

Ideenworkshop zur Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Lüneburg-Hamburg

Abschnitt Lüneburg-Harburg

Marstall Winsen (Luhe), 5. September 2019

1. Begrüßung und Ablauf

Die Projektverantwortlichen Torben Ziel (Landkreis Harburg) und Inga Masemann begrüßen die rund 30 Anwesenden im Marstall. Sie betonen die Bedeutung der Einbeziehung der Ideen und Vorstellungen der Bürgerinnen und Bürger und wünschen allen Anwesenden einen produktiven Abend und viele wichtige Hinweise für die Planenden.

Dr. Philip Engler vom Planungsbüro ARGUS Stadt und Verkehr erläutert im Anschluss den Ablauf des Abends. ARGUS ist gemeinsam mit Royal Haskoning aus den Niederlanden und Copenhagenize aus Dänemark mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie beauftragt. Nach einem Inputvortrag sollen sich die Teilnehmenden auf zwei Arbeitsgruppen verteilen, die sich jeweils mit einem Teil des Korridors Lüneburg-Hamburg beschäftigen. Dort soll es neben konkreten Hinweisen und Einschätzungen der vorgeschlagenen Varianten auch um eine Abstimmung über die möglichen Kriterien bei der Wahl einer Trasse gehen. Der Korridor endet an diesem Abend im Bereich der Stadtgrenze Hamburgs, für den Hamburger Teil folgt am nächsten Abend (6. September 2019) ein weiterer Workshop in Hamburg-Harburg.

2. Input-Vortrag zu Radschnellwegen und dem Korridor Lüneburg-Hamburg

Im Inputvortrag erläutert Philip Engler zunächst, dass hinter dem Thema Radschnellwege vor allem der Gedanke steht, Radfahrenden eine neue Qualität der Infrastruktur zu bieten, die ein zügiges und möglichst störungs- und konfliktfreies Fahren ermöglicht und damit die Streckenlänge erhöht, die potentiell zurückgelegt werden kann. Damit sollen insbesondere Berufspendler angesprochen und zu einer häufigeren Nutzung des Fahrrads angeregt werden.

Die aus diesen Grundüberlegungen resultierenden Radschnellwege sollten laut Empfehlung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) bei einer Nutzung durch 2.000 Radfahrende oder mehr pro Tag mindestens vier Meter breit sein, um vier Fahrrädern ein gleichzeitiges Überholen und Begegnen zu ermöglichen. Neben separat geführten Radwegen, möglichst mit parallel geführten Fußwegen, kommen dabei verschiedene Führungsformen wie Radfahrstreifen (mind. 3 m breit) oder Fahrradstraßen infrage. Die Kreuzung mit übergeordneten Verkehrsstraßen oder Bahnstrecken sollte dabei mit möglichst geringen Wartezeiten für die Radfahrenden verbunden sein, idealerweise planfrei mittels Unterführungen oder Brücken. Im Anschluss an diese grundsätzlichen Erläuterungen werden Fotos existierender Radschnellwege gezeigt, unter anderem der Nordbahntrasse in Wuppertal, des RS1 im Ruhrgebiet oder des RijnWaalpad zwischen Nijmegen und Arnheim in der niederländischen Provinz Gelderland.

Im zweiten Teil seines Vortrags geht Philip Engler auf den Korridor Lüneburg-Hamburg ein. Dieser ist einer von insgesamt neun geplanten Radschnellwegen auf dem Gebiet der Metropolregion Hamburg (siehe Abbildung 1).



Abbildung 1: Übersicht Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg (Quelle: MRHH)

In einer Potenzialanalyse wurden 2017 erstmals mögliche Trassen identifiziert und Kriterien zur Trassenauswahl umrissen. Die darauf basierenden Machbarkeitsstudien werden zu 80% von der Metropolregion Hamburg gefördert. Die Bearbeitung erfolgt in der Verantwortung der beteiligten Kommunen, die Projektkoordination obliegt der Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg. Für den Korridor Lüneburg-Hamburg fungieren die Landkreise Harburg und Lüneburg als Auftraggeber. Das Projekt ist auf zwei Jahre angelegt, wobei im ersten Teil aus den verschiedenen Trassenvarianten eine Vorzugsvariante ermittelt werden soll, die dann im zweiten Teil bezüglich ihrer Streckenführung und möglicher Ausbaubedarfe zu konkretisieren ist. Anschließend wird in die konkrete Planung einzelner Abschnitte eingestiegen, wobei Fragen der Gestaltung und der Trägerschaft derzeit in einem gesonderten Teilprojekt übergreifend für die gesamte Metropolregion ausgearbeitet werden. Mit dem Bau erster Abschnitte dürfte dann in der Mitte der 2020er Jahre zu rechnen sein.

Des Weiteren stellt Philip Engler die Ergebnisse der im Januar/Februar 2019 durchgeführten Online-Befragung vor, erläutert die von ARGUS durchgeführte Raumstrukturanalyse sowie die darauf aufbauend entwickelten Grobvarianten (siehe Abbildung 2). Diese führten von Lüneburg Richtung Hamburg entlang der ehemaligen Bundesstraße bzw. nördlich der Bahnlinie (A-Variante), auf wechselnden Seiten entlang der Bahnlinie (Variante B), mit einem von der Bahnstrecke nach Westen abgesetzten Verlauf u.a. über Hittfeld (Variante C) sowie entlang des Elbe-Radwegs (Variante D).

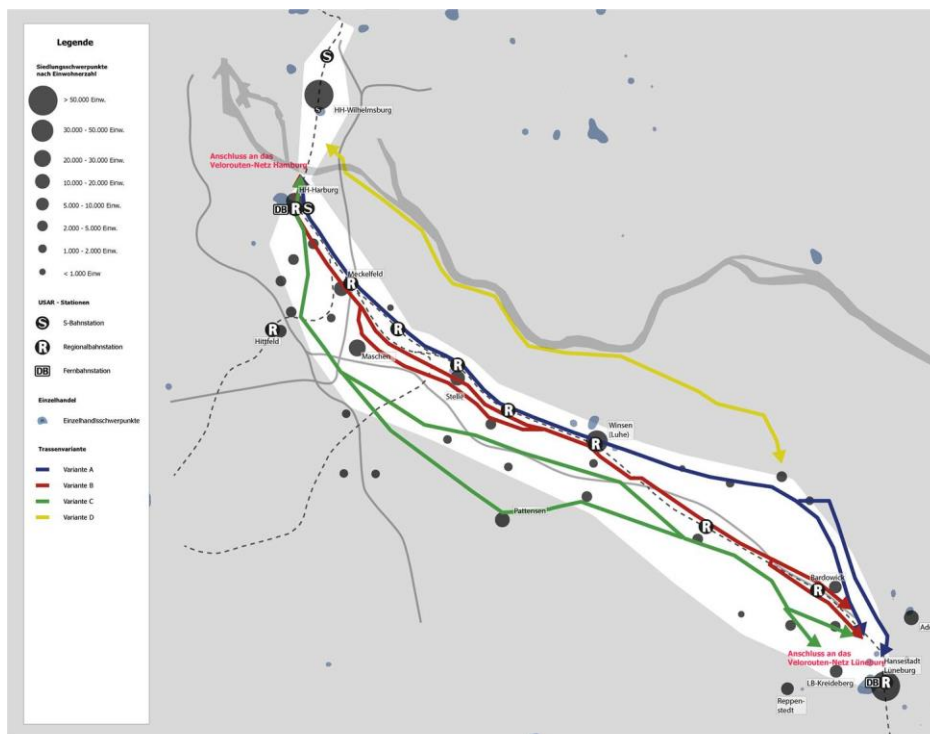


Abbildung 2: Grobvarianten zur Trassenführung im Korridor Lüneburg-Hamburg (Quelle: ARGUS)

Im weiteren Prozess der detaillierten Betrachtung dieser Varianten wurde die Variante D nicht weiter verfolgt, da sie zu weit von den wichtigsten Siedlungsbereichen entfernt verläuft. Die Variante C wurde zwischen Hamburg und Winsen aufgrund ihres weit ausholenden Verlaufs Richtung Westen ebenfalls nicht weiter verfolgt. Somit verbleiben in diesem Abschnitt die Varianten A und B sowie zwischen Winsen und Lüneburg die Varianten A, B und C. Diese stellt Philip Engler im Folgenden im Detail vor, unter Benennung möglicher Engstellen und Herausforderungen sowie einer vorläufigen Bewertung durch das Planerteam.

Im Anschluss an den Vortrag haben die Anwesenden Gelegenheit, Fragen zu stellen bzw. allgemeine Anmerkungen zu geben. Dabei wird aus dem Publikum u.a. nach möglichen kommunalen Ergänzungen zum geplanten Radschnellweg gefragt, allgemeine Wünsche wie durchgehende Beleuchtung oder Vermeidung des Kontakts mit dem landwirtschaftlichen Verkehr geäußert bzw. konkrete auf den Raum bezogene Fragen wie nach einer Südumfahrung in Winsen gestellt.

3. Arbeit in Kleingruppen

Im zweiten Teil der Veranstaltung sind die Teilnehmenden dazu aufgerufen, sich einer der beiden Arbeitsgruppen anzuschließen, die sich an Stellwänden zusammenfinden, um im Detail über die vorgeschlagenen Varianten für eine mögliche Vorzugstrasse des Radschnellwegs zu diskutieren.

Variantenbetrachtung Arbeitsgruppe Abschnitt Lüneburg-Winsen

Im Abschnitt Lüneburg-Winsen wurde der Arbeit an dem aushängenden Kartenausschnitt eine allgemeine Diskussion über die Frage vorangestellt, welche Kriterien bei der Beurteilung von Trassenvarianten die stärkste Gewichtung erfahren sollten. Dabei werden die in Abbildung 3 aufgeführten Aspekte gesammelt.

Anbindung	Sicherheit und Komfort	Sonstiges
<ul style="list-style-type: none"> • kurze direkte Verbindungen • Verbindung von Orten • Anbindung/Standorte beachten • Anbindung RSW an Netz/Radkonzept bzw. Stadt/Landkreis • Winsen gut anbinden (Einkaufen etc.) → Kombination • Zubringer zum RSW 	<ul style="list-style-type: none"> • störungsarm • wenig Kurven • Vermeidung von Einmündungen • soziale Sicherheit • regelmäßige Reinigung • Lärmschutz • Komfort 	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivität des Weges • ÖPNV Fahrradmitnahme (auch morgens, Preis) • Situation verbessern • Mehrfachnutzung ausschließen • Potentiale nutzen/Verlagerung

Abbildung 3: Genannte Kriterien zur Beurteilung von Radschnellwegen

Im nächsten Schritt wenden sich die Mitglieder der Arbeitsgruppe der Kartendarstellung des Abschnitts Lüneburg-Winsen zu und diskutieren über Vor- und Nachteile einzelner Varianten sowie äußern weitere Ideen oder Anmerkungen.

Als Vorzugsvariante wird von den meisten Mitgliedern Variante C aufgrund ihrer direkten und umwegfreien Verbindung von Lüneburg Richtung Winsen genannt. Im Bereich Radbruch wird eine alternative Führung entlang (südlich) der Bahnlinie diskutiert und von einigen Teilnehmenden positiv bewertet. Diese würde nach Westen das Naturschutzgebiet Rethmoorsee umfahren und dahinter an den Postweg anschließen. Damit wäre eine Umfahrung der als kritisch eingeschätzten Ortsdurchfahrt Radbruch ermöglicht.

Die Varianten A und B sowie eine Kombination aus A und B wurden demgegenüber nur von wenigen Teilnehmenden bevorzugt.

Des Weiteren werden folgende Aspekte gesammelt und diskutiert:

- + Nutzung vorhandener Strecken
- + Vermeidung von Steigungen
- + Vermeidung von Ampeln/Kreuzungen
- + Verbindung möglichst kurz/schnell/direkt
- + Kombination der Varianten denkbar (z.B. Verbindung zwischen A und B)
- + Anbindung des Lüneburger Westens beachten
- + Problemstelle Querung Bahnhof Bardowick
- + Fahrradstraßen als beste Führung in Ortslagen
- + Fahrradmitnahme im HVV sollte verbessert werden

Alle Anmerkungen und Eintragungen in die ausgehängte Karte zeigt Abbildung 3.

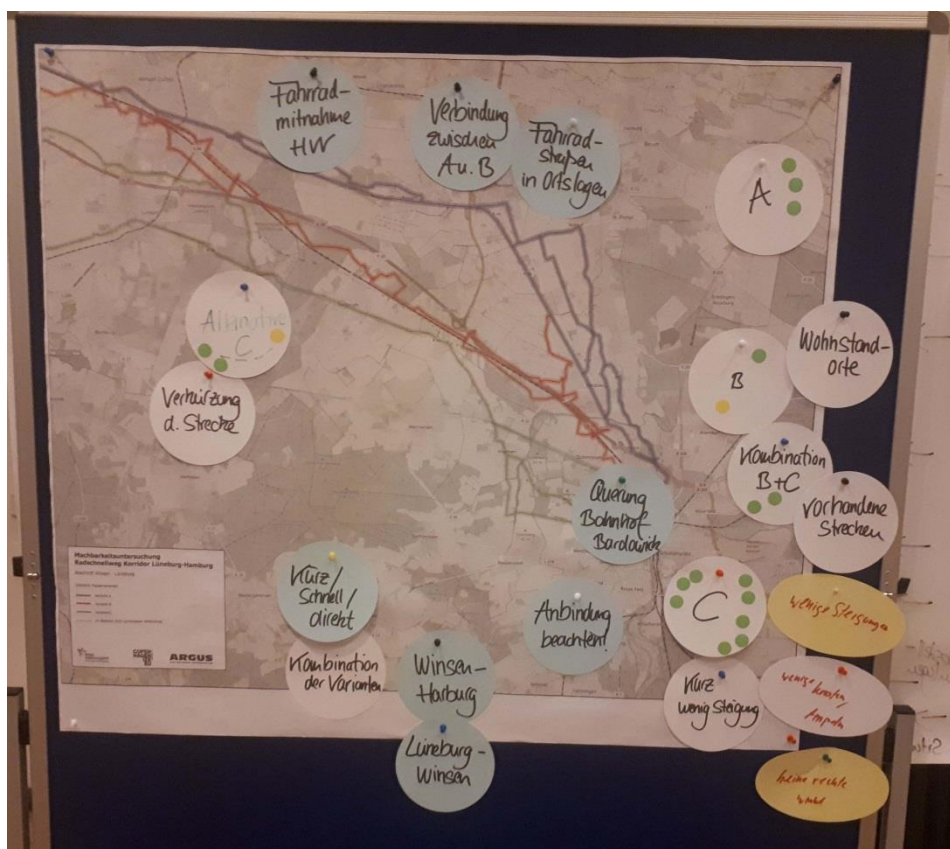


Abbildung 3: Ergebnis der Arbeitsgruppendifkussion zum Abschnitt Winsen-Lüneburg

Variantenbetrachtung Arbeitsgruppe Abschnitt Winsen-Harburg

Die Arbeitsgruppe zum Abschnitt Winsen-Harburg beschäftigt sich mit den Vor- und Nachteilen der

- Variante A nordöstlich der Bahnstrecke über die vorhandenen, größtenteils bahnnahen und kfz-armen Wege,
- Variante B südwestlich der Bahnstrecke durch die Siedlungsbereiche (u.a. Stelle, Maschen, Meckelfeld).

Dabei werden folgende Aspekte gesammelt und diskutiert:

- + nicht Harburg ist das Ziel für die meisten Nutzenden, sondern die Hamburger City (→ neue Elbquerung bei Bullenhausen?)
- + Führung durch Rönneburg/Meckelfeld aufgrund der Steigungen (v.a. Räuberberg) kritisch
- + Rehmendamm-Querung: technische oder bauliche Maßnahme erforderlich
- + Strecke sollte kein Zick-Zack/keine Umwege beinhalten
- + Umwegstrecke beim See im Großen Moor unrealistisch
- + alter Bahndamm parallel zu Kanzlershofer Weg nutzen (alte Brücke noch vorhanden)
- + bei A-Variante Windschutz mitdenken
- + Landwirtschaft beachten
- + MIV aussperren (Poller/Sperren)
- + B+R-Anlagen bei Eddelsen/Hittfeld
- + Konfliktpotenzial Naherholung um Hohendeicher See

Insgesamt zeigt sich in der Arbeitsgruppe eine klare Tendenz zu der Führung des Radschnellwegs entlang der A-Variante nordöstlich der Bahn bei entsprechend ausgebauten Zubringern aus den Siedlungsbereichen.

Alle Anmerkungen und Eintragungen in die ausgehängte Karte zeigt Abbildung 4.

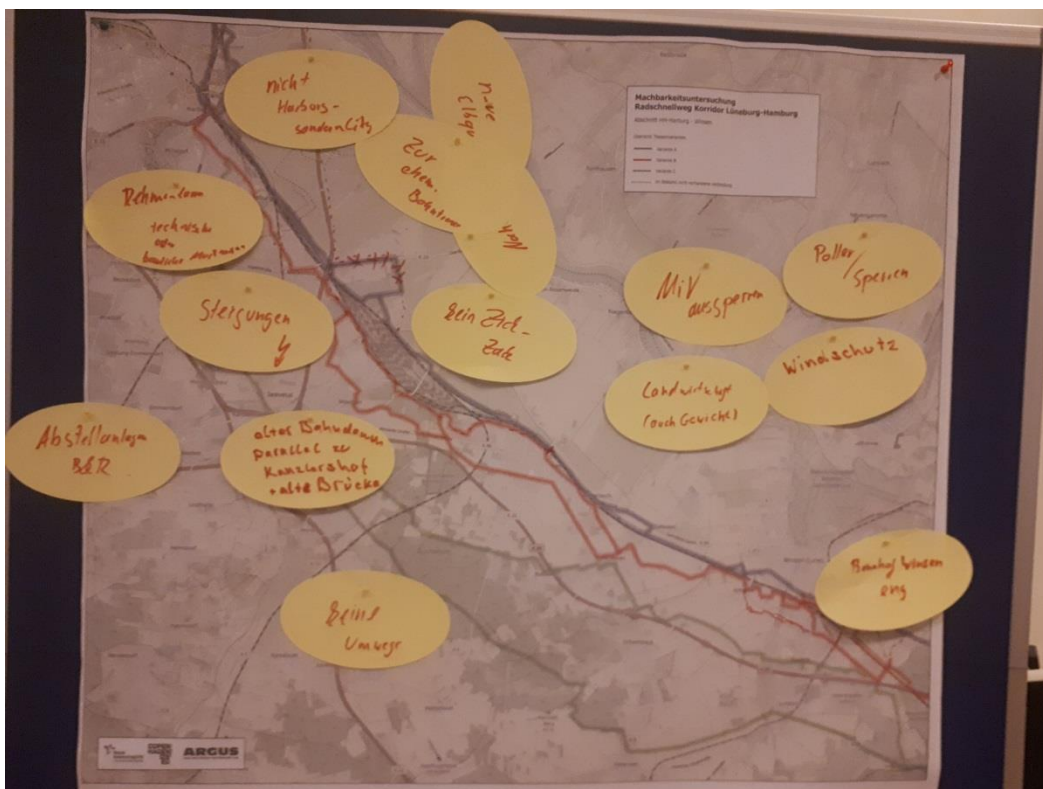


Abbildung 4: Ergebnis der Arbeitsgruppendifkussion zum Abschnitt Winsen-Harburg

4. Vorstellung im Plenum und Abschluss

Nach einer kurzen Pause werden die Diskussionen und Ergebnisse aus den einzelnen Arbeitsgruppen jeweils von Mitgliedern dieser Arbeitsgruppen im gesamten Plenum vorgestellt. Daran schließt sich eine kurze abschließende Diskussion an, in der u.a. die Bedeutung des Themas Lärmschutz geäußert wird. Außerdem wird der Wunsch geäußert, auch im späteren Prozess noch Detailwissen in die Planung einbringen zu können.

Dies aufgreifend bedanken sich Torben Ziel und Inga Masemann für die Teilnahme an der Veranstaltung. Sie verweisen darauf, dass die Ergebnisse in den weiteren Ausarbeitungen im Rahmen der Machbarkeitsstudie Berücksichtigung finden und hoffen auf ein anhaltendes Interesse der Teilnehmenden am weiteren Prozess. Weitere Ideen/Hinweise könnten direkt an die Projektverantwortlichen gegeben werden.