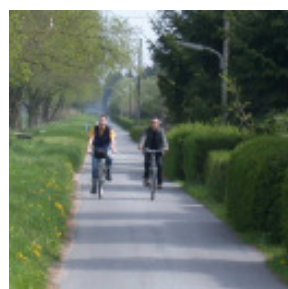
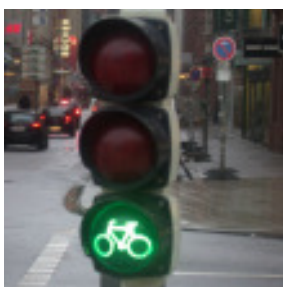


# Radverkehrsstrategie für Hamburg



**Freie und Hansestadt Hamburg**  
**Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt**  
**Radverkehrsstrategie für Hamburg**

Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt  
Amt für Verkehr und Straßenwesen  
Referat Nichtmotorisierter Verkehr - V14 -  
Stadthausbrücke 8  
D - 20355 Hamburg  
Telefon 040 42840-2621  
Telefax 040 427940-191  
E-Mail [olaf.boehm@bsu.hamburg.de](mailto:olaf.boehm@bsu.hamburg.de)  
[www.bsu.hamburg.de](http://www.bsu.hamburg.de)

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr  
Große Barlinge 72 a  
D - 30171 Hannover  
Telefon 0511 220601-80  
Telefax 0511 220601-990  
E-Mail [pgv@pgv-hannover.de](mailto:pgv@pgv-hannover.de)  
[www.pgv-hannover.de](http://www.pgv-hannover.de)

Bearbeitung: Dankmar Alrutz  
Christof Cleve

Hamburg/Hannover, im Oktober 2007

## **Inhalt**

<b>I</b>	<b>Ziele und Leitlinien.....</b>	<b>1</b>
1.	Leitbild .....	1
2.	Gründe für die Stärkung des Radverkehrs .....	1
3.	Ziele der Radverkehrsstrategie .....	2
4.	Grundsätze der Radverkehrsförderung .....	3
<b>II</b>	<b>Vorrangige Handlungsfelder .....</b>	<b>6</b>
1.	Gute Wege für den Radverkehr .....	6
2.	Gute Bedingungen zum Fahrradparken .....	13
3.	Bessere Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr .....	14
4.	Umweltbewusstes Mobilitätsverhalten und höhere Verkehrssicherheit .....	16
5.	Öffentlichkeitsarbeit für ein besseres Fahrradklima .....	18
6.	Ausschöpfen der Potenziale im Fahrradtourismus .....	20
7.	Mehr Service rund ums Rad .....	21
<b>III</b>	<b>Umsetzung und Erfolgskontrolle .....</b>	<b>22</b>
1.	Strukturen für die Umsetzung .....	22
2.	Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle .....	23

## **Anhang**

**Maßnahmenkatalog**

**Erläuterung von Fachbegriffen**

**Mitglieder des Fahrradforums**

# I Ziele und Leitlinien

## 1. Leitbild

Mobilität für alle ist in einer sich dynamisch entwickelnden Stadt wie Hamburg eine Grundvoraussetzung. Die Stärkung des Radverkehrs ist in diesem Kontext ein wesentliches Element, denn fast jede Bürgerin und jeder Bürger kann das Fahrrad als preisgünstiges, individuell und zeitlich flexibles Verkehrsmittel nutzen. Auch Kinder und ältere Menschen können sich in einer fahrradfreundlichen Stadt leichter und sicherer mit dem Rad bewegen. Eine radverkehrsfreundliche Verkehrsumwelt ist deshalb ein Beitrag zu einer besseren Lebensqualität und zu einer familienfreundlichen Metropole und damit auch ein wichtiger Standortfaktor für die „wachsende Stadt“ Hamburg. Zudem dient ein stärkerer Radverkehr dem Klima- und Umweltschutz.

Die Radverkehrsstrategie bildet die Grundlage für eine systematische und in das Gesamtverkehrssystem integrierte Förderung des Radverkehrs. Gestützt auf eine auskömmliche und verstetigte finanzielle Ausstattung, wird für einen Zeitrahmen bis zum Jahr 2015 ein spürbarer Qualitätssprung mit Verbesserungen auf allen wichtigen Handlungsfeldern angestrebt. Dazu gehören attraktive Radrouten sowohl auf gesamtstädtischer Ebene als auch in den Stadtteilen, gute Wege und Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr sowie günstige Angebote zur Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr. Eine ebenso große Bedeutung haben eine auf Information und Motivation zur Radnutzung ausgerichtete Öffentlichkeitsarbeit in Verbindung mit einer an einem umweltbewussten Mobilitätsverhalten orientierten Mobilitäts- und Verkehrserziehung in den Schulen sowie Serviceangebote, die das Radfahren im Alltag und in der Freizeit erleichtern. Damit soll erreicht werden, dass künftig – bei höherer Verkehrssicherheit – mehr Menschen als heute das Fahrrad nutzen.

## 2. Gründe für die Stärkung des Radverkehrs

Eine stärkere Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel in Alltag und Freizeit hat zahlreiche Vorteile. Hierzu zählen insbesondere:

1. Das Fahrrad eröffnet allen Bevölkerungsgruppen fast jeden Alters eine individuelle und kostengünstige Mobilität. Insbesondere für Kinder und Jugendliche ist das Fahrrad – neben dem Zufußgehen – die einzige Form eigenständiger Fortbewegung.
2. Das Fahrrad ist ein ideales Stadtverkehrsmittel. Es beansprucht wenig Platz, ist flexibel nutzbar und auf vielen Wegen von Haus zu Haus schneller als andere Verkehrsmittel. Gute Bedingungen fürs Radfahren sind deshalb ein Indikator für eine lebenswerte Stadt.

3. Radfahren macht Spaß und ist gesund. Regelmäßiges Radfahren beugt Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems vor und trägt zur Vermeidung von Übergewicht sowie zur Stärkung des Immunsystems bei. Bei Kindern fördert das Radfahren eine positive körperliche Entwicklung und schult den Gleichgewichts- und Orientierungssinn.
4. Radfahren ist leise, verbraucht keine fossile Energie und belastet Stadt und Umwelt nicht mit Luftschadstoffen. Die Förderung des Radverkehrs ist deshalb ein wichtiger Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz.
5. Radfahren ist eine effiziente Form der Mobilität. Die Aufwendungen für eine gute Radverkehrsinfrastruktur sind im Vergleich zu Investitionen in andere Verkehrsträger gering und schonen damit den öffentlichen Haushalt.
6. Radfahrerinnen und Radfahrer erledigen ihre Besorgungen vorwiegend im Nahbereich und sind standorttreuer als Autofahrerinnen und Autofahrer. Eine intensive Fahrradnutzung trägt daher zu einer Belebung von Stadtteilzentren bei. Auch der wachsende Fahrradtourismus ist ein wirtschaftlicher Faktor für Hamburg.
7. In Hamburg sind knapp die Hälfte aller Autofahrten nicht länger als 5 km. Eine Verlagerung eines Teils dieser kurzen Fahrten auf das Rad entlastet die Straßen und den Parkraum besonders in den zentralen Bereichen und trägt damit zur Verbesserung des gesamten Verkehrsablaufes bei.

### **3. Ziele der Radverkehrsstrategie**

Die Radverkehrsstrategie steht unter der Zielsetzung einer nachhaltigen Stadtentwicklung sowie einer sozial-, wirtschafts- und umweltverträglichen Abwicklung der Verkehrsbedürfnisse. In Hamburg soll das Radfahren bis zum Jahr 2015 attraktiver, sicherer und komfortabler werden, und es sollen deutlich mehr Menschen mit dem Rad fahren als heute. Daraus leiten sich die folgenden Ziele im Rahmen der Radverkehrsstrategie ab.

#### **1. Steigerung der Fahrradnutzung**

Der Radverkehrsanteil an allen Wegen lag 2002 in Hamburg bei etwa 9 %. Die jährlichen Pegelzählungen weisen seitdem eine kontinuierliche Steigerung des Radverkehrsaufkommens aus. Unter Berücksichtigung der Erfahrungen anderer großer Städte wird deshalb eine Verdoppelung des Radverkehrsanteils bis 2015 angestrebt (auf etwa 18 %). Dieser Zielwert wird nach Vorliegen der Ergebnisse der für 2008 vorgesehenen Studie „Mobilität in Deutschland“ überprüft und ggf. angepasst.

#### **2. Erhöhung der Verkehrssicherheit**

Die Zahl der im Straßenverkehr verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer hat in den letzten Jahren, vermutlich entsprechend der Zunahme des Radverkehrs, tendenziell zugenommen. 2006 wurden bei etwa 2.400 Rad-

verkehrsunfällen Personen verletzt, davon in 225 Fällen schwer. 5 Personen wurden getötet. Die Radverkehrsstrategie verfolgt diesbezüglich das Ziel, die Zahl der Radverkehrsunfälle, insbesondere der Unfälle mit schwerem Personenschaden, auch im Kontext mit der angestrebten weiteren Zunahme des Radverkehrs zu reduzieren.

### **3. Ausbau der stadtteilübergreifenden Radrouten**

Das Hamburger Radwegenetz weist zahlreiche funktionale und bauliche Defizite auf. Deshalb bildet die Verbesserung der Wegeinfrastruktur für den Radverkehr einen besonderen Handlungsschwerpunkt der Radverkehrsstrategie. Für die Entwicklung Hamburgs zu einer fahrradfreundlichen Metropole ist insbesondere der Ausbau der stadtteilübergreifenden Radroutennetze für den Alltags- und den Freizeitverkehr von Bedeutung. Sie dienen als Rückgrat für die Weiterentwicklung von Nahbereichsnetzen in den Bezirken und sollen bis 2015 in einen komfortabel und sicher befahrbaren Zustand gebracht sowie mit einer einheitlichen Wegweisung versehen werden.

### **4. Verbesserung des Fahrradklimas**

Der Stellenwert des Radverkehrs im Gesamtverkehrssystem wurde in Hamburg in den vergangenen Jahren bisweilen unterschätzt. Darunter haben auch das Image des Radfahrens und die Akzeptanz im Straßenverkehr gelitten. Ziel der Radverkehrsstrategie ist es deshalb, durch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit in Verbindung mit der schulischen Mobilitäts- und Verkehrserziehung ein Fahrradklima zu schaffen, in dem Radfahren ein positives Image gewinnt und sich Radfahrerinnen und Radfahrer als gleichrangige Verkehrsteilnehmer akzeptiert fühlen. Das städtische Verkehrsgeschehen soll durch gegenseitige Rücksichtnahme geprägt sein. Niemand soll aus Gründen eines subjektiven Unsicherheitsgefühls auf eine Verkehrsteilnahme mit dem Rad verzichten müssen.

### **5. Gesicherte Finanzierung**

Für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie mit ihren zahlreichen Einzelmaßnahmen ist eine hinreichende und dauerhaft gesicherte finanzielle Ausstattung unabdingbar. Als Orientierung für die künftige Haushaltsplanung soll eine Größenordnung von 3 €/Einwohner dienen. Dies entspricht etwa 5 Mio. Euro jährlich, die für einen mittelfristigen Zeitraum gesichert sein sollen. Hinzu kommt eine angemessene personelle Ausstattung, um die anstehenden Maßnahmen in dem vorgesehenen Zeitraum konzeptionell und operativ bewältigen zu können.

## **4. Grundsätze der Radverkehrsförderung**

1. Die Radverkehrsstrategie ist in übergeordnete Pläne und Konzepte der Freien und Hansestadt Hamburg eingebunden. Sie konkretisiert die im Hamburger Klimaschutzkonzept verankerten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

und trägt zum Erreichen der im Leitbild „Metropole Hamburg – Wachsende Stadt“ formulierten Ziele bei. Die Radverkehrsstrategie ergänzt und erweitert auch das im Hamburger Luftreinhalteplan aufgeführte Maßnahmenspektrum.

2. Die Radverkehrsstrategie fügt sich in die bundesweiten Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs ein. Sie konkretisiert und ergänzt die Zielsetzungen und Handlungsempfehlungen des „Nationalen Radverkehrsplanes“ für die Ebene der Freien und Hansestadt Hamburg, z. B. zum deutschlandweiten Radfernwegenetz und zum Radwegebau an Bundesstraßen. Mit den Nachbarländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein sollen im Rahmen der Metropolregion Hamburg Fahrradroutes über die Landesgrenzen hinweg verknüpft und weitere Wechselwirkungen zwischen Hamburg und dem Umland bzgl. der Radverkehrsbelange abgestimmt werden.
3. Der Radverkehr ist integrierter Bestandteil des Gesamtverkehrssystems, und das Fahrrad wird als vollwertiges Verkehrsmittel anerkannt. Um diesem Stellenwert des Fahrrades gerecht zu werden, sollen bei allen Maßnahmen im Verkehrssystem die Belange des Radverkehrs in Planung, Bau und Betrieb entsprechend seiner beabsichtigten zukünftigen Bedeutung berücksichtigt werden.
4. Die Radverkehrsstrategie versteht Radverkehr als ein vielschichtiges System aus verschiedenen zusammenwirkenden Handlungsfeldern, die sich in drei gleichrangige Bausteine einteilen lassen: Attraktive und sichere Infrastruktur zum Fahren und Parken, umfassender Service für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Öffentlichkeitsarbeit für ein fahrradfreundliches Klima.
5. Die Radverkehrsstrategie ist ein gesamtstädtisches Konzept, das auch einen Rahmen für entsprechende Aktivitäten und Planungen in den Bezirken gibt. Die Erreichbarkeit und die Bedingungen für das Radfahren in Hamburg sollen überall, d. h. sowohl in der Innenstadt als auch in den Stadtteilen und Außenbereichen, den jeweiligen Anforderungen entsprechend gut sein.
6. Hamburg besitzt in mancherlei Hinsicht gute Ausgangsbedingungen für eine Fahrradnutzung im Alltags- und Freizeitverkehr. Hierzu gehören eine günstige Topografie, eine kompakte und verdichtete Kernstadt, eigenständige Stadtteilzentren mit Einzugsgebieten im idealen Entfernungsbereich für den Radverkehr sowie ausgedehnte Grünzüge und Wasserläufe. Durch diese Qualitäten besteht ein erhebliches Potenzial, das im Sinne einer Steigerung der Radnutzung besser ausgeschöpft werden soll.
7. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs liegen in der Zuständigkeit verschiedener Dienststellen der öffentlichen Verwaltung. Die wichtigsten von ihnen waren im Rahmen des Fahrradforums an der Erarbeitung der Radverkehrsstrategie beteiligt. Im Hinblick auf eine effiziente Umsetzung bedarf

es auch weiterhin einer eingehenden Koordinierung und Abstimmung unter den beteiligten Personen und Einrichtungen.

8. Bereits bei der Erstellung der Radverkehrsstrategie haben Vertreterinnen und Vertreter mehrerer verwaltungsexterner Institutionen und Verbände mitgewirkt. Auch diese Akteure sind wesentliche Handlungsträger der Radverkehrsförderung, die in die Umsetzung der Radverkehrsstrategie weiterhin eingebunden werden sollen.
9. Die Radverkehrsstrategie versteht sich nicht als statisches Konzept, sondern als Prozess, der regelmäßig überprüft und bei Bedarf weiterentwickelt wird. Das Fahrradforum wird deshalb auch in der Umsetzungsphase der Strategie weiterhin zusammenkommen und die Verwaltung beraten. Insgesamt wird Radverkehrsförderung als Daueraufgabe von Politik und Verwaltung, unterstützt durch Verbände und Vereine, angesehen.



## **II Vorrangige Handlungsfelder**

### **1. Gute Wege für den Radverkehr**

Radfahren soll sicher, zügig und bequem sein und unter verkehrlichen Bedingungen stattfinden können, die sowohl von erfahrenen Radlerinnen und Radlern als auch von Kindern und Erwachsenen, die bisher nur selten das Rad genutzt haben, als angenehm empfunden werden. Um dies zu erreichen, ist eine fahrradfreundliche Infrastruktur der Verkehrswege für den Radverkehr eine Grundvoraussetzung. Sichere Straßen und eindeutige Radverkehrsanlagen mit gutem Standard entsprechend dem Stand der Technik fördern ein normgerechtes Verhalten der Radfahrerinnen und Radfahrer. Dadurch tragen sie auch zu einem guten Verkehrsklima und einer höheren Sicherheit bei.

Hamburg verfügt über ein Netz von Alltags- und Freizeitrouuten, die in einem Kartensatz wiedergegeben sind. Besonders das Alltagsroutennetz ist noch durch Defizite im Streckenverlauf und eine erst abschnittsweise vorhandene Wegweisung gekennzeichnet. Darüber hinaus bestehen in 700 Tempo-30-Zonen (entsprechend etwa 45 % des gesamten Hamburger Straßennetzes von ca. 3.900 km), in etwa 450 für die Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen sowie auf zahlreichen gemäß Grünanlagen-Verordnung nutzbaren Wegen in Parks und Grünanlagen vergleichsweise günstige Voraussetzungen, um abseits starker Kfz-Verkehrsströme Rad zu fahren.

An den verkehrsreichen Straßen verfügt Hamburg über ein jahrzehntelang gewachsenes, etwa 1.700 km langes Radwegenetz. Insbesondere die älteren Radwege entsprechen heute oft nicht mehr dem aktuellen Erkenntnisstand, weisen Hindernisse und Hemmnisse im alltäglichen Betrieb auf und sind vielfach unzureichend unterhalten. Aber auch bei neueren Radverkehrsanlagen führen Kostenaspekte, konkurrierende Nutzungsansprüche sowie bisweilen auch mangelnde Erfahrung im Entwurf von Radverkehrsführungen dazu, dass Defizite aus Sicht des Radverkehrs auftreten und die Planungshinweise für Stadtstraßen, Teil Radverkehr (PLAST 9), als in Hamburg eingeführter Stand der Technik nicht immer zur Anwendung kommen. Radfahrstreifen und Schutzstreifen als nach neueren Regelwerken verstärkt empfohlene Radverkehrsführungen gibt es erst selten.

Unter diesen Gegebenheiten wird die Nutzbarkeit der bestehenden Radverkehrsanlagen sowohl von den Radfahrerinnen und Radfahrern (Fahrradklimatest 2005) als auch von den Fachleuten im Fahrradforum einhellig kritisch bewertet.

Für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur hat die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) 2006 ein mit 3 Mio. € ausgestattetes Sonderprogramm aufgelegt und stellt 2007 und 2008 jährlich 2,24 Mio. € für entsprechende Bauprogramme zur Verfügung.

### **Alltags- und Freizeitrouthenetz**

1-1 Mit einem stadtweiten alltagstauglichen Radrouthenetz, das vorrangig über verkehrsarme Straßen verläuft, sollen dem Radverkehr günstige Wegeverbindungen im stadtteilübergreifenden Verkehr bis in das Hamburger Umland hinein angeboten werden. Die durchgängig regelkonforme Befahrbarkeit dieses Netzes soll deshalb neben der Verbesserung der Radverkehrsanlagen an verkehrsreichen Straßen ein wichtiger Baustein der infrastrukturellen Wegeverbesserung sein.

Die BSU wird im Rahmen der jährlichen Bauprogramme die sukzessive Verbesserung dieses Routhenetzes berücksichtigen. Dabei wird eine routenweise Umsetzung bei der Prioritätensetzung präferiert. Soweit die Maßnahmen in der Zuständigkeit der Bezirke liegen, erfolgt hier eine enge Abstimmung zwischen der BSU und den jeweiligen Bezirksämtern. Ziel ist die Realisierung des Routhenetzes bis zum Jahr 2015.

1-2 Verbesserungen sollen auch im Netz der Hamburger Freizeitrouthen angestrebt werden. Hier kann der bauliche Standard der Wege dem naturräumlichen Charakter vieler Abschnitte dieser Routhen entsprechen.

Höhere Standards gelten im Interesse einer erfolgreichen touristischen Vermarktung für die Radfernwege. Deren weitere Verbesserung wird im Bereich der Freizeitrouthen von der BSU mit hoher Priorität betrieben werden.

1-3 Alltags- und Freizeitrouthenetz werden mit einer einheitlichen, aufeinander abgestimmten Wegweisung nach bundesweit einheitlichem Standard versehen werden, die der Orientierung dient und auch zur Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr beiträgt. Dabei wird die Erstausrüstung von der BSU finanziert; die Pflege liegt in der Zuständigkeit der Bezirke. Diese werden bei der Unterhaltung durch die BSU unterstützt, die dazu ein digitales Wegweiskataster führt.

1-4 Die gesamtstädtischen Routhenetze für den Alltags- und Freizeitverkehr bilden das Rückgrat für Netze auf Ebene der Bezirke und Stadtteile. Diese sollen von den Bezirken mit Unterstützung der BSU geplant und – auch im Kontext mit allgemeinen Maßnahmen des Straßenbaus – sukzessive verdichtet werden.

### **Bauprogramme und Prioritäten**

1-5 Um zukünftig eine höhere Planungssicherheit für die Aufstellung der Bauprogramme zu gewährleisten, wird eine über den jeweiligen Zwei-Jahres-Haushalt hinausgehende, kontinuierliche Finanzausstattung für die Radverkehrsinfrastruktur befürwortet. Wegen des enormen Nachholbedarfes bei der Ertüchtigung vorhandener Radwege soll der Etat deutlich erhöht werden.

1-6 Auf dieser Basis legt die BSU Kriterien für eine an inhaltlichen Aspekten orientierte Prioritätenbildung fest und stellt mit weiteren zu beteiligenden Dienststellen die entsprechenden jährlichen Bauprogramme auf. Neben der Verbesserung der Wegeinfrastruktur als investivem Schwerpunkt sollen Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradparkens sowie weitere wichtige Maßnahmen zur Verbesserung im Radverkehrssystem in Zuständigkeit der BSU einbezogen werden.

Die Prioritätenbildung soll insbesondere nach folgenden Kriterien erfolgen:

- Verkehrssicherheit (Unfallgeschehen)
- Funktion und Bedeutung der Straßen für den Radverkehr
- Verkehrsrechtlicher Zustand (Radwegebenutzungspflicht)
- Ausmaß der baulichen Defizite im Bestand.

Neben diesen fachlichen (inhaltlichen) Prioritätskriterien können auch andere Faktoren die zeitliche Einordnung der Maßnahmen beeinflussen:

- Der Planungsvorlauf für komplexe Maßnahmen kann z.B. wegen der notwendigen Abstimmungsprozesse längere Zeiträume beanspruchen.
- Wenn Maßnahmen aus anderem Anlass in einem Straßenraum mit der Radverkehrsmaßnahme sinnvollerweise zeitlich zu koordinieren sind, müssen u.U. Maßnahmen mit hoher inhaltlicher Priorität zurückgestellt werden, u.U. können aber auch weniger dringliche Maßnahmen vorgezogen werden.
- Bei etwa vergleichbarer inhaltlicher Priorität ist auch die Mitteleffizienz, d.h. die Möglichkeit, mit wenig Geld viel zu erreichen, ein Kriterium.

1-7 Bei der Verbesserung vorhandener Radwege gilt der Grundsatz „Qualität vor Quantität“. Wenn Radwege zu schmal sind oder Sicherheitsräume zu parkenden Fahrzeugen fehlen, reicht eine einfache Belagserneuerung nicht aus. Dann ist der Querschnitt neu aufzuteilen und ggf. der Einsatz alternativer Führungsformen wie Radfahrstreifen oder Schutzstreifen zu prüfen. Dabei sollen im Interesse einer gleichberechtigten Behandlung des Radverkehrs im Straßenverkehr grundsätzlich die in den Regelwerken empfohlenen Standardmaße verwirklicht werden. Eine Beschränkung auf die Mindestmaße erfolgt nur bei unabweisbarer Notwendigkeit.

### **Verkehrsrechtlicher Rahmen und Arten der Radverkehrsführung**

1-8 Die Verkehrsdirektion der Polizei (VD) prüft auf Grundlage der Kriterien der StVO einzelfallbezogen, auf welchen Hauptverkehrsstraßen aus Verkehrssicherheitsgründen eine Radwegebenutzungspflicht absehbar für erforderlich gehalten wird. Im Falle einer solchen Entscheidung besitzt die Herrichtung

anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen durch die BSU eine hohe Priorität.

- 1-9 Radwege ohne Benutzungspflicht sind keine Radwege 2. Klasse. Sie werden von den meisten Radfahrerinnen und Radfahrern weiterhin genutzt und sollen deshalb ebenfalls in einem Standard gemäß PLAST 9 ausgebaut oder instandgesetzt werden, Verkehrssicherheitsdefizite sind auszuschließen. Radwege ohne Benutzungspflicht sollen deshalb bei Unterschreiten der Anforderungen entsprechend den Prioritätskriterien zur Aufstellung der Bauprogramme ebenfalls eine hohe Dringlichkeit bekommen (vgl. 1-6). Ist eine Verbesserung mit vertretbarem Aufwand nicht möglich, sind andere Arten der Radverkehrsführung zu untersuchen.
- 1-10 Die verschiedenen Arten der Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen, wie bauliche Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen haben jeweils ihre spezifischen Einsatzbedingungen. Bei Beachtung dieser Bedingungen und einer anforderungsgerechten Ausgestaltung können sie eine gute Akzeptanz und Verkehrssicherheit gewährleisten. Bei der Umsetzung der Baumaßnahmen wird deshalb jeweils im örtlichen Einzelfall geprüft, welche Lösung unter den gegebenen verkehrlichen und straßenräumlichen Bedingungen vorzuziehen ist.
- 1-11 Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sollen unter Beachtung ihrer in der PLAST 9 festgelegten Einsatz- und Ausbildungsanforderungen insbesondere dann eingesetzt werden, wenn Radwege fehlen oder wenn diese Anlagen als Alternative zu unzulänglichen Radwegen dienen. Unter Kostengesichtspunkten günstige Voraussetzungen für markierte Radverkehrsführungen sind z. B. dann gegeben, wenn dazu Flächenreserven auf der Fahrbahn genutzt werden können.
- 1-12 Bei der Planung von Radverkehrsanlagen (Neubau und Grundinstandsetzung) ist verstärkt darauf zu achten, dass Gefährdungen und Beeinträchtigungen des Radverkehrs durch zu schmale Kfz-Parkstreifen oder fehlende Sicherheitsräume zwischen parkenden Fahrzeugen und Radverkehrsanlage vermieden werden. Ggf. muss das Parken neben dem Radweg durch straßenbauliche Maßnahmen unterbunden werden, oder es ist eine andere Art der Radverkehrsführung vorzusehen.

Die Verkehrsdirektion wird kritische Fälle legalen Parkens neben Radwegen überprüfen und – in Abstimmung mit der BSU – nach geeigneten Lösungen suchen. Zur Entschärfung der Parkproblematik sollen insbesondere in dichten Wohngebieten verstärkt auch Möglichkeiten für kostenpflichtige Stellplätze außerhalb des Straßenraumes geprüft werden.

- 1-13 Auf Grundlage der mit der anstehenden StVO-Novelle vorgesehenen Erleichterungen zur Öffnung von Einbahnstraßen für Radgegenverkehr

werden die Behörde für Inneres (BfI) und die Verkehrsdirektion die Möglichkeiten für diese Maßnahme weitergehend ausschöpfen.

- 1-14 Verstöße durch Radfahrerinnen und Radfahrer, die erlaubtermaßen auf dem Gehweg radfahrende Kinder auf diesem begleiten, werden von der Polizei in der Regel schon bisher nicht verfolgt, insbesondere bei der Begleitung jüngerer Kinder. Darüber hinaus wird die BfI auf Bund-Länder-Ebene eine Änderung der StVO zur Diskussion stellen, damit eine Begleitung auf dem Gehweg in diesen Fällen legal erfolgen kann.

### **Radverkehr an signalisierten Knotenpunkten**

- 1-15 An signalisierten Knotenpunkten sind die Qualitätsanforderungen aller Verkehrsteilnehmergruppen aufeinander abzustimmen. Auch bei verkehrsabhängiger Steuerung sollen deshalb für die Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs Standards eingehalten werden, die eine gute Akzeptanz der Regelungen sicherstellen.

Insbesondere im Zuge von Hauptradrouten soll der Radverkehr stärker berücksichtigt werden. Dies gilt auch dann, wenn Radrouten im Zuge verkehrsarmer Straßen Hauptverkehrsstraßen kreuzen. Die BSU prüft, ob eine Definition maximal zulässiger Wartezeiten für den Radverkehr in Abhängigkeit von der Funktion der Radverkehrsverbindung zielführend ist.

- 1-16 Parallel zu einem freigegebenen Kfz-Verkehrsstrom verlaufende Fuß- und Radverkehrsströme sollen in der Regel, d.h. auch ohne Anforderung durch diese, ebenfalls Grün erhalten.
- 1-17 Um die Qualitätsanforderungen des Kfz-Verkehrs und des Radverkehrs besser aufeinander abstimmen zu können, sollen – insbesondere an größeren Knotenpunkten – verstärkt eigene Radfahrersignale (in der Regel mit Grünvorlauf für den Radverkehr) vorgesehen werden. Je nach Örtlichkeit kann die Einführung dieser Steuerung im Sinne einer Einheit von Entwurf und Betrieb eine Anpassung der Radverkehrsführung (von der Fußgängerfurt getrennte Radfahrerfurt: „Vierstrich-“ statt „Dreistrichfurten“) erfordern. Diese Umrüstung ist grundsätzlich in die Planungsüberlegungen einzubeziehen, wenn in einem Knotenpunkt – gleich aus welchem Anlass – bauliche oder betriebliche Maßnahmen erforderlich sind.

### **Radverkehrsanlagen in städtebaulich sensiblen Bereichen**

- 1-18 Besonders in städtebaulich sensiblen Bereichen können Zielkonflikte zwischen einer funktional anforderungsgerechten und eindeutig erkennbaren Radverkehrsführung und den Ansprüchen einer angemessenen gestalterischen Integration in das Umfeld auftreten. Um wiederholte Grundsatzdiskussionen zu vermeiden, werden in der BSU Kriterien vereinbart, in welchen städte-

baulichen Situationen ein besonderer Interessenausgleich erforderlich ist. In diesen Fällen sollen sich die beteiligten Dienststellen bereits in einer frühen Planungsphase abstimmen. Grundsätzlich sind bei der Festlegung der geeigneten Lösung auch die verkehrlichen Grundanforderungen einer eindeutigen Erkennbarkeit und Nachvollziehbarkeit der Radverkehrsführung zu gewährleisten.

- 1-19 Sind in städtebaulich sensiblen Bereichen Radverkehrsanlagen erforderlich und sind bauliche Radwege mit einer Ausbildung gemäß PLAST 9 aus gestalterischen Gründen nicht vertretbar, sind Radfahrstreifen und unter bestimmten Randbedingungen auch Schutzstreifen einer Führung in den Nebenflächen vorzuziehen.

### **Reinigung und Winterdienst**

Für die Reinigung von baulichen Radwegen sind nach dem Hamburgischen Wegegesetz (HWG) i.a. die Anlieger zuständig. Bestimmte Radwege werden auch von der Stadtreinigung Hamburg (SRH) gereinigt (öffentlicher Reinigungsdienst, z.B. Radwege ohne Anlieger). Beim Winterdienst gilt, dass Fahrbahnen und andere nicht für den Fußgängerverkehr bestimmte Wegeflächen, soweit es sich um besonders gefährliche Stellen verkehrswichtiger Wege handelt, nach dem HWG von der Stadtreinigung nach besten Kräften geräumt oder gestreut werden sollen. Bisher wurden bauliche Radwege i.a. nicht als derartige Verkehrsanlagen angesehen. Dementsprechend wird derzeit von der SRH nur im Zuge der Alltagsroute 3 der Winterdienst mit 2 Fahrzeugen wahrgenommen.

- 1-20 Kurzfristig soll der Einsatz der beiden Spezialfahrzeuge über die Räumung der Alltagsroute 3 hinaus auch auf andere Strecken erweitert werden. Dafür wird die BSU in Verbindung mit der SRH die Aufstellung eines Räumplanes mit entsprechend angepassten Prioritäten prüfen.
- 1-21 Die BSU prüft, welche Kosten bei einer weitergehenden Ausdehnung des Winterdienstes (z.B. auf das gesamte Routennetz des Alltagsradverkehrs) entstehen. Dabei wird auch die Aufgabe des Schneeabtransportes berücksichtigt.
- 1-22 Geräumter Schnee soll grundsätzlich nicht auf Radverkehrsanlagen gelagert werden. Ist dies aus betriebstechnischen Gründen im Einzelfall nicht zu vermeiden, soll der Schnee insbesondere von benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen mit hoher Priorität abtransportiert werden. Im Rahmen des öffentlichen Reinigungsdienstes (§ 31 HWG) soll entsprechend im Herbst auch die Reinigung der Radwege von Laub berücksichtigt werden.

### Weitere Aspekte zu Betrieb und Unterhaltung

1-23 Belagsaufbrüche durch Baumwurzeln, unbefestigte Baumscheiben im Verlauf eines Radweges, fehlender Grünschnitt sowie generell ein schlechter baulicher Zustand der Radwege sind ein gravierendes Problem. Die finanziellen und personellen Ressourcen, die den Bezirken für den Unterhalt von Straßen und Wegen zur Verfügung stehen, reichen für diese Aufgabe bei weitem nicht.

Es soll deshalb bereits bei Planung und Bau verstärkt darauf geachtet werden, wie der Qualitäts- und Wertverlust von Radverkehrsanlagen, z.B. in Hinblick auf Schäden durch Bäume, verringert werden kann. Die BSU prüft, welcher Mehraufwand entsteht, wenn Radwege auch für höhere Belastungen tragfähig ausgebildet werden und welche Einsparungen bei der Unterhaltung dem gegenüberstehen.

Vor Ablauf der Gewährleistung findet grundsätzlich eine Besichtigung der ehemaligen Baustelle durch den Auftraggeber statt. Eventuelle gewährleistungsrelevante Schäden sind dann durch den Auftragnehmer zu beseitigen.

1-24 Bei der Genehmigung von Sondernutzungen, wie Geschäftsauslagen, Außen-gastronomie, Werbeständer etc. ist – auch unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Interessen der Antragsteller – darauf zu achten, dass Mindestanforderungen für den Fuß- und Radverkehr eingehalten werden. Die BSU erarbeitet in Abstimmung mit den Bezirken eine entsprechende Checkliste, die neben den Anforderungen auch Hinweise zur empfehlenswerten Vorgehensweise bei der Kontrolle (z.B. Mängelmeldung per Internet, Schwerpunkt-kampagnen in Straßenzügen mit erheblichen Problemen) enthält. Die Erarbeitung der Checkliste soll auch dazu dienen, die Bezirksämter und Wegewarte stärker für dieses Thema zu sensibilisieren.

1-25 Beim Neu- oder Umbau von Straßen und Plätzen werden zukünftig verstärkt bereits bei der Planung zu erwartende Sondernutzungen und Standorte für Wertstoffcontainer etc. in Hinblick darauf berücksichtigt, dass eine möglichst große Verträglichkeit mit den Nutzungsanforderungen des nicht motorisierten Verkehrs gewährleistet ist.

1-26 An Baustellen ist eine durchgängig nutzbare und sichere Radverkehrsführung zu gewährleisten. Ggf. sind bei Langzeitbaustellen geeignete Umfahrgestrecken auszuweisen. Die Verkehrsdirektion wird darauf hinwirken, dass die zuständigen Dienststellen der Polizei im Rahmen ihrer Kontrollen verstärkt auf die Einhaltung der genehmigten Regelpläne durch die Baufirmen achten.

1-27 Die BSU verteilt eine Broschüre des Landes Nordrhein-Westfalen zu radverkehrsfreundlichen Regelungen an Baustellen zur Information an alle zuständigen Dienststellen. Bei einer Fortschreibung der PLAST 9 sollen entsprechende Regelpläne aufgenommen werden.

## 2. Gute Bedingungen zum Fahrradparken

Gute Fahrradstellplätze an der Wohnung und an den Zielen des Radverkehrs sind ein wichtiger Beitrag für eine Erleichterung der Fahrradnutzung. Dazu gehört, dass die Abstellmöglichkeiten ein standsicheres und beschädigungsfreies Abstellen und ein diebstahlsicheres Anschließen ermöglichen. Die Stellplätze sollen leicht zugänglich sein, nahe am Zielort liegen und – zumindest bei längerer Abstelldauer – möglichst auch Witterungsschutz bieten.

Die bauordnungsrechtlichen Bestimmungen der Freien und Hansestadt Hamburg regeln im Grundsatz für alle Grundstücksnutzungen zufriedenstellend, dass bei Neu- oder wesentlichen Umbaumaßnahmen Abstellmöglichkeiten in ausreichender Zahl und geeigneter Ausführung geschaffen werden. Allerdings werden diese Anforderungen seit Einführung eines vereinfachten Genehmigungsverfahrens am 1. April 2006 nicht mehr überprüft.

Über die Anzahl und Auslastung von öffentlichen Fahrradparkanlagen liegen keine Daten vor. Es ist jedoch offensichtlich, dass vor allem in der Innenstadt, in Stadtteilzentren und Geschäftsstraßen die Nachfrage oft höher als das Angebot ist. Durch die Nutzung anderer Einrichtungen (z. B. Fußgängerschutzgitter, Schilderpfosten, Beleuchtungsmaste) zum Abstellen des Rades werden oft auch der Radweg selbst in Anspruch genommen sowie Sicherheit und Stadtbild beeinträchtigt. Die Bezirksämter und (bei größeren Anlagen) die BSU setzen für die weitere Ausstattung überwiegend einen „Standardfahrradbügel“ ein. Dieser erfüllt wesentliche funktionale Anforderungen, kann jedoch in städtebaulich sensiblen Umfeldsituationen nicht immer den Ansprüchen genügen.

Für verdichtete Altbaugebiete besitzt Hamburg mit (mittlerweile etwa 300) Fahrradhäuschen eine Lösung mit bundesweitem Pilotcharakter. Allerdings kann dadurch der Bedarf – schon aus Gründen fehlender geeigneter Flächen – vielerorts nicht gedeckt werden.

- 2-1 Das vereinfachte Genehmigungsverfahren nach § 61 HBauO wird von den Mitgliedern des Fahrradforums unter dem Gesichtspunkt, dass die Fahrradstellplatzverpflichtung bereits vor dem Wegfall der Prüfungen in der Praxis eine vergleichsweise geringe Beachtung erfuhr, äußerst kritisch bewertet. Bei einer für 2008 vorgesehenen Evaluierung der derzeitigen Praxis durch die BSU soll deshalb das Thema der Fahrradabstellplatzverpflichtung besonders berücksichtigt werden.
- 2-2 Zur Information von Bauherren, Bauträgern und Architekten wird von der BSU eine Broschüre aus Nordrhein-Westfalen an die Hamburger Bestimmungen angepasst und über geeignete Wege verteilt.
- 2-3 Zur Schaffung eines bedarfsgerechten Angebotes für zentrale Bereiche mit hoher Stellplatznachfrage ist die Aufstellung von Fahrradparkkonzepten, verbunden mit einer Analyse der derzeitigen Abstellplatzsituation, sinnvoll. Die



BSU prüft, für welche Bereiche derartige Konzepte erarbeitet und umgesetzt werden können.

- 2-4 In Wohn- und Geschäftsstraßen soll zur Entspannung der Situation grundsätzlich auch die Umnutzung von Pkw-Stellplätzen zugunsten von Fahrradstellplätzen verfolgt werden.
- 2-5 Die BSU prüft, ob in verdichteten Wohngebieten das Prinzip anderer Städte (z.B. Bremen, Hannover, Kiel), auf Antrag und Kosten privater Anlieger Abstellplätze im öffentlichen Straßenraum zu schaffen, auch in Hamburg rechtlich möglich ist.
- 2-6 Durch eine neue Ausschreibung für einen Standard-Rahmenhalter soll ein bedarfsgerechter und auch städtebaulichen Anforderungen genügender Bügel gefunden werden. In diesem Zusammenhang wird auch geprüft, ob 2 oder 3 verschiedene Typen für unterschiedliche Umfeldsituationen sinnvoll sind.
- 2-7 Die BSU klärt zusammen mit den Bezirksämtern, wie die derzeitigen Regelungen zur Beantragung und Nutzung der Fahrradhäuschen verbessert werden können. Dabei soll auch durch Anforderungen an die Pflege der Häuschen zu einem besseren Erscheinungsbild beigetragen werden. In diesem Zusammenhang initiiert die BSU die Entwicklung eines geänderten Gestaltungskonzeptes für die Fahrradhäuschen, um eine bessere Verträglichkeit mit den meist gründerzeitlichen Straßenräumen zu erreichen.
- 2-8 Zur Verbesserung des Abstellanlagenangebotes an den Schulen wird die Behörde für Bildung und Sport (BBS) auf Grundlage einer Bedarfsprüfung das Angebot sukzessive erweitern bzw. verbessern (Austausch von Vorderradhaltern gegen Rahmenhalter).

### **3. Bessere Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr**

Durch die Verknüpfung des Fahrrades mit öffentlichen Verkehrsmitteln können Nutzungspotenziale des Rades für Distanzen, die deutlich über den üblichen Entfernungsbereich von Alltagsfahrten hinausgehen, aktiviert werden. In Bereichen mit weniger dichter ÖPNV-Erschließung (z.B. Äußere Stadt, Stadtrandbereiche, Umfeld des Ballungsraumes) kann das Fahrrad den Einzugsbereich von Haltestellen vergleichsweise kostengünstig erweitern und damit auch dem ÖPNV neue Kundenpotenziale zuführen. Die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV betrifft die Fahrradmitnahmemöglichkeit in den Fahrzeugen und das Abstellen des Rades an den Bahnhöfen und Haltestellen im Vor- und Nachtransport (Bike+Ride).

Im Gebiet des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) gibt es derzeit ein nach Verkehrsmitteln differenziertes Angebot zur Fahrradmitnahme. Dieses Angebot bietet dem Nutzer zwar einerseits bereits viele Möglichkeiten, ist aber andererseits durch die Unterschiede in den zeitlichen und tariflichen Regelungen nicht leicht

nachvollziehbar. Für Bike+Ride gibt es bereits etwa 15.000 Stellplätze an den Hamburger Schnellbahnhaltestellen, ferner 550 abschließbare Fahrradboxen sowie für den höheren Bedarf 6 Fahrradgaragen (Haltestellen Elbgaustraße, Farmsen, Harburg, Neuwiedenthal, Rahlstedt, Volksdorf) und 1 Fahrradparkhaus (Altona). Eine Erweiterung erfolgt auf Grundlage der etwa alle 2 Jahre durchgeführten Bestandsaufnahmen durch die BSU und die Bezirksämter. Eine hohe Zahl von „Wildparkern“ weist an zahlreichen Stationen auf eine mangelnde Qualität der Abstellvorrichtungen und weiteren Bedarf an Bike+Ride-Stellplätzen hin.

- 3-1 Die kostenlose Fahrradmitnahme in Schnellbahnen, Hafenfähren und bestimmten Buslinien soll beibehalten werden.
- 3-2 An den Schnellbahnstationen soll weiterhin die Zugänglichkeit vorrangig durch die Ausrüstung mit Aufzügen verbessert werden. Unabhängig davon werden der HVV und die BSU die Umsetzungsmöglichkeiten von Schiebehilfen prüfen und mit den Behindertenverbänden erörtern.
- 3-3 Die Verbesserung und Erweiterung der Bike+Ride-Anlagen wird kontinuierlich fortgesetzt. Bei der Ermittlung des Handlungsbedarfes sollen im Sinne einer angebotsorientierten Planung Verbesserungen auch dort eingeplant werden, wo bislang wegen eines unzulänglichen Abstellplatzangebotes keine hohe Nachfrage festzustellen ist, aber auf Grund des Umfeldes ein höheres Potenzial zu erwarten ist.
- 3-4 Die Bezirke werden im Rahmen der aus der regelmäßig durchgeführten Bike+Ride-Erhebung abgeleiteten Handlungsempfehlungen von der BSU darauf hingewiesen, neue Abstellanlagen verstärkt in direkter Zuordnung zu den Haltestellenzugängen zu platzieren.
- 3-5 Die Einrichtung von Fahrradboxen und – bei höherer Nachfrage – von Fahrradgaragen wird intensiviert, um die Wartelisten für diese Anlagen abzubauen. Die P+R-Betriebsgesellschaft und der HVV werden geeignete Stationen für Boxen und Garagen prüfen und dafür eine Prioritätenreihung aufstellen. Die Umsetzung geschieht in Abstimmung mit der BSU und den Bezirken.
- 3-6 Der HVV wird das verbesserte Bike+Ride-Angebot im Rahmen seiner Informations- und Werbemaßnahmen als sinnvolle Ergänzung seines Bus- und Bahnangebotes verstärkt darstellen. Neben der Integration des Angebotes in die Informationsprospekte und in das Informationsangebot im Internet ist eine Darstellung in den regional und lokal ausgerichteten Werbemaßnahmen angedacht.

#### **4. Umweltbewusstes Mobilitätsverhalten und höhere Verkehrssicherheit**

Die Zahl der Radverkehrsunfälle hat in Hamburg in den letzten Jahren tendenziell zugenommen. Diese Entwicklung geht einher mit einer Zunahme des Radverkehrs, die durch die jährlichen Pegelzählungen der BSU aufgezeigt wird.

Im Jahr 2006 gab es insgesamt 3.183 Unfälle mit Radfahrerinnen und Radfahrern, davon 2.410 mit Personenschaden. Bei 225 Radverkehrsunfällen gab es schweren Personenschaden, in 5 Fällen wurden Personen getötet. Insgesamt sind 38 % der Radfahrerinnen und Radfahrer Hauptverursacher ihrer Unfälle. Zu etwa 56 % werden Kfz-Führer von der Polizei als Hauptverursacher von Radverkehrsunfällen eingestuft. Im Vergleich deutscher Großstädte liegt Hamburg mit der Zahl der Radverkehrsunfälle in Bezug auf den Radverkehrsanteil (2002: 9 %) etwa im Durchschnitt.

Eine besondere Zielgruppe sind Kinder und Jugendliche, die – bezogen auf ihren Anteil an der Gesamtbevölkerung – überdurchschnittlich häufig verunglücken. Gerade für sie ist das Fahrrad jedoch ein wesentliches Element auf dem Weg zu einer eigenständigen Mobilität. Kinder bis zum 14. Lebensjahr nutzen auch in Hamburg überdurchschnittlich oft das Fahrrad auf ihren Wegen. In einer Zeit, wo Bewegungsmangel auch bei Kindern zu einem zunehmenden Gesundheitsproblem wird, trägt Radfahren zu einer positiven körperlichen Entwicklung bei, schult den Gleichgewichts- und Orientierungssinn und unterstützt die soziale Entwicklung von Kindern und Jugendlichen.

Vor diesem Hintergrund versteht sich der richtungsweisende Ansatz zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in Hamburg als Sicherheits-, Sozial- und Umwelterziehung. Ziel ist es, die Schüler auf ihre selbstständige Mobilität in Hinblick auf ein umweltbewusstes Mobilitätsverhalten und ein verantwortungsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr vorzubereiten. Das Thema „Radfahren“ ist dabei in den jeweiligen Bildungsplänen der verschiedenen Schulstufen von der Grundschule bis zur Sekundarstufe II fächerübergreifend verankert und wird auch von dem starken Engagement der Polizei getragen.

Die bewährten Ansätze der Unfallprävention, Verkehrssicherheitsarbeit und Mobilitätserziehung in Hamburg sollen fortgesetzt und weiterentwickelt werden.

4-1 Die Verkehrsdirektion wird alle 3 Jahre eine Sonderauswertung der Radverkehrsunfälle für den jeweils zurückliegenden 3-Jahres-Zeitraum vornehmen, beginnend mit dem Zeitraum 2004 – 2006. Die dabei identifizierten Straßenzüge / Straßenabschnitte und Knotenpunkte mit erhöhter Unfallhäufigkeit sollten einer vertiefenden Analyse in Hinblick auf mögliche Folgerungen zur Verbesserung der Infrastruktur und der Verkehrsregelung unterzogen werden. Die BSU wird diese Ergebnisse im Rahmen ihrer Maßnahmenprogramme (z.B. zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten) berücksichtigen.

- 4-2 Im Handlungsfeld der Prävention und Überwachung wird die Verkehrsdirektion ihre bisherigen Aktivitäten fortsetzen, so insbesondere auch die bewährte Arbeit der Fahrradstaffel. Es werden eine verstärkte Überwachung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beim Kraftfahrzeugverkehr, der Missachtung des Rotlichts und die Kontrolle des „Falschfahrens“ auf linken Radwegen durch Radfahrerinnen und Radfahrer als wesentliche unfallbegünstigende Regelverstöße empfohlen.
- 4-3 Das Parken auf Radwegen ist ein besonders häufiges Problem. Allein 2005 wurden 12.500 derartige Fälle polizeilich geahndet. Die Verkehrsdirektion wird prüfen, ob und wie sie das Freihalten der Radverkehrsanlagen, z.B. im Rahmen von Schwerpunktaktionen, zukünftig intensiver kontrollieren kann. Sie wird Problemschwerpunkte mit „chronischem“ Falschparken an die BSU bzw. die Bezirksamter melden, damit dort straßenbauliche Maßnahmen zur Verhinderung des Parkens geprüft und ergriffen werden können.
- 4-4 Um ein Klima gegenseitiger Rücksichtnahme im Straßenverkehr zu erreichen, ist gegenseitiges Verständnis und eine bessere Kenntnis spezieller den Radverkehr betreffender Verkehrsregeln notwendig. Es besteht der Eindruck, dass sowohl bei Radfahrern als auch Autofahrern insbesondere über die Regelung der Radwegebenutzungspflicht Unkenntnis besteht und dies zu Konfliktpotenzial führen kann.
- Im Zusammenhang mit einer (zukünftig) sehr differenzierten Anwendung der Benutzungspflichtregelung werden die zuständigen Behörden (BfI, BSU, VD) Überlegungen zu einer abgestimmten Informationskampagne treffen, in die auch die Verbände einbezogen werden sollen. Die seitens des Bundes vorgesehene Änderung der StVO und ihrer Verwaltungsvorschrift kann als zusätzlicher Anlass dienen.
- 4-5 Im Rahmen weitergehender Überlegungen zur Verkehrssicherheitsarbeit wird auch die Frage einbezogen, wie die Zielgruppe der erwachsenen Verkehrsteilnehmer (als Radfahrer und Autofahrer) zukünftig besser angesprochen werden kann.
- 4-6 Fahrradprojekte, Fahrradausflüge und die Einrichtung von Fahrradwerkstätten in den Schulen sind wichtige praxisorientierte Bausteine der Mobilitäts- und Verkehrserziehung. Die Polizei kann mit ihren 72 hauptamtlichen Polizeiverkehrslehrern diese Projekte auch bei einer erwünschten verstärkten Nachfrage weiterhin aktiv begleiten und unterstützen.
- 4-7 An bisher 20 Schulen gibt es Fahrradwachen, die zu einer deutlichen Minderung von Diebstählen und Vandalismusschäden beigetragen haben. Damit dieses erfolgreiche Modell auf mehr Schulen, wo dafür Bedarf und Interesse besteht, ausgedehnt werden kann, prüft die BBS eine finanzielle Unterstützungsmöglichkeit.

4-8 Im Rahmen der Mobilitätserziehung an den Schulen ist für die Schulprojekte („Verkehrsforscher“) ein verbessertes Feedback hinsichtlich der Verwendung und Umsetzung der Ergebnisse in der Verwaltung anzustreben. Es bedarf einer „Kultur der Rückmeldungen“. Diesbezüglich prüfen BBS und BSU in Abstimmung mit den Bezirksamtern, wie der Kontakt zwischen Schule und Verwaltung besser institutionalisiert werden kann und wer der jeweils richtige Adressat der einzelnen Ergebnisse aus den Projekten ist.

## 5. **Öffentlichkeitsarbeit für ein besseres Fahrradklima**

Die Entscheidung über die Verkehrsmittelwahl und das Verhalten im Verkehr beginnt bei jedem Einzelnen „im Kopf“. Sollen Verhaltensänderungen bzgl. einer besseren Akzeptanz und einer stärkeren Nutzung des Fahrrades erreicht werden, sind deshalb Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation unverzichtbare Elemente einer Strategie zur Förderung des Radverkehrs. Dazu gehört sowohl eine sachliche Information als auch eine eher emotionale Beweggründe der Verkehrsmittelwahl ansprechende Motivation und Werbung zur Nutzung des Fahrrades.

Die bisherigen Aktivitäten zur Öffentlichkeitsarbeit in Hamburg liegen seitens der Behörden vor allem im Bereich der Information, insbesondere in Verbindung mit Aktivitäten der Mobilitätserziehung und Verkehrssicherheitsarbeit. Der Internetauftritt Verkehrsinfo Region Hamburg wird bereits für die Informationsvermittlung zum Radverkehr genutzt und bietet gute Voraussetzungen für eine Weiterentwicklung (vgl. Abschnitt 7 „Servicekomponenten“). Einige der Aktivitäten werden bereits zusammen mit behördenexternen Partnern durchgeführt. Unter diesen engagiert sich insbesondere der ADFC mit einem umfangreichen Paket verschiedener Aktivitäten im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit. Insgesamt wird jedoch in Hamburg bisher vor allem der Bereich der emotionalen Ebene zur Imageverbesserung des Radfahrens vernachlässigt.

5-1 Es wird eine professionell konzipierte Kommunikations- und Imagekampagne angeregt, die ein positives Bild vom Radfahren vermittelt und den Stellenwert und die Akzeptanz des Radverkehrs im Verkehrssystem verbessert. Die Kampagne soll hamburgspezifische Merkmale aufweisen und auch die Nahmobilität in den Stadtteilen berücksichtigen. Die BSU wird die Anforderungen und die Vorgehensweise zur Durchführung einer solchen Kampagne konkretisieren. Eine Möglichkeit ist das Einbeziehen von Hochschulen im Rahmen von Ideenwettbewerben.

5-2 Weitere Empfehlungen aus dem Fahrradforum für eine solche Kampagne sind:

- Die Kampagne soll Lust auf das Radfahren machen.
- Auch die Autofahrerinnen und Autofahrer sollen über die Vorzüge des Radfahrens informiert und zum Umsteigen motiviert werden.

- Zur Verzahnung mit den Verkehrssicherheitsaktivitäten soll die Botschaft transportiert werden: „Fahrt mehr Rad, aber sicher.“
  - Radfahrende Spitzenpolitikerinnen und -politiker sowie sonstige Prominente sollen als Vorbilder integriert werden.
  - Auch die vielen ehrenamtlich Tätigen (in den Verbänden) sollen einbezogen werden.
  - Durchführung von Wettbewerben, z.B. zum „Fahrradfreundlichsten Stadtteil“.
  - Integration des Themas „Diebstahl-Prävention“ durch Einbeziehen der Spezialdienststelle „Kriminalprävention“ des Landeskriminalamtes (LKA).
- 5-3 Im Sinne einer „Produktmarke“ für die Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr in Hamburg sollten ein Slogan und/oder ein Logo eingesetzt werden. Diese Produktmarke kann im Rahmen der Kampagne entwickelt werden, sollte aber auch darüber hinaus als Klammer der verschiedenen Informations- und Kommunikationsmaßnahmen dienen.
- 5-4 Es soll eine kontinuierliche Information über die Umsetzung der Radverkehrsstrategie und der diesbezüglichen Maßnahmen entsprechend dem Motto „Tue Gutes und rede darüber“ gewährleistet werden. Hierzu können vor allem Presseartikel, Flyer (z.B. zu hergerichteten Radrouten) und das Internet dienen.
- 5-5 Zur Abstimmung der Vielzahl der bereits laufenden und zukünftig möglichen Aktivitäten der Öffentlichkeitsarbeit, auch unterhalb der Ebene einer Kommunikationskampagne, soll ein Arbeitskreis unter Leitung der BSU gebildet werden.  
Teilnehmer: Dienststellen und Verbände, die sich bereits in diesem Bereich engagieren.
- 5-6 In den Bezirken können sich – entsprechend dem Hamburger Fahrradforum – „Bezirksforen“ bilden, die die Ansätze und Maßnahmen der Radverkehrsstrategie (Gesamtstadt) auf die Ebene der Bezirke und Stadtteile herunterbrechen und sie entsprechend ortsbezogen weiterentwickeln.

## 6. Ausschöpfen der Potenziale im Fahrradtourismus

Der Fahrradtourismus hat in Deutschland seit Jahren kontinuierlich an Bedeutung gewonnen. Er wird mittlerweile nicht nur in ländlichen Erholungsräumen, sondern auch in vielen großen Städten als ein Wirtschaftsfaktor erkannt. Hamburg besitzt nicht nur durch die Vielzahl seiner Sehenswürdigkeiten und kulturellen Highlights, sondern auch durch die Lage im Schnittpunkt mehrerer Radfernwege mit bundes- und europaweiter Bedeutung ein erhebliches Potenzial.

Insbesondere der Elberadweg als einer der beliebtesten und meist befahrenen deutschen Radfernwege bietet hier beste Voraussetzungen als Start- oder Endpunkt einer Radtour mit u.U. mehrtägigem Aufenthalt in Hamburg. Die Behörde für Wirtschaft und Arbeit (BWA) unterstützt deshalb die Koordinierungsstelle des Elberadweges in Bleckede jährlich mit einem nennenswerten Betrag.

Allerdings stehen zur Förderung des Fahrradtourismus seitens der BWA jährlich nur 10.000 € zur Verfügung. Die Hamburg Tourismus GmbH (HHT) vermarktet dennoch die Radfernwege und einige Hamburger Radtouren. Sie kooperiert diesbezüglich auch mit dem ADFC und der Deutschen Zentrale für Tourismus (DZT). Insgesamt bestehen für das radtouristische Angebot in Hamburg jedoch sowohl bzgl. Service als auch Information noch gute Entwicklungsmöglichkeiten.

- 6-1 Die radtouristischen Potenziale Hamburgs sollen zukünftig besser ausgeschöpft werden. Radtouristen sollen bessere Serviceangebote erhalten und über diese Angebote gezielt informiert werden. Die BWA und die BSU prüfen die Erstellung eines Radtourismuskonzeptes, das alle Elemente von der Infrastruktur (z.B. Rastplätze, diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten für Fahrrad und Gepäck) bis zur Entwicklung einer Vermarktungsstrategie enthält. Auf Grundlage dieses Konzeptes können der zukünftige Handlungsbedarf und die erforderlichen Mittel konkretisiert werden.
- 6-2 Auf Ebene der Metropolregion Hamburg (MRH) soll die Vernetzung mit dem Umland unter freizeit- und radtouristischen Aspekten verbessert werden. Dies soll entweder im Rahmen des Radtourismuskonzeptes (vgl. 6-1) oder in einem eigenen Radverkehrskonzept der MRH berücksichtigt werden.
- 6-3 ADFC und Hamburger Radsport-Verband prüfen, wie sie ihre GPS-gestützten Tourenangebote einem breiteren Nutzerkreis zugänglich machen können. Eine Möglichkeit dazu ist die Einrichtung eines entsprechenden Links auf dem Verkehrsinfo-Portal.
- 6-4 Die BSU untersucht in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV), ob die Hamburger Freizeittrouten als GPS-Tracks angeboten werden können.

- 6-5 Hamburg setzt sich im Rahmen des Bund-Länder-Arbeitskreises Radverkehr weiterhin für eine Fahrradmitnahme im ICE ein. Damit soll insbesondere die Erreichbarkeit Hamburgs für Fahrradtouristen verbessert werden.

## **7. Mehr Service rund ums Rad**

Neben einem guten Infrastrukturangebot kann die Nutzung des Fahrrades in einer Großstadt auch durch eine Vielzahl von Serviceangeboten erleichtert werden. Zahlreiche dieser Dienstleistungen können sich auf privatwirtschaftlicher Ebene entwickeln (z.B. Angebote des Fahrradhandels oder des Gastgewerbes). Einige bedürfen jedoch auch der Initiative der öffentlichen Hand. Ein gutes, aber ausbaufähiges Service- und Informationsangebot für Radfahrerinnen und Radfahrer bietet in Hamburg das Verkehrsinfo Region Hamburg-Portal der BSU. Weitere Serviceangebote bieten u.a. der ADFC und der Hamburger Radsport-Verband.

- 7-1 Die Informationsangebote des Verkehrsinfo-Portals zum Radverkehr in Hamburg werden durch die BSU laufend aktualisiert und sukzessive erweitert.
- 7-2 Im Rahmen der Weiterentwicklung des Verkehrsinfo-Portals soll ein Radroutenplaner für den Alltags- und Freizeitverkehr angeboten werden. Die BSU wird die dazu erforderlichen finanziellen und organisatorischen Voraussetzungen prüfen.
- 7-3 Entsprechend dem Beispiel mehrerer europäischer Metropolen soll auch in Hamburg ein Leihfahrradsystem etabliert werden. Die BSU bereitet hierzu eine Ausschreibung vor. Nach Möglichkeit sollen auch Leihräder mit Kindersitz bzw. Korb bereitgehalten werden. Empfohlen wird die kostenlose Nutzung der zukünftigen Leihräder für Zeitkartenbesitzer des ÖPNV.
- 7-4 An geeigneten Hamburger Bahnhöfen mit größerem Fahrgast- und Pendleraufkommen sollen mittelfristig Fahrradstationen eingerichtet werden, die neben dem bewachten Fahrradparken auch Verleih, Reparaturen und weitere Serviceleistungen anbieten. Die BSU veranlasst in Abstimmung mit dem HVV zunächst für ausgewählte, potenziell geeignete Stationen eine Bedarfs- und Machbarkeitsstudie, auf deren Grundlage zunächst ein Pilotprojekt konkretisiert werden soll.



### III Umsetzung und Erfolgskontrolle

#### 1. Strukturen für die Umsetzung

Die Radverkehrsstrategie hat einen Zeithorizont bis zum Jahr 2015 und umfasst zahlreiche Maßnahmen, die kurz- bzw. mittelfristig oder auch im Sinne dauerhafter Aktivitäten umzusetzen sind. Eine Reihe dieser Maßnahmen baut auf bisherigen Aktivitäten auf und kann ohne unmittelbaren Mehraufwand umgesetzt werden, andere jedoch beschreiben neue Aufgaben, deren Realisierung höhere Investitionen und/oder zusätzlichen personellen Aufwand erfordert. Damit die Radverkehrsstrategie in dem vorgesehenen Zeitrahmen umgesetzt werden kann, muss deshalb eine ausreichende finanzielle und personelle Ausstattung sowohl der konzeptionell als auch der operativ tätigen Stellen sichergestellt sein.

Als Überblick werden die vom Fahrradforum empfohlenen Maßnahmen im Anhang tabellarisch, geordnet nach den Maßnahmenfeldern, zusammengestellt. Angegeben werden jeweils die zuständigen Behörden oder Dienststellen sowie eine dreistufige, qualitative Prioritätseinschätzung. Diese Prioritäten bewerten die jeweilige Maßnahme aus Sicht ihrer Bedeutung im Rahmen der Zielsetzungen der Radverkehrsstrategie. Sie können damit aber keine zeitliche Reihenfolge verbinden, da auch einige Maßnahmen mit hoher Priorisierung wegen ihrer Komplexität und des damit verbundenen hohen Planungs- und Abstimmungsaufwandes nur längerfristig realisierbar sein werden, andererseits als weniger bedeutsam eingeschätzte Maßnahmen u.U. kurzfristig und mit geringem Aufwand umzusetzen sind.

8-1 Das Fahrradforum vertritt die Auffassung, dass zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie angesichts des damit verbundenen erheblichen Koordinationsaufwandes und des Aufgabenvolumens in Zuständigkeit der BSU *ein* ausschließlich mit Themen des nichtmotorisierten Verkehrs befasster Mitarbeiter nicht ausreichen kann. Eine nachhaltige personelle Aufstockung wird deshalb als unabdingbar angesehen.

8-2 Neben einer ausreichend ausgestatteten Fachdienststelle in der BSU ist es erforderlich, dass auch in den verschiedenen weiteren mit Radverkehr befassten Dienststellen der FHH, insbesondere in den Bezirksverwaltungen und in den Fachbehörden, eine größere Sensibilität und Kenntnis bzgl. der Belange des Radverkehrs besteht.

8-3 Es sind keine zusätzlichen Organisationsstrukturen notwendig. Die bestehenden Strukturen sollen, wo erforderlich, optimiert werden.

8-4 Die Mitglieder des Fahrradforums sind bereit, ihre Arbeit in dem Gremium auch über die Erstellung der Radverkehrsstrategie hinaus fortzusetzen (jährlich mindestens 2 möglichst kompakte Sitzungen). Damit soll die Umsetzung der Radverkehrsstrategie begleitet, überprüft und ggf. weiterentwickelt werden. Dabei sollen auch ausgewählte konkrete Maßnahmen erörtert werden.

## 2. Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle

Eine kontinuierliche Erfolgskontrolle im Rahmen der Umsetzung der Radverkehrsstrategie dient dazu, die Wirkungen der ergriffenen Maßnahmen und das Erreichen der gesetzten Ziele zu überprüfen. Dieser Monitoring-Prozess kann wichtige Hinweise für eine Nachjustierung und Weiterentwicklung der Radverkehrsstrategie geben. Er umfasst Elemente der Qualitätskontrolle und -sicherung und dient damit auch einem effizienten und sachgerechten Einsatz der verfügbaren Haushaltsmittel.

Eine wesentliche Voraussetzung für eine wirksame Erfolgskontrolle ist eine gute Datenlage. In Hamburg werden bereits seit 1984 jährliche Radverkehrszählungen an 38 definierten Querschnitten durchgeführt. Im Rahmen der 2008 erneut stattfindenden, bundesweiten Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ beauftragt die BSU eine vertiefte Erfassung für das Stadtgebiet, die auch nähere Daten zur Nutzung des Fahrrades und zur Entwicklung seit der vorherigen Untersuchung von 2002 bringen wird. Daten zum Radwegbestand liegen in einer für die Fortschreibung nur wenig geeigneten Form aus dem Zeitraum Ende der 90-er Jahre vor. Die Polizei erfasst jährlich die Unfalldaten und dokumentiert sie in entsprechenden Jahresberichten.

- 9-1 Die kontinuierlichen Pegelerhebungen an den Zählquerschnitten werden fortgesetzt und mittelfristig um einige Dauerzählstellen ergänzt. An dafür geeigneten Stellen soll gleichzeitig auch der Kfz-Verkehr erfasst und dessen Entwicklung dokumentiert werden.
- 9-2 Es soll eine fortschreibungsfähige Radwegdatenbank mit allen für die Pflege und Weiterentwicklung des Bestandes notwendigen Daten aufgebaut werden. Die BSU klärt die hierfür erforderlichen technischen und personellen Voraussetzungen und legt die Teile des Straßennetzes fest, auf denen die Datenerfassung vorrangig vorgenommen werden soll.
- 9-3 Bei wichtigen Maßnahmen für den Radverkehr im Straßennetz werden durch die BSU geeignete Vorher-Nachher-Erhebungen durchgeführt, um Aussagen zur Akzeptanz neuer Radverkehrsanlagen machen zu können.
- 9-4 Die wesentlichen Aktivitäten auf dem Gebiet des Radverkehrs und die Entwicklung wichtiger Daten werden von der BSU ca. alle 2 Jahre in einem Fortschrittsbericht zur Radverkehrsstrategie zusammengefasst.
- 9-5 Im Rahmen des behördlichen Abstimmungsverfahrens bei Verkehrsplanungen wird sichergestellt, dass das Referat „Nichtmotorisierter Verkehr“ der BSU an allen Planungen mit Radverkehrsrelevanz beteiligt wird. Die BSU wird dazu Verfahrenshinweise erarbeiten und ein einheitliches Verteiler-Deckblatt mit Nennung des Referates für alle Bezirksämter vorsehen. Das Referat „Nichtmotorisierter Verkehr“ wird seinerseits den ADFC häufiger in den Abstimmungsprozess einbeziehen.

- 
- 9-6 Die PLAST 9 wird von der BSU im Kontext mit der vorgesehenen StVO-Novelle und neuen technischen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Richtlinie für die Anlage von Straßen – RASt, Empfehlungen für den Radverkehr – ERA) aktualisiert und gilt weiterhin als Planungsrichtschnur für die Regelausführung von Radverkehrsanlagen in Hamburg.
- 9-7 Die BSU initiiert zusammen mit der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure (VSVI) die Aufnahme von aktuellen Themen der Radverkehrsplanung in die regelmäßig stattfindenden Seminare für Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner in den Behörden und den Ingenieurbüros. Auch die im Bereich der Bauaufsicht beteiligten Fachleute sollten stärker für die Belange des Radverkehrs sensibilisiert werden.
- 9-8 Die BSU untersucht in Abstimmung mit dem ADFC, auf welche Weise eine möglichst repräsentative Befragung von Radfahrerinnen und Radfahrern zur Bewertung der Situation des Radverkehrs in Hamburg durchgeführt werden kann.

## **Anhang**

**Maßnahmenkatalog**

**Erläuterung von Fachbegriffen**

**Mitglieder des Fahrradforums**

## Maßnahmenkatalog

Die aufgeführten Einzelmaßnahmen sollen – soweit sie aus dem Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg zu finanzieren sind – im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Haushaltsplanes 2007/2008 und künftiger Haushaltspläne umgesetzt werden und stehen hinsichtlich der Realisierung unter Finanzierungsvorbehalt.

Bei den Prioritätsstufen bedeuten 1 = sehr hoch, 2 = hoch, 3 = mittel

Nr.	Maßnahme	Zuständigkeit	Priorität	Anmerkung
-----	----------	---------------	-----------	-----------

### Gute Wege für den Radverkehr

1-1	Herrichtung des Alltagsroutennetzes	Veranlasser: BSU Mitwirkung: Bezirke	1	Umsetzung bis 2015
1-2	Verbesserungen im Freizeitrouthenetz	Veranlasser: BSU Mitwirkung: Bezirke	2	Umsetzung bis 2015
1-2	Verbesserung der Radfernwege	Veranlasser: BSU Mitwirkung: Bezirke	2	im Kontext mit Freizeitrouten
1-3	Einheitliche Wegweisung für die Radrouten	Veranlasser/Erstinvestition: BSU Mitwirkung: BfI Pflege: Bezirke, BSU	2	im Kontext mit Routennetz
1-4	Verdichtung der Radverkehrsnetze auf Bezirks-/Stadtteilebene auf Grundlage des gesamtstädtischen Netzes	Veranlasser: Bezirke Mitwirkung: BSU	2	Umsetzung längerfristig
1-5	Kontinuierliche Finanzausstattung mit höherem Volumen für den Radverkehr	Vorbereitung: BSU Entscheidung: Bürgerschaft	1	Politische Entscheidung
1-6	Festlegung von Kriterien für eine Prioritätenbildung, Aufstellung von jährlichen Bauprogrammen	Federführung: BSU Mitwirkung: Bezirke, BfI	1	Planerische Daueraufgabe
1-7	„Qualität vor Quantität“ bei der Verbesserung vorhandener Radverkehrsanlagen; Einhaltung von Standardmaßen bei Neuaufteilung des Straßenquerschnitts	BSU, Bezirke	1	Planerische Daueraufgabe

Nr.	Maßnahme	Zuständigkeit	Priorität	Anmerkung
1-8	Prüfung der Radwegebenutzungspflicht an Hauptverkehrsstraßen auf Grundlage der StVO	Bfl	1	Verkehrsbehördliche Maßnahme
1-8	Herrichtung benutzungspflichtiger Radwege	BSU, Bezirke	1	im Rahmen der Bauprogramme
1-9	Ausbau und Instandsetzung auch der Radwege ohne Benutzungspflicht gemäß PLAST 9	BSU, Bezirke	1	im Rahmen der Bauprogramme
1-10	Prüfung der Art der Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen in jedem örtlichen Einzelfall	Veranlasser: BSU Mitwirkung: Bfl	1	Planerische Daueraufgabe
1-11	Einsatz von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen insbesondere bei fehlenden bzw. unzulänglichen Radwegen	Veranlasser: BSU, Bezirke Mitwirkung: Bfl	1	Planerische Daueraufgabe
1-12	Bei der Planung von Radverkehrsanlagen sind zu schmale Sicherheitsabstände zu parkenden Kfz zu vermeiden	BSU, Bezirke, Bfl	2	Planerische Daueraufgabe
1-12	Überprüfung kritischer Fälle legalen Parkens neben Radverkehrsanlagen	Veranlasser: Bfl Mitwirkung: BSU, Bezirke	2	Verkehrsbehördliche und planerische Maßnahme
1-13	Öffnung weiterer Einbahnstraßen für Radgegenverkehr	Veranlasser: Bfl Mitwirkung: BSU, Bezirke	3	Verkehrsbehördliche Maßnahme
1-14	Diskussion zur Änderung der StVO auf Bund-Länder-Ebene zum Thema „Begleitung von Kindern auf Gehwegen“	Bfl	3	Abstimmung
1-15	Abstimmung der Anforderungen aller Verkehrsteilnehmergruppen an signalisierten Knoten; Überprüfung maximal zulässiger Wartezeiten für Radverkehr in Abhängigkeit von der Netzbedeutung	Veranlasser: BSU Mitwirkung: Bfl	1	Planerische Daueraufgabe
1-16	Freigabe für Fußgänger- und Radverkehr zum parallelen Kfz-Strom auch ohne Anforderung	Veranlasser: BSU Mitwirkung: Bfl	1	Planerische Daueraufgabe
1-17	Eigene Radfahrersignale mit Grünvorlauf an größeren Knotenpunkten; ggf. Umbau mit Anpassung der Radverkehrsführung	Veranlasser: BSU Mitwirkung: Bfl	1	Planerische Daueraufgabe
1-18	Vereinbarung von Kriterien zum Interessensausgleich in städtebaulich sensiblen Bereichen	Veranlasser: BSU Mitwirkung: Bezirke	2	Planerische Maßnahme

Nr.	Maßnahme	Zuständigkeit	Priorität	Anmerkung
1-19	Vorzug für Radfahrstreifen und ggf. Schutzstreifen, wenn bauliche Radwege nach PLAST in städtebaulich sensiblen Bereichen nicht möglich sind	Veranlasser: BSU, Bezirke Mitwirkung: Bfl	2	Planerische Daueraufgabe
1-20	Einsatz der Räumfahrzeuge über die Alltagsroute 3 hinaus gemäß einem aufzustellenden Räumplan	Veranlasser: BSU Mitwirkung: SRH	3	Betriebliche Maßnahme
1-21	Prüfung der Kosten einer größeren Ausweitung des Winterdienstes	Veranlasser: BSU Mitwirkung: SRH	3	Prüfauftrag
1-22	Grundsätzlich keine Lagerung von geräumtem Schnee auf Radverkehrsanlagen; Reinigung von Laub auf Wegen des öffentlichen Reinigungsdienstes	SRH	2	Betriebliche Daueraufgabe
1-23	Verringerung der Gefahr von Schäden durch Bäume bereits in der Planung	BSU, Bezirke	1	Planerische Daueraufgabe
1-23	Prüfung der Kosten eines Radwegebaus mit höherer Qualität des Oberbaus unter Berücksichtigung des Aufwandes für Unterhaltung und Erneuerung	BSU	2	Prüfauftrag
1-24	Einhaltung der Mindestanforderungen für Fußgänger und Radfahrer bei Genehmigung von Sondernutzungen; Erarbeitung einer Checkliste	Checkliste: BSU, Bezirke Vollzug: Bezirke	2	Planerische Maßnahme (Checkliste)
1-25	Berücksichtigung von mit dem Radverkehr verträglichen Standorten für Wertstoffcontainer etc. bereits bei der Planung	BSU, Bezirke	3	Planerische Daueraufgabe
1-26	Bessere Berücksichtigung des Radverkehrs an Baustellen; stärkere Kontrolle der Einhaltung von Regelplänen durch die Baufirmen	Bfl, Bezirke	2	Verkehrsbehördliche Daueraufgabe
1-27	Verteilen der NRW-Broschüre (radverkehrsfreundliche Regelungen an Baustellen) an Dienststellen und Baufirmen; bei Fortschreibung der PLAST 9 Regelpläne aufnehmen	Veranlasser: BSU Mitwirkung / Verteilung: Bfl	3	Information

### Gute Bedingungen zum Fahrradparken

2-1	Evaluierung des vereinfachten Genehmigungsverfahrens nach HBauO hinsichtlich der Auswirkungen auf die Fahrradstellplatzverpflichtung	BSU	2	Wirkungskontrolle
2-2	Anpassung der NRW-Broschüre zur Information von Bauherren, Bauträgern und Architekten an die Hamburger Bestimmungen	Veranlasser: BSU Mitwirkung: Bezirke	3	Information
2-3	Analyse der Abstellplatzsituation und Erarbeitung von Fahrradparkkonzepten	Veranlasser: BSU Mitwirkung: Bezirke	2	Planerische Maßnahme

Nr.	Maßnahme	Zuständigkeit	Priorität	Anmerkung
2-4	Umnutzung von Pkw-Stellplätzen zugunsten von Fahrradstellplätzen	BSU, Bezirke	2	Planerische Maßnahme
2-5	Abstellplätze im öffentlichen Raum auf Antrag und Kosten privater Anlieger	Veranlasser: BSU Umsetzung: Bezirke	2	Straßenrechtliche Maßnahme
2-6	Ausschreibung neuer Standard-Rahmenhalter in 2 oder 3 Ausführungen	Veranlasser: BSU Mitwirkung: Bezirke	3	Planerische Maßnahme
2-7	Optimierung der Nutzungsregelung von Fahrradhäuschen; Entwicklung eines geänderten Gestaltungskonzeptes für gründerzeitliche Straßenräume	Veranlasser: BSU Mitwirkung: Bezirke	3	Planerische Maßnahme
2-8	Verbesserung des Abstellanlagenangebotes an Schulen, Austausch Vorderradhalter gegen Rahmenhalter	BBS	2	Planerische Daueraufgabe

### Bessere Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr

3-1	Beibehalten der kostenlosen Fahrradmitnahme in Schnellbahnen, Hafenfähren und bestimmten Buslinien	HVV	1	Tarifgestaltung
3-2	Zugänglichkeit der Schnellbahnstationen mit Aufzügen verbessern, Umsetzungsmöglichkeit für Schiebehilfen wird geprüft	HVV, BSU	3	Prüfauftrag
3-3	Fortsetzung der Verbesserung und Erweiterung von Bike+Ride-Anlagen, auch als angebotsorientierte Planung	Veranlasser: HVV, Bezirke Mitwirkung: BSU, P+R-Betriebsgesellschaft	2	Planerische Daueraufgabe
3-4	Handlungsempfehlung bzgl. neuer Abstellanlagen an Haltestellenzugängen	Veranlasser: BSU Umsetzung: Bezirke	3	Information
3-5	Aufstellung einer Prioritätenreihung für B+R-Anlagen mit Boxen und Garagen	Veranlasser: HVV Mitwirkung: P+R-Betriebsgesellschaft, Bezirke, BSU	2	Planerische Maßnahme
3-6	Informations- und Werbemaßnahmen zu B+R	HVV	2	Information



Nr.	Maßnahme	Zuständigkeit	Priorität	Anmerkung
-----	----------	---------------	-----------	-----------

### Umweltbewusstes Mobilitätsverhalten und höhere Verkehrssicherheit

4-1	Sonderauswertung der Radverkehrsunfälle in Dreijahreszeiträumen; Analyse unfallreicher Strecken und Knoten bzgl. Verbesserungen	Veranlasser: Bfl Mitwirkung: BSU	1	Wirkungsanalyse
4-2	Kontrolle der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch Kfz, der Missachtung des Rotlichts und „Falschfahren“ auf linken Radwegen	Bfl	1	Polizeiliche Daueraufgabe
4-3	Kontrolle von Parken auf Radwegen; vorrangig straßenbauliche Maßnahmen für Problem-schwerpunkte	Kontrolle: Bfl Maßnahmen: BSU, Bezirke	1	Polizeiliche Daueraufgabe
4-4	Information über neue, den Radverkehr betreffende Verkehrsregeln	Veranlasser: Bfl Mitwirkung: BSU, ADFC, ADAC, Fahrschullehrerverband	2	Information
4-5	Intensivere Einbeziehung erwachsener Verkehrsteilnehmer in die Verkehrssicherheitsarbeit	Bfl	3	Prüfauftrag
4-6	Aktive Unterstützung der Verkehrserziehung durch die Polizei auch bei verstärkter Nachfrage	Bfl, BBS	2	Daueraufgabe
4-7	Finanzierung weiterer „Fahrradwachen“ an Schulen	BBS	2	Prüfauftrag
4-8	Verbessertes Feedback zur Verwaltung bezüglich ortsbezogener Schulprojekte im Rahmen der Mobilitätserziehung	Veranlasser: BBS Mitwirkung: BSU, Bezirke	2	Prüfauftrag

### Öffentlichkeitsarbeit für ein besseres Fahrradklima

5-1	Festlegung von Anforderungen und Vorgehensweise für eine professionelle Kommunikationskampagne mit hamburgspezifischen Merkmalen	Veranlasser: BSU Mitwirkung: Bfl, BBS	2	Planerische Maßnahme
5-2	Weitere Empfehlungen des Fahrradforums zur Durchführung der Kampagne	Veranlasser: BSU Mitwirkung: Bfl, BBS	3	Planerische Maßnahme
5-3	Entwicklung einer Produktmarke (Slogan, Logo) im Rahmen der Kampagne	BSU	2	Planerische Maßnahme
5-4	Kontinuierliche Information (Presse, Flyer, Internet) über die Durchführung von Maßnahmen im Rahmen der Radverkehrsstrategie	BSU, Bfl, BBS	2	Information (Daueraufgabe)

Nr.	Maßnahme	Zuständigkeit	Priorität	Anmerkung
5-5	Bildung eines Arbeitskreises (Dienststellen, Verbände) zur Abstimmung der Öffentlichkeitsarbeit	Veranlasser: BSU Mitwirkung: BfI, BBS und Verbände	2	Abstimmung
5-6	„Bezirksforen“ entsprechend dem Hamburger Fahrradforum zur Fortsetzung der Radverkehrsstrategie in den Bezirken	Veranlasser: Bezirke Mitwirkung: BSU, BfI, Verbände	2	Politische Entscheidung (Bezirke)

### Ausschöpfen der Potenziale im Fahrradtourismus

6-1	Erstellung eines Radtourismuskonzeptes	BWA, BSU	3	Planerische Maßnahme
6-2	Vernetzung von Routen mit dem Umland auf Ebene der MRH	BSU, Nachbarkreise und -kommunen	2	Planerische Maßnahme
6-3	Breiter Nutzerkreis für GPS-gestützte Tourenangebote	ADFC, RVH	3	Planerische Maßnahme
6-4	Angebot von GPS-Tracks für die Freizeitrouten	BSU, LGV	3	Prüfauftrag
6-5	Unterstützung der Fahrradmitnahme im ICE im Bund-Länder-Arbeitskreis Radverkehr	BSU	2	Abstimmung

### Mehr Service rund ums Rad

7-1	Aktualisierung und Erweiterung des Verkehrsinfo-Portals	BSU	2	Planerische Daueraufgabe
7-2	Routenplaner im Rahmen des Verkehrsinfo-Portals	BSU	3	Planerische Maßnahme
7-3	Ausschreibung für ein Leihfahrradsystem	BSU	2	Planerische Maßnahme
7-4	Machbarkeitsstudie zur Einrichtung von Fahrradstationen	BSU, HVV	2	Planerische Maßnahme

### Strukturen für die Umsetzung

8-1	Nachhaltige personelle Aufstockung BSU für Bereich „Nichtmotorisierter Verkehr“	BSU	1	BSU-Entscheidung
8-2	Sensibilisierung für die Belange des Radverkehrs in anderen Dienststellen	alle	1	Daueraufgabe
8-3	Optimierung der bestehenden Strukturen soweit erforderlich	BSU	2	Daueraufgabe

Nr.	Maßnahme	Zuständigkeit	Priorität	Anmerkung
8-4	Fortsetzung Fahrradforum mit mindestens 2 jährlichen Sitzungen	BSU	1	Daueraufgabe

### Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle

9-1	Fortsetzung der Pegelerhebungen an Zählquerschnitten; Ergänzung von Dauerzählstellen und Dokumentierung des parallel verlaufenden Kfz-Verkehrs	BSU	2	Planerische Daueraufgabe
9-2	Klärung der personellen und technischen Voraussetzungen für eine fortschreibungsfähige Radwegedatenbank	BSU	3	Prüfauftrag
9-3	Vorher-Nachher-Erhebungen bei wichtigen Radverkehrsmaßnahmen zur Beurteilung der Akzeptanz	BSU	2	Wirkungskontrolle
9-4	Fortschrittsbericht zur Radverkehrsstrategie im 2-Jahres-Turnus	BSU	3	Information
9-5	Verbesserung des behördlichen Abstimmungsverfahrens bei Verkehrsplanungen	BSU, Bezirke	1	Abstimmung
9-6	Aktualisierung der PLAST 9	Veranlasser: BSU Mitwirkung: Bfl	2	Information
9-7	Aktuelle Themen der Radverkehrsplanung im Rahmen von Seminaren	BSU, VSVI	2	Information
9-8	Representative Befragung von Radfahrern zur Bewertung der Situation des Radverkehrs in Hamburg	BSU, ADFC	3	Wirkungskontrolle

## **Erläuterung von Fachbegriffen**

### **Alltagsroute**

Radroute, deren Verlauf und Ausbildung sich vor allem an den Anforderungen der Radfahrerinnen und Radfahrer orientiert, die „alltäglich“, z.B. zur Schule, zum Arbeitsplatz oder zum Einkaufen, unterwegs sind. Der Ausbaustandard soll zügiges und hindernisfreies Vorankommen ermöglichen. Hamburgs Netz der Fahrradrouten setzt sich aus je 14 Alltags- und Freizeittrouten zusammen.

### **Bike+Ride**

Benutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln jeweils auf Teilabschnitten eines Gesamtweges. Bike+Ride-Anlagen sind Fahrradabstellplätze an den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel.

### **Dreistrichfurt**

Furten sind beidseitig durch Markierung auf der Fahrbahn gekennzeichnete Überquerungsstellen für den Fuß- bzw. Radverkehr. Grenzen Radweg- und Gehwegfurt an einem Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage unmittelbar aneinander, so sind für die Markierung der beiden Überquerungsstellen nur 3 Begrenzungslinien erforderlich (vgl. auch Vierstrichfurt). Radfahrerinnen und Radfahrer müssen sich in diesem Fall nach den Fußgängersignalen richten, wenn kein eigenes Radfahrersignal für sie vorhanden ist.

### **Fahrradabstellplatzverpflichtung**

Regelung der Hamburgischen Bauordnung, nach der im Zusammenhang mit der Errichtung von Gebäuden eine bestimmte Anzahl von dem Grundstück zugeordneten Fahrradabstellplätzen zu schaffen ist.

### **Fahrradbox**

Schließfachähnliche Vorrichtung zur diebstahlsicheren Unterbringung eines Fahrrades. Fahrradboxen stehen in Hamburg als Bike+Ride-Anlage an einigen Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs zur Verfügung und können bei der Park+Ride-Betriebsgesellschaft gemietet werden.

### **Fahrradgarage**

Eingezäunte und abschließbare Fahrradabstellanlagen, in denen Fahrräder in der Regel auch witterungsgeschützt untergebracht werden können. Fahrradgaragen stehen in Hamburg als Bike+Ride-Anlage an einigen Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs zur Verfügung.

### **Fahrradhäuschen**

In Fahrradhäuschen können in der Regel bis zu 12 Fahrräder abgestellt werden. Sie dienen der privaten Nutzung und werden auf Privatgrund oder im öffentlichen Raum aufgestellt. In Hamburg gibt es etwa 300 Fahrradhäuschen, deren Anschaffung überwiegend durch die Freie und Hansestadt Hamburg bezuschusst worden ist.

### **Fahrradstation**

Bewachtes Fahrradparkhaus, in dem neben dem Fahrradparken auch weitere Dienstleistungen, wie z.B. Fahrradverleih, Reparaturen, Verkauf von Fahrrädern und Zubehör etc., angeboten werden.

### **Fahrradstraße**

Für den Radverkehr durch Verkehrszeichen vorbehaltene Straße, in der Kraftfahrzeugverkehr nur ausnahmsweise zugelassen werden kann.

### **Grünvorlauf für den Radverkehr**

Lichtsignalsteuerung, bei der Signale für den Radverkehr eine bestimmte Zeitdauer (in der Regel wenige Sekunden) früher Grün zeigen als die Signale für den parallel fahrenden Kraftfahrzeugverkehr.

### **Radfahrstreifen**

Durch einen durchgezogenen Streifen auf der Fahrbahn markierte, dem Radverkehr vorbehaltene Verkehrsfläche. Radfahrstreifen sind benutzungspflichtig, andere Fahrzeuge dürfen sie im Längsverkehr nicht befahren.

### **Radfernwege**

Überregionale Radwanderwege.

### **Radroutenplaner**

Internetbasierte Orientierungshilfe, die bei Eingabe von Start und Ziel eine für den Radverkehr geeignete Verbindung empfiehlt.

### **Radverkehrsanlage**

Verkehrsanlage für den Radverkehr, die durch bauliche Maßnahmen, durch Markierungen und/oder durch verkehrsregelnde Maßnahmen geschaffen wird. „Radverkehrsanlage“ ist der Oberbegriff für Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen etc.

### **Radverkehrsanteil**

Prozentualer Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege an allen in einer bestimmten Zeit mit Verkehrsmitteln oder zu Fuß zurückgelegten Fahrten und Wege.

### **Radweg**

Straßenbegleitender oder selbstständig geführter Weg für den Radverkehr. Straßenbegleitende Radwege sind von der Fahrbahn baulich (in der Regel durch einen Bord) getrennt. Es gibt Radwege mit bzw. ohne Benutzungspflicht (s. Radwegebenutzungspflicht).

### **Radwegebenutzungspflicht**

Regelung der Straßenverkehrs-Ordnung, nach der Radfahrerinnen und Radfahrer durch bestimmte Verkehrszeichen gekennzeichnete Radverkehrsanlagen benutzen müssen. Andere, nicht entsprechend gekennzeichnete Radwege dürfen sie benutzen (Radwege ohne Benutzungspflicht).

### **Radwegedatenbank**

Digitales Verzeichnis, in dem Lage und bestimmte Ausbildungsmerkmale der Radverkehrsanlagen einer Stadt aufgeführt sind.

### **Schutzstreifen**

Durch eine unterbrochene Markierung gekennzeichnete Teil der Fahrbahn, der bevorzugt dem Radverkehr dient, aber bei Bedarf auch vom Kraftfahrzeugverkehr befahren werden darf.

### **Verkehrsabhängige Steuerung**

Lichtsignalsteuerung, bei der das Signalprogramm von den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern beeinflusst wird, z.B. über Anforderungstaster oder über automatische Erfassungstechniken.

### **Verkehrsinformations-Portal**

Internetbasierter Informationsdienst für Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer in der Region Hamburg, der von der BSU angeboten wird und auch umfangreiche Informationen für den Radverkehr bereit hält ([www.verkehrsinformations.hamburg.de](http://www.verkehrsinformations.hamburg.de)).

### **Vierstrichfurt**

Grenzen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage parallel geführte Radweg- und Gehwegfurten nicht aneinander, so sind jeweils zwei Begrenzungslinien (insgesamt vier) erforderlich (vgl. auch Dreistrichfurt). Radfahrerinnen und Radfahrer müssen

sich in diesem Fall nach dem Signal für den Kraftfahrzeugverkehr richten, wenn kein eigenes Radfahrersignal vorhanden ist.

### **Wegweiskataster**

Digitale Datenbank, die die für Standortplanung, Fertigung, Montage und Pflege notwendigen Informationen zu den Wegweisern (hier den Wegweisern für den Radverkehr) enthält.

## Ständige Mitglieder des Fahrradforums

Name	Institution
Gerhard Fuchs	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Staatsrat
Norbert Hogreve	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Amt für Verkehr und Straßenwesen V 10
Olaf Böhm	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Amt für Verkehr und Straßenwesen V 14
Gernot Bastmeyer	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Amt für Verkehr und Straßenwesen V 53
Gottfried Altmüller-Johann	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Amt für Landes- und Landschaftsplanung LP 23
Helga Lemcke-Knoll	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Fachfrauen
Rupert Schubert	Behörde für Inneres Grundsatzangelegenheiten des Straßenverkehrs A 32
Dietmar Kneupper	Polizei Hamburg Verkehrsdirektion VD
Gunter Bleyer	Behörde für Bildung und Sport Amt für Bildung B 21-16
Torsten Meinberg	Bezirksamt Harburg Bezirksamtsleiter
Wolfgang Märtens	Hamburger Verkehrsverbund
Klaus-Peter Hesse	CDU-Bürgerschaftsfraktion Verkehrspolitischer Sprecher
Karin Timmermann	SPD-Bürgerschaftsfraktion Verkehrspolitische Sprecherin
Jörg Lühmann	GAL-Bürgerschaftsfraktion Verkehrspolitischer Sprecher
Dieter Dreyer	Landes-Seniorenbeirat Fachgruppe Sicherheit und Verkehr
Heiko Schütz	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., Landesverband Hamburg 1. Vorsitzender
Stefan Warda	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., Landesverband Hamburg Verkehrspolitischer Sprecher
Alexander Szczesny	Verkehrsclub Deutschland e.V. Landesverband Hamburg
Dr. Wolfgang Scobel	Radsport-Verband Hamburg e.V. AG Radwege
Carsten Willms	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. ADAC Hansa
Dankmar Alrutz	Planungsgemeinschaft Verkehr Moderator des Fahrradforums



## Themenbezogene Teilnehmerinnen und Teilnehmer, Vertreterinnen und Vertreter

Name	Institution
Kerstin Feddersen	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Pressestelle P 40
Helma Krstanoski	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Pressestelle P 42
Kristina von Bülow	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Öffentlichkeitsarbeit P 50
Kaj Gnielka	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Amt für Verkehr und Straßenwesen V 13
Wilhelm Schulte	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Amt für Landes- und Landschaftsplanung LP L
Reinhild Wenzel	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Amt für Landes- und Landschaftsplanung LP 41
Birgit Fuhlendorf	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Amt für Bauordnung und Hochbau ABH 210
Hans-Jürgen Block	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Amt für Umweltschutz U 31
Dr. Andreas Finckh	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Amt für Umweltschutz U 31
Marina Faber	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Fachfrauen
Michael Bahr	Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Geschäftsbereich Straßen S 2
Thomas Adrian	Behörde für Inneres Grundsatzangelegenheiten des Straßenverkehrs A 33
Jost-Wilhelm Willemer	Polizei Hamburg Verkehrsdirektion VD
Rainer Roth	Behörde für Wirtschaft und Arbeit Amt Medien, Tourismus, Marketing MT 13
Dr. Christoph Krupp	Bezirksamt Bergedorf Bezirksamtsleiter
Jörg Penner	Bezirksamt Harburg Dezernent Wirtschaft, Bauen, Umwelt
Christiane Jochims	Hamburger Verkehrsverbund
Norbert König	Vertreter von Karin Timmermann
Uwe Jancke	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., Landesverband Hamburg
Jörn-H. Hufen	Radspport-Verband Hamburg e.V. AG Radwege
Dr. Manfred Schwarz	Radspport-Verband Hamburg e.V. AG Radwege
Christian Schäfer	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. ADAC Hansa
Prof. Dr. Heiner Monheim	Universität Trier Raumentwicklung und Landesplanung
Christof Cleve	Planungsgemeinschaft Verkehr Protokoll