



# Freie und Hansestadt Hamburg

## Bezirksversammlung Altona

A/BVG/123.30-01

Drucksache 21-2778B

Datum 27.01.2022

### Beschluss

#### **Bündnis für den Rad- und Fußverkehr – Stellungnahme der Bezirksversammlung Altona**

Das Bündnis für den Radverkehr zwischen Senat, Bezirksämtern und Bezirksversammlungen aus dem Jahr 2016 soll als Bündnis für den Rad- und Fußverkehr weiterentwickelt und erneuert werden. Der entsprechende Entwurf wurde am 03.01.2022 im Verkehrsausschuss mit der Bitte um eine zeitnahe Stellungnahme vorgestellt.

Nach dem erfolgreichen Bündnis für den Radverkehr in den letzten Jahren mit der Zielsetzung vom Ausbau der Velorouten zeigt sich, wie erfolgreich es ist, sich genaue Ziele zu setzen. Die Velorouten in Altona befinden sich zu einem Großteil in Planung oder im Bau.

Das Bündnis soll um wesentliche Aufgaben erweitert werden. Themen wie Schulmobilität, Verknüpfung von Radverkehr mit Wohnen und ÖPNV oder Digitalisierung beim Radverkehr treten neu hinzu. Dem Fußverkehr wird erstmals ein eigener Schwerpunkt eingeräumt. Auch die Bautätigkeit soll auf 60 - 80 km fertiggestellter neuer Radverkehrsinfrastruktur pro Jahr gesteigert werden.

Die Bezirksversammlung Altona begrüßt den umfassenden Ansatz und die vorgestellten Maßnahmen. In einzelnen Fragen werden jedoch noch Präzisierungen und Ergänzungen für sinnvoll gehalten. Die Bezirksversammlung beschließt daher:

**Der Senat und die beteiligten Fachbehörden (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM), Behörde für Inneres und Sport (BIS), Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft, Behörde für Wirtschaft und Innovation, Behörde für Schule und Berufsbildung, Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke) werden gemäß § 27 BezVG aufgefordert, folgende Punkte zu berücksichtigen. Das Bezirksamt wird gemäß § 19 BezVG gebeten, die entsprechenden Maßnahmen zu unterstützen.**

1. Die Bezirksversammlung Altona begrüßt das neu aufgelegte Bündnis für den Rad- und Fußverkehr als wesentlichen Schritt für die Mobilitätswende und als wichtigen Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels. Als besonders positiv sind hervorzuheben:
  - a. Planung und Ausbau einer neuen Veloroute in Altona zwischen Sternschanze ab Route 1 und Fernbahnhof Altona, Science City Hamburg Bahrenfeld (SC) und Volkspark. Da die Verlagerung des Fernbahnhofs und die Errichtung der SC erst später erfolgen werden, wird vorgeschlagen, die Planung und erste Umsetzungsschritte von der Sternschanze aus vorzuziehen und möglichst noch in diesem Jahr zu beginnen.

- b. Die Errichtung einer hochwertigen Radverkehrsverbindung auf dem A 7 - Deckel als Bestandteil einer mittleren Ringroute. Es wird gebeten, weiter auf ausreichende Breiten dieser neuen Verbindung zu achten.
  - c. Die Beachtung der Bezirksrouten als fester Bestandteil des Bündnisses und wichtige Zukunftsaufgabe der Radverkehrsförderung.
  - d. Das Vorhaben eines gut sichtbaren Velorouten - "Branding" auf der Fahrbahn.
  - e. Die geplante verstärkte Nutzung von Flachstahlbügeln und insbesondere die Entwicklung von Fahrradkleingaragen. Letztere können ein wichtiges Instrument sein, um in verdichteten Quartieren mit einfachen Mitteln sichere Abstellmöglichkeiten zu schaffen. Angesichts der Bedarfe wird darum gebeten, diese Entwicklung rasch voranzubringen. Auch der Bedarf an Parkmöglichkeiten für Lastenräder steigt ständig, sodass gebeten wird, diesem bei den Konzepten für die Quartiere besondere Beachtung beizumessen. Beim weiteren Vorgehen in Altona ist der Bezirk mit einzubeziehen.
  - f. Die beschleunigte Planung von Radfahrstreifen an Hauptverkehrsstraßen. Dabei sollen die Bezirke gehört und beteiligt werden.
2. Um den umfassenden neuen Aufgaben des Bündnisses nachkommen zu können, benötigen die Bezirksämter ausreichende personelle Kapazitäten. Zusätzliche zeitlich befristete Stellen lassen sich in diesem Bereich kaum besetzen. Daher sollen in den Bezirken feste Planstellen für den Rad- und Fußverkehr geschaffen werden. Diese wären in der Lage, die absehbar bedeutender werdende Aufgabe der Förderung dieser Verkehre langfristig zu gestalten.
  3. Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen ist verstärkt die Verwendung modaler Filter vorgesehen. Diese wichtige Vorgabe scheint jedoch der Bestimmung aus den Hamburger Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HRVV) in der Fassung vom 23.11.2021 zu widersprechen. Dort ist im Kapitel Verkehrsberuhigung unter 5.5.3.1. "Straßensperrungen in Wohngebieten" festgehalten, dass von Sperrungen zum Zwecke der Verkehrsberuhigung in der Regel abzusehen sei. Begründet wird dies unter anderem mit der Verdrängung des Kraftfahrzeugverkehrs in umliegende Gebiete. Die verantwortlichen Behörden (BIS, BVM) werden daher gebeten, den Bezirksämtern diesbezüglich Planungssicherheit zu geben und die Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen zu erleichtern.
  4. Als prioritär zu verwendende Führungsformen für den Radverkehr werden baulich abgetrennte Radfahrstreifen bzw. Protected Bike Lanes (PBL) und Kopenhagener Radwege genannt. Während erste PBL im Stadtbild sichtbar sind, sind die baulichen Ausführungen der Kopenhagener Radwege in Hamburg noch wenig bekannt, insbesondere auch im Hinblick auf die angestrebte stärkere bauliche Trennung von Rad- und Fußverkehr. Beim Kopenhagener Vorbild ist hier ein Höhenunterschied zwischen Rad- und Fußweg von 5-9 cm üblich. Es wird vorgeschlagen, den Bündnistext zur Klarstellung auf Seite 19 bei der Beschreibung der Kopenhagener Radwege wie folgt zu ergänzen: "(d. h. Bord zwischen Fahrbahn und Radweg sowie deutliche Absenkung zwischen Radweg und Gehweg 2. Priorität)".

5. Auch bei vorhandenen Radfahrstreifen soll eine Nachrüstung mit Protektionselementen ermöglicht werden. Es wird darum gebeten, dabei auf die Möglichkeit gefahrlosen Überholens bzw. die dafür erforderlichen Mindestbreiten zu achten und den Bündnistext entsprechend zu ergänzen.
6. Rad- und Busverkehr sollen soweit möglich baulich voneinander getrennt werden; auf die Konfliktlage zwischen Radverkehr und Busgästen an Bushaltestellen wird hingewiesen. Eine Führung des Radverkehrs über Querungswege von Fahrgästen in Verbindung mit einer Radwegbenutzungspflicht wird kritisch gesehen. Es wird vorgeschlagen, hier grundsätzlich die Wahlfreiheit zu erhalten und so dem unterschiedlichen subjektiven Sicherheitsempfinden sowohl bei Radfahrenden als auch von Fußgänger\*innen zu entsprechen.
7. Das Verkehrssicherheitsprogramm Vision ZERO soll im Bündnis mehr Gewicht erhalten, um deutlich zu machen, dass die Ursachen für schwere Verkehrsunfälle weiterhin systematisch untersucht und reduziert werden. Besondere Priorität ist dabei Rad- und Fußwegen im Umfeld von Schulen einzuräumen.
8. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Rad- und Fußverkehr soll künftig davon abgesehen werden, gemeinsame Geh- und Radwege neu anzulegen oder diese in der jährlichen Bilanz des Bündnisses zu berücksichtigen. Neben Angaben über fertiggestellte Kilometer Radverkehrsanlage soll die Bilanz künftig auch Angaben über die Qualität der Anlagen machen. Als wichtiges Kriterium ist dabei die durchgängige Befahrbarkeit aufzuführen; Stückelungen von Strecken mit hoher Qualität mit solchen von geringer Güte werden von den Radfahrenden schlecht angenommen.
9. Bei der geplanten Ausweitung des Reinigungs- und Winterdienstes für die Radverkehrsinfrastruktur soll vermehrt für eine mechanische Räumung noch während des Schneefalls Sorge getragen werden, um die Bildung einer Eisschicht von Beginn an zu vermeiden.
10. Bei den in Altona neu zu bauenden Radschnellwegen ist darauf zu achten, dass sie baulich getrennt von den Fußwegen geplant werden. Um Konflikte beim Befahren zu verringern, sollen extra gekennzeichnete Furten für Fußgänger\*innen mit eingeplant werden.
11. Das Bündnis für den Fußverkehr ist mit genaueren Zielsetzungen zu Strecken, Beleuchtung und Ausbau weiter zu konkretisieren. Ein Fußverkehrskonzept für je einen Stadtteil pro Bezirk erscheint als nicht ausreichend.
12. Es ist zu prüfen, wie viele Pilotprojekte mit ähnlicher Zielsetzung gleichzeitig durchgeführt werden sollen und ob hier eine sinnvolle Aufgabenteilung zwischen den städtischen Behörden und den Bezirken durchführbar ist.
13. Die Bezirksversammlung wünscht sich eine enge Einbindung in die weiteren Planungsprozesse. Es wird vorgeschlagen, in diesem Zusammenhang interessierte Vertreter\*innen der Bezirksversammlung zum mehrmals im Jahr tagenden Mobilitätsrat einzuladen, der dem Austausch zwischen Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Verbänden dient.