

Gemeinsame Stellungnahme der Grünen und SPD zur Planung H12 der Veloroute 10

Die schrittweise Fertigstellung der Veloroute wird begrüßt und muss noch schneller vorangetrieben werden. Bedauerlicherweise sind bis zur Erstverschickung bereits Jahre vergangen. Leider stellt die Planung H12 gegenüber den Anschlussabschnitten einen kaum vermittelbaren Bruch dar. Während auf der gleichen Straße Am Radeland im Planungsabschnitt H13 - jedenfalls in der Erstverschickung - ein Mischverkehr im Bestand auf der Fahrbahn geplant worden ist, soll im kaum längeren anschließenden Abschnitt H12 durch einen umfänglichen Umbau und Querschnittsverbreiterung der Straße ein Radschnellwegstandard hergestellt werden. Das Kraftverkehrsaufkommen auf diesem Abschnitt H12 ist dabei erheblich niedriger als im Abschnitt H13, zumal mit der Schließung des Am Radeland 5 ansässigen Containerlagers auch ein erheblicher Teil des Schwerlastverkehrs auf dem Abschnitt H12 entfallen dürfte. Somit ist ein Radschnellwegstandard auf rund der Hälfte der Straße Am Radeland nicht zu rechtfertigen, zumal rund 100 Bäume dafür gefällt, Grundstücksankäufe getätigt und ein zweistelliger Millionenbetrag investiert werden müsste. Der von Osten kommende Radverkehr würde ausgerechnet hinter dem Bostelbeker Damm vom Radschnellweg quer über die Fahrbahn in den Mischverkehr geführt, dort wo das Kraftverkehrsaufkommen am größten ist. Jedoch ist insgesamt zu konstatieren, dass die gemessenen Verkehrsmengen auf dem Radeland zwischen rund 3500 und 1500 Kfz am Tag durchaus verträglich mit einem Mischverkehr sind, zumal wenn dem Radverkehr deutlich sichtbar Priorität eingeräumt wird. Der Erörterungsbericht erwähnt 8 verschiedene Varianten mit zahlreichen Untervarianten, die alle unter der Prämisse einer eigenständigen Führung des Radverkehrs untersucht worden sind. Angesichts der bereits seit einem Jahr für H13 vorliegenden Mischverkehrsplanung ist der Verzicht auf eine Variante im Mischverkehr unverständlich.

Die vorliegende Planung orientiert sich sehr an der Bestandsnutzung. Im Stadtentwicklungsausschuss der Bezirksversammlung Harburg wurde vor einigen Monaten ein Entwicklungskonzept von Hamburg Invest für diesen Raum vorgestellt, das eine Umgewandlung zu einem Innovationsstandort vorsieht soll. Diese Nutzer*innen auf der Nordseite kommen zu dem separat südlich geführten Radweg nur mit größerem Aufwand. Zudem ist die Einrichtung einer innovativen Buslinie in der Überlegung. Dafür

fehlen mit der vorliegenden Planung auf der Südseite der neuen Fahrbahn jegliche Flächen für zeitgemäße Bushaltestellen.

Fazit: Daher wäre auf dem gesamten Straßenzug Am Radeland, jedenfalls aber im Abschnitt H12 die Einrichtung einer Fahrradstraße mit KFZ-frei Beschilderung zu befürworten, die dem Radverkehr die Vorfahrt gewährt und den Kraftverkehr verlangsamt. Der bauliche und finanzielle Aufwand sowie der Natureingriff sind deutlich geringer als die vorliegende Planung. Die eingesparten Finanzmittel sollten in einem weiteren Schritt für eine gute Verbindung zwischen dem Wohngebiet Hausbrucher Moor und Neuwiedenthaler Bogen (mit)verwendet werden. Hierfür wäre besonders eine Tunnellösung unter der Hafensbahn und Waltershofer Straße intensiv zu prüfen. Sollte die Planung hierfür sich zu lange hinziehen, sollen die am Radeland eingesparten Mittel für Radverkehrsprojekte im Bezirk Harburg eingesetzt werden.