



Bündnis für den Radverkehr
Vereinbarung vom 23. Juni 2016



Hamburg

Inhalt

Präambel.....	4
I. Radverkehr als System – Infrastruktur, Service und Kommunikation.....	5
I.1 Ausbau des Veloroutennetzes – das stadtweite Netz.....	5
I.1.1 Allgemeines.....	5
I.1.2 Ausgangssituation und Ziel.....	6
I.1.3 Umsetzungsprozess	7
I.2 Weitere Infrastrukturmaßnahmen.....	8
I.2.1 Allgemeines.....	8
I.2.2 Bezirkliche Fahrradroutes – das Stadtteilnetz.....	10
I.2.3 Radschnellwege	10
I.2.4 Fahrradparken.....	10
I.3 Service und Kommunikation.....	11
I.3.1 Winterdienst und Reinigung des Radverkehrsnetzes.....	11
I.3.2 Schnellere Umsetzung des Bike+Ride-Entwicklungskonzepts.....	11
I.3.3 Weiterentwicklung des StadtRAD-Systems	11
I.3.4 Kommunikationskampagne für den Radverkehr	12
I.3.5 Weiterentwicklung des Melde-Michels für Radverkehrsangelegenheiten.....	12
I.3.6 Errichtung von Zählsäulen für den Radverkehr in jedem Bezirk.....	13
II. Umsetzung	14
II.1 Bündnispartner.....	14
II.2 Beteiligungsprozesse	14
II.3 Arbeitsprogramm	14
II.4 Gremien.....	15
II.4.1 Fahrradwerkstatt.....	15
II.4.2 Fahrradwerkstatt-Lenkungsgruppe.....	15
II.4.3 Fahrradwerkstatt-Arbeitsgruppe.....	15
II.4.4 Fahrradforum	16
II.5 Konfliktlösung.....	16
II.6 Berichtswesen.....	17
II.7 Ressourcen.....	18
Unterzeichner	19
Für den Senat.....	19
Für die Bezirksversammlungen	21

Präambel

Radfahren im Alltagsverkehr gewinnt in Hamburg eine immer größere Bedeutung. Die Bündnispartner begrüßen und fördern diese Entwicklung aus mehreren Gründen: Das Fahrrad ist praktisch und schnell, kostengünstig und flexibel. Es ist damit das ideale Fortbewegungsmittel für kurze und mittlere Wege und lässt sich gut mit anderen Verkehrsmitteln kombinieren. Wer mit dem Fahrrad statt mit dem Auto sein Ziel erreicht, verringert auch den Parkdruck. Immer mehr Bürgerinnen und Bürger sowie Gewerbetreibende setzen zudem auf elektrisch unterstützte Fahrräder und Lastenräder.

Gute Voraussetzungen für das Verkehrsmittel Fahrrad tragen zur Lösung vieler aktueller und zukünftiger verkehrspolitischer und gesellschaftlicher Herausforderungen bei. Die Gesellschaft profitiert. Wer Rad fährt, lebt gesünder und senkt Gesundheitskosten. Radverkehr verbessert die soziale Teilhabe und die Familienfreundlichkeit der Stadt. Ein hoher Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen entlastet Zentrums- und Wohnquartiere vom Kraftfahrzeugverkehr. Fahrten, die anstelle des motorisierten Individualverkehrs mit dem Rad zurückgelegt werden, dienen außerdem dem Klimaschutz, der Luftreinhaltung und der Lärmreduzierung. Gute Bedingungen für den Radverkehr sind im globalen Wettbewerb um Einwohner und Fachkräfte Indikatoren für eine lebenswerte Stadt. Damit wird ein zukunftsfähiges Radverkehrssystem zu einem immer wichtigeren Standortfaktor.

Vor diesem Hintergrund messen die Bündnispartner dem Radverkehr als Teil eines modernen Verkehrssystems einen hohen Stellenwert bei. Sie haben sich zum Ziel gesetzt, Hamburg zu einer Fahrradstadt zu entwickeln. Dazu gehören eine – möglichst auch für Pedelecs und Lastenfahrräder – gut ausgebaute und ganzjährig sicher befahrbare Radverkehrsinfrastruktur sowie vielfältige Service- und Informationsangebote. Auch Pendler aus dem Umland brauchen gute Bedingungen. Komfortables und sicheres Fahrradparken soll in ganz Hamburg möglich sein – idealerweise auch für Pedelecs und Lastenfahrräder. Merkmal einer Fahrradstadt ist eine Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme. Radfahrende fühlen sich als gleichrangige Verkehrsteilnehmer akzeptiert und willkommen. Gleichzeitig sind auch Radfahrende aufgefordert, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern zu vermeiden und besonnen sowie entgegenkommend zu agieren. Dies gilt insbesondere auch gegenüber dem Fußverkehr. Gerade vor dem Hintergrund, dass Fahrräder schneller werden und mehr Platz benötigen, wird grundsätzlich eine stärkere Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr angestrebt. Um den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen in Richtung 25 % zu steigern, sollen neue Fahrradnutzerinnen und -nutzer gewonnen werden. Die Partner wirken gemeinsam an der Umsetzung dieses Bündnisses mit und unterstützen konstruktiv und lösungsorientiert die vereinbarten Ziele.

Dies vorausgeschickt, verständigen sich die beteiligten Behörden und Unternehmen auf folgende Maßnahmen und Vorgehensweisen in den Bereichen Infrastruktur, Service und Kommunikation:

I. Radverkehr als System – Infrastruktur, Service und Kommunikation

I.1 Ausbau des Veloroutennetzes – das stadtweite Netz

I.1.1 Allgemeines

Das Hamburger Veloroutennetzkonzept umfasst 14 stadtweite Routen mit einer Gesamtlänge von ca. 280 km. Dieses bezirks- und stadtteilübergreifende Netz bündelt den Alltagsradverkehr möglichst auf verkehrsarmen Strecken und verbindet die Wohngebiete der inneren und äußeren Stadt mit den Stadtteilzentren und der City. Die Routen stellen das Grundgerüst des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes dar und bilden gleichzeitig das Rückgrat der bezirklichen Netze. Ihr attraktiver Ausbau ist notwendig, um die Fahrradnutzung auf allen Entfernungsklassen und damit den Radverkehr am Modal-Split in Richtung 25 % zu steigern.

Velorouten sollen ganzjährig und ganztägig sicher, zügig und komfortabel befahrbar sein. Sie werden nach möglichst einheitlichen Grundsätzen ausgebaut, um große Radverkehrsmengen auf der Strecke und in den Knotenpunkten aufnehmen zu können. Die Fahrradwegweisung ist durchgängig und nach bundesweit gültigem Standard gestaltet. Angestrebt wird eine möglichst direkte Führung in städtebaulich oder landschaftlich attraktiver Umgebung bei gleichzeitiger Gewährleistung der sozialen Kontrolle.

Die Routen verlaufen vielfach im Nebenstraßennetz sowie teilweise auch in Grün- und Landschaftsbereichen. Wegen der vorhandenen Hamburger Stadtgeographie (sternförmig auf das Zentrum ausgerichtete Straßenverläufe) ist aber auch die Führung entlang stärker befahrener Straßen teilweise unumgänglich. Dort sind in der Regel eigene Radverkehrsführungen (Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen) erforderlich.

Die Velorouten sind zum großen Teil bereits befahrbar. Ihr Ausbauzustand ist jedoch teilweise nicht an den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs ausgerichtet. Die Radverkehrsanlagen im Streckenverlauf sind häufig veraltet. Handlungsbedarfe bestehen insbesondere bei straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen, bei selbstständig geführten Radwegen in Grün- und Landschaftsbereichen sowie im Zusammenhang mit zahlreichen Knotenpunkten. Die Knotenpunkte sind aus Sicht des Radverkehrs vielfach unkomfortabel und mit langen Wartezeiten verbunden. An stark frequentierten Stellen treten Kapazitätsprobleme zu Verkehrsspitzenstunden auf. Es gibt aber auch zahlreiche Abschnitte ohne Handlungsbedarfe.

Routenverläufe durch Grün- und Landschaftsbereiche können im Sinne der angestrebten Erhöhung des Radverkehrsanteils sehr attraktiv sein, erfordern aber unter der Prämisse des Ziels „Fahrradstadt“ zielführende Regelungen in Bezug auf Verkehrssicherung, Beleuchtung, Reinigung und Winterdienst.

Über die Velorouten hinaus gibt es 14 Freizeitrouen. Hamburg liegt zudem im Schnittpunkt mehrerer überregionaler Radfernwege.

I.1.2 Ausgangssituation und Ziel

Die Bündnispartner haben sich zum Ziel gesetzt, das Veloroutennetz bis zum Ende der 21. Legislaturperiode im Jahr 2020 herzurichten. Bestandteil des Veloroutennetzes sind auch attraktive Querungsmöglichkeiten der Norderelbe im Bereich der Neuen Elbbrücke und des Alten Elbtunnels.

Von dem ca. 280 km umfassenden Netz gelten ca. 80 km als fertiggestellt. Bei den übrigen ca. 200 km ist der jeweilige Ausbaubedarf zu überprüfen und im Detail festzulegen. Eine Bestandsaufnahme und Aussage darüber, welche einzelnen Veloroutenabschnitte noch fertigzustellen sind, soll mit der Stellungnahme des Senats zum Bürgerschaftlichen Ersuchen *Drs. 21/898 „Hamburg wird Fahrradstadt“* vorgelegt werden. Hierbei können weitere Radverkehrsachsen aufgenommen und geplante Routen in ihrem Verlauf weiter optimiert werden. Das Velorouten-Planungsnetz ergibt sich aus Bild 1.

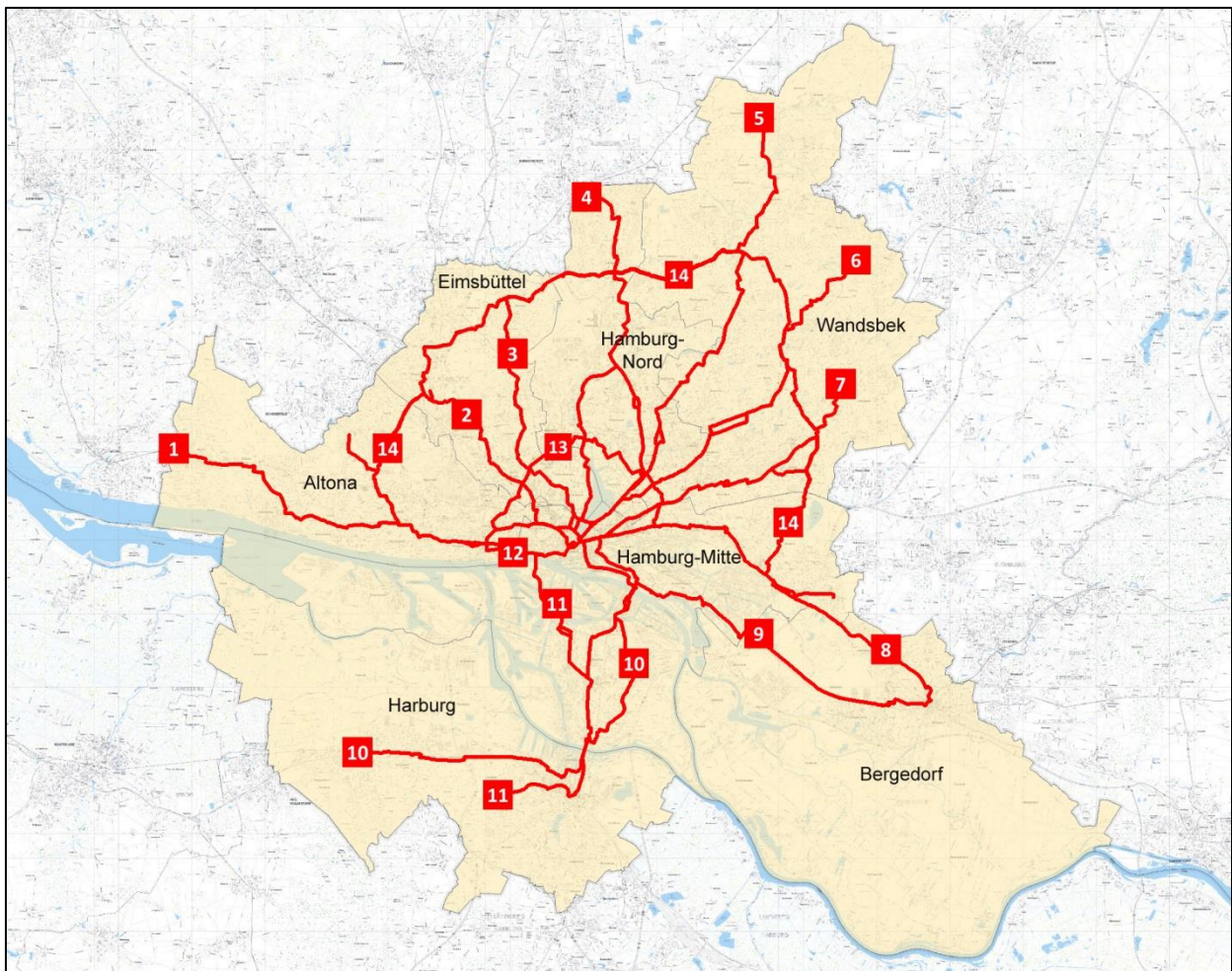


Bild 1: Velorouten-Planungsnetz

Die Velorouten gliedern sich in eine Vielzahl von Abschnitten, für die unterschiedliche Wegebausträger zuständig sind (Bezirksämter, BWVI, Hamburg Port Authority, HafenCity Hamburg GmbH).

I.1.3 Umsetzungsprozess

Um eine effiziente Realisierung und einen weitgehend einheitlichen Ausbauzustand zu gewährleisten, soll der Umsetzungsprozess auf Basis eines besonderen Modells erfolgen (siehe Bild 2). Kernbestandteil ist ein zentraler Projektsteuerer, mit dessen Hilfe ein wesentlicher Beitrag zur Schaffung der erforderlichen Arbeitskapazitäten geleistet werden soll. Die Auftraggeberfunktion und die Bauherrenkernleistungen verbleiben bei den originär zuständigen Stellen. Der Projektsteuerer soll den Umsetzungsprozess einschließlich der zeitlichen und finanziellen Steuerung zentral überwachen und für den jeweiligen Federführer Tätigkeiten wie die unterschrittsreife Erstellung von Unterlagen für die Ausschreibung der Planungs- und Bauleistungen für die einzelnen Routen sowie die Organisation, Vor- und Nachbereitung von Terminen übernehmen. Außerdem übernimmt der Projektsteuerer mit einer kontinuierlichen Fortschreibung der relevanten Informationen einen wesentlichen Teil des Berichtswesens gegenüber der Radverkehrskordinatorin (siehe II.6). Die Einzelheiten einschließlich eines Controllings werden im Zuge der Leistungsbeschreibung für den Projektsteuerer durch den LSBG im Auftrag der BWVI und in Abstimmung mit den Bezirksamtern konkretisiert.

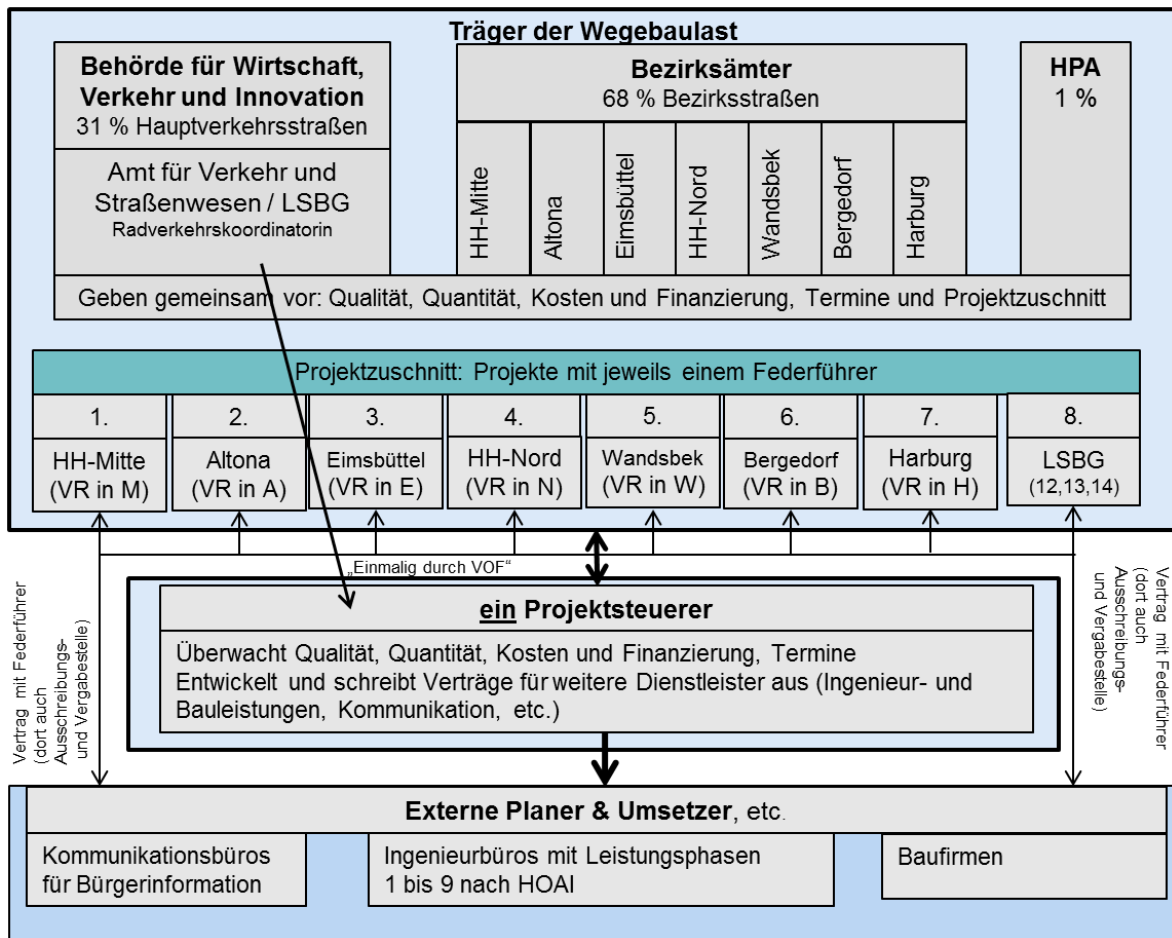


Bild 2: Modell für den Ausbau der Velorouten

Die Bezirksamter übernehmen grundsätzlich die vollständige Federführung für die Routenabschnitte auf ihrem Gebiet – unabhängig davon, ob es sich um Hauptverkehrs- oder Bezirksstraßen handelt. Hierüber werden die bezirklichen Gremien in den Planungsprozess einbezogen. Sofern sich auf den jeweiligen Routenabschnitten Teile in der Zuständigkeit der

BWVI befinden, erhält der LSBG innerhalb einer Frist die Option, für diese Teile die Federführung zu übernehmen. Die Modalitäten sind zwischen den Beteiligten noch festzulegen.

Abweichend von der vorgenannten Regelung erhält der LSBG die Federführung für die Velorouten 12 (von Alter Elbtunnel bis Max-Brauer-Allee, besteht fast ausschließlich aus Hauptverkehrsstraßen) sowie 13 (Innerer Veloroutenring) und 14 (Äußerer Veloroutenring). Außerdem setzt der LSBG die Planungen zu den Lichtsignalanlagen an allen Routen um.

Die Bündnispartner verpflichten sich, die Fertigstellung des Veloroutennetzes mit Priorität voranzubringen und durch den Bau von bezirklichen Routen zu ergänzen. Ziel ist es, die Velorouten zügig auf gesamter Länge fertigzustellen.

Bei der Planung und Umsetzung wird das übliche Verfahren durchlaufen, bei dem insbesondere die jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden sowie weitere Akteure mit Belangen im Straßenraum (z. B. Feuerwehr, Busverkehr, Bike+Ride, StadtRAD, Stadtreinigung etc.) beteiligt sind.

Bereits laufende Projekte zum Ausbau der Velorouten bleiben von dem Prozessmodell unberührt.

Zu den Ressourcen siehe II.7.

I.2 Weitere Infrastrukturmaßnahmen

I.2.1 Allgemeines

Die Bündnispartner haben sich zum Ziel gesetzt, das Niveau von Bau, Sanierung und Widmung von Radverkehrsanlagen im gesamten Hamburger Stadtgebiet auf 50 km pro Jahr zu steigern. Das Ziel soll vorrangig über den Veloroutenausbau erreicht werden. Zudem sollen die bezirklichen Fahrradroutes sowie Radverkehrsanlagen entlang stärker befahrener Straßen einen wichtigen Beitrag dazu leisten.

Bei der Neuplanung und bei der Planung von Straßenbaumaßnahmen im Bestand wird der Radverkehr regelhaft berücksichtigt. Hierbei sind – unter Berücksichtigung der üblichen Abwägungsprozesse – mindestens die allgemein anerkannten Regeln der Technik anzuwenden, die sich in den geltenden Regelwerken ausdrücken, insbesondere den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)¹.

Es sollen Radverkehrsführungen zum Einsatz kommen, die sicheres, zügiges und komfortables Fahren ermöglichen. Wo immer es sinnvoll und möglich ist, sollen Radfahrstreifen oder Schutzstreifen zum Einsatz kommen. Weiterhin erforderliche Radwege sollen saniert, d. h. baulich instandgesetzt und in Bezug auf Linienführung, Breite und Oberfläche an die aktuellen Anforderungen angepasst werden. Nicht mehr benötigte Radwege sind zurückzubauen (z. B. zugunsten der Flächen für den Fußverkehr oder in Tempo 30-Zonen, wo Radverkehr grundsätzlich auf der Fahrbahn geführt wird oder aus Gründen einer eindeutigen Verkehrsführung

¹ Die ERA sollen im Zuge der neuen Regelwerke im Straßenwesen (ReStra) in Hamburg eingeführt werden.

sowie der Verkehrssicherheit). Basis für die Prüfung und Wahl der Art der Radverkehrsführung an jeder Straße werden die Ergebnisse des Radweg-Checks sein, der durch die BWVI in Abstimmung mit den Bezirksämtern durchgeführt wird (siehe Drucksache 20/13138). Bis zur Vorlage des Radweg-Checks orientieren sich die Planungsdienststellen bei der Auswahl der Führungsform an der Höhe und Zusammensetzung des Kfz-Aufkommens sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an den jeweiligen Straßen (siehe ERA). Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr sollen reduziert werden.

Mit der Schaffung eines attraktiven, sicheren Angebots für den Radverkehr, wie zum Beispiel durch dessen Verlagerung von den Nebenflächen auf die Fahrbahn, ist zudem regelmäßig mehr Komfort, Sicherheit und oft auch mehr Platz für den Fußverkehr verbunden. Die Förderung des Radverkehrs ist regelmäßig auch eine des Fußverkehrs.

Bei der Planung wird besonders auf ausreichende Aufstellkapazitäten vor signalisierten Knotenpunkten geachtet.

Bei einer Neuaufteilung des Straßenraumes kann es erforderlich werden, dass sowohl Parkplätze für den Kraftfahrzeugverkehr reduziert werden und in besonderen Fällen auch Bäume gefällt werden müssen. Wo das Fällen von Bäumen nicht zu vermeiden ist, soll der Verlust durch Neu- bzw. Ersatzpflanzungen ausgeglichen werden. Beim Ausbau und bei der Neuanlage von Radwegen sollen geeignete Standorte für Baumpflanzungen deshalb soweit wie möglich bereits in der Planungsphase nachgewiesen werden.

Für die Anlage anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen kann Grunderwerb erforderlich sein. Dieser stellt auf Grund fehlender Mittel oder langwieriger Verfahren derzeit ein Hemmnis dar. Das Grunderwerbsverfahren soll unter Beteiligung der zuständigen Stellen praktikabler gestaltet werden.

Die Baulastträger und die BSW stimmen sich frühzeitig gegenseitig bei der Planung von Radverkehrsanlagen in Fördergebieten des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) ab und informieren sich gegenseitig, um mögliche Synergien, Fördermöglichkeiten und wechselseitige Erfordernisse zu prüfen und berücksichtigen zu können. An der Abstimmung sind stets die RISE-verantwortlichen Stellen in den Bezirksämtern und bei BSW/WSB beteiligt.

Die Radwegebenutzungspflicht (RWB) wird nach der StVO und der dazu ergangenen Rechtsprechung nur noch dort angeordnet, wo sie aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich ist. Ebenso werden weitere Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, sofern die rechtlichen Rahmenbedingungen gegeben sind. Im nachgeordneten Netz, insbesondere auf den Velo- und bezirklichen Fahrradroutes, werden verstärkt Fahrradstraßen eingerichtet, wo die Verkehrsverhältnisse es zulassen.

Bei wesentlichen Änderungen für die Verkehrsteilnehmer (z. B. bei der Einrichtung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen) verstärken Polizei und Landesbetrieb Verkehr (LBV) die Überwachungsmaßnahmen, um die für den reibungslosen Betrieb erforderlichen Verhaltensänderungen zu bewirken.

I.2.2 Bezirkliche Fahrradrouen – das Stadtteilnetz

Ein weiteres wichtiges Element der Radverkehrsinfrastruktur sind bezirkliche Fahrradrouen auf Stadtteil- und Quartiersebene.

Die Bezirksämter haben Konzepte für die Rouen in ihrem jeweiligen Bezirk oder einzelne Stadtteile bereits erstellt oder damit begonnen. Solche Konzepte liegen für die Bezirke Hamburg-Mitte (Stadtteile Billstedt / Horn und Wilhelmsburg), Altona, Eimsbüttel, Hamburg-Nord, Wandsbek und Harburg vor; das Konzept für Bergedorf befindet sich in der Erstellung. Mit diesen Konzepten wird das bezirksübergreifende Veloroutennetz auf Bezirks- und Stadtteil-ebene verdichtet. Damit leisten sie einen wichtigen Beitrag bei der Erschließung im Nahbereich. Ziel ist es, mit der Umsetzung der bezirklichen Fahrradrouenkonzepte einen nennenswerten Beitrag zur Steigerung des Infrastrukturausbauniveaus auf 50 km pro Jahr im gesamten Hamburger Stadtgebiet zu leisten. Die bezirklichen Gremien werden dabei eingebunden.

I.2.3 Radschnellwege

Um ein Angebot für Radpendler zu schaffen und größere Entfernungen für den Radverkehr zu erschließen, die insbesondere mit Pedelecs mittlerweile mühelos bewältigt werden können, soll in der 21. Legislaturperiode zusammen mit den Gebietskörperschaften der Metropolregion Hamburg (MRH) und den Hamburger Bezirken ein Netz von Radschnellwegen entwickelt und in der nächsten Legislaturperiode umgesetzt werden.

Da auf Hamburger Stadtgebiet die Einrichtung von über mehrere Kilometer selbstständig und kreuzungsfrei geführten Radschnellwegen nur im Ausnahmefall möglich ist und weitgehend besiedelte Bereiche vorliegen, sind Ausbaustandards für „urbane Radschnellwege“ noch zu definieren.

I.2.4 Fahrradparken

Eine wichtige Voraussetzung für die selbstverständliche und flexible Nutzung des Fahrrads im Alltags- und Freizeitverkehr sind sichere, komfortable und zielnahe Möglichkeiten zum Fahrradparken. Bei Straßenbaumaßnahmen sollen, wo immer dies sinnvoll und möglich ist, Fahrradabstellanlagen (i. d. R. Anlehnbügel) obligatorischer Bestandteil der Verkehrsplanung sein. Auch die Möglichkeiten zum wohnungsnahen Fahrradparken sollen weiter verbessert werden, insbesondere in den hoch verdichteten Stadtquartieren. Bei Großveranstaltungen soll der ruhende Radverkehr bedarfsgerecht berücksichtigt werden. In Hamburg sollen zudem möglichst auch für Pedelecs und Lastenräder gute Bedingungen zum Fahrradparken geschaffen werden. Dies gilt insbesondere auch für Sportveranstaltungen, einschließlich der Fußballligaspiele und andere publikumsintensive Sportveranstaltungen. Zur Verknüpfung des Fahrrads mit dem ÖPNV im Zuge von Bike+Ride-Anlagen siehe I.3.2.

I.3 Service und Kommunikation

Im Sinne einer ganzheitlichen Radverkehrsförderung als System sollen neben infrastrukturellen Maßnahmen auch Maßnahmen in den Bereichen Service und Kommunikation entwickelt und umgesetzt werden. Der Radverkehr wird somit integraler Bestandteil einer vernetzten Mobilität in Hamburg.

I.3.1 Winterdienst und Reinigung des Radverkehrsnetzes

In Hamburg soll das Radfahren ganzjährig sicher und komfortabel möglich sein. Auf einem definierten Kernnetz findet seit fünf Jahren ein radverkehrsbezogener Winterdienst durch die Stadtreinigung Hamburg statt, um dort auch bei winterlicher Witterung bestmögliche Bedingungen für den Radverkehr zu schaffen. Dieses Kernnetz wurde zum Winter 2015 / 2016 um 40 km auf ca. 200 km Streckenlänge erweitert. Es soll in den kommenden Jahren schrittweise vergrößert werden – vorrangig auf geeigneten, stark frequentierten Strecken der bereits existierenden und geplanten Velorouten. Um die ganzjährige Befahrbarkeit zu verbessern, soll zudem insbesondere auf den Velorouten auch die Beseitigung von Herbstlaub verbessert werden.

I.3.2 Schnellere Umsetzung des Bike+Ride-Entwicklungskonzepts

Das Bike+Ride-(B+R-)Entwicklungskonzept (Drucksache 20/14485) bildet die Grundlage für den zukunftsfähigen Neu-, Um- und Ausbau von Fahrradabstellanlagen im Umfeld von Schnellbahn-Haltestellen. Bis zum Jahr 2025 soll die Zahl der B+R-Abstellplätze auf ca. 28.000 erhöht werden. Die Park+Ride-Betriebsgesellschaft mbH (P+R GmbH) ist für Planung, Bau und Betrieb der Anlagen zuständig. Heute noch durch die Bezirksämter betriebene B+R-Anlagen im Umfeld von Schnellbahnhaltestellen übernimmt schrittweise die P+R GmbH. Die P+R GmbH wird die Planung und Realisierung von B+R-Anlagen mit Unterstützung der BWVI und der Bezirksämter beschleunigt vorantreiben. Die Bezirksämter werden die P+R GmbH bei der Suche nach geeigneten Standorten für Abstellanlagen unterstützen und Anträge der P+R GmbH auf Sondernutzungsgenehmigungen für bestehende und neue Anlagen prioritär bearbeiten. Bis zum Zeitpunkt der Erteilung der Sondernutzungsgenehmigungen an die P+R GmbH sind die Bezirksämter nach wie vor vollumfänglich für die Aufgaben Planung, Bau und Betrieb der bestehenden bezirklichen Anlagen zuständig.

Im Rahmen des Ausbaus von Bike+Ride wird auch der Einsatz von Lademöglichkeiten für Pedelecs erprobt. Darüber hinaus sollen insbesondere an den Fernbahnhöfen Fahrradstationen bzw. Fahrradparkhäuser entstehen. Ein Beispiel existiert bereits am Bahnhof Bergedorf. Die BWVI prüft hierfür die notwendigen Voraussetzungen und leitet die weiteren Schritte ein.

I.3.3 Weiterentwicklung des StadtRAD-Systems

Mit StadtRAD Hamburg wurde seit 2009 ein erfolgreiches öffentliches Fahrradverleihsystem etabliert, das deutschland- und europaweit eine führende Stellung einnimmt. StadtRAD leistet

einen wichtigen Beitrag für eine zukunftsfähige Mobilität in Hamburg. Das Ziel des Senats für die 21. Legislaturperiode, StadtRAD um 70 Stationen zu erweitern, wurde bereits umgesetzt. Den Bürgerinnen und Bürgern stehen an über 200 Stationen etwa 2.500 Fahrräder zur Verfügung. Weitere Stationen können sich bis zum Ende der Laufzeit des Betreibervertrags mit der DB Rent GmbH durch Firmenkooperationen ergeben. Die BWVI wird die Neuausschreibung des Betreibervertrags vorbereiten und durchführen, so dass das Fahrradverleihsystem ab 01. Januar 2019 erfolgreich fortgeführt werden kann. Die Neuausschreibung soll optional auch eine Erweiterung um Pedelecs, Lastenfahrräder und Kindersitze enthalten.

I.3.4 Kommunikationskampagne für den Radverkehr

Radfahren im Alltagsverkehr gewinnt in Hamburg eine immer größere Bedeutung. Durch eine Kommunikationskampagne sollen die Hamburgerinnen und Hamburger weiter dafür sensibilisiert werden, das Fahrrad als selbstverständliches Verkehrsmittel in Alltag und Freizeit zu nutzen. Wer Rad fährt, bewegt sich schnell, modern, flexibel, gesund und preisgünstig. Rad- und Fußverkehr beleben die Stadt, fördern die Lebensqualität und schützen Umwelt und Klima. Eine lebendige Radkultur ist Teil einer modernen und zukunftsweisenden Stadtentwicklung. Damit noch mehr Bürgerinnen und Bürger einfach aufsteigen und losradeln, sollen sich Radfahrende in der Stadt willkommen fühlen und Freude am Radfahren haben. Die gegenseitige Akzeptanz und Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr sollen gesteigert und ein gutes Verkehrsklima in Hamburg gefördert werden. Die Kampagne soll unterschiedliche Zielgruppen ansprechen. Die Kampagne unterstützt die laufenden Infrastrukturprojekte und setzt positive und emotionale Impulse zum Ausbau einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur in Hamburg. Ein Ergebnis kann die Entwicklung einer „Dachmarke“ für den Radverkehr in Hamburg sein.

Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Bündnispartner zu baulichen oder sonstigen Projekten bleibt davon unberührt (vgl. II.2). Sinnvolle Anknüpfungspunkte zur Kommunikations- und Imagekampagne sollen jedoch genutzt werden. Das Forum Verkehrssicherheit, dessen Geschäftsführung der Landesbetrieb Verkehr (LBV) übernommen hat, wird die bereits etablierten Elemente zum Thema Sicherheit des Radverkehrs ab 2016 fortführen und diese mit der geplanten Kommunikationskampagne abstimmen.

Zudem soll das Thema Radverkehr auch in den Schulen etabliert werden. Schulleitungen, Schüler und Eltern sollen stärker für die Fahrradmobilität sensibilisiert werden, u. a. sollen geeignete Unterrichtsbausteine entwickelt werden. Außerdem soll das Thema u. a. in Zusammenarbeit mit der Hamburger Fahrlehrerschaft bei der Ausbildung und Prüfung angehender Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer sowie der Fahrschülerinnen und Fahrschüler im Rahmen bestehender Spielräume noch stärker in den Vordergrund gestellt werden.

I.3.5 Weiterentwicklung des Melde-Michels für Radverkehrsangelegenheiten

Bürgerinnen und Bürger sollen Problemstellen im Radverkehrsnetz sowie an Abstellanlagen direkt an die zuständigen Stellen melden können. Ziel ist es, eine dafür geeignete Plattform im Internet anzubieten. Es sollen mögliche Mängel unabhängig von Öffnungszeiten und für den Nutzer kostenfrei direkt an den richtigen Ansprechpartner weitergeleitet werden können. Mit

dem Melde-Michel verfügt Hamburg bereits über eine allgemeine Plattform zur Meldung von Schäden an der öffentlichen Infrastruktur. Diese bildet eine geeignete, gute Grundlage, um auch radverkehrsbezogene Themenstellungen zu integrieren und Bürgerinnen und Bürgern eine zentrale Adresse für Meldungen anbieten zu können. Der Melde-Michel soll entsprechend weiterentwickelt werden.

I.3.6 Errichtung von Zählsäulen für den Radverkehr in jedem Bezirk

In Hamburg soll an wichtigen Radverkehrsachsen in jedem Bezirk in Abstimmung mit den Bezirksämtern eine automatische Dauerzählstelle eingerichtet werden, die das Radverkehrsaufkommen in Echtzeit tages- und jahresbezogen anzeigt. Die sichtbare Anzeige macht den Radverkehr an diesen Standorten präsenter und schafft ein Bewusstsein über die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs in Hamburg. Sie verdeutlicht den Beitrag der einzelnen gezählten Radfahrenden, bestätigt, motiviert und vermittelt das Gefühl, gemeinsam unterwegs zu sein. Darüber hinaus können die ermittelten Daten für die Radverkehrsentwicklung (Vergleich der Jahreswerte) sowie als Erkenntnisgewinn zum Radverkehr herangezogen werden.

II. Umsetzung

II.1 Bündnispartner

Bündnispartner sind die Bezirksämter Hamburg-Mitte, Altona, Eimsbüttel, Hamburg-Nord, Wandsbek, Bergedorf und Harburg, die Senatskanzlei, die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, die Behörde für Inneres und Sport, die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, die Behörde für Umwelt und Energie, der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, die Hamburg Port Authority, die Hafencity Hamburg GmbH, die Park+Ride-Betriebsgesellschaft mbH, die Stadtreinigung Hamburg AöR und der Landesbetrieb Verkehr.

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

II.2 Beteiligungsprozesse

Der jeweils projektbezogenen Kommunikation und Information gegenüber Bürgerinnen und Bürgern, Betroffenen, Politik und Interessenverbänden ist durch alle Beteiligten in ihren Zuständigkeiten ein hoher Stellenwert einzuräumen.

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 gravierende 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 Personkreisen.

Die Bündnispartner sind sich einig, dass bezirkliche Gremien bei den Planungen zum Ausbau einer verbesserten Radverkehrsinfrastruktur einen wichtigen Beitrag leisten. Konzepte zur Weiterentwicklung des Radverkehrssystems 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 die der Träger öffentlicher Belange bei Infrastrukturmaßnahmen erfolgt in bewährter Weise. Die Kompetenzen der bezirklichen Gremien bleiben unverändert.

II.3 Arbeitsprogramm

Konkrete Umsetzungsschritte, Einzelheiten und Vorgaben zu allen notwendigen Maßnahmen im Bereich Infrastruktur, Service und Kommunikation ergeben sich aus dem Arbeitsprogramm, das durch die Fahrradwerkstatt-Arbeitsgruppe zusammengestellt wird (siehe II.4.3). Die in der Fahrradwerkstatt-Arbeitsgruppe vertretenen Stellen setzen das Arbeitsprogramm in ihren jeweiligen Zuständigkeiten um.

Die Bezirksämter und die BWVI schließen für die im jeweiligen bezirklichen Zuständigkeitsbereich liegenden Infrastrukturmaßnahmen jährliche Vereinbarungen ab. Diese umfassen die bauliche Herrichtung der Velorouten, unabhängig vom Routenverlauf auf Hauptverkehrs- oder Bezirksstraßen und in begründeten Fällen auch die von Bezirksrouten und sonstigen Radverkehrsführungen. Die jährlichen Vereinbarungen werden verbindlicher Teil des Bündnisses für den Radverkehr. Das Bezirksamt stellt die Beteiligung der bezirklichen Gremien sicher. Im Übrigen siehe II.7 (Ressourcen).

Auch die weiteren Realisierungsträger schließen mit der BWVI entsprechende Vereinbarungen ab.

II.4 Gremien

II.4.1 Fahrradwerkstatt

Die überbehördliche Fahrradwerkstatt unter Leitung von BGM I berät über konkrete, herausgehobene Projekte und stimmt das strategische Vorgehen ab, um den Radverkehr als Teil einer integrierten Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik auszubauen.

Teilnehmende sind insbesondere Entscheidungsträger der Hamburger Verwaltung und der öffentlichen Unternehmen.

Die organisatorische und inhaltliche Vor- und Nachbereitung erfolgt durch die SK, unterstützt durch die BWVI. Die Fahrradwerkstatt tagt in der Regel jährlich.

II.4.2 Fahrradwerkstatt-Lenkungsgruppe

In der überbehördlichen Fahrradwerkstatt-Lenkungsgruppe unter Leitung des Staatsrates für Verkehr der BWVI werden das Arbeitsprogramm und grundlegende Fragestellungen zum Fahrradverkehr in Hamburg erörtert.

Teilnehmende sind die zuständigen Entscheidungsträger der Bündnispartner. Der Teilnehmerkreis kann je Sitzung themenbezogen variieren. Die Fahrradwerkstatt-Lenkungsgruppe kann Projektgruppen mit unterschiedlichen Arbeitsschwerpunkten bilden. Die Fahrradwerkstatt-Lenkungsgruppe und die Projektgruppen tagen anlassbezogen.

Die organisatorische und inhaltliche Vor- und Nachbereitung erfolgt durch die BWVI.

II.4.3 Fahrradwerkstatt-Arbeitsgruppe

In der überbehördlichen Fahrradwerkstatt-Arbeitsgruppe unter Leitung der Radverkehrskordinatorin werden die für die Zielerreichung dieses Bündnisses notwendigen Schritte und Meilensteine in einem Arbeitsprogramm (siehe II.3) unter Prioritätensetzung konkretisiert.

Die Fahrradwerkstatt-Arbeitsgruppe unterrichtet die Fahrradwerkstatt-Lenkungsgruppe, weist auf mögliche Hemmnisse hin und unterbreitet Lösungsvorschläge.

Teilnehmende sind zuständige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bündnispartner auf Arbeitsebene. Der Teilnehmerkreis kann anlassbezogen variieren. Die Fahrradwerkstatt-Arbeitsgruppe kann Fachgruppen mit unterschiedlichen Arbeitsschwerpunkten bilden.

Die organisatorische und inhaltliche Vor- und Nachbereitung erfolgt durch die BWVI.

II.4.4 Fahrradforum

Das Fahrradforum unter Leitung des Staatsrates für Verkehr der BWVI setzt sich aus Vertretern von Verwaltung, Politik und Verbänden zusammen. Mobilitätsverbände werden eingebunden. Das Fahrradforum begleitet insbesondere die Überarbeitung der Radverkehrsstrategie. Die Radverkehrsstrategie zeigt unter anderem auf, wie die Entwicklung Hamburgs zur Fahrradstadt zur Zielerreichung anderer Pläne und Programme des Senats beiträgt bzw. welche Wechselwirkungen bestehen (z. B. 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg, Lärmaktionsplan Hamburg 2013 – Stufe 2, Hamburger Klimaplan, Mobilitätsprogramm 2013). Die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ist auch bedeutsam für Gebietsentwicklungsstrategien in Hamburg. Zudem ist die Förderung des Radverkehrs auch Bestandteil der in 2012 vom Senat beschlossenen Dekadenstrategie „HAMBURGMachtSPORT“.

Zudem berät das Fahrradforum über Ziele und Maßnahmen einzelner Handlungsfelder des Radverkehrssystems.

Die organisatorische und inhaltliche Vor- und Nachbereitung erfolgt durch die BWVI.

II.5 Konfliktlösung

Konflikte werden soweit wie möglich auf Fachebene gelöst.

Planabstimmungen einzelner Infrastrukturmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs erfolgen separat mit den zuständigen Dienststellen (Bezirksämter, LSBG, BWVI, BIS etc.). Ziel ist es, Konflikte soweit wie möglich auf Fachebene zu lösen. Unter der Prämisse des Senatsziels, Hamburg zu einer Fahrradstadt zu entwickeln, sind dabei alle Beteiligten bestrebt, auftretende Konflikte zügig und sachorientiert zu lösen.

Bei Differenzen betreffend die Planabstimmung einzelner Infrastrukturmaßnahmen zwischen den Beteiligten auf Arbeitsebene ist zunächst der jeweilige Dienstvorgesetzte zur Konfliktlösung einzubeziehen. In den Bezirksämtern stehen dafür die Leitungen der Dezernate für Wirtschaft, Bauen und Umwelt sowie die Bezirksamtsleitungen als erste Ansprechpartner zur Verfügung.

Sollte danach keine Lösung zu finden sein, kann jeder Verfahrensbeteiligte die Radverkehrskordinatorin zur Konfliktklärung einbeziehen. Dazu wird eine *Koordinierungsrunde Radverkehr* eingerichtet. Die Koordinierungsrunde 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. Der Einbeziehende bereitet den Sachverhalt auf und berichtet über den Konflikt. Ziel ist es, eine einvernehmliche Entscheidung herbeizuführen.

Zur Lösung des Konflikts kann die Radverkehrskordinatorin von ihrem unmittelbaren Vortragsrecht bei den Behördenleitungen der BWVI, der BUE, der BSW (auch OD), der BIS und den Bezirksamtsleitungen sowie ihrem Vortragsrecht in den Bezirksversammlungen und den Ausschüssen Gebrauch machen. Fachbehörden und Bezirksamter sind der Radverkehrskordinatorin in Bezug auf die Aufgabenstellung informationspflichtig. In Fragen grundsätzlicher Bedeutung hat die Radverkehrskordinatorin ein Vortragsrecht beim Ersten Bürgermeister (vgl. Drs. 21/1502).

Sollte eine Einigung nicht möglich sein, wird eine einvernehmliche Entscheidung zwischen den jeweiligen Beteiligten der überbehördlichen Fahrradwerkstatt-Lenkungsgruppe angestrebt. Die Radverkehrskordinatorin bereitet den Sachverhalt auf und berichtet über den Konflikt.

Sofern auch hier noch keine Einigung erfolgt, beschließt die Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau. Die Senatskommission wird für solche Beratungsgespräche erweitert um den Senator der BIS.

Sollten Konflikte bei der Umsetzung anderer Maßnahmen auftreten, findet das beschriebene Konfliktlösungsmodell entsprechend Anwendung.

II.6 Berichtswesen

Gemäß Drs. 21/1502 legt die Radverkehrskordinatorin der Behördenleitung der BWVI jährlich die Kennzahlen zur Entwicklung des Radverkehrs und der Fahrradinfrastruktur sowie alle zwei Jahre einen ausführlichen Fortschrittsbericht vor. Die Fachbehörden und Bezirksamter sind ihr in Bezug auf die Aufgabenstellung informationspflichtig.

Im Einzelnen übermitteln die Bezirksamter, der LSBG, die HPA und die HCH der Radverkehrskordinatorin quartals- und jahresweise Übersichten über die in den Vormonaten bzw. im Vorjahr abgeschlossenen, in Umsetzung befindlichen und geplanten Maßnahmen im Radverkehrsnetz nach Art, Länge und Ort der Radverkehrsanlage und unter Angabe, ob es sich um Bestandteile des Veloroutennetzes handelt. Hierbei werden sie vom Projektsteuerer (siehe I.1.3) unterstützt, der die für den Veloroutenausbau relevanten Informationen kontinuierlich fort-schreibt und den Planungs- und Baudienststellen sowie der BWVI bedarfsgerecht zur Verfügung stellt.

Die Berichte erfolgen nach einem einheitlichen Muster und werden zum jeweils 15. der Monate Januar, April, Juli und Oktober im Folgequartal übermittelt. Aus den Berichten ergibt sich insbesondere auch der jeweilige Fertigstellungsanteil je Veloroute bzw. je Bezirksroute.

Sollten Zielvorgaben, die sich aus diesem Bündnis ergeben, nicht eingehalten werden können, informieren die Bündnispartner mit Kenntnisnahme unter Angabe von Gründen die Radverkehrskordinatorin.

II.7 Ressourcen

Wegen ihres stadtweiten Charakters finanziert die BWVI die bauliche Herrichtung der Velorouten sowie die Erstausrüstung mit Wegweisung unabhängig vom Routenverlauf auf Hauptverkehrs- oder Bezirksstraßen. Hierfür sollen zunächst die aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG) zur Verfügung gestellten Mittel in Anspruch genommen werden. Die Fördermittel, die zur Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur vorgesehen sind, belaufen sich auf 30 Mio. Euro. Nach den Vorgaben des KInvFG müssen mindestens 10 % des Gesamtvolumens des Finanzierungsanteils selbst getragen werden. Den zu erbringenden Eigenanteil in Höhe von 3 Mio. Euro (= 10 % des Finanzierungsanteils von 30 Mio. Euro) übernimmt die BWVI, so dass sich das Gesamtvolumen auf insgesamt 33 Mio. Euro beläuft.

Unter dem Vorbehalt, dass die den Bezirken zur Verfügung stehenden Mittel für den Radverkehr ausgeschöpft sind, können die Mittel aus dem KInvFG in Abstimmung zwischen den Bezirksämtern und der BWVI auch in begründeten Fällen für den Ausbau der stadtteilverbindenden Bezirksnetze oder anderer bedeutsamer Radverkehrsführungen eingesetzt werden. Die Bündnispartner sind sich einig, dass der Ausbau des Veloroutennetzes Priorität hat und die Ausweitung der stadtteilverbindenden, bezirklichen Fahrradrouen oder anderer bedeutsamer Radverkehrsführungen einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs leistet. Abzustellen ist bei der Förderung insbesondere auf eine sinnvolle Ergänzung der Netzzusammenhänge und Netzverbindungen. Die zwischen den Bezirksämtern und der BWVI abzuschließenden, jährlichen Vereinbarungen über die Infrastrukturmaßnahmen, benennen maßnahmenscharf die zu erbringenden baulichen Leistungen und die jeweiligen Kosten, vgl. dazu II.3. Die Ressourcenbemessung, die in den jährlichen Vereinbarungen aufgeführt wird, umfasst die investiven und die konsumtiven Mittel sowie die Personalmittel. Dazu wird die folgende Berechnungsgrundlage vereinbart:

Zur Umsetzung der Baumaßnahmen erhalten die Bezirksämter von der jeweiligen Bruttobausumme 20 % für externe Planungskosten, hiervon 30 % für bezirkliche Bauherrenkernleistungen (Beispiel: 1.000.000 Mio. EUR Bruttobausumme, 20 % Planungskosten = 200.000 EUR, davon 30 % Personalmittel = 60.000 EUR).

Die Bezirksämter werden durch dieses Vorgehen in die Lage versetzt, qualifiziertes Personal zur Erfüllung der Aufgaben 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 sind.

Die jährlichen Vereinbarungen werden zunächst geschlossen, bis die Mittel in Höhe von 30 Mio. Euro nach dem KInvFG sowie der Eigenanteil in Höhe von 3 Mio. Euro eingesetzt worden sind. Der Förderzeitraum und die Kriterien zur Förderfähigkeit von Maßnahmen nach dem KInvFG sind zu beachten. Nach vollständigem Einsatz der Fördergelder werden weiter notwendige Mittel eingeworben, die unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die Bürgerschaft stehen.

Die BWVI finanziert ein externes Ingenieur- bzw. Planungsbüro, welches die Aufgaben des zentralen Projektsteuerers übernimmt und mit dessen Hilfe ein wesentlicher Beitrag zur Schaffung der erforderlichen Arbeitskapazitäten bei den Bezirksämtern geleistet werden soll.

Der zentrale Projektsteuerer unterstützt die Bezirksämter maßgeblich bei der Durchführung ihrer Aufgaben (siehe I.1.3).

Die weiter notwendigen investiven und konsumtiven Mittel bzw. die über die derzeitig zur Verfügung stehenden Mittel zur Umsetzung der im Bündnis für Radverkehr genannten Maßnahmen werden durch die jeweils zuständigen Behörden im Rahmen der Haushaltsberatungen eingeworben und stehen unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die Bürgerschaft. Die Bündnispartner sind sich einig, dass die Schaffung von personellen und materiellen Kapazitäten sowie Arbeitskapazitäten und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln zwingende Voraussetzungen zur Umsetzung dieser Vereinbarung sind.

Unterzeichner

Für den Senat

Erster Bürgermeister

.....
Olaf Scholz

Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

.....
Frank Horch

Präses der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

.....
Dr. Dorothee Stapelfeldt

Präses der Behörde für Umwelt und Energie

.....
Jens Kerstan

Präses der Behörde für Inneres und Sport

.....
Andy Grote

Für die Bezirksamter

Bezirksamtsleiter des Bezirksamtes Hamburg-Mitte

.....
Falko Droßmann

Bezirksamtsleiterin des Bezirksamtes Altona

.....
Dr. Liane Melzer

Bezirksamtsleiter des Bezirksamtes Eimsbüttel

.....
Dr. Torsten Sevecke

Bezirksamtsleiter des Bezirksamtes Hamburg-Nord

.....
Harald Rösler

Bezirksamtsleiter des Bezirksamtes Wandsbek

.....
Thomas Ritzenhoff

Bezirksamtsleiter des Bezirksamtes Bergedorf

.....
Arne Dornquast

Bezirksamtsleiter des Bezirksamtes Harburg

.....
Thomas Völsch

Für die Bezirksversammlungen

Vorsitzender der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte

.....
Dirk Sielmann

Vorsitzender der Bezirksversammlung Altona

.....
Dr. Frank Toussaint

Erste stellvertretende Vorsitzende der
Bezirksversammlung Eimsbüttel

.....
Gabriela Küll

Vorsitzende der Bezirksversammlung Hamburg-Nord

.....
Dagmar Wiedemann

Vorsitzender der Bezirksversammlung Wandsbek

.....
Peter Pape

Vorsitzender der Bezirksversammlung Bergedorf

.....
Werner Omniczynski

Erster stellvertretender Vorsitzender der
Bezirksversammlung Harburg

.....
Robert Timmann