



## Radverkehrsstrategie für Hamburg

### ausgewählte Ziele

- Verdoppelung des Radverkehrsanteils auf 18 % aller in Hamburg zurückgelegten Wege bis 2015
- Erhöhung der Verkehrssicherheit bei steigendem Radverkehrsanteil
- Ausbau Haupttroutennetz bis 2015
- Verbesserung des Fahrradklimas durch Öffentlichkeitsarbeit

**7 Handlungsfelder**

- Gute Wege
- Fahrradparken
- Verknüpfung ÖPNV
- Mobilitätsverhalten und Verkehrssicherheit
- Öffentlichkeitsarbeit
- Fahrradtourismus
- Service

**Ausgewählte Maßnahmen I:**

**- Infrastruktur zum Fahren und Parken -**

- Herrichtung des Haupttroutennetzes für Alltag und Freizeit
- Instandsetzung benutzungspflichtiger und sonstiger wichtiger Radwege
- bessere Identifizierung von Straßen und Knoten mit erhöhter Unfallhäufigkeit
- Bessere Berücksichtigung des Radverkehrs an Ampeln
- Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum

## Radverkehrsstrategie für Hamburg



## Radverkehrsstrategie für Hamburg



## Radverkehrsstrategie für Hamburg

### Ausbau von Radwegen



z. B.  
Doormannsweg / Schulweg /  
Im Gehölz / Gärtnerstraße

## Radverkehrsstrategie für Hamburg

### Bessere Radverkehrsführung an Ampeln



hier z. B.  
Lübecker Straße /  
Sechslingspforte



**Fahrradabstellplätze  
im öffentlichen Raum**



Bogenstraße

Hartungstraße

**Ausgewählte Maßnahmen II:**

**- Verknüpfung ÖPNV, Sicherheit, Kommunikation -**

- Verbesserung und Erweiterung der Bike+Ride-Anlagen (mit HVV)
- verstärkte Überwachung der Höchstgeschwindigkeit und des Falschparkens beim Kfz-Verkehr und des Falschfahrens und der Rotlichtverstöße beim Radverkehr
- Vermittlung der Kenntnisse über die Regelung der Radwegbenutzungspflicht an Rad- und Kfz-Fahrer
- Imagekampagne für das Radfahren (Motivation, „Radlust“)

### Ausgewählte Maßnahmen III:

#### - Service -

- Bedarfsermittlung für Fahrradstationen
- Ausbau des Verkehrsinfo-Portals zum Radverkehr
- Entwicklung eines internet-gestützten Radroutenplaners



### Umsetzung und Erfolgskontrolle

- kontinuierliche Finanzausstattung:  
3 € pro Einwohner und Jahr als künftiger Orientierungswert  
2008 stehen deshalb insgesamt 4,8 Mio. € zur Verfügung
- Fortsetzung des Fahrradforums
- Seminare zur Fortbildung von Verwaltungsmitarbeitern und Ingenieurbüros
- Aktualisierung der PLAST 9

# Radverkehrsstrategie und Fahrradforum

## 1. Allgemeines und Anlass

Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel mit vielfältigen Vorteilen. Es beansprucht wenig Platz, ist flexibel einsetzbar und auf vielen Wegen von Haus zu Haus schneller als andere Verkehrsmittel. Radfahren ist gesund und macht Spaß und eröffnet allen Bevölkerungsgruppen eine individuelle und eigenständige Mobilität. Eine stärkere Fahrradnutzung trägt zum Umwelt- und Klimaschutz bei und dient einer Verbesserung des gesamten Verkehrsablaufes.

Aus diesen und weiteren Gründen gewinnt der Radverkehr in Hamburg zunehmend an Bedeutung. Deshalb hat der Senat mehr Mittel zur Instandsetzung des historisch gewachsenen, rd. 1.700 km langen Radwegenetzes bereitgestellt. Hiervon werden Radwege – erstmals in langen, zusammenhängenden Abschnitten – instandgesetzt. Dies ist schon jetzt bzw. in Kürze sicht- und spürbar, so z. B. in den Straßenzügen von Landwehr bis Winterhuder Marktplatz, von Alsenplatz bis Breitenfelder Straße oder von Lübeckertordamm bis Wandsbeker Chaussee.

Parallel zur Sanierung von Radwegen wird die Radverkehrsförderung in Hamburg künftig auf eine systematische Basis gestellt. Hierzu wurde das Fahrradforum gebildet, das die Erarbeitung einer Strategie begleitet hat.

Anlass für die Erarbeitung der Strategie war das bürgerschaftliche Ersuchen Drs. 18/4180 „Radfahrstrategien für Hamburg“, mit dem der Senat ersucht wurde, „eine Radverkehrskonzeption zu erarbeiten, welche neben einem Leitbild auch einen Maßnahmenplan, Aussagen zu Finanzierung und Prioritäten sowie zum Qualitätsmanagement beinhaltet.“

## 2. Blick über den Tellerrand

2002 hat die Bundesregierung den „Nationalen Radverkehrsplan 2002-2012“ vorgelegt, der mit Unterstützung der Länder erarbeitet wurde und der eine deutliche Steigerung der Fahrradnutzung in Deutschland zum Ziel hat und hierfür zahlreiche Maßnahmen in unterschiedlichen Handlungsfeldern aufzeigt. Der Nationale Radverkehrsplan war Impulsgeber für viele Bundesländer und größere Städte, ähnliche Konzepte für die eigene Ebene zu entwickeln. Eine wesentliche Erkenntnis des Nationalen Radverkehrsplanes war es, die Radverkehrsförderung nicht nur im Bau von Radwegen zu sehen, sondern sie als komplexes System aus den Elementen Infrastruktur, Service und Kommunikation zu verstehen.

In Hamburg musste also nicht das Rad neu erfunden werden, sondern es konnte auf Erfahrungen und Konzepte anderer Städte und Länder zurückgegriffen werden. Insbesondere Berlin, das vor 3 Jahren selbst eine Radverkehrsstrategie vorgelegt hat, stand für manche Vorgehensweise Pate.

## 3. Fahrradforum

Um eine breite Akzeptanz zu erreichen und die wichtigsten Akteure der Radverkehrsförderung von Anfang an in die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes zur Stärkung des Radverkehrs einzubinden, wurde das Fahrradforum (nach Kieler Vorbild) ins Leben gerufen. Es besteht aus Vertretern von Verwaltung, Politik und Verbänden und hat mit Hilfe eines externen Moderators in 7 halbtägigen Sitzungen zwischen Dezember 2006 und September 2007 Ziele und Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern des Radverkehrssystems beraten.

Teilnehmer sind neben verschiedenen Dienststellen der BSU auch Vertreter der Behörde für Inneres, der Polizei, der Behörde für Bildung und Sport sowie der Bezirke. Des Weiteren sind der Hamburger Verkehrsverbund sowie die Verbände ADFC, VCD, Radsportverband und

ADAC vertreten. Um eine Kontinuität über Legislaturperioden hinaus zu gewährleisten, wurden die verkehrspolitischen Sprecher der drei Bürgerschaftsfraktionen beteiligt. Auch ein Vertreter des Landes-Seniorenbeirates war dabei. Das ca. 20-köpfige Gremium wurde themenbezogen durch weitere Teilnehmer ergänzt.

Durch den Teilnehmerkreis wurde eine große Bandbreite an unterschiedlichen Erfahrungen und Interessen in die Arbeit eingebracht. Zugleich wurden wichtige verwaltungsinterne und -externe Akteure eingebunden, die an der Umsetzung der Radverkehrsstrategie in ihren jeweiligen Arbeitsbereichen beteiligt sein werden.

#### 4. Radverkehrsstrategie

Die Handlungsempfehlungen des Fahrradforums wurden – ergänzt um übergeordnete Ziele und Leitlinien – zur Radverkehrsstrategie zusammengefasst und am 07.09.2007 vom Fahrradforum verabschiedet. Die Strategie soll im Rahmen der Beantwortung des bürgerschaftlichen Ersuchens vorgelegt werden.

Zu den übergeordneten Zielen gehört, dass der Modal-Split (Anteil des Radverkehrs an allen Wegen) von 9 % (Stand 2002) bis zum Jahr 2015 verdoppelt werden soll. Dann soll auch das Netz der stadtteilübergreifenden Fahrradrouten („Magistralen“) durchgängig hindernisfrei und komfortabel befahrbar sein. Das sind ehrgeizige Ziele, ebenso wie die angestrebte Senkung der Unfallzahlen (mit Radfahrerbeteiligung) trotz steigenden Radverkehrsaufkommens.

Zu den Grundsätzen und Leitlinien gehört, dass das Fahrrad integrierter Bestandteil des Gesamtverkehrssystems ist und als vollwertiges Verkehrsmittel anerkannt wird. Die guten Ausgangsbedingungen fürs Radfahren, wie die ebene Topographie, die kompakte und verdichtete Innenstadt, die eigenständigen Stadtteilzentren mit Einzugsbereichen im idealen Entfernungsbereich für den Radverkehr u. a. sollen ausgeschöpft werden.

Der größte Teil der Radverkehrsstrategie wird durch die konkreten Empfehlungen des Fahrradforums gebildet. Diese gliedern sich in 7 Handlungsfelder:

- Gute Wege für den Radverkehr
- Gute Bedingungen zum Fahrradparken
- Bessere Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr
- Umweltbewusstes Mobilitätsverhalten und höhere Verkehrssicherheit
- Öffentlichkeitsarbeit für ein besseres Fahrradklima
- Ausschöpfen der Potenziale im Fahrradtourismus
- Mehr Service rund ums Rad

Die in jedem Handlungsfeld enthaltenen Einzelpunkte summieren sich insgesamt auf 80 Stück auf. Zu den wichtigsten Maßnahmen gehören die weitere Anpassung der Radwege an den heute gültigen bautechnischen Standard, die Herrichtung der überwiegend abseits stark befahrener Straßen verlaufenden, stadtteilübergreifenden Routen (Magistralen), der weitere Ausbau von Bike+Ride-Anlagen an S- und U-Bahn-Stationen, die Ausschreibung eines Fahrradleihsystems sowie die Durchführung einer Kampagne, die zur Fahrradnutzung motiviert und das Fahrradklima verbessert.

Es handelt sich um eine Strategie, das heißt: Im Fahrradforum wurde nicht über einzelne Radwege diskutiert, sondern es wurden Ziele und Handlungsempfehlungen für die unter-

schiedlichen Handlungsfelder des „Systems Radverkehr“ im Hinblick auf eine langfristige Perspektive erarbeitet. Was Radwege betrifft, so wurden Kriterien für die Prioritätenbildung bei der Aufstellung der jährlichen Bauprogramme definiert.

## 5. Umsetzung

Die Umsetzung der Radverkehrsstrategie soll bis 2015 abgeschlossen sein. Die einzelnen Maßnahmen wurden dementsprechend mit Prioritäten versehen. Für eine erfolgreiche Umsetzung ist eine deutliche und dauerhafte Erhöhung der Mittel für Maßnahmen im Radverkehrssystem erforderlich. Der künftigen Finanzplanung soll lt. Empfehlung des Fahrradforums eine Größenordnung von 3 Euro pro Einwohner und Jahr als Orientierung dienen.

Die Radverkehrsstrategie versteht sich nicht als fertiges Papier, sondern als Prozess, bei dem in regelmäßigen Abständen der Umsetzungsfortschritt überprüft und ggf. angepasst und nachgesteuert wird. Hierfür soll das Fahrradforum auch weiterhin zusammentreten.