

Bericht

des Verkehrsausschusses

zum Thema

Fortschrittsbericht Radverkehrsstrategie 2013 (Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft (GO))

Vorsitz: **Ole Thorben Buschhüter**

Schriftführung: **Klaus-Peter Hesse (i.V.)**

I. Vorbemerkung

Der Verkehrsausschuss hatte in seiner Sitzung am 30. April 2013 einstimmig beschlossen, sich gemäß § 53 Absatz 2 GO im Rahmen einer Selbstbefassung mit diesem Thema zu befassen. Dies geschah abschließend in seiner Sitzung am 2. August 2013.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreter berichteten einleitend, dass seit 2008 und weiter nach Regierungsübernahme durch den jetzigen Senat 2011 an einer Radverkehrsstrategie gearbeitet werde. Der Senat sei fest entschlossen, dies konsequent weiterzuentwickeln. Den Schwerpunkt stellten dabei die Instandhaltung und Optimierung des bestehenden Radwegenetzes dar. Diesbezüglich sei in den letzten zwei Jahren schon viel erreicht worden. Auch wenn dieses „viel“ im Verhältnis zur Gesamtaufgabe häufig noch nicht als ausreichend bewertet werde, habe sich das Tempo der Umsetzung im Vergleich zu den Vorjahren erheblich verschärft. Deutlich wahrnehmbar seien die Verbesserungen beim Fahrradparken. Allein 2011 und 2012 seien 784 neue Abstellplätze in allen Bezirken geschaffen worden. Für 2013 seien neue Abstellplätze in einer ähnlichen Größenordnung geplant. Das Fahrradparken Bike-and-ride sei um 460 Plätze erweitert worden. Von Fortschritten könne auch beim Ausbau der Velorouten berichtet werden. Hervorzuheben sei in diesem Zusammenhang besonders die 2012 eröffnete Veloroute 6 von der City in Richtung Volksdorf, wo eine vorfahrtsberechtigzte Fahrradstraße eingerichtet worden sei. Festzustellen sei, dass der Fahrradverkehr bei Vorhandensein einer attraktiven Route um beachtliche 50 Prozent zunehme.

Anschließend stellten die Senatsvertreter den Sachstand mithilfe der dem Protokoll 20/26 des Verkehrsausschusses vom 2. August 2013 als Anlage 2 beigefügten PowerPoint-Präsentation dar. In der Diskussion wurde außerdem auf die von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation herausgegebene Broschüre „Radverkehrsstrategie für Hamburg Fortschrittsbericht 2013“ Bezug genommen.

Die CDU-Abgeordneten bedankten sich für die Ausführungen und fragten nach der Personalentwicklung in dem für die Radverkehrsstrategie zuständigen Bereich. Zur Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr merkten sie an, dass auch sie diese für notwendig erachten und die im Sitzungsraum ausliegenden Flyer dafür für geeignet hielten. Die vor einigen Wochen verteilte Broschüre habe allerdings eher den Charakter

einer Selbstdarstellung und scheine zudem auch nicht sehr günstig gewesen zu sein. Sie wollten zur verteilten Broschüre deshalb wissen,

- welche Zielgruppe damit erreicht werden solle,
- wie hoch die Auflage sei und
- was sie gekostet habe.

Sie interessierte zudem, wie die Fortschritte bei der Radverkehrsstrategie in der Öffentlichkeit wahrgenommen würden, was konkret der regelmäßige Austausch mit den Verbänden – insbesondere dem ADFC – diesbezüglich ergeben habe und welche der von deren Seite eingebrachten Vorschläge der Senat umsetzen wolle.

Die Senatsvertreter führten zur Frage nach der Personalausstattung grundsätzlich aus, dass die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Radverkehr nicht in einem Bereich zentriert seien. Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation sei in Anbetracht der Ressourcenknappheit bestrebt, sich zur Effizienzsteigerung in ihrer Kompetenz möglichst breit aufzustellen und die Ziele des Radverkehrs an jeder Stelle mit im Blick zu haben. Im Übrigen oblägen bestimmte Aufgabenstellungen dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer – Planungen für die Hauptverkehrsstraßen – und den Bezirken – Planungen für die Nichthauptverkehrsstraßen. Darüber hinaus falle der straßenverkehrsbehördliche Teil des Radverkehrs in die Zuständigkeit der Behörde für Inneres und Sport. Es sei deshalb schwierig, das für den Fahrradverkehr insgesamt vorhandene Personal konkret zu beziffern. Sie versicherten, dass der Senat bezüglich des Radverkehrs ambitionierte Ziele verfolge und sich auf verschiedenen Ebenen im Sinne dessen in einem ständigen Austausch mit dem ADFC befände, auch wenn dessen Wünsche selbstverständlich nicht in allen Belangen Berücksichtigung finden könnten.

Losgelöst davon hielten die Senatsvertreter es für notwendig, die geleistete Arbeit in einen Bericht zusammenzufassen – gemeinsam auch mit dem Tourismusverband –, in die Stadt hineinzutragen und die Menschen darauf aufmerksam zu machen. Nur dann werde das Angebot mit ihren Zielen auch wahrgenommen und genutzt. Als Selbstdarstellung sei die Broschüre ausdrücklich nicht zu verstehen, sondern vielmehr als Strategiepapier. Sie habe eine Auflage von 500 Exemplaren und 7.830 Euro gekostet. Es handele sich nicht um eine Bevölkerungsbroschüre, der Senat sehe sich aber in der Pflicht, über die ihm von der Bürgerschaft zugewiesenen Aufgaben – wie den Ausbau der Fahrradinfrastruktur zur Verwirklichung einer Fahrradstrategie – zu informieren. Ihrer Auffassung nach sei es auch richtig, das wichtige Thema Fahrrad nicht unterwertig zu vermitteln, denn um das Fahrrad zum Verkehrsmittel Nummer 1 in Hamburg zu machen, bedürfe es der Schaffung eines kollektiven Bewusstseins und, um das zu erreichen, einer guten und wertvollen Öffentlichkeitsarbeit, nicht zuletzt auch deshalb, weil es sich um eine legislaturperioden- und parteiübergreifende Aufgabe handele.

Die CDU-Abgeordneten betonten, sie hätten dem Senat keine Parteipolitik unterstellt, sondern nur von Selbstdarstellung gesprochen. Die Broschüre sei vor allem deshalb überflüssig, weil sie eine Zielrichtung vermissen lasse, und es wäre besser gewesen, das dafür ausgegebene Geld einzusparen. Möglicherweise seien die ausliegenden Flyer kostengünstiger und zweckmäßiger, gelesen hätten sie diese aber noch nicht. Grundsätzlich hielten aber auch sie es für dringend notwendig, für das Miteinander von Autofahrern und Radfahrern auf der Straße zu werben und ein Umdenken in den Köpfen der Menschen zu bewirken. Ihrer Wahrnehmung nach sei die Politik parteiübergreifend schon sehr für das Thema sensibilisiert und über die Umsetzung der Radverkehrsstrategie gebe es seit vielen Jahren bei den Ausschussberatungen zumeist einen großen Konsens.

Die Senatsvertreter entgegneten, dass die Broschüre vor allem auch der Information von Vereinen, Verbänden und Institutionen diene und sich dabei im Sinne einer zielführenden Kommunikation als sehr hilfreich erwiesen habe. Deshalb seien die aufgewendeten Mittel eine richtige Investition gewesen. Trotz der Fortschritte werde seitens der Verbände aber noch viel Kritik geäußert. Hauptsächlich betreffe diese den

schlechten Zustand der älteren Radwege und die fehlende Fortschrittsgeschwindigkeit.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE begrüßte die Erstellung der Broschüre und würde sich sogar eine breitere Verteilung wünschen, beispielsweise sollten auch alle Bezirksabgeordneten damit versehen werden. Sie fragte dann, ob sie der Seite 29 der Broschüre richtig entnommen habe, dass nach der Umstrukturierung nur noch ein Mitarbeiter für die Projektentwicklung für Radverkehrsinfrastruktur aus dem ehemaligen Sachgebiet übrig geblieben sei. Auch wenn beim Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer eine zusätzliche Mitarbeiterin ausschließlich für Fahrradverkehrsthemen eingestellt worden sei, wie auf Seite 29 der Broschüre beschrieben, bereite ihr die Zerstückelung der Aufgaben im Zusammenhang mit dem Fahrradverkehr auf verschiedene Bereiche Sorge und werde der Bedeutung des Themas nicht gerecht. Im Vergleich dazu: Köln habe sechs Mitarbeiter/-innen, die sich um den Radverkehr kümmern. So wie der Senat bezüglich des Fahrradverkehrs aufgestellt sei, werde er den im Vorwort zur Broschüre formulierten eigenen Zielen nicht gerecht. Unterstrichen werde das in der gleich an das Vorwort anschließenden Einleitung, die für die Erhöhung des Fahrradanteils auf 18 Prozent eine zeitliche Vorgabe vermissen lasse, was ein Zeichen für fehlenden Ehrgeiz des Senats sei.

Die Senatsvertreter erläuterten, es gebe neben Herrn Böhm befristet bis Ende 2013 einen weiteren Mitarbeiter, zuständig für den öffentlichen nicht motorisierten Verkehr in der Abteilung „Mobilität“. Diese Befristung habe es schon immer gegeben, neu sei nur, dass sie nun greife, weil die Klimaschutzmittel nicht mehr zur Verfügung stünden. Die mit der Umstrukturierung verbundene Verlagerung eines Mitarbeiters aus diesem Bereich in das Referat „Stadtstraßen“ in der neuen Abteilung „Infrastruktur“ sei mit dem Ziel erfolgt, das Thema Fahrrad im Infrastrukturbereich und bei der Stadtstraßenplanung zu verankern und auch beim Personal zu verinnerlichen. Der Personalbestand habe sich also nicht verändert. Eine Vergleichbarkeit mit Köln sei insoweit nicht gegeben, als die Verwaltung in Köln eine völlig andere Struktur habe. Köln habe ein einheitliches Straßenbauamt und weder Bezirksämter noch einen Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer. Zu dem vermissten Zeitziel merkten sie an, dass eine formulierte Zielvorgabe keine Garantie für einen Erfolg sei. Dafür gebe es aus der Vergangenheit zahlreiche Beispiele. Ziele würden vielmehr durch kontinuierliche Arbeit erreicht.

Auf Nachfrage der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE erläuterten die Senatsvertreter dann die Organisationsstrukturen im Amt für Verkehr. Sie kündigten an, an die Ausschussmitglieder hierzu das Organigramm zuzuleiten.

Der Abgeordnete der GRÜNEN bemerkte, die in den letzten Jahren vielfach im Ausschuss geführten Diskussionen zum Radverkehr hätten gezeigt, dass es im Hinblick auf die Richtung keinen großen Dissens unter den Fraktionen gebe. Dies allein sei schon als Fortschritt im Vergleich zu den Jahren beispielsweise zwischen 2001 und 2004 zu werten. Uneinigkeit gebe es hingegen bei den Fragen der Priorität und der Geschwindigkeit, denn zu häufig müsse der Fahrradverkehr zurückstehen.

Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte anschließend zum Kapitel 1 des Konzepts, wie viele Kilometer und wie viel Prozent des Veloroutennetzes

- nicht befahrbar seien und
- nicht den an ein solches gestellten Ansprüchen genüge.

Die Senatsvertreter erläuterten, bei den nicht befahrbaren Strecken handle es sich insbesondere um Knotenpunkte, bei denen beispielsweise ein Absteigen oder ein Straßenseitenwechsel erforderlich seien. Statistische Angaben über den Umfang für beide Fragen gebe es nicht.

Zu den auf der Fahrbahn markierten Verkehrsführungen interessierte den Abgeordneten der GRÜNEN, welche Konzepte der Senat habe, um den Einsatz zu erhöhen, und wie der Senat auf die Bezirke einwirke, um diesbezüglich für die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Straßen aktiver zu werden. Konkret wollte er wissen, ob das Kölner Modell, den Mittelstreifen zu entfernen, wenn die Straßen nicht breit genug für

jeweils einen Fahrradschutzstreifen und einen Autofahrstreifen pro Richtung seien, auf Hamburg übertragbar sei.

Die Senatsvertreter antworteten, es gebe vielfältige Ansätze dafür, mehr Schutzstreifen auf die Fahrbahn zu bringen. Für nicht notwendig hielten sie es, in besonderem Maße auf die Bezirke einzuwirken, denn ihrem Eindruck nach gebe es in den meisten Bezirken sehr viel Aktivität, hervorzuheben seien diesbezüglich Hamburg-Mitte und Hamburg-Nord. Ein Beispiel für eine Straße mit Schutzstreifen ohne Mittelmarkierung – was ein Überholen der Radfahrer bei gleichzeitigem Gegenverkehr unmöglich mache – sei im Übrigen die neu gestaltete Weidestraße. Zur Mittelmarkierung sei generell festzustellen, dass diese eine Sicherheitsfunktion habe. Für einen Verzicht darauf sei deshalb ganz entscheidend, wie stark eine Straße frequentiert sei, denn der Schutzstreifen dürfe nur gelegentlich überfahren werden. Ab einer gewissen Fahrzeugmenge sei das Anlegen eines Schutzstreifens in bestimmten Straßen also nicht möglich.

Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte, ob es konkrete Richtwerte für die Verkehrsdichte gebe und ob es diesbezüglich einen Erfahrungsaustausch mit anderen Städten gebe.

Die Senatsvertreter erklärten, relevant sei eine Fahrzeugmenge von mehr als 10.000 Fahrzeugen pro Tag, so wie es auf der Seite 7 des Fortschrittsberichts beschrieben worden sei. Die Behörde für Inneres und Sport habe eine Gefahrenprognose erstellt – aber keine bundesweite Abfrage durchgeführt – und halte die Hamburger Vorgehensweise bei der Frage, ob eine Mittelstreifen wegfallen könne oder nicht, für richtig.

Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte zur Seite 8, ob es ein standardisiertes Verfahren gebe, anhand dessen die Wirtschaftlichkeitsberechnung durchgeführt werde.

Die Senatsvertreter führten aus, dass es für Maßnahmen des Radwegebbaus keine standardisierte Bewertung gebe, so wie sie der Bund für Maßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vorschreibe. Maßgeblich seien die Verwaltungsvorschriften nach der Haushaltsordnung und dementsprechend seien für die jeweiligen Maßnahmen Kosten und Aufwand zu bewerten.

Die SPD-Abgeordneten begrüßten die Erarbeitung des Fortschrittsberichts ausdrücklich; die Verwaltung habe richtig gehandelt, indem sie diesen als Broschüre – deren Druckkosten deutlich unter den Kosten für die inhaltliche Erarbeitung des Berichts liegen dürften – an Interessierte zur Kenntnis verteilt habe. Es sei wichtig, zu verdeutlichen, dass der Radverkehr in einer Stadt wie Hamburg ein wichtiges Verkehrsmittel im Hinblick auf die Zukunft sei. Den vom Abgeordneten der GRÜNEN erwähnten Dissens in Bezug auf die Priorität und Geschwindigkeit bei der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen sähen sie im Übrigen nicht, denn ihrer Einschätzung nach arbeite die Verwaltung sehr zügig und intensiv und die im Fortschrittsbericht genannten Zahlen belegten eindeutig, dass in den letzten zwei Jahren in Bezug auf die Instandsetzung von Radwegen und die Schaffung von Fahrradstraßen sehr viel geschehen sei. Auch wenn noch viel zu tun sei, sei deutlich geworden, dass die Verwaltung gewillt sei, weiter an der Stärkung des Radverkehrs arbeiten zu wollen, und das Ziel, einen Anteil von 18 Prozent zu erreichen, fest im Blick habe.

Die FDP-Abgeordneten erkundigten sich zur Seite 16 des Fortschrittsberichts, was bei der Haltestelle Berliner Tor unter einem barrierefreien Ausbau zu verstehen sei. Außerdem wollten sie zur selben Seite wissen, wie viel in den Jahren 2010, 2011, 2012 und für das erste Halbjahr 2013 für Bike-and-ride ausgegeben worden sei. Die diesbezüglichen Angaben im Fortschrittsbericht wichen von denen ab, die sie aufgrund einer entsprechenden Schriftlichen Kleinen Anfrage vom Senat genannt bekommen hätten. Grundsätzlich merkten sie zum Thema Bike-and-ride an, dass das vorhandene Angebot einer Berechnung der FDP-Fraktion in der Bezirksversammlung Wandsbek zufolge gerade einmal für 1 Prozent der Fahrgäste gereiche.

Die Senatsvertreter stellten zur Barrierefreiheit an der Haltestelle Berliner Tor klar, dass sich diese Aussage im Fortschrittsbericht nur auf die U-Bahn- und nicht auf die S-Bahn-Linien beziehe, diese Maßnahme aber tatsächlich abgeschlossen sei. Zu den Bike-and-ride-Plätzen wiesen sie darauf hin, dass sich die im Fortschrittsbericht auf der Seite 16 erwähnten bereitgestellten 300.000 Euro nur auf die gesicherten Fahr-

radabstellplätze in Fahrradboxen und Sammelschließanlagen und auf den Berichtszeitraum 2011 und 2012 bezögen. Die in der Schriftlichen Kleinen Anfrage genannte Zahl habe sich möglicherweise nur auf die ungesicherten Abstellplätze bezögen. Das Bike-and-ride-Angebot werde im Übrigen nicht anhand von bloßen Fahrgastzahlen, sondern aufgrund der Nachfrage vor Ort bemessen. Den Ausbau hemmen könnte allerdings fehlender Platz, was zum Beispiel an der Haltestelle Holstenstraße der Fall sei.

Die FDP-Abgeordneten bekräftigten dennoch, dass die Quote von 1 Prozent der Fahrgäste erschreckend gering sei und nicht die Aussage des Senats, Bike-and-ride sei auf einem tollen Weg, mit Zahlen unterfüttere.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE entgegnete, sie teile die Einschätzung der FDP-Abgeordneten im Grundsatz nicht. Erstes Ziel sollte eine ÖPNV-Netzdichte sein, bei der innerhalb eines Radius von 600 bis 800 Metern mindestens eine Haltestelle erreichbar sei, und nicht ein hundertprozentiges Bike-and-ride-Angebot. Letzteres sollte vor allem dort ein Zusatzangebot darstellen, wo die ÖPNV-Erschließung nicht so günstig sei. Sie interessierte, ob die Senatsvertreter dies ähnlich sähen. Sie bat darüber hinaus, zur Seite 7 zu erläutern, inwieweit das Ingenieurbüro in Bezug auf die Möglichkeit zur Schaffung von Schutzstreifen anders – ihrem Eindruck nach positiver – urteile als die „Projektgruppe Fahrradstreifen“. Möglicherweise könne dem Ausschuss auch das Gutachten zur Kenntnis gegeben werden. Außerdem fragte sie, wie viel Geld

- für die Instandhaltung von Radwegen auf dem Gehweg und
- für die Anlegung oder Instandhaltung von markierten Radwegen aufgewendet werde.

Zur Seite 11 brachte die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE ihre Hoffnung zum Ausdruck, dass der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer von der hier zu lesenden Aussage, dass es Lichtsignalanlagen mit Anforderungstaster nicht mehr geben solle, Kenntnis habe. Sie werte dieses grundsätzlich als einen Riesenfortschritt, ihr Optimismus schwinde jedoch, wenn sie in der Antwort auf ihre Schriftliche Kleine Anfrage zu diesem Thema lese, dass der Abbau der Anforderungsschaltungen in der Vergangenheit nur bei einer von fünf geprüften Ampeln tatsächlich geschehen sei.

Grundsätzlich merkte sie noch an, dass sich ihrem Eindruck nach das Verkehrsklima nicht verbessert habe, insbesondere habe sie beobachtet, dass Radfahrer/-innen häufig Gefährdungen von rechtsabbiegenden Autofahrern ausgesetzt seien. Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE regte zudem an, ähnlich wie in Köln im Sinne des Radverkehrs vorübergehend Schilder mit einem Hinweis auf die aufgehobene Fahrradstreifenbenutzungspflicht aufzustellen, um Radfahrer/-innen vor Pöbeleien zu schützen.

Die Senatsvertreter erklärten zunächst, es sei kein Problem, dem Ausschuss die Studie zu den Fahrradstreifen zur Kenntnis zu geben, wiesen dann aber auch gleich darauf hin, dass sie mit dem vom Ingenieurbüro vorgelegten Ergebnis nicht richtig zufrieden gewesen seien. Zu dem abgefragten Mittelaufwand für die Radwegeunterhaltung erläuterten sie, dass dies eine Aufgabe der Bezirke sei. Diese bekämen jährlich eine Rahmenezuweisung für die Unterhaltung von Straßen und Wegen und der Anteil für den Radverkehr darin betrage 1,576 Millionen Euro pro Jahr. Die Bezirksämter könnten dann selbst entscheiden, ob sie die Mittel für die Unterhaltung von Radwegen oder für Schutzstreifen einsetzten. Radfahrstreifen und Schutzstreifen seien in der Unterhaltung meistens nicht sehr aufwendig, weil sie sich auf der Asphaltdecke befänden.

Zu den Ampeln mit Anforderungsschaltungen stellten die Senatsvertreter klar, dass den Ausführungen auf der Seite 11 nicht zu entnehmen sei, dass die Anforderungstasten entfernt würden. Vorgesehen sei vielmehr, die Radfahrer und Fußgänger automatisch in die Anforderung durch den Autoverkehr miteinzubinden. Dort wo das nicht der Fall sei, müssten die Fußgänger und Radfahrer warten, auch wenn sie in dieselbe Richtung wie der fließende Autoverkehr wollten. Wenn zur selben Zeit kein

Auto die Grünanforderung auslöse, müsste dies allerdings in jedem Fall weiterhin seitens des Rad- und Fußverkehrs geschehen.

Zum Verkehrsklima gaben die Senatsvertreter zu bedenken, dass sich die Verkehrsteilnehmer immer entsprechend dem Verkehrsmittel verhielten, welches sie gerade nutzten, und regelmäßig vergäßen, wie der Blickwinkel von einem anderen Verkehrsmittel aus gesehen sei. Auch sie hätten verkehrsmittelübergreifend festgestellt, dass die gegenseitige Bereitschaft zur Rücksichtnahme immer geringer werde und die Verkehrsteilnehmer vermehrt ihren eigenen Vorteil im Blick hätten. Gegen die Anregung, zusätzliche Schilder aufzustellen, sprächen zwei Argumente: Einerseits stelle jedes weitere Schild eine zusätzliche Ablenkung für die Verkehrsteilnehmer dar und andererseits werde erwartet, dass jeder Verkehrsteilnehmer die Verkehrsregeln kenne.

Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte zum Anhang 2, welche Maßnahmen, die für 2013 terminiert seien,

- abgeschlossen seien,
- sich im Bau befänden,
- welchen Sachstand die übrigen Maßnahmen hätten und
- ob es für die übrigen für 2014 bis 2018 terminierten Maßnahmen schon konkrete Planungsunterlagen gebe.

Die Senatsvertreter führten aus, dass sich bei den Maßnahmen im Einzelfall Verschiebungen ergeben könnten und die Liste im Anhang 2 nicht abschließend sei. Darauf sei im Textteil des Konzepts auch hingewiesen worden. Den Sachstand für die einzelnen für 2013 angegebenen Maßnahmen trugen sie vor und erklärten auf Bitte des Ausschusses, diese Auflistung zu Protokoll zu geben.

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation erklärte am 14. August 2013 Folgendes zu Protokoll:

„Siehe Anlage (Tabelle Infrastruktur).“

Der Abgeordnete der GRÜNEN bemerkte zum Thema Radwegebenutzungspflichten und speziell zum zweiten Absatz auf der Seite 11, dass es diesbezüglich schon seit 1998 eine rechtliche Relevanz und fast ebenso lange Diskussionen darüber gebe, und fragte, wie lange sich der Prozess in Bezug auf die Veränderung der Ampelschaltungen noch hinziehen werde. Außerdem wollte er wissen, ob es Ampelknoten gebe, bei denen wegen der Notwendigkeit einer Veränderung des Ampelprogramms eine Benutzungspflicht aufrechterhalten werde.

Die Senatsvertreter antworteten, die Straßenverkehrsbehörde müsse die Räumzeiten der Radfahrer aus Sicherheitsgründen berücksichtigen, wenn eine Radwegbenutzungspflicht aufgehoben werden solle. Die Untersuchung hierfür werde von einem Planungsbüro im Auftrag der Bezirke oder des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer durchgeführt. Auf die Dauer dieser Untersuchung habe die Behörde für Inneres und Sport keinen Einfluss. Sie bestätigten, dass es Ampelknoten gebe, wo zugunsten der Sicherstellung des Verkehrsflusses im Hauptverkehrsstraßennetz die Räumzeiten nicht reduziert werden sollten. Außerhalb dieses Netzes könne hingegen an allen Knoten die Signalsteuerung geändert werden. Es komme aber auch vor, dass es auf längeren Straßenabschnitten unterschiedliche Zeitmanagementberechnungen für die auf dieser Strecke liegenden Ampelknoten gebe. In solchen Fällen werde die Radwegbenutzungspflicht für Teilstrecken nicht aufgehoben, um ein „hopping“ zu vermeiden.

Der Abgeordnete der GRÜNEN erwiderte, dass es sich dabei um ein „Schwarzer-Peter-Spiel“ zwischen den einzelnen Behörden handele, auf das er sich nicht einlassen wolle. Der Senat sitze dem Ausschuss in seiner Gesamtheit gegenüber und deshalb bitte er um Darlegung einer Senatsmeinung zu der Frage, wann dieses Thema erledigt sei.

Die Senatsvertreter gaben zu bedenken, dass es in Hamburg eine Riesenumenge von Ampelknoten gebe. Die Aufträge an den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer seien mittlerweile alle erteilt und würden dort im Rahmen der Möglichkeiten

abgearbeitet. Die dortigen Kapazitäten seien aber begrenzt und zurzeit auch sehr stark durch die Busbeschleunigung gebunden.

Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte, ob bekannt sei, für wie viele Kreuzungen die erteilten Aufträge noch abzuarbeiten seien.

Die Senatsvertreter könnten diese Frage ad hoc nicht beantworten, sie würden prüfen, ob sie hierzu eine Antwort zu Protokoll geben könnten.

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation erklärte am 14. August 2013 Folgendes zu Protokoll:

„Abschluss der Umschaltung von Lichtsignalanlagen bzgl. Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Die Straßenverkehrsbehörden überprüfen die Radwegbenutzungspflicht und ordnen die Aufgabe der Benutzungspflicht für zahlreiche Radwege an. Bis zur Umsetzung dieser Anordnungen müssen die Lichtsignalanlagen (LSA) auf den entsprechenden Straßenzügen auf „Radfahrer räumen“ umgeschaltet werden.

Von den ca. 1.200 Kreuzungen mit LSA in Hamburg sind von der Umschaltung rd. 1.000 betroffen, da dort Radwege mit Benutzungspflicht existieren. Bei rd. 700 Kreuzungen hat der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) die Umschaltungen der Lichtsignalanlagen bereits vorgenommen bzw. sie sind in Auftrag gegeben. Die Umschaltungen werden im Rahmen der Programmpflege oder bei sonstigen Umbauarbeiten an den LSA vorgenommen und werden voraussichtlich bis Ende 2014 abgeschlossen sein. Für die restlichen ca. 300 Kreuzungen steht die Überprüfung und die Anordnung zur Umschaltung, beides vorgenommen durch die Straßenverkehrsbehörde bei der Behörde für Inneres und Sport, noch aus. Wann dies und die Umschaltung hierfür abgeschlossen sein wird, kann deshalb noch nicht vorausgesagt werden.

Die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht wird durch die örtlichen Polizeikommissariate angeordnet, die das jeweilige Bezirksamt mit dem Abbau der Schilder VZ 237 beauftragt.“

Der Abgeordnete der GRÜNEN erkundigte sich dann, wie viele Tempo-30-Zonen 2012 und 2013 von den Bezirken eingerichtet wurden und welche für 2013 und 2014 konkret geplant seien.

Die CDU-Abgeordneten machten darauf aufmerksam, dass dies in einer Drucksache nachzulesen sei.

Der Abgeordnete der GRÜNEN bat um Erläuterung der im Fortschrittsbericht auf der Seite 12 erwähnten Priorisierung bestimmter Straßen in Bezug auf die Laubreinigung und fragte, ob es quantitative Erkenntnisse darüber gebe, wie viele Anlieger nicht ordnungsgemäß ihrer Laubbeseitigungspflicht im Hinblick auf die Radverkehrsanlagen nachgekommen seien.

Die Senatsvertreter erklärten, sie hätten zu den Erkenntnissen der Stadtreinigung keine Informationen vorliegen. Hinsichtlich der Priorisierung könnten sie den Ausführungen im Fortschrittsbericht nichts hinzufügen, es sei aber darauf hinzuweisen, dass sie sich nicht in erster Linie auf Radverkehrsführungen bezögen.

Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte nach, ob es Bemühungen gebe, die Prioritätensetzung bei der Laubreinigung den Bedürfnissen des Radverkehrs anzupassen.

Die Senatsvertreter erwiderten, es sei beabsichtigt, mit der Stadtreinigung in Kontakt zu treten, um das Laubproblem im Herbst grundsätzlich anzugehen.

Die Senatsvertreter antworteten auf weitere Fragen des Abgeordneten der GRÜNEN, ob bei Baustellen die Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen kontrolliert werde und ob bei einer Behinderung des Radverkehrs durch Baustellen eine Vorankündigung oder ein Informationsmanagement speziell für den Radverkehr gedacht werde, dass Baustellenkontrollen auf jeden Fall anlassbezogen erfolgten. Darüber hinaus seien die Straßenverkehrsbehörden angewiesen worden, sich intensiver mit dieser Thematik zu beschäftigen, als es früher der Fall gewesen sei. Es sei

aber nicht mehr so, dass das Radfahren an Baustellen generell verboten werde. Eine Vorankündigung von Baustellen auf Nebenflächen, wo sich der Radverkehr in aller Regel bewege, oder eine über das Internet einsehbare Koordinierung seien nicht möglich, weil die Bauunternehmen die Baustellen nach ihrem eigenen Zeitplan einrichteten. Die Koordinierungsstelle (KOST) koordiniere nur die Baustellen auf Fahrstreifen von Hauptverkehrsstraßen.

Der Abgeordnete der GRÜNEN wollte weiter wissen, wann das Prüfergebnis für den Einsatz neuer Modelle für die Fahrradhäuschen, welche sich auch auf Schräg- beziehungsweise Längsparkständen aufstellen ließen, und das neue Konzept für Bike-and-ride vorliegen würden.

Die Senatsvertreter erklärten, dass das Projekt für das neue Fahrradhäuschenmodell zurzeit nicht weiterverfolgt werde, weil der dafür zuständige Mitarbeiter nicht mehr auf der bearbeitenden Stelle im Bezirksamt Eimsbüttel sitze. Zum Bike-and-ride-Konzept würden voraussichtlich Ende des Jahres Ergebnisse vorliegen.

Auf eine weitere Nachfrage des Abgeordneten der GRÜNEN antworteten die Senatsvertreter, dass von den 2013 zur Verfügung stehenden investiven Mitteln in Höhe von 4,257 Millionen Euro zum Halbjahr 7 Prozent abgeflossen seien. Es stünden aber noch einige Rechnungen aus. Zur stärkeren Verankerung des Radverkehrs in den Köpfen würden Fortbildungsmaßnahmen bei der Fahrradakademie – auch mit Veranstaltungen in Hamburg – angeboten und ausgesprochen rege in Anspruch genommen. Konkrete Zahlen lägen ihnen nicht vor.

Zum Abschluss wollte der Abgeordnete der GRÜNEN zu Seite 31 des Fortschrittsberichts wissen, wann die Ergebnisse der Evaluation vorlägen.

Die Senatsvertreter erklärten, der Abschlussbericht liege bereits vor, sei aber zurzeit noch weder von der Behörde für Inneres und Sport noch der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation diskutiert worden.

III. Ausschussempfehlung

Der Verkehrsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft einstimmig, seinen Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Klaus-Peter Hesse, Berichterstattung

Sitzung des Verkehrsausschusses am 2. August 2013

TOP 3: Fortschrittsbericht 2013 zur Radverkehrsstrategie für Hamburg

Übersicht über Maßnahmen im Radverkehrsnetz, hier: Aktueller Sachstand der für 2013 terminierten Maßnahmen

Relevante Entwicklungen im Veloroutennetz

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung	Sachstand
A	Veloroute 1 Abschnitt Thadenstraße zwischen Gählerstraße und Wohlers Park	Fahrradstraße	140	2013 / 2014	in Planung
N	Veloroute 4 Abschnitt Bebelallee von Deelböge bis Hindenburgstraße	Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen	1.500	2012 / 2013	im Bau
N	Veloroute 7 Lückenschluss zwischen Lübecker Straße und Angerstraße	Herrichtung für eine durchgängig sichere und komfortable Befahrbarkeit	170	2014	Baubeginn 2014
W	Veloroute 7 Knoten Schimmelmanstraße / Holstenhofweg	Verbesserung der Radverkehrsführung		2013 – 2014	Baubeginn 04 / 2014
M	Veloroute 8 Abschnitt Steintordamm – Adenauerallee – Berlinertordamm – Beim Strohhaus – Grünzug Borgfelde – Hammer Landstraße von Steintorwall bis Sievekingdamm	Herrichtung für eine durchgängig sichere und komfortable Befahrbarkeit	2.550	2013 – 2014	im Bau
M	Veloroute 8 Abschnitt Thörls Park von Krugtwiete bis Horner Weg	Ausbau des Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	950	2013 / 2014	im Bau
M	Veloroute 8 Übrige Abschnitte	Herrichtung für eine durchgängig sichere und komfortable Befahrbarkeit	4.200	2014 / 2015	Baubeginn 2014
M	Veloroute 9 Abschnitt Ausschläger Allee von Rothenburgstraße bis Ausschläger Elbdeich	Schutzstreifen	900	2013 / 2014	Baubeginn 09 / 2013

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung	Sachstand
M	Veloroute 10 Abschnitt Niedergeorgswerder Deich von Georgswerder Bogen bis Hövelweg	Schutzstreifen	1.450	2014	Baubeginn 2014
H	Veloroute 10 Abschnitt Striepenweg von Tempoweg bis Rehrstieg	Verbesserung des Radverkehrsführung (Ausbau der Radwege in Tempo-30-Zone)	450	-	entfällt
M	Verbindung zwischen Veloroute 10 und 11 („Veloroute 11a“) von Rotenhäuser Straße bis Gert-Schwämmle-Weg	Ausbau des Radweges	600	2012 / 2013	fertig
M	Veloroute 11 Abschnitt Gert-Schwämmle-Weg von Rotenhäuser Straße bis Wilhelmsburger Reichsstraße	Ausbau und Verbreiterung des Radweges	850	2012 / 2013	fertig
M	Velorouten 11 / 12 Abschnitt Rödingsmarkt von Graskeller bis Beim Alten Waisenhouse	Radfahrstreifen	440	2013	Baubeginn 11 / 2013
M	Velorouten 11 / 12 Abschnitt Bei den St. Pauli Landungsbrücken von Ditmar-Koel-Straße bis Helgoländer Allee	Radfahrstreifen	270	2014	Baubeginn 10 / 2014
M	Veloroute 13 Abschnitt Burgstraße Ostseite von Hammer Landstraße bis Bethesdastraße	Radfahrstreifen	240	2014	Baubeginn 10 / 2014
A	Veloroute 14 Abschnitt Rugenbarg von Böttcherkamp bis Kressenweg	Radfahrstreifen	150	2013	im Bau

Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen: Bauliche Radwege

Bezirk	Straße	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung	Sachstand
M	Aue-Hauptdeich / Knoten Osterfelddeich (Elberadweg / Nordseeküstenradweg / Hafenerlebnisroute)	Verbesserung der Radverkehrsführung		2013	fertig
M	Billhorner Brückenstraße (Freizeitrouten 5 und 6 / Elberadweg / Radfernweg Hamburg – Rügen) von Unterführung bis Alexandra-Stieg	Bau einer Geh- und Radwegrampe	70	2013 / 2014	Baubeginn 08 / 2013
M	Helgoländer Allee Ostseite von Bei den St. Pauli Landungsbrücken bis Millerntorplatz	Ausbau des Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	480	2013	Baubeginn 10 / 2013
M	Oberhafen / Großmarkt (Freizeitrouten 5 und 6 / Elberadweg / Radfernweg Hamburg – Bremen / Radfernweg Hamburg – Rügen)* von Stadtdeich bis Billhafen-Promenade	Bau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges	1.700	2013 / 2014	im Bau
A	Luruper Hauptstraße Ostseite von Eckhoffplatz bis Jan-Külper-Weg	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	200	2013	fertig
E	Kollaustraße Westseite von Groß Borsteler Straße bis Siemersplatz	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	1.200	2013 / 2014	Baubeginn 08 / 2013
W	Meiendorfer Straße von Dassauweg bis Haus Nr. 105	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	160	2013	im Bau
W	Scharbeutzer Straße – Rahlstedter Bahnhofstraße von Bargtheider Straße bis Rahlstedter Straße	Instandsetzung der Radwege und Verbesserung der Linienführung	750	2013	Baubeginn 09 / 2013
B	Binnenfeldredder Nordseite von Landesgrenze bis Max-Eichholz-Ring	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	230	2013	im Bau
B	Reinbeker Redder Nordseite von Landesgrenze bis Tienradestieg	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	650	2013	im Bau
H	Süderelbebogen / Neuwiedenthaler Straße einschließlich Knoten	Verbesserung der Radverkehrsführung	300	2013	im Bau

↳ * liegt nicht an einer Hauptverkehrsstraße, befindet sich aber in Zuständigkeit der BWVI

Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen: Radfahrstreifen und Schutzstreifen

Bezirk	Straße	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung	Sachstand
M	Neuenfelder Straße von Dratelnstraße bis Brücke über die Eisenbahn	Radfahrstreifen	450	2013	fertig
A	Kieler Straße Westseite von Oeverseestraße bis Stresemannstraße	Radfahrstreifen einschl. Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten Stresemannstraße / Kieler Straße / Holstenstraße	100	2013	fertig
E	Grindelallee Westseite von Haus Nr. 5 bis Bundesstraße	Radfahrstreifen	70	2013	fertig
E	Garstedter Weg Westseite im Bereich Niendorf Markt	Radfahrstreifen	230	2014	Baubeginn 03 / 2014
N	Alsterkrugchaussee von Röntgenstraße bis Erdkampsweg	Radfahrstreifen	1.250	2013 / 2014	1. BA fertig 2. BA Bau- beginn 04 / 2014
N	Fuhlsbüttler Straße von Drosselstraße bis Heidhörn	Radfahrstreifen	550	2014 – 2015	Baubeginn 03 / 2014
W	Jenfelder Allee Westseite von Rodigallee bis Haus Nr. 1	Radfahrstreifen	120	2013	Baubeginn 04 / 2014

Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen: Bauliche Radwege

Bezirk	Straße	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung	Sachstand
M	Freizeit-Rundkurs Wilhelmsburg	Realisierung im Rahmen der Internationalen Bauausstellung (IBA)	5.300	2012 / 2013	fertig
A	Böttcherkamp Nordseite von Wilstorfallée bis Flurstraße	Ausbau und Verbreiterung des Radweges (Schulwegsicherung)	240	2014	Baubeginn 2014
A	Friedensallee von Hegarstraße bis Von-Sauer-Straße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	750	2013 / 2014	Baubeginn 11 / 2013
A	Große Elbstraße (Freizeitroute 8 / Elberadweg / Nordseeküstenradweg) von Breite Str. bis 150 m östlich Van-der-Smissen-Str.	Bau von straßenbegleitenden Radwegen	600	2014	Baubeginn 03 / 2014
W	Bekassinenau Ostseite von Haus Nr. 78 bis U-Bahn-Brücke	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	810	2013	Baubeginn 09 / 2013
H	Strucksbarg Südseite von Fuhrenkamp bis Beerentalweg (zwei Teilabschnitte)	Ausbau und Verbesserung des Radweges	120	2013	fertig
H	Heimfelder Straße Südseite von Eißendorfer Pferdeweg bis Alter Postweg	Rückbau des Radweges einschließlich Ausbau und Instandsetzung des Gehweges und der Nebenflächen	(1.000)	frühestens 2014	Klärungsbedarf seitens der Politik
H	Bezirkliche Veloroute 11.05 Marmstorfer Weg – Sinstorfer Weg	Umsetzung des bezirklichen Veloroutennetzes	3.200	frühestens 2014	in Planung
H	Bezirkliche Veloroute 11.06 Vinzenzweg – Gotthelfweg – Zaunkönigweg – Freudenthalweg	Umsetzung des bezirklichen Veloroutennetzes	1.700	frühestens 2014	in Planung
H	Bezirkliche Veloroute 11.08 Hainholzweg – Große Straße – Göhlbachtal – Hastedtstraße	Umsetzung des bezirklichen Veloroutennetzes	2.800	frühestens 2014	in Planung

Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen: Radfahrstreifen und Schutzstreifen

Bezirk	Straße	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung	Sachstand
M	Diagonalstraße von Hammer Landstraße bis Erste Diagonalbrücke	Schutzstreifen	500	2013 / 2014	Baubeginn 10 / 2013
M	Hammer Steindamm von Sievekingsallee bis Hammer Landstraße	Schutzstreifen	870	2013 / 2014	Baubeginn 10 / 2013
N	Alte Wöhr von Saarlandstraße bis Fuhlsbüttler Straße	Schutzstreifen	700	2014	Baubeginn 2014
N	Hellbrookstraße von Rübenkamp bis Morgensternsweg	Schutzstreifen	280	2013	im Bau
N	Rübenkamp von Hellbrookstraße bis Hufnerstraße	Schutzstreifen	370	2013	Baubeginn IV / 2013
N	Weidestraße von Herderstraße bis Biedermannplatz	Schutzstreifen	830	2013	fertig
N	Wiesendamm Südseite von Goldbekufer bis Saarlandstraße	Radfahrstreifen	830	2014	Baubeginn 2014

Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz: Fahrradstraßen

Bezirk	Straße	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung	Sachstand
M	Adenauerallee (Veloroute 8) nördliche Nebenfahrbahn von Böckmannstraße bis Haus Nr. 2	Fahrradstraße	(460)	2013	im Bau

Mitteilung des Bezirksamtes Hamburg-Mitte:

„Die Veränderung im Zeitplan Veloroute 8 ergibt sich aus umfangreichen Leitungsverlegungen im Querungsbereich des Hammer Steindamms sowie aus dem zeitgleichen Bau der Aufzuanlage der U-Bahn Station Hammer Kirche. Hierzu wird die Veloroute vermutlich als Baustraße genutzt. Die Besprechungen laufen noch. So ergeben sich dann ebenfalls Verzögerungen bei der Anlage der Schutzstreifen Diagonalstraße bis Sievekingsallee, die ursprünglich zeitgleich erstellt werden sollten.“

Auch bei den Maßnahmen der übrigen Bezirksamter kommt es zu Verschiebungen der Terminierung einzelner Maßnahmen. Als Ursache werden z. B. in Harburg nicht ausreichende Personalkapazitäten zur Bearbeitung der Projekte angegeben.