



Mittwoch, 30. November 2011
Ehemaliges Ortsamt Süderelbe, Großer Sitzungssaal
Neugrabener Markt 5, 21149 Hamburg

Protokoll der Podiumsdiskussion

konsalt

Gesellschaft für Stadt- und Regional-
analysen und Projektentwicklung mbH

Altonaer Poststraße 13
22767 Hamburg
Tel. 040 - 35 75 27 0
Fax: 040 - 35 75 27 16
E-Mail: konzept@konsalt.de
www.konsalt.de

Ablauf

- 17:45 Uhr** **Einlass**
- 18:00 Uhr** **Begrüßung und Ablauf des Abends**
Margit Bonacker, konsalt GmbH
- 18:10 Uhr** **Thematische Einführung: Fahrradverkehr im Süderelberaum**
Bastian Schröder, konsalt GmbH
- 18:20 Uhr** **Podiumsdiskussion**
- Horst Neumann,**
„Fahrradbeauftragter“ des Bezirksamts Harburg
- Rolf Zcernikow,**
Straßenverkehrsbehörde - Polizeikommissariat 47 in Neugraben
- Detlev Gündel,**
Amt für Verkehr und Straßenwesen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), Sachgebiet Nichtmotorisierter Verkehr
- Melanie-Gitte Lansmann,**
Geschäftsführerin channel hamburg e.V.
- Michael Wenzel,**
Regionalmanagement Rosengarten
- Olaf Schultz,**
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC), Bezirksgruppe Harburg
- Möglichkeit für Rückfragen aus dem Publikum**
- 20:05 Uhr** **Ende der Veranstaltung**
- Moderation:** Margit Bonacker, konsalt GmbH, Hamburg

1 Begrüßung und Thematische Einführung

Information

Zu Beginn konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer benennen, mit welchem Verkehrsmittel sie heute den Veranstaltungsort erreicht haben. In der Mehrheit wurden zur Anreise Pkw und öffentliche Verkehrsmittel genutzt. Hervorzuheben ist jedoch, dass trotz des regnerischen Wetters Personen mit dem Fahrrad die Veranstaltung besuchten.

Weiterhin lag Informationsmaterial zum Thema Radverkehr in Hamburg aus.

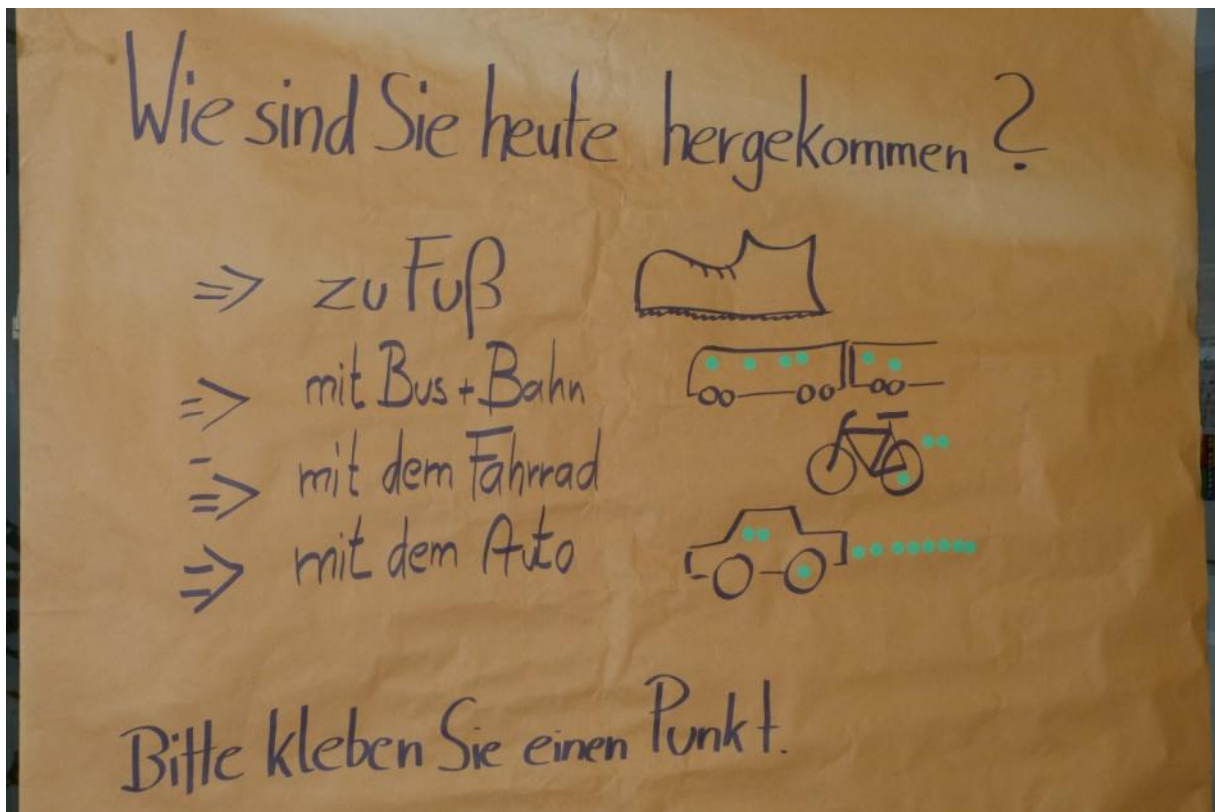


Abbildung 1 Verkehrsmittelwahl der Teilnehmenden

Begrüßung und Ablauf des Abends

Margit Bonacker, konsalt GmbH

Frau Bonacker begrüßt die ca. 20 Anwesenden, von denen laut Handzeichen etwa die Hälfte direkt in Neugraben wohnen. Sie erklärt, dass die heutige Veranstaltung dazu beitragen soll, die Potentiale für den Fahrradverkehr im Süderelberaum näher zu bestimmen. Es soll gemeinsam mit den anwesenden Referentinnen und Referenten diskutiert werden, wie das Fahrradfahren im Süderelberaum attraktiver gemacht werden kann und welche Maßnahmen den Radverkehr fördern können.

Abschließend wünscht Frau Bonacker eine konstruktive und erfolgreiche Diskussion.

Thematische Einführung: Fahrradverkehr im Süderelberaum

Bastian Schröder, konsalt GmbH

Herr Schröder erläutert, dass der Süderelberaum bereits in übergeordneten Strategien für den Fahrradverkehr erfasst ist, beispielsweise in der Radverkehrsstrategie für Hamburg, im Veloroutenkonzept für Harburg sowie im Masterplan der Hamburg Port Authority für Radverkehr im Hafengebiet. Vor diesem Hintergrund soll der Radverkehr weiter gefördert und optimiert werden. Dass der Fahrradverkehr in Hamburg und insbesondere im Süderelberaum ein Steigerungs- und Optimierungspotential aufweist, kann anhand der Verkehrsstatistik aufgezeigt werden. Bei der Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr weist der Radverkehr in Hamburg einen Anteilswert von ca. 12 Prozent auf. In der differenzierten Betrachtung zeigt sich, dass dieser Wert im Speziellen für den Bezirk Harburg bei nur 6 Prozent liegt und damit weit unterhalb des gesamtstädtischen Wertes. Das

gesamtstädtische Ziel besteht darin, den Anteilswert des Radverkehrs hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl auf 18 Prozent zu erhöhen. Mit der Umsetzung dieses Ziels kann der Radverkehr einen bedeutenden Beitrag für eine nachhaltige Stadtentwicklung leisten. Denn die Attraktivität des Radverkehrs kann das Mobilitätsverhalten der städtischen Bevölkerung beeinflussen und sich vorteilhaft auf die Umwelt und Lebensqualität auswirken. Im Gegensatz zum motorisierten Individualverkehr ist der Fahrradverkehr klimafreundlich und abgasfrei sowie leise. Gleichzeitig zeichnet sich der Radverkehr durch einen geringen Flächenbedarf in der Stadt und geringere Kosten aus.

Anschließend gibt Herr Schröder einen kurzen Rückblick auf die Radtour vom 18. November 2011, auf der Vertreter vom Harburger Bezirksamt, der örtlichen Polizei, des ADFC und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation die Fahrradverkehrssituation im räumlichen Bereich um Neugraben detailliert betrachtet und diskutiert haben. Auf der Tour hat sich gezeigt, dass an bestimmten Orten Verbesserungsmaßnahmen den Radverkehr attraktiver und sicherer gestalten können. Hierzu zählen beispielsweise die Vermeidung von Konfliktsituationen zwischen Radfahrern und Fußgängern (insbesondere an Bushaltestellen), verständliche Fahrbahnmarkierungen und eine vorteilhafte Verkehrsführung für den Fahrradverkehr. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Maßnahmen einen Beitrag zur Positionierung gegenüber dem motorisierten Verkehr leisten und Sicherheitsmaßnahmen den Alltagsverkehr, insbesondere für Kinder und ältere Menschen, vereinfachen. Herr Schröder gibt anschließend den Hinweis, dass weitere fahrradbezogene Angebote und Dienstleistungen, wie etwa eine koordinierte Öffentlichkeitsarbeit, attraktive Abstellanlagen oder Schulungs- und Trainingskurse, das Fahrradfahren fördern und die Motivation zum Gebrauch des Fahrrads erhöhen.



Abbildung 2 Übersicht der Radtour

2 Podiumsdiskussion



Podiumsgäste v.l.: *Michael Wenzel* (Regionalmanagement Rosengarten), *Melanie-Gitte Lansmann* (channel hamburg e.V.), *Rolf Zcernikow* (Polizeikommissariat 47), *Olaf Schultz* (ADFC), *Horst Neumann* („Fahrradbeauftragter“ des Bezirksamts Harburg), *Detlev Gündel* (BWVI), Moderatorin Margit Bonacker

Attraktivität des Radverkehrs im Süderelberaum

Herr Schultz (ADFC): Der niedrige Anteilswert des Radverkehrs im Personenverkehr im Bezirk Harburg sollte differenziert betrachtet werden. Der Radverkehr steht in Harburg nicht ausschließlich in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr, denn der Bezirk Harburg verfügt über ein dichtes und attraktives Busnetz und eine gute Anbindung an die Schnellbahn. Gleichzeitig gibt es räumliche Unterschiede im Bezirk hinsichtlich der Fahrradnutzung. Beispielsweise ist davon auszugehen, dass der Stadtteil Neugraben einen weitaus höheren Radverkehrsanteil als die 6 Prozent des Bezirksdurchschnitts aufweist.

Herr Neumann (BA Harburg): Dass der Radverkehrsanteil im Bezirk Harburg im Durchschnitt nur 6 Prozent ausmacht und sich gegenüber dem gesamtstädtischen Wert unterdurchschnittlich abbildet, verdeutlicht den Handlungsbedarf, die Attraktivität des Radverkehrs im Bezirk Harburg zu steigern. Gleichzeitig ist dieser niedrige Wert im gesamtstädtischen Kontext irreführend, denn die Bezirke Harburg und Bergedorf haben aufgrund ihrer großen Fläche eine geringere Bevölkerungsdichte und damit andere Voraussetzungen für den Radverkehr als die dichterbesiedelten Hamburger Bezirke.

Herr Zcernikow (Polizeikommissariat 47): Die alltäglichen Beobachtungen in Neugraben zeigen, dass viele Bürgerinnen und Bürger das Fahrrad als Fortbewegungsmittel benutzen. Die Gründe hierfür liegen unter anderem in den attraktiven und effizienten Wegeverbindungen, zum Beispiel zwischen Neuwiedenthal und Hausbruch. Kinder nutzen das Fahrrad bevorzugt für den Schulweg. Damit dieses konflikt- und unfallfrei funktioniert, wird frühzeitig eine Verkehrserziehung mit Fahrsicherheitstraining von der Polizei in Kooperation mit den Schulen durchgeführt. Dass allgemein noch sicherheitsrelevanter

Optimierungsbedarf für den Fahrradverkehr besteht, hat die gemeinsame Fahrradtour gezeigt. Beispielsweise ist dieses für den Kreisverkehr Süderelbebogen festzustellen, denn dort ist die Wegeführung für den Radverkehr nicht optimal gelöst und insbesondere für unsichere Radfahrer (z.B. Kinder und ältere Menschen) wenig attraktiv. Bisher hat es an diesem Kreisverkehr keine Unfälle gegeben, allerdings zeigen die täglichen Verkehrssituationen und das Verkehrsverhalten der Radfahrer eine potentielle Gefahrenquelle. Um das Gefährdungspotential zu minimieren, toleriert die Polizei das Befahren der Gehwege in diesem Bereich. Allerdings sollte dauerhaft eine andere Problemlösung gefunden werden.

Herr Gündel (BWVI): Im Jahr 2008 wurde die übergeordnete Radverkehrsstrategie für Hamburg vom Senat beschlossen. In den Jahren zuvor gab es verhältnismäßig wenig Finanzmittel für die Förderung des Radverkehrs in Hamburg, was zum derzeit oftmals unzureichenden Zustand führte. Allerdings wurde der Etat seit 2008 deutlich erhöht. Derzeit weist der städtische Haushalt bezogen auf alle Fördermaßnahmen für Fuß- und Radverkehr, incl. Ausbau, Sanierung und Unterhaltung der Radwege, ein Budget in Höhe von 13,5 Mio. Euro aus. In dieser Summe sind allerdings auch die Kosten für das Großprojekt "Radweg am Großmarkt" enthalten.

Innerhalb der Fachbehörde bearbeiten drei Personen den Arbeitsbereich des nichtmotorisierten Verkehrs und koordinieren Maßnahmen und Finanzmittel für den Radverkehr in Hamburg. Teile dieser Finanzmittel werden auch für das Radwegenetz im Süderelberaum eingesetzt, zum Beispiel für die Umsetzung der Veloroute 10. Die abschließende Herstellung dieser Verbindung zwischen Neugraben und der Innenstadt von Harburg (Strecke: 10 Kilometer) hat leider keine hohe Priorität und wird deswegen vorläufig nicht aus den verfügbaren Mittel finanziert. Im Bezirk Harburg besteht ein Potential für die Förderung des Radverkehrs. Dass das StadtRAD-Verleihsystem in Harburg nicht eingeführt wurde, hat mit der großen Entfernung zum Kern des Bedienungsgebietes (und daraus folgenden hohen Extrakosten) zu tun. Aus den bewilligten Mitteln für das StadtRAD-System stehen keine Mittel für Harburg zur Verfügung. Sollte das System nach Harburg ausgeweitet werden, bedarf es eines Beschlusses der Hamburgischen Bürgerschaft und zusätzlicher Finanzquellen über den bestehenden Haushaltsansatz hinaus.

Melanie-Gitte Lansmann (channel hamburg e.V.): In der Harburger Bevölkerung und bei Harburger Institutionen war eine Enttäuschung über die Nichteinführung des StadtRAD-Verleihsystems wahrnehmbar. Als Reaktion hat die Technische Universität Hamburg-Harburg (TUHH) in 2010 dreißig eigene Leihfahrräder angeschafft, um den StudentInnen und MitarbeiterInnen beschleunigte Wegebeziehungen vor Ort zu ermöglichen. Im Mai 2011, inspiriert von dieser Eigeninitiative der TUHH, hat der Verein channel hamburg für die Unternehmen im Harburger Binnenhafen 50 auffällig grüne channel-bikes zum Ausleihen gekauft. Die auffälligen und alltagstauglichen Räder wurden ausschließlich mit Eigenmitteln des Vereins und durch das Sponsoring einiger Unternehmen aus dem Binnenhafen finanziert. Die Fahrräder können vor Ort bei sechs verschiedenen Unternehmen im Harburger Binnenhafen und bei der Sparkasse Am Sand kostenlos gegen Pfand ausgeliehen werden. Die Erfahrungen der ersten Ausleihsaison zeigen, dass dieses System sehr gut angenommen wird, insbesondere von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Unternehmen im

Harburger Binnenhafen, die bevorzugt die Räder in der Mittagspause in Richtung Harburger Innenstadt nutzen. Erfreulich ist, dass es trotz intensiver Nutzung der Räder keine nennenswerten Schäden an den Rädern gibt. Für 2012 ist ein Ausbau des Verleihsystems angestrebt.



Abbildung 3 Beispiele aus Harburg

Freizeitverkehre

Herr Wenzel (Regionalmanagement Rosengarten): Der Regionalpark Rosengarten umfasst im Bundesland Niedersachsen die Samtgemeinde Hollenstedt, die Gemeinden Neu Wulmstorf und Rosengarten sowie Teile der Stadt Buchholz und des zur Freien und Hansestadt Hamburg gehörigen Bezirks Harburg. Zu den Aufgaben des Regionalparks zählt unter anderem die Entwicklung von Infrastrukturen im ländlichen Raum. Die landschaftlichen und kulturellen Vorzüge des Regionalparks sollen über die ausgewiesenen Regionalparkrouten von Radfahrern, Wanderern und Reitern sowie Inlineskatern besucht werden können. Im Vordergrund stehen der Freizeit- und Naherholungswert, der durch diese Routen ermöglicht wird. In Niedersachsen konnten bereits Wegeverbindungen mithilfe von EU-Fördermittelzuweisungen fertiggestellt werden. Für die Freizeitrouten im Bundesland Hamburg wurden auch EU-Fördermittel beantragt und gleichzeitig hat der Bezirk Finanzmittel zur Verfügung gestellt, so dass diese Wege voraussichtlich in 2012 genutzt werden können. Die Mittel werden für die Wege und Wegequalität eingesetzt, demnach für eine bessere Beschilderung, das Aufstellen von Info- und Hinweistafeln, dem Abbau von Barrieren und die Schaffung von Rasteinheiten. Weiterhin stehen auf der Maßnahmenagenda die Themen E-Bikes, geführte Fahrradtouren sowie die Entwicklung von digitalen Fahrradkarten für Smartphones. Ziel ist dabei die Attraktivitätssteigerung für den Tourismus, wobei die Zielgruppe für den Radverkehr insbesondere Familien mit Kindern sind. Eine besondere Bedeutung hat der S-Bahnhof Neugraben, dieser bildet das Eingangstor zum Regionalpark, denn viele Gäste transportieren das Fahrrad in der S-Bahn und beginnen ab Neugraben die Radtouren oder nutzen den kostenlosen Regionalparkbusshuttle. Um das Angebot für die Gäste des Regionalparks zu optimieren, wäre eine Fahrradstation mit Verleih- und Reparaturservice am Neugrabener S-Bahnhof wünschenswert. Hierzu wurden bereits erste Gespräche geführt.

Sicherheit

Anmerkung aus dem Plenum: Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und der Alterung der Gesellschaft, sollten ältere Menschen die Gehwege mit dem Fahrrad befahren dürfen.

Herr Zcernikow (Polizeikommissariat 47): Die Straßenverkehrsordnung (StVO) ist in diesem Bereich eindeutig. Nur Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Ansonsten müssen Personen nach dem vollendeten 10. Lebensjahr den Radweg bzw. die Fahrbahn nutzen. Durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ kann das Fahren auf dem Gehweg erlaubt werden, wobei Fußgänger nicht behindert werden dürfen.

Anmerkung aus dem Plenum: Eine potentielle Gefährdung für Radfahrer entsteht, wenn Pkw den Radweg als Parkplatz benutzen. Darüber hinaus sind an einigen Stellen die Radwege zu schmal oder in einem schlechten Zustand (beispielsweise durch Wurzelhebungen).

Anmerkung aus dem Plenum: Problematisch ist es, dass an einigen Stellen Pkw auf der Fahrbahn parken. Dadurch kommt es zu engen Verkehrssituationen und einer potentiellen Gefährdung des Radverkehrs. Eine derartige Verkehrssituation ist im Falkenbergweg feststellbar.

Anmerkung aus dem Plenum: An der Cuxhavener Straße sollten die bestehenden Radwege in beide Richtungen legal befahrbar sein.(oder: freigegeben werden)

Herr Bündel (BWVI): An der Cuxhavener Straße (B73) besteht ein Optimierungsbedarf für den Radverkehr, beispielsweise durch die Schaffung von weiteren Querungsmöglichkeiten oder die Freigabe zur Nutzung der Radwege in beide Richtungen. Allerdings steigt mit der Freigabe des Linksfahrens auf den Radwegen die Unfallgefahr durch Konflikte mit dem motorisierten Verkehr, insbesondere an Einmündungen und Grundstückseinfahrten.

Herr Schultz (ADFC): Das linksseitige Befahren des Radweges ist für die Radfahrer potentiell gefährlich. Um als Radfahrer besser vom motorisierten Verkehr wahrgenommen zu werden, sollte die Fahrbahn genutzt werden. Je mehr Menschen mit dem Fahrrad die Fahrbahn nutzen, desto höher ist die Aufmerksamkeit der motorisierten Verkehrsteilnehmer.

Anmerkung aus dem Plenum: Die Verkehrsführung für Radfahrer am Kreisverkehr Süderelbebogen ist nicht gut.

Herr Neumann (BA Harburg): Der Kreisverkehr ist Bestandteil einer Hauptverkehrsstraße und unterliegt damit der Zuständigkeit der Wirtschafts- und Verkehrsbehörde (BWVI). Allerdings wird im Bezirk ein Optimierungsbedarf für den Radverkehr in diesem Bereich gesehen, denn ein erhöhtes Unfallrisiko ist offensichtlich. Kostengünstig und relativ schnell umsetzbar wäre die Freigabe der Gehwege für den Radverkehr. Herr Penner (Dezernent für Wirtschaft, Bauen und Umwelt, BA Harburg) wird sich diesbezüglich mit der Obersten Straßenverkehrsbehörde (Innenbehörde) in Verbindung setzen.

Herr Bündel (BWVI): Die bauliche Konzeption des Kreisverkehrs sieht eine Fahrbahnnutzung durch Radfahrer vor. Die Fahrbahnbreite ist hierfür entsprechend breit angelegt worden. Gleichzeitig ist es verständlich, dass Radfahrer an einer stark befahrenen

Straße mit Bus- und Schwerlastverkehr ungern auf der Straße fahren. In der Fachbehörde wird derzeit kein Handlungsbedarf für eine bauliche Änderung der Verkehrswegeföhrung gesehen.

Herr Zcernikow (Polizeikommissariat 47): Tägliche Beobachtungen zeigen, dass nur wenige Radfahrer den Kreisverkehr auf der Fahrbahn nutzen. Hauptsächlich werden die Gehwege genutzt. Häufig fahren Kinder linksseitig und bringen sich damit in Gefahr. Bereits in der Planungsphase des Kreisverkehrs hat man sich seitens der Polizei für einen umlaufenden Radweg eingesetzt, leider hat die zuständige Fachbehörde diesen Vorschlag nicht berücksichtigt.

Handlungs- und Optimierungsbedarf

Herr Gündel (BWVI): Durch die angespannte Haushaltslage und die begrenzten Personal- und Finanzkapazitäten, werden private und ehrenamtliche Initiativen sowie Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs begrüßt. In der Fachbehörde wird hauptsächlich eine strategische Koordinierungsarbeit geleistet. Damit wird unter anderem das Ziel verfolgt, dass die Voraussetzungen für selbsttragende Strukturen geschaffen werden. Vor dem Hintergrund der begrenzten Finanzmittel werden neben verhältnismäßig teuren Baumaßnahmen für den Radverkehr auch relativ kostengünstige, aber hoch wirksame Förderungsmaßnahmen umgesetzt, wie zum Beispiel die Öffnung von Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr oder die Einführung von markierten Radfahrstreifen auf den Straßen. Eine wirksame Maßnahme zur Optimierung des Hamburger Radwegenetzes konnte im Jahr 1998 mit der Ausweisung von drei Fahrradstraßen im Grindelviertel innerhalb des Bezirks Eimsbüttel erzielt werden. Die Erstellung eines Hamburger Programms zur Einführung von Fahrradstraßen bietet ein Potential für die Beschleunigung des Radverkehrs in Hamburg. Dass dieses Potential auch im Bezirk Harburg besteht, konnte exemplarisch auf der Fahrradtour (18.11.2011) im Stadtteil Neugraben für den Südteil der Francoper Straße festgestellt werden.

Anmerkung aus dem Plenum: Der Schrägfahrstuhl am S-Bahnhof Neugraben ist häufig überlastet. Häufig wird dieser Fahrstuhl von Radfahrern genutzt. Problematisch ist dies, wenn größere Fahrradfahrergruppen zeitgleich in den Regionalparkbusshuttle umsteigen wollen.

Melanie-Gitte Lansmann (channel hamburg e.V.): Die Situation am S-Bahnhof Neugraben kann verbessert werden. Beispielsweise sollte eine Infrastruktur geschaffen werden, die ein sicheres Abstellen von Fahrrädern ermöglicht. Mit einer solchen Maßnahme könnte die Zielgruppe der Berufspendler besser für die Nutzung des Fahrrads erschlossen werden.

Anmerkung aus dem Plenum: Die 1997 abgeschaffte generelle Radwegebenutzungspflicht sollte besser in der Öffentlichkeit kommuniziert werden, damit es weniger Konflikte zwischen Auto- und Radfahrern gibt.

Herr Zcernikow (Polizeikommissariat 47): In anderen Städten werden bei Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht spezielle Hinweisschilder für Autofahrer aufgestellt, auf denen vermerkt ist, dass Radfahrer jetzt die Fahrbahn mitbenutzen dürfen. Diese Schilder könnten eine wirksame Aufklärungsarbeit leisten, leider ist die zuständige Oberste Straßenverkehrsbehörde gegen die Aufstellung dieser Schilder.

Herr Gündel (BWVI): Für Aufklärungskampagnen stehen nur begrenzt Finanzmittel zur Verfügung und es besteht die grundsätzliche Schwierigkeit, dass eine Öffentlichkeitsarbeit immer nur einen begrenzten Teil der Bevölkerung erreicht. Es ist für 2012 geplant, dass es eine verbesserte Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr geben soll. Zentrale Themen der Kampagne sind die Aufklärung über Konfliktpotentiale und eine bessere Rücksichtnahme im Straßenverkehr.

Perspektiven für den Radverkehr im Süderelberaum

Abschließend fragt Frau Bonacker die Podiumsgäste, welche Maßnahmen priorisiert umgesetzt werden sollten, um für den Radverkehr eine perspektivische Stärkung im Süderelberaum zu erreichen.

Herr Wenzel (Regionalmanagement Rosengarten): Neben dem wichtigen Thema der Sicherheit sollte der Freizeitverkehr als Chance aufgefasst werden. Wünschenswert wäre es, mit einer entsprechenden Fahrradwanderoute südlich der Elbe mehr Touristen für die Sehenswürdigkeiten in der Region zu begeistern. Ein solcher Südweig des Elbradwegs kann auch ein Verbindungsweg nach Wilhelmsburg zum IBA-/ igs-Gelände in 2013 sein.

Melanie-Gitte Lansmann (channel hamburg e.V.): Es sollte ein abgestimmtes Konzept für Radstationen in Hamburg, vornehmlich an den Schnellbahnhaltestellen, geben. Diese Radstationen ermöglichen das sichere Abstellen von Fahrrädern, bieten Servicedienstleistungen (Reparaturen, Luftpumpstation etc.) und bieten einen Verleihservice. Die Standorte an den S-Bahn Haltestellen Harburg und Neugraben sind sinnvoll.

Herr Zcernikow (Polizeikommissariat 47): Wichtig sind Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung zur Förderung des Radverkehrs. Es sollte der Bevölkerung über Aufklärungs- und Informationskampagnen vermittelt werden, welche positiven Aspekte das Radfahren bietet. Gleichzeitig sollten die vorhandenen Potentiale für das Radfahren in Neugraben kommuniziert werden, denn es bestehen bereits viele attraktive und effiziente Wegeverbindungen in die umliegenden Stadtteile (Heimfeld, Moorburg, Finkenwerder).

Herr Schultz (ADFC): Ziel sollte es sein, dass sich der Radverkehr attraktiv gegenüber dem motorisierten Individualverkehr positioniert und damit eine Vermeidung von Pkw-Nutzung erreicht wird. Eine wichtige Maßnahme hierfür ist beispielsweise die Errichtung einer Fahrradstation am S-Bahnhof Neugraben.

Herr Neumann (BA Harburg): Die bezirklichen Fahrradrouen sollten als Verdichtung der hamburgweiten Velorouten 10 und 11 ausgebaut und entsprechend beschildert werden. Die schon bestehende gute Zusammenarbeit aller mit Fahrradfragen befassten Personen sollte weiter gepflegt und ggf. noch verbessert werden. Und schließlich sollte auch die Öffentlichkeitsarbeit ausgeweitet werden.

Herr Gündel (BWVI): Der Bezirk Harburg wird aus Klimaschutzmitteln 500.000 Euro zur Förderung des Radverkehrs erhalten. Aus diesen Mitteln sollen verschiedene Maßnahmen finanziert werden, u.a. möglichst der Ausbau der Veloroute 10 nördlich der Bahnstrecke in Höhe der Autobahn als Alternative zur Nutzung der Cuxhavener Straße. Ergänzend nötig ist eine Image- und Informationskampagne und mittelfristig die Förderung des Freizeitverkehrs durch ein Radverleihangebot für touristische Zwecke in Neugraben.

3 Ausblick

Herr Neumann (BA Harburg) bedankt sich für die konstruktive Diskussion und weist darauf hin, dass er als „Fahrradbeauftragter“ des Bezirks Harburg für Probleme und Anregungen zum Thema Fahrradverkehr als Ansprechpartner für die Bürgerinnen und Bürger zur Verfügung steht.

Kontakt unter

E-Mail: horst.neumann@harburg.hamburg.de und telefonisch unter 040 / 428 71 3323.

Frau Bonacker weist darauf hin, dass das Protokoll der heutigen Veranstaltung per E-Mail verschickt wird. Anschließend bedankt sie sich für die konstruktive Diskussion und schließt die Veranstaltung.

Anlage: Präsentation „Potenziale für den Fahrradverkehr im Süderelberaum“

Gez. Oliver Riek, Bastian Schröder