



Kurzdokumentation

„Entwicklung des Bezirksroutenkonzepts Hamburg-Harburg“

Informationsveranstaltung am 06.11.2024

Uhrzeit	Programmpunkte
19:00 Uhr	Begrüßung und Einleitung zur Entwicklung des Radverkehrskonzeptes Bezirk HH-Harburg <i>Andreas Swensson, Abteilungsleiter Tiefbau, Bezirksamt HH-Harburg</i>
19.10 Uhr	Abfrage von Präferenzen <i>Julia Reiß, Institut Raum & Energie</i>
19:20 Uhr	Wozu ein Bezirksroutenkonzept und wie läuft dieses ab? <i>Markus Franke, ARGUS Stadt und Verkehr</i>
19:45 Uhr	Fragen, Hinweise und Diskussion <i>Andreas Swensson, Abteilungsleitung Tiefbau, Bezirksamt HH-Harburg und Markus Franke, ARGUS Stadt und Verkehr Julia Reiß, Institut Raum & Energie (Moderation)</i>
20:45 Uhr	Ende der Veranstaltung

Moderation: Julia Reiß, *Institut Raum & Energie*

Begrüßung und Einleitung zur Entwicklung des Radverkehrskonzeptes Bezirk HH-Harburg

Julia Reiß, *Institut Raum & Energie*, begrüßt an die 90 Teilnehmenden zur Informationsveranstaltung „Entwicklung des Bezirksroutenkonzeptes“ und stellt die Zielsetzung der Veranstaltung vor. Das Ingenieurbüro ARGUS Stadt und Verkehr und das Beteiligungsbüro *Institut Raum & Energie* sind vom Bezirksamt Hamburg-Harburg mit der Umsetzung des Projektes beauftragt worden. Es sollen im Rahmen dieser Veranstaltung allgemeine Informationen über das Bezirksroutenkonzept dargestellt, die Möglichkeit der Online-Beteiligung präsentiert und erste Nachfragewünsche zum Projektablauf bedient werden.

Andreas Swensson, *Abteilungsleiter Tiefbau, Bezirksamt Hamburg-Harburg*, stellt die Relevanz des Themas „Mobilität“ dar und verweist auf die in der Umsetzung bereits fortgeschrittenen Velorouten und weitere Radverkehrsvorhaben des Bezirks. Zielsetzung des Projektes sei es, zusammenhängende qualitätvolle Bezirksrouten zu definieren und dabei sichere, direkte und komfortable Radwege entstehen zu lassen, zugleich Lücken im Radwegenetz zu schließen und die Anbindungen an wichtige Orte innerhalb des Bezirks und in Nachbarbezirke herzustellen. Zudem gehe es darum, die stadtweiten Velorouten um eine innerbezirkliche Anbindung zu ergänzen. Ein wichtiger Baustein ist dabei die Online-Beteiligung. Bürger:innen haben **bis zum 6. Dezember 2024** die Möglichkeit, Anregungen und Hinweise [hier](#) einzubringen.

Abfrage von Präferenzen

Zur Ermittlung eines allgemeinen Stimmungsbilds werden alle Teilnehmenden gebeten, einige Fragen zur fahrradbezogenen verkehrlichen Mobilität über das Umfrage-Tool *Mentimeter* zu beantworten.

Wie häufig fahren Sie Fahrrad?



Abbildung 1: Antworten auf die Frage „Wie häufig fahren Sie Fahrrad?“

Was nervt Sie beim Radfahren im Bezirk Harburg am meisten?



Abbildung 2: Antworten auf die Frage „Was nervt Sie beim Radfahren im Bezirk Harburg am meisten?“

Welche Wege wählen Sie am liebsten?

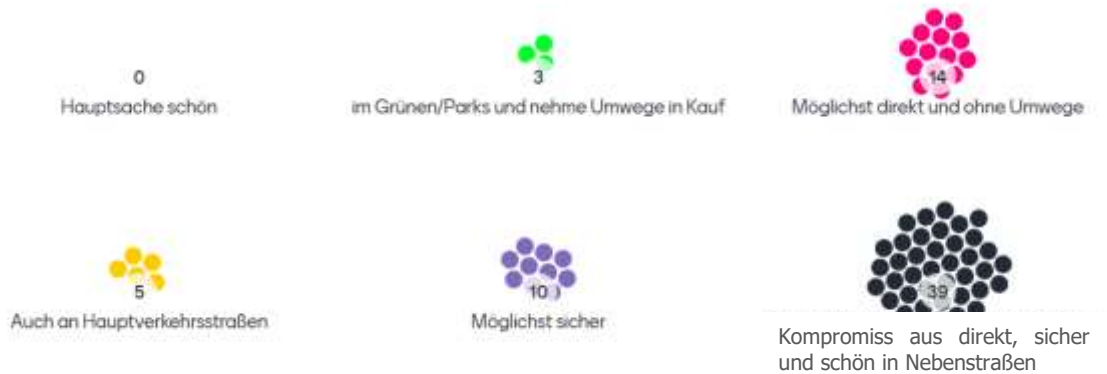


Abbildung 3: Antworten auf die Frage „Welche Wege wählen Sie am liebsten?“

Welche Wegführung bevorzugen Sie?

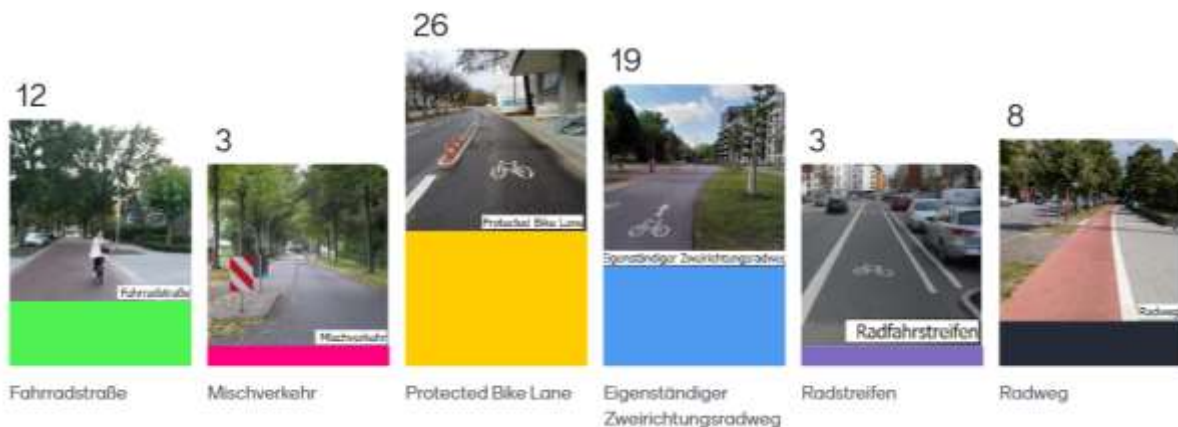


Abbildung 4: Antworten auf die Frage „Welche Wegführung bevorzugen Sie?“

Am Ende besteht für die Teilnehmenden die Möglichkeit, Hinweise zu geben und Fragen über Mentimeter während der Veranstaltung zu stellen. Diese finden sich im Anhang der Kurzdokumentation.

Wozu ein Bezirksroutenkonzept und wie läuft dieses ab?

Das Bezirksroutenkonzept Hamburg-Harburg hat das Ziel, so **Markus Franke**, ARGUS Stadt und Verkehr, den Radverkehrsanteil zu erhöhen und das bestehende Veloroutennetz durch Bezirksrouten zu ergänzen. Dabei sollen

Lücken geschlossen, kürzere Verbindungen zwischen Quellen und Zielen geschaffen und lokale sowie regionale Bedürfnisse berücksichtigt werden. Wichtige Qualitätskriterien für die Strecken umfassen Sicherheit, Direktheit, Komfort und Attraktivität.

Der Projektablauf beinhaltet eine Bestandsanalyse, die Entwicklung eines Netzkonzeptes und eines Umsetzungskonzeptes, begleitet von Online-Beteiligungsformaten (DIPAS) und Dialogveranstaltungen in der Region. Dabei werden modellierte Radverkehrsmengen analysiert und potenzielle Korridore für die Routen gesucht. Rückmeldungen der Bürger:innen (durch DIPAS), etwa zu Gefahrenstellen oder Oberflächenmängeln, fließen in die Planung ein. Zentrale Bewertungskriterien für die Routensuche sind u. a. die Verkehrssicherheit, Realisierbarkeit und die Integration in das Gesamtnetz. Abschließend werden Vorzugsvarianten ausgewählt und mögliche Netzlücken geschlossen. Das fertige Konzept dient als Grundlage für die weitere Umsetzung und Priorisierung von Maßnahmen. Im Frühjahr 2025 (Ende März/Anfang April) werden in zwei Regionalveranstaltungen für ausgewählte Korridore mit Bürgerbeteiligung deren Vorzugsvarianten diskutiert.

Die Präsentation kann hier abgerufen werden: <https://radverkehr-harburg.beteiligung.hamburg/#/#projectinfo>

Fragen, Hinweise und Diskussion

Anmerkungen werden von **Markus Franke** und **Andreas Swensson** beantwortet.

- Dieses Jahr wurde, ebenfalls im Sinne der Mobilitätswende, ein Fahrradparkkonzept für den Bezirk Harburg erarbeitet, um ein flächendeckendes Parkangebot zu gewährleisten. Hier war die Mitwirkung in Form einer Online-Beteiligung möglich. Wann kann mit einer konkreten Umsetzung und der Installation erster Fahrradbügel gerechnet werden?
 - Das Projekt befindet sich bereits in Bearbeitung. Dass der Prozess von Planung und Umsetzung des Konzepts mehr Zeit beansprucht liegt daran, dass eine bezirksweite Lösung angestrebt wird. Erstmals soll der gesamte Bezirk flächendeckend mit Fahrradbügeln ausgestattet werden, statt nur vereinzelt. Das erfordert einen erhöhten organisatorischen Aufwand.
- Hat es Denkmalschutzgründe, dass sich um das Harburger Rathaus nur eine sehr geringe Anzahl an Fahrradbügeln und damit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder befinden?
 - In der Tat ist es schwer, die Installation von Fahrradbügeln um das Denkmalschutzensemble Rathaus zu realisieren. Diese Aufgabe fällt außerdem in den Kompetenzbereich der Stadtplanung des Bezirks
- Werden aus der Erhebung beim Stadtradeln im September 2024 gewonnene Daten und Erkenntnisse in die Entwicklung des Bezirksroutenkonzeptes mit einbezogen?
 - Entsprechende Daten aus dem Stadtradeln liegen vor und werden in das Konzept mit einbezogen. Insbesondere Potenziale für eine mögliche Routenführung des Radverkehrs können aus den vorliegenden Daten des Stadtradelns gewonnen werden.

- Werden bei der Entwicklung des Bezirksroutenkonzepts bereits bestehende Radwege oder solche, die sich in Planung befinden, berücksichtigt und in das Routennetz mit einbezogen? Wird die Topografie im Bezirk Harburg berücksichtigt?
 - Die Topografie gerade im Bezirk Harburg spielt eine entscheidende Rolle bei der Radverkehrsführung und fließt in die Planung von Vorzugsvarianten ein. Ortsbesichtigungen werden vorgenommen, um bestmögliche Lösungen für jeweilige Orte/Abschnitte zu gewährleisten.
- Werden Kfz-Mengen bei der Planung der Bezirksrouten mitgedacht? (Verweis auf eine mögliche Verkehrsreduktion durch Entlastung der neuen A26)
 - Informationen über Kfz-Mengen sind besonders zentral für die konkrete Planung und Umsetzung der Radverkehrsrouten und werden dort berücksichtigt
- Sind bei der Online-Beteiligung nur Mängel-Meldungen gewünscht, oder auch Hinweise auf fehlende/bestehende Quer- oder Tangentialverbindungen?
 - Insbesondere Hinweise auf fehlende Tangentialverbindungen im Routennetz sind wünschenswert. Auch wenn nicht direkt auswählbar wird gebeten, diese Hinweise über DIPAS zu platzieren.
- Sind die Velo-Routen sowie andere Radwege in DIPAS einsehbar?
 - Ja, Velo-Routen sind ersichtlich. Andere Radwege sind aufgrund mangelnder Datengrundlage nicht vermerkt.
- Es werden mehr Stadträder benötigt. Wer ist dafür zuständig? Wird dies in dem Konzept berücksichtigt?
 - Das fällt in den Kompetenzbereich der Stadtbehörde. Das Bezirksamt Harburg ist im engen Austausch und platziert Wünsche und Engpässe.
- Bereits 2022 wurde ein Mobilitätskonzept Heimfeld-Eißendorf mit breiter Online-Beteiligung erarbeitet. Bisher ist die Umsetzung nicht sichtbar. Wird die Umsetzung des jetzigen Bezirksroutenkonzepts ebenso viel Zeit beanspruchen?
 - Das Mobilitätskonzept Heimfeld-Eißendorf ist in der Finalisierung. Ergebnisse fließen in das Bezirksroutenkonzept ein.
- Das sei bereits das dritte Konzept seit 2009, also innerhalb von 15 Jahren, das begonnen wird. Werden vorige Projekte berücksichtigt und in die Planung mit einbezogen? Können Übergangslösungen geschaffen werden, die eine (temporäre) Verbesserung des Radverkehrs bis zur endgültigen Umsetzung des „Radverkehrskonzepts Hamburg-Harburg“ gewährleisten? Beispielsweise die Sanierung von bestehenden Radwegen oder die Anpassung von Ampelschaltungen.
 - Eine Aktualisierung des Konzepts alle 15 Jahre ist sinnvoll, um aktuelle Entwicklungen in das Routennetz mit einzubeziehen. Die Idee, stadtweit Bezirksroutenkonzepte zu entwickeln, gibt es seit 2021. Viele Bezirke haben diesen Prozess bereits abgeschlossen oder befinden sich in

der Finalisierung des Konzeptes. Die Fertigstellung des Konzeptes ist im Jahr 2025 geplant. Anschließend folgt die Umsetzung schrittweise.

- Übergangslösungen wie Anpassungen von Ampelschaltungen und Fahrverbote sind aufwendiger und teurer als gedacht. Sie sind keine Lösung, die man schnell und ohne viel Aufwand umsetzen kann. Ähnliches gilt für die Sanierung bestehender Radverkehrsstrecken.
- Inwiefern werden Schulstandorte und deren Schüler:innen explizit bei der Planung berücksichtigt?
 - Schulstandorte spielen eine zentrale Rolle bei der Entwicklung des Radverkehrskonzeptes. Sie werden berücksichtigt und sollen an das Netz gut angebunden sein. Die Bezirksrouten sollen explizit auch Schulwege attraktiver, dichter und sicherer gestalten.
 - Schulen können eigene Mobilitätskonzepte beantragen. Der Bezirk berät dazu gerne.
 - Schüler:innen und Lehrkräfte sollen vor allem auch bei den Regionalveranstaltungen beteiligt werden.
- Könnte eine mögliche (Übergangs-) Lösung das Ausweichen des Radverkehrs auf Nebenstraßen sein, wie es beispielsweise in Wien gehandhabt wird?
 - Beispiele aus anderen (Groß-)Städten spielen eine wichtige Rolle bei der Erarbeitung des Konzeptes. Auch das Ausweichen auf Nebenstraßen wird bei der Wahl der Korridore berücksichtigt.
- Immer wieder wurde das „Kopenhagener Modell“ als Referenz genannt. Viele Teilnehmende befürworteten die gänzliche Trennung von Fuß-, Rad- und Kfz- Verkehr. Als alternative Lösungsmöglichkeit wurden vermehrt „Protected Bike Lanes“ (Geschützte Radfahrstreifen) genannt.
- Angeregt wird, die Verkehrspolizei frühzeitig einzubinden und gerade auch zu solchen Veranstaltungen einzuladen.
 - In Hamburg sind die Straßenverkehrsbehörde und die Polizeibehörde gleichermaßen für die Verkehrsplanung zuständig. Demnach ist eine (frühzeitige) Kooperation unvermeidbar.
- Stichwort „Nartenstraße“ (Vollsperrung vom 8. August bis 17. November 2024). Die Regionalveranstaltungen – bei denen es konkreter wird - finden im März/April 2025 statt. Das bestehende Problem ist aber akut und müsste viel schneller gelöst werden.
 - Die Nartenstraße ist Teil einer Velo-Route. Die Umsetzung hat sich hier verzögert, weil die angedachte Lösung im Bestand nicht umsetzbar ist. Der jetzige Zustand der Nartenstraße ist eine Übergangslösung, die so lange bestehen wird, bis die Umsetzung weitergehen kann. Auch der Bezirk wünscht, den aktuellen Zustand schnellstmöglich zu verbessern.

Weitere Informationen unter: <https://radverkehr-harburg.beteiligung.hamburg/#/#projectinfo>

Kontakt:



ARGUS Stadt und Verkehr
Ansprechpersonen: Markus Franke und Marius Hufnagel
Pinnasberg 45, 20359 Hamburg
Tel. 040 / 309 709 0

Email: kontakt@argus-hh.de



Institut für Planung, Kommunikation und Prozessmanagement GmbH
Ansprechpersonen: Julia Reiß und Nele Scholz
Lülanden 98, 22880 Wedel
Tel. 04103 / 16041

Email: institut@raum-energie.de



Bezirksamt Harburg
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt - Fachamt Management des öffentlichen Raumes

Ansprechperson: Carsten Stein
Harburger Rathausplatz 4, 21073 Hamburg
Telefon: 040 / 42871-2154

Email: carsten.stein@harburg.hamburg.de

Anhang

Abfrage von Präferenzen – Hinweise und Fragen

Folgende Hinweise und Fragen sind bei der letzten Mentimeter-Abfrage eingegangen: (Datum wäre sinnvoll)

Mehr Fahrradwege	Velorouten ausschildern
Sicherer machen	Bessere Übergänge zwischen verschiedenen Führungsarten
Ich weiß nicht, ob es wegen der Radfahrer:innen passiert ist, aber das neue Halteverbot an der Schlachthofstraße ist eine große Verbesserung! :)	Prioritäten Wechsel hin zum Radverkehr
Durchgängige Führung von Radwegen	Bessere Beschilderung / Markierung der Radwege
Kopenhagen als Vorbild nehmen, Autos den Platz wegnehmen, 30er Begrenzung im allgemeinen in der Stadt	Nartenstrasse mit höchster Priorität Velo-Routen tauglich machen.
Fahrradverkehr unabhängig und dadurch sicherer möglichst vom KFZ und Fussverkehr...und somit auch Brücken oder Wege nur für Fahrräder	Bitte die Winsener Str. ab Wilstorfer Str. fahrradsicher zu machen.
Kompaktes Netz mit klaren Prioritäten. Ein Netzkonzept ohne Umsetzungsperspektive hat keinen Sinn.	Bitte komplette Wegkette betrachten: von Parken am Start über sichere Wege bis Parken am Ziel
	Mehr Trennung des Radweges vom Fußverkehr (Kopenhogener) und Vorteile für den Radverkehr über Beschilderung sicherstellen, die bei dem Radweg auf der Nebenfläche gegeben wäre (STVO-Novelle; Grünpfeil)

Die Vedderbrückenstrasse ist bis heute nicht als Fahrradstrasse akzeptiert. Schön für die Statistik. Jeden Tag wird dort falsch geparkt! Es fehlen auch Ladezonen. Bitte für die Zukunft einplanen.

Bestehendes Radwegenetz kartieren und pflegen.

Direkte feyte Wege zwischen Harburg und Neugraben fernab der Veloroute und der B73

Konnektivität erhöhen

Bei Schneeräumung diesen nicht auf die Radwege schieben. Parkende KFZ und e-Roller stärker sanktionieren.

Ich fände es klasse, wenn integrierte Lösungen gefunden werden. Bsp.: Wenn Parkplätze für die beste Lösung weichen müssten, zu schauen, ob bspw. eine Möglichkeit für eine Quartiersgarage existiert.

Explizit Schulradwege planen, Fahrradwege mit Belag der Rennradtauglich ist, Unterstände für Fahrräder, die evtl. videogesichert sind.

Abkürzungen schaffen fürs Rad

Probleme ergeben sich häufig aus der grundsätzlichen Verkehrsführungsplanung, die zwangsläufig zu den Konflikten der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer führen.

Was ist aus der Dipas- Umfrage zu gewünschten Randabstellplatzorten geworden?

Wer ist zuständig für Ampelschaltungen? An der Continental-Ausfahrt dauert es viel zu lange, bis man zur Nöldekestr. kreuzen kann. Dadurch fahren viele auf der falschen Seite a.

<p>- Mehr Tempo 30 Zonen (z. B. Heimfelder Str.) - Fahrradstreifen nicht enden lassen in Parkstreifen, Spurverengungen, Bushaltestellen, etc. - Grün für Radfahrer ein paar Sekunden vor Kraftverkehr</p>	<p>An ausschließlich mit dem Rad oder Zufuß nutzbaren Wegen Attraktionen schaffen und Alltagsgeschäfte ansiedeln. Faktor der Autostadt ist das komfortable Einkaufen auf Alltagswegen an Ausfallstraßen</p>
<p>Ebike-Haltestellen, Kurven mit Planken bergabwärts für Kinder abgesichert</p>	<p>Wenn ich weniger Stops auf der Strecke habe, fahre ich gern einen kleinen Umweg.</p>
<p>Wie wird die Verkehrsmengenreduktion durch die A26 mitgedacht? Werden Schrumpfungsmöglichkeiten für das Rad und den Fußgänger genutzt?</p>	<p>Auf der Nartenstrasse die Velo-Route weiterführen.</p>
<p>Ich wünsche mir sichere Radwege vor allem für die Kinder, aber auch sichere Übergangsbereiche von einer Straßenseite zur anderen. z.B. Milchgrund gibt es keinen Übergang! Weg zu 2 Schulen</p>	<p>Kfz blockieren zu häufig die Fahrradinfrastruktur - deswegen Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern + kaum Infrastruktur (ewig geparkte KFZ auf schmalen Straßen, aber kein Platz für Fahrrad)</p>
<p>Mischverkehr bevorzugen. sonst: aus den Augen aus dem Sinn -> Knotenpunktfälle. Getrennt dort wo Kfzstau regelmäßig stattfindet</p>	<p>Kopenhagener Radverkehrswege, Superblocks autofrei. Straßenwege können für Radverkehr und sonst entsiegelt werden. Stadträder, sichere Abstellmöglichkeiten für private Räder, Bahn / Bushaltestellen, etc.</p>
<p>Neue Routen zügig vollständig fertigstellen, anstatt überall Teilstücke erstellen, die die Radfahrer zu ständigem Wechsel „Radweg“/Straße zwingt.</p>	<p>Werden (Mengen-)Analysen des bestehenden Radverkehrs durchgeführt? Welche Routen werden vielleicht trotz ungünstiger Bedingungen genutzt und bilden den tatsächlichen Bedarf ab.</p>
<p>Fehlende Verkehrsschilder (blaues Radschild) an dem Zweiradweg Veritaskai!</p>	<p>Keine fallenstellen am Ende der getrennten Führung. Siehe Weusthoffstrasse nördlich denickestrasse</p>
<p>Werden die anonymen Daten der App DB Rad+ genutzt (gute Abbildung der Mengenflüsse in Hamburg).</p>	<p>Gibt es Pläne, den Wegebau durch weitere Maßnahmen zu flankieren, die Radfahren attraktiv machen? Werbekampagnen, Fahrtraining, mehr Werkstätten im Bezirk, ...?</p>
<p>Radfahren hat auch einen soziokulturellen Aspekt - in manchen Milieus ist das Auto noch ein starkes Statussymbol. Gibt es Ideen, einen Imagewandel anzustoßen? Eher ein größeres Thema als Bezirksebene</p>	<p>Miteinbeziehen, wie man Stadtteile gut verbindet. Park and Ride Fahrrad / Bahn für Schüler (Besonders Harburg Rathaus)</p>
<p>1) Werden DB+ Daten genutzt, um zu schauen, wo der Radverkehr tatsächlich stattfindet? 2) gibt es einen Austausch mit den anderen Bezirken, z.B. bezüglich Erkennbarkeit von Bezirksrouten vs. Radtouren?</p>	<p>- Generell Tempo 30 - Abgesetzte Radwege oder dedizierte Straßen - autofreie Bereiche - Vorrang für schwächere Verkehrsteilnehmer</p>

Bezirksübergreifend planen. Harburg<->Finkenwerder zb

In der ganzen Heimfelder Str gibt es keinerlei Markierungen für Radler: innen

Für diese Veranstaltung im Harburger Rathaus gab es im direkten Umfeld zu wenig Fahrrad Parkmöglichkeiten .

- Stärkere Förderung von ÖPNV sollte mit betrachtet werden - Umstiegsmöglichkeiten

(Zum Fahrradparken empfehle ich Synergien zu schaffen und sichere KP zu kreieren. Siehe Mobilitätspreis „sichere Knotenpunkte“ des Berliner Bezirks Mitte. Wird über Rahmenvereinbarung abgearbeitet)

Wo wird bereits gefahren? Vielleicht auch entgegen bestehender Regeln. Wie kann man Details und Regeln anpassen, um Konflikte aufzulösen und Risiken für alle zu vermeiden.

Wie finde ich gute Radwege in anderen Bezirken online? Google maps und maps.me geben nur die Hauptverkehrsachsen an. Gibt es eine städtischen Plan mit guten Radführungen?

Stellt doch mal einen sichtbaren Radfahrzähler am Eingang der Alten Harburger Elbbrücke auf. Das zeigt täglich/jährlich die Sinnhaftigkeit den Radfahrverkehr zu entwickeln.

Bitte ermöglichen Sie es, Markierungen für Radwege für E-Bikes und andere Markierungen für Muskelkraft-Bikes angeben zu können. E-biker können andere hügelige Routen fahren, Muskel-biker weniger.

Na dann hoffen wir mal, dass nach der Bürgerschaftswahl nicht alles für die Katz war.

Routen sollten frei von Kopfsteinpflaster sein Routen-Hinweisschilder und andere Wegweiser sollten groß und weithin sichtbar sein, auch im Dunkeln Benutzungspflichtige Radwege ausreichend breit

Zu einem Projekt gehört auch ein Zeitplan. Bis wann soll das Konzept fertig sein?

Es gibt immer noch keine Bügel hinter dem Rathaus aber Fenstergitter :-)

In wie weit werden die Ergebnisse aus der Fahrradperspektive mit anderen Verkehrsanforderungen abgestimmt (ganzheitliche Verkehrsplanung)?

Wann beginnt der Bau des Fahrradparkhaus am Bahnhof Harburg.

Einfach die Routenvorschläge mit hinzunehmen

Mikrofon für Veranstaltung bitte das nächste Mal vorher testen

Zu Radwegen: Radwegenetz und Feinkartierung sind seit Jahren im Geoportal online

Dank für den Aufwand das Kleinklein zu einem Großen Ganzen zu fügen!

Warum wird auf den bekannten Problemstraßen als einfache Zwischenlösung kein Tempo 30 angeordnet? Bsp. Krummholzberg