



Kurzdokumentation – Regionalveranstaltungen „Bezirksroutenkonzept Hamburg-Harburg“ vom 02./04. April 2025

Programmablauf

Zeit	
18:30 Uhr	Begrüßung und Einführung <i>Andreas Swensson, Bezirksamt Harburg</i> <i>Julia Reiß und Nele Scholz, Institut Raum & Energie</i>
18:45 Uhr	Bezirksroutenkonzept Hamburg-Harburg Wo stehen wir und wie geht es weiter? <i>Marius Hufnagel und Corinna Behm, ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB</i> Rückfragen und Anmerkungen
19:15 Uhr	Diskussion in drei Kleingruppen von ausgewählten Korridoren • Korridor A • Korridor B • Korridor C
20:15 Uhr	Kurzdarstellung der Ergebnisse aus der Gruppenphase, gemeinsame Diskussion und Abfrage von Präferenzen aus dem Plenum <i>Julia Reiß und Nele Scholz, Institut Raum & Energie</i>
20:45 Uhr	Zusammenfassung und Ausblick <i>Julia Reiß, Institut Raum & Energie</i> <i>Andreas Svensson und Carsten Stein, Bezirksamt Harburg</i>
21:00 Uhr	Ende der Veranstaltung

Begrüßung

Julia Reiß und Nele Scholz, *Institut Raum & Energie*, begrüßen alle Teilnehmenden (ca. 51 und 65) zur Regionalveranstaltung „Bezirksroutenkonzept Hamburg-Harburg“ und stellen das Projekt und die Zielsetzung der Veranstaltung vor. Hierfür wurden das Ingenieurbüro ARGUS Stadt und Verkehr und das Beteiligungsbüro Institut Raum & Energie vom Bezirksamt Harburg beauftragt. Die Regionalveranstaltung dient der Diskussion von Streckenvarianten in ausgewählten Korridoren (je Regionalveranstaltung wurden drei bis vier unterschiedliche Korridore in den Fokus genommen). Zu Beginn der Veranstaltung wurde erfragt wie viele der Teilnehmenden bereits an der Infoveranstaltung (ca. 5 und 45) teilgenommen hatten.

Andreas Swensson, *Bezirksamt Harburg*, begrüßt die Teilnehmenden ebenfalls und ordnet die Entwicklung der bezirklichen Radrouten in das gesamtstädtische Radnetz ein. Das Ziel in diesem Projekt ist es, zusammenhängende Bezirksrouten zu definieren, die in Zukunft zu einer Verdichtung des bisherigen Netzes beitragen sollen. Die Korridore dienen als Priorisierungshilfe für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und sollen das alte Netz von 2009 ersetzen bzw. erneuern. Die beiden Regionalveranstaltungen dienen dazu, aus der Perspektive der Radfahrenden vor Ort geeignete Routen zu ermitteln und deren Alltagserfahrungen in die Planungen einfließen zu lassen. Die Veranstaltungen behandeln zum einen den Raum Süderelbe und zum anderen den Raum Harburg Zentrum. Dafür werden sichere, direkte

und komfortable Radwege herausgearbeitet, zugleich Lücken im Radwegenetz geschlossen und Anbindungen an wichtige Orte innerhalb des Bezirks und in Nachbarbezirken hergestellt.

Radverkehrskonzept Bezirk Harburg

Marius Hufnagel und **Corinna Behm**, ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB, erläutern Projektstand, Ablauf, Ziele, Routensuche und die zentralen Erkenntnisse der ersten Online-Beteiligung:

Ziele des Projekts:

- **Erhöhung des Radverkehrsanteils:** Das Projekt zielt darauf ab, den Radverkehr als umweltfreundliche Alternative zu fördern und den Anteil der Fahrradnutzung im Gesamtverkehr zu erhöhen.
- **Sicherer und attraktiver Radverkehr:** Geplant sind Routen, die hohe Sicherheitsstandards erfüllen und den Radfahrenden ein komfortables, schnelles Vorankommen ermöglichen.
- **Netzverdichtung und Lückenschluss im Radwegenetz:** Neben den Radrouten, welche die Velorouten ablösen, sollen zusätzliche Bezirksrouten entstehen, um eine bessere Anbindung der Stadträume Hamburgs zu gewährleisten und das bestehende Netz zu verdichten.
- **Quellen und Ziele verbinden:** Radrouten sollen wichtige Start- und Zielpunkte wie Wohnviertel, Einkaufszentren und Schulen miteinander verbinden und den Alltagsradverkehr erleichtern.

Ergebnisse der Analysen:

- **Unfallentwicklung:** Zwischen 2019 und 2023 ist die Zahl der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung von rund 700 auf etwa 850 gestiegen. In über 60 % der Fälle ist motorisierter Verkehr (Pkw, Lkw, Busse) beteiligt. Besonders hohe Unfallzahlen gibt es stark frequentierten innerstädtischen Bereichen wie beispielsweise in der Harburger Innenstadt oder im Zentrum von Neugraben. Hauptverkehrsstraßen (Cuxhavener Str. und Bremer Str.) und Knotenpunkte zeigen eine besonders hohe Unfallsdichte.
- **Barrieren:** Insbesondere durch Autobahnen (BAB 1 und 7) und Bahntrassen entstehen Barrieren und Zwangspunkte für die spätere Routenführung.
- **Höhe:** Der nördliche Teil des Bezirks liegt sehr flach und eben. Südlich der Bahngleise beginnen die Harburger Berge, welche zum Rand des Bezirks schnell an Höhe gewinnen. Diese Steigungen gilt es bei der Trassenfindung zu berücksichtigen.
- **Modellierung von Radverkehrsmengen und Bedarfsanalyse:** Die Planung basiert auf modellierten Radverkehrsströmen und der potenziellen Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad. Dabei wurden sowohl die Wegelängen als auch die Nachfrage berücksichtigt.

Bürgerbeteiligung: Über die Online-Plattform DIPAS konnten Bürger:innen ihre Vorschläge und Bedenken im November 2024 einbringen. Insgesamt sind über 1.060 Beiträge eingegangen, die sich auf Themen wie Gefahrenstellen (29 %), Konflikte mit Kfz-Verkehr (20 %), fehlende Verbindungen (12 %) und Oberflächenmängel (11 %) konzentrierten. Es war auch möglich, an einer Umfrage teilzunehmen. Hier konzentrierten sich die Wünsche der Bürger:innen auf sicherere und besser ausgebaute Radwege, die eine einfache Orientierung bieten und das Netz verdichten bzw. die Velorouten ergänzen. Darüber hinaus darf aus Sicht der Bürger:innen der Verlust von zahlreichen Bäumen nicht in Kauf genommen und Fußgänger:innen nicht benachteiligt werden.

Routensuche und Varianten: Für jeden Korridor sind mehrere Varianten erarbeitet worden, die bereits Aspekte wie Unfallhäufungen, Konflikte mit Fußgängern und motorisiertem Verkehr sowie Steigungen berücksichtigen. In den Regionalveranstaltungen stehen diese Varianten mithilfe des Alltagswissens der Bürger:innen zur Diskussion. Ziel ist es, jeweils eine Vorzugsvariante pro Korridor auszuwählen.

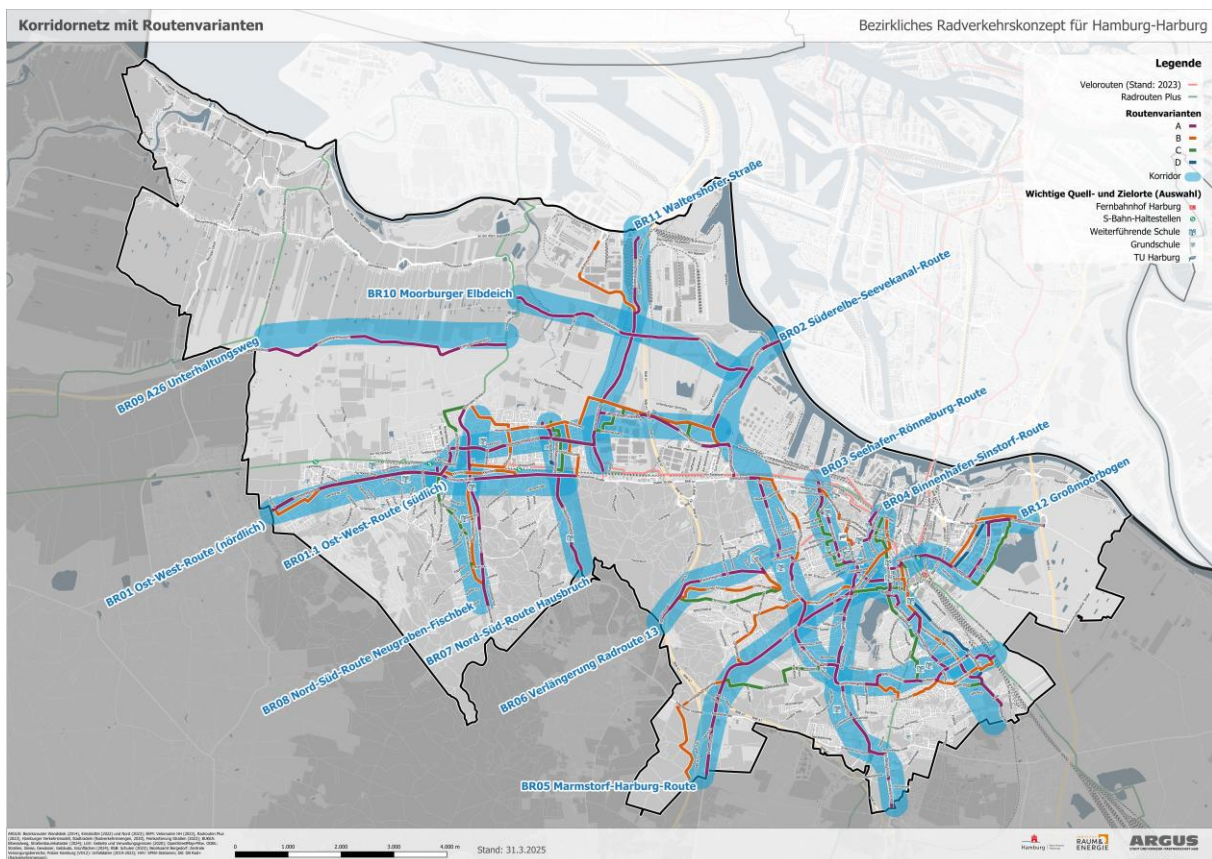


Abbildung 1: Übersicht Korridornetz mit Routenvarianten (© ARGUS Stadt und Verkehr).

Kurzworstellung der in den Regionalveranstaltungen diskutierten Korridoren:

BR01 Ost-West-Route (nördlich): Diese Route verbindet die Landesgrenze Niedersachsens mit den Stadtteilen Neugraben-Fischbek, Hausbruch und Heimfeld. Der Zwangspunkt am Süderelbebogen schränkt die vorhandenen Varianten ein.

BR01.1 Ost-West-Route (südlich): Diese Route verbindet Neugraben-Fischbek mit Hausbruch und stellt eine ergänzende Route zu BR01 dar. Die Route besitzt zwei Anbindungspunkte an die Radroute 10.

BR03 Seehafen-Rönneburg-Route: Verbindet den Seehafen mit der niedersächsischen Landesgrenze. Verläuft durch die Stadtteile Heimfeld, Harburg, Wilstorf und Rönneburg. Drei Zwangspunkte beeinflussen die Streckenführung.

BR05 Marmstorf-Harburg-Route: Die Route verbindet die Landesgrenze von Niedersachsen mit dem Harburger Zentrum und Bahnhof.

BR06 Verlängerung Radroute 13: Die Route führt die Radroute 13 um einen weiteren Abschnitt fort und endet an der niedersächsischen Landesgrenze. Ein Zwangspunkt am Ehestorfer Weg beeinflusst die Streckenführung der Route.

BR07 Nord-Süd-Route Hausbruch: Verbindet den Norden von Hausbruch mit Niedersachsen. Die Route bietet die Möglichkeit an die Radroute 10 anzuschließen. Die möglichen Varianten unterscheiden sich nur im nördlichen Abschnitt auf Grund eines Zwangspunktes am Ehestorfer Heuweg.

BR08 Nord-Süd-Route Neugraben-Fischbek: Verbindet den Norden von Neugraben mit den Süden von Fischbek. Die möglichen Varianten verlaufen entlang unterschiedlicher Orte im Stadtteil und binden die Radroute 10 sowie die Radroute Plus an.

BR11 Waltershofer Straße: Die Route verläuft entlang der gesamten Waltershofer Straße und bietet eine Anbindung an die Radroute 10.

Im Rahmen der Regionalveranstaltungen lag aus Sicht der Planenden der Fokus in den Workshops auf Routen mit großen Diskussionspotentialen und/oder offenen Fragen. Deshalb wurden die Korridore BR02, BR04, BR09, BR10 und BR12 nicht in einem Workshop diskutiert. Es war allerdings möglich, Anmerkungen zu diesen Korridoren auf ausgehängten Plänen, im mündlichen Dialog oder auf der Online-Plattform DIPAS zu hinterlassen.

Nächste Schritte:

- Auswahl von Vorzugsrouten auf Basis der umfangreichen Analysen und den gesammelten Erkenntnissen aus der Bürgerbeteiligung.
- Priorisierung von Routen und -abschnitten
- Maßnahmenempfehlungen
- Ausarbeitung von Vorkonzepten in besonderen Gefahrenstellen

Für detailliertere Informationen siehe Präsentationsfolien.

Diskussion in drei Kleingruppen von ausgewählten Korridoren

Regionalbereiche	Neugraben/Süderelbe	Harburg Zentrum
Zeit	02. April 2025	04. April 2025
Ort	BGZ Süderelbe Am Johannisland 4, 21147 Hamburg	Im großen Sitzungssaal des Harburger Rathauses Harburger Rathausplatz 1, 21073 Hamburg
Korridore	BR01 Ost-West Route (nördlich und südlich) BR07 Nord-Süd-Route Hausbruch und 11 Waltershofer Straße BR08 Nord-Süd-Route Neugraben-Fischbek	BR03 Seehafen-Rönneburg-Route BR05 Marmstorf-Harburg-Route BR06 Verlängerung Radroute 13

In Kleingruppen werden je nach Regionalveranstaltung ausgewählte Korridore näher betrachtet und deren Streckenvarianten diskutiert. Die Teilnehmenden dürfen die Gruppe frei wählen.

Zunächst werden in den Kleingruppen aus vier Kategorien (Komfort, Sicherheit, Funktion und Realisierung) insgesamt 14 Bewertungskriterien (siehe dazu nachfolgende Abbildung) vorgestellt.

	Bewertungskriterien	Beschreibung
Komfort	Schnelle Befahrbarkeit	Es entstehen durchgehende Überholmöglichkeiten; keine Konflikte mit Fußverkehr/ruhemdem Kfz-Verkehr; keine/wenig enge Kurven; freie Sichtbeziehungen ermöglichen vorausschauendes Fahren; geringe Steigungen
	Unterbrechungsfreiheit	Es entstehen wenig Haltezwänge, beispielsweise durch Kreuzungen
	Direktheit	Es entstehen keine/wenig Umwege zwischen den wesentlichen Quellen und Zielen
	Intuitive Begreifbarkeit des Verlaufs	Der Routenverlauf entspricht der gängigen Erwartung und lässt sich als solche gestalterisch erkennbar machen
	Attraktivität des Umfelds	Die Strecke verläuft in landschaftlich/städtebaulich attraktiver Umgebung; wenig Kfz-Verkehr; kein Lärm
	Steigerung der Radverkehrsqualität gegenüber der Bestandssituation	Die Radverkehrsqualität wird deutlich gestärkt gegenüber der Situation im Bestand, bspw. durch erstmalige Einrichtung von Radverkehrsanlagen, Schaffung neuer wichtiger Wegebeziehungen/Lückenschlüsse/etc.
Sicherheit	Verkehrssicherheit	Es gibt keine problematischen Sichtfelder, Nutzungskonflikte, Geschwindigkeitsunterschiede oder Unklarheiten
	Sicherheitsgefühl	Die Abstände zwischen Kfz und Rad sind grundsätzlich ohne weiteres einzuhalten; es gibt eine bauliche Trennung, wenn nötig und möglich; Radverkehr überwiegt gegenüber dem Kfz-Verkehr
	Soziale Sicherheit und Vermeidung von Angsträumen	Die soziale Kontrolle durch Sichtbarkeit, Beleuchtung, ggf. Ausweichmöglichkeit nachts ist gegeben
Funktion	Erschließungsfunktion	Die Strecke durchquert ein Gebiet, das bisher nicht von einer bestehenden Radroute erschlossen wird; erschließt wichtige Quellen und Ziele direkt (Schulen, Zentren, SPNV, etc.)
	Nutzen für das Gesamtnetz	Die Strecke ergänzt das bestehende Radverkehrsnetz als Lückenschluss; Verlängerung einer Bestandsroute etc.; greift in Teilen auf bestehende Routen zurück; schafft fehlende Querverbindungen und neue Netzknoten
Realisierung	Verträglichkeit (für Natur, Naherholung, Denkmalschutz)	Die Verwirklichung der Route erzeugt wenig/kaum Verlust von Straßenbäumen, zieht keine Zerschneidung von Grünräumen nach sich und schmälert nicht / kaum den Denkmalcharakter einer Situation
	Realisierbarkeit	Erforderliche Maßnahmen erzeugen weder Schäden noch Verluste für andere Nutzende, lassen sich schnell und ohne erwartbare Widerstände realisieren (Flächenverfügbarkeit, Kosten-Nutzen-Verhältnis usw.)
	Kosten	Die erforderlichen Maßnahmen zum Ausbau sind mit geringem baulichen Aufwand verbunden; kein Komplettumbau des Straßenraums erforderlich

Abbildung 2: Bewertungskriterien samt Beschreibung (© ARGUS Stadt und Verkehr).

Die Teilnehmenden haben zunächst die Aufgabe fünf Bewertungskriterien zu priorisieren, die in der persönlichen Wahrnehmung am wichtigsten erscheinen. Dies dient dazu, die Teilnehmenden zu sensibilisieren, dass zum einen unterschiedliche Kriterien bei einer Bewertung je Korridor zum Tragen kommen und zum anderen sollen die Kriterien als Anhaltspunkte bei der Abwägung von Vor- und Nachteilen unterstützend sein.

In der zweiten Gruppenphase sind die Teilnehmenden gefordert, die Streckenvarianten mit ihren Ausbaupotentialen zu diskutieren, miteinander zu vergleichen und ggf. alternative Wegführungen/Kompromisse bzw. Zusammenführungen von Streckenvarianten zu finden. Abschließend wird eine priorisierte Routenführung, teilweise auch nur für bestimmte Abschnitte, benannt.

Kurzdarstellung der Ergebnisse, gemeinsame Diskussion und Abfrage von Präferenzen aus dem Plenum

Nachfolgend findet sich eine Übersicht der bewerteten Kriterien:

Bewertungskriterium	Häufigkeit der Nennung	Relevante Korridore
Schnelle Befahrbarkeit	Sehr häufig	BR01/01.1, BR03, BR06
Unterbrechungsfreiheit	Sehr häufig	BR01/01.1, BR03, BR05, BR06, BR07/11
Direktheit	Häufig	BR01/01.1, BR03, BR05, BR06, BR07/11
Intuitive Befahrbarkeit	Gelegentlich	BR03, BR05, BR06, BR07/11
Steigerung der Qualität	Häufig	BR07/11
Sicherheitsgefühl	Häufig	BR01/01.1, BR03, BR05, BR06, BR07/11
Verkehrssicherheit	Sehr häufig	Alle
Nutzen für das Gesamtnetz	Gelegentlich	BR03, BR05, BR07/11
Realisierbarkeit	Häufig	BR03, BR06, BR07/11

Zudem sehen die Teilnehmenden die größten Herausforderungen in der Gestaltung der Sicherheit der Radwege, insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen. Viele Teilnehmende äußerten zudem den Wunsch nach alternativen Routen, welche sie für besser geeignet halten, und eine stadteilübergreifende Anbindung der Routen. Beleuchtung und Beschilderung seien zudem wichtige Aspekte, die zur radfreundlichen Straßenführung beitragen. Außerdem ist den Teilnehmenden die Berücksichtigung der Steigungen im Bezirk Harburg wichtig.

Zusammenfassend werden die Ergebnisse der Gruppendiskussionen nach Korridoren nachfolgend kurz skizziert (Ausführlichere Informationen finden sich im Anhang Fotodokumentation). Die Teilnehmenden können abschließend ergänzen:

BR01 und 01.1 Ost-West-Route (nördlich und südlich):

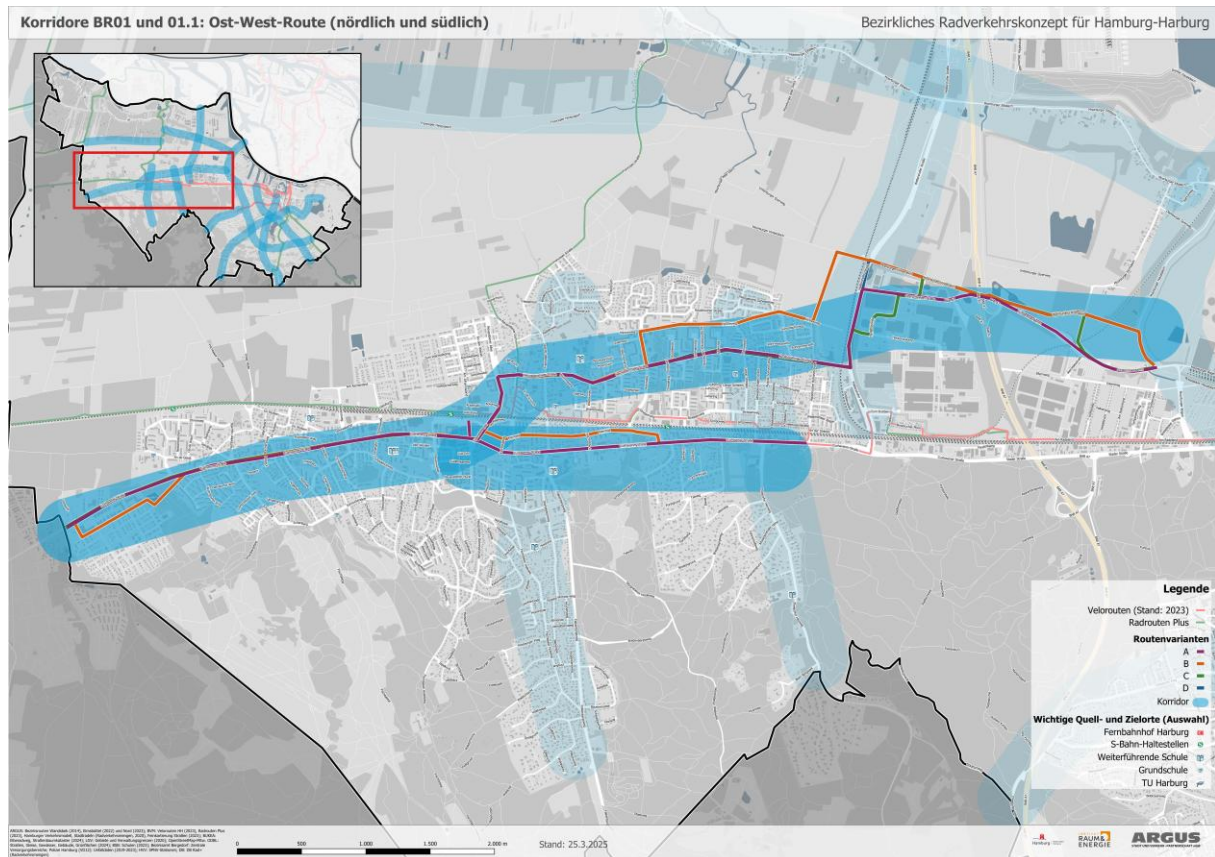


Abbildung 3: BR01 und 01.1: Ost-West-Route (nördlich und südlich) mit den Varianten A (lila), B (orange), C (grün) und D (blau) (© ARGUS Stadt und Verkehr).

Die Kriterien Verkehrssicherheit, Sicherheitsgefühl, Unterbrechungsfreiheit, Direktheit und zügige Befahrbarkeit waren der Gruppe besonders wichtig.

Grundsätzlich stehen die Teilnehmenden der intensiven Nutzung der B73 im Zuge der Routenkonzeption äußerst kritisch gegenüber. Die Magistrale wird als gefährlich und unattraktiv angesehen. Um das Radfahren entlang der B73 sicherer zu machen, werden neben einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 auch ein Verbot des Linksabbiegens gefordert. Im östlichen Teil des Korridors schlägt die Gruppe daher Alternativrouten nördlich und südlich der Cuxhavener Straße vor. Diese ist insgesamt wenig fahrradfreundlich, während die Alternativrouten vor allem Wohngebiete und Schulen besser anbinden würden. Die vorgeschlagene südliche Alternativroute würde über den Rostweg und den Scheideholzweg in Richtung Osten und den Petershof verlaufen. Die nördliche Alternativroute würde die S-Bahnstation Fischbek anbinden und in östlicher Richtung über den Ohrnsweg, den Fischbeker Heuweg und den Fischbeker Weg verlaufen. Die Teilnehmenden sehen bzgl. der Alternativrouten gute Realisierungschancen, da Straßen wie der Scheideholzweg bereits als Tempo-30-Zonen ausgewiesen sind.

Für den südlichen Korridor wird die Straße "Kleinfeld" als ungeeignet angesehen, da dort viele parkende Autos und enge Straßenverhältnisse eine schlechte Ausgangssituation darstellen. Die Cuxhavener Straße ist an dieser Stelle alternativlos, wird aber - so der Konsens - ohnehin aufgewertet und soll daher im

Bezirksroutenkonzept nicht priorisiert werden. Im nördlichen Korridor wird bis kurz vor dem Ende die Route B (orange) bevorzugt. Sie bietet eine gute Anbindung nach Norden, erfordert aber Lösungen für den starken Fußgängerverkehr und eine Trassenführung durch teilweise landwirtschaftlich genutztes Moorgebiet.

Für den östlichsten Abschnitt wird eine Kombination der Routen vorgeschlagen: Ab dem Moorburger Hinterdeich (Route B) soll die Führung über die Route C (grün) nach Süden erfolgen und dann auf einem bereits vorhandenen schmalen Radweg parallel zur lila Route weitergeführt werden.

Generell wird der Wunsch geäußert, die Unterführung unter den S-Bahngleisen an der Station Neugraben für den Radverkehr freizugeben. Außerdem wird ein mangelndes Sicherheitsgefühl an der Ecke In de Krümm - Im Neugraber Dorf bemängelt, da hier eine scharfe Kurve und hohe Hecken das Sichtfeld stark einschränken. Auch die Kurven entlang der Altwiedenthaler Twiete werden als tückisch beschrieben. Kritik wurde abschnittsweise auch an der Radroute 10 geäußert. An vielen Stellen würden Hecken die Sicht behindern und die Stelle zwischen Neelandstieg und Tempoweg sei äußerst gefährlich.

BR03 Seehafen-Rönneburg-Route:

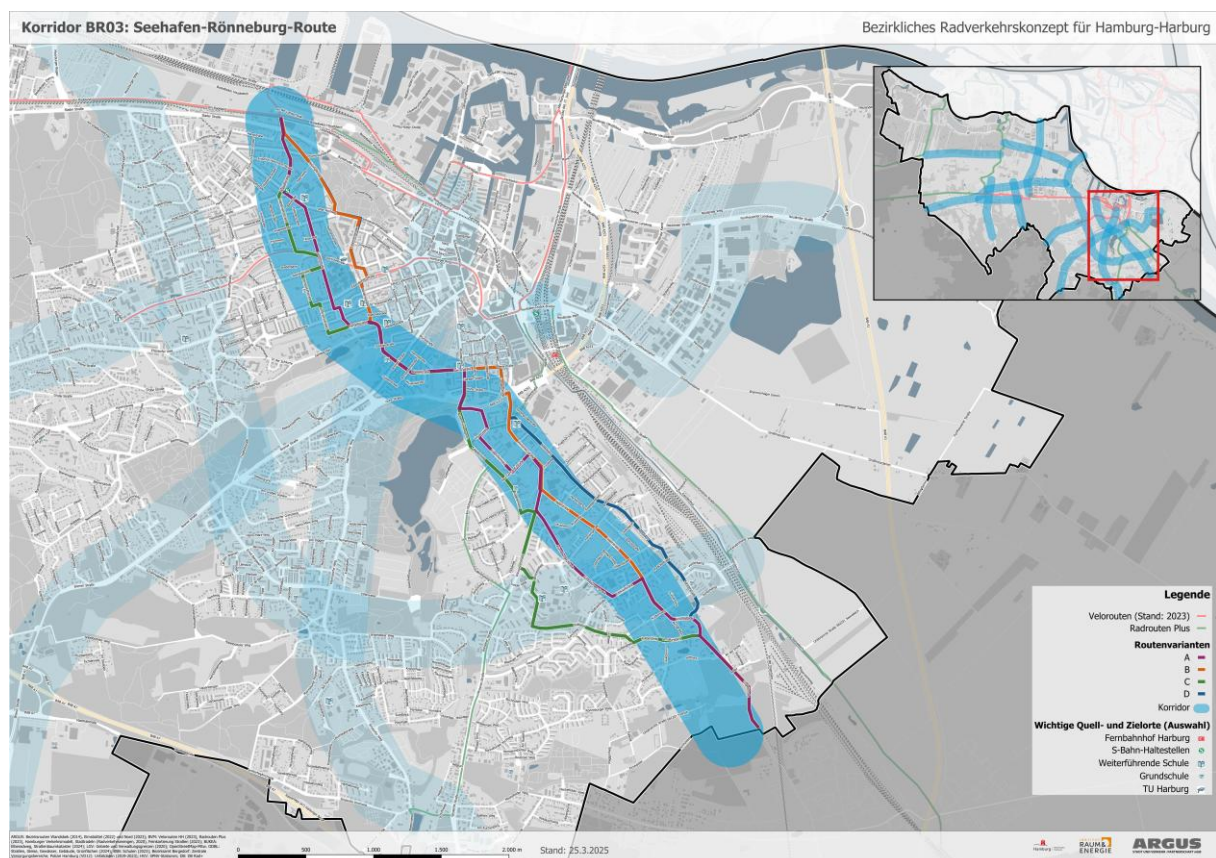


Abbildung 4: BR03: Seehafen-Rönneburg-Route mit den Varianten A (lila), B (orange), C (grün) und D (blau) (© ARGUS Stadt und Verkehr).

Die Kategorien Schnelle Befahrbarkeit, Unterbrechungsfreiheit, Verkehrssicherheit und Realisierbarkeit werden von der Gruppe als besonders wichtig empfunden.

In der Gruppe wird besonders über die Anbindung südlicher Stadtteile an die Harburger Innenstadt diskutiert, weshalb der nördliche Abschnitt nur am Rande behandelt wurde. Hierbei stellt sich die geradlinige Verbindung über die Gazerstraße heraus. Als ergänzende Anbindung des Zentrums wird besonders die Maretstraße hervorgehoben. Im südlichen Verlauf wird ein direkter Verlauf über die Jägerstraße favorisiert, wobei der Fokus auf der Umgestaltung der Winsener Straße liegt. Es herrscht großer Frust über die Bestandssituation und eine kollektive Forderung nach einer Verbesserung. Der Reeseberg wird als Rückfalloption/Übergangslösung betrachtet. Die südliche Vogteistraße weist große Sicherheitsdefizite auf, weshalb eine Alternative über den Reller und An der Eisenbahn gefordert wird. Westliche Varianten werden in der Diskussion vernachlässigt, jedoch als stadtteilinterne Ergänzung für wichtig erachtet.

BR 05 Marmstorf-Harburg-Route:

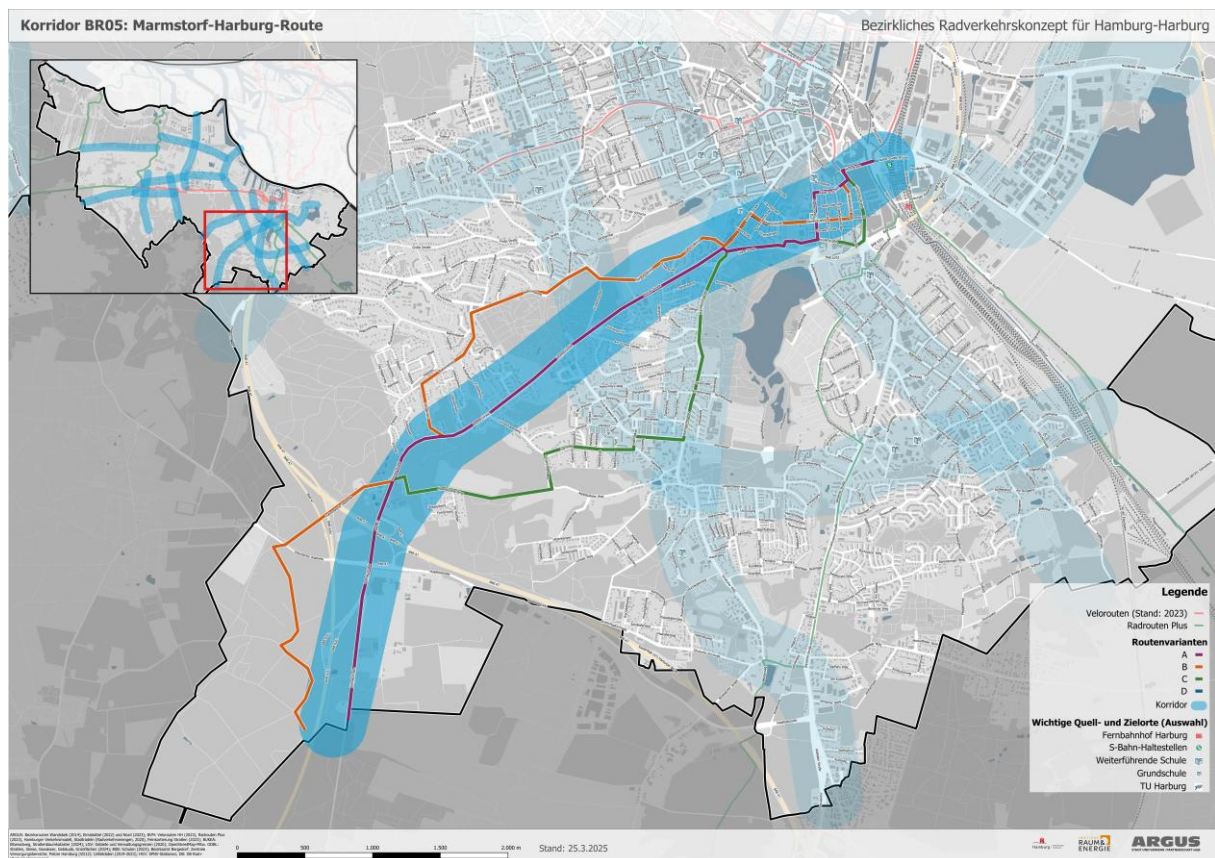


Abbildung 5: BR05: Marmstorf-Harburg-Route mit den Varianten A (lila), B (orange) und C (grün) (© ARGUS Stadt und Verkehr).

Der Gruppe waren die Kriterien Verkehrssicherheit, schnelle Befahrbarkeit, Realisierbarkeit, Sicherheitsgefühl und Unterbrechungsfreiheit besonders wichtig.

Die Route A (lila) wird aus mehreren Gründen kritisch gesehen. Aufgrund der Topographie fährt kaum jemand aus den Wohngebieten Eißendorf und Marmstorf bergauf zur Bremer Straße, um ins Zentrum zu gelangen. Wichtiger sind aus Sicht der Teilnehmenden die Erschließung der Stadtteile und die Quer-

verbindungen zu anderen Korridoren. Für die Bremer Straße liegen zudem bereits Radverkehrsplanungen vor. Negativ hervorgehoben wurde die neu gestaltete Kreuzung Friedhofsstraße - Bremer Straße, die als unübersichtlich und unsicher empfunden wird.

Auf der Route B (orange) wird der Reiherhoopweg positiv bewertet. Am nordöstlichen Ende der Bremer Straße, insbesondere im Abschnitt bis zum Krummholzberg, fühlen sich viele Teilnehmende als Radfahrende unsicher. Der schlechte Zustand des Radweges führt dazu, dass viele Radfahrende auf die Straße ausweichen, was das Unsicherheitsgefühl verstärkt. Generell wird die Route entlang des Göhlbachtals bevorzugt. Diese Route verbindet die Wohngebiete in Eißendorf mit dem Zentrum und den Schulen, weist eine fahrradfreundliche Topographie auf und könnte durch Maßnahmen wie Modalfilter vom Hol- und Bringverkehr entlastet werden. Die Route ist bereits im Mobilitätskonzept Heimfeld-Eißendorf enthalten. Für die Berücksichtigung des Göhlbachtals sprachen sich zahlreiche Teilnehmenden vehement aus. Viele Fragezeichen gibt es allerdings bei den Knotenpunkten rund um Bachtwiete-Friedhofsstraße-Beerentalweg. Hier wäre eine fahrradfreundlichere Gestaltung wünschenswert. Generell sei laut Aussage zahlreicher Teilnehmenden die Berücksichtigung der Friedhofstraße elementar.

Die Route C (grün) durch Marmstorf wird von den Teilnehmenden kaum genutzt. Insbesondere der letzte Abschnitt bis zur Bremer Straße (Appelbüttler Weg, Schafshagenberg) wird überwiegend zu Freizeit Zwecken genutzt. Die beiden anderen Korridore in Marmstorf (Binnenhafen-Sinstorf und Süderelbe-Seevetal) decken nach Ansicht der Gruppe den Bedarf gut ab. Optional bietet sich auch eine alternative Routenführung über den Marmstorfer Weg und den Appelbütteler Weg an. Bei der Route C im Phoenix-Viertel wird noch ergänzt, dass der intuitivere Weg zum Bahnhof über die BAB253 führt.

BR06 Verlängerung Radroute 13:

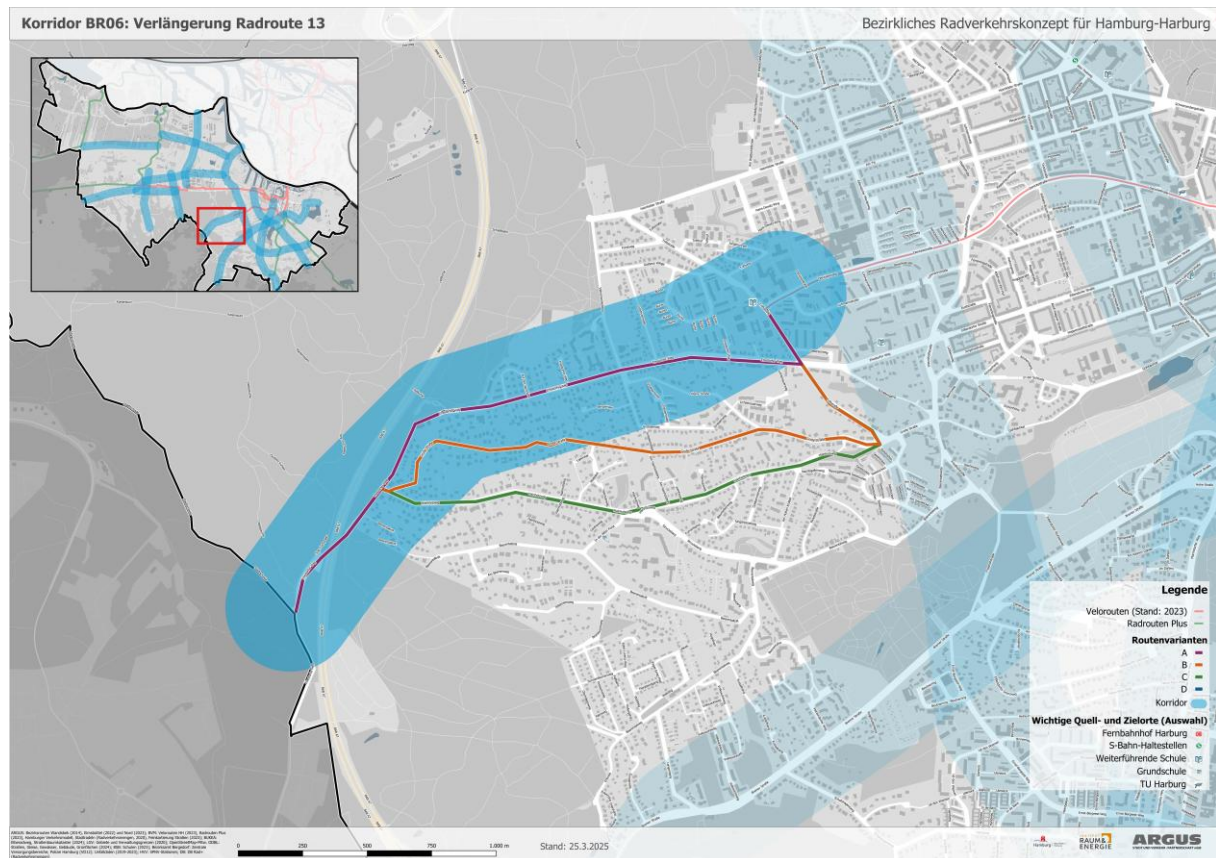


Abbildung 6: BR06: Verlängerung Radroute 13 mit den Varianten A (lila), B (orange) und C (grün) (© ARGUS Stadt und Verkehr).

Für die Gruppe sind schnelle Befahrbarkeit, Unterbrechungsfreiheit, Verkehrssicherheit und auf Wunsch der Teilnehmenden die zusätzliche Kategorie Steigung die wichtigsten Kriterien.

Die Variante C (grün) wird mehrheitlich bevorzugt und sollte im östlichen Bereich an die Variante B (orange) angebunden werden. Zentral dabei ist, dass diese Routenführung eine Anbindung an das Göhlbachtal ermöglicht und die Erschließungswirkung bedeutsam sei. Allerdings wird von manchen Teilnehmenden darauf hingewiesen, dass im westlichen Abschnitt der Route im Bestand viel ruhender Kfz-Verkehr zu mangelnder Sicherheit für den Radverkehr führe. Aufgrund von Steigung ist Variante B (orange) keine Vorzugsvariante. Eine alternative Anbindung an die Radroute wird bei der Variante A (lila) - die überwiegend vom überregionalen Verkehr genutzt wird - im östlichen Bereich gesehen. Hier sollte der Anschluss nicht bei der Triftstraße erfolgen, sondern auf die Weusthoffstraße führen und bis zum Ehestorfer Weg folgen. Angesprochen wird in der Gruppe die Friedhofstraße, bei der mehrere Maßnahmen (u.a. Beleuchtung) auch kurzfristig umgesetzt werden sollten. Eine Aufwertung – bzw. sichere Verkehrsführung – durch bauliche Veränderungen im westlichen Bereich (Brücke über die BAB7) des Korridors wird überwiegend als herausfordernd angesehen.

BR07 Nord-Süd-Route Hausbruch und BR11 Waltershofer Straße:

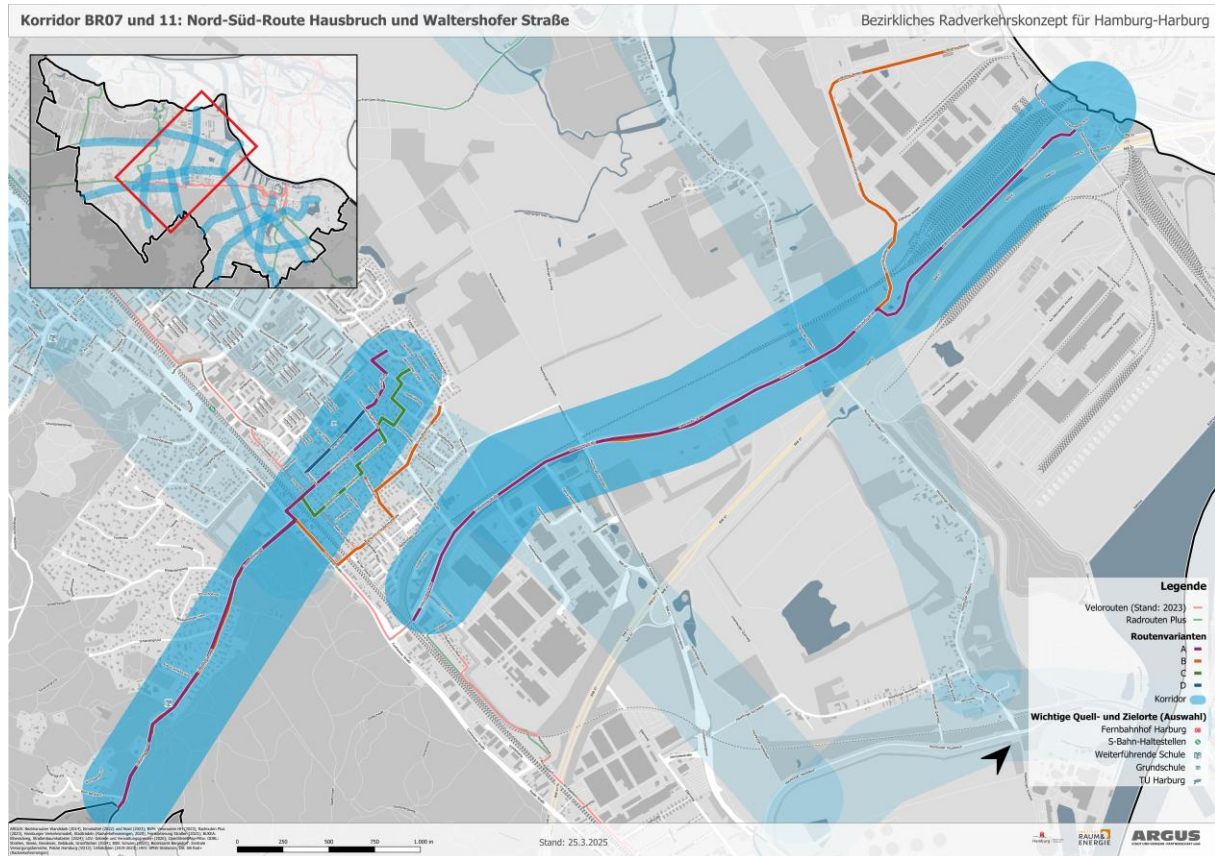


Abbildung 7: BR07 und 11: Nord-Süd-Route Hausbruch und Waltershofer Straße mit den Varianten A (lila), B (orange), C (grün) und D (blau) (© ARGUS Stadt und Verkehr).

Die wichtigsten Kriterien der Gruppe sind neben der Unterbrechungsfreiheit die Steigerung der Radverkehrsqualität und die Verkehrssicherheit der Routen. Die Schwerpunkte der Diskussion der Gruppe sind zum einen die Verbindung der beiden Korridore entlang der Hausbrucher Bahnhofstraße, die bereits heute im Mischverkehr gut befahrbar ist. Allerdings wäre dafür eine Weiterführung über die Fußverkehrsverbindungen des Rohrammerwegs nötig. Dieser müsste nach Möglichkeit ausgebaut werden, da er an einigen Stellen sehr schmal ist. Dementsprechend ist für den Korridor 7 die präferierte Route die Variante B (orange). Es wird zudem angemerkt, dass die Bahnunterführung der Varianten A, C und D sehr schmal ist und somit schwer zu nutzen für die Fahrradfahrenden. Darüber hinaus gab es in der Gruppe wenig Interesse für diese Varianten im nördlichen Verlauf.

Zum anderen wird für den gesamten Korridor 11 die Variante A (lila) bevorzugt, die Waltershofer Straße besitzt einen sanierungsbedürftigen gemeinsamen Geh- und Radweg und wird hauptsächlich als Transitroute zu den Fähranlegern (Finkenwerder, Neuhof/Waltershof und Bubendey-Ufer) genutzt. Ein weiterführender Ausbau der Anbindung an diese ist gewünscht. Insbesondere eine Querungshilfe an der Kreuzung Moorburger Hinterdeich und Waltershofer Straße wird von vielen Teilnehmenden als sinnvoll erachtet. Die Variante B (orange) entlang der Vollhöfner Weiden kommt nicht in Frage, die Gründe dafür

liegen an einem stark frequentierten LKW-Verkehr und schmalen Radwegen. Zusätzlich wird eine nördliche Variante über das HPA-Gelände vorgeschlagen und in Betracht gezogen

BR08 Nord-Süd-Route Neugraben Fischbek:

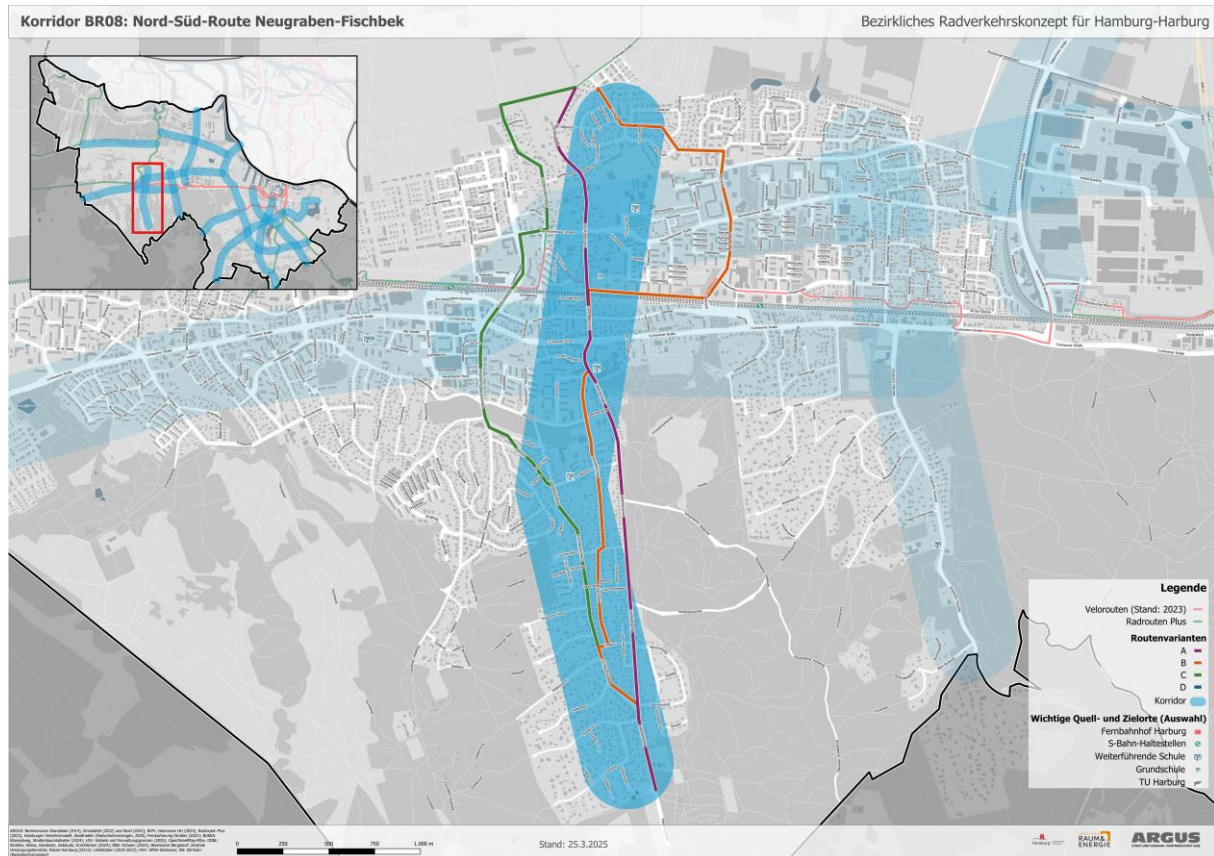


Abbildung 8: BR08: Nord-Süd-Route Neugraben Fischbek mit den Varianten A (lila), B (orange) und C (grün) (© ARGUS Stadt und Verkehr).

Für die Gruppe sind Verkehrssicherheit, Nutzen für das Gesamtnetz, Realisierbarkeit und Erschließungsfunktion die wichtigsten Kriterien. Die Variante A (lila) wird überwiegend bevorzugt. Die Routenführung ist direkt, allerdings im südlichen und nördlichen Bereich bisher vom Autoverkehr dominiert. Im südlichen Bereich ist diese Variante für den Schulverkehr favorisiert, wohingegen die Variante C (grün) die direkte Anbindung an den Neugrabener Markt darstellt. Variante B (orange) wird im südlichen Bereich als Umweg angesehen, im nördlichen als Vorteil für Radfahrende, die von Richtung Osten kommend auf die Radroute möchten, andernfalls fehlt auch im nördlichen Bereich die Direktheit. Im nördlichen Bereich der Variante C (grün) wird auf die bisher fehlende Verbindung aufgrund von Naturschutz hingewiesen. Falls dort allerdings Erschließungsmöglichkeiten bestünden, wäre diese Variante im Norden attraktiv, wobei eine Alternative Routenführung über die Neugrabener Allee bevorzugt wäre. Denkbar ist auch die Zusammenführung der Varianten A (lila) und B (orange) nach der S-Bahn Querung auf der Radroute zu Variante C (grün). Herausfordernd bleibt bei allen drei Varianten der mittlere Bereich – die Querung der Bahngleise, wobei mehrere Fußgänger-Überquerungsmöglichkeiten im westlichen Bereich bereits vom Radverkehr genutzt werden. Dringender Handlungsbedarf besteht an der Kreuzung Cuxhavener Straße.

Angeregt wird, den Korridor bis an die niedersächsische Grenze zu verlängern, aufgrund v.a. vielem Freizeit-Radverkehr.

Ausblick und Anmerkungen

Andreas Swensson und Carsten Stein, *Bezirksamt HH Harburg*, erläutern den weiteren Ablauf zur Erstellung des Bezirksroutenkonzeptes und gehen von einer Finalisierung des Konzeptes bis spätestens Ende 2025 aus. Im Anschluss werden erste Umsetzungsmaßnahmen erfolgen. Hingewiesen werden die Teilnehmenden auf die Möglichkeit, alle Korridore noch nach Veranstaltungsschluss im Rahmen der Online-Beteiligung [DIPAS](#) zu kommentieren (dies war auch vor Veranstaltungsbeginn möglich), und dass auf der Webseite zum Beteiligungsprozess des Bezirks Harburgs über den weiteren Verlauf regelmäßig informiert wird. Offene Fragen, Hinweise und Anmerkungen werden abschließend diskutiert.

Zusammenfassung der Anmerkungen während der zwei Regionalveranstaltungen:

- Die Flexibilität der Planung wurde wiederholt erfragt. Eine Kombination verschiedener Streckenvarianten, wie sie von den Teilnehmenden in der Gruppenarbeitsphase vollzogen wurden, ist laut Planenden möglich und erwünscht, um bestmögliche Vorzugsvarianten zu entwickeln. Auch seien Veränderungen der Korridore und Varianten möglich, sofern diese gut begründet sind. Die Impulse aus den Veranstaltungen werden in das Konzept eingearbeitet.
- Kritisch angemerkt wird die Bewerbung der Veranstaltung vor allem mit Blick auf das weniger diverse Publikum, was die Vielfalt des Bezirkes nicht widerspiegle. Trotz der Bewerbung mit über 100 Plakaten im öffentlichen Raum, wird der Hinweis auch Stadtteilbüros und ggf. Plakate in anderen Sprachen zu platzieren, an den Bezirk weitergereicht.
- Es wird angeregt, sowohl Kinder und Jugendliche als auch Schulen bei der Planung miteinzubeziehen. Die Planenden informieren darüber, dass Schulen durch persönliche Ansprache auf die Online-Beteiligung und Veranstaltungen hingewiesen wurden sowie Schulstandorte als Zielorte bei der Routenfindung Berücksichtigung fanden. Darüber hinaus wird auf ein Schulprogramm hingewiesen, bei dem konkret Wegführungen rund um Schulen in den Fokus genommen werden.
- Strecken der Radrouten und RadroutenPlus sind nicht im Konzept enthalten, da diese bereits in der Umsetzung sind und mit Priorität auf der Schließung der Lücken bearbeitet werden. Das Bezirksroutenkonzept ist daher als Ergänzung zu betrachten und soll an die bestehenden Radrouten und RadroutenPlus angebunden werden.
- Zukünftige Neubaugebiete sollen im Bezirksroutenkonzept berücksichtigt und an künftig Bedarfe angepasst werden.
- Es besteht der Wunsch die Unfallkarte und die Analysekarten der Präsentation auf der DIPAS-Webseite zur Verfügung zu stellen.

- Im Schnitt werden ca. 2-5 km/ Radwege pro Jahr ausgebaut. Bei einer Gesamtnetzlänge von 600 km stellt dies eine kontinuierliche Aufgabe dar, das Netz regelmäßig an die aktuellen Bedürfnisse anzupassen. Daher ist es um so notwendiger, Prioritäten zu setzen. Aufgrund von überschaubarem Budget, ist das Ziel möglichst viele Strecken in gutem Zustand zu halten und auf prestigeträchtige Großprojekte zu verzichten.
- Eine Zusammenarbeit mit der überregionalen Verkehrsbehörde sowie den Polizeikommissariaten bestehe bereits, um Planung und anschließende Umsetzung zu vereinfachen.

Impressionen



Abbildung 4: Impressionen (© Institut Raum & Energie)

Anhang Fotodokumentation

Regionalveranstaltung „Neugraben/Süderelbe“ am Mittwoch, 02.04.2025



Abbildung 1: Abfrage der Teilnehmenden „Aus welchem Stadtteil sie kommen und welches Verkehrsmittel gewöhnlich genutzt wird“, Rot = Fahrrad, grün = zu Fuß, weiß = Pkw, blau = ÖPNV

BR01/01.1 Ost-West-Route:



Abbildung 2: Gepunktete Bewertungskriterien Ost-West -Route

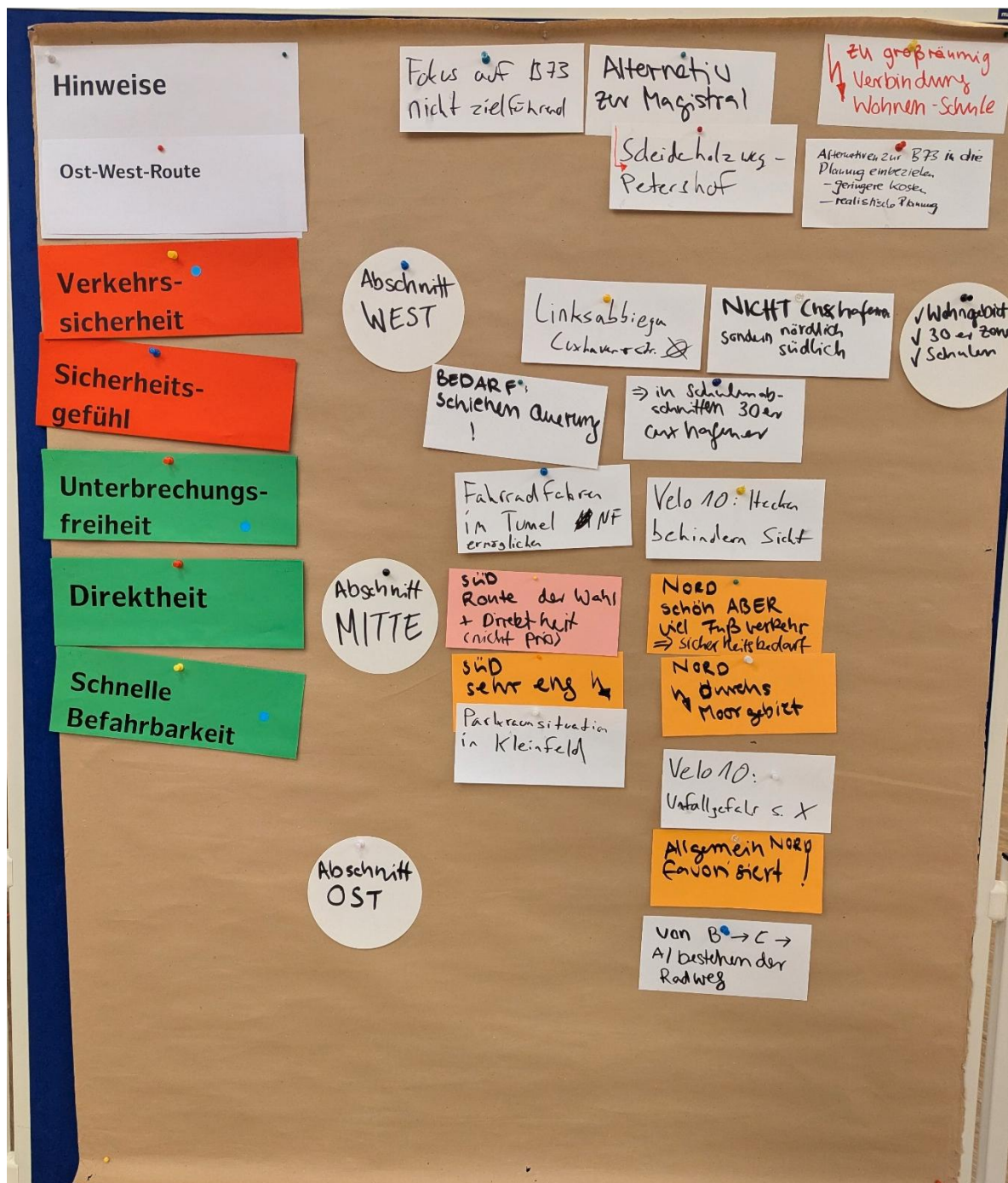


Abbildung 3: Hinweise Ost-West-Route

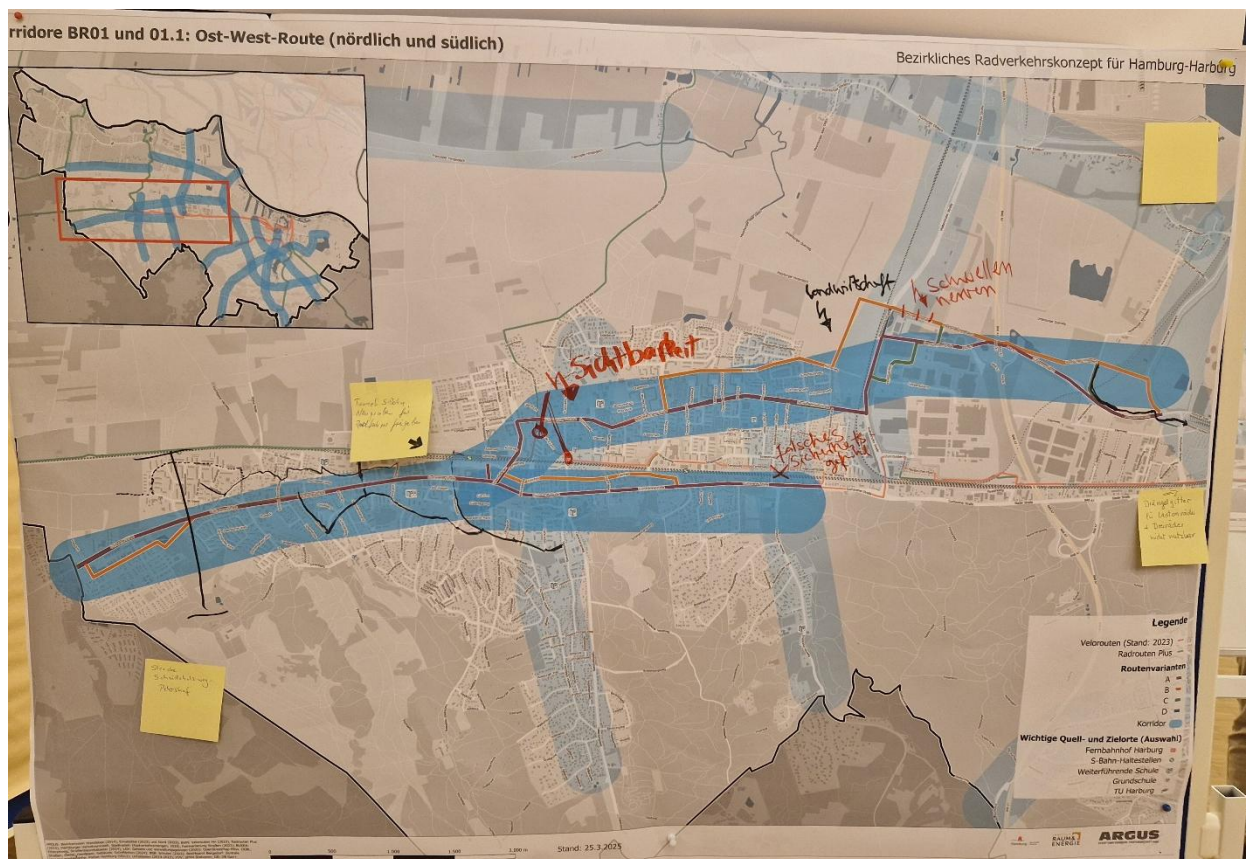


Abbildung 4: Anmerkungen Ost-West Route

BR08 Nord-Süd-Route Neugraben Fischbek:



Abbildung 5: Bepunktete Bewertungskriterien: Nord-Süd-Route Neugraben-Fischbek

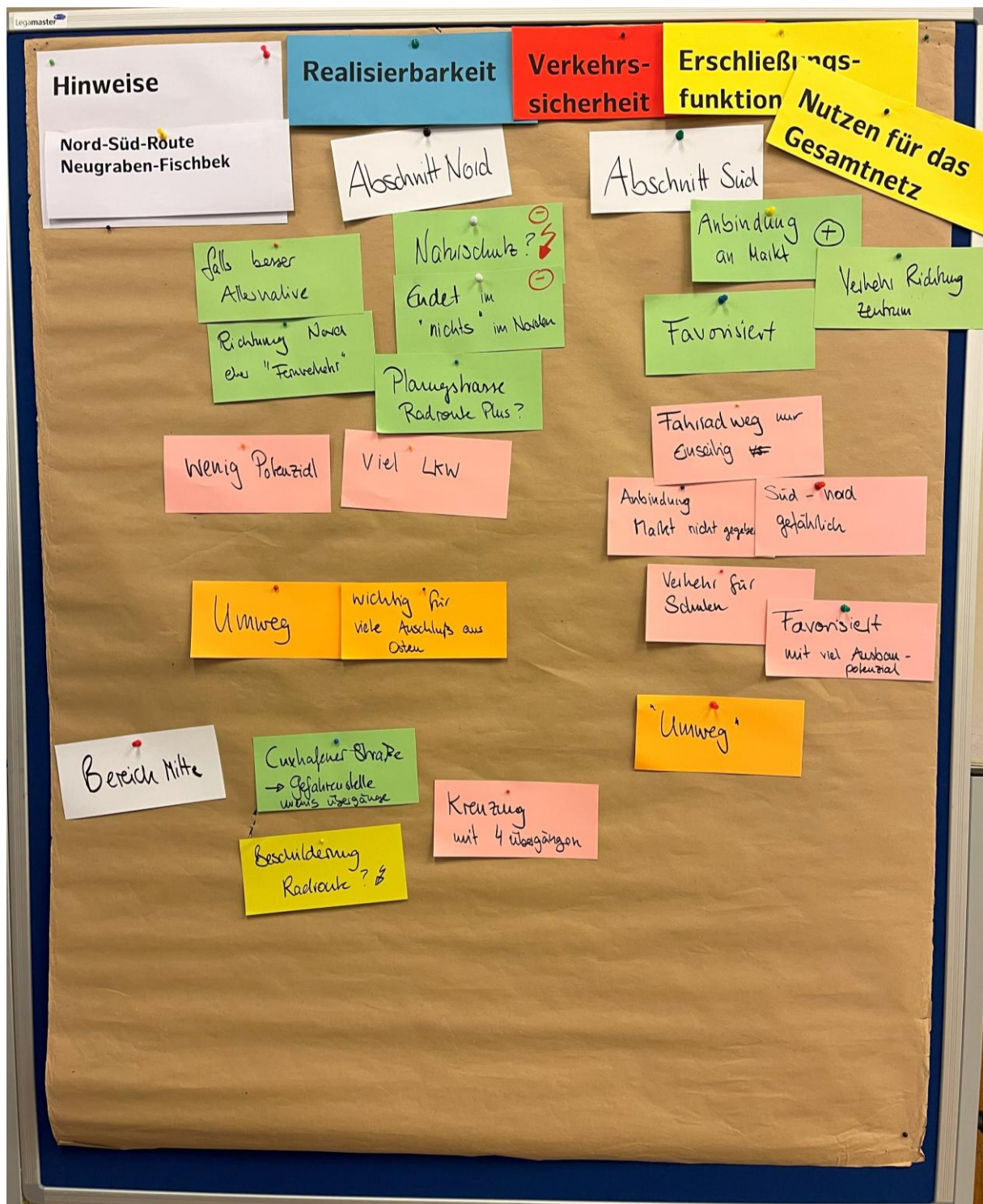


Abbildung 6: Ergebnisse Kleingruppe Nord-Süd-Route Neugraben Fischbek

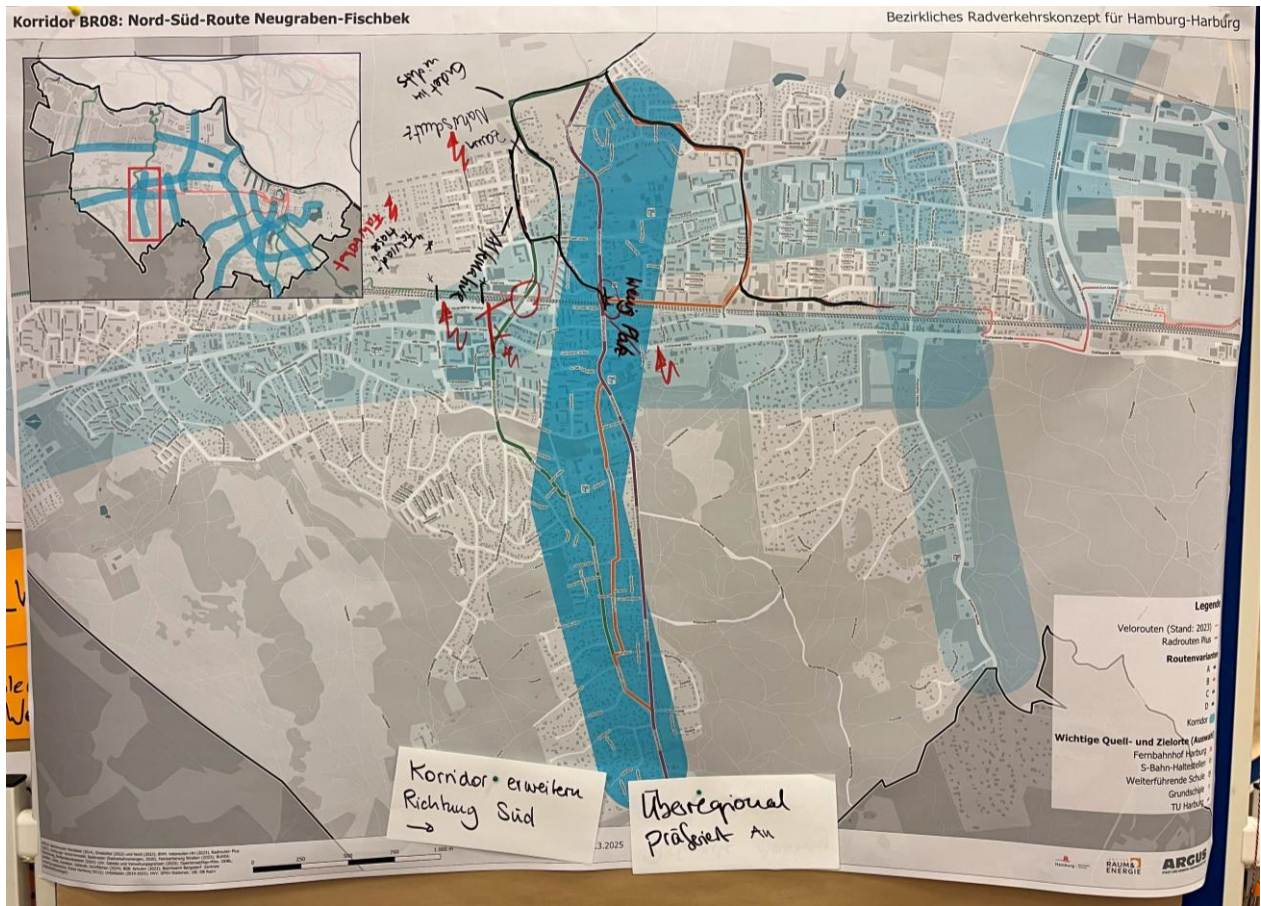


Abbildung 7: Anmerkungen Nord-Süd-Route Neugraben-Fischbek

BR07 und 11 Nord-Süd-Route Hausbruch und Waltershofer Straße:

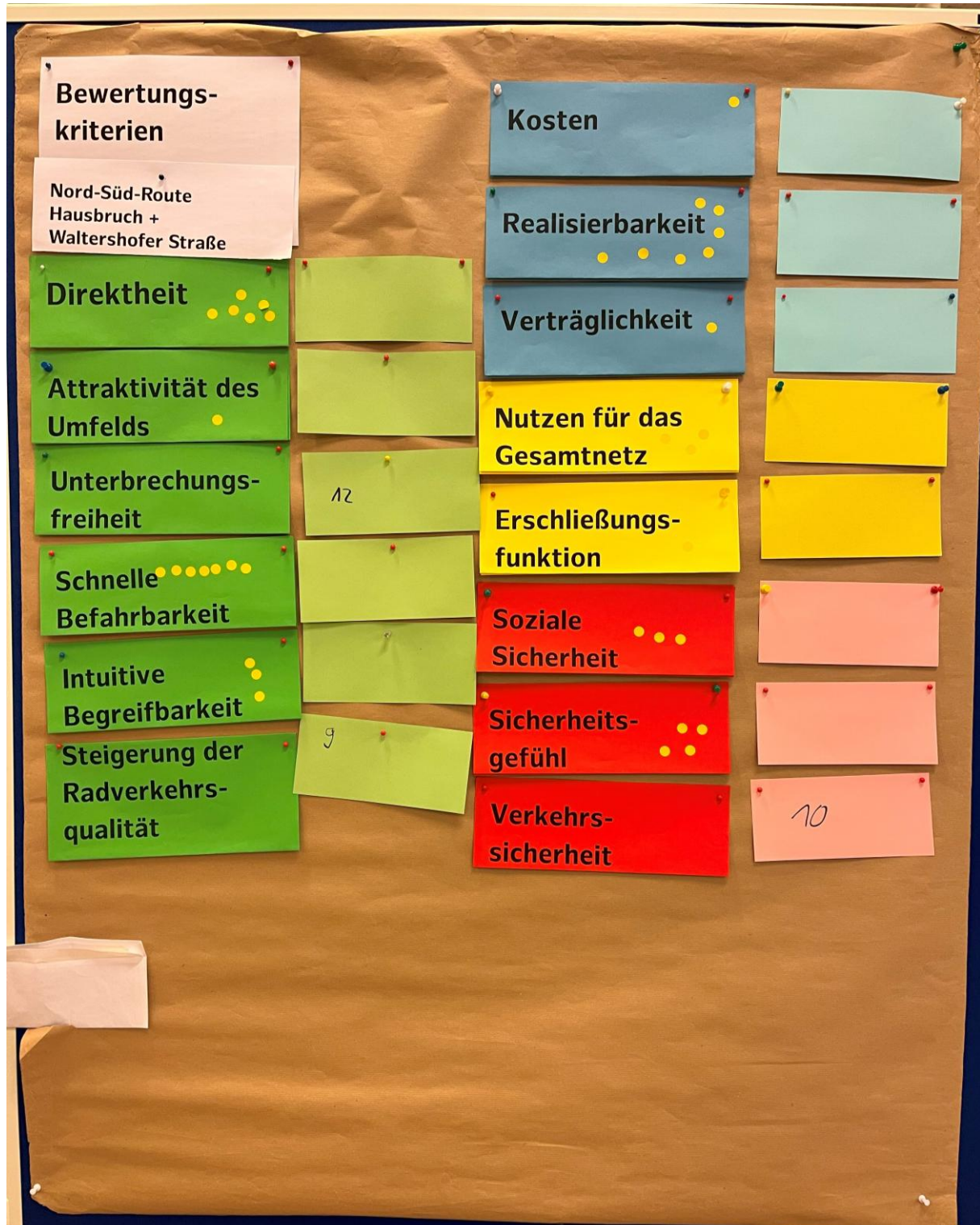


Abbildung 8: Gepunktete Bewertungskriterien Nord-Süd-Route Hausbruch und Waltershofer Straße

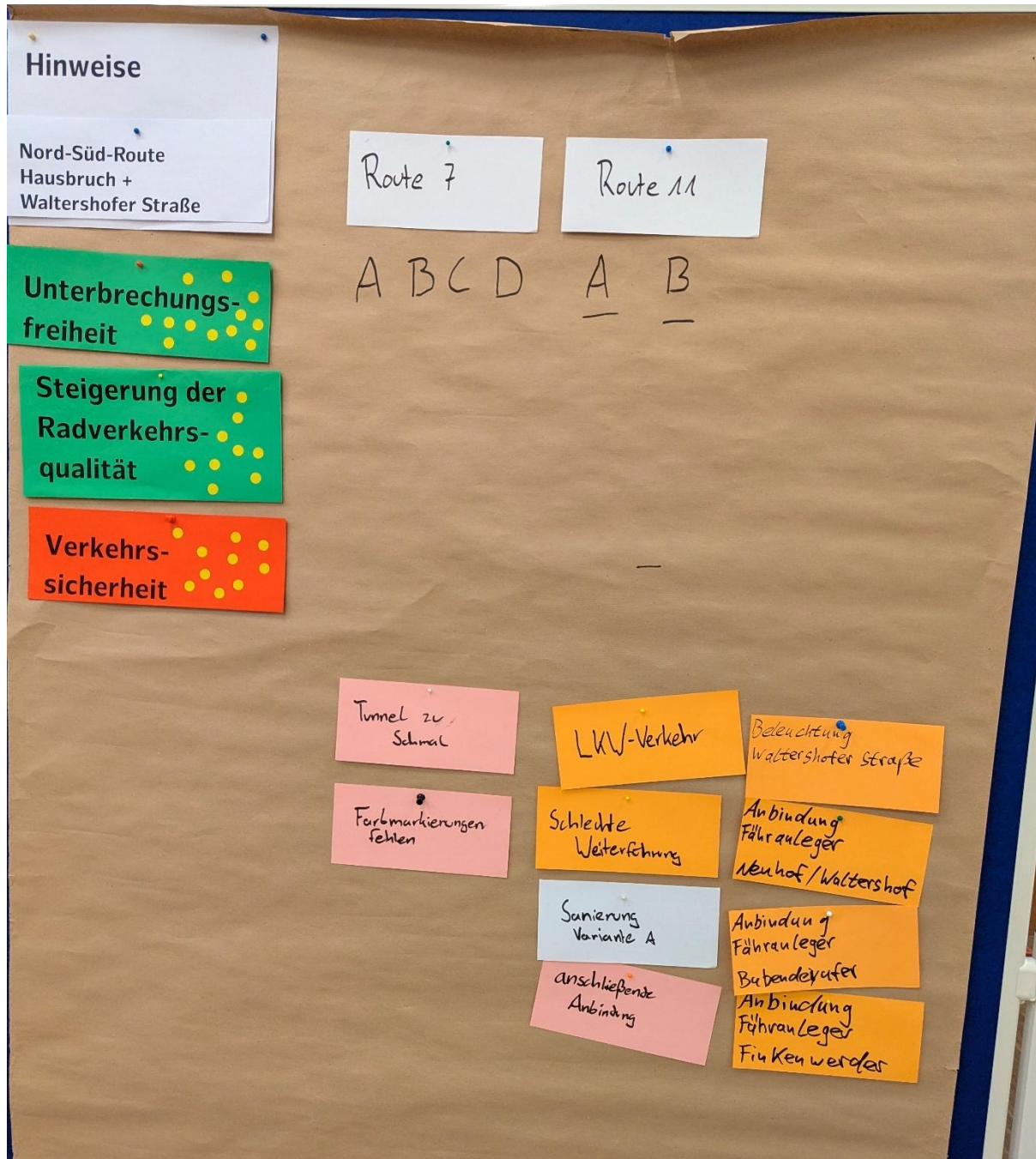


Abbildung 9: Ergebnisse Kleingruppe Nord-Süd-Route Hausbruch und Waltershofer Straße

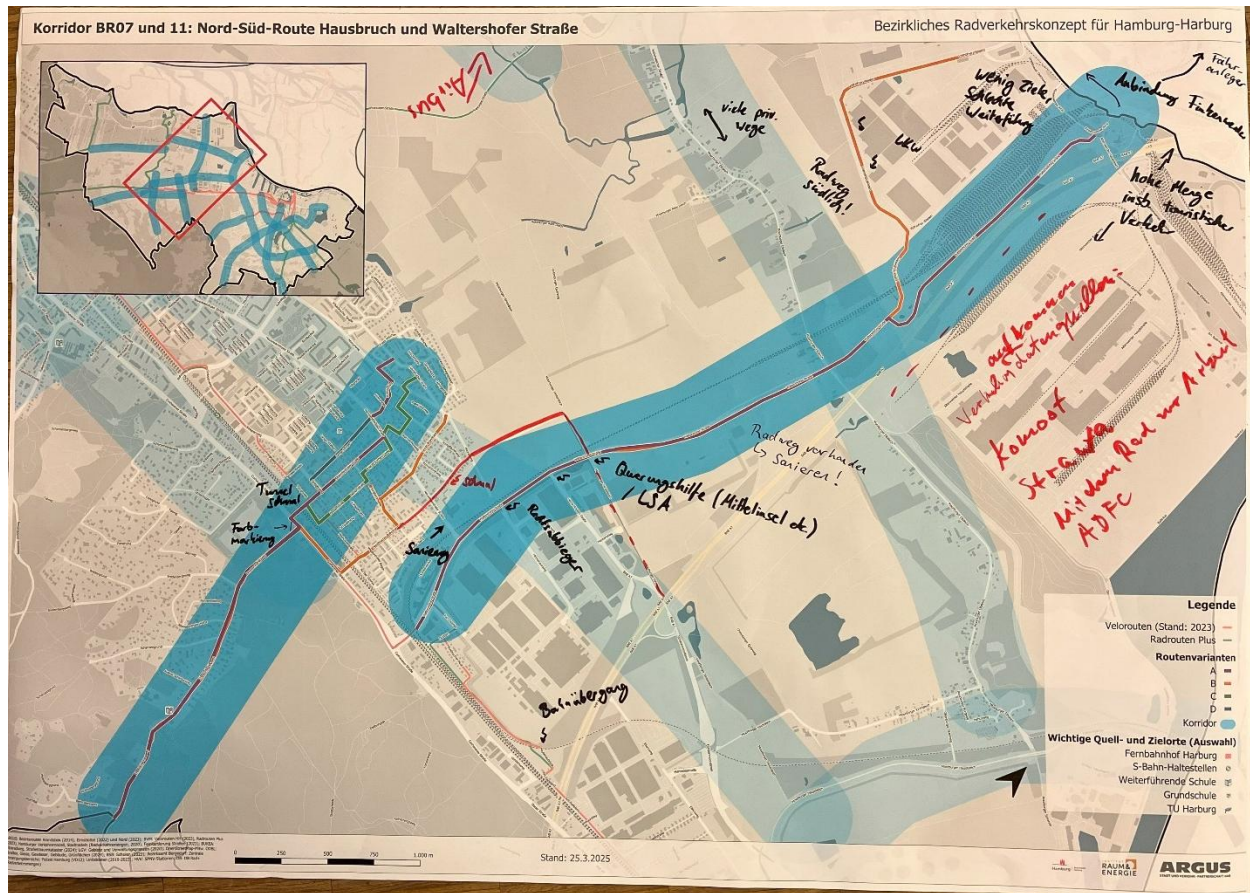


Abbildung 10: Anmerkungen Nord-Süd-Route Hausbruch und Waltershofer Straße

Regionalveranstaltung „Harburg Zentrum“ am Freitag, 04.04.2025



Abbildung 11: Abfrage der Teilnehmenden „Aus welchem Stadtteil sie kommen und welches Verkehrsmittel gewöhnlich genutzt wird“, Rot = Fahrrad, grün = zu Fuß, weiß = PkW, blau = ÖPNV

BR03 Seehafen-Rönneburg-Route:

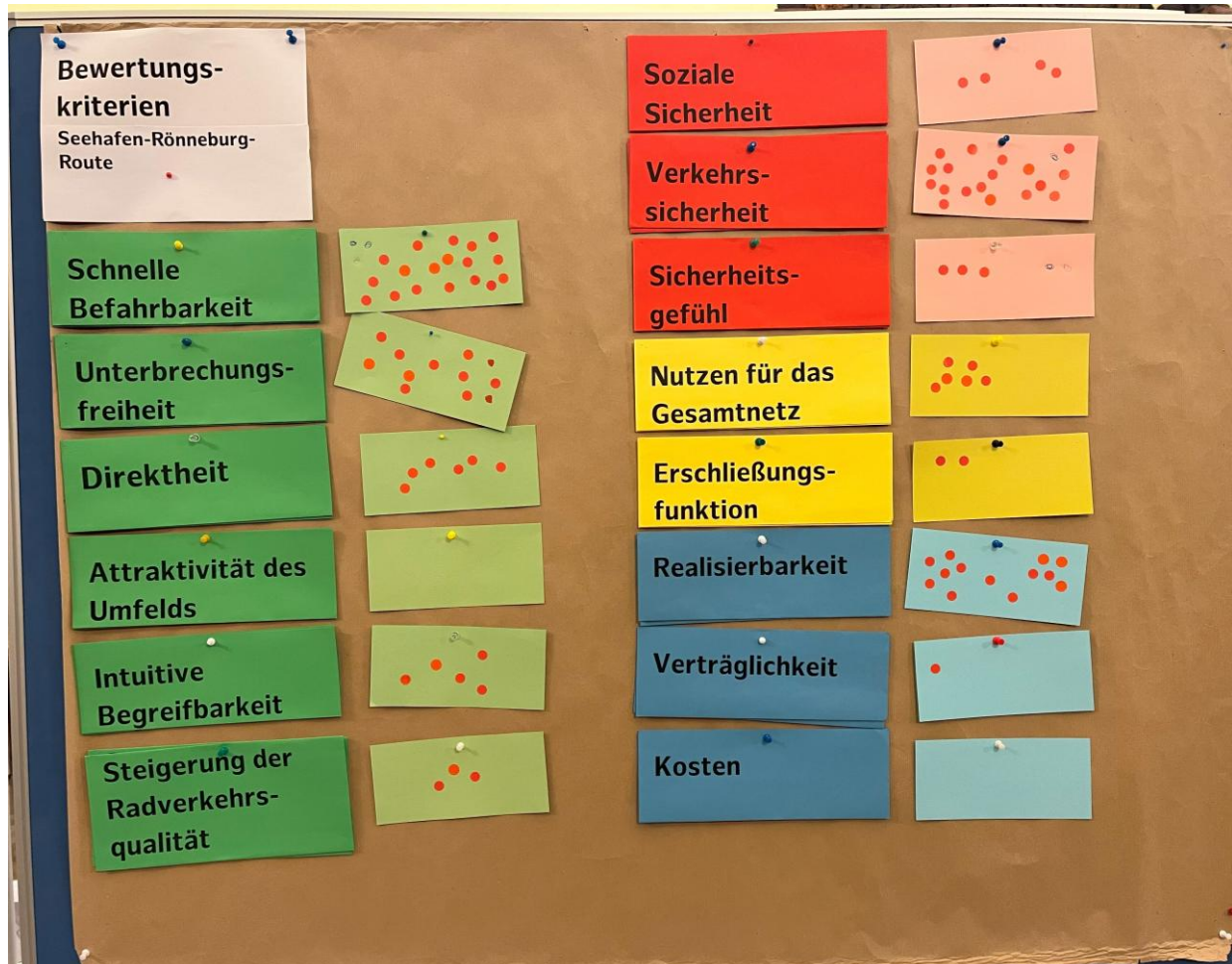


Abbildung 12: Gepunktete Bewertungskriterien Seehafen-Rönneburg Route



BR05 Marmstorf-Harburg-Route:



Abbildung 14: Gepunktete Bewertungskriterien Marmstorf-Harburg-Route

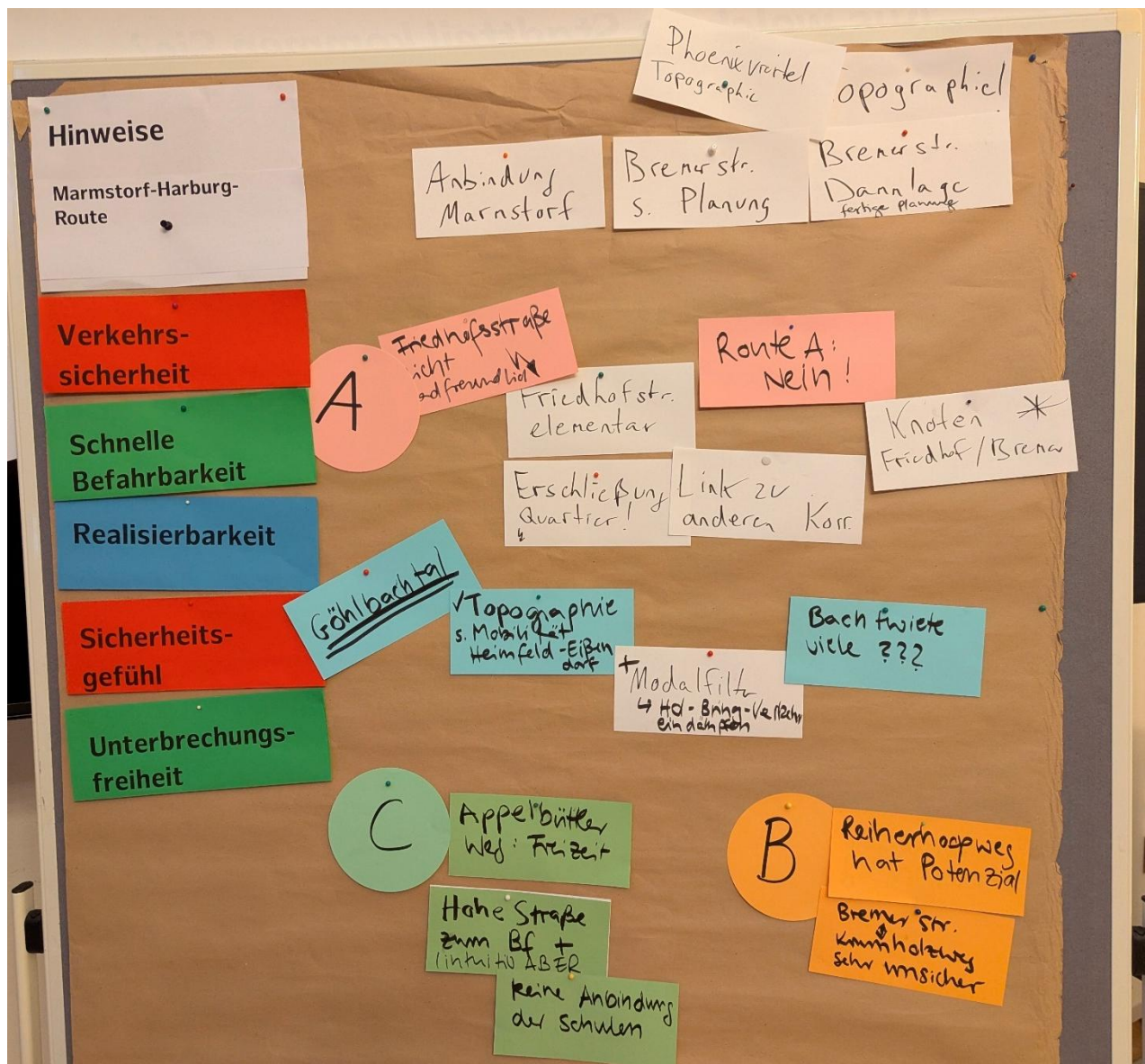


Abbildung 15: Ergebnisse Kleingruppe Marmstorf-Harburg-Route



Abbildung 16: Anmerkungen Marmstorf-Harburg-Route

BR06 Verlängerung Radroute 13:

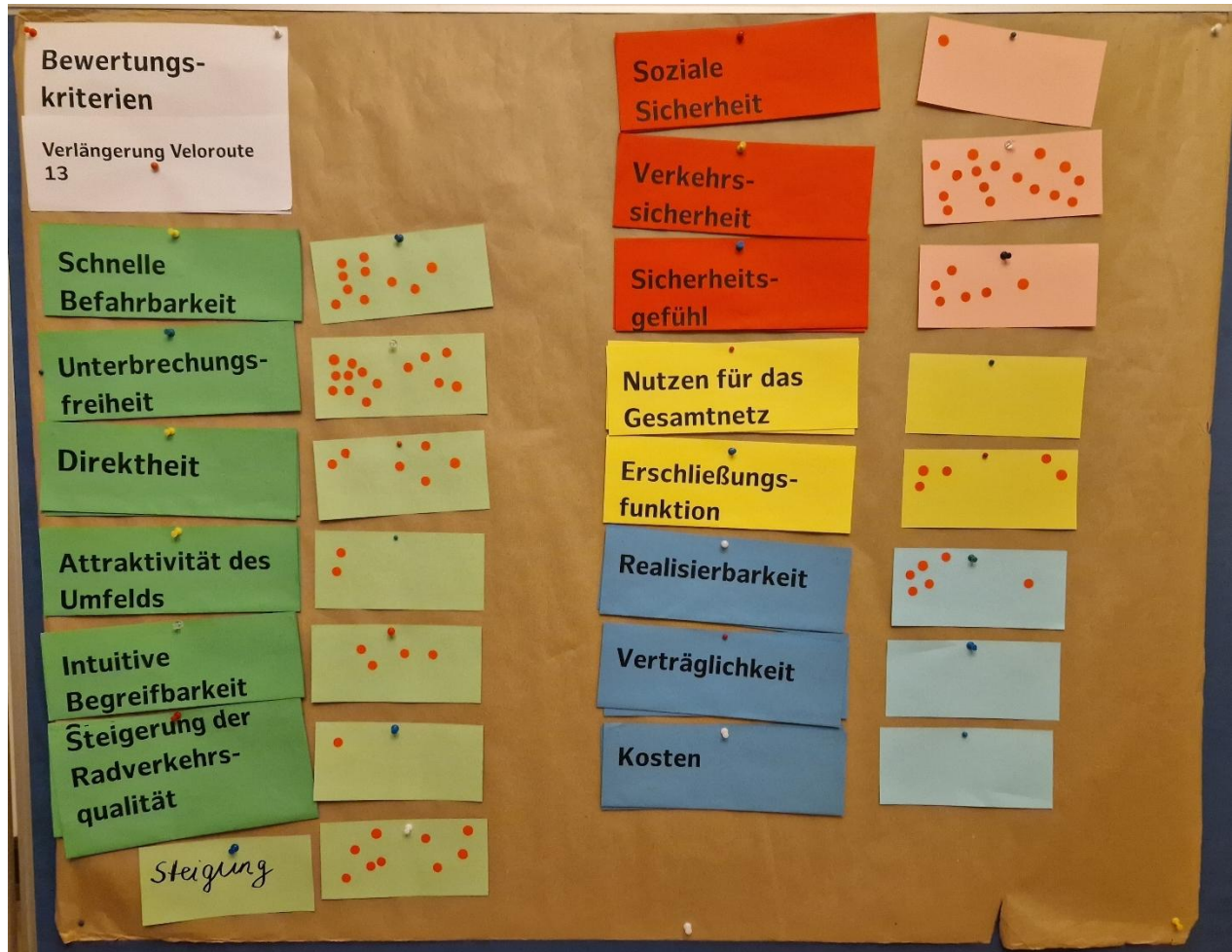


Abbildung 17: Gepunktete Bewertungskriterien Verlängerung Radroute 13

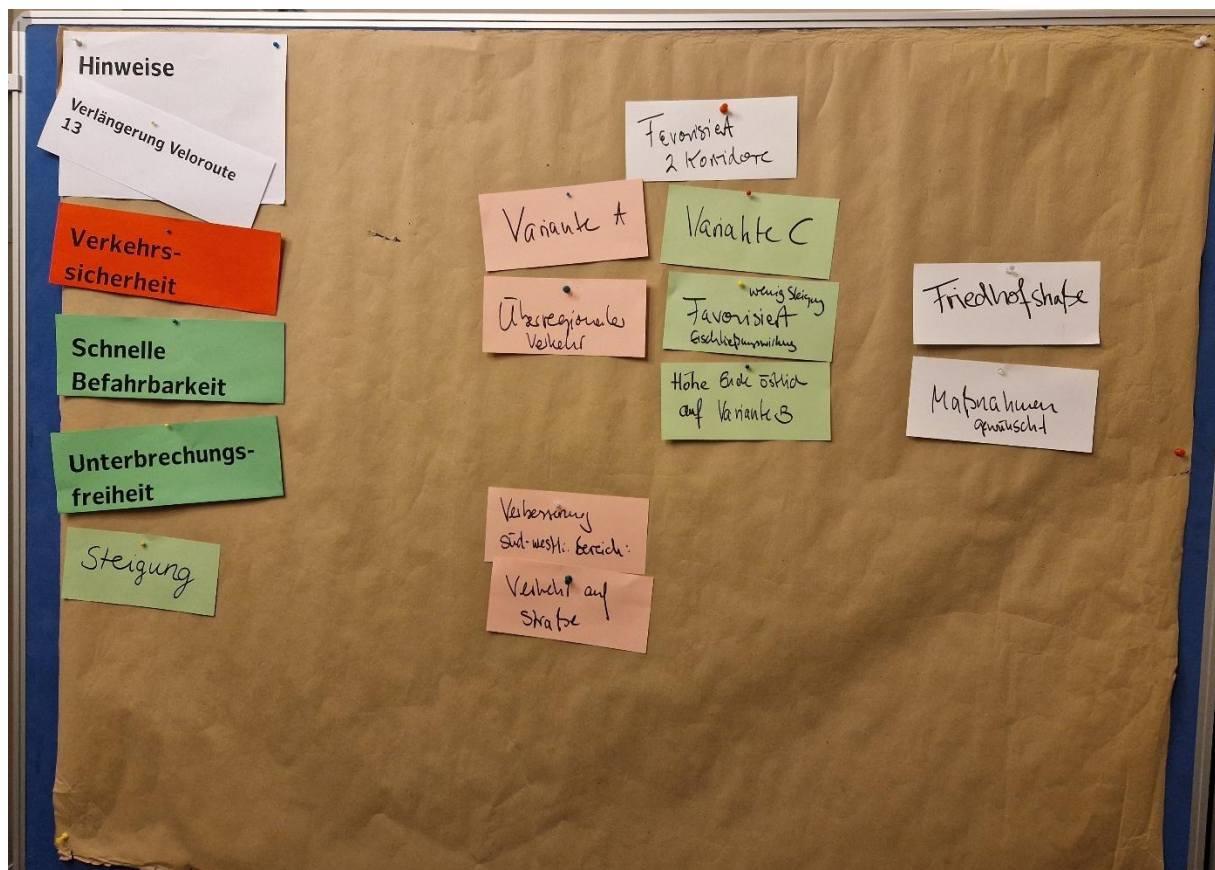


Abbildung 18: Ergebnisse Kleingruppe Verlängerung Radroute 13

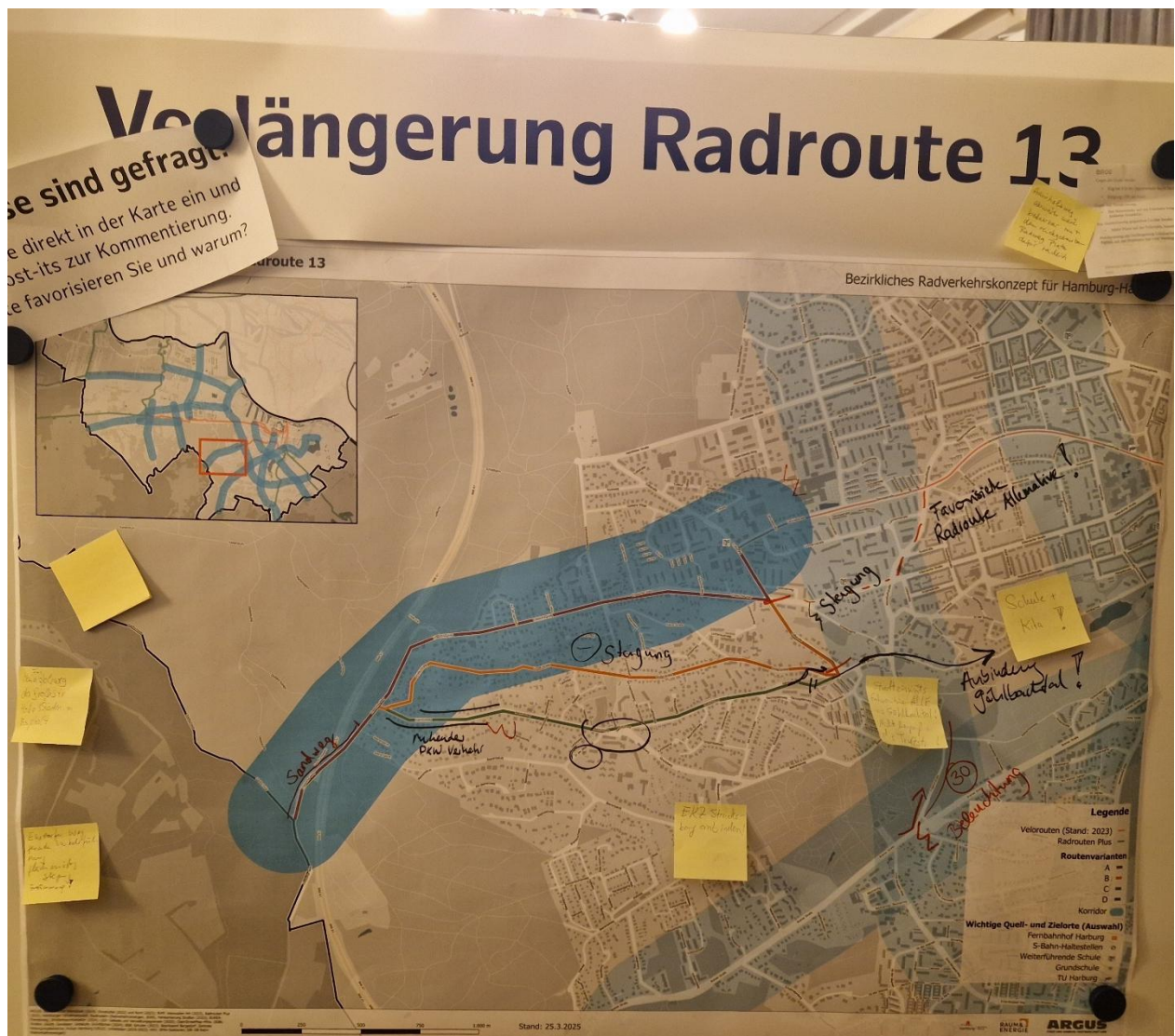


Abbildung 19: Anmerkungen Verlängerung Radroute 13