

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks und Martin Bill (GRÜNE) vom 16.07.18

und Antwort des Senats

Betr.: Per Rad in den Hafen – Querung des Köhlbrands

Durch die Köhlbrandbrücke ist der Köhlbrand mehr als stadtweit bekannt. Schließlich ist die Köhlbrandbrücke seit über vierzig Jahren eines der Wahrzeichen der Stadt. Allerdings stellt der Köhlbrand auch eine natürliche Barriere da, die es baulich für Verkehre jeder Art zu überwinden gilt. Derzeit wird an einer Alternative zur Köhlbrandbrücke ab spätestens dem Jahr 2030 geplant, da diese in absehbarer Zeit nicht mehr den benötigten Anforderungen gerecht wird. Im Fokus sind dabei insbesondere die Schwerlasttransporte für die Containerabwicklung sowie der motorisierte Individualverkehr. Da die jetzt anstehende Planung eine Lösung für eine langfristige Zukunft darstellt, gilt es auch, andere Verkehrsströme, wie etwa den Fahrradverkehr, dem in Zukunft auch durch technischen Fortschritt eine höhere Bedeutung im städtischen Verkehr beizumessen sein wird, zu berücksichtigen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority AöR (HPA), der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) und der HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG) wie folgt:

1. *Wie können Rad Fahrende aktuell von Hamburg aus die Hafengebiete westlich des Köhlbrands erreichen? Welche Hindernisse müssen sie dabei überwinden?*

Derzeit haben Radfahrerinnen und Radfahrer drei Möglichkeiten zur Querung des Köhlbrands. Eine Möglichkeit ist, den Radweg auf einer Hubbrücke im Süden des Köhlbrands (Kattwykbrücke) zu nutzen. Daneben besteht für Radfahrerinnen und Radfahrer die Möglichkeit, vom nördlichen Elbufer mit den Fährlinien 61 (Landungsbrücken – Neuhof) und 62 (Landungsbrücken – Finkenwerder) den westlichen Bereich des Hafengebiets zu erreichen. Einstiegshaltestellen sind am nördlichen Elbufer die Anleger Landungsbrücken, Altona (Fischmarkt) sowie Dockland, die von beiden Fährlinien bedient werden. Die Ausstiegshaltestelle am westlichen Ufer des Köhlbrands ist der Anleger Walterschhof. Die Fährlinie 62 bedient den Anleger Bubendey-Ufer als Ausstieg zum westlichen Hafengebiet. Auf den Elbfähren im Hafengebiet gilt die kostenlose Fahrradmitnahme im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) uneingeschränkt an allen Tagen ohne Sperrzeit. Eine weitere Möglichkeit zur Fahrradmitnahme besteht mit der Buslinie 151 (S Wilhelmsburg – Altenwerder) über die Köhlbrandbrücke (Montag bis Freitag bis 6 Uhr, von 9 bis 16 Uhr und von 18 Uhr bis Betriebsschluss). Dabei gilt die Regelung, dass pro Fahrt maximal zwei Fahrräder im Türraum mitgenommen werden können.

2. *Wie hoch ist der Anteil der Rad Fahrenden gegenwärtig am Verkehr in diesem Bereich?*

Die Kattwykbrücke wurde während einer Verkehrserhebung im September des Jahres 2017 von 160 bis 170 Radfahrerinnen und Radfahrern pro Tag genutzt.

Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme wird auf den HADAG-Fähren genutzt. Im Regelfall können auf der Fährlinie 61 je Fahrt bis zu zehn Fahrräder mitgenommen werden. Die Anzahl der Fahrräder pro Tag schwankt je nach Jahreszeit und liegt nach Schätzungen bei 40 bis 100 pro Tag in beiden Richtungen.

Zur Anzahl der Fahrräder, welche in Bussen der Linie 151 den Köhlbrand queren, können keine Angaben gemacht werden. In den Bussen der HOCHBAHN werden zwar stichprobenartig manuelle sowie automatische Fahrgastzählungen vorgenommen, die Zahl der dabei beförderten Fahrräder wird allerdings nicht erfasst.

3. Wie hoch ist das Potenzial durch Rad Fahrende für die Querung des Köhlbrands an dieser Stelle?

Das Potenzial wurde im Zuge einer Studie für das Jahr 2030 auf circa 750 Alltagsnutzerinnen und Alltagsnutzer pro Werktag sowie circa 650 touristische und Freizeitnutzerinnen und Freizeitnutzer pro Tag (insbesondere an Wochenenden und im Sommer) prognostiziert. Letztere Zahl ist stark abhängig von der Integration ins bestehende Radverkehrs- und Fernwegenetz, der konkreten technischen Ausgestaltung des Querungsangebots (Brücke oder Tunnel) sowie der Entwicklung von touristischen Angeboten. Dies ergibt ein theoretisches Jahrespotenzial von insgesamt circa 400.000 Radfahrerinnen und Radfahrern.

4. Welche möglichen neuen Lösungen zur Überbrückung/Untertunnelung des Köhlbrands prüft die HPA derzeit?

Es werden zurzeit im Rahmen der Machbarkeitsstudie für eine neue Köhlbrandquerung die Varianten Brücke, Bohrtunnel und Absenktunnel geprüft.

5. Inwieweit werden bei den einzelnen Lösungen die Möglichkeit für Rad Fahrende, den Köhlbrand zu queren, in der Planung mit berücksichtigt?

In der Machbarkeitsstudie wird grob die technische Machbarkeit einer Querung für Radfahrerinnen und Radfahrer überprüft. Detaillierte Untersuchungen dazu beginnen erst mit der Vorplanung für die Vorzugsvariante.

6. Inwieweit gibt es in anderen europäischen Hafenstädten erfolgreiche Radverkehrskonzepte, an denen sich die HPA bei der Weiterentwicklung ihres Radverkehrskonzeptes orientieren kann?

Im Zuge der unter der Antwort zu 3. genannten Potenzialanalyse wurden Maßnahmen und Konzepte von Häfen und Städten in Europa und den USA untersucht. Beispiele hierfür sind unter anderem das Verkehrskonzept der neuen Gerald-Desmond-Brücke im Schwesterhafen von Los Angeles und Long Beach, die intermodalen Personenverkehre im Lübecker Herrentunnel und entlang der Rendsburger Hochbrücke (Schwebefähre), die Rheinquerung in Koblenz sowie Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs bei hoher Längsneigung in Trondheim.