

GRÜNE Fraktion in der Bezirksversammlung Hamburg-Nord
Bussestraße 1, 22299 Hamburg | Tel. 040 5117919 | fraktion@gruene-nord.de

5. Februar 2014

Antrag

an die Bezirksversammlung Hamburg-Nord

Ein Radschnellweg von Alsterdorf nach Norderstedt

Alle Fraktionen in der Hamburgischen Bürgerschaft sind sich einig, dass der Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen der Stadt in den kommenden Jahren deutlich steigen soll. Leider ist das Hamburger Verkehrssystem auch heute noch insgesamt nicht attraktiv. An einigen Orten wie z.B. an der Langenhorner Chaussee gibt es sogar noch benutzungspflichtige 80-cm-Radwege in beklagenswertem Zustand, die auch gerne zum Parken genutzt werden.

Zwar plant die Stadt für die Zukunft mit der Veloroute 4 auch Langenhorn und Fuhlsbüttel zu erschließen. Doch diese Route stellt für viele Radlerinnen und Radler einen Umweg dar, da sie eher östlich durch Langenhorn verläuft. Wer beispielsweise in Norderstedt wohnt und im Groß Borsteler Gewerbegebiet südlich des Flughafens arbeitet, wird die Route nicht nutzen. Auch für Bürgerinnen und Bürger aus Alsterdorf oder Fuhlsbüttel, die das Gewerbegebiet im Süden Garstedts aufsuchen wollen, ist die Routenführung der geplanten Veloroute 4 nicht attraktiv.

Hinzu kommt: Norderstedt ist mit 16.000 Pendelnden täglich die Stadt mit den meisten Einpendelnden nach Hamburg [1]. Diese legen auf dem Weg zu ihrem Arbeitsplatz in Hamburg besonders lange Strecken zurück und profitieren daher besonders von der Möglichkeit, mit einer für den Radverkehr hohen Geschwindigkeit zu fahren. Aus diesen Gründen sollte die Radverkehrsverbindung nach Norderstedt als Radschnellweg statt als Veloroute ausgeführt werden.

Ein Radschnellweg verbindet weiter voneinander entfernt liegende Ziele und Verkehrsquellen möglichst geradlinig miteinander. Kombiniert mit einer hohen Geschwindigkeit können so kurze Fahrtzeiten erreicht werden. Diese kann längst nicht mehr nur von jungen und sportlichen Menschen erreicht werden, da immer breitere Bevölkerungsschichten Räder mit elektrischer Antriebsunterstützung für sich entdecken.

Für die erfolgreiche Einrichtung eines Radschnellweges gibt es einige Faktoren:

- Um den Radschnellweg auch für unsicherere Radfahrende attraktiv zu machen, sollte die Strecke weitestgehend abseits des Kfz-Verkehrs liegen.
- Um regelmäßig eine hohe Geschwindigkeit erzielen zu können, darf es nur wenige Kreuzungen geben.
- Die wenigen vorhandenen Kreuzungen sollten gut einsehbar sein und dem Schnellweg Vorrang einräumen.

Allgemeine Hauptverkehrsstraßen stellen für Schnellwege ein Hindernis dar, da zur Querung möglicherweise teure Ingenieursbauwerke wie Brücken oder Unterführungen erforderlich sein können. Daher können Radschnellwege dort besonders preiswert gebaut werden, wo nur wenige Hauptverkehrsstraßen zu queren sind.

Im Bezirk Hamburg Nord bietet sich eine Route in Nord-Süd-Richtung parallel zum Flughafen von Alsterdorf nach Norderstedt an. In Fuhlsbüttel, Alsterdorf und südlich davon wohnen viele Menschen, die in Langenhorn oder in Norderstedt arbeiten, z.B. im Garstedter Gewerbegebiet zwischen Niendorfer Straße und der Straße In de Tarpen. In jüngster Zeit siedelt sich auch die Firma Tesa dort an. Umgekehrt wohnen in Norderstedt und in Langenhorn viele Menschen, die in der City Nord oder im großen Gewerbegebiet südlich des Flughafens in Groß Borstel arbeiten. All diesen Menschen ist gemein, dass der vorgeschlagene Radschnellweg ihnen einen schnellen und sicheren Weg zur Arbeit mit dem Rad ermöglichen würde. Das Klima, die Anwohnerinnen und Anwohner an den Straßen und nicht zuletzt die verbliebenen Nutzerinnen und Nutzer von Hamburgs Straßen könnten profitieren. Auch die U-Bahnlinie 1 würde entlastet.

Konkret vorgeschlagen sei folgende Routenführung (vgl. Karte im Anhang):

Südlicher Startpunkt ist die Kreuzung Zeppelinstraße/Alsterkrugchaussee. Weiter geht es direkt hinter der Lärmschutzwand der Ortsumgehung Fuhlsbüttel nach Norden hin zur Straße Kniep. Die Holtkoppel wird gequert und es geht durch eine Grünanlage zum Jugendparkweg und weiter durch die Kleingärten zum Krohnstieg. Hinter dem Krohnstieg geht es weiter geradeaus durch weitere Kleingärten und dann durch eine ökologische Ausgleichsfläche für die Flughafen S-Bahn. Nach der Straße Kulenstück geht es entweder durch den Masenkamp oder durch die Straße Heerbuckhoop und die Kleingärten am Suckweg weiter zum Tarpenring. Nach der schwierigen Querung der Straße Tarpen verläuft die Strecke in einer Grünanlage neben der Tarpenbek bis zu einer Brücke an der Norderstedter Tarpenbekstraße. Von hier an bietet sich eine Fortführung auf Norderstedter Boden an.

An seinem südlichen Ende kann der Radschnellweg über die Sengelmanstraße an die Velorouten 4 & 5 angebunden werden (Kreuzung Suhrenkamp / Sengelmanstraße, Entfernung wenige hundert Meter).

Die besondere Eignung der vorgestellten Strecke ergibt sich aus zwei Gründen. Zum einen quert die Strecke mit Ausnahme von Krohnstieg und Tarpen keine größeren Straßen. Daher wird sie mit nur wenigen teuren Bauwerken auskommen. Zum anderen wird die Strecke bereits heute von vielen Radfahrenden genutzt, sie wird also eigentlich nicht komplett neu hergestellt, sondern lediglich aufgewertet. Im Vergleich zum heutigen Zustand sind Verbesserungen bei den Kreuzungen (Vorfahrt, Sichtbeziehungen), bei Fahrbahnbreite und -belag (heute viele unterschiedliche, teilweise schlechte Beläge) und bei den Querungen der größeren Straßen möglich. Zudem sollte der Schnellweg im Winter von den Räumdiensten nach Kopenhagener Vorbild bevorzugt behandelt werden. Auch Norderstedt kann in jüngster Zeit als Vorbild für Schneeräumung auf Fahrradrouten genannt werden.

An Straßen mit Kfz-Verkehr ist es selbst in verkehrsarmen Wohngebieten üblich, Fußgängerinnen und Fußgängern eigene Verkehrsflächen zur Verfügung zu stellen. Dies soll auch am Radschnellweg gelten.

Im Vergleich zu Straßen für Kraftfahrzeuge sind Radschnellwege preiswert zu haben. Nach Schätzungen des ADFC könnte man beispielsweise für die Kosten der 9,4 km langen „Hafenquerspanne“ (ca. 715 Mio. Euro) ein stadtweites Netz aus Radschnellwegen von 400 km Länge bauen. [2] Die vorgeschlagene Verbindung sollte daher ein erstes Teilstück in einem zukünftigen stadtweiten Schnellweg-Netz sein.

Für das Gewerbegebiet im Süden von Garstedt sollte außerdem geprüft werden, ob dieses durch eine Brücke über die Tarpenbek besser in Richtung Hamburg und an den Schnellweg angebunden werden könnte. Es soll auch von der Streckenlänge her attraktiv sein, das Gewerbegebiet aus Richtung Süden zu erreichen.

Die Bezirksversammlung möge daher beschließen:

1. Das vorsitzende Mitglied der Bezirksversammlung setzt sich bei der zuständigen Fachbehörde dafür ein, dass ein Radschnellweg von Alsterdorf nach Norderstedt geplant und bei Realisierbarkeit -möglichst unter Einbeziehung von Bundes-Fördergeldern- finanziert werde.
2. Auf diesem Weg soll es möglich sein, durchgehend mit hoher Geschwindigkeit Rad zu fahren. Daher sollte er folgende Eigenschaften haben:
 - Der Schnellweg sollte an Kreuzungen mit kleineren Straßen vorfahrtsberechtigt sein. Die Kreuzungen sollten zudem gut einsehbar sein, um sie trotz hoher Geschwindigkeit sicher passieren zu können.
 - Für die Querung der Straßen Krohnstieg und Tarpen müssen andere Lösungen gefunden werden, z.B. eine Brücke über den Krohnstieg unter Ausnutzung des Höhenunterschieds an der Südseite.
 - Der Schnellweg erhält einen einheitlichen Fahrbahnbelag und eine ausreichende Breite von 4 Metern für beide Fahrtrichtungen zusammen.
 - Für Fußgängerinnen und Fußgänger werden getrennte Flächen eingerichtet, um Konflikte mit dem Radverkehr aufzulösen.
 - Der Schnellweg wird im Winter in die gleiche Räumkategorie wie die Hauptverkehrsstraßen aufgenommen.
3. Die Fachbehörde sollte im Rahmen der Planung den Kontakt zur Stadt Norderstedt suchen. Ziel sollte zum einen eine Fortführung der Strecke nach Norden und die Anbindung an das Norderstedter Radnetz sein, zum anderen sollte eine gute Anbindung des Gewerbegebietes im Süden von Garstedt in Richtung Süden, z.B. durch eine neue Brücke über die Tarpenbek, angestrebt werden.

Michael Werner-Boelz
Thorsten Schmidt
und GRÜNE Fraktion

[1] mobil.abendblatt.de/wirtschaft/article122872553/Hamburg-zieht-immer-mehr-Pendler-an-Tendenz-steigend.html

[2] www.hamburg.adfc.de/?725

Anlage

Karte der Radschnellweg-Strecke
Fotos der Strecke