

Boulevard statt Autobahn

Radschnellweg von Elmshorn nach Hamburg: Rege Beteiligung beim Bürger-Workshop

Wolfgang Duveneck

PINNEBERG Seit zwei Jahren fährt er fast täglich mit dem Fahrrad von Elmshorn nach Hamburg zur Arbeit und zurück: Michael Schultz-Edwards umfährt den Stau der Autos auf der A 23, muss sich nicht über Ausfälle und Verspätungen bei der Bahn ärgern. Und trotzdem: Ganz ohne Stress ist auch seine Fahrt nicht. Um so mehr freut er sich, dass es mit den Planungen für den Rad-Schnellweg Elmshorn-Hamburg vorangeht. Eine Vision der Planer und ein Wunschtraum passionierter Radfahrer: Eine 32 Kilometer lange Strecke möglichst durchgehend ohne Stopps und Hindernisse, eine Art Highway für Radfahrer. Kein Wunder, dass Michael Schultz-Edwards einer der vielen Gäste bei einem Bürger-Ideenworkshop im Pinneberger Rathaus war. Interessierte Bürger, Initiativen und Vereine nutzten dort am Dienstagabend die Gelegenheit, sich über den aktuellen Stand der Planungen und den Inhalt und zeitlichen Ablauf der Machbarkeitsstudie zu dem Projekt zu informieren und eigene Ideen einzubringen.

Seit gut einem Jahr macht die Radschnellweg-Idee als Teil eines Radschnellwegnetzes in der Metropolregion Hamburg die Runde. Die Trasse zwischen Elmshorn über Tornesch, Prisdorf, Pinneberg und Halstenbek bis in die Hansestadt ist eines von insgesamt acht weiteren Vorhaben in der Region, die den Menschen das Umsteigen vom Auto auf das Rad erleichtern sollen. Aber auch zum Umdenken – wie Kreispräsident Helmut Ahrens bei der Begrüßung der Besucher im Ratssaal betonte: „Ein Umdenken, dass wir nicht erreichen werden, wenn wir alle 20 Meter mit dem Fahrrad vor einer roten Ampel stehen.“

Genau das, so stimmten auch die Gäste zu, ist einer der entscheidenden Punkte: Wenn der Radschnellweg Wirklichkeit wird, dann muss er ungestörtes Fahren ermöglichen, auch wenn die Bezeichnung „Radschnellweg“ eine falsche Erwartung – oder Befürchtung – wecken könnte: „Wir wünschen uns nicht eine Fahrrad-Autobahn und Raserei, sondern eher einen Rad-Boulevard“, sagte Hartmut Teichmann, beim Kreis Pinneberg unter anderem für die Regionalplanung zuständig. „Ein Radweg, auf dem man auch nebeneinander fahren und sich unterhalten kann.“ Ahrens appellierte dann auch an ein harmonisches Miteinander aller Verkehrsteilnehmer.

Markus Franke und Philip Engler vom Planungsunternehmen Argus, das den Zuschlag für die Machbarkeitsstudie des Schnellweg-Projekts erhalten hatte, stellten erste Details auch zur Streckenführung vor. Sie soll sich im Wesentlichen an der Bahnstrecke orientieren.

Unter anderem erwähnten sie Beispiele aus anderen Bundesländern – unter anderem den Radschnellweg RS 1 in Nordrhein-Westfalen, dessen erstes fertiggestelltes Teilstück von Essen nach Mülheim führt und eines Tages über 100 Kilometer zehn Städte zwischen Hamm nach Duisburg verbinden soll. Aber auch ein Radweg im Hamburger Pergolenviertel in Stadtparknähe und positive Beispiele vor allem aus den Niederlanden und aus Kopenhagen wurden als Vorbilder genannt.

Bevor die Zuhörer in einem Workshop eigene Vorschläge für die mögliche Trassenführung einbringen konnten, nutzten sie die Gelegenheit für Fragen. Eines der besonders drängenden Anliegen: Wann könnte denn wohl mit dem Bau des ersten Abschnitts begonnen werden? Die Antwort der Planer fiel zurückhaltend aus: „Optimistisch gesehen könnte das etwa 2025 sein“, hieß die Antwort. Doch bis dahin gilt es noch viel zu erledigen: Bis Ende dieses Jahres soll im Rahmen der Machbarkeitsstudie entschieden werden, welche Streckenführung die beste sein könnte. Danach sollen erste Ergebnisse in den politischen Gremien vorgestellt werden. Mitte 2020 sollen die Studien fertig sein. Es folgen die nötigen baurechtlichen Regularien wie Planfeststellungsverfahren und die Detailplanung. Noch ist alles offen, wie die Planer deutlich machten. Am 1. Oktober soll es auch ein Treffen in Hamburg-Lurup geben, damit auch dort den Bürgern Gelegenheit gegeben wird, ihre Vorschläge einzubringen. Zu der Veranstaltung im Goethe-Gymnasium sind erneut alle interessierten Bürger eingeladen.

Wie viele Radfahrer die Strecke eines Tages nutzen werden, ist offen. Ziel soll es sein, dass pro Tag mindestens etwa 2000 die Strecke nutzen werden. Die Experten schließen nicht aus, dass es auf Hamburger Gebiet bis zu 8000 werden könnten.

Für die Projektkoordinatorin „Radschnellwege“ in der Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg, Susanne Efferding, zählt bei dem gesamten Vorhaben vor allem die Qualität: „Hier geht es nicht um irgendeinen Radweg an irgendeiner Straße, sondern um ein hochwertiges Angebot.“ Soweit wie möglich sollten nach ihren Worten bereits vorhandene Wege ausgebaut werden. „Wir müssen sehen, wo es hineinpasst“, so die Koordinatorin, die sich zufrieden mit dem Ergebnis einer Online-Umfrage zu Beginn des Jahres zeigt: „Es gab rund 120 Beiträge von interessierten Bürgern. Die Beiträge waren sehr, sehr konstruktiv.“

Ebenso begeistert äußerte sich Teichmann über das Ergebnis des Workshops: „Wir haben wertvolle weitere Anregungen von den Menschen erhalten. Alles wird in die Planungen mit einbezogen.“ Und für Pendler Schultz-Edwards bleibt die Hoffnung: „Wenn die Strecke einmal fertig wird, bedeutet das weniger Stress.“ Ein wichtiger Wunsch von ihm: „Bitte keine Bahnquerung mit Schranke.“