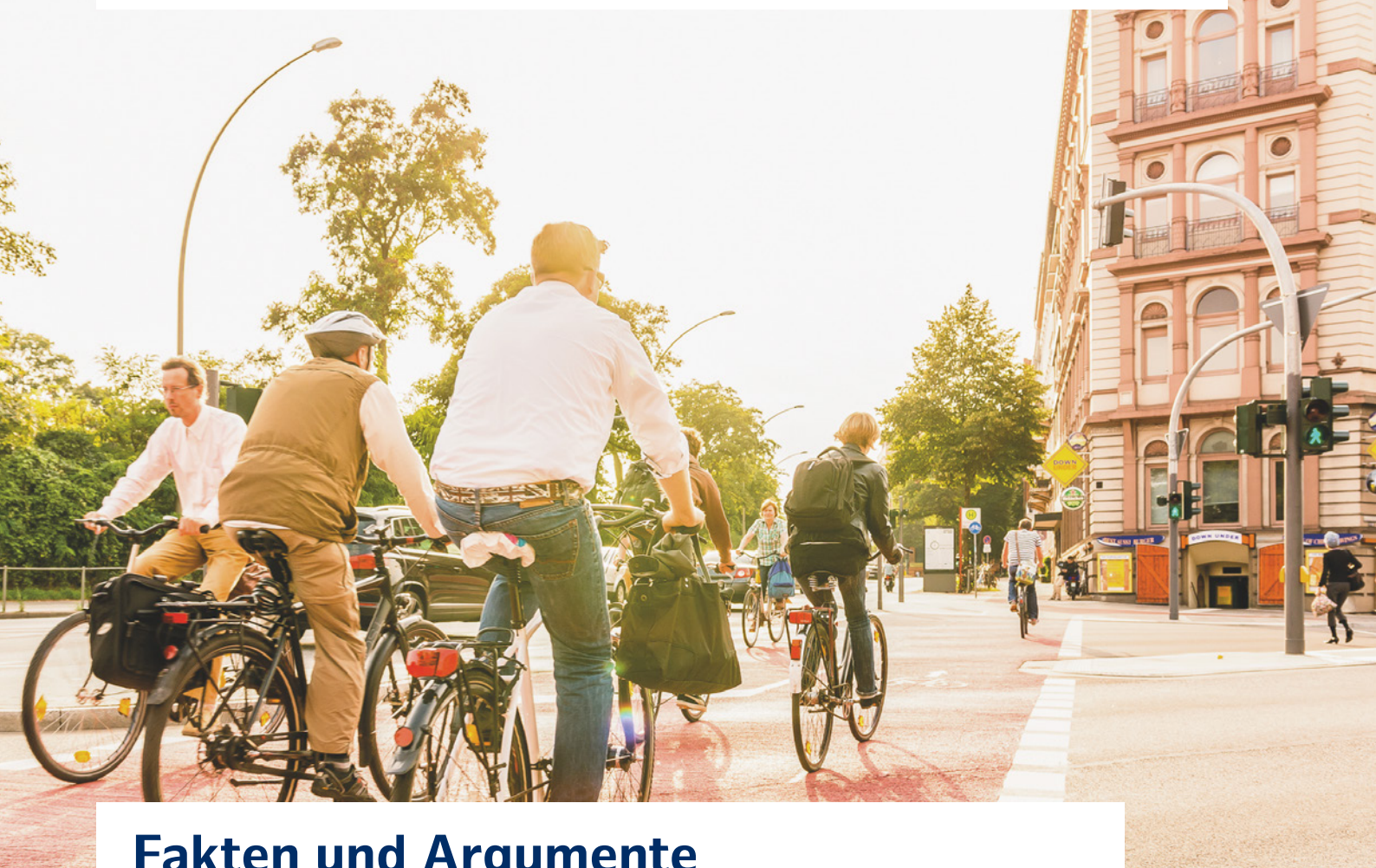


Radschnellnetz für die Metropolregion Hamburg



Fakten und Argumente

Inhalt

1.	Das Radschnellnetz der Metropolregion	5
	Kernbotschaften zum Radschnellnetz	6
	Zeitplan des gesamten Prozesses	6
2.	Die wichtigsten Fakten und Argumente für das Radschnellnetz	7
	Fragen und Antworten zu den Radschnellwegen	7
	Fragen und Antworten zu den Nutzerinnen und Nutzern	8
	Fragen und Antworten zum Planungs- und Bauprozess	10
	Fragen und Antworten zu den Auswirkungen	11
	Von anderen lernen – Praxisbeispiele aus Hamburg und der Welt	14

1. Das Radschnellnetz der Metropolregion

Die Förderung des Radverkehrs ist weltweit ein in vielen großen Städten und Metropolregionen zu beobachtender Trend, der sich aus einer sich wandelnden Gesellschaft, aus ökologischen, politischen oder sozialen Beweggründen heraus entwickelt hat. Radfahren wird als moderner und attraktiver wahrgenommen als noch vor einigen Jahren und ist auch im beruflichen Umfeld eine immer stärker akzeptierte Art und Weise, sich fortzubewegen. Neue technologische Trends, wie zum Beispiel E-Bikes und Pedelecs, helfen dabei, auch größere Distanzen im täglichen Alltags- und Berufsverkehr zu überwinden, was bei steigendem Radverkehr stets eine Verbesserung der Infrastruktur erfordert. Die Metropolregion Hamburg ist Teil dieser internationalen Entwicklung und hat sich daher zum Ziel gesetzt, in den 2020er Jahren schrittweise ein Radschnellnetz entstehen zu lassen, dass die vorhandene Radinfrastruktur in der Metropolregion stärkt, ausbaut und besser miteinander verknüpft. So soll langfristig ein attraktives Angebot von Radschnellwegen für die Bewohnerinnen und Bewohner der Metropolregion geschaffen werden.



Abb. 3.1 Zeitplan des gesamten Prozesses

So klar das Ziel formuliert ist, so komplex ist auch der Weg, der bis zur Fertigstellung des Radschnellnetzes zu gehen ist. Auf diesem langen Weg wirken viele unterschiedliche Akteure in den Städten und Gemeinden, in den Kreisen und Landkreisen der Metropolregion Hamburg sowie bei zahlreichen dritten Akteuren mit, bei denen unterschiedliche Fragen und Sorgen entstehen werden. Diesen ist von Anfang an durch Fakten und Argumente zu begegnen, weshalb im Folgenden die wichtigsten Fragen und Antworten zum Radschnellnetz zusammengestellt werden.

1.1 Kernbotschaften zum Radschnellnetz

Mit der Entstehung des Radschnellnetzes sollen Kernbotschaften vermittelt werden, die zum einen die Gründe für die Errichtung dieses Radschnellnetzes darstellen und zum anderen eine Definition der Radschnellweg-Infrastruktur im Unterschied zu normaler, innerstädtischer Radverkehrsinfrastruktur formulieren:

- Das geplante Radschnellnetz für die Metropolregion Hamburg soll die Städte und Gemeinden untereinander sowie mit der Stadt Hamburg auf nachhaltige Weise besser verknüpfen.
- Das Radschnellnetz soll Menschen, die auf den Routen pendeln, eine neue Form der täglichen Mobilität ermöglichen. Durch Verknüpfung mit anderen Verkehrssystemen, wie zum Beispiel der Bahn, entsteht ein attraktives, modernes und intermodales Verkehrssystem, das eine flexiblere Verkehrsmittelplanung möglich macht. Durch die Radschnellwege sowie die Möglichkeit der Kombination von Rad- und Bahnfahrten erhalten die Bewohnerinnen und Bewohner der Metropolregion ein attraktives Mobilitätsangebot, das auch auf längeren Strecken ein Pendeln mit verlässlichen und klar planbaren Fahrzeiten ohne Staus ermöglicht.
- Ein Radschnellweg ist keine gerade Radschnellstraße, die Orte oder die Landschaft zerschneidet. Die Wege verlaufen überwiegend entlang oder auf bereits bestehenden Routen und die Fahrgeschwindigkeiten sind ähnlich moderat wie auf normalen, innerstädtischen Radwegen. Die Zeitersparnis und die schnellere Fortbewegung kommen aufgrund der durchgängigen Radwege und ein unterbrechungsärmeres Fahren zustande.
- Die Metropolregion verfolgt den Ausbau dieses Radschnellnetzes zielstrebig, jedoch dauert die Planung eines solchen Infrastrukturausbaus bis zur vollständigen Fertigstellung aufgrund der Größe des Projekts und des dahinterstehenden Planungsaufwands einige Jahre. Mit ersten Fertigstellungen ist im Laufe der 2020er Jahre zu rechnen.

2. Die wichtigsten Fakten und Argumente für das Radschnellnetz

Die folgende Sammlung an ausgewählten Fakten und Argumenten soll dazu dienen, dass die Akteure in der Metropolregion Hamburg den Bürgerinnen und Bürgern sowie allen Beteiligten und Betroffenen die wichtigsten Aspekte umfassend vermitteln. Die Sammlung der Fakten und Argumente erfolgt in Form von Fragen, die häufig gestellt werden, und Antworten, die die einheitliche Argumentation der Metropolregion widerspiegeln. Die Antworten sollen einen Einblick in die Ziele der Metropolregion Hamburg geben, die mit der Einrichtung eines Radschnellnetzes verfolgt werden. Weiter soll dargestellt werden, wie die geplante Infrastruktur aussehen soll und mit welchen Argumenten man Bedenken in Bezug auf die Nutzbarkeit, die Auswirkungen auf das Landschaftsbild oder auf die Anwohnerinnen und Anwohner der Trassen begegnen kann.

2.1 Generelle Fragen und Antworten zu den Radschnellwegen

Was ist ein Radschnellweg?

Ein Radschnellweg ist eine besondere Form der Radinfrastruktur mit weniger Barrieren (z. B. unbefestigte Wege oder Unterbrechungen des Radweges) und flüssigerem Vorankommen für die Nutzer. Aufgrund dieser Faktoren verringert sich die Reisezeit erheblich und es lassen sich die im Durchschnitt täglich zurückgelegten Distanzen vervielfachen. In anderen Städten hat sich gezeigt, dass auf Radschnellwegen täglich die dreifache Distanz gegenüber normaler Radinfrastruktur zurückgelegt wird (15 km statt 5 km). Die durchschnittliche Geschwindigkeit erhöht sich dabei nur leicht – die Zeitersparnis ergibt sich durch das unterbrechungsfreie Fahren, sowie durch weniger Stop and Go an Ampeln und Kreuzungen. Radschnellwege sind breiter angelegt als normale Radinfrastruktur, um allen Nutzerinnen und Nutzern genügend Raum zur Verfügung zu stellen. Aus allen diesen Faktoren ergeben sich kürzere und vor allem im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln genau planbare Fahrzeiten.

Link zum Erklärfilm „Was ist ein Radschnellweg“: <https://www.youtube.com/watch?v=CzTI-YiZCuA>

Wie profitiert die Metropolregion vom Radschnellnetz?

Die Region gewinnt durch die Errichtung des Radschnellnetzes eine Form der Infrastruktur, die für viele Menschen eine neue, leicht zugängliche und täglich nutzbare Form der Fortbewegung ermöglicht. Die Städte und Gemeinden der Metropolregion Hamburg werden noch besser miteinander vernetzt. Durch die Vernetzung vor allem mit der Bahn entstehen bessere intermodale Angebote. Hierdurch wird es zu einer Verlagerung von Pendlerverkehr von der Straße auf die Radwege kommen, von welcher alle Verkehrsteilnehmerinnen

und -teilnehmer profitieren, führt dies doch nicht nur zu sicheren Korridoren für Radfahrerinnen und Radfahrer, sondern auch zu mehr Platz auf den Straßen.

2.2 Fragen und Antworten zu den Nutzerinnen und Nutzern

Wer fährt überhaupt Fahrrad und warum sollte man Radschnellwege planen?

Grundsätzlich sind fast alle Bevölkerungsgruppen potenzielle Fahrradfahrerinnen und Radfahrer. Besonders jüngere Erwachsene fahren auch dann mit dem Rad, wenn die entsprechende Infrastruktur mangelhaft ausgebaut ist. Will man weitere Bevölkerungsgruppen zum häufigeren Radfahren bewegen, muss die Infrastruktur dementsprechend verbessert werden. Berufstätige, Familien, Kinder und ältere Menschen machen einen erheblichen Anteil der Bevölkerung aus und würden sich nachweislich mit dem Fahrrad fortbewegen, gäbe es geeignete Radwege. An Orten, an denen diese Infrastruktur bereits ausgebaut wurde, ist ein erheblicher Zuwachs an Radfahrenden zu bemerken, wie zum Beispiel an der Klütjenfelder Brücke und deren Anbindung zum Alten Elbtunnel in Hamburg. Hier hat der Ausbau zu einer Verdreifachung auf 1.500 Personen pro Tag geführt, was den Erfolg von Infrastrukturausbauten unterstreicht. Vor diesem Hintergrund wird der Bau von Radschnellwegen in der Metropolregion Hamburg vorangetrieben.

Welche Teile der Bevölkerung werden das Radschnellnetz nutzen?

Das Fahrrad stellt eine echte Transportalternative für alle Teile der Bevölkerung dar. Grundvoraussetzung hierfür ist die Errichtung unterbrechungsfreier, intuitiv erfassbarer und sicherer Radinfrastruktur, damit auch Familien, Kinder und ältere Menschen sowie Menschen aus sämtlichen sozialen Schichten das Fahrrad als geeignete Alternative für ihre täglichen Wege in Betracht ziehen.

Sind Radschnellwegen gleichbedeutend mit hohen Geschwindigkeiten und was ist mit den Fußgängern?

Die Radschnellwege sind in Größe und Aufteilung so konzipiert, dass alle in ihrem eigenen Tempo fahren können. Erfahrene Radfahrerinnen und Radfahrer haben genügend Platz zum Überholen und für diejenigen, die langsamer vorankommen wollen, ist genügend Raum vorhanden. Es gibt keine Mindestgeschwindigkeit. Fußgängerinnen und Fußgänger haben neben den Radwegen oftmals ihren eigenen Gehweg, damit sich beide nicht in die Quere kommen – daher entsteht häufig neue Infrastruktur für mehrere Nutzergruppen.

Wird nur für den Radverkehr geplant oder profitieren auch Fußgängerinnen und Fußgänger?

Entlang der neu geschaffenen Radverbindungen werden zahlreiche Wege für Fußgängerinnen und Fußgänger entstehen, um die neuen, direkten Wegeverbindungen auch dieser Nutzergruppe zur Verfügung zu stellen und um zu verhindern, dass Fußgängerinnen und Fußgänger den Radschnellweg nutzen und dadurch Nutzungskonflikte entstehen. Nur an Stellen, an denen kaum Fußverkehr zu erwarten ist, wird auf Gehwege verzichtet.

Wo verlaufen die Radschnellwege?

Wo viele mit dem Rad unterwegs sind, sind die Radschnellwege breiter. Oder das Fahrrad erhält auf Fahrradstraßen Vorrang vor Autos. Wo weniger los ist oder in landschaftlich besonders schützenswerten Gegenden können die Wege ausnahmsweise schmaler sein. Das wird den Komfort und die Sicherheit aber nicht einschränken.

Wie wirken sich die Radschnellwege auf den fließenden Autoverkehr aus?

Teilstrecken der Radschnellwege werden entlang von Straßen und teilweise auch auf den Straßen baulich getrennt verlaufen. Beispiele aus den Niederlanden und Dänemark zeigen, wie durch Radschnellwege die Umstiegsrate vom Auto auf das Rad sehr deutlich ausfällt (bis zu 25 Prozent aller, die mit dem Rad unterwegs sind, nutzten in Kopenhagen vorher das Auto, Quelle: supercykelstier.dk), so dass auf den Strecken mit einer Verkehrsentlastung auch für den motorisierten Verkehr zu rechnen ist.

Wird es für Anwohnerinnen und Anwohner gefährlich, weil Radfahrer an den Haustüren vorbeirasen?

Radfahren ist im Vergleich zu anderen Fortbewegungsarten ein ausgesprochen sicheres Verkehrsmittel, was sowohl die Eigen- als auch die Fremdgefährdung angeht. Da sich der Begriff "schnell" im Zusammenhang mit Radschnellwegen vor allem aus der Zeitersparnis durch ein unterbrechungsfreies, ungestörtes Fahren und nicht durch hohe Geschwindigkeiten erklärt, sind keine hohen Fahrgeschwindigkeiten zu erwarten. Die Durchschnittsgeschwindigkeit auf Radschnellwegen ist im Vergleich zum innerstädtischen Fahren nur leicht erhöht (25 km/h zu 18 km/h). Darüber hinaus wird bei der Planung der Radschnellwege, soweit sinnvoll und möglich, auf eine eindeutige baulich markierte Trennung des Fuß- und Radverkehrs geachtet, um Konflikten vorzubeugen. Generell ist ein Radschnellweg durch sein Platzangebot gerade auch für die Nutzung durch Kinder geeignet und soll eine zusätzliche Möglichkeit darstellen, in die Schule oder Ausbildungsstätte zu gelangen.

Dürfen Pedelecs und E-Bikes auf den Radschnellwegen fahren?

Die Radschnellwege stehen allen Nutzerinnen und Nutzern von Fahrrädern zur Verfügung. Dies schließt auch die Nutzung von Pedelecs mit ein. Wie auch im normalen Straßenverkehr werden auf den Radschnellwegen der Metropolregion alle Nutzerinnen und Nutzer dazu angehalten, sich rücksichtsvoll zu verhalten und sich mit Bedacht und Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer fortzubewegen.

E-Bikes sind Kraftfahrzeuge und dürfen nur bei einer entsprechenden Zusatzbeschilderung auf Radschnellwegen fahren, sofern es sich nicht um Fahrradstraßen handelt.

Kann ich mein Fahrrad in Bus und Bahn mitnehmen?

Um größere Distanzen zu überwinden, sollen auch intermodale Nutzungen ermöglicht werden – zum Beispiel die Kombination aus Rad- und Bahnfahren. Im Hamburger Verkehrs-

verbund ist die Mitnahme des Fahrrads an Wochentagen grundsätzlich gestattet, jedoch nicht zwischen 6 und 9 Uhr sowie zwischen 16 und 18 Uhr. In U-, S-, A-Bahnen und vielen Buslinien ist die Mitnahme sogar kostenlos. An Wochenenden kann man das Fahrrad rund um die Uhr mitnehmen. Die Mitnahme von Falträdern ist täglich, rund um die Uhr gestattet. Genauere Informationen findet man unter www.hvv.de/de/fahrrad bzw. https://www.bahn.de/p/view/service/fahrrad/bahn_und_fahrrad.shtml, <https://www.nah.sh/de/fahrkarten/fahrradmitnahme/>.

2.3 Fragen und Antworten zum Planungs- und Bauprozess

Was soll mit den Machbarkeitsstudien erreicht werden?

Da sich Radfahren als Mobilitätsform für die täglichen Wege immer größerer Beliebtheit erfreut, soll die Radinfrastruktur in der Metropolregion Hamburg ausgebaut werden. Durch Radschnellwege können die verschiedenen Regionen der Metropolregion besser und nachhaltiger miteinander verknüpft werden. Um den Verlauf von Radschnellwegen zu identifizieren, werden für verschiedene potenzielle Trassen Machbarkeitsstudien erstellt, um den genauen Trassenverlauf der künftigen Radschnellwege zu ermitteln.

Welche Trassen für Radschnellwege werden derzeit untersucht?

In den Machbarkeitsstudien werden neun Trassen untersucht, wovon sieben von Hamburg ausgehende radiale Routen (Elmshorn, Bad Bramstedt, Ahrensburg, Geesthacht, Lüneburg, Tostedt und Stade) sowie zwei außerhalb verlaufende Routen (Bad Schwartau-Lübeck-Groß Grönau sowie Schwerin-Wismar) sind.

Was passiert wann?

Im ersten Schritt wurden bis 2018 in einer Potenzialanalyse verschiedene mögliche Korridore für die Errichtung der Radschnellverbindungen identifiziert, welche bis 2021 im Zuge von Machbarkeitsstudien auf die genauen Streckenverläufe vertieft werden. Danach muss die Ausführungs- und Genehmigungsplanung erfolgen, so dass die ersten Baumaßnahmen im Verlauf der 2020er Jahre erfolgen können.

Wie können sich Bürgerinnen und Bürger einbringen?

Im Verlauf der Erstellung der Machbarkeitsstudien werden Bürgerbeteiligungen durchgeführt, die bei der konkreten Streckenauswahl helfen sollen. Die Beteiligung erfolgt sowohl durch Veranstaltungen vor Ort als auch online. Auf diese Weise wird das Vor-Ort-Wissen der Bürgerinnen und Bürger in die Planung der Trassenverläufe einbezogen und es kann sichergestellt werden, dass die Radschnellwege an Punkte anschließen, die von den Bewohnerinnen und Bewohnern der Region genannt wurden.

Wird alles neu gebaut oder werden bestehende Wege verbunden?

Bei der Planung wird darauf geachtet, vor allem bestehende Wege und Straßenabschnitte so umzugestalten, dass sie als Radschnellverbindungen genutzt werden können. Bei gänzlich neu angelegten Wegen handelt es sich vor allem um Lückenschließungen, um direkte Wegeverbindungen zu ermöglichen.

Kann man Teile der fertiggestellten Wege bereits nutzen, während andere noch in Bau sind?

Ja, denn die Radschnellwege werden schrittweise fertiggestellt. Dabei wird darauf geachtet, dass möglichst immer durchgängig befahrbare Wege vorhanden sind, auch wenn der Ausbau einzelner Teilstücke aufgrund lokaler Gegebenheiten nicht sofort erfolgen kann.

2.4 Fragen und Antworten zu den Auswirkungen

Werden Stadt, Landschaft und Umwelt durch die Radschnellwege beeinflusst?

Bei Planung und Bau wird darauf geachtet, die baulichen Auswirkungen auf Natur und Landschaft so gering wie möglich zu halten. Die Radschnellwege werden sorgfältig und achtsam in die Landschaft integriert. Wenn möglich werden bestehende Routen genutzt und ausgebaut, um den Flächenverbrauch möglichst gering zu halten. Generell ist die Errichtung eines Radschnellnetzes und der damit einhergehende Umstieg vieler Menschen vom Auto auf das Rad gut für die Natur und Umwelt, weil nachhaltige Mobilitätsformen gestärkt werden. Die beim Bau entstehenden Auswirkungen auf Natur und Landschaft werden somit langfristig mehr als ausgeglichen. Mittel- bis langfristig beeinflussen die Radschnellwege Stadt und Landschaft somit beträchtlich – im positiven Sinne!

Radschnellwege werden in der Regelausbaubreite nicht um jeden Preis umgesetzt. Schützenswerte Strukturen wie Knicks und Gräben bleiben nach Möglichkeit erhalten. Die angestrebte Radschnellwegeinfrastruktur der Metropolregion Hamburg wird Kompromisse und Teilabschnitte mit geringeren Breiten gut verkraften, ohne dass sie nennenswert an Qualität einbüßt.

Generell gilt, dass der motorisierte Verkehr im Vergleich zum Radverkehr das Zehnfache an Fläche beansprucht, so dass auch in diesem Kontext Radinfrastruktur erheblich umweltschonender als der Ausbau anderer Mobilitätsinfrastruktur ist.

Darüber hinaus ist Radfahren CO₂-neutral und somit auch während der Nutzung umweltfreundlich. Seit der Errichtung von Radschnellwegen in der Region Kopenhagen sind 23 Prozent mehr Radnutzende unterwegs, 14 Prozent der neuen Radnutzenden waren vorher Autofahrende (Quelle: www.supercykelstier.dk). Ähnliche Entwicklungen sind andernorts zu beobachten. Daher wird davon ausgegangen, dass das Radschnellnetz die Straßen entlasten wird und somit der Umwelt zugute kommt.

Was bringen mir als Händler neue Radwege? Meine Kunden kommen ohnehin alle mit dem Auto.

Der Einzelhandel betrachtet das Auto oft als einzige Möglichkeit für den Kunden, einzukaufen. Studien belegen jedoch, dass weniger Kunden mit dem Auto anreisen als angenommen und viele Kundinnen oder Kunden Geschäfte zu Fuß oder mit dem Rad besuchen. Dies ist besonders dann

der Fall, wenn durch gute Infrastruktur (Radwege, Gehwege, öffentliche Verkehrsmittel), Alternativen zum Auto geboten werden. Das größte Missverständnis ist jedoch, dass radnutzende Menschen weniger ausgeben als autofahrende. Eine in Bern durchgeführte Verbraucherbefragung hat ergeben, dass Radnutzende im Schnitt den Einzelhändlern 7.500 Euro pro m² Parkfläche einbringen, wohingegen Autofahrer nur 6.625 Euro pro m² Parkfläche einbringen. (Quelle: https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/forschung_radverkehr/for-a-04.pdf)

Die Radschnellwege ermöglichen eine verbesserte und zusätzliche Anbindung für Radfahrerinnen und Radfahrer, von der auch der Einzelhandel profitieren wird. Der Personenfluss steigt und neue Radinfrastruktur begünstigt an vielen Orten ein gesteigertes Kaufverhalten (Quelle: ECF-Einkaufen mit dem Fahrrad: Best Friend of Your City-Center). Die Möglichkeit, mit dem Rad einfach stehenzubleiben, ohne zuerst einen Parkplatz finden zu müssen, erhöht Spontankäufe. Zum anderen verbessert die neue Vernetzung die Sichtbarkeit der Läden für Passantinnen und Passanten und potenzielle Kundinnen und Kunden und stärkt dementsprechend die lokale Identität des Ortes. Mehr Radfahrerinnen und Radfahrer reduzieren auch den Bedarf am Bau neuer Pkw-Parkplätze, was zu einer Einsparung der Herstellungs- und Unterhaltungskosten pro Parkplatz führen kann. Allein die Herstellungskosten eines Pkw-Parkplatzes liegen bei ca. 20.000 Euro und somit erheblich über denen für Fahrräder (Quelle: <http://www.bremenize.com/parkplatze-erzeugen-autoverkehr-oder-was-parken-uns-alle-kostet>).

Werden die Radschnellwege negative Auswirkungen auf öffentliche Plätze haben, wenn zahlreiche unkontrolliert parkende Räder die Straßen und Plätze zustellen?

Das Radschnellnetz wird umsichtig im Kontext der Umgebung geplant. Dies schließt auch die Planung von ausreichenden Fahrradabstellplätzen mit ein. Es erfolgen Abstimmungen mit allen relevanten Akteuren, die in die Planung und Umsetzung involviert sind. Auch Anwohnerinnen und Anwohner sowie weitere Anliegerinnen und Anlieger können am Planungsprozess beteiligt werden. Die Akteure in den Städten und Gemeinden können frühzeitig mitplanen, ob und welche Maßnahmen vorgesehen werden sollen, um negative Auswirkungen auf den öffentlichen Raum zu reduzieren.

3. Von anderen lernen – Praxisbeispiele aus Hamburg und der Welt

Im Laufe des letzten Jahrzehnts wurden sowohl in Deutschland, als auch in anderen Teilen Europas Radschnellwege errichtet. Die Herangehensweisen an diese Projekte und die Erfahrungen, die hieraus gezogen werden können, sind für den Prozess zur Schaffung eines Radschnellnetzes in der Metropolregion Hamburg hilfreich. Im Folgenden sollen einige Beispiele dargestellt werden, die für die Planerinnen und Planer Referenzen und gute Argumente liefern können.

3.1 Projekte in Deutschland

Loop Wilhelmsburg

Der Loop auf der Elbinsel Wilhelmsburg zeichnet sich durch innovatives Branding und Wayfinding aus und hat so eine kleine eigene Marke entwickelt. Im Kontext der Internationalen Bauausstellung 2013 entstand ein Weg, der der Idee der Radschnellwege aufgrund seiner baulichen Anlage nahe kommt und der somit eine erste Referenz in der Metropolregion darstellt.

Velorouten Hamburg

Die Velorouten bilden das Hauptnetz für den Radverkehr in Hamburg. Insgesamt führen 14 stadtweite Routen mit einer Gesamtlänge von ca. 280 km durch die Stadt.

Velorouten

- sind Verbindungen für den Alltagsradverkehr,
- führen auf kurzen wie langen Strecken zügig und komfortabel durch ganz Hamburg
- verbinden bezirksübergreifend wichtige Quellen und Ziele der Stadt,
- werden weitgehend auf verkehrsarmen Strecken geführt,
- sollen ganzjährig sicher befahrbar sein.

Zwölf der 14 Routen verlaufen sternförmig vom Rathausmarkt in die äußeren Stadtbezirke. Die Wohngebiete der inneren und äußeren Stadt werden durch je eine ringförmige Veloroute erschlossen.

Es ist beabsichtigt, die Radschnellwege möglichst so zu führen, dass sich eine Verbindung zu den Hamburger Velorouten anschließt. Mehr Informationen unter www.hamburg.de/radverkehr

Radschnellweg Ruhr

Der derzeit entstehende Ruhr-Radschnellweg gilt als einer der Vorreiter von Radschnellwegen im deutschsprachigen Raum und ist ein Projekt, an dem sich viele Städte in Deutschland in der baulichen Ausführung und im Planungsprozess orientieren. Das vom Regionalverband Ruhr geleitete Projekt ist auch in der Kommunikation aktiv. So wurde schon 2014 ein Twitterkanal ins Leben gerufen.

Mit dem Rad zu Arbeit und in die Schule

Seit 2001 organisiert der ADFC in Deutschland die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Nach erfolgter Registrierung auf der entsprechenden Website (<https://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de>) trägt man als einzeln oder im Team die Tage im Kalender ein, an denen man mit dem Rad in die Arbeit gefahren ist. Die Aktion STADTRADELN (stadtradeln.de) folgt einem ähnlichen Prinzip, schließt aber alle Alltagswege mit ein.

Ähnliche Aktionen gibt es mittlerweile weltweit. In Dänemark werden Bike-to-School-Kampagnen organisiert, um Schüler schon im jungen Alter zum Radfahren zu bewegen. Die Kampagne wird von der Danish Cycling Federation organisiert und hat jedes Jahr 120.000 bis 150.000 teilnehmende Kinder. Das Prinzip ist ähnlich wie bei der Bike-to-Work-Kampagne und schafft ein nachhaltiges Bewusstsein für nachhaltigen Transport bereits von klein auf. Schätzungen zu Folge erhöhte sich die Fahrradnutzung unter den teilnehmenden Schülern auch nach Ende der Kampagne um 30 Prozent.

3.2 Internationale Projekte

Fahrrad Wien

Das Fahrradbüro der Stadt Wien liefert seit Jahren herausragende Kommunikationskampagnen, die genau auf die Zielgruppe der Pendlerinnen und Pendler und Alltagswege zugeschnitten sind. Auch werden Themen ganz konkret angesprochen, die oftmals als Gründe angeführt werden, warum man nicht Rad fährt. Des Weiteren wird auf der Fahrrad-Wien-Website laufend über neue Infrastrukturprojekte informiert und Nutzerzahlen und Statistiken veröffentlicht. Eine Strategie, die von vielen erfolgreichen Fahrrad-Kommunikationsstrategien übernommen wird.

Nach der Fertigstellung eines wichtigen Radweges filmte Fahrrad Wien, wie der Teil mit dem Rad abgefahren wird und verglich das Ganze mit einer Aufnahme vor dem Umbau. Dieser Vergleich zeigte den erheblichen Unterschied der beiden Situationen. Ein Mittel, das auch beim Radschnellnetz angewandt werden kann. Dazu ist es wichtig, laufend Aufnahmen (Film und Foto) auch vor dem Baubeginn zu machen.

CHIPS-Projekt

Das CHIPS-Projekt (Cycle Highways Innovation for smarter People Transport and Spatial Planning) der Europäischen Union liefert eine Reihe an Materialien, wie Dokumenten und Erklärfilmen, die dazu dienen, das Konzept eines Radschnellweges (engl. Bicycle Highway) besser zu verstehen. Ebenso sind sie für die Projektpartner eine gute zusätzliche Informa-

tionsgrundlage. Hintergrund des Projektes war, eine einheitliche Definitionen und Richtlinien für ausgewählte Radschnellwege in den Niederlanden, Deutschland, Belgien und Irland festzulegen. Nähere Informationen finden sich auf der Webseite des Projekts unter

<https://www.nweurope.eu/projects/project-search/cycle-highways-innovation-for-smarter-people-transport-and-spatial-planning/>

Supercykelstier Kopenhagen

Auch wenn Hamburg nicht mit Kopenhagen gleichgesetzt werden kann, gibt es dennoch einige Parallelen zwischen beiden Städten, was zum Beispiel die Topografie und das Wetter betrifft. Daher können Anregungen von einigen erfolgreichen und gut funktionierenden Projekt aufgenommen werden. Hierzu zählen zum Beispiel die unter dem Begriff ‚Supercykelstier‘ eingeführten Radschnellwege in Kopenhagen.

Das allgemeine innerstädtische Radwegenetz hat sich in Kopenhagen seit einigen Jahrzehnten entwickelt, wobei ein großer Sprung erst in den letzten zehn Jahren erreicht wurde. Die Radschnellwege sind jedoch ein relativ neues Projekt, welches noch immer in der Umsetzung ist. Inzwischen sind bereits einige Streckenkilometer in Kopenhagen in Betrieb, so dass in den kommenden Jahren von den Erfahrungen gelernt werden kann. Die Radschnellwege verfügen über eine eigene Website (<https://supercykelstier.dk>), auf der laufend über Nutzerzahlen, geplante sowie neu in Betrieb genommene Strecken informiert wird. Auch findet man Statistiken, wie sehr sich das neue Infrastrukturangebot auf das Transportverhalten der Nutzer auswirkt, wie z. B. die Anzahl der Nutzerinnen und Nutzer, die vom Auto auf das Fahrrad umgestiegen sind. Solche Datenerhebungen sind in der Kommunikation nach der Inbetriebnahme ganz entscheidend, um letzte Zweifel an dem Projekt entgegenzuwirken und noch mehr Menschen zum Radfahren zu bewegen. Vor den Baumaßnahmen liegen Vergleiche naturgemäß noch nicht vor, weshalb auf Referenzen aus anderen Städten verwiesen werden kann.

Impressum

Gefördert durch die Förderfonds
der Metropolregion Hamburg

Herausgeber:

Metropolregion Hamburg
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg
radschnellnetz@metropolregionhamburg.de
radschnellnetz.de
metropolregion.hamburg.de



Projektträger:

Kreis Pinneberg
Kurt-Wagener-Straße 11, 25337 Elmshorn
www.kreis-pinneberg.de



Ersteller:

Copenhagenize Design Co.,
Sundkaj 7, 2tv.
2150 Nordhavn



steg Hamburg mbH
Schulterblatt 26-36
20357 Hamburg



für die Arbeitsgemeinschaft

ARGE Kommunikationskonzept Radschnellwege
Metropolregion Hamburg
mit den Partnern
Copenhagenize Design Co., steg Hamburg mbH,
ARGUS Stadt und Verkehr
Partnerschaft mbH, Royal HaskoningDHV



Titelfoto:

© Christian Hinkelmann

Stand: September 2020