

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

„Bericht zum Stand von Planung und Ausbau von Radschnellwegen in der Metropolregion Hamburg“

Vorsitz: **Lars Pochnicht**

Schriftführung: **Dr. Anke Frieling (i.V.)**

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 18. November 2022. Er führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Zeitgleich, am selben Ort und zu derselben Thematik tagte der Ausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg. Die im Rahmen der Beratung gezeigte Präsentation zur Vorstellung der Studie liegt dem Ausschussprotokoll Nummer 21/10 des Ausschusses bei.

Die Beratung wurde vereinbarungsgemäß vom Ausschussdienst des Schleswig-Holsteinischen Landtags zusammengefasst und in dessen Version in diesen Bericht aufgenommen.

II. Beratungsinhalt

Frau Pfaue und Herr Blaß, Hamburger Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, und Staatssekretär von der Heide, schleswig-holsteinisches Verkehrsministerium, berichteten anhand einer Präsentation zum derzeitigen Stand des Radschnellnetzes (Umdruck 20/405).

Abgeordnete Tschacher, Abgeordneter Brandt und Abgeordneter Jersch fragen zu den beabsichtigten Trassenbündnissen. – Staatssekretär von der Heide berichtet, die Verantwortlichkeit sei hier in der Tat von Fall zu Fall sehr unterschiedlich. Klar sei, dass der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Kommunen unterstütze. Am Ende sei jedoch die entsprechende Gemeinde zwingend Bauvorhabenträger, wenn es um einen Radschnellweg ohne Verbindung zu einer Landesstraße gehe. Trassenbündnisse seien insbesondere dann sinnvoll oder sogar erforderlich, wenn man sich auf bestimmte Strecken gemeindeübergreifend einigen müsse. – Frau Druba ergänzt, federführend seien in der Regel die Kreise. – Auf eine Nachfrage des Abgeordneten Jersch zu den Kompetenzen der Bezirke in Hamburg sagt Staatsrat Rieckhof, hier seien keine Veränderungen geplant. – Frau Pfaue ergänzt, die Baulastträgerschaft liege in Schleswig-Holstein immer bei den Kommunen, in Hamburg entsprechend bei den Bezirken.

Auf eine Nachfrage der Abgeordneten Tschacher zu Aufmerksamkeitsstreifen berichtet Herr Blaß, insgesamt werde angestrebt, auf den Radschnellwegen eine komfortable, glatte Asphaltoberfläche zu verbauen, die jedoch mit geringer Geräuschkentwicklung verbunden sei. Für blinde Menschen sei es jedoch wichtig, dass der herannahende Radverkehr hörbar werde. Zu diesem Zweck werde der beschriebene Materialtest durchgeführt.

Abgeordneter Jersch fragt zur Finanzierung des Radschnellwegeausbaus in Hamburg. – Frau Pfaue schildert, die Hamburger Radschnellwege würden zum einen über das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr, zum anderen über die Bundesfinanzierung finanziert. Auf Nachfrage der Abgeordneten Domm zu den angegebenen 9 Millionen Euro Kosten berichtet Frau Pfaue, hiermit könne der Bau von sechs Brückenbauwerken für den Radverkehr finanziert werden. Grundsätzlich rechne man mit ungefähr 2 Millionen Euro pro Kilometer Radschnellweg, tendenziell durch die steigenden Baukosten inzwischen mehr.

Auf eine Frage der Abgeordneten Domm zur adaptiven Beleuchtung berichtet Herr Blaß, hier gebe es noch keine fertige Lösung. Klar sei, dass eine ganzjährige Befahrbarkeit sichergestellt werden solle, es somit auch eine Beleuchtung geben müsse. Jedoch sei bei einem Pilotprojekt in Münster unter anderem auch die Rückmeldung eingegangen, dass eine adaptive, also nicht permanente Beleuchtung per Bewegungsmelder das Sicherheitsgefühl einiger Benutzerinnen und Benutzer eingeschränkt habe.

Abgeordnete Petersen kritisiert den Ausbau der Radwege als ein Projekt grünideologischer Verkehrspolitik. Außerdem halte sie Kopenhagen nicht unbedingt für vergleichbar mit Hamburg. – Staatssekretär von der Heide entgegnet, er habe den Eindruck, in den meisten Parlamenten gebe es eine parteiübergreifende Unterstützung des Ausbaus der Radinfrastruktur. – Staatsrat Rieckhof ergänzt, es stehe jedem frei, in der Hamburgischen Bürgerschaft entsprechende Haushaltsanträge zu stellen, um eine andere Mittelverwendung zu erreichen. – Herr Blaß entgegnet der Abgeordneten Petersen, Kopenhagen biete sich in der Tat sehr gut als Vergleichsstadt zu Hamburg an. Das zusammenhängend bebaute Gebiet von Kopenhagen werde von circa 1,3 Millionen Menschen bewohnt. 35 Prozent der Wege würden hier mit dem Rad zurückgelegt werden, zudem führen 80 Prozent der Menschen, die im Sommer in Kopenhagen Rad fahren, auch im Winter Rad.

Staatssekretär von der Heide führt aus, es gebe heute tatsächlich keinen Radschnellweg in Schleswig-Holstein, der die strengen Anforderungen des Bundes erfülle. Dies betreffe insbesondere die Kriterien der Breite und der freien Querung. In Kiel gebe es mit der Veloroute 10 zwar einen sehr gut angenommenen Radweg, der aber auch nicht unter diese Definition falle. Insgesamt handele es sich beim Ausbau der Radinfrastruktur um eine große Aufgabe. Im Rahmen des 100-Tage-Programms der Landesregierung habe es eine erste Auftaktveranstaltung mit den Kommunen gegeben mit dem Ziel, die Akteure zusammenzuführen. In der Folge müsse es auch um eine Priorisierung der Strecken gehen.

Auf mehrere Rückfragen zum Verhältnis vom Radschnellwegeausbau und ÖPNV berichtet Frau Pfaue, dies dürfe kein Gegeneinander sein; in der Tat müssten Radschnellwege immer gut an den ÖPNV angebunden seien.

Auf eine Frage des Abgeordneten Dr. Buchholz zur Finanzierung der Radschnellwege in Schleswig-Holstein berichtet Staatssekretär von der Heide, bis 2030 gebe es 14,5 Millionen Euro durch den Bund. Aus Landesmitteln stünden 25 Millionen Euro zur Verfügung, von denen noch rund 9,8 Millionen Euro nicht verausgabt seien. Zudem sehe der Koalitionsvertrag jedes Jahr 20 Millionen Euro für das Thema Radwege vor. Dies betreffe zwar den Ausbau von Landesstraßen, jedoch werde immer, wenn eine Landesstraße saniert werde, auch der entsprechende Radweg mit saniert. – Abgeordneter Dr. Buchholz meint, die Antwort des Staatssekretärs gehe an seiner Frage vorbei. Mit den skizzierten Landesmitteln sei ein Ausbau von lediglich 4 Kilometern Radschnellweg bis 2030 zu erwarten. – Staatssekretär von der Heide verweist in seiner Entgegnung auf die entsprechende Bundesförderung, die noch hinzukomme. Insgesamt sei dies eine Rechnung, die man heute noch nicht vollständig absehen könne.

Er wolle auf jeden Fall festhalten, dass das Land Schleswig-Holstein sich intensiv für Radschnellwege einsetze.

Staatsrat Rieckhof berichtet hierzu, Hamburg stelle grundsätzlich nur Anträge auf Bundesmittel, wenn die Kofinanzierung sichergestellt werden könne. – Frau Pfaue ergänzt, Hamburg finanziere beim Radverkehr alles über das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr, hier sei es möglich gewesen, 2021 einen Mittelabfluss von 81 Millionen Euro zu realisieren.

III. Ausschussempfehlung

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

Dr. Anke Frieling (i.V.), Berichterstattung