

Bericht

des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft (GO)

zum Thema

„Velorouten der Bundesländer Hamburg und Schleswig-Holstein“

Vorsitz: **Karl Schwinke**

Schriftführung: **Carl-Edgar Jarchow**

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 18. Januar 2019. Er führte sie in derselben Sitzung abschließend durch.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bezeichneten die Velorouten als eins der attraktiven und sehr wichtigen Projekte in der Metropolregion. Es sei im Regierungsprogramm des Senats verankert und finde länderübergreifend große Zustimmung.

Sie stellten das Leitprojekt „Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg“ und das Veloroutennetz anhand einer Präsentation vor, die dem Protokoll 21/5 des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein als Anlage beigefügt ist.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter unterstrichen, dass das Thema in Schleswig-Holstein gerade bei der Verknüpfung verschiedener ÖPNV-Knotenpunkte eine Rolle spiele. Sie würden es mit den zur Verfügung stehenden Förderinstrumentarien unterstützen und erarbeiteten derzeit eine Radwegestrategie, bei der das Thema auch mitgedacht werde.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis 90/Die Grünen dankten für dieses ambitionierte Projekt. Wenn die Korridore feststünden – so vermuteten sie –, werde derjenige den Zuschlag erhalten, der zuerst vorbringe, die beste Idee für die Route zu haben. Sie baten daher um nähere Informationen zum Verfahren und wollten zudem wissen,

- ob auch Zubringerlinien vorgesehen seien,
- welche Prioritäten hinsichtlich der Hamburger Vorhaben bestünden,
- ob vorgesehen sei, die Radschnellwege für die seitens des Bundes angekündigten Fördermittel zum Abbau großer Stickoxidbelastungen anzumelden,

- ob an Szenarien gedacht worden sei, dass man die Radschnellwege abschnittweise und ab bestimmten Standorten dann den ÖPNV nutze, und
- ob auch neue Formen der Mobilität berücksichtigt würden, wie beispielsweise Roller oder andere Elektromobilitätsformen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gaben zu bedenken, dass es bei dem Leitprojekt mit einem Finanzvolumen von 1,2 Millionen Euro um konzeptionelle Arbeiten und Musterlösungen der Gestaltung und die Beurteilung gehe, welche Trasse man realisieren und wo man gute Anschlüsse schaffen könne. Die federführende Betreuung der Korridore erfolge durch die Baulastträger, sodass die sachlich-örtlichen Zuständigkeiten unberührt blieben. Das Hamburger Veloroutenprogramm sei in 250 Einzelprojekte aufgeteilt, wobei man schnell längere befahrbare Abschnitte schaffen wolle. Ihrem Wissen nach gebe es auf Bundesebene investive, nicht planerische Mittel. Man solle sich schnell engagieren, doch die Entscheidungen treffe das Bundesverkehrsministerium auf der Basis von nachprüfbaren und gut abgesicherten Kriterien.

Die Hamburger Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE interessierte die Definition eines Radschnellweges. Sie wollten wissen, ob die geplanten acht Routen auch tatsächlich umgesetzt werden könnten sowie der Zeitplan dafür. Sie hofften, dass im Umland gute Radschnellwege gebaut würden, die in Hamburg auf das Veloroutennetz träfen, wobei sie bezweifelten, dass alle Velorouten den für Schleswig-Holstein beschriebenen Standard hätten. Sie baten diesbezüglich um nähere Ausführungen und unterstrichen den Klärungsbedarf bezüglich der E-Bikes und E-Scooter, denn es sei die Frage, ob die Wegekapazitäten in Hamburg dafür ausreichten, wenn es schon jetzt bei den schmalen Radstreifen für die Fahrradfahrerinnen und -fahrer Probleme beim Überholen entstünden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten zu den Standards aus, dass ein Los des Dachprojektes für die Erarbeitung eines Gestaltungshandbuchs gedacht sei, in dem auch die Standards festgelegt würden. Von der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen existiere ein Arbeitspapier zu Radschnellwegen, das deutschlandweit intensiv diskutiert werde. Der Standard liege aller Voraussicht nach bei vier Metern Breite des Radwegs für den Zweirichtungsverkehr zuzüglich bei Bedarf einem Gehweg mit bedarfsgerechter Breite. Im Übrigen bilde die Trennung von Geh- und Radweg auch ein Förderkriterium des Bundes und es werde kein Radschnellweg mit einer Mischverkehrslösung gefördert. Auch hinsichtlich der Übergänge sei zu bedenken, dass man in der gebauten Stadt nicht überall einen vier Meter breiten Radweg realisieren könne. Man müsse auch Kompromisse eingehen und Prioritäten setzen. Wo es möglich sei, werde ein Radschnellwegstandard umgesetzt, wie beispielsweise bei der Fahrradstraße Harvestehuder Weg westlich der Außenalster, die bis zum Neuen Jungfernstieg weitergeführt werden solle.

Zur Kreuzungsfreiheit und Knotenpunktlösungen führten sie aus, dass es, wo möglich, Brückenlösungen geben solle, doch befasse sich auch noch die Machbarkeitsstudie damit, ob unter Umständen Kompromisse gemacht werden müssten. Sie merkten hinsichtlich der Kapazitäten an, dass vom Übergabepunkt an der Landesgrenze nicht alle unbedingt in die Hamburger City fahren wollten und das Veloroutennetz auch der Feinverteilung auf die anderen Strecken außerhalb des Veloroutennetzes diene.

Zu den E-Scootern teilten sie mit, das Bundesministerium habe kürzlich festgelegt, dass alle Elektrokleinstfahrzeuge auf Radwegen fahren sollten, und fügten zum Zeitplan hinzu, dass derzeit die Online-Beteiligung mit dem Korridor Elmshorn-Hamburg beginne. Die Verfahren zu den einzelnen Korridoren würden nacheinander freigeschaltet, weil es innerhalb der Korridore und der Arbeitsgruppen zum Teil noch Abstimmungsbedarfe auch mit den lokalen Akteuren gegeben habe. Die Beteiligungszeiträume betrügen jeweils einen Monat. Danach erfolge eine erste Auswertung durch die Auftragnehmer, wobei dann mehrere Vorzugstrassenvarianten ins Auge gefasst würden. Diese würden mit einer Bürgerbeteiligung vor Ort in Workshops weiter diskutiert werden. Sie hofften, durch dieses Vorgehen sehr viele verschiedene Menschen ansprechen zu können. Es sei vorgesehen, dass die Projekte bis zum Sommer 2020 abgeschlossen würden und dann eine ganz konkrete Trasse feststehe, zu der einzelne Streckensteckbriefe existierten, die Empfehlungen geben würden, was auf

bestimmten Streckenabschnitten geschehen solle. Darauf würde dann eine konkrete Planung aufbauen, die vor Ort umgesetzt werden könne. Ab 2020 habe man also den konkreten Planungsschritt, dass die Umsetzungsplanung, die Bauplanung, gemacht werden müsse, nach der der Bau beginnen könne.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete wies hinsichtlich der Erwartung einer Entlastung der Pendlerströme auf die großen Entfernungen in Schleswig-Holstein hin und wollte wissen, als wie relevant man die Schnellwege in dieser Hinsicht einschätze. Mit welchem Prozentsatz der Pendlerinnen und Pendler aus einem bestimmten Ort rechne man, die aufs Fahrrad umsteigen und die Velorouten nutzen würden?

Die hamburgischen Abgeordneten der GRÜNEN zeigten sich erfreut über den geschilderten Zwischenstand, der erkennen lasse, dass es vorangehe. Die künftigen Herausforderungen sähen sie nicht so sehr im exekutiven, sondern mehr im politischen Bereich, weil es auf ein politisches Commitment über diese Projekte ankomme. Die Fahrradschnellwege bedeuteten eine neue Qualität des Radverkehrs, weil mit ihnen ganz andere Distanzen als bisher überwunden werden könnten, doch solle man sich klar darüber sein, dass sich nicht sofort große Mengen an Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern für einen Umstieg entscheiden würden. Man dürfe darüber auch nicht aufhören, in den innerstädtischen und innergemeindlichen Bereichen weiterhin den Radverkehr zu fördern. Sie betonten zudem, dass auch auf einem Radschnellweg nicht täglich Menschen von Pinneberg in die Hamburger City, sondern vor allem auch zu Stationen dazwischen fahren wollten, sodass die ÖPNV-Punkte und Zentren auf der Strecke wichtig seien. Sie interessierte, wieweit der Standard von vier Metern Radwegbreite auch in Hamburg zu realisieren, und wünschten sich viele weit nach Hamburg hineinführende Korridore.

Hinsichtlich der Finanzierung äußerten sie die Befürchtung, dass aufgrund der Initiativen vieler Länder in dieser Hinsicht die vom dafür Bund bereitgestellten Mittel relativ schnell begrenzt sein würden, sodass man gemeinsam dafür sorgen solle, dass möglichst viel davon der Metropolregion Hamburg zugutekomme.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten zu der Frage nach Erkenntnissen über die Potenziale an bestimmten Orten, dass die Erreichbarkeitsanalyse vorliege. Ihre Hoffnung sei, dass sie wesentliche Erkenntnisse auch für die Planung der Korridore bringe. Was den Übergang und die Standards in Hamburg anbetreffe, müsse man sicherlich mit Kompromissen rechnen, doch vertrauten sie darauf, dass die Planerinnen und Planer dafür schon die besten Lösungen fänden.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten fragten hinsichtlich der Investitionsförderung des Bundes oder des Landes, wer sich darum bewerben könne und ob schon Überlegungen existierten, wie die Baulastträgerverteilung in diesem Bereich aussehen solle. Seien Velorouten beispielsweise wie Kreisstraßen zu betrachten? Zu den Ausführungen der Hamburger Abgeordneten der GRÜNEN ergänzten sie die Frage, ob die Fahrradmitnahme beim ÖPNV mitgedacht werde.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis 90/Die Grünen vertraten die Ansicht, dass es eine Forderung der politischen Kräfte sein müsse, dass im Bundesverkehrswegeplans 2030 der Radschnellwegebau enthalten und mit einem Investitionsrahmenplan des Bundes hinterlegt sei, dem die Finanzierung bei Radschnellwegen an Bundesstraßen entnehmbar sei. Sie fragten darüber hinaus nach, ob man nun die Bundesstraßen ausklammern müsse, weil diese doch die Hauptachsen für schnelle Verbindungen zwischen zwei Zielen seien.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter antworteten auf die Frage der SPD-Abgeordneten, dass dies in einem Flächenland mit den unterschiedlichen Kompetenzen eine Herausforderung darstelle. Man befinde sich derzeit in einer lebendigen Diskussion unter den Aufgabenträgern, damit die Antragstellung möglichst in einer Hand liege. Das Land sei an der Projektgruppe beteiligt und bringe die Themen ein, die es im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und der Radwegestrategie an den Landesstraßen mit einbringen könne. Wie das Förderverfahren beim Bund laufen solle und welche Bedarfe bestünden, sei noch nicht klar. Sie gingen davon aus, in den nächsten Monaten Klarheit erlangen zu können, wer für die jeweilige Route die Federführung übernehme.

Der Vorsitzende stellte fest, dass die Selbstbefassung beendet sei, da keine weiteren Wortmeldungen dazu vorlagen.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein empfiehlt der Bürgerschaft, von seiner Beratung Kenntnis zu nehmen.

Carl-Edgar Jarchow, Berichterstattung