und in hohem Ausbaustandard ins Zentrum führen. Auf einen ersten Spatenstich bis 2024 wird gehofft. In Halstenbek in Schleswig-Holstein geht es ebenfalls schon los und zwischen Ochtmissen und Bardowick in Niedersachsen ist ein erster Abschnitt bereits im Bau.

Hintergrund:

Die TU Hamburg hatte im Vorfeld in einer Potenzialanalyse 33 Korridore in der Metropolregion untersucht. Die Frage war, wie sich die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Schulen oder Einkaufsmöglichkeiten verbessert, wenn Radschnellwege gebaut werden. In einem zweiten Schritt wurde untersucht, wo die meisten Menschen von einem Radschnellweg profitieren können und wo die Bedingungen für die Umsetzung günstig sind. Als Ergebnis wurden neun Korridore für eine vertiefte Betrachtung identifiziert. Zu den Ergebnissen der Potenzialanalyse kamen weitere Kriterien, die für die tatsächliche Realisierung von Bedeutung sind. Dazu gehörten die Perspektiven der baulichen Umsetzung sowie die Bereitschaft der Partner zur Zusammenarbeit. Auch die Anschlussfähigkeit der Strecken an die Hamburger Velorouten spielte eine große Rolle. Hinzu kamen Vorgaben, dass künftige Trassen der Radschnellwege gut an das ÖPNV-Netz angebunden sein sollen. Im Anschlussprojekt wurden die Machbarkeitsstudien durchgeführt. Es wurde mit einem Volumen von rund 1,2 Millionen Euro zu 80 Prozent durch die Förderfonds der Metropolregion Hamburg finanziert. Die Federführung lag beim Kreis Pinneberg. Zehn Planungsbüros aus dem In- und Ausland waren daran beteiligt. Das Radschnellnetz soll auch in Zukunft weiter wachsen, zum Beispiel durch Verlängerungen und Zubringer.

- Die Machbarkeitsstudien und weitere Informationen zum Projekt: www.radschnellnetz.de
- Die Karten und Fotos zum Download: <https://ddatabox.dataport.de/#/public/shares-downloads/qLB8vu7JOqA692vBLYlIvpNvrCMKIIZH>

Rückfragen bitte an:

Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg
Marion Köhler
Pressesprecherin
Telefon +49(0)40 42841-2604
presse@metropolregion.hamburg.de
www.metropolregion.hamburg.de
<https://twitter.com/metroregionHH>

Weitere Stimmen aus der Metropolregion Hamburg:

Dr. Bernd Althusmann, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

„Wir verfolgen in Niedersachsen das Ziel, den Anteil des Radverkehrs bis 2025 von 15 auf 20 Prozent zu steigern. Deshalb haben wir unser Fahrradmobilitätskonzept auf den Weg gebracht, um die Fahrradinfrastruktur zu optimieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Das geplante Radschnellnetz bringt uns unserem Ziel ein Stück weit näher: Drei der auf Hamburg zulaufenden Trassen beginnen in Niedersachsen – in Lüneburg, Stade und Tostedt. Insgesamt sollen hier rund 140 Kilometer Radschnellweg entstehen. Damit wird es uns gemeinsam gelingen, mehr Menschen für die Nutzung des Fahrrads zu begeistern.“

Dr. Bernd Buchholz,

Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein

„Mit der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 hat das Land eine Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs in Schleswig-Holstein gelegt. Wir wollen mehr Menschen zum Radfahren motivieren, das Radfahren sicherer machen und uns an die Spitze im Radtourismus setzen. Um diese Ziele zu erreichen, ist ein ganzes Bündel von Maßnahmen angedacht. Der Ausbau von Radschnellverbindungen, insbesondere in der Metropolregion gehört dazu und steht bei uns oben auf der Agenda.“

Elfi Heesch, Landrätin im Kreis Pinneberg

„Der Abschluss der Machbarkeitsstudien ist zugleich Startschuss für die Phase der Planungen der Radschnellwege. Im Kreis Pinneberg werden wir sehr zügig gemeinsam mit unseren Kommunen die Planungen vorantreiben. Dabei bin ich der Gemeinde Halstenbek dankbar, dass Sie als Partnerin für die Umsetzung auf einem ersten Streckenabschnitt zur Verfügung steht. Weitere Kommunen werden folgen. Nun gilt es, den rechtlichen Rahmen zu ziehen und die Finanzierung zu bewerkstelligen. Ein Trassenbündnis mit allen Beteiligten einschließlich der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg wäre aus meiner Sicht sehr hilfreich, auch um dem gemeinsamen Engagement zusätzlich Gewicht zu verleihen und die Entschlossenheit zur Realisierung des Radschnellweges zu dokumentieren.“

Rainer Rempe, Landrat im Landkreis Harburg

„Mit dem Radschnellnetz wird der Nordosten Niedersachsens für die Fahrrad Zukunft erschlossen. Es braucht gut ausgebaute, attraktive Routen, um noch mehr Menschen aus der Region auf ihren alltäglichen Wegen zu einem Wechsel auf das Fahrrad zu motivieren – genau diese wollen wir realisieren. Und wer statt auf das Auto zu setzen, in die Pedale tritt, leistet nicht nur einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Der Arbeitsweg wird so ganz nebenbei Gelegenheit für die tägliche Dosis Sport und Bewegung.“

Kirsten Pfaue,

Leiterin Koordination Mobilitätswende in der Hamburger Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

„Die Stärkung des Radverkehrs ist ein zentraler Bestandteil der Mobilitätswende und hat in Hamburg eine große Bedeutung. Mit dem Anschluss der Hamburger Velorouten an die Radschnellwege ins Umland haben wir die große Chance, den Umweltverbund in der Metropolregion und in Hamburg selbst deutlich zu stärken. Im Umweltverbund werden alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel wie das Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel und das zu Fuß gehen zusammengefasst.“

Steckbriefe für 300 Kilometer Radschnellnetz:

Elmshorn – Pinneberg – Hamburg	
Länge	32 km
Beteiligte Kommunen	Kreis Pinneberg mit den Ämtern Elmshorn-Land und Pinnau sowie Elmshorn, Tornesch, Pinneberg und Halstenbek; Hamburg mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende sowie den Bezirksämtern Altona und Eimsbüttel
Bahnhöfe und Haltepunkte	Elmshorn, Tornesch, Prisdorf, Pinneberg, Thesdorf, Halstenbek, Krupunder, Elbgaustraße, Eidelstedt, Stellingen, Langenfelde (indirekt), Diebsteich (künftig Fernbahnhof)
Charakterisierung	Die Trasse verläuft bahnparallel von Elmshorn nach Hamburg. Während der nordwestliche Abschnitt eher ländlich geprägt ist, gibt es insbesondere zwischen Pinneberg und Hamburg starke Pendlerbeziehungen. Der Weg soll aufgrund der dichten Siedlungsstruktur auf weiten Abschnitten als Fahrradstraße gebaut werden. Er kann dazu beitragen, die S-Bahn, die Fernbahnverbindung und die Autobahn zu entlasten.

Bad Bramstedt – Kaltenkirchen – Henstedt Ulzburg – Norderstedt – Hamburg	
Länge	40 km
Beteiligte Kommunen	Kreis Segeberg mit Bad Bramstedt, Lentförden, Nützen, Kaltenkirchen, Henstedt-Ulzburg und Norderstedt; Hamburg mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende sowie dem Bezirksamt Hamburg-Nord
Bahnhöfe und Haltepunkte	Lentförden, Nützen, Dodenhof, Holstentherme, Ulzburg Süd, Ochsenzoll, Kiwittdorf, Langenhorn Nord, Langenhorn Markt, Fuhlsbüttel Nord, Klein Borstel, Ohlsdorf, Sengelmannastraße (City Nord)
Charakterisierung	Die Trasse verläuft über zum Teil ländlich geprägte Regionen im Norden und Mittelzentren bis in die hoch verdichtete Metropole. Sie kann auf weiten Abschnitten im hohen Standard realisiert werden. Die kreuzungsfrei und selbstständig geführte Verbindung entlang der U1 in Hamburg ist als Besonderheit zu nennen.

Ahrensburg – Hamburg	
Länge	10 km
Beteiligte Kommunen	Ahrensburg, Hamburg mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende und dem Bezirksamt Wandsbek
Bahnhöfe und Haltepunkte	Volksdorf
Charakterisierung	Der Radschnellweg soll vom Gewerbegebiet Nord in Ahrensburg kommend durch Wohngebiete und dünn besiedelte Flächen verlaufen. Innerhalb Hamburgs soll er weiter durch dichter besiedeltes Gebiet führen bis hin zur U-Bahnhaltestelle Volksdorf. Hier schließt die Veloroute 6 an. In weiten Teilen wird eine Führung auf Fahrradstraßen empfohlen.

Geesthacht – Hamburg	
Länge	24 km
Beteiligte Kommunen	Kreis Herzogtum Lauenburg mit dem Amt Hohe Elbgeest und Geesthacht, Hamburg mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende sowie den Bezirksamtern Bergedorf und Hamburg-Mitte
Bahnhöfe und Haltepunkte	Bergedorf, Nettelburg, Allermöhe, Mittlerer Landweg, Billwerder/Moorfleet, Tiefstack
Charakterisierung	Die Trasse verläuft außerhalb Hamburgs größtenteils durch stark ländlich geprägte Gebiete, in Hamburg durch das Zentrum des verdichteten Stadtteils Bergedorf, ländlich geprägte Gebiete und Industriegebiete. Der Radschnellweg soll überwiegend als Zweirichtungsradweg umgesetzt werden. In den Wohngebieten sollen vor allem Fahrradstraßen eingerichtet werden.

Lüneburg – Winsen – Hamburg	
Länge	50 km
Beteiligte Kommunen	Landkreis Lüneburg mit Lüneburg und Bardowick; Landkreis Harburg mit Winsen (Luhe), Stelle und Seevetal; Hamburg mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende und den Bezirksamtern Harburg und Hamburg-Mitte
Bahnhöfe und Haltepunkte	Lüneburg, Bardowick, Radbruch, Winsen/Luhe, Ashausen, Stelle, Maschen, Meckelfeld, Hamburg-Harburg, Wilhelmsburg, Veddel
Charakterisierung	Die Trasse verläuft zwischen den beiden Städten Lüneburg und Winsen in einem eher ländlich geprägten Gebiet, zwischen Winsen und Hamburg liegen dann viele auch überregional wichtige Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte. Überwiegend sollen Fahrradstraßen und selbständig geführte und straßenbegleitende Zweirichtungsradwege eingerichtet werden. Eine Besonderheit ist die voraussichtliche Umsetzung des Radschnellwegstandards bis in die Hamburger Innenstadt hinein.

Tostedt- Buchholz - Hamburg	
Länge	ca. 32 km
<p>Die Machbarkeitsstudie zu dieser Trasse ist noch nicht abgeschlossen. Sie war ursprünglich nicht in dem Projekt der Metropolregion Hamburg enthalten. Weil es sich um eine wichtige und sinnvolle Ergänzung der Radschnellwege in Nordniedersachsen handelt, machte der Landkreis Harburg diese Studie dennoch möglich. Anlass dafür war das starke Engagement vor Ort.</p>	

Stade – Buxtehude – Hamburg	
Länge	55 km
Beteiligte Kommunen	Landkreis Stade mit Stade, Agathenburg, Dollern, Horneburg, Nottensdorf und Buxtehude; Landkreis Harburg mit Neu Wulmstorf; Hamburg mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende und den Bezirksämtern Harburg und Hamburg-Mitte.
Bahnhöfe und Haltepunkte	Stade, Agathenburg, Dollern, Horneburg, Neukloster, Buxtehude, Neu Wulmstorf, Fischbek, Neugraben; Elbfähre: Anleger Finkenwerder
Charakterisierung	Der Korridor ist durch den Moorgürtel und den Landschaftsraum des Alten Landes geprägt. Gleichzeitig entwickeln sich die Wohn- und Arbeitsplatzstandorte dynamisch. Neben dem Wohnungsbau gibt es eine intensive Entwicklung insbesondere im Hightech-Bereich.

Lübeck: Bad Schwartau – Lübecker Innenstadt - Groß Grönau	
Länge	11 km
Beteiligte Kommunen	Bad Schwartau, Lübeck, Groß Grönau
Bahnhöfe und Haltepunkte	Hauptbahnhof Lübeck, Bahnhof Bad Schwartau, Lübeck St. Jürgen
Charakterisierung	Der Radschnellweg verbindet die Nachbarkommunen Bad Schwartau und Groß Grönau mit der Hansestadt Lübeck. Die Trasse stellt auch eine hochwertige innerstädtische Verbindung zwischen bedeutenden Stadtteilen und der Altstadt sowie wichtigen Einzelzielen wie Hauptbahnhof, Universität/Hochschule, Universitätsklinikum und großen Gewerbe- und Verwaltungsstandorten dar.

Wismar – Schwerin	
Länge	36 km
Beteiligte Kommunen	Schwerin, Landkreis Nordwestmecklenburg mit Seehof, Lübstorf, Zickhusen, Bad Kleinen, Hohen Viecheln, Dorf Mecklenburg
Bahnhöfe und Haltepunkte	Hauptbahnhof Schwerin, Lübstorf, Bad Kleinen (indirekt), Dorf Mecklenburg, Wismar
Charakterisierung	Die Trasse verläuft überwiegend durch weniger verdichteten ländliche Räumen und der Radverkehr soll bei einem meist geringen Fußverkehrsanteil größtenteils auf gemeinsamen Geh- und Radwegen im reduzierten Radschnellweg-Standard geführt werden.

Hamburg	
Länge	ca. 20 Kilometer zusätzlich geplante Strecken innerhalb Hamburgs im Radschnellwegstandard.