

Die Seite 3



Vier Meter breit, asphaltiert und an bestehenden Strecken entlangführend – so könnten die Radschnellwege einmal aussehen.

FOTO: ORANGE EDGE

Freie Fahrt für Radschnellwege

Metropolregion Hamburg plant, bis Ende des Jahres vier Trassen für radelnde Pendler von Schleswig-Holstein in die Hansestadt festzulegen

Von Kay Müller

HAMBURG Staus und verspätete Bahnen – Pendler, die nach Hamburg zur Arbeit fahren, kennen diese Verkehrsprobleme. Allein zwischen dem Kreis Pinneberg und der Hansestadt pendeln jeden Tag rund 60 000 Menschen – und nutzen dabei meist ihr eigenes Auto. Tag für Tag sind fast eine halbe Million Leute auf den Straßen und in den Zügen in und um Hamburg unterwegs. Die Zahl der Pendler steigt dabei immer weiter.

„Es wird immer enger“, sagt Susanne Elfferding von der Metropolregion Hamburg. Sie sitzt in ihrem Hamburger Büro vor einem Plan, der helfen soll, den Verkehrsinfarkt zu verhindern. 1,2 Millionen Euro fließen in die Machbarkeitsstudie für die Entwicklung von Radschnellwegen in vier Bundesländern. Dabei haben die Planer zunächst anhand bestimmter Daten wie der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Schulen oder Einkaufsmöglichkeiten ermittelt, wo es Sinn machen könnte Radschnellwege zu erstellen. Jetzt sind daraus neun Korridore geworden, davon sieben, die nach Hamburg führen. Die Gesamtlänge beträgt 274 Kilometer, davon fast 120 in Schleswig-Holstein. „Die konkreten Trassen werden erst festgelegt, wenn wir die Öffentlichkeit be-



Will die Mobilität auf dem Rad in der Metropolregion erhöhen: Projektkoordinatorin Susanne Elfferding.

FOTO: MÜLLER

teiltig haben“, sagt Elfferding. Heute startet die letzte Online-Befragung für die Strecke von Ahrensburg nach Hamburg. Bis Ende 2020 soll die Machbarkeitsstudie fertig sein. Dann wird entschieden, wann und wo gebaut wird – und vor allem woher das Geld kommt. Mit der Fertigstellung von ersten Teilabschnitten rechnet Elfferding ab etwa 2025 – wenn alles gut geht.

Noch gebe es vor allem positive Rückmeldungen, sagt die Planerin. 750 Menschen hätten Vorschläge gemacht. „Da war kein Murks dabei.“ Zwar sei mit Problemen zu rechnen, wenn es in die Umsetzungsphase gehe, denn vermutlich werde nicht jeder Anwohner den Bau eines Radschnellweges gut finden. Aber in den Online-Verfahren hätten fast nur Radler ihre Erfahrungen auf den Strecken geschildert, Probleme und Barrieren gemeldet

oder sogar konkrete Streckenverläufe vorgeschlagen.

„Die Radschnellwege sollen in Hamburg zu den dortigen Velo-Routen führen, damit die Pendler auf diesen weiter in die Stadt kommen“, sagt Elfferding. Dazu müsse im Verlauf der Strecke immer die Umsteigemöglichkeit auf öffentliche Verkehrsmittel gegeben sein. „Denn nicht jeder will die ganzen 30 Kilometer von Elmsborn nach Hamburg mit dem Rad fahren“, so Elfferding.

Die Radschnellwege sollen möglichst funktional sein. „Wir brauchen einen festen Untergrund, gute Beleuchtung und einen Winterdienst“, so die Planerin. Denn die Radler sollen die neuen Strecken ganzjährig nutzen. Die Wege sollen vier Meter breit sein, daneben soll ein Fußweg entlang führen. An dichter bebauten Stellen lasse die Bauordnung auch schmalere Fahrbahnen zu – allerdings dürften die nicht mehr als 20 Prozent des gesamten Radschnellweges ausmachen.

„Auf den Strecken kann zügig gefahren werden, aber auch gemütlich“, so die Planerin. Es bleibe genügend Platz zum Überholen. Wichtig ist ihr: „Die Radfahrer sollen so selten wie möglich den Fuß auf den Boden setzen müssen.“ Dass die Pendler dabei auf vielen Strecken mit dem Rad schneller in die Stadt gelangen kön-

nen als mit dem Auto, steht für sie fest.

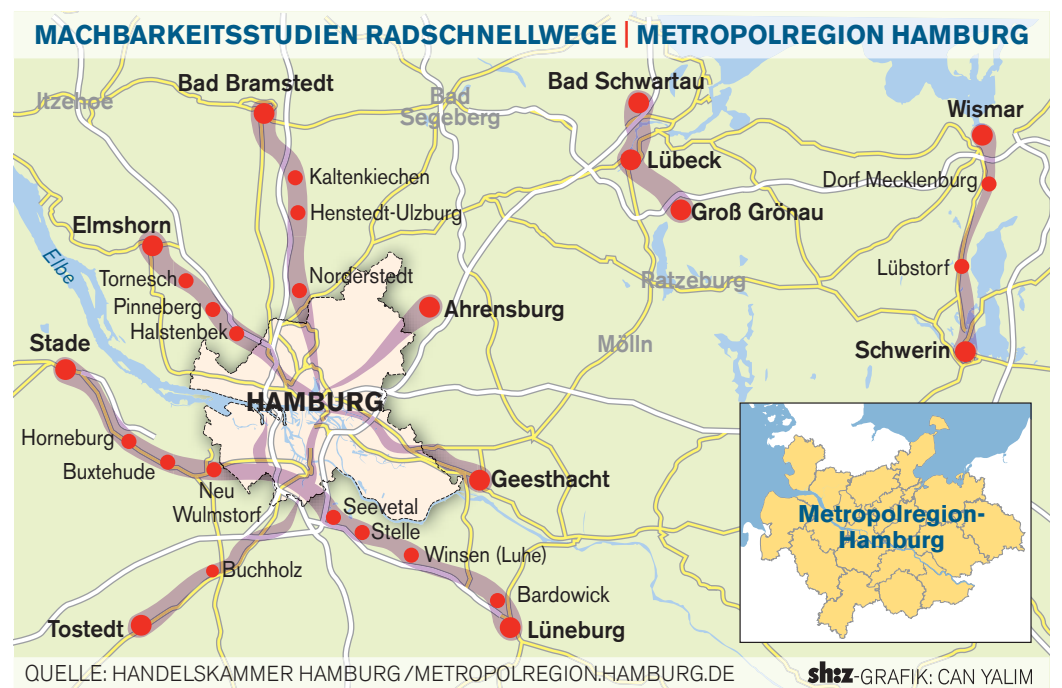
Allerdings müssten dafür wohl nicht nur bestehende Strecken ausgebaut, sondern auch neue Abschnitte geplant werden. Um andere Trassen zu queren, müssten Brücken oder Unterführungen entstehen, dazu möglicherweise Ampeln fahrradfreundlicher geschaltet werden. Wie genau das gemacht werde, könne erst nach der Festlegung der Trassen gesagt werden – davon hänge auch ab, was die Umsetzung koste. Allerdings sei eines schon klar: „Einen Radschnellweg zu bauen, ist um ein viel-

faches günstiger als eine Straße für Autos.“

Die Radschnellwege seien deswegen für Pendler interessant, weil es immer mehr E-Bikes gebe. „Damit fahren sie nicht unbedingt schneller, aber weiter“, meint Elfferding. Früher sei man davon ausgegangen, dass die Menschen höchstens fünf Kilometer mit dem Rad zur Arbeit fahren. „Heute reden wir da eher so über 15 Kilometer“, meint die Projektkoordinatorin. In den Niederlanden sei ein ganzes Netz von Radschnellwegen entstanden.

Dort haben Studien ergeben, dass nach dem Bau einer Fahrrad-Schnellroute fünf bis 15 Prozent der Autofahrer aufs Rad umgestiegen sind. „Davon können wir etwas lernen – gerade was den Ausbau auf dem Land angeht.“ In der Metropolregion sei der Vorteil, dass das Schnellwegenetz mehrere Bundesländer verbinde. „Das ist etwas Besonderes.“ In Deutschland gebe es mehrere Regionen, die ähnliche Projekte hätten, so Elfferding. „Aber wir gehören immer noch mit zu den Pionieren.“

Information: www.metropolregion.hamburg.de/radschnellwege



QUELLE: HANDELSKAMMER HAMBURG / METROPOLREGION.HAMBURG.DE

shz-GRAFIK: CAN YALIM

„Längere Strecken sind kein Problem“

Ulf Brüggmann, Vorsitzender des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs im Kreis Pinneberg, über Pendlerpotenziale



Umsteiger: Ulf Brüggmann (53) fährt täglich bis zu 50 Kilometer mit seinem Pendlerfahrrad.

FOTO: DIRBACH

Herr Brüggmann, wie kommen Sie zur Arbeit?

Früher bin ich meist mit dem Auto von meinem Wohnort Appen im Kreis Pinneberg zu meinen Arbeitsstellen bei European XFEL in Schenefeld und DESY in Hamburg-Bahrenfeld gefahren – das sind 13 beziehungsweise 18 Kilometer. Aber in den vergangenen Jahren bin ich immer häufiger aufs Rad umgestie-

gen. Im Sommer mehr, aber auch im Winter.

Warum?

Ich brauche nur rund fünf Minuten mehr mit dem Rad als mit dem Auto – und es ist viel planbarer. Und ich fühle mich einfach besser. Es macht mehr Spaß an der Luft zu sein anstatt im Auto im Stau zu stehen oder wie eine Ölsardine in der S-Bahn. Das geht bestimmt

auch anderen so, man muss ihnen nur ein adäquates Angebot zum Umsteigen machen.

Sie spielen auf die Radschnellwege an...

...ja genau. Ich habe die in Nordrhein-Westfalen ausprobiert. Die fahren sich angenehmer als jede Straße, weil der Belag besser ist und man nicht mehr dauernd anhalten muss.

Und bei diesem Angebot würden die Leute umsteigen?

Wir haben in den vergangenen Jahren den Anteil der Radfahrer im Straßenverkehr von elf auf 16 Prozent steigern können. Ich wage die Prognose, dass wir mit Radschnellwegen auf über 20 Prozent kommen. Und ich würde dann vielleicht nur noch mit dem Rad zur Arbeit fahren.

So groß ist tatsächlich das Potenzial?

Das Potenzial ist riesig. Ich kenne einige Leute, die schon jetzt von Elmshorn nach Hamburg fahren – mit Pedelecs ist das überhaupt kein Problem mehr, weil man längere Strecken zurücklegen kann. Und bei Velomobilen ist man sogar vor schlechtem Wetter geschützt.

Interview: ky