

## Große Anfrage

der Abg. Barbara Duden, Rolf Polle, Ingrid Cords,  
Michael Dose, Simone Kerlin, Jan Quast,  
Eugen Wagner (SPD) und Fraktion vom 17.06.02

### und Antwort des Senats

#### Betr.: Fahrradfreundliches Hamburg?

*Das Fahrrad gilt als ein lärm- und abgasfreies, platzsparendes und kostengünstiges Verkehrsmittel. Es ist breit verfügbar und universell einsetzbar. Gerade im Kurzstreckenbereich lassen sich Wege im Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr oftmals schneller mit dem Rad zurücklegen als mit jedem anderen Verkehrsmittel.*

*Die CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag hat daher am 4. Juli 2000 einen Antrag unter dem Titel „Für ein fahrradfreundliches Deutschland“ in den Deutschen Bundestag eingebracht.*

*Dies vorausgeschickt, fragen wir:*

#### **1. Zukunft des Radverkehrs in Hamburg**

- 1.1. *Stimmt der Senat der Feststellung des Deutschen Bundestags (Antrag der CDU/CSU-Fraktion vom 4. Juli 2000) zu, dass das Fahrrad seine Berechtigung in Ballungsräumen gefestigt hat?*

Nach Angaben des Statistischen Landesamtes besitzen 76,1 Prozent aller Hamburger Haushalte mindestens ein Fahrrad. Am häufigsten wird in Hamburg das Fahrrad mit rund einem Drittel aller Fahrten im Freizeitverkehr genutzt; rund ein Viertel der Fahrradfahrten sind Einkaufsfahrten und rund ein Fünftel Fahrten zur Ausbildungs- oder Arbeitsstätte.

Zwei Drittel aller Fahrradfahrten in Hamburg weisen eine Maximaldistanz von 3 km auf: fast 90 Prozent aller mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege sind nicht länger als 6 km. Das Fahrrad ist somit in Hamburg ein typisches Verkehrsmittel für den Kurzstreckenbereich.

- 1.2. *Verfolgt auch der neue Senat die Leitlinie aus dem Verkehrsentwicklungsplan weiter, durch die Benutzung der umweltschonenden Verkehrsmittel ÖPNV, Fahrrad und Zu Fuß gehen mehr Menschen als bisher eine attraktive Alternative zur Benutzung des privaten Pkw zu bieten? Falls nein: Welche andere Leitvorstellung hat der Senat insbesondere hinsichtlich der Entwicklung des Fahrradverkehrs in Hamburg?*

Der Senat sieht den ÖPNV als unverzichtbaren Bestandteil des Hamburger Verkehrssystems ebenso wie das Fahrrad und das Zu Fuß gehen. Die Nutzung dieser Verkehrsmittel bedeutet im Ergebnis eine Entlastung der Straßen vom Pkw-Verkehr.

- 1.3. *Der CDU-Bundestagsabgeordnete Wolfgang Börnsen hat in seiner Rede zum o.a. CDU-Antrag am 26. Oktober 2000 ausgeführt, dass man in Kommunen, deren Landschaftsstruktur nicht so ideal sei wie Münster oder Erlangen, zumindest einen 25-Prozent-Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr anpeilen sollte. Hält der Senat dieses Ziel für Hamburg für realistisch bzw. strebt er es gar an?*

Ein 25-Prozent-Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr wäre für Hamburg mehr als eine Verdoppelung der derzeitigen Nutzung. Im Hinblick auf den überdurchschnittlich guten ÖPNV in Hamburg scheint ein derartiger Prozentsatz auch mittelfristig kaum erreichbar.

- 1.4. *Laut bisheriger Verkehrsentwicklungsplanung soll die Einrichtung von Radfahrstreifen künftig Priorität gegenüber dem Bau von Radwegen erhalten. Hält der Senat an dieser Aussage fest oder gibt es andere Richtlinien? Wenn ja: Welche und mit welcher Begründung?*

Die Kriterien für die Einrichtung von Radfahrstreifen, d. h. auf der Fahrbahn markierten benutzungspflichtigen Sonderwegen für Radfahrer, werden bundeseinheitlich durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) festgelegt. Die Anforderungen der VwV-StVO liegen den Planungshinweisen für Stadtstraßen in Hamburg (PLAST – Hmb.) zugrunde. Nach Maßgabe der verbindlich eingeführten PLAST Teil 9 – Anlagen des Radverkehrs gilt nach wie vor der Grundsatz für die Radverkehrsplanung, dass die Einrichtung von Radfahrstreifen unter Beachtung von örtlichen Gegebenheiten und Verkehrssicherheitsaspekten (Verkehrsbelastungen, Vorsorge für den ruhenden Verkehr) Priorität gegenüber dem Neubau von Radwegen hat.

- 1.5. *Ebenso wird im Verkehrsentwicklungsplan der Bau weiterer Velorouten angekündigt. Welche Velorouten sind zurzeit im Bau und wann werden sie fertig gestellt?*

In einem ersten Schritt zur Umsetzung des Veloroutennetzkonzeptes sollten die namentlich in den Drucksachen 16/4394 und 16/5715 „Verwendung von Ausgleichsbeträgen für verschiedene Investitionsmaßnahmen“ genannten Veloroutenabschnitte realisiert werden. Hiervon sind inzwischen folgende Abschnitte fertig gestellt:

Veloroute 1: Rathausmarkt bis Bernstorffstraße; Griegstraße bis Othmarscher Mühlenweg  
Veloroute 3: Rathausmarkt bis Behrmanplatz  
Veloroute 4: Rathausmarkt bis Krugkoppelbrücke  
Veloroute 5: Rathausmarkt bis Kennedybrücke  
Veloroute 8: Bergedorf-Zentrum bis Boberg  
Veloroute 9: Bergedorf-Zentrum bis S-Bahnhof Nettelburg  
Veloroute 10: Harburg-Zentrum bis Georgswerder Bogen  
Veloroute 11: Harburg-Zentrum bis TU Hamburg-Harburg  
Veloroute 12: Rathausmarkt bis Alter Elbtunnel  
Innerer Veloroutenring: Eilbekkanal bis Hasselbrookstraße  
Äußerer Veloroutenring: Saseler Damm bis Rodigallee (nur Streckenbereich, ohne Knoten)

In der Planung befinden sich die folgenden Abschnitte, die 2002 baulich hergestellt werden sollen:

Veloroute 1: Bernstorffstraße bis Max-Brauer-Allee  
Veloroute 10: Georgswerder Bogen bis S-Bahnhof Veddel  
Äußerer Veloroutenring: StVO-gerechte Anpassung verschiedener Knotenbereiche

Eine darüber hinausgehende, weitere Umsetzung des Veloroutennetzkonzeptes ist nicht vorgesehen.

- 1.6. *Warum sollen weitere Velorouten nicht gebaut werden und welche Alternativen plant der Senat stattdessen?*

Der Schwerpunkt der Förderung des Radverkehrs liegt in der Beseitigung des desolaten baulichen Zustandes von benutzungspflichtigen Radwegen im vorhandenen Radwegenetz. Vgl. hierzu im Übrigen die Antwort zu 2.3.

- 1.7. *Im „Nationalen Radverkehrsplan 2002 bis 2012“ der Bundesregierung wird unter anderem auch die Einrichtung von Fahrradbeauftragten in den kommunalen Verwaltungen empfohlen. Dem Vernehmen nach soll nun die Hamburger Fahrradbeauftragte spätestens zum Jahresende ihre Tätigkeit einstellen. Welche Gründe veranlassen den Senat zu dieser Maßnahme und auf welche Weise sollen künftig die Belange des Fahrradverkehrs zwischen den Hamburger Behörden und Verwaltungen sowie im Bund/Länder-Arbeitskreis „Fahrradverkehr“ koordiniert werden?*

Im Rahmen der Neuorganisation der Behördenstruktur der Behörde für Bau und Verkehr ist vorgesehen, dass die Fahrradbeauftragte künftig ihre Aufgaben in einer Linienfunktion wahrnimmt.

## **2. Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer**

- 2.1. *An welchen Kreuzungen bzw. Gefahrenpunkten sind im letzten Jahr besonders häufig Radfahrer verunglückt?*

Polizeilich bekannt gewordene Verkehrsunfälle werden in Hamburg nach bundeseinheitlichen Regeln erfasst und ausgewertet. Bezogen auf die Frage und entsprechend der gebräuchlichen Definition für Unfallhäufungsstellen waren dies für das Jahr 2001 folgende Örtlichkeiten:

- Armgartstraße/Mundsburger Damm
- Bahrenfelder Marktplatz/BAB AS Bahrenfeld-Nord
- Alsterchaussee/Fährdamm/Harvestehuder Weg
- An der Alster/Ferdinandstor/Kennedybrücke
- Bergstraße/Mönckebergstraße
- Bundesstraße/Edmund-Siemers-Allee
- Fruchttaltee/Hohe Weide
- Saarlandstraße/Wiesendamm

- 2.2. *Welche Maßnahmen plant der Senat, um diese Gefahrenstellen für Radfahrer zu entschärfen und darüber hinaus das Radfahren in Hamburg generell sicherer zu machen?*

Sofern sich aus der Aufnahme und Bearbeitung von Verkehrsunfällen Hinweise auf sicherheitsrelevante Defizite in der Verkehrsraumgestaltung oder der Verkehrsregelung ergeben, treffen die Straßenver-

kehr- und Straßenbaubehörden notwendige verkehrsregelnde bzw. straßenbauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation.

Bisher haben sich bei den zu 2.1. genannten Örtlichkeiten keine konkreten Hinweise auf derartige Sicherheitsdefizite ergeben.

Zusätzlich zu der speziellen Unfallanalyse erfolgt eine allgemeine kontinuierliche Verkehrsüberwachung durch die Polizei, die auch das Verkehrsverhalten der Radfahrer mit einbezieht. Darüber hinaus werden besondere Überwachungsaktionen an Örtlichkeiten durchgeführt, an denen sich unfallträchtiges Fehlverhalten von Radfahrern häuft. Weiterhin versucht die Polizei, den Unfallgefahren im Radverkehr neben allgemeiner Öffentlichkeitsarbeit durch Aufklärung über sicheres und verkehrsgerechtes Verhalten im Rahmen der Verkehrserziehung in Kindergärten, Vorschulen und Schulen und auch durch Gespräche vor Ort mit den Radfahrern, an die unter anderem eine Informationsbroschüre mit dem Titel „Fahrrad fahren aber sicher“ verteilt wird, zu begegnen.

- 2.3. *Wie möchte der Senat eine erhöhte Sicherheit für Radfahrer erreichen, wenn er die Haushaltsmittel zur „Förderung des Radverkehrs“ erheblich kürzt und damit die infrastrukturellen Voraussetzungen für Radfahrer verschlechtert bzw. weitere Verbesserungen verhindert und eine weitere Verschlechterung durch Abnutzung in Kauf nimmt?*

Vor dem Hintergrund der notwendigen Haushaltskonsolidierung sind auch die Mittel zur „Förderung des Radverkehrs“ gekürzt worden. Dennoch werden sich die infrastrukturellen Voraussetzungen für Radfahrer nicht verschlechtern. Durch den verstärkten Einsatz in der Beseitigung des desolaten baulichen Zustandes vieler Radwege werden kurzfristig sogar größere Verbesserungen hinsichtlich des Fahrkomforts zu erzielen sein. Dafür sind im Haushalt 2002 aus dem 18-Millionen-€-Sonderprogramm „Beseitigung von Straßenschäden“ insgesamt 1,4 Millionen € für die Grundinstandsetzung von Radwegen ausgewiesen.

- 2.4. *Hauptunfallursache im Straßenverkehr ist mit 41 Prozent überhöhte Geschwindigkeit. Hiervon sind Fußgänger und Radfahrer als schwächste Verkehrsteilnehmer stark betroffen. Wie will der Senat unter diesem Aspekt die Verkehrssicherheit für Radfahrer verbessern vor dem Hintergrund der erklärten Ziele, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 60 km zu erhöhen, Verkehrsberuhigungen auf den Prüfstand zu stellen und Geschwindigkeitsüberwachungen zu reduzieren?*

Die in der Anfrage genannten 41 Prozent beziehen sich ausschließlich auf die Zahl der getöteten Personen bei Unfällen mit den Hauptunfallursachen „Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ und „nicht angepasste Geschwindigkeit“ (2001 insgesamt 56 Getötete, davon in 23 Fällen Ursachenbenennung „Geschwindigkeit“ = 41 Prozent).

Sofern Kraftfahrzeugführer als Hauptverursacher für Radfahrerunfälle festzustellen waren, waren Fehler beim Abbiegen, Missachtung von Vorfahrt, Vorrang und Rotlicht und Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr die häufigsten Unfallursachen. Das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit hatten als Hauptursache eine allenfalls untergeordnete Bedeutung. Die Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf 60 km/h wird im Übrigen nur auf dafür geeigneten Straßen und nur nach entsprechender sorgfältiger Abwägung aller verkehrlichen Sicherheitsaspekte erfolgen.

Die Geschwindigkeitsüberwachung wird schwerpunktmäßig an Unfallschwerpunkten, vor Schulen und Kindergärten und Seniorenheimen sowie an sonstigen Gefahrenstellen, an denen nach polizeilichen Erfahrungen deutlich überhöhte Geschwindigkeiten festzustellen sind, durchgeführt. Ebenso werden bei der Überprüfung der Wirksamkeit von verkehrsberuhigenden Maßnahmen die Sicherheitsbelange der Radfahrer wie der Fußgänger nach wie vor berücksichtigt.

- 2.5. *Einen wertvollen Beitrag zur Verkehrssicherheit leistete in den letzten Jahren die Fahrradstaffel der Polizei.*

- 2.5.1. *Beabsichtigt der Senat die Fahrradstaffel der Polizei zu erhalten?*

Ja. Im Übrigen vgl. Antwort des Senats auf die Schriftliche Kleine Anfrage Drucksache 17/862.

- 2.5.2. *Wenn nein, welche kompensatorischen Maßnahmen sollen dafür sorgen, dass ihre Aufgaben bei der Freihaltung der Radwege von Falschparkern und der gebührenpflichtigen Verwarnung von Rechtsverstößen der Radfahrer trotzdem wahrgenommen werden?*

Entfällt.

### 3. Stellplätze für Fahrräder

- 3.1. *Bisher wurde die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV durch Programme zum Ausbau von Bike & Ride-Anlagen und zum Angebot von diebstahlsicheren Abstellmöglichkeiten in Fahrradboxen gefördert. Dem Vernehmen nach soll es in diesem Bereich noch Restmittel geben. Sind noch Restmittel vorhanden und ist vorgesehen, diese für ihren ursprünglichen Zweck einzusetzen, d.h., ist der Bau weiterer Fahrradboxen geplant? Wenn ja, wann und wo werden die Fahrradboxen gebaut? Wenn nein, warum wird auf die Einsetzung der zweckgebundenen Mittel verzichtet?*

Die Schaffung von Bike + Ride-Stellplätzen an den Schnellbahnstationen erschließt ein zusätzliches Potenzial für den ÖPNV. Verbesserungen des Angebotes sind abgestimmt auf die örtlichen Verhältnisse in Abhängigkeit von der Belegungs- und Nachfrageentwicklung an den jeweiligen Schnellbahnhaltstellen. Sie erfolgen schrittweise und nach den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln.

Mit dem am 5. August 1994 zwischen der FHH und der P+R-Betriebsgesellschaft abgeschlossenen Rahmenvertrag wurde eine Anteilsförderung für die Aufstellung von zunächst 300 Abstellplätzen in abschließbaren Boxen vereinbart, deren Bewirtschaftung die Gesellschaft übernimmt. Bis Ende 2000 wurden zusammen 355 sichere Fahrradabstellplätze in vandalismusarmen Fahrradboxen an 36 Schnellbahnhaltestellen sowie an zwei Bushaltestellen geschaffen. Der vorgesehene Finanzierungsanteil aus hamburgischen Haushaltsmitteln in Höhe von 115 500 DM ist bisher mit 101 581,25 DM ausgeschöpft. Das Programm ist abgeschlossen, für 2001 oder 2002 wurden keine Zuwendungsanträge von der P+R-Betriebsgesellschaft mehr eingereicht.

In der Drucksache 16/4394 vom 20. Juni 2000 hat der Senat die Bürgerschaft unter anderem darüber informiert, dass Ausgleichsbeträge zum Ausbau von Bike + Ride, z. B. für weitere Anlehnbügel, Überdachungen und abschließbare Fahrradboxen verwendet werden. Bisher sind einige Maßnahmen gemäß der genannten Zweckbestimmung realisiert worden. Es ist weiterhin vorgesehen, Mittel für entsprechende Maßnahmen auf der Basis von Auswertungen der Bestands- und Auslastungserhebungen und Anmeldungen der Bezirke einzusetzen.

- 3.2. *Ist die zusätzliche Einwerbung von Geldern für die Verbesserung des Radverkehrs über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz geplant? Wenn ja: Für welche geplanten Maßnahmen werden diese Gelder eingeworben? Wenn nein: Warum nicht?*

Die Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) – Landesprogramm – werden den Ländern aufgrund gesetzlich festgelegter Quoten zugewiesen; die Einwerbung zusätzlicher Mittel ist nicht möglich. Das GVFG-Bundesprogramm sieht die Finanzierung von Radverkehrsanlagen nur im Zusammenhang mit einer nach GVFG förderfähigen Straße vor. Derzeit wird in Hamburg der Bau von Fahrradboxen an Schnellbahnstationen und einigen Bushaltestellen mit GVFG-Mitteln finanziert. Vgl. hierzu im Übrigen die Antwort zu 3.1.

- 3.3. *Bisher wurden in Bergedorf im Bereich der Universität/Dammtor so genannte Fahrradstationen geplant, die neben überwachten Abstellmöglichkeiten auch einen Fahrradreparaturservice vorsahen. Setzt der gegenwärtige Senat diese Planungen fort? Wenn nein: Warum nicht? Wenn ja: Wie ist der gegenwärtige Sachstand der Planungen und wann kann mit der Realisierung begonnen werden?*

Der aktuelle Sachstand hinsichtlich der Planung bzw. Realisierung von Fahrradstationen stellt sich wie folgt dar:

Am Bahnhof Bergedorf wurden die Möglichkeiten zur Einrichtung einer oder mehrerer Fahrradstationen untersucht. Näher betrachtet wurde hierbei die Möglichkeit der Integration der Fahrradstation in eine vorhandene Parkpalette der P+R-Betriebsgesellschaft. Die Untersuchungen des Bezirksamtes Bergedorf in Zusammenarbeit mit der P+R-Betriebsgesellschaft dauern an. Sie haben bisher zu keinem kurzfristig realisierbaren Lösungsansatz geführt. Weiter führende Überlegungen sind erst nach Herstellung des P+R-Parkhauses Bergedorf möglich.

Die Planungen zum Bau einer Fahrradstation einschließlich Servicebereich in der Schlüterstraße (Universität) sind abgeschlossen. Eine gültige Baugenehmigung liegt der Universität vor. Die erforderlichen Baumfällarbeiten wurden bereits im Frühjahr 2002 durchgeführt; das Baugrundstück ist entsprechend freigeräumt.

Für die weitere Bauausführung laufen derzeit die erforderlichen Ausschreibungs- und Vergabeverfahren der Gewerke. Die Ausschreibung der Rohbauarbeiten ist bereits abgeschlossen, die Auftragserteilung erfolgt in Kürze. Der Beginn der Baumaßnahmen ist zum Beginn der Sommer-Semesterferien 2002 geplant. Parallel zur Ausschreibung der Gewerke erfolgt das Bewerbungsverfahren für die Betreiber.

- 3.4. *In einem Beschluss der Bezirksversammlung Wandsbek heißt es im Hinblick auf die geplante P & R-Anlage am U-Bahnhof Volksdorf:*

*„Die Gebühren für die Fahrradeinstellung sollten über einen Kombiautomaten abgerechnet werden können.“*

*Gibt es vor diesem Hintergrund Planungen, anders als bisher für die Nutzung von Fahrradstellplätzen an Bahnhöfen in Hamburg Gebühren zu erheben? Wenn ja: Welche Gründe gibt es dafür und sieht der Senat dadurch die Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad eingeschränkt? Wenn nein: Wie ist dann der o. a. Antrag der Schilll-Partei in der Bezirksversammlung Wandsbek zu verstehen?*

Es existieren keine Planungen zur Erhebung von Gebühren für das einfache Abstellen von Fahrrädern an Schnellbahnstationen. Gebühren werden nur für vermietete Fahrradabstellplätze in Fahrradboxen und in Sammelabstellanlagen erhoben: Eine Fahrradbox kann bei der P+R-Betriebsgesellschaft für 7,50 € pro Monat gemietet werden. Die Miete für einen Fahrradabstellplatz in einer überwachten Sammelabstellanlage an den Schnellbahnhaltestellen in Farmsen (60 Plätze) bzw. Elbgaustraße (20 Plätze) beträgt 6,50 €.

Zu Anträgen in den Bezirksversammlungen nimmt der Senat nicht Stellung.

- 3.5. *In der neuen Globalrichtlinie „Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze“ wird eine Reduzierung der zu bauenden Fahrradstellplätze in Neubauten vorgesehen. Welche Erfahrungen liegen mit der bisher geltenden Regelung vor?*
- 3.6. *Lässt sich daraus ableiten, dass die Zahl der bisher geforderten „notwendigen Fahrradstellplätze“ in Gebäuden zu hoch ist?*
- 3.7. *Sind bisher Neubauplanungen an der Zahl der zu bauenden Fahrradstellplätze gescheitert, sodass mit deren Reduzierung ein wichtiger Impuls auf Neubautätigkeiten in Hamburg ausgehen wird?*

*3.8. Ist dies vielleicht ein besonderer Beitrag des Senats zur Förderung der Fahrradnutzung?*

Bei den Vorarbeiten für die Neufassung der Globalrichtlinie „Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze“ wurden in der zuständigen Behörde Überlegungen angestellt, die Bemessungsschlüssel für notwendige Fahrradplätze in mehreren Fällen abzusenken, teilweise das Niveau im Mittelwert unverändert zu belassen und in wenigen Einzelfällen sogar anzuheben.

Über die bisherigen Bemessungsschlüssel für Fahrradplätze liegen sehr unterschiedliche Erfahrungen vor, die vom jeweiligen Einzelfall abhängig sind. Die Bemessungsschlüssel für die notwendigen Fahrradplätze aus der Globalrichtlinie stellen generalisierte und pauschalisierte Erfahrungswerte dar. Sie beziehen sich nicht auf die jeweiligen Umstände einer bestimmten Nutzung zu einem konkreten Zeitpunkt, sondern stellen verallgemeinernd den Bedarf einer baulichen Anlage bezogen auf deren gesamte Lebensdauer dar. Insofern kann die Erfahrung aus einem speziellen Einzelfall nicht der Maßstab für die Festsetzung der Bemessungsschlüssel sein.

1996 wurde dem Bundesminister für Verkehr für das „Forschungsprogramm Stadtverkehr“ von Hamburg ein Forschungsthema vorgeschlagen, durch welches der „Bedarf für Fahrradabstellplätze bei unterschiedlichen Grundstücksnutzungen“ ermittelt werden sollte. Das Ergebnis der Bearbeitung dieses Themas durch die Bundesanstalt für Straßenwesen liegt seit dem Februar 2001 vor. Die Ergebnisse dieser Untersuchung stellen eine Grundlage der Überarbeitung der Bemessungsschlüssel für notwendige Fahrradplätze dar.

Im Übrigen ist der Senat mit der Thematik noch nicht befasst gewesen.