

**Radverkehrskonzept
Hamburg-Wilhelmsburg
28. Januar 2012**

Radverkehrskonzept Hamburg Wilhelmsburg

28.01.2012

Auftraggeber

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Mitte
Klosterwall 8
20095 Hamburg

Bearbeitung

Planerbüro Südstadt
Antwerpener Straße 6-12
50672 Köln
Tel. 0221-20894-0
Fax 0221-20894-44
www.planerbuero-suedstadt.de

Dipl.-Ing. Franz Linder
Dipl.-Ing. Daniel Ebbers
Dipl.-Geogr. Norbert Schläger

Radverkehrskonzept Hamburg-Wilhelmsburg

Inhalt

1	EINLEITUNG	3
1.1	VERANLASSUNG UND AUFGABENSTELLUNG.....	3
1.2	AUSGANGSLAGE.....	4
1.3	VORGEHENSWEISE	4
1.4	EXKURS RADVERKEHR 2.0.....	5
1.5	INTERNATIONALE BAUAUSSTELLUNG 2013 UND INTERNATIONALE GARTEN- SCHAU 2013	7
1.6	VERLEGUNG DER WILHELMSBURGER REICHSSTRASSE.....	7
2	HANDLUNGSKONZEPT	8
2.1	BESTANDSANALYSE.....	8
2.2	PLANUNG / NETZKONZEPT	9
2.3	UMSETZUNG/ HANDLUNGSKONZEPT	10
2.4	ALLGEMEINE HINWEISE.....	27
3	FAZIT	30
	VERZEICHNIS DES ANHANGS	31

1 EINLEITUNG

Die Stadt Hamburg befindet sich durch ihre Stellung als größtes Wirtschafts- und Industriezentrum Norddeutschlands in einer herausragenden Position. Mit der wirtschaftlichen Prosperität geht auch eine positive demographische Entwicklung einher, die die Auswirkungen des demographischen Wandels teilweise auffangen wird.

Aus dieser Position ergeben sich aber auch große ökonomische und ökologische Herausforderungen. Um eine nachhaltige Stadtentwicklung zu ermöglichen, die den Bewohnern einen hohen Grad an Lebensqualität ermöglicht, ist vor allem der Bereich innerstädtischer Verkehr ein großes Thema. Andere Städte im europäischen Ausland zeigen, wie sich durch eine konsequente Förderung des Fahrrades im Binnenverkehr der motorisierte Personenverkehr in den Städten und seine negativen Auswirkungen wie Lärm, Platzprobleme und Emissionen deutlich reduzieren lässt. Politik und Verwaltung der Stadt Hamburg haben dieses Potenzial erkannt und wollen es durch eine ambitionierte Radverkehrsstrategie nutzen. Das Ziel ist die Steigerung des Radverkehrsanteils auf 18 % bis 2015. Dafür muss das Fahrrad als vollwertiges Verkehrsmittel in das städtische Verkehrssystem integriert werden. Im Jahr 2008 lag der Radverkehrsanteil bei 12,2 %. Daraus leitet sich noch ein erheblicher Handlungsbedarf bis 2015 zum Erreichen der Ziele ab.

Hamburg investiert zurzeit ca. 3 Euro/Einwohner und Jahr in den Radverkehr. Im Vergleich zu vielen anderen deutschen Städten ist dies eine relativ hohe Förderung. In Anbetracht der oft veralteten Infrastruktur relativiert sich jedoch dieser hohe Betrag und erlaubt keine flächendeckende Förderung nach dem „Gießkannenprinzip“. Um dennoch aufzeigen zu können, was eine konsequente Radverkehrsförderung bewirken kann, wurde Hamburg-Wilhelmsburg ausgewählt, durch gezielte Infrastrukturmaßnahmen das Radfahren deutlich sicherer, komfortabler und damit attraktiver zu gestalten. Damit wird auch der Ansatz der Internationalen Bauausstellung und der Internationalen Gartenschau (IBA Hamburg und igs2013) in Wilhelmsburg, die Antworten auf Fragen des Umgangs der Städte mit dem globalen Klimawandel, der Belebung von innerstädtischen Räumen und auch der Integration von internationalen Kulturen geben wollen konsequent weitergedacht.

Flankiert werden diese Maßnahmen durch den Masterplan Radverkehr Hafen Hamburg, der unter anderem eine direkte Radverbindung zwischen HH-St. Pauli und Wilhelmsburg ermöglichen wird.

1.1 VERANLASSUNG UND AUFGABENSTELLUNG

Im Hinblick auf die Ziele der 2007 beschlossenen Radverkehrsstrategie und die Internationale Bauausstellung (IBA) wurde die Erarbeitung eines flächendeckenden Radverkehrsnetzes für den Stadtteil und Standort der IBA, Hamburg-Wilhelmsburg veranlasst. Der Planungsraum umfasst zusammen mit den Stadtbezirken Georgswerder und Kirchdorf eine Fläche von 35 km² mit einer Bevölkerung von ca. 49.000 Einwohnern. Die generellen Ziele sind mehr Radverkehr im Alltag und der Freizeit zu ermöglichen, in dem vor allem die Verkehrssicherheit und der Fahrkomfort für Radfahrer erhöht werden.

Im Einklang damit soll der Planungsraum zum besonderen Stadtteil für den Radverkehr werden und als Leuchtturmprojekt für die gesamte Stadt Hamburg fungieren. Der zentrale Schwerpunkt

des Radverkehrskonzepts ist – über die bisher übliche Radverkehrsplanung hinaus – der Nahmobilität deutlich mehr Fläche im Straßenraum einzuräumen. Durch eine adäquate Raumaufteilung und Dimensionierung der Verkehrsfläche auf Basis der von der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) empfohlenen städtebaulichen Bemessung soll den Ansprüchen von Fußgängern und Radfahrern entsprochen werden. Insbesondere der Radverkehr soll durch die Anlage zentraler Velorouten mit einer Breite von 4 bis 5 m sicherer, schneller und komfortabler werden. Unter dieser Prämisse erfolgten eine detaillierte Analyse und Bewertung der aktuellen Radverkehrsinfrastruktur und der Unfallsituation. Die für den Radverkehr relevanten Quellen und Zielen wurden ausgewertet und als Basis des Konzeptes eingearbeitet. Im Vordergrund des Gutachtens stehen konkrete Aussagen und Planungen zur Entwicklung eines flächenhaften, sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes, das auch die überörtlichen Radrouten mit einbezieht

1.2 AUSGANGSLAGE

Die kompakte Siedlungsstruktur HH - Wilhelmsburgs mit relativ kurzen fahrradtauglichen Entfernungen stellt eine grundsätzlich positive Voraussetzung für die intensive Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr dar. Zudem weist das Stadtgebiet günstige topographische Verhältnisse auf. Die Ursachen für die heutige – augenscheinlich eher unterdurchschnittliche Radverkehrsnutzung – sind vielfältig:

Fehlende Führungskontinuität, Netzlücken, zu schmale Radverkehrsanlagen insbesondere im Citybereich, ungünstige Signalschaltungen, fehlende Querungsstellen, nicht geöffnete Einbahnstraßen im Verlaufe zentraler Radverkehrsrouten und andere Defizite kennzeichnen die heutige Situation.

Arbeitsschwerpunkt des Radverkehrskonzeptes ist insbesondere die Planung eines Radverkehrsnetzes. Dazu zählt die Entwicklung zentraler Velorouten (Radverkehr 2.0), die Netzverdichtung und Schließung der Netzlücken, die Optimierung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele und die Schaffung eines hohen Fahrkomforts für alle Nutzergruppen. Die Netzentwicklung wird komplettiert durch eine differenzierte Maßnahmenplanung in Form von Vorentwurfs- und Prinzipskizzen für ausgewählte Bereiche (Velorouten, Radwege, Markierungslösungen, Fahrradstraßen, Knotenpunkte etc.).

1.3 VORGEHENSWEISE

Zur Entwicklung des Radverkehrsnetzplanes für den zielorientierten Alltagsradverkehr wird zunächst eine Sichtung und Auswertung aller radverkehrsrelevanten Unterlagen (Planungen, Gutachten, Ergebnisse aus Workshops/Foren zur Mobilität der letzten Jahre aus Politik, Verwaltung und Bürgerschaft) durchgeführt. Da sich in Wilhelmsburg umfangreiche Entwicklungen abzeichnen, ist die Einarbeitung in die vorhandenen Planungen sehr umfangreich. Nach detaillierter Abstimmung mit dem Auftraggeber über Ziele und Arbeitsinhalte werden die Netzanforderungen erarbeitet. Diese stellen sich aus vorhandenen und zukünftigen relevanten Quellen und Zielen wie beispielsweise Wohngebiete, Einkaufszentren und Bildungseinrichtungen zusammen, auf deren Basis anschließend ein Luftliniennetz ausgearbeitet wird. Nach Berücksichtigung von Barrieren und Zwangspunkten ergibt sich ein Wunschliniennetz.

1.4 EXKURS RADVERKEHR 2.0

Die Radverkehrsinfrastruktur muss zukünftig neuen Anforderungen gerecht werden. Der Demographische Wandel wird in den wachsenden Wirtschaftszentren zwar keine nennenswerte Schrumpfung der Bevölkerung zur Folge haben, dafür werden sie aber umso mehr von der Alterung, der Individualisierung der Lebensstile und der Internationalisierung der Bevölkerung betroffen sein. Die Unfallstatistiken der letzten Jahre zeigen in diesem Zusammenhang heute und für die Zukunft großen Handlungsbedarf: 2010 war jeder zweite getötete Radfahrer über 65 Jahre alt. Hinzu kommt, dass die rapide Zunahme von sog. Zivilisationskrankheiten, wie z.B. Übergewicht mit all seinen negativen Folgen, durch eine deutlich aktivere Gesellschaft gesenkt werden muss. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat errechnet, dass jeder Euro, der in den Radverkehrs investiert wird, einen volkswirtschaftlichen Gewinn von 3 bis 4 Euro zur Folge hat.

Global gesehen wird der Klimaschutz immer wichtiger. In direktem Zusammenhang damit stehen der Übergang vom fossilen Zeitalter hin zur Elektro-Mobilität und ein entsprechender Wertewandel in unserer Gesellschaft. Während der Elektroantrieb beim Pkw noch am Anfang steht, hat er beim Fahrrad mit E-Bike (Elektrofahrrad mit unbegrenzter Unterstützung bis 45 km/h schnell) und Pedelec (Elektrofahrrad mit begrenzter Unterstützung durch einen Elektromotor bis 25 km/h) schon voll Fuß gefasst. Derzeit werden über 99 Prozent der Elektromobilität in Deutschland mit dem Rad geleistet. Tendenz steigend. Der Zweirad-Industrie-Verband geht dieses Jahr von 300.000 verkauften Pedelecs und E-Bikes aus. Mit dieser neuen Fahrradklasse werden neue Reichweiten, neue Räume und neue Zielgruppen erschlossen. Allerdings stellen, die mit diesen Rädern dauerhaft fahrbaren Geschwindigkeiten, auch neue Herausforderung an die Verkehrssicherheit. Die Unfallforschung der deutschen Versicherer hat in Test bewiesen, dass bei Unfällen mit E-Bikes schwerste bis tödliche Verletzungen zu erwarten sind. Durch die elektrische Unterstützung wird es in Zukunft deutlich schwerer die Geschwindigkeit einzuschätzen bzw. vom Erscheinungsbild des Radfahrers auf dessen Geschwindigkeit zu schließen. Andererseits braucht man durchgängige und schnelle Wege um die Vorteile der Pedelecs voll auszunutzen.

Angesichts dieser Entwicklungen kommt die heutige Radinfrastruktur an die Grenzen ihre Leistungsfähigkeit. Um diese Entwicklungen zu bewältigen, gleichzeitig das bisherige Radverkehrspotenzial stärker auszuschöpfen und eine weitere Verkehrsverlagerung zu bewirken, sind Velorouten ein sehr geeignetes Mittel. Das Konzept wurde Anfang der 1980er Jahre in den Niederlande entwickelt, um lokal stauanfällige Straßen mit durchgängig geführten und schnellen Radwegen zu entlasten. Seit 2006 werden im Rahmen des Programms „Fiets filevrij“ landesweit Radschnellwege in Ballungsräumen geplant und angelegt, um vor allem im Berufsverkehr den Autoanteil zu reduzieren. Velorouten sind in Deutschland auch als Fahrradhighway, Velobahn oder Radschnellweg bekannt.

Die Velorouten sind die Kernbauten für den Radverkehr. Das Ziel ist es, Radverkehre auf zentralen Velorouten zu bündeln. Dieser Ansatz modifiziert den flächenhaften Ansatz, möglichst viele Straßen über Radwege oder Markierungen fahrradfreundlich auszustatten. Das „deutsche“ Instrument der „Fahrradstraße“ bietet alle straßenverkehrlichen und baulich-gestalterischen Möglichkeiten, solche Trassen auch in bestehende Straßenräume zu integrieren. Obwohl Radschnellwege in Deutschland noch nicht sehr verbreitet sind, sind sie schon in die gängigen Re-

gelwerke aufgenommen worden. Die Netzkategorien AR II und IR II stehen in den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) für überregionale (AR II) und kommunale (IR II) Radschnellwege. Mit ihnen soll das Potenzial im Entfernungsbereich über 10 km erschlossen werden.

Als genereller Ausbaustandard gelten für Velorouten 2.0, dass sie überbreite und eigenständig geführte Radwege sind. Sie dienen dazu Zentren und Peripherie im mittleren Entfernungsbereich bis 15 km – vornehmlich in Ballungsräumen – direkt miteinander zu verbinden und ganzjährig hohe Geschwindigkeiten bis ca. 30 km/h zu gewährleisten. Die grundlegenden Gestaltungselemente sind

- mindestens 4,0 m Breite für sicheres Nebeneinander fahren, Überholen und Begegnen im Zweirichtungsradverkehr,
- eigenständige, möglichst umweg- und kreuzungsfreie Führung,
- Ermöglichung hoher Geschwindigkeiten durch große Kurvenradien etc.,
- witterungsunabhängiger Belag,
- regelmäßige Reinigung und Winterdienst,
- begleitenden Servicemaßnahmen, wie Rastplätze, Wegweisung, Fahrradparkanlagen, Beleuchtung und
- Bevorrechtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten.

Durch die überbreite Dimensionierung der Velorouten kann man die Stärken der Pedelecs voll auszunützen. In den Niederlanden geht man davon aus, dass mit dieser Kombination Reichweiten von bis zu 15 km pro Strecke möglich werden. So wird das Rad zur Alternative für den Berufsverkehr im mittleren Entfernungsbereich. Auch ohne elektrische Unterstützung können mit Radschnellwegen Entfernungen kraftsparender und schneller zurückgelegt werden. Dadurch können zielorientierte Alltagswege auf den Radverkehr verlagert werden. Da sich der Berufsverkehr aufgrund ähnlicher Start- und Zielrelationen gut bündeln lässt, kann – je nach den örtlichen Gegebenheiten – ein zentraler Radschnellweg zwischen den Zentren eines Ballungsraumes mit Anbindung an die örtlichen Radwegenetze ausreichen.

1.5 INTERNATIONALE BAUAUSSTELLUNG 2013 UND INTERNATIONALE GARTENSCHAU 2013

Die IBA und die igs in Wilhelmsburg sind ein zusätzlicher Anreiz. Das entwickelte Radverkehrskonzept mit seinem flächenhaften Ansatz und der einer neuen großzügigen Dimensionierung der Radverkehrsanlagen unterstützt die Leitthemen der IBA. Ein Mehr an Radverkehr sorgt für weniger CO₂-Emissionen und wirkt sich auf vielfältige Weise auf den Klimawandel aus. Darüber hinaus belebt der Radverkehr Straßenräume – eine unabdingbare Voraussetzung für Urbanität. Es werden Gelegenheiten für Begegnungen und Kontakte von Menschen auf der Straße oder dem Radweg geschaffen. Dadurch werden die Integration von Menschen und deren friedliches Miteinander gefördert.

Gleichzeitig schafft die IBA Potenzial für den Radverkehr. Besucher wollen die verschiedenen Projekte erkunden. Am leichtesten geht dies per Rad: Man kann fast überall anhalten und es werden anders als in Autos, Bussen oder Bahnen alle Sinne des Menschen angesprochen. Abgesehen davon ist das Fahrrad bei Strecken bis sechs Kilometer das schnellste Verkehrsmittel in Städten. Mit dem komfortablen und adäquat dimensionierten Radverkehrsnetz werden die verschiedenen IBA- und igs-Projekte vernetzt. Dadurch wird das Fahrrad eine attraktive Option für (auswärtige) Besucher. Zu diesem Zweck ist eine Einbindung des Ausstellungsgebietes in das Leihradsystem der Stadt Hamburg sehr wichtig.

1.6 VERLEGUNG DER WILHELMSBURGER REICHSTRASSE

Die Raumstruktur Wilhelmsburgs war bisher durch die große Verkehrsschneise der Wilhelmsburger Reichsstraße (B4/75), die den Stadtteil von Süden nach Norden zerschneidet, bestimmt. Aus städtebaulichen, verkehrs- und raumplanerischen Gründen soll die Wilhelmsburger Reichsstraße nach Osten an die Bahntrasse verlegt werden. Derzeit befindet sich das Projekt im Planfeststellungsverfahren. Die bisherige Trasse hat einen reinen Straßenquerschnitt von mehr als 14 m. Nach der Verlegung eignet sich der alte Verlauf ideal zur Anlage einer zentralen Veloroute 2.0 als durchgängige Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr. Dadurch würden die Ziele des zweiten Leitthemas der IBA „Metrozonen“, Potenziale innerstädtischer Randgebiete freizulegen, in das Radverkehrskonzept integriert. Die Radroute wird Menschen verbinden und sowohl dem Alltagsverkehr – durch eine deutliche Beschleunigung des Radverkehrs, als auch dem Freizeitverkehr dienen, da nur ein kleiner Teil der ehemals versiegelten Fläche als Veloroute genutzt würde, könnte der Rest renaturiert werden und ein bandförmiges Naherholungsgebiet bilden.

2 HANDLUNGSKONZEPT

2.1 BESTANDSANALYSE

Die Bestandsanalyse umfasst insgesamt vier Schritte.

- Quellen und Ziele
- Barrieren und Zwangspunkte
- Befahrung und Bestandsaufnahme
- Unfallanalyse

Quellen und Ziele

Im ersten Schritt werden die Grundlagen eruiert: Basis bilden die strukturellen und topographischen Gegebenheiten im Planungsraum. Anhang 7 zeigt die Verteilung der relevanten Quellen und Ziele des Radverkehrs. Als Quellen gelten dabei alle Wohngebiete. Die Ziele sind weniger homogen: Neben den zentralen Bereichen (Einkaufen und Erledigungen machen) fallen darunter auch die Gewerbegebiete sowie als Einzelziele die Schulen und wichtige Freizeiteinrichtungen.

Eine besondere Stellung nehmen die Verknüpfungspunkte zum ÖPNV ein. Diese sind einerseits Quelle des Radverkehrs, wenn auswärtige Personen im Nachtransport das Fahrrad nutzen, aber zugleich Ziel für die Bewohner, wenn überregionale Fahrten geplant sind. Der S-Bahn-Haltepunkt „Wilhelmsburg“ wird durch die aktuellen Umbaumaßnahmen zukünftig wesentlich attraktiver sein und sein Potential als wichtigster Umsteigepunkt gut ausspielen können. Bedeutsam ist eine gute und nutzerfreundliche Ausgestaltung der Abstellanlagen, verbunden mit einer guten und zügigen Zuwegung. Die Einrichtung einer Fahrradstation wäre eine weitere Option zur kundenfreundlichen Umgestaltung. Hier sollte ein gesondertes Gutachten zeigen, welches Potenzial tatsächlich für den Bahnhof noch aktivierbar ist.

Ein weiteres wichtiges Ziel ist der geplante Austragungsort der Internationalen Gartenschau 2013 (igs2013). Das zentrale Gelände der igs2013 wird ein Jahr lang nur über bestimmte Zugangspunkte betretbar sein. Diese igs2013-Tore stellen demnach wichtige Freizeitziele des Radverkehrs dar. Auch zur Internationalen Bauausstellung, die noch bis 2013 läuft, wird es Ziele innerhalb Wilhelmsburg geben. Diese werden nachrichtlich übernommen.

Barrieren und Zwangspunkte

Die Barrieren und Zwangspunkte im Planungsraum werden in einer eigenen Karte dargestellt (vgl. Anhang 8). Sie bilden für den Radverkehr relevante Strukturen ab. In Wilhelmsburg sind als lineare Barrieren die Eisenbahngleise sowie die Alte Wilhelmsburger Reichsstraße maßgebliche trennende Elemente. Neben der Tatsache, dass Wilhelmsburg auf einer Elbinsel liegt, und deshalb auch nur über bestimmte Zugangspunkte zu erreichen ist, existieren eine Vielzahl von Kanälen bis hin zu Gräben, die eine flächige Radverkehrsführung erschweren.

Weitere Barrieren eher flächenhaften Charakters sind die großen Gewerbe- und Lagerflächen sowie der Zollzaun im Norden Wilhelmsburg, der den Freihafen eingrenzt. Hier ist in Kürze eine Ent-

spannung zu erwarten, da die bisherige Freihafenregelung aufgehoben werden soll. Mit dem Fall des Hafenzaunes erhält der Radverkehr dann weiteren Raum, sein Potential zu entfalten.

Befahrung und Bestandsaufnahme

Mehrtägige umfangreiche Befahrungen des gesamten Planungsraumes bilden die Grundlage für die Mängelanalyse. Alle Netzbestandteile sowie ergänzend weitere wichtige Streckenabschnitte wurden im Hinblick auf die bestehende Radverkehrsführung betrachtet und mit dem tatsächlichen Verhalten der Nutzer abgeglichen.

Unfallanalyse

Eine Untersuchung aller Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung über den Zeitraum von 2008 bis 2010 hat ergeben, dass in Hamburg Wilhelmsburg 136 Unfälle mit Radfahrern polizeilich erfasst wurden. Insgesamt wurden 2 Radfahrer getötet, 16 schwer und 82 leicht verletzt (vgl. Anhang 9). Die Auswertung zeigt weiter, dass sich an den geplanten Radrouten in Hamburg-Wilhelmsburg mit 41,2 % mehrheitlich der Unfalltyp 3 (Einbiegen/ Kreuzen) ereignete.

Aus der Auswertung des Unfallgeschehens lassen sich keine punktuellen Unfallhäufungsstellen feststellen. Bei Unfallhäufungsstellen handelt es sich um Örtlichkeiten, an denen innerhalb eines in Tabelle 1 dargestellten Zeitraums die festgelegten Richtwerte erreicht oder überschritten werden.

Unfalltypen-Steckkarte	Grenzwerte [Anzahl Unfälle]	Betrachtungszeitraum [Monate]
1-Jahres Karte	5 (gleichartige)*	12
3-Jahres Karte (P)	5	36
3-Jahres Karte (SP)	3	36

*Werden Unfälle mit verwarnungsfähigen Delikten in der Einjahreskarte nicht geführt, ermäßigt sich der Grenzwert auf 4 gleichartige Unfälle in 12 Monaten

Tabelle 1: Grenzwerte für Unfallhäufungen UHS („gleichartige“ bedeutet gleicher Unfalltyp oder gleiche Unfallumstände, wie z. B. Radfahrerbeteiligung)

Zu Radfahrerunfällen mit Todesfolge kam es am Knotenpunkt Hafenrandstraße/ Georg-Wilhelm-Straße (Einbiegen/ Kreuzen) der Bezirksrouten 1 und 2 sowie auf der Mengestraße (Abbiege-Unfall), die Bestandteil der Bezirksroute 4 ist.

Es bleibt jedoch festzuhalten, dass keine Unfallhäufungen auftreten. Es existieren Bereiche, die aufgrund erhöhten Radverkehrs eine überdurchschnittliche Anzahl an Unfällen mit Radfahrerbeteiligung aufweisen, aber nach den Auswertungsrichtlinien für Unfälle keine Beobachtungen oder weitere Konsequenzen erfordern.

2.2 PLANUNG / NETZKONZEPT

Aus den einzelnen Stadien der Bestandsanalyse folgen jeweils einzelne Schritte der Netzplanung. In der ersten Stufe wird ein Wunschliniennetz auf der Basis der Quellen und Ziele erarbeitet, welches bereits die Barrieren und Zwangspunkte weitgehend berücksichtigt. Hierbei handelt

es sich um ein zweistufiges Netz, welches bedeutsame und minderwichtige Routen unterscheidet (vgl. Anhang 10).

Selbstverständlich werden die Anschlüsse in die benachbarten Gebiete angemessen berücksichtigt. Hier kommen in erster Linie die vorhandenen Zwangspunkte zum Tragen, die durch Brücken und Tunnel gegeben sind. Es stellt sich natürlich auch die Frage, ob es darüber hinaus weitere Verbindungen notwendig sind, die nicht durch vorhandene Querungen der Elbe gedeckt sind.

Umlegung der Wunschlinien

Mit der Umlegung des Wunschliniennetzes auf die vorhandene Straßen- und Wegeinfrastruktur wird das zukünftige Radverkehrsnetz entwickelt. Für Hamburg kommt ein vierstufiges hierarchisch gegliedertes Netz zum Tragen (vgl. Anhang 11):

- **Velorouten:** Hamburg-weites Netz von schnellen, urbanen Fahrradtrassen, das die Überwindung auch längerer Strecken in kürzerer Zeit ermöglicht. Für Wilhelmsburg sind zwei Velorouten (Nr. 10 und 11) in ihrem Verlauf grob vorgegeben.
- **Bezirksrouten:** Übergeordnetes Netzelement mit gutem Ausbaustandard, welches zügiges Fahren über mittlere bis längere Strecken erlaubt. Sie führen unter anderem in benachbarte Bezirke und erschließen innerbezirklich wichtige Areale.
- **Stadtteilrouten:** Strecken innerhalb des Stadtteils zwischen wichtigen Zielen auf kürzeren bis mittleren Entfernungen mit gutem Ausbaustandard.
- **Erschließungsrouten:** Netzergänzende Funktion zur Abdeckung von bestehenden Netzlücken.

Als fünfte Kategorie werden „**Ergänzende Freizeitrouten**“ abgebildet, die allerdings nicht hierarchisch zu verstehen ist. Hier findet sich das bezirkswerte Freizeitnetz, welches sich unabhängig vom Radverkehrskonzept Wilhelmsburg bereits in der Umsetzungsphase befindet.

Mit dem Begriff „Veloroute 2.0“ wird kein Netzelement bezeichnet, sondern es handelt sich vielmehr um einen Ausbaustandard, der in allen Ebenen des Radverkehrsnetzes zum Einsatz kommen kann, siehe dazu die Ausführungen unter Absatz 1.4.

2.3 UMSETZUNG/ HANDLUNGSKONZEPT

Zusammenfassend werden im Folgenden alle Bestandteile des Radverkehrsnetzes in ihrer Bedeutung für den Radverkehr mit den geplanten Maßnahmen kurz beschrieben. Im Anhang des Abschlussberichtes befindet sich eine detaillierte Übersicht mit den konkreten Vorschlägen für jeden Streckenabschnitt sowie einer Priorisierung. „Dringende Maßnahmen“ stellen hierbei Vorkkehrungen auf Grund von sicherheitsrelevanten Mängeln dar, die höchster Priorität entsprechen. „Sofortmaßnahmen“ können mit sehr wenig Aufwand kurzfristig umgesetzt werden. Zur besseren Auffindbarkeit sind die Routen innerhalb der Ebenen durchnummeriert.

Aufgrund der besonderen Lage Wilhelmsburgs erfolgen hier auch Vorschläge, die über ein „normales“ Radverkehrskonzept hinausgehen. Im Einzelfall kann eine Ausnahmegenehmigung erforderlich sein, die dann unter Beobachtung evaluiert werden sollte.

2.3.1 Velorouten

Vorfahrtsberechtigte Querung für den Radverkehr im Zuge von Velorouten

Velorouten stellen urbane Fahrradtrassen dar, die sicher, schnell und bequem zu befahren sind und ein zügiges Erreichen des Zieles ermöglichen.

Um die Beschleunigung des Radverkehrs durch Velorouten voll ausnutzen zu können, ist eine bevorrechtigte Querung des Radverkehrs wichtig. Deswegen sollte der Radverkehr bei unregelmäßigen Querungsstellen über eine auf der vollen Breite aufgepflasterten Radwegefurt geführt werden. Dem Radverkehr sollte dabei mittels Beschilderung die Vorfahrt gewährt werden. An lichtsignalgeregelten Knotenpunkten ist generell eine kurze Umlaufzeit des Freigabe-Signals zum Vorteil des Radverkehrs einzurichten. Zur Beschleunigung des Radverkehrs sollte die Freigabe-Anforderung durch den Knotenpunkt durch vorgelagerte Taster oder Kontaktschleifen möglich sein, um die Fahrtgeschwindigkeit nicht unnötig herabsetzen zu müssen. Wünschenswert ist die Einrichtung einer Grünen Welle ab ca. 20 km/h für den Radverkehr, wie z.B. auf der Nørrebrogade in Kopenhagen. Langfristig sollten die Querungsstellen von Velorouten – wie in den Niederlanden schon gängige Praxis – mit Unter- oder Überführungen für den Radverkehr ausgestattet werden. Dadurch wird der Radverkehr deutlich sicherer und komfortabler geführt.

Veloroute 10

Verlauf

Die Veloroute 10 führt von der Hamburger City über die HafenCity bis nach Veddel und verläuft anschließend über Wilhelmsburg nach Harburg und Neugraben. Innerhalb Wilhelmsburg führt sie zunächst vom Bahnhof Veddel im Umfeld von BallinStadt am Spreehafen entlang bis zum Veddel-Bogen. Hier setzt sie sich über den Niedergeorgswerder Deich fort und verläuft anschließend über den Hövelweg, die Schönfelder Straße sowie die Krieterstraße östlich des Bahnhofs Wilhelmsburg. Anschließend wird sie durch die südlich gelegenen Wohngebiete mit Anbindung an verschiedene Schulen fortgesetzt und über die Kornweide, den Katenweg, die Straße Zwischen den Süderelbbrücken und die Alte Harburger Brücke an Hamburg-Harburg angebunden.

Bedeutung

Die Veloroute 10 erschließt den Osten Wilhelmsburgs und bindet ihn an das überörtliche Radverkehrsnetz Hamburgs an. Der Verlauf der Veloroute 10 ist bereits weitgehend festgelegt. Als Veloroute kommt der Route eine hohe überörtliche Bedeutung für einen schnellen und zügigen Radverkehr in die Innenstadt (Richtung Norden) sowie nach Harburg (Richtung Süden) zu.

Kernelemente der Planung

Aktuell ist der Einstieg in die Veloroute vom Bahnhof Veddel aus nicht erkennbar, eine Verdeutlichung der Führung und die Verbesserung der Auffindbarkeit im Umfeld von Ballinstadt werden empfohlen.

Im Verlauf des Niedergeorgswerder Deichs wird eine einseitige Führung des Radverkehrs Richtung Norden auf einem Schutzstreifen vorgeschlagen (vgl. Anhang 14a und 14b), in Gegenrichtung wird die Führung auf dem Radweg beibehalten. Dieser ist abschnittsweise instand zu setzen.

Ab dem Hövelweg wird die Einrichtung einer Fahrradstraße (vgl. Anhang 15a, 15b und 16) vorgeschlagen, die zentral durch Kirchdorf bis zur Kornweide verläuft, von dort einseitig als Zweirichtungsrادweg bis zum Katenweg. Auf dem verbleibenden Teil bis zur Alten Harburger Brücke verläuft die Route wieder als Fahrradstraße durch die bestehende Tempo 30-Zone. Im weiteren Verlauf werden zwischen dem Katenweg und der Straße Zwischen den Süderelbbrücken beidseitige Schutzstreifen auf der Fahrbahn empfohlen. Das letzte Teilstück bis zur Alten Harburger Elbbrücke führt über die Straße Zwischen den Süderelbbrücken, unterhalb der Europa- und Alten Harburger Brücke an der Elbe entlang, um dann an die Alte Harburger Brücken anzubinden. Hier ist zu prüfen, ob die Realisierung eines Weges unterhalb der Brücken baulich möglich ist. Grundsätzlich kann durch diese Wegführung die Befahrung des heute konflikträchtigen Knotenpunktes Georg-Wilhelm-Straße/ Brücke des 17. Juni vermieden werden.

Veloroute 11

Verlauf

Die Veloroute 11 verbindet über den Alten Elbtunnel, Wilhelmsburg und Harburg die TU Harburg mit der Hamburger City. Innerhalb Wilhelmsburg quert sie im Norden zunächst den Ernst-August-Kanal mit derzeitigem Zollgebiet und führt anschließend über das Ernst-August-Kanal-Ufer zum nördlichen Zentrum des Stadtteils Wilhelmsburg. Danach verläuft sie in südlicher Richtung über die Weimarer Straße parallel zur Veringstraße bis zum Gert-Schwämmle-Weg und findet dort den Anschluss an die neue Wilhelmsburger Mitte. Hier erstreckt sich die Veloroute 11 parallel zur heutigen Wilhelmsburger Reichsstraße und wird im Süden im Knotenpunkt König-Georg-Deich/ Hauland/ Zwischen den Süderelbbrücken an die Veloroute 10 angebunden.

Bedeutung

Die Veloroute 11 ist die Hauptradverkehrsachse durch Wilhelmsburg westlich des Gleiskörpers. Sie bindet im Norden über Altona und Sankt Pauli auch die Universität an. Im Süden trifft sie auf die Veloroute 10 und verläuft weiter Richtung Harburg. Sie hat Haupterschließungsfunktion für den Stadtteil und soll darüber hinaus eine zügige überörtliche Verbindung zur Innenstadt bieten. Um diesem zukünftigen Anspruch gerecht zu werden, sind die Planung und der Einsatz von Elementen zur Radverkehrsführung notwendig, die in ihrer Dimensionierung über die „Standards“ hinausgehen. Hier kommt der beispielhafte Charakter des Radverkehrskonzeptes Wilhelmsburg zum Tragen: Ausbau als urbane Fahrradtrasse.

Kernelemente der Planung

Der nördliche Einstieg in die Veloroute auf Wilhelmsburger Planungsraum grenzt an ein Teilstück, welches erst vor kurzem fertig gestellt wurde: die Klütjenfelder Radwegbrücke. Der Anschluss nach Wilhelmsburg ist zurzeit noch durch die Zollabfertigungsanlage limitiert. Durch den zukünftigen Wegfall des Freihafens wird auch die Abfertigungsanlage nicht mehr benötigt, es entstehen Freiräume, die auch für den Radverkehr genutzt werden sollten. Hierdurch ergeben sich Möglichkeiten, die heutige Engstelle in diesem Bereich umzugestalten und den Radweg auf die einer Veloroute entsprechende Breite zu auszubauen. Über den Ernst-August-Stieg, auf dem ein einseitiger Schutzstreifen für den Radverkehr mit Fahrtrichtung Norden empfohlen wird, führt die Veloroute 11 an das Ernst-August-Kanal-Ufer. Hier ist der bestehende Gehweg auf mind. 4,0 m zu verbreitern und die wassergebundene Deckschicht durch ungefastes Pflaster zu ersetzen. Insbesondere die Engstelle unterhalb der Hafenrandstraße ist baulich zu beseitigen. In diesem Abschnitt sieht das Konzept eine Anbindung der Veloroute 11 an die Bezirksroute 1 mit Anschluss an Veddel vor. Dieser soll mittels einer neu zu bauenden Fahrradbrücke über den Ernst-August-Kanal gewährleistet werden. Gleichzeitig sehen Planungen im Zuge der Iba in diesem Abschnitt Umbaumaßnahmen innerhalb des Veringparks inklusive einer Fahrradrampe vom Ufer zur Hafensrandstraße bzw. zum Spreehafen vor.

Die Verbindung an das nördliche Stadtteilzentrum findet über die Veringstraße statt, auf der der Radverkehr heute auf beidseitigen Radwegen geführt wird. Auf Grund der hier vorhandenen Geschäftslage tritt in diesem Abschnitt ein hohes Fußgängeraufkommen auf, was immer wieder zu Komplikationen mit dem Radverkehr führt. Aus diesem Grund wird für die Veringstraße, zwischen dem Vogelhüttendeich und der Mannesallee, sowie einem Teil des Vogelhüttendeichs eine Neuaufteilung des Straßenraums angestrebt. Das Teilstück zwischen der Mannesallee und der Straße Ilenbullen soll zum Tempo 20 km/h Geschäftsbereich umgestaltet werden. Hierzu soll eine Planleichheit zwischen Nebenanlagen und Fahrbahn hergestellt werden (vgl. Anhang 17). Der Radverkehr fährt zukünftig auf der Fahrbahn.

Für die Einbahnstraße Fährstraße wird die Freigabe für den Radverkehr in entgegengesetzte Richtung empfohlen. Ab der Fährstraße findet die weitere Führung des Radverkehrs über Fahrradstraßen statt. Hierzu ist die Weimarer Straße, zwischen der Fährstraße und der Rotenhäuser Straße, als vorfahrtberechtigte Fahrradstraße auszubilden. Am Knotenpunkt Weimarer Straße/ Neuhöfer Straße ist die Bevorrechtigung durch Aufpflasterung der Neuhöfer Straße und Vorfahrtsbeschilderung zu gewährleisten.

Südlich der Rotenhäuser Straße wird die Veloroute 11 über den Gert-Schwämmle-Weg, die zukünftige Freizeitroute, bis zur Neuenfelder Straße geführt. Hier wird ein Zweirichtungsradweg mit 4,0m Breite sowie ein Gehweg mit 2,0m Breite angestrebt. Am Knotenpunkt Georg-Wilhelm-Straße/ Gert-Schwämmle-Weg wird eine bevorrechtigte Querung mittels Aufpflasterung für den Radverkehr empfohlen. Auch die Querung der Hermann-Westphal-Straße ist bevorrechtigt für den Radverkehr herzustellen.

Im weiteren Verlauf der Veloroute 11 wird für den Knotenpunkt Mengestraße/ Neuenfelder Straße/ Dratelnstraße/ Gert-Schwämmle-Weg der Bau einer Fahrradbrücke über die Mengestraße in den Hauland empfohlen. Diese soll ein sicheres und zügiges Fahren auf der Veloroute ermöglichen. Südlich der Neuenfelder Straße laufen Vorbereitungen auf die im Jahr 2013 stattfindende Internationale Gartenschau. In diesem Zeitraum ist die Nutzung des heutigen Verlaufs der Velo-

route 11 über den Hauland nur eingeschränkt möglich. Als Alternative hierzu wird seitens der Stadt Hamburg die Nutzung der Georg-Wilhelm-Straße angestrebt. Eine dementsprechende Umleitungsplanung liegt vor. Sie findet zwischen den Knotenpunkten Weimarer Straße/ Rotenhäuser Straße und König-Georg-Deich/ Brücke des 17. Juni/ Alte Harburger Brücke über die Rotenhäuser Straße, die Georg-Wilhelm-Straße (vgl. Bezirksroute 2) und den König-Georg-Deich statt.

Um jedoch auch während der internationalen Gartenschau eine direkte Verbindung zwischen Nord und Süd auf kürzestem Weg zu gewährleisten, wird der Bau eines zukunftsweisenden Rad-schnellweges auf der +1-Ebene über dem igs-Gelände empfohlen. Sollte dies nicht möglich sein, ist spätestens nach Ende der Gartenschau im Oktober 2013 ein ähnlicher Verlauf der Veloroute 11 wie im heutigen Zustand (Hauland) zwischen der Neuenfelder Straße und der Kornweide wieder herzustellen. Der Ausbaustandart hat dem Prinzip von Veloroute 2.0 zu entsprechen.

Am Knotenpunkt König-Georg-Deich/ Hauland/ Zwischen den Süderelbbrücken wird eine Aufpflasterung zur Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehr auf dem König-Georg-Deich empfohlen. Das letzte Teilstück bis zur Alten Harburger Elbbrücke führt über die Straße Zwischen den Süderelbbrücken, unterhalb der Europa- und Alten Harburger Brücke an der Elbe entlang, um dann an die Alte Harburger Brücken anzubinden. Hier ist zu prüfen, ob die Realisierung eines Weges unterhalb der Brücken baulich möglich ist. Grundsätzlich kann durch diese Wegführung die Befahrung des heute konflikträchtigen Knotenpunktes Georg-Wilhelm-Straße/ Brücke des 17. Juni vermieden werden.

Veloroute „11a“

Verlauf

Neben den Velorouten 10 und 11 sieht das Konzept eine weitere Veloroute vor. Diese verläuft zunächst parallel zur Veddeler Brückenstraße und wird an den Honartsdeicher Weg angeschlossen. Nach Überquerung des Ernst-August-Kanals über die Schlenzigstraße führt die Veloroute „11a“ entlang der Kleingartenanlage westlich der Wilhelmsburger Reichsstraße nach Querung der Rotenhäuser Straße bis zum Gert-Schwämmle-Weg. Hier findet die Anbindung an die Veloroute 11 bzw. die Neue Mitte Wilhelmsburg statt.

Bedeutung

Die Veloroute „11a“ verbindet auf nahezu direktem Weg den Stadtteil Veddel mit der Neuen Mitte Wilhelmsburg. Sie stellt eine attraktive und zügige Verbindung für den Radverkehr dar und wird bereits heute als diese genutzt. Das betrifft den Alltagsverkehr, aber auch die Freizeit- und touristischen Verkehre. Hier werden auch der Hamburger Freizeitrundkurs 6 sowie der Radfernweg Hamburg-Bremen geführt.

Kernelemente der Planung

Die Planung sieht die Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem Honartsdeicher Weg vor, die zur Anbindung der Kleingärten für Anlieger freigegeben wird. Um das Prinzip Veloroute 2.0 umzusetzen wird mindestens eine zusätzliche Beleuchtung auf der gesamten Strecke empfohlen. Gleiches gilt für den weiteren Verlauf auf der westlichen Parallelfahrbahn zur Wilhelmsburger Reichsstraße. Wie auch schon auf dem Honartsdeicher Weg werden hier Fahrradstraßen empfohlen, die für Anliegerverkehre freigegeben werden. Der Ausbaustandart hat unter anderem Beleuch-

tung und witterungsbeständigem Belag dem Prinzip Veloroute 2.0 zu entsprechen. Für die Querung der Rotenhäuser Straße wird eine Bevorrechtigung des Radverkehrs angestrebt. Diese ist durch eine Aufpflasterung zu verdeutlichen.

2.3.2 Bezirksrouten

Bezirksroute 1

Verlauf

Die Bezirksroute 1 verbindet die beiden Velorouten 10 und 11 im Norden des Planungsraumes. Sie verläuft vom Bahnhof Veddel über die Harburger Chaussee. Ab der Georg-Wilhelm-Straße verläuft der Radweg parallel zum Fußgängerweg der Hafenrandstraße in der heutigen Grünfläche, wird anschließend mittels einer neuen Fahrradbrücke über den Ernst-August-Kanal geführt und schließt dort an die Veloroute 11 an.

Bedeutung

Die Bezirksroute 1 endet im östlichen Teil am Bahnhof Veddel und bindet die westlich gelegenen Wohn- und Gewerbegebiete an. Hier sind hohe Fuß- und Radverkehrsaufkommen insbesondere zu den morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten zu verzeichnen. Überlagert werden die Nahbereichsverkehre durch überörtliche Radverkehre, die dem Verlauf der Straße folgend bis zur Veloroute 11 fahren.

Kernelemente der Planung

Für den besonders belasteten Bereich im Osten bis zur Georg-Wilhelm-Straße sieht das Konzept einen Umbau des Straßenraumes mit einer Neuaufteilung vor (vgl. Anhang 18). Die nicht akzeptable Radverkehrsführung auf der nördlichen Fahrbahnseite wird dabei aufgehoben. Die südliche Fahrbahnseite wird ausreichend dimensioniert, um die Rad- und Fußverkehre in beiden Richtungen abwickeln zu können. Hierdurch können insbesondere die Radverkehre aus den anliegenden Wohn- und Gewerbegebieten angebunden werden, die nicht den Weg über die Harburger Chaussee finden und somit nicht auf dem Spreehafenrundweg geführt werden können.

Ab dem Knotenpunkt Georg-Wilhelm-Straße/ Hafenrandstraße wird zukünftig eine Alternative zur bisherigen Führung empfohlen. Bislang wird der Radverkehr im weiteren Verlauf des Hafenrandstraße im Zweirichtungsverkehr auf der südlichen Seite geführt. Zukünftig wird empfohlen, einen Weg durch die Grünanlage und mittels Neubau einer Brücke über den Ernst-August-Kanal zu führen. Damit findet über kurzen und direkten Weg eine Anbindung an die Veloroute 11 statt.

Bezirksroute 2

Verlauf

Die Bezirksroute 2 verbindet den Stadtteil Harburg mit dem Stadtteil Wilhelmsburg und führt im Süden von der Veloroute 11 über den König-Georg-Deich bis zur Georg-Wilhelm-Straße. Anschließend verläuft sie über die Georg-Wilhelm-Straße bis zum nördlich gelegenen Knotenpunkt Georg-Wilhelm-Straße/ Harburger Chaussee/ Hafenrandstraße und bindet dort an die Bezirksroute 1 an.

Bedeutung

Die Georg-Wilhelm-Straße bietet eine nahezu geradlinige Verbindung in Nord-Süd-Richtung und erschließt dadurch den gesamten westlichen Stadtteil. Zusätzlich wird hier der Verkehr der Veloroute 11 aufgenommen, da durch die im Jahr 2013 stattfindende Internationale Gartenschau (igs2013) der ursprüngliche Routenverlauf nicht nutzbar ist.

Kernelemente der Planung

Für einen Zeitraum von einem Jahr plant die Stadtverwaltung versuchsweise die Anlage eines Schutzstreifens für den Radverkehr in Richtung Süden zwischen der Mengestraße und der Straße des 17. Juni. Derzeitig ist in diesem Abschnitt ein einseitiger Zweirichtungsradweg auf der östlichen Fahrbahnseite vorhanden, der mit einer Breite von 1,40m bis 2,0m zu schmal ist. Die Breite des geplanten Schutzstreifens beträgt mindestens 1,25m zzgl. Sicherheitsstreifen. Der heute in Zweirichtungsbetrieb genutzte Radweg bleibt für den Radverkehr in Richtung Norden bestehen. Der Schutzstreifen zwischen der Mengestraße und der Straße des 17. Juni wird intensiv begleitet und durch laufende Beobachtung evaluiert. Wenn das Ergebnis positiv ausfällt, wird die Prüfung einer Fortsetzung des Schutzstreifens aus Richtung Norden empfohlen.

Zwischen der Harburger Chaussee und der Brücke über den Ernst-August-Kanal ist die Georg-Wilhelm-Straße anbaufrei. In diesem Abschnitt werden die Erneuerung und das Instandsetzen der Nebenanlagen empfohlen.

Südlich der Brücke über den Ernst-August-Kanal beginnt beidseitige Wohnbebauung. Hier sind bis zum Knotenpunkt Georg-Wilhelm-Straße/ Mengestraße beidseitige nicht benutzungspflichtige getrennte Geh-/Radwege vorhanden. Die Radwegbreite beträgt fast durchgängig 1,60m (vgl. Anhang 19). Dazu sind die Radfurten in den untergeordneten Zufahrten von Knotenpunkten rot mit zusätzlichen Fahrradpiktogrammen zu markieren. Zusätzlich sollten die teils weit abgesetzten Radfurten möglichst an die Georg-Wilhelm-Straße gelegt werden. An Grundstückszufahrten der Radweges über die Zufahrt hinweg fortzuführen.

Zwischen der Rotenhäuser Straße und dem Gert-Schwämmle-Weg wird in Fahrtrichtung Süden ein Austausch der Asphaltdecke durch ungefastes Pflaster empfohlen.

In Haltestellenbereichen, in denen keine ausreichenden Flächen vorhanden sind, sind die getrennten Geh-/ Radwege durch gemeinsame Geh-/ Radwege zu unterbrechen.

Bezirksroute 3

Verlauf

Die Bezirksroute 3 verbindet den Stadtteil Hohe Schaar mit dem Stadtteil Neuland und schließt im Westen an die Hohe-Schaar-Straße an. Anschließend verläuft die Bezirksroute 3 in östliche Richtung über die Kornweide, bis sie auf den Stillhorner Weg führt. Danach wird sie über den Stillhorner Hauptdeich an die Überquerung der Süderelbe parallel zur A1 angebunden.

Bedeutung

Die Bezirksroute 3 stellt die südlichste Tangente in Ost-West-Richtung dar. Sie führt im Osten in den Hafen und dann weiter nach Moorburg, während im Westen die zweite Anbindung nach Harburg über die Autobahnbrücke erfolgt.

Kernelemente der Planung

Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrsaufkommens schlagen wir für diese Route eine separierte Führung des Radverkehrs vor. Abschnittsweise müssen die Radwege ausgebaut werden, um den heutigen Anforderungen zu entsprechen. Dies betrifft sowohl den ersten Abschnitt vom Kanal bis zur Georg-Wilhelm-Straße als auch den Bereich zwischen Bahnüberführung und Otto-Brenner-Straße.

Für den großen Abschnitt zwischen den beiden vorgenannten Bereichen lässt sich aktuell auf Grund des Planfeststellungsverfahrens zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße keine Aussage treffen.

Im weiteren Verlauf Richtung Osten ist eine Führung des Radverkehrs auf dem vorhanden Geh- und Radweg möglich. Hier sind stellenweise Ausbesserungen in der Oberfläche vorzunehmen. Für den letzten Abschnitt (Stillhorner Hauptdeich) bis zur Auffahrt auf den autobahnparallelen Radweg ist die Radverkehrsführung angemessen auszubauen und für den Zweirichtungsbetrieb freizugeben.

Bezirksroute 4

Verlauf

Die Bezirksroute 4 verbindet die Bezirksroute 2 über das Wilhelmsburger Zentrum inklusive Bahnhof mit der Bezirksroute 5. In östlicher Richtung führt sie von der Georg-Wilhelm-Straße über die Mengestraße sowie die Neuenfelder Straße und schließt am Knotenpunkt Neuenfelder Straße/ Otto-Brenner-Straße an die Bezirksroute 5 an.

Bedeutung

Die Bezirksroute 4 ist eine der innerörtlichen Hauptachsen des Radverkehrs. Sie erschließt Kirchdorf-Süd für das Zentrum „Neue Mitte Wilhelmsburg“ und die Internationale Gartenschau. Die Anbindung an den Bahnhof sowie das zukünftige Geschäftszentrum Wilhelmsburgs mit dem Markt erfolgen ebenso wie die Anbindung an die Schulen, die an dieser Bezirksroute liegen.

Kernelemente der Planung

Zwischen der Otto-Brenner-Straße und der Gleisüberführung wird eine beidseitige Sanierung der Nebenanlagen empfohlen. Im Zuge der igs wird der Knotenpunkt Neuenfelder Straße/ Mengestraße/ Dratelnstraße/Gert-Schwämme-Weg derzeitig unter anderen fahrradfreundlich umgestaltet.

Für das Herzstück dieser Route zwischen Gleisüberführung und Prassekstraße sieht das Konzept Fakultativ-Lösung vor. Dabei wird die zurzeit dreistreifige Kfz-Führung auf zwei Fahrstreifen reduziert, die verbleibende Fläche wird beidseitig für den Radverkehr als Schutzstreifen eingesetzt. Dies ist möglich, da die Verkehrsbelastung der Neuenfelder Straße aktuell eher gering und der Straßenraum damit deutlich überdimensioniert ist. Für den Knotenpunkt Neuenfelder Straße/ Im Schönenfelde/ Prassekstraße wird der Umbau des zu einem Minikreisel empfohlen. Hier wird die Bezirksroute 4 durch die Veloroute 10 gekreuzt.

Im weiteren Verlauf der Neuenfelder Straße bis zur Kirchdorfer Straße wird eine asymmetrische Radverkehrsführung vorgeschlagen. In Richtung Westen verbleibt der Radverkehr auf dem Radweg, in Richtung Osten wird die Anlage von Schutzstreifen vorgeschlagen.

Bezirksroute 5

Verlauf

Die Bezirksroute 5 schließt im Knotenpunkt Niedergeorgswerder Deich/ Hövelweg an die Veloroute 10 an. Über den Niedergeorgswerder Deich und die Kirchdorfer Straße bindet sie am Knotenpunkt Kirchdorfer Straße/ Otto-Brenner Straße/ Neuenfelder Straße an die Bezirksroute 4 an. An-

schließlich verläuft sie über die Otto-Brenner-Straße bis zum Anschluss an die Bezirksroute 3 am Knotenpunkt Otto-Brenner-Straße/ Kornweide im Süden.

Bedeutung

Die Bezirksroute 4 stellt die östlichste Nord-Süd-Tangente dar und erschließt weite Teile von Kirchdorf. Die Route wurde in Erwartung größerer Verkehrsmengen im südlichen Abschnitt (Otto-Brenner-Straße) vierstreifig geplant und ausgebaut. Das heutige Verkehrsaufkommen entspricht diesem jedoch in keiner Weise, sodass hier Potenzial für den Radverkehr vorhanden ist.

Kernelemente der Planung

Das Konzept sieht auf dem Niedergeorgswerder Deich sowie der Kirchdorfer Straße die Beibehaltung des Radweges mit Fahrtrichtung Süden vor. In Gegenrichtung wird die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens auf der Fahrbahn empfohlen. Die Restfahrbahnbreite beträgt mindestens 5,50m. Der Einrichtungsradweg ist abschnittsweise instand zu setzen bzw. zu erneuern. An Grundstückszufahrten ist die Oberfläche des Radweges über die Zufahrt hinwegzuführen. Radfurten in untergeordneten Zufahrten von Knotenpunkten sind rot mit zusätzlichen Fahrradpiktogrammen zu markieren. Des Weiteren wird dringend empfohlen, die teils weit abgesetzten Radfurten möglichst an den Niedergeorgswerder Deich bzw. die Kirchdorfer Straße zu legen.

Für die Otto-Brenner-Straße liegen zwei unterschiedliche Varianten der zukünftigen Radverkehrsführung vor. In Variante 1 wird der Radverkehr auf der Otto-Brenner-Straße in beide Fahrtrichtungen auf einem überbreitem Radfahrstreifen geführt. Hierdurch bleibt abschnittsweise lediglich ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung für den Kfz-Verkehr. In Variante 2 weisen die Radfahrstreifen Mindestmaße auf. Dadurch ist über die gesamte Länge der Otto-Brenner-Straße mindestens eine Kombispur je Fahrtrichtung möglich.

Am Knotenpunkt Kirchdorfer Straße/ Otto-Brenner Straße/ Neuenfelder Straße empfehlen wir eine fahrradfreundliche Umgestaltung mit aufgeweiteten und vorgezogenen Aufstellflächen in allen drei Zufahrten.

Bezirksroute 6

Verlauf

Beginnend am Veddeler Bahnhof verläuft die Bezirksroute 6 über den Georgswerder Bogen und den Müggenburger Hauptdeich bis zum Obergeorgswerder Hauptdeich.

Bedeutung

Die Bezirksroute 7 bietet eine mögliche Zufahrt zu den Freizeitrouten an der Nordelbe. Allerdings führt die Route durch ein lang gezogenes Industriegebiet und ist aufgrund eines sehr hohen Lkw-Verkehrs für den Radverkehr unattraktiv. Einzig als Zubringer zu den anliegenden Firmen hat die Route Potential.

Kernelemente der Planung

Es existiert ein Zweirichtungsradweg, der für geringes Radverkehrsaufkommen ausreichend dimensioniert ist. Sollte zukünftig die Querung der Norderelbe möglich werden, so wird empfohlen, die derzeitig vorhandenen Radverkehrsanlagen erneut zu prüfen.

2.3.3 Stadtteilrouten

Stadtteilroute 1

Verlauf

Die Stadtteilroute 1 verläuft zwischen der Veloroute 10 und der Veloroute 11. Sie beginnt im Westen am Knotenpunkt Veringstraße/ Vogelhüttendeich und führt über den Vogelhüttendeich in östlicher Richtung. Anschließend wird die Stadtteilroute 1 über den Buscher Weg sowie die Straße Auf der Höhe fortgesetzt und im Knotenpunkt Schönfelder Straße/ Auf der Höhe an die Veloroute 10 angebunden.

Bedeutung

Sie verbindet die östlich der Bahnstrecke gelegenen Wohngebiete mit der Veloroute 11, die weiter bis in die Hamburger City führt. In Gegenrichtung werden die nordöstlich gelegenen Ziele (unter anderen Energieberg und Bahnhof Wilhelmsburg) angebunden. Die Stadtteilroute 1 stellt eine wichtige Ost-West-Verbindung parallel zum Ernst-August-Kanal dar und wird sowohl im Alltag als auch in der Freizeit genutzt.

Kernelemente der Planung

Der Radverkehr wird in weiten Teilen auf der Fahrbahn im Mischprinzip geführt. Notwendig ist dazu die Öffnung der Einbahnstraße „Vogelhüttendeich“ für den Fahrradverkehr in beide Richtungen. Im weiteren Verlauf bis zur Schlenzigstraße wird Tempo-30 empfohlen, der Radverkehr kann sicher im Mischprinzip geführt werden.

Auf dem Abschnitt zwischen Schlenzigstraße und Rubbertstraße sollten die Nebenanlagen für den Radverkehr genutzt werden. Hier handelt es sich um die Zufahrt zu einem Gewerbegebiet mit hohem Lkw-Anteil. Die Nebenanlagen bieten mit 2,50 m den Mindestraum für einen gemeinsamen Geh- und Radweg.

Die weitere Führung ab der Rubbertstraße erfolgt dann wieder auf der Fahrbahn. Hier bietet sich die Einrichtung einer Tempo 30-Zone an. Kfz-Verkehr ist nur von wenigen Anliegern zu erwarten, ansonsten führt die Route weiter durch die Grünanlagen. Eine Alternative ist die Einrichtung einer Fahrradstraße.

Stadtteilroute 2

Verlauf

Die Stadtteilroute 2 verbindet die Veloroute 10 im Osten mit der Veloroute 11 im Westen. Ab der Schönfelder Straße führt sie zunächst über die Thielenstraße und an der Dratelnstraße an die Erschließungsrouten 6 (Fahrtrichtung Süden) an. Anschließend verläuft sie in Richtung Norden über die Dratelnstraße und schließt über die Rotenhäuser Straße auf Höhe der Weimarer Straße an die Veloroute 11 an.

Bedeutung

Über die Stadtteilroute 2 werden die östlich der Bahngleise gelegenen Wohngebiete und Kleingartenanlagen mit der Veloroute 11 und damit Altona, St. Pauli und die Universität verbunden.

Kernelemente der Planung

Für die Thielenstraße sieht das Konzept innerhalb der Tempo 30-Zone keine Maßnahmen vor. Im Brückenbereich und im weiteren Verlauf bis zur Anbindung an die Dratelnstraße wird das Markieren von beidseitigen Fahrradpiktogrammen am Fahrbahnrand empfohlen. Entlang der Dratelnstraße sind beidseitig gut ausgebaute benutzungspflichtige Radwege vorhanden, hier besteht kein Handlungsbedarf.

Am Knotenpunkt Dratelnstraße/ Rotenhäuser Straße/ Rotenhäuser End wird für den Radverkehr aus Süden die Markierung einer indirekten Linksabbiegefläche im Rotenhäuser End empfohlen.

Auf der Rotenhäuser Straße wird der Radverkehr wieder auf der Fahrbahn geführt. Bis zur Einmündung Rotenhäuser Straße/ Jaffestraße sieht das Konzept beidseitige Markierung von Fahrradpiktogramme am Fahrbahnrand vor. Westlich der Jaffestraße beginnt eine Tempo 30-Zone. In diesem Abschnitt kreuzt die Stadtteilroute 2 die Bezirksroute 3. Dem Radverkehr auf der Bezirksroute 3 ist durch Aufpflasterung Vorrang zu gewähren. Bis zur Georg Wilhelm-Straße sind keine weiteren Maßnahmen nötig. Westlich der Georg-Wilhelm-Straße beträgt die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit auf der Rotenhäuser Straße schon heute größtenteils 30 km/h. Es wird empfohlen, die Rotenhäuser Straße zwischen der Georg-Wilhelm-Straße und der Veringstraße mit in die angrenzenden Tempo 30-Zonen-Regelungen aufzunehmen. Weitere Maßnahmen für den Radverkehr sind hier nicht nötig.

Stadtteilroute 3

Verlauf

Die Stadtteilroute 3 verläuft von der Bezirksroute 4 im Südosten und beginnt auf dem Stübenhofer Weg über den Dahlgrünweg in das Zentrum von Kirchdorf. Vom Marktplatz aus führt die Route über den Kirchdorfer Damm, quert die Otto-Brenner-Straße und führt dann über die Kirchdorfer Straße auf die Brackstraße. In Richtung Westen führt die Brackstraße über den Gleiskörper in das zukünftige igs-Gelände und endet an der Georg-Wilhelm-Straße.

Bedeutung

Mit der Route wird Kirchdorf Süd an die Neue Mitte Wilhelmsburg angebunden und im weiteren Verlauf dann auch an das igs-Gelände.

Kernelemente der Planung

Im südlichen Bereich der Route bis zum Marktplatz ist eine Führung auf der Fahrbahn möglich, es handelt sich durchgehend um Tempo 30 bzw. einer Strecke für landwirtschaftlichen Verkehr. Ab Marktplatz Kirchdorf (Verknüpfung mit ÖPNV) kann der gemeinsame Geh- Radweg (Kirchdorfer Damm) genutzt werden, an dessen Ende die Otto-Brenner-Straße gequert wird. Jenseits der Otto-Brenner-Straße wird die Führung über die Kirchdorfer Straße (autofrei!) weiter verfolgt. Hier sind umfangreiche Ausbesserungen an der Oberfläche notwendig.

Der weitere Verlauf über die Brackstraße erfolgt dann wieder im Mischprinzip auf der Fahrbahn, es handelt sich um Tempo 30-Zone.

Über den Verlauf jenseits des Gleiskörpers sind zurzeit keine Aussagen möglich, hier finden Umbauarbeiten für die Internationale Gartenschau statt.

Stadtteilroute 4

Verlauf

Die Stadtteilroute 4 beginnt am Knotenpunkt Niedergeorgswerder Deich/ Kirchdorfer Straße, führt über den Obergeorgswerder Deich und schließt im Osten an den Kreetzander Hauptdeich in Richtung Süden an. Über ein kurzes Stück des Einlagedeich verläuft sie weiter über den Siedenfelder Weg und endet am Knotenpunkt Siedenfelder Weg/ Im Schönenfelde mit Anschluss an die Veloroute 10

Bedeutung

Die Route erschließt die Wohnbebauung im Osten des Stadtteils entlang der Nordelbe. Darüber hinaus ist sie primär freizeitorientiert.

Kernelemente der Planung

Die Führung des Radverkehrs erfolgt vorrangig auf der Fahrbahn im Mischprinzip. Das Verkehrsaufkommen ist weitgehend sehr gering, sodass hier keine Konflikte entstehen. Streckenweise ist die Oberfläche auszubessern (z.B. Kopfsteinpflaster unter der Autobahnüberführung).

Für den letzten Abschnitt zwischen Kirchdorfer Straße und Im Schönenfelde wird die Einrichtung als Fahrradstraße vorgeschlagen.

2.3.4 Erschließungsrouten

Erschließungsrouten

Erschließungsrouten

Verlauf

Die Erschließungsrouten verbindet über die Industriestraße die Veloroute 11 (Fährstraße) im Norden mit der Erschließungsrouten 2 (Neuhöfer Straße) im Süden.

Kernelemente der Planung

Für die Industriestraße wird eine Einbindung in die nördlich gelegene Tempo 30-Zone (Fährstraße) empfohlen. Zur Geschwindigkeitsreduktion sollte das Parken alternierend markiert werden.

Erschließungsrouten

Verlauf

Die Erschließungsrouten beginnt im Osten an der Georg-Wilhelm-Straße (Bezirksrouten 2) und führt über die Neuhöfer Straße auf das westlich von Wilhelmsburg gelegene Hafengelände. Planungen für die Neuhöfer Straße zwischen der Georg-Wilhelm-Straße und der Weimarer Straße sehen eine Neuaufteilung der Fahrbahn vor, die unter anderem eine beabsichtigte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h berücksichtigt.

Kernelemente der Planung

Für den Radverkehr sind zwischen der Georg-Wilhelm-Straße und der Veringstraße im Hinblick auf eine Tempo 30-Regelung keine gesonderten Radverkehrsanlagen in der Neuhöfer Straße geplant. Der Radverkehr kann gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr geführt werden.

Am Knotenpunkt Veringstraße Neuhöfer Straße wird für Radverkehr aus Fahrtrichtung West und Ost die Markierung von vorgezogenen Haltelinien empfohlen. Im weiteren Verlauf der Neuhöfer

Straße in Richtung Osten, zwischen der Veringstraße und dem Reiherstieg-Hauptdeich, wird auf Grund vorhandener geringer Fahrbahnbreiten und einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h die Markierung von Fahrradpiktogrammen am Fahrbahnrand angeraten. Die beidseitigen nicht benutzungspflichtigen Einrichtungradwege können dementsprechend weiter bestehen. Die Benutzungspflicht der beidseitigen gemeinsamen Geh-/ Radwege östlich des Knotenpunktes Neuhöfer Straße/ Industriestraße sollte aufgehoben werden.

Am Knotenpunkt Reiherstieg-Hauptdeich ist der Radverkehr mit Fahrtrichtung Osten baulich gesichert auf die Fahrbahn zu führen, aus Fahrtrichtung Osten ist er im Knotenpunktbereich auf den gemeinsamen Geh-/ Radweg zu führen. In südlicher, westlicher und nördlicher Richtung schließen am Knotenpunkt einseitige benutzungspflichtige, gemeinsame Zweirichtungsgeh-/ Radwege an, die auf Grund des hohen Schwerverkehranteils bestehen bleiben sollten.

Erschließungsrouten 3

Verlauf

Die Erschließungsrouten 3 bindet das Wilhelmsburger Krankenhaus „Groß-Sand“ über die Veringstraße und die Rotenhäuser Straße an die Veloroute 11 mit Fahrtrichtung Norden an. Über die Straße Groß-Sand findet der Anschluss an die Bezirksroute 2 mit Fahrtrichtung Süden statt.

Kernelemente der Planung

Wie bereits bei der Stadtteilroute 2 beschrieben, wird für die Rotenhäuser Straße zwischen der Georg-Wilhelm-Straße und der Veringstraße eine Tempo 30-Zonen-Regelung empfohlen, die auf der Veringstraße südlich des Knotenpunktes Rotenhäuser Straße/ Veringstraße fortgesetzt wird. Die Veringstraße geht anschließend über in die Straße Große-Sand und die Bonifaciusstraße, die weiterhin Bestandteil der Tempo 30-Zone sind. Im Knotenpunkt Georg-Wilhelm-Straße/ Bonifaciusstraße/ Hermann-Westphal-Straße endet die Tempo 30-Zone. Auf der gesamten Erschließungsrouten 3 sind neben der Einrichtung einer Tempo 30-Zonen-Regelung auf der Rotenhäuser Straße keine weiteren Maßnahmen nötig.

Erschließungsrouten 4

Verlauf

Die Erschließungsrouten 4 bindet die Gesamtschule am Perlstieg auf kurzem Weg an die Veloroute 11 im Süden und die Stadtteilroute 2 im Norden an.

Kernelemente der Planung

Der Perlstieg ist Bestandteil der umliegenden Tempo 30-Zone. Aus diesem Grund sind hier keine Maßnahmen nötig. Am Ende des Perlstiegs beginnt ein Verbindungsweg zwischen dem Perlstieg und der Hermann-Westphal-Straße. Im Bereich des Wendehammers Perlstieg wird daher empfohlen, den Radverkehr über eine Bordsteinabsenkung und zusätzlichem Halteverbot für den Kfz-Verkehr auf den Verbindungsweg zu führen. Um eine sichere Nutzung des Weges zu gewährleisten sollte eine regelmäßige Reinigung bzw. Grünrückschnitt stattfinden. Zusätzlich ist die Oberfläche abschnittsweise instand zu setzen. Für diesen Bereich wird die Anordnung eines gemeinsamen Geh-/ Radweges empfohlen. Der Anschluss an die Hermann-Westphal-Straße findet wiederum über eine Bordsteinabsenkung statt.

Erschließungsrouten 5

Verlauf

Über die Erschließungsrouten 5 wird die Bezirksroute 3 auf kurzem Weg an das Gymnasium und die Gewerbeschule an der Dratelnstraße angebunden.

Kernelemente der Planung

Im Einmündungsbereich der Erschließungsrouten 5 an die Dratelnstraße wird eine Aufpflasterung der Dratelnstraße zur direkten Querung durch den Radverkehr empfohlen. Zusätzlich ist der Einmündungsbereich auf die Dratelnstraße aufzuweiten und an die Fahrbahnbreite im weiteren Verlauf der Erschließungsrouten anzupassen. Um eine sichere Nutzung des Weges zu gewährleisten ist entlang der Erschließungsrouten 5 Beleuchtung herzustellen.

Erschließungsrouten 6

Verlauf

Die Erschließungsrouten 6 verbindet die Veloroute 11 über die Dratelnstraße mit der Stadtteilroute 2 und damit die nordöstlich gelegenen Gebiete.

Kernelemente der Planung

Auf Grund der derzeitigen Baumaßnahmen kann über Anschluss der Veloroute 11 an den Knotenpunkt Neuenfelder Straße/ Dratelnstraße keine Aussage getroffen werden. Im weiteren Verlauf der Dratelnstraße sind beidseitige benutzungspflichtige Einrichtungsradwege vorhanden. Diese sind in einem guten Zustand und weisen eine ausreichende Breite auf. Aus diesem Grund ist lediglich darauf hinzuweisen, dass die Radwege in Bereichen von Grundstückszufahren fortgesetzt und nicht unterbrochen werden. Zusätzlich wird in Einmündungsbereichen ergänzende Rotmarkierung mit Fahrradpiktogrammen empfohlen.

Erschließungsrouten 7

Verlauf

Die Stadtteilroute 7 befindet sich derzeit in Planung/ Bau und verbindet die Dratelnstraße über das Gelände nördlich der zukünftigen Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt an der Neuenfelder Straße sowie die neue Bahnüberführung den Bereich westlich der Bahn mit der neuen Mitte Wilhelmsburg im Osten.

Kernelemente der Planung

Auf Grund des Planungsstandes können derzeit keine Aussagen innerhalb des Konzeptes getroffen werden.

Erschließungsrouten 8

Verlauf

Die Erschließungsrouten 8 verbindet die Neuenfelder Straße über den Wilhelm-Strauß-Weg mit dem Bahnhof Wilhelmsburg.

Kernelemente der Planung

Auf Grund der derzeitigen Umbaumaßnahme können innerhalb des Konzeptes keine Aussagen zu Maßnahmen auf der Erschließungsrouten 8 getroffen werden.

Erschließungsrouten 9

Verlauf

Über den Wilhelm-Strauß-Weg bindet die Erschließungsrouten 9 die Velorouten 10 an den Bahnhof Wilhelmsburg an.

Kernelemente der Planung

Im Knotenpunkt Krieterstraße/ Wilhelm-Strauß-Weg wird die Erschließungsrouten 9 an die geplante Fahrradstraße auf der Krieterstraße angebunden. Im Knotenpunktsbereich sind keine zusätzlichen Maßnahmen nötig. Im weiteren Verlauf ist der Wilhelm-Strauß-Weg Bestandteil der umliegenden Tempo 30-Zone. Aus diesem Grund sind auf der Erschließungsrouten 9 keine Maßnahmen nötig. Der Bahnhof befindet sich derzeit im Umbau, weshalb zum Anschluss der Erschließungsrouten 9 an den Bahnhof derzeit keine Aussagen getroffen werden können.

Erschließungsrouten 10

Verlauf

Die Erschließungsrouten 10 bindet über die Wittestraße die Stadtteilrouten 2 sowie die nördlich des Bahnhofs Wilhelmsburg gelegenen Wohngebiete an den Bahnhof an.

Kernelemente der Planung

Die Wittestraße ist Bestandteil des umliegenden Tempo 30-Zone und schließt im Süden an den Wilhelm-Strauß-Weg und im Norden an die Thielenstraße an. In den Einmündungsbereichen zu angrenzenden Straßen gilt grundsätzlich rechts-vor-links. Der Radverkehr wird ohne zusätzliche Maßnahmen im Mischverkehr geführt.

Erschließungsrouten 11

Verlauf

Die Erschließungsrouten 11 verläuft zwischen der Kirchdorfer Straße und der Krieterstraße über die Straße Bei der Windmühle und verbindet somit die Velorouten 10 mit der Bezirksrouten 6.

Kernelemente der Planung

Die Route liegt in einer Tempo 30-Zone, der Radverkehr kann im Mischprinzip problemlos geführt werden.

Erschließungsrouten 12

Verlauf

Die Erschließungsrouten 12 bindet im Norden an den Buscher Weg (Stadtteilrouten 1) an, verläuft zunächst über die Parallelstraße und anschließend über einen kombinierten Geh-/ Radweg parallel zu den Bahnschienen bis zur Thielenstraße (Stadtteilrouten 2).

Kernelemente der Planung

Die Route verläuft autofrei über einen gemeinsamen Geh-/ Radweg in ausreichender Breite. Allerdings ist randlich ein Zuwachsen zu beobachten, hier sollten Pflegemaßnahmen erfolgen. Abschnittsweise ist die Oberfläche auszubessern.

Erschließungsrouten 13

Verlauf

Beginnend im Osten am Niedergeorgswerder Deich führt die Route über die Rahmenwerder Straße und schließt dort an die Freizeitrundkurs 6 der Stadt Hamburg an.

Kernelemente der Planung

An der Rahmenwerder Straße liegt eine Schule, sodass sich hier die Einrichtung einer Fahrradstraße zur Sicherung der Schülerverkehre anbietet. Weiterer Handlungsbedarf besteht nicht.

Erschließungsrouten 14

Verlauf

Der Obergeorgswerder Hauptdeich bildet den Netzschluss zwischen der Bezirksroute 7 im Norden und der Stadtteilroute 4 im Süden.

Kernelemente der Planung

Der vorhandene Radweg ist für das vorhandene Radverkehrsaufkommen ausreichend dimensioniert, es besteht kein Handlungsbedarf.

Erschließungsrouten 15

Verlauf

Die Erschließungsrouten 13 verläuft über den Karl-Arnold-Ring. Die Route erschließt das Wohngebiet.

Kernelemente der Planung

Sie verläuft durch eine Tempo 30-Zone. Es besteht kein Handlungsbedarf.

Erschließungsrouten 16

Verlauf

Der Stübenhofer Weg verbindet die Otto-Brenner-Straße (Bezirksroute 6) mit dem Dahlgrünring (Stadtteilroute 3).

Kernelemente der Planung

Es handelt sich um eine Einbahnstraße, die für den Radverkehr bereits freigegeben ist. Am Stübenhofer Weg liegt eine Schule, auf der anderen Seite der Otto-Brenner-Straße liegt ein beliebtes Freizeitziel. Hier kann durch die Einrichtung einer Fahrradstraße der Radverkehr zusätzlich betont werden.

Erschließungsrouten 17

Verlauf

Die Erschließungsrouten 17 verläuft identisch mit der Hamburger Freizeitroute 11 und wird deshalb nicht weiter behandelt.

2.4 ALLGEMEINE HINWEISE

Instandhaltung

Nicht nur die Erstellung von guter Radinfrastruktur ist wichtig. Es muss auch für deren Instandhaltung und so für die Nutzbarkeit gesorgt werden. Die Radwege sollten in regelmäßigen Abständen auf ihren Zustand überprüft werden. Hierbei ist auf Behinderungen durch Poller und Masten zu achten. Ein besonderes Augenmerk sollte auf eventuelle Schlaglöcher oder „Holperstrecken“ durch Wurzelschäden gerichtet werden. Zur Vorbeugung von Wurzelschäden sollte, wenn möglich, ein Abstand zwischen Radweg und Baumbepflanzung von ca. 3,5 m eingehalten werden.

Die Trassenpflege ist ein wichtiger Baustein für Komfort und Sicherheit und umfasst verschiedene Maßnahmen. Der regelmäßige Grünrückschnitt sorgt für freie Sichtbeziehungen und verhindert so Konflikte mit dem Gegenverkehr. Dabei muss der angrenzende Bewuchs soweit zurück geschnitten werden, dass dem Radverkehr die volle Breite des Radweges zur Verfügung steht. Im Zuge dessen ist auch die Fahrbahn von Moosen und Pionierpflanzen etc zu befreien. Genauso regelmäßig ist eine Reinigung der Radwege vorzunehmen. Das gilt besonders, wenn die Radwege häufig mit Glasscherben oder Sand verschmutzt sind. Im Einzelfall ist hier auch die Ursache für die häufige Verunreinigung festzustellen und für Abhilfe zu schaffen (z.B. durch Umsetzen von Altglascontainern). Um auch im Winter die Nutzbarkeit der Radwege sicherzustellen sind Räum- und Streudienste wichtig und müssen in den gleichen Intervallen wie bei normalen Straßen durchgeführt werden.

Neben der Infrastruktur sollte auch die Wegweisung Berücksichtigung bei regelmäßigen Pflegemaßnahmen finden.

Wegweisung

Eine durchgängige Wegweisung ist immer auch eine gute Werbung für den Radverkehr. Eine Wilhelmsburger Wegweisung sollte natürlich in einem gesamtstädtischen Kontext erfolgen und die Anschlüsse in die umliegenden Stadtteile sicherstellen.

Auch bei der Wegweisung ist eine regelmäßige Pflege notwendig, dies umfasst auch Reinigung und Ersatz fehlender Schilder.

Infrastrukturelemente

- **Fahrradstraßen:** Fahrradstraßen sind ein kostengünstiges Element zur Förderung und Bündelung des Radverkehrs. Der Radverkehr hat Vorrang vor dem Kfz-Verkehr. Hierdurch wird die Attraktivität des Radfahrens gesteigert, da ein nebeneinander fahren erlaubt ist und dem Radverkehr mehr Raum zur Verfügung steht.

Neben der vorgegebenen Beschilderung von Fahrradstraßen empfehlen wir die Markierung von Verkehrszeichen 237 mit Richtungspfeilen in Fahrbahnmitte in regelmäßigen

Abständen von ca. 50 m und in Einmündungsbereichen. Bei Straßenneubau/ -sanierungen wird ergänzend ein weiteres Element vorgeschlagen. Zur besseren Erkennbarkeit der Fahrradstraße wird ein linearer roter Asphaltstreifen mit mindestens 0,5 m Breite in der Mitte der Fahrbahn empfohlen. Dies unterstreicht den Charakter der Fahrradstraße und unterstreicht neben den Fahrradpiktogrammen die Nachrangigkeit des Kfz-Verkehrs.

- **Radwege:** Bei der Planung von Radwegen spielt neben ausreichenden Breiten (Überholvorgänge von zügigeren Radlern, Komfort durch Nebeneinander fahren) auch die Qualität der Oberfläche (kein gefastetes Pflaster, keine Schlaglöcher, ...) eine große Rolle für einen guten Fahrkomfort. Nicht benutzungspflichtige Radwege sind genauso instand zu halten sind, wie benutzungspflichtige. Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass eine Radwegbenutzungspflicht nur angeordnet werden darf, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt (vgl. Bundesverwaltungsgericht - Entscheidung vom 18.11.2010, BVerwG 3 C 42.09).
Innerhalb Wilhelmsburgs bietet sich an vielen Stellen die Möglichkeit eine Fakultativlösung anzubieten. Dabei kann der (nicht benutzungspflichtige) Radweg in der Nebenanlage von den weniger geübten Radfahrern genutzt werden, während der versierte Radfahrer zügig auf der Fahrbahn vorankommt.
- **Einbahnstraßen:** Zur Schließung von Netzlücken ist eine flächenhafte Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung notwendig, nur in sicherheitsrelevanten und gut begründbaren Ausnahmen ist auf eine Öffnung zu verzichten. Hierbei bieten sich verschiedene Möglichkeiten wie beispielsweise die Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn, oder aber mit Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder baulichen Radwegen in Gegenrichtung an. Die Entscheidung über die Führung sollte jeweils nach Prüfung der verkehrlichen und straßenräumlichen Gegebenheiten entschieden werden.
- **Knotenpunkte und Einmündungen:** Beim Neu- und Umbau von Knotenpunkten sind insbesondere die Sicherheit und der Komfort für Fußgänger und Radfahrer zu berücksichtigen. Hierzu sind folgende Kriterien insbesondere zu erfüllen:
 - Der Radverkehr ist durch seine Linienführung im Knotenpunktsbereich dem Kfz-Verkehr zuzuordnen, d.h. dass beispielsweise weit abgesetzte Radfurten zu vermeiden sind. Hierbei ist es oftmals sinnvoll, den Radfahrer im entsprechenden Abstand vor dem Knotenpunkt baulich gesichert auf die Fahrbahn zu führen. Dies hat zur Folge, dass der Radverkehr frühzeitig und für alle Verkehrsteilnehmer erkennbar ist. Dies fördert zum einen die Sicherheit, ermöglicht gleichzeitig aber auch ein zügigeres Fahren über den Knotenpunkt.
 - Die Erkennbarkeit von vorfahrtberechtigten Radfahrern ist durch die bauliche Ausführung, die Beschilderung und Markierung sowie durch Beleuchtung zu gewährleisten.
 - Fahrradfreundliche Elemente wie Abbiegestreifen, vorgezogene Haltelinien, durchgängige aufgeweitete Radaufstellstreifen für das indirekte Links-

abbiegen, Grünanforderung für Radfahrer an Aufstell- und Halteflächen über Druckknöpfe, kurze Umlaufzeiten begünstigen die Förderung des Radverkehrs

Serviceleistungen

Wichtige Elemente zur Förderung des Radverkehrs sind Servicemaßnahmen, die das Radfahren über die funktionale Bewegung hinaus attraktiv machen. Hierzu werden Basiselemente wie Reparaturservices, Leihräder, Luftstationen, Rastplätze oder ggf. Waschanlagen für Fahrräder an zentralen Routen empfohlen. Um auch in Hinblick auf Radverkehr 2.0 den Radverkehr zukunftsweisend zu fördern, sollten beispielsweise Ladestationen für e-mobile Fahrräder sowie bewachte Parkplätze Berücksichtigung finden. Hierzu ist unter anderen ein stadtteilweites Konzept für die Aufstellung von sicheren und standfesten Abstellanlagen notwendig. Dies umfasst zum einen die Einkaufsbereiche, aber auch die Verknüpfungspunkte von ÖPNV und Fahrrad, die Schulen und wichtige Ziele des Alltags- und Feizeitradverkehrs.

Öffentlichkeitsarbeit

Eine gute Strategie zur Förderung des Radverkehrs basiert immer auf mehreren Säulen. Darin spielt Infrastruktur die wichtigste und tragende Rolle. Ohne eine ausreichende Infrastruktur zum Fahren und Abstellen der Fahrräder wird es nicht gelingen, einen qualitativen Schritt nach vorne bei der Förderung des Radverkehrs zu machen. Ergänzende Service-Elemente wie z.B. Wegweisung, Fahrradstationen und andere bieten einen Mehrwert für den Radfahrer, der sich ebenfalls positiv auf die Fahrradnutzung auswirkt.

Öffentlichkeitsarbeit hat zwei wichtige Aufgaben: zum einen sollen die vorhandenen Informationen über Infrastruktur und Servicemaßnahmen dem breiten Publikum bekannt gemacht und Sachthemen vermittelt werden. Darüber hinaus wird mit Öffentlichkeitsarbeit für ein positives Radverkehrsklima in Wilhelmsburg geworben.

Für beides gibt es bereits gute Ansätze. Die Wilhelmsburger Fahrradwoche 2010 war ein großer Erfolg mit Beteiligung vieler unterschiedlicher Gruppierungen aus dem Stadtteil, aber auch aus ganz Hamburg. Auch stadtweite Image- bzw. Verkehrssicherheitskampagnen kommen in Hamburg zum Einsatz, so z.B. die „Nina – warum parkst du auf meinem Weg“. Auch diese Möglichkeiten lassen sich in ein ganzjähriges Konzept für die lokale Öffentlichkeitsarbeit einbinden.

Im Rahmen dieses Radverkehrskonzeptes ist es nicht möglich, das Thema „Öffentlichkeitsarbeit“ weiter zu vertiefen. Dazu wird ein eigenständiges, mehrjähriges lokales Konzept unter Einbindung gesamtstädtischer Ressourcen mit ausreichender Budgetierung empfohlen.

3 FAZIT

Der Stadtbezirk Wilhelmsburg ist ein junger, aufstrebender Teil Hamburgs. Er ist gekennzeichnet durch eine hohe Durchmischung der Bevölkerung mit hohem Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund. Die Stadt Hamburg hat sich entschlossen, Wilhelmsburg zu einem prosperierenden Stadtteil zu machen. Dazu wurden die Internationale Bauausstellung sowie die Internationale Gartenschau nach Wilhelmsburg geholt. Die Aussiedlung eines Teils der Stadtverwaltung nach Wilhelmsburg wird weitere Akzente setzen. Die Verlegung der Alten Wilhelmsburger Reichsstraße direkt an den Gleiskörper der Bahn schafft zusätzliche Potenziale für eine Entwicklung Wilhelmsburgs.

Durch die derzeitige besondere Situation in Wilhelmsburg bietet sich für den Radverkehr eine einmalige und großartige Chance, die Potenziale des Radverkehrs zu aktivieren. Diese Besonderheit bedeutet auch immer, dass bestehende Grenzen behutsam ausgetestet werden, dass neue Wege beschritten werden und dass auch unkonventionelle Maßnahmen, die in einem „normalen“ Radverkehrskonzept noch nicht machbar wären, im Sinne von „Radverkehr 2.0“ ausprobiert werden. In diesem Sinne finden sich im Wilhelmsburger Radverkehrskonzept viele Maßnahmen, die für Politiker, Planer und Einwohner Wilhelmsburgs neu und vielleicht auch gewöhnungsbedürftig sind.

Das Hamburger Ziel, stadtweit einen Anteil von 18 % für den Radverkehr zu erreichen, bedeutet auch, dass es in einigen Stadtbezirken höhere Anteile geben muss. Wilhelmsburg ist so ein Stadtbezirk: Das kurzfristig umsetzbare Potenzial für den Radverkehr wird hier auf deutlich über 20 % geschätzt, langfristig sollten sogar bis zu 30 % innerstädtischer Radverkehr realistisch sein.

Köln, den 28.01.2012



Dipl.-Ing. Daniel Ebbers

VERZEICHNIS DES ANHANGS

- Anhang 1:** Radverkehrskonzept Hamburg-Wilhelmsburg: Maßnahmenkatalog Veloroute 10
- Anhang 2:** Radverkehrskonzept Hamburg-Wilhelmsburg: Maßnahmenkatalog Veloroute 11
- Anhang 3:** Radverkehrskonzept Hamburg-Wilhelmsburg: Maßnahmenkatalog Veloroute 11a
- Anhang 4:** Radverkehrskonzept Hamburg-Wilhelmsburg: Maßnahmenkatalog Bezirksrouten
- Anhang 5:** Radverkehrskonzept Hamburg-Wilhelmsburg: Maßnahmenkatalog Stadtteilrouten
- Anhang 6:** Radverkehrskonzept Hamburg-Wilhelmsburg: Maßnahmenkatalog Erschließungs-
routen
- Anhang 7:** Radverkehrskonzept Hamburg-Wilhelmsburg: Quellen und Ziele
- Anhang 8:** Radverkehrskonzept Hamburg-Wilhelmsburg: Zwangspunkte und Barrieren
- Anhang 9:** Radverkehrskonzept Hamburg-Wilhelmsburg: Radfahrunfälle 2008-2010
- Anhang 10:** Radverkehrskonzept Hamburg-Wilhelmsburg: Wunschliniennetz des Radverkehrs
- Anhang 11:** Radverkehrskonzept Hamburg-Wilhelmsburg: Netzkonzept
- Anhang 11:** Radverkehrskonzept Hamburg-Wilhelmsburg: Freizeitroutennetz
- Anhang 13:** Radverkehrskonzept Hamburg-Wilhelmsburg: Maßnahmenplan
- Anhang 14a:** Konzeptplanung Variante 1: - Niedergeorgswerder Deich
- Kirchdorfer Straße
- Otto-Brenner-Straße
- Anhang 14b:** Konzeptplanung Variante 2: - Niedergeorgswerder Deich
- Kirchdorfer Straße
- Otto-Brenner-Straße
- Anhang 15a:** Konzeptplanung Variante 1: -Schönfelder Straße – Siedenfelder Weg
- Anhang 15b:** Konzeptplanung Variante 2: -Schönfelder Straße – Siedenfelder Weg
- Anhang 16:** Konzeptplanung: - Knotenpunkt Neuenfelder Straße/ Im Schönen-
felde/ Prassekstraße
- Knotenpunkt Prassekstraße/ Hinter der Dorfkirche
- Knotenpunkt Hinter der Dorfkirche/ Zur Guten
Hoffnung
- Anhang 17:** Konzeptplanung: - Veringstraße
- Vogelhüttendeich
- Anhang 18:** Konzeptplanung: - Harburger Chaussee
- Anhang 19:** Konzeptplanung: - Georg-Wilhelm-Straße zwischen Fährstraße und
Mannesallee
- Knotenpunkt Weimarer Straße/ Neuhöfer Straße
- Knotenpunkt Hermann-Westphal-Straße/ Freizeit-
kurs