

Inhalt

| | |
|------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Präambel | 3 |
| 1. Infrastruktur und Netzausbau für den Radverkehr | 7 |
| 1.1 Steigerung der jährlichen Bauleistung | 7 |
| 1.2 Netzentwicklung | 8 |
| 1.2.1 Velorouten..... | 8 |
| 1.2.2 Radschnellwege | 13 |
| 1.2.3 Bezirksrouten | 15 |
| 1.2.4 Schulmobilität | 16 |
| 1.2.5 Alster Fahrradachsen | 17 |
| 1.2.6 Pop-Up-Bikelanes / Radfahrstreifen mit beschleunigter Planung..... | 17 |
| 1.3 Entwicklung von Rad- und Fußverkehr an Magistralen..... | 19 |
| 1.4 Planungsprinzipien und neue Führungsformen..... | 19 |
| 1.5 Ganzjährige Befahrbarkeit der Radverkehrsinfrastruktur | 27 |
| 1.5.1 Winterdienst und Reinigung..... | 27 |
| 1.5.2 Rad- und Fußverkehrsführung in Baustellen | 28 |
| 2. Verknüpfung des Radverkehrs mit Wohnen und ÖPNV | 30 |
| 2.1 Fahrradparken in Quartieren | 30 |
| 2.2 Bike+Ride..... | 33 |
| 2.3 Fahrradstationen | 34 |
| 2.4 StadtRAD | 35 |
| 2.5 hvv switch..... | 37 |
| 2.6 Schienenersatzverkehr | 37 |
| 2.7 Luftstationen..... | 38 |
| 3. Digitalisierung und Kommunikation in Rad- und Fußverkehr | 39 |
| 3.1 ITS-Projekte | 39 |
| 3.2 Kommunikation..... | 40 |
| 3.2.1 Bundesweite und internationale Vernetzung zum Rad- und Fußverkehr..... | 40 |
| 3.2.2 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit..... | 41 |
| 3.2.3 Verkehrssicherheit für alle – Vision Zero | 43 |
| 4. Fußverkehr | 45 |
| 4.1 Bedeutung des Fußverkehrs | 45 |
| 4.2 Fußverkehrsstrategie für Hamburg | 45 |
| 4.3 Stadtteilbezogene Fußverkehrskonzepte..... | 46 |

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 4.4 Hauptwege im Grünen Netz | 46 |
| 4.5 Schwerpunkt Innenstadt / Zentren | 47 |
| 4.6 Kurzfristige Maßnahmen für fußverkehrsfreundliche Straßenräume | 47 |
| 4.7 Pilotprojekte | 48 |
| 4.8 Öffentliche Beleuchtung | 49 |
| 4.9 Barrierefreiheit | 50 |
| 4.10 Fußgängerleitsystem | 51 |
| 4.11 Bäume und Straßenbegleitgrün | 51 |
| 5. Umsetzung | 53 |
| 5.1 Bündnispartner:innen | 53 |
| 5.2 Beteiligungsprozesse | 53 |
| 5.3 Arbeitsprogramm, jährliche Vereinbarungen und Projektsteuerung | 54 |
| 5.4 Gremien | 55 |
| 5.4.1 Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende | 55 |
| 5.4.2 Lenkungsgruppe Bündnis für den Rad- und Fußverkehr | 56 |
| 5.4.3 Arbeitsgruppe Bündnis für den Rad- und Fußverkehr | 56 |
| 5.4.4 Mobilitätsbeirat | 56 |
| 5.5 Konfliktlösung und Baustellenkoordinierung | 56 |
| 5.6 Monitoring und Berichtswesen | 57 |
| 5.6.1 Indikatoren für einen inklusiven Radverkehr | 57 |
| 5.6.2 Kennzahlen | 58 |
| 5.6.3 Infrastrukturstatistik | 58 |
| 5.7 Ressourcen | 59 |
| 5.7.1 Maßnahmen der jährlichen Vereinbarungen | 59 |
| 5.7.2 Weitere Maßnahmen und Aufgaben des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr | 60 |
| 5.8 Laufzeit | 60 |
| Unterzeichner:innen | 61 |
| Für den Senat | 61 |
| Für die Bezirksamter | 62 |
| Für die Bezirksversammlungen | 63 |

Präambel

Nachhaltige, effiziente und komfortable Mobilitätsoptionen sind eine wichtige Grundlage für die Lebensqualität und die Alltagsgestaltung der Bürger:innen Hamburgs. Dabei nehmen in einer wachsenden Stadt die Verkehrsleistung und die Personenkilometer kontinuierlich zu – bei gleichbleibender Flächenverfügbarkeit.

Der Hamburger Senat hat sich zum Ziel gesetzt, die Mobilitätswende für Hamburg zu gestalten und damit einen sehr wichtigen Beitrag zum Klimaschutz, für mehr Lebensqualität, aber auch für mehr Mobilität und für die wirtschaftliche Zukunft der Stadt zu leisten. Er hat deshalb erstmals eine eigene Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) gegründet, die als Impulsgeberin gemeinsam mit den anderen Behörden und Institutionen die Mobilitätswende gestaltet und den Ausbau Hamburgs zur Fahrradstadt beschleunigt. Außerdem hat der Senat eine Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende unter dem Vorsitz des Ersten Bürgermeisters eingerichtet. Die Mobilitätswende ist eingebettet in die Ziele des Hamburger Klimaplanes sowie der Verkehrsentwicklungsplanung und mit weiteren Strategien und Konzepten des Senats verknüpft, insbesondere mit dem Luftreinhalteplan, dem Lärmaktionsplan, der Wohnungsbaustrategie, dem Magistralenkonzept, dem Ausbau der Elektromobilität, der lebendigen und autoarmen Innenstadt sowie dem Hamburg-Takt

Mit diesem von der BVM vorgelegten Bündnis für den Rad- und Fußverkehr wird das erstmals im Jahr 2016 geschlossene Bündnis für den Radverkehr weiterentwickelt; hierbei werden folgende Leitlinien zugrunde gelegt:

- Bereitstellung attraktiver Mobilitätsangebote zur gesellschaftlichen Teilhabe aller sozialen Gruppen unabhängig von Alter, Lebensphase, sozioökonomischem Hintergrund und Mobilitätseinschränkungen
- Senkung der klimaschädlichen Emissionen, der Luftschadstoffe und der Lärmbelastung
- Sicherung einer erfolgreichen Wirtschaftsentwicklung
- Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt
- Erhöhung der Qualität und der Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur (Vision Zero)

Um die Ziele zu erreichen, müssen einerseits Mobilitätsgestaltung, Quartiersentwicklung und Wohnungsbau Hand in Hand gehen und andererseits die Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Sinne des Hamburg-Takts gestärkt werden: Bahn, Bus, Sharing- und On-Demand-Angebote sowie das Fahrrad sollen die Hamburger:innen sicher, zügig und komfortabel durch die Stadt bringen. Der Fußverkehr, der schon einen beträchtlichen Anteil am Modal-Split hat und eng mit der Nutzung von Bus und Bahn verbunden ist, soll weiter gestärkt werden. Bis zum Jahr 2030 soll der Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) an allen zurückgelegten Wegen von 64 % im Jahr 2017 auf insgesamt 80 % erhöht werden. Hierzu ist die systematische Stärkung und Förderung des Rad- und Fußverkehrs ebenso wie des ÖPNV erforderlich, um neue attraktive Mobilitätsangebote im Umweltverbund für alle Hamburger:innen zu schaffen. Eine gezielte Angebots- und Kapazitätsausweitung auch auf den Hauptverkehrsstraßen schafft mehr Raum für den Umweltverbund; der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf andere Verkehrsarten bewirkt insgesamt eine Zunahme der Leistungsfähigkeit des Verkehrs und eine Entlastung der Straßen.

Der Hamburger Senat hat im Jahr 2012 seinen Landesaktionsplan zur Umsetzung der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen vorgelegt, eine Fortschreibung ist für 2023 geplant. Aus der UN-Konvention ergibt sich die Notwendigkeit, öffentliche Räume sukzessive barrierefrei umzubauen. Insbesondere für Menschen mit Behinderungen stellt die Herstellung von Barrierefreiheit gemäß § 5 des Hamburgischen Behindertengleichstellungsgesetz (HmbBGG) eine Grundvoraussetzung dar. Dabei handelt es sich um ein Querschnittsthema, welches für den Fuß-, aber auch für den Radverkehr gilt.

Hierzu wurde in der BVM ein sogenannter Focal Point eingerichtet, der allgemeinen Kontakt zu den Behindertenverbänden und zur Senatskoordination für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen hält. Der Austausch mit Verbänden, die Menschen mit Mobilitätseinschränkungen repräsentieren, wird intensiviert. Dazu wurde bei der BVM von Vertreter:innen des Landesverbands und der Behörden eine gemeinsame Arbeitsgruppe „Inklusive Mobilitätswende“ eingerichtet, die das Ziel verfolgt, die Barrierefreiheit unter Einbeziehung der Sicht der Betroffenen besser als bisher in der Verkehrsplanung umzusetzen.

Die Mobilitäts- und Verkehrsplanung hat einen großen Einfluss auf das Leben aller Menschen in der Stadt. Sie bedarf deshalb einer gendergerechten Betrachtung. Je nach ihrer Erwerbs-, Versorgungs-, Haus- und Familienarbeit ergeben sich für unterschiedliche Gruppen in der Bevölkerung unterschiedliche Bedarfe und Herausforderungen in Bezug auf die Nutzung des öffentlichen Raums. Das bedeutet, dass die unterschiedlichen Bedürfnisse bei der Planung und dem Bau städtischer Infrastruktur im Rahmen der Mobilitätswende zu berücksichtigen sind. Hinzu kommen die Bedürfnisse funktionalbezogener Verkehre wie z. B. Stadtreinigung, Pflegedienste, Feuerwehr, Rettungsdienste und Polizei.

Das Fahrrad zählt zu den bedeutenden Verkehrsmitteln für kurze Wegstrecken und wird immer mehr auch für mittlere Distanzen attraktiv. Auf innerstädtischen Strecken bis zu einer Entfernung von 5 km ist das Fahrrad oftmals das schnellste Verkehrsmittel. Technische Entwicklungen wie die zunehmende Verbreitung von Pedelecs und der Ausbau von Velorouten und Radschnellwegen in Hamburg und der Metropolregion ermöglichen perspektivisch auch eine verstärkte Nutzung des Fahrrads auf längeren Distanzen. Mit der steigenden Beliebtheit von Lastenrädern wird das Fahrrad außerdem immer mehr für die Beförderung von Kindern und den Transport von Gütern genutzt.

Auch bundesweit erhält die Radverkehrsförderung einen deutlich höheren Stellenwert als in den vergangenen Jahrzehnten. Der Nationale Radverkehrsplan 3.0, der auf dem Nationalen Radverkehrskongress in Hamburg am 27. und 28. April 2021 vorgestellt wurde, bildet die Strategie für die Radverkehrsförderung in ganz Deutschland und ist Leitlinie für Bund, Länder, Kommunen, Wirtschaft und Wissenschaft bis 2030¹. Die Radverkehrsförderung des Bundes umfasst dabei auch die Bereitstellung von Fördermitteln. Hamburg begrüßt die bundesweite Strategie ausdrücklich und wird sie bei der Umsetzung der hamburgweiten Radverkehrsförderung berücksichtigen. Die Förderung des Radverkehrs ist eine gemeinschaftliche Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen.

Bereits im Jahr 2016 hat sich Hamburg mit dem Bündnis für den Radverkehr auf den Weg zur Fahrradstadt gemacht. Die Bündnispartner haben sich auf ein gemeinsames Vorgehen

¹ www.bmvi.de/nrvp-dokument.html

verständnisvoll und mit großem personellen und finanziellen Einsatz und Engagement zahlreiche Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Service und Kommunikation umgesetzt: Das Veloroutennetz ist mit 197 von ca. 280 km zu 71 % fertiggestellt, der Ausbau wird konsequent fortgesetzt. Machbarkeitsstudien für sechs sternförmig ins Hamburger Umland führende Radschnellwege liegen vor und können nun ausgeplant und umgesetzt werden. Allein in den Jahren 2019 und 2020 wurden jeweils knapp 2.000 und im Jahr 2021 über 2.200 neue Fahrradbügel v. a. im Rahmen von Verkehrsplanungen errichtet. Das Bike+Ride-Angebot an Schnellbahn-Haltestellen wurde auf mittlerweile 25.200 Abstellplätze ausgebaut; an der Kellinghusenstraße wurde das erste Fahrradparkhaus im Hamburger U-Bahnnetz eröffnet. StadtRAD Hamburg ging mit einer neuen und größeren Fahrradflotte an den Start und wurde um Lastenpedelecs und zahlreiche neue Stationen auf nun über 280 Stationen erweitert. Mit „Fahr ein schöneres Hamburg“ bzw. „Fahr ein solidarisches Hamburg“ und „Hamburg gibt Acht!“ wurden zwei erfolgreiche öffentlichkeitswirksame Kampagnen durchgeführt. Die Digitalisierung schreitet voran, das Hamburger Radverkehrszählnetz (HaRaZän) erfasst den Radverkehr an derzeit 57 Dauerzählstellen mit ca. 90 Messquerschnitten und ermöglicht eine deutliche Verbesserung der Datenbasis. Seit 2015 wurden für die Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Service und Kommunikation insgesamt ca. 319 Mio. € ausgegeben; allein im Jahr 2019 waren es ca. 52 Mio. €, im Jahr 2020 ca. 87 Mio. € und im Jahr 2021 ca. 91 Mio. €.

Dadurch ist der Fortschritt in der Hamburger Radverkehrsförderung in den letzten Jahren deutlich sichtbar geworden und ein starkes Zeichen dafür, dass die im Bündnis für den Radverkehr vereinbarten Strukturen stadtwert wirken. Das Bündnis für den Radverkehr wird nunmehr als *Bündnis für den Rad- und Fußverkehr* weiterentwickelt. Es greift das Arbeitsprogramm des Senats für die 22. Legislaturperiode sowie die *Einigung der Hamburgischen Bürgerschaft mit der Volksinitiative Radentscheid Hamburg – Die Fahrradstadt wird inklusiver* (Drs. 22/106) auf. Die Fortschreibung ersetzt außerdem die *Radverkehrsstrategie für Hamburg* aus dem Jahr 2008.

Das Bündnis setzt neben einer Fortsetzung und Intensivierung bisheriger Maßnahmen mehrere neue Schwerpunkte auf die Agenda: Im Bereich Infrastruktur liegt der Fokus nicht mehr nur auf der Fertigstellung des Veloroutennetzes einschließlich Wegweisung und Branding, sondern auch auf der Weiterentwicklung und dem Ausbau der Bezirksrouten unter Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse von Schüler:innen sowie auf der Planung und Umsetzung von Radschnellwegen. Durch Pop-Up-Bikelanes wurde bereits kurzfristig und kostensparsam ein neues Radverkehrsangebot auf einigen wichtigen Verbindungen eingerichtet. Die jährliche Bilanz neuer oder deutlich verbesserter Radverkehrsinfrastruktur soll auf 60 bis 80 km und perspektivisch auf 100 km gesteigert werden; hierzu soll verstärkt auch die Instandsetzung bestehender Radwege beitragen.

Die in den letzten Jahren entwickelten Angebote der Radverkehrsförderung werden gut angenommen; so ist das Radverkehrsaufkommen kontinuierlich gestiegen, dabei im Jahr 2020 – sicherlich begünstigt durch die Pandemie – mit einem Plus von 33 % gegenüber 2019. Auch im Jahr 2021 wurde der Wert von 2019 übertroffen. Die vorhandene Infrastruktur soll weiter ausgebaut werden. Neben deutlich breiteren und an stärker befahrenen Straßen auch baulich vom Kfz-Verkehr abgetrennten Radverkehrsanlagen bedarf es größerer Aufstellflächen an Kreuzungen, um eine künftig zu erwartende steigende Nutzung auch durch Lastenräder und Elektrokleinstfahrzeuge zu ermöglichen. Die Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs muss konsequent weiter vorangetrieben und noch sichtbarer werden. Dabei kann es erforderlich werden, Straßenräume zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs ebenso

wie des ÖPNV anders zu nutzen als bisher, vor allem an Hauptverkehrsstraßen sind maßgeschneiderte Lösungen zu finden. Außerdem können bei Vorliegen der Voraussetzungen eine Veränderung des Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr zur Steigerung der Verkehrssicherheit sowie der Einsatz von Lichtsignalanlagen zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs in Betracht gezogen werden.

Um eine ganzjährige Befahrbarkeit des Radverkehrsnetzes und der Gehwege zu erreichen, werden einerseits der Winterdienst und die Laubreinigung stetig ausgeweitet und andererseits die Führung des Rad- und Fußverkehrs an Baustellen verbessert. Ein weiterer neuer Schwerpunkt ist das Fahrradparken, das nicht nur an den Schnellbahn- und ausgewählten Bushaltestellen sowie an den Fernbahnhöfen weiter ausgebaut wird, sondern insbesondere auch in den Wohnquartieren auf eine neue Basis gestellt werden soll. ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie deren Verknüpfung mit der Wohnungsbauentwicklung sollen stärker als bisher gemeinsam gedacht werden.

Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß. Gemäß der Studie „Mobilität in Deutschland“ (2017) werden 27 % aller Wege in Hamburg vollständig zu Fuß zurückgelegt. Gerade in dicht besiedelten zentralen Stadtteilen ist das Zufußgehen eine grundlegende Größe täglicher Mobilität und stellt insbesondere für ältere Personen, Kinder und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die besonders sensible Personengruppen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit sind, die bevorzugte Fortbewegungsart dar. Zudem wächst mit der angestrebten Stärkung des ÖPNV im Rahmen der Strategie Hamburg-Takt auch die Bedeutung des Fußverkehrs, da der überwiegende Teil der Fahrgäste die Wege von und zu den ÖPNV-Haltestellen zu Fuß zurücklegt.

Um Fußgänger:innen stärker als bisher in den Blickpunkt zu rücken, widmet sich das Bündnis ausdrücklich auch der Förderung des Fußverkehrs. Sichere und barrierefreie, fußverkehrsfreundliche und attraktive Straßenräume sind eine wichtige Voraussetzung, um das Zufußgehen zu fördern. Dazu gehören zusammenhängende und umwegfreie Wegeachsen, ausreichend bemessene Gehbereiche und bedarfsgerechte Querungsmöglichkeiten, eine funktional und gestalterisch ausgewogene Beleuchtung sowie eine stimmige Auswahl der Gestaltungselemente und deren sorgfältige Unterhaltung.

Die Förderung des Rad- und Fußverkehrs ist eine stadtweite, akteursübergreifende und ressourcenintensive Aufgabe. Die beteiligten Behörden, Bezirksämter und Unternehmen räumen als Partner:innen des neuen Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr den vereinbarten Maßnahmen eine hohe Priorität ein und verständigen sich darauf, sie gemeinsam, lösungsorientiert und mit viel Engagement umzusetzen.

1. Infrastruktur und Netzausbau für den Radverkehr

1.1 Steigerung der jährlichen Bauleistung

Bau, Sanierung und Widmung von Radverkehrsanlagen sollen auf 60 bis 80 km sowie perspektivisch auf 100 km pro Jahr gesteigert werden. Hierzu tragen Maßnahmen aller Bauprogramme bei, von denen die Radverkehrsinfrastruktur profitiert. Dies sind insbesondere Velorouten, Radschnellwege, Bezirksrouten, Maßnahmen des Hamburg-Takts bzw. des Busbeschleunigungsprogramms, des Erhaltungsmanagements Straßen (EMS-HH) und des Instandsetzungsprogramms des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) sowie Erschließungsmaßnahmen. In den vergangenen Jahren konnte die jährliche Bauleistung auf bis zu 62 km gesteigert werden.

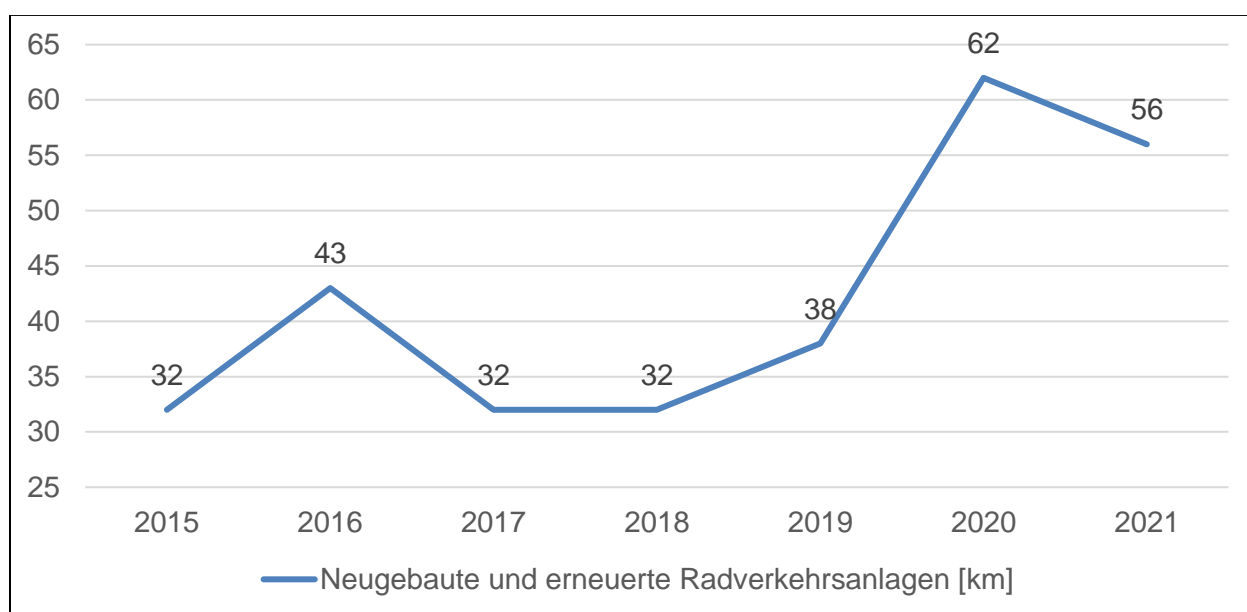


Bild 1: Entwicklung neu gebauter und grundlegend erneuerter Radverkehrsinfrastruktur

Die jährliche Bilanz neu gebauter und grundlegend erneuerter Radverkehrsinfrastruktur setzt sich wie folgt zusammen:

- Bauliche Radwege einschl. „Kopenhagener Radwege“ (straßenbegleitend)
- Gemeinsame Geh- und Radwege (straßenbegleitend)
- Selbstständig geführte Radwege (u. a. in Grünanlagen und Landschaftsbereichen)
- Baulich abgetrennte Radfahrstreifen („Protected Bikelanes“)
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Pop-Up-Bikelanes
- Fahrradstraßen
- Mischverkehr (auf Velorouten)
- Mischverkehr (auf Bezirksrouten)

Hierbei werden Abschnitte mit beidseitigen Radverkehrsanlagen doppelt gezählt, während selbstständig geführte Radwege, Fahrradstraßen und Mischverkehrsstrecken einfach gezählt werden.

Um die Bilanz weiter zu verbessern, soll die Instandsetzung vorhandener Radwege (und auch Gehwege) verstärkt sowie die Herrichtung von Radwegen und Gehwegen nach Aufgrabungen durch Leitungsträger optimiert werden. Hierzu werden die Leitungsträger Stromnetz Hamburg und Hamburg Wasser in das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr aufgenommen und unter Leitung der BVM bzw. Koordination durch den LSBG ein gemeinsames Vorgehen mit Stromnetz Hamburg und Hamburg Wasser sowie dem federführenden Bezirksamt Hamburg-Mitte entwickelt und abgestimmt. Dieser Prozess wurde bereits begonnen.

1.2 Netzentwicklung

Notwendige Basis der Radverkehrsförderung sind Entwicklung und kontinuierlicher Ausbau einer guten, für alle Gruppen attraktiven Radverkehrsinfrastruktur in hierarchisch gegliederten Netzen (Velorouten, Radschnellwege, Bezirksrouten), die nachfolgend beschrieben werden. Dabei kann der Ausbau des Radverkehrsnetzes auch dem Fußverkehr zu Gute kommen, da die Flächen zwischen beiden Gruppen klarer aufgeteilt werden.

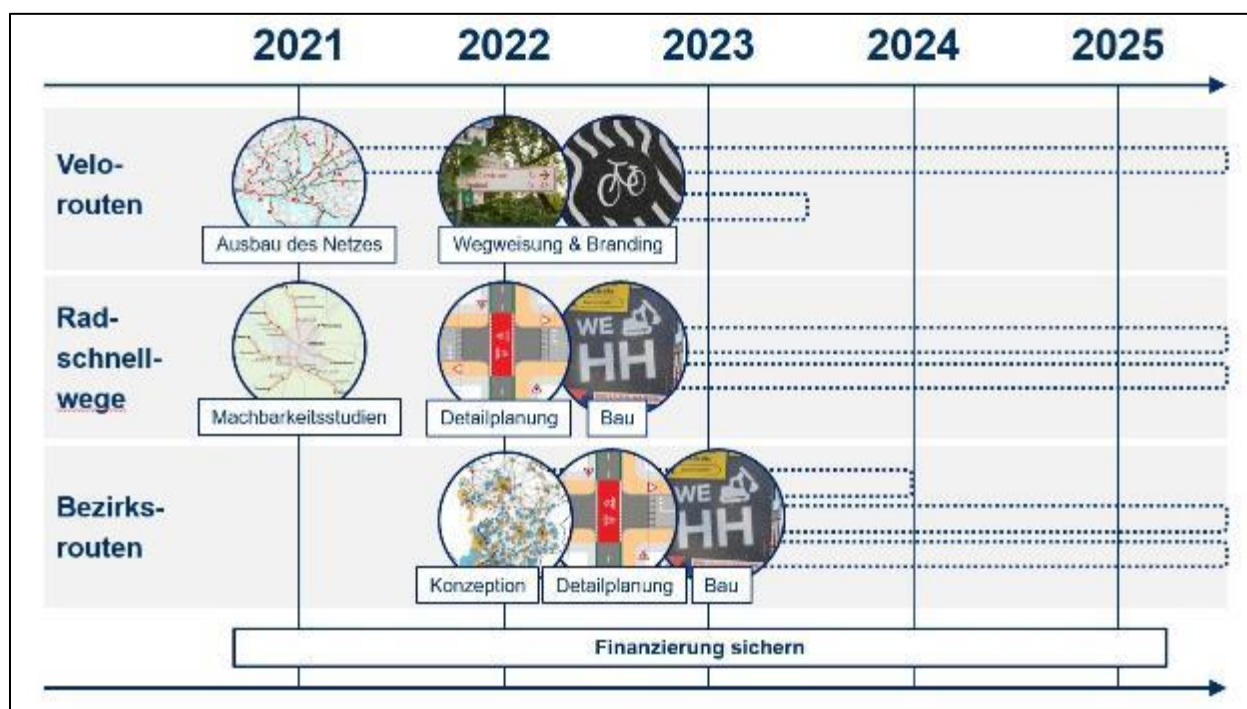


Bild 2: Zeitstrahl für die Netzentwicklung

1.2.1 Velorouten

Das Veloroutennetz soll als wesentlicher Baustein zur Förderung des bezirks- und stadtteilübergreifenden Alltagsradverkehrs beitragen. Es umfasst bislang 14 Routen mit einer Gesamtlänge von ca. 280 km und verbindet die Wohngebiete der inneren und äußeren Stadt mit den Stadtteilzentren und der City.

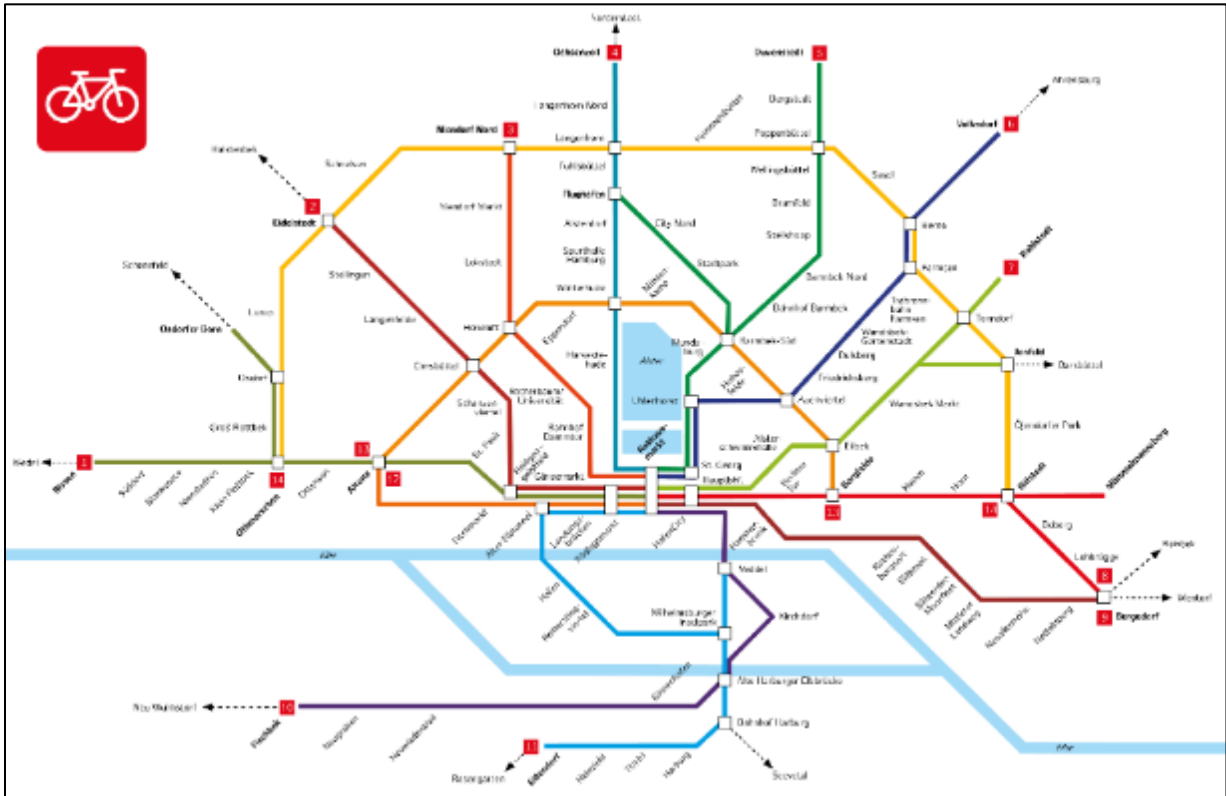


Bild 3: Velorouten-Netzplan. © BVM / SUPERURBAN

Im Jahr 2016 wurde das Planungsnetz abgestimmt, hierbei wurden auf Vorschlag von Bezirken, Stadtteilbeiräten und dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club, Landesverband Hamburg (ADFC Landesverband Hamburg e. V.), über 40 Änderungen vorgenommen, um intuitivere Routenführungen und bessere Erschließungswirkungen zu erzielen. Eigens entwickelte „Grundlagen und Leitlinien“ für den Veloroutenausbau dienen als Richtschnur für die Planung. Der Handlungsbedarf wurde in ca. 300 Einzelmaßnahmen gegliedert und ein umfassendes Projektmanagement aufgesetzt. Seitdem wurde der Ausbau stark vorangetrieben. Im weiteren Prozess wird geprüft, inwieweit eine Anpassung der „Grundlagen und Leitlinien“ an die Inhalte der Einigung der Bürgerschaft mit der Volksinitiative Radentscheid (Drs. 22/106) notwendig ist.

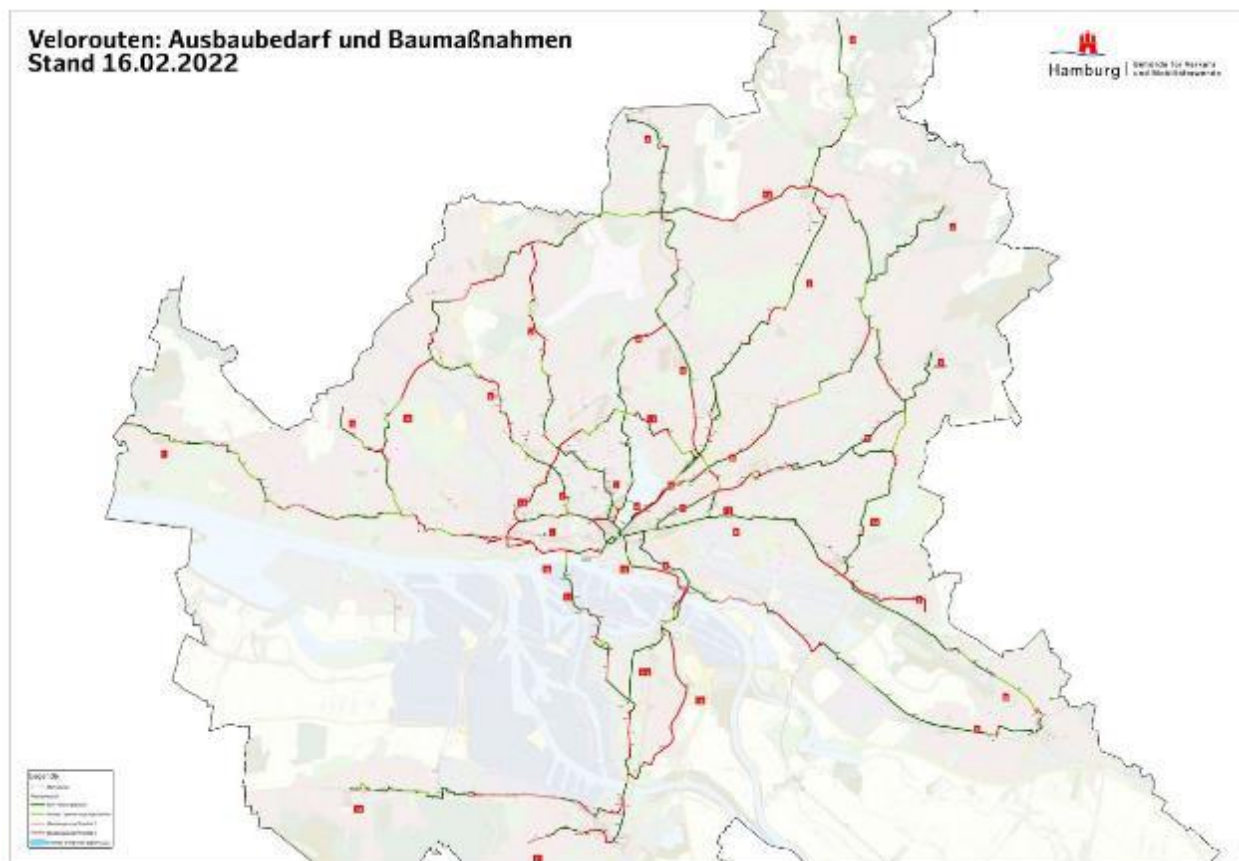


Bild 4: Übersicht über Handlungsbedarf und Fertigstellung

Mittlerweile sind 197 km (71 %) des Netzes fertiggestellt, 65 km (23 %) sind in Arbeit: lediglich 16 km (6 %) sind noch ohne Projektbeginn. Ziel ist, das bisherige Veloroutennetz im Umfang von 14 Routen und ca. 280 km in der 22. Legislaturperiode einschließlich der Wegweisung und des Brandings fertig zu stellen.

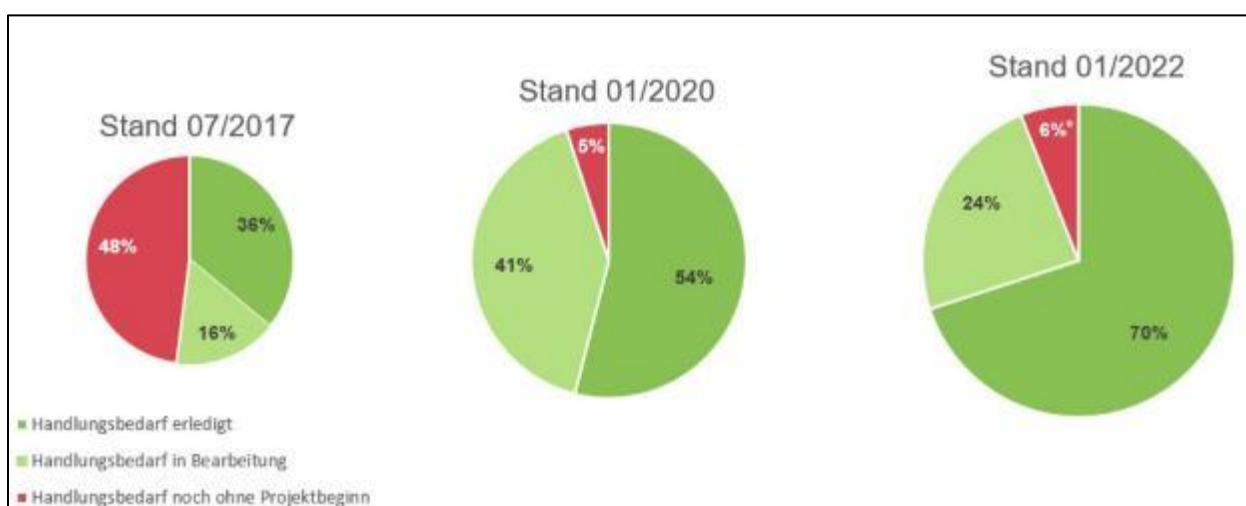


Bild 5: Entwicklung des Veloroutenausbaus (* Prozentsatz aufgrund neu definierter ergänzender Maßnahmen gestiegen)

Die Velorouten sollen, soweit sinnvoll, bis zur Landesgrenze verlängert werden, um von dort die Nachbargemeinden anzubinden. Bei den Velorouten 1 (→ Wedel) und 4 (→ Norderstedt) ist dies bereits der Fall; bei den Routen 1 (→ Schenefeld), 2 (→ Halstenbek), 6 (→ Ahrensburg), 7 (→ Stapelfeld, Barsbüttel), 8 / 9 (→ Oststeinbek, Reinbek, Wentorf), 10 (→ Neu Wulmstorf) und 11 (→ Seevetal, Rosengarten) wird dies angestrebt bzw. teilweise über die geplanten Radschnellwege erreicht.

Außerdem sollen zur Anbindung städtebaulicher Entwicklungsgebiete und zur Schaffung neuer Verbindungen z. B. über die Elbe in den nächsten Jahren mehrere neue Velorouten entwickelt und in das Netz integriert werden:

- Der große Bereich zwischen den Velorouten 1 und 2 soll durch eine neue Route erschlossen werden, die im Schanzenviertel von der Route 1 abzweigt und den neuen Fernbahnhof Altona, die Science City Bahrenfeld, den Bereich Volkspark / Arenen und Lurup anbindet.
- Auf dem A7-Deckel entsteht eine hochwertige Radverkehrsverbindung, die perspektivisch den Beginn einer mittleren Ringroute darstellen soll, die Bahrenfeld mit Lokstedt, der City Nord, Steilshoop, Farmsen und Horn verbinden könnte.
- Über einen Abzweig in Niendorf Markt soll Schnelsen direkt an die Veloroute 3 angebunden werden.
- Zwischen Neugraben (Route 10) und Finkenwerder soll unter Nutzung der Fährverbindung über die Elbe eine neue Route nach Othmarschen führen und dort an die Routen 1 und 14 anknüpfen. Südlich der Elbe entspricht die Veloroute weitestgehend dem geplanten Radschnellweg.
- Zur direkten Verbindung der östlich der Alster gelegenen Stadtteile mit den Elbbrücken ist die Aufnahme der Achse Schürbeker Straße – Kuhmühle – Mühlendamm – Bürgerweide – Heidenkampsweg – Billhorner Brückenstraße in das Veloroutennetz vorgesehen.
- Die bereits geplante Integration eines Radwegs in den Ersatzneubau der Autobahnbrücke der BAB A 1 über die Norderelbe ermöglicht eine Verlängerung der Veloroute 14 von Billstedt über Moorfleet nach Wilhelmsburg, wo sie mit der Route 10 verknüpft werden kann.

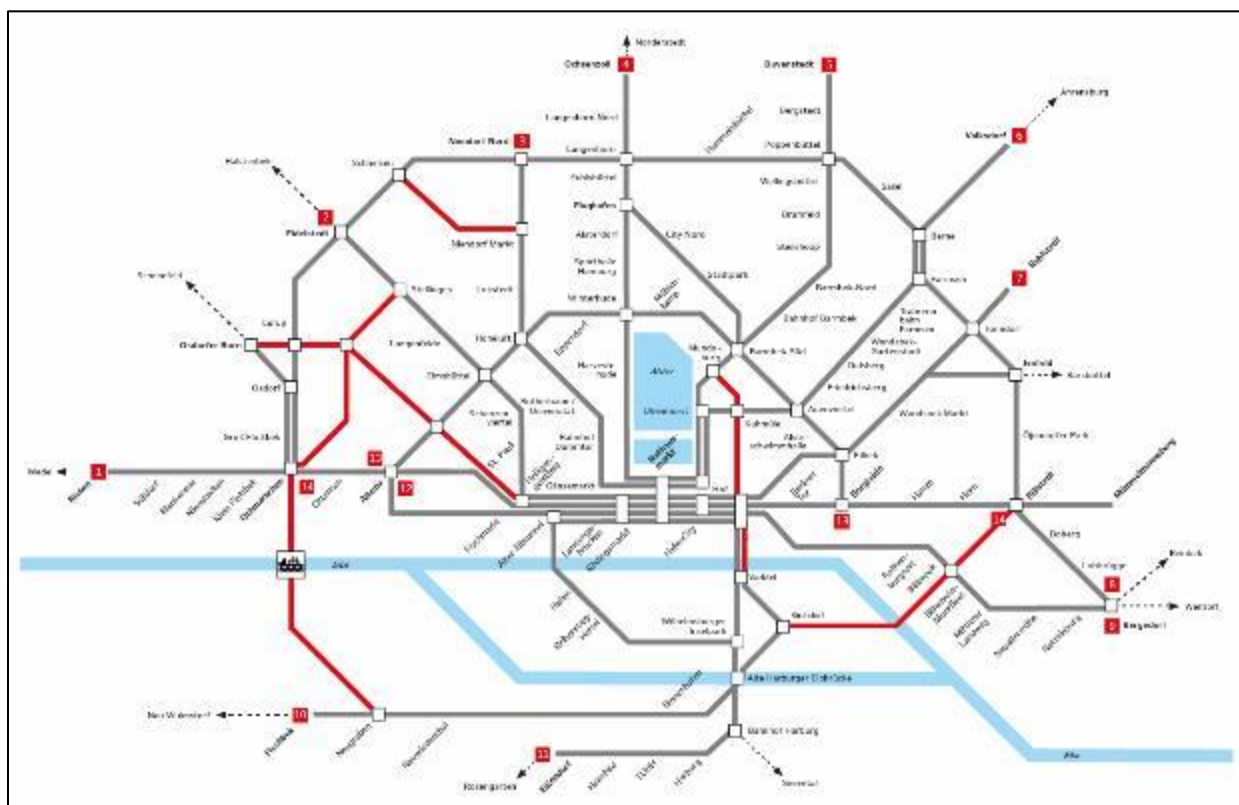


Bild 6: Erweiterung des Veloroutennetzes. © BVM

Neben dem Veloroutennetz gibt es 14 Freizeitrouten, die überwiegend durch Grün- und Landschaftsbereiche verlaufen und die auf einigen Abschnitten auf denselben Trassen verlaufen wie die Velorouten. Hamburg liegt zudem im Schnittpunkt mehrerer überregionaler Radfernwege, die ebenfalls mit dem Velo- und Freizeitroutennetz verknüpft sind und die teilweise zum Radnetz Deutschland (D-Netz) sowie zum EuroVelo-Netz gehören:

- Nordseeküstenradweg (D-Route 1)
- Radfernweg Hamburg-Bremen („Pilgerroute“, D-Route 7)
- Elberadweg (D-Route 10)
- Radfernweg Hamburg-Rügen
- Leine-Heide-Radweg

Für die Freizeitrouten und die Radfernwege ist konzeptionell die Behörde für Umwelt, Klimaschutz, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) zuständig, Maßnahmen zur Verbesserung der Wegstrecken obliegen den jeweiligen Baulastträgern gemäß ihrer sachlich-örtlichen Zuständigkeit.

Das Veloroutennetz, die Radschnellwege, Teile der Bezirksrouten und Freizeitrouten sowie die Radfernwege sollen mit einer durchgängigen, nach bundesweit einheitlichen Kriterien aufgebauten und gestalteten Fahrradwegweisung ausgestattet werden (bisher in Ansätzen vorhanden). Grundlagen für die Planung sind ein Wegweisungskonzept und ein georeferenziertes Planungstool bzw. Wegweisungskataster, welches für die Velorouten, die Radfernwege und einen Teil der Freizeitrouten in der BVM vorliegt und zu aktualisieren ist. Im weiteren Prozess sind eine Erhebung der konkreten Wegweiserstandorte vor Ort sowie deren Abstimmung und Dokumentation, die Produktion der Schilder sowie der Aufbau der Pfosten und Wegweiser erforderlich.

Die Umsetzung liegt bei der BVM; sowohl die Erstausstattung als auch die laufende Kontrolle, kontinuierliche Pflege und Wartung sollen an einen Dienstleister vergeben werden. Ziel ist es, im Zuge des Abschlusses der wesentlichen Ausbauarbeiten zunächst das Veloroutennetz und die Radfernwege vollständig auszuschildern. Hierbei ist die Verknüpfung mit der im Jahr 2009 ausgeschilderten Freizeitroute 11 (2. Grüner Ring), dem im Jahr 2015 standardgerecht ausgeschilderten Freizeitroutennetz für die Vier- und Marschlande sowie der in den Jahren 2013 / 2014 eingerichteten Fahrradwegweisung im Hafengebiet zu berücksichtigen.



Bild 7: Fahrradwegweisung. © BVM



Bild 8: Velorouten-Branding.
©HMG/BVM

Ergänzend zur Fahrradwegweisung soll das Veloroutennetz „gebrandet“ werden. Mit Drs. 21/16693 hat die Bürgerschaft den Senat ersucht, im Rahmen der Fahrrad-Marketingkampagne ein Piktogramm zu entwickeln, das entlang der Velorouten in regelmäßigen Abständen gut sichtbar auf der Fahrbahn aufgebracht werden kann, und eine Veloroute auszuwählen, auf der auf einem möglichst langen und durchgängig befahrbaren Abschnitt die Kennzeichnung erprobt wird. Im Anschluss soll unter Berücksichtigung dieser Erfahrungen die Kennzeichnung flächendeckend ausgerollt werden (vgl. Drs 21/18365). Der Fahrkomfort soll durch die Piktogramme nicht beeinträchtigt werden.

Im Rahmen der Marketingkampagne „Fahr ein schöneres Hamburg“ wurde – abgeleitet aus dem Kampagnenlogo – ein Piktogramm in Verbindung mit den Veloroutennummern entwickelt. Es soll auf zwei bereits durchgängig befahrbaren Teilabschnitten der Velorouten 4 und 8 erprobt und anhand der damit gesammelten Erfahrungen ein Konzept für das gesamte Routennetz erarbeitet werden.

1.2.2 Radschnellwege

Hamburg und sein Umland rücken näher zusammen: Im Sommer 2021 wurden Machbarkeitsstudien für sechs sternförmig ins Hamburger Umland führende Radschnellwege abgeschlossen, eine weitere Studie wurde Anfang 2022 fertiggestellt. Dies stellt einen wichtigen

Meilenstein dar, denn damit ist die zentrale Grundlage für die Planung und Umsetzung konkreter Trassen geschaffen. Radschnellwege sollen das Rad insbesondere für Pendelnde auch auf längeren Strecken attraktiver machen.

Die Machbarkeitsstudien wurden im Rahmen eines großen Leitprojekts der Metropolregion Hamburg gemeinsam mit den Gebietskörperschaften im Umland erarbeitet. Neben den Hamburger Trassen wurden weitere Trassen durch Lübeck sowie zwischen Schwerin und Wismar erarbeitet². Ziel ist die Entwicklung eines regionalen Radschnellnetzes. Um in der nun folgenden Realisierungsphase ein länderübergreifendes Vorgehen sicherzustellen, wurde durch die Metropolregion Hamburg für die Jahre 2021 bis 2024 ein Anschlussprojekt aufgelegt. Hamburg bringt sich als Partner ein und setzt die enge Zusammenarbeit mit dem Umland fort.



Bild 9: Zielbild regionales Radschnellnetz. © Metropolregion Hamburg

In Hamburg werden die ermittelten Trassen nun schrittweise ausgeplant und umgesetzt (zu Zuständigkeiten und Ressourcen siehe 5.3 und 5.7.1). Dabei werden auch Projekte mit Strahlkraftpotenzial angegangen. Vorgesehen ist z. B. die Realisierung eines Radschnellwegs auf dem ehemaligen Gütergleis parallel zur U-Bahnlinie U1 in Richtung Norderstedt. Hervorzuheben ist auch der geplante Radschnellweg über die Elbinsel, der entlang der ehemaligen Wilhelmsburger Reichsstraße verlaufen soll. Hier wird an ersten Abschnitten bereits gearbeitet.

² <https://metropolregion.hamburg.de/radschnellwege/>

Eine optimale Verknüpfung mit dem Veloroutennetz soll eine hochwertige Überleitung der Radschnellwege in das städtische Netz sicherstellen. Der hohe Standard soll so weit wie möglich in die Stadt hineingeführt werden. Besonderes Potenzial wird bei den Anschlüssen an den Oberhafenradweg (Veloroute 9), die Rathenaustraße (Veloroute 4) und das Pergolenviertel (Veloroute 5) gesehen. Im Korridor Elmshorn wird ein verlängernder Anschluss zwischen dem Bahnhof Diebsteich und Altona geprüft.

Die Planungen zu Radschnellwegen werden eng mit der Stadtentwicklung verzahnt und von Beginn an berücksichtigt, so zum Beispiel in der Science City Bahrenfeld, in Oberbillwerder und auf der Elbinsel.

1.2.3 Bezirksrouten

Routen auf Bezirks- und Stadtteilebene verdichten und ergänzen das Veloroutennetz, um einen wichtigen Beitrag zu einer flächendeckenden Radverkehrsinfrastruktur im Nahbereich zu leisten. Hierzu entwickeln die Bezirksamter – sofern nicht bereits erfolgt – bis Ende 2022 Bezirksroutenkonzepte, die an den Ansprüchen des Alltagsradverkehrs ausgerichtet sind. Dabei werden u. a. Schulstandorte (insbesondere weiterführende Schulen) sowie Sport- und Freizeitanlagen berücksichtigt, die für Kinder und Jugendliche wichtige Ziele darstellen. Darüber hinaus wird die Durchgängigkeit der Routen über die Bezirksgrenzen hinweg sichergestellt. Auch die Anbindung benachbarter Kreise und Gemeinden in Schleswig-Holstein und Niedersachsen kann über die Bezirksroutennetze erfolgen. Im Rahmen der Netzentwicklung wird die Öffentlichkeit beteiligt; hierbei soll die Beteiligung der Schulen und ihrer Schülerinnen und Schüler gezielt gefördert werden. Für die Online-Beteiligung soll das DIPAS-Tool der Stadtwerkstatt als geeignetes Instrument angewendet werden. Die Nutzung weiterer digitaler oder analoger Beteiligungstools ist nach Bedarf möglich. Das Bezirksamt Eimsbüttel geht bereits pilothaft voran. Im Rahmen der jährlichen Vereinbarungen sollen erste Maßnahmen parallel zur Fertigstellung des Veloroutennetzes realisiert und die Velorouten als Umsetzungsschwerpunkt nach und nach abgelöst werden.

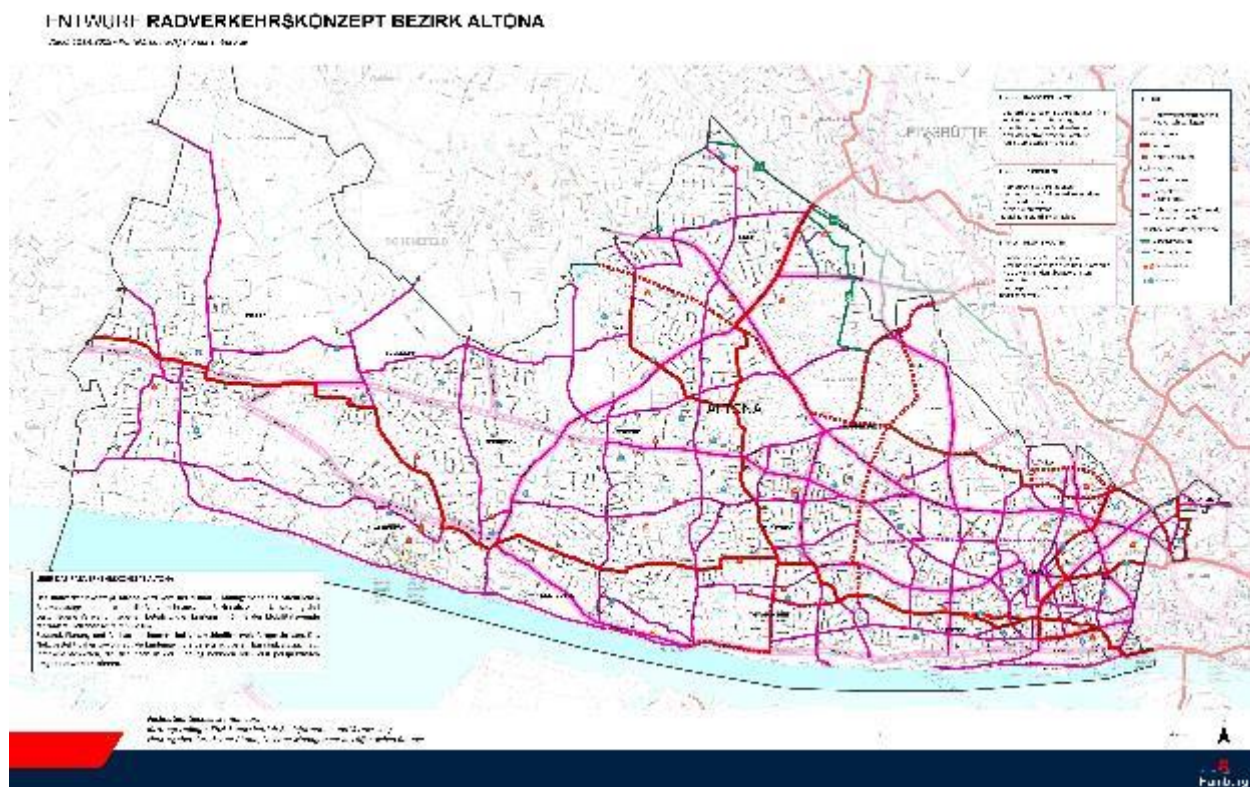


Bild 10: Entwurf Weiterentwicklung Bezirksnetz Altona. © Bezirksamt Altona

1.2.4 Schulmobilität

Kinder und Jugendliche haben bereits heute mit über 30 % einen sehr hohen Radverkehrsanteil an ihrer Verkehrsmittelwahl. Ein Ergebnis der *Einigung der Bürgerschaft mit der Volksinitiative Radentscheid* (Drs. 22/106) ist deshalb, die selbstständige Radfahrmobilität der Schüler:innen zu fördern und ihre Wege auszubauen.

Parallel zur Entwicklung der bezirklichen Netze soll deshalb geprüft werden, welche weiteren Maßnahmen in Schulumfeldern umgesetzt werden können, um die selbstbestimmte und aktive Mobilität von Kindern und Jugendlichen weiter zu fördern und die vor den Schulen zu unsicheren Situationen führenden Hol- und Bringdienste durch Eltern zu reduzieren. Dazu beginnt das Bezirksamt Eimsbüttel unter Einbindung der Behörde für Schule und Berufsbildung (BSB) als neuer Bündnispartnerin und der BVM ein Pilotprojekt. Hierbei soll auch die Entwicklung von Schulmobilitätsplänen eruiert und bei entsprechender Interessen- und Bedarfslage umgesetzt werden. Aus den gewonnenen Erfahrungen können Schlüsse für die gesamte Stadt abgeleitet werden. Weitere Pilotprojekte sollen in enger Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Schulen und Bezirksämtern durchgeführt werden. Die Pilotierung wird von der BVM begleitet und von der BSB unterstützt; die Auswahl der Pilotschulen erfolgt in Absprache zwischen der BSB, den beteiligten Bezirksämtern und der BVM. Aus den gesammelten Erfahrungen soll ein bedarfs- und ressourcengerechtes Konzept für die Zusammenarbeit von Bezirksämtern als Straßenbaubehörden und Schulen entwickelt werden, um den besonderen Bedarfen von Schülerinnen und Schülern gerecht zu werden.

1.2.5 Alster Fahrradachsen

Die Realisierung des im Jahr 2013 entwickelten Projekts „Alster Fahrradachsen“ ist mittlerweile weit vorangeschritten. Auf 60 % der Strecken – auf denen der Radverkehr schon bisher den Kraftfahrzeugverkehr überwog oder dies alsbald zu erwarten ist – wurden Fahrradstraßen eingerichtet bzw. mit deren Bau begonnen. Der LSBG treibt die Planung für den noch offenen und hoch frequentierten Abschnitt An der Alster – Schwanenwik weiter voran, stimmt sie im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens mit allen betroffenen Interessenträgern ab und setzt die Maßnahme ab dem Jahr 2024 um. Zurzeit wird unter Berücksichtigung von Querungsstellen für den Fußverkehr uferseitig ein Zweirichtungsradweg in bedarfsgerechter Breite mit Grünstreifen zur Fahrbahn erörtert; gebäudeseitig ist die Einrichtung einer stadtauswärts führenden Fahrradstraße auf der Nebenfahrbahn und in deren Verlängerung eine Protected Bikelane vorgesehen. Von dem Projekt profitieren in erheblichem Maße nicht nur Radfahrende, sondern alle, die an der Alster spazieren gehen, joggen oder Hamburg besuchen; dem Fußverkehr wird nach dem Umbau deutlich mehr Platz zur Verfügung stehen. Darüber hinaus erfährt der Stadtraum eine deutliche Aufwertung, die der gesamten Stadt zugute kommt. Allerdings müssen hierbei auch die funktionalen Auswirkungen auf das Hauptverkehrsstraßennetz in diesem heute mit Verkehr hoch belasteten Bereich berücksichtigt werden.



Bild 11: Alster Fahrradachsen / Fahrradstraße Alsterufer. © BVM

1.2.6 Pop-Up-Bikelanes / Radfahrstreifen mit beschleunigter Planung

Wo auf Hauptverkehrsstraßen anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen bislang fehlten, wurden Radfahrstreifen ohne größere bauliche Maßnahmen (Pop-Up-Bikelanes: PUBL) eingerichtet. Die im Arbeitsprogramm des Senats aufgeführten PUBL in den Straßenzügen Am Sandtorkai, Brooktorkai, Beim Schlump, Hallerstraße sowie Max-Brauer-Allee (zwischen Stresemannstraße und Holstenstraße) wurden zwischen Herbst 2020 und Sommer 2021 als Verkehrsversuche mit einer Laufzeit von je einem Jahr realisiert, hinzu kam die bezirkliche

Maßnahme Jungiusstraße – St. Petersburger Straße. Ziel war es hierbei unter anderem, im Zuge wichtiger Verbindungen die Einrichtung von dort bislang fehlenden Radverkehrsangeboten zu erproben bzw. kurzfristig Lückenschlüsse bereitzustellen, um eine durchgängige Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen. PUBL bieten auch für den Fußverkehr große Vorteile, da durch eigene Radverkehrsanlagen regelwidriges Befahren der Gehwege reduziert werden kann und somit auch die Sicherheit der Zufußgehenden erhöht wird.



Bild 12: Pop-Up-Bikelane. © BVM

Das Arbeitspaket „PUBL als Verkehrsversuche“ ist abgeschlossen. Die umgesetzten Maßnahmen werden evaluiert und im Falle eines positiven Ergebnisses in eine dauerhafte Lösung überführt.

Für die Zukunft haben BVM und BIS vereinbart, dass in geeigneten Fällen Radfahrstreifen, nunmehr auf Grundlage von § 45 Abs.1 Satz 1 i. V. m. Abs. 9 Satz 1 StVO, aus Gründen der Sicherheit und Ordnung im Rahmen eines beschleunigten Abstimmungsverfahrens eingerichtet werden können. Diese werden wie üblich weiß markiert und unterliegen keiner zeitlichen Befristung. Ziel ist hierbei die dauerhafte Herstellung anforderungsgerechter Infrastruktur. Es sollen kontinuierlich weitere Verbindungen geprüft und realisiert werden, wo es bislang noch keine ausreichenden Radverkehrsanlagen gibt. Grundlage ist – wie bei jeder Verkehrsplanung – eine eingehende Prüfung und Abwägung des konkreten Erfordernisses sowie der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, den Fußverkehr, den Radverkehr, den fließenden und ruhenden Kfz-

Verkehr (mit Hilfe des Verkehrsmodells), den Lieferverkehr sowie auf den Busverkehr, dessen Belange bestmöglich berücksichtigt werden sollen.

1.3 Entwicklung von Rad- und Fußverkehr an Magistralen

Vor allem die Magistralen (und Hauptverkehrsstraßen) sind wichtige Handlungsräume zur Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs; hier besteht ein großer Handlungsbedarf. Wichtige Impulse wurden auf dem Internationalen Bauforum 2019 „Magistralen“ in Hamburg gegeben. Die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) stimmt derzeit „Prinzipien für die Magistralenentwicklung“ ab, die insbesondere gestalterische Aussagen zu Städtebau, öffentlichem Raum und Mobilität enthalten und Teil eines Masterplans zur Magistralenentwicklung werden sollen. Wege- und Sichtbeziehungen sollen gestärkt und insbesondere attraktive Fuß- und Radwege zu Zentren, ÖPNV-Haltestellen, Freiräumen und in die Quartiere geschaffen werden. Neben den Anforderungen an Sicherheit und Barrierefreiheit sind hohe Gestaltungsansprüche an jede bauliche Entwicklung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität zu stellen. Hiervon wird auch der lokale Einzelhandel profitieren, der sich häufig in diesen Lagen befindet. Auch eine Belebung von Erdgeschosszonen an diesen Straßen setzt eine höhere Aufenthaltsqualität voraus. Bei der Neuordnung und Anpassung des Parkraums zugunsten der Aufenthaltsqualität und zu Zwecken der Nahmobilität sind Flächen für den Lieferverkehr, für Pflegedienste, für Carsharing sowie Behindertenstellplätze zu berücksichtigen.

1.4 Planungsprinzipien und neue Führungsformen

Die Infrastrukturen des Rad- und Fußverkehrs werden für ein sicheres, komfortables und zügiges Vorankommen ausgebaut. Neben einer guten verkehrlichen Abwicklung sollen damit auch neue urbane Qualitäten geschaffen und die Aufenthaltsqualität und Erlebbarkeit der Stadt gesteigert werden. Wechselwirkungen und Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr, aber auch zwischen Rad- und Kfz-Verkehr sowie zwischen Rad- und Busverkehr rücken verstärkt in den Blickpunkt mit dem Ziel, sowohl objektiv sichere als auch subjektiv als sicher empfundene Verkehrsräume für alle Altersgruppen („von 6 bis 99“) zu gestalten. In den Planungsprozessen ist stets die Perspektive der Nutzer:innen, insbesondere der Radfahrenden und Zufußgehenden einzunehmen.

Zu berücksichtigen ist hierbei neben einem barrierefreien Fußverkehr auch ein barrierefreier Radverkehr; so bieten Dreiräder und Handbikes Personen mit Mobilitätseinschränkungen eine enorme Erweiterung ihres Aktionsradius. Diese Fahrzeuge erfordern – wie auch Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern – sichere und breite Radwege mit Überholmöglichkeiten. Barrierefreie Radverkehrsanlagen erfordern außerdem sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen.

Die Anlagen des Rad- und Fußverkehrs werden auf Basis der in Hamburg eingeführten Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie der zusätzlichen Bestimmungen der Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) geplant und realisiert. Die Planungsgrundlagen sollen kontinuierlich an den Forschungsstand angepasst, und es soll grundsätzlich ein rad- und fußverkehrsfreundliches Straßendesign implementiert werden. Im Sinne von „mehr Platz für Rad- und Fußverkehr“ ist daher stets zu prüfen, ob mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende situationsbezogen höhere

Standards – wie z. B. breitere Rad- und Gehwege sowie baulich abgetrennte Radverkehrsanlagen – umgesetzt werden können, insbesondere wenn ein anwachsendes Rad- und Fußverkehrsaufkommen zu erwarten ist. Die Fortschreibung der ReStra erfolgt 2022 in mehreren Schritten. Die infrastrukturbezogenen Inhalte der *Einigung der Bürgerschaft mit der Volksinitiative Radentscheid* (Drs. 22/106) werden hierbei berücksichtigt, damit immer bessere und höhere Standards für den Rad- und Fußverkehr in die Verkehrsplanungen einfließen. Neue Planungselemente und geänderte Breiten werden von den zuständigen Stellen bereits im Vorgriff angewendet.

Alle Maßnahmen sollen dazu geeignet sein, den Rad- und Fußverkehrsanteil unter Kindern, Jugendlichen, älteren Menschen und in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen zu steigern. Ziel ist deshalb u. a. eine verstärkte bauliche Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr unter Berücksichtigung bedarfsgerechter Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr. Dies soll sich in der Fortschreibung der ReStra widerspiegeln, die künftig die neuen Elemente enthalten und entsprechende Planungsperspektiven aufzeigen soll. Bei planerischen Abwägungen und Entscheidungen ist neben der objektiven Sicherheit im verkehrstechnischen Sinne stets auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen. Die Verkehrssicherheit hat gemäß Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Priorität vor der Leistungsfähigkeit.

Ein wesentlicher Punkt der Fortschreibung der ReStra ist eine größere Regelbreite der Radverkehrsanlagen (2,50 m lichte Breite, d. h. ohne Protektionselement) insbesondere in den Hauptverkehrsstraßen (hierunter auch die Magistralen), aber auch in den stärker befahrenen Bezirksstraßen, zuzüglich einer stärkeren baulichen Trennung von Kfz-, Rad- und Fußverkehr als bisher. Primär sollen baulich abgetrennte Radfahrstreifen (1. Priorität) und Kopenhagener Radwege (d. h. Bord zwischen Fahrbahn und Radweg sowie Bord zwischen Radweg und Gehweg, 2. Priorität) unter Berücksichtigung der räumlichen und situativen Gegebenheiten sowie der stadtgestalterischen Aspekte eingesetzt werden. Sind diese Prinzipien nicht umsetzbar, gelten weiterhin die bisherigen Planungselemente der anerkannten Regelwerke. Außerdem soll bei vorhandenen Radfahrstreifen (ohne Umbau) eine Nachrüstung von Protektionselementen ermöglicht werden; hierbei ist auf die Möglichkeit des gefahrlosen Überholens und die dafür erforderlichen Breiten zu achten.



Bild 13: Baulich abgetrennter Radfahrstreifen (Protected Bikelane) Hannoversche Straße. © BVM



Bild 14: Kopenhagener Radweg Max-Brauer-Allee / Holstenstraße. © BVM

Soweit möglich und sinnvoll, ist ein größerer Abstand zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr anzustreben, z. B. durch eine Radverkehrsführung hinter Multifunktionsstreifen (Bäume, Parken, Möblierung) insbesondere unter Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs, der

Barrierefreiheit und der Feuerwehr (Aufstellfläche und Anleitung von Gebäuden). In Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten sind ausreichende Sichtbeziehungen maßgebend für eine hohe Verkehrssicherheit, so dass sich hier eine Führung des Rad- und auch des Fußverkehrs hinter jeglichen Sichthindernissen verbietet.

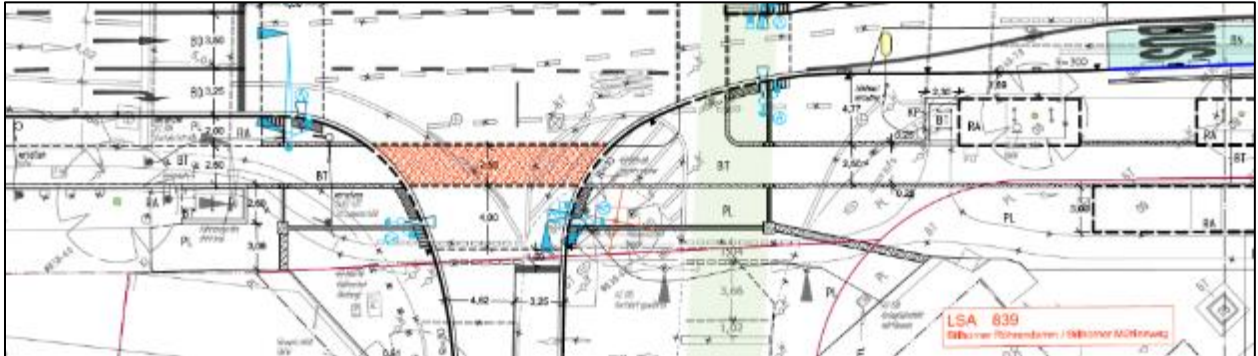


Bild 15: Ausschnitt Planung Busoptimierung Billhorner Röhrendamm / Billhorner Mühlenweg. © LSBG / Ingenieurbüro Münster

Ein weiterer wesentlicher Punkt ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit in Knotenpunkten. Guten Sichtbeziehungen sowie der intuitiven Erkennbar- und Begreifbarkeit von Rad- und Fußverkehrsführungen sind besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Vorgezogene Haltlinien, eigene Signalisierungen, enge Kurvenradien für den Kfz-Verkehr und Schutzinseln dienen einer größeren Sicherheit des Radverkehrs. Freie Rechtsabbieger für den motorisierten Verkehr und Radfahrstreifen in Mittellage (RIM) sollen grundsätzlich nicht mehr eingesetzt und bestehende RIM – wie auch Radverkehrsfurten – rot eingefärbt werden, darüber hinaus soll eine Nachrüstung mit Protektionselementen geprüft werden.

Um die Diskussion über ein sicheres und räumlich ausgewogenes Kreuzungsdesign fortzusetzen und überregionale Entwicklungen in einen Hamburger Standard einfließen zu lassen, soll – als Weiterentwicklung der sogenannten geschützten Kreuzung (auch niederländische Kreuzung genannt) und auf Basis von Berliner und Darmstädter Erfahrungen – zunächst ein geeigneter Knotenpunkt in Hamburg mit abgesetzten Furten und ggf. mehrphasiger Signalisierung (signaltechnische Trennung von Kfz-, Rad- und Fußverkehr) gestaltet und die Erfahrungen ausgewertet werden. Mögliche Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr sowie zwischen Radfahrenden untereinander sollen hierbei möglichst minimiert werden. Interessante Hinweise dürften sich ab Ende 2024 auch aus dem laufenden Forschungsprojekt SQUADA (Separiertes Queren für Alle in Darmstadt) ergeben, das im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans durchgeführt wird³.

Gerade bei der Lichtsignalsteuerung wird großes Potenzial für Veränderungen gesehen, die die Sicherheit und den Komfort des Rad- und Fußverkehrs verbessern können. Einschränkungen der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs sind – unter bestmöglicher Berücksichtigung der ÖPNV-Belange – in diesem Zusammenhang bisweilen unvermeidlich. Neue gesetzliche Möglichkeiten wie der Grünpfeil für den Radverkehr werden auch in Hamburg systematisch zur Anwendung gebracht. Wo es sinnvoll und möglich ist, sollen getrennte Signalisierungen zum Einsatz kommen.

³ <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/squada-separiertes-queren-fuer-alle-darmstadt>

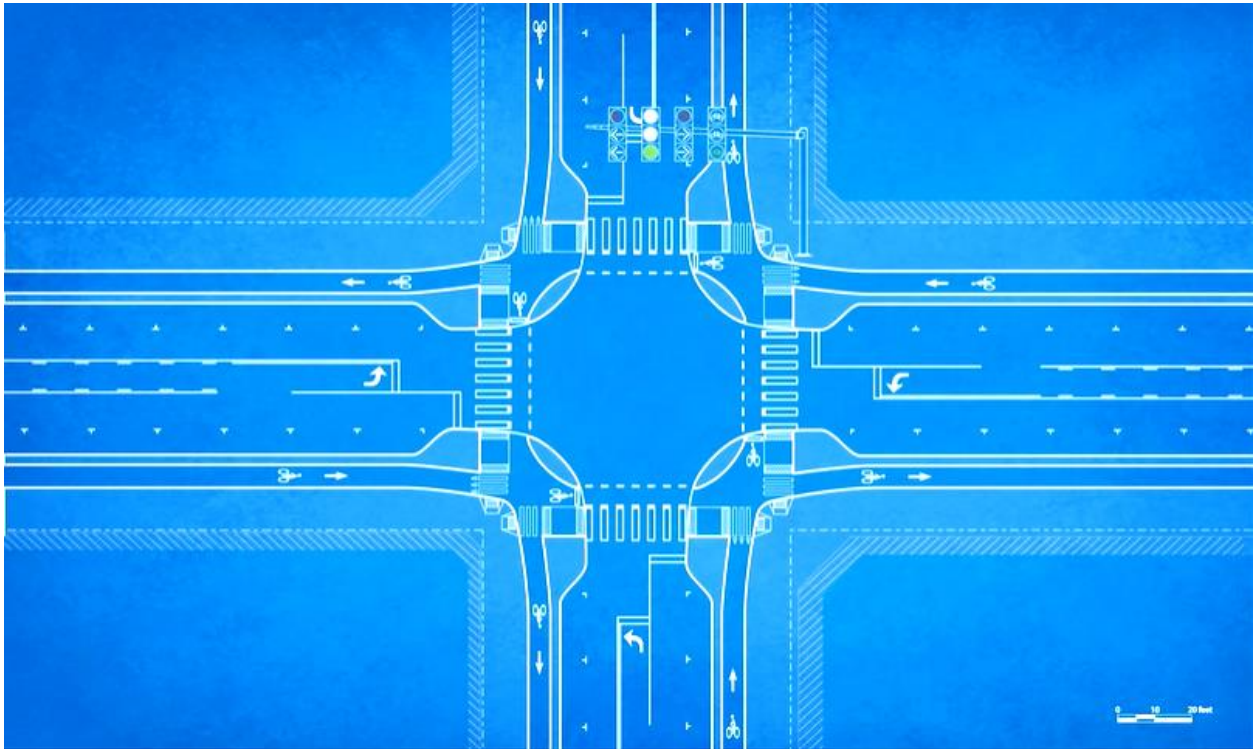


Bild 16: Prinzip der „geschützten Kreuzung“. © protectedintersection.com (Nick Falbo)⁴

Innerhalb der mit mehrgeschossigen Mehrfamilienhäusern bebauten Stadtteile sowie in wichtigen Stadtteilzentren, wie z. B. in Bergedorf und Harburg, soll dem Umweltverbund auf den Nebenstraßen erheblich mehr Gewicht und in vielen Fällen Priorität eingeräumt werden. Dazu sollen beim Ausbau der Velo- und Bezirksrouten sowie der Radschnellwege vermehrt Fahrradstraßen und Fahrradzonen eingerichtet werden. Auf wichtigen Teilabschnitten dieser Netze sollen durch adäquate Vorfahrtsregelungen und Ampelvorrangschaltungen für Busse bzw. Fahrräder, Geschwindigkeitsanzeigen und App-Lösungen besonders komfortabel und unterbrechungsfrei zu befahrende Routen realisiert werden.

Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen fließen die Erfahrungen und – auch überregionalen – Erkenntnisse aus bereits umgesetzten Fahrradstraßen kontinuierlich in Neuplanungen ein. Um die Anordnung von Fahrradstraßen zu erleichtern, sollen einerseits die neuen Regelungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) systematisch angewendet und andererseits verstärkt Maßnahmen zur Unterbindung von motorisiertem Durchgangsverkehr („modale Filter“) in Betracht gezogen und umgesetzt werden. Die BIS nutzt in diesem Zusammenhang die rechtlichen Möglichkeiten gemäß Randnummer 147 VwV-StVO zu § 46 Absatz 2 StVO, um zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mit Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen die Einrichtung von modalen Filtern auch straßenverkehrsbehördlich zu vereinfachen. Dies gilt nicht nur für neue, sondern bei Bedarf auch für bestehende Fahrradstraßen. Die Auswirkungen auf Funktionsverkehre wie Polizei, Feuerwehr und Stadtreinigung sowie eintretende Umfahrungenverkehre sind hierbei zu berücksichtigen.

⁴ <http://www.protectedintersection.com>

Es sollen mehr Fahrradstraßen umgesetzt und hierfür mögliche Vereinfachungen geprüft werden. Es ist zu erwarten, dass die Kriterien für Fahrradstraßen in der Regel dann erfüllt sind, wenn es sich um eine Veloroute oder eine Straße im Bezirks- und Schulroutennetz jenseits des Hauptverkehrsstraßennetzes handelt.



Bild 17: Fahrradstraße und modaler Filter Denickestraße. © Bezirksamt Harburg

Besondere Merkmale einer guten Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr sind darüber hinaus selbstständig geführte Verbindungen abseits stark befahrener Straßen. In diesem Zusammenhang kommt konstruktiven Bauwerken, d. h. Brücken und Unterführungen zur Überwindung von Gewässern, Eisenbahnstrecken und Straßen eine besondere Bedeutung zu. Sie schaffen direkte Verbindungen und ermöglichen ein attraktives und zügiges Vorankommen. Insbesondere auf den Radschnellverbindungen, aber auch im Veloroutennetz können sie eine wichtige Rolle spielen. Beispiele sind die geplanten Brücken im Zuge des Radschnellwegs auf der Elbinsel Wilhelmsburg, der geplante Geh- und Radweg entlang der neuen Norderelbbrücke der BAB A 1, die geplante Brücke im Zuge der Veloroute 9 in der Halskestraße und die geplante Brücke zwischen HafenCity und Elbpark Entenwerder. Ziel ist es, vermehrt den Einsatz konstruktiver Bauwerke im Radverkehrsnetz in Betracht zu ziehen und entsprechend umzusetzen.



Bild 18: Visualisierung Brücke Entenwerder. © Billebogen Entwicklungsgesellschaft mbH & Co.KG

Die Ausweitung des Busverkehrs im Rahmen der Strategie Hamburg-Takt hat insbesondere in innerstädtischen Lagen starke Auswirkungen auf die Nutzung des vorhandenen Straßenraums. Die Taktverdichtung einzelner Linien und die Erweiterung des Angebots um weitere Linien führen dazu, dass die Fahrtenhäufigkeit des Busverkehrs insbesondere auf einigen schon heute hoch frequentierten Straßen zunimmt. Angesichts des begrenzten Straßenraums sind hier Lösungen zu finden, die die Ausweitung des Busangebots zulassen und dabei auch den Belangen des Rad- und Fußverkehrs gerecht werden, einschließlich möglicher Reduzierungen des Geschwindigkeitsniveaus. Rad- und Busverkehr sollten aufeinander abgestimmt und sowohl im Strecken- als auch im Haltestellenbereich baulich voneinander getrennt werden, soweit dies sinnvoll und möglich ist. Gerade an Bushaltestellen sind gute Lösungen zu finden, die allen Nutzergruppen einschließlich der Konfliktlage Radverkehr / Busfahrgäste gerecht werden, vgl. hierzu „Leitfaden seniorenfreundliche Umsteigepunkte“ des Bezirksamts Eimsbüttel⁵. Dies schließt Prioritätensetzungen im Einzelfall nicht aus. Ein interessanter Lösungsansatz hierfür ist die neue Bushaltestelle auf der Steintorbrücke.

⁵ www.hamburg.de/contentblob/15239874/7e2444dfb7196ef3d0da6653f228639b/data/d-leitfaden.pdf



Bild 19: Radverkehrsführung an der Bushaltestelle Hauptbahnhof / Steintorbrücke. © BVM

Die Bündnispartner:innen sind sich einig, dass der Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) an allen zurückgelegten Wegen von 64 % im Jahr 2017 auf 80 % im Laufe des Jahrzehnts erhöht werden soll. Dazu bedarf es einer deutlichen Kapazitätsausweitung wie beispielsweise von rund 50 % im Hamburg-Takt mit der dafür notwendigen Infrastruktur sowie mehr Platz für den Radverkehr bei angemessen dimensionierten Gehwegflächen, um die Angebote im Umweltverbund zu erweitern und zu stärken. Hierfür kann es in bestimmten Straßen erforderlich werden, Kfz-Parkplätze zu reduzieren und/oder die Anzahl der Fahrstreifen zu verringern.

Eine stadtgestalterisch ansprechende und begrünte Umgebung trägt in nicht zu unterschätzendem Maße zur Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad und des Zufußgehens bei. Ziel aller Bemühungen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist daher eine bestmögliche Erhaltung vorhandener Bäume, insbesondere wenn es sich um alten oder stadtbildprägenden Baumbestand handelt. Die Gestaltung und Dimensionierung der Radverkehrsinfrastruktur ist deshalb mit Sachverstand und Fingerspitzengefühl mit den Grünbelangen abzuwägen. Hieraus können auch – vertretbare – Abstriche bei den Breiten resultieren, um schützenswerten Baumbestand zu erhalten. Wo ausnahmsweise das Fällen von Bäumen nicht zu vermeiden ist, soll der Verlust durch Neu- bzw. Ersatzpflanzungen ausgeglichen werden, darüber hinaus sollen möglichst zusätzliche Bäume vorgesehen werden (siehe dazu auch 4.10). Wichtige Beispiele hierfür sind die Königstraße und die Manshardtstraße.

Die Radverkehrsinfrastruktur soll durch ausreichende Dimensionierung sowohl im urbanen Raum als auch in der Peripherie die verstärkte Nutzung von Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhängern ermöglichen. Ziel ist hierbei die Gestaltung eines stadtverträglichen Lasten- und Lieferverkehrs durch neue Transport- und Logistikstrukturen. Lastenräder sollen sich durch eine barrierefreie und gut ausgebaute Infrastruktur für ruhenden und fließenden Radverkehr auf kurzen und mittleren Distanzen als schnelle und wirtschaftliche Alternative bzw. Ergänzung zu Kraftfahrzeugen etablieren und ein relevantes Verkehrsmittel bei Zustellprozessen auf der letzten Meile sowie bei Logistikprozessen werden.

1.5 Ganzjährige Befahrbarkeit der Radverkehrsinfrastruktur

1.5.1 Winterdienst und Reinigung

In Hamburg soll das Radfahren ganzjährig sicher und komfortabel möglich sein. Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) führt auf definierten, zusammenhängenden Netzen für den Radverkehr einen systematischen Winter- und Reinigungsdienst durch, der weiter intensiviert werden soll.



Bild 20: Geräumter Radfahrstreifen auf dem Ballindamm. © BVM

Mit der kontinuierlichen Ausweitung der Reinigungs- und Winternetze wurde zur Wintersaison 2021 / 2022 begonnen. Die Strecken des Winternetzes werden doppelt bearbeitet; zusätzliche Maschinen kommen zum Einsatz. Die erste Bearbeitung der Radwege erfolgt noch vor Beginn der Hauptnutzungszeit. Von der inneren Stadt ausgehend liegt ein Schwerpunkt auf den Velorouten und anderen verkehrswichtigen Strecken. Die bezirklichen Netze und Radschnellwege sollen nach Möglichkeit mit Fertigstellung schrittweise in diesen Schwerpunkt integriert werden, einschließlich der durch Trennelemente geschützten Radfahrstreifen (auch Pop-Up-Bikelanes). Auch bei Radfahr- und Schutzstreifen ohne bauliche Trennung soll die

gezielte Bearbeitung durch Kleinfahrzeuge kontinuierlich bedarfsgerecht angepasst werden. Dies gilt auch für die Herbstlaubsaison.

Um diese Maßnahmen realisieren zu können, prüft die SRH) u. a. kontinuierlich, wie im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit notwendige Ressourcen für eine Ausweitung von Reinigung und Winterdienst durch Prozessoptimierungen gewonnen werden können.

Um die Ergebnisse des Winterdienstes spürbar zu verbessern, erprobt die SRH derzeit im Rahmen eines durch den Nationalen Radverkehrsplan geförderten Projekts alternative Streustoffe zum bislang eingesetzten Kies. Der Einsatz von Tausalz oder tausalzhaltigen Mitteln auf Geh- und Radwegen ist nach dem Hamburgischen Wegegesetz (HWG) untersagt. Konkrete Tests alternativer Streustoffe mit Tauwirkung sind im Winter 2020 / 2021 auf Betriebsgeländen erfolgt und wurden nun auf Teststrecken im öffentlichen Raum ausgeweitet. Das Projekt soll in dieser Legislatur abgeschlossen und die Empfehlungen, gemessen an der Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit, bestmöglich umgesetzt werden.

Digitale Möglichkeiten zur weiteren Verbesserung des Informationsservices für die Öffentlichkeit sollen geprüft und umgesetzt werden.

1.5.2 Rad- und Fußverkehrsführung in Baustellen

Zur Mobilitätswende gehören nicht nur die Verbesserung und Instandhaltung der Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr, sondern auch eine hohe Qualität von Verkehrsführungen in Baustellen und auf Umleitungsstrecken. Die Realisierungsträger müssen hierfür – unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNV – möglichst ausreichenden Platz einräumen und eine stets sichere, barrierefreie und nachvollziehbare Führung des Rad- und Fußverkehrs sowie die Erreichbarkeit der Haltestellen gewährleisten. Zudem sollen je nach Bedarf Maßnahmen im Umfeld des eigentlichen Baufelds stärker in Betracht gezogen werden. Ist ein Passieren des Baufeldes nicht möglich, ist eine geeignete Umleitung auszuschildern.



Bild 21: Behelfsbrücke Hohenfelder Bucht. © BVM

Die BVM ergänzt in Abstimmung mit der BIS die Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) nach dem Vorbild anderer Länder (z. B. Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen) um ein Wissensdokument, das mindestens die Vorgaben der rechtlichen und technischen Regelwerke (RSA – Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen) sowie die Ergebnisse der Einigung der Hamburgischen Bürgerschaft mit der Volksinitiative Radentscheid abdeckt. Nach dem Grundsatz der VwV-StVO „Sicherheit vor Leichtigkeit“ sollen die Belange aller Verkehrsteilnehmer (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, MIV) betrachtet und abgewogen werden. Neben grundsätzlichen Standards sollen erhöhte Qualitätsanforderungen an Baustelleneinrichtungen, insbesondere entlang wichtiger Fuß- und Radwegeverbindungen, verankert werden.

Die Realisierungsträger sollen die Belange des Fuß- und Radverkehrs auch in den Baustellensteckbriefen, die im Rahmen der Baustellenkoordination erstellt werden, ausführlicher betrachten. Insbesondere soll vermerkt werden, ob Velorouten und sonstige wichtige Radverkehrsverbindungen betroffen sind. Baustellen auf diesen Routen sollen auf der Baustellenkarte im Internet unter www.hamburg.de/baustellen veröffentlicht und mögliche Umleitungstrecken transparent gemacht werden.

2. Verknüpfung des Radverkehrs mit Wohnen und ÖPNV

Rad- und Fußverkehr sowie der öffentliche Verkehr als zentrale Bausteine des Umweltverbundes bieten große Potenziale für eine effiziente Vernetzung und zukunftsfähige Gestaltung der Mobilitätswende in Hamburg. Sie profitieren voneinander. Voraussetzung sind attraktive wohn- und arbeitsortnahe Bedingungen zum Fahrradparken und neben den Zubringerstrecken zu ÖPNV-Haltestellen auch optimale Verknüpfungspunkte und -angebote zur Förderung von Mobilitätsketten. Auch beim Wohnungsbau und der Quartiersentwicklung bestehen erhebliche Potenziale zur Stärkung der Fahrradnutzung, sowohl beim Fahrradparken als auch mit Blick auf Sharing-Angebote.

Die Verbesserung der Quartiersmobilität und die Schaffung rad- und fußverkehrsfreundlicher Quartiere wird insbesondere auch in den Fördergebieten des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) verfolgt. Maßgeblich sind die Integrierten Entwicklungskonzepte (IEK), die von den zuständigen Bezirksamtern für jedes RISE-Fördergebiet aufgestellt werden und die die jeweiligen Entwicklungsziele definieren. Die IEK sind bei allen Maßnahmen zu berücksichtigen. Die für RISE zuständigen Dienststellen der Bezirksamter sind entsprechend einzubinden.

2.1 Fahrradparken in Quartieren

Aufgrund der Vorgaben der Drs. 22/2478 (Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft „Quartiersentwicklung radfahrfreundlich gestalten“) und 22/106 („Einigung der Bürgerschaft mit der Volksinitiative Radentscheid. Die Fahrradstadt wird inklusiver“) sowie des Arbeitsprogramms des Senats sollen das Angebot von gesicherten und frei zugänglichen Fahrradabstellanlagen ausgeweitet und bis zu 10.000 zusätzliche Fahrradplätze in innerstädtischen Quartieren hergestellt werden. Es wird angestrebt, diese möglichst im direkten Umfeld der Wohn- und Zielorte sowie fußläufig schnell erreichbar zu schaffen und hierbei je nach Bedarf und örtlicher Situation auch überdachte und gesicherte Anlagen zu berücksichtigen.

Hierzu entwickeln die Bezirksamter in Abstimmung mit der Park+Ride-Betriebsgesellschaft (P+R GmbH) Fahrradparkkonzepte für einzelne Quartiere, in deren Rahmen neben den bewährten Anlehnbügel auch Überdachungen, Doppelstockanlagen, Sammelschließanlagen und ein neu zu entwickelnder Typ von Fahrradkleingaragen eingesetzt werden. Die Diversifizierung der Fahrradtypen (Lastenräder, Erwachsenen-Dreiräder, Handbikes, Tandems, Anhänger etc.) soll beachtet werden. Die BVM unterstützt diesen Prozess mit einer Musterleistungsbeschreibung für Fahrradparkkonzepte auf Quartiersebene.

Frei zugängliche Fahrradbügel im öffentlichen Raum werden weiterhin durch die Bezirksamter beschafft und eingebaut. Das federführende Bezirksamt Hamburg-Nord berücksichtigt bei der Neuausschreibung des Rahmenvertrags für Absperrelemente, der auch Fahrradbügel enthält, die notwendigen Elemente. Für Rohrschneider anfällige Rundbügel, die Fahrraddiebstahl begünstigen, sollen weniger zum Einsatz kommen. Die Bezirksamter definieren Zonen, in denen die gestalterisch ansprechenderen Flachstahlbügel zum Einsatz kommen sollen, damit bei der Neuaufstellung von Bügel innerhalb größerer Stadtbereiche ein einheitlicher Bügeltyp zum Einsatz kommt (in Hamburg-Mitte bereits erfolgt). Anstelle von Pollern sollen grundsätzlich

Fahrradbügel zum Einsatz kommen, sofern hierfür ein Bedarf besteht und die Platzverhältnisse ausreichen.

Der Landesbetrieb Verkehr (LBV) und die HOCHBAHN ergänzen das Aufstellen von Fahrradbügeln im Rahmen der Einführung von Bewohnerparkgebieten bzw. der Einrichtung von hvv switch-Punkten. Die Bezirksämter stimmen sich bei ihrer Konzepterstellung im Falle der geplanten Einrichtung von Bewohnerparkgebieten und hvv switch-Punkten mit dem LBV und der HOCHBAHN ab, um Synergieeffekte zwischen Bewohnerparken bzw. hvv switch-Punkten und Fahrradparken zu nutzen.

Die P+R GmbH sorgt im Auftrag der BVM für Beschaffung, Einbau und Betrieb aller anderen Elemente, d. h. der Überdachungen, Doppelstockanlagen und Anlagen für gesichertes Fahrradparken. Hierzu schließt sie mit der BVM einen Rahmenvertrag ab. Die Flottendiversifizierung (Pedelecs, Lastenräder, Anhänger etc.) wird bestmöglich berücksichtigt. Die Entwicklung des Modells einer Fahrradkleingarage wurde im Jahr 2021 von der BSW initiiert und wird nun von der P+R GmbH in Zusammenarbeit mit anderen Behörden fortgesetzt. Die Fahrradkleingaragen sollen mittelfristig das bisherige Fahrradhäuschenmodell ablösen, die bestehenden Fahrradhäuschen genießen als privates Eigentum (im Rahmen der Sondernutzungserlaubnis) jedoch Bestandsschutz. Bis zur serienmäßigen Einführung der Fahrradkleingaragen soll das bisherige Fahrradhäuschenmodell weiterhin genehmigt werden.

Fahrradabstellmöglichkeiten sollen so platziert werden, dass Radfahrende möglichst nicht über Gehwege fahren müssen, um diese zu erreichen. Wenn im Seitenraum keine ausreichenden Flächen zur Verfügung stehen, werden insbesondere in Bestandsquartieren regelhaft Parkstände für Anlehnbügel und Fahrradkleingaragen genutzt. Dies betrifft sowohl baulich hergerichtete Parkstände als auch Flächen des Fahrbahnrandparkens (siehe Beispiele im Kontorhausviertel, am Ballindamm und am Neuen Wall). Die BVM entwickelt in Abstimmung mit den Bezirksämtern und der BIS Regelpläne, die Eingang in die ReStra finden und beim Errichten von Fahrradbügeln auf Kfz-Parkständen durch die Realisierungsträger angewendet werden sollen. In Abhängigkeit vom Nachfragepotenzial und den straßenräumlichen Gegebenheiten soll ein Orientierungswert von 20 % der Flächen des ruhenden Verkehrs in Bezirks- und Hauptverkehrsstraßen für das Fahrradparken genutzt werden (entspricht einer Abfolge von vier Kfz-Parkständen und einer Fahrradparkfläche)⁶. Soweit dies in Gebieten mit hohem Parkdruck erfolgt, soll im Umfeld das Parken auf nicht zulässigen Flächen durch geeignete bauliche Maßnahmen unterbunden werden.

Darüber hinaus werden wie bisher bei allen Verkehrsplanungen obligatorisch und bedarfsgerecht neue Fahrradbügel im öffentlichen Raum hergestellt (vgl. Drs. 21/19160 „Mehr Fahrradbügel und Luftstationen“).

⁶ Vgl. Drs. 22/2478 „Quartiersentwicklung radfahrfreundlich gestalten“, Anlage 1, S. 61, Download unter https://www.buergerschaft-hh.de/parldok/dokument/73695/stellungnahme_des_senats_zu_dem_ersuchen_der_buergerschaft_vom_18_januar_2017_quartiersentwicklung_radfahrfreundlich_gestalten_drucksache_21_7416.pdf



Bild 22: Fahrradbügel im öffentlichen Straßenraum. © BVM

Im Rahmen der Quartiersentwicklung sollen verstärkt Mobilitätsaspekte berücksichtigt und hierbei Wohnungsbaugesellschaften und -genossenschaften einbezogen werden. So erarbeitet die SAGA einen Quartiersansatz bei Neu- und Bestandsgebäuden, der verstärkt Mobilitätsaspekte umfasst, wie z. B. eine systematische Ausweitung von hvv switch-Punkten, ergänzt durch Elemente des Fahrradparkens und die Integration von StadtRAD einschließlich Lastenräder. Durch gezielte Quartiersentwicklung werden auf diese Weise energetische Einsparpotenziale aktiviert. Das Pilotquartier Horner Geest soll auf stadtweite Übertragbarkeit geprüft werden.

Auf privaten Flächen soll die Errichtung von Fahrradabstellanlagen erleichtert werden, um dem steigenden Bedarf Rechnung zu tragen und ein zukunftsfähiges Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten sicherzustellen. Hierzu erarbeitet die BSW eine Nachfolgeregelung zur Fachanweisung „Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze“ (FA 1/2013) und überarbeitet den Bauprüfdienst „Anforderungen an Fahrradplätze und Abstellräume für Fahrräder und Kinderwagen“ (BPD/1996 Fahrräder). Es wird zudem das Ziel verfolgt, die qualitativen Anforderungen an Fahrradplätze stärker in den Baugenehmigungsprozessen zu verankern. Im Rahmen von Mobilitätskonzepten sollen qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen neben anderen Maßnahmen ermöglichen, den errechneten Stellplatzbedarf (nach Anlage 1 zur FA) senken zu dürfen. Dies kommt sowohl den Nutzer:innen als auch den Bauherr:innen zu Gute. Für Immobilien, die vor dem Jahr 2011 genehmigt wurden, hat die BSW ein Förderprogramm mit einem Gesamtvolumen von 2 Mio. EUR und einer Laufzeit von fünf Jahren aufgelegt, aus dem Hauseigentümer:innen bzw. Unternehmen einen Zuschuss für die Herstellung qualitativvoller und

geschützter Fahrradabstellanlagen erhalten können. Hilfestellung für private Eigentümer bietet der Leitfaden „Fahrradparken im Quartier“⁷, der u. a. nach unterschiedlichen Quartierstypen differenziert.

2.2 Bike+Ride

Bike+Ride-Anlagen bilden die Grundlage für eine optimale Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV und die Förderung von Mobilitätsketten. Die Umsetzung des stadtweiten Bike+Ride-Entwicklungskonzepts (Drs. 20/14485) läuft erfolgreich, so dass mittlerweile über 25.200 Abstellplätze an Schnellbahn-Haltestellen und Regionalbahnhöfen zur Verfügung stehen – über 80 % des im Konzept gesetzten Ziels bis 2025. Auch große Maßnahmen wie der Bau des Fahrradparkhauses an der U-Bahn-Haltestelle Kellinghusenstraße wurden umgesetzt. Die neuen einheitlichen Standards finden bundesweit Beachtung. Zuständig für Planung, Bau und Betrieb ist die P+R GmbH.

Mit Blick auf die Mobilitätswende und die Strategie Hamburg-Takt soll das Angebot weiter deutlich ausgebaut und das Bike+Ride-Entwicklungskonzept an die steigenden Bedarfe angepasst werden. Hierzu wird das Konzept derzeit durch die P+R GmbH im Auftrag der BVM fortgeschrieben. Der Prozess soll im Jahr 2022 abgeschlossen werden. Parallel dazu läuft die Umsetzung laufender Planungen konsequent weiter.



Bild 23: Bike+Ride U Hoheluftbrücke. © BVM

Im Rahmen der Fortschreibung sollen die Bedarfsabschätzungen an den angestrebten Radverkehrsanteil von 30 % angepasst werden. Die Gesamtzahl an Abstellplätzen soll bis 2030

⁷ <https://www.hamburg.de/contentblob/14908662/f273a7c45bb2481ae4ad5bb324fba535/data/leitfaden-fahrradparken-im-quartier-empfehlungen-fuer-die-planung-von-fahrradabstellanlagen-auf-privaten-flaechen.pdf>

auf mindestens 40.000 gesteigert werden. Neue Haltestellen, die im Zuge des Ausbaus des Schnellbahnnetzes entstehen, sollen in das Konzept aufgenommen werden. Dies gilt ebenso für wichtige Fähranleger, um das Abstellangebot gerade für Pendler:innen zu verbessern. Weitere Fahrradparkhäuser oder andere Sonderlösungen an Schnellbahnhaltestellen mit besonders hohem Bedarf sollen geprüft werden. Dies können stark frequentierte Stationen wie z. B. U Farmsen oder S Holstenstraße sein, aber gleichzeitig sollten auch wichtige Endstationen neuer U-Bahnlinien (Bramfeld / Steilshoop, Horner Geest) oder Quartierszentren von wichtiger Bedeutung (Rahlstedt) in den Mittelpunkt der Überlegungen rücken. Möglichkeiten der Digitalisierung sollen bestmöglich genutzt werden. Um die ganzjährige attraktive Nutzbarkeit der Anlagen sicherzustellen, soll gemeinsam mit der BUKEA und der Stadtreinigung Hamburg ein tragfähiges Reinigungs- und Winterdienstkonzept implementiert und die Finanzierung gesichert werden.



Bild 24: Visualisierung Fahrradparkhaus U Kellinghusenstraße. © dreidesign, P+R GmbH

Um die Ausbauziele zu erreichen, ist es von großer Wichtigkeit, dass der Flächenbereitstellung für Bike+Ride-Anlagen im jeweiligen Haltestellenumfeld stets eine hohe Priorität eingeräumt wird. Dies gilt neben den Bestandshaltestellen auch für die neuen Schnellbahn-Haltestellen, bei denen Bike+Ride-Anlagen künftig von Beginn an als relevanter Baustein im Planungsprozess berücksichtigt werden sollen.

Fahrradbügel an Bushaltestellen sollen bedarfsgerecht im Zuge von Verkehrsplanungen oder sonstigen Maßnahmen (auch im Rahmen der Umsetzung von Quartierskonzepten zum Fahrradparken) durch die jeweiligen Realisierungsträger umgesetzt werden.

2.3 Fahrradstationen

An Fernbahnhöfen bestehen besondere Ansprüche an das Fahrradparken. An allen Hamburger Fernbahnhöfen sollen daher Fahrradstationen als Ergänzung der B+R-Anlagen geplant und

realisiert werden (am Bahnhof Bergedorf bereits vorhanden). Fahrradstationen kombinieren Fahrradabstellanlagen mit Dienstleistungen für den Radverkehr, die beispielsweise Wartung und Reparatur, Verkauf von Fahrradteilen oder Fahrradwaschanlagen umfassen können.



Bild 25: Visualisierung Fahrradstation Bahnhof Harburg. © Architekten SUMMACUMFEMMER GbR

Aufgrund der weit vorangeschrittenen Planungen soll zunächst die Fahrradstation Harburg realisiert werden, die ein umfangreiches Fahrradabstellangebot mit direktem Zugang zu den Gleisanlagen in einer anspruchsvollen Architektur vereint. Am geplanten Fernbahnhof Altona (neu) wird eine Fahrradstation in den hochbaulichen Planungen zum neuen Bahnhofsgebäude berücksichtigt. Am Hauptbahnhof muss im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs zur Neugestaltung des Bahnhofsumfelds ein langfristig gesicherter Standort für ein bedarfsgerechtes Angebot gefunden werden. Als Übergangslösung wird die Errichtung eines temporären Fahrradparkhauses mit einer attraktiven Gestaltung angestrebt. Am Bahnhof Dammtor wurde ein potenzieller Standort bei der Überplanung des Dag-Hammarskjöld-Platzes / Erweiterung Planten un Blomen berücksichtigt, der voraussichtlich jedoch erst im Anschluss an den Bau der U-Bahnlinie U 5 in diesem Bereich umgesetzt werden kann.

Bei der Planung der Fahrradstationen und Bike+Ride-Anlagen ist deren ausreichende Kapazität, Erreichbarkeit und Anfahbarkeit aus Sicht der Nutzer:innen sowie ein möglichst direkter Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln zu berücksichtigen und eine leichte, intuitive Radverkehrsführung und Nutzbarkeit sicherzustellen.

2.4 StadtRAD

Das öffentliche Fahrradverleihsystem StadtRAD Hamburg wurde im Jahr 2009 eingeführt und ist seitdem ein wichtiger Baustein zukunftsfähiger Mobilität in Hamburg. Gemessen an den Kunden- und Ausleihzahlen (ca. 500.000 registrierte Kund:innen sowie bis zu 3 Mio. Ausleihvorgänge pro

Jahr) war und ist es von Anfang an das erfolgreichste öffentliche Fahrradverleihsystem in Deutschland und erfreut sich nach wie vor großer Beliebtheit. Mit seinem attraktiven Erscheinungsbild und der intensiven Nutzung trägt es zur Präsenz des Verkehrsmittels Fahrrad im Hamburger Stadtbild bei.

Nach der turnusgemäßen Neuausschreibung erfolgte im Jahr 2019 ein Neustart mit einer komplett erneuerten und vergrößerten Fahrradflotte sowie erweitertem Angebot, das kontinuierlich ausgebaut wird. So stehen der Öffentlichkeit zurzeit ca. 3.600 Fahrräder an über 280 Stationen zur Verfügung, außerdem 20 Lastenpedelecs. Ziel des Senats für die 22. Legislaturperiode ist die Erweiterung auf ca. 4.500 Fahrräder an mindestens 350 Stationen sowie insgesamt 70 Lastenpedelecs. Weitere StadtRAD-Stationen können sich durch Firmenkooperationen ergeben. Bei der Integration der Stationen in die Straßenräume ist eine Inanspruchnahme von Kfz-Parkständen bisweilen unvermeidbar.



Bild 26: StadtRAD-Lastenpedelec. © Deutsche Bahn Connect GmbH

Mit der Erweiterung sollen die noch fehlenden S- und U-Bahn-Haltestellen sowie Stadtteilzentren an das StadtRAD-System angebunden werden. Außerdem stehen verdichtete Wohngebiete und Arbeitsplatzschwerpunkte sowie aktuelle Quartiersentwicklungen im Fokus, um eine Vollabdeckung des Hamburger Stadtgebietes unter Berücksichtigung des jeweiligen Nutzungspotenzials zu erreichen. Zur Einrichtung neuer Stationen sichern die involvierten Partner zu, geeignete und ausreichend dimensionierte Flächen zur Verfügung zu stellen bzw. bei der Flächenbestimmung zu unterstützen. Die jüngsten neuen Stationen liegen u. a. in Finkenwerder, Iserbrook, Groß Borstel, Wellingsbüttel, Lohbrügge, Neuallermöhe und Neugraben-Fischbek.

Darüber hinaus soll eine Integration in die Mobilitätsplattform hvv switch erfolgen. Im Tariffsystem ist die Einführung eines zusätzlichen, sogenannten Light-Tariffs geplant. Dieser ermöglicht

Einmalnutzungen (z. B. für Auswärtige) ohne Jahresgebühr; abgerechnet wird hierbei ab der 1. Minute.

2.5 hvv switch

Mobilitäts-Service-Punkte (hvv switch-Punkte) sollen als einer der wesentlichen Bausteine des Hamburg-Taktes das Verkehrsangebot des hvv erweitern, indem an vorhandenen Verkehrsknotenpunkten und im Stadtgebiet ergänzende Mobilitätsangebote bereitgestellt und durch eine Mobilitätsplattform verknüpft werden. Eine intelligente und intuitiv zu bedienende Mobilitätsplattform (hvv switch-App) kann in Verbindung mit den Angeboten des integrierten ÖPNV ein einfach zu verstehendes und ganzheitliches Eco-System der Mobilität entstehen lassen.

Der erste hvv switch-Punkt wurde im Jahr 2013 am Berliner Tor hergestellt. Weitere hvv switch-Punkte wurden an mittlerweile 18 Schnellbahnhaltstellen eingerichtet um insbesondere den Umstieg vom ÖPNV auf komplementäre Verkehrsmittel zu ermöglichen. Ende 2017 wurde das Konzept um hvv switch-Punkte direkt in den Wohnquartieren ergänzt, um das Angebot den Nutzer:innen auch „direkt vor der Tür“ bereitzustellen. Aktuell sind 61 hvv switch-Punkte in den Quartieren in Betrieb.

Die Ausstattung der hvv switch-Punkte variiert je nach Standort und Flächenverfügbarkeit: Neben Carsharing (teilweise mit Ladeinfrastruktur) sind Bikeshaaring, E-Roller-Sharing, Taxi, Rideshaaring und Fahrradabstellanlagen mögliche Bestandteile eines hvv switch-Punktes. StadtRAD-Stationen und B+R-Anlagen zum gesicherten und frei zugänglichen Fahrradabstellen sind im Rahmen einer Kooperation an einigen Standorten in die hvv switch-Punkte integriert oder in direkter Nachbarschaft errichtet worden. Auch beim weiteren Ausbau von hvv switch-Punkten soll die Verbindung mit StadtRAD-Stationen und dem Fahrradparken in Quartieren berücksichtigt werden.

hvv switch-Punkte ermöglichen einen komfortablen Umstieg zwischen den verschiedenen Angeboten im Mobilitätsverbund als erweiterten Umweltverbund und können damit den individuellen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen besser entsprechen. Eine durch die TU Hamburg durchgeführte Evaluation hat ergeben, dass die regelmäßigen Nutzer:innen der hvv switch Punkte in den Wohnquartieren häufiger auf einen eigenen Pkw verzichten und mehr Wege mit dem ÖPNV, dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen. Die Einrichtung von hvv switch-Punkten leistet daher einen wesentlichen Beitrag zur Verzahnung und Stärkung des Umweltverbundes, bestehend aus Rad- und Fußverkehr und ÖPNV inkl. On-Demand- und Sharing-Angeboten. Bei ihrer Gestaltung sollen Aspekte des „Designs für alle“ bzw. einer seniorenfreundlichen Gestaltung einbezogen werden (siehe Leitfaden „Seniorenfreundliche Umsteigepunkte“ des Bezirksamts Eimsbüttel⁸).

2.6 Schienenersatzverkehr

Eine besondere planerische und betriebliche Herausforderung für die Ausrichtung öffentlicher Nahverkehrsangebote in Richtung Hamburg-Takt stellen Ersatzangebote (SEV) während

⁸ www.hamburg.de/contentblob/15239874/7e2444dfb7196ef3d0da6653f228639b/data/d-leitfaden.pdf

baubedingter Sperrungen des Schienennetzes dar. Hierbei wird die hochleistungsfähige Schnellbahn im klassischen Sinne auf der Straße durch Busse ersetzt. Statt konkurrenzfrei unterirdisch, sorgen Busse für eine zusätzliche Belastung auf der Straße und für eine Herausforderung im Zusammenspiel mit dem Radverkehr.

Hierbei gilt es einerseits, Konflikte auf der Straße zwischen SEV und Rad zu vermeiden. Im Sinne der Mobilitätswende sind bei SEV-Planungen die Belange des Radverkehrs, insbesondere durch Berücksichtigung bestehender Radwege, aber auch bei der Einrichtung von Ersatzhaltestellen einzubeziehen. Andererseits bietet die Neuausrichtung des SEV eine Chance, neue Wege der vernetzten Mobilität im Umweltverbund zu gehen. Durch rechtzeitige Information könnten ÖPNV-Nutzer:innen künftig beispielsweise den SEV mit ihrem privaten Fahrrad umfahren. Voraussetzung hierfür ist ein genaues Routing für das Fahrrad bis zur nächsten regulär bedienten Schnellbahnhaltestelle in der zentralen hvv Mobilitäts-App. Des Weiteren müssen ausreichende und sichere Fahrradabstellplätze an den Schnellbahnhaltestellen vorhanden sein, insbesondere unmittelbar vor und nach einem gesperrten Streckenabschnitt.

Neben dem privaten Fahrrad können auch Bikesharing-Angebote, wie das StadtRAD, ein verlässliches Ersatzangebot bei Schnellbahnsperren darstellen. Hierzu bedarf es einer hohen Verfügbarkeit der Angebote an den Abschnitten einer unterbrochenen Schnellbahnlinie. Ebenso wichtig ist es, ÖPNV-Nutzer:innen an Schnellbahn- und SEV-Haltestellen sowie per hvv Mobilitäts-App nicht nur über bestehende Buslinien und Ersatzbusse, sondern auch über vorhandene bzw. einzurichtende Fahrradrouten zu informieren.

2.7 Luftstationen

Als weiteres Element der Radverkehrsförderung stellen öffentliche Luftstationen einen attraktiven Servicebaustein dar. Die Aufstellung von Luftstationen erfolgt durch die Bezirksämter, die Stadtreinigung Hamburg (SRH) und die P+R GmbH. Mit Drs. 21/15618 hat die Bürgerschaft den Senat ersucht, an ausgewählten Standorten weitere Luftstationen einzurichten.

Zurzeit betreiben die Bezirksämter insgesamt 32 Luftstationen. Um Vandalismus entgegenzuwirken und eine soziale Kontrolle der Standorte zu schaffen, werden bzgl. neuer Standorte Überlegungen zu Kooperationen mit Gewerbetreibenden, Tankstellen und Gastronomen angestellt. Besonders kundenfreundlich wären Standorte im Bereich von Kundenzentren und öffentlichen bzw. sozialen Einrichtungen. Darüber hinaus wird ein hamburgweit einheitlicher Standard für die Beschaffung (Modell, Ausstattung) und die Unterhaltung (ggf. zentraler Rahmenvertrag) für nützlich erachtet. Die Eignung von Luftstationen auch für Rollstühle soll geprüft werden.

Neben den Bezirksämtern betreibt die SRH zurzeit elf Automatik-Toiletten, die mit Druckluftstationen für Fahrräder kombiniert sind. Die SRH beabsichtigt auch zukünftig, bei allen Neubauten von Automatik-Toiletten Druckluftstationen für Fahrräder anzubieten. Die P+R GmbH betreibt eine Luftstation im Fahrradparkhaus Kellinghusenstraße. Auch in künftigen Fahrradparkhäusern und Fahrradstationen sollen Luftstationen angeboten werden.

3. Digitalisierung und Kommunikation in Rad- und Fußverkehr

3.1 ITS-Projekte

In Hamburg haben sich vom 11. bis zum 15. Oktober 2021 über 13.000 Expert:innen auf dem weltweit größten Event für innovative Mobilitäts-, Logistik- und IT-Lösungen getroffen. Im Anschluss an den ITS-Weltkongress wird Hamburg den Weg der nachhaltigen, intelligenten urbanen Mobilität konsequent fortsetzen. Digitalisierung und die Anwendung intelligenter Verkehrssysteme bieten große Chancen und Potenziale zur Unterstützung und Beschleunigung der Mobilitätswende. Es gilt, konsequent klimavertägliche Mobilität für Menschen zu realisieren. So entwickelt und fördert die BVM im Rahmen der ITS-Strategie bestehende und neue Projekte auch mit dem Schwerpunkt Rad- und Fußverkehr und wirbt dafür zusätzliche Fördermittel ein. Im Mittelpunkt stehen eine Komfort- und Attraktivitätssteigerung, zum Beispiel durch Reisezeitenminimierung, sowie der Schutz der Radfahrenden und Zufußgehenden, die Verknüpfung von Verkehrsträgern und Mobilitätsangeboten sowie Serviceverbesserungen. Einige Projekte befinden sich bereits in der Umsetzungsphase.

Seit 2020 wird die Anzahl Radfahrender vollautomatisch und anonymisiert an rd. 90 Messquerschnitten des Hamburger Radverkehrszählnetzes (HaRaZäN) durch Wärmebildkameras erhoben und in Echtzeit in die Urban Data Platform Hamburg eingespeist. Das HaRaZäN bietet eine fortlaufende Datengrundlage, die zuverlässige Aussagen über die Entwicklung des stadtweiten Radverkehrs, saisonale Schwankungen, die Auswirkungen der Pandemiebekämpfung (Homeoffice, Homeschooling) und die Wirksamkeit von planerischen Maßnahmen erlaubt. Das Messnetz wird bedarfsgerecht um weitere 30 bis 50 Messquerschnitte ergänzt. Zusätzlich werden auch ausgewählte Standorte der automatisierten Verkehrsmengenerfassung (aVME) für die Zählung von Radfahrenden genutzt. Die Zählergebnisse werden über die gängigen Portale veröffentlicht (u. a. Transparenzportal, MetadatenVerbund, Geoportal⁹).

Das durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) geförderte Projekt „PrioBike-HH“ adressiert den Einsatz von digitalen Technologien zur Steigerung des Komforts und der Sicherheit im Radverkehr. Unter Leitung des LSBG werden ausgewogene multimodale Verkehrskonzepte durch die dynamische Anpassung der Steuerung entlang ausgewählter Strecken mittels KI (künstlicher Intelligenz) realisiert, um die grüne Welle für den Radverkehr zu etablieren. Weiterhin werden Möglichkeiten der digitalen Signalisierung von Geschwindigkeitsempfehlungen am Fahrbahnrand erprobt und eine Radverkehrsinformations-App entwickelt, die einen „Ampelprognosedienst“ samt Geschwindigkeitsempfehlung und ein für die aktuelle Ampelsteuerung optimiertes Fahrradrouting umfasst. Des Weiteren sollen Kraftfahrzeugführende vor Radfahrenden im Knotenbereich gewarnt werden.

Im Projekt Traffic Light Forecast 2.0 sollen bis Ende des Jahres 2021 Daten von rund 800 Lichtsignalanlagen diskriminierungsfrei über die Urban Data Plattform Hamburg direkten Datennutzenden wie z. B. App-Entwicklern zur Verfügung gestellt werden. Die Daten können u. a. zur Implementierung von Geschwindigkeitsempfehlungen für Radfahrende genutzt werden.

⁹ <https://geoportal-hamburg.de/verkehrsportal>

Das Projekt Bidirektional, Multimodal, Vernetzt (BiDiMoVe) umfasst unter anderem die Erprobung einer ITS-G5-basierten Gefahrenwarnung für das Busfahrpersonal, die vor parallel verkehrendem Rad- und Fußverkehr warnen soll. Auch im Zusammenhang mit autonomen Fahrzeugen wird im Rahmen des Projekts HEAT an Möglichkeiten geforscht, Radfahrende und Zufußgehende in Echtzeit zu erfassen und Kollisionen durch die automatischen Systeme zu verhindern.

Für die Erprobung der grünen Welle für den Radverkehr werden vom LSBG unter Berücksichtigung der Belange des Busverkehrs geeignete Signalprogramme erarbeitet und auf Strecken angewendet, die in Zusammenarbeit mit den Bezirken auszuwählen sind.

Das durch das BMDV und die BVM geförderte und vom LSBG geleitete Projekt #transmove stellt darüber hinaus eine KI-gestützte Software zur Erstellung nachhaltiger Mobilitätsprognosen in der nahen und fernen Zukunft zur Verbesserung der gesamtstädtischen Mobilität zur Verfügung, auf dessen Grundlage die Menschen in Hamburg ihre individuelle Mobilität gestalten können und über eine Anwendung u. a. Informationen zum Umstieg auf die öffentliche Radverkehrsinfrastruktur erhalten.

In Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn (DB Station&Service AG) wurde in den Bezirken Bergedorf und Harburg die App Rad+ eingeführt, die über ein Prämiensystem Anreize für das Radfahren setzt und Erkenntnisse zur Verflechtung des Radverkehrs über die Landesgrenzen hinaus liefern soll. Der Einsatzbereich wurde inzwischen um das Gebiet innerhalb des Rings 2 erweitert.

Der Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) erfasst im Auftrag der BVM das gesamte Hamburger Radverkehrsnetz als routingfähiges Digitales Radverkehrsnetz (DRN) in einer Radinfrastrukturdatenbank und schreibt es kontinuierlich fort. Das DRN wird im Zuge der Erfassung bezirksweise veröffentlicht und über eine Schnittstelle für Routinganwendungen verfügbar gemacht. Die Ersterfassung wird spätestens bis zum Jahresende 2022 abgeschlossen sein.

Für den Melde-Michel wird zusätzlich zur Website eine App entwickelt, die es ermöglicht, Schäden und Einschränkungen auf Geh- und Radwegen an die Hamburger Verwaltung zu übermitteln.

3.2 Kommunikation

3.2.1 Bundesweite und internationale Vernetzung zum Rad- und Fußverkehr

Am 27. und 28. April 2021 fand der 7. Nationale Radverkehrskongress (NRVK) mit rund 2.900 Teilnehmer:innen in Hamburg statt. Erstmals wurde der Kongress digital ausgerichtet und hat damit neue Maßstäbe gesetzt. Hamburg konnte sich bundesweit mit seiner erfolgreichen Radverkehrsförderung positionieren, gleichzeitig wurden mit der Ausrichtung des NRVK für Hamburg als gastgebende Stadt ganz neue Impulse gesetzt. Dieser Schwung soll weiter genutzt und verstetigt werden. Die deutlich intensiviertere Vernetzung sowohl mit dem BMDV als auch mit anderen Städten und Kommunen wird Hamburg weitere Vorteile in der Radverkehrsförderung verschaffen. Zudem war Hamburg im Dialogforum des BMDV zur Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplans 2030 vertreten, wirkte an der inhaltlichen Aufstellung mit und konnte so

wichtige Anregungen erhalten. Auch im Bereich Fußverkehr nimmt Hamburg an bundesweiten Arbeitskreisen teil.

Die entstandenen Netzwerke sollen weiter ausgebaut und gepflegt werden, einschließlich einer thematischen Ausweitung beispielsweise um Belange der Gesundheitsförderung durch verbesserte Mobilitätsangebote. Die Zusammenarbeit soll neben dem BMDV auch mit den beiden anderen Stadtstaaten Berlin und Bremen sowie anderen deutschen Großstädten wie München intensiviert und weiterentwickelt werden. Darüber hinaus soll perspektivisch ein regelmäßiger Austausch auf internationaler Ebene mit Fahrrad- und Fußverkehrsmetropolen oder auch Städten im Aufbruch stattfinden. Innerhalb Hamburgs wird eine Vernetzung insbesondere auch zu den öffentlichen Unternehmen angestrebt.



Bild 27: Nationaler Radverkehrskongress 2021 in Hamburg. © BMDV

3.2.2 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Im Jahr 2019 erfolgte mit „Fahr ein schöneres Hamburg“ der Kick-off zur Kommunikationskampagne für den Radverkehr mit einer Laufzeit bis Ende 2021. Ziel ist es, die Hamburger:innen für das Radfahren zu begeistern. Gleichzeitig soll das Engagement der Stadt sichtbarer und erlebbarer gemacht werden und die Fahrradfreundlichkeit Hamburgs bewiesen werden. Erreicht werden sollten insbesondere auch neue Zielgruppen. Die Ergebnisse der repräsentativen Marktforschung zur Wirkung der Radkampagne (2020 im Vergleich zu 2019) belegen, dass eine Kommunikationskampagne das Image des Radfahrens positiv beeinflussen und die Wahrnehmung der Fahrradfreundlichkeit einer Stadt positiv bestärken kann¹⁰.

¹⁰ www.marketing.hamburg.de/radkampagne-studie.html

Gemäß dem Marktforschungsergebnis war die Kampagne „Fahr ein schöneres Hamburg“ bereits im Jahr 2020 die bekannteste Mobilitätskampagne der Stadt Hamburg. Sie überzeugte mit einem erfolgreichen Mix aus besonderen und interaktiven Events, bildstarken Aktionen, digitalen Angeboten und klassischen PR-Maßnahmen. Für den Song „Von Hamburg bis zum Meer“ wurde die Kampagne darüber hinaus mit dem Deutschen Fahrradpreis 2020 in der Kategorie „Fahrradkultur“ ausgezeichnet.



Bild 28: Fahrradkino auf dem Heiligengeistfeld. © Fahr ein schöneres Hamburg

Die Kampagne war damit wegbereitend; der positive Trend und die Erfolge sollen in den kommenden Jahren genutzt werden, um Hamburg mit einer lebendigen Radkultur als Teil einer modernen und zukunftsweisenden Stadtentwicklung in der Stadt, bundesweit und international sichtbar zu machen. Geprüft werden sollen deshalb Möglichkeiten zur Verstetigung, um die erzielten Erfolge nachhaltig zu verankern. Die durch die Kampagnenarbeit gewonnenen Partnerschaften sollen weiter vertieft und Erfahrungen sowie neue Projekte in verschiedene Netzwerke eingebracht werden. In Betracht kommt dabei auch die Ausrichtung von Fachtagungen und Kongressen wie z. B. des Weltradverkehrskongresses Velo-City.

Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Bündnispartner zu baulichen oder sonstigen Projekten sowie die bestehenden Kommunikationskonzepte zu Mobilitätsthemen werden weitergeführt und intensiviert. Ziel ist es, den Rad- und Fußverkehr kontinuierlich zum positiven Stadtgespräch zu machen und Menschen zum Radfahren und zum Zufußgehen zu motivieren. Besonders wichtig ist es, Kinder und Jugendliche zum Radfahren zu aktivieren. So wird der Grundstein für eine nachhaltigere Mobilität im Erwachsenenalter gelegt und das Fahrrad in allen Lebensphasen Teil des Alltags (vgl. Abschnitt 1.2.4).

Wer Rad fährt, bewegt sich schnell, modern, flexibel, gesund, umweltbewusst und preisgünstig. Rad- und Fußverkehr beleben die Stadt, fördern die Lebensqualität und schützen Umwelt und Klima. Sinnvolle Anknüpfungspunkte zu bestehenden Kommunikationsmaßnahmen und ebenso zu anderen stadtweiten Strategien wie beispielsweise „Active City“ sollen genutzt werden.

3.2.3 Verkehrssicherheit für alle – Vision Zero

Verkehrssicherheit ist oberstes Gebot der Verkehrspolitik. Hamburg verfolgt daher das Ziel der Vision Zero, also dem Ziel von null Verkehrstoten und keinen Schwerverletzten. Die Ursachen für schwere Verkehrsunfälle sollen weiterhin systematisch untersucht und konsequent reduziert werden. Besondere Priorität haben dabei Rad- und Fußwege im Umfeld von Schulen. Alle Verkehrsteilnehmer:innen können einen Beitrag für mehr Verkehrssicherheit und ein besseres Verkehrsklima leisten. Kein Parken im Halteverbot, auf Radfahrstreifen oder Geh- und Radwegen, das Halten bei Rot, die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und das Fahren mit dem Fahrrad auf der richtigen Seite und nicht auf dem Gehweg sowie vorausschauendes Verhalten und die allgemeine Rücksichtnahme auf die anderen Verkehrsteilnehmer:innen sind wichtige Grundvoraussetzungen für einen reibungslosen Verkehr.

Ein solches Verhalten wirkt sich auch positiv auf die Verkehrssicherheit aus. Die im Jahr 2018 begonnene Aktion „Hamburg gibt Acht!“ setzt sich für ein besseres Miteinander im Straßenverkehr ein. Nach dem Motto „Von Hamburger:innen für Hamburger:innen“ wurden gemeinsam „acht goldene Regeln“ gefunden, mithilfe derer jede Person das Miteinander im Straßenverkehr verbessern kann¹¹. Ins Leben gerufen wurde „Hamburg gibt Acht!“ vom Forum Verkehrssicherheit, der damaligen Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und dem Landesbetrieb Verkehr (LBV). Das Forum Verkehrssicherheit, dessen Geschäftsführung mittlerweile die Behörde für Inneres und Sport (BIS) übernommen hat, wird die bereits etablierten Elemente zum Thema Sicherheit des Radverkehrs fortführen.

Die acht goldenen Regeln lauten:

Nr. 1: Handy in die Tasche, Augen auf die Straße.

Nr. 2: Wer Rücksicht will, muss Rücksicht nehmen.

Nr. 3: Immer schön mitdenken. Auch für die Anderen.

Nr. 4: Nervenkitzel gehört ins Kino. Nicht auf die Straße.

Nr. 5: Straßenverkehr geht nicht nebenher.

Nr. 6: Rechne immer mit dem Unberechenbaren.

Nr. 7: Nur Fußballer gehen bei Rot.

Nr. 8: Rechts schauen. Links schauen. Aufeinander schauen.

¹¹ www.hamburg.de/innenbehoerde/hamburg-gibt-8/12162496/hamburg-gibt-8

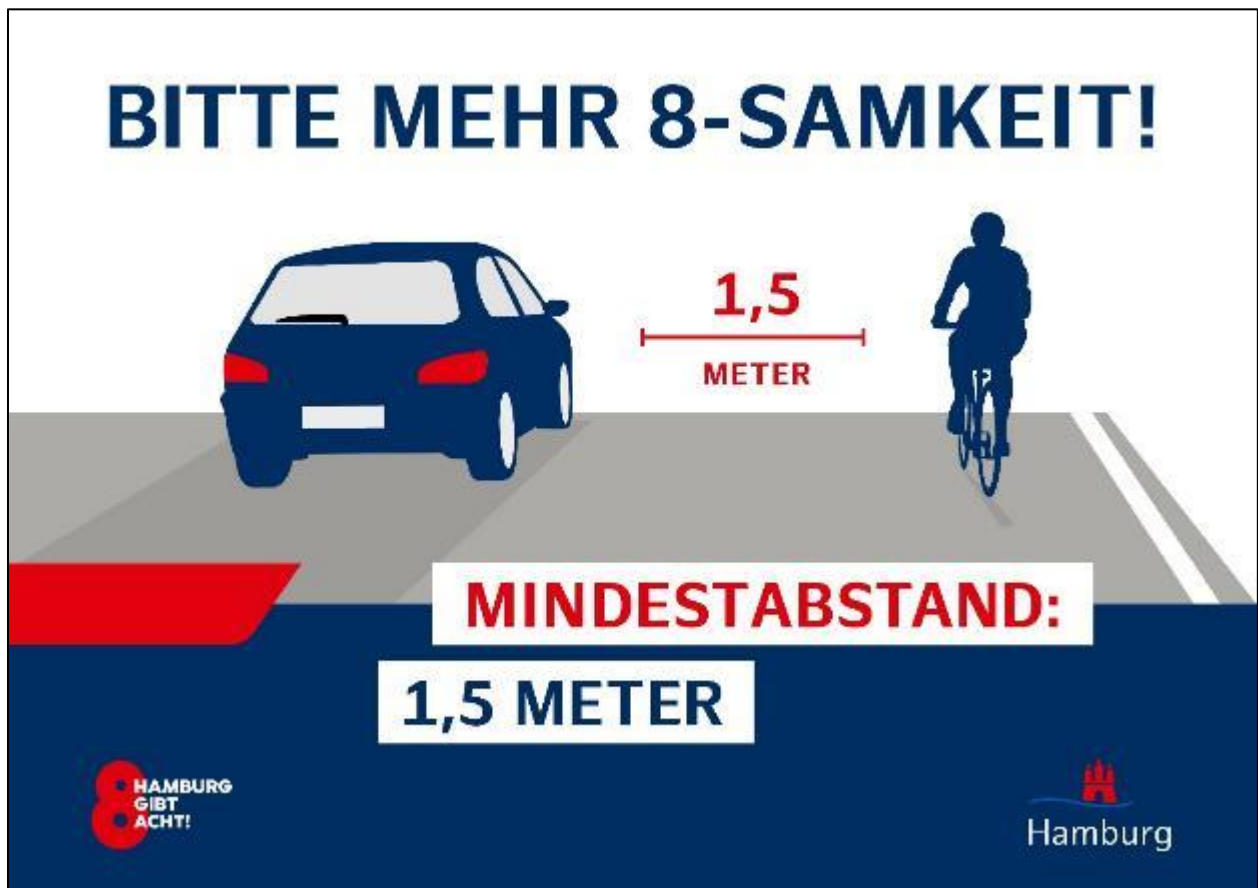


Bild 29: Motiv aus der Kampagne „Hamburg gibt Acht!“ © Hamburg gibt Acht!

Unabhängig von Maßnahmen im Bereich der Aufklärung ist es Aufgabe der Polizei und des LBV, die Einhaltung der Regeln zu überwachen und Verstöße zu ahnden. Dazu werden die Kontrollen von falsch parkenden Kraftfahrzeugen auf Gehwegen und auf Radverkehrsanlagen weiter intensiviert. Unerlaubtes Halten und Parken sowohl in der zweiten Reihe als auch auf Rad- und Fußwegen sowie an Einmündungen und Überwegen werden verstärkt geahndet. Zudem wird der eingeschlagene Weg zur Verstärkung des Parkraummanagements beim LBV weiter ausgebaut. Hervorzuheben ist darüber hinaus die Ahndung von Verstößen auch im fließenden Verkehr durch die Polizei, sowohl von Verstößen zu Lasten des Rad- und Fußverkehrs als auch von Verstößen durch den Radverkehr – beides ist gerade im Hinblick auf die schweren Unfälle von Bedeutung. In diesem Zusammenhang ist die bewährte Arbeit der Fahrradstaffel hervorzuheben.

Vor dem Hintergrund des Zielbildes „Vision Zero“ ist die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer:innen bei der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen, der Öffentlichkeitsarbeit und bei dem Einsatz von Technik stets zu beachten. Zwischen der BVM und der BIS soll im Rahmen der Sitzungen der Unfallkommission verstärkt über Gefahrenstellen für den Radverkehr berichtet werden. Die Koordinatorin für die Mobilitätswende nimmt als ständiges Mitglied an den Sitzungen der Unfallkommission teil.

4. Fußverkehr

4.1 Bedeutung des Fußverkehrs

In der Stadt des 21. Jahrhunderts gewinnt der Fußverkehr eine wachsende Bedeutung. Eine gute Infrastruktur zum Zufußgehen ermöglicht ein selbstständiges Leben und die gesellschaftliche Teilhabe aller sozialen Gruppen ohne nennenswerte Investitionen in die eigene Mobilität oder in technische Lösungen.

Gleichzeitig ist Fußverkehr die Basismobilität in jeder Wegeketten, die notwendig ist, um ein anderes Verkehrsmittel zu erreichen. Der ÖPNV ist in einem besonderen Maße von einem guten Fußverkehrsangebot abhängig, da der weit überwiegende Anteil aller Wege von, zu und zwischen den Haltestellen zu Fuß erledigt wird. Das Erleben dieser Wegeketten und damit auch die Verkehrsmittelwahl werden sehr stark durch das Erleben dieser Fußwege geprägt. Somit trägt jede Maßnahme zur Verbesserung des Fußverkehrs direkt zum Erfolg der Strategie Hamburg-Takt bei.

Hamburg erfährt derzeit eine starke städtebauliche Nachverdichtung. Das seit vielen Jahren laufende Wohnungsbauprogramm wird durch das Magistralenkonzept ergänzt, mit dem neuer Wohnraum an und im Einzugsgebiet von Hauptverkehrsstraßen erschlossen werden soll. Beide führen zu einer erhöhten Bevölkerungsdichte in den betroffenen Quartieren und damit auch zur Notwendigkeit einer größeren Flächengerechtigkeit im öffentlichen Raum.

Gute Rahmenbedingungen für den Fußverkehr tragen auch zur Umsetzung der Strategie „Active City“ bei, die das Ziel hat, Sport und Bewegung für alle Bürger:innen Hamburgs überall möglich und verfügbar zu machen. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt allen Erwachsenen mindestens 150 Minuten Bewegung in der Woche. Aktive Mobilität wie Zufußgehen ist eine gute Möglichkeit, dieses Bewegungspensum in den Alltag zu integrieren. Voraussetzung ist eine geeignete, bewegungsaktivierende und sichere Infrastruktur.

Sowohl Kinder und Jugendliche als auch ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind in besonderem Maße auf gute und barrierefreie Fußverkehrsanlagen angewiesen, um eine selbstständige Mobilität zu verwirklichen, die ihnen einen Zugang zu gesellschaftlicher Teilhabe, Bildung und Beschäftigung erlaubt. Gleichzeitig ermöglicht eine Infrastruktur, die auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten ist, allen Menschen in der Stadt und ihren Besucher:innen eine sichere und angenehme Nahmobilität.

4.2 Fußverkehrsstrategie für Hamburg

Der Hamburger Klimaplan und die kontinuierliche Verkehrsentwicklungsplanung treffen übergeordnete Aussagen zum Fußverkehr auf gesamtstädtischer Ebene. Im Klimaplan wurde die Erarbeitung einer Fußverkehrsstrategie einschließlich Maßnahmenplan verankert, die als Grundlage für die Förderung des Fußverkehrs dienen soll. Gleichwohl sollte nicht auf die Fertigstellung eines solchen Strategiepapieres durch die BVM gewartet werden, um mit der Umsetzung von konkreten Maßnahmen zu beginnen. Bereits jetzt kann auf vorliegende Erkenntnisse wie zum Beispiel auf die im Jahr 2018 vom Umweltbundesamt unter dem Titel „Geht

doch!“ vorgelegte Analyse aufgebaut werden, die neben aktuellen Defiziten auch mögliche Ziele und Handlungsoptionen für Bund und Länder aufzeigt¹².

4.3 Stadtteilbezogene Fußverkehrskonzepte

Stadtteilbezogene Fußverkehrskonzepte setzen Handlungsschwerpunkte auf lokaler Ebene und ermöglichen zielgenaue und zügig erlebbare Verbesserungen vor Ort. Ziele sind die Schaffung fußverkehrstauglicher Straßenräume und durchgängiger Gehwegrouten, auch unter Einbeziehung von Wegen durch Grünanlagen, die attraktive Verbindungen abseits von (Hauptverkehrs-)Straßen bieten können. Schwerpunkte liegen hierbei u. a. auf der Herstellung der Barrierefreiheit, der Vergrößerung der effektiv nutzbaren Gehwegflächen, der Verkehrssicherheit, fußverkehrsfreundlichen Fahrbahnquerungen, der fußverkehrsfreundlichen und barrierefreien Ausgestaltung von Haltestellenumfeldern, der verbesserten Erreichbarkeit öffentlicher Parkanlagen und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität z. B. durch Verkehrsberuhigung, Fußgängerzonen, die Schaffung von Sitzgelegenheiten und eine verbesserten Grünausstattung (v. a. durch Straßenbäume). Darüber hinaus erfordert gerade der Fußverkehr Räume, die nicht nur sicher im Sinne der Verkehrssicherheit sind, sondern die auch eine ausreichende soziale Sicherheit bieten. Die Konzepte enthalten eine Bestandsaufnahme und eine Analyse der Mängel und Potenziale, teilweise auch Beteiligungsformate, sowie eine daraus abgeleitete systematische Entwicklung konkreter Maßnahmen.

Jeder Bezirk soll in der 22. Legislaturperiode mindestens für je einen Stadtteil ein Fußverkehrskonzept entwickeln (sofern noch nicht vorhanden) und mit der Umsetzung von Maßnahmen beginnen. Eine Musterleistungsbeschreibung kann personelle und inhaltliche Ressourcen schonen; hier soll auf bereits bestehende Konzepte z. B. für Hoheluft-Ost und Alsterdorf (Bezirk Hamburg-Nord) oder Neustadt und St. Georg (im Bezirk Hamburg-Mitte) zurückgegriffen werden. Die Umsetzung der Konzepte erfolgt durch die Bezirksämter bzw. den LSBG je nach Zuständigkeit. Konkrete Maßnahmen (auch außerhalb der Konzepte) werden in den jährlichen Vereinbarungen festgelegt.

4.4 Hauptwege im Grünen Netz

Das Grüne Netz Hamburg, mit seinen zwölf Landschaftsachsen, wichtigen Grünverbindungen und den beiden Grünen Ringen ist eine übergeordnete grüne Freiraumstruktur, die neben stadtklimatischen, freizeitbezogenen und stadtoökologischen Funktionen auch ein weitgehend durchgängiges Wegenetz von der Kernstadt bis ins Umland bereitstellt. Für den Zweiten Grünen Ring existiert bereits eine 100 km lange Route zum (Rad-)wandern, die als Freizeitroute 11 ausgeschildert ist. Für die zwölf Landschaftsachsen sowie den Ersten Grünen Ring wurden im Sommer 2021 detaillierte Haupttrouten für den Fußverkehr festgelegt und in der Wanderkarte „Abenteuer Grünes Netz“¹³ veröffentlicht. Diese Routen reichen strahlenförmig vom Ersten bis zum Zweiten Grünen Ring und finden ihre perspektivische Fortsetzung bis ins Umland. Die vorrangig grünen Wegeverbindungen queren an einigen Stellen Verkehrsräume, die nicht immer leicht zu überwinden sind. In einigen Abschnitten verlaufen sie zudem durch bestehende

¹² www.umweltbundesamt.de/publikationen/geht-doch

¹³

<https://www.hamburg.de/contentblob/15188624/72dd5482ce8872d5bde550ff18f775e0/data/wanderkarte-abenteuer-gruenes-netz.pdf>

Straßenräume. Die Bündnispartner:innen unterstützen das Ziel, die Situation für den Fußverkehr im Bereich dieser Straßenquerungen und Verkehrsräume zu verbessern und soweit wie möglich eine höhere Grünqualität zu fördern.

Eine attraktive fußläufige Anbindung ist ein wesentlicher Baustein für eine gute, quartiersbezogene Freiraumversorgung. Die Bündnispartner:innen tragen daher zur Förderung einer sicheren, attraktiven und direkten fußläufigen Erreichbarkeit von öffentlichen Parkanlagen aus den umgebenden Quartieren bei.

4.5 Schwerpunkt Innenstadt / Zentren

Die attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes für den Fuß- und Radverkehr ist eine herausgehobene Aufgabe der Stadtentwicklung. Das Hamburger Zentrenkonzept geht hierauf in zwei der fünf Kernziele ausdrücklich ein: „Zukunftsfähige Mobilität für die Zentren“ im Sinne einer Ausrichtung auf umweltfreundliche Mobilitätsformen und kurze Wege sowie „Öffentlicher Raum ist gesellschaftliche Mitte“ im Sinne des Anspruchs an die Aufenthaltsqualität. Die Innenstadt ist hierbei ein Leuchtturmprojekt für den Fußverkehr.

Die Innenstadt prägt das Bild der Stadt und macht damit einen wichtigen Teil der Hamburger Identität aus. Handlungsleitend ist die Steigerung der Attraktivität der Innenstadt sowie ihre Stärkung in den unterschiedlichen Funktionen als Einzelhandelsstandort, Bürostandort, Wohnstandort, Kommunikationsort sowie Freizeit- und Erlebnisort. Hierzu gehört insbesondere die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, vor allem auch in den Abendstunden. Voraussetzung sind attraktive, durchgängige, großzügige, barrierefreie und verkehrssichere Räume, vor allem für den Fußverkehr („Walkable City“), aber auch für den Radverkehr (Erreichbar- und Durchquerbarkeit). Bei der Gestaltung der Straßenräume sollen der Bus-, der Rad- und der Fußverkehr vorrangig berücksichtigt werden.

Die positiven Erfahrungen des Projekts im Bereich Schauenburgerstraße / Kleine Johannisstraße („Autofreies Rathausquartier“) zeigen, dass Straßenabschnitte und Plätze in Bezug auf die oben genannten Ziele noch weitere Potenziale haben. Besondere Plätze und Straßenabschnitte wie z. B. der Burchardplatz mit angrenzender Mohlenhofstraße im Kontorhausviertel, die Schauenburgerstraße und die Kleine Johannisstraße im Rathausviertel sowie Straßenabschnitte im Bereich Jungfernstieg / Passagenviertel sollen so weitreichend wie möglich für den Fußverkehr vorgesehen werden. Außerdem sollen die Trennwirkung der Willy-Brandt-Straße verringert und eine bessere fußläufige und ebenerdige Anbindung der HafenCity erreicht werden. Bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen in der Innenstadt werden die jeweiligen Stakeholder kontinuierlich und frühzeitig eingebunden.

Bei der weiteren Entwicklung der Mönckebergstraße zur Attraktivitätssteigerung für Fußgänger:innen ist deren Bedeutung als wichtige Radverkehrs- bzw. Veloroutenachse zu berücksichtigen.

4.6 Kurzfristige Maßnahmen für fußverkehrsfreundliche Straßenräume

Bereits heute wird der Fußverkehr als Teil der laufenden Straßenplanungen regelhaft berücksichtigt; die Realisierungsträger verbreitern in zahlreichen Projekten die Gehwege und

beseitigen Hindernisse. Nunmehr sollen verstärkt auch kurzfristige Maßnahmen zur Schaffung fußverkehrsfreundlicher Straßenräume mehrere Ziele des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr aufgreifen und auch ohne vorlaufende Konzepte eine Behebung dringender Probleme ermöglichen. Hierunter fallen untermaßige und unebene Gehwege, mangelhafte Bordabsenkungen, fehlende barrierefreie Querungsmöglichkeiten sowie behinderndes oder gefährdendes Falsch- bzw. Gehwegparken.

Die Bezirksämter orientieren sich dahingehend verstärkt an den Belangen von Fußverkehr und Barrierefreiheit und setzen bedarfsorientiert lokale Schwerpunkte, um durch Kleinmaßnahmen die Infrastruktur und Barrierefreiheit zu verbessern. Maßnahmen sind das Beseitigen von Stolperfallen, das Absenken von Borden sowie das Verhindern von Falschparken durch bauliche Maßnahmen. Bei entsprechenden Platzverhältnissen kann der (bedarfsgerechte) Einbau von Fahrradbügeln sinnvoll sein, um gleichzeitig Falschparken zu verhindern; dies wird teilweise bereits praktiziert. Kreuzungen und Einmündungen lassen sich u. a. durch bauliches Einfassen von Fahrbahnrandparken, vorgezogene Seitenräume zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und den Einbau taktiler Leitelemente für Blinde und Sehbehinderte fußverkehrsfreundlicher und verkehrssicherer gestalten. Sitzmöglichkeiten tragen zur Erhöhung der Reichweite älterer oder körperlich eingeschränkter Fußgänger:innen und damit zu einer gesteigerten Lebens- und Aufenthaltsqualität auf den Flächen des Fußverkehrs bei.

Einzelheiten zur Verstärkung der Instandsetzung von Gehwegen ergeben sich auch aus Drs. 21/16358 „Förderung des Fußverkehrs (II): Gehwege schnell und unkompliziert sanieren – Schritt für Schritt ein Erhaltungsmanagement einführen“. Die Maßnahmen können unabhängig von Stadtteilkonzepten eine Wirkung „in der Fläche“ entfalten. Außerdem soll bestehendes Gehwegparken (Verkehrszeichen 315) mit Blick auf die Gewährleistung von Mindestbreiten für Zuzußgehende überprüft werden. Darüber hinaus wird in Bezug auf das Freihalten der Fußverkehrsflächen von Vegetation auf die Drucksache 21/9699 „Hamburg gepflegt und grün“ verwiesen.

4.7 Pilotprojekte

Um neue Impulse der nachhaltigen Mobilitätsgestaltung zu geben, sollen auch neue Wege beschritten und innovative Pilotprojekte mit wegweisendem Charakter umgesetzt werden. Dabei handelt es sich zunächst um temporäre Maßnahmen, die dazu dienen, Neues auszuprobieren, zu bewerten und ggf. zu evaluieren. Für die Umsetzung von Pilotprojekten begrüßt der Senat ausdrücklich das Prinzip „erst ausprobieren, dann umbauen“. Die u. a. mit dem Projekt „Ottensen macht Platz“ gesammelten Erfahrungen sollen dabei berücksichtigt werden.



Bild 30: Ottensen macht Platz. © Bezirksamt Altona / Isadora Tast

Die Bezirke können Pilotprojekte vorschlagen und umsetzen. Dies kann z. B. in Form temporärer Fußgängerzonen, der Gestaltung von Haltestellen, Parklets, Fußgängerüberwegen, Ausprobieren unterschiedlicher Modelle von Fahrradabstellanlagen, fußgängerfreundlicher Ampelschaltungen oder einer Kombination aus mehreren Elementen erfolgen. Auch saisonale Sperrungen von Quartiersstraßen für Kinderspiel sind denkbar. Als rechtliches Instrument ist im jeweiligen Einzelfall zu prüfen, ob die Voraussetzungen der sogenannte Erprobungsklausel (§ 45 StVO Abs. 1, Satz 2, Nr. 6 „Verkehrsversuch“) vorliegen und die Örtlichkeit geeignet ist. Die Projekte werden auf übliche Weise von den betroffenen Fachbehörden begleitet. Zur Öffentlichkeitsbeteiligung siehe 3.2.

4.8 Öffentliche Beleuchtung

Die Masten der öffentlichen Beleuchtung werden i. d. R. nach einer Lebensdauer von 50 Jahren ausgetauscht. Durch Änderungen der Art und Nutzung der Straßen entspricht die vorhandene Beleuchtung in Teilen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Mit der Drucksache 22/4312 (Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 25. September 2019 „Mobilität weiter denken, Menschen verbinden – Sicher durch die Stadt: Beleuchtungsoffensive gegen dunkle Ecken, Plätze, Straßen und Wege starten“ (Drucksache 21/18363)) haben die BVM bzw. der LSBG unter Mitwirkung der Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (HHVA), der Bezirke, der Behörde für Wissenschaft, Familie, Gleichstellung und Bezirke (BWFGB) und des Kompetenzzentrums für ein barrierefreies Hamburg sowie der BUKEA das weitere Vorgehen bzgl. der öffentlichen Beleuchtung unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußverkehrs, der Barrierefreiheit (insbesondere Sehbehinderte), der Aufenthaltsqualität, des Umwelt- und Naturschutzes sowie der Wirtschaftlichkeit dargelegt. Die Ziele der öffentlichen Beleuchtung sind

insoweit die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, die Verbesserung des Sicherheitsempfindens insbesondere für den Fuß- und Radverkehr sowie die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Raums in prominenten Bereichen. Wo erforderlich, werden die öffentliche Beleuchtung im Zuge der Grundinstandsetzungsmaßnahmen auf den aktuellen Stand gebracht und Gehwege besser ausgeleuchtet. Bei der Neuanpflanzung von Bäumen ist stets auf einen ausreichenden Abstand zur öffentlichen Beleuchtung zu achten.

4.9 Barrierefreiheit

Die Bündnispartner:innen sind den Zielen der Barrierefreiheit gemäß § 5 des Hamburgischen Behindertengleichstellungsgesetzes (HmbBGG) verpflichtet; die Berücksichtigung der Barrierefreiheit durch die Realisierungsträger ist bei allen Maßnahmen im Straßenraum obligatorisch. Hilfestellung bieten hierzu die entsprechenden Regelwerke, insbesondere die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) und die ReStra, sowie das Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg. Darüber hinaus sollen Maßnahmen umgesetzt werden, die zu einer spürbaren Erweiterung des Bewegungsraums von Menschen mit Behinderungen führen können. Dies sind zum Beispiel verbesserte oder neue Querungsmöglichkeiten oder die Einrichtung von formellen und informellen Sitz- und Ruhemöglichkeiten wie Bänke oder Sitzflächen auf Mauern und Einfassungen. Bei Planungsprozessen ist die hohe Schutzbedürftigkeit von Zufußgehenden zu berücksichtigen, auch im Verhältnis zu Radfahrenden und insbesondere im Verhältnis zum motorisierten Verkehr. Im Übrigen siehe 4.5.

Besonderes Augenmerk soll außerdem auf die Freihaltung von Geländern, Handläufen etc. von behindernd abgestellten und angeschlossenen Fahrrädern gelegt werden. Hierzu sind bereits verschiedene Stellen unter Federführung der Senatskoordination für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen im engen Austausch, um ein Vorgehen zu entwickeln, mit dem die derzeitige Situation verbessert wird. In diesen Kontext gehört auch das geordnete Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen und anderen Leihfahrzeugen einschließlich der Pilotierung von definierten Abstellzonen. BVM, BIS, LBV und das Bezirksamt Hamburg-Mitte stehen hierzu mit den Anbietern von Sharing-Systemen in einem engen Austausch. Zudem soll auf Bundesebene diesbezüglich auf stärkere Regulierungsmöglichkeiten hingewirkt werden.

Die in den vergangenen Jahren konsequent vorangetriebene Herstellung der Barrierefreiheit der U-, S- und Regionalbahn-Haltestellen werden fortgeführt. Der Einbau von Aufzügen kommt sowohl der Beförderung von Personen mit Mobilitätseinschränkungen als auch denjenigen mit Kinderwagen und Fahrrädern zugute. Ergänzend werden die Umfeld der Haltestellen mit besonderem Fokus auf Umsteigewege sowie wichtige Ziele und Einrichtungen betrachtet. Barrierefreiheit soll nicht an Grundstücksgrenzen enden. Die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit für Bushaltestellen und Fähranleger, die bislang kein eigenes Bauprogramm darstellt, ist voranzutreiben. In diesem Zusammenhang wird auf die Broschüre „Mobilität weiterdenken! Barrierefreie Wegeketten – Ideen für die Praxis“ aus dem Jahr 2019 verwiesen¹⁴

¹⁴ www.hvv.de/resource/blob/24044/6d66567ef4b5502a9a7ed39a06d9bace/hvv_mfa_mobilitaet-weiterdenken_barrierefreie_wegekettten.pdf

sowie auf den Leitfaden „Seniorenfreundliche Umsteigepunkte“ des Bezirksamts Eimsbüttel aus dem Jahr 2021¹⁵.

4.10 Fußgängerleitsystem

Im Jahr 2006 wurde anlässlich der FIFA Fußball-Weltmeisterschaft ein Fußgängerleitsystem eingerichtet und seitdem schrittweise erweitert. Es erstreckt sich auf die Bezirke Hamburg-Mitte, Altona und Harburg und weist insbesondere touristische Ziele aus, aber auch S- und U-Bahn-Haltestellen und Fähranleger. Ziel ist es, das Fußgängerleitsystem in seinem Bestand zu sichern und – wo notwendig – punktuell anzupassen und zu erweitern.



Bilder 31 und 32: Fußgängerleitsystem. © BVM

4.11 Bäume und Straßenbegleitgrün

Bäume und andere straßenbegleitende Grünstrukturen sowie ein gutes Regenwassermanagement sind wesentliche Elemente zur Klimaanpassung der Stadt und auch zur Steigerung der Rad- und Fußverkehrsqualität. Daher sollen beim Ausbau der Infrastruktur Fällungen von Altbäumen weitestgehend vermieden werden. Etablierte Bäume (erste und zweite Reifungsphase) und Grünstrukturen sind bestmöglich zu erhalten und durch weitere Pflanzungen zu ergänzen. Dabei wird, wie bei anderen Straßenplanungen auch, eine ausgeglichene bis positive Baumbilanz angestrebt (siehe auch 1.4).

¹⁵ www.hamburg.de/contentblob/15239874/7e2444dfb7196ef3d0da6653f228639b/data/d-leitfaden.pdf

Gerade in Anbetracht des Klimawandels und immer heißerer Sommer ist Stadtgrün zur Verbesserung des Mikroklimas im Straßenraum ein wichtiger Faktor für die Nutzbarkeit von Fußwegeverbindungen (besonders dort, wo keine hohen Gebäude Schatten werfen). Dies gilt besonders im Zuge der Überlegungen zur Aufwertung der Magistralen und Hauptverkehrsstraßen, in deren Rahmen dem Grünvolumen ebenfalls eine besondere Bedeutung eingeräumt wird (vgl. Entwurf zu Prinzipien der Magistralenentwicklung Okt. 2020).

Für Bäume und Grünstrukturen muss langfristig die Wasserverfügbarkeit gesichert sein. Die Gestaltung von Flächen für den Rad- und Fußverkehr kann dazu im Zusammenspiel mit einem sachgerechten Regenwassermanagement beitragen.

Um einer zunehmenden Flächenversiegelung in der Stadt und den durch den Klimawandel häufiger zu befürchtenden Starkregenereignissen entgegenzuwirken, ist eine wassersensible Gestaltung der Straßenräume notwendig. Hilfestellung bieten die „Hinweise zur wassersensiblen Straßenraumgestaltung“, die als Wissensdokument Teil der ReStra sind.

Der Leitfaden „Konzept zur Sanierung von schadhafte Wegeböden im Bereich von Bäumen“ des LSBG gibt Hinweise zur Verbesserung von Geh- und Radwegen, die durch Baumwurzeln beeinträchtigt werden.

5. Umsetzung

5.1 Bündnispartner:innen

Bündnispartner:innen sind die folgenden Behörden, Bezirksamter und Institutionen:

- Bezirksamt Hamburg-Mitte
- Bezirksamt Altona
- Bezirksamt Eimsbüttel
- Bezirksamt Hamburg-Nord
- Bezirksamt Wandsbek
- Bezirksamt Bergedorf
- Bezirksamt Harburg
- Senatskanzlei
- Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
- Behörde für Wirtschaft und Innovation
- Behörde für Inneres und Sport
- Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
- Behörde für Umwelt, Klimaschutz, Energie, Agrarwirtschaft
- Behörde für Schule und Berufsbildung
- Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke
- Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
- Landesbetrieb Verkehr
- Hamburg Port Authority
- Hafencity Hamburg GmbH
- Internationale Bauausstellung Hamburg GmbH
- P+R-Betriebsgesellschaft mbH
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH
- Hamburger Hochbahn AG
- Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH
- Stadtreinigung Hamburg AöR
- Hamburg Verkehrsanlagen GmbH
- Hamburg Wasser
- Stromnetz Hamburg GmbH

Alle Bündnispartner:innen setzen ihre Ziele und Projekte mit vollem Einsatz um. Zur Sicherung der gesamtstädtischen Koordinierung werden folgende Strukturen zur Zusammenarbeit und zur Kooperation genutzt:

5.2 Beteiligungsprozesse

Bei der Planung und Umsetzung der Maßnahmen wird das bisherige Verfahren durchlaufen, bei dem insbesondere die jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden sowie weitere Akteure mit Belangen im Straßenraum (z. B. Feuerwehr, Verkehrsunternehmen, P+R-Betriebsgesellschaft, Stadtreinigung etc.) beteiligt sind. Alle Beteiligten wirken bei der Planung und Umsetzung aktiv und lösungsorientiert unter der Prämisse mit, die Maßnahmen umzusetzen und in der Stadt sichtbar zu machen.

Der jeweils projektbezogenen Kommunikation und Information gegenüber Bürger:innen, Betroffenen, Politik und Interessenverbänden ist durch alle Beteiligten in ihren Zu-ständigkeiten ein hoher Stellenwert einzuräumen. Dies umfasst auch die Kommunikation möglicher baustellenbedingter Auswirkungen.

Insbesondere dort, wo bereits artikuliertes öffentliches Interesse, eine Verknüpfung mit anderen Planungsprozessen im Stadtteil, hoher Einzelhandels- und Gewerbebesatz, Parkplatzmangel oder viele Straßenbäume in engem Straßenraum Konflikte möglich erscheinen lassen, soll eine Beteiligung der Öffentlichkeit stattfinden. Die bezirklichen Gremien wirken an der Lösung möglicher Konflikte zielorientiert und konstruktiv im Sinne dieses Bündnisses mit. Die Art und Weise der Einbeziehung der Öffentlichkeit ist abhängig von den örtlichen Gegebenheiten, den jeweiligen Belangen und involvierten Personenkreisen.

Die Bündnispartner:innen sind sich einig, dass bezirkliche Gremien bei den Planungen zum Ausbau einer verbesserten Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur einen wichtigen Beitrag leisten. Konzepte zur Weiterentwicklung beider Verkehrssysteme und Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur werden in den bezirklichen Gremien vorgestellt und diskutiert, um Hinweise und Änderungen aufzunehmen. Die Einbindung der bezirklichen Gremien und der Träger öffentlicher Belange bei Infrastrukturmaßnahmen erfolgt in bewährter Weise. Die Kompetenzen der bezirklichen Gremien bleiben unverändert.

5.3 Arbeitsprogramm, jährliche Vereinbarungen und Projektsteuerung

Die Bündnispartner:innen verpflichten sich, die Aufgaben und Maßnahmen zur Umsetzung des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr mit hoher Priorität voranzubringen.

Konkrete Umsetzungsschritte, Einzelheiten und Vorgaben zu allen notwendigen Maßnahmen im Bereich der Rad- und Fußverkehrsförderung ergeben sich aus dem Arbeitsprogramm, das auf Vorschlag der BVM durch die Arbeitsgruppe des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr zusammen- und aufgestellt wird (siehe 5.4.3). Das Arbeitsprogramm umfasst auch die Umsetzung der inhaltlichen Vorgaben, die sich aus der *Einigung der Hamburgischen Bürgerschaft mit der Volksinitiative Radentscheid Hamburg – Die Fahrradstadt wird inklusiver* (Drs. 22/106) ergeben. Die in der Arbeitsgruppe des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr vertretenen Stellen setzen das Arbeitsprogramm in ihren jeweiligen Zuständigkeiten um, bringen die Umsetzung der Maßnahmen voran und machen sie in der Stadt zügig sichtbar.

Für die Umsetzung der baulichen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im jeweiligen bezirklichen bzw. örtlichen Zuständigkeitsbereich schließen die Bezirksamter und die BVM miteinander jährliche Vereinbarungen ab. Diese umfassen die bauliche Herrichtung der Velorouten, der Radschnellwege, der bezirklichen Netze (inkl. Konzeption) und sonstigen Radverkehrsführungen mit herausgehobener Bedeutung, Maßnahmen des Fahrradparkens in Quartieren sowie Verbesserungen für den Fußverkehr. Sind Flächen Dritter betroffen (z. B. Deutsche Bahn, Hamburg Wasser), so übernehmen das örtlich zuständige Bezirksamt bzw. die Hamburg Port Authority (HPA) die Federführung für die Realisierung der Maßnahme einschließlich der Schaffung des notwendigen Planrechts und der späteren Verkehrssicherungspflicht. Auch die weiteren Realisierungsträger schließen mit der BVM entsprechende Vereinbarungen für die baulichen Maßnahmen in ihren jeweiligen

Zuständigkeitsbereichen ab. Die jährlichen Vereinbarungen werden verbindlicher Teil des Bündnisses für den Radverkehr. Zu den Ressourcen siehe 5.7.

Die zentrale Projektsteuerung (bisher ausschließlich für Velorouten) hat sich in diesem Rahmen bewährt und wird auch zukünftig eingesetzt werden. Das Projektmanagement für den Umsetzungsprozess wird weiterhin durch eine von der BVM beauftragte zentrale Projektsteuerung wahrgenommen, mit deren Hilfe ein Beitrag zur Schaffung der erforderlichen Arbeitskapazitäten geleistet werden soll.

Die Aufgaben der zentralen Projektsteuerung werden erweitert und umfassen nunmehr die Maßnahmen zum Ausbau der Velorouten, der Radschnellwege, der bezirklichen Netze und sonstigen Radverkehrsführungen mit herausgehobener Bedeutung sowie Maßnahmen des Fahrradparkens in Quartieren und zur Verbesserung des Fußverkehrs.

Zur Projektsteuerung gehören unter anderem die Überwachung der terminlichen und finanziellen Steuerung sowie die fortlaufende Berichtsdocumentation der Umsetzungsprozesse. Außerdem übernimmt die Projektsteuerung auf Wunsch der Realisierungsträger Tätigkeiten wie die unterschriftsreife Erstellung von Unterlagen für die Ausschreibung von Planungs- und Bauleistungen für einzelne Maßnahmen sowie die Organisation, Vor- und Nachbereitung von Terminen. Dabei liegen die Auftraggeberfunktionen und die Bauherrenkernleistungen weiterhin bei den originär zuständigen Stellen. Die Projektsteuerung leistet außerdem einen wichtigen Beitrag zum Berichtswesen einschließlich der Infrastrukturstatistik (siehe 5.6.3) und unterstützt beim Einwerben von Fördermitteln. Die Aufgaben der Projektsteuerung können, insbesondere zum Monitoring, erweitert werden.

Die BVM und die Realisierungsträger kommen gemeinsam mit der Projektsteuerung 6 Monate nach Abschluss der jeweiligen Vereinbarungen zusammen, um über den Umsetzungsstand und mögliche Nachsteuerungsbedarfe zu beraten.

Die BVM überwacht die Umsetzung des Arbeitsprogramms und bringt dieses in die Arbeitsgruppe des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr ein. Sollten Zielvorgaben, die sich aus diesem Bündnis ergeben, nicht eingehalten werden können, informieren die Bündnispartner:innen mit Kenntnisnahme unter Angabe von Gründen unverzüglich die Koordinatorin für die Mobilitätswende.

5.4 Gremien

5.4.1 Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende

Um die ambitionierten klima- und verkehrspolitischen Ziele unserer Stadt zu erreichen und der gestiegenen Bedeutung der Mobilitätswende sowie den damit verbundenen Abstimmungs- und Steuerungsbedarfen Rechnung zu tragen, hat Hamburg mit Beginn der 22. Legislaturperiode eine Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende eingerichtet. Dieses ressortübergreifende Gremium des Senats unter Leitung des Ersten Bürgermeisters und unter Beteiligung der relevanten Behörden und der Bezirke berät und entscheidet drängende Zukunftsfragen, führt Konfliktlösungen herbei und überwacht die Fortschritte zur Erreichung der klima- und verkehrspolitischen Ziele. In der Senatskommission haben die Umsetzung der Rad-

und Fußverkehrsplanungen neben denen des Hamburg-Takts (einschließlich Schnellbahnausbau) besondere Priorität.

5.4.2 Lenkungsgruppe Bündnis für den Rad- und Fußverkehr

In der überbehördlichen Lenkungsgruppe zum Bündnis für den Rad- und Fußverkehr unter Leitung des Staatsrates der BVM werden die grundlegenden Fragestellungen zum Fuß- und Radverkehr in Hamburg sowie Wechselwirkungen, Konflikte und sonstige Berührungspunkte insbesondere zum Hamburg-Takt und zur Baustellenkoordinierung und deren Gremien erörtert. Teilnehmende sind die zuständigen Entscheidungsträger:innen der Bündnispartner:innen. Die Zusammensetzung kann je Sitzung themenbezogen variieren. Die Lenkungsgruppe zum Bündnis für den Rad- und Fußverkehr kann Projektgruppen mit unterschiedlichen Arbeitsschwerpunkten bilden. Die Lenkungsgruppe und die Projektgruppen tagen anlassbezogen. Die organisatorische und inhaltliche Vor- und Nachbereitung erfolgt durch die BVM. Es erfolgt eine enge Abstimmung mit dem Hamburg-Taktgeberteam, das unter Leitung des Senators für Verkehr und Mobilitätswende tagt.

5.4.3 Arbeitsgruppe Bündnis für den Rad- und Fußverkehr

In der überbehördlichen Arbeitsgruppe zum Bündnis für den Rad- und Fußverkehr unter Leitung der Koordinatorin für die Mobilitätswende werden die für die Zielerreichung dieses Bündnisses notwendigen Schritte und Meilensteine in einem Arbeitsprogramm (siehe 5.3) unter Prioritätensetzung konkretisiert. Die Arbeitsgruppe unterrichtet die Lenkungsgruppe, weist auf mögliche Hemmnisse hin und unterbreitet Lösungsvorschläge. Teilnehmende sind zuständige Mitarbeiter:innen der Bündnispartner:innen auf Arbeitsebene. Die Zusammensetzung kann anlassbezogen variieren. Die Arbeitsgruppe kann Unterarbeitsgruppen mit unterschiedlichen Fachthemen und Arbeitsschwerpunkten bilden. Die organisatorische und inhaltliche Vor- und Nachbereitung erfolgt durch die BVM.

5.4.4 Mobilitätsbeirat

Der Mobilitätsbeirat ist ein beratendes Gremium der Behördenleitung der BVM, welches seit dem Jahr 2014 mehrmals im Jahr zusammenkommt. Der Mobilitätsbeirat dient im Rahmen der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung dem Austausch zwischen Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Verbänden. Ziel ist die Förderung von Transparenz und Kommunikationskultur in den Bereichen Verkehrspolitik und Verkehrsplanung¹⁶.

5.5 Konfliktlösung und Baustellenkoordinierung

Konflikte werden soweit wie möglich auf Fachebene gelöst. Planabstimmungen einzelner Infrastrukturmaßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs erfolgen separat mit den zuständigen Dienststellen (Bezirksämter, HPA, LSBG, BVM, BIS etc.). Unter der Prämisse der Mobilitätswende sind dabei alle Beteiligten bestrebt, auftretende Konflikte zügig und sachorientiert zu lösen.

¹⁶ www.hamburg.de/bvm/mobilitaetsbeirat

Bei Differenzen bzgl. der Planabstimmung einzelner Infrastrukturmaßnahmen zwischen den Beteiligten auf Arbeitsebene ist zunächst die bzw. der jeweilige Dienstvorgesetzte zur Konfliktlösung einzubeziehen. In den Bezirksämtern stehen dafür zunächst die jeweiligen Abteilungsleitungen als erste Ansprechpartner:innen zur Verfügung, danach die Fachamtsleitungen, die Leitungen der Dezernate für Wirtschaft, Bauen und Umwelt sowie die Bezirksamtsleitungen. Sollte danach keine Lösung zu finden sein, kann jede:r Verfahrensbeteiligte die Koordinatorin für die Mobilitätswende zur Konfliktklärung einbeziehen. Dazu wird eine Koordinierungsrunde Rad- und Fußverkehr eingerichtet. Sie dient dem Ziel, Konflikte in einem geregelten Verfahren konstruktiv und zielorientiert im Sinne dieses Bündnisses zu lösen. Die Koordinierungsrunde tagt anlassbezogen mit den jeweiligen Verfahrensbeteiligten. Die einbeziehende Person bereitet den Sachverhalt auf und berichtet über den Konflikt. Ziel ist es, eine einvernehmliche Entscheidung herbeizuführen.

Sollte eine Einigung nicht möglich sein, wird eine einvernehmliche Entscheidung zwischen den jeweiligen Beteiligten der überbehördlichen Lenkungsgruppe angestrebt. Die Koordinatorin für die Mobilitätswende bereitet den Sachverhalt auf und berichtet über den Konflikt. Sofern auch hier noch keine Einigung erfolgt, beschließt die Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende.

Sollten Konflikte bei der Umsetzung anderer Maßnahmen auftreten, die unter das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr fallen, findet das beschriebene Konfliktlösungsmodell entsprechend Anwendung.

Um das umfangreiche Bauprogramm zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs umzusetzen, ist eine frühzeitige Baustellenkoordination erforderlich. Die geplanten Baumaßnahmen insbesondere der Velorouten, Bezirksrouten und Radschnellwege sind mit anderen Bauprogrammen im Straßenraum der Stadt Hamburg abzustimmen, damit eine zeitgerechte Fertigstellung erfolgen kann. Dazu ist frühzeitig die Bauprogrammkoordination im Fachbereich Verkehrsflussverbesserung des LSBG einzubeziehen. Das Baustellenmanagement wird weiter professionalisiert und um Maßnahmen im Sinne des Klimaplanes und kurzfristig dringlicher Maßnahmen fortentwickelt. Bei der Koordination und Priorisierung von Baumaßnahmen und bei der Konfliktlösung sind die bestehenden Gremien der übergeordneten Baustellenkoordination unter Einbindung der Koordinatorin für die Mobilitätswende sowie die Steuerungsrunde Verkehrsflussoptimierung zuständig und heranzuziehen. Sofern keine Einigung erfolgt, beschließt die Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende. Davon unbeschadet findet die interne Priorisierung von Bezirksmaßnahmen innerhalb der Bezirke statt.

Die Informations- und Beteiligungsrechte der Radverkehrskordinatorin (Drs. 21/1502) und die des Verkehrskordinators (Drs. 21/15573) gehen vollumfassend auf die Koordinatorin für die Mobilitätswende über.

5.6 Monitoring und Berichtswesen

5.6.1 Indikatoren für einen inklusiven Radverkehr

Gemäß Drs. 22/106 erhebt die BVM regelmäßig die altersspezifischen Unterschiede in der Fahrradnutzung und entwickelt einen Sicherheitsindikator, der die Radverkehrsleistung und die

Zahl der schweren und tödlichen Unfälle mit Fahrradbeteiligung berücksichtigt. Die Indikatoren werden u. a. im Rahmen von Berichten zum Bündnis für den Fuß- und Radverkehr veröffentlicht.

Zur Erhebung der altersspezifischen Unterschiede in der Fahrradnutzung beteiligt sich Hamburg an der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD). Zwischen diesen MiD-Studien ist jeweils zusätzlich eine eigene Erhebung geplant, die sich am Erhebungsdesign der MiD orientiert, um die Entwicklungen in einem dichteren Rhythmus als die MiD darstellen zu können und eine gute Planungs- und Steuerungsgrundlage zu erhalten.

5.6.2 Kennzahlen

Zur Entwicklung des Radverkehrs werden folgende Kennzahlen erhoben:

- Neubau / Erneuerung von Radverkehrsanlagen (Einzelheiten siehe 5.6.3)
- Bestand Bike+Ride Abstellplätze
- Aufwuchs Fahrradabstellplätze (ohne Bike+Ride)
- Ausleihvorgänge StadtRAD
- Entwicklung des Radverkehrsaufkommens (u. a. HaRaZÄN)

Darüber hinaus wird im Radverkehr eine Reihe weiterer Daten erhoben, u. a.

- Anzahl StadtRAD-Stationen und Stadträder
- Radverkehrsaufkommen vor / nach Umsetzung ausgewählter Baumaßnahmen
- Unfälle mit Rad- und Fußverkehrsbeteiligung

Als Kennzahl für den Fußverkehr sollen künftig Neubau / Erneuerung von Gehwegen erhoben werden. Derzeit wird geprüft, ob über HaRaZÄN an einzelnen Standorten auch eine Erhebung des Fußverkehrs zweckmäßig ist.

Alle Daten werden mindestens halbjährlich erhoben und fließen in das umfangreiche Monitoring und Berichtswesen ein, das im Rahmen der Koordinierung Mobilitätswende aufgebaut wird; es basiert insbesondere auf dem Monitoring zur Verkehrsentwicklungsplanung und zum Hamburg-Takt und dient auch der Vorbereitung der Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende.

5.6.3 Infrastrukturstatistik

Die Realisierungsträger übermitteln der Koordinatorin für die Mobilitätswende halbjahres- und jahresweise Übersichten über die in den Vormonaten bzw. im Vorjahr abgeschlossenen Maßnahmen im Rad- und Fußverkehrsnetz nach Art, Länge und Ort der Anlage (vgl. 1.1). Hierbei werden sie von der zentralen Projektsteuerung unterstützt, die die für den Infrastrukturausbau relevanten Informationen kontinuierlich fortschreibt und den Planungs- und Baudienststellen sowie der BVM bedarfsgerecht zur Verfügung stellt. Dasselbe gilt für die Maßnahmen des Fahrradparkens. Darüber hinaus werden im Rahmen des Projektmanagements für die Velorouten, Radschnellwege und Bezirksrouten auch Bilanzen zu Parkplätzen und Bäumen (Fällungen und Neupflanzungen) erstellt.

5.7 Ressourcen

5.7.1 Maßnahmen der jährlichen Vereinbarungen

Die von der BVM geförderten Maßnahmen werden in den jährlichen Vereinbarungen zum Bündnis für den Rad- und Fußverkehr aufgeführt (siehe 5.3). Ihre Finanzierung steht unter dem Vorbehalt der im Haushalt zur Verfügung stehenden Mittel.

Die jährlichen Vereinbarungen umfassen die Maßnahmen, die sich zur Umsetzung der inhaltlichen Vorgaben aus der *Einigung der Hamburgischen Bürgerschaft mit der Volksinitiative Radentscheid Hamburg – Die Fahrradstadt wird inklusiver* (Drs. 22/106) ergeben. Dies sind die bauliche Herrichtung der Velorouten (einschließlich der Erstaustattung mit Wegweisung und Branding), der Radschnellwege, der bezirklichen Netze und sonstigen Radverkehrsführungen mit herausgehobener Bedeutung sowie Maßnahmen des Fahrradparkens in Quartieren und Verbesserungen für den Fußverkehr. Sofern erforderlich, finanziert die BVM in diesem Rahmen auch die Erstellung notwendiger Konzepte, wobei der Fokus auf der Umsetzung und Sichtbarmachung von Maßnahmen liegt.

Erforderlich ist darüber hinaus das Einwerben von Fördermitteln des Bundes. Die Bündnispartner:innen verpflichten sich, im Rahmen ihrer jeweiligen Verantwortlichkeit Mittel über Förderprogramme des Bundes zu beantragen, Finanzhilfen des Bundes zu nutzen und diese aktiv zur Umsetzung von Maßnahmen für den Rad- und Fußverkehr einzusetzen. Dies gilt auch für EU-Förderprogramme. Die BVM unterstützt bei der Auswahl von Förderprogrammen und dem Einsatz von Fördermitteln. Die jeweils zuständigen Partner führen die Antragstellung durch.

Zur Umsetzung der Baumaßnahmen, die unter das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr fallen und in den jährlichen Vereinbarungen aufgeführt sind, erhalten die Bezirksämter von der jeweiligen Bruttobausumme 20 % für externe Planungskosten, hiervon maximal 30 % für bezirkliche Bauherrenkernleistungen (Beispiel: 1.000.000 Mio. EUR Bruttobausumme, 20 % Planungskosten = 200.000 EUR, davon maximal 30 % Personalmittel = 60.000 EUR). Die Abrechnung der Personalmittel erfolgt anhand der tatsächlichen Kosten.

Sollten sich durch die Maßnahmen zusätzliche bzw. gänzlich neue Wegeflächen ergeben (z. B. bei Radschnellwegen), deren Unterhaltung nicht gesichert ist, so sind diese von den Bezirksämtern in die Verhandlungen über die Rahmenzuweisungen einzubringen.

Die Bezirksämter werden durch die Fortsetzung dieses im bisherigen Bündnis für den Radverkehr etablierten Mechanismus in die Lage versetzt, qualifiziertes Personal zur Erfüllung der Aufgaben einzustellen. Insoweit gehen die Bündnispartner auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung davon aus, dass – unter dem Vorbehalt der im Haushalt zur Verfügung stehenden Mittel und der Personalentwicklungsplanung des Senats – das für die Umsetzung des Bündnisses qualifizierte Personal über die Dauer der Legislaturperiode in einer Höhe bis zu ca. 3 Mio. € pro Jahr) weiterhin finanzierbar ist. Die Bündnispartner:innen kommen überein, Personal so weit wie möglich unbefristet einzustellen.

Der Einsatz der Personalmittel obliegt den Bezirksämtern in eigener Zuständigkeit. Die Bezirksämter sind dabei verpflichtet, alle erforderlichen Aufgaben zu erfüllen, die für die

ordnungsgemäße Durchführung der jeweiligen Maßnahmen nötig werden. Um mögliche Klärungen im Bereich Personal und Haushalt herbeizuführen, erfolgt mindestens einmal jährlich eine Abstimmung zwischen BVM, BWFGB und dem federführenden Bezirksamt Hamburg-Mitte (unter Einbezug des Fachamts Ressourcensteuerung) zusätzlich zu den Verhandlungen bzgl. der jährlichen Vereinbarungen.

5.7.2 Weitere Maßnahmen und Aufgaben des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr

Bei allen weiteren Maßnahmen und Aufgaben des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr, die nicht in den jährlichen Vereinbarungen aufgeführt werden, erfolgt die Finanzierung durch die jeweils zuständigen Stellen. Diese werben die notwendigen investiven und konsumtiven Mittel im Rahmen der Haushaltsberatungen ein, wobei die Finanzierung unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die Bürgerschaft steht. Es herrscht Einigkeit, dass alle Maßnahmen, die nicht in den jährlichen Vereinbarungen aufgeführt sind, durch die jeweiligen zuständigen Bereiche mit den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln finanziert werden.

5.8 Laufzeit

Mit der vorliegenden Vereinbarung wird das Bündnis für den Radverkehr nunmehr als *Bündnis für den Rad- und Fußverkehr* weiterentwickelt. Dieses greift das Arbeitsprogramm des Senats für die 22. Legislaturperiode sowie die *Einigung der Hamburgischen Bürgerschaft mit der Volksinitiative Radentscheid – Die Fahrradstadt wird inklusiver* (Drs. 22/106) auf. Die Fortschreibung ersetzt außerdem die *Radverkehrsstrategie für Hamburg* aus dem Jahr 2008.

Die Laufzeit des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr umfasst mindestens die 22. Legislaturperiode der Hamburgischen Bürgerschaft und dauert solange an, bis es durch eine Fortschreibung ersetzt oder eine Erklärung beendet wird.

Unterzeichner:innen

Für den Senat

Erster Bürgermeister

.....
Dr. Peter Tschentscher

Präses der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

.....
Dr. Anjes Tjarks

Präses der Behörde für Wirtschaft und Innovation

.....
Michael Westhagemann

Präses der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

.....
Dr. Dorothee Stapelfeldt

Präses der Behörde für Umwelt, Klimaschutz, Energie
und Agrarwirtschaft

.....
Jens Kerstan

Präses der Behörde für Inneres und Sport

.....
Andy Grote

Präses der Behörde für Schule und Berufsbildung

.....
Ties Rabe

Präses der Behörde für Wissenschaft, Forschung,
Gleichstellung und Bezirke

.....
Katharina Fegebank

Für die Bezirksamter

Bezirksamtsleiter des Bezirksamtes Hamburg-Mitte

.....
Ralf Neubauer

Bezirksamtsleiterin des Bezirksamtes Altona

.....
Dr. Stefanie von Berg

Bezirksamtsleiter des Bezirksamtes Eimsbüttel

.....
Kay Gätgens

Bezirksamtsleiter des Bezirksamtes Hamburg-Nord

.....
Michael Werner-Boelz

Bezirksamtsleiter des Bezirksamtes Wandsbek

.....
Thomas Ritzenhoff

Bezirksamtsleiterin des Bezirksamtes Bergedorf

.....
Cornelia Schmidt-Hoffmann

Bezirksamtsleiterin des Bezirksamtes Harburg

.....
Sophie Fredenhagen

Für die Bezirksversammlungen

Vorsitzende der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte

.....
Carina Oestreich

Vorsitzende der Bezirksversammlung Altona

.....
Stefanie Wolpert

Vorsitzende der Bezirksversammlung Eimsbüttel

.....
Falk Schmidt-Tobler

Vorsitzende der Bezirksversammlung Hamburg-Nord

.....
Priscilla Owosekun-Wilms

Vorsitzender der Bezirksversammlung Wandsbek

.....
André Schneider

Vorsitzender der Bezirksversammlung Bergedorf

.....
Peter Gabriel

Vorsitzender der Bezirksversammlung Harburg

.....
Jürgen Heimath