



metropolregion hamburg

Dokumentation des Unternehmensgesprächs zur Machbarkeitsstudie Radschnellweg Stade – Hamburg

01. Oktober 2019

Malerschule Deck 1, Buxtehude



Unternehmensgespräch zur Machbarkeitsstudie Radschnellweg Stade – Hamburg

1. Ablauf der Veranstaltung

- Begrüßung und Einstieg
Simon Grotthoff, Landkreis Stade
- Radschnellweg als Kern einer neuen Mobilitätskultur
Henrik Sander, orange edge
Möglichkeit für Rückfragen
- Radschnellweg – Bedeutung für die Nutzer
Bastian Hagmaier, 25ways mobility GmbH
Möglichkeit für Rückfragen
- Diskussion und Ausblick mit allen Teilnehmern

2. Begrüßung und Einstieg, Simon Grotthoff

Simon Grotthoff (Planungsamt Landkreis Stade) begrüßt die Teilnehmer der Veranstaltung und gibt einen Überblick über das Projekt Machbarkeitsstudie in der Metropolregion Hamburg. Gemeinsam mit Torben Ziel (Kreientwicklung/Wirtschaftsförderung Landkreis Harburg) und Andreas Swensson (Arbeitsstelle Radverkehr BWVI Hamburg) begleitet Simon Grotthoff die Machbarkeitsstudie, die vom Stadt- und Verkehrsplanungsbüro orange edge durchgeführt wird.

Die Trasse Stade-Hamburg ist eine von insgesamt neun geplanten Radschnellwegen auf dem Gebiet der Metropolregion Hamburg. 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.

Simon Grotthoff wünscht allen einen regen Austausch zur Machbarkeitsstudie Radschnellweg Stade – Hamburg.

3. Radschnellweg als Kern einer neuen Mobilitätskultur, Henrik Sander

Henrik Sander vom Büro orange edge erklärt zunächst, dass eine Machbarkeitsstudie keine Planung eines Radschnellweges ist, sondern vielmehr eine Studie, die die Machbarkeit von möglichen Strecken für Radschnellwege prüft und Vor- und Nachteile der Streckenmöglichkeiten aufzeigt. Außerdem stellt er dar, was ein Radschnellweg ist, wie dieser aussieht und welche Standards bei der Realisierung erforderlich sind. Die Standards verdeutlicht das Büro anhand bereits realisierter Radschnellwege in Deutschland.

Prinzipien, die einen Radschnellweg beschreiben, sind:

- Überwiegende Kreuzungsfreiheit,
- Trennung vom Fußverkehr,
- Anknüpfen an den öffentlichen Verkehr.

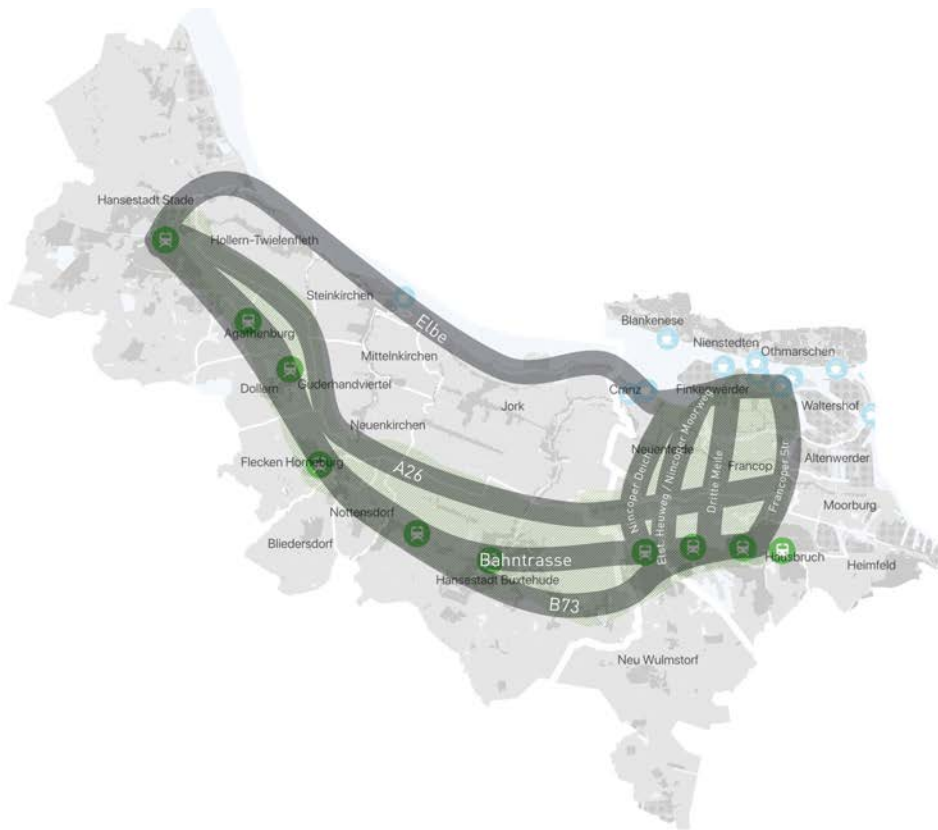
Vorteile, die sich mit einem Radschnellweg für Arbeitgeber ergeben, sind:

- Verlässlichkeit beim Pendeln, staufrei
- Kosten-/Flächeneinsparung (bspw. bezüglich Parkflächen)
- Gesundheit

Daraufhin wird den Teilnehmern die Vorgehensweise der Machbarkeitsstudie nähergebracht. Wichtige Stichworte sind dabei:

- Vorhandene Wegeinfrastruktur soll genutzt werden
- Bei Trassenfindung ist die Verbindung von Wohn- und Arbeitsplatzstandorten vorrangig, Anbindung an den öffentlichen Verkehr spielt ebenso eine wichtige Rolle
- Machbarkeitsstudie wird in laufender Abstimmung mit betroffenen Gemeinden, Landkreisen und weiteren Akteuren erarbeitet
- Bewertung der Korridore (Elbe, A26, Bahntrasse, B73, Nincoper Deich, Elstorfer Heuweg/Nincoper Moorweg, Dritte Meile, Francoper Straße), die aus Beteiligung, Befahrung und Gesprächen hervorgingen (siehe Abbildungen)

| | | Wohnen | Arbeiten | ÖV |
|-------------------------------|---------------------|--------|----------|----|
| Elbe | geringes Potenzial | - | - | - |
| A 26 | geringes Potenzial | - | - | - |
| Bahntrasse | großes Potenzial | + | + | + |
| B 73 | mittleres Potenzial | o | + | o |
| | | | | |
| Nincoper Deich | mittleres Potenzial | o | + | + |
| Elst. Heuweg/Nincoper Moorweg | großes Potenzial | o | + | + |
| Dritte Meile | geringes Potenzial | - | - | - |
| | | | | |
| Francoper Straße | großes Potenzial | o | + | + |



- Die Bestandsaufnahme der Korridore mit Potenzial (Bahntrasse, Elstorfer Heuweg/Nincoper Moorweg, Francoper Straße) zeigte u. a., dass ein Großteil dieser Strecke hinsichtlich des Belags bereits gut befahrbar ist (67 % Asphalt/Pflaster). Die aktuell vorherrschende Führungsform auf dieser Strecke ist mit einem Anteil von 34 % der land- und forstwirtschaftliche Weg. Die Bestandsaufnahme zeigt somit, dass bereits heute ein Großteil der Strecke attraktiv und sicher befahrbar ist. Die aktuellen Knotenpunkte mit längeren Wartezeiten befinden sich vorrangig innerorts.
- Im weiteren Vorgehen wird diese Strecke detaillierter betrachtet und die technische und planerische Machbarkeit geprüft.

Da entlang der betrachteten Strecke viele Unternehmen angesiedelt sind, die zum Teil den Schwerpunkt auf technische Innovationen setzen, hat die Strecke im Rahmen der Machbarkeitsstudie den Arbeitstitel ‚Tech Line‘ erhalten. Diese Dichte an Arbeitsplätzen im Süderelberaum bringt Potenzial mit sich, auf welches Henrik Sander aufmerksam macht. Er macht deutlich, dass es neben der Wegeinfrastruktur weitere bauliche Maßnahmen braucht, um das Radfahren für Arbeitspendler attraktiver zu gestalten. Dazu zählen vor allem sichere und gleichzeitig zugängliche Abstellanlagen an Wohnstandorten, Arbeitsplatzstandorten und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Weitere Maßnahmen sind: Beschilderung/Wegweisung, Markierung des Weges, Beleuchtung, Servicestationen mit Luftpumpe, E-Ladestationen, Müllbehälter, dynamische Verkehrsanzeigen, Radmitnahme in der Bahn, Schließfächer, Wetterschutz, Dusche/Umkleide am Arbeitsplatz. Die Arbeitgeber im Süderelberaum können auf ihrem eigenen Gelände einige dieser Maßnahmen umsetzen und so einen wichtigen Beitrag für eine neue Mobilitätskultur leisten.

4. Radschnellweg – Bedeutung für die Nutzer, Bastian Hagmaier

Bastian Hagmaier von der 25ways mobility GmbH macht deutlich, dass neben der We-geinfrastruktur und gebauten Maßnahmen die Arbeitgeber entlang des Radschnellweges eine wichtige Rolle einnehmen. Diese können eine neue Mobilitätskultur über ein gezieltes betriebliches Mobilitätsmanagement anstreben. Dazu kann ein Bonusprogramm und auch das Leasing von Fahrrädern Anreize schaffen. Um die Attraktivität der Arbeitswege der eigenen Mitarbeiter zu steigern und neue Lösungen aufzuzeigen kann die Routing-App 25ways helfen. Dieses System stellt Bastian Hagmaier anhand von Routingbeispielen im Süderelberaum vor und zeigt die Vorteile des Fahrradfahrens hinsichtlich Kosten, CO₂-Bilanz, Zuverlässigkeit sowie die Zeitersparnis durch die Benutzung des zukünftigen Radschnellweges im Vergleich zur Benutzung aktueller Fahrradroutes auf.

5. Diskussion und Ausblick

Folgende Fragen wurden für die Diskussion gestellt:

Wie ist die Situation bei Ihnen im Unternehmen?

Welche Rolle spielt der Radverkehr für Sie und Ihre Mitarbeiter?

Gibt es Probleme bezüglich des Pendlerverkehrs?

Welche Pendlerwege haben Ihre Mitarbeiter?

Welche Lösungen haben Sie für diese Probleme (umgesetzt)?

Gibt es eine Vernetzung der Unternehmen zur Förderung neuer Mobilitätsangebote?

Sowohl der Austausch während des Unternehmensgesprächs als auch der Kontakt zu Unternehmen im Vorfeld der Veranstaltung haben gezeigt, dass die Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel für den Pendlerverkehr im Süderelberaum steigt. Einige Unternehmen fördern bereits den Radverkehr. Beispiele sind:

- Verstärkter Ausbau von Radabstellanlagen,
- Förderung von Fahrrad-Leasing,
- Kooperation mit einem nahegelegenen Sportverein zur Nutzung der Duschen.

Der Austausch hat gezeigt, dass Unternehmen voneinander lernen und Synergien nutzen könnten. Die Bildung eines Netzwerkes wäre dafür hilfreich. Eventuell könnte dies angesiedelt sein bei der Süderelbe AG oder Gewerbevereinen.

Das Büro bedankt sich für den Austausch und gibt einen Ausblick auf das weitere Vorgehen.

