

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dennis Thering, Dennis Gladiator, Franziska Grunwaldt,  
Carsten Ovens, Michael Westenberger (CDU) und Fraktion**

### **Haushaltsplan-Entwurf 2017/2018**

Einzelplan 7 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Aufgabenbereich 269 Verkehr und Straßenwesen

Produktgruppe 269.01 Übergeordnete Verkehrsangelegenheiten, -entwicklung,  
Mobilität

#### **Betr.: Mit Augenmaß und ohne Zwang – Machbarkeit von „Fahrradschnellstraßen“ in Hamburg prüfen**

Ein zeitgemäßer Mix aus Autos, Bahnen, Bussen, Fähren, Zufußgehen und Fahrrädern ist von entscheidender Bedeutung für die zukünftige Ausgestaltung der Mobilität in Hamburg. Dies gilt für Hamburg als Herz einer Metropolregion mit über 5 Millionen Einwohnern und Hafenstandort von Weltrang umso mehr. Moderne Mobilität bedeutet zugleich die Berücksichtigung von Lärmschutz, Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit bei der Verkehrsplanung. Kein anderes Verkehrsmittel erfüllt speziell diese Kriterien so gut wie das Fahrrad, das generationenübergreifend eine gesunde, günstige und flexible Fortbewegung ermöglicht.

Zur Förderung des Radverkehrs hat der CDU-geführte Senat im Januar 2008 die bis heute gültige Radverkehrsstrategie für Hamburg (Drs. 18/7662) beschlossen, die von dem aus Vertretern von Verbänden, Vereinen, Verwaltung und Politik bestehendem Fahrradforum erarbeitet wurde. Viele der mit der Radverkehrsstrategie erhofften und erwünschten Wirkungen sind inzwischen eingetreten. In den letzten Jahren gab es aber auch Negativentwicklungen. Insbesondere die weiterhin hohe Zahl von Unfällen mit Radfahrerbeteiligung deutet darauf hin, dass die Verkehrssicherheit zuletzt vernachlässigt wurde und dass dem Wachstum des Radverkehrsanteils faktische Grenzen gesetzt sind. Es war und ist bedauerlich, dass ein von der CDU-Bürgerschaftsfraktion erst im Sommer 2016 in die Bürgerschaft eingebrachter Antrag zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit am Widerstand von SPD, GRÜNEN und LINKEN (R2G) scheiterte.

Für die CDU ist aber weiterhin klar: Der Radverkehr muss auch in Zukunft gefördert werden. Das Wachstum muss allerdings organisch und nicht sprunghaft, es muss mit Außenmaß und nicht mit der Brechstange, es muss im Konzert mit und nicht einseitig gegen andere Verkehrsmittel erfolgen. Unser Ziel ist, dass immer mehr Menschen mit dem Rad schnell und sicher ans Ziel gelangen durch attraktive Rahmenbedingungen und nicht durch einseitige Politik und staatlichen Zwang zulasten anderer Verkehrsteilnehmer.

Sogenannte Fahrradschnellstraßen beziehungsweise Fahrradautobahnen oder Rad-schnellwege können wie keine zweite infrastrukturelle Maßnahme zur Erreichung dieses Ziels beitragen und sind ein Markenzeichen fahrradfreundlicher Städte wie Kopenhagen, Antwerpen oder London („Super Cycle Highways“). Ihren Ursprung hat

diese besondere Form der Radverkehrsführung allerdings in den Niederlanden (Amsterdam, Enschede, Groningen und so weiter).

Bereits 2010 hatte sich das Deutsche Institut für Urbanistik (difu) im Auftrag des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (heute Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) mit der Frage beschäftigt, wie insbesondere auf mittellangen Strecken der Radverkehrsanteil gesteigert werden kann, und die Studienergebnisse anschließend veröffentlicht<sup>1</sup>.

Demnach verzichten Menschen auf mittellangen Distanzen vor allem wegen des unterbrochenen Verkehrsflusses und der infolgedessen längeren Reisezeiten auf das Rad. Insbesondere hier bieten Fahrradschnellstraßen unschlagbare Vorteile. Diese werden auf separaten Fahrbahnen, getrennt von anderen Verkehrsmitteln, geführt. Sie sind extra breit, qualitativ besonders hochwertig, kreuzungsfrei und verbinden Stadtzentren direkt mit Wohn- und/oder Gewerbegebieten. Komfort und Sicherheit werden dadurch maximal gefördert. Auch die Kosten sind überschaubar und liegen pro Kilometer (inklusive Beschilderung und Beleuchtung) zwischen 0,5 bis 2 Millionen Euro. Größter Kostentreiber sind hierbei Über- und Unterführungen. Zum Vergleich: Ein Kilometer Standardradweg kostet zwischen 0,7 bis 1,1 Millionen Euro, ein Kilometer Straße sogar zwischen 1,3 bis 10 Millionen Euro.

Weil Fahrradschnellstraßen nach Expertenmeinung eine Mindestlänge von 5 bis 7 Kilometern umfassen sollten, um ihre Vorteile voll entfalten zu können, kommen nicht alle Strecken und Verbindungen für die besondere Form der Radverkehrsführung infrage. Mit der stillgelegten Bahnstrecke zwischen Ohlsdorf und Ochsenzoll (siehe Drs. 21/1797) sowie der Strecke Harburg bis zu den Elbbrücken entlang des zukünftigen Streckenverlaufs der dann verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße existieren aber bereits heute zwei Streckenverläufe, die die an eine Fahrradschnellstraße angelegten Kriterien erfüllen. Beide Strecken sind auch deshalb besonders geeignet, weil sie in unmittelbarer Nähe zu viel genutzten Bahntrassen (U1 beziehungsweise S3, S31 und metronom), mit relativ geringem Aufwand an die entsprechenden Haltestellen angebunden werden können und somit einen effizienten Verkehrsmittelwechsel ermöglichen.

Weil aber bei einem Verkehrsprojekt dieser Größenordnung, das zudem verkehrspolitisches Neuland in Hamburg wäre, naturgemäß viele Fragen zu klären sind, setzt sich die CDU mit dem vorliegenden Antrag dafür ein, dass die Machbarkeit beider Varianten zunächst einmal gründlich geprüft wird. Bei der Verbindung Harburg-Elbbrücken ist ferner zu prüfen, inwiefern analog zu der möglichen Fahrradschnellstraße auch der „Sprung über die Elbe“ für Radfahrer endlich Wirklichkeit werden könnte. Als Beispiel hierfür kann die vielfach preisgekrönte Nescio-Brücke über den Rhein-Kanal in Amsterdam genannt werden. Diese ausschließlich für Fahrradfahrer und Fußgänger zugängliche Hängebrücke hat zwar knapp 10 Millionen Euro gekostet, ist mit 780 Metern aber (mit Ausnahme der Köhlbrandbrücke) deutlich länger als sämtliche Elbbrücken auf Hamburger Gebiet.

Orientierung für die Kosten gibt das Beispiel der Machbarkeitsstudie für Radschnellwege in der Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen, Wolfsburg<sup>2</sup>. Das Gesamtvolumen dieser von Dezember 2008 bis Februar 2010 durchgeführten Studie hat 68.000 Euro betragen. Eingedenk der seither erfolgten allgemeinen Preisentwicklung und des vorliegenden Spezifikums einer möglichen Elbquerung für den Radverkehr sind im vorliegenden Fall 150.000 Euro zu veranschlagen. Hierbei soll sich der Senat, dem Beispiel der Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen, Wolfsburg folgend, um eine Förderung beziehungsweise Kofinanzierung durch den Bund auf der Basis der des nationalen Radverkehrsplans einsetzen<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/file/17070/download?token=Dq93r9Fc>

<sup>2</sup> <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/erste-umfassende-machbarkeitsstudie-fuer>

<sup>3</sup> <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel>

**Die Bürgerschaft möge beschließen:**

Die haushaltsrechtlichen Regelungen des Aufgabenbereichs 269 werden wie folgt ergänzt:

„Zur Finanzierung der Studie zur Machbarkeit von Fahrradschnellstraßen zwischen Ohlsdorf und Ochsenoll einerseits sowie Harburg und den Norderelbbrücken inkl. der Möglichkeit einer gesonderten Elbquerung für den Radverkehr andererseits werden gemäß § 22 LHO von den „Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit“ der Produktgruppe 269.01 Übergeordnete Verkehrsangelegenheiten, -entwicklung, Mobilität in Höhe von insgesamt 46.761.000 Euro im Jahr 2017 rund 150.000 Euro bereitgehalten.“