

## **Bericht**

### **des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein**

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung  
der Hamburgischen Bürgerschaft (GO) zum Thema

#### **„Ausbau der Radschnellwege zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein“**

Vorsitz: **Lars Pochnicht**

Schriftführung: **Dennis Thering**

#### **I. Vorbemerkung**

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung einstimmig in seiner Sitzung am 10. September 2021. Er führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Zeitgleich, am selben Ort und zu derselben Thematik tagte der Ausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg.

#### **II. Beratungsinhalt**

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter und die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter gaben einleitend anhand der Präsentation „Startschuss für das Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg“ einen Überblick über den projektierten Ausbau der Radschnellwege. Die Präsentation ist dem Ausschussprotokoll Nummer 22/5 des Ausschusses beigelegt.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, das Projekt sei bereits seit Längerem – auch im Rahmen einer großen Fachkonferenz – erörtert worden, man stehe nun am Ende der Machbarkeitsstudien. Bei einer länderübergreifenden Vorstellung der Ergebnisse sei auch die Resonanz der Medien groß gewesen. Dem Projekt liege der Leitgedanke zugrunde, eine Verknüpfung des Umweltverbundes zu schaffen und Vernetzungen sowohl innerhalb des Radschnellnetzes als auch zu anderen Formen öffentlicher Mobilität zu realisieren. Die Machbarkeitsstudien seien wichtig, um die zahlreichen Beteiligten, wie die Länder, Kreise und Gemeinden, bei zu lösenden Fragestellungen zu berücksichtigen und eine hochwertige, zusammenhängende Infrastruktur zu schaffen. Es seien, verteilt auf die gesamte Metropolregion, verschiedene Korridore ermittelt worden, die insgesamt eine Strecke von über 300 Kilometern abdecken. Die norddeutschen Bundesländer nähmen gemeinsam die Herausforderung an, in dem sehr verdichteten Hamburger Raum einen hohen Radschnellwegstandard zu realisieren und die Trassen mit der Veloroutenplanung in Hamburg zu verknüpfen. Dabei auch schon die Entwicklungen der Zukunft, wie beispielsweise die Science City Bahrenfeld, das Quartier Oberbillwerder, das Spreehafen-Viertel, das Elbinsel- und das Rathausquartier in Wilhelmsburg, in die Planung und den Qualitätsstandard einzubeziehen, sahen sie als sehr wichtig an.

Sie gingen im Folgenden näher auf folgende länderübergreifende Streckenverläufe ein:

- von Elmshorn nach Hamburg über Tornesch, Pinneberg und Halstenbek, wobei der Kreis Pinneberg der Projektträger für den Bau und die in Kürze beginnende Detailplanung sei,
- von Bad Bramstedt nach Hamburg über Kaltenkirchen, Henstedt-Ulzburg und Norderstedt, die die längste Trasse in Nord-Süd-Ausrichtung darstelle,
- das ehemalige Güterbahngleis an der U1, auf dem ein 6 Kilometer langer Radschnellweg ohne Autos und Ampeln einen großen Komfortgewinn für den Radverkehr bedeute,
- von Ahrensburg nach Hamburg bis zum U-Bahnhof Volksdorf,
- von Geesthacht über Escheburg und Börnsen durch das Stadtgebiet in das Zentrum von Hamburg.

Sie fügten hinzu, dass die Machbarkeitsstudien einen groben Eindruck bezüglich der jeweiligen Strecke vermittelten und Voraussetzung für die Beantragung von Fördergeldern des Bundes seien. Es fehle nun noch die Detailplanung, bevor gebaut werden könne. Aktuell müssten Bauabschnitte gebildet und dann gemeinsam mit den Partnern Zeitfenster für eine möglichst zügige Realisierung bestimmt werden.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter fuhren fort, dass jetzt die durch die Machbarkeitsstudie entstandene Dynamik genutzt werden müsse, insbesondere indem den Maßnahmen auf der lokalen Ebene mithilfe von Trassenbündnissen ein verbindlicher Rahmen gegeben werde. Es werde weiterhin eine zentrale Gesamtprojektkoordination auf der Ebene der Metropolregion benötigt, um eine gemeinsame Umsetzung mit einheitlichen Standards zu ermöglichen und das Projekt bedarfsgerecht zusammen weiterzuentwickeln. In Schleswig-Holstein seien die Kreise und Kommunen entscheidende Beteiligte der lokalen Trassenbündnisse. Die Landesregierung verstehe sich als deren starker Partner, insbesondere bei den Themen Finanzierung, Naturschutz und in den ambitionierten Planungsprozessen, die über die Landesgrenzen hinweg abgestimmt werden müssten. Das Land Schleswig-Holstein habe seine personellen Ressourcen aufgestockt, um die Kommunen bei ihren Planungen vor Ort zu unterstützen. Es sei beabsichtigt, ein Kompetenzzentrum Radschnellwege einzurichten, um das Know-how und gute Erfahrungen zu sammeln und weiterzugeben. Das Trassenbündnis für die Strecke Elmshorn – Hamburg sei bereits geschlossen, andere würden schnellstmöglich folgen.

Wie die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter betonten, könne ausweislich der Machbarkeitsstudien länderübergreifend alles gut funktionieren und die Radschnellwege könnten für die Metropolregion identitätsstiftende Leuchtturmprojekte werden. Wichtig sei – wie in Schleswig-Holstein geschehen –, zusätzliche Haushaltsmittel für den Radwegeverkehr zu Verfügung zu stellen. Sie kamen noch einmal auf die strengen Vergabevoraussetzungen für die Bundesmittel zurück, die möglicherweise nicht an jedem Streckenabschnitt erfüllt werden könnten. Sie versicherten, dass unabhängig von einer Bundesförderung kein Programm an der Finanzierung scheitern werde, doch solle gemeinsam mit Hamburg um Bundesmittel gekämpft und auf flexibler gestaltete Anforderungen hingewirkt werden. Abschließend betonten sie ihre Absicht, einen länderübergreifenden Lenkungsausschuss einzusetzen.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten wiesen darauf hin, dass die Bilder in der Präsentation ein unkompliziertes, familiengerechtes und komfortables Radeln vermittelten. Es seien jedoch heute schon viele Personen mit E-Bikes unterwegs, die eine Geschwindigkeit von bis zu 50 km/h erreichten, und dieser Trend werde sich noch verstärken. Vor diesem Hintergrund wollten sie wissen, für welche Nutzergruppen der Schnellweg gedacht sei. In Anbetracht verschiedener Nutzergruppen, zu denen auch Rennradfahrende gehören könnten, hielten sie einen breiten Radweg für erforderlich.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten fragten, inwieweit ein zeitgleiches Arbeiten der Trassenbündnisse angestrebt sei, und erkundigten sich nach einer möglichen durchgängigen Wegebreite von 4,50 Meter, nach dem Fahrbahnbelag, der Beschilderung

der Wege sowie Bike-and-ride-Umsteigemöglichkeiten beispielsweise zur U1 oder zum Schnellbahnnetz.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter unterstrichen, dass auch die noch ausstehenden Trassenbündnisse schnellstmöglich unter Dach und Fach gebracht werden sollten. Ihrer Meinung nach berge die angesprochene Entwicklung zu mehr E-Bikes die Chance, dass die Radschnellwege als attraktives Angebot für Pendlerinnen und Pendler wahrgenommen würden und so einen Beitrag zur Verkehrswende leisteten. Sie stimmten zu, dass Bike-and-ride ein Thema an der Strecke sein solle. In den technischen Regelwerken sei eine höhere Ausbaubreite der Radwege festgelegt worden, um die Begegnungsverkehre und die höheren Geschwindigkeiten der E-Bikes zu berücksichtigen. Im Rahmen der Trassenbündnisse wäre zu prüfen, ob dieser hohe Standard sowie der als optimal eingeschätzte Asphaltbelag überall auch unter Naturschutzvorgaben realisiert werden könnten oder unterschiedliche Lösungen für verschiedene Abschnitte gefunden werden müssten.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten konkretisierten, dass sie auf den Radschnellwegen Konflikte zwischen den Gruppen der Nutzenden infolge der ansteigenden Zahl von E-Bikes erwarteten. Ihrer Ansicht nach werde mit den Radschnellwegen eine zweite motorisierte Strecke geschaffen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter legten Wert darauf festzuhalten, dass die Infrastruktur entsprechend dem staatlichen Auftrag zur Nutzung durch alle Altersklassen gebaut werde. Sie stimmten zu, dass sich der Radverkehr zunehmend elektrifizieren werde, sahen den Zuwachs aber vor allem bei den Pedelecs, die eine Geschwindigkeit über 25 km/h nur über die eigene Muskelkraft der Radfahrenden ermöglichten. E-Bikes, die von sich aus eine Geschwindigkeit von 45 bis 50 km/h erreichten, wären auf den Radwegen gemäß der Straßenverkehrsordnung nicht zulässig. Pedelecs eigneten sich ihrer Meinung nach gut, um längere Distanzen für einen Weg zur Arbeit gut zurückzulegen. Eine durchgängige Beschilderung über die Landesgrenzen, auch mit einer besonderen Markierung, werde angestrebt und das Bike-and-ride-Entwicklungskonzept sehe den Ausbau und qualitative Verbesserungen an allen Schnellbahnhaltestellen vor. Dementsprechend werde auch bei der U1 darauf geachtet, eine gute Zuwegung zu den Haltestellen zu schaffen. Sie fügten hinzu, die baulichen Standards seien mit den vier am Bau beteiligten Ländern abgestimmt, damit die Vorgaben durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen für die Region konkretisiert und ein einheitliches Design genutzt würden. Um die Vorgaben des Bundes für die Einwerbung von Fördermitteln zu erfüllen, sei eine Asphaltierung der Wege vorgesehen.

Der AfD-Abgeordnete verwies darauf, dass laut einer Studie der TU Dortmund aus dem Jahr 2018 Radschnellwege nicht viele Menschen von einem Umstieg aufs Fahrrad überzeugten, und fragte, ob für die hiesigen Vorhaben eine konkrete Analyse zum Umsteigewillen der Menschen durchgeführt worden sei.

Die Hamburger Abgeordneten der GRÜNEN begrüßten den Fortschritt bei den Radschnellwegen, einem Projekt, durch das die Metropolregion Hamburg für die Bürgerinnen und Bürger in diesem Raum erlebbar werde. Sie würdigten, dass sowohl die Themen der Trassenbündnisse als auch die Finanzierung mitgedacht und vorangetrieben worden seien. Sie schlossen als konkrete Frage an, welcher Realisierungshorizont von den schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertretern für dieses Großprojekt gesehen und in welcher Strategie der Bau erfolgen werde. In Schleswig-Holstein stelle sich auch die Frage, ob in Gemeindegrenzen gedacht oder längere Streckenabschnitte durch die Kreise koordiniert und umgesetzt würden.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter hielten fest, zunächst müsse schnellstmöglich überall Planungsrecht geschaffen werden, wobei die jeweiligen Verfahren im Rahmen der Trassenbündnisse auszuloten seien. Dabei handele es sich um eine lokale Aufgabe, die von der Landesregierung unterstützt und rechtlich beraten werde. Der Fokus liege darauf, überall einvernehmliche Lösungen zu erreichen, die Zeit ersparten. Es gehe darum, die Trassen immer ganzheitlich zu betrachten und zu planen. Vorteilhaft sei, dass eine einzelne Trasse immer einem einzelnen Kreis zuzuordnen sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter berichteten zu dem Realisierungshorizont, er sei insofern noch offen, weil Bauabschnitte gebildet würden. Dieses habe sich als Verfahren beim Ausbau des Hamburger Veloroutennetzes schon als vorteilhaft erwiesen. Durch die Umsetzung der Bauabschnitte werde das Netz nach und nach zusammenwachsen, wobei ihnen über die gesamte Zeit eine durchgängige Befahrbarkeit wichtig sei. Da die Machbarkeitsstudien größtenteils im Wegenetz durchgeführt worden seien und nur wenige Lückenschlüsse erforderlich seien, erscheine ihnen dies aussichtsreich. Die Umstiegspotenziale seien noch nicht zahlenmäßig erfasst worden. Eine Potenzialanalyse vorab habe Pendlerbeziehungen daraufhin untersucht, wo sich ein Radschnellweg lohnen würde. Von den so ermittelten 30 Trassen seien die in der Präsentation vorgestellten als die mit einem möglicherweise besonders hohen Radverkehrsaufkommen ausgewählt worden. Der Senat habe sich zudem unter anderem in den Niederlanden umgehört, wo die Nutzerzuwächse bei mehreren Hundert Prozent gelegen hätten. Sie gingen davon aus, dass die Wege genutzt würden, sobald sie vorhanden seien, wie es sich auch bei neu entstehenden Radwegen in Deutschland und in Paris gezeigt habe.

### **III. Ausschussempfehlung**

*Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein empfiehlt der Bürgerschaft, von seiner Beratung Kenntnis zu nehmen.*

Dennis Thering, Berichterstattung