



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksversammlung Altona

A/BVG/123.30-01

Drucksache 20-2436

Datum 09.06.2016

Beschluss

des Hauptausschusses gemäß § 15 Absatz 3 BezVG

**Bündnis für den Radverkehr
hier: Bündnistext Stand 30.05.2016**

Die Bezirksversammlung Altona stimmt dem Bündnis für den Radverkehr (Anlage) zu.

Anlage:
Bündnistext Stand 30.05.2016



Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Behörde f. Wirtschaft, Verkehr u. Innovation, Postfach 11 21 09, 20421 Hamburg

Amt Verkehr und Straßenwesen
Radverkehrskordinatorin

Alter Steinweg 4
20459 Hamburg
Telefon 040 / 428 41 - 3595 Zentrale - 4 28 41 - 0
Telefax 040 / 42 79 41 - 221

■ Pfaue
Zimmer 2035
E-Mail ■ pfaue@bwvi.hamburg.de

An die Vorsitzenden
der Bezirksversammlungen

2. Juni 2016

Bündnis für den Radverkehr

Text, Stand 30.05.2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich, Ihnen heute den finalisierten Text zum *Bündnis für den Radverkehr, Stand 30.05.2016*, zur Kenntnisnahme zu übersenden.

In den vergangenen Monaten wurde der Entwurf zum *Bündnis für den Radverkehr, Stand: 15.02.2016*, ausführlich und intensiv in den bezirklichen Gremien diskutiert. Alle Bezirksversammlungen haben von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, bis zum 15.05.2016 Stellungnahmen abzugeben. Diese sind im Anschluss umfassend bewertet worden und in den finalisierten Text zum *Bündnis für den Radverkehr, Stand 30.05.2016*, eingeflossen. Um das Vorgehen nachvollziehbar und transparent zu gestalten, sind die textlichen Ergänzungen und Anpassungen im Änderungsmodus kenntlich gemacht. Auch sind die einzelnen Beschlüsse der bezirklichen Gremien sowie eine Synopse, die eine Bewertung beinhaltet, diesem Schreiben zu Ihrer Information beigelegt.

Ich bitte Sie, den finalisierten Text bis zum 17.06.2016 in die Bezirksversammlungen bzw. in die Hauptausschüsse zur Kenntnisnahme einzubringen.

Ich möchte mich ausdrücklich für den konstruktiven Prozess und gewinnbringenden Austausch bedanken.

Mit freundlichen Grüßen

■
Pfaue

Anlagen:

- Text Bündnis für den Radverkehr, Stand: 30.05.2016,
- Stellungnahmen der bezirklichen Gremien,
- Synopse der Stellungnahmen, Stand: 30.05.2015,
- Sitzungstermine der bezirklichen Gremien (Bezirksversammlung / Hauptausschuss) bis zum 17.6.2016.

BÜNDNIS FÜR DEN RADVERKEHR

Vereinbarung vom XX.XX.2016

(Entwurf, Stand ~~1530.~~052.2016)

ENTWURF

Inhalt

Präambel.....	4
I. Radverkehr als System - Infrastruktur, Service und Kommunikation	5
I.1 Ausbau des Veloroutennetzes – das stadtweite Netz	5
I.1.1 Allgemeines	5
I.1.2 Ausgangssituation und Ziel	6
I.1.3 Umsetzungsprozess	7
I.2 Weitere Infrastrukturmaßnahmen	8
I.2.1 Allgemeines	8
I.2.2 Bezirkliche Fahrradrouen – das Stadtteilnetz	10
I.2.3 Radschnellwege.....	10
I.2.4 Fahrradparken.....	10
I.3 Service und Kommunikation	11
I.3.1 Winterdienst und Reinigung des Radverkehrsnetzes	11
I.3.2 Schnellere Umsetzung des Bike+Ride-Entwicklungskonzepts	11
I.3.3 Weiterentwicklung des StadtRAD-Systems.....	11
I.3.4 Kommunikationskampagne für den Radverkehr.....	12
I.3.5 Weiterentwicklung des Melde-Michels für Radverkehrsangelegenheiten.....	12
I.3.6 Errichtung von Zählsäulen für den Radverkehr in jedem Bezirk	13
II. Umsetzung.....	13
II.1 Bündnispartner	13
II.2 Beteiligungsprozesse	13
II.3 Arbeitsprogramm	14
II.4 Gremien.....	14
II.4.1 Fahrradwerkstatt.....	14
II.4.2 Fahrradwerkstatt-Lenkungsgruppe	15
II.4.3 Fahrradwerkstatt-Arbeitsgruppe.....	15
II.4.4 Fahrradforum.....	15
II.5 Konfliktlösung.....	16
II.6 Berichtswesen	17
II.7 Ressourcen.....	17
Unterzeichner	19
Für den Senat.....	19
Für die Bezirksämter	20

Für die Bezirksversammlungen	21
Präambel	3
I. Radverkehr als System – Infrastruktur, Service und Kommunikation	4
I.1 Ausbau des Veloroutennetzes – das stadtweite Netz	4
I.1.1 Allgemeines	4
I.1.2 Ausgangssituation und Ziel	5
I.1.3 Umsetzungsprozess	6
I.2 Weitere Infrastrukturmaßnahmen	7
I.2.1 Allgemeines	7
I.2.2 Bezirkliche Fahrradrouten – das Stadtteilnetz	8
I.2.3 Radschnellwege	9
I.2.4 Fahrradparken	9
I.3 Service und Kommunikation	9
I.3.1 Winterdienst und Reinigung des Radverkehrsnetzes	10
I.3.2 Schnellere Umsetzung des Bike+Ride-Entwicklungskonzepts	10
I.3.3 Weiterentwicklung des StadtRAD-Systems	10
I.3.4 Kommunikationskampagne für den Radverkehr	11
I.3.5 Weiterentwicklung des Melde-Michels für Radverkehrsanliegen	11
I.3.6 Errichtung von Zählsäulen für den Radverkehr in jedem Bezirk	12
II. Umsetzung	12
II.1 Bündnispartner	12
II.2 Arbeitsprogramm	12
II.3 Gremien	13
II.3.1 Fahrradwerkstatt	13
II.3.2 Fahrradwerkstatt-Lenkungsgruppe	13
II.3.3 Fahrradwerkstatt-Arbeitsgruppe	13
II.3.4 Fahrradforum	14
II.4 Konfliktlösung	14
II.5 Berichtswesen	15
II.6 Ressourcen	15
Unterzeichner	17
Für den Senat	17
Für die Bezirksämter	18
Für die Bezirksversammlungen	19

BÜNDNIS FÜR DEN RADVERKEHR

Vereinbarung vom XX.XX.2016

Präambel

Radfahren im Alltagsverkehr gewinnt in Hamburg eine immer größere Bedeutung. Die Bündnispartner begrüßen und fördern diese Entwicklung aus mehreren Gründen: Das Fahrrad ist praktisch und schnell, kostengünstig und flexibel. Es ist damit das ideale Fortbewegungsmittel für kurze und mittlere Wege und lässt sich gut mit anderen Verkehrsmitteln kombinieren. Wer mit dem Fahrrad statt mit dem Auto sein Ziel erreicht, verringert auch den Parkdruck. Immer mehr Bürgerinnen und Bürger sowie Gewerbetreibende setzen zudem auf elektrisch unterstützte Fahrräder und Lastenräder.

Gute Voraussetzungen für das Verkehrsmittel Fahrrad tragen zur Lösung vieler aktueller und zukünftiger verkehrspolitischer und gesellschaftlicher Herausforderungen bei. Die Gesellschaft profitiert. Wer Rad fährt, lebt gesünder und senkt Gesundheitskosten. Radverkehr verbessert die soziale Teilhabe und die Familienfreundlichkeit der Stadt. Ein hoher Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen entlastet Zentrums- und Wohnquartiere vom Kraftfahrzeugverkehr. Fahrten, die anstelle des motorisierten Individualverkehrs mit dem Rad zurückgelegt werden, dienen außerdem dem Klimaschutz, der Luftreinhaltung und der Lärmreduzierung. Gute Bedingungen für den Radverkehr sind im globalen Wettbewerb um Einwohner und Fachkräfte Indikatoren für eine lebenswerte Stadt. Damit wird ein zukunftsfähiges Radverkehrssystem zu einem immer wichtigeren Standortfaktor.

Vor diesem Hintergrund messen die Bündnispartner dem Radverkehr als Teil eines modernen Verkehrssystems einen hohen Stellenwert bei. Sie haben sich zum Ziel gesetzt, Hamburg zu einer Fahrradstadt zu entwickeln. Dazu gehören eine – möglichst auch für Pedelecs und Lastenfahrräder – gut ausgebaute und ganzjährig sicher befahrbare Radverkehrsinfrastruktur sowie vielfältige Service- und Informationsangebote. Auch Pendler aus dem Umland brauchen gute Bedingungen. Komfortables und sicheres Fahrradparken soll in ganz Hamburg möglich sein – idealerweise auch für Pedelecs und Lastenfahrräder. Merkmal einer Fahrradstadt ist eine Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme. Radfahrende fühlen sich als gleichrangige Verkehrsteilnehmer akzeptiert und willkommen. Gleichzeitig sind auch Radfahrende aufgefordert, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern zu vermeiden und besonnen sowie entgegenkommend zu agieren. Dies gilt insbesondere auch gegenüber dem Fußverkehr. Gerade vor dem Hintergrund, dass Fahrräder schneller werden und mehr Platz benötigen, wird grundsätzlich eine stärkere Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr angestrebt. Um den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen in Richtung 25 % zu steigern, sollen neue Fahrradnutzerinnen und -nutzer gewonnen werden. Die Partner wirken gemeinsam an der Umsetzung dieses Bündnisses mit und unterstützen konstruktiv und lösungsorientiert die vereinbarten Ziele.

Dies vorausgeschickt, verständigen sich die beteiligten Behörden und Unternehmen auf folgende Maßnahmen und Vorgehensweisen in den Bereichen Infrastruktur, Service und Kommunikation:

I. Radverkehr als System - Infrastruktur, Service und Kommunikation

I.1 Ausbau des Veloroutennetzes – das stadtweite Netz

I.1.1 Allgemeines

Das Hamburger Veloroutennetzkonzept umfasst nach derzeitigem Stand 14 stadtweite Routen mit einer Gesamtlänge von ca. 280 km¹. Dieses bezirks- und stadtteilübergreifende Netz bündelt den Alltagsradverkehr möglichst auf verkehrsarmen Strecken und verbindet die Wohngebiete der inneren und äußeren Stadt mit den Stadtteilzentren und der City. Die Routen stellen das Grundgerüst des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes dar und bilden gleichzeitig das Rückgrat der bezirklichen Netze. Ihr attraktiver Ausbau ist notwendig, um die Fahrradnutzung auf allen Entfernungsklassen und damit den Radverkehr am Modal-Split in Richtung 25 % zu steigern.

Velorouten sollen ganzjährig und ganztägig sicher, zügig und komfortabel befahrbar sein. Sie werden nach möglichst einheitlichen Grundsätzen ausgebaut, um große Radverkehrsmengen auf der Strecke und in den Knotenpunkten aufnehmen zu können. Die Fahrradwegweisung ist durchgängig und nach bundesweit gültigem Standard gestaltet. Angestrebt wird eine möglichst direkte Führung in städtebaulich oder landschaftlich attraktiver Umgebung bei gleichzeitiger Gewährleistung der sozialen Kontrolle.

Die Routen verlaufen vielfach im Nebenstraßennetz sowie teilweise auch in Grün- und Landschaftsbereichen. Wegen der vorhandenen Hamburger Stadtgeographie (sternförmig auf das Zentrum ausgerichtete Straßenverläufe) ist aber auch die Führung entlang stärker befahrener Straßen teilweise unumgänglich. Dort sind in der Regel eigene Radverkehrsführungen (Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen) erforderlich.

Die Velorouten sind zum großen Teil bereits befahrbar. Ihr Ausbauzustand ist jedoch teilweise nicht an den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs ausgerichtet. Die Radverkehrsanlagen im Streckenverlauf sind häufig veraltet. Handlungsbedarfe bestehen insbesondere bei straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen, bei selbstständig geführten Radwegen in Grün- und Landschaftsbereichen sowie im Zusammenhang mit zahlreichen Knotenpunkten. Die Knotenpunkte sind aus Sicht des Radverkehrs vielfach unkomfortabel und mit langen Wartezeiten verbunden. An stark frequentierten Stellen treten Kapazitätsprobleme zu Verkehrsspitzenstunden auf. Es gibt aber auch zahlreiche Abschnitte ohne Handlungsbedarfe.

Routenverläufe durch Grün- und Landschaftsbereiche können im Sinne der angestrebten Erhöhung des Radverkehrsanteils sehr attraktiv sein, erfordern aber unter der Prämisse des Ziels „Fahrradstadt“ zielführende Regelungen in Bezug auf Verkehrssicherung, Beleuchtung, Reinigung und Winterdienst.

Über die Velorouten hinaus gibt es 14 Freizeitrouten. Hamburg liegt zudem im Schnittpunkt mehrerer überregionaler Radfernwege.

¹ Die Werte sind nach der Veloroutenverlaufsüberprüfung zu aktualisieren.

I.1.2 Ausgangssituation und Ziel

Die Bündnispartner haben sich zum Ziel gesetzt, das Veloroutennetz bis zum Ende der 21. Legislaturperiode im Jahr 2020 herzurichten. Bestandteil des Veloroutennetzes sind auch attraktive Querungsmöglichkeiten der Norderelbe im Bereich der Neuen Elbbrücke und des Alten Elbtunnels.

Von dem derzeit ca. 280 km umfassenden Netz gelten ca. 80 km als fertiggestellt². Bei den übrigen ca. 200 km ist der jeweilige Ausbaubedarf zu überprüfen und im Detail festzulegen. Eine Bestandsaufnahme und Aussage darüber, welche einzelnen Veloroutenabschnitte noch fertigzustellen sind, soll mit der Stellungnahme des Senats zum Bürgerschaftlichen Ersuchen Drs. 21/898 „Hamburg wird Fahrradstadt“ im Jahr 2016 vorgelegt werden. Hierbei können weitere Radverkehrsachsen aufgenommen werden und geplante Routen in ihrem Verlauf optimiert werden. Das Velorouten-Planungsnetz ergibt sich aus Bild 1.

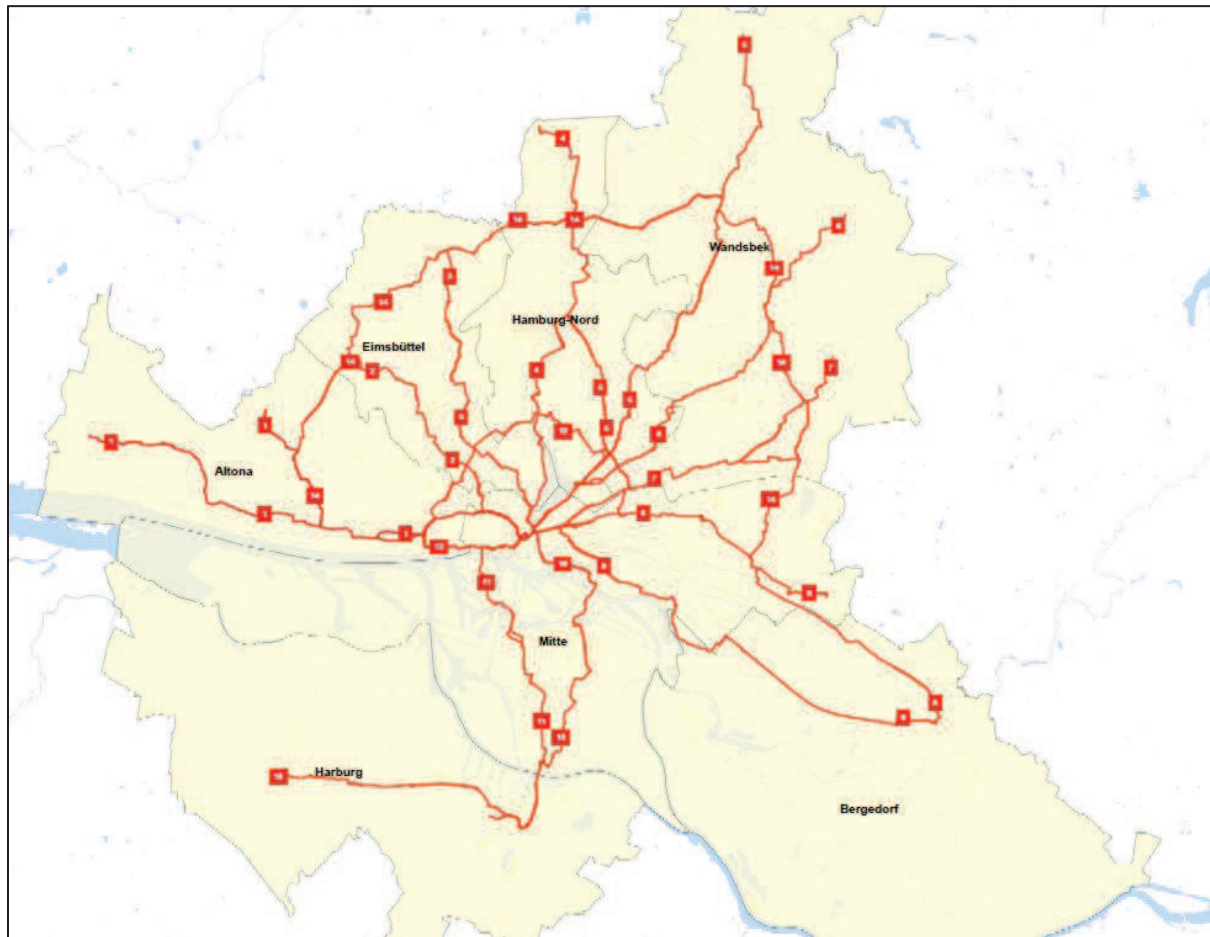


Bild 1: Velorouten-Planungsnetz (Bild nach Routenverlaufsüberprüfung aktualisieren)

Die Velorouten gliedern sich in eine Vielzahl von Abschnitten, für die unterschiedliche Wegebausträger zuständig sind (Bezirksämter, BWVI, Hamburg Port Authority, HafenCity Hamburg GmbH).

² Die Werte sind nach der Veloroutenverlaufsüberprüfung zu aktualisieren.

I.1.3 Umsetzungsprozess

Um eine effiziente Realisierung und einen weitgehend einheitlichen Ausbauzustand zu gewährleisten, soll der Umsetzungsprozess auf Basis eines besonderen Modells erfolgen (siehe Bild 2). Kernbestandteil ist ein zentraler Projektsteuerer, mit dessen Hilfe ein wesentlicher Beitrag zur Schaffung der erforderlichen Arbeitskapazitäten geleistet werden soll. Die Auftraggeberfunktion und die Bauherrenkernleistungen verbleiben bei den originär zuständigen Stellen. Der Projektsteuerer soll den Umsetzungsprozess einschließlich der zeitlichen und finanziellen Steuerung zentral überwachen und für den jeweiligen Federführer Tätigkeiten wie die unterschriftsreife Erstellung von Unterlagen für die Ausschreibung der Planungs- und Bauleistungen für die einzelnen Routen sowie die Organisation, Vor- und Nachbereitung von Terminen übernehmen. Außerdem übernimmt der Projektsteuerer mit einer kontinuierlichen Fortschreibung der relevanten Informationen einen wesentlichen Teil des Berichtswesens gegenüber der Radverkehrskoordinatorin (siehe II.56). Die Einzelheiten einschließlich eines Controllings werden im Zuge der Leistungsbeschreibung für den Projektsteuerer durch den LSBG im Auftrag der BWVI und in Abstimmung mit den Bezirksämtern konkretisiert.

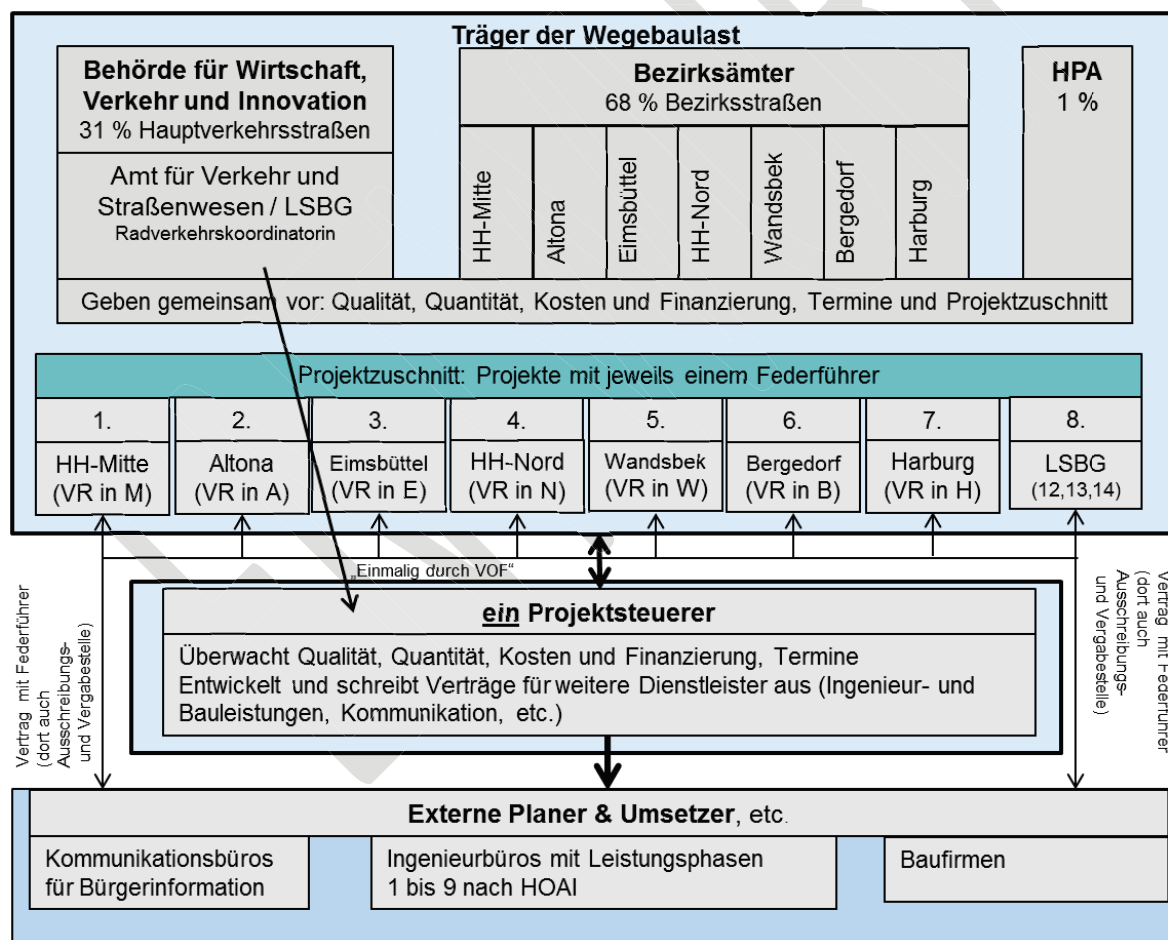


Bild 2: Modell für den Ausbau der Velorouten

Die Bezirksämter übernehmen grundsätzlich die vollständige Federführung für die Routenabschnitte auf ihrem Gebiet – unabhängig davon, ob es sich um Hauptverkehrs- oder Bezirksstraßen handelt. Hierüber werden die bezirklichen Gremien in den Planungsprozess einbezogen. Sofern sich auf den jeweiligen Routenabschnitten Teile in der Zuständigkeit der

BWVI befinden, erhält der LSBG innerhalb einer Frist die Option, für diese Teile die Federführung zu übernehmen. Die Modalitäten sind zwischen den Beteiligten noch festzulegen.

Abweichend von der vorgenannten Regelung erhält der LSBG die Federführung für die Velorouten 12 (von Alter Elbtunnel bis Max-Brauer-Allee, besteht fast ausschließlich aus Hauptverkehrsstraßen) sowie 13 (Innerer Veloroutenring) und 14 (Äußerer Veloroutenring). Außerdem setzt der LSBG die Planungen zu den Lichtsignalanlagen an allen Routen um.

Die Bündnispartner verpflichten sich, die Fertigstellung des Veloroutennetzes mit Priorität voranzubringen und durch den Bau von bezirklichen Routen zu ergänzen. Ziel ist es, die Velorouten zügig auf gesamter Länge fertigzustellen.

Bei der Planung und Umsetzung wird das übliche Verfahren durchlaufen, bei dem insbesondere die jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden sowie weitere Akteure mit Belangen im Straßenraum (z. B. Feuerwehr, Busverkehr, Bike+Ride, StadtRAD, Stadtreinigung etc.) beteiligt sind.

Bereits laufende Projekte zum Ausbau der Velorouten bleiben von dem Prozessmodell unberührt.

[Zu den Ressourcen siehe unter II.7.](#)

I.2 Weitere Infrastrukturmaßnahmen

I.2.1 Allgemeines

Die Bündnispartner haben sich zum Ziel gesetzt, das Niveau von Bau, Sanierung und Widmung von Radverkehrsanlagen im gesamten Hamburger Stadtgebiet auf 50 km pro Jahr zu steigern. Das Ziel soll vorrangig über den Veloroutenausbau erreicht werden. Zudem sollen die bezirklichen Fahrradrouten sowie Radverkehrsanlagen entlang stärker befahrener Straßen einen wichtigen Beitrag dazu leisten.

Bei der Neuplanung und bei der Planung von Straßenbaumaßnahmen im Bestand wird der Radverkehr regelhaft berücksichtigt. Hierbei sind – unter Berücksichtigung der üblichen Abwägungsprozesse – mindestens die allgemein anerkannten Regeln der Technik anzuwenden, die sich in den geltenden Regelwerken ausdrücken, insbesondere den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)³.

Es sollen Radverkehrsführungen zum Einsatz kommen, die sicheres, zügiges und komfortables Fahren ermöglichen. Wo immer es sinnvoll und möglich ist, sollen Radfahrstreifen oder Schutzstreifen zum Einsatz kommen. Weiterhin erforderliche Radwege sollen saniert, d. h. baulich instandgesetzt und in Bezug auf Linienführung, Breite und Oberfläche an die aktuellen Anforderungen angepasst werden. Nicht mehr benötigte Radwege sind zurückzubauen (z.B. zugunsten der Flächen für den Fußverkehr oder in Tempo 30-Zonen, wo Radverkehr grundsätzlich auf der Fahrbahn geführt wird oder aus Gründen einer eindeutigen

³ Die ERA sollen im Zuge der neuen Regelwerke im Straßenwesen (ReStra) in Hamburg eingeführt werden.

Verkehrsführung sowie der Verkehrssicherheit). Basis für die Prüfung und Wahl der Art der Radverkehrsführung an jeder Straße werden die Ergebnisse des Radweg-Checks sein, der durch die BWVI in Abstimmung mit den Bezirksämtern durchgeführt wird (siehe Drucksache 20/13138). Bis zur Vorlage des Radweg-Checks orientieren sich die Planungsdienststellen bei der Auswahl der Führungsform an der Höhe und Zusammensetzung des Kfz-Aufkommens sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an den jeweiligen Straßen (siehe ERA). Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr sollen reduziert werden.

Mit der Schaffung eines attraktiven, sicheren Angebots für den Radverkehr, wie zum Beispiel durch dessen Verlagerung von den Nebenflächen auf die Fahrbahn, ist zudem regelmäßig mehr Komfort, Sicherheit und oft auch mehr Platz für den Fußverkehr verbunden. Die Förderung des Radverkehrs ist regelmäßig auch eine des Fußverkehrs.

Bei der Planung wird besonders auf ausreichende Aufstellkapazitäten vor signalisierten Knotenpunkten geachtet.

Bei einer Neuaufteilung des Straßenraumes kann es erforderlich werden, dass sowohl Parkplätze für den Kraftfahrzeugverkehr reduziert werden und in besonderen Fällen auch Bäume gefällt werden müssen. Wo das Fällen von Bäumen nicht zu vermeiden ist, soll der Verlust durch Neu- bzw. Ersatzpflanzungen ausgeglichen werden. Beim Ausbau und bei der Neuanlage von Radwegen sollen geeignete Standorte für Baumpflanzungen deshalb soweit möglich bereits in der Planungsphase nachgewiesen werden.

Für die Anlage anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen kann Grunderwerb erforderlich sein. Dieser stellt auf Grund fehlender Mittel oder langwieriger Verfahren derzeit ein Hemmnis dar. Das Grunderwerbsverfahren soll unter Beteiligung der zuständigen Stellen praktikabler gestaltet werden.

Die Baulasträger und die BSW stimmen sich frühzeitig gegenseitig bei der Planung von Radverkehrsanlagen in Fördergebieten des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) ab und informieren sich wechselseitig, um mögliche Synergien, Fördermöglichkeiten und wechselseitige Erfordernisse zu prüfen und berücksichtigen zu können. An der Abstimmung sind stets die RISE-verantwortlichen Stellen in den Bezirksämtern und bei BSW/WSB beteiligt.

Die Radwegebenutzungspflicht (RWB) wird nach der StVO und der dazu ergangenen Rechtsprechung nur noch dort angeordnet, wo sie aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich ist. Ebenso werden weitere Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, sofern die rechtlichen Rahmenbedingungen gegeben sind. Im nachgeordneten Netz, insbesondere auf den Velo- und bezirklichen Fahrradrouten, werden verstärkt Fahrradstraßen eingerichtet, wo die Verkehrsverhältnisse es zulassen.

Bei wesentlichen Änderungen für die Verkehrsteilnehmer (z.B. bei der Einrichtung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen) verstärken Polizei und Landesbetrieb Verkehr (LBV) die Überwachungsmaßnahmen, um die für den reibungslosen Betrieb erforderlichen Verhaltensänderungen zu bewirken.

I.2.2 Bezirkliche Fahrradrouten – das Stadtteilnetz

Ein weiteres wichtiges Element der Radverkehrsinfrastruktur sind bezirkliche Fahrradrouten auf Stadtteil- und Quartiersebene.

Die Bezirksämter haben Konzepte für die Routen in ihrem jeweiligen Bezirk oder einzelne Stadtteile bereits erstellt oder damit begonnen. Solche Konzepte liegen für die Bezirke Hamburg-Mitte (Stadtteile Billstedt / Horn und Wilhelmsburg), Altona, Eimsbüttel, Hamburg-Nord, Wandsbek und Harburg vor; das Konzept für Bergedorf befindet sich in der Erstellung. Mit diesen Konzepten wird das bezirksübergreifende Veloroutennetz auf Bezirks- und Stadtteilebene verdichtet. Damit leisten sie einen wichtigen Beitrag bei der Erschließung im Nahbereich. Ziel ist es, mit der Umsetzung der bezirklichen Fahrradroutenkonzepte einen nennenswerten Beitrag zur Steigerung des Infrastrukturausbauniveaus auf 50 km pro Jahr im gesamten Hamburger Stadtgebiet zu leisten. Die bezirklichen Gremien werden dabei eingebunden.

I.2.3 Radschnellwege

Um ein Angebot für Radpendler zu schaffen und größere Entfernungen für den Radverkehr zu erschließen, die insbesondere mit Pedelecs mittlerweile mühelos bewältigt werden können, soll in der 21. Legislaturperiode zusammen mit den Gebietskörperschaften der Metropolregion Hamburg (MRH) und den Hamburger Bezirken ein Netz von Radschnellwegen entwickelt und in der nächsten Legislaturperiode umgesetzt werden.

Da auf Hamburger Stadtgebiet die Einrichtung von über mehrere Kilometer selbstständig und kreuzungsfrei geführten Radschnellwegen nur im Ausnahmefall möglich ist und weitgehend besiedelte Bereiche vorliegen, sind Ausbaustandards für „urbane Radschnellwege“ noch zu definieren.

I.2.4 Fahrradparken

Eine wichtige Voraussetzung für die selbstverständliche und flexible Nutzung des Fahrrads im Alltags- und Freizeitverkehr sind sichere, komfortable und zielnahe Möglichkeiten zum Fahrradparken. Bei Straßenbaumaßnahmen sollen, wo immer dies sinnvoll und möglich ist, Fahrradabstellanlagen (i. d. R. Anlehnbügel) obligatorischer Bestandteil der Verkehrsplanung sein. Auch die Möglichkeiten zum wohnungsnahen Fahrradparken sollen weiter verbessert werden, insbesondere in den hoch verdichteten Stadtquartieren. Bei Großveranstaltungen soll der ruhende Radverkehr bedarfsgerecht berücksichtigt werden. In Hamburg sollen zudem möglichst auch für Pedelecs und Lastenräder gute Bedingungen zum Fahrradparken geschaffen werden. Dies gilt insbesondere auch für Sportveranstaltungen, einschließlich der Fußballligaspiele und andere publikumsintensive Sportveranstaltungen. Zur Verknüpfung des Fahrrads mit dem ÖPNV im Zuge von Bike+Ride-Anlagen siehe I.3.2.

I.3 Service und Kommunikation

Im Sinne einer ganzheitlichen Radverkehrsförderung als System sollen neben infrastrukturellen Maßnahmen auch Maßnahmen in den Bereichen Service und Kommunikation entwickelt und umgesetzt werden. Der Radverkehr wird somit integraler Bestandteil einer vernetzten Mobilität in Hamburg.

I.3.1 Winterdienst und Reinigung des Radverkehrsnetzes

In Hamburg soll das Radfahren ganzjährig sicher und komfortabel möglich sein. Auf einem definierten Kernnetz findet seit fünf Jahren ein radverkehrsbezogener Winterdienst durch die Stadtreinigung Hamburg statt, um dort auch bei winterlicher Witterung bestmögliche Bedingungen für den Radverkehr zu schaffen. Dieses Kernnetz wurde zum Winter 2015 / 2016 um 40 km auf ca. 200 km Streckenlänge erweitert. Es soll in den kommenden Jahren schrittweise weiter ausgebaut werden – vorrangig auf geeigneten, stark frequentierten Strecken der bereits existierenden und geplanten Velorouten. Um die ganzjährige Befahrbarkeit zu verbessern, soll zudem insbesondere auf den Velorouten auch die Reinigung-Beseitigung von Herbstlaub verbessert werden.

I.3.2 Schnellere Umsetzung des Bike+Ride-Entwicklungskonzepts

Das Bike+Ride-(B+R-)Entwicklungskonzept (Drucksache 20/14485) bildet die Grundlage für den zukunftsfähigen Neu-, Um- und Ausbau von Fahrradabstellanlagen im Umfeld von Schnellbahn-Haltestellen. Bis zum Jahr 2025 soll die Zahl der B+R-Abstellplätze auf ca. 28.000 erhöht werden. Die Park+Ride-Betriebsgesellschaft mbH (P+R GmbH) ist für Planung, Bau und Betrieb der Anlagen zuständig. Heute noch durch die Bezirksämter betriebene B+R-Anlagen im Umfeld von Schnellbahnhaltestellen übernimmt schrittweise die P+R GmbH. Die P+R GmbH wird die Planung und Realisierung von B+R-Anlagen mit Unterstützung der BWVI und der Bezirksämter beschleunigt vorantreiben. Die Bezirksämter werden die P+R GmbH bei der Suche nach geeigneten Standorten für Abstellanlagen unterstützen und Anträge der P+R GmbH auf Sondernutzungsgenehmigungen für bestehende und neue Anlagen prioritär bearbeiten. Bis zum Zeitpunkt der Erteilung der Sondernutzungsgenehmigungen an die P+R GmbH sind die Bezirksämter nach wie vor vollumfänglich für die Aufgaben Planung, Bau und Betrieb der bestehenden bezirklichen Anlagen zuständig.

Im Rahmen des Ausbaus von Bike+Ride wird auch der Einsatz von Lademöglichkeiten für Pedelecs erprobt. Darüber hinaus sollen insbesondere an den Fernbahnhöfen Fahrradstationen bzw. Fahrradparkhäuser entstehen. Ein Beispiel existiert bereits am Bahnhof Bergedorf. Die BWVI prüft hierfür die notwendigen Voraussetzungen und leitet die weiteren Schritte ein.

I.3.3 Weiterentwicklung des StadtRAD-Systems

Mit StadtRAD Hamburg wurde seit 2009 ein erfolgreiches öffentliches Fahrradverleihsystem etabliert, das deutschland- und europaweit eine führende Stellung einnimmt. StadtRAD leistet

einen wichtigen Beitrag für eine zukunftsfähige Mobilität in Hamburg. Das Ziel des Senats für die 21. Legislaturperiode, StadtRAD um 70 Stationen zu erweitern, ist bereits umgesetzt. Den Bürgerinnen und Bürgern stehen an 205 Stationen etwa 2.500 Fahrräder zur Verfügung. Weitere Stationen können sich bis zum Ende der Laufzeit des Betreibervertrags mit der DB Rent GmbH durch Firmenkooperationen ergeben. Die BWVI wird die Neuausschreibung des Betreibervertrags vorbereiten und durchführen, so dass das Fahrradverleihsystem ab 01. Januar 2019 erfolgreich fortgeführt werden kann. Die Neuausschreibung soll optional auch eine Erweiterung um Pedelecs, Lastenfahrräder und Kindersitze enthalten.

I.3.4 Kommunikationskampagne für den Radverkehr

Radfahren im Alltagsverkehr gewinnt in Hamburg eine immer größere Bedeutung. Durch eine Kommunikationskampagne sollen die Hamburgerinnen und Hamburger weiter dafür sensibilisiert werden, das Fahrrad als selbstverständliches Verkehrsmittel in Alltag und Freizeit zu nutzen. Wer Rad fährt, bewegt sich schnell, modern, flexibel, gesund und preisgünstig. Rad- und Fußverkehr beleben die Stadt, fördern die Lebensqualität und schützen Umwelt und Klima. Eine lebendige Radkultur ist Teil einer modernen und zukunftsweisenden Stadtentwicklung. Damit noch mehr Bürgerinnen und Bürger einfach aufsteigen und losradeln, sollen sich Radfahrende in der Stadt willkommen fühlen und Freude am Radfahren haben. Die gegenseitige Akzeptanz und Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr sollen gesteigert und ein gutes Verkehrsklima in Hamburg gefördert werden. Die Kampagne soll unterschiedliche Zielgruppen ansprechen. Die Kampagne unterstützt die laufenden Infrastrukturprojekte und setzt positive und emotionale Impulse zum Ausbau einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur in Hamburg. Ein Ergebnis kann die Entwicklung einer „Dachmarke“ für den Radverkehr in Hamburg sein.

Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Bündnispartner zu baulichen oder sonstigen Projekten bleibt davon unberührt, vgl. II.2. Sinnvolle Anknüpfungspunkte zur Kommunikations- und Imagekampagne sollen jedoch genutzt werden. Das Forum Verkehrssicherheit, dessen Geschäftsführung der Landesbetrieb Verkehr (LBV) übernommen hat, wird die bereits etablierten Elemente zum Thema Sicherheit des Radverkehrs ab 2016 fortführen und diese mit der geplanten Kommunikationskampagne abstimmen.

Zudem soll das Thema Radverkehr auch in den Schulen etabliert werden. Schulleitungen, Schüler und Eltern sollen stärker für die Fahrradmobilität sensibilisiert werden, u. a. sollen geeignete Unterrichtsbausteine entwickelt werden. Außerdem soll das Thema u.a. in Zusammenarbeit mit der Hamburger Fahrlehrerschaft bei der Ausbildung und Prüfung angehender Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer sowie der Fahrschülerinnen und Fahrschüler im Rahmen bestehender Spielräume noch stärker in den Vordergrund gestellt werden.

I.3.5 Weiterentwicklung des Melde-Michels für Radverkehrsangelegenheiten

Bürgerinnen und Bürger sollen Problemstellen im Radverkehrsnetz sowie an Abstellanlagen direkt an die zuständigen Stellen melden können. Ziel ist es, eine dafür geeignete Plattform im Internet anzubieten. Es sollen mögliche Mängel unabhängig von Öffnungszeiten und für den Nutzer kostenfrei direkt an den richtigen Ansprechpartner weitergeleitet werden können. Mit dem Melde-Michel verfügt Hamburg bereits über eine allgemeine Plattform zur Meldung von

Schäden an der öffentlichen Infrastruktur. Diese bildet eine geeignete, gute Grundlage, um auch radverkehrsbezogene Themenstellungen zu integrieren und Bürgerinnen und Bürgern eine zentrale Adresse für Meldungen anbieten zu können. Der Melde-Michel soll entsprechend weiterentwickelt werden.

I.3.6 Errichtung von Zählsäulen für den Radverkehr in jedem Bezirk

In Hamburg soll an wichtigen Radverkehrsachsen in jedem Bezirk –in Abstimmung mit den Bezirksamtern eine automatische Dauerzählstelle eingerichtet werden, die das Radverkehrsaufkommen in Echtzeit tages- und jahresbezogen anzeigt. Die sichtbare Anzeige macht den Radverkehr an diesen Standorten präsenter und schafft ein Bewusstsein über die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs in Hamburg. Sie verdeutlicht den Beitrag der einzelnen gezählten Radfahrenden, bestätigt, motiviert und vermittelt das Gefühl, gemeinsam unterwegs zu sein. Darüber hinaus können die ermittelten Daten für die Radverkehrsentwicklung (Vergleich der Jahreswerte) sowie als Erkenntnisgewinn zum Radverkehr herangezogen werden.

II. Umsetzung

II.1 Bündnispartner

Bündnispartner sind ~~die Senatskanzlei~~, die Bezirksamter Hamburg-Mitte, Altona, Eimsbüttel, Hamburg-Nord, Wandsbek, Bergedorf und Harburg, die Senatskanzlei, die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, die Behörde für Inneres und Sport, die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, die Behörde für Umwelt und Energie, der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, die Hamburg Port Authority, die HafenCity Hamburg GmbH, die Park+Ride-Betriebsgesellschaft mbH, die Stadtreinigung Hamburg AöR und der Landesbetrieb Verkehr.

Alle Bündnispartner setzen ihre Ziele und Projekte mit vollem Einsatz um. Zur Sicherung der gesamtstädtischen Koordinierung werden folgende Strukturen zur Zusammenarbeit und zur Kooperation genutzt:

II.2 Beteiligungsprozesse

Der jeweils projektbezogenen Kommunikation und Information gegenüber Bürgerinnen und Bürgern, Betroffenen, Politik und Interessenverbänden ist durch alle Beteiligten in ihren Zuständigkeiten ein hoher Stellenwert einzuräumen.

Inbesondere dort, wo bereits artikuliertes öffentliches Interesse, eine Verknüpfung mit anderen Planungsprozessen im Stadtteil, hoher Einzelhandels- und Gewerbebesatz, Parkplatzmangel oder viele Straßenbäume in engem Straßenraum gravierende Konflikte möglich erscheinen

lassen, soll eine Beteiligung der Öffentlichkeit stattfinden. Die bezirklichen Gremien wirken an der Lösung möglicher Konflikte zielorientiert und konstruktiv im Sinne dieses Bündnisses mit. Die Art und Weise der Einbeziehung der Öffentlichkeit ist abhängig von den örtlichen Gegebenheiten, den jeweiligen Belangen und involvierten Personkreisen.

Die Bündnispartner sind sich einig, dass bezirkliche Gremien bei den Planungen zum Ausbau einer verbesserten Radverkehrsinfrastruktur einen wichtigen Beitrag leisten. Konzepte zur Weiterentwicklung des Radverkehrssystems und Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur werden in den bezirklichen Gremien vorgestellt und diskutiert, um Hinweise und Änderungen aufzunehmen. Die Einbindung der bezirklichen Gremien und die der Träger öffentlicher Belange bei Infrastrukturmaßnahmen erfolgt in bewährter Weise. Die Kompetenzen der bezirklichen Gremien bleiben unverändert.

II.23 Arbeitsprogramm

Konkrete Umsetzungsschritte, Einzelheiten und Vorgaben zu allen notwendigen Maßnahmen im Bereich Infrastruktur, Service und Kommunikation ergeben sich aus dem Arbeitsprogramm, das durch die Fahrradwerkstatt-Arbeitsgruppe zusammengestellt wird (siehe II.43.3). Die in der Fahrradwerkstatt-Arbeitsgruppe vertretenen Stellen setzen das Arbeitsprogramm in ihren jeweiligen Zuständigkeiten um.

Die Bezirksämter und die BWVI schließen für die im jeweiligen bezirklichen Zuständigkeitsbereich liegenden Infrastrukturmaßnahmen jährliche Vereinbarungen ab. Diese umfassen die bauliche Herrichtung der Velorouten, unabhängig vom Routenverlauf auf Hauptverkehrs- oder Bezirksstraßen und in begründeten Fällen auch die von Bezirksrouten und sonstigen Radverkehrsführungen. Aufgeführt werden in diesen Vereinbarungen die erforderlichen baulichen Leistungen, die notwendigen Ressourcen und Prioritäten. Die konkrete Ressourcenbemessung umfasst sowohl die investiven als auch die konsumtiven Mittel. Diese jährlichen Vereinbarungen werden verbindlicher Bestandteil des Arbeitsprogramms und damit verbindlicher Teil des Bündnisses für den Radverkehr. Das Bezirksamt stellt die Beteiligung der bezirklichen Gremien sicher. Im Übrigen siehe unter II.7 (Ressourcen).

Auch die weiteren Realisierungsträger schließen mit der BWVI entsprechende Vereinbarungen ab.

~~Der jeweils projektbezogenen Kommunikation und Information gegenüber Bürgerinnen und Bürgern, Betroffenen, Politik und Interessenverbänden ist durch alle Beteiligten in ihren Zuständigkeiten ein hoher Stellenwert einzuräumen.~~

II.34 Gremien

II.43.1 Fahrradwerkstatt

Die überbehördliche Fahrradwerkstatt unter Leitung von BGM I berät über konkrete, herausgehobene Projekte und stimmt das strategische Vorgehen ab, um den Radverkehr als Teil einer integrierten Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik auszubauen.

Teilnehmende sind insbesondere Entscheidungsträger der Hamburger Verwaltung und der öffentlichen Unternehmen.

Die organisatorische und inhaltliche Vor- und Nachbereitung erfolgt durch die SK, unterstützt durch die BWVI. Die Fahrradwerkstatt tagt in der Regel jährlich.

II.43.2 Fahrradwerkstatt-Lenkungsgruppe

In der überbehördlichen Fahrradwerkstatt-Lenkungsgruppe unter Leitung des Staatsrates für Verkehr der BWVI werden das Arbeitsprogramm und grundlegende Fragestellungen zum Fahrradverkehr in Hamburg erörtert.

Teilnehmende sind die zuständigen Entscheidungsträger der Bündnispartner. Der Teilnehmerkreis kann je Sitzung themenbezogen variieren. Die Fahrradwerkstatt-Lenkungsgruppe kann Projektgruppen mit unterschiedlichen Arbeitsschwerpunkten bilden. Die Fahrradwerkstatt-Lenkungsgruppe und die Projektgruppen tagen anlassbezogen.

Die organisatorische und inhaltliche Vor- und Nachbereitung erfolgt durch die BWVI.

II.43.3 Fahrradwerkstatt-Arbeitsgruppe

In der überbehördlichen Fahrradwerkstatt-Arbeitsgruppe unter Leitung der Radverkehrskordinatorin werden die für die Zielerreichung dieses Bündnisses notwendigen Schritte und Meilensteine in einem Arbeitsprogramm (siehe II.32) unter Prioritätensetzung konkretisiert.

Die Fahrradwerkstatt-Arbeitsgruppe unterrichtet die Fahrradwerkstatt-Lenkungsgruppe, weist auf mögliche Hemmnisse hin und unterbreitet Lösungsvorschläge.

Teilnehmende sind zuständige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bündnispartner auf Arbeitsebene. Der Teilnehmerkreis kann anlassbezogen variieren. Die Fahrradwerkstatt-Arbeitsgruppe kann Fachgruppen mit unterschiedlichen Arbeitsschwerpunkten bilden.

Die organisatorische und inhaltliche Vor- und Nachbereitung erfolgt durch die BWVI.

II.43.4 Fahrradforum

Das Fahrradforum unter Leitung des Staatsrates für Verkehr der BWVI setzt sich aus Vertretern von Verwaltung, Politik und Verbänden zusammen. Mobilitätsverbände werden eingebunden. Das Fahrradforum begleitet insbesondere die Überarbeitung der Radverkehrsstrategie. Die Radverkehrsstrategie zeigt unter anderem auf, wie die Entwicklung Hamburgs zur Fahrradstadt zur Zielerreichung anderer Pläne und Programme des Senats beiträgt bzw. welche Wechselwirkungen bestehen (z. B. 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg,

Lärmaktionsplan Hamburg 2013 – Stufe 2, Hamburger Klimaplan, Mobilitätsprogramm 2013). Die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ist auch bedeutsam für Gebietsentwicklungsstrategien in Hamburg. Zudem ist die Förderung des Radverkehrs auch Bestandteil der in 2012 vom Senat beschlossenen Dekadenstrategie „HAMBURGmachtSPORT“.

Zudem berät das Fahrradforum über Ziele und Maßnahmen einzelner Handlungsfelder des Radverkehrssystems.

Die organisatorische und inhaltliche Vor- und Nachbereitung erfolgt durch die BWVI.

II.54 Konfliktlösung

Konflikte werden soweit wie möglich auf Fachebene gelöst.

Planabstimmungen einzelner Infrastrukturmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs erfolgen separat mit den zuständigen Dienststellen (Bezirksämter, LSBG, BWVI, BIS etc.). Ziel ist es, Konflikte soweit wie möglich auf Fachebene zu lösen. Unter der Prämisse des Senatsziels, Hamburg zu einer Fahrradstadt zu entwickeln, sind dabei alle Beteiligten bestrebt, auftretende Konflikte zügig und sachorientiert zu lösen.

Bei Differenzen betreffend die Planabstimmung einzelner Infrastrukturmaßnahmen zwischen den Beteiligten auf Arbeitsebene ist zunächst der jeweilige Dienstvorgesetzte zur Konfliktlösung einzubeziehen. In den Bezirksämtern stehen dafür die Leitungen der Dezernate für Wirtschaft, Bauen und Umwelt sowie die Bezirksamtsleitungen als erste Ansprechpartner zur Verfügung.

Sollte danach keine Lösung zu finden sein, kann jeder Verfahrensbeteiligte die Radverkehrskoordinatorin zur Konfliktklärung einbeziehen. Dazu wird eine *Koordinierungsrunde Radverkehr* eingerichtet. Die Koordinierungsrunde dient dem Ziel, Konflikte in einem geregelten Verfahren konstruktiv und zielorientiert im Sinne dieses Bündnisses zu lösen. Die Koordinierungsrunde tagt anlassbezogen mit den jeweiligen Verfahrensbeteiligten. Der Einbeziehende bereitet den Sachverhalt auf und berichtet über den Konflikt. Ziel ist es, eine einvernehmliche Entscheidung herbeizuführen.

Zur Lösung des Konflikts kann die Radverkehrskoordinatorin von ihrem unmittelbaren Vortragsrecht bei den Behördenleitungen der BWVI, der BUE, der BSW (auch OD), der BIS und den Bezirksamtsleitungen sowie ihrem Vortragsrecht in den Bezirksversammlungen und den Ausschüssen Gebrauch machen. Fachbehörden und Bezirksämter sind der Radverkehrskoordinatorin in Bezug auf die Aufgabenstellung informationspflichtig. In Fragen grundsätzlicher Bedeutung hat die Radverkehrskoordinatorin ein Vortragsrecht beim Ersten Bürgermeister, vgl. Drs. 21/1502.

Sollte eine Einigung nicht möglich sein, wird eine einvernehmliche Entscheidung zwischen den jeweiligen Beteiligten der überbehördlichen Fahrradwerkstatt-Lenkungsgruppe angestrebt. Die Radverkehrskoordinatorin bereitet den Sachverhalt auf und berichtet über den Konflikt.

Sofern auch hier noch keine Einigung erfolgt, beschließt die Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau. Die Senatskommission wird für solche Beratungsgespräche erweitert um den Senator der BIS.

Sollten Konflikte bei der Umsetzung anderer Maßnahmen auftreten, findet das beschriebene Konfliktlösungsmodell entsprechend Anwendung.

II.65 Berichtswesen

Gemäß Drs. 21/1502 legt die Radverkehrskordinatorin der Behördenleitung der BWVI jährlich die Kennzahlen zur Entwicklung des Radverkehrs und der Fahrradinfrastruktur sowie alle zwei Jahre einen ausführlichen Fortschrittsbericht vor. Die Fachbehörden und Bezirksamter sind ihr in Bezug auf die Aufgabenstellung informationspflichtig.

Im Einzelnen übermitteln die Bezirksamter, der LSBG, die HPA und die HCH der Radverkehrskordinatorin quartals- und jahresweise Übersichten über die in den Vormonaten bzw. im Vorjahr abgeschlossenen, in Umsetzung befindlichen und geplanten Maßnahmen im Radverkehrsnetz nach Art, Länge und Ort der Radverkehrsanlage und unter Angabe, ob es sich um Bestandteile des Veloroutennetzes handelt. Hierbei werden sie vom Projektsteuerer (siehe I.1.3) unterstützt, der die für den Veloroutenausbau relevanten Informationen kontinuierlich fortschreibt und den Planungs- und Baudienststellen sowie der BWVI bedarfsgerecht zur Verfügung stellt.

Die Berichte erfolgen nach einem einheitlichen Muster und werden zum jeweils 15. der Monate Januar, April, Juli und Oktober im Folgequartal übermittelt. Aus den Berichten ergibt sich insbesondere auch der jeweilige Fertigstellungsanteil je Veloroute bzw. je Bezirksroute.

Sollten Zielvorgaben, die sich aus diesem Bündnis ergeben, nicht eingehalten werden können, informieren die Bündnispartner mit Kenntnisnahme unter Angabe von Gründen die Radverkehrskordinatorin.

II.76 Ressourcen

Wegen ihres stadtweiten Charakters finanziert die BWVI die bauliche Herrichtung der Velorouten sowie die Erstausrüstung mit Wegweisung unabhängig vom Routenverlauf auf Hauptverkehrs- oder Bezirksstraßen. Hierfür sollen zunächst die aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (im Folgenden: KInvFG) ~~Kommunalinvestitionsförderungsgesetz~~ zur Verfügung gestellten Mittel in Anspruch genommen werden. Die Fördermittel, die zur Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur vorgesehen sind, belaufen sich auf 30 Mio. Euro. Nach den Vorgaben des KInvFG müssen mindestens 10% des Gesamtvolumens des Finanzierungsanteils selbst getragen werden. Den zu erbringenden Eigenanteil in Höhe von 3 Mio. Euro (= 10% des Finanzierungsanteils von 30 Mio. Euro) übernimmt die BWVI, so dass sich das Gesamtvolumen auf insgesamt 33 Mio. Euro beläuft.

Unter dem Vorbehalt, dass die den Bezirken zur Verfügung stehenden Mittel für den Radverkehr ausgeschöpft sind, können die Mittel aus dem KInvFG in Abstimmung zwischen den Bezirksämtern und der BWVI auch in begründeten Fällen für den Ausbau der stadtteilverbindenden Bezirksnetze oder anderer bedeutsamer Radverkehrsführungen eingesetzt werden. Die Bündnispartner sind sich einig, dass der Ausbau des Veloroutennetzes Priorität hat und die Ausweitung der stadtteilverbindenden, bezirklichen Fahrradrouten oder anderer bedeutsamer Radverkehrsführungen einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs leistet. Abzustellen ist bei der Förderung insbesondere auf eine sinnvolle Ergänzung der Netzzusammenhänge und Netzverbindungen.

Die zwischen den Bezirksämtern und der BWVI abgeschlossenen Vereinbarungen benennen die zu erbringenden baulichen Leistungen und die jeweiligen Kosten. Die Ressourcenbemessung umfasst sowohl die investiven als auch die konsumtiven Mittel, abzuschließenden, jährlichen Vereinbarungen über die Infrastrukturmaßnahmen, benennen maßnahmenscharf die zu erbringenden baulichen Leistungen und die jeweiligen Kosten, vgl. dazu unter II.3. Die Ressourcenbemessung, die in den jährlichen Vereinbarungen aufgeführt wird, umfasst die investiven und die konsumtiven Mittel sowie die Personalmittel. Dazu wird die folgende Berechnungsgrundlage vereinbart:

Zur Umsetzung der Baumaßnahmen erhalten die Bezirksämter von der jeweiligen Bruttobausumme 20 % für externe Planungskosten, hiervon 30 % für bezirkliche Bauherrenkernleistungen (Bsp.: 1.000.000 Mio. EUR Bruttobausumme, 20 % Planungskosten = 200.000 EUR, davon 30 % Personalmittel = 60.000 EUR).

Die Bezirksämter werden durch dieses Vorgehen in die Lage versetzt, qualifiziertes Personal zur Erfüllung der Aufgaben einzustellen. Der Einsatz der Personalmittel obliegt den Bezirksämtern in eigener Zuständigkeit. Die Bezirksämter sind dabei verpflichtet, alle erforderlichen Aufgaben zu erfüllen, die für die ordnungsgemäße Durchführung der jeweiligen Maßnahmen nötig wird.

Die jährlichen Vereinbarungen werden zunächst geschlossen, bis die Mittel in Höhe von 30 Mio. Euro nach dem KInvFG sowie der Eigenanteil in Höhe von 3 Mio. Euro eingesetzt worden sind. Der Förderzeitraum und die Kriterien zur Förderfähigkeit von Maßnahmen nach dem KInvFG sind zu beachten. Nach vollständigem Einsatz der Fördergelder werden weiter notwendige Mittel eingeworben, die unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die Bürgerschaft stehen.

Die BWVI finanziert ein externes Ingenieur- bzw. Planungsbüro, welches die Aufgaben des zentralen Projektsteuerers übernimmt und mit dessen Hilfe ein wesentlicher Beitrag zur Schaffung der erforderlichen Arbeitskapazitäten bei den Bezirksämtern geleistet werden soll. Der zentrale Projektsteuerer unterstützt die Bezirksämter maßgeblich bei der Durchführung ihrer Aufgaben (siehe dazu im Einzelnen unter I.1.3).

Die weiter notwendigen investiven und konsumtiven Mittel bzw. die über die derzeit zur Verfügung stehenden Mittel zur Umsetzung der im Bündnis für Radverkehr genannten Maßnahmen werden durch die jeweils zuständigen Behörden im Rahmen der Haushaltsberatungen eingeworben und stehen unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die Bürgerschaft. Die Bündnispartner sind sich einig, dass die Schaffung von personellen und materiellen Kapazitäten sowie Arbeitskapazitäten und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln zwingende Voraussetzungen zur Umsetzung dieser Vereinbarung sind.

Unterzeichner

Für den Senat

Erster Bürgermeister

.....
Olaf Scholz

Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr
und Innovation

.....
Frank Horch

Präses der Behörde für Stadtentwicklung und
Wohnen

.....
Dr. Dorothee Stapelfeldt

Präses der Behörde für Umwelt und Energie

.....
Jens Kerstan

Präses der Behörde für Inneres und Sport

.....
Andy Grote

Für die Bezirksämter

Bezirksamtsleiter des Bezirksamtes Hamburg-Mitte

.....
~~N.N.~~ [REDACTED]

Bezirksamtsleiterin des Bezirksamtes Altona

.....
Dr. [REDACTED] Melzer

Bezirksamtsleiter des Bezirksamtes Eimsbüttel

.....
[REDACTED]

Bezirksamtsleiter des Bezirksamtes Hamburg-Nord

.....
[REDACTED]

Bezirksamtsleiter des Bezirksamtes Wandsbek

.....
[REDACTED]

Bezirksamtsleiter des Bezirksamtes Bergedorf

.....
[REDACTED]

Bezirksamtsleiter des Bezirksamtes Harburg

.....
[REDACTED]

Für die Bezirksversammlungen

Vorsitzender der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte

.....
[Redacted]

Vorsitzender der Bezirksversammlung Altona

.....
Dr. Frank Toussaint

Vorsitzende der Bezirksversammlung Eimsbüttel

.....
[Redacted]

Vorsitzende der Bezirksversammlung Hamburg-Nord

.....
[Redacted]

Vorsitzender der Bezirksversammlung Wandsbek

.....
[Redacted]

Vorsitzender der Bezirksversammlung Bergedorf

.....
[Redacted]

Vorsitzender der Bezirksversammlung Harburg

.....
[Redacted]

Synopse – Rückmeldung der bezirklichen Gremien zum Bündnis für den Radverkehr, Stand: 30.5.2016

	HH-Mitte	Altona	Eimsbüttel	Nord	Wandsbek	Bergedorf	Harburg	Bewertung BWVI/VR – überarbeiteter Entwurf, Stand 30.5.2016
Gremium	BV Hamburg-Mitte Drs: 21-2162 vom 21.04.2016	BV Altona Drs: 20-2263E Datum 28.04.2016	Hauptausschusses Drs: 20-1548 12.05.2016	BV Hamburg-Nord Auszug aus der Niederschrift der Sitzung der BV Drs: 20-2991 12.05.2016	BV Wandsbek Drs: 20-2785 12.05.2016 [zu beachten ist die Niederschrift zu TOP 7.3, Ergänzung um zwei Ziffern, hier: Ziff 8 und 9]	Hauptausschuss Drs.: 20-0823 12.05.2016	BV Harburg Drs: 20-1473 11.04.2016	
Petition / Beschluss	(...) Die Bezirksversammlung begrüßt den Entwurf zum „Bündnis für den Radverkehr“ außerordentlich. Hier wird eine wegweisende Weichenstellung zu einer modernen Großstadt angestoßen, die im Bezirk Hamburg-Mitte sehr unterstützt wird. Es wird gebeten, folgende Punkte zu berücksichtigen:	Die BV Altona begrüßt das Vorhaben des Senats (...). Die bezirklichen Gremien sehen sich in der Pflicht, konstruktiv an der Umsetzung der gemeinsamen Aufgaben mitzuwirken und fordern das Bezirksamt gemäß § 19 BezVG auf, dem Vertrag unter Berücksichtigung der folgenden Punkte zuzustimmen. Das Bezirksamt wird gemäß § 19 BezVG sowie die Senatskanzlei und die beteiligten städt. Behörden gemäß § 27 BezVG aufgefordert, diese in den Vertrag einzuarbeiten.	Die Bezirksversammlung Eimsbüttel begrüßt den Entwurf für den Vertrag zum Bündnis für den Radverkehr und das Ziel der Fahrradstadt Hamburg und erklärt die Bereitschaft des Bezirks, sich daran zu beteiligen. Der Bezirksamtsleiter und die Vorsitzende der BV werden aufgefordert, sich in den Verhandlungen zum Bündnis für den Radverkehr für die folgenden Punkte einzusetzen und gebeten, den Vertrag zu unterzeichnen	(...). Die Bezirksversammlung Hamburg-Nord begrüßt ganz ausdrücklich die Anstrengungen des Senats, Hamburg zur Fahrradstadt zu machen. (...) Die Bezirksversammlung Hamburg-Nord erklärt ausdrücklich ihre Bereitschaft, für dieses Ziel ihren Teil der Verantwortung zu übernehmen und als Partner das Bündnis für den Radverkehr mit zu tragen. Zugleich fordert sie den Senat aber auch auf, vor der Unterzeichnung der Vereinbarung über das Bündnis für den Radverkehr die folgenden Punkte im Sinne einer effektiven Wahrnehmung der bezirklichen Aufgaben fortzuschreiben:	Die Bezirksversammlung Wandsbek begrüßt und unterstützt das Vorhaben des Senates, mit einem Bündnis für den Radverkehr wesentliche Weichenstellungen für mehr und besseren Radverkehr in Hamburg vorzunehmen. (...) Die bezirklichen Gremien sehen sich in der Pflicht, konstruktiv und engagiert an der Umsetzung der gemeinsamen Aufgaben mitzuwirken. Zugleich wird die zuständige Fachbehörde aufgefordert, vor der Unterzeichnung der Vereinbarung über das Bündnis für den Radverkehr (Bfdr) die folgenden Punkte mit in die Vereinbarung aufzunehmen und der Bezirksversammlung diese vorab erneut vorzulegen.	Wir begrüßen die Idee, die hinter dem Bündnis für den Radverkehr steht. (...). Trotzdem ergeben sich aus unserer Sicht noch einige Ergänzungen:	Die Bezirksversammlung beschließt:	
Personal	Ziff. 2 Die Schaffung einer modernen Verkehrsinfrastruktur ist ein umfassendes Unterfangen. Die Bezirksämter leisten hier wichtige Arbeit. Daher müssen sie durchgängig in die Lage versetzt sein, diese Arbeit durchzuführen – personell bzw. strukturell, aber auch durch eine umfassende Einbindung in die sie betreffenden Planungsprozesse durch die jeweils anderen Bündnispartner und durch die Bereitstellung nötiger Investitionsmittel für die Schaffung von bezirklichen Fahrradstrecken. Neu zu schaffende Personalstellen werden bei einer mehrjährigen Vergabe mit hoher Wahrscheinlichkeit auch leichter zu besetzen sein. Es soll vertraglich festgelegt werden, dass diese Stellen nur für die im Vertrag verabredeten Ziele eingesetzt werden dürfen.	Ziff. 1, S. 2 – 4 Neu zu schaffende Personalstellen sollen auch in ihrer Anzahl im Bündnis nach Umfang des Arbeitsprogramms festgehalten werden. Es bedarf einer Festlegung im Vertrag, aus der hervorgeht, dass diese Stellen nur für die im Vertrag verabredeten Ziele eingesetzt werden dürfen. Eine Ausschreibung mindestens nach EGr. 12 TV-L wird als notwendig angesehen.	Ziff. 5 Die personelle Verstärkung der Bezirksämter muss quantifiziert und ohne Verzögerung unbefristet bereitgestellt werden. Die Stellen sollen unverzüglich ausgeschrieben und besetzt werden.	Ziff. 3 Schon heute können viele bezirkliche Tiefbaumaßnahmen nur verzögert umgesetzt werden, da dem Bezirksamt nicht genügend Personal zur Verfügung steht. Selbst wenn alle Planungsleistungen extern vergeben würden, müssen diese weiterhin von bezirklichem Personal betreut werden. Im Hochbaubereich hat der Senat auf eine vergleichbare Problematik mit einer Einstellungsoffensive für Bauprüferinnen und -prüfer reagiert. Wenn die bezirklichen Radrouten also einen nennenswerten Beitrag zum Infrastrukturausbau für den Radverkehr leisten sollen, müssen die Tiefbauämter mit zusätzlichem Personal ausgestattet werden. Die im Rahmen des Bfdr vorgesehenen Mittel für zusätzliches Personal	Ziff. 1b Um die für die Verbesserung der Radverkehrsbedingungen erforderlichen baulichen Maßnahmen durchführen zu können, müssen die Tiefbauämter mit zusätzlichem Personal ausgestattet werden. Die im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr vorgesehenen Mittel für zusätzliches Personal sind aus Sicht der Bezirksversammlung noch nicht ausreichend, da sie im Wesentlichen nur den zusätzlichen Bedarf durch den Veloroutenausbau abdecken, nicht aber das derzeitige Defizit beim bezirklichen Radroutenausbau. Ziff. 1c Neu zu schaffende Personalstellen sollen auch in ihrer Anzahl im Bündnis nach Umfang des Arbeitsprogramms festgehalten werden. Es bedarf hier aus Sicht der Bezirksversammlung	Ziff. 2 Wir begrüßen, dass zusätzliches Personal für die Bezirke finanziert wird. Dies ist aus unserer Sicht absolut erforderlich. Mit der jetzigen Personalstärke sind zusätzliche Aufgaben nicht leistbar. Dieses neue Personal muss zügig eingestellt und zweckgebunden für den Radverkehr eingesetzt werden.	Ziff. 3 Die Verwaltung wird aufgefordert, eine entsprechend der Bündnisvereinbarung erforderliche Detailvereinbarung über konkrete Maßnahmen für den Bezirk Harburg nur abzuschließen, wenn hierbei auch die Finanzierung der Maßnahmen selbst und des zu ihrer Bearbeitung erforderlichen zusätzlichen Personals im Bezirksamt durch die zuständige Fachbehörde gesichert wird.	Die Forderungen nach personeller Ausstattung werden berücksichtigt. Die Textpassagen sind im Nachgang zu den bezirklichen Stellungnahmen präzisiert worden, vgl. Ziff. II.3 und II.7 des Entwurfes. Der Entwurf sieht vor, dass die Ressourcenbemessung für die Infrastrukturmaßnahmen, die die Bezirksämter durchführen, die investiven und die konsumtiven Mittel sowie Personalmittel umfasst. Die Bezirksämter werden so in die Lage versetzt, Personal zur Erfüllung der Aufgaben einzustellen. Der Einsatz der Personalmittel obliegt den Bezirksämtern in eigener Zuständigkeit. Eine Koppelung an Personal und Aufgabe ist durch das Vorgehen gesichert. Die zwischen den Bezirksämtern und der BWVI abgestimmte Bemessungsgrundlage ist zur Herstellung von größtmöglicher Transparenz in den Bündnistext neu aufgenommen worden: „Zur Umsetzung der Baumaßnahmen erhalten die Bezirksämter von der jeweiligen Bruttobausumme 20 % für externe

				sind aus Sicht der Bezirksversammlung noch nicht ausreichend, da sie im Wesentlichen nur den zusätzlichen Bedarf durch den Veloroutenausbau abdecken, nicht aber das derzeitige Defizit beim bezirklichen Radroutenausbau.	einer Festlegung im Vertrag, aus der hervorgeht, dass diese Stellen nur für die im Vertrag verabredeten Ziele eingesetzt werden dürfen. Eine Ausschreibung soll dabei von den Rahmenbedingungen der Stelle her so gestaltet werden, dass diese auf dem Stellenmarkt tatsächliche Chancen auf Besetzung hat.			Planungskosten, hiervon 30 % für bezirkliche Bauherrenkerneleistungen (Bsp.: 1.000.000 Mio. EUR Bruttobausumme, 20 % Planungskosten = 200.000 EUR, davon 30 % Personalmittel = 60.000 EUR)“. Das dargestellte Vorgehen beruht auf einem Vorschlag der Bezirksamtsleitungen. Zudem finanziert die BWVI ein externes Ingenieur- bzw. Planungsbüro, welches die Aufgaben des zentralen Projektsteuerers übernimmt und mit dessen Hilfe ein wesentlicher Beitrag zur Schaffung der erforderlichen Arbeitskapazitäten bei den Bezirksamtern geleistet werden soll. Der zentrale Projektsteuerer unterstützt die Bezirksamter maßgeblich bei der Durchführung ihrer Aufgaben.
Finanzielle Mittel	Ziff. 4 Die Velorouten sollen laut Entwurf mit 30 Mio. Euro aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz ausgebaut werden. Wie die Bezirksrouten finanziert werden sollen, wird bislang nicht erläutert, dies sollte ergänzt werden. Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte wünscht zusätzliche Mittel zur Umsetzung von Bezirksrouten.	Ziff. 3 Als finanzielle Ressourcen sind für den Veloroutenausbau 30 Mio. Euro aus dem KlnvFG genannt, die zunächst verwendet werden sollen. Eine Angabe der finanziellen Mittel zur Förderung der Bezirksrouten fehlt bislang und sollte ergänzt werden.	Ziff. 1 Der Ausbau der bezirklichen Radverkehrsrouten sollte im Vertrag nicht nur erwähnt, sondern den Bezirken sollten auch zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden, um die bezirklichen Konzepte umzusetzen.	Ziff.2 Der Bezirk Hamburg-Nord hat ein bezirkliches Radverkehrskonzept erstellen lassen. Die Umsetzung der darin vorgeschlagenen Maßnahmen soll laut Entwurf des Bfdr einen „nennenswerten Beitrag“ zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in Hamburg leisten. Mit den zur Zeit zur Verfügung stehenden Mitteln können nur etwa zwei Maßnahmen pro Jahr umgesetzt werden. Das bezirkliche Radverkehrskonzept umfasst aber ca. 100 Maßnahmen. Bei Beibehaltung der derzeitigen Mittelausstattung wäre damit voraussichtlich erst im Jahr 2066 das bezirkliche Radroutennetz fertiggestellt. Die Bezirksversammlung fordert daher eine deutliche Aufstockung der bezirklichen Radverkehrsmittel, um wirklich einen nennenswerten Beitrag zur Umsetzung des Bfdr leisten zu können.	Ziff. 3 Als finanzielle Ressourcen sind für den Veloroutenausbau 30 Mio. Euro aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz genannt, die zunächst verwendet werden sollen. Eine Angabe der finanziellen Mittel zur Förderung der Bezirksrouten fehlt bislang. Das Bündnis für den Radverkehr sieht in den bezirklichen Fahrradrouten ein wichtiges Element der Radinfrastruktur, da sie das bezirksübergreifende Veloroutennetz verdichten und damit einen wichtigen Beitrag zur Erschließung im Nahbereich leisten. Der Bezirk Wandsbek hat bereits zahlreiche Verbesserungen der Radinfrastruktur beschlossen. Die Umsetzung dieser Verbesserungen kann nur erfolgen, wenn die Finanzierung sichergestellt ist. Die Bezirksversammlung hält daher eine deutliche Aufstockung der bezirklichen Radverkehrsmittel für erforderlich. Diesbezügliche Angaben sollten in der Vereinbarung ergänzt werden.	Ziff. 5 Die bezirklichen Mittel für den Radverkehr müssen aufgestockt werden. Für den Radverkehr innerhalb Bergedorfs sind die Velorouten eher von untergeordneter Bedeutung. Hier ist ein Ausbau der bezirklichen Routen notwendig, um den Radverkehr zu fördern. Bergedorf erarbeitet aktuell ein Radverkehrskonzept. Dies ist allerdings nur sinnvoll, wenn finanzielle Mittel zur Umsetzung dieses Konzeptes eingeworben werden können. Der Vertrag für den Radverkehr ist entsprechend zu ergänzen.	Ziff. 1 Die Bezirksversammlung geht davon aus, dass neben Maßnahmen zur Verbesserung der überbezirklichen Velorouten in Harburg auch konkrete Maßnahmen zur Förderung der innerbezirklichen Routen in Harburg vereinbart werden.	Die Forderungen, die Mittel für den Ausbau der stadtteilverbindenden bezirklichen Radrouten zu erhöhen, werden berücksichtigt. Das Gesamtvolumen der zur Verfügung stehenden Mittel zur Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur beläuft sich auf 33 Mio. Euro, siehe II.7 des Textes. Aufgrund der Stellungnahmen ist eine Öffnungsklausel eingefügt worden, siehe II.3. und II.7 des Entwurfes. II.7 lautet nunmehr „Unter dem Vorbehalt, dass die den Bezirken zur Verfügung stehenden Mittel für den Radverkehr ausgeschöpft sind, können die Mittel aus dem KlnvFG in Abstimmung zwischen den Bezirksamtern und der BWVI in begründeten Fällen für den Ausbau der stadtteilverbindenden Bezirksnetze oder anderer bedeutsamer Radverkehrsführungen eingesetzt werden. Die Bündnispartner sind sich einig, dass der Ausbau des Veloroutennetzes Priorität hat und die Ausweitung der stadtteilverbindenden, bezirklichen Fahrradrouten oder anderer bedeutsamer Radverkehrsführungen einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs leistet. Abzustellen ist bei der Förderung insbesondere auf eine sinnvolle Ergänzung der Netzzusammenhänge und Netzverbindungen.“ Die BWVI übernimmt den zu den Fördermitteln nach dem KlnvFG zu erbringenden Eigenanteil von zusätzlich 3 Mio. Euro (= 10% des Finanzierungsanteils). Nach vollständigem Einsatz der Ressourcen werden weiter notwendige Mittel eingeworben. Bei wertender Betrachtung erscheint eine Öffnungsklausel sinnvoll. Bedeutsam ist, dass die zur Verfügung stehenden Mittel tatsächlich umgesetzt werden können.

Kompetenz en der bezirkl. Gremien	Ziff. 1, S. 1 – 4 Bei den Planungen zum Ausbau des Radwegenetzes leisten die politischen Gremien der Bezirke wichtige Beiträge. Sie sowie die Bürgerinnen und Bürger vor Ort wissen, wie sich Verkehrsströme täglich und über die Jahreszeiten hinweg verändern, wo Anpassungen nötig sind und völlig neue Bedarfe entstehen. Die regelhafte, rechtzeitige und umfassende Beteiligung der Bezirksgremien ist daher ein wichtiger Bestandteil einer modernen und zielgerichteten Verkehrswegeplanung. Dies betrifft insbesondere die Planungsprozesse um neue Fahrradstrecken (Veloroute 15) oder die Anpassung bestehender Verbindungen, die Ausweisung neuer Fahrradstraßen, den Ausbau des StadtRAD-Netzes oder die Schaffung neuer Bike+Ride-Anlagen.	Ziff. 4, S. 6 Vor Festlegung der Führung wären darüber hinaus die bezirklichen Gremien einzubeziehen.	Ziff. 4 Die Planungen und Entscheidungen im Bündnis für den Radverkehr müssen für die bezirklichen Gremien transparent gemacht werden. Planungen für Radschnellwege sollten gesondert mit den bezirklichen Gremien (Verkehrsausschüssen) beraten werden.	Ziff. 4b Vor Festlegung der optimierten Führung der Velorouten wären darüber hinaus die bezirklichen Gremien einzubeziehen. Ziff. 9 Bei Entscheidungskonflikten sollen auch die Gremien der bezirklichen Kommunalpolitik an der Lösungsfindung beteiligt werden.		Ziff. 2 Aus diesem Grunde ist der Entwurf eines Bündnisses für den Radverkehr der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation dahingehend zu überarbeiten, dass die bezirklichen Gremien nicht nur angemessen beteiligt werden, sondern auch ihre umfassenden Beschlusskompetenzen behalten.	Der Forderung, die Beteiligung der bezirklichen Gremien zu sichern, wird Rechnung getragen. Die Beschlusskompetenzen der bezirklichen Gremien bleiben durch das Bündnis vollständig unangetastet. Die bezirklichen Gremien werden wie gewohnt bei allen Infrastrukturmaßnahmen beteiligt. Zur Klarstellung und Verdeutlichung wird eine entsprechende Passage „Beteiligungsprozesse“ aufgenommen, vgl. II.2. und II.3..
Arbeits-programm		Ziff. 1, S. 1 Für ein Gelingen des ehrgeizigen Zieles des Veloroutenausbaus bis 2020 erscheint es sinnvoll, angesichts des hohen Ausbaubedarfs im Bezirk ein mehrjähriges Arbeitsprogramm festzulegen und jährliche Teilziele zu benennen und dafür die finanziellen und personellen Ressourcen festzulegen, um Engpässe zum Ablauf der Frist hin zu vermeiden.		Ziff. 1a Für ein Gelingen des ehrgeizigen Zieles des Veloroutenausbaus bis 2020 erscheint es sinnvoll, für jeden Bezirk ein mehrjähriges Arbeitsprogramm festzulegen und jährliche Teilziele zu benennen und dafür die finanziellen und personellen Ressourcen festzulegen, um Engpässe zum Ablauf der Frist hin zu vermeiden.			Der Forderung, ein Arbeitsprogramm zu erstellen, wird Rechnung getragen. Dies sieht der Entwurf des Bündnisses für den Radverkehr vor, vgl. dazu unter Ziff. II.3 i.V.m. Ziff. II.7. Maßnahmencharf werden in den jährlichen Vereinbarungen die einzelnen Bauabschnitte angegeben. Die jährlichen Vereinbarungen enthalten auch Angaben zu den für die Folgejahre geplanten Bauabschnitten.
Anreiz-system	Ziff. 12 Die Bezirksversammlung schlägt ein Anreizsystem für die sieben Bezirke vor, bei dem am Ende jeden Jahres Prämien für den Bau von erfolgreichen Velorouten und Radverkehrsanlagen gezahlt werden. Die jeweilige Bezirksversammlung kann dann über diese zusätzlichen Mittel verfügen.	Ziff. 4, S. 4f. Besonders wünschenswerte Planungen wie Fahrradstraßen oder Radfahr- und Schutzstreifen sind bei der Mittelvergabe besonders zu berücksichtigen. Der Ausbau von qualitativ hochwertigen Umbaumaßnahmen ist finanziell besonders zu unterstützen.	Ziff 2 Für das Bündnis für den Radverkehr soll analog zum Bündnis für den Wohnungsbau ein Anreizsystem für die Bezirke geprüft werden, das fertiggestellte Radverkehrsmaßnahmen honoriert.	Ziff. 1 Das Bündnis für den Wohnungsbau beinhaltet ein System finanzieller Anreize für die Bezirke, viele Wohnungsbauanträge zu genehmigen. Die Bezirksversammlung fordert, ein solches System auch im BfdR zu etablieren.	Ziff. 4a, S.4f. Besonders wünschenswerte Planungen wie Fahrradstraßen oder Radfahr- und Schutzstreifen sind bei der Mittelvergabe besonders zu berücksichtigen. Der Ausbau von qualitativ hochwertigen Umbaumaßnahmen ist finanziell besonders zu unterstützen. Ziff. 5 Das Bündnis für den Wohnungsbau beinhaltet ein System finanzieller Anreize für die Bezirke, viele Wohnungsbauanträge zu genehmigen. Die Bezirks-versammlung Wandsbek bittet, ein solches System auch im Bündnis für den Radverkehr zu etablieren.	Ziff. 3 Unbedingt notwendig ist ein Anreizsystem, ähnlich dem Vertrag für den Wohnungsbau. Bezirke sollten für erfolgreiche Projekte mit einem Anreizsystem belohnt werden. Mit einem derartigen System werden Politik und Verwaltung motiviert, Projekte anzuschieben, gut zu planen und zügig zu realisieren.	Der Forderung wird nach intensiver Prüfung und Abwägung aller Belange nicht entsprochen. Bei Infrastrukturmaßnahmen ist von zentraler Bedeutung, dass eine regelkonforme und sichere Führungsform gewählt wird. Die Wahl der Führungsform sollte nicht durch monetäre Anreize geleitet oder gelenkt werden. Ausbauziel ist stets die unter verkehrlichen Gesichtspunkten vor Ort bestmögliche Führungsform. Insoweit ist der Sachverhalt anders zu bewerten als beim Vertrag für Hamburg zum Wohnungsbau, bei dem die Bezirksversammlungen pro genehmigter Wohnung Gelder erhalten. Bei Infrastrukturmaßnahmen kann weder auf quantitative (Streckenlänge) noch auf qualitative Kriterien (Art der Radverkehrsführung) abgestellt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es im originären Interesse der Bezirke liegen dürfte, den Radverkehr systematisch auszubauen und zu fördern und die Infrastrukturmaßnahmen an den örtlichen Gegebenheiten auszurichten.

Beteiligung	<p>Ziff. 1, Satz 5 Die politischen Gremien in den Bezirken sollten zudem genutzt werden, um fachliche Konflikte zwischen den Bündnispartnern schneller beilegen zu können.</p> <p>Ziff. 13 Der Beteiligung von Bürger_innen soll ein hoher Stellenwert eingeräumt werden. Im Vertrag der Bündnispartner sollte die Form der Bürgerbeteiligung (Anhörungen, Workshops usw.) genauer definiert werden. Interessenskonflikte sollten nach Klärung auf der Fachebene mit den bezirklichen Gremien vor Ort geklärt und nach Möglichkeit beigelegt werden, ohne die Ziele des Bündnisses für den Radverkehr in Frage zu stellen.</p>	<p>Ziff. 5 Kommunikation und Information gegenüber Bürger*innen soll ein hoher Stellenwert eingeräumt werden. Erforderlich wäre hier eine genauere Festlegung der Bündnispartner über die Form der Bürgerbeteiligung, etwa in Form von Anhörungen oder Work-Shops. Eine Bürgerbeteiligung ist besonders bei grundlegender Änderung der Verkehrsführung durchzuführen.</p> <p>Ziff. 6 Konflikte, die sich aus unterschiedlichen Nutzer*innen-Interessen ergeben könnten, sollten nach Klärung auf der Fachebene gemeinsam mit den bezirklichen Gremien vor Ort geklärt und nach Möglichkeit ausgeräumt werden, ohne die Ziele des Bündnisses für den Radverkehr in Frage zu stellen.</p>	<p>Ziff. 3 Das Ziel soll festgeschrieben werden, bei Planung und Ausbau der Radverkehrsstrecken die Bürgerinnen und Bürger in geeigneter Weise einzubeziehen. Insbesondere bei Neuaufteilung des Straßenraumes ist ein sensibler Umgang mit dem Wegfall von Parkplätzen und Bäumen geboten.</p>		<p>Ziff. 6 Kommunikation und Information gegenüber Bürger*innen soll ein hoher Stellenwert eingeräumt werden. Die Durchführung des Bündnisses für den Radverkehr wird zahlreich Veränderungen mit sich bringen. Damit die Veränderungen eine möglichst breite Akzeptanz erfahren, muss die Öffentlichkeit umfassend informiert werden. Die Bezirksversammlung bittet daher, die Öffentlichkeit umfassend über die mit dem Bündnis für den Radverkehr verbundenen Ziele zu informieren. Bei grundlegender Änderung der Verkehrsführung sollte die Durchführung von Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung vorgesehen werden.</p> <p>Ziff. 7 Konflikte, die sich aus unterschiedlichen Nutzer*innen-Interessen ergeben könnten, sollten nach Klärung auf der Fachebene gemeinsam mit den bezirklichen Gremien vor Ort geklärt und nach Möglichkeit ausgeräumt werden, ohne die Ziele des Bündnisses für den Radverkehr in Frage zu stellen.</p>			<p>Der Forderung, der Kommunikation und Information einen hohen Stellenwert einzuräumen, wird Rechnung getragen. Dies wird betont durch die Aufnahme einer gesonderten Textpassage zu den Beteiligungsprozessen, in der die Bedeutung der Einbeziehung Dritter hervorgehoben wird, vgl. Ziff. II.2..</p>
Weitere Inhalte	<p>Ziff. 3 Eine moderne Verkehrspolitik beachtet alle aktiven und passiven Nutzerinnen und Nutzer von Verkehrsflächen. Verkehrsplanung ist dabei stets auch Stadtteilentwicklung. Bei Veränderungen von Straßenquerschnitten soll die Steigerung der Attraktivität und Nutzbarkeit der Verkehrsflächen für alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Der Ausbau von Radverkehrsanlagen soll grundsätzlich weder zulasten des Platzes für Fußgänger noch zulasten von Grünflächen gehen. Überdies sollen auch die Stadtteile, die von den Verkehrswegen durchquert werden, durch ein Plus an Aufenthaltsqualität profitieren können – beispielsweise durch die Schaffung von mehr Aufenthaltsflächen und mehr Grün, wo dies möglich ist. Die Veränderung von Straßenquerschnitten darf jedoch keinen Nachteil für Verkehrsteilnehmende oder die Bewohnerinnen und Bewohner von</p>	<p>Ziff. 2 Überwachungsmaßnahmen sollen durch die Polizei und dem LBV durchgeführt werden. Es sind in dem Vertrag die personellen Ressourcen dafür festzulegen. (Bewertung VR unter 6.)</p> <p>Ziff. 4, S. 1 – 3 Noch nicht hinreichend geklärt ist im Entwurf, bis wann mit der Durchführung des Radweg-Checks von BWVI und Bezirksämtern zu rechnen ist, der für die Art der Radverkehrsführung maßgeblich sein soll. Für den Zeitraum bis dahin sollen sich die Planungsdienststellen bei der Wahl der Radverkehrsführung lediglich an der ERA orientieren. Für Velorouten sind jedoch höhere Qualitätsmaßstäbe anzulegen (Bewertung VR unter 1.).</p>	<p>Ziff. 6 Neben den städtischen und bezirklichen Velorouten müssen im Rahmen des Radwege-checks auch andere vielbefahrene Hauptverkehrsstraßen in Eimsbüttel fahrradfreundlich saniert werden. Um die Akzeptanz für das Bündnis für den Radverkehr zu erhöhen, dürfen Radwege an Hauptverkehrsstraßen nicht vernachlässigt werden, sondern müssen in einen guten Zustand gebracht werden, da sie stark frequentiert sind. Dies betrifft die Straßenzüge Holsteiner Chaussee-Kieler Straße-Fruchtallee, Friedrich-Ebert-Straße-Kollaustraße-Lokstedter Steindamm-Hoheluftchaussee, Gärtnerstraße-Schulweg-Doormannsweg, Volksparkstraße-Sportplatzring-Koppelstraße-Julius-Vosseler-Straße-Osterfeldstraße und (in Abstimmung mit dem Bezirk Hamburg-Nord) die Straße Nedderfeld. (Bewertung VR unter</p>	<p>Ziff. 4 Im Entwurf des Bfdr heißt es unter 1.2.1: „<i>Im nachgeordneten Netz, insbesondere auf den Velo- und bezirklichen Fahrradrouten, werden verstärkt Fahrradstraßen eingerichtet, wo die Verkehrsverhältnisse es zulassen.</i>“ Im Koalitionsvertrag auf Landesebene, dem der Senat sich verpflichtet fühlt, heißt es dagegen „<i>Soweit die Velorouten auf Nebenstraßen geführt werden, sollen diesen in der Regel als Fahrradstraßen eingerichtet werden, sofern die Straßenverkehrsordnung dies zulässt.</i>“ Es scheint also, als würde das Bfdr hier hinter dem Koalitionsvertrag zurückbleiben. Die sollte korrigiert werden. (Bewertung VR unter 2.)</p> <p>Ziff. 5 Bei der Vorstellung des Entwurfs des Bfdr wurde auch das Thema Fußverkehr angesprochen. Es soll nicht der Eindruck entstehen, dass der Fußverkehr zugunsten</p>	<p>Ziff. 2 Wer den Radverkehr in Hamburg konsequent fördern will, muss auch für den Radverkehr vorgesehene Flächen für diesen nutzbar machen und halten. Dazu gehören laufende Überwachungsmaßnahmen gegen eine Fremdnutzung durch Parker. Dieser Aspekt soll ebenfalls vertragliche festgelegt werden, da die Bezirke nicht über eigene Ressourcen zur Überwachung des ruhenden Verkehrs verfügen. Bewertung VR unter 6.)</p> <p>Ziff. 4a, S. 1 - 3 Noch nicht hinreichend geklärt ist im Entwurf, bis wann mit der Durchführung des Radweg-Checks von BWVI und Bezirksämtern zu rechnen ist, der für die Art der Radverkehrsführung maßgeblich sein soll. Für den Zeitraum bis dahin sollen sich die Planungsdienststellen bei der Wahl der Radverkehrsführung lediglich an der ERA orientieren. Für Velorouten sind jedoch höhere</p>	<p>Ziff. 1 In der Präambel sollte auch darauf hingewiesen werden, dass zunehmender Radverkehr den Parkdruck reduziert. Wer mit dem Fahrrad statt mit dem Auto sein Ziel erreicht, lässt einen Parkplatz unbenutzt. (Bewertung VR unter 7).</p> <p>Ziff. 4 Aus Bergedorfer Sicht ist es nicht hinnehmbar, dass der Fokus des Vertrages auf den Velorouten liegt. Auch der ELBE-Radweg muss mit berücksichtigt werden. (Bewertung unter 8.)</p> <p>Ziff. 6 Entscheidend für die gute Nutzbarkeit ist die ganzjährige gute Befahrbarkeit. Es ist daher sehr wichtig, dass die Laubräumung im Herbst und der Winterdienst auf den Velorouten mit</p>	<p>Ziff. 4 Der Aufbau einer Radzählstation wird abgelehnt. (Bewertung VR unter 4.)</p>	<p>1. Höhere Qualitätsmaßstäbe werden angestrebt, vgl. 1.2.1, 2. Absatz): „ (...) mindestens die allgemein anerkannten Regeln der Technik (...).“</p> <p>2. Der Entwurf des Bündnistextes entspricht den Zielsetzungen des Koalitionsvertrages. Durch die Nutzung des Wortes „verstärkt“ wird betont, dass die Einrichtung von Fahrradstraßen zunehmen soll. Maßstab ist in jedem Fall, dass die Straßenverkehrsordnung die Einrichtung zulässt.</p> <p>3. Die Anregung zur Hervorhebung der Bedeutung des Fußverkehrs wird übernommen, vgl. Ziff. 1.2.1. Die Förderung des Radverkehrs ist regelmäßig auch eine des Fußverkehrs.</p> <p>4. Der Aufbau der Zählensäulen zwecks Datenerhebung zum Radverkehrsaufkommen ist im Koalitionsvertrag genannt sowie Inhalt</p>

	<p>Stadtteilen haben, beispielsweise indem Grünflächen ersatzlos entfallen oder Flächen für Fußgänger reduziert werden. Dies würde einer modernen Stadt- und Verkehrsentwicklung und dem Schutz des Stadtklimas nicht gerecht. (Bewertung VR unter 6.)</p> <p>Ziff. 5 Verkehrsteilnehmende auf Augenhöhe zu sein, bedeutet für Radfahrende, dass auch sie sich an Verkehrsregeln halten. Die meisten tun dies. Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte begrüßt dennoch, dass in Zukunft auch der Radverkehr stärker in den Fokus der Polizei genommen wird und Kommunikationskampagnen alle Verkehrsteilnehmenden zum sicheren Radfahren aufklären. (Bewertung VR unter 6.)</p> <p>Ziff. 6 Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte begrüßt ferner, dass das Fahrradparken zukünftig einen wichtigen Stellenwert in Verkehrs- und Stadtentwicklungsprozessen einnimmt. Die Bedarfe sowie potenzielle Abstellflächen in den Quartieren kennen die Bürgerinnen und Bürger sowie ihre politischen Gremien in den Bezirken am besten. Sie können helfen, sinnvolle Flächen zu identifizieren und flexibel zu nutzen. (Bewertung VR unter 6.)</p> <p>Ziff. 7 Damit Radfahrende dauerhaft am Fahrrad als zuverlässigem Verkehrsmittel festhalten, ist eine ganzjährige Befahrbarkeit der Radwege notwendig. Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte begrüßt die bisherigen Bemühungen, die Radwege in Hamburg auch im Herbst und im Winter befahrbar zu halten. Dieser Anspruch muss auch für die Zukunft von allen Bündnispartnern durchgängig eingehalten werden. (Bewertung VR unter 6.)</p> <p>Ziff. 8 Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte hält ein umfassendes Informations- und Evaluationskonzept für die Entwicklung des Radverkehrs in Hamburg für nötig. Dazu gehören Verkehrszählanlagen, die so</p>		<p>6.)</p> <p>Ziff. 7 Die Ausschilderung der Velorouten soll auch entlang der Routen in Außengebieten zügig erfolgen. (Bewertung VR unter 6.)</p> <p>Ziff. 8 Die in BV-Drs. 20-0970 beschlossenen StadtRADstationen, insbesondere im Regionalbereich Eidelstedt/Stellingen und in Zukunft auch in Schnelsen (Ausbau der S 21), sollen realisiert werden. (Bewertung VR unter 6.)</p> <p>Ziff. 9 Ein an die jeweiligen örtlichen Verhältnisse angepasster Ausbau von Bike+Ride-Stationen wird grundsätzlich begrüßt. (Bewertung VR unter 6.)</p> <p>Ziff. 10 Durch die Verlagerung des Altonaer Bahnhofs an den Diebsteich ist mit neuen Radverkehrsströmen aus Eimsbüttel dorthin zu rechnen. Bei der Planung der Verkehrsverbindungen dorthin müssen diese berücksichtigt werden. (Bewertung VR unter 6.)</p> <p>Ziff. 11/12 und 13: Vorschläge für Veränderungen an den Velorouten 2,3, und 14 (Anmerkung VR: auf Wiedergabe der Darstellung im Wortlaut wird aus Gründen der leichteren Lesbarkeit in der Synopse verzichtet, Bewertung VR unter 6.).</p>	<p>der Förderung des Radverkehrs vernachlässigt wird. Die Bezirksversammlung regt daher an, an geeigneter Stelle im Bündnistext klarzustellen, dass mit dem Bfdr keine Schwächung des Fußverkehr verbunden ist. Stattdessen soll darauf hingewiesen werden, dass mit der Schaffung eines attraktiven, sicheren Angebots für den Radverkehr (beispielsweise durch dessen Verlagerung von den Nebenflächen auf die Fahrbahn) regelmäßig mehr Komfort, Sicherheit und oft auch mehr Platz für den Fußverkehr verbunden sind. (Bewertung VR unter 3.)</p>	<p>Qualitätsmaßstäbe anzulegen. (Bewertung VR unter 1.).</p> <p>Ziff. 8 Des Weiteren muss der vermehrten Anzahl von Baumfällungen durch Neupflanzungen gemäß der Hamburger Baumschutzverordnung begegnet werden. Da seit längerem Nachpflanzungen in angemessener Form nicht stattgefunden haben, muss hier dringend nachgebessert werden. Das Grün Hamburgs ist ein wesentlicher Bestandteil seiner Stadtidentität. (Bewertung VR unter 6.)</p>	<p>entsprechender Priorität durchgeführt werden, um die Gefahr von Stürzen zu minimieren und eine zügige Befahrbarkeit sicherzustellen. (Bewertung VR unter 6.)</p> <p>Ziff. 7 Im Rahmen der Planung der Veloroute 9 ist ein akzeptabler Anschluss der Stadtteile Nottelmburg und Neuallermöhe-Ost im Bereich der Eisenbahnbrücke (Oberer Landweg) zu schaffen. (Bewertung VR unter 6.)</p>		<p>der Drs. 21/4062 („Verlässliche Daten zum Radverkehrsaufkommen erheben“). Gleichwohl wird in dem Bündnistext aufgenommen, dass der Aufbau in Abstimmung mit den Bezirksämtern erfolgt.</p> <p>5. Der Hinweis zur „Beseitigung von Herbstlaub“ wurde übernommen.</p> <p>6. Die einzelnen Stellungnahmen, Bewertungen und Positionen sind aufgenommen worden und fließen in den weiteren Meinungsbildungs- und Umsetzungsprozess ein.</p> <p>Sofern sich die Stellungnahme auch auf Ressourcen bezieht, sind sich die Bündnispartner einig, dass die Schaffung von personellen und materiellen Kapazitäten sowie Arbeitskapazitäten und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln zwingende Voraussetzungen zur Umsetzung der Vereinbarung sind. Mittel zur Umsetzung der im Bündnis für Radverkehr genannten Maßnahmen werden durch die jeweils zuständigen Behörden im Rahmen der Haushaltsberatungen eingeworben und stehen unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die Bürgerschaft, vgl. dazu Ziff. II. 7 des Entwurfs.</p> <p>7. Der Hinweis zur „Reduzierung des Parkdrucks“ ist in der Präambel aufgenommen worden.</p> <p>8. Erwähnung finden in dem Entwurf auch die Freizeitrouten und überregionalen Radfernwege, vgl. I.1.1 des Entwurfs, damit auch der der ELBE-Radweg. Der Fokus des Bündnisses liegt auf der Förderung des Hamburger Alltagsradverkehrs. Die Priorisierung ergibt sich aus dem Koalitionsvertrag.</p>
--	--	--	--	---	--	---	--	--

	<p>aufgestellt werden, dass sie wichtige Daten für weitere Planungen erzeugen und die Bürgerinnen und Bürger verständlich informieren. Dazu gehört zudem ein umfassendes Berichtswesen, das auch die bezirklichen Gremien an den Informationen aus den jährlichen Berichten des Bezirksamtes gegenüber der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation bzw. der Radverkehrskordinatorin sowie an dem jeweiligen Stand der Planungen der „Fahrradwerkstatt“ regelhaft und nicht nur projektbezogen teilhaben lässt. (Bewertung VR unter 6.)</p> <p>Ziff. 9 Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte begrüßt, dass auch der gewerbliche Radverkehr Eingang in die zukünftigen Planungen de Radverkehrsnetzes gefunden hat. Ihre Mitglieder wünschen sich einen fruchtbaren Austausch zwischen Gewerbetreibenden, Bezirksamt und Fachbehörden, um die Bedarfe des Radverkehrs mit gewerblichem Hintergrund berücksichtigen zu können. (Bewertung VR unter 6.)</p> <p>Ziff. 10 In der Kommunikationskampagne soll vermittelt werden, dass die Zeit des Radelns (und Rasens) auf Gehwegen – woran sich die Hamburger Radler_innen in den letzten Jahrzehnten der Bordsteinradwege bzw. der fehlenden Fahrrad-Infrastruktur gewöhnt hatten – dem Ende entgegen geht und v. a. schnelle Radler_innen auf die Straße gehören. (Bewertung VR unter 6.)</p> <p>Ziff. 11 Noch nicht hinreichend geklärt ist im Entwurf, bis wann mit der Durchführung des Radweg-Checks von BWVI und Bezirksamtern zu rechnen ist, der für die Art der künftigen Radverkehrsführung an jeder Straße maßgeblich sein soll. Bis dahin sollen sich die Planungsdienststellen an der ERA und am Kfz-Aufkommen orientieren. Damit der Radweg-Check nicht bremsend wirkt, soll er vorrangig an Straßen durchgeführt werden, wo nach Meinung von Bürger_innen und Bezirkspolitik großer Änderungsbedarf besteht (Bewertung VR unter 6.).</p>							
--	---	--	--	--	--	--	--	--

	Die Bezirksversammlung regt an, die Formulierung „Reinigung von Herbstlaub“ im letzten Satz der Ziffer I.3.1 der Vereinbarung (Seite 10) in „Beseitigung von Herbstlaub“ zu ändern. (Bewertung VR unter 5.)							
--	---	--	--	--	--	--	--	--



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Mitte
Bezirksversammlung

Antrag öffentlich	Drucksachen-Nr.: 21-2162
GRÜNE-Fraktion SPD-Fraktion	Datum: 21.04.2016

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Bezirksversammlung Hamburg-Mitte	21.04.2016

Stellungnahme zum Vertragsentwurf "Bündnis für den Radverkehr"

Sachverhalt:

Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte begrüßt das „Bündnis für den Radverkehr“. Es ist ein Zeichen für eine moderne Verkehrspolitik und spiegelt den Alltag vieler Hamburgerinnen und Hamburger wider, die bereits heute das Fahrrad im Alltag nutzen, nicht nur um in der Freizeit gemütlich von A nach B zu gelangen, sondern als eines von vielen gleichberechtigten Verkehrsmitteln einer Großstadt im 21. Jahrhundert. Dieser urbanen Realität trägt das „Bündnis für den Radverkehr“ Rechnung und fördert damit eine umwelt- und klimafreundliche sowie gesunde Fortbewegungsart. Nur durch ein gemeinsames und strategisches Vorgehen kann das ambitionierte, aber nicht unmögliche Ziel gelingen, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen Hamburgs auf 25% zu erhöhen. Das Fahrrad als umweltfreundliches, flexibles, gesundes, praktisches, schnelles sowie kostengünstiges Verkehrsmittel soll durch das Bündnis strukturell auf Augenhöhe mit den anderen Verkehrsmitteln geführt werden. Und auch im Alltag und insbesondere auf den Straßen Hamburgs soll sich zeigen, dass das Fahrrad eines der wichtigsten Verkehrsmittel der Hansestadt geworden ist. Sehr zu begrüßen ist weiterhin das Vorhaben, im Zuge der Planungen vermehrt Radfahr- und Schutzstreifen einzusetzen und dem Radverkehr so mehr Raum zu geben. Auch die Förderung ergänzender Bezirksrouten kommt dem Ziel einer Steigerung des Radverkehrsanteils entgegen.

Das Bündnis fordert daher zu Recht eine gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer – auch von den Radfahrenden, die mit der gewachsenen Aufmerksamkeit ihnen gegenüber mehr Verantwortung für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer übernehmen.

In Hamburg-Mitte laufen die meisten Velorouten zusammen und bilden den Knoten eines Radverkehrssystems mit bereits vielen Dutzenden Kilometern, das in Zukunft weiter stark wachsen und optimiert werden soll, z.B. an den Übergängen zu quer verlaufenden Straßen und an ÖPNV-Stationen (Veloroute 8). Vor dem Weiterbau gilt es, einige ältere Planungen nach neuen Gesichtspunkten zu aktualisieren, etwa die Routen vorwiegend entlang oder nahe von Hauptrouten mit vielen Fahrtzielen statt entlang von Nebenstraßen (mit Tempo 30) zu führen (z.B. Route 10). Viele Bürgerinnen und Bürger in Hamburg-Mitte nutzen das Fahrrad sowie die zur Verfügung stehenden Strecken täglich ganz selbstverständlich. Sie und ihre politischen Vertretungen kennen die Stadtteile und wissen um die Nutzung sowie die Schwächen der Verkehrsnetze vor Ort. Die Bezirksversammlung sieht sich daher in der Pflicht, die Bürgerinnen und Bürger aktiv am Ausbau des Radverkehrsnetzes zu beteiligen, und ist daher darauf angewiesen, an den Planungsprozessen regelhaft Anteil zu haben und diese selbst konstruktiv zu begleiten sowie zu bereichern.

Die bezirklichen Gremien sehen sich in der Pflicht, konstruktiv an der Umsetzung der gemeinsamen Aufgaben mitzuwirken, und fordern das Bezirksamt auf, dem Vertrag unter Berücksichtigung der folgenden Punkte zuzustimmen. Das Bezirksamt wird gemäß §19 BezVG, die Senatskanzlei und die

beteiligten Behörden werden gemäß §27 BezVG aufgefordert, diese in den Vertrag einzuarbeiten.

Petition/Beschluss:

Die Bezirksversammlung möge beschließen:

Die Bezirksversammlung begrüßt den Entwurf zum „Bündnis für den Radverkehr“ außerordentlich. Hier wird eine wegweisende Weichenstellung zu einer modernen Großstadt angestoßen, die im Bezirk Hamburg-Mitte sehr unterstützt wird. Es wird gebeten, folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. Bei den Planungen zum Ausbau des Radwegenetzes leisten die politischen Gremien der Bezirke wichtige Beiträge. Sie sowie die Bürgerinnen und Bürger vor Ort wissen, wie sich Verkehrsströme täglich und über die Jahreszeiten hinweg verändern, wo Anpassungen nötig sind und völlig neue Bedarfe entstehen. Die regelhafte, rechtzeitige und umfassende Beteiligung der Bezirksghremien ist daher ein wichtiger Bestandteil einer modernen und zielgerichteten Verkehrswegeplanung. Dies betrifft insbesondere die Planungsprozesse um neue Fahrradstrecken (Veloroute 15) oder die Anpassung bestehender Verbindungen, die Ausweisung neuer Fahrradstraßen, den Ausbau des StadtRAD-Netzes oder die Schaffung neuer Bike+Ride-Anlagen. Die politischen Gremien in den Bezirken sollten zudem genutzt werden, um fachliche Konflikte zwischen den Bündnispartnern schneller beilegen zu können.
2. Die Schaffung einer modernen Verkehrsinfrastruktur ist ein umfassendes Unterfangen. Die Bezirksämter leisten hier wichtige Arbeit. Daher müssen sie durchgängig in die Lage versetzt sein, diese Arbeit durchzuführen – personell bzw. strukturell, aber auch durch eine umfassende Einbindung in die sie betreffenden Planungsprozesse durch die jeweils anderen Bündnispartner und durch die Bereitstellung nötiger Investitionsmittel für die Schaffung von bezirklichen Fahrradstrecken. Neu zu schaffende Personalstellen werden bei einer mehrjährigen Vergabe mit hoher Wahrscheinlichkeit auch leichter zu besetzen sein. Es soll vertraglich festgelegt werden, dass diese Stellen nur für die im Vertrag verabredeten Ziele eingesetzt werden dürfen.
3. Eine moderne Verkehrspolitik beachtet alle aktiven und passiven Nutzerinnen und Nutzer von Verkehrsflächen. Verkehrsplanung ist dabei stets auch Stadtteilentwicklung. Bei Veränderungen von Straßenquerschnitten soll die Steigerung der Attraktivität und Nutzbarkeit der Verkehrsflächen für alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Der Ausbau von Radverkehrsanlagen soll grundsätzlich weder zulasten des Platzes für Fußgänger noch zulasten von Grünflächen gehen. Überdies sollen auch die Stadtteile, die von den Verkehrswegen durchquert werden, durch ein Plus an Aufenthaltsqualität profitieren können – beispielsweise durch die Schaffung von mehr Aufenthaltsflächen und mehr Grün, wo dies möglich ist. Die Veränderung von Straßenquerschnitten darf jedoch keinen Nachteil für Verkehrsteilnehmende oder die Bewohnerinnen und Bewohner von Stadtteilen haben, beispielsweise indem Grünflächen ersatzlos entfallen oder Flächen für Fußgänger reduziert werden. Dies würde einer modernen Stadt- und Verkehrsentwicklung und dem Schutz des Stadtklimas nicht gerecht.
4. Die Velorouten sollen laut Entwurf mit 30 Mio. Euro aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz ausgebaut werden. Wie die Bezirksrouten finanziert werden sollen, wird bislang nicht erläutert, dies sollte ergänzt werden. Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte wünscht zusätzliche Mittel zur Umsetzung von Bezirksrouten.
5. Verkehrsteilnehmende auf Augenhöhe zu sein, bedeutet für Radfahrende, dass auch sie sich an Verkehrsregeln halten. Die meisten tun dies. Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte begrüßt dennoch, dass in Zukunft auch der Radverkehr stärker in den Fokus der Polizei genommen wird und Kommunikationskampagnen alle Verkehrsteilnehmenden zum sicheren Radfahren aufklären.
6. Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte begrüßt ferner, dass das Fahrradparken zukünftig einen wichtigen Stellenwert in Verkehrs- und Stadtentwicklungsprozessen einnimmt. Die Bedarfe sowie potenzielle Abstellflächen in den Quartieren kennen die Bürgerinnen und Bürger sowie ihre politischen Gremien in den Bezirken am besten. Sie können helfen, sinnvolle Flächen zu identifizieren und flexibel zu nutzen.
7. Damit Radfahrende dauerhaft am Fahrrad als zuverlässigem Verkehrsmittel festhalten, ist eine ganzjährige Befahrbarkeit der Radwege notwendig. Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte begrüßt die bisherigen Bemühungen, die Radwege in Hamburg auch im Herbst und im Winter befahrbar zu halten. Dieser Anspruch muss auch für die Zukunft von allen Bündnispartnern durchgängig eingehalten werden.
8. Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte hält ein umfassendes Informations- und Evaluationskonzept für die Entwicklung des Radverkehrs in Hamburg für nötig. Dazu gehören Verkehrszählanlagen, die so aufgestellt werden, dass sie wichtige Daten für weitere Planungen erzeugen und die Bürgerinnen und Bürger verständlich informieren. Dazu gehört zudem ein umfassendes Berichtswesen, das auch die bezirklichen Gremien an den Informationen aus den

- jährlichen Berichten des Bezirksamtes gegenüber der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation bzw. der Radverkehrskordinatorin sowie an dem jeweiligen Stand der Planungen der „Fahrradwerkstatt“ regelhaft und nicht nur projektbezogen teilhaben lässt.
9. Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte begrüßt, dass auch der gewerbliche Radverkehr Eingang in die zukünftigen Planungen des Radverkehrsnetzes gefunden hat. Ihre Mitglieder wünschen sich einen fruchtbaren Austausch zwischen Gewerbetreibenden, Bezirksamt und Fachbehörden, um die Bedarfe des Radverkehrs mit gewerblichem Hintergrund berücksichtigen zu können.
 10. In der Kommunikationskampagne soll vermittelt werden, dass die Zeit des Radelns (und Rasens) auf Gehwegen – woran sich die Hamburger Radler_innen in den letzten Jahrzehnten der Bordsteinradwege bzw. der fehlenden Fahrrad-Infrastruktur gewöhnt hatten – dem Ende entgegen geht und v. a. schnelle Radler_innen auf die Straße gehören.
 11. Noch nicht hinreichend geklärt ist im Entwurf, bis wann mit der Durchführung des Radweg-Checks von BWVI und Bezirksamtern zu rechnen ist, der für die Art der künftigen Radverkehrsführung an jeder Straße maßgeblich sein soll. Bis dahin sollen sich die Planungsdienststellen an der ERA und am Kfz-Aufkommen orientieren. Damit der Radweg-Check nicht bremsend wirkt, soll er vorrangig an Straßen durchgeführt werden, wo nach Meinung von Bürger_innen und Bezirkspolitik großer Änderungsbedarf besteht.
 12. Die Bezirksversammlung schlägt ein Anreizsystem für die sieben Bezirke vor, bei dem am Ende jeden Jahres Prämien für den Bau von erfolgreichen Velorouten und Radverkehrsanlagen gezahlt werden. Die jeweilige Bezirksversammlung kann dann über diese zusätzlichen Mittel verfügen.
 13. Der Beteiligung von Bürger_innen soll ein hoher Stellenwert eingeräumt werden. Im Vertrag der Bündnispartner sollte die Form der Bürgerbeteiligung (Anhörungen, Workshops usw.) genauer definiert werden. Interessenskonflikte sollten nach Klärung auf der Fachebene mit den bezirklichen Gremien vor Ort geklärt und nach Möglichkeit beigelegt werden, ohne die Ziele des Bündnisses für den Radverkehr in Frage zu stellen.



Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksversammlung Altona

A/BVG/123.30-01

Drucksache 20-2263E
Datum 28.04.2016

Beschluss

auf Empfehlung des Verkehrsausschusses

Entwurf des Bündnisses für den Radverkehr hier: Stellungnahme der Bezirksversammlung Altona

Die Bezirksversammlung Altona begrüßt das Vorhaben des Senates mit einem Bündnis für den Radverkehr wesentliche Weichenstellungen für mehr und besseren Radverkehr in Hamburg vorzunehmen. Wesentliche Aufgabe ist hierbei der Ausbau der Velorouten. Davon wird Altona in besonderer Weise profitieren, da im Bezirk nur in einzelnen Tellabschnitten ausgebaut wurde und eine streckenweise Planung, wie sie seitens der Stadt in anderen Bezirken erfolgt ist, in Altona insbesondere im Bereich der Veloroute 1 noch aussteht. Sehr zu begrüßen ist weiterhin das Vorhaben, im Zuge der Planungen vermehrt Radfahr- und Schutzstreifen einzusetzen und dem Radverkehr so mehr Raum zu geben. Auch die Förderung ergänzender Bezirksrouten kommt den Planungsansätzen, die im Bezirk bereits entwickelt wurden, entgegen.

Die bezirklichen Gremien sehen sich in der Pflicht, konstruktiv an der Umsetzung der gemeinsamen Aufgaben mitzuwirken und fordern das Bezirksamt gemäß § 19 BezVG auf, dem Vertrag unter Berücksichtigung der folgenden Punkte zuzustimmen. Das Bezirksamt wird gemäß § 19 BezVG sowie die Senatskanzlei und die beteiligten städt. Behörden gemäß § 27 BezVG aufgefordert, diese in den Vertrag einzuarbeiten.

1. Für ein Gelingen des ehrgeizigen Zieles des Veloroutenausbaus bis 2020 erscheint es für Altona sinnvoll, angesichts des hohen Ausbaubedarfs im Bezirk ein mehrjähriges Arbeitsprogramm festzulegen und jährliche Teilziele zu benennen und dafür die finanziellen und personellen Ressourcen festzulegen, um Engpässe zum Ablauf der Frist hin zu vermeiden. Neu zu schaffende Personalstellen sollen auch in ihrer Anzahl im Bündnis nach Umfang des Arbeitsprogramms festgehalten werden. Es bedarf hier aus Sicht der Bezirksversammlung einer Festlegung im Vertrag, aus der hervorgeht, dass diese Stellen nur für die im Vertrag verabredeten Ziele eingesetzt werden dürfen. Eine Ausschreibung mindestens nach EGr. 12 TV-L wird als notwendig angesehen.
2. Überwachungsmaßnahmen sollen durch die Polizei und dem LBV durchgeführt werden. Es sind in dem Vertrag die personellen Ressourcen dafür festzulegen.
3. Als finanzielle Ressourcen sind für den Veloroutenausbau 30 Mio. Euro aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz genannt, die zunächst verwendet werden sollen. Eine Angabe der finanziellen Mittel zur Förderung der Bezirksrouten fehlt bislang und sollte ergänzt werden.
4. Noch nicht hinreichend geklärt ist im Entwurf, bis wann mit der Durchführung des Radweg-Checks von BWVI und Bezirksämtern zu rechnen ist, der für die

Art der Radverkehrsführung maßgeblich sein soll. Für den Zeitraum bis dahin sollen sich die Planungsdienststellen bei der Wahl der Radverkehrsführung lediglich an der ERA orientieren. Für Velorouten sind jedoch höhere Qualitätsmaßstäbe anzulegen. Besonders wünschenswerten Planungen wie Fahrradstraßen oder Radfahr- und Schutzstreifen sind bei der Mittelvergabe besonders zu berücksichtigen. Der Ausbau von qualitativ hochwertigen Umbaumaßnahmen ist finanziell besonders zu unterstützen. Vor Festlegung der Führung wären darüber hinaus die bezirklichen Gremien einzubeziehen.

5. Kommunikation und Information gegenüber Bürger*innen soll ein hoher Stellenwert eingeräumt werden. Erforderlich wäre hier eine genauere Festlegung der Bündnispartner über die Form der Bürgerbeteiligung, etwa in Form von Anhörungen oder Work-Shops. Eine Bürgerbeteiligung ist besonders bei grundlegender Änderung der Verkehrsführung durchzuführen.
6. Konflikte, die sich aus unterschiedlichen Nutzer*innen-Interessen ergeben könnten, sollten nach Klärung auf der Fachebene gemeinsam mit den bezirklichen Gremien vor Ort geklärt und nach Möglichkeit ausgeräumt werden, ohne die Ziele des Bündnisses für den Radverkehr in Frage zu stellen.

Anlage:

Entwurf Bündnis für Radverkehr



Freie und Hansestadt Hamburg
Die Vorsitzende der Bezirksversammlung Eimsbüttel

Bezirksamt Eimsbüttel Postfach 130151 20139 Hamburg

An die

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

- Präsidialabteilung -

Geschäftsstelle

Grindelberg 62-66 (Hochhaus)

D – 20144 Hamburg

☎ 040/428 01 - 2562

FAX 040/428 01 - 3699

Ansprechpartner: Frau [REDACTED]

Zimmer 869

Email: bezirksversammlung@eimsbuettel.hamburg.de



▪ Parkplatz ▪ Eingang ▪ WC ▪ Telefon

Az.: - E/BVG 11 -

Hamburg, 13. Juni 2016

Stellungnahme zum Vertragsentwurf Bündnis für den Radverkehr

Beschluss des Hauptausschusses am 12.05.2016

(- Drs. 20-1548 -)

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Sitzung des Hauptausschusses am 12.05.2016 wurde die anliegende Drucksache beschlossen.

Ich bitte Sie entsprechend § 27 Abs. 2 Satz 2 BezVG um Berücksichtigung und um Stellungnahme bis zum 24.06.2016.

Für Ihre Unterstützung bedanke ich mich im Voraus.

Mit freundlichem Gruß

[REDACTED]

Stellungnahme zum Vertragsentwurf Bündnis für den Radverkehr

Sachverhalt:

Senat und Bezirksverwaltungen haben in den letzten Monaten einen Entwurf für den Vertrag zum Bündnis für den Radverkehr erarbeitet. Damit soll das Ziel erreicht werden, Hamburg zur Fahrradstadt zu entwickeln und den Radverkehrsanteil bis 2025 auf 25% zu steigern. Bereits jetzt ist im Bezirk ein Wandel zugunsten der fairen Behandlung des Radverkehrs feststellbar. Eimsbüttel hat als erster Bezirk ein eigenes Fahrradroutenkonzept vorgelegt und dessen Umsetzung mit dem Umbau der Osterstraße bereits begonnen. Für die zügige Fertigstellung der Eimsbütteler Fahrradrouten und der städtischen Velorouten müssen mit dem Vertrag gute Bedingungen geschaffen werden.

Beschluss:

Die Bezirksversammlung Eimsbüttel begrüßt den Entwurf für den Vertrag zum Bündnis für den Radverkehr und das Ziel der Fahrradstadt Hamburg und erklärt die Bereitschaft des Bezirks, sich daran zu beteiligen.

Der Bezirksamtsleiter und die Vorsitzende der Bezirksversammlung werden aufgefordert, sich in den Verhandlungen zum Bündnis für den Radverkehr für die folgenden Punkte einzusetzen und gebeten, den Vertrag zu unterzeichnen:

1. Der Ausbau der bezirklichen Radverkehrsrouten sollte im Vertrag nicht nur erwähnt, sondern den Bezirken sollten auch zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden, um die bezirklichen Konzepte umzusetzen.
2. Für das Bündnis für den Radverkehr soll analog zum Bündnis für den Wohnungsbau ein Anreizsystem für die Bezirke geprüft werden, das fertiggestellte Radverkehrsmaßnahmen honoriert.
3. Das Ziel soll festgeschrieben werden, bei Planung und Ausbau der Radverkehrsstrecken die Bürgerinnen und Bürger in geeigneter Weise einzubeziehen. Insbesondere bei Neuaufteilung des Straßenraumes ist ein sensibler Umgang mit dem Wegfall von Parkplätzen und Bäumen geboten.
4. Die Planungen und Entscheidungen im Bündnis für den Radverkehr müssen für die bezirklichen Gremien transparent gemacht werden. Planungen für Radschnellwege sollten gesondert mit den bezirklichen Gremien (Verkehrsausschüssen) beraten werden.
5. Die personelle Verstärkung der Bezirksämter muss quantifiziert und ohne Verzögerung unbefristet bereitgestellt werden. Die Stellen sollen unverzüglich ausgeschrieben und besetzt werden.
6. Neben den städtischen und bezirklichen Velorouten müssen im Rahmen des Radwegechecks auch andere vielbefahrene Hauptverkehrsstraßen in Eimsbüttel fahrradfreundlich saniert werden. Um die Akzeptanz für das Bündnis für den Radverkehr zu erhöhen, dürfen Radwege an Hauptverkehrsstraßen nicht vernachlässigt werden, sondern müssen in einen guten Zustand gebracht werden, da sie stark frequentiert sind. Dies betrifft die Straßenzüge Holsteiner Chaussee-Kieler Straße-Fruchtallee, Friedrich-Ebert-Straße-Kollastraße-Lokstedter Steindamm-Hoheluftchaussee, Gärtnerstraße-Schulweg-Doormannsweg, Volksparkstraße-Sportplatzring-Koppelstraße-Julius-Vosseler-Straße-Osterfeldstraße und (in Abstimmung mit dem Bezirk Hamburg-Nord) die Straße Nedderfeld.
7. Die Ausschilderung der Velorouten soll auch entlang der Routen in Außengebieten zügig erfolgen.

8. Die in BV-Drs. 20-0970 beschlossenen StadtRADstationen, insbesondere im Regionalbereich Eidelstedt/Stellingen und in Zukunft auch in Schnelsen (Ausbau der S 21), sollen realisiert werden.
9. Ein an die jeweiligen örtlichen Verhältnisse angepasster Ausbau von Bike+Ride-Stationen wird grundsätzlich begrüßt.
10. Durch die Verlagerung des Altonaer Bahnhofs an den Diebsteich ist mit neuen Radverkehrsströmen aus Eimsbüttel dorthin zu rechnen. Bei der Planung der Verkehrsverbindungen dorthin müssen diese berücksichtigt werden.
11. Für die Veloroute 2 werden folgende Veränderungen vorgeschlagen:
 - a. Spätestens mit dem Ausbau der Tiefgarage auf dem MIN-Campus ist die Rutschbahn entsprechend dem Verkehrskonzept für das Univiertel umzugestalten
 - b. Eine Entscheidung für eine Variante zur Überquerung der Isebek kann noch nicht getroffen werden. Die vorhandenen Varianten, möglicherweise auch als parallele Alternativstrecken sollten weiter untersucht werden: Von der Bogenstraße durch den Isebekpark oder über Hohe Weide und Heymannstraße zur Fahrradbrücke, oder über Schlankreye und Heymannstraße zur Fahrradbrücke, oder von der Bogenstraßenbrücke durch die Bismarckstraße (nach Ende der Sielbauarbeiten), oder über Mannsteinstraße und Quickbornstraße zum Eidelstedter Weg.
 - c. Anstelle der Führung durch Sartoriusstraße und Hartwig-Hesse-Straße sollte die Veloroute 2 weiter auf der Sillemstraße und über den Langenfelder Damm in die Högenstraße verlaufen.
 - d. Anstelle der Abzweigung Kieler Straße – Reichsbahnstraße sollte die Veloroute 2 über Kieler Straße bis Eidelstedter Platz geführt werden.
 - e. Verlängerung der Route: Statt sie über Pinneberger Chaussee Richtung Schleswig-Holstein zu verlängern, sollte sie über Holsteiner Chaussee nach Schnelsen geführt werden.
 - f. Zukünftig: Ein Durchstich im Bereich Eidelstedt zur Schaffung einer Alternative zur Kieler Straße durch eine direkte Verbindung zwischen Olloweg (am Sola-Bona-Park) und Eidelstedter Dorfstraße (und von dort Weiterführung der Veloroute über Dörpsweg zum Eidelstedter Platz) möge geprüft werden. Ein Verbindungsstück müsste neu geschaffen werden, idealerweise entlang der (westlichen) Grundstücksgrenze (aber unter Erhalt der Bäume).
 - g. Bei Verlauf der Veloroute über Dörpsweg und zur Holsteiner Chaussee: Die Radverkehrsführung am Eidelstedter Platz stadteinwärts sollte geändert werden, indem der Radweg an der Ostseite der Kieler Straße (zwischen Zweirad-Haus Koepeke und Opel Dello, Querung der Kieler Straße vor Einmündung Pinneberger Chaussee), statt hinter der Bushaltestelle an der Westseite, zusätzlich beidseitig freigegeben wird.
12. Für die Veloroute 3 werden folgende Veränderungen vorgeschlagen:
 - a. Die von der Behörde vorgeschlagene Verlegung von der Niendorfer Straße über Hagendeel und Schmiedekoppel wird nicht als sinnvoll erachtet. Vielmehr sollte die fahrradfreundliche Umgestaltung der Kollaustraße zügig in Angriff genommen werden. Langfristig sollte die Veloroute oder die bezirkliche Fahrradroute C auf den Straßenzug Kollaustraße-Lokstedter Steindamm verlegt werden und ggf. über den Behrkampsweg angeschlossen werden. Bis dahin müssen die Niendorfer Straße und der Grandweg sowie die Grelckstraße für den Radverkehr zeitnah ertüchtigt werden.
 - b. Statt durch den Niendorfer Kirchenweg soll die Veloroute ab Kollaustraße durch den Garstedter Weg und An der Lohe zur Paul-Sorge-Straße führen, der Garstedter Weg muss dafür fahrradfreundlich überplant werden.
 - c. In der Paul-Sorge-Straße muss das versetzte Parken auf der Fahrbahn durch einen Flächentausch zumindest teilweise auf dem ehemaligen Radweg auf dem Bürgerteig kompensiert werden.
13. Für die Veloroute 14 werden folgende Veränderungen vorgeschlagen:

- a. Im Bereich Eidelstedt: Die Veloroute 14 sollte, wie hier abgebildet: <http://www.hamburg.de/radtour/426818/fahrradroute-othmarschen-schnelsen-niendorf-billstedt/>, vom Niekampsweg bereits hinter der AKN-Unterführung in den Lohkampstieg abzweigen, statt bis Jaarsmoor weitergeführt zu werden. Sie sollte entlang der AKN-Strecke, in die Johann-Schmidt-Straße und dort über die Ampel in die Pinneberger Chaussee verlaufen.

Änderungen im Vertragstext mögen den bezirklichen Gremien möglichst vorab mitgeteilt werden.



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Bezirksversammlung

AUSZUG AUS DER NIEDERSCHRIFT

der Sitzung der Bezirksversammlung
vom 12.05.2016

Öffentlich

6.3	Bezirkliche Stellungnahme zum Bündnis für den Radverkehr Gemeinsamer Antrag von SPD- und GRÜNE-Fraktion Drucksache: 20-2991	ungeändert beschlossen
-----	---	------------------------

Sachverhalt:

Am 29. März 2016 wurde im Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Verbraucherschutz der Entwurf des Bündnisses für den Radverkehr vorgestellt. Die Bezirksversammlung hat die Möglichkeit, bis zum 15. Mai 2016 eine Stellungnahme zu diesem Entwurf abzugeben.

Petition/Beschluss:

Die Bezirksversammlung möge daher beschließen:

Das vorsitzende Mitglied der Bezirksversammlung wird gebeten, der zuständigen Fachbehörde die folgende Stellungnahme der Bezirksversammlung Hamburg-Nord zum Entwurf des Bündnisses für den Radverkehr (BfdR) zu übermitteln:

„Die Bezirksversammlung Hamburg-Nord begrüßt ganz ausdrücklich die Anstrengungen des Senats, Hamburg zur Fahrradstadt zu machen. Die Fertigstellung des Veloroutennetzes bis 2020 ist dafür von zentraler Bedeutung. Die Routen müssen endlich auch in Barmbek-Nord, Fuhsbüttel und Langenhorn ankommen. Ausbaulücken wie an der Hudtwalckerstraße müssen geschlossen werden. Radverkehrsführungen, die sicheres, zügiges und komfortables Fahren ermöglichen, müssen flächendeckend etabliert werden.

Die Bezirksversammlung Hamburg-Nord erklärt ausdrücklich ihre Bereitschaft, für dieses Ziel ihren Teil der Verantwortung zu übernehmen und als Partner das Bündnis für den Radverkehr mit zu tragen. Zugleich fordert sie den Senat aber auch auf, vor der Unterzeichnung der Vereinbarung über das Bündnis für den Radverkehr die folgenden Punkte im Sinne einer effektiven Wahrnehmung der bezirklichen Aufgaben fortzuschreiben:

1. Anreizsystem

Das Bündnis für den Wohnungsbau beinhaltet ein System finanzieller Anreize für die Bezirke, viele Wohnungsbauanträge zu genehmigen. Die Bezirksversammlung fordert, ein solches System auch im BfdR zu etablieren.

2. Mittel für bezirkliche Radrouten

Der Bezirk Hamburg-Nord hat ein bezirkliches Radverkehrskonzept erstellen lassen. Die Umsetzung der darin vorgeschlagenen Maßnahmen soll laut Entwurf des BfdR einen

„nennenswerten Beitrag“ zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in Hamburg leisten. Mit den zur Zeit zur Verfügung stehenden Mitteln können nur etwa zwei Maßnahmen pro Jahr umgesetzt werden. Das bezirkliche Radverkehrskonzept umfasst aber ca. 100 Maßnahmen. Bei Beibehaltung der derzeitigen Mittelausstattung wäre damit voraussichtlich erst im Jahr 2066 das bezirkliche Radroutennetz fertiggestellt. Die Bezirksversammlung fordert daher eine deutliche Aufstockung der bezirklichen Radverkehrsmittel, um wirklich einen nennenswerten Beitrag zur Umsetzung des BfdR leisten zu können.

3. Personal für die bezirklichen Tiefbauämter

Schon heute können viele bezirkliche Tiefbaumaßnahmen nur verzögert umgesetzt werden, da dem Bezirksamt nicht genügend Personal zur Verfügung steht. Selbst wenn alle Planungsleistungen extern vergeben würden, müssen diese weiterhin von bezirklichem Personal betreut werden. Im Hochbaubereich hat der Senat auf eine vergleichbare Problematik mit einer Einstellungsoffensive für Bauprüferinnen und -prüfer reagiert. Wenn die bezirklichen Radrouten also einen nennenswerten Beitrag zum Infrastrukturausbau für den Radverkehr leisten sollen, müssen die Tiefbauämter mit zusätzlichem Personal ausgestattet werden. Die im Rahmen des BfdR vorgesehenen Mittel für zusätzliches Personal sind aus Sicht der Bezirksversammlung noch nicht ausreichend, da sie im wesentlichen nur den zusätzlichen Bedarf durch den Veloroutenausbau abdecken, nicht aber das derzeitige Defizit beim bezirklichen Radroutenausbau.

4. Status von Fahrradstraßen

Im Entwurf des BfdR heißt es unter I.2.1: *„Im nachgeordneten Netz, insbesondere auf den Velo- und bezirklichen Fahrradrouten, werden verstärkt Fahrradstraßen eingerichtet, wo die Verkehrsverhältnisse es zulassen.“* Im Koalitionsvertrag auf Landesebene, dem der Senat sich verpflichtet fühlt, heißt es dagegen *„Soweit die Velorouten auf Nebenstraßen geführt werden, sollen diesen in der Regel als Fahrradstraßen eingerichtet werden, sofern die Straßenverkehrsordnung dies zulässt.“* Es scheint also, als würde das BfdR hier hinter dem Koalitionsvertrag zurückbleiben. Die sollte korrigiert werden.

5. Fußverkehr

Bei der Vorstellung des Entwurfs des BfdR wurde auch das Thema Fußverkehr angesprochen. Es soll nicht der Eindruck entstehen, dass der Fußverkehr zugunsten der Förderung des Radverkehrs vernachlässigt wird. Die Bezirksversammlung regt daher an, an geeigneter Stelle im Bündnistext klarzustellen, dass mit dem BfdR keine Schwächung des Fußverkehrs verbunden ist. Stattdessen soll darauf hingewiesen werden, dass mit der Schaffung eines attraktiven, sicheren Angebots für den Radverkehr (beispielsweise durch dessen Verlagerung von den Nebenflächen auf die Fahrbahn) regelmäßig mehr Komfort, Sicherheit und oft auch mehr Platz für den Fußverkehr verbunden sind.“

_____ und SPD-Fraktion
_____ und GRÜNE Fraktion

Abstimmungsergebnis:

Vorwort und Punkt 4.: Mehrheitlich beschlossen

Für-Stimmen : SPD, GRÜNE, DIE LINKE, Piraten, 1 x AfD
Gegenstimmen : CDU, FDP, 1 x AfD
Stimmenthaltungen :

Punkt 1.: Mehrheitlich beschlossen

Für-Stimmen : SPD, CDU, GRÜNE, FDP, AfD
Gegenstimmen : DIE LINKE, Piraten
Stimmenthaltungen :

Punkte 2., 3. und 5.: Einstimmig beschlossen



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek
Bezirksversammlung

Antrag SPD Bezirksfraktion Wandsbek BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Bezirksfraktion Wandsbek	Drucksachen-Nr.: 20-2785 Datum: 06.05.2016 Status: öffentlich
---	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Bezirksversammlung Wandsbek	12.05.2016

Entwurf eines Bündnisses für den Radverkehr / Stellungnahme der Bezirksversammlung Wandsbek
Interfraktioneller Antrag der Fraktionen SPD und Die Grünen

Sachverhalt:

Am 21.04.2016 wurde im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr der Entwurf des Bündnisses für den Radverkehr vorgestellt. Die Bezirksversammlung hat die Möglichkeit bis zum 15.05.2016 eine Stellungnahme zu diesem Entwurf abzugeben.

Stellungnahme:

Die Bezirksversammlung Wandsbek begrüßt und unterstützt das Vorhaben des Senates, mit einem Bündnis für den Radverkehr wesentliche Weichenstellungen für mehr und besseren Radverkehr in Hamburg vorzunehmen. Wesentliche Aufgabe des stadtweiten Programms ist hierbei der Ausbau der Velorouten. Dieser wird auch im Bezirk Wandsbek zu erheblichen Verbesserungen für Radfahrer führen. Sehr zu begrüßen ist weiterhin das Vorhaben, im Zuge der Planungen vermehrt Radfahr- und Schutzstreifen einzusetzen und dem Radverkehr so mehr Raum zu geben. Auch die Förderung ergänzender Bezirksrouten ist positiv zu sehen, ist Wandsbek doch bereits in Planungen im Kontext eines bezirklichen Radverkehrsprogramms eingestiegen.

Die bezirklichen Gremien sehen sich in der Pflicht, konstruktiv und engagiert an der Umsetzung der gemeinsamen Aufgaben mitzuwirken. Zugleich wird die zuständige Fachbehörde aufgefordert, vor der Unterzeichnung der Vereinbarung über das Bündnis für den Radverkehr (BfdR) die folgenden Punkte mit in die Vereinbarung aufzunehmen und der Bezirksversammlung diese vorab erneut vorzulegen.

- 1) a) Für ein Gelingen des ehrgeizigen Zieles des Veloroutenausbaus bis 2020

erscheint es sinnvoll, für jeden Bezirk ein mehrjähriges Arbeitsprogramm festzulegen und jährliche Teilziele zu benennen und dafür die finanziellen und personellen Ressourcen festzulegen, um Engpässe zum Ablauf der Frist hin zu vermeiden.

b) Um die für die Verbesserung der Radverkehrsbedingungen erforderlichen baulichen Maßnahmen durchführen zu können, müssen die Tiefbauämter mit zusätzlichem Personal ausgestattet werden. Die im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr vorgesehenen Mittel für zusätzliches Personal sind aus Sicht der Bezirksversammlung noch nicht ausreichend, da sie im Wesentlichen nur den zusätzlichen Bedarf durch den Veloroutenausbau abdecken, nicht aber das der-zeitige Defizit beim bezirklichen Radroutenausbau.

c) Neu zu schaffende Personalstellen sollen auch in ihrer Anzahl im Bündnis nach Umfang des Arbeitsprogramms festgehalten werden. Es bedarf hier aus Sicht der Bezirksversammlung einer Festlegung im Vertrag, aus der hervorgeht, dass diese Stellen nur für die im Vertrag verabredeten Ziele eingesetzt werden dürfen. Eine Ausschreibung soll dabei von den Rahmenbedingungen der Stelle her so gestaltet werden, dass diese auf dem Stellenmarkt tatsächliche Chancen auf Besetzung hat.

2. Wer den Radverkehr in Hamburg konsequent fördern will, muss auch für den Radverkehr vorgesehene Flächen für diesen nutzbar machen und halten. Dazu gehören laufende Überwachungsmaßnahmen gegen eine Fremdnutzung durch Parker. Dieser Aspekt soll ebenfalls vertraglich festgelegt werden, da die Bezirke nicht über eigene Ressourcen zur Überwachung des ruhenden Verkehrs verfügen.

3. Als finanzielle Ressourcen sind für den Veloroutenausbau 30 Mio. Euro aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz genannt, die zunächst verwendet werden sollen. Eine Angabe der finanziellen Mittel zur Förderung der Bezirksrouten fehlt bislang. Das Bündnis für den Radverkehr sieht in den bezirklichen Fahrradrouten ein wichtiges Element der Radinfrastruktur, da sie das bezirksübergreifende Veloroutennetz verdichten und damit einen wichtigen Beitrag zur Erschließung im Nahbereich leisten. Der Bezirk Wandsbek hat bereits zahlreiche Verbesserungen der Radinfrastruktur beschlossen. Die Umsetzung dieser Verbesserungen kann nur erfolgen, wenn die Finanzierung sichergestellt ist. Die Bezirksversammlung hält daher eine deutliche Aufstockung der bezirklichen Radverkehrsmittel für erforderlich. Diesbezügliche Angaben sollten in der Vereinbarung ergänzt werden.

4. a) Noch nicht hinreichend geklärt ist im Entwurf, bis wann mit der Durchführung des Radweg-Checks von BWVI und Bezirksämtern zu rechnen ist, der für die Art der Radverkehrsführung maßgeblich sein soll. Für den Zeitraum bis dahin sollen sich die Planungsdienststellen bei der Wahl der Radverkehrsführung lediglich an der ERA orientieren. Für Velorouten sind jedoch höhere Qualitätsmaßstäbe anzulegen. Besonders wünschenswerte Planungen wie Fahrradstraßen oder Radfahr- und Schutzstreifen sind bei der Mittelvergabe besonders zu berücksichtigen. Der Ausbau von qualitativ hochwertigen Umbaumaßnahmen ist finanziell besonders zu unterstützen.

b) Vor Festlegung der optimierten Führung der Velorouten wären darüber hinaus die bezirklichen Gremien einzubeziehen.

5. Das Bündnis für den Wohnungsbau beinhaltet ein System finanzieller Anreize für die Bezirke, viele Wohnungsbauanträge zu genehmigen. Die Bezirksversammlung Wandsbek bittet, ein solches System auch im Bündnis für den Radverkehr zu etablieren.

6. Kommunikation und Information gegenüber Bürger*innen soll ein hoher Stellenwert eingeräumt werden. Die Durchführung des Bündnisses für den Radverkehr wird zahlreiche Veränderungen mit sich bringen. Damit die Veränderungen eine möglichst breite Akzep-

tanz erfahren, muss die Öffentlichkeit umfassend informiert werden. Die Bezirksversammlung bittet daher, die Öffentlichkeit umfassend über die mit dem Bündnis für den Radverkehr verbundenen Ziele zu informieren. Bei grundlegender Änderung der Verkehrsführung sollte die Durchführung von Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung vorgesehen werden.

7. Konflikte, die sich aus unterschiedlichen Nutzer*innen-Interessen ergeben könnten, sollten nach Klärung auf der Fachebene gemeinsam mit den bezirklichen Gremien vor Ort geklärt und nach Möglichkeit ausgeräumt werden, ohne die Ziele des Bündnisses für den Radverkehr in Frage zu stellen.

Petition/Beschluss:

Das vorsitzende Mitglied der Bezirksversammlung wird gebeten, der zuständigen Fachbehörde die Stellungnahme der Bezirksversammlung Wandsbek zum Entwurf des Bündnisses für den Radverkehr zu übermitteln.

Anlage/n:

keine Anlage/n



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek
Bezirksversammlung

A U S Z U G

aus der Sitzung der Bezirksversammlung Wandsbek vom 12.05.2016

Öffentlicher Teil:

zu 7.3. Entwurf eines Bündnisses für den Radverkehr / Stellungnahme der
Bezirksversammlung Wandsbek
Interfraktioneller Antrag der Fraktionen SPD und Die Grünen
Drucksache: 20-2785

regt an, die letzten drei Punkte der CDU-Stellungnahme in den Antrag der Regierungskoalition zu übernehmen.

Es folgt eine Sitzungsunterbrechung.

erläutert, dass die Koalition den drittletzten Spiegelstrich zu Baumfällungen und Neupflanzungen in ihren Antrag übernehmen werde. Des Weiteren werde der letzte Spiegelstrich inhaltlich übernommen, aber vereinfacht formuliert. Der Antrag werde um folgenden Absatz ergänzt:

Des Weiteren muss der vermehrten Anzahl von Baumfällungen durch Neupflanzungen gemäß der Hamburger Baumschutzverordnung begegnet werden. Da seit längerem Nachpflanzungen in angemessener Form nicht stattgefunden haben, muss hier dringend nachgebessert werden. Das Grün Hamburgs ist ein wesentlicher Bestandteil seiner Stadtidentität.

Bei Entscheidungskonflikten sollen auch die Gremien der bezirklichen Kommunalpolitik an der Lösungsfindung beteiligt werden.

Die CDU-Fraktion hält an ihrem Antrag unter TOP 7.3.1 fest.

Petition/Beschluss:

Das vorsitzende Mitglied der Bezirksversammlung wird gebeten, der zuständigen Fachbehörde die Stellungnahme der Bezirksversammlung Wandsbek zum Entwurf des Bündnisses für den Radverkehr zu übermitteln.

Abstimmungsergebnis:

Die Bezirksversammlung beschließt die ergänzte Stellungnahme mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen SPD, Grüne und Die Linke bei Gegenstimmen der CDU-Fraktion, der LFG sowie



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Bergedorf
Bezirksversammlung

Stellungnahme öffentlich	Drucksachen-Nr.: 20-0823
	Datum: 11.05.2016
	Aktenzeichen:

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
	Hauptausschuss	12.05.2016

**Entwurf der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und SPD für eine
Stellungnahme der Bezirksversammlung Bergedorf zum Entwurf
"Bündnis für den Radverkehr"**

Sachverhalt:

Wir begrüßen die Idee, die hinter dem Bündnis für den Radverkehr steht. Das Ziel, den Radverkehr auf einen Anteil von 25% des Gesamtverkehrsaufkommens zu erhöhen, kann nur erreicht werden, wenn alle Bündnispartner sich zu diesem Ziel bekennen. Trotzdem ergeben sich aus unserer Sicht noch einige Ergänzungen:

1. In der Präambel sollte auch darauf hingewiesen werden, dass zunehmender Radverkehr den Parkdruck reduziert. Wer mit dem Fahrrad statt mit dem Auto sein Ziel erreicht, lässt einen Parkplatz unbenutzt.
2. Wir begrüßen, dass zusätzliches Personal für die Bezirke finanziert wird. Dies ist aus unserer Sicht absolut erforderlich. Mit der jetzigen Personalstärke sind zusätzliche Aufgaben nicht leistbar. Dieses neue Personal muss zügig eingestellt und zweckgebunden für den Radverkehr eingesetzt werden.
3. Unbedingt notwendig ist ein Anreizsystem, ähnlich dem Vertrag für den Wohnungsbau. Bezirke sollten für erfolgreiche Projekte mit einem Anreizsystem belohnt werden. Mit einem derartigen System werden Politik und Verwaltung motiviert, Projekte anzuschieben, gut zu planen und zügig zu realisieren.
4. Aus Bergedorfer Sicht ist es nicht hinnehmbar, dass der Fokus des Vertrages auf den Veloroten liegt. Auch der ELBE-Radweg muss mit berücksichtigt werden.
5. Die Bezirklichen Mittel für den Radverkehr müssen aufgestockt werden. Für den Radverkehr innerhalb Bergedorfs sind die Velorouten eher von untergeordneter Bedeutung. Hier ist ein Ausbau der bezirklichen Routen notwendig, um den Radverkehr zu fördern. Bergedorf erarbeitet aktuell ein Radverkehrskonzept. Dies ist allerdings nur sinnvoll, wenn finanzielle Mittel zur Umsetzung dieses Konzeptes eingeworben werden

können. Der Vertrag für den Radverkehr ist entsprechend zu ergänzen.

6. Entscheidend für die gute Nutzbarkeit ist die ganzjährige gute Befahrbarkeit. Es ist daher sehr wichtig, dass die Laubräumung im Herbst und der Winterdienst auf den Velorouten mit entsprechender Priorität durchgeführt werden, um die Gefahr von Stürzen zu minimieren und eine zügige Befahrbarkeit sicherzustellen.
7. Im Rahmen der Planung der Veloroute 9 ist ein akzeptabler Anschluss der Stadtteile Nettelnburg und Neuallermöhe-Ost im Bereich der Eisenbahnbrücke (Oberer Landweg) zu schaffen.

Petition/Beschluss:

Der Hauptausschuss beschließt den vorstehenden Entwurf einer Stellungnahme für die Bezirksversammlung.

Anlage/n:

keine



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksversammlung Harburg

Gemeinsamer Antrag	Drucksachen-Nr.: 20-1473
CDU-Fraktion SPD-Fraktion	Datum: 11.04.2016

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Bezirksversammlung Harburg	

Gemeinsamer Antrag CDU/SPD betr. Bündnis für den Radverkehr

Sachverhalt:

Antrag der Abgeordneten [REDACTED]
(CDU) und Fraktion

Antrag der Abgeordneten [REDACTED] **(SPD)**
und Fraktion

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation hat vertreten durch die Radverkehrskoordinatorin den Bezirksversammlungen den Entwurf eines Bündnisses für den Radverkehr vorgelegt.

Leider sind die Bezirksversammlungen im Vorwege über Einzelheiten weder informiert, noch in irgendeiner Weise konsultiert worden. Gerade dieses zeigt ein erhebliches Manko bei der Fertigung eines derartigen Entwurfs. Insbesondere wird dabei verkannt, dass der regionale Sachverstand bei der Verbesserung der Radverkehrssysteme gerade im Bereich des zuständigen bezirklichen Fachausschusses, der örtlichen Polizeidienststellen und der entsprechenden Fachabteilungen des Bezirksamtes vorhanden ist.

Leider enthält der vorgelegte Entwurf lediglich viele Selbstverständlichkeiten, jedoch wenig konkrete Umsetzungsmaßnahmen für die Verbesserung des städtischen Radverkehrs. Darüber hinaus lässt er erkennen, dass die Entscheidungskompetenzen der bezirklichen Gremien erheblich beschnitten werden und strittige Fragen ohne Beteiligung von Öffentlichkeit und Bezirksversammlungen allein zwischen den betroffenen Behörden entschieden werden sollen.

Auch für Konflikte, die sich bei Erweiterung oder Neuanlegung von Fahrradwegen durch Wegfall von Bäumen oder Parkplätzen ergeben, sind keine hinreichenden Lösungsmaßnahmen erkennbar. Im Übrigen erschließt sich auch nicht der Sinn, im Bezirksamtsbereich an einer Stelle eine stationäre Fahrradzählstelle einzurichten.

Petitum/Beschluss:

Die Bezirksversammlung beschließt:

1. Die Bezirksversammlung geht davon aus, dass neben Maßnahmen zur Verbesserung der überbezirklichen Velorouten in Harburg auch konkrete Maßnahmen zur Förderung der innerbezirklichen Routen in Harburg vereinbart werden.
2. Aus diesem Grunde ist der Entwurf eines Bündnisses für den Radverkehr der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation dahingehend zu überarbeiten, dass die bezirklichen Gremien nicht nur angemessen beteiligt werden, sondern auch ihre umfassenden Beschlusskompetenzen behalten.
3. Die Verwaltung wird aufgefordert, eine entsprechend der Bündnisvereinbarung erforderliche Detailvereinbarung über konkrete Maßnahmen für den Bezirk Harburg nur abzuschließen, wenn hierbei auch die Finanzierung der Maßnahmen selbst und des zu ihrer Bearbeitung erforderlichen zusätzlichen Personals im Bezirksamt durch die zuständige Fachbehörde gesichert wird.
4. Der Aufbau einer Radzählstation wird abgelehnt.

Hamburg, am 07.04.2016


CDU-Fraktionsvorsitzender


SPD-Fraktionsvorsitzender



Anlage 3

Sitzungstermine der bezirklichen Gremien (Bezirksversammlung / Hauptausschuss) bis zum 17.6.2016:

Bezirk	BV	Hauptausschuss
Mitte	./.	07.06.
Altona	./.	09.06.
Eimsbüttel	./.	16.06.
Nord	16.06.	07.06.
Wandsbek	16.06.	06.06.
Bergedorf	./.	16.06.
Harburg	./.	14.06.