

Antrag

der Abgeordneten Dirk Kienscherf, Lars Pochnicht, Dorothee Martin, Ksenija Bekeris, Ole Thorben Buschhüter, Gabriele Dobusch, Uwe Lohmann, Christel Oldenburg, Milan Pein, Sören Schumacher, Urs Tabbert, Juliane Timmermann, Isabella Vertes-Schütter (SPD) und Fraktion

und

der Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks, Martin Bill, Eva Botzenhart, Rosa Domm, Gerrit Fuß, Lisa Kern, Christa Möller (GRÜNE) und Fraktion

Betr.: Einigung mit der Volksinitiative Radentscheid Hamburg. Die Fahrradstadt Hamburg wird inklusiver.

Die Initiatorinnen und Initiatoren der Volksinitiative „Radentscheid Hamburg – Sicheres Radfahren für alle, überall in Hamburg“ haben am 20. September 2019 beim Hamburger Senat die Unterschriftenlisten mit einer von der Initiative mitgeteilten Gesamtzahl von 22.614 Unterschriften zur Unterstützung der Volksinitiative eingereicht, welche nach entsprechender Prüfung durch den Senat zustande gekommen ist (Drs. 21/18659). Gegenstand der Initiative sind, als Befassung mit einem bestimmten Gegenstand der politischen Willensbildung im Sinne einer anderen Vorlage gemäß § 1 Satz 1 VAbstG, in 12 Ziele gegliederte Forderungen zur Radverkehrswegeplanung nebst baulicher Gestaltung, Unterhaltung und Evaluation sowie zur Verlagerung der unteren Verkehrsbehörde in die Bezirksämter (Drs. 21/18579).

Die im Gesetz vorgesehene Anhörung der Initiatoren der Volksinitiative im Verkehrsausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft erfolgte am 19. November 2019 (Drs. 21/19587). Im Anschluss daran sind die antragstellenden Fraktionen mit den Vertreterinnen und Vertretern der Volksinitiative in den Dialog getreten, um die Möglichkeiten für einen Kompromiss auszuloten. Die Volksinitiative hat am 19. Dezember 2019 eine Verlängerung bis zum 16. Februar 2020 und am 17. Januar 2020 eine weitere Verlängerung um 90 Tage vorgeschlagen.

Nach vielen intensiven Gesprächen ist mit dem nachfolgenden Ersuchen ein Konsens gelungen, der zu einer Beendigung des laufenden Volksgesetzgebungsverfahrens führen soll.

Die Initiatorinnen und Initiatoren der Volksinitiative „Radentscheid Hamburg – Sicheres Radfahren für alle, überall in Hamburg“ haben erklärt, dass sie nach erfolgtem Beschluss durch die Bürgerschaft ihre Vorlage gemäß § 8 VolksAbstG gegenüber dem Senat zurücknehmen werden. Die antragstellenden Fraktionen werden ihren Einfluss nutzen, um darauf hinzuwirken, dass die in diesem Ersuchen aufgeführten Aufträge und Maßnahmen zeitgerecht von den zuständigen Behörden aufgegriffen und sachgerecht umgesetzt werden. In den Gesprächen haben die Initiatorinnen und Initiatoren der Volksinitiative und die

regierungstragenden Fraktionen folgende gemeinsame Sichtweise auf die nachstehenden Themen:

Indikatoren für einen inklusiven und sicheren Radverkehr

Radverkehrsmaßnahmen sollen in Hamburg das Mobilitätsangebot für alle Menschen von jung bis alt verbessern. Attraktive und gut ausgebaute Radwege sollen auch einen Anreiz bieten, das Rad häufiger für die alltäglichen Wege zu nutzen und eine soziale Teilhabe ermöglichen. Insbesondere für Kinder und Jugendliche ist eine bedarfsorientierte Radverkehrsinfrastruktur von besonderer Bedeutung. Sie fördert bereits in der frühen Kindheit eine unabhängige und selbständige Mobilität und unterstützt die regelmäßige körperliche Bewegung. Wer bereits als junger Mensch das Rad zu seinen Mobilitätsoptionen zählt, wird das auch in weiteren Lebensphasen tun. Das Mobilitätsverhalten wird in dieser Zeit entscheidend geprägt.

Gleichzeitig soll das Radverkehrsangebot vor allem hinsichtlich Verkehrsführung, Sicherheit, Barrierefreiheit oder Platzverfügbarkeit auch den Ansprüchen von Seniorinnen und Senioren genügen. Die zu beobachtende Zunahme der Automobilität älterer Menschen braucht attraktive und umweltfreundliche Alternativen.

Dieser inklusive Ansatz mit Fokus auf den Radverkehr ist bisher nicht in ausreichendem Umfang in den strategischen Zielen der Mobilität in Hamburg abgebildet, vgl. Drs. 21/7748. Die altersspezifischen Unterschiede in der Nutzung des Fahrrads und die Anteile des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen von Kindern und Jugendlichen sowie von Seniorinnen und Senioren müssen stärker herausgehoben und in den Mobilitätszielen explizit verankert werden. Insbesondere die Radverkehrsanteile junger Menschen stellen geeignete Indikatoren dar, um die Veränderungen im Mobilitätsverhalten im zeitlichen Verlauf darzustellen und zu beurteilen, inwieweit altersabhängige Mobilitätsbedürfnisse in der Planung berücksichtigt werden und sich im Verhalten niederschlagen. Dafür müssen die Hamburgerinnen und Hamburger in regelmäßigen Abständen zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt werden.

Hamburg beteiligt sich regelmäßig an der vom Bundesverkehrsministerium initiierten Haushaltsbefragung „Mobilität in Deutschland“ (MiD), die zuletzt im Jahr 2017 durchgeführt wurde. Das Befragungsintervall des Bundes ist mit zuletzt neun Jahren jedoch zu groß, um aussagekräftige Zeitreihen zu erstellen, die Entwicklungen richtig interpretieren zu können und rechtzeitig Maßnahmen abzuleiten. Es müssen daher zwischen diesen Untersuchungen des Bundes eigene Studien in Hamburg erfolgen, mit denen das Befragungsintervall auf vier Jahre verkürzt wird. Sollen in diesen Untersuchungen belastbare und vergleichbare Aussagen zur Mobilität von Kindern und Jugendlichen wie auch von Seniorinnen und Senioren getroffen werden, ist zum einen entscheidend, dass sich die Untersuchungsmethodik an der MiD-Konzeption orientiert. Daneben muss der Umfang befragter Personen so bemessen sein, dass die Ergebnisse repräsentativ sind und die gewünschten Kennwerte mit ausreichender statistischer Sicherheit abgeleitet werden können. Hierfür wird von einem Finanzierungsbedarf von 500.000 Euro ausgegangen. Sinnvoll ist dabei ein vierjähriges Erhebungsintervall.

Gleichzeitig soll die Sicherheit über die aktuellen Erhebungen der absoluten Anzahl der Unfälle und Unfallfolgen hinaus gemessen werden, da der Radverkehr kontinuierlich steigt. Es sollte daher ein Entfernungsmaß (Vorschlag: 1 Million Personenkilometer) mit der Anzahl der schweren Radverkehrsunfälle in Beziehung gesetzt werden. Vor dem Hintergrund des Leitbilds der Vision Zero soll es Ziel sein, dass die Stadt konkret darauf hinarbeitet, die geradete Entfernung zwischen schweren Unfällen deutlich zu vergrößern und eine entsprechende Infrastruktur dafür bereitzustellen.

Die Indikatoren sind jeweils mit ambitionierten Zielvorgaben für die nächsten Jahre zu versehen und im Rahmen der Fortschrittsberichte zum Bündnis für den Radverkehr zu veröffentlichen.

Schulradwege und Bezirksrouten

Um den inklusiven Radverkehr zu fördern, sind insbesondere Kinder und Jugendliche eine wichtige Zielgruppe. Sie haben bereits heute mit 34 Prozent bei den 11- bis 13-Jährigen und 37 Prozent bei den 14- bis 17-Jährigen einen sehr hohen Radverkehrsanteil an ihrem Verkehrsverhalten. Es ist dabei wichtig, die Radfahrmobilität der Schülerinnen und Schüler zu fördern und ihre Wege dementsprechend altersgemäß und sicher zu bauen, wie z. B. durch ausreichend breite bauliche Radwege gemäß "Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen" (kurz ReStra) mit in der Regel 2 Metern zuzüglich Sicherheitstrennstreifen oder durch möglichst MIV (motorisierter Individualverkehr)-verkehrsarme Tempo 30 Zonen.

Schulradwege sind vor allem wichtige Wege, die Wohngebiete und Schulen miteinander verbinden. Schulen sind zudem wichtige Quell- und Zielorte für den Radverkehr in den einzelnen Ortsteilen der Stadt. Deswegen sollen parallel zur baulichen Fertigstellung der Velorouten bereits die bezirklichen Radwegenetze in den Fokus der Umsetzung kommen. Dafür sollten die konzeptionellen Vorarbeiten angeschoben, wie z. B. die Aktualisierung der Bezirksnetze vorangetrieben sowie die Planungen und die bauliche Umsetzung begonnen werden. Dabei sind Hamburgs Schulen, aber auch die bezirklichen Zentren sowie andere wichtige Orte, zu integrieren. Der Aufbau eines Schulradwegenetzes erfolgt im Rahmen des Auf- und Ausbaus der bezirklichen Radwegenetze. Deswegen sollen Schulradwege in die bezirklichen Radwegenetze integriert werden. Die Bezirksämter steuern die konzeptionelle Erstellung der bezirklichen Netze und binden zur Erfassung der örtlichen Handlungsschwerpunkte insbesondere auch in angemessener Weise Schulen ein. Die bezirklichen Radwegenetze mit den im Wegenetz integrierten Schulen sollen zudem ein eigener Punkt in einem fortzuschreibenden Bündnis für den Radverkehr werden. Hierbei sollen insbesondere die weiterführenden Schulen in den Blick genommen werden. Zur Umsetzung werden Haushaltsmittel über das Bündnis für den Radverkehr zur Verfügung gestellt. Die Ressourcenverteilung erfolgt durch jährliche Vereinbarungen, die zwischen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und den Realisierungsträgern abgeschlossen werden. Im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr sind bei Planung und Bau der Bezirksnetze als erstes und solche Wege mit Priorität zu finanzieren, die Schulen und Wohnquartiere bzw. Schulen mit Schulen verbinden. Die Strukturen des Bündnisses für den Radverkehr werden übertragen.

Die Schulbehörde wird als Partner in das Bündnis für den Radverkehr aufgenommen, um die einzelnen Schulen an der Erstellung des Bezirks-/Schulradwegenetzes zu beteiligen. In Zusammenarbeit mit den Bezirksämtern sollen die Schulen lokale Handlungsschwerpunkte identifizieren und für die Schulen Schulradwegpläne erstellen.

Fahrradstraßen

Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist ein wichtiges Instrument zur Förderung des Radverkehrs. Auf Fahrradstraßen steht die gesamte Straßenbreite für den Radverkehr zur Verfügung, sodass ein nebeneinander Fahren jederzeit möglich ist. Für den Autoverkehr gilt, wenn die Straße z. B. aufgrund von Grundstückszufahrten für ihn freigegeben ist, Tempo 30. Hamburg hat aus Erfahrungen anderer Städte gelernt und verbindet die Einrichtung von Fahrradstraßen mit teils umfassenden Umbauten der Verkehrsanlagen, um einen möglichst

hohen Qualitätsstandard zu erzielen. Diese Herangehensweise hat sich bewährt und soll auch in Zukunft fortgeführt werden.

Um die Verkehrssicherheit in Fahrradstraßen weiter zu erhöhen, ihre Nutzung noch komfortabler zu machen und Konflikten insbesondere zwischen Kfz und Radfahrenden vorzubeugen, soll ein verstärktes Augenmerk auf die Herstellung von Sichtbeziehungen, geordnetes Parken und auf eine gute Ausleuchtung der Wege gelegt werden. Vorfahrtsregelungen sollten zugunsten des Radverkehrs getroffen und alle Verkehrsteilnehmende etwa durch entsprechende Beschilderung oder Markierung von Wartelinien und Fahrradstraßen-Piktogramme dabei unterstützt werden, intuitive Klarheit über die Regelungen zu erhalten. Ferner soll bei der Einrichtung von Fahrradstraßen regelhaft geprüft werden, wie der Durchgangsverkehr z. B. durch bauliche Maßnahmen reduziert werden kann, so dass die Nutzung von Fahrradstraßen durch Kfz reduziert wird.

Fahrradstraßen sollen immer dann eingerichtet werden, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies zu erwarten ist. Dies kann in der Regel erwartet werden, wenn es sich um eine Veloroute jenseits des Hauptverkehrsstraßennetzes handelt.

Radschnellwege

Radschnellwege sind komfortable, zügige und sichere Routen für Alltagswege mit dem Fahrrad, die vor allem die Anbindung Hamburgs aus dem Umland verbessern und wichtige Pendelbeziehungen darstellen sollen. Im Alltagsverkehr sollen die Wege bei jeder Witterung befahrbar und auch bei Dunkelheit sicher nutzbar sein. Radschnellwege ermöglichen darüber hinaus mit ihrer möglichst geraden Linienführung, ihrer komfortablen Breite und ihrer Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen, ein zügigeres Vorankommen und weitestgehend unterbrechungsfreies Fahren. In Zusammenarbeit mit der Metropolregion Hamburg sind sieben sternförmig auf Hamburg zulaufende Routen in Planung, die mit dem Veloroutennetz verbunden werden. Diese Radschnellwege sollen auch konstruktive Bauwerke, also Brücken und Unterführungen, umfassen.

Je dichter bebaut das Stadtgebiet, desto herausfordernder stellt sich die Planung für eine Aufteilung der Verkehrsfläche und eine stärkere Priorisierung des Radverkehrs dar. Die Initiatoren der Volksinitiative und die antragstellenden Fraktionen sind übereingekommen, den Radschnellwegstandard unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten so weit wie möglich bis in die Stadt zu führen. Die bestehenden Planungen sollen diesbezüglich geprüft werden und neue Planungen unter der Maßgabe eines möglichst weit in die Stadt fortgesetzten Radschnellwegstandards erfolgen. Potential hierzu wird insbesondere im Korridor Geesthacht zum Anschluss an den Oberhafenradweg und im Korridor Norderstedt und Bad Bramstedt mit Anschluss in Ohlsdorf an die Veloroute 4 bis zur Bebelallee sowie im Anschluss an den Radschnellweg im Pergolenviertel (Veloroute 5) gesehen. Diese Potentiale sollen in der 22. Legislaturperiode planerisch gehoben und umgesetzt werden. Es soll außerdem geprüft werden, wie der Radschnellweg von Elmshorn nach Diebsteich ab dem Bahnhof Diebsteich um einen Zubringer nach Altona verlängert werden kann.

Im Bündnis für den Radverkehr in der 21. Legislaturperiode war die Entwicklung der Radschnellwege bereits angelegt. In der 22. Legislaturperiode sollen die Radschnellwege ebenso wie die bezirklichen Radwegenetze weiter in den Fokus eines fortzuschreibenden Bündnisses für den Radverkehr rücken und ihre tatsächliche Realisierung im Mittelpunkt stehen. Dabei soll auch das sich in Erweiterung befindliche Veloroutennetz berücksichtigt werden. Zudem werden auf der Veloroute 13 weitere Potenziale für den Radverkehr gesehen.

Hier soll überprüft werden, ob ein sehr hoher Veloroutenstandard als Vorzeigeprojekt für Berufspendlerinnen und -pendler umgesetzt werden kann.

Die Radschnellwege sind dabei eng mit der Stadtentwicklung zu verzahnen, so wie es in den Planungen von Oberbillwerder, der Science City, dem Pergolenviertel und auf der Elbinsel schon vorgemacht wurde. Neue Wohngebiete sind von Anfang an mit Mobilitätskonzepten zu planen, die eine gute Erreichbarkeit per Rad, aber auch das Abstellen von Fahrrädern und Lastenrädern sicherstellen.

Radwege entlang von Hauptverkehrsstraßen

Die Erfahrungen Hamburgs und anderer Städte, die verstärkt den Radverkehr fördern, zeigt, dass jenseits der objektiven Sicherheit auch das subjektive Sicherheitsempfinden und ein einladendes Design der Radverkehrsanlagen eine entscheidende Rolle spielen, Menschen vom Radfahren zu begeistern. Es wird daher angestrebt, eine bauliche Trennung von Radwegen sowohl zu Fußwegen als auch zur Fahrbahn zu haben.

Oberstes Gebot der Radverkehrsplanung der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) ist, ein größtmögliches Maß an Verkehrssicherheit herzustellen. Dieses Prinzip soll in den kommenden Jahren durch den Ansatz „traffic safety by design“ erweitert und verankert werden: Verkehrssicheres Verhalten und Radfahrkomfort sollen zunehmend durch eine am intuitiven Verhalten ausgerichtete Infrastruktur gefördert werden.

In diesem Zusammenhang soll überprüft werden, wie der Abstand zwischen Kfz- und Radverkehr vergrößert werden kann, damit einerseits der vorgeschriebene Überholabstand sichergestellt wird. Andererseits soll Unfällen mit aussteigenden Autofahrern („dooring“) dadurch vorgebeugt werden, dass mindestens die erforderlichen Sicherheitsabstände aus den Regelwerken eingehalten werden. An Grundstückszufahrten werden bauliche Radwege höhengleich geführt.

Generell soll die Infrastruktur des Radverkehrs so angelegt werden, dass räumliche Konflikte mit dem Kfz-Fließverkehr und dem ruhenden -Verkehr minimiert werden (vgl. „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“, kurz ERA 2010). Dies kann bei ausreichend Platz z. B. gelingen, indem Radfahrstreifen und Parkstände so angelegt werden, dass der Radfahrstreifen zwar auf Fahrbahnniveau, aber rechts der Parkstände geführt wird.

Insbesondere an Hauptverkehrsstraßen, aber auch an viel befahrenen Bezirksstraßen, sollen nach Möglichkeit in Hamburg in Zukunft bei neuen Infrastrukturmaßnahmen vermehrt geschützte Radfahrstreifen („Protected Bike Lanes“) errichtet werden. Die konkrete bauliche Ausführung richtet sich insbesondere nach der Verkehrsbelastung der Straße und der dort angeordneten Geschwindigkeit. Die Bürgerschaft favorisiert dabei die „Kopenhagener Lösung“, die nicht nur eine getrennte und höhenversetzte Führung des Fuß-, Rad- und Autoverkehrs vorsieht, die aber gleichzeitig platzsparender als andere Lösungen ist und somit eine leichtere Integration der Radwege in den engen Stadtraum ermöglicht. Die Umsetzungsmöglichkeiten von Protected Bike Lanes werden anhand von Hamburger und überregionalen Beispielen überprüft und aktuelle Erkenntnisse fließen kontinuierlich ein. Ziel soll die Entwicklung einer Hamburger Praxis sein. Bei der Separation von Radverkehrswegen ist den Belangen von Menschen mit Behinderung Rechnung zu tragen.

Bei der Instandsetzung und dem Neubau von Rad- und Fußwegen sollte z. B. künftig Priorität auf die Sicherheit und den Radfahrkomfort gelegt werden, statt diese für Kfz-Ausfahrten abzusenken.

Sichere Kreuzungen

Die Verkehrssicherheit des Radverkehrs ist gerade in Kreuzungsbereichen von besonderer Bedeutung und soll weiter verbessert werden. In Hamburg sollen Kreuzungen für alle Verkehrsteilnehmenden so gestaltet werden, dass alle Radfahrenden, einschließlich Kinder und Seniorinnen und Senioren, auf diesen sicher sind. Alle Verkehrsteilnehmenden sollen schnell erkennen und begreifen können, wie die jeweiligen Kreuzungen funktionieren. Wahrnehmungs- und Ereigniskonflikte zwischen Kfz-Fahrenden und den übrigen Verkehrsteilnehmenden sollen minimiert werden.

Grundlage einer hohen Verkehrssicherheit sind neben der Vermeidung von Ereignis- und Wahrnehmungskonflikten gute Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden und eine geringe Geschwindigkeit des abbiegenden Kfz-Verkehrs, um insbesondere Unfällen zwischen abbiegendem Kfz- und geradeausfahrendem Radverkehr vorzubeugen. Daher sollen unter Berücksichtigung der Belange des Busverkehrs, der im Rahmen des Hamburg Taktes massiv ausgebaut werden wird, wo möglich und sinnvoll engere Kurvenradien für den Kfz-Verkehr sowie an signalisierten Kreuzungen regelhaft vorgezogene Haltelinien und Grünvorlaufschaltungen für den Radverkehr eingesetzt werden.

Auf freie, d.h. unsignalisierte separate Kfz-Rechtsabbieger soll bei neuen Planungen grundsätzlich verzichtet werden. Für das wachsende Radverkehrsaufkommen einschließlich Lastenrädern und Gespannen sind nach Möglichkeit ausreichend dimensionierte Aufstellflächen vorzusehen. Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit sollen Radverkehrsfurten verstärkt rot eingefärbt werden. Eine nach Bedarf möglichst getrennte Signalisierung von Kfz- und Radverkehr kann die Sicherheit weiter erhöhen.

Bei Neuplanungen ist auf Radstreifen in Mittellage grundsätzlich zu verzichten. Bestehende Radstreifen in Mittellage werden rot eingefärbt.

Der Einsatz von Kreuzungslösungen mit weitergehender Trennung von Kfz- und Radverkehr durch abgesetzte Radverkehrsfurten unterliegt bundesweit und international einer dynamischen Diskussion. Hamburg bringt sich aktiv in diesen Prozess ein, um aufgrund aktueller Erkenntnisse in Hamburg, bundesweit und im internationalen Kontext radverkehrsfreundliche Lösungen zu entwickeln, die ein Mehr an Sicherheit und Inklusivität bieten, insbesondere unter Berücksichtigung niederländischer Kreuzungsdesigns. Dieses sollte aus Hamburger Sicht ein relevantes Thema beim Nationalen Radverkehrskongress werden, um die bereits gewonnenen Erkenntnissen, wie z. B. in Berlin oder Darmstadt, aufzunehmen. Bei der Überplanung und dem Neubau von Kreuzungen werden stets die verschiedenen und anerkannten Elemente zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs eingesetzt. In Zusammenarbeit mit der Verkehrsunfallkommission sollen unfallträchtige Kreuzungen umgebaut werden.

Verkehrssicherheit prüfen und durchsetzen

Verkehrssicherheit ist oberstes Gebot der Verkehrspolitik. Die FHH verfolgt daher das Ziel der Vision Zero, also dem Ziel von Null Verkehrstoten und keinen Schwerverletzten. Es geht dabei um die Entwicklung einer intuitiven, fehlerminimierenden und -toleranten Verkehrsinfrastruktur.

Jede Verkehrsteilnehmerin und jeder -teilnehmer kann einen Beitrag für ein besseres Verkehrsklima leisten. Kein Parken im Halteverbot, auf Radfahrstreifen und Geh- und Radwegen, das Halten bei Rot, die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und das Fahren mit dem Fahrrad auf der richtigen Seite und nicht auf dem Gehweg sowie

vorausschauendes Verhalten und die allgemeine Rücksichtnahme auf die anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sind wichtige Grundvoraussetzungen für einen reibungslosen Verkehr. Ein solches Verhalten wirkt sich auch positiv auf die Verkehrssicherheit aus. Mit der 2019 initiierten Radverkehrskampagne verfolgt der Senat das Ziel, die wechselseitige Rücksichtnahme und die Einhaltung von Verkehrsregeln durch alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu fördern.

Unabhängig von Maßnahmen im Bereich der Aufklärung ist es Aufgabe der Polizei und des Landesbetriebs Verkehr, die Einhaltung der Regeln zu überwachen und zu ahnden. Dies geschieht zu unser aller Schutz. Die Verfolgung von Halte- und Parkverstößen ist Teil der Vision Zero und wurde in der letzten Legislatur unter anderem mit den Drucksachen „Verkehrssicherheit erhöhen und ein besseres Verkehrsklima schaffen“ (21/14847) und „Verkehrsflussoptimierung durch verbesserte Koordinierung“ (21/15573) in den politischen Fokus genommen. Denn gerade Halte- und Parkverstöße können die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, wenn dadurch z. B. Sichtbeziehungen nicht mehr möglich sind und Radfahrende in andere Verkehrsbereiche, z. B. auf die Autospuren, ausweichen müssen. Auch das Parken im Halteverbot ist kein Kavaliersdelikt. Rettungswege werden so versperrt; Feuerwehr und Polizei haben mit der Aktion #PlatzFürRetter auf die zugeparkten Rettungswege hingewiesen. Radfahrende werden zu riskanten Ausweichmanövern gezwungen, wenn Radfahrstreifen zugeparkt sind.

Die Kontrolle von Halte- und Parkverstößen wurde bereits durch den Landesbetrieb Verkehr (LBV) wie auch durch die Polizei intensiviert. Durch 100 zusätzliche Angestellte im Polizeidienst (AiP) hat der Senat seit 2019 die Präsenz der Polizei in den Stadtteilen sichtbar erhöht und konnte dadurch die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten aller Art deutlich verstärken.

Mit Inkrafttreten der neuen StVO wird der Gesetzgeber neue Regeln und höhere Gebührensätze einführen, darunter das Rechtsabbiegen mit Schrittgeschwindigkeit für Kfz mit mehr als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht und das Parken mit mindestens 8 Meter Abstand von Kreuzungen oder Einmündungen, wenn ein baulich abgetrennter Radweg vorhanden ist.

Die Erfahrungen zeigen, dass weitere Kontrollen notwendig sind. Davon profitiert die Attraktivität des Radverkehrs und die Akzeptanz neuer Radverkehrsanlagen wird erhöht. Das Falschparken von Kfz auf Geh- und Radwegen sowie in zweiter Reihe soll konsequent geahndet werden. Auch muss die Einhaltung der Verkehrsregeln durch Radfahrende durchgesetzt werden. Davon profitieren alle, Auto Fahrende genauso wie Rad Fahrende und zu Fuß Gehende. Der Senat wird deshalb die Durchführung von Verkehrskontrollen und die Ahndung von Verstößen weiter intensivieren.

Fahrradparken

Wer das Fahrrad in Alltag und Freizeit selbstverständlich und flexibel nutzen möchte, benötigt am Ausgangs- wie am Endpunkt seiner Fahrt Möglichkeiten, das Fahrrad vandalismus- und diebstahlsicher abzustellen. Hierzu gehören auch gute, möglichst barrierefreie Abstellbedingungen für Pedelecs und Lastenräder. Der komfortable und schnelle Zugang zum Fahrrad am Wohnort hat Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Die Abstellbedingungen sind in den verschiedenen Siedlungstypen – von gründerzeitlichen Altbauvierteln bis hin zu aktuellen Neubaugebieten – sehr unterschiedlich. Zu den wichtigsten Zielen gehören u. a. Schnellbahnhaltstellen zur Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr, Arbeitsstätten, Geschäftsbereiche in den Stadtteilzentren sowie Einkaufszentren und Supermärkte. Gerade der Weg zum Einkaufen kann sehr gut mit dem Fahrrad zurückgelegt

werden, wodurch der lokale Einzelhandel profitiert. Größere Einkaufszentren sollen selbstverständlich auch mit dem Fahrrad angesteuert werden können. Der durch das bürgerschaftliche Ersuchen "Quartiersentwicklung radfahrfreundlich gestalten" (Drucksache 21/7416) angestoßene Prozess soll weiter fortgeführt werden.

Für Neubauten gelten schon heute Anforderungen zur Herstellung von Fahrradplätzen, die in Abhängigkeit von der Nutzung unterschiedlich ausfallen. Quantität und Qualität von Fahrradabstellanlagen auf Privatflächen wie z. B. bei Verkaufs- und Arbeitsstätten sowie auch im Wohnungsbau sind in Hamburg durch die Hamburger Bauordnung, die Fachanweisung „Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze“ und in einem Bauprüfdienst definiert (www.hamburg.de/baugenehmigung). Die in diesen Regelwerken enthaltenen Vorgaben werden überprüft und – soweit erforderlich – den aktuellen Bedürfnissen angepasst und weiterentwickelt.

Beim Fahrradparken besteht auch in Bestandsquartieren erheblicher Handlungsbedarf. Gerade in dicht besiedelten Altbauquartieren stehen kaum Fahrradkeller zur Verfügung und wenn, dann sind diese über steile Kellertreppen und enge Gänge umständlich zu erreichen. Es bedarf also sowohl qualitativer als auch quantitativer Verbesserungen des Angebots, ggf. auch unter Inanspruchnahme von Flächen im öffentlichen Raum. Die seit Anfang der 1990er Jahre eingesetzten „Hamburger Fahrradhäuschen“, von denen es ca. 400 Stück fast ausschließlich in den Bezirken Hamburg-Mitte, Altona, Eimsbüttel und Hamburg-Nord gibt, sind sowohl funktional als auch gestalterisch nicht mehr zeitgemäß.

Ziel ist die Umsetzung eines Fahrradparkkonzepts für Wohnquartiere einschließlich eines neuen Modells für witterungs- und diebstahlgeschütztes Fahrradparken, das sowohl nutzerfreundliche als auch städtebaulich verträgliche und auch soweit wie möglich platzsparende Fahrradparkmöglichkeiten in bedarfsgerechter Zahl generiert. Zielgruppen sind sowohl die Bewohnerinnen und Bewohner als auch Besucherverkehr. Bei der Erhöhung des Angebots wird es unvermeidlich sein, verstärkt Kfz-Parkplätze für das Fahrradparken in Anspruch zu nehmen. Auf der Fläche eines Pkw lassen sich bis zu zehn Fahrräder unterbringen; es profitieren also mehr Menschen von einer Fahrradparkanlage als von einem Pkw-Parkplatz. Schrittweise sollte in allen Straßen mit Geschosswohnungsbau und Geschäftsbereichen angemessene Flächenanteile für den ruhenden Verkehr für das Fahrradparken umgesetzt werden.

Die Bezirksämter und der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) installieren bei der Umsetzung von Straßenplanungen obligatorisch je nach Bedarf Fahrradbügel. Dieses Vorgehen sollte möglich intensiviert werden. Dabei sollen verstärkt Abstellplätze für Lastenräder berücksichtigt werden, insbesondere in Geschäftslagen.

In Bezug auf das Fahrradparken an Hamburger Schnellbahnhaltstellen hat der Senat mit Drs. 20/14485 ein umfassendes Bike+Ride-Entwicklungskonzept vorgelegt, dessen Umsetzung auf Hochtouren läuft. Bis zum Jahr 2025 soll die Gesamtzahl an Abstellplätzen auf ca. 28.000 erhöht werden. Im Durchschnitt sollen 20 Prozent aller Plätze als gesicherte Mietplätze hergestellt werden, um dem erhöhten Sicherheitsbedarf gerade bei Nutzerinnen und Nutzern mit hochwertigen Fahrrädern gerecht zu werden. Die Hälfte aller frei zugänglichen Plätze sollen überdacht werden. An zahlreichen Haltestellen werden zusätzlich Schließfächer und Lademöglichkeiten zum Beispiel für Akkuladegeräte von Pedelecs eingerichtet. Der Zugang zu den Fahrradsammelschließanlagen wurde von einer analogen Schlüssel-Lösung auf eine digitale Chipkarte umgestellt, um den Komfort zu erhöhen. Der Hamburger Standard bei B+R-Anlagen findet bundesweit Anerkennung. Neben klassischen Fahrradsammelschließanlagen und frei zugänglichen Anlehnbügel oder Doppelstockparkern kommen auch große Sonderlösungen zum Einsatz. An der Kellinghusenstraße entsteht derzeit zum Beispiel als Leuchtturmprojekt Hamburgs erstes Fahrradparkhaus an einer U-Bahnhaltstelle mit etwa 600

Plätzen. Für die Aufgaben Planung, Bau und Betrieb von B+R-Abstellplätzen an Schnellbahnhaltestellen in Hamburg ist die P+R Betriebsgesellschaft mbH (P+R GmbH) zuständig. Diese Bündelung der Zuständigkeiten schafft zahlreiche Synergien.

Auch wenn der Standard bei den neuen Anlagen bereits sehr hoch ist, soll das Angebot weiterentwickelt werden, um auch allen künftigen Bedarfen und Anforderungen gerecht zu werden. Das B+R-Entwicklungskonzept ist daher fortzuschreiben. Als Zielzahl für die Bedarfsabschätzung soll der avisierte Radverkehrsanteil von 25 Prozent am Modal Split im Jahr 2030 mit einer perspektivisch angestrebten Steigerung auf 30 Prozent aus dem Klimaplan gelten. Neue Haltestellen, die im Zuge des Ausbaus des Schnellbahnnetzes entstehen, sollen in das Konzept aufgenommen werden. Zusätzlich soll die Zuständigkeit der P+R GmbH auf Fahrradabstellanlagen an wichtigen Fähranlegern ausgedehnt werden. Dem Zweck B+R soll bei der Nutzung von Flächen an Haltestellenumfeldern eine noch höhere Priorität als heute eingeräumt werden. Sollten dennoch Flächenverfügbarkeit und Abstellplatzbedarf nicht in Einklang zu bringen sein, soll das fortzuschreibende B+R-Entwicklungskonzept auch die Einrichtung und den Finanzbedarf weiterer konstruktiver Sonderlösungen an Schnellbahnhaltestellen berücksichtigen. Um die ganzjährige attraktive Nutzbarkeit der Anlagen sicherzustellen, soll gemeinsam mit der Behörde für Umwelt und Energie und der Stadtreinigung Hamburg ein tragfähiges Reinigungs- und Winterdienstkonzept implementiert werden.

Für die besonderen Bedarfe an den Fernbahnhöfen sollen Fahrradstationen als Ergänzung der B+R-Anlagen geplant und gebaut werden. Dabei handelt es sich um Fahrradparkhäuser mit ergänzenden Services für den Radverkehr wie zum Beispiel Werkstätten. Auf die bestehenden Vorüberlegungen und Planungen an einigen Bahnhöfen (zum Beispiel Harburg, Dammtor, Diebsteich) soll aufgebaut werden. Am Hauptbahnhof soll als Zwischenlösung bis zum Bau einer Fahrradstation eine für diese zentrale Verkehrsfunktion ausreichend dimensionierte Abstellanlage geplant werden, um die Bedarfe nach gesicherten Plätzen frühzeitiger abdecken zu können.

Reinigung und Winterdienst

In Hamburg soll das Radfahren ganzjährig sicher und komfortabel möglich sein. Verunreinigungen oder Behinderungen durch Eis und Schnee sind bestmöglich zu minimieren.

Nach dem Hamburgischen Wegegesetz (HWG) sind die Anliegerinnen und Anlieger nicht zum Winterdienst auf Radwegen verpflichtet. Daher wird auf einem definierten Netz von Radverkehrsanlagen seit dem Winter 2010 / 2011 ein systematischer Winterdienst durch die Stadtreinigung Hamburg durchgeführt. Dieses Netz wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich erweitert, sodass mittlerweile über 250 Kilometer Strecke gezielt für den Radverkehr bearbeitet werden. Hinzu kommen zahlreiche Fahrbahnkilometer, unter anderem auch in Fahrradstraßen, die aus anderem Anlass bearbeitet werden. Der Einsatz von Tausalz oder tausalzhaltigen Mitteln auf Geh- und Radwegen ist nach dem HWG untersagt, weshalb als Streustoff vorrangig feinkörniger Kies eingesetzt wird. Dies führt häufig nicht zu optimalen Ergebnissen. Aus diesem Grund wurden durch die Stadtreinigung Hamburg bereits erste Versuche mit möglichen Alternativen wie Blähton durchgeführt. In Kooperation mit der Technischen Universität Dresden wurde zudem das Forschungsprojekt „E-Win“ zur Erprobung alternativer Streustoffe initiiert, um die Ergebnisse des Winterdienstes nachhaltig zu verbessern. Das Projekt wird durch Mittel aus dem Nationalen Radverkehrsplan gefördert.

Neben dem Winterdienst kommt der Reinigung von Radverkehrsanlagen eine besondere Bedeutung zu. Haupthindernisse sind hier Glasscherben und Herbstlaub. Gemäß HWG sind zur Reinigung der Geh- und Radwege die Anliegerinnen und Anlieger verpflichtet. Sofern es keine Anliegerinnen und Anlieger gibt oder sich diese gegen eine Gebühr befreien lassen, werden die Radwege durch die Stadtreinigung Hamburg (SRH) gereinigt. Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn werden ebenfalls durch die SRH im Zuge der Fahrbahnreinigung bearbeitet. Gerade im Herbst durch den intensiven Laubfall oder bei Radwegen in der Anliegerverpflichtung werden immer wieder Defizite bei der Sauberkeit festgestellt. In einem ersten Schritt hat die Stadtreinigung Hamburg daher ihre Reinigungsleistung seit 2017 auf einem definierten Netz verkehrswichtiger Radwege ausgeweitet und hierfür zusätzliche Gerätekehrmaschinen angeschafft, die insbesondere auf die Anforderungen von Radwegen ausgelegt sind. Zudem wurden auch Wege in Grünanlagen in die Zuständigkeit der Stadtreinigung Hamburg übergeben.

Um die ganzjährige Befahrbarkeit des Radverkehrsnetzes künftig weiter spürbar zu verbessern, sollen das definierte Reinigungsnetz und das Winternetz in den kommenden Jahren kontinuierlich ausgeweitet werden. Besonders relevante Strecken sollen prioritär bearbeitet werden und zusätzliche Maschinen zum Einsatz kommen. Von der inneren Stadt ausgehend soll ein Schwerpunkt der Netzausweitung auf den Velorouten und anderen verkehrswichtigen Strecken liegen. Die zu entwickelnden bezirklichen Schulradwegenetze und Radschnellwege sollen nach Möglichkeit mit Fertigstellung schrittweise in diesen Schwerpunkt integriert werden.

Für Radfahr- und Schutzstreifen soll eine Reinigungsinitiative durchgeführt werden. Dabei soll zunächst auf ausgewählten Strecken getestet werden, wie insbesondere bei Herbstlaub die Ergebnisse der bestehenden Fahrbahnreinigung durch eine gezielte Nachbearbeitung der Radverkehrsanlagen verbessert werden kann. Je nach Ergebnis soll die Lösung auf alle Radfahr- und Schutzstreifen mit besonderem Reinigungserfordernis ausgeweitet werden. Beim Winterdienst soll ein bereits laufender Testversuch zur Nachbearbeitung von Radfahr- und Schutzstreifen ausgewertet und bei Erfolg ebenfalls dauerhaft implementiert und ausgeweitet werden.

Das Forschungsprojekt der SRH zur Erprobung alternativer Streustoffe soll in dieser Legislaturperiode abgeschlossen werden. Die Empfehlungen sollen bestmöglich umgesetzt werden.

Digitale Möglichkeiten zur weiteren Verbesserung der Informationsservices für Bürgerinnen und Bürger und als Ergänzung der bestehenden Telefon-Hotline sollen geprüft und umgesetzt werden. Hierzu gehören zum Beispiel intuitiv nutzbare Kartendarstellungen oder die Möglichkeit, bereits bearbeitete Strecken online einzusehen.

Baustellenführung für den Radverkehr

Eine gute Radverkehrsförderung bemisst sich auch an der Qualität von Baustellenführungen und Umleitungsstrecken. Diese müssen für den Radverkehr sicher und nachvollziehbar sein. Nicht selten werden aber Baustellen vor Ort zu einem Ärgernis für Radfahrende. Fuß- und Radverkehr sollen zukünftig verkehrssicherer und komfortabler durch Baustellen in Hamburg kommen. Verbesserte Baustellenführungen und die Optimierung von Umleitungen müssen die Belange des Fuß- und Radverkehrs berücksichtigen.

Dazu müssen alle Baulastträger die Sicherung und Umleitung des Radverkehrs bei Straßenbaumaßnahmen gewährleisten und dem Rad- und Fußverkehr mehr Platz einräumen, um diesem stets auch eine sinnvolle Lösung anzubieten. Baustellenführungen sollen seitens

der Verantwortlichen so geplant und angeordnet werden, dass der Rad- und Fußverkehr das jeweilige Baufeld passieren kann. Sollte dies nicht möglich sein, ist eine geeignete Umleitung auszuschildern. Wie radverkehrsfreundliche Baustellen aussehen, kann entsprechenden Leitfäden aus Bayern, Baden-Württemberg oder NRW entnommen werden. Das Schild „Radfahrer absteigen“ wird nicht mehr verwendet. Zur Qualitätssicherung sollen Baufirmen darauf überprüft werden, ob vor Ort die angeordneten Baustellenführungen und Verkehrszeichen in formal rechtmäßiger und für die Bürgerinnen und Bürger verständlichen Art und Weise aufgestellt werden.

Die Realisierungsträger sollen die Belange der Radfahrenden in den Baustellensteckbriefen, die im Rahmen der Baustellenkoordinierung erstellt werden, ausführlicher betrachten. Insbesondere sollen die Baudienststellen vermerken, ob Velorouten und sonstige wichtige Radverkehrsverbindungen betroffen sind. Baustellen auf diesen Routen sollen veröffentlicht und mögliche Umleitungsstrecken transparent gemacht werden.

Überbehördliche Zusammenarbeit

Die Förderung des Radverkehrs erfordert eine gesamtstädtische Perspektive sowie ziel- und ergebnisorientierte Formen der Zusammenarbeit zwischen den Fachbehörden, der oberen, mittleren und unteren Straßenverkehrsbehörden, der Bezirksverwaltung sowie den landeseigenen Betrieben und öffentliche Unternehmen. Durch das Bündnis für den Radverkehr wurde erreicht, dass jenseits der klassischen fachlichen Zuordnungen Prozesse und Projekte dynamisch angeschoben, umgesetzt und bei Meinungsverschiedenheiten durch die klaren Vorgaben zur Konfliktlösung geklärt werden konnten. Diese Strukturen sollen weiter vertieft werden. Insbesondere soll erreicht werden, dass die Bedeutung der Radverkehrsförderung – und dabei insbesondere auch ihre modernen und innovativen Elemente sowie die Perspektive und Bedürfnisse der Radfahrenden – verstärkt bei der Entscheidungsfindung Berücksichtigung finden, wie zum Beispiel bei den Belangen des fließenden Radverkehrs und den damit einhergehenden Platzbedürfnissen auch zu Lasten des ruhenden Kfz, bei gleichzeitiger Verfolgung des Ziels von Erhalt und Vergrößerung des Straßenbaumbestandes.. Gleiches gilt bei der Flächensuche für StadtRAD-Stationen oder für das Fahrradparken unter Einbeziehung des gesamten Verkehrsraumes;

Der Austausch zu radverkehrsbezogenen Themen soll zwischen der zuständigen Fachbehörde und den Straßenverkehrsbehörden sowie den Bezirksamtern einschließlich der bezirklichen Gremien verstetigt werden. Angeregt wird, dass in den Sitzungen und Konferenzen der Verkehrsdirektion dauerhaft über radverkehrsbezogene Themen unterrichtet werden soll mit dem Ziel, gemeinsam mit den Leiterungen der Straßenverkehrsbehörden an den Polizeikommissariaten aktuelle Probleme, Nachbesserungsvorschläge und rechtliche Neuerungen zielorientiert zu besprechen. Entscheidend ist, dass die Bedeutung der Radverkehrsförderung in die jeweiligen Häuser transportiert wird und auf eine lösungsorientierte Umsetzung hingewirkt wird. Neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Hamburger Verwaltung, die radverkehrsbezogene Aufgaben bearbeiten, sollen verstärkt mit Bezug zu aktuellen Radverkehrsthemen ausgebildet und dafür sensibilisiert werden. Die enge Zusammenarbeit mit allen Mitgliedern des Forums Verkehrssicherheit soll beibehalten werden. Zudem soll der ohnehin schon erfolgende Austausch der Radverkehrskordinatorin mit den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden und der Verkehrsdirektion sowie der regelmäßige Austausch zwischen der Radverkehrskordinatorin mit den Partnern des Bündnisses für den Radverkehr, namentlich mit den Bezirksamtern einschließlich der bezirklichen Gremien, der Senatskanzlei, der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, der Behörde für Inneres und Sport, der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, der Behörde für Umwelt und Energie, dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, der

Hamburg Port Authority, der HafenCity Hamburg GmbH, der Park+Ride-Betriebsgesellschaft mbH, der Stadtreinigung Hamburg AöR und dem Landesbetrieb Verkehr fortgeführt werden. Dies umfasst auch mögliche neue Partner wie die Schulbehörde. Bei Betroffenheit soll die Radverkehrskordinatorin an Sitzungen der Unfallkommission teilnehmen.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Die Bürgerschaft ersucht den Senat,

Indikatoren

1. ergänzend zu der Untersuchung „Mobilität in Deutschland (MiD)“ des Bundesverkehrsministeriums eine eigene Mobilitätsbefragung in einem vierjährigen Rhythmus durchzuführen,
 - a. die mit der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ kompatibel ist, um geeignete Verlaufsdaten für die Entwicklung des Radverkehrs in Hamburg zu erheben;
 - b. die mindestens die Entwicklung des Modal Splits bei Kindern und Jugendlichen, bei Seniorinnen und Senioren beinhaltet, um anhand dieser Kennzahlen die Inklusivität des Radverkehrs zu messen;
 - c. die zudem die Anzahl der geradelten Kilometer pro Tag erhebt und diese mit den Unfallzahlen in Verbindung setzt
 - d. und die erforderlichen Finanzmittel dafür zur Verfügung zu stellen.

Schulradwege/Bezirksrouten

2. das Thema Radwege zu Schulen in die Konzeption der bezirklichen Radwegenetze zu integrieren und diese als einen zentralen Punkt in einem fortzuschreibenden Bündnis für den Radverkehr aufzunehmen. Bei der Fortschreibung des Bündnisses für den Radverkehr werden relevante Verbände, Initiativen und Organisationen einbezogen.
3. Mit den Bezirken und den weiteren Realisierungsträgern soll die Umsetzung erreicht werden. Dabei
 - a. ist sicherzustellen, dass insbesondere alle weiterführenden Schulen als wichtige Quell- und Zielpunkte eines bezirklichen Radverkehrsnetzes integriert werden. Dazu sollen die Bezirksamter bei der konzeptionellen Erstellung der bezirklichen Netze in angemessener Weise die Schulen einbinden, um örtliche Handlungsschwerpunkte zu erfassen.
 - b. ist sicherzustellen, dass diese Radverkehrsführungen ausreichend breit sind und möglichst verkehrsarm verlaufen, wie z. B. durch ausreichend breite Radwege gemäß Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) mit in der Regel 2 Metern zuzüglich Sicherheitstrennstreifen oder durch möglichst MIV (motorisierter Individualverkehr)-verkehrsarme Tempo 30 Zonen;
 - c. nach Möglichkeit auch darauf zu achten, dass auch Schulen miteinander verbunden werden und die Wohngebiete für mehrere Schulen zu erschließen;
 - d. mindestens die Qualitätsanforderungen der ReStra zu erfüllen und, wenn möglich, mehr Platz für den Radverkehr vorzusehen;
 - e. im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr bei Planung und Bau der Bezirksnetze als erstes und solche Wege mit Priorität zu finanzieren, die Schulen und Wohnquartiere bzw. Schulen mit Schulen verbinden;

- f. die Schulbehörde als Partner in das Bündnis für den Radverkehr aufzunehmen, um die einzelnen Schulen an der Erstellung des Bezirks-/Schulradwegenetzes zu beteiligen. In Zusammenarbeit mit den Bezirksamtern sollen die Schulen lokale Handlungsschwerpunkte identifizieren und für die Schulen Schulradwegpläne erstellen.
4. der BWVI und den Bezirksamtern entsprechend zusätzliches Personal und Haushaltsmittel im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr für die Umsetzung der bezirklichen Fahrradkonzepte zur Verfügung zu stellen.

Fahrradstraßen

5. die guten Hamburger Standards bei dem Bau von Fahrradstraßen insbesondere in der baulich verdichteten Stadt fortzuführen;
6. vermehrt Fahrradstraßen zu bauen. Diese sollen dann eingerichtet werden, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies zu erwarten ist. Dies kann in der Regel erwartet werden, wenn es sich um eine Veloroute jenseits des Hauptverkehrsstraßennetzes handelt.
7. bei der Planung von Parkbereichen in Fahrradstraßen besonderes Augenmerk auf die Herstellung von Sichtbeziehungen zu legen;
8. die Vorfahrtsgewährung für Radfahrende, die mit der Einrichtung einer Fahrradstraße einhergeht, deutlich kenntlich zu machen, z. B. durch Wartelinien und bauliche Trennungen zu optimieren;
9. bei der Einrichtung von Fahrradstraßen regelmäßig zu prüfen, wie der Kfz-Durchgangsverkehr z. B. durch Umbauten unterbunden werden kann.

Radschnellwege

10. unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten zu prüfen, inwiefern der Radschnellwegstandard auf den geplanten Radschnellwegen und die daran anschließenden Velorouten möglichst weit bis in die Stadt geführt werden kann und dies auch mit konstruktiven Bauwerken, also Brücken und Unterführungen, entsprechend umzusetzen. Dabei sind die beabsichtigten Ergänzungen des Veloroutennetzes zu berücksichtigen. Potential hierzu wird insbesondere im Korridor Geesthacht zum Anschluss an den Oberhafenradweg und im Korridor Norderstedt und Bad Bramstedt mit Anschluss in Ohlsdorf an die Veloroute 4 bis zur Bebelallee sowie im Anschluss an den Radschnellweg im Pergolenviertel (Veloroute 5) gesehen. Diese Potentiale sollen in der 22. Legislaturperiode planerisch gehoben und umgesetzt werden. Es soll geprüft werden, wie der Radschnellweg von Elmshorn nach Diebsteich ab dem Bahnhof Diebsteich um einen Zubringer nach Altona verlängert werden kann.
11. Auf der Veloroute 13 werden weitere Potenziale für den Radverkehr gesehen. Hier soll überprüft werden, ob ein sehr hoher Veloroutenstandard umgesetzt werden kann.
12. dabei möglichst unterbrechungsfrei und durchgehend komfortabel befahrbare Verbindungen herzustellen, auch unter Zuhilfenahme von technischen Lösungen und digitalen Hilfestellungen;
13. das Radschnellwegenetz in das Bündnis für den Radverkehr zu integrieren;
14. die Radschnellwege eng mit der Stadtentwicklung zu verzahnen, und neue Quartiere von Beginn an so auszustatten, dass sie per Fahrrad gut erreichbar sind und Fahrräder gut abgestellt werden können;
15. hierfür die nötigen personellen und finanziellen Ressourcen bereit zu stellen;

16. gemeinsam mit der Metropolregion Hamburg auf den Bund zuzugehen, um hierbei eine möglichst große Bundesförderung zu erhalten.

Radwege entlang von Hauptverkehrsstraßen

17. Radwege entlang von Hauptverkehrs-, aber auch an viel befahrenen Bezirksstraßen nach Möglichkeit baulich vom Gehweg und von der Fahrbahn getrennt zu führen, um die Attraktivität der Radverkehrsanlagen zu erhöhen, sowie
 - a. die bauliche Trennung jeweils an die räumlichen und situativen Gegebenheiten anzupassen;
 - b. hierbei in der Regel das Kopenhagener Modell (Radweg höhenversetzt zur Fahrbahn und zum Fußweg) zu präferieren;
 - c. auch andere Modelle wie eine stärkere bauliche Abtrennung zu prüfen, sollte der entsprechende Platz im Straßenraum vorhanden sein;
 - d. die Umsetzungsmöglichkeiten von geschützten Radfahrstreifen („Protected Bike Lanes“) anhand von Hamburger und überregionalen Beispielen zu überprüfen und aktuelle Erkenntnisse mit dem Ziel der Entwicklung einer Hamburger Praxis kontinuierlich in diese einfließen zu lassen;
 - e. die Infrastruktur des Radverkehrs so anzulegen, dass Konflikte mit dem ruhenden Verkehr minimiert werden. Dies kann bei ausreichend Platz z. B. gelingen, indem Radfahrstreifen und Parkstände so angelegt werden, dass der Radfahrstreifen zwar auf Fahrbahnniveau, aber rechts der Parkstände geführt wird.
 - f. zu prüfen, inwieweit diese Prinzipien nach Möglichkeit auch auf bereits geplante, aber noch nicht gebaute Radverkehrsanlagen anwendbar sind;
 - g. bei der Separation von Radverkehrswegen den Belangen von Menschen mit Behinderung besonders Rechnung zu tragen.

Ausschlaggebend ist hierfür insbesondere die Verkehrsstärke und -geschwindigkeit.

Sichere Kreuzungen

18. die Verkehrssicherheit des Radverkehrs in Kreuzungsbereichen kontinuierlich weiter zu verbessern, so dass alle Verkehrsteilnehmenden schnell erkennen und begreifen, wie die jeweiligen Kreuzungen funktionieren;
19. insbesondere in Kreuzungsbereichen Ereignis- und Wahrnehmungskonflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden und gute Sichtbeziehungen sicherzustellen;
20. die Abbiegegeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs durch enge Kurvenradien unter Berücksichtigung der Belange des Busverkehrs zu senken;
21. künftig auf freie, d.h. unsignalisierte separate Kfz-Rechtsabbieger in der Regel zu verzichten;
22. an signalisierten Kreuzungen regelmäßig vorgezogene Haltelinien und Grünvorlaufschaltungen für den Radverkehr einzusetzen und in geeigneten Fällen eine getrennte Signalisierung des Rad- und des Kfz-Verkehrs vorzusehen;
23. bei Neuplanungen ausreichende Aufstellflächen für den Radverkehr vorzusehen und bestehende Aufstellflächen bei steigender Nutzung punktuell zu erweitern;
24. zur Erhöhung der Aufmerksamkeit Radverkehrsfurten in Kreuzungen und Einmündungen verstärkt rot einzufärben:

25. bei Neuplanungen auf Radstreifen in Mittellage grundsätzlich zu verzichten. Bestehende Radstreifen in Mittellage werden rot eingefärbt;
26. An Ampelkreuzungen sollen, nach Inkraftsetzung der neuen StVO und entsprechend der dortigen Regelungen, an geeigneten Stellen Rechtsabbiegergrünpeile angebracht werden;
27. sich aktiv in den laufenden Prozess zur Weiterentwicklung radverkehrsfreundlicher Kreuzungen einzubringen und aufgrund aktueller Erkenntnisse in Hamburg, bundesweit und im internationalen Kontext neue Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu entwickeln – insbesondere unter Berücksichtigung niederländischer Kreuzungsdesigns und Pilotprojekten anderer Städte;
28. bei der Überplanung und dem Neubau von Kreuzungsbereichen stets die verschiedenen Elemente zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs, insbesondere die anerkannten Regelwerke und die Ziffern 17-26, einzusetzen und in Zusammenarbeit mit der Verkehrsunfallkommission kontinuierlich die unfallträchtigsten Kreuzungen umzubauen.

Verkehrssicherheit prüfen und durchsetzen

29. die Kontrollen von falsch parkenden Kraftfahrzeugen auf Gehwegen und auf Radverkehrsanlagen weiter zu intensivieren und unerlaubtes Halten und Parken, sowohl in der sogenannten zweiten Reihe als auch auf Rad- und Fußwegen wie auch in Einmündungen und Überwegen, verstärkt zu ahnden und vor dem Hintergrund der diesen Bereich betreffenden Änderungen der StVO, die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer über die Folgen nicht-StVO-konformen Verhaltens zu informieren;
30. den eingeschlagenen Weg zur Verstärkung des Parkraummanagements beim Landesbetrieb Verkehr und der Einstellung von zusätzlichen Angestellten im Polizeidienst weiter zu verfolgen und hier Stellen in einem Umfang von mindestens 14 Vollzeitäquivalenten neu zu schaffen;
31. die durch die Änderung der Straßenverkehrsordnung zur Verfügung stehenden Mittel zu nutzen.

Fahrradparken

32. aufbauend auf der Drs. 21/7416 zur fahrradfreundlichen Quartiersentwicklung ein Konzept, einschließlich verkehrlicher Aspekte, für bedarfsgerechtes Fahrradparken in Wohnquartieren zu erarbeiten und umzusetzen und hierbei neben der Ausweitung der Flächen für Fahrradbügel einen neuen Fahrradhäuschen-Typ für witterungs- und diebstahlgeschütztes sowie bedienungsfreundliches und platzsparendes Fahrradparken zu entwickeln und einzuführen. Dies umfasst auch ein nutzerfreundliches Betreibermodell auf Mietbasis,
33. zur Sicherstellung einer bedarfsgerechten Anzahl von Fahrradstellanlagen verstärkt Kfz-Parkplätze in Flächen für das Fahrradparken einzubeziehen. Je nach städtebaulicher Struktur sollten angemessene Anteile der Flächen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum dem Abstellen von Fahrrädern dienen mit dem Ziel, dass fußläufig und auf den alltäglichen Wegen Fahrradabstellmöglichkeiten zu finden sind.
34. die bauordnungsrechtlichen Vorgaben für die Einrichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten im Zusammenhang mit privaten Bauvorhaben zu prüfen sowie aktuellen Bedürfnissen anzupassen und weiterzuentwickeln;

35. bei Verkehrsplanungen je nach Bedarf weiterhin Fahrradbügel vorzusehen und zu realisieren. Dabei sollen Abstellflächen für Lastenräder verstärkt berücksichtigt werden.
36. das Bike+Ride-Entwicklungskonzept weiter umzusetzen und dieses mit folgenden Schwerpunktthemen fortzuschreiben:
 - a. Anpassung der Bedarfsabschätzung auf einen künftig weiter steigenden Radverkehrsanteil von 25 Prozent am Modal Split im Jahr 2030 mit einer perspektivisch angestrebten Steigerung auf 30 Prozent aus dem Klimaplan;
 - b. Einbeziehung neu entstehender Haltestellen im Zuge des Schnellbahnausbaus und Einbeziehung wichtiger Fähranleger (z. B. Teufelsbrück, Finkenwerder);
 - c. Prüfung und Umsetzung weiterer Fahrradparkhäuser an Schnellbahnhaltestellen bei festgestelltem besonderem Bedarf und stark eingeschränktem Flächenangebot (z. B. Farmsen, Holstenstraße);
 - d. Hohe Priorität bei Flächenbereitstellung für B+R an Haltestellenumfeldern;
 - e. Umsetzung einer tragfähigen Lösung für Reinigung und Winterdienst;
 - f. Nutzung weiterer Möglichkeiten der Digitalisierung (z. B. Zugang per Smartphone auch für Kurzzeitmiete);
37. an allen Fernbahnhöfen Fahrradstationen als Ergänzung der B+R-Anlagen zu planen und einzurichten. Am Hauptbahnhof soll als Zwischenlösung bis zum Bau einer Fahrradstation eine für diese zentrale Verkehrsfunktion ausreichend dimensionierte Abstellanlage geplant werden.

Reinigung/und Winterdienst

38. die definierten Reinigungs- und Winternetze für den Radverkehr weiterzuentwickeln und auszuweiten. Der Schwerpunkt liegt derzeit auf dem Veloroutennetz und anderen verkehrswichtigen Strecken. Die aufgrund dieses Antrags noch umzusetzenden Bezirksnetze/Schulradwegenetze mit ihren Verbindungen zu den Schulen sowie die späteren Radschnellwege werden nach Möglichkeit mit Fertigstellung schrittweise in diesen Schwerpunkt integriert.
39. auf eine dauerhaft umsetzbare Lösung zur Verbesserung der Befahrbarkeit von Radverkehrsanlagen hinzuwirken – vor allem bei Herbstlaub sowie Eis und Schnee. Dies ist perspektivisch auch auf die in Zukunft neu gebaute Infrastruktur auszuweiten.
40. das Forschungsprojekt „E-Win“ der Stadtreinigung Hamburg zur Erprobung alternativer Streustoffe fortzusetzen und die Empfehlungen umzusetzen;
41. digitale Möglichkeiten zur Verbesserung der Informationsservices für Bürgerinnen und Bürger zu prüfen und umzusetzen.

Baustellenführung für den Radverkehr

42. sicherzustellen, dass die für die Förderung des Radverkehrs erforderliche Qualität von Baustellenführungen und Umleitungsstrecken gewährleistet wird und Fuß- und Radverkehr verkehrssicherer und komfortabler durch Baustellen in Hamburg kommen. Dazu müssen
 - a. diese für Radfahrende sicher und nachvollziehbar sein und

- b. die Belange des Fuß- und Radverkehrs durch verbesserte Baustellenführungen und die Optimierung von Umleitungen berücksichtigt werden.
- 43. sicherzustellen, dass die Baulastträger die Sicherung und Umleitung des Radverkehrs bei Straßenbaumaßnahmen gewährleisten und dem Rad- und Fußverkehr mehr Platz einräumen, um stets auch eine sinnvolle Lösung für den Radverkehr anzubieten;
- 44. sicherzustellen, dass die Baustellenführungen seitens der Baudienststelle so geplant und angeordnet werden, dass der Rad- und Fußverkehr das Baufeld möglichst auf einer eigenen Führung und ohne Fahrbahnseitenwechsel passieren kann. Sollte dies nicht möglich sein, ist eine geeignete Umleitung auszuschildern und im Falle von Mischverkehr die Möglichkeit bei gleichzeitiger Temporeduzierung zu prüfen.
- 45. das Schild „Radfahrer absteigen“ nicht mehr zu verwenden;
- 46. zur Qualitätssicherung Baufirmen darauf zu überprüfen, ob vor Ort die angeordneten Baustellenführungen und Verkehrszeichen in formal rechtmäßiger und für die Bürgerinnen und Bürger verständlicher Art und Weise aufgestellt werden;
- 47. darauf hinzuwirken, dass die Realisierungsträger die Belange der Radfahrenden in den Baustellensteckbriefen, die im Rahmen der Baustellenkoordination erstellt werden, ausführlicher betrachten und insbesondere vermerken, ob Velorouten und sonstige wichtige Radverkehrsverbindungen betroffen sind. Baustellen auf diesen Routen sollen veröffentlicht und mögliche Umleitungsstrecken transparent gemacht werden.

Überbehördliche Zusammenarbeit

- 48. die für die Förderung des Radverkehrs erforderliche gesamtstädtische Perspektive und die damit einhergehenden ziel- und ergebnisorientierten Formen der Zusammenarbeit zwischen den Fachbehörden, den Straßenverkehrsbehörden, der Bezirksverwaltung sowie den landeseigenen Betrieben und öffentlichen Unternehmen sicherzustellen, indem sie im Bündnis für den Radverkehr festgeschrieben werden und insbesondere die bestehenden Regelungen zur Konfliktlösung weiter Bestand haben;
- 49. sicherzustellen, dass jenseits der klassischen fachlichen Zuordnungen Prozesse und Projekte dynamisch angeschoben und umgesetzt werden können und diese Strukturen durch eine Aktualisierung des Bündnisses für den Radverkehr zu vertiefen;
- 50. zu erreichen, dass die Bedeutung der Radverkehrsförderung – und dabei insbesondere auch ihre modernen und innovativen Elemente sowie die Perspektive – bestmöglich Berücksichtigung bei Entscheidungen finden, wie zum Beispiel bei den Belangen des fließenden Radverkehrs und den damit einhergehenden Platzbedürfnissen auch zu Lasten des ruhenden Kfz bei gleichzeitiger Verfolgung des Ziels von Erhalt und Vergrößerung des Straßenbaumbestandes. Gleiches gilt bei der Flächensuche für StadtRAD-Stationen oder für das Fahrradparken unter Einbeziehung des gesamten Verkehrsraumes;
- 51. sicherzustellen, dass der Austausch zu radverkehrsbezogenen Themen zwischen der zuständigen Fachbehörde, den Bezirksämtern und den Straßenverkehrsbehörden verstetigt wird. Angeregt wird dazu,
 - a. das bestehende Konfliktlösungsverfahren unter dem Vorsitz der Radverkehrskoordinatorin/des Radverkehrskoordinators weiter fortzuentwickeln, um insbesondere Streitpunkte zwischen dem Bezirksamt und der unteren Straßenverkehrsbehörde zu lösen;
 - b. in den Sitzungen und Konferenzen der Verkehrsdirektion dauerhaft über radverkehrsbezogene Themen zu unterrichten mit dem Ziel, gemeinsam mit den

- Leiterungen der Straßenverkehrsbehörden an den Polizeikommissariaten aktuelle Probleme, Nachbesserungsvorschläge und rechtliche Neuerungen zu besprechen;
- c. neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit radverkehrsbezogenen Aufgaben in der örtlichen Straßenverkehrsbehörde und den Bezirksamtern verstärkt mit Bezug zu aktuellen Radverkehrsthemen auszubilden und für die Belange der Radfahrenden zu sensibilisieren;
 - d. den Austausch mit den bezirklichen Gremien zu intensivieren;
 - e. die enge Zusammenarbeit mit allen Mitgliedern der Forums Verkehrssicherheit beizubehalten;
 - f. den engen Austausch der Radverkehrskordinatorin mit den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden fortzuführen, ebenso wie den regelmäßigen Austausch zwischen der Radverkehrskordinatorin und den weiteren Partnern des Bündnisses für den Radverkehr, also insbesondere mit den Bezirksamtern einschließlich der bezirklichen Gremien, der Senatskanzlei, der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, der Behörde für Inneres und Sport, der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, der Behörde für Umwelt und Energie, dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, der Hamburg Port Authority, der HafenCity Hamburg GmbH, der Park+Ride-Betriebsgesellschaft mbH, der Stadtreinigung Hamburg AöR und der Landesbetrieb Verkehr und möglichen neuen Partnern wie der Schulbehörde;
 - g. Bei Betroffenheit soll die Radverkehrskordinatorin an Sitzungen der Unfallkommission teilnehmen.

Berichtswesen

- 52. der Bürgerschaft nach zwei Jahren über den Stand der Umsetzung des Antrags zu berichten.