

## Bürgerworkshop zur Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Tostedt-Hamburg

### Abschnitt Tostedt-Landesgrenze

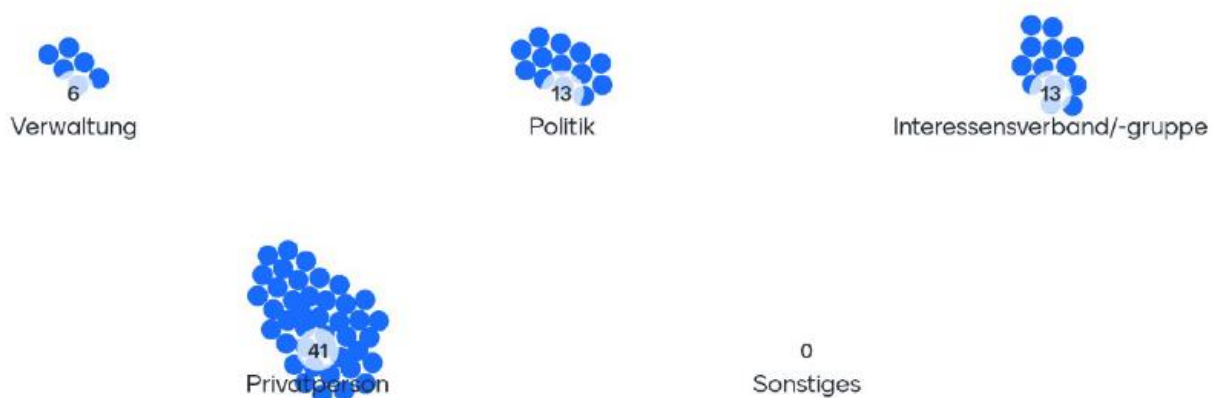
Online-Workshop, 21. Januar 2021

## 1. Begrüßung und Ablauf

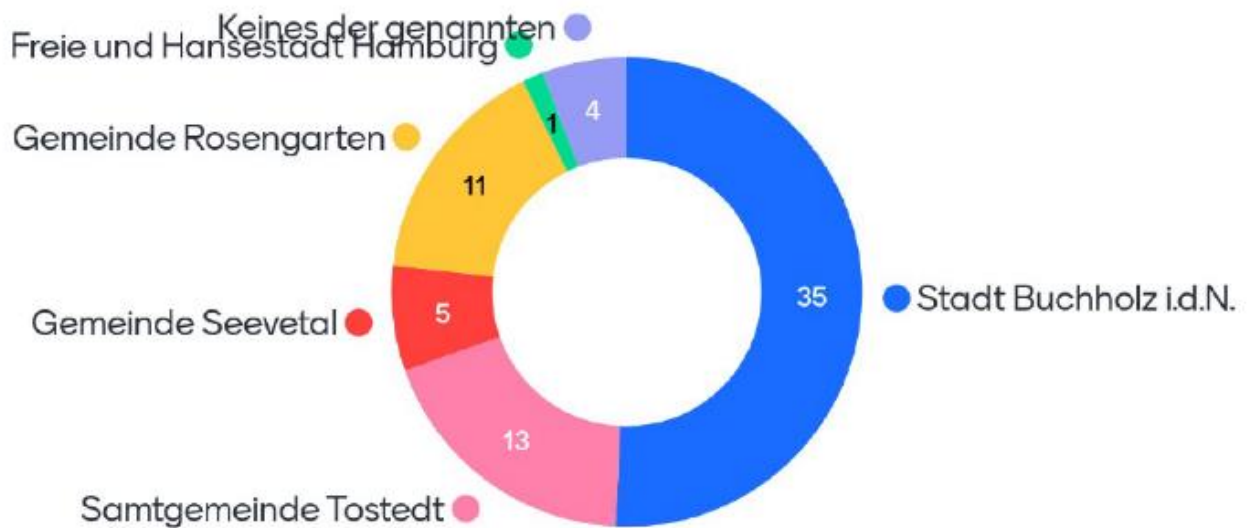
Torben Ziel, der das Projekt Radschnellwege im Landkreis Harburg als Auftraggeber der Machbarkeitsuntersuchung verantwortet, begrüßt die fast 90 Teilnehmenden des Online-Bürgerworkshops. Er erläutert kurz das Veranstaltungsformat und verweist auf die Homepage des Landkreises ([www.landkreis-harburg.de/radschnellwege](http://www.landkreis-harburg.de/radschnellwege)) und die Mailadresse, unter der die Bürger\*innen die Möglichkeit haben, auch im weiteren Prozess Ideen, Wünsche und Fragen loszuwerden.

Zunächst stellen sich die anwesenden Planungsbeteiligten vor: das Büro ARGUS Stadt und Verkehr, das gemeinsam mit dem holländischen Planungsbüro Royal Haskoning mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie beauftragt ist, ist durch Markus Franke, Dr. Philip Engler, Jolasse Lampert und Marius Kemper vertreten. Vom Landkreis Harburg sind Torben Ziel und der Radverkehrskordinator Tobias Schmauder anwesend, als Leiterin des Gesamtprojekts Radschnellwege der Metropolregion Hamburg Dr. Susanne Elfferding. Zudem komplettieren zahlreiche Vertreter\*innen der beteiligten Kommunen (Samtgemeinde Tostedt, Stadt Buchholz, Gemeinde Rosengarten, Gemeinde Seevetal, Bezirk Hamburg-Harburg) die Runde der Planungsbeteiligten.

Markus Franke führt durch das Plenum. Zunächst werden, auch um eine bessere Einordnung der Teilnehmenden zu erhalten, zwei Umfragen mit dem Tool Mentimeter zu persönlichem Hintergrund und Wohnort durchgeführt (siehe Abbildung 1).



**Abbildung 1: Umfrageergebnis zum Hintergrund der Teilnehmenden (Quelle: Eigene Umfrage via Mentimeter)**



**Abbildung 2: Umfrageergebnis zum Wohnort der Teilnehmenden (Quelle: Eigene Umfrage via Mentimeter)**

Anschließend erläutert Markus Franke den Ablauf des Workshops, bei dem sich nach einer Vorstellung des Gesamtprojektes und einem Inputvortrag zum Thema Radschnellwege und zum bisherigen Prozess im Korridor Tostedt-Hamburg die Teilnehmenden auf drei Arbeitsgruppen verteilen sollen, die sich jeweils mit einem Abschnitt des Korridors vertieft beschäftigen. Dort soll es neben konkreten Hinweisen und Einschätzungen der vorgeschlagenen Varianten auch um die Entwicklung möglicher Alternativrouten und die Wahl einer bestmöglichen Trasse gehen. Abschließend sollen die Ergebnisse im Plenum zusammengefasst und diskutiert werden.

## 2. Input-Vorträge zum Gesamtprojekt, Radschnellwegen und dem Korridor Tostedt-Hamburg

Dr. Susanne Elfferding gibt zunächst einen kurzen Einblick in das Gesamtprojekt Radschnellwege der Metropolregion Hamburg. Dieses sieht die Entwicklung eines Radschnellnetzes mit (zunächst) insgesamt neun Radschnellwegen auf dem Gebiet der Metropolregion Hamburg vor (siehe Abbildung 3), von denen sieben radial auf die Freie und Hansestadt Hamburg zulaufen.



**Abbildung 3: 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 Tostedt-Hamburg fungiert der Landkreis Harburg als Auftraggeber. In der projektbegleitenden Arbeitsgruppe sind die Samtgemeinde Tostedt, die Stadt Buchholz/Nordheide, die Gemeinden Rosengarten und Seevetal sowie der Bezirk Hamburg-Harburg vertreten.

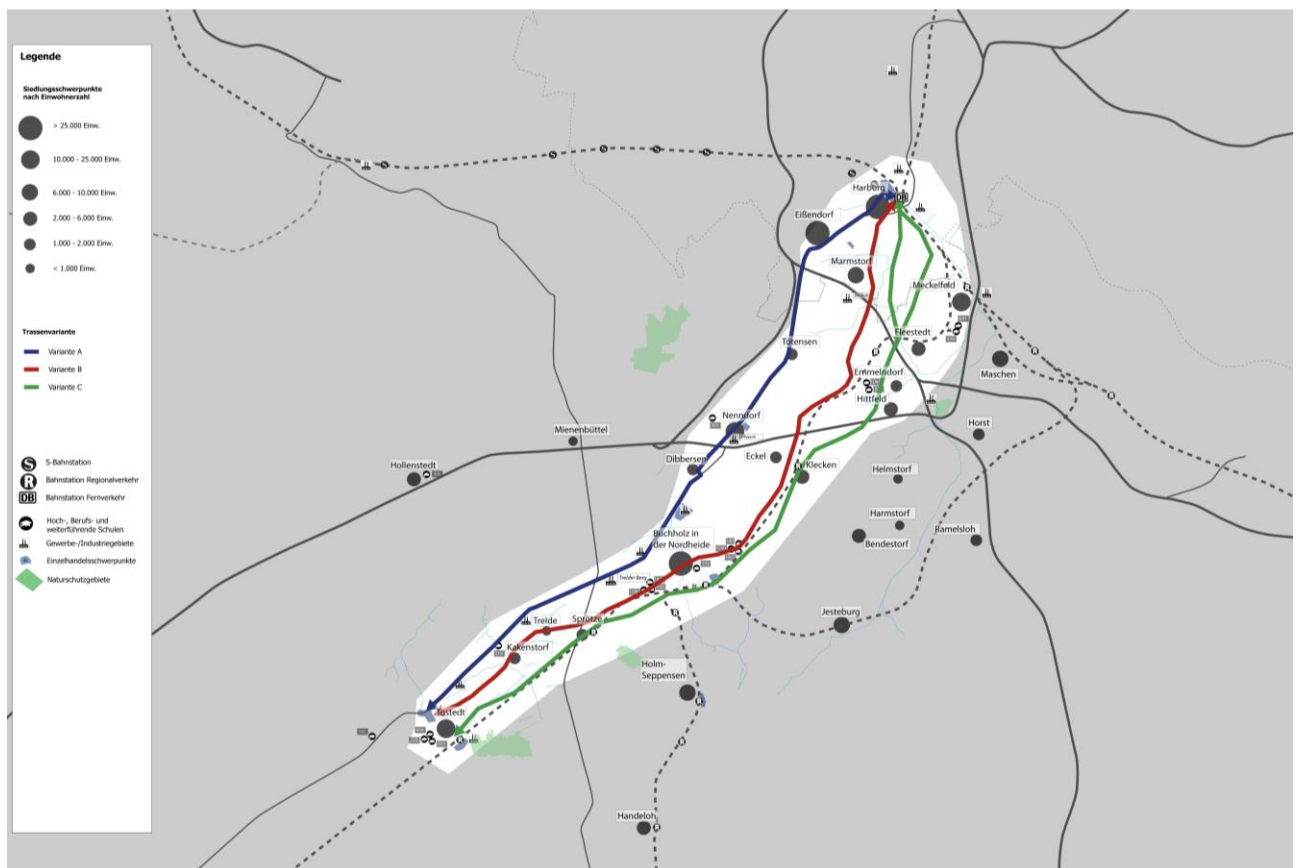
Im ersten Teil der Machbarkeitsuntersuchungen soll aus den verschiedenen Trassenvarianten eine Vorzugsvariante ermittelt werden, die dann im zweiten Teil bezüglich ihrer Streckenführung und möglicher Ausbaubedarfe zu konkretisieren ist. Anschließend wird in die konkrete Planung einzelner Abschnitte eingestiegen, wobei Fragen der Gestaltung und der Trägerschaft derzeit in einem gesonderten Projekt übergreifend für die gesamte Metropolregion ausgearbeitet werden. Mit dem Bau erster Abschnitte dürfte dann in der Mitte der 2020er Jahre zu rechnen sein.

Den zweiten Inputvortrag übernimmt Dr. Philip Engler. Er 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 potenziell 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 den Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 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 Arnhem in der niederländischen Provinz Gelderland.

Im zweiten Teil des Vortrags widmet sich Philip Engler dem Korridor Tostedt-Hamburg. Er stellt die Ergebnisse der im Juni bis August 2019 durchgeführten Online-Befragung vor, erläutert die von ARGUS und Royal Haskoning durchgeführte Raumstrukturanalyse sowie die darauf aufbauend entwickelten Grobvarianten (siehe Abbildung 4). Diese führten von Tostedt Richtung Hamburg entlang der Bundesstraße 75 (A-Variante) sowie entlang der Bahnlinie (Variante B nordöstlich, Variante C südwestlich).



**Abbildung 4: Grobvarianten zur Trassenführung im Korridor Tostedt-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 B75 wenig attraktiv geführt werden könnte. Somit verbleiben die Varianten B und C, sowie verschiedene Kombinationsmöglichkeiten beider Varianten. Diese stellt Philip Engler im Folgenden im Detail für die Abschnitte Tostedt-Buchholz, Buchholz und Buchholz-Landesgrenze 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 unter anderem nach den zu erwartenden Kosten der Umsetzung, den Vorgaben bezüglich Fahrzeiten/Kreuzungs- und Kurvenfreiheit, Steigungen, Engstellen, der Anbindung von Nachbargemeinden und dem weiteren Zeitplan sowie nach konkreten Orten und deren Einbezug in die Planungen (z.B. Heidebahnbrücke, Trelder Berg) gefragt. Für Letzteres verweist Philip Engler auf die Arbeitsgruppen. Die genannten Aspekte zur Qualität der Strecke seien Teil der Bewertung, zu den Kosten gebe es noch keine konkreten Angaben und der Zeitplan sei noch nicht im Detail abschätzbar, mit ersten Fertigstellungen entlang der Strecke aber Mitte der 2020er Jahre zu rechnen.

### 3. Arbeit in Kleingruppen

Im zweiten Teil der Veranstaltung sind die Teilnehmenden dazu aufgerufen, sich einer der insgesamt drei Arbeitsgruppen anzuschließen, für die gesonderte digitale Konferenzräume eingerichtet wurden. Hier soll im Detail über die vorgeschlagenen Varianten für eine mögliche Vorzugstrasse des Radschnellwegs diskutiert werden. Die Arbeitsgruppe A bearbeitet dabei den Abschnitt Tostedt-Buchholz, Arbeitsgruppe B das Gebiet der Stadt Buchholz und Arbeitsgruppe C den Abschnitt zwischen Buchholz und der Landesgrenze zu Hamburg. Der weitere Verlauf in Hamburg, wo im Bereich des Zentrums von Harburg der Radschnellweg von Lüneburg erreicht wird, ist nicht expliziter Teil der Machbarkeitsuntersuchung, sodass hier vor allem die Frage des „Übergabepunktes“ im Bereich der Autobahn BAB1 relevant ist.

Der Arbeit an den Streckenabschnitten wird dabei jeweils eine allgemeine Diskussion über die Frage vorangestellt, welche Kriterien bei der Beurteilung von Trassenvarianten die stärkste Gewichtung erfahren sollten. Die Teilnehmenden jeder Gruppe können Mentimeter-Abfrage zwischen elf Kriterien wählen. Die Ergebnisse jeder einzelnen Gruppe sind in Anhang 1 zu sehen. Über alle Arbeitsgruppen aufsummiert ergibt sich die in Abbildung 5 dargestellte Verteilung.

Kriterium	A	B	C	Gesamtpunkte
Trennung von Kfz-Verkehr	7	12	23	42
Direkte Verbindung	7	4	21	32
Anbindung an ÖPNV-Haltestellen (v.a. Bahn)	5	5	10	20
Erschließung (von Wohnorten, Arbeitsplätzen, etc.)	5	8	7	20
Geringe Wartezeiten	3	4	7	14
(landschaftliche) Attraktivität	4	3	6	13
Schnelle Umsetzung	2	2	8	12
Einbindung vorhandener Strukturen (Straßen/Wege)	3	1	8	12
Keine zusätzliche Versiegelung/Zerstörung von Naturräumen	2	2	6	10
Trennung von Fußverkehr	1	4	4	9
Geringer Aufwand/geringe Kosten	0	2	1	3

**Abbildung 5: Zusammenfassung der genannten Kriterien und ihrer Gewichtung**

Insgesamt ist eine sehr ähnliche Gewichtung in jeder Arbeitsgruppe zu erkennen, mit hoher Tendenz zur Trennung zum Kfz-Verkehr und einem möglichst direkten Routenverlauf. Auffällig ist, dass der letztere Punkt in Arbeitsgruppe B zu Buchholz eine vergleichsweise geringe Gewichtung erfährt. Hier wird auch der Erschließungswirkung des Radschnellwegs ein hohes Gewicht beigemessen.

Im nächsten Schritt wenden sich die Arbeitsgruppen nach einer kurzen technischen Einweisung in das Online-Tool Conceptboard einer Kartendarstellung des jeweiligen Abschnitts zu und notieren Kommentare über Vor- und Nachteile einzelner Varianten, tragen eigene Ideen oder allgemeine Anmerkungen ein. Conceptboard ermöglicht dabei die parallele Bearbeitung, bei der die Kommentare für alle Gruppenteilnehmenden in Echtzeit sicht- und kommentierbar werden.

## # Variantenbetrachtung Arbeitsgruppe A (Abschnitt Tostedt-Buchholz)

Die Arbeitsgruppe zum Abschnitt Tostedt-Buchholz beschäftigt sich mit den Vor- und Nachteilen der

- Variante AB vom Zentrum Tostedt entlang der B75 und über die Ortsdurchfahrten Kakenstorf und Sprötze nördlich der Bahnstrecke nach Buchholz.
- Variante C von Tostedt entlang der Bahnstrecke nach Sprötze und von dort südlich der Bahnstrecke nach Buchholz.

Zu Variante AB werden folgende Aspekte gesammelt und diskutiert:

- + Gefährliche Kreuzung Lange Straße – Bundesstraße, von Buchholz kommend
- + Gefährliche Einfahrt nahe Lange Straße, Ecke Unter den Eichen
- + Steigung auf Lange Straße
- + Querung der B3 sollte diskutiert werden (Umbau?)
- + In Buchholz nördlich der Bahn bleiben?

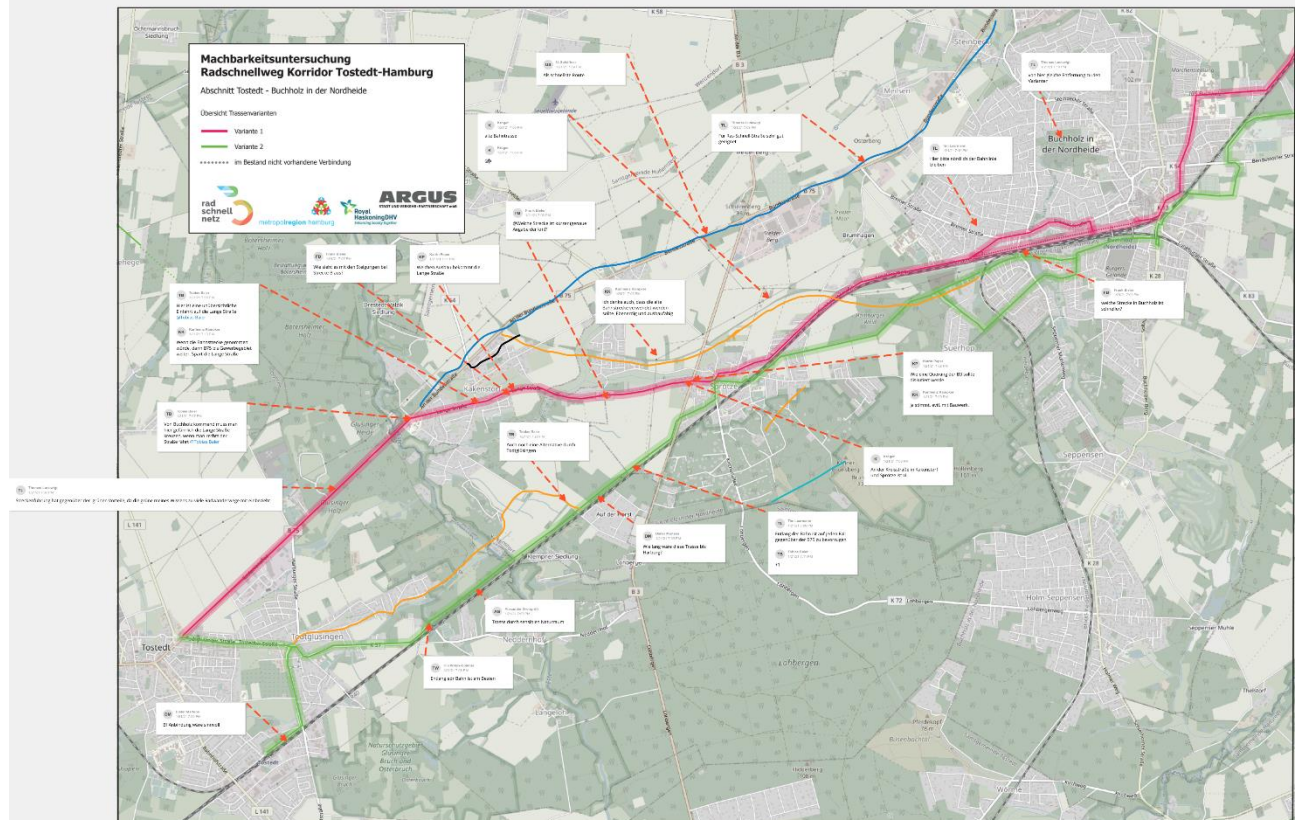
Zu Variante C werden folgende Aspekte gesammelt und diskutiert:

- + Bahnhofanbindung in Tostedt sinnvoll
- + Entlang der Bahn bessere Anbindung als entlang der B75 (jedoch weniger direkt)
- + Alternativ durch Todtglüsingern
- + Trasse führt durch sensiblen Naturraum (zwischen Sprötze und Tostedt)

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

In der Diskussion gibt es eine mehrheitliche Befürwortung der direkten Weiterführung der Trasse entlang der B75 bis nach Hamburg. Es wird infrage gestellt, dass die Nutzenden des Radschnellwegs den – mutmaßlich mit Engstellen oder Wartezeiten verbundenen – Weg durch Buchholz auf sich nehmen würden. So wird auch die Variante C entlang der Bahn als umwegig empfunden. Einige Teilnehmende verweisen darauf, dass der Radschnellweg nicht nur für die Hamburg-Pendelnden, sondern alle Personen wichtig sei, die zwischen den Ortschaften unterwegs sein wollten. Zudem gebe es auch viele Pendler\*innen zwischen Buchholz und Tostedt. In der weiteren Diskussion wurde die Kombinationsvariante B75-Kakenstorf-Sprötze in den Fokus genommen. Hier brachten mehrere Teilnehmende den alten Bahndamm ab Trelde als bereits heute gut nutzbare und die Probleme in den Ortsdurchfahrten umgehende Alternative ins Spiel. Auch wenn hier zumindest teilweise kein Radschnellwegstandard erreichbar sei, sei diese Verbindung deutlich attraktiver als der vorgeschlagene Routenverlauf.

**Bürgerworkshop Radschnellweg Tostedt-Hamburg, 21. Januar 2021  
- Arbeitsgruppe A (Abschnitt Tostedt-Buchholz)**



**Abbildung 6: Ergebnis der Arbeitsgruppendifkussion zum Abschnitt Tostedt-Buchholz**

**# Variantenbetrachtung Arbeitsgruppe B (Abschnitt Buchholz)**

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

- Variante B nördlich der Bahnstrecke durch Buchholz, entlang des Bahnhofs und weiter nördlich Richtung Klecken/Eckel
- Variante C südlich der Bahnstrecke bis zum Bahnhof, über die Cantelenbrücke und südlich entlang der Bahnstrecke in Richtung Klecken.

Zu Variante B werden folgende Aspekte gesammelt und diskutiert:

- + Strecke direkt entlang der Bahntrasse bevorzugt, da angenehmer, direkter und sicherer als Sprötzer Weg/Bremer Straße
- + Querung Sprötzer Weg ist schwierig
- + Bremerstraße unsicher und unangenehm durch Steigung und Kreuzungen
- + „Stadtumbau West“ und neuen ZOB beachten und einbinden
- + Unsichere Kreuzung an Kirchenstraße, Ecke Adolfstraße; ungünstige Streckenführung
- + An Boerns Soll sehr schmal und bebaut nahe der Bahntrassen

Zu Variante C werden folgende Aspekte gesammelt und diskutiert:

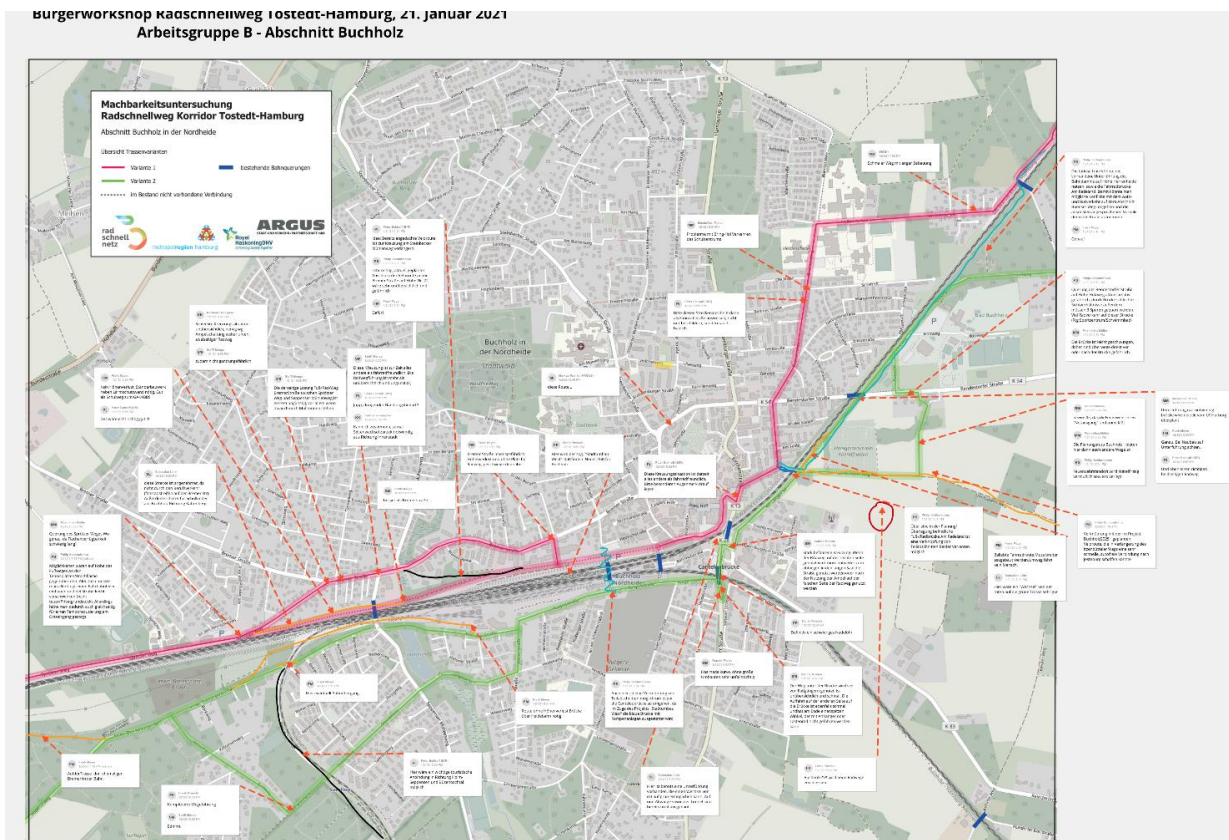
- + Ungünstige Wegführung über Drosselweg

- + Alternative Streckenführung ohne Höhenverlust direkt an den Bahntrassen zwischen An der Bremervörder Bahn und Breslauer Straße (Brücke notwendig)
- + Cantelenbrücke ist problematische und gefährliche Engstelle; Umgehung durch Wechsel zu Variante B (bspw. Über Überführung am Bahnhof)
- + Direkte Streckenführung entlang der Bahntrassen östlich von Buchholz sinnvoll
- + Unterführung an Bendestorfer Straße notwendig; Bendestorfer Straße aktuell sehr gefährlich (schlechte Sichtverhältnisse, Querung von drei Spuren), aber heute schon viel Radverkehr
- + Feuerwehrstandort (Notausgang) bei Kleingartenverein Abendfrieden beachten

Alle Anmerkungen und Eintragungen in die digitale Karte sind in Abbildung 7 zu sehen.

Insgesamt zeigt sich in der Arbeitsgruppe eine große Einigkeit in der Tendenz zur Führung des Radschnellwegs nördlich der Bahnstrecke, mit einem Wechsel auf die südöstliche Seite der Bahnstrecke hinter der Cantelenbrücke. Von dort aus wird eine direkte Führung entlang der Trasse bis zur Unterführung an der Herrenheide bevorzugt. Allerdings weisen die Streckenverläufe beider Varianten in der Umgebung der Cantelenbrücke große Schwierigkeiten und Gefahren auf, für die keine einheitlichen Lösungsvorschläge gefunden werden.

Zusätzlich wird im Allgemeinen die Relevanz der Topographie für eine angenehme Streckenführung herausgestellt, sowie die Beachtung des steigenden Anteils von Lastenrädern und (tendenziell schnelleren) Pedelecs in der Planung. Auch die bauliche Umstrukturierung von Fahrradstraßen wird für wichtig empfunden.



**Abbildung 7: Ergebnis der Arbeitsgruppendifkussion zum Abschnitt Buchholz**

## # Variantenbetrachtung Arbeitsgruppe C (Abschnitt Buchholz-Landesgrenze)

In der Arbeitsgruppe zum Abschnitt Buchholz-Landesgrenze werden erstens die Vor- und Nachteile der vom Planerteam vorgeschlagenen Varianten diskutiert:

- Variante B nördlich der Bahnstrecke vom Bahnhof Buchholz über Eckel Richtung und Siedlung Emmelndorf an die Landesgrenze.
- Variante C südlich entlang der Bahn über Klecken entlang der A1 nach Hittfeld und Emmelndorf. Von dort über Siedlung Emmelndorf auf der Variante B.

Zu Variante B werden folgende Aspekte gesammelt und diskutiert:

- + Entlang der Bahntrassen gute Trennung zu Kfz- und Fußverkehr möglich
- + Evtl. Denkmalschutz für Kopfsteinpflaster
- + Fahrradfreundlicher Ausbau ist in Teilen Eckels bereits beantragt
- + Vorhandene breite Unterführung unter A1
- + Gute Anbindungsmöglichkeiten nach Nenndorf und Iddensen
- + Streckenführung durch Sunder landschaftlich sehr attraktiv, bei relativ geringen Steigungen; Konflikt mit Forstarbeiten/Privatwege; Frühzeitig Machbarkeit bezüglich des Naturschutzes und Forstarbeiten prüfen
- + Strecke durch Sunder sollte beleuchtet werden
- + Viele Streckenabschnitte mit Steigungen
- + Guter Kompromiss zwischen schön und direkt

Zu Variante C werden folgende Aspekte gesammelt und diskutiert:

- + Zuspruch zwischen Buchholz und Klecken, attraktive Strecke
- + Ab Klecken auf Hittfelder Straße sehr hohes Kfz-Aufkommen, Strecke daher unattraktiv
- + Unterführung der A1 bei Hittfeld zu schmal für Radschnellweg
- + Hittfelder Landstraße sehr stark befahren und beidseitig bebaut, sowie viele Querungen
- + Verlauf über Hittfeld stellt Umweg für Radschnellweg dar, Hittfeld ist bereits gut an Hamburg angebunden
- + Brücke über A1 gute Möglichkeit unattraktiven Abschnitt der Variante C zu umgehen

Zweitens werden neue, alternative Streckenvarianten vorgeschlagen und diskutiert:

- Nenndorf – Leversen – Sottorf – Vahrendorf
- Variante B bis zur K11 Am Sunder dann über Tötensen und Bremer Straße
- Tötensen – Sottorfer Kirchweg – Sottorf - Vahrendorf
- Radschnellweg über Iddensen, Tötensen und Bremer Straße
- Vorhandene Betonstraße durch Wald nutzen (zwischen B3 und Rosengartenstr.)
- Radschnellweg über Fleestedt führen (Auf den Höhen, Kirchweg, Jesdal)

Von vielen Teilnehmenden genannt wird etwa die Anbindung Nenndorfs und Weiterführung über Sieversen und Sottdorf (wenig Verkehr, gut ausgebaut) oder über Tötensen und Lürade. Die Alternative über Sottorf, Leversen, Vahrendorf wird sehr attraktiv und besser als die B- oder C-Variante empfunden, unter anderem da sie geringere Steigungen aufweise und viele für den Radverkehr bereits gut zu befahrende Straßen nutzen würde.

Ebenfalls wird die Weiterführung durch Harburg diskutiert. Dabei wird die Bremer Straße sowie der Ehestorfer Heuweg als mögliche Alternativen zur bisher vorgesehenen und vom Bezirk favorisierten Winsener Straße genannt. Es wird angemerkt, dass bei einer Führung über den



## 4. Vorstellung im Plenum und Abschluss

Nach einer kurzen Pause werden die Diskussionen und Ergebnisse aus den einzelnen Kleingruppen jeweils von Mitgliedern dieser Kleingruppen, sowie den Moderatoren im gesamten Plenum zusammengefasst vorgestellt. Weitere Nachfragen und Diskussionsbeiträge werden unter der Moderation von Markus Franke im Plenum oder Meeting-Chat aufgenommen und nach Möglichkeit beantwortet oder ergänzt. Anschließend verweist er darauf, dass die Ergebnisse in einer online abrufbaren Dokumentation zusammengefasst und im Folgenden in den weiteren Ausarbeitungen im Rahmen der Machbarkeitsstudie Berücksichtigung finden werden. Er hofft auf ein anhaltendes Interesse der Teilnehmenden am weiteren Prozess und bedankt sich für die Teilnahme an der Veranstaltung.

Abschließend übergibt er an Tobias Schmauder, welcher einen Ausblick über weiteres Vorgehen vorstellt. Demnach soll in Abstimmung mit der Projekt-Arbeitsgruppe als nächster Schritt die Vorzugsvariante ermittelt und anschließend im Detail ausgearbeitet werden. Ein Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung ist für Sommer 2021 geplant. Auf der o.g. Homepage werden die weiteren Ergebnisse laufend zusammengestellt, zudem ist eine Vorstellung im Bau- und Planungsausschuss geplant.

Die abschließende Mentimeter-Umfrage (siehe Abbildung 9) und die Rückmeldungen im Chat zeigen, dass der Bürgerworkshop von den Teilnehmenden überwiegend als Erfolg betrachtet wurde.

### Wie hat Ihnen diese Veranstaltung gefallen?

Mentimeter

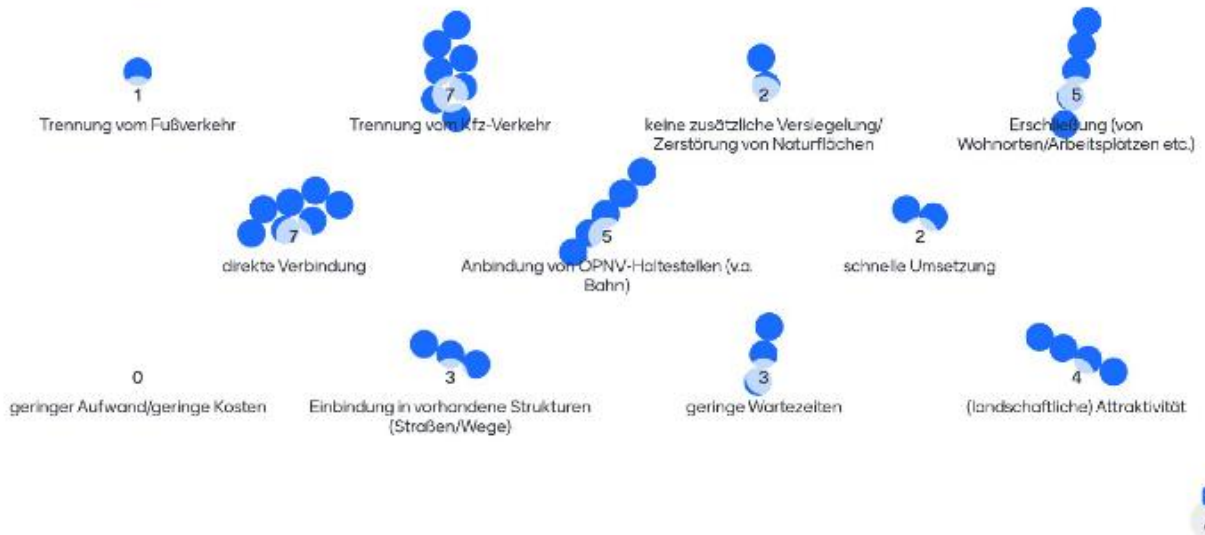


**Abbildung 9: Zufriedenheit der Teilnehmenden (Quelle: Eigene Umfrage via Mentimeter)**

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

**Was ist Ihnen bei einem Radschnellweg wichtig?**

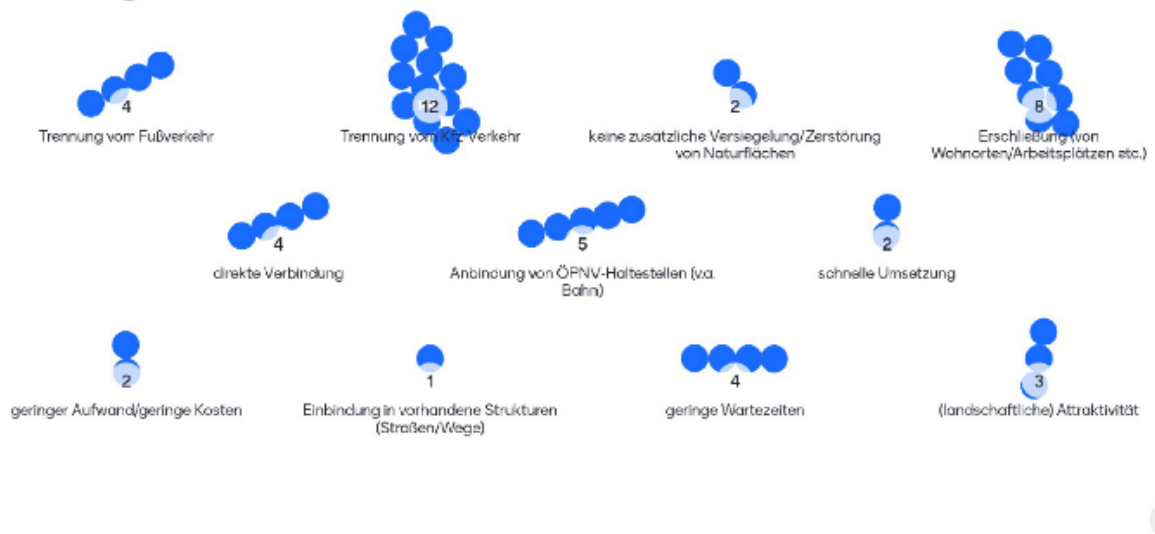
Mentimeter



Kriteriengewichtung in Arbeitsgruppe A (Ergebnis der mentimeter-Umfrage)

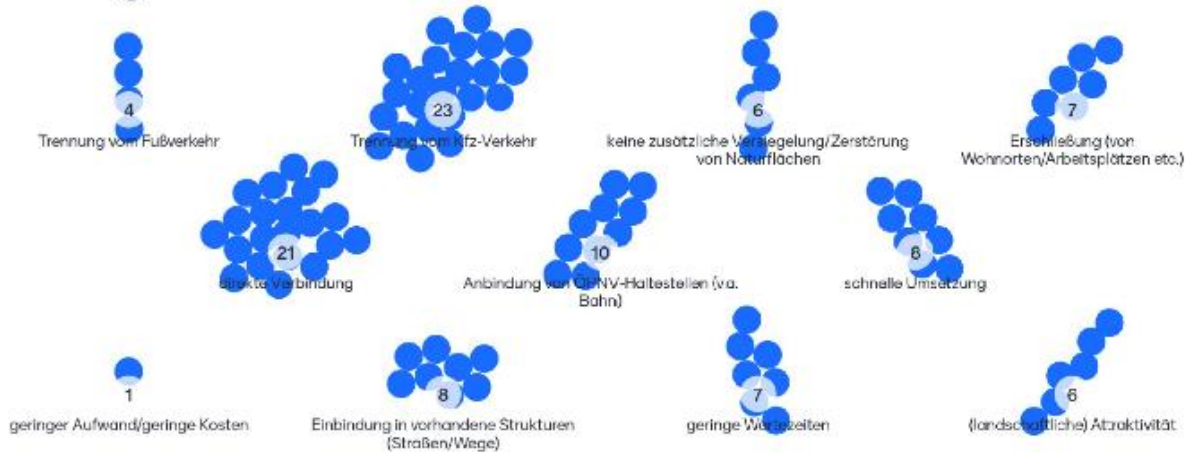
**Was ist Ihnen bei einem Radschnellweg wichtig?**

Mentimeter



Kriteriengewichtung in Arbeitsgruppe B (Ergebnis der mentimeter-Umfrage)

# Was ist Ihnen bei einem Radschnellweg wichtig?



Kriteriengewichtung in Arbeitsgruppe C (Ergebnis der Mentimeter-Umfrage)