



Vorlage zur Unterschriftsliste für die
Volksinitiative zu folgendem Gegenstand
der politischen Willensbildung

Radentscheid Hamburg

-

Sicheres Radfahren für alle, überall in Hamburg

Ziel 1 + 2



Ziel 1: Dichtes, barrierefreies Radfahrnetz für alle

Die Radinfrastruktur, die neu angelegt oder von Grund auf instand gesetzt wird, ist durchgängig mit einem ebenen und dauerhaft gut befahrbaren Belag zu versehen, der sich farblich von angrenzenden Flächen absetzt. Die Fuß- und Radwege werden jeweils für sich höhengleich geführt. Bei Ein- und Ausfahrten kommen Kurzrampen, z.B. angeschrägte Kantsteine zum Einsatz, so dass das Niveaufälle zwischen Fußweg und Radweg bzw. zur Fahrbahn zum Schutz der Fußgänger und Radfahrer vor dem ein- und ausfahrenden Kfz-Verkehr als natürliche Verkehrsberuhigung erhalten bleibt. Bei Einmündungen wird entsprechend verfahren. Steigungen, seitliches Gefälle, Durchlässe und Kurvenradien müssen behindertengerecht ausgeführt werden. Insbesondere sind Dreiräder, Handbikes und niedrige Sitzhöhen in der Planung zu berücksichtigen.

Die in den weiteren Punkten angegebenen Maße gelten soweit es die räumlichen und topographischen Gegebenheiten zulassen. An Engstellen müssen die Platz- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsarten gleichberechtigt berücksichtigt und abgewogen werden.

Ziel 2: Sichere Schulradwege für Hamburgs Kinder

a) Einsatz von Schulradwegen

Die weiterführenden Schulen werden durch kindgerechte Schulradwege (im Weiteren: Schulradwege) miteinander verbunden.

Diese Wege sind Teil des allgemeinen Radwegenetzes. Kindgerecht bedeutet vor allem eine möglichst Kfz-verkehrssarme Führung. Auf Strecken mit einem Kfz-Aufkommen von mehr als 2500 Kfz/Tag und mehr als 1%

Schwerlastverkehr ist eine bauliche Trennung des Schulradwegs vom Kfz-Verkehr notwendig. Die Breite beträgt dann mindestens 1,80m. Diese Radwege sind im Allgemeinen nicht benutzungspflichtig. Entlang der Schulradwege soll maximal Tempo 30 gelten. Nicht umgehbare Hauptstraßen können hier ausgenommen werden. Radinfrastruktur wie unter Punkt 3 und Punkt 5 beschrieben gilt als Schulradweg.

b) Zeitplan

Spätestens im vierten Jahr nach Annahme der Vorlage werden 50 km Schulradwege fertiggestellt, in den darauffolgenden Jahren je 100 km bis Vollzug.

c) Schulradwegpläne

Jede weiterführende Schule erstellt einen Schulradwegplan. Die Schulen ernennen „Schulradverkehrsbeauftragte“ mit je zwei Funktionsstunden pro Woche. Zu deren Aufgaben gehören die Erstellung und Pflege des Schulradwegplans. Dieser enthält die Erfassung der besonders frequentierten Wegebeziehungen der Schülerschaft und die Erarbeitung von Maßnahmen zur Entschärfung von Gefahrenstellen.

Vollzug: Zwei Jahre nach Annahme der Vorlage. Diese Wege werden wie unter a) als Schulradwege ausgebaut, sofern nicht bereits Radinfrastruktur wie unter Punkt 3. oder 4. vorhanden oder geplant ist. Die Schulradwegpläne der Schulen mit niedrigem Sozialfaktor (Kess-Faktor) sind bevorzugt abzarbeiten.

d) Radabstellanlagen an weiterführenden Schulen

An den Schulen werden nach Maßgabe der Schulradwegbeauftragten in

Ziel 3



ausreichender Anzahl geschützte Radabstellanlagen errichtet. Aus Platz- und Witterungsschutzgründen kommen in der Regel Doppelstockanlagen zum Einsatz. Im dritten und allen folgenden Jahren werden jeweils mindestens 15 Schulen entsprechend ausgestattet. Vollzug an allen Schulen: sieben Jahre nach Annahme der Vorlage.

Ziel 3: Kreuzungsarme Radschnellwege für den Weg zur Arbeit

Für den Berufs- und Pendelverkehr und um längere Strecken für den Radverkehr zu erschließen, errichtet Hamburg ein Netz von Radschnellwegen. Die Übergänge ins Umland werden mit der Metropolregion abgestimmt. Für das Radschnellwegenetz dient die Struktur des Veloroutennetzes als Vorlage. Zusätzlich werden Verbindungen zwischen bzw. Abzweige zu den regionalen Zentren wie Altona und Wandsbek gebaut.

a) Die Streckenführung:

- Führung wo immer möglich entlang von Grünzügen, Bahnanlagen oder Autobahnen, möglichst mit Sichtbeziehung zur nächsten Straße
- Führung auf eigenen Trassen oder auf Radwegen entlang von Hauptstraßen. Wo dies nicht möglich ist, Führung auf Straßen, die für den motorisierten Durchgangsverkehr gesperrt sind.
- Nahegelegene U- und S-Bahnhöfe werden bestmöglich in die Streckenführung integriert.
- Die Radschnellwege müssen auf verkehrsreichen Straßen baulich getrennt als Protected Bike Lane vom Kraftfahrzeugverkehr geführt werden, Mindestabstand (Buffer): 1m
- Hindernisse (z. B. Umwege, scharfe Knick) müssen vermieden werden

b) Der Ausbau

- Mind. 4,50 m Breite im Zwei- und 2,80 m im Einrichtungsbetrieb: Gefahrloses Überholen von (Kinder-) Anhängern und Nebeneinanderfahren zu zweit muss möglich sein.
- Radschnellwege werden gegen das versehentliche Betreten von Fußgängern gesichert.
- Hohe Belagsqualität: witterungsunabhängig, rollwiderstandsarm und einheitlich, vorzugsweise aus Asphalt oder Beton, so dass auch Geschwindigkeiten von 30 km/h durchgehend und gefahrlos möglich sind.
- Keine ungesicherten Querungen, in der Regel Vorfahrt an Knotenpunkten; bei Querungen von größeren Straßen Anlage von Sprunginseln, die auch Räder mit Anhänger aufnehmen können. Bei Querung von größeren Straßen kommen wenn möglich auch Tunnel und Brücken zum Einsatz.
- Geringe Zeitverluste an Ampeln, maximale Wartezeit 45 sec/km und grüne Welle bei einer Richtgeschwindigkeit von 20-25 km/h.
- Durchgängige Beleuchtung
- Aufwertung durch Infrastruktur, wie Zählstellen, Trinkbrunnen, Luftpumpstationen, Trittauflagen an Ampeln, geneigte Papierkörbe und dynamische Tempoanzeige für grüne Welle
- Regelmäßige Wartung, prioritärer Winterdienst, Wartungshotline
- Durchgängige Zielwegweisung. Auf die Radschnellwege wird im Straßenbild hingewiesen
- Sichteinschränkende Bepflanzung möglichst erst in 3 m Entfernung.

Ziel 4



Ziel 4: Breite und geschützte Radwege an allen Hauptstraßen

Das gesamte Hauptverkehrsstraßennetz wird mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Ausgenommen sind die insgesamt etwa 22km langen Strecken, an denen es keine Anlieger gibt, wie z.B. B4/B75 Wilhelmsburger Reichststr., B5 Bergedorfer Str. und B 431 Sülldorfer Landstr. („Canyon“). Die Baulast liegt hier beim Bund.

a) Führung

Die Stadt Hamburg schafft entlang der Hauptverkehrsstraßen ab dem dritten Jahr nach Annahme der Vorlage pro Kalenderjahr mindestens 30 km Radwege. Dabei werden zwei Kreuzungen bzw. Einmündungen stets lückenlos miteinander verbunden.

b) Ausführung

Die Radwege werden an jeder Straßenseite als Einrichtungsradwege und mindestens 2,30 m breit hergestellt, unter Berücksichtigung der Einschränkungen aus Ziel 1. Eine geringere Breite ist nur an baulich bedingten Engstellen wie z.B. Brücken zulässig. Hier sollen 1,50 m nicht unterschritten werden. Die Radwege werden von der Fahrbahn und dem Fußweg durch ein bauliches Element so abgetrennt, dass missbräuchliches Befahren, Halten und Parken von Kfz sowie versehentliches Betreten erschwert wird. Zum ruhenden Verkehr wird in der Regel ein Pufferabstand von einem Meter eingerichtet. Wird der Radweg auf der Fahrbahn geführt, gilt dies auch für den Abstand zum fließenden Verkehr (Protected Bikelane). Das bauliche Element wird dann in der Mitte der Pufferzone platziert.

Ziel 5: Fahrradstraßen ohne motorisierten Durchgangsverkehr

Innerhalb von Wohngebieten werden für die Errichtung des Radverkehrsnetzes Fahrradstraßen ausgewiesen. Sie dienen der Verbindung von Schulradwegen, Radwegen an Hauptverkehrsstraßen und Radschnellwegen zu einem lückenlosen Netz.

Dieses Netz soll mindestens so engmaschig sein, das 90 % der Wohnungen nicht weiter als 300 m von ihm entfernt sind.

Die Fahrradstraßen sind auch für den motorisierten Anliegerverkehr zugänglich und weisen Parkmöglichkeiten aus. Für den motorisierten Durchgangsverkehr sind sie undurchlässig. Dies wird beispielsweise durch Kappung von Straßenteilen, durch Diagonalsperren oder durch gegenläufige Einbahnstraßenführung sichergestellt.

Ab dem dritten Jahr nach Annahme der Vorlage werden jährlich 30 km Fahrradstraßen ausgewiesen und hergerichtet.

Ziel 6: Geschützte Kreuzungen nach niederländischem Muster

Die Stadt Hamburg baut ab dem dritten Jahr nach Annahme der Vorlage pro Kalenderjahr 5 der unfallauffälligsten und konfliktrüchtigsten Kreuzungen bzw. Einmündungen an Hauptverkehrsstraßen um. Der Umbau erfolgt nach dem Konzept der „Protected Intersection“ (geschützte Kreuzung) mit dem Ziel, die Sicherheit und Sichtbarkeit des Rad- und Fußverkehrs zu erhöhen. Dies wird dadurch erreicht, dass die Aufmerksamkeit der Autofahrenden nicht abgelenkt wird. Um Fuß- und Radverkehr bei den unfallauffälligen Kfz-Abbiegevorgängen in den frontalen Sichtbereich des Kraftverkehrs zu führen und dessen Geschwindigkeit zu verringern, sind Schutzinseln anzulegen, die

Ziel 7 + 8



einen hinreichend engen Abbiegeradius für Kfz sicherstellen. Die Haltelinien für den Radverkehr befinden sich unmittelbar an der zu querenden Fahrbahn. Die Knotenpunkte werden mit eigenen Ampeln für den Radverkehr ausgestattet und mit einem Zeitvorsprung für Rad- und Fußverkehr geschaltet. Fußverkehrsampeln schalten auch ohne Tastendruck auf grün. Es wird freies Rechtsabbiegen für den Radverkehr ermöglicht

Die vier wesentlichen Designelemente der Protected Intersection sind:

- Vorgezogene Schutzinseln in allen vier Kreuzungspunkten,
- Vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr,
- Verschwenkungen vor den Fahrbahnüberführungen für Rad- und Fußverkehr,
- Rad- und fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen.

Ziel 7: Rad- und fußverkehrsfreundliche Ampeln

Die Überquerung eines jeden Kreuzungsarmes soll für den Rad- und Fußverkehr mit einer Ampelphase möglich sein. Der Radverkehr bekommt im Regelfall eigene, vom Fußverkehr getrennte, Ampeln. Diese enthalten eine Gelbphase und schalten ohne Anforderung auf Grün. Die Umrüstung soll im siebten Jahr nach Annahme der Vorlage abgeschlossen sein.

Ziel 8: Rad- und fußverkehrsfreundliche Baustellengestaltung

Bei der Einrichtung von Baustellen, die sich auf die Radverkehrsführungen auswirken, wird nach folgenden Punkten verfahren:

- Die Barrierefreiheit der Radverkehrsanlage bleibt erhalten
- Die Trennung der Radverkehrsanlage zum Fußverkehr bleibt erhalten
- Wo vorhanden, wird die Trennung der Radverkehrsanlage vom Kfz-Fließverkehr erhalten; sollte dies nicht möglich sein, wird Tempo 20 angeordnet.
- Die Höhenübergänge werden radverkehrsfreundlich gestaltet
- Umleitungen werden rechtzeitig angekündigt und ausgeschildert

Ziel 9: Diebstahlsicheres Fahrradparken

Im Wohnungsbau tritt eine Fahrrad-Stellplatzverordnung in Kraft. Pro Wohneinheit werden zwei Fahrradabstellplätze bereitgestellt plus 10% auf die Summe dieser Abstellplätze pro Gebäude. Der Zugang wird barrierefrei angelegt. Mehrspurige Räder bzw. Lastenräder sind dabei zu berücksichtigen. Mindestens 25% dieser Abstellplätze eines Mehrfamilienhauses werden umbaut und diebstahlsicher geschützt. Die Stadt Hamburg erleichtert die Aufstellung und verbessert die finanziellen Konditionen für die Hamburger Fahrradhäuser.

Alle Hamburger Schnellbahn- und Busbahnhöfe erhalten eine bedarfsgerechte Anzahl von anschließbaren Radabstellplätzen. Dort werden Ladestationen für E-Bikes eingerichtet. Der Bedarf wird im Zweijahresabstand ermittelt. 20% der Abstellplätze werden durch Umbauung diebstahlsicher geschützt. In der Regel kommen ab einem Bedarf von 60 Plätzen Doppelstockanlagen oder, insbesondere bei Fernbahnhöfen, Fahrradparkhäuser zum Einsatz. In Bezirkszentren und in Einkaufsstraßen wird eine bedarfsgerechte Anzahl von anschließbaren Radabstellplätzen eingerichtet.

Über das Baurecht verpflichtet die Stadt Hamburg die Betreiber von Supermärkten und Einkaufszentren eine bedarfsgerechte Anzahl von Abstellanlagen einzurichten.

Ziel 10 + 11



Ziel 10: Instandhaltung, Pflege und Reinigung von Radverkehrsanlagen

Ein hoher baulicher und Instandhaltungsstandard sowie eine gute Pflege und Reinigung sind unverzichtbare Grundlage für die Benutzbarkeit, insbesondere für die Sicherheit und den Fahrkomfort auf Radverkehrsanlagen. Bei Schnee, Eis, Laubfall, freiliegendem Splitt und sonstigen Verunreinigungen werden die Radverkehrsanlagen vorrangig und unverzüglich gereinigt. Von allen Radverkehrsanlagen haben die ausgewiesenen Schulradwege und die Radschnellwege die höchste Priorität. Die Stadtreinigung Hamburg stellt ihre Einsatzpläne und ihren Maschinenpool innerhalb von drei Jahren nach Annahme der Vorlage darauf ein und richtet eine Wartungshotline ein.

Ziel 11: Evaluation und wissenschaftliche Begleitung des Radverkehrsgesetzes

a) Evaluation des Radverkehrs

Der Radverkehr in Hamburg wird im Zweijahresabstand evaluiert. Der Schwerpunkt liegt in der Erfassung des Radverkehrsanteils, des Quell- und Zielverkehrs, der Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern sowie der Zusammensetzung des Radverkehrs nach Alter, Geschlecht und sozialem Status. Innerhalb der zweijährigen Erhebung bildet im Turnus die Feinanalyse je eines Hamburger Bezirks einen gesonderten Schwerpunkt. Die Daten fließen mit dem Ziel der Erhöhung des Radverkehrsanteils in die Anpassung der Maßnahmen ein. Auf spezielle Quartiersgegebenheiten wird dabei eingegangen.

b) Evaluation der Baumaßnahmen

Mit 5%-10% der Investitionssumme werden Vorher-Nachher (Nachher: 1 Jahr, 3 Jahre, 5 Jahre) Evaluationen finanziert.

Wichtige Kennzahlen sind:

- Änderung der Radverkehrsstärke im Bereich der Maßnahme
- Änderungen in der Zusammensetzung des Radverkehrs nach Alter, Geschlecht und Anteil von Transporträdern für Kinder oder Lasten
- Länge der Wegstrecke und Wegezweck
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern
- Entwicklung der Wohn- und Aufenthaltsqualität der Anlieger und des Umsatzes des anliegenden Einzelhandels

Ziel 12: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Trennung von planender und überwachender Behörde

Die unteren Verkehrsbehörden werden aus der Zuständigkeit der Polizei herausgelöst und in die Bezirksämter eingegliedert.

Erläuterung: Eine moderne behördliche Verkehrssicherheitsstruktur ist für die Sicherheit und Förderung des Radverkehrs von zentraler Bedeutung.

Bei der Ermittlung von Unfallhergängen und Unfallursachen muss daher die Anordnung von Maßnahmen, die stets auch sicherheitsrelevant sind, von der Überprüfung dieser Maßnahmen personell und strukturell getrennt sein.

Begründung der Vorlage

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat 2016 eine Radverkehrsstrategie formuliert. Ein Ziel ist ein Radverkehrsanteil von 25 % am Modalsplit.

Erreicht werden soll das laut Koalitionsvertrag, S. 36, so: „Wo möglich und sinnvoll sollen Radfahrstreifen und Schutzstreifen für Radfahrerinnen und Radfahrer angelegt werden.“

In dem Rechtsgutachten zu Schutz- und Radstreifen, das im Auftrag der renommierten „Unfallforschung der Versicherer“ (UdV) erstellt und das am 7.11.2018 veröffentlicht wurde, heißt es: „Im Einklang mit der bislang einschlägig ergangenen Rechtsprechung sowie dem Grundprinzip der Verkehrssicherheit als oberster Auslegungsmaxime sämtlicher Verhaltensvorschriften der StVO bedarf es bei Überholvorgängen sowie Vorgängen des Vorbeifahrens an Radfahrern unabhängig von der angeordneten Art der Radverkehrsführung eines Mindestseitenabstandes von 1,5 Metern. Kann dieser nicht eingehalten werden, besteht für Fahrzeugführer gem. § 5 Abs. 4 Satz 2 StVO ein so genanntes ‚faktisches Überholverbot.‘“ Dieses Überholverbot ist so nicht durchsetzbar.

Realität ist: Seine Missachtung wird durch die Anlage von Schutz- und Radfahrstreifen systematisch provoziert. Dies führt zum Dauerstress und zu Dauergefährdung der Radfahrenden und schließt damit große Teile der Hamburger Bevölkerung vom Radverkehr aus. Das ist das Gegenteil von Radverkehrsförderung.

Im Gegensatz dazu sind die in der Vorlage der Initiative beschriebenen Maßnahmen vielerorts mit Erfolg erprobt und Basis für die Entwicklung eines für möglichst viele Bürger*innen attraktiven, inklusiven und sicheren

Radverkehrs in Hamburg. Radfahrende sind anders als Autofahrende zu Wohl und Wehe ganz direkt mit Körper und Sinnen ihrer Umgebung ausgesetzt. Deshalb ist der Grundsatz einer erfolgreichen Radverkehrsförderung: „Das Maß ist der Mensch“. Nach diesem Grundsatz orientiert sich die Vorlage der Initiative an den Bedürfnissen und Erfordernissen der drei für eine erfolgreiche Radverkehrsstrategie den Ausschlag gebenden Bevölkerungsgruppen:

1. Schüler*innen, denn sie sind fahrradaffin, behalten ihr einmal erlerntes Mobilitätsverhalten oft auch als Erwachsene bei und geben es an ihre Kinder weiter.
2. Berufspendler*innen. Sie sind, geeignete Infrastruktur vorausgesetzt, ebenfalls fahrradaffin. Ihre Förderung beinhaltet ein immenses Problemlösungspotential für Hamburgs verstopfte Straßen.
3. Alltagsradfahrende.

Die aus den in der Forderung genannten 12 Zielen bestehende Vorlage der Initiative beschränkt sich ausdrücklich auf die Eckpunkte einer die Radnutzung dieser drei Bevölkerungsgruppen fördernden Radverkehrsstrategie. Diese Eckpunkte sind:

- die Errichtung eines stets und überall für alle integrierten, gleichwohl spezifischen Radverkehrsnetzes. Es besteht aus Schulradwegen, Rad-schnellwegen, Radwegen an Hauptverkehrsstraßen sowie aus Fahrradstraßen.
- die Schaffung von ausreichenden und geeigneten Radabstellvorrichtungen
- die Sicherstellung, dass die Radinfrastruktur zeitlich und örtlich durchgängig benutzbar und zügig befahrbar ist
- die kontinuierliche Überprüfung der Wirksamkeit sowie der

Begründung



- ausreichenden Zielgerichtetheit der Radverkehrsmaßnahmen
die notwendige strukturelle Änderung in der behördlichen Verkehrssicherheitsarchitektur. Radverkehrssicherheit und damit Radverkehr kann nicht funktionieren, wenn bei Unfällen oder gar Unfallhäufungen die behördliche Überprüfung der jeweiligen Verkehrsinfrastruktur ein faktisches Tabu ist.