



Trassenbündnis

zwischen der Stadt Pinneberg, der Gemeinde Halstenbek, dem Land Schleswig Holstein, der Freien und Hansestadt Hamburg, der Metropolregion Hamburg und dem Kreis Pinneberg

zur Realisierung und Unterhaltung des ersten Abschnitts des Radschnellwegs Elmshorn – Hamburg im Rahmen der Errichtung des Radschnellnetzes der METROPOLREGION Hamburg



Präambel

Aufgrund der starken Verflechtungen des Hamburger Umlands mit der Metropole Hamburg und den damit einhergehenden hohen Pendler*innenzahlen hat sich der **Kreis Pinneberg** rechtzeitig zusammen mit mehreren Partner*innen der Metropolregion Hamburg dafür entschieden, dem Fahrrad auch zur Abwicklung der täglichen Pendler*innenverkehre stärkere Akzente zu verleihen.

Schleswig-Holstein möchte bis 2040 das erste klimaneutrale Industrieland werden. Der Mobilitätssektor spielt dabei eine wichtige Rolle. Um die Mobilitätswende zu beschleunigen, wurde eine Radstrategie erstellt, die den Radverkehr für noch mehr Menschen attraktiver gestalten will. Radschnellwege sollen– aufbauend auf den Machbarkeitsstudien der Metropolregion Hamburg – zeitnah in die Umsetzung gebracht werden. Dafür soll die Bildung von Trassenbündnissen unterstützt werden.

Auch **Hamburg** will die Mobilitätswende mit verschiedenen Maßnahmen gestalten und voranbringen. Die Erreichung der Ziele des Klimaplanes soll im Mobilitätssektor durch die Abwicklung von 80 % aller Verkehre über den Umweltverbund realisiert werden, so dass nur noch 20 % der Wege mit Kfz zurückgelegt werden. Seit 2016 forciert der Senat mit dem ersten „Bündnis für den Radverkehr“ den Ausbau Hamburgs zu einer Fahrradstadt. Dieses Bündnis wurde in 2022 mit dem „Bündnis für Rad- und Fußverkehr“ fortgeschrieben und fortentwickelt. Ein wichtiger Baustein ist dabei, die Qualität und die Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur zu erhöhen. Damit Hamburg und sein Umland noch näher zusammenrücken sollen Radschnellwege geschaffen werden, die direkt an das innerstädtische Veloroutennetz anschließen.

Der **Kreis Pinneberg** verfolgt ebenfalls das Ziel, bis mindestens 2040 klimaneutral zu sein. Mit dem Radverkehrskonzept von 2020 hat der Kreis sich das Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs am Modal Split in Höhe von 16 % (Stand 2017) zu erhöhen.

Von der **Stadt Pinneberg** wurde 2019 die Unterstützung der Resolution zur Ausrufung des Klimanotstandes beschlossen. Mit der Planung und Umsetzung des Radschnellweges ergibt sich die Möglichkeit einen großen Schritt zur Verbesserung des Angebotes für den Radverkehr zu machen. Ein Trassenbündnis mit der Gemeinde Halstenbek wird dabei die Umsetzung im Bereich der benachbarten Kommunen fördern, so dass ein attraktiver Radschnellweg als Teil der Gesamtplanung für die Metropolregion realisiert werden kann.

Auch die **Gemeinde Halstenbek** verfügt mit dem am 28.03.2022 beschlossenen „Verkehrsentwicklungsplan mit dem Schwerpunkt Radverkehr“ über eine mittelfristige Strategie zur Steigerung der Attraktivität und Sicherheit insbesondere im Rad- und Fußgängerverkehr mit einer zukunftsfähigen Verkehrsgestaltung und hohen

Nutzungsqualitäten für das Halstenbeker Gemeindegebiet. Flankiert wird diese Strategie von der Erstellung eines Klimaaktionsplanes für Halstenbek zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2030.

Radschnellwege sind geeignete Bausteine, um den Radverkehr auch für den Alltagsverkehr attraktiver zu gestalten. Mit dem definierten baulichen Standard bietet diese Infrastruktur die Möglichkeit, sich sicher und möglichst störungsfrei – über größere Distanzen - per Fahrrad fortzubewegen.

Mit den „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege in der Metropolregion“ konnte das bislang größte Leitprojekt der Metropolregion auf den Weg gebracht werden. Sie liegen seit Ende 2021 als solide Planungsgrundlagen vor. Jetzt gilt es, darauf aufsetzend, den Weg zur Umsetzung zu beschreiben und gemeinsam zu beschreiten.

Mit diesem Trassenbündnis sollen wichtige Rahmenbedingungen und Grundlagen geschaffen werden, damit der Radschnellweg schnellstmöglich geplant und gebaut werden kann, denn ein Radschnellweg – oder auch nur erste Teilstrecken davon - als reine kommunale Investitionsmaßnahme würde die Kommunen alleine überfordern.

Da der Radschnellweg Elmshorn – Hamburg über Ländergrenzen hinweg realisiert werden soll und auch nur dann seine volle Erschließungswirkung entfaltet, ist zudem ein hohes Maß an organisationsübergreifender Planungssicherheit erforderlich. In dieses Trassenbündnis werden daher alle Akteure einbezogen, die in dem Prozess bis zur Realisierung des Radschnellwegs eine wichtige Rolle spielen.

Mit dem Trassenbündnis zum Radschnellweg Elmshorn – Hamburg soll auf Akzeptanz, interkommunale Kooperation und eine geschlossene regionale Verantwortung gesetzt werden.



Halstenbek, Am Bahndamm (Foto: Hartmut Teichmann)

Der Radschnellweg als Rückgrat unseres regionalen Radwegenetzes

Der Radschnellweg unterscheidet sich deutlich vom touristischen Radverkehrsangebot. Es geht bei ihm vor allem darum, im Alltag auf einer möglichst kurzen Verbindung komfortabel und störungsfrei ans Ziel zu kommen.

Das soll durch eine großzügige Breite erreicht werden, damit alle in ihrem eigenen Tempo fahren und sich dabei gegenseitig überholen können.

Fahrzeitgewinne können durch den Abbau von Barrieren und wartepflichtigen Kreuzungssituationen erzielt werden. Auf diesem Wege lassen sich höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten mit dem Fahrrad erreichen, ohne dass wirklich schneller gefahren werden muss. Die Reichweite der Radfahrenden erhöht sich und neue Wegebeziehungen werden ermöglicht.

Dabei soll 2023 mit einem ersten ca. 13,8 bzw. 20,1 km* langen Teilabschnitt (Hamburg – Halstenbek – Pinneberg Bhf.) begonnen werden. Weitere Kommunen sollen folgen und diesem Trassenbündnis unter gleichen Konditionen beitreten. (*beide Hamburger Trassenabschnitte).

Vorhandene und künftige Velorouten der Kommunen werden als „Zubringer“ an den Radschnellweg angebunden.

Die Finanzierung

Unter den Voraussetzungen, dass mindestens 75% der erforderlichen Planungs- und Investitionskosten durch die Inanspruchnahme geeigneter Förderprogramme des Bundes und des Landes finanziert werden können und die erforderlichen Ressourcen im jeweiligen Kreishaushalt bereitgestellt werden, übernimmt der **Kreis Pinneberg** die Zuständigkeit für die Planung und die Errichtung des Radschnellweges von Elmshorn nach Hamburg auf eigenem Gebiet.

Die Länder **Hamburg und Schleswig-Holstein** setzen sich auf Bundesebene dafür ein, dass die Förderkulisse des Bundes auf Radschnellwegabschnitte ausgeweitet wird, die „nur“ den Standard von Fahrradstraßen, Radvorrangrouten und anderen qualitätsvollen Velorouten entsprechen.

In **Hamburg** sind die Finanzierungsmechanismen durch das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr geregelt.

Das Land fördert die Planung und den Bau des Radschnellweges durch Rückgriff und Vermittlung bestehender Bundesfördermittel. Dabei setzt es sich ein, einen Förderanteil von **mind. 75 %** der Planungs- und Investitionskosten aus Bundes- und Landesmitteln bereitzustellen.

Das Land Schleswig-Holstein ermöglicht vorbehaltlich der Bereitstellung der Mittel in den jeweiligen Landeshaushalten eine finanzielle Beteiligung an dem kommunalen Anteil der Planungs- und Investitionskosten für Radinfrastrukturmaßnahmen im Rahmen ihres Programms „Ab aufs Rad“.

Trassenführung

Die Trassenführung erfolgt auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung Radschnellweg Elmshorn – Hamburg.

Der Radschnellweg soll in einem ersten Abschnitt von der Landesgrenze zu Hamburg bis zum Bahnhof Pinneberg geplant und realisiert werden. In der Machbarkeitsstudie wurden hierfür konkrete Trassen und Trassenalternativen vorgeschlagen.

Letztendlich obliegt die konkrete Trassenführung den beiden Kommunen **Halstenbek und Pinneberg** im Rahmen ihrer kommunalen Selbstbestimmung.

Für den Fall, dass eine Bauleitplanung erforderlich wird, führen die Kommunen diese mit hoher Priorität durch. Die Kosten dafür trägt der Kreis Pinneberg im Rahmen des Gesamtprojekts.

Planung, Bau und Unterhaltung

Der Kreis Pinneberg übernimmt die Trägerschaft für die Planung und den Bau des Radschnellweges Elmshorn – Hamburg auf seinem Gebiet.

Auf dem gesamten Radschnellweg soll eine ganzjährige und den Qualitätsansprüchen der Richtlinie (FGSV) sowie dem Planungs- und Gestaltungshandbuch der MRH gerecht werdende Nutzung ermöglicht werden.

Kosten, die durch erforderlich werdenden Flächenerwerb entstehen, sind Teil der förderfähigen Baukosten.

Teilbaumaßnahmen, die die Zuständigkeit **des Landes Schleswig-Holstein** berühren (Bundes- und Landesstraßen), in der Baulast des Landes Schleswig-Holstein liegen, werden vom Land umgesetzt, vorbehaltlich gesonderter Vereinbarungen.

Die Freie und Hansestadt Hamburg treibt die Umsetzung des Hamburger Teils des Radschnellweges zügig voran und stimmt sich in allen Fragen der Planung und des Baus rechtzeitig mit den Verantwortlichen des Kreises Pinneberg ab. Die Hansestadt sorgt proaktiv für ein hohes Maß an Transparenz und Synergie im Rahmen der zeitlichen und organisatorischen Zuordnung und Verzahnung von Teilprozessen.

Die beiden betroffenen Hamburger **Bezirke Altona und Eimsbüttel** verpflichten sich gleichfalls dieser Aufgabe; sie werden als feste Partner in dieses Trassenbündnis aufgenommen.

Für die Gewährleistung dieser Ziele benennt die Freie und Hansestadt eine/n **Trassenverantwortliche/n**.

Trägerschaft und Unterhaltung

Die **Baulastträgerschaft** (und damit auch die Verkehrssicherungspflicht) übernehmen die Kommunen für die jeweiligen Teilabschnitte auf ihrem Gemeindegebiet.

Der **Kreis Pinneberg** trägt auf Nachweis die durch die Infrastrukturmaßnahme „Radweg“ den Gemeinden zusätzlich entstehenden Sachkosten für die Unterhaltung (inkl. Winterdienst) innerhalb der ersten 5 Jahre nach Fertigstellung. Hierzu werden gesonderte interkommunale Einzelvereinbarungen geschlossen. Nach Ablauf der 5 Jahre gelten die üblichen Unterhaltungspflichten seitens der betreffenden Baulastträger, so dass eine nachhaltige Nutzung dieser neuen Radverkehrsinfrastruktur gewährleistet wird. Die Kommunen verpflichten sich, innerhalb der **Bindungsfrist** (25 Jahre) den öffentlich geförderten Radschnellweg bzw. Radschnellwegabschnitt baulich und verkehrsrechtlich zu erhalten.

In **Hamburg** sind Trägerschaft und Unterhaltung durch das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr geregelt.

Kommunikation

Alle Bündnispartner*innen vereinbaren ein über die Planungs- und Bauphase hinaus geltendes Kommunikationswesen.

Dabei wird auf das bestehende Kommunikationskonzept aus dem Jahre 2021 und den im Zuge des Folgeleitprojekts „Radschnellnetz der MRH-Wege in die Umsetzung“ geschaffenen Kommunikationsbausteinen aufgesetzt.

Als wichtiger Kooperationspartner in diesem Bereich wird die **Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg** als weiterer Bündnispartner einbezogen. Die Metropolregion Hamburg trägt die Ziele des Trassenbündnisses mit und unterstützt den Umsetzungsprozess mit geeigneten operativen Maßnahmen und medialen Beiträgen.

Öffentlichkeitsarbeit

Alle Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit (Pressearbeit) finden stets in interkommunaler Abstimmung aller Bündnispartner*innen statt. Federführend ist die Pressestelle des Kreises Pinneberg für Maßnahmen im Kreis Pinneberg in Abstimmung mit der Pressestelle des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein und der Pressestelle der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende für Maßnahmen in der Freien und Hansestadt Hamburg. Die Pressestelle der Metropolregion Hamburg ist dabei regelmäßig einzubinden. Teilerfolge werden stets gemeinsam gefeiert.

Das Trassenbündnis startet mit den Städten/Gemeinden Halstenbek, Pinneberg und Hamburg. Die Städte/Gemeinden Prisdorf, Tornesch, Klein Nordende und Elmshorn folgen zu späterem Zeitpunkt. Über ihre Aufnahme wird gesondert im Sinne dieses Trassenbündnisses verhandelt.

Die Aufnahme weiterer Bündnispartner*innen, die aufgrund ihrer Zielstellung und/oder ihrer Aufgaben befähigt sind, die Zielerreichung des Trassenbündnisses zu beschleunigen bzw. zu erleichtern, ist grundsätzlich möglich.

Über die Aufnahme entscheiden die Bündnispartner*innen jeweils im Einvernehmen.

Elmshorn/Hamburg/ Kiel, den

Claus Ruhe Madsen

(Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus in Schleswig
Holstein)

Dr. Anjes Tjarks

(Senator für Verkehr und Mobilitätswende der
Freien und Hansestadt Hamburg)

Elfi Heesch

(Landrätin des Kreises Pinneberg)

Jacob Richter

(Leiter der Geschäftsstelle der
Metropolregion Hamburg)

Jan Krohn

(Bürgermeister der Gemeinde Halstenbek)

Urte Steinberg

(Bürgermeisterin der Stadt Pinneberg)

Dr. Stefanie von Berg

(Leiterin des Bezirkes Hamburg-Altona)

Sonja Bösel

(Leiterin des Bezirkes Hamburg-Eimsbüttel)