

Radverkehrsstrategie für Hamburg

Fortschrittsbericht 2010

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Amt für Verkehr und Straßenwesen
Sachgebiet Nichtmotorisierter Verkehr – V 122 –
Stadthausbrücke 8
20355 Hamburg

Telefon 040 / 4 28 40 – 26 21
Telefax 040 / 42 79 40 – 1 91

E-Mail radfahren@bsu.hamburg.de

www.hamburg.de/bsu
www.hamburg.de/fahrrad
www.hamburg.de/radverkehrsstrategie
www.stadtrad.hamburg.de

Stand November 2010
Fassung Januar 2011

Inhalt

0. Allgemeines	4
1. Gute Wege für den Radverkehr	6
2. Gute Bedingungen zum Fahrradparken	27
3. Bessere Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr	28
4. Umweltbewusstes Mobilitätsverhalten und höhere Verkehrssicherheit	31
5. Öffentlichkeitsarbeit für ein besseres Fahrradklima	35
6. Ausschöpfen der Potenziale im Fahrradtourismus	36
7. Mehr Service rund ums Rad	37
8. Strukturen für die Umsetzung	39
9. Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle	41

Anhang 1: Bilddokumentation

Anhang 2: Übersicht über abgeschlossene und geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz

0. Allgemeines

Mit der „Radverkehrsstrategie für Hamburg“ besteht erstmals eine breit akzeptierte Basis für die systematische (Weiter-)Entwicklung des Hamburger Radverkehrssystems. Sie wurde in den Jahren 2006 / 2007 vom Fahrradforum erarbeitet, einem Gremium, das sich aus Vertretern von Verwaltung, Verbänden und den in der Hamburgischen Bürgerschaft vertretenen Parteien zusammensetzt, die in vielfältiger Weise als Akteure bei der Förderung des Radverkehrs auftreten.

Wesentliche Ziele der Radverkehrsstrategie sind

- die Verdoppelung des Radverkehrsanteils von 9 % (2002) auf 18 % bis 2015,
- die Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- der Ausbau des stadtteilübergreifenden Fahrradrouthenetzes,
- die Verbesserung des Fahrradklimas sowie
- eine dauerhaft gesicherte Finanzierung der Radverkehrsförderung.

In neun Handlungsfeldern mit 80 Einzelpunkten wird eine langfristige Perspektive aufgezeigt, um die übergeordneten Ziele zu erreichen.

Die Radverkehrsstrategie wurde am 7. September 2007 vom Fahrradforum verabschiedet und am 8. Januar 2008 vom Senat beschlossen. Ihre Umsetzung wurde in das darauf folgende „Operationalisierte Regierungsprogramm“ aufgenommen. Aufgabe der Hauptakteure war und ist es daher, aus den Bestandteilen der Strategie konkrete Projekte zu formulieren, die erforderlichen Haushaltsmittel für Planung und Realisierung einzuwerben und ihre Umsetzung voranzutreiben. Dies ist ein Prozess, der laufend fortgesetzt wird.

Seit Verabschiedung der Radverkehrsstrategie ist das Fahrradforum zweimal zusammengetreten, um über die Umsetzung zu beraten sowie herausgehobene Einzelprojekte zu diskutieren und konstruktiv zu begleiten.

Gemäß Pkt. 9-4 der Radverkehrsstrategie ist alle zwei Jahre ein Fortschrittsbericht vorzulegen, in dem die wesentlichen Aktivitäten und Entwicklungen auf dem Gebiet des Radverkehrs zusammengefasst werden. Der Bericht bezieht sich auf den Maßnahmenkatalog, greift aber auch andere Entwicklungen auf, die nicht in der Radverkehrsstrategie verankert wurden. Es wurden Beiträge der folgenden Akteure verwendet:

- Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)
- Behörde für Inneres und Sport (BIS)
- Behörde für Schule und Berufsbildung (BSB)

- Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG)
- Bezirksämter
- Hamburger Verkehrsverbund (HVV)
- Stadtreinigung Hamburg (SRH)
- Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e. V., Landesverband Hamburg (ADFC)

Der vorliegende Bericht wurde im Laufe des Jahres 2010 sukzessive erarbeitet und gibt im Wesentlichen den Stand von November 2010 wieder. Wenn einzelne Punkte einen älteren Stand haben, ist dies gesondert gekennzeichnet.

1. Gute Wege für den Radverkehr

Radverkehrsnetz

Im Bereich Infrastruktur wird die Priorität auf drei Aspekte gelegt:

- Herrichtung des Veloroutennetzes,
- Verstärkter Einsatz von markierten Radverkehrsführungen (Radfahrstreifen und Schutzstreifen),
- Ausbau der benutzungspflichtigen Radwege an Hauptverkehrs- und sonstigen wichtigen Straßen.

Das **Veloroutennetz**, das vorrangig dem Alltagsradverkehr dienen soll, umfasst 280 km Länge auf 14 Routen. Zwölf stadtteilübergreifende Radialrouten sowie zwei Ringverbindungen verbinden das Hamburger Stadtzentrum mit den Stadtteilzentren und Wohngebieten der inneren und äußeren Stadt. Die auszuschildernden Routen werden überwiegend abseits stark befahrener Straßen geführt und sollen zügiges, sicheres und komfortables Radfahren ermöglichen, um bspw. für Fahrten zur Arbeit einen hohen Anreiz für die Fahrradnutzung zu schaffen.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass es auf vielen Radwegen und fast allen Velorouten insbesondere an Knotenpunkten Problemlagen gibt, die häufig nur unter gesamtverkehrsplanerischer Betrachtung der jeweiligen Situation gelöst werden können. Gleichzeitig anstehende Grundinstandsetzungen (GI) oder andere Vorhaben können dann zu Entlastungen der Haushaltsansätze für den Radverkehr führen, da insbesondere der radverkehrsgerechte Umbau größerer Knotenpunkte oftmals sehr aufwändig ist. Daher sollen solche (Teil-)Projekte möglichst im Rahmen anderer Vorhaben umgesetzt werden (z. B. GI Johannes-Brahms-Platz = Bestandteil der Velorouten 1 und 2).

Hamburg hat ein historisch gewachsenes Radverkehrsnetz, das überwiegend aus baulichen Radwegen besteht und bei dem grundlegende Änderungen der Radverkehrsführung oft nur unter hohen Kosten realisierbar sind. Auch **markierte Radverkehrsführungen** erfordern häufig eine Anpassung von Lichtsignalanlagen sowie eine Neuorganisation des Parkens und dadurch Maßnahmen zum Schutz von Baumwurzeln und Anpassungsarbeiten an den Gehwegen. Sie sollen verstärkt angewendet werden, wo immer die Voraussetzungen dafür bestehen. Daher wurden 2010 von der BSU ca. 150 Straßenzüge (knapp 200 km) auf die grundsätzliche Machbarkeit von Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen und den damit verbundenen Aufwand untersucht. Aus den Ergebnissen wurde ein erstes Maßnahmenpaket gebildet, das bis August 2011 umgesetzt werden soll, weitere Tranchen sind vorgesehen. Zur zügigen Umsetzung wurde eine Projektgruppe aus Vertretern der BSU (einschl. LSBG) und der BIS (einschl. Verkehrsdirektion) gebildet.

Wo sinnvoll und möglich, wurden bzw. werden **benutzungspflichtige Radwege** ausgebaut und systematisch an die Kriterien der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) angepasst. Dies geschieht in langen, zusammenhängenden Straßenzügen, um über längere Strecken sicheres und komfortables Radfahren zu ermöglichen. Ziele sind neben der

Herstellung einer ebenen Oberfläche Radwege, deren Breite den bundesrechtlichen Vorgaben entspricht, sowie geradlinige Führungen, die insbesondere an Knotenpunkten oftmals noch nicht gegeben sind. Soweit sinnvoll, werden an entsprechend angepassten Knotenpunkten auch eigene Signale für den Radverkehr installiert.

Die Auswahl der Maßnahmen geschieht in Abhängigkeit von der Verkehrssicherheit, von der Netzbedeutung, von der Schwere der baulichen Defizite im Bestand, von einer möglichst gleichmäßigen geographischen Verteilung über die Bezirke sowie von Synergieeffekten durch andere Maßnahmen im Straßennetz (z. B. abgeschlossene Radwegmaßnahmen, Grundinstandsetzungen etc.). Durch ein solches Zusammenspiel kann – im Gegensatz zu isolierten Einzelprojekten – eine größere Wirkung in Bezug auf eine Stärkung des Radverkehrs erreicht werden. Das Bauprogramm wird kontinuierlich fortgeschrieben, um die verfügbaren Haushaltsmittel entsprechend zu disponieren. In den Bezirken sind ebenfalls Maßnahmenlisten mit Prioritäten teilweise vorhanden bzw. teilweise in Vorbereitung.

Bei allen Planungen zum Neu-, Um- und Ausbau von Straßen und Radverkehrsanlagen wird obligatorisch die Art der Radverkehrsführung insbesondere im Hinblick auf die Realisierbarkeit von Radfahrstreifen und Schutzstreifen überprüft. Dabei geschieht die Auswahl der Führungsform in erster Linie in Abhängigkeit von der Verkehrssicherheit, die wesentlich durch Aufkommen, Zusammensetzung und Struktur des Verkehrs beeinflusst wird. Des Weiteren wird ein hoher Fahrkomfort für Radfahrerinnen und Radfahrer angestrebt, wobei eine möglichst große Kontinuität in der Radverkehrsführung erzielt werden soll, d. h. die Führungsform sollte nicht mehrmals hintereinander geändert werden.

Da in der Regel im bestehenden Straßennetz geplant wird, hängt die Auswahl der Führungsform auch vom Charakter und von der Geometrie des Straßenraums einschließlich der vorhandenen Nebenflächen sowie von den anschließenden Radverkehrsführungen ab. Hierbei spielen insbesondere Parkstände bzw. die Parkwechselfrequenz sowie die Standorte erhaltenswerter Bäume bzw. die geplanten Standorte neuer Bäume (die wiederum abhängig sind von im Untergrund befindlichen Leitungen) eine wesentliche Rolle.

Auf Grund der vielfältigen Abhängigkeiten im Straßenraum erfordert die Realisierung einer sicher und zügig befahrbaren Radverkehrsführung daher oft auch eine kostenrelevante Anpassung der angrenzenden Flächen. Alle Belange werden gegeneinander abgewogen und eine individuell auf die konkreten Bedingungen vor Ort angepasste Planung erstellt. Nicht zuletzt ist hinsichtlich des baulichen Aufwands auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis (Wirtschaftlichkeit) zu berücksichtigen.

Infrastrukturprojekte für den Radverkehr sind ebenso aufwändig zu planen wie Projekte für den motorisierten Verkehr. Sie erfordern eine sorgfältige Vorbereitung, bei der die Randbedingungen zu klären und konkurrierende Belange abzuwägen sind. Der hohe Aufwand für diesen Planungsprozess wird häufig unterschätzt. In den vergangenen zwei Jahren wurden zahlreiche Maßnahmen angeschoben, die in den kommenden Jahren sukzessive umgesetzt werden, während parallel weitere neue Projekte entwickelt werden.

Entwicklungen im Veloroutennetz seit 2007 (Übersichtsplan s. Bild 1.2):

- Veloroute 1 (City – Altona – Blankenese – Rissen) bzw. Veloroute 2 (City – Eimsbüttel – Eidelstedt)
Abschnitt Johannes-Brahms-Platz – Sievekingplatz (400 m)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Fertigstellung 2009
- Veloroute 1 (City – Altona – Blankenese – Rissen)
Bereich Agathe-Lasch-Weg / Holmbrook
Verbesserung der Radverkehrsführung (Schaffung einer Ableitung)
Fertigstellung 2009
- Veloroute 2 (City – Eimsbüttel – Eidelstedt) und Veloroute 4 (City – Winterhude – Langenhorn)
Abschnitte im Bezirk Eimsbüttel
Ausstattung mit Fahrradwegweisung nach bundesweit einheitlichem Standard
Fertigstellung 2008
- Veloroute 5 (City – Barmbek – Poppenbüttel – Duvenstedt) bzw. Veloroute 6 (City – Hohenfelde – Volksdorf)
Abschnitt An der Alster (Höhe Gurlittinsel, 70 m)
Entschärfung der Engstelle durch Verbreiterung von Gehweg und Radweg
Fertigstellung 2010
- Veloroute 5 (City – Barmbek – Poppenbüttel – Duvenstedt)
Abschnitt Mundsburger Damm (von Papenhuder Straße bis Friedrich-Schütter-Platz, 640 m)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Fertigstellung 2008
- Veloroute 5 (City – Barmbek – Poppenbüttel – Duvenstedt)
Abschnitt Hamburger Straße (Nordwestseite von Humboldtstraße bis Elsastraße, 700 m)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung für Zweirichtungsverkehr
Fertigstellung 2010
- Veloroute 5
Abschnitt Oberaltenallee – Hamburger Straße (1,5 km)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Fertigstellung 2007
- Veloroute 5 (City – Barmbek – Poppenbüttel – Duvenstedt)
Abschnitt Bramfelder Chaussee – Saseler Chaussee (von Berner Chaussee bis Pfeilshofer Weg, 2,8 km)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Fertigstellung 2008

- Veloroute 8 (City – Billstedt – Bergedorf)
Abschnitt Lisa-Niebank-Weg (von Sandkamp bis Stengelestraße, 450 m)
Ausbau des Geh- und Radwegs
Fertigstellung 2009
- Veloroute 8 (City – Billstedt – Bergedorf)
Abschnitt Möllner Landstraße (von Reclamstraße bis Kapellenstraße, 320 m)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Fertigstellung 2009
- Veloroute 8 (City – Billstedt – Bergedorf)
Abschnitt Billstedter Bahnstieg (970 m)
Ausbau des Geh- und Radwegs
Fertigstellung 2007
- Veloroute 10 (City – Wilhelmsburg – Harburg – Neugraben) bzw. Freizeitoute 7 (Radfernweg Hamburg – Bremen)
Abschnitt Schwarzenbergstraße – Alter Postweg (Nordseite von Zur Seehafenbrücke bis Heimfelder Straße, 1,0 km)
Ausbau der Radwege
Fertigstellung 2009 / 2010

Nach der bereits 2005 erfolgten Ausschilderung des Radfernweges Hamburg – Bremen (deckungsgleich mit Teilabschnitten von verschiedenen Velo- und Freizeitrouten) nach bundesweit einheitlichem Standard wurden 2009 die folgenden Freizeitrouten ausgeschildert:

- Freizeitroute 5 (Elberadweg, Abschnitt von Rothenburgsort bis zur Landesgrenze bei Geesthacht, 38 km)
- Freizeitroute 11 (2. Grüner Ring, 110 km, Übersichtsplan s. Bild 1.1)

Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen seit 2007:

Bezirk Hamburg-Mitte

- An der Alster
Ostseite von Alstertwiete bis Sechslingspforte (800 m)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Fertigstellung 2009
- Bürgerweide
von Wallstraße bis Landwehr (800 m)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Fertigstellung 2009



Bild 1.1: Übersichtsplan Freizeitroute 11 (2. Grüner Ring)

- Hammer Steindamm
von Sievekingsallee bis Marienthaler Straße (350 m)
Anlage von Radfahrstreifen einschließlich Neuorganisation des Parkens, Baumschutzmaßnahmen und Herrichtung der Gehwege
Fertigstellung 2009 / 2010

Bezirk Eimsbüttel

- Doormannsweg – Schulweg – Im Gehölz – Gärtnerstraße
von Alsenplatz bis Hoheluftchaussee (2,3 km)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Fertigstellung 2007 / 2008

- Fruchttallee
Nordseite von Doormannsweg bis Emilienstraße (230 m)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Fertigstellung 2008
- Knoten Grindelberg / Beim Schlump (100 m)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Realisierung im Zusammenhang mit Leitungsarbeiten
Fertigstellung 2008
- Schäferkampsallee
von Weidenallee bis Beim Schlump (500 m)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung einschließlich
Schutzstreifen in Nebenfahrbahn
Fertigstellung 2010

Bezirk Hamburg-Nord

- Breitenfelder Straße
von Hoheluftchaussee bis Lenhartzstraße (1,2 km)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Fertigstellung 2007
- Landwehr – Wartenau – Lerchenfeld – Winterhuder Weg – Herderstraße – Barmbeker Straße
von Sievekingsallee bis Winterhuder Marktplatz (5,0 km)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Fertigstellung 2007
- Lübecker Straße
von Mühlendamm bis Landwehr (850 m)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Fertigstellung 2007
- Wallstraße / Steinhauerdamm
von Lübecker Straße bis Bürgerweide (insgesamt 500 m)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Fertigstellung 2010

Bezirk Wandsbek

- Wandsbeker Chaussee
von Brauhausstraße bis Landwehr (1,9 km)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Fertigstellung 2008

- Wandsbeker Marktstraße / Schlossstraße
von Hammer Straße bis Robert-Schuman-Brücke (700 m)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
im Rahmen der Maßnahme Business Improvement District (BID)
Fertigstellung 2010
- Rahlstedter Weg
von Berner Heerweg bis Am Knill (520 m)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Fertigstellung 2009
- August-Krogmann-Straße – Karlshöhe
verschiedene Teilabschnitte
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Fertigstellung 2009

Bezirk Bergedorf

- Wentorfer Straße
von Mohnhof bis Landesgrenze (1,5 km)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Fertigstellung 2008

Bezirk Harburg

- Stader Straße – Cuxhavener Straße
verschiedene Teilabschnitte (1,7 km)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Fertigstellung 2007

Ausgewählte Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen seit 2008:

Bezirk Altona

- Botanischer Garten (Freizeitroute 11 / 2. Grüner Ring)
von Hemmingstedter Weg bis Hesten (700 m)
Bau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges
Fertigstellung 2008
- Große Brunnenstraße
von Behringstraße bis Fischers Allee (180 m)
Ausbau des Radweges
Fertigstellung 2010
- Große Elbstraße
vom ehem. Speicher 7 bis Kaistraße (200 m),
Anlage von Schutzstreifen

Fertigstellung 2009

- Knoten Heinrich-Plett-Straße / Hemmingstedter Weg
Ausbau der Radwege im Rahmen der Anlage eines Kreisverkehrs
Fertigstellung 2009
- Teufelsbrück (Freizeitroute 8 / Elberadweg, 210 m)
Neue Radwegführung zur Vermeidung von Konflikten mit den Fahrgastströmen
Realisierung im Rahmen der Umgestaltung des Platzes
Fertigstellung 2009

Bezirk Eimsbüttel

- Vielohweg
von Perckentinsweg bis ca. 120 m hinter der Einmündung Vielohwisch (500 m)
Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges
Fertigstellung 2009
- Osterstraße
Nordseite von Eppendorfer Weg bis Schulweg (130 m)
Ausbau des Radweges
Fertigstellung 2009
- Bundesstraße
Nordseite von Schlankreye bis Kaiser-Friedrich-Ufer (400 m)
Ausbau des Radweges
Fertigstellung 2009

Bezirk Hamburg-Nord

- Kellinghusenstraße
von Hudtwalckerstraße bis Goernestraße (350 m)
Ausbau der Radwege
Fertigstellung 2008
- Hofweg
von Averhoffstraße bis Mühlenkampbrücke (1,0 km)
Anlage von Schutzstreifen einschließlich Anpassung von Lichtsignalanlagen, Neuorganisation der Parkstände, Baumschutzmaßnahmen und Herrichtung der Gehwege
Fertigstellung 2010
- Maienweg
Südseite von Sengelmannstraße bis Am Hasenberge (1,0 km)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Fertigstellung 2010

Bezirk Wandsbek

- Schöneberger Straße
von Kreuzbergweg bis Liliencronstraße (800 m)
und Knoten Schöneberger Straße / Charlottenburger Straße
Ausbau der Radwege
Fertigstellung 2008 / 2009

Bezirk Bergedorf

- Kirchwerder Landweg
von Heinrich-Osterath-Straße bis Neuengammer Hausdeich (2,7 km)
Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radweges
Fertigstellung 2009

Bezirk Harburg

- Strucksbarg / Hainholzweg
Nordseite von Am Hohen Knäbel bis Große Straße (1,6 km)
und Teilabschnitte auf der Südseite
Ausbau der Radwege bzw. Rückbau der Radwege in Tempo-30-Zone
Fertigstellung 2009

Geplante Maßnahmen im Veloroutennetz (Übersichtsplan s. Bild 1.2):

- Veloroute 1 (City – Altona – Blankenese – Rissen) bzw. Veloroute 2 (City – Eimsbüttel – Eidelstedt)
Abschnitt Feldstraße – Neuer Kamp (700 m)
Anlage von Schutzstreifen
Realisierungsbeginn 2011
- Veloroute 1 (City – Altona – Blankenese – Rissen)
Abschnitt Thadenstraße zwischen Gählerstraße und Wohlers Park (140 m)
Umbau der Thadenstraße zum Radweg
Realisierung im Rahmen der Anlage der Fernwärmetransportleitung
Realisierungsbeginn 2011
- Veloroute 1 (City – Altona – Osdorfer Born)
Bereich Grubenstieg / Rugenbarg (20 m)
Bau einer Radwegverbindung
Realisierungsbeginn 2010
- Veloroute 1 (City – Altona – Osdorfer Born)
Abschnitt Bornheide zwischen Kroonhorst und Glückstädter Weg (200 m)
Ausbau und Verbreiterung der Radwege
Realisierungsbeginn 2010

- Veloroute 2 (City – Eimsbüttel – Eidelstedt)
Gesamte Route (11 km)
Herrichtung für eine durchgängig sichere und komfortable Befahrbarkeit
Realisierungsbeginn voraussichtlich 2012
- Veloroute 4 (City – Winterhude – Langenhorn)
Abschnitt Bebelallee (von Deelböge bis Hindenburgstraße, 1,5 km)
Anlage von Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen
Realisierungsbeginn 2011
- Veloroute 6 (City – Hohenfelde – Volksdorf)
Abschnitt Uferstraße – Lortzingstraße – Wandsegrünzug (von Richardstraße bis S-Bhf. Friedrichsberg, 1,6 km)
Herrichtung für eine durchgängig sichere und komfortable Befahrbarkeit
Realisierungsbeginn 2011
- Veloroute 8 (City – Billstedt – Bergedorf einschließlich Zweig Billstedt – Mümmelmannsberg)
Gesamte Route (19 km + 3 km)
Herrichtung für eine durchgängig sichere und komfortable Befahrbarkeit
Realisierungsbeginn 2011
- Veloroute 9 (City – Rothenburgsort – Bergedorf)
Abschnitt Ausschläger Allee (von Rothenburgstraße bis Ausschläger Elbdeich, 900 m)
Anlage von Schutzstreifen
Finanzierung und Realisierung offen
- Veloroute 10 (City – HafenCity – Harburg – Neugraben)
Abschnitt Schmiedestraße – Alter Fischmarkt – Brandstwierte – Bei St. Annen (700 m)
Verbesserung der Radverkehrsführung
Fertigstellung 2010 / 2011
- Veloroute 11 (City – Wilhelmsburg – Harburg)
Abschnitt Alter Elbtunnel bis Zollübergang Reiherstieg Hauptdeich (Hafengebiet, 3,3 km)
Anlage eines Zweirichtungsradwegs
Realisierungsbeginn 2010
- Veloroute 11 (City – Wilhelmsburg – Harburg)
Gesamte Route (16 km)
Herrichtung für eine durchgängig sichere und komfortable Befahrbarkeit
Realisierungsbeginn 2011
- Veloroute 13 (Innerer Veloroutenring Altona – Eppendorf – Winterhude – Eilbek)
Abschnitt Burgstraße (Ostseite von Hammer Landstraße bis Bethesdastraße, 240 m)
Anlage von Radfahrstreifen
Realisierungsbeginn 2011

Im Bezirk Eimsbüttel ist für 2011 außerdem die Ausschilderung der Freizeitroute 10 (City – Sternschanzenpark – Niendorfer Gehege) geplant.

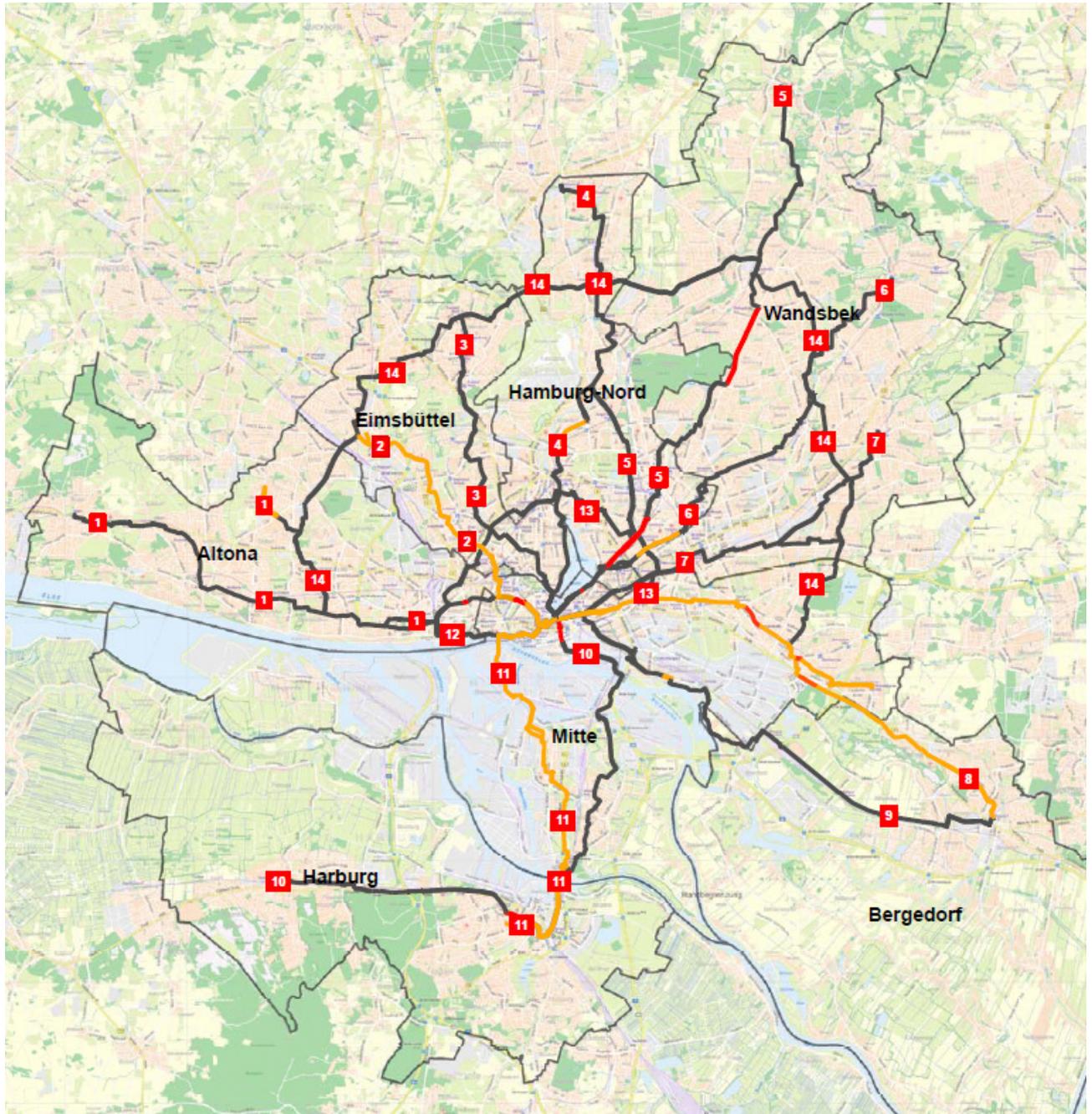


Bild 1.2: Übersichtsplan über Maßnahmen im Veloroutennetz seit 2007

Erläuterung: grau = Veloroutennetz
rot = fertig gestellte Maßnahmen 2007 bis 2010
orange = geplante Maßnahmen 2011 bis 2012

Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen:

Bezirk Hamburg-Mitte

- Billhorner Brückenstraße
von Billstraße bis Zweibrückenstraße (1,0 km)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Realisierungsbeginn 2010
- Georg-Wilhelm-Straße
Westseite von Mengestraße bis König-Georg-Deich (2,5 km)
Anlage von Schutzstreifen
Realisierungsbeginn 2011
- Johannisbollwerk – Vorsetzen – Baumwall
Südliche Straßenseite (600 m)
Anlage von Radfahrstreifen
Realisierung im Rahmen der Umgestaltung der Hochwasserschutzanlage
Realisierungsbeginn voraussichtlich 2011
- Oberhafen / Großmarkt (Freizeitrouten 5 und 6 / Elberadweg)
zwischen Stadtdeich und Billhorner Brückenstraße (1,7 km)
Anlage eines selbstständig geführten Geh- und Radweges
Realisierungsbeginn 2012

Bezirk Altona

- Stresemannstraße – Bahrenfelder Chaussee
von Alsenstraße bis Von-Sauer-Straße (2,6 km)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Fertigstellung 2010
- Schnackenburgallee
Beseitigung einer Engstelle im Radweg
Realisierungsbeginn 2010

Bezirk Hamburg-Nord

- Barmbeker Markt – Bramfelder Straße – Bramfelder Chaussee
von Dehnhaiide bis Wandsbeker Straße (3,0 km)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Fertigstellung 2010
- Schwanenwik
Ostseite von Mundsburger Damm bis Eduard-Rhein-Ufer (400 m)
Anlage von Radfahrstreifen
Realisierungsbeginn 2011

Bezirk Wandsbek

- Bramfelder Chaussee
 von Wandsbeker Straße bis Berner Chaussee (2,2 km)
 Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
 einschließlich Radfahrstreifen von Herthastraße bis Einkaufszentrum Bramfeld (100 m)
 Fertigstellung 2010

Zur Verdichtung des Radverkehrsnetzes auf Bezirks-/Stadtteilebene haben die Bezirke Altona, Bergedorf und Harburg bezirkliche Radroutenkonzepte erarbeitet, die als Grundlage für den zielgerichteten Einsatz der verfügbaren Haushaltsmittel dienen. In Eimsbüttel soll ein bezirkliches Konzept 2011 erarbeitet werden. Für das Gebiet des Hafens hat die Hamburg Port Authority (HPA) 2010 einen „Masterplans Radverkehr Hamburger Hafen“ erarbeitet, in dem Handlungsstrategien und Maßnahmen für eine nachhaltige Weiterentwicklung der Fahrradnutzung im Bereich des Hafens u. a. durch ein ca. 95 km langes Zielnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr sowie eine Hafenerlebnisroute dargelegt werden (Übersichtsplan s. Bild 1.3). Die daraus entwickelten Maßnahmen sollen nach einer Prioritätenbewertung und im Rahmen von erforderlichen Grundinstandsetzungs- und Neubaumaßnahmen in den nächsten Jahren schrittweise umgesetzt werden.

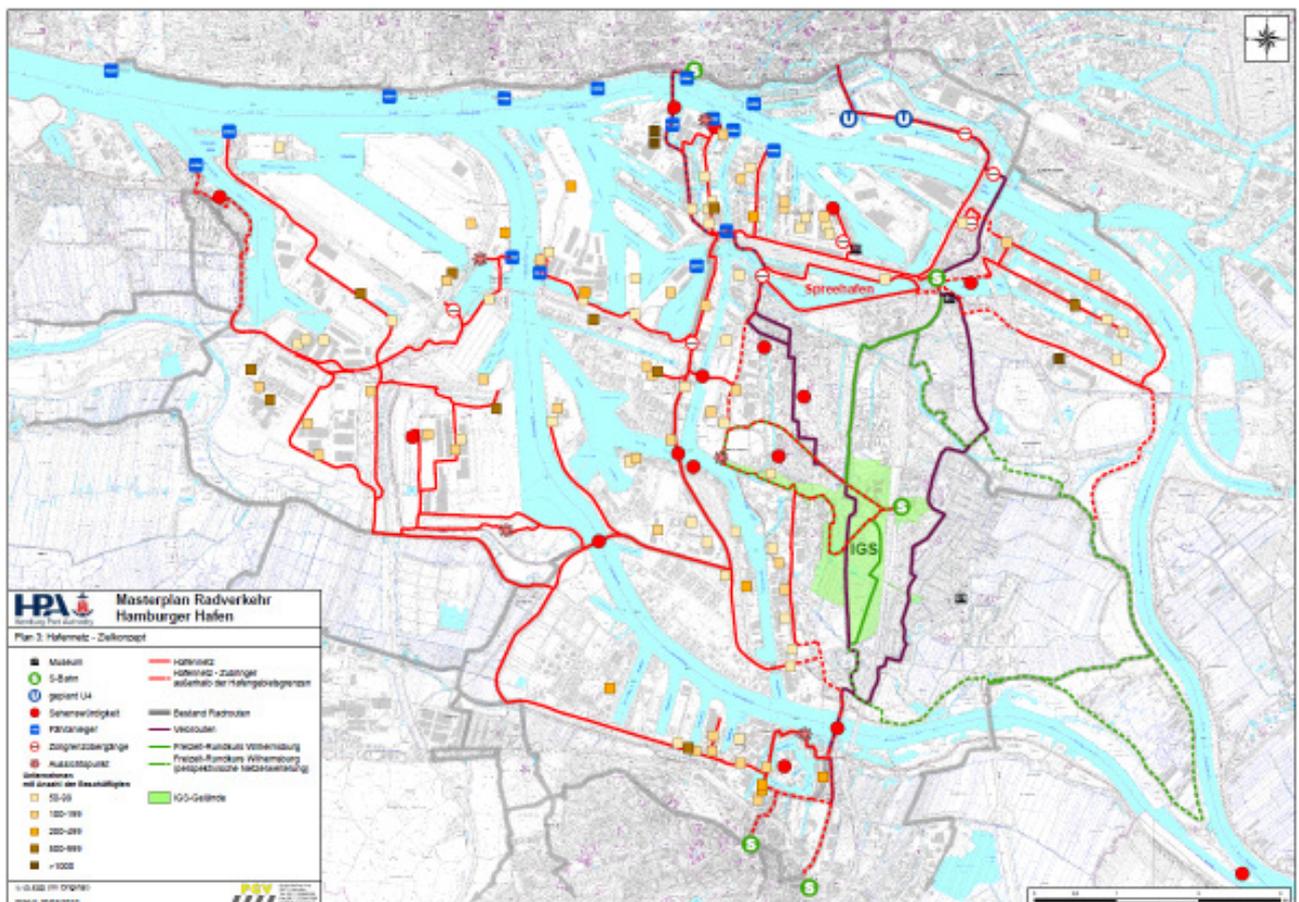


Bild 1.3: Übersichtsplan über das Zielnetz Hamburger Hafen

Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen:

Bezirk Hamburg-Mitte

- Washingtonallee
von Rennbahnstraße bis Billstedter Hauptstraße (1,4 km)
Anlage von Radfahrstreifen einschließlich Anpassung von Lichtsignalanlagen,
Neuorganisation des Parkens, Baumschutzmaßnahmen und Anpassung der Gehwege
Realisierungsbeginn 2010
- Dannerallee
von Manshardtstraße bis Zwischen den Hecken (600 m)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Realisierungsbeginn 2011
- Spreehafen-Rundweg für Fußgänger und Radfahrer
Lückenschluss durch Ergänzung der Niedernfelder und der Müggenburger Eisenbahnbrücke
um Geh- und Radwege (250 m)
Realisierungsbeginn 2010
- Freizeit-Rundkurs Wilhelmsburg
Realisierung im Rahmen der Internationalen Bauausstellung (IBA)
Realisierungsbeginn 2011

Bezirk Altona

- Sternschanze (550 m)
Verbesserung der Radverkehrsführung
Realisierungsbeginn 2010
- Heinrich-Plett-Straße
von Oelsnerring bis Elbe-Einkaufszentrum (300 m)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Realisierungsbeginn 2010
- Friedensallee
von Große Brunnenstraße bis Behringstraße (320 m)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Realisierungsbeginn 2010
- Bahrenfelder Straße
von Gaußstraße bis Völckersstraße (200 m)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Realisierungsbeginn 2010

Bezirk Hamburg-Nord

- Hellbrookstraße
von Saarlandstraße bis Rübenkamp (350 m)
Anlage von Schutzstreifen
Realisierungsbeginn 2011

Bezirk Wandsbek

- Pezolddamm – Berner Allee
von Karlshöhe bis Berner Gutsweg (1,5 km)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Realisierungsbeginn 2011
- Volksdorfer Grenzweg
von Bergstedter Chaussee bis Volksdorfer Damm (800 m)
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Realisierungsbeginn 2010
- Bekassinenau
verschiedene Teilabschnitte
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
Realisierungsbeginn 2011

Bezirk Bergedorf

- Kirchwerder Landweg
zwischen Süderquerweg und Marschbahndamm (350 m)
Ausbau des Geh- und Radweges
Realisierungsbeginn 2010
- Curslacker Brückendamm (nördliche Verlängerung des Kirchwerder Landweges)
zwischen Neuengammer Hausdeich und Curslacker Deich (250 m)
Ausbau des Geh- und Radweges
Realisierungsbeginn 2010
- Marschbahndamm (Freizeitroute 5 / Elberadweg)
Teilabschnitte von Beim Avenberg bis „Gleisdreieck“ (insgesamt 7,0 km)
Instandsetzung des Geh- und Radweges
Realisierungsbeginn 2010
- Tatenberger Weg (Freizeitroute 5 / Elberadweg)
von Moorfleeter Deich bis Ruschorter Hauptdeich (440 m)
Anlage von Schutzstreifen
Realisierungsbeginn 2011

Bezirk Harburg

- Falkenbergsweg
Ostseite vom Heidefriedhof bis Störtebekerweg (2,3 km)
Anlage eines Schutzstreifens
Realisierungsbeginn 2011

- Bezirkliche Alltagsrouten Harburg
Umsetzung von Teilabschnitten
Realisierungsbeginn 2010

Die aufgeführte Maßnahmenliste ist nicht abschließend, Änderungen bleiben möglich, insbesondere sollen 2011 weitere Maßnahmen zur Anlage von Radfahrstreifen und Schutzstreifen konkretisiert werden. Die jeweiligen Straßen werden auf Basis der Ergebnisse der bereits genannten Untersuchung ausgewählt. Das weitere Programm zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur wird im Zuge der Aufstellung kommender Haushaltspläne konkretisiert.

Verkehrsrechtlicher Rahmen

Prüfung der Radwegbenutzungspflicht an Hauptverkehrsstraßen auf Grundlage der StVO

Seit Einführung der so genannten Radfahnovelle (24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 12.09.1997) erfolgt einzelfallbezogen eine Prüfung der Radwegbenutzungspflicht nach den Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung. Entscheidungen hierzu gehören zu den ständigen Aufgaben der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden.

In diesem Zusammenhang wurden in den letzten zwei Jahren vermehrt straßenverkehrsbehördliche Anordnungen zur Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht getroffen.

Die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden haben weitere Straßenabschnitte zur Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht geprüft. Zur Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht ist die Umschaltung von Programmen der Lichtzeichenanlagen zur Berücksichtigung der Radfahrerräumzeiten erforderlich. Die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht erfolgt dann sukzessive nach technischer Realisierung.

Die Prüfung der Radwegbenutzungspflicht wird kontinuierlich fortgeführt. Außerdem wird die vorgesehene Einrichtung von weiteren Tempo 30-Zonen zu Aufhebungen der Radwegbenutzungspflichten führen, da nach § 45 Abs. 1c StVO Tempo 30-Zonen u. a. nur Straßen ohne Radwegbenutzungspflicht umfassen darf.

Überprüfung kritischer Fälle legalen Parkens neben Radverkehrsanlagen

Eine Überprüfung der „kritischen“ Fälle ist einzelfallbezogen unter Berücksichtigung der Beschwerdelage erfolgt. Im Rahmen der Maßnahmenumsetzung ist sowohl eine Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger zur Umgestaltung des Straßenraums vorgenommen, als auch das legale Parken neben Radverkehrsanlagen aufgehoben worden.

Öffnung weiterer Einbahnstraßen für Radgegenverkehr

In den Jahren 2008 und 2009 wurden 55 weitere Einbahnstraßen (Stand: 31.01.2010) für den Radgegenverkehr geöffnet.

Die Einsatzkriterien für die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr sind mit der 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zum 01. September 2009 vereinfacht worden. Die Prüfung weiterer Einbahnstraßen zur Öffnung für den Radgegenverkehr gehört zu den ständigen Aufgaben der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden und wird jeweils den gesetzlichen Bestimmungen angepasst.

Diskussion zur Änderung der StVO auf Bund-Länder-Ebene zum Thema „Begleitung von Kindern auf Gehwegen“

Im Rahmen der 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, die am 01.09.2009 in Kraft getreten ist, hatte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vorgeschlagen, in die allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO folgende Regelung aufzunehmen: „Gegen die Benutzung des Radweges durch ein Kind, welches das 8. Lebensjahr noch nicht vollendet hat und von einem Rad fahrenden Erwachsenen begleitet wird, soll nicht eingeschritten werden, solange dadurch der Radverkehr nicht gefährdet oder wesentlich behindert oder belästigt wird. Gleiches gilt für den Fall, dass ein Erwachsener ein Kind bis zum vollendeten 8. Lebensjahr mit dem Fahrrad auf dem Gehweg begleitet, solange dies nicht mit einer Gefährdung oder wesentlichen Behinderung oder Belästigung der Fußgänger einhergeht.“ Schon diese Regelung war in den Vorberatungen des Bund-Länder-Fachausschusses StVO nicht mehrheitsfähig und wurde daher vom BMVBS in seinem Entwurf gestrichen. Vor diesem Hintergrund ist es nicht sinnvoll, die Diskussion zur Änderung der StVO auf Bund-Länder-Ebene zum Thema „Begleitung von Kindern auf Gehwegen“ fortzuführen.

Radverkehr an signalisierten Knotenpunkten

Im Rahmen der Planung von Straßenbaumaßnahmen werden grundsätzlich die Belange aller Nutzergruppen berücksichtigt und möglichst gerecht gegeneinander abgewogen. Die zugrunde liegenden Richtlinien und Vorschriften geben allgemein akzeptierte Standards vor. Die Bedeutung des Umweltverbundes (Fahrrad-, Fußgänger- und öffentlicher Personenverkehr) wird bei der Planung besonders beachtet.

Die Prüfung der Definition einer maximal zulässigen Wartezeit ist bislang nicht erfolgt. Im Sinne vernünftiger Kompromisslösungen wäre diese Definition aus Sicht des LSBG auch nicht zielführend. Bei der Signalplanung wird darauf geachtet, Wartezeiten – für alle Verkehrsteilnehmer – von 80 Sekunden nur in Ausnahmefällen zu überschreiten.

Bei der Planung von Lichtsignalanlagen werden generell die Anforderungssystematik und die Verkehrsfreigaben insbesondere für Radfahrer und Fußgänger überprüft bzw. angepasst. Es gilt der Grundsatz, nur unter besonderen verkehrstechnischen Randbedingungen auf die regelhafte Parallelfreigabe von Kfz-Verkehr und Fuß-/Radverkehr zu verzichten. Insofern werden keine Lichtsignalanlagen mit Anforderungstaster nur für Schaltungen, an denen der Fuß-/Radverkehr

nicht gemeinsam mit dem parallelen Kfz-Verkehr Grün erhält, mehr geplant. Im Rahmen der ständigen Programmpflege der Lichtsignalanlagen ist vorgesehen, bis auf begründete Ausnahmefälle alle Anforderungsschaltungen, an denen Fußgänger und Radfahrer nicht immer parallel zum Kfz-Verkehr Grün erhalten, unter Berücksichtigung der hierfür zur Verfügung stehenden Ressourcen abzuändern.

Gesonderte Radfahrersignale werden dort eingesetzt, wo der Radverkehr unmittelbar neben dem Kfz-Verkehr geführt wird (Radfahrstreifen auf der Fahrbahn oder „Berliner Lösung“). Diese Lösungen werden, wo es möglich ist, regelhaft vorgesehen. Bei vom Kfz-Verkehr abgesetzter Führung eines Radweges werden aus Sicherheitsgründen gesonderte Radfahrersignale nur dort eingesetzt, wo es keine Konflikte zwischen Rechtsabbiegern und Radfahrern gibt (z. B. bei gesonderter Rechtsabbiegerphase oder bei durch eine Dreiecksinsel abgesetzter gesonderter Führung des Rechtsabbiegestroms).

Betrieb und Unterhaltung

Laubreinigung im Herbst

Die Grundlage der Laubbeseitigung bildet das Hamburger Wegegesetz (HWG). Gemäß § 29 Abs. 1 HWG sind zur Reinigung der Gehwege die Anliegerinnen und Anlieger verpflichtet. Gehwege im Sinne der Vorschrift sind alle öffentlichen, dem Fußgänger- oder Fahrradverkehr dienenden, von der Fahrbahn baulich abgesetzten Wegeanlagen in geschlossenen Ortschaften. Die Wege sind gemäß § 29 Abs. 3 HWG auf der gesamten, der Anliegerschaft der Reinigungsverpflichteten begründeten Strecke in voller Breite, Fußgängerzonen und Wohnwege bis zur Mitte, zu reinigen. Sofern der Radweg Teil der Fahrbahn ist, wird er im Zuge der Fahrbahnreinigung, in der Regel wöchentlich, durch die Stadtreinigung Hamburg (SRH) gereinigt. Die SRH reinigt entsprechend § 31 Abs. 1 HWG diejenigen Gehwegflächen, die in einem Wegereinungsverzeichnis (WRV) aufgeführt sind, anstelle des Anliegers. Das ist in Hamburg etwa die Hälfte aller Gehwegflächen.

Nach § 30 HWG erstreckt sich die Reinigungspflicht auf die Beseitigung von Laub und Unrat und sonstigen Verschmutzungen. Die Reinigungshäufigkeit ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Für die durch die SRH zu reinigenden Flächen ist die Häufigkeit im WRV festgeschrieben.

Die von der SRH vorgehaltenen Ressourcen sind unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit der Reinigung so bemessen, dass sie der vorgeschriebenen Reinigungspflicht aus dem HWG nachkommen und die Wege so reinigen, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet ist.

In der Laubzeit von Mitte Oktober bis Mitte Dezember stößt die SRH trotz erheblicher Überstunden und Mehrarbeit auch an Samstagen und zusätzlich eingesetzter Fremdkräfte an Kapazitätsgrenzen. 12.000 bis 15.000 Tonnen Laub sind jedes Jahr aus der Stadt zu entfernen. In dieser Zeit organisiert sich die Reinigung anders als in der übrigen Zeit. Die Mitarbeiter/-innen werden zu Gruppen zusammengezogen. Entsorger/-innen und Kehrmaschinen arbeiten eng zusammen. Das Laub wird zusammengefegt oder -geharkt und durch die Mitarbeiter auf die Fahrzeuge geladen oder durch Saugmaschinen aufgesaugt. In vielen Bereichen wird das Laub

auch mittels Laubbläsern auf die Fahrbahnen geblasen und von Kehrmaschinen aufgenommen. Der Aufwand ist in dieser Zeit so hoch, dass nicht alle Gehwege in dem üblichen Zyklus gereinigt werden können. Priorität haben die Hauptstraßen und sonstige verkehrswichtige Straßen. Neben- und Wohnstraßen werden in dieser Zeit nur sekundär gereinigt. Trotzdem achtet die SRH darauf, dass auch wiederholt in den nachrangigen Straßen gereinigt wird. Für Hinweise von Kunden oder anderen Stellen ist die SRH dankbar und geht diesen punktuell unverzüglich nach. Die Verkehrssicherheit ist im Rahmen der Leistungsfähigkeit dennoch grundsätzlich jederzeit gewährleistet.

Die Unterbrechung der Reinigung ist gebührenrechtlich durch eine entsprechende Regelung in § 6 der Gebührenordnung für die Reinigung öffentlicher Wege geregelt. Hier heißt es sinngemäß, dass die Reinigung u. a. durch Naturereignisse, Straßenbauarbeiten oder andere nicht vermeidbare Umstände, wie außergewöhnliche Verschmutzungen, besondere Witterungsereignisse oder zur Laubzeit ausfallen kann.

In der Laubzeit, ähnlich wie bei Glätte im Winterdienst, können nicht alle Wege gleichzeitig in der gewohnten Qualität gereinigt werden.

Die für eine effektive Laubbeseitigung erforderliche, aber zeitlich befristete Umorganisation der Gehwegreinigung hat sich aus Sicht der SRH bisher in ganz Hamburg bewährt und wurde auch in den zurückliegenden Jahren umgesetzt.

Winterdienst auf Radwegen

Nach Angaben der SRH kostet der Winterdienst auf einem Kilometer Radweg ca. 63 € je Einsatztag. Bei einem zu räumenden und streuenden Radwegenetz von beispielsweise 300 km und unter der Annahme, dass grundsätzlich beidseitig der Strecke Winterdienst zu leisten wäre, wäre daher mit Kosten zwischen ca. 380.000 € (in einem milden Winter mit angenommenen 10 Einsatztagen) und ca. 1.135.000 € (in einem eher strengen Winter mit angenommenen 30 Einsatztagen) zu rechnen.

Nach Auswertung der Erfahrungen aus dem strengen Winter 2009 / 2010 haben BSU und SRH unter Berücksichtigung der Kosten ein ca. 170 km langes Netz von Radwegen und Velorouten definiert, auf dem im Winter 2010 / 2011 ein Winterdienst durchgeführt werden soll. Eine Sonderrolle spielt hierbei die Veloroute 3 (City – Rotherbaum – Lokstedt – Niendorf), für die bereits in den vergangenen Jahren auf gesamter Länge ein Winterdienst durchgeführt wurde, der entsprechend fortgesetzt wird. Zusammen mit Fahrbahnen, auf denen der Radverkehr obligatorisch im Mischverkehr geführt und aus anderem Anlass ein Winterdienst durchgeführt wird (z. B. Busverkehr), entsteht ein „Winternetz“ für den Radverkehr, das auch entsprechend kommuniziert werden soll. Auf Basis dieses Winternetzes sollen Erkenntnisse über die Anforderungen an den Winterdienst auf Radwegen gewonnen werden, die in eine Erweiterung bzw. Anpassung des Winternetzes für die folgenden Jahre einfließen.

Kriterium für die Definition des Winternetzes war die Annahme, dass die Strecken auch in der kalten und dunklen Jahreszeit einer hohen Nachfrage unterliegen. Dies trifft insbesondere auf die innere Stadt und die diese halbkreisförmig umschließenden verdichteten Wohngebiete zu. Hinzu kommen zwei kleinere Nebennetze in Bergedorf und Harburg (Übersichtspläne s. Bilder 1.4 bis

1.6, Download unter www.hamburg.de/winterdienst). Bei der Entwicklung des Netzes im innerstädtischen Bereich hat sich die BSU bewusst am Bedienungsgebiet des gut angenommenen StadtRAD-Systems orientiert. Es soll geprüft werden, ob durch das Angebot auf dem Kernstreckennetz auch eine entsprechende Nachfrage festgestellt werden kann.

In Bezug auf den zu verwendenden Streustoff ist der Einsatz von Splitt nicht unproblematisch. Splitt auf Radwegen kann leicht zu Beschädigungen von Fahrrädern führen. Außerdem führt nach dem Ende des Winterwetters die Aufnahme des Splitts oder stärkerer Wind häufig zu zusätzlichen Feinstaubbelastungen. Daher ist für den Einsatz auf den Geh- und Radwegen künftig feinkörniger Kies vorgesehen.



Bild 1.4: Winternetz Radverkehr: Innere Stadt und angrenzende Gebiete

Erläuterung zu Bild 1.4 bis 1.6:

Magenta = Winterdienst auf Radwegen

Grün = Winterdienst auf Fahrbahnen, auf denen der Radverkehr im Mischverkehr fährt (nur dargestellt für das Gebiet des Winternetzes)

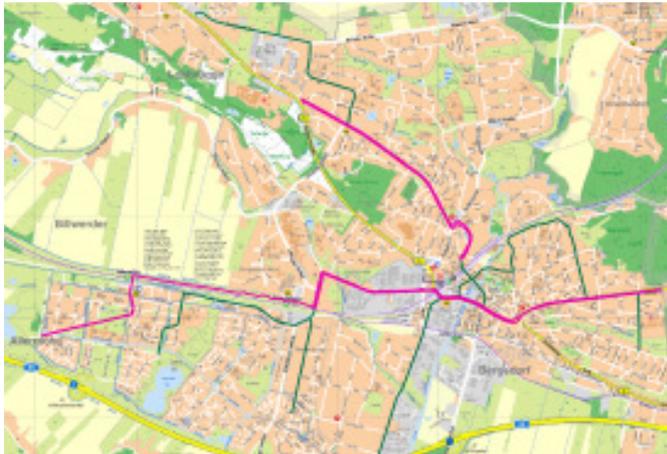


Bild 1.5: Winternetz Radverkehr: Bergedorf



Bild 1.6: Winternetz Radverkehr: Harburg

Schilder zur Radwegbenutzungspflicht, deren Anordnung nicht durch besondere Umstände aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend geboten sind (z. B. bei sehr hohem Verkehrsaufkommen und überdurchschnittlichem Schwerlastanteil) werden nach entsprechender Prüfung abgebaut. Radfahrer, die bei winterlichen Verhältnissen die Fahrbahn benutzen, sind wie alle anderen Verkehrsteilnehmer aber auch gehalten, besonders auf Risiken zu achten und sie zu vermeiden. Eine generelle Ausnahme von der Radwegbenutzungspflicht bei winterlichen Verhältnissen kann unabhängig vom Einzelfall nicht ausgesprochen werden. In der polizeilichen Praxis hat die Ahndung von Verstößen von Radfahrern gegen Anordnungen zur Radwegbenutzungspflicht bei Eis und Schnee keine Priorität.

Berücksichtigung des Radverkehrs an Baustellen

Hinsichtlich einer besseren Berücksichtigung des Radverkehrs an Baustellen und einer stärkeren Kontrolle der Einhaltung von Regelplänen durch die Baufirmen hat die Zentrale Straßenverkehrsbehörde der Verkehrsdirektion darauf hingewirkt, dass die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden im Rahmen ihrer Zuständigkeit auf die Einhaltung der straßenverkehrsbehördlichen Genehmigungen achten. Die Broschüre des Landes Nordrhein-Westfalen „Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen“ wurde den örtlichen Straßenverkehrsbehörden zur Verfügung gestellt.

2. Gute Bedingungen zum Fahrradparken

Unter der Bezeichnung „1.000-Bügel-Programm“ wurde mit deutlichen Verbesserungen beim Fahrradparken begonnen. 2009 / 2010 wurden Haushaltsmittel in Höhe von 500.000 € bereitgestellt, von denen die Bezirksämter die Abstellsituation an zahlreichen Brennpunkten verbessern. Insgesamt wurden 1.175 neue Fahrradbügel finanziert, davon entfallen auf Hamburg-Mitte 90, auf Altona 261, auf Eimsbüttel 178, auf Hamburg-Nord 135, auf Wandsbek 215, auf Bergedorf 170 und auf Harburg 126 Fahrradbügel. Die Realisierung dieser Maßnahmen wurde im Laufe des Jahres 2010 abgeschlossen. Das 1.000-Bügel-Programm wird 2011 fortgesetzt. Hinzu kommen Fahrradbügel, die im Rahmen anderer Maßnahmen entstehen, z. B. bei Baumaßnahmen im Straßen- und Radverkehrsnetz sowie in sogenannten Business Improvement Districts (BID, z. B. Neuer Wall, Hohe Bleichen). Auch an Schulen wird das Angebot an Fahrradabstellplätzen im Zuge von Grunderneuerungen und Neubau von Außenanlagen verbessert.

Bei der Verbesserung des Fahrradparkens werden grundsätzlich auch bisher dem Kfz-Parken vorbehaltene Flächen in Fahrradstellplätze umgewandelt. In nennenswertem Umfang geschah dies z. B. im Kontorhausviertel. Bei dieser modellhaften Maßnahme ist das Fahrradparken künftig ausschließlich auf Parkstreifen neben der Fahrbahn oder am Fahrbahnrand vorgesehen. Dadurch bleiben die Gehwege dem Fußverkehr vorbehalten.

Im Rahmen des 1.000-Bügel-Programms wurden gestalterische und funktionale Anforderungen an Fahrradbügel definiert: Ziel war ein Modell, das sich in Form und Farbe an die neuen Stadtmöbel anlehnt und keine scharfen Kanten aufweist, die den Fahrradrahmen zerkratzen. Diese Anforderungen wurden bzw. werden von den Bezirken eigenverantwortlich umgesetzt; jedoch konnte kein hamburgweit einheitliches Modell durchgesetzt werden.

3. Bessere Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr

Fahrradmitnahme

Die kostenlose Fahrradmitnahme in Schnellbahnen, Hafenfähren und bestimmten Buslinien wurde bisher beibehalten. Inwieweit die nachmittäglichen Sperrzeiten (probeweise) aufgehoben werden können, wurde nach den von Betriebsleitern der U-Bahn und der S-Bahn geäußerten Sicherheitsbedenken in einem Gutachten geprüft. Darin werden die Bedenken der Betriebsleiter überwiegend bestätigt. Schlussfolgerungen zu den Empfehlungen des Gutachtens wurden noch nicht gezogen.

Die Ausrüstung von Schnellbahnhaltestellen mit Aufzügen wird im Rahmen des vom Hamburger Verkehrsverbund (HVV) mit den Behindertenverbänden und der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) entwickelten „Prioritätenempfehlungen zum barrierefreien Ausbau von Schnellbahnhaltestellen“ durchgeführt. Die Nachrüstung soll vorrangig der Verbesserung des Zugangs zum ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Menschen dienen. Die mit Aufzügen verbundenen Zugangsvorteile für Radfahrer sind ein positiver Nebenzweck, diese sind aber nicht die vorrangige Zielgruppe.

In den letzten zwei Jahren wurden drei Haltestellen neu mit Aufzügen ausgerüstet (Jungfernstieg U 2, Elbgaustraße, Hamburg Airport). Bei der S-Bahn sind im Rahmen zusätzlicher Ausbauprogramme (Konjunkturprogramm des Bundes sowie hamburg-internes „Programm zur Steigerung der Haltestellenattraktivität“) an derzeit 14 Haltestellen Aufzugseinbauten in Arbeit oder Planung, im Bereich der Hamburger Hochbahn an sechs Haltestellen. Ein Großteil dieser Nachrüstungen wird bis Ende 2011 abgeschlossen sein.

Der nachträgliche Einbau von Schiebehilfen wird vom HVV in Abstimmung den Behindertenverbänden kritisch gesehen, weil der Einbau von Schienen in Treppenanlagen ein erhebliches Sicherheitsrisiko für mobilitätseingeschränkte Personen (insbesondere Sehbehinderte) darstellt. Im Übrigen können derartige Schienen auch zu Problemen bei der Reinigung führen. Das Thema wird vor diesem Hintergrund derzeit nicht weiter verfolgt.

Bike+Ride-Anlagen

Die Verbesserung und Erweiterung von Bike+Ride-Anlagen (B+R-Anlagen) wird durch die Bezirke und die P+R-Betriebsgesellschaft mbH durchgeführt. Die Haushaltsmittel werden aus Ausgleichsbeträgen bereitgestellt. 2008 wurden an drei Haltestellen im Bezirk Altona die vorhandenen B+R-Anlagen instandgesetzt, d. h. die Zugänglichkeit wurde durch eine Neuorganisation der Stellplätze sowie Sicherheit und Komfort durch Beleuchtung und Überdachung verbessert. Dabei sind 22 Stellplätze neu hinzugekommen. Im gleichen Jahr hat die P+R-Betriebsgesellschaft an zwei Haltestellen in den Bezirken Wandsbek und Harburg das Angebot von gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten um insgesamt 24 gesicherte Stellplätze (20 Stück in Sammelschließanlage („Käfig“) und 4 Stück in Fahrradboxen) weiter ausgebaut.

2009 wurden die B+R-Anlagen an sechs Haltestellen in den Bezirken Eimsbüttel und Hamburg-Nord um insgesamt 44 Bügel erweitert. Außerdem hat die P-R-Betriebsgesellschaft an acht Haltestellen in den Bezirken Hamburg-Mitte, Altona, Eimsbüttel, Hamburg-Nord, Bergedorf und

Harburg das Angebot von gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten um insgesamt 78 neue Stellplätze (38 Stück in Sammelschließanlagen und 40 Stück in Fahrradboxen) erweitert.

Die P+R-Betriebsgesellschaft hat in den Jahren 2008 und 2009 das Angebot von gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten (Sammelschließanlagen / „Käfige“ und Fahrradboxen) weiter ausgebaut. 2008 wurden insgesamt 24 neue Stellplätze geschaffen. 2009 kamen 78 Stellplätze hinzu.

Erweiterung von Bike+Ride-Anlagen 2008	
Haltestelle	Abstellplätze
S Hochkamp	vorher 93 Bügel mit Abstand 80 cm, nachher 51 Bügel mit Abstand 1,20 m zur beidseitigen Nutzung
S Rissen	vorher 90 Bügel mit Abstand 80 cm, nachher 73 Bügel mit Abstand 1,20 m zur beidseitigen Nutzung
S Bahrenfeld (Hegarstraße)	22 neue Bügel für 44 Fahrräder

Erweiterung von Bike+Ride-Anlagen 2009	
Haltestelle	Abstellplätze
U Dehnhaide	Ausbau von 9 Bügeln (1,20 m lang), Einbau von 23 neuen Bügeln (1,00 m lang), dadurch Schaffung von 28 neuen Abstellmöglichkeiten
U Christuskirche	6 neue Bügel für 12 Fahrräder
U Emilienstraße	6 neue Bügel für 12 Fahrräder
U Hagenbecks Tierpark	8 neue Bügel für 16 Fahrräder
U Hagendeel	5 neue Bügel für 10 Fahrräder
AKN Hörgensweg	5 neue Bügel für 10 Fahrräder
S Altona	70 neue Bügel für 140 Fahrräder

Der weitere Ausbau von Bike+Ride wird auf Basis der Ergebnisse der letzten B+R-Erhebung von 2008 kontinuierlich fortgesetzt. Hierbei wurden an jeder Schnellbahnhaltestelle die Belegungswerte der B+R-Anlagen einschließlich der im jeweiligen Umfeld wild abgestellten Fahrräder ermittelt. Darauf aufbauend wurden den Bezirken Empfehlungen zur Verbesserung und Erweiterung der B+R-Anlagen gegeben. Prioritäten ergeben sich aus den jeweiligen Belegungsgraden; B+R-Anlagen mit Belegungsgraden von über 100 % sind vordringlich zu überprüfen. Die Durchführung von konkreten Maßnahmen ist jedoch auch von der Flächenverfügbarkeit abhängig. Bislang ist eine Maßnahme am S-Bahnhof Sülldorf vorgesehen, mit der die Kapazität von 30 auf 60 Stellplätze verdoppelt werden soll.

Erweiterung von Bike+Ride-Anlagen 2010 (geplant, Stand März 2010)	
Haltestelle	Abstellplätze
S Sülldorf	Verdoppelung des Angebotes von 15 auf 30 Bügel, d. h. 30 neue Abstellplätze
S+U Barmbek	18 Abstellplätze in Fahrradboxen

2010 soll auch das Angebot von gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten weiter ausgebaut werden. Im Rahmen des Förderprogramms sollen 34 Stellplätze als Erweiterung vorhandener Anlagen entstehen. Mit Mitteln aus dem Klimaschutzprogramm ist die Schaffung weiterer 70 gesicherter Abstellmöglichkeiten an Haltestellen geplant. Außerdem wird die Errichtung von 18 Stellplätzen in Fahrradboxen am Bahnhof Barmbek bezuschusst.

Erweiterung von gesicherten Abstellplätze (Boxen / „Käfige“) 2008	
Haltestelle	Abstellplätze
S Bergedorf	4 (Boxen)
S Neuwiedenthal	20 (Käfig)

Erweiterung von gesicherten Abstellplätze (Boxen / „Käfige“) 2009	
Haltestelle	Abstellplätze
S Elbgaustraße	20 (Käfig)
S Harburg	18 (Käfig)
U Kellinghusenstraße	4 (Boxen)
U Kiwittsmoor	2 (Boxen)
S Nettelburg	8 (Boxen)
S Neugraben	14 (Boxen)
S Rissen	4 (Boxen)
S Veddel	8 (Boxen)

Erweiterung von gesicherten Abstellplätze (Boxen / „Käfige“) 2010 (geplant, Stand März 2010)	
Haltestelle	Abstellplätze
<i>über das Klimaschutzprogramm</i>	
S Dammtor	20 (Käfig)
S Hammerbrook	2 (Boxen)
S Harburg Rathaus	6 (Boxen)
S Heimfeld	2 (Boxen)
S Iserbrook	6 (Boxen)
U Lattenkamp	6 (Boxen)
U Rauhes Haus	6 (Boxen)
S Rothenburgsort	2 (Boxen)
S Rübenkamp	4 (Boxen)
U Sengelmannstraße	4 (Boxen)
S Sülldorf	6 (Boxen)
S Tiefstack	2 (Boxen)
S Fischbek	4 (Boxen)
<i>über Rahmenvertrag</i>	
S Billwerder-Moorfleet	4 (Boxen)

S Harburg	18 (Käfig)
S Mittlerer Landweg	6 (Boxen)
S Nettelnburg	6 (Boxen)

4. Umweltbewusstes Mobilitätsverhalten und höhere Verkehrssicherheit

Mobilitäts- und Verkehrserziehung

Im Rahmen der schulischen Mobilitäts- und Verkehrserziehung wurde innerhalb der letzten zwei Jahre die Radfahrausbildung weiter ausgebaut und flächendeckend umgesetzt. 72 Polizeiverkehrslehrerinnen und -lehrer unterstützen und begleiten aktiv die Radfahrausbildung. So findet in den 3. und 4. Klassen aller Grundschulen (8- bis 10-Jährige) die Radfahrausbildung mit theoretischen und praktischen Lerninhalten statt. Neben der Erziehung zu sicherem und umsichtigem Verhalten im Straßenverkehr ist die Förderung des Radfahrens ein gleichberechtigter Inhalt des Unterrichts. Dieser Aspekt steht vor allem bei Fahrradprojekten, Fahrradausflügen und bei der Einrichtung von Fahrradwerkstätten in den Schulen im Mittelpunkt. In Fahrradprojekten für die Klassen 5 und 6 (11- bis 13-Jährige) erproben und erforschen die Schülerinnen und Schüler sicheres und soziales Verhalten im Straßenverkehr und untersuchen die Situation für Radfahrerinnen und Radfahrer im Stadtteil. Im Jahr 2008 sind 56 Projekte mit 7.141 Schülerinnen und Schülern, im Jahr 2009 wurden 130 Projekte mit 7.082 Schülerinnen und Schülern durchgeführt worden.

In den Jahren 2008 und 2009 wurden die dazu konzipierten Unterrichtsmaterialien „Mein Fahrrad-Tagebuch“ (für die Klassen 3 und 4) und „Fahr Rad mobil“ (für die Klassen 5 bis 7) mit Arbeitsblättern und CD-ROM überarbeitet und die dazugehörige Fortbildung von Lehrerinnen und Lehrern und Polizeiverkehrslehrerinnen und -lehrern ausgeweitet. Im Jahr 2008 nahmen 98 Personen an der Fortbildung teil, im Jahr 2009 waren es 93.

Zur kontinuierlichen Information über das schulische Angebot zum Radfahren ist im Jahr 2009 der Internetauftritt „Mein Fahrrad-Tagebuch“ und „Fahr Rad mobil“ des Hamburger Bildungsservers weiter ausgebaut worden: www.hamburger-bildungsserver.de/verkehrserz/welcome.htm

An zwölf Schulen gibt es sogenannte Fahrradwachen; dort werden die Fahrradabstellanlagen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Altonaer Arbeitsförderungsgesellschaft (afg-worknet GmbH) in Kooperation mit Eltern betreut.

Innerhalb der letzten zwei Jahre sind sechs Fahrradwerkstätten in den Schulen neu eingerichtet worden.

Verkehrssicherheit

Unfallentwicklung

Radfahrerunfälle (= Unfälle, an denen mindestens ein Radfahrer aktiv beteiligt war) sind 2009 gegenüber dem Vorjahr von 3.320 auf 3.208 zurückgegangen, also um 3,4 %. Dies ist insofern bemerkenswert, als in Hamburg das Radverkehrsaufkommen seit Jahren stetig zunimmt. Die Zahl

der verunglückten Radfahrer sank dabei von 2.498 auf 2.287, die der getöteten Radfahrer von 9 auf 6 Personen. Damit weist die Statistik für 2009 fast die gleichen Werte wie 2007 auf. Bezogen auf alle 3.208 Radfahrerunfälle des Jahres 2009 waren in 40,1 % aller Fälle Radfahrer die Hauptverursacher, in 54,0 % waren Kfz-Führer die Hauptverursacher. Bei den Radfahrern waren die Ursachen insbesondere

- falsche Straßenbenutzung, z. B. regelwidrige Benutzung des Gehweges oder des in Fahrtrichtung linken Radweges,
- Missachtung des Rotlichts an Ampeln,
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr,
- Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzung,
- Fehlverhalten gegenüber Fußgängern.

Bei den Kfz-Führern waren die Hauptursachen

- Fehler beim Abbiegen,
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, z. B. aus einer Grundstückszufahrt,
- Fehler im ruhenden Verkehr.

Sonderauswertung der Radverkehrsunfälle in Dreijahreszeiträumen; Analyse unfallreicher Strecken und Knoten bzgl. Verbesserungen

Die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden haben Sonderauswertungen der Radverkehrsunfälle einschließlich Analyse unfallreicher Streckenabschnitte und Knotenpunkte für den Drei-Jahres-Zeitraum 2005 – 2007 vorgenommen. In diesem Drei-Jahres-Zeitraum wurden in Hamburg an 6.959 Stellen Radverkehrsunfälle registriert.

Unfallhäufungen liegen grundsätzlich vor, wenn an einer Örtlichkeit mindestens 5 Unfälle gleichen Typs innerhalb eines Jahres, 5 Unfälle mit verunglückten Personen innerhalb von 3 Jahren oder aber 3 Unfälle mit schwerem Personenschaden innerhalb von 3 Jahren zu verzeichnen sind. Die Verkehrsdirektion hat sich – abgesehen von schweren Personenschäden – auf den Schwellwert von 4 Verkehrsunfällen mit Radfahrerbeteiligung innerhalb von 3 Jahren verständigt, da sich die gängigen Schwellwerte für Unfallhäufungsstellen (UHS) vor allem am motorisierten Verkehr orientieren. Ein Erfahrungsaustausch der Unfallkommissionen in Wiesbaden bestätigt den gewählten Ansatz der Verkehrsdirektion, differenzierte Schwellwerte anzunehmen.

Es kann deshalb nur in 281 Fällen von Unfallhäufungsstellen mit Radfahrerbeteiligung gesprochen werden.

- Bis zum 31.01.2010 sind alle identifizierten Unfallhäufungsstellen durch die örtlichen Straßenverkehrsbehörden analysiert worden.
- Prüfaufträge erfolgten in 40 Fällen mit unterschiedlichen, teils mehreren Maßnahmen. Hier handelte es sich vorwiegend um signalisierte Knoten, die eine ingenieurmäßige Prüfung verlangten.
- In 87 Fällen wurden straßenverkehrsbehördliche Anordnungen geschrieben; davon wurden in 54 Fällen die Maßnahmen bereits umgesetzt. Weitere Anordnungen werden folgen, wenn die Prüfaufträge positiv beschieden werden.
- In 44 Fällen wurden von den Polizeikommissariaten (PK) ausdrücklich geplante Überwachungsmaßnahmen ausgewiesen.
- Keine Maßnahmen erfolgten (92 Nennungen), wenn die Unfallhäufungsstellen bei der Auswertung keine signifikanten Häufungen, z. B. Verteilung der 4 erkannten Unfälle auf jeweils einen Knotenarm, aufwiesen und Unfallbekämpfungsansätze nicht erkennbar waren.

Anschließend werden die Maßnahmen einer Wirkungsanalyse unterzogen. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Kontrolle der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch Kraftfahrzeuge, der Missachtung des Rotlichts und „Falschfahren“ auf linken Radwegen

Die Verkehrsdirektion hat den bewährten Einsatz der Fahrradstaffel ganzjährig fortgeführt. Mit zielgerichteten Kontrollen wurden durch die Fahrradstaffel und andere Polizeikräfte insbesondere auch das „Falschfahren“ auf linken Radwegen und die Missachtung des Rotlichts durch Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer verfolgt. Vor dem Hintergrund der geplanten Einsparungen im Haushalt gibt es jedoch Überlegungen zur Einstellung der Fahrradstaffel.

Die Bekämpfung der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Missachtung des Rotlichts durch Fahrerinnen und Fahrer von Kraftfahrzeugen als besonders gefahrgeneigte und unfallbegünstigende Fehlverhaltensweisen gehörte in den letzten zwei Jahren zu den Schwerpunkten verkehrspolizeilicher Tätigkeiten.

Kontrolle von Parken auf Radwegen; vorrangig straßenbauliche Maßnahmen für Problemschwerpunkte

Die Bekämpfung des Falschparkens auf Radwegen ist ständige Aufgabe des täglichen Streifendienstes der Fahrradstaffel der Verkehrsdirektion und anderer Einsatzkräfte. Die Überwachung im Streifendienst gewährleistet dabei einen möglichst flächendeckenden Verfolgungsdruck. In Einzelfällen wurden erkannte Problembereiche dem zuständigen Straßenbaulastträger übermittelt, damit straßenbauliche Maßnahmen geprüft werden konnten.

Im Zuge des neuen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes, das die Polizei von der Kontrolle von Parkplätzen entlastet, ist eine Verstärkung der Überwachung des sonstigen ruhenden Verkehrs

zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit vorgesehen. Das schließt das Parken auf Geh- und Radwegen ein.

Information über neue, den Radverkehr betreffende Verkehrsregeln

Das Forum Verkehrssicherheit Hamburg hat unter Beteiligung der BIS, der BSB, des ADFC, der Zweiradmechaniker-Innung und der Unfallkasse Nord einen Flyer „Radfahren in Hamburg“ herausgegeben.

Informationen zu Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung zum 01.09.2009 sind im Internetangebot der BIS präsentiert worden.

Intensivere Einbeziehung erwachsener Verkehrsteilnehmer in die Verkehrssicherheitsarbeit

Die Verkehrssicherheitsarbeit der BIS wendet sich seit 2009 verstärkt auch an erwachsene Verkehrsteilnehmer. So wurde zur Fahrrad-Sicherheitsaktion „Schon gecheckt?“ 2009 ein Kinospot zum Thema „Fahrradbeleuchtung“ mit dem Titel „Leuchtendes Vorbild“ produziert und in allen Hamburger Kinos einen Monat lang ausgestrahlt. Des Weiteren wurde dieses Video auf der Internetseite der BIS und des Forums Verkehrssicherheit Hamburg veröffentlicht und die Aktion öffentlich plakatiert.

Außerdem wurde ein Angebot für die Verkehrssicherheitsarbeit für Senioren entwickelt, das auch Fahrradtraining für Senioren enthält und im März 2010 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

Aktive Unterstützung der Verkehrserziehung durch die Polizei auch bei verstärkter Nachfrage

Die Polizei leistet eine aktive Unterstützung der Verkehrserziehung mit ihren Polizeiverkehrslernern in Schulen und Kindertagesstätten als Daueraufgabe. Diese Maßnahme wird unverändert fortgeführt. Eine Erhöhung der Nachfrage war in den letzten zwei Jahren nicht feststellbar.

5. Öffentlichkeitsarbeit für ein besseres Fahrradklima

In den vergangenen zwei Jahren hat die BSU die folgenden Projekte im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation unterstützt bzw. selbst umgesetzt:

- Bezirkliche Fahrradforen Bergedorf im Frühjahr 2008 und im Frühjahr 2010, Erarbeitung einer bezirklichen Radverkehrsstrategie.
- Förderung der Veranstaltung „Fahrradkulturen“ im Frühjahr 2009 im ehemaligen Zollgebäude am Alten Elbtunnel (Ausstellung, geführte Fahrradexkursionen durch den Hafen, Vorträge, Reiseberichte, Leseabend).
- Förderung des Kurzfilmprojektes „Stadt, Rad, Fluss“ in Zusammenarbeit mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und dem Landesbetrieb Erziehung und Berufsbildung (Fahrradwerkstatt Chemnitzstraße) und der KurzFilmSchule (Motivationsfilm zum Radfahren, der 2009 in Kinos gezeigt wurde).
- Kontinuierliche Information der Öffentlichkeit (Presse, Flyer, Internet) über die Durchführung von Maßnahmen im Rahmen der Radverkehrsstrategie, z. B. zu StadtRAD Hamburg und zum geplanten Maßnahmenpaket „Radfahrstreifen und Schutzstreifen“.

Eine Serie von Faltblättern soll künftig über verschiedene Themen (zunächst Radfahrstreifen und Schutzstreifen, später auch Fahrradstraßen, Velorouten etc.) informieren und insbesondere an Anlieger sowie an geeigneten Stellen verteilt werden. Außerdem bereitet die BSU zurzeit eine 2., überarbeitete Auflage des Kartensets „Hamburgs Fahrradrouten“ vor, die 2011 erscheinen soll. In Eimsbüttel ist für 2011 die Einrichtung eines bezirklichen Fahrradforums geplant.

In naher Zukunft soll die Durchführung einer Kampagne mit dem Ziel, zur Fahrradnutzung zu motivieren und Informationen zum Radfahren in Hamburg zu vermitteln, konkretisiert werden. Hierzu wurde die Erarbeitung einer Wort-Bild-Marke beauftragt, die auf allen Medien verwendet werden und den Zusammenhang der verschiedenen Maßnahmen verdeutlichen soll.

Auch zu den Kampagnen und Maßnahmen im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei, die mit den Maßnahmen der Radverkehrsstrategie übereinstimmen, gibt es eine regelmäßige und intensive Öffentlichkeitsarbeit in Form von Presseterminen, der Herausgabe von Flyern und der Präsentation im Internet (Forum Verkehrssicherheit Hamburg und www.schon-gecheckt.de).

6. Ausschöpfen der Potenziale im Fahrradtourismus

Radfernwege

Obwohl Hamburg im Schnittpunkt mehrerer überregionaler und internationaler Radfernwege liegt, spielt der Fahrradtourismus bei der Hamburger Tourismusförderung derzeit eine eher untergeordnete Rolle. Ursache hierfür ist die Konzentration der Tourismusförderung aus wirtschaftlichen Gründen auf Sparten, die eine höhere Wertschöpfung versprechen, z. B. Kultur-, Shopping- und Musical-Tourismus.

Gleichwohl sollen die Radfernwege nicht vernachlässigt werden; hier besteht im Vergleich zu vielen anderen Radfernwegen in Deutschland Nachholbedarf sowohl bei der Infrastruktur (Belag, Ausschilderung) als auch bei Servicekomponenten (Abstellmöglichkeiten für Räder mit Gepäck, Rastplätze, Infotafeln).

Im Rahmen der Facharbeitsgruppe Tourismus der Metropolregion Hamburg (MRH) finden abgestimmte Aktivitäten in diesem Handlungsfeld statt, z. B. wurde 2009 die Untersuchung „Servicekomponenten an Radfernwegen in Hamburg“ durchgeführt und aus Mitteln der MRH finanziert. Damit besteht eine Basis für künftige Aktivitäten in diesem Bereich.

2009 wurde außerdem der östliche Teil des Elberadweges (von Rothenburgsort bis Landesgrenze bei Geesthacht) neu ausgeschildert; hierbei wurde auch der auf gleicher Trasse verlaufende, noch relativ neue Radfernweg Hamburg – Rügen berücksichtigt.

GPS-gestützte Tourenangebote

Der ADFC Hamburg betreibt durch seinen Arbeitskreis GPS kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit. Die monatlichen Treffen stehen allen Interessierten offen, auf der jährlich stattfindenden ADFC Radreise-Messe im CongressCentrum Hamburg (CCH) hat der Arbeitskreis einen eigenen Stand mit umfangreichem Informationsangebot. Zusätzlich werden an diesem Tag kostenfreie Vorträge angeboten. Auf der Internetseite des ADFC Hamburg gibt es einen eigenen Menüpunkt zum Thema mit einer umfassenden Darstellung aller wichtigen Informationen. Zusätzlich stehen dort kostenfrei von ADFC-Aktiven erstellte GPS-Touren in der Metropolregion Hamburg zum Download bereit. Das Angebot wird kontinuierlich ausgebaut.

7. Mehr Service rund ums Rad

Einführung eines Fahrradverleihsystems

Zentraler Bestandteil dieses Handlungsfeldes war in den vergangenen zwei Jahren die Einführung eines Fahrradverleihsystems, das am 10. Juli 2009 unter dem Namen „StadtRAD Hamburg“ eröffnet wurde und von der DB Rent GmbH betrieben wird. Die 1. Realisierungsstufe, die 2010 abgeschlossen wurde, umfasst 1.000 Fahrräder und 72 Leihstationen. Bis zum 25. November 2010 haben sich knapp 75.000 Kundinnen und Kunden registriert, die etwas über 1.000.000 Fahrten unternommen haben. Das bedeutet, dass in diesem Zeitraum jeden Tag durchschnittlich knapp 2.000 Ausleihvorgänge stattgefunden haben. Vernachlässigt man die Monate Januar 2010 bis März 2010, die auf Grund der witterungsbedingt schwierigen Bedingungen zum Radfahren nicht repräsentativ sind, so waren es täglich 2.274 Ausleihvorgänge. Im Sommermonat Juli 2010 waren es sogar knapp 4.000 Ausleihvorgänge pro Tag. Insofern wurden die Erwartungen an die Nutzung des Fahrradleihsystems deutlich übertroffen.

Die Einführung des Fahrradverleihsystems kann auf Grund der statistischen Daten sowie der äußerst positiven Resonanz in der Hamburger Bevölkerung und auch in der überregionalen Fachöffentlichkeit als großer Erfolg bewertet werden. StadtRAD Hamburg ist vom Start weg das erfolgreichste Fahrradleihsystem in Deutschland; die Zahl der Ausleihvorgänge ist höher als bei allen anderen von der DB Rent GmbH betriebenen Fahrradverleihsystemen („Call a bike“) zusammen, darunter Berlin, München, Köln, Frankfurt am Main und Stuttgart. Erfolgsfaktoren sind insbesondere die hohe Dichte der Leihstationen, die Verlässlichkeit des Systems, das günstige Tarifsystem sowie die Namensgebung und das Corporate Design mit unverwechselbarem und identitätsstiftendem Hamburger Bezug.

Mit der Umsetzung der 2. Realisierungsstufe mit ca. 50 Stationen und 500 zusätzlichen Fahrrädern soll 2011 begonnen werden. Geplant ist eine Verdichtung des vorhandenen Bedienungsgebietes sowie eine Ausdehnung nach Westen bis Ottensen, nach Norden bis zum Stadtpark, nach Nordosten bis Barmbek, nach Osten bis Wandsbek Markt sowie nach Süden bis Wilhelmsburg. Außerdem ist für Anfang 2011 eine technische Vereinfachung des Ausleih- und Rückgabemodus‘ vorgesehen.

Fahrradstationen

Da die Bezirke Bergedorf und Harburg aus geographischen Gründen nicht am Fahrradverleihsystem partizipieren, wird als Ausgleich die Einrichtung von Fahrradstationen an Bahnhöfen in diesen beiden Bezirken bevorzugt gefördert.

In Bergedorf haben sich durch den Umbau von Bahnhof und ZOB Synergieeffekte ergeben, so dass 2010 die Arbeiten an den baulichen Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstation mit ca. 540 Plätzen abgeschlossen werden können. Über eine Ausschreibung wurde die Hamburger Arbeit Beschäftigungsgesellschaft mbH (HAB) als künftige Betreiberin der Fahrradstation ermittelt; die Eröffnung ist für Anfang 2011 vorgesehen.

Für den Bahnhof Harburg wurden 2010 Platzierung, Größe und Kosten einer Fahrradstation in einer Machbarkeitsstudie bestimmt. Favorisiert wird ein Standort auf dem Fernbahnsteig nördlich des Empfangsgebäudes. Nächste Schritte sind die Schaffung von Planrecht sowie das Einwerben von Haushaltsmitteln für Planung und Realisierung. Unter positiven Voraussetzungen könnte eine Fahrradstation am Bahnhof Harburg im Jahr 2013 fertig gestellt werden.

Radroutenplaner

In naher Zukunft soll der Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) von der BSU beauftragt werden, einen Internet-Radroutenplaner für Hamburg mit vielfältigen Funktionen (u. a. Routing von Haus zu Haus, Eingabe von Suchkriterien für die Routenwahl, Verknüpfung mit Nachbarländern, Anwendung auf mobilen Endgeräten) zu konzipieren. Als Vorbilder dienen entsprechende Angebote in Nordrhein-Westfalen, Berlin und Stockholm. Es wird angestrebt, eine erste Version im Umwelthauptstadt-Jahr 2011 präsentieren zu können.

Internetauftritt zum Radverkehr

Der Internetauftritt www.hamburg.de/fahrrad wurde in einigen Punkten aktualisiert und ergänzt.

8. Strukturen für die Umsetzung

Finanzierung

Seit 2007 wurden die Ausgaben für den Radverkehr deutlich gesteigert. 2008 wurden 2,8 Mio. € und 2009 5,457 Mio. € für Maßnahmen des Radverkehrs bereit gestellt. 2010 stehen insgesamt 14,465 Mio. € zur Verfügung. Hierbei wird ein Teil der Mittel im Rahmen der Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt. Ein weiterer Teil kommt aus einem Haushaltstitel, der für die Einführung und den Betrieb des Fahrradleihsystems sowie weitere nichtinvestive Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs neu geschaffen wurde (2,5 Mio. € p. a.). In der Summe ergibt sich ein jährlicher Betrag, der eine bessere Planungssicherheit für Maßnahmen im Radverkehr gewährleistet als dies in früheren Jahren der Fall war. Kontinuierlich hohe Mittelansätze sollen im Haushaltsplan 2011 / 2012 sowie in der mittelfristigen Finanzplanung fortgeschrieben werden.

Personalressourcen

In der BSU erfolgte im Sachgebiet „Nichtmotorisierter Verkehr“ im August 2008 eine Aufstockung um einen Mitarbeiter. Durch die sich aus der Umsetzung der Radverkehrsstrategie ergebenden zusätzlichen Aufgaben (insbesondere Fahrradleihsystem) arbeitete das zuständige, nun zweiköpfige Sachgebiet allerdings nach kurzer Zeit wieder über seinen Kapazitätsgrenzen. Verschärfend kamen temporäre Vakanzen im Bereich Projektentwicklung hinzu, wo die Infrastrukturprojekte zum Radverkehr koordiniert und die entsprechenden, nun deutlich besser ausgestatteten Haushaltstitel bewirtschaftet werden. In beiden Sachgebieten – Nichtmotorisierter Verkehr und Projektentwicklung – erfolgte im April 2010 eine weitere Aufstockung um jeweils eine(n) Mitarbeiter(in). Dadurch konnte die Umsetzung der Radverkehrsstrategie verbessert werden: Die Aufgaben der Projektentwicklung werden intensiver wahrgenommen, insbesondere bzgl. der Beauftragung des Veloroutenausbaus und sonstiger Infrastrukturprojekte an den LSBG und die Bezirke. Außerdem erforderten die weiteren (geplanten) Projekte (z. B. Kommunikationskampagne) zusätzliche personelle Ressourcen. Um die Umsetzung der Radverkehrsstrategie zu forcieren, wurde zudem eine Projektgruppe Radverkehr in der BSU eingerichtet. Das heute vorhandene Personal ist durch die Vielzahl der Aufgaben jedoch weiterhin sehr hoch ausgelastet.

Sensibilisierung für die Belange des Radverkehrs in anderen Dienststellen

Da die Radverkehrsstrategie vom Senat beschlossen, ins Hamburger Klimaschutzkonzept aufgenommen und ihre Umsetzung im „Operationalisierten Regierungsprogramm“ verankert wurde, sind alle an der Umsetzung beteiligten städtischen Dienststellen einem gemeinsamen Ziel verpflichtet. Somit ist bei der Planung und Umsetzung der einzelnen Projekte eine ergebnisorientierte Zusammenarbeit – auch bei bisweilen unterschiedlichen Auffassungen in Einzelfragen – erforderlich.

Um die Belange des Radverkehrs nachhaltig im Bewusstsein aller zu verankern, ist die Radverkehrsstrategie auch künftig auf allen Ebenen zu kommunizieren. Es ist erforderlich, regelmäßig über die Ziele und Inhalte der Radverkehrsstrategie und erfolgte Zwischenschritte zu informieren. So haben 2010 zwei Treffen zwischen den für Radverkehr zuständigen Mitarbeitern/-

innen der Bezirksämter und der BSU stattgefunden, um die Vernetzung auf Arbeitsebene zu verbessern.

Die Verkehrsdirektion hat im Rahmen einer StVB-Regionalkonferenz vom 04.03.2008 bis 06.03.2008 die Inhalte der Radverkehrsstrategie an die örtlichen Straßenverkehrsbehörden der Polizeikommissariate / Wasserschutzpolizeikommissariate (PK / WSPK) umgesetzt. Hierbei wurden die Maßnahmen im Einzelnen vorgestellt, an der die BIS / Polizei mitwirken bzw. die sie federführend bearbeiten sollen. Somit konnte sichergestellt werden, dass die örtlich zuständigen PK / WSPK und damit der unmittelbare Primärvollzug in die Thematik eingebunden und sensibilisiert wurden.

Eine wichtige Maßnahme zur Sensibilisierung für die Belange des Radverkehrs ist die Durchführung von Seminaren für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Behörden und Planungsbüros. Seit 2008 haben folgende Fortbildungsmaßnahmen der Fahrradakademie des Deutschen Instituts für Urbanistik – größtenteils in Zusammenarbeit mit der BSU – in Hamburg stattgefunden, in denen auch Aspekte vermittelt wurden, die bei der Umsetzung der Radverkehrsstrategie relevant sind:

- Unterhaltung von Radverkehrsanlagen (2008)
- Verkehrssicherheit und Radverkehr (2009)
- Mehr Qualität im Radverkehr: Die StVO-Novelle und ihre Auswirkungen auf die Planung von Radverkehrsanlagen (2009 und 2010)
- Kommunikation und Kooperation (2010)
- Radverkehr an Knotenpunkten (2010)

Mit Ausnahme des Seminars „Kommunikation und Kooperation“ waren alle Seminare mit jeweils ca. 50 bis 60 Teilnehmerinnen und Teilnehmern vollständig ausgebucht.

9. Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle

Zur Sicherung und Überprüfung des Erfolges wurden unterschiedliche Maßnahmen begonnen. Im Bereich „Datengrundlagen“ sind dies insbesondere der Aufbau einer georeferenzierten Radwegedatenbank sowie Radverkehrszählungen an Orten, an denen Aufwertungen als Veloroute o. ä. vorgenommen werden sollen. Nachher-Zählungen in angemessenem zeitlichem Abstand zur Fertigstellung können dann belegen, ob die jeweiligen Maßnahmen erfolgreich sind.

Das Radverkehrsaufkommen in Hamburg wird jährlich an 38 sogenannten Fahrradpegeln gemessen. An diesen Pegeln wird ein seit Jahren ansteigender Trend verzeichnet (Bild 9.1).

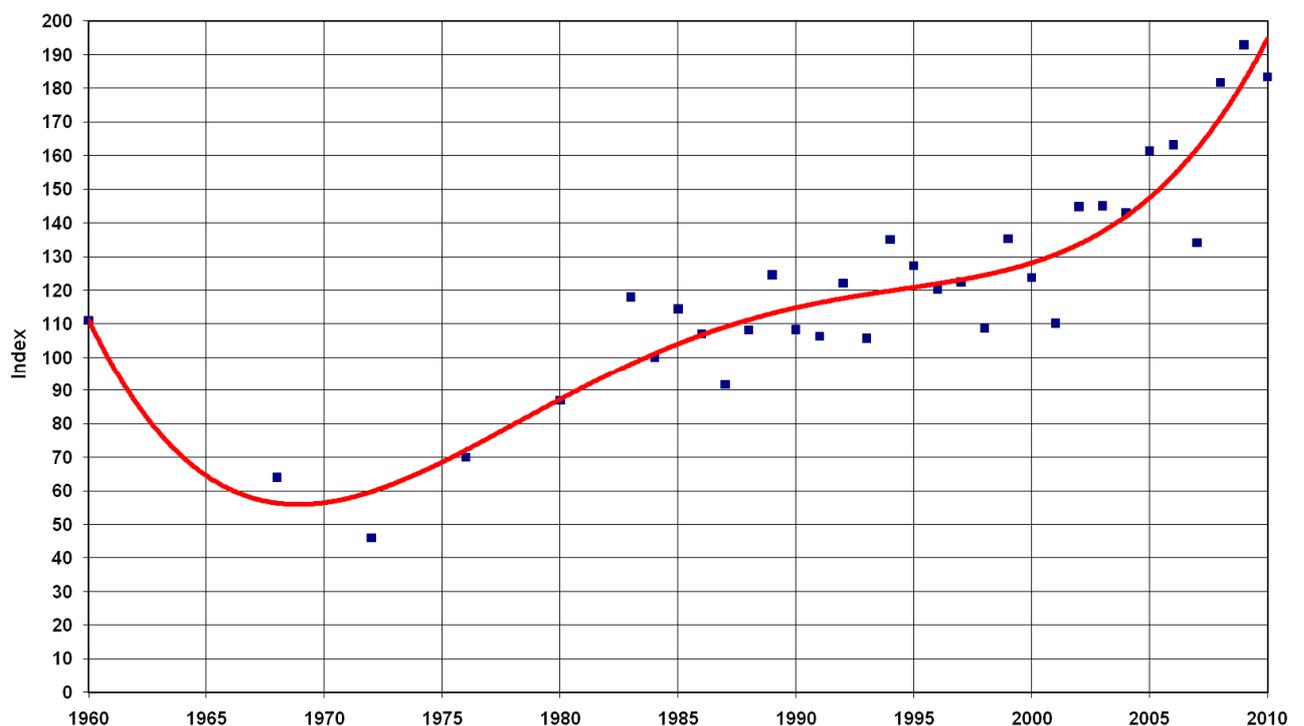


Bild 9.1: Entwicklung des Fahrradverkehrs an den Hamburger Fahrradpegeln 1960 – 2010, Bezug 1984 = 100 %

Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal-Split) wird über Haushaltsbefragungen ermittelt. Daten liegen nur für die Jahre vor, in denen das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die bundesweite Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) durchgeführt hat. Der Radverkehrsanteil am Modal-Split hat sich demnach von 9 % (2002) auf 12,2 % (2008) erhöht.

Der bislang zweimal (2003 und 2005) von ADFC und BUND bundesweit durchgeführte „Fahrradklimatest“ – eine Befragung der Radfahrerinnen und Radfahrer zu den Radverkehrsbedingungen in ihrer Stadt – wurde bisher vom BMVBS und dem Umweltbundesamt finanziell gefördert. In den letzten Jahren gab es dafür keine Mittel, daher konnte die Befragung nicht stattfinden. Der ADFC Hamburg kann eine repräsentative Befragung von Radfahrern zur Bewertung der Situation des Radverkehrs in Hamburg mit eigenen finanziellen Mitteln nicht durchführen, ist aber bereit, die Befragung von Radfahrern zu übernehmen, sofern es eine entsprechende Förderung seitens der BSU gibt.

