

## **Ideenworkshop zur Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Elmshorn-Hamburg**

### **Abschnitt Elmshorn-Halstenbek**

Ratssaal Pinneberg, 10. September 2019

## **1. Begrüßung und Ablauf**

Der Pinneberger Kreispräsident Helmuth Ahrens begrüßt die rund 70 Anwesenden im Ratssaal. Er hebt die Bedeutung der Förderung des Radverkehrs und der intensiven Auseinandersetzung mit dem Thema Radschnellweg hervor und geht auf mögliche Schwierigkeiten und Kompromisse bei der späteren Umsetzung ein. Er wünscht sich ein gutes Angebot für die Radfahrenden und eine Steigerung des Anteils derjenigen, die mit dem Fahrrad zur Arbeit oder zu Freizeitorten unterwegs sind. Er wünscht der Runde einen produktiven Austausch und hofft auf wichtige Hinweise für die Planenden.

Markus Franke vom Planungsbüro ARGUS Stadt und Verkehr erläutert im Anschluss den Ablauf des Abends. Nach einem Inputvortrag sollen sich die Teilnehmenden auf vier Arbeitsgruppen verteilen, die sich jeweils mit einem Abschnitt des Korridors Elmshorn-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 1. Oktober 2019 am Goethe-Gymnasium in Hamburg-Lurup ein weiterer Workshop.

## **2. Input-Vortrag zu Radschnellwegen und dem Korridor Elmshorn-Hamburg**

Den Inputvortrag übernimmt Dr. Philip Engler, ebenfalls Projektmitarbeiter aus dem Büro ARGUS Stadt und Verkehr. ARGUS ist gemeinsam mit Royal Haskoning aus den Niederlanden und Copenhagenize aus Dänemark mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie beauftragt. Philip Engler erläutert 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 2000 Radfahrende oder mehr am 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.

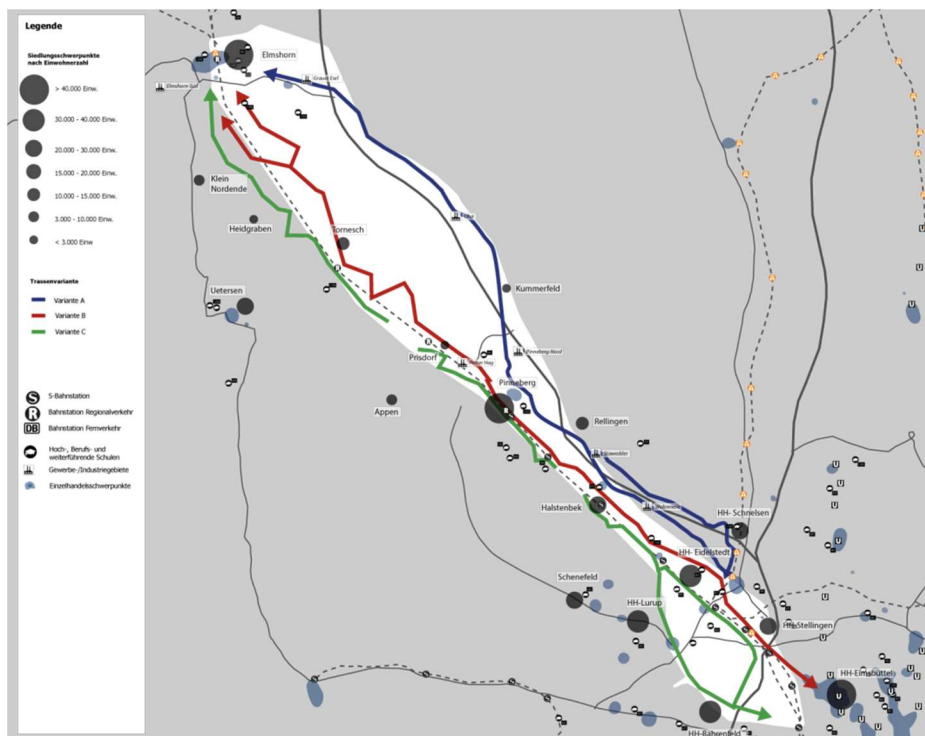
Im zweiten Teil seines Vortrags geht Philip Engler auf den Korridor Elmshorn-Hamburg ein. Dieser ist einer von insgesamt neun geplanten Radschnellwegen im Gebiet der Metropolregion Hamburg (siehe Abbildung 1).



**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 Elmshorn-Hamburg fungiert der Kreis Pinneberg 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 Elmshorn Richtung Hamburg entlang der Bundesstraße 5 parallel zur A23 (A-Variante) sowie zu beiden Seiten der Bahnlinie (Variante B nordöstlich, Variante A südwestlich).



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

Im weiteren Prozess der detaillierten Betrachtung dieser Varianten wurde die Variante A nicht weiter verfolgt, da sie zu weit von den wichtigsten Siedlungsbereichen verläuft und entlang der Hauptverkehrsstraße wenig attraktiv geführt werden könnte. Somit verbleiben die Varianten B und C. Diese stellt Philip Engler im Folgenden im Detail für die Abschnitte Elmshorn–Törnesch, Törnesch–Pinneberg, Pinneberg–Halstenbek und Halstenbek–Hamburg 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 nach den Zielgruppen der Radschnellwegeplanung, dem weiteren Vorgehen und dem vermuteten Potential gefragt sowie angemerkt, dass eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur grundsätzlich dringend nötig sei und der Radschnellweg dieses Problem nur ansatzweise lösen werde. Philip Engler stellt dazu klar, dass ein Radschnellweg nicht sämtliche kommunalen Planungen zur Radverkehrsinfrastruktur ersetzen könne, sondern diese flankierend und damit unterstützt umgesetzt werden müssten. Es bestehe die Vermutung, dass die Planung des Radschnellwegs dazu führen wird, dass solche Aktivitäten im direkten und weiteren Umfeld zunehmen werden.

### 3. Arbeit in Kleingruppen

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

Der Arbeit an den aushängenden Kartenausschnitten wird dabei jeweils eine allgemeine Diskussion über die Frage vorangestellt, welche Kriterien bei der Beurteilung von Trassenvarianten die stärkste Gewichtung erfahren sollten. Neben der Sammlung der Kriterien gewichten die Teilnehmenden jeder Gruppe diese Kriterien durch die Vergabe von Klebepunkten (siehe Anhang 1). Über alle Arbeitsgruppen hinweg werden die in Abbildung 3 aufgeführten Aspekte genannt und bepunktet.

<b>Kriterium</b>	<b>Punkte</b>
<b># Wegeführungen</b>	<b>66</b>
möglichst wenig Kontakte zwischen Rad/Kfz	17
direkte Verbindung (Streckenlänge); wenig/keine Umwege/Stopps	19
sicher und kreuzungsfrei (bzw. Vorrang für Radverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern)	14
querungsfrei	6
keine Bahnquerung mit Schranke	3
getrennt vom Kfz-Verkehr	3
<b># Anbindung</b>	<b>35</b>
gute Anbindung an ÖPNV (Umsteigemöglichkeiten)	18
möglichst nicht an Hauptverkehrsstraßen	5
siedlungsnah; Anbindung der Wohn- und Gewerbegebiete	5
gute Erreichbarkeit	3
viele Zuwege aus weiter entfernt liegenden Gemeinden	3
Zufahrten in größeren Abständen	1
<b># Ausstattung</b>	<b>35</b>
gute Oberflächenqualität und guter Unterbau	11
Beleuchtung	6
Abstellmöglichkeiten	3
gute Aus- und Beschilderungen	3
<b># Ökologisch vertretbar</b>	<b>16</b>
Beachtung der Bäume / geringe Eingriffe in die Natur	14
Biotop Pinnautal erhalten	2
<b># Pflege (Winterdienst) und Sauberkeit</b>	<b>7</b>
<b>Sicherheit</b>	<b>3</b>
Sicherheit	2
Soziale Sicherheit	1

**Abbildung 3: Zusammenfassung der genannten Kriterien und ihrer Gewichtung**

Im nächsten Schritt wenden sich die Arbeitsgruppen den Kartendarstellungen des von Ihnen betrachteten Abschnitts zu und diskutieren über Vor- und Nachteile einzelner Varianten sowie äußern weitere Ideen oder Anmerkungen.

## # Variantenbetrachtung Arbeitsgruppe Abschnitt Elmshorn-Tornesch

Die Arbeitsgruppe zum Abschnitt Elmshorn-Tornesch beschäftigt sich mit den Vor- und Nachteilen der

- Variante B östlich der Bahnstrecke durch das Liether Moor
- Variante C westlich der Bahnstrecke über Klein Nordende und Tornesch

Zu Variante B werden folgende Aspekte gesammelt und diskutiert:

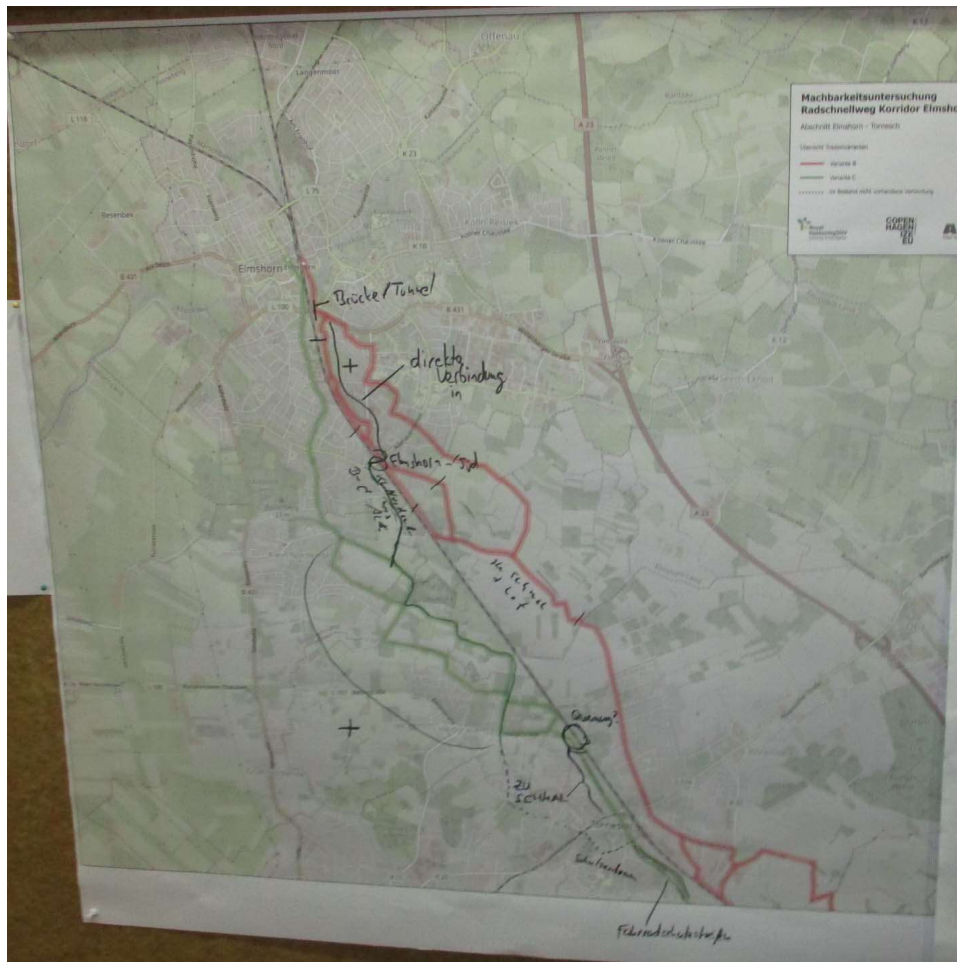
- + Konflikt mit Landwirtschaft
- + Wischdamm und Ollerlohstraße ist bereits für Kfz gesperrt
- + „Politikeroute“ Elmshorn: sehr direkt, führt unter dem Adenauerdamm (Brücke) hindurch
- + Brücke/Tunnel Hamburger Straße
- + naturnah beliebt; am Wochenende viele Freizeitradler

Zu Variante C werden folgende Aspekte gesammelt und diskutiert:

- + Friedrichstraße Tornesch kritisch (schmal/hohe Verkehrsdichte)
- + insgesamt siedlungsnäher (Klein Nordende/Heidgraben)
- + Alternativroute Heidgraben Querung Betonstraße Kreuzweg → Jägerstraße
- + Esinger Straße in Tornesch: gutes Potential (eventuell Fahrradschutzstreifen anlegen)
- + Lückenschluss Ortseinfahrt Elmshorn-Ziegeleiweg: kein Platz (enge Bebauung)
- + Veloroute 1 Elmshorn: Problem durch viele Gehwegüberfahrten

Außerdem wird eine neue Variante als Kombination aus den Varianten B und C entwickelt und von einer großen Mehrheit der Arbeitsgruppe für gut befunden. Diese verläuft von Elmshorn kommend über die B-Variante bis zur Brücke Adenauerdamm und von dort über Nordender Weg und An der Bahn zur östlichen Alternative der C-Variante. Ab der Querungsstelle Betonstraße wird Richtung Tornesch wieder eine alternative Führung vorgeschlagen, die durch die Wohngebiete führt und die kritisch eingeschätzte Nutzung der L107 vermeidet.

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



**Abbildung 4: Ergebnis der Arbeitsgruppendifkussion zum Abschnitt Elmshorn-Tornesch**

## # Variantenbetrachtung Arbeitsgruppe Abschnitt Tornesch-Pinneberg

Die Arbeitsgruppe zum Abschnitt Tornesch-Pinneberg beschäftigt sich mit den Vor- und Nachteilen der

- Variante B nordöstlich der Bahnstrecke durch Tornesch und entlang der L107 durch Prisdorf Richtung Bahnhof Pinneberg (Nordseite)
- Variante C südwestlich der Bahnstrecke über die L107 bis zum Bahnübergang und weiter per Bilsbekquerung durch Prisdorf Richtung Pinneberg Bahnhof (Südseite)

Dabei werden folgende Aspekte gesammelt und diskutiert:

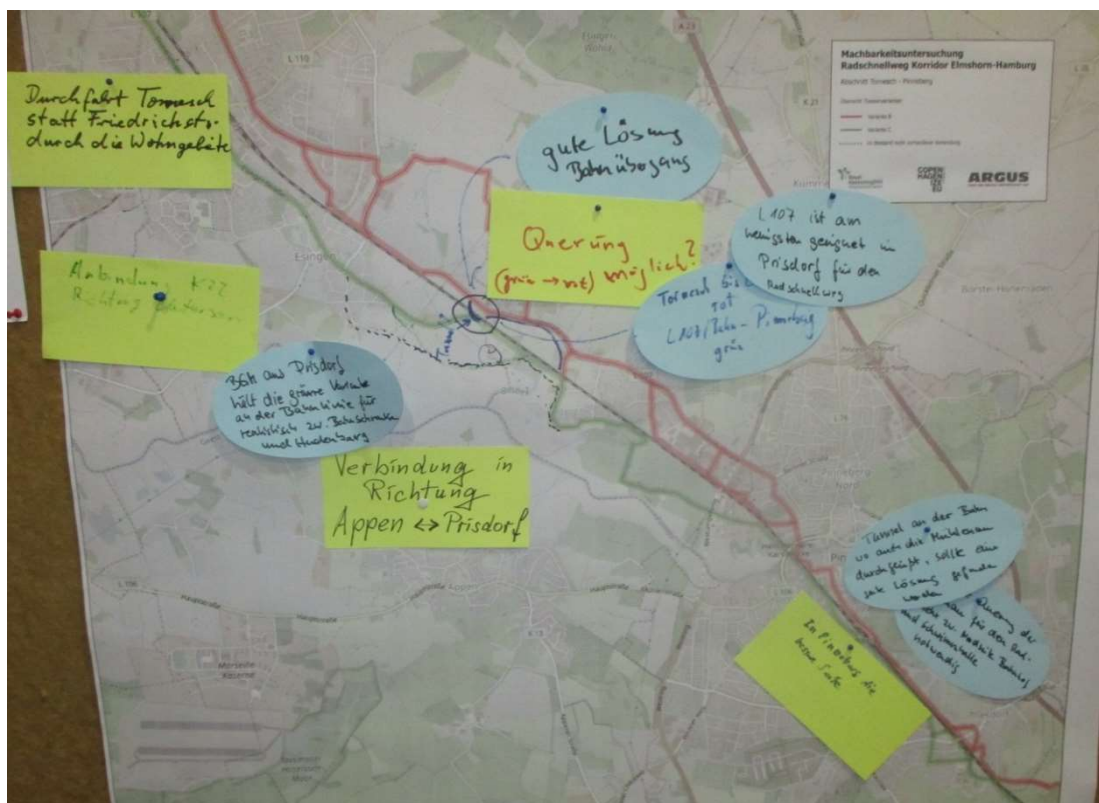
- + Anbindung K22 Richtung Uetersen mit berücksichtigen
- + Verbindung in Richtung Appen ↔ Prisdorf
- + C-Variante in Pinneberg besser
- + gute Querung der Bahnstrecke (von Variante C auf B) möglich? Tunnel im Bereich des vorhandenen Bahnübergangs?
- + Tunnel an der Bahn, durch den auch die Mühlenau fließt: hier sollte eine gute Lösung gefunden werden
- + weitere Querung der Mühlenau für den Radverkehr zwischen Nordseite Bahnhof und

Schwimmhalle notwendig

- + es ist eine gute Lösung anstelle des heutigen Bahnübergangs L107 zu finden
- + L107 in Prisdorf ist am wenigsten geeignet für den RSW

Insgesamt zeigt sich in der Arbeitsgruppe eine Tendenz zu der Führung des Radschnellwegs ab Tornesch über die B-Variante möglichst entlang der Bahn sowie östlich des bestehenden Bahnübergangs der L107 über die C-Variante Richtung Pinneberg. Der ebenfalls an dieser Arbeitsgruppe teilnehmende Bürgermeister von Prisdorf, Herr Schwarz, unterstützt diesen Trassenverlauf inklusive einer möglichen Bilsbek-Querung im Süden der Bahnstrecke. Alternativ wird auch in dieser Arbeitsgruppe über eine Führung der südlichen Route durch Tornesch statt über die L107 durch die östlich liegenden Wohngebiete diskutiert.

Alle Anmerkungen und Eintragungen in die ausgehängte Karte zeigt Abbildung 5.



**Abbildung 5: Ergebnis der Arbeitsgruppendifkussion zum Abschnitt Tornesch-Pinneberg**

## # Variantenbetrachtung Arbeitsgruppe Abschnitt Pinneberg-Halstenbek

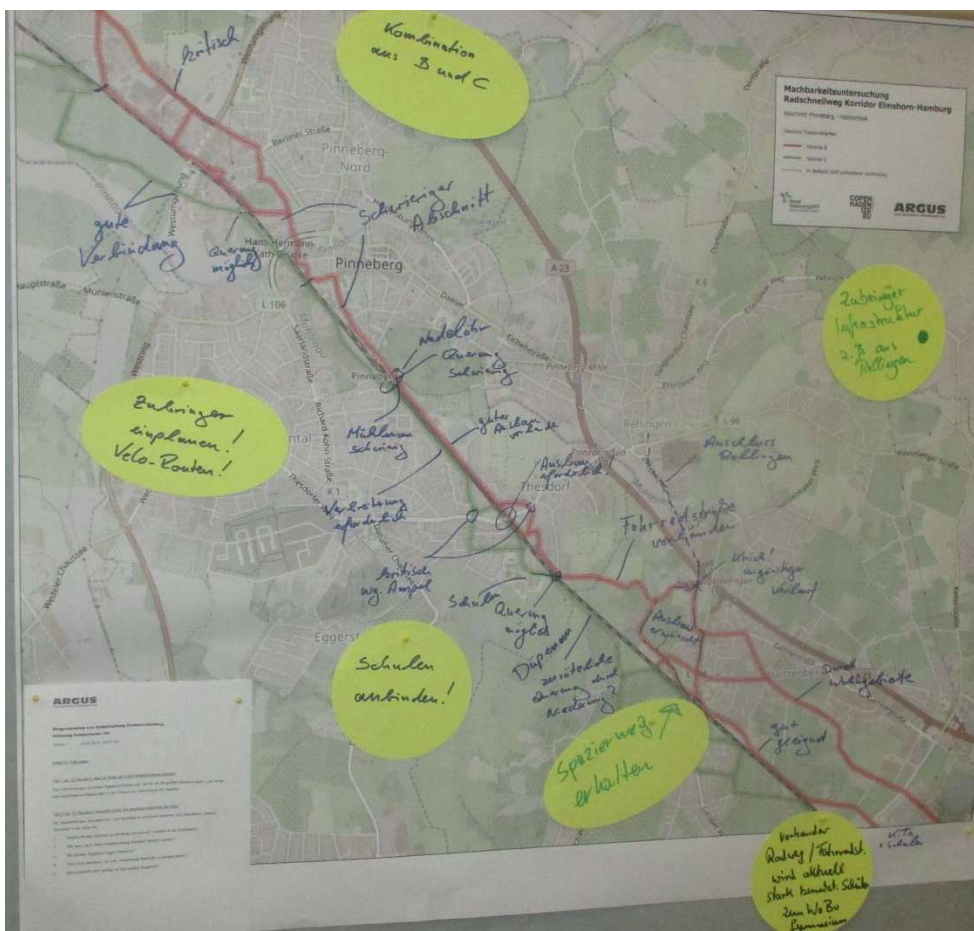
Die Arbeitsgruppe zum Abschnitt Pinneberg-Halstenbek beschäftigt sich mit den Vor- und Nachteilen der

- Variante B östlich der Bahnstrecke am Bahnhof Pinneberg vorbei Richtung Thesdorf und dort über die bestehenden Fahrradstraßen Richtung Halstenbek
- Variante C westlich der Bahnstrecke am Bahnhof Pinneberg vorbei Richtung Thesdorf mit einem möglichen Lückenschluss Richtung Halstenbek

Dabei werden folgende Aspekte gesammelt und diskutiert:

- + Kombination aus Variante B und C bevorzugt
- + Zubringer-Infrastruktur einplanen; z. B. aus Rellingen, Velo-Routen
- + Schulen anbinden
- + Prisdorf-Pinneberg: gute Verbindung südlich, kritisch nördlich der Bahn (Prisdorfer Straße)
- + Querung der Bahn an der Straße Am Hafen möglich (Brücke im Bestand)
- + Mühlenau-Tunnel am Bahnhof Pinneberg schwieriges Nadelöhr
- + zwischen Bahnhof Pinneberg und Thesdorf Straße nördlich der Bahn gut ausgebaut, südlich Verbreiterung erforderlich
- + kritische Querung Thesdorfer Weg: Ausbau an der Bahn?
- + Ausbau der Feldwege zwischen Fahrradstraße Thesdorfer Weg und Unterführung Wilhelmstraße erwünscht
- + vorhandene Fahrradstraße wird aktuell stark genutzt (u.a. Schüler zum WoBo-Gymnasium Bickbargen)
- + Spazierweg südlich der Bahn zwischen Thesdorf und Halstenbek erhalten
- + ungünstiger Verlauf (Knick) im Bereich Neuer Weg (Halstenbek)
- + Weg nördlich der Bahn zwischen Halstenbek und Krupunder (Bickbargen) gut geeignet

Alle Anmerkungen und Eintragungen in die ausgehängte Karte zeigt Abbildung 6.



**Abbildung 6: Ergebnis der Arbeitsgruppendifkussion zum Abschnitt Pinneberg-Halstenbek**



## # Variantenbetrachtung Arbeitsgruppe Abschnitt Halstenbek-Hamburg

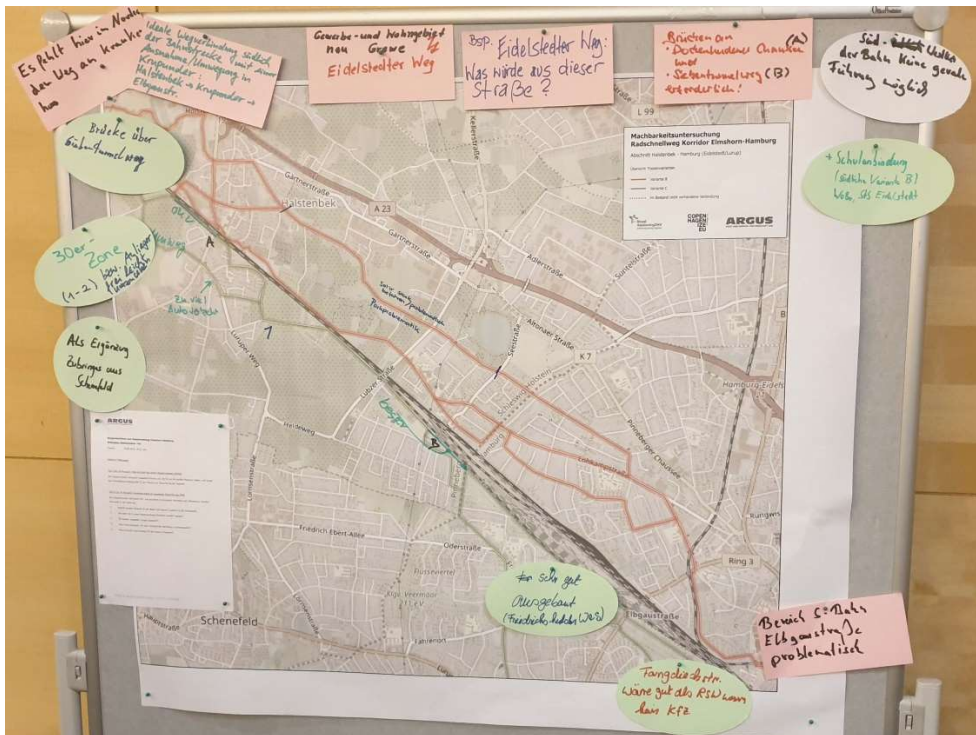
Die Arbeitsgruppe zum Abschnitt Halstenbek-Hamburg beschäftigt sich mit den Vor- und Nachteilen der

- Variante B nordöstlich der Bahnstrecke von Halstenbek nach Hamburg-Eidelstedt mit den Untervarianten Halstenbek Zentrum – Eidelstedter Weg – Halstenbeker Weg sowie S-Bahnhof Halstenbek – Bickbargen - Lohkampstraße
- Variante C südwestlich der Bahnstrecke vom S-Bahnhof Halstenbek über den S-Bahnhof Krupunder Richtung Elbgaustraße

Dabei werden folgende Aspekte gesammelt und diskutiert:

- + Brücken an Dockenhudener Chaussee und Siebentunnelweg erforderlich; Alternative Luruper Weg in Halstenbek mit zu viel Kfz-Verkehr
- + Bsp. Eidelstedter Weg: Was würde aus dieser Straße?
- + neues Gewerbe- und Wohngebiet (Grewe) im Konflikt mit dem Eidelstedter Weg
- + ideale Wegverbindung südlich der Bahnstrecke mit einer Ausnahme/Umwegung in Krupunder: Halstenbek → Krupunder → Elbgaustraße
- + Südwestlich der Bahn keine gerade Führung möglich
- + Schulanbindung (südliche Alternative B-Variante) Wolfgang-Borchert-Gymnasium (WoBo), Stadtteilschule Eidelstedt (STS Eidelstedt)
- + Bereich S-Bahn Elbgaustraße problematisch
- + Fangdieckstraße wäre gut als RSW, wenn kein Kfz
- + Friedrichshulder Weg sehr gut ausgebaut
- + als Ergänzung Zubringer aus Schenefeld
- + Holstenstraße/Am Bahndamm bzw. Friedrichshulder Weg als 30er- Zone oder Anlieger frei leicht umzusetzen
- + es fehlt im Norden von Pinneberg der Weg ans Krankenhaus
- + starke Kfz-Verkehre bei Querungen Hartkirchener Chaussee, Lübzer Straße

Alle Anmerkungen und Eintragungen in die ausgehängte Karte zeigt Abbildung 7.



**Abbildung 7: Ergebnis der Arbeitsgruppendifkussion zum Abschnitt Halstenbek-Hamburg**

## 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 (siehe Abbildung 8).



**Abbildung 8: Vorstellung der Arbeitsgruppenergebnisse im Plenum**

Abschließend bedankt sich Markus Franke für die Teilnahme an der Veranstaltung. Er verweist darauf, dass die Ergebnisse in einer online abrufbaren Dokumentation zusammengefasst und in den weiteren Ausarbeitungen im Rahmen der Machbarkeitsstudie Berücksichtigung finden. Er hofft auf ein anhaltendes Interesse der Teilnehmenden am weiteren Prozess. Auch Hartmut Teichmann,

zuständiger Projektleiter beim Kreis Pinneberg, bedankt sich für die Teilnahme und bittet um das Hinterlassen von Kontaktdaten für weitere Informationen zu dem Projekt.

**Anhang 1: Gesammelte und bewertete Kriterien zur Bewertung von Trassenvarianten in den Arbeitsgruppen**

