



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Mitte
Bezirksversammlung

Antrag öffentlich GRÜNE-Fraktion SPD-Fraktion	Drucksachen-Nr.: 21-2162 Datum: 21.04.2016
--	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Bezirksversammlung Hamburg-Mitte	21.04.2016

Stellungnahme zum Vertragsentwurf "Bündnis für den Radverkehr"

Sachverhalt:

Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte begrüßt das „Bündnis für den Radverkehr“. Es ist ein Zeichen für eine moderne Verkehrspolitik und spiegelt den Alltag vieler Hamburgerinnen und Hamburger wider, die bereits heute das Fahrrad im Alltag nutzen, nicht nur um in der Freizeit gemütlich von A nach B zu gelangen, sondern als eines von vielen gleichberechtigten Verkehrsmitteln einer Großstadt im 21. Jahrhundert. Dieser urbanen Realität trägt das „Bündnis für den Radverkehr“ Rechnung und fördert damit eine umwelt- und klimafreundliche sowie gesunde Fortbewegungsart. Nur durch ein gemeinsames und strategisches Vorgehen kann das ambitionierte, aber nicht unmögliche Ziel gelingen, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen Hamburgs auf 25% zu erhöhen. Das Fahrrad als umweltfreundliches, flexibles, gesundes, praktisches, schnelles sowie kostengünstiges Verkehrsmittel soll durch das Bündnis strukturell auf Augenhöhe mit den anderen Verkehrsmitteln geführt werden. Und auch im Alltag und insbesondere auf den Straßen Hamburgs soll sich zeigen, dass das Fahrrad eines der wichtigsten Verkehrsmittel der Hansestadt geworden ist. Sehr zu begrüßen ist weiterhin das Vorhaben, im Zuge der Planungen vermehrt Radfahr- und Schutzstreifen einzusetzen und dem Radverkehr so mehr Raum zu geben. Auch die Förderung ergänzender Bezirksrouten kommt dem Ziel einer Steigerung des Radverkehrsanteils entgegen.

Das Bündnis fordert daher zu Recht eine gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer – auch von den Radfahrenden, die mit der gewachsenen Aufmerksamkeit ihnen gegenüber mehr Verantwortung für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer übernehmen.

In Hamburg-Mitte laufen die meisten Velorouten zusammen und bilden den Knoten eines Radverkehrssystems mit bereits vielen Dutzenden Kilometern, das in Zukunft weiter stark wachsen und optimiert werden soll, z.B. an den Übergängen zu quer verlaufenden Straßen und an ÖPNV-Stationen (Veloroute 8). Vor dem Weiterbau gilt es, einige ältere Planungen nach neuen Gesichtspunkten zu aktualisieren, etwa die Routen vorwiegend entlang oder nahe von Haupttrouten mit vielen Fahrtzielen statt entlang von Nebenstraßen (mit Tempo 30) zu führen (z.B. Route 10). Viele Bürgerinnen und Bürger in Hamburg-Mitte nutzen das Fahrrad sowie die zur Verfügung stehenden Strecken täglich ganz selbstverständlich. Sie und ihre politischen Vertretungen kennen die Stadtteile und wissen um die Nutzung sowie die Schwächen der Verkehrsnetze vor Ort. Die Bezirksversammlung sieht sich daher in der Pflicht, die Bürgerinnen und Bürger aktiv am Ausbau des Radverkehrsnetzes zu beteiligen, und ist daher darauf angewiesen, an den Planungsprozessen regelhaft Anteil zu haben und diese selbst konstruktiv zu begleiten sowie zu bereichern.

Die bezirklichen Gremien sehen sich in der Pflicht, konstruktiv an der Umsetzung der gemeinsamen Aufgaben mitzuwirken, und fordern das Bezirksamt auf, dem Vertrag unter Berücksichtigung der folgenden Punkte zuzustimmen. Das Bezirksamt wird gemäß §19 BezVG, die Senatskanzlei und die

beteiligten Behörden werden gemäß §27 BezVG aufgefordert, diese in den Vertrag einzuarbeiten.

Petition/Beschluss:

Die Bezirksversammlung möge beschließen:

Die Bezirksversammlung begrüßt den Entwurf zum „Bündnis für den Radverkehr“ außerordentlich. Hier wird eine wegweisende Weichenstellung zu einer modernen Großstadt angestoßen, die im Bezirk Hamburg-Mitte sehr unterstützt wird. Es wird gebeten, folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. Bei den Planungen zum Ausbau des Radwegenetzes leisten die politischen Gremien der Bezirke wichtige Beiträge. Sie sowie die Bürgerinnen und Bürger vor Ort wissen, wie sich Verkehrsströme täglich und über die Jahreszeiten hinweg verändern, wo Anpassungen nötig sind und völlig neue Bedarfe entstehen. Die regelhafte, rechtzeitige und umfassende Beteiligung der Bezirksgremien ist daher ein wichtiger Bestandteil einer modernen und zielgerichteten Verkehrswegeplanung. Dies betrifft insbesondere die Planungsprozesse um neue Fahrradstrecken (Veloroute 15) oder die Anpassung bestehender Verbindungen, die Ausweisung neuer Fahrradstraßen, den Ausbau des StadtRAD-Netzes oder die Schaffung neuer Bike+Ride-Anlagen. Die politischen Gremien in den Bezirken sollten zudem genutzt werden, um fachliche Konflikte zwischen den Bündnispartnern schneller beilegen zu können.
2. Die Schaffung einer modernen Verkehrsinfrastruktur ist ein umfassendes Unterfangen. Die Bezirksämter leisten hier wichtige Arbeit. Daher müssen sie durchgängig in die Lage versetzt sein, diese Arbeit durchzuführen – personell bzw. strukturell, aber auch durch eine umfassende Einbindung in die sie betreffenden Planungsprozesse durch die jeweils anderen Bündnispartner und durch die Bereitstellung nötiger Investitionsmittel für die Schaffung von bezirklichen Fahrradstrecken. Neu zu schaffende Personalstellen werden bei einer mehrjährigen Vergabe mit hoher Wahrscheinlichkeit auch leichter zu besetzen sein. Es soll vertraglich festgelegt werden, dass diese Stellen nur für die im Vertrag verabredeten Ziele eingesetzt werden dürfen.
3. Eine moderne Verkehrspolitik beachtet alle aktiven und passiven Nutzerinnen und Nutzer von Verkehrsflächen. Verkehrsplanung ist dabei stets auch Stadtteilentwicklung. Bei Veränderungen von Straßenquerschnitten soll die Steigerung der Attraktivität und Nutzbarkeit der Verkehrsflächen für alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Der Ausbau von Radverkehrsanlagen soll grundsätzlich weder zulasten des Platzes für Fußgänger noch zulasten von Grünflächen gehen. Überdies sollen auch die Stadtteile, die von den Verkehrswegen durchquert werden, durch ein Plus an Aufenthaltsqualität profitieren können – beispielsweise durch die Schaffung von mehr Aufenthaltsflächen und mehr Grün, wo dies möglich ist. Die Veränderung von Straßenquerschnitten darf jedoch keinen Nachteil für Verkehrsteilnehmende oder die Bewohnerinnen und Bewohner von Stadtteilen haben, beispielsweise indem Grünflächen ersatzlos entfallen oder Flächen für Fußgänger reduziert werden. Dies würde einer modernen Stadt- und Verkehrsentwicklung und dem Schutz des Stadtklimas nicht gerecht.
4. Die Velorouten sollen laut Entwurf mit 30 Mio. Euro aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz ausgebaut werden. Wie die Bezirksrouten finanziert werden sollen, wird bislang nicht erläutert, dies sollte ergänzt werden. Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte wünscht zusätzliche Mittel zur Umsetzung von Bezirksrouten.
5. Verkehrsteilnehmende auf Augenhöhe zu sein, bedeutet für Radfahrende, dass auch sie sich an Verkehrsregeln halten. Die meisten tun dies. Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte begrüßt dennoch, dass in Zukunft auch der Radverkehr stärker in den Fokus der Polizei genommen wird und Kommunikationskampagnen alle Verkehrsteilnehmenden zum sicheren Radfahren aufklären.
6. Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte begrüßt ferner, dass das Fahrradparken zukünftig einen wichtigen Stellenwert in Verkehrs- und Stadtentwicklungsprozessen einnimmt. Die Bedarfe sowie potenzielle Abstellflächen in den Quartieren kennen die Bürgerinnen und Bürger sowie ihre politischen Gremien in den Bezirken am besten. Sie können helfen, sinnvolle Flächen zu identifizieren und flexibel zu nutzen.
7. Damit Radfahrende dauerhaft am Fahrrad als zuverlässigem Verkehrsmittel festhalten, ist eine ganzjährige Befahrbarkeit der Radwege notwendig. Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte begrüßt die bisherigen Bemühungen, die Radwege in Hamburg auch im Herbst und im Winter befahrbar zu halten. Dieser Anspruch muss auch für die Zukunft von allen Bündnispartnern durchgängig eingehalten werden.
8. Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte hält ein umfassendes Informations- und Evaluationskonzept für die Entwicklung des Radverkehrs in Hamburg für nötig. Dazu gehören Verkehrszählanlagen, die so aufgestellt werden, dass sie wichtige Daten für weitere Planungen erzeugen und die Bürgerinnen und Bürger verständlich informieren. Dazu gehört zudem ein umfassendes Berichtswesen, das auch die bezirklichen Gremien an den Informationen aus den

- jährlichen Berichten des Bezirksamtes gegenüber der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation bzw. der Radverkehrskordinatorin sowie an dem jeweiligen Stand der Planungen der „Fahrradwerkstatt“ regelhaft und nicht nur projektbezogen teilhaben lässt.
9. Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte begrüßt, dass auch der gewerbliche Radverkehr Eingang in die zukünftigen Planungen des Radverkehrsnetzes gefunden hat. Ihre Mitglieder wünschen sich einen fruchtbaren Austausch zwischen Gewerbetreibenden, Bezirksamt und Fachbehörden, um die Bedarfe des Radverkehrs mit gewerblichem Hintergrund berücksichtigen zu können.
 10. In der Kommunikationskampagne soll vermittelt werden, dass die Zeit des Radelns (und Rasens) auf Gehwegen – woran sich die Hamburger Radler_innen in den letzten Jahrzehnten der Bordsteinradwege bzw. der fehlenden Fahrrad-Infrastruktur gewöhnt hatten – dem Ende entgegen geht und v. a. schnelle Radler_innen auf die Straße gehören.
 11. Noch nicht hinreichend geklärt ist im Entwurf, bis wann mit der Durchführung des Radweg-Checks von BWVI und Bezirksamtern zu rechnen ist, der für die Art der künftigen Radverkehrsführung an jeder Straße maßgeblich sein soll. Bis dahin sollen sich die Planungsdienststellen an der ERA und am Kfz-Aufkommen orientieren. Damit der Radweg-Check nicht bremsend wirkt, soll er vorrangig an Straßen durchgeführt werden, wo nach Meinung von Bürger_innen und Bezirkspolitik großer Änderungsbedarf besteht.
 12. Die Bezirksversammlung schlägt ein Anreizsystem für die sieben Bezirke vor, bei dem am Ende jeden Jahres Prämien für den Bau von erfolgreichen Velorouten und Radverkehrsanlagen gezahlt werden. Die jeweilige Bezirksversammlung kann dann über diese zusätzlichen Mittel verfügen.
 13. Der Beteiligung von Bürger_innen soll ein hoher Stellenwert eingeräumt werden. Im Vertrag der Bündnispartner sollte die Form der Bürgerbeteiligung (Anhörungen, Workshops usw.) genauer definiert werden. Interessenskonflikte sollten nach Klärung auf der Fachebene mit den bezirklichen Gremien vor Ort geklärt und nach Möglichkeit beigelegt werden, ohne die Ziele des Bündnisses für den Radverkehr in Frage zu stellen.