

<b>STADT AHRENSBURG</b> <b>- Beschlussvorlage -</b>		<b>Vorlagen-Nummer</b> <b>2021/037</b>
<b>öffentlich</b>		
Datum 23.04.2021	Aktenzeichen IV.3.2	Federführend: Frau Skambath

## Betreff

### Machbarkeitsstudie Radschnellwege Metropolregion Hamburg

<b>Beratungsfolge</b> <b>Gremium</b> Bau- und Planungsausschuss	<b>Datum</b> 19.05.2021	<b>Berichterstatter</b>		
Finanzielle Auswirkungen:	X	JA		NEIN
Mittel stehen zur Verfügung:		JA	X	NEIN
Produktsachkonto:				
Gesamtaufwand/-auszahlungen:				
Folgekosten:	ja			
<b>Bemerkung:</b>				
<b>Berichte gem. § 45 c Ziff. 2 der Gemeindeordnung zur Ausführung der Beschlüsse der Ausschüsse:</b>				
	Statusbericht			
X	Abschlussbericht			

### Beschlussvorschlag:

Der Bau- und Planungsausschuss stimmt der Trassenführung des Radschnellweges im Bereich der Stadt Ahrensburg zu.

### Radschnellwege

Bei den Radschnellwegen handelt es sich um ein neues Planungsinstrument im Radverkehr. Um ein deutliches Verlagerungspotential vom PKW auf das Fahrrad zu erreichen, soll mit Radschnellwegen eine Radverkehrsinfrastruktur mit durchgängig hoher Qualität geschaffen werden. Das Pendeln mit dem Fahrrad soll attraktiv werden, indem kürzere Fahrzeiten durch eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit und somit ein zügigeres Fahren erreicht werden. An Knotenpunkten soll ein möglichst unterbrechungsfreies Fahren ermöglicht werden. Die Wege werden in einer Breite so angelegt, dass Überholen jederzeit möglich ist und alle entspannt im eigenen Tempo unterwegs sein können. Für Pendlerinnen und Pendler bedeutet dies, zügigeres Vorankommen und eine höhere Reichweite - sei es direkt zum Arbeitsplatz oder zu einer Bus- oder Bahnstation auf dem Weg dorthin. In die bestehende Infrastruktur soll der Radschnellweg möglichst gesamtverträglich integriert werden.

Folgende Führungsformen einer Radschnellverbindung kommen infrage:

- Fahrbahnbegleitende Radwege
- Selbstständige Radverkehrsanlagen, deren Verlauf unabhängig von Straßen ist
- Radfahrstreifen
- Fahrradstraßen in Straßen mit geringer Verkehrsbelastung
- Fahren im Mischverkehr

### Sachverhalt:

Damit der Radverkehr weiter an Attraktivität zunehmen kann, sollen die Planung und der Bau von Radschnellwegen forciert werden. Im Rahmen des Leitprojektes „Regionale Erreichbarkeitsanalysen“ wurden daher im Teilprojekt „Radschnellwege“ in Kooperation zwischen der Stadt Hamburg, mehreren Landkreisen und Städten in der Region und der Technischen Universität Hamburg (TUHH) geeignete Korridore für Radschnellwege gesucht. Von den beteiligten 33 Korridoren galt es dann diejenigen zu identifizieren, die Potenzial erkennen lassen.

Bei der Anfang 2017 veröffentlichten Potenzialanalyse mussten neben den Erreichbarkeitsauswertungen der TUHH (Technische Universität Hamburg Harburg) zwingend eine Reihe weiterer Kriterien (Kosten, Nutzungspotentiale, räumliche Potenziale, Umsetzbarkeit) berücksichtigt werden. Mit den Ergebnissen wurden die ersten Korridore für eine vertiefende Machbarkeitsstudie ermittelt. Mittelfristig sollten bei der Auswahl der Korridore die Chancen zur Realisierung eines Radschnellweges bestehen.

Das Leitprojekt „Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg“ knüpft an die Ergebnisse der Potentialanalyse an und soll neben regionalen Planungs-, Gestaltungs- und Kommunikationsleitlinien konkrete Aussagen zu sinnvollen Trassierungen und Maßnahmenkonzepten treffen.

Die beteiligten Projektpartner haben im Jahr 2017 die vorliegenden Ergebnisse ausgewertet und die Kriterien einer Machbarkeitsstudie abgestimmt. Entworfen wurde ein Kooperationsvertrag, der von allen Projektpartnern unterzeichnet wurde.

Für die Stadt Ahrensburg wurde die Teilnahme an der Machbarkeitsstudie als sehr wichtig angesehen, da die Stadt somit Einfluss auf die Qualität der Radschnellwege sowie auf den Projektfortschritt nehmen kann. Ahrensburg eignet sich besonders für einen Radschnellweganschluss aufgrund der kurzen Wege und der direkt an Hamburg angrenzenden Lage. Die Beteiligung der Stadt an der Machbarkeitsstudie wurde am 03.05.2017 im Bau- und Planungsausschuss beschlossen. Die Kooperationsvereinbarung dieser Machbarkeitsstudie zur Teilnahme der Stadt Ahrensburg mit dem Korridor Ahrensburg-HH Volkssdorf/Wandsbek (Los 5) wurde am 01.12.2017 unterzeichnet.

Für die Koordinierung der regionalen und teilräumlichen Projekte wurde ein Projektmanagement eingerichtet. Eine Ausschreibung für die Fachplanungsleistungen wurde erarbeitet und erfolgte europaweit. Auftraggeber für das Teilprojekt Ahrensburg-Hamburg ist die Stadt Ahrensburg.

Im Leitprojekt wurden Vorzugstrassen und Umsetzungskonzepte für ein Netz von neun Radschnellwegen (**Anlage 1**) ausgearbeitet - sieben von ihnen im direkten Zulauf auf Hamburg. Für diese Wege war ein einheitlicher baulicher Standard und ein strategisches Kommunikationskonzept auszuarbeiten.

Der Aufbau der Projektstruktur „Machbarkeitsstudie Radschnellwege“ ist in der **Anlage 2** dargestellt. Oben steht das Dachprojekt, das sich in das Planungs- und Gestaltungshandbuch, den Finanzierungs- und Förderleitfaden und das Kommunikationskonzept aufgliedert. Das Dachprojekt hat sich an bundesweiten Regelungen orientiert und wurde unter Berücksichtigung der Anforderungen aller vier beteiligten Bundesländer abgestimmt. Die Ergebnisse des Dachprojektes sind in die Ausarbeitungen der Korridore eingeflossen.

Das Gestaltungshandbuch bezieht sich auf die in Deutschland allgemein üblichen Regelwerke. Zur Entwicklung der Musterlösungen haben alle Projektpartner (Stadt Ahrensburg/Los 5) in einem Arbeitsgremium beigetragen. Diese gemeinsam erarbeiteten Lösungen zeigen bei Radschnellwegen häufig vorkommende bauliche Anlagen und Markierungen auf. Das Gestaltungshandbuch soll Anhaltspunkte geben, kann aber eine qualifizierte Fachplanung - insbesondere bei Einzelfallentscheidungen - nicht ersetzen.

Mit dem mit allen Projektpartnern entwickeltem Kommunikationskonzept wurde ein Leitfaden erstellt, der alle Radschnellwege in der Metropolregion über die Phasen der Konzepterarbeitung, der Planung und des Baus begleiten kann. Es wurde ein Logo (**Anlage 3**) sowie ein Claim für das Radschnellnetz in der Region entworfen und im Arbeitskreis abgestimmt. Für die Verwendung wurde ein zwingend zu verwendender Styleguide für das Radschnellnetz ausgearbeitet. Zusätzlich wurden in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe Visualisierungen zu den Radschnellwegen entwickelt.

Alle neun Korridore wurden in der Machbarkeitsstudie nach den Vorgaben der Ausschreibung untersucht. Die Studien sollen die anschließenden Detail- und Ausführungsplanungen vorbereiten, um im Anschluss eine zügige und effiziente Umsetzung voranzutreiben. Alternative Varianten wurden dargestellt und eine Vorzugsvariante ermittelt. Zu dieser wurde eine detaillierte Trassenfindung durchgeführt und ein Handlungs- und Umsetzungs-konzept erstellt.

Für die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie fanden in regelmäßigen Abständen projektbegleitende Arbeitstreffen mit dem Bezirk Hamburg-Wandsbek, der Stadt Ahrensburg, der Projektmanagerin der Metropolregion und Vertretern des Planungsbüros statt. Die Arbeitsgemeinschaft Radverkehr (ARGE Radverkehr) wurde während der Arbeiten an der Machbarkeitsstudie bei den Arbeitstreffen über den jeweils aktuellen Planungsstand mit einbezogen.

Die Trassenfindung sollte unter den Gesichtspunkten der Einwohnerzahlen, Arbeitsplatzzentren, Pendlerverflechtungen, Haltepunkten von Regionalbahn und S-Bahn, Schulstandorten sowie der Integration von vorhandener Infrastruktur stattfinden. Die bereits vorhandenen Radverkehrskonzepte und Velorouten wurden mitberücksichtigt. Im ersten Schritt wurde in dem vorgegebenen Korridor eine grobe Trassenfindung aus verschiedenen Trassenvarianten zur Vorzugsvariante durchgeführt. Es erfolgte eine Bürgerbeteiligung online (29.03. bis 05.05.2019) sowie im Anschluss daran ein Workshop am 08.05.2019 im Peter-Rantzau-Haus in Ahrensburg. Mögliche Trassenverbindungen wurden anhand eines Plans aufgezeigt und mit den zuständigen Fachbehörden, Verkehrsunternehmen und Verkehrsträgern diskutiert. Mit betroffenen Verbänden fanden Abstimmungsgespräche statt.

Am 20.11.2019 fand eine Radschnellweg-Konferenz in Hamburg statt, bei der alle Trassen aus dem Projekt vorgestellt und für Interessierte ein Austausch zu den jeweiligen Trassen erfolgen konnte.

Die verschiedenen Trassenvarianten wurden in Abschnitte eingeteilt, die dann detailliert untersucht und in einer Matrix bewertet wurden. Für die Bewertung wurden fünf Bewertungsstufen festgelegt. Die Bewertungsmatrix über das Gesamtprojekt wurde von den Projektpartnern abgestimmt und erfolgte für alle Trassen einheitlich. Als Beispiel wurde ein Ausschnitt der Matrix in der **Anlage 4** beigefügt. Die in der Matrix bewerteten Punkte sind ebenfalls der Anlage 4 zu entnehmen. Aus diesen Bewertungen entwickelte sich die Vorzugsvariante.

Die Streckenführung (**Anlage 5**) der Vorzugsvariante in Ahrensburg verläuft aus Richtung Hamburg kommend über den Bornkampsweg, Wulfsdorfer Weg, Am Haidschlag, Schimmelmanstraße, Stormarnstraße, Gerhart-Hauptmann-Straße, Immanuel-Kant-Straße, Schulstraße, Lübecker Straße, Ostring bis zum Gänseberg im Beimoorweg. Als Alternative Streckenführung der Vorzugsvariante wurde die Radschnellwegführung von der Lübecker Straße kommend über die Straße Am Weinberg und anschließend als Bahnunterführung zum Beimoorweg gesehen. Aufgrund der nicht vorhandenen Flächen und des derzeitigen Ausbaus einer ansässigen Firma, mit dadurch zukünftig verstärkt auftretendem Lkw-Verkehr wird diese Variante nur als sehr langfristig umsetzbare Möglichkeit gesehen.

Der erste Abschnitt des Radschnellweges (RSW) in Ahrensburg und somit auch in Schleswig-Holstein ist aus Richtung Volksdorf, über den Ahrensburger Weg kommend, der Bornkampsweg. Bei weiterführenden Planungen ist zu prüfen, ob der erste Teil bis zur Straße Greelkamp als Fahrradstraße umgesetzt werden kann. Derzeit wird der Radverkehr im Mischverkehr (30 km/h aufgrund des Straßenzustandes) geführt. Die Straße gehört zum Vorbehaltsnetz. Der Knotenpunkt Bornkampsweg/Wulfsdorfer Weg sollte als Kreisverkehr vorgesehen werden.

Der weitere Verlauf erfolgt über den Wulfsdorfer Weg und soll als Fahrradstraße, mit der Freigabe für landwirtschaftlichen Verkehr und Anlieger des Kleingartenvereins umgesetzt werden. Die derzeit wassergebundene Decke soll zukünftig befestigt werden. Eine Durchfahrt für den Kfz-Verkehr soll nicht erfolgen. Am Ende des Wulfsdorfer Weges im Übergang zur Teilstrecke Am Haidschlag sollte ein Kreisverkehr geplant werden.

Auf dem Streckenabschnitt Am Haidschlag wird der Radfahrer dann im Mischverkehr (Vorbehaltsnetz, 50 km/h) geführt. Ein Umbau des Querschnittes, um das Parken von Pkws auf der Fahrbahn zu verhindern, ist in Betracht zu ziehen.

Der nächste Streckenabschnitt führt über die Schimmelmanstraße, die derzeit als Tempo-30-Zone ausgewiesen ist. Das Parken ist neu zu ordnen. Die Umwandlung in eine Fahrradstraße wäre denkbar. Ein eventueller Umbau der Bodenschwellen und Pflanzinseln ist zu prüfen. Im Übergang zur Stormarnstraße sollte der Bau eines Kreisverkehrs erfolgen.

Auf dem kurzen Abschnitt in der Stormarnstraße wird zunächst einmal eine Führung auf der Fahrbahn (Vorbehaltsnetz, 50 km/h) vorgesehen. Ob der RSW im Seitenraum geführt werden kann, ist bei weiterführenden Planungen zu prüfen.

Auf dem ersten Streckenabschnitt in der Gerhart-Hauptmann-Straße fährt der Radfahrer bereits heute im Mischverkehr (30 km/h). Eine Fahrradstraße nach RSW-Standard wird angestrebt. Hierzu sind der Straßenraum zu überplanen und ein Sicherheitsabstand zu den Parkplätzen zu schaffen. Für den zweiten Abschnitt der Gerhart-Hauptmann-Straße und dem Teil der Immanuel-Kant-Straße ist eine Fahrradstraße vorgesehen. Hier müsste die Möglichkeit des Parkens auf der Fahrbahn entfallen. In dem Bereich Gerhart-Hauptmann-Straße und Immanuel-Kant-Straße liegt der B-Plan Nr. 90 und ist entsprechend mit den Maßnahmen des Radschnellweges abzustimmen.

Der schmale Verbindungsweg (Geh- und Radweg) zwischen der Immanuel-Kant-Straße und der Straße Reeshoop sollte in größtmöglicher Breite ausgebaut werden und erhält einen neuen fahrradfreundlichen Belag. Am Knoten Reeshoop/Schulstraße ist eine neue Lichtsignalanlage geplant, die für den Radverkehr optimiert wird. Es ist zu prüfen, ob die Schulstraße in eine Fahrradstraße umgewandelt werden kann.

Der Verbindungsweg zwischen Schulstraße und Lübecker Straße sollte als ein Zweirichtungsweg mit einer fahrradfreundlichen Oberfläche vorgesehen werden.

In der Weiterführung des Radschnellweges entlang der Lübecker Straße sind auf beiden Seiten Einrichtungsradwege vorgesehen. Die Brücke stellt dabei eine Engstelle dar. Die Lichtsignalanlage Am Weinberg/Ostring sollte radschnellwegkonform umgestaltet und gegebenenfalls die Signalisierung angepasst werden.

Der RSW verläuft weiter entlang des Ostrings auf der östlichen Seite im Zweirichtungsverkehr. Ein RSW in eine Fahrtrichtung, östlich und westlich wäre zu prüfen. Hierbei sollte die Lichtsignalanlage Ostring/Beimoorweg/Bahntrasse gegebenenfalls noch einmal an den RSW angepasst werden. Bei dem Verlauf entlang des Ostrings ist der Bau der S4 zu berücksichtigen.

Vom Knotenpunkt Ostring/Beimoorweg/Bahntrasse führt der Radschnellweg in Richtung Gewerbegebiete über den Beimoorweg. Derzeit ist hier ein gemeinsamer Radweg im Zweirichtungsverkehr vorhanden. Dieser ist im Radschnellwegstandard zuzüglich eines Gehweges auszubauen, Alternativ ließe sich auf beiden Seiten des Beimoorweges der Radschnellweg im Einrichtungsverkehr ausbauen.

In **Anlage 6** sind die Steckbriefe zum Routenverlauf der Vorzugstrasse beigefügt. Die in diesen Steckbriefen enthaltenen Einzelmaßnahmen bedürfen einer Vorplanung und werden mittels einer Vorlage im Bau- und Planungsausschuss beschlossen.

Die Abwägung der Einzelinteressen und Belange erfolgt über diese Vorplanung. Der zu dem Zeitpunkt der Planung aktuelle Stand der Regelwerke und Straßenverkehrsordnung sind zu berücksichtigen und abzustimmen.

Die Machbarkeitsstudie (**Anlage 7**) wurde mit rund 80 % der Kosten durch die Metropolregion Hamburg gefördert. Einen weiteren Zuschuss von bis zu maximal 15.000 € erhielt die Stadt Ahrensburg vom Kreis Stormarn.

## Weiteres Vorgehen und Kosten

Die Umsetzung des Radschnellweges soll in einzelnen Bauabschnitten erfolgen. Fördermittel zur Umsetzung sind aufgrund der dynamischen Förderkulisse derzeit nicht vorauszusehen, werden im Zuge der Realisierung aber weiterverfolgt. Die Bundesförderung für einen RSW hat sehr eng gesteckte Vorgaben. Unter anderem ist eine Mindestlänge des Radschnellweges von 10 km erforderlich sowie eine Nutzerzahl von 2.000 Radfahrern pro Tag. Eine zulässige Standardunterschreitung von maximal 20 % ist möglich.

Die Gesamtkosten der Vorzugsvariante des Radschnellweges auf dem Gebiet der Stadt Ahrensburg belaufen sich nach heutiger Marktlage grob geschätzt auf 13,6 Mio. € brutto.

Die Trassenführung der Vorzugsvariante findet bereits Berücksichtigung bei den mittelfristigen Maßnahmenplanungen des Fachdienstes Straßenwesen. Die angedachten Realisierungszeiträume sind allerdings abhängig von den Ressourcen Finanzen und Personal.

- 2023 Erneuerung und Umbau der Fußgängerlichtsignalanlage Schulstraße in einen vierarmigen vollständig signalisierten Knoten mit angepasster Signalisierung für den Radverkehr. (Kosten 350.000 € brutto)
- 2023 Überplanung des Knotens Schimmelmannstraße/Stormarnstraße/ Rosenstraße (Kosten 755.000 € brutto)
- 2025 Deckenerneuerung der Schimmelmannstraße zwischen den Straßen Am Haidschlag und Rosenweg/Stormarnstraße
- 2027 Erneuerung der Straßen Bornkampsweg und Wulfsdorfer Weg (vollständiger Ausbau). (Kosten 4,5 Mio. € brutto)
- 2028 Planung und Erneuerung Gerhardt-Hauptmannstraße und Immanuel-Kantstraße. (Kosten 166.000 € brutto – die angegebenen Kosten aus der Machbarkeitsstudie beziehen sich hier nicht auf den Straßenneubau, sondern auf die in den Steckbriefen angegebenen Maßnahmen)

---

Michael Sarach  
Bürgermeister

### Anlagen:

- Anlage 1: Übersicht projektbeteiligte Radschnellwege
- Anlage 2: Projektstruktur
- Anlage 3: Logo Radschnellweg
- Anlage 4: Beispiel Matrix
- Anlage 5: Streckenführung Vorzugsvariante
- Anlage 6: Steckbriefe der Vorzugstrasse
- Anlage 7: Machbarkeitsstudie