

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

**des Abgeordneten Richard Seelmaecker (CDU) vom 20.01.25**

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Wie steht es um die Radroute Plus Bad Bramstedt – Hamburg**

**Einleitung für die Fragen:**

*Viele Fragen zur Radroute sind weiterhin offen.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

- Frage 1:** *Welche Kosten je Quadratmeter sind pro Jahr seit 2020 für die Sanierung und Instandsetzung von Fußwegen in den einzelnen Bezirken angefallen?*
- Frage 2:** *Wie viele Quadratmeter Fußwege sind in den einzelnen Bezirken pro Jahr seit 2020 saniert beziehungsweise instandgesetzt worden?*
- Frage 3:** *Welche Kosten je Quadratmeter sind pro Jahr seit 2020 für die Sanierung und Instandsetzung von Radwegen in den einzelnen Bezirken angefallen?*
- Frage 4:** *Wie viele Quadratmeter Radwege sind in den einzelnen Bezirken pro Jahr seit 2020 saniert beziehungsweise instandgesetzt worden?*
- Frage 5:** *Wie hoch sind die Kosten im Durchschnitt für die Sanierung von 1 m Radweg?*
- Frage 6:** *Wie lange dauert die Durchschnittliche Ertüchtigung von 1 m Radweg?*
- Frage 7:** *Wie hoch sind die Kosten im Durchschnitt für die Sanierung von 1 m Fußweg?*
- Frage 8:** *Wie lange dauert die Durchschnittliche Ertüchtigung von 1 m Fußweg?*

**Antwort zu Fragen 1 bis 8:**

Die Daten werden regelhaft nicht statistisch erfasst und benötigen eine händische Auswertung von Tausenden von Akten der Straßenunterhaltung, Straßeninstandsetzung und Grundinstandsetzung der Bezirksämter, der Hamburg Port Authority (HPA) und des Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG). Insbesondere werden die Kosten nicht anteilig für Gehwege und Radverkehrsanlagen erfasst, da zahlreiche Kostenstellen wie Entwässerung und Planungskosten nicht eindeutig einem Verkehrsträger zugeordnet werden können. Des Weiteren ist die Vergleichbarkeit von Kosten und Bauzeit für Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten an Geh- und Radwegen nicht standardisiert möglich, da die bauliche Substanz aufgrund des jeweiligen Alters und des baulichen Herstellungsaufwands stark variiert. Zuletzt wurden für Radverkehrsanlagen

und bis 2024 auch für Gehwege keine Flächen, sondern die Länge der sanierten Anlagen erfasst. Vor diesem Hintergrund ist die Beantwortung in der für eine Parlamentarische Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

**Frage 9:** *Welche Kosten sind bisher für den Ausbau der Radroute Plus angefallen?*

**Antwort zu Frage 9:**

Da der Ausbau noch nicht begonnen hat, sind bisher keine Baukosten für die Radroute Plus Bad Bramstedt – Hamburg angefallen.

**Frage 10:** *Wer ist finanziell an der Radroute Plus beteiligt und wie hoch sind die jeweiligen Anteile?*

**Antwort zu Frage 10:**

Die Abschnitte der Radroute Plus Bad Bramstedt – Hamburg auf Hamburger Gebiet (Landesgrenze Norderstedt bis Sengelmannstraße) werden durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende über das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr finanziert.

Die Streckenabschnitte außerhalb Hamburgs werden nach örtlicher Zuständigkeit finanziert. Sachverhalte, Verhaltensweisen und Maßnahmen anderer Länder liegen außerhalb des Verantwortungsbereichs des Senats und der parlamentarischen Kontrolle der Hamburgischen Bürgerschaft und werden daher auch nicht vom parlamentarischen Fragerecht erfasst.

**Frage 11:** *Wann soll der Ausbau der verschiedenen Radrouten jeweils beendet werden und wie stellt sich jeweils die Finanzierung da?*

**Antwort zu Frage 11:**

Es wird aufgrund des Titels der Anfrage davon ausgegangen, dass der Fragesteller auf die Radrouten Plus Bezug nimmt. Der Zeitpunkt der Ausbaufertigstellung für die Gesamttrassen kann aufgrund des aktuellen Planungsstandes sowie des langfristigen und grenzüberschreitenden Projektcharakters noch nicht vorhergesagt werden.

Die Streckenanteile auf Hamburger Grund werden über das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr finanziert. Dafür werden auf Abschnitten der Trassen Geesthacht – Hamburg und Lüneburg – Hamburg Bundesfördermittel in Höhe von rund 825.000 Euro und rund 8,4 Millionen Euro aus dem Förderprogramm Radschnellwege des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr eingesetzt.

Für die Radroute Plus Elmshorn – Hamburg wurde ein Trassenbündnis geschlossen, welches die Finanzierung entlang der gesamten Strecke regelt.

**Frage 12:** *Welche Kosten sind bisher für den Ausbau der Velorouten angefallen?*

**Antwort zu Frage 12:**

Die Gesamtbaukosten, die im Rahmen des Ausbaus der Velorouten zwischen 2016 und dem 3. Quartal 2024 angefallen sind, betragen nach Kostenanschlag 424.427.178 Euro (brutto). Diese Gesamtbaukosten verteilen sich über einen Zeitraum von neun Jahren und umfassen Baumaßnahmen, die neben dem eigentlichen Ausbau der Velorouten auch dem öffentlichen Personennahverkehr, dem Fußverkehr und dem motorisierten Individualverkehr zum Beispiel im Rahmen von Grundinstandsetzungen, der Errichtung von Haltestellen und der Modernisierung von Beleuchtung und Lichtsignalanlagen zugutekommen.

**Frage 13:** *Wer ist finanziell an der Velorouten beteiligt und wie hoch sind die jeweiligen Anteile?*

**Frage 14:** *Wann soll der Ausbau der verschiedenen Velorouten jeweils beendet werden und wie stellt sich jeweils die Finanzierung da?*

**Antwort zu Fragen 13 und 14:**

Die Finanzierung der Velorouten erfolgte durch das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr. Eingesetzt wurden anteilig Hamburgische Haushaltsmittel, Bundesfördermittel aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz in Höhe von rund 30 Millionen Euro von 2016 bis 2020, Bundesfördermittel aus dem Förderprogramm Investive Modellprojekte in Höhe von rund 6 Millionen Euro sowie Bundesfördermittel aus dem Förderprogramm Stadt und Land in Höhe von rund 21 Millionen Euro von 2022 bis 2024.

Zwischenzeitig wurde das Netzkonzept überarbeitet und dem Verkehrsausschuss der Bürgerschaft am 12. Dezember 2024 vorgestellt. Das neue Konzept fasst die bisher ausgebauten Velorouten und weitere neu gebaute und sanierte Radwege zum Radnetz Hamburg zusammen. Dieses umfasst aktuell 23 übergeordnete Radrouten sowie ergänzende Netzabschnitte und soll durch einen kontinuierlichen Ausbau weiter verdichtet werden. Die Finanzierung erfolgt weiterhin über das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr.