

## **Antrag**

**der Abgeordneten Jörg Lüthmann, Christian Maaß, Manuel Sarrazin,  
Christa Goetsch, Antje Möller, Heike Opitz (GAL) und Fraktion**

**der Abgeordneten Jan Quast, Karin Timmermann, Carola Veit, Ingrid Cords,  
Werner Dobritz, Barbara Duden, Dr. Martin Schäfer, Rüdiger Schulz,  
Dr. Dorothee Stapelfeldt (SPD) und Fraktion**

zu Drucksache  
**18/4180**

### **Betr.: Förderung des Fahrradfahrens – was Hamburg von Kiel lernen kann!**

In Kiel ist es gelungen, im Zeitraum von 1988–2002 den Anteil des Fahrradverkehrs von 8 % auf 17 % zu steigern. Die Zuwachsraten des Fahrradverkehrs ersetzen ausschließlich Fahrten, die vorher mit dem Auto zurückgelegt wurden. Diese Entwicklung soll für Hamburg Ansporn sein!

Der rot-grüne Senat hatte in der 16. Legislaturperiode von 1997–2001 ein „Veloroutenkonzept“ für Hamburg erarbeitet und mit der Umsetzung begonnen. Für die Umsetzung dieses gesamtstädtischen Konzepts, und für alle darüber hinaus gehenden Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs durch Hamburg UND die Bezirke gab der rot-grüne Senat im Jahre 2001 insgesamt 4,4 Mio. Euro aus. Mit dem Regierungswechsel nach der Wahl 2001 wurde das Veloroutenkonzept ersatzlos gestrichen und die Bedingungen für das Fahrradfahren in Hamburg verschlechtert.

Nun ersucht der vorliegende Antrag 18/4180 den Senat, „eine Radverkehrskonzeption zu erarbeiten, welche neben einem Leitbild auch einen Maßnahmenplan, Aussagen zu Finanzierung und Prioritäten sowie zum Qualitätsmanagement beinhaltet“. Um den Radverkehr wirklich nachhaltig fördern zu können, bedarf es jedoch der Einlösung konkreter Forderungen und weitergehender Überlegungen, die es auf ihre Realisierbarkeit zu überprüfen gilt. Darüber hinaus müssen die Haushaltstitel zur Förderung des Radverkehrs wieder erhöht und weitergehende Mittel zur Umsetzung der Konzeption eines Alltagsverkehrsnetzes bereitgestellt werden.

### **Die Bürgerschaft möge daher beschließen:**

#### **Der Senat wird ersucht,**

1. ein übergreifendes Konzept für ein Alltagsradverkehrsnetz – mit Schwergewicht auf Führungen abseits der Hauptverkehrsstraßen – zu entwickeln,
2. dafür im Haushaltsplan 2007/2008 den Titel 6300.742.08 wieder einzurichten und mit 700 000 Euro pro Jahr auszustatten,
3. die Kriterien für den Fortbestand der Radwegebenutzungspflicht mit den Fachverbänden, Verkehrswissenschaftlern, der Polizei und den Bezirken öffentlich zu diskutieren um eine einvernehmliche, allgemein akzeptierte Lösung zu erreichen,

4. auf Basis dieser Kriterien unter Beteiligung der Fachverbände, der Polizei und der Bezirke eine genaue Bestimmung der Straßen vorzunehmen, auf denen die Radwegebenutzungspflicht weiterhin gelten soll,
5. die Radverkehrsanlagen, auf denen die Radwegebenutzungspflicht weiterhin bestehen soll, so herzurichten, dass die Kriterien der 24. Novelle der StVO (PLAST 9) eingehalten werden,
6. diese Radverkehrsanlagen konsequent gegen das Abstellen von Kraftfahrzeugen zu sichern,
7. bei entfallender Benutzungspflicht von Radwegen außerhalb von Tempo-30-Zonen in Straßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 10 000 Kfz/Tag im Rahmen einer Einzelfallprüfung entweder benutzungspflichtige Fahrradstreifen auf der Fahrbahn abzumarkieren oder Tempo-30-Streckengeschwindigkeitsbegrenzungen zu verhängen,
8. bei Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht und Führung auf den Fahrbahnen zum Schutz der Fahrradfahrer/-innen vor Unfallgefahren, Parkplätze grundsätzlich nur in „Längsaufstellung“ zuzulassen,
9. gemeinsame Geh- und Radwege nur bei geringen Aufkommen von Fußgänger/-innen und Fahrradfahrer/-innen anzuordnen und die vertretbaren Aufkommengrenzen verbindlich zu definieren,
10. im Umfeld von Schulen und auf Straßen, die Teil des „Alltagsradwegenetzes“ sind, mehr „Fahrradstraßen“ einzurichten, auf denen das Fahrrad die bestimmende Verkehrsart ist,
11. in der HafenCity die Chance eines neu entstehenden Quartiers dahingehend zu nutzen, durch besonders attraktive und sichere Bedingungen für Fuß- und Radverkehr den „Modal Split“ (Verkehrsmittelwahl) zu Gunsten dieser Verkehrsarten zu verbessern und die weiteren Planungen mit diesen Zielen in Einklang zu bringen,
12. eine Bundesratsinitiative zur verbindlichen Einführung von „Dobli-Spiegeln“ für Lkw zu starten, um Unfälle mit Lkw bei Rechtsabbiegevorgängen zu reduzieren,
13. beim Einsatz adaptiver Lichtsignalanlagensteuerung die Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern angemessen zu berücksichtigen und insbesondere einseitige Benachteiligungen dieser schwächeren Verkehrsteilnehmer zu vermeiden,
14. mehr geeignete Fahrradabstellanlagen aufzustellen,
15. Förderprogramme für Dritte, wie z. B. Wohnungsbaugesellschaften oder private Bauherren für die Aufstellung weiterer Fahrradabstellanlagen aufzulegen,
16. die Einrichtung einer Fahrradstation (mit bewachten Fahrradstellplätze und Reparatur-/Serviceangeboten) an einer geeigneten Übergangsstelle zum ÖPNV zu prüfen,
17. gegenüber dem HVV durchzusetzen, dass analog der bestehenden Regelung in U- und S-Bahnen die Fahrradmitnahme auch in Regionalbahnen zwischen Hauptbahnhof und allen Stationen auf Hamburger Stadtgebiet wieder kostenfrei, dafür unter Achtung der Sperrzeiten angeboten wird,
18. im Haushaltsplan 2007/2008 den Titel 6300.741.02 „Förderung des Radverkehrs“ von jetzt 200 000 Euro auf neu 1 Mio. Euro anzuheben,

19. im Haushaltsplan 2007/2008 den Titel 6300.741.82 „Förderung des Radverkehrs, Rahmenzuweisungen an die Bezirke“ von jetzt 0 Euro auf neu 1 Mio. Euro anzuheben, wodurch u. a. die Einrichtung von Radfahrstreifen (Beispiel: Heußweg im Bezirk Eimsbüttel) ermöglicht werden soll,
20. nach dem erfolgreichen Beispiel Kiels auch in Hamburg einen Fahrradbeirat einzurichten, der vier bis sechs Mal pro Jahr zusammentritt, um die konkrete Umsetzung des Alltagsradverkehrsnetzes zu überprüfen und weitere konkrete Vorschläge zur Verbesserung des Radverkehrs zu entwickeln,
21. im Rahmen der Evaluation aller Maßnahmen zu untersuchen, ob – worauf auch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in ihrer Studie „Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder“ hinweist – unter Berücksichtigung von „Untersuchungen zur Entwicklungspsychologie (die) zeigen, dass (...) die Fähigkeit zum sicheren Radfahren erst ab 14 Jahren vollständig ausgebildet ist“ eine Anhebung der Altersgrenze für Kinder, die mit dem Fahrrad auf Bürgersteigen fahren dürfen, angemessen ist und wo diese neu liegen soll,
22. der Bürgerschaft bis zum 15. August 2006 über die Ergebnisse der Prüfaufträge, die Schritte zur Konzepterstellung, die Einsetzung eines Fahrradbeirates und die Umsetzung erster konkreter Sofortmaßnahmen zu berichten.