



Radverkehrsstrategie für Hamburg

Fortschrittsbericht 2013

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Pressestelle
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Telefon 040 / 4 28 41 - 13 26 / 22 39

E-Mail pressestelle@bwvi.hamburg.de

www.hamburg.de/bwvi
www.hamburg.de/radverkehr
www.hamburg.de/fahrrad
www.stadtradhamburg.de

Stand Dezember 2012
Druck April 2013

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Einleitung	4
1. Gute Wege für den Radverkehr	5
2. Gute Bedingungen zum Fahrradparken.	14
3. Bessere Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr	16
4. Umweltbewusstes Mobilitätsverhalten und höhere Verkehrssicherheit	18
5. Öffentlichkeitsarbeit für ein besseres Fahrradklima	21
6. Ausschöpfen der Potenziale im Fahrradtourismus.	24
7. Mehr Service rund ums Rad	25
8. Strukturen für die Umsetzung	28
9. Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle	30
Anhang 1	
Bilddokumentation	
Anhang 2	
Übersicht über abgeschlossene und geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz (ohne Unterhaltungsmaßnahmen)	



Vorwort

Immer mehr Menschen geben dem Fahrrad den Vorzug als Verkehrsmittel im Alltag. Kein Wunder: Radfahren ist praktisch und schnell, kostengünstig und flexibel. Es ist damit die ideale Fortbewegungsart für kurze und mittlere Wege. Neben diesen individuellen Vorteilen hat ein starker Radverkehr auch eine

wichtige gesellschaftliche Funktion: Wer Rad fährt, lebt gesünder und trägt damit zur Senkung von Gesundheitskosten bei. Eine immer weitere Verlagerung von Fahrten auf den nicht-motorisierten Verkehr ist außerdem ein wichtiger Baustein bei unseren Bemühungen zum Klimaschutz, zur Luftreinhaltung und zur Lärmreduzierung. Eine Senkung des Kfz-Aufkommens auf den Straßen ist ohne Zweifel auch ein Beitrag zu einer lebenswerteren Stadt.

Aus Sicht des Hamburger Senates ist der stetig wachsende Radverkehr eine erfreuliche Entwicklung, die weiter gefördert werden muss. Die Radverkehrsstrategie ist eine solide Grundlage, um das Fahrradfahren für die Zukunft in Hamburg attraktiver, komfortabler und sicherer zu gestalten. Der vorliegende Bericht ist ein eindrucksvoller Beweis dafür, dass die Bedingungen zum Radfahren in Hamburg schrittweise besser werden, auch wenn es so manchem angesichts der vielerorts noch vorhandenen, veralteten Radwege zu langsam geht. Von Jahr zu Jahr ist die Länge der erneuerten oder neu geschaffenen Radwege oder Radfahrstreifen gesteigert worden. Für die Zukunft wollen wir uns auf die Instandsetzung des vorhandenen Radverkehrsnetzes und den Ausbau der Velorouten, der bezirklichen Netze und der touristischen Radwege konzentrieren.

Der Schwerpunkt liegt aber nicht nur auf der Infrastruktur: Service und Kommunikation spielen eine ebenso wichtige Rolle. Mit dem überaus erfolgreichen StadtRAD-System spielt Hamburg in der ersten Liga der Fahrradverleihsysteme. Hier werden wir bereits jetzt sehr positiv wahrgenommen.

Eine besondere Herausforderung stellt noch die Schaffung eines besseren Verkehrsklimas dar, das von gegenseitiger Rücksichtnahme und im besten Fall von einer echten Fahrradkultur geprägt sein muss. Dafür werden wir uns einsetzen, und ich bin zuversichtlich, dass wir mit der weiteren Umsetzung der Radverkehrsstrategie auf dem richtigen Weg sind.

Frank Horch
Senator der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Einleitung

Seit 2008 ist die „Radverkehrsstrategie für Hamburg“ die Grundlage für die Weiterentwicklung des Radverkehrssystems, auch wenn Senat und Bürgerschaft seitdem unterschiedlich zusammengesetzt waren. Ebenso strebt der amtierende Senat weiterhin eine Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 18 % an. Allerdings stellt sich heraus, dass bei der Erarbeitung der Radverkehrsstrategie die mit der praktischen Umsetzung einhergehenden Herausforderungen unterschätzt worden sind, so dass die weitere Umsetzung nunmehr unabhängig von einem Zeitzeil im Rahmen der zur Verfügung stehenden Ressourcen erfolgt.

Gemäß dem Arbeitsprogramm des Senates sollen bei der Umsetzung der Radverkehrsstrategie besondere Schwerpunkte auf die Instandsetzung und Optimierung des Radverkehrsnetzes und den Ausbau regionaler Schwerpunktnetze in den Bezirken gelegt werden. Das Arbeitsprogramm des Senates unterstreicht außerdem die Ausbauabsichten für die Velorouten und die touristischen Radwege sowie für das Fahrradverleihsystem „StadtRAD Hamburg.“ Diese Aussagen spiegeln sich in den radverkehrsrelevanten Entscheidungen und Projekten der vergangenen zwei Jahre deutlich wider.

Der vorliegende Fortschrittsbericht fasst die wesentlichen Aktivitäten und Entwicklungen auf dem Gebiet des Radverkehrs in Hamburg zusammen. Er bezieht sich auf den Maßnahmenkatalog der Radverkehrsstrategie und auf das Arbeitsprogramm des Senates, greift aber auch andere Entwicklungen auf. Da der Fortschrittsbericht turnusgemäß alle zwei Jahre vorgelegt werden soll, umfasst die vorliegende Ausgabe im Wesentlichen den Zeitraum seit Vorlage des ersten Fortschrittsberichtes, also von Ende 2010 bis Ende 2012. Wenn einzelne Punkte einen anderen Stand haben, ist dies gesondert gekennzeichnet.

Bei der Ausarbeitung des Berichts hat die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) Beiträge der folgenden Akteure verwendet:

- Behörde für Inneres und Sport (BIS)
- Behörde für Schule und Berufsbildung (BSB)
- Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)
- Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG)
- Hamburg Port Authority (HPA)
- Bezirksämter Hamburg-Mitte (M), Altona (A), Eimsbüttel (E), Hamburg-Nord (N), Wandsbek (W), Bergedorf (B) und Harburg (H)
- Hamburger Verkehrsverbund (HVV)
- Stadtreinigung Hamburg (SRH)

Die BWVI dankt außerdem dem Allgemeinen Deutscher Fahrradclub e. V., Landesverband Hamburg (ADFC), dem Verkehrsclub Deutschland e. V., Landesverband Nord (VCD) und dem Bundesdeutschen Arbeitskreis für umweltbewusstes Management e. V. (B.A.U.M.) für die Kooperation bei wichtigen Projekten (siehe z. B. Kapitel 2 und 5).

1. Gute Wege für den Radverkehr

Hamburger Radverkehrsnetz

Die Entwicklungen im Bereich Infrastruktur sind wie in den Vorjahren durch drei Schwerpunkte gekennzeichnet:

- Herrichtung des Veloroutennetzes,
- Anlage markierter Radverkehrsführungen (Radfahrstreifen und Schutzstreifen),
- Instandsetzung bzw. Ausbau der benutzungspflichtigen und sonstigen wichtigen Radwege an Hauptverkehrs- und sonstigen stark befahrenen Straßen.

Im Berichtszeitraum von Ende 2010 bis Ende 2012 betrug die Streckenlänge von Straßen und Wegen, bei denen von den Hamburger Baudienststellen (LSBG, HPA, Bezirksämter) Radverkehrsanlagen mit investiven Mitteln (aus)gebaut oder instandgesetzt wurden, knapp 47 km, davon ca. 16 km im Jahr 2011 und ca. 22 km im Jahr 2012 (siehe Tabelle 1.1 und Anhang 2). Hierbei handelt es sich nicht nur um Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, sondern auch um andere Maßnahmen, bei denen der Radverkehr profitiert (z. B. Grundinstandsetzungen, Erschließungen, Busbeschleunigung).

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012
Länge [km]	8,7	12,8	12,8	16,1	22,2

Tab. 1.1: Streckenlänge von Straßen und Wegen, bei denen Radverkehrsanlagen mit investiven Mitteln (aus)gebaut und instandgesetzt wurden

Hamburg verfügt über ein **Veloroutennetzkonzept**, das Ende der 1990-er Jahre erarbeitet wurde und 14 Routen mit einer Gesamtlänge von ca. 280 km umfasst. Velorouten dienen der Bündelung des Alltagsradverkehrs auf verkehrsarmen Strecken und verbinden die Wohngebiete der inneren und äußeren Stadt mit den Stadtteilzentren und der City. Sie stellen das Rückgrat des stadtteilübergreifenden Radverkehrsnetzes dar und sind somit ein wichtiges Element zur Attraktivitätssteigerung der Fahrradnutzung im Alltag und damit zu einer Beeinflussung des Modal-Split zu Gunsten des Radverkehrs. Anspruch und Kennzeichen einer Veloroute sind eine sichere, zügige und komfortable Befahrbarkeit auf der Strecke und in den Knotenpunkten sowie eine durchgängige, nach bundesweit gültigem Standard gestaltete Fahrradwegweisung.

Die Routen verlaufen vielfach im Nebenstraßennetz, teilweise auch in Grün- und Landschaftsbereichen. Im Bereich der inneren Stadt (etwa innerhalb des 2. Grünen Ringes) sind häufig separate Radverkehrsführungen (Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen) erforderlich, da auf Grund der vorhandenen Hamburger Stadtgeographie (sternförmige auf die City ausgerichtete Straßenverläufe) die Führung entlang stärker befahrener Straßen oft unumgänglich ist.

Die Velorouten sind zum großen Teil bereits befahrbar, allerdings entspricht der Ausbaustandard an vielen Stellen nicht dem Anspruch, der an eine Veloroute gestellt wird. Insbesondere bei straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen und bei selbstständig geführten Radwegen in Grün- und Landschaftsbereichen besteht Handlungsbedarf, außerdem im Zusammenhang mit vielen Knotenpunkten, die aus Sicht des Radverkehrs vielfach nicht nur unkomfortabel und mit langen Wartezeiten verbunden sind, sondern bei denen teilweise Verstöße gegen die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) auf Grund einer veralteten, nicht an den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs ausgerichteten Ausgestaltung programmiert sind. An einigen stark frequentierten Stellen treten Kapazitätsprobleme zu den Verkehrsspitzenstunden auf. Andererseits gibt es auch zahlreiche Abschnitte ohne Handlungsbedarf. Vollständiger Wegeneubau ist nur in wenigen Ausnahmefällen erforderlich.

Da nicht immer Handlungsbedarf auf dem kompletten Routenverlauf besteht, können die Velorouten in der Regel nach Planung und Bau von Verbesserungen auf einzelnen Abschnitten als fertiggestellt bezeichnet werden. Teilweise erfolgen Verbesserungen auf Velorouten auch im Rahmen anderer Maßnahmen, z. B. Grundinstandsetzungen von Straßen, Busbeschleunigung oder Freizeitrundkurs Wilhelmsburg.

Auf Grund des stadtteil- und bezirksübergreifenden Charakters der Velorouten werden bauliche Herrichtung sowie die Erstaussstattung mit Wegweisung unabhängig vom Routenverlauf auf Hauptverkehrs- oder Bezirksstraßen in der Regel zentral durch die BWVI finanziert. Die Planung und Realisierung der erforderlichen Anpassungsarbeiten übernimmt bei den Abschnitten auf Hauptverkehrsstraßen grundsätzlich der LSBG und bei Abschnitten auf bezirklichen Straßen und Wegen das jeweils zuständige Bezirksamt.

Bereits um das Jahr 2000 herum sind einige Abschnitte der Velorouten (50 km bzw. 18 % des Netzes) hergerichtet worden. Nachdem die Umsetzung des Konzeptes auf Grund geänderter politischer Schwerpunktsetzungen Ende 2001 eingestellt worden war, steht die Herrichtung der Velorouten seit Verabschiedung der Radverkehrsstrategie (2008) wieder auf der Agenda. Das Vorgehen soll sich nun möglichst an kompletten Routen orientieren.

Die Herrichtung der Velorouten erfolgt auf Grund des Umfangs der Maßnahmen schrittweise über mehrere Jahre verteilt in Paketen von jeweils zwei bis drei Routen. Die Definition der Pakete berücksichtigt den je nach Route unterschiedlichen Maßnahmenaufwand sowie eine geographisch ausgewogene Verteilung auf die Gesamtstadt und die Bezirke. Planung und Umsetzung erfordern auf Grund der Fristen für die Ausschreibung der Planungs- und Bauleistungen, der Koordinierung von Baustellen sowie der üblichen Abstimmungsverfahren zwischen den beteiligten Dienststellen in der Regel zwei bis fünf Jahre je Route bzw. je Paket.

2008 und 2012 wurde die Herrichtung folgender Routen in kompletter Länge beim LSBG und den betroffenen Bezirksämtern beauftragt:

2008	Veloroute 2 (City – Eimsbüttel – Eidelstedt)
	Veloroute 8 (City – Billstedt – Bergedorf)
	Veloroute 11 (City – Alter Elbtunnel – Wilhelmsburg – TU Harburg)
2012	Veloroute 7 (City – Wandsbek Markt – Jenfeld)
	Veloroute 13 (Altona – Eimsbüttel – Eppendorf – Winterhude – Barmbek-Süd – Eilbek = Innerer Veloroutenring)

Tabelle 1.2: Zur Umsetzung beauftragte Velorouten in kompletter Länge seit 2008

Darüber hinaus wurden und werden auch Teile anderer Routen realisiert. Hierbei ist ein 2012 eröffneter Abschnitt der Veloroute 6 (City – Hohenfelde – Farmsen – Volksdorf) entlang des Eilbekkanals auf Grund des erreichten Ausbaustandards (bevorrechtigte Fahrradstraße) besonders hervorzuheben.

Der Stand der geplanten und umgesetzten Teilprojekte ist Bild 1.1 und der Maßnahmenübersicht im Anhang 2 zu entnehmen.

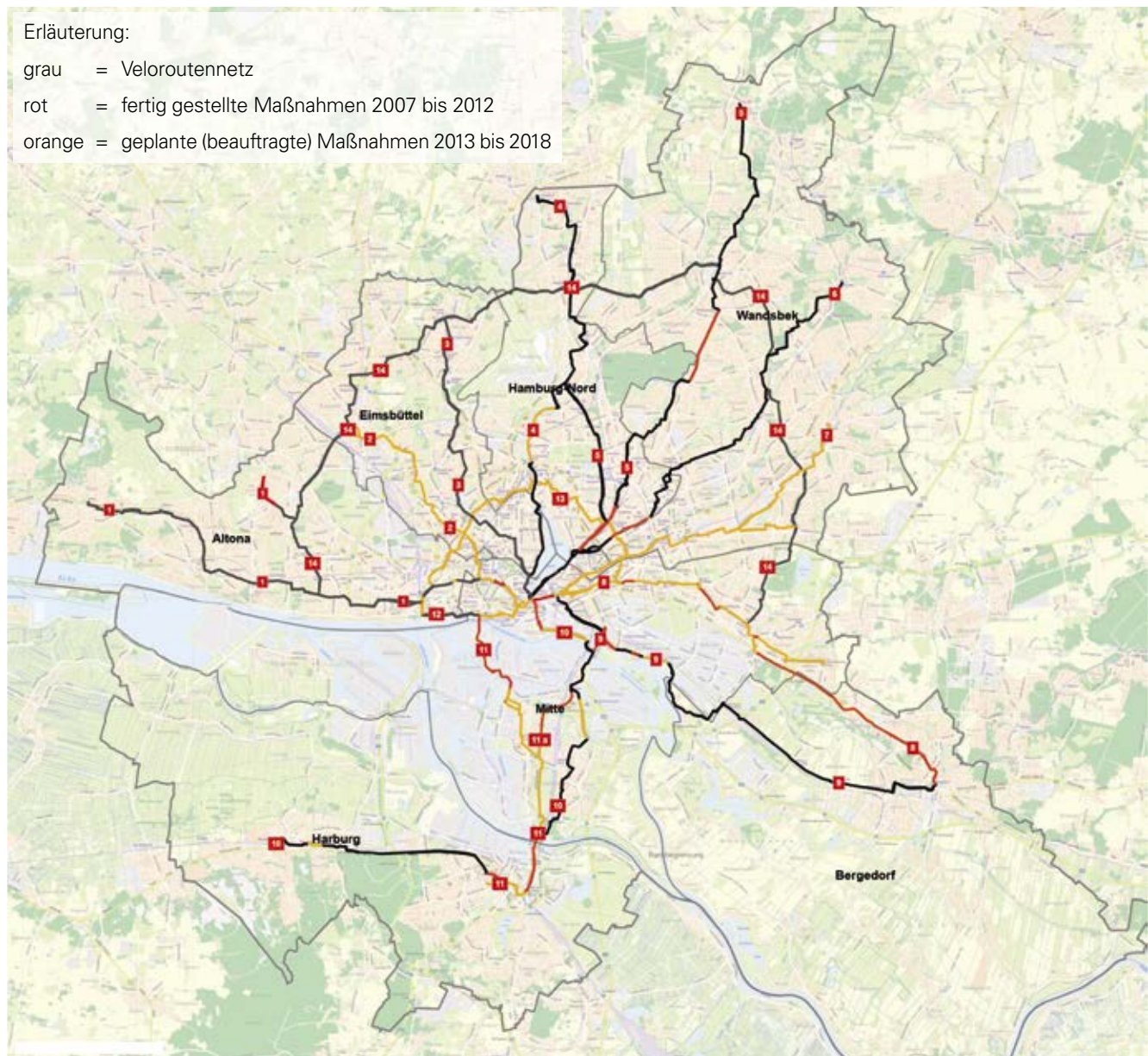


Bild 1.1: Übersichtsplan über Maßnahmen im Veloroutennetz seit 2007 (Stand 31.12.2012)

Die mit dem Bau des Freizeitrundkurses Wilhelmsburg aufgewertete Verbindung (u. a. Einrichtung von Fahrradstraßen) zwischen den Velorouten 10 und 11 zwischen S-Bahnhof Veddel und Neuenfelder Straße hat den Status einer Veloroute erhalten (vorläufige Bezeichnung „Veloroute 11a“), da sie Bestandteil der kürzesten Direktverbindung zwischen den Elbbrücken und Harburg ist.

In Hamburg werden zunehmend auf der Fahrbahn **markierte Radverkehrsführungen** eingesetzt. Radfahrstreifen und Schutzstreifen tragen – bei regelkonformer Ausführung – durch die asphaltierte und wartungsärmere Oberfläche zur Verbesserung des Fahrkomforts und durch die Sichtbarkeit des Radverkehrs im Straßenraum zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Für markierte Radverkehrsführungen kommen insbesondere stärker befahrene Straßen in Betracht, an denen entweder keine Radverkehrsanlagen bestehen oder abgängige Radwege nicht bzw. nur unter großem Aufwand an den heutigen Bedarf angepasst werden können. Die Anlage von Radfahrstreifen und Schutzstreifen kann im Streckenbereich vergleichsweise einfach sein; in Knotenpunkten ist jedoch i. d. R. eine Überplanung des Straßenraumes erforderlich, um eine bedarfsgerechte Integration in die Fahrstreifenaufteilung zu erreichen.

Die Ergebnisse der 2010 durchgeführten Untersuchung von ca. 150 Straßenzügen (knapp 200 km) auf die grundsätzliche Machbarkeit von Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen und den damit verbundenen Aufwand wurden von der eigens eingerichteten „Projektgruppe Fahrradstreifen“, die sich aus Vertretern der zuständigen Behörden BIS und BWVI zusammensetzt, intensiv diskutiert. In Bezug auf Schutzstreifen erfolgte teilweise eine andere Bewertung als durch das beauftragte Ingenieurbüro, insbesondere für Straßenabschnitte, bei denen Kernfahrbahnbreiten zwischen 4,50 und 5,50 m zu erwarten sind. Hier ist eine genauere Prüfung und Begründung erforderlich. Diese Kernfahrbahnbreiten werden nicht generell ausgeschlossen. Es besteht aber die Tendenz, dass mit zunehmender Kfz- und Schwerverkehrsbelastung die Realisierungschancen geringer werden. Es ist ein wesentliches Kriterium, wie häufig die Schutzstreifen durch den Kfz-Verkehr mitbenutzt werden müssen. Eine Festlegung auf Kfz-Zahlen wurde dabei nicht getroffen. Straßen mit zu erwartender Kernfahrbahnbreite zwischen 4,50 und 5,50 m zwischen den Schutzstreifen können bis 10.000 Kfz/24 h in die Einzelfallprüfung gehen, darüber hinaus werden derzeit nur geringe Realisierungschancen gesehen. Auf Grund dieser Betrachtung fällt der Einsatzbereich von Schutzstreifen geringer aus als zunächst angenommen.

Benutzungspflichtige und sonstige wichtige Radwege, bei denen ein Ersatz durch markierte Radverkehrsführungen aus unterschiedlichen Gründen nicht Betracht kommt, sollen instandgesetzt bzw. ausgebaut und systematisch an die Kriterien der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

(VwV-StVO) und die Verkehrsbedürfnisse des Radverkehrs angepasst werden. Dies geschieht grundsätzlich in langen, zusammenhängenden Straßenzügen, um über längere Strecken sicheres und komfortables Radfahren zu ermöglichen. Hierbei werden neben der Herstellung einer ebenen Oberfläche geradlinige Führungen insbesondere an Knotenpunkten angestrebt sowie Breiten, die den aktuellen planerischen Anforderungen entsprechen und ein gegenseitiges Überholen ermöglichen. Soweit sinnvoll, werden an entsprechend angepassten Knotenpunkten auch eigene Lichtsignale für den Radverkehr eingerichtet.

Die Auswahl von Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur geschieht in Abhängigkeit von der Verkehrssicherheit, von der Netzbedeutung, von der Schwere der baulichen Defizite im Bestand, von einer möglichst gleichmäßigen geographischen Verteilung über die Bezirke sowie von Synergieeffekten durch andere Maßnahmen im Straßennetz (z. B. abgeschlossene Radwegmaßnahmen, Grundinstandsetzungen etc.). Durch ein solches Zusammenspiel kann – im Gegensatz zu isolierten Einzelprojekten – eine größere Wirkung in Bezug auf eine Stärkung des Radverkehrs erreicht werden. Beispielsweise hat sich auf Grund von Maßnahmen aus verschiedenen Anlässen im Bereich Uhlenhorst / Hohenfelde / Barmbek-Süd / Eilbek bereits ein vergleichsweise geschlossenes Netz erneuerter Radwege gebildet (u. a. mit den Straßen Bürgerweide, Wallstraße, Lübeckertordamm, Lübecker Straße, Wandsbeker Chaussee, Landwehr, Winterhuder Weg, Mundsbürger Damm, Hamburger Straße, Oberaltenallee, Herderstraße und Barmbeker Straße), an das weiter angeknüpft werden soll. Das Bauprogramm wird kontinuierlich fortgeschrieben, um die verfügbaren Haushaltsmittel entsprechend zu disponieren. Bei den Bezirksämtern werden ebenfalls Maßnahmenlisten mit Prioritäten geführt.

Bei allen Planungen zum Neu-, Um- und Ausbau von Straßen und Radverkehrsanlagen wird obligatorisch die Art der Radverkehrsführung (Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen) überprüft. Dabei erfolgt die Auswahl der Führungsform in erster Linie in Abhängigkeit von der Verkehrssicherheit, die wesentlich durch Aufkommen, Zusammensetzung und Struktur des Verkehrs beeinflusst wird. Ziel ist die Schaffung von Radverkehrsanlagen, die den Verkehrsbedürfnissen von Radfahrerinnen und Radfahrern auch entsprechen. Des Weiteren sollte eine möglichst große Kontinuität in der Radverkehrsführung erreicht werden. Da in der Regel im bestehenden Straßennetz geplant wird, hängt die Auswahl der Führungsform auch vom Charakter und von der Geometrie des Straßenraumes einschließlich der vorhandenen Nebenflächen sowie von den anschließenden Radverkehrsführungen ab. Hierbei spielen insbesondere Parkstände bzw. die Parkwechselfrequenz sowie die Standorte erhaltenswerter Bäume bzw. die geplanten Standorte neuer Bäume (die wiederum abhängig sind von im Untergrund befindlichen Leitungen) eine wesentliche Rolle.

Auf Grund der vielfältigen Abhängigkeiten im Straßenraum erfordert die Realisierung einer sicher und zügig befahrbaren Radverkehrsführung daher oft auch eine kostenrelevante Anpassung der angrenzenden Flächen. Alle Belange werden von der jeweils zuständigen Planungsdienststelle gegeneinander abgewogen und eine individuell auf die konkreten Bedingungen vor Ort angepasste Planung erstellt. Nicht zuletzt ist hinsichtlich des baulichen Aufwands auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis (Wirtschaftlichkeit) zu berücksichtigen.

Infrastrukturprojekte für den Radverkehr sind ebenso aufwändig zu planen wie Projekte für den motorisierten Verkehr. Sie erfordern eine sorgfältige Vorbereitung, bei der die Randbedingungen zu klären und konkurrierende Belange abzuwägen sind. Der Aufwand für diesen Planungsprozess wird häufig unterschätzt.

Die 150 Fotos umfassende Bilddokumentation im Anhang 1 illustriert anhand zahlreicher Beispiele die von Ende 2010 bis Ende 2012 realisierten Maßnahmen im Radverkehrsnetz. Eine tabellarische Übersicht über die relevanten Entwicklungen sowie über die geplanten Maßnahmen – jeweils aufgeteilt nach Velorouten, baulichen Radwegen, markierten Radverkehrsführungen und Fahrradstraßen sowie Hauptverkehrsstraßen und Bezirksstraßen – befindet sich im Anhang 2. Die dort aufgeführte Liste geplanter Maßnahmen ist nicht abschließend, Änderungen bleiben möglich. Das weitere Programm zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur wird im Zuge der Aufstellung kommender Haushaltspläne konkretisiert.

Radverkehrsnetze auf Bezirks-/Stadtteilebene

Die Bezirksämter haben – überwiegend mit finanzieller Unterstützung und Begleitung durch die BWVI – zur Verdichtung des Radverkehrsnetzes auf Bezirks-/Stadtteilebene folgende Konzepte erarbeitet:

- Stadtteil Wilhelmsburg (Bezirk Hamburg-Mitte, 2011)
- Stadtteile Billstedt / Horn (Bezirk Hamburg-Mitte, 2012)
- Bezirk Eimsbüttel (2011)
- Bezirk Harburg (2009)

Das Bezirksamt Hamburg-Nord hat im Frühjahr 2013 mit der Erstellung eines bezirklichen Radverkehrskonzeptes begonnen. Für die Bezirke Altona und Bergedorf liegen grobe, konzeptähnliche Pläne älteren Datums vor. Die Pläne und Konzepte sollen in den nächsten Jahren im Rahmen der verfügbaren Ressourcen schrittweise umgesetzt werden.

Das Wilhelmsburger Konzept (bzw. der Gutachternvorschlag) definiert Bezirks- und Stadtteilrouten und stellt die Grundlage für die Entwicklung der Elbinsel zu einem „Modellstadtteil für den Radverkehr“ dar. Das bedeutet, dass das Planungs-

repertoire zur Förderung des Radverkehrs sehr weitgehend ausgeschöpft und auch über die Regelwerke hinausgehende Ansätze (z. B. Schutzstreifen Georg-Wilhelm-Straße) erprobt sowie entsprechende kommunikative Maßnahmen durchgeführt werden sollen. Die Internationale Bauausstellung (IBA 2013), der lokale Verein „Fahrradstadt Wilhelmsburg“ und weitere Akteure begleiten den Prozess mit großem Engagement. Als erste Maßnahme wurden 2012 fast alle verbliebenen Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Größere Baumaßnahmen sollen ab 2014 (nach Abschluss der IBA und der Internationalen Gartenschau igs) durchgeführt werden, nachdem die im Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen durch die betroffenen Behörden in Bezug auf ihre Umsetzbarkeit geprüft und bewertet wurden. Das Gutachten kann auch im Internet heruntergeladen werden:

www.hamburgmitedokumente.de/Verkehrsausschuss/2012-02%20-%20Radverkehrskonzept%20Wilhelmsburg/

Im Eimsbütteler Konzept wurden vier Bezirksrouten herausgearbeitet:

- Route A: Eidelstedt – Stellingen – Lokstedt („Nordtangente“)
- Route B: Kerngebiet – Universität – Rotherbaum – Alster („Zentrumsroute“)
- Route C: Lokstedt – Hoheluft – Universität (– Innenstadt) („Östliche Radiale“)
- Route D: (Ottensen –) Kerngebiet – Universität – Harvestehude (– Winterhude) („Stadtteilverbindungsroute“)

Die Bezirksversammlung Eimsbüttel hat beschlossen, zunächst die Routen B und D prioritär weiterzuentwickeln und entsprechende Haushaltsmittel einzuwerben.

Für erste Schritte zur Umsetzung des Harburger Konzeptes wurden Haushaltsmittel aus dem Hamburger Klimaschutzkonzept zur Verfügung gestellt. Diese Mittel sollen 2013 für die Herrichtung der bezirklichen Routen 11.05, 11.06 und 11.08 eingesetzt werden (siehe Anhang 2).

Freizeittrouten und Radfernwege

Im Haupt-Freizeittroutennetz („Grünes Netz Hamburg“) fanden im Berichtszeitraum keine nennenswerten Entwicklungen statt. Zu Radfernwegen siehe Kapitel 6.

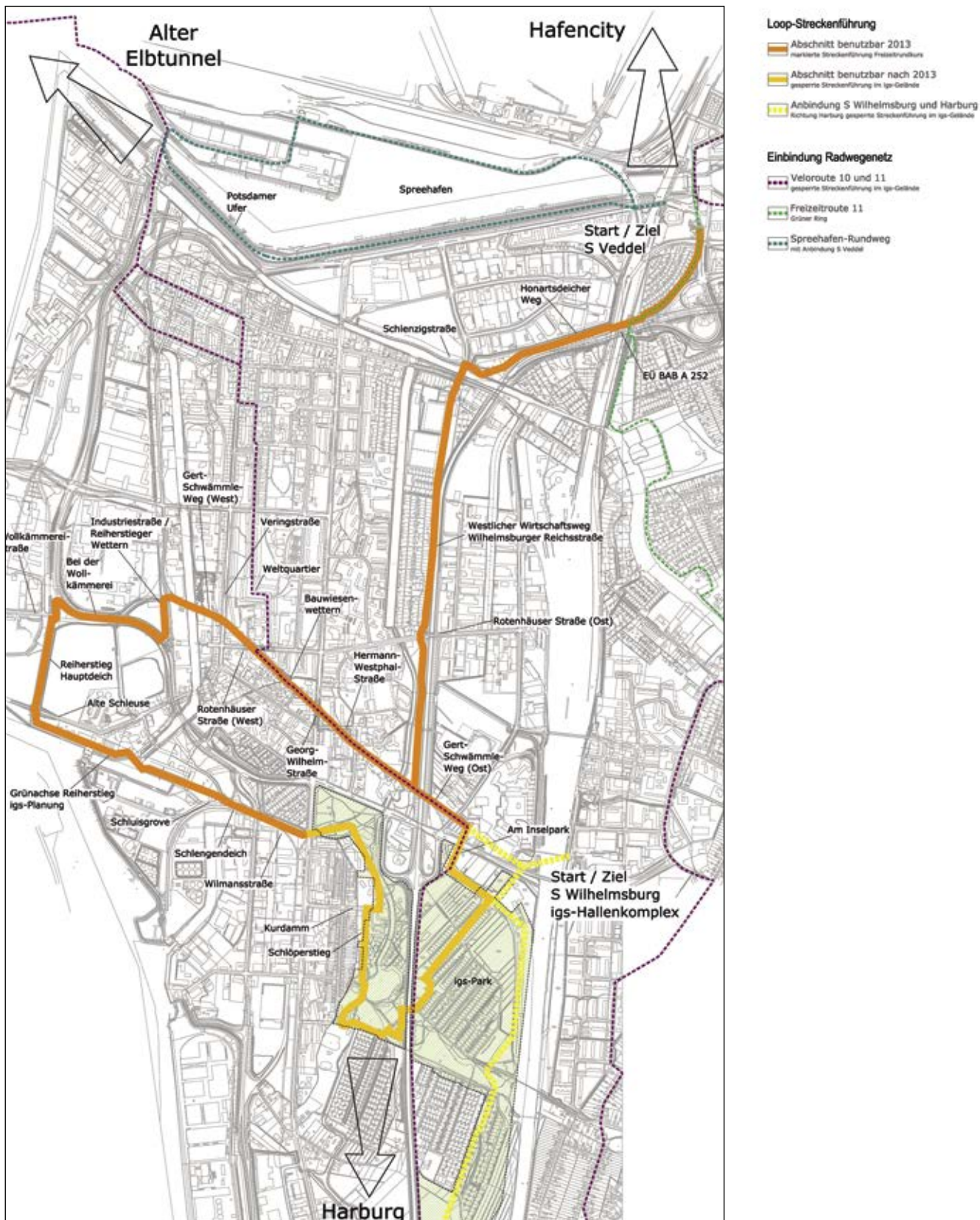


Bild 1.2: Freizeittroutenkurs Wilhelmsburg (Quelle: Schaper+Steffen+Runtsch 2013)

Für Wilhelmsburg wurde unter Betreuung durch das Bezirksamt Hamburg-Mitte und die Internationale Gartenschau (igs 2013) nach dem amerikanischen Vorbild sogenannter „Multi-Purpose-Ways“ (Mehrzweckwege) ein Freizeitrundkurs (für Radfahrer, Skater, Läufer, Walker etc.) entwickelt, der auf Grund seiner Ausgestaltung eine überregionale Ausstrahlung bekommen soll. Das Zielkonzept und die Trassenfindung waren 2009 unter verkehrlichen, naturschutz- und planungsrechtlichen Gesichtspunkten, auch unter Beteiligung von Bevölkerung und Verbänden, abgestimmt worden. Die Streckenführung setzt sich aus dem eigentlichen Rundkurs sowie mehreren „Zubringern“ (z. B. vom S-Bahnhof Veddel) zusammen. Der Ausbaustandard ist durch eine mindestens 3,50 m breite Wegetrasse (bei Überlappung mit Velorouten 4,50 bis 5,00 m), eine ebene Asphaltdecke mit nur geringem Rollwiderstand sowie besondere Ausstattungselemente (z. B. Kilometrierung) gekennzeichnet. Mit der Realisierung des 1. Bauabschnittes (Länge ca. 5,3 km) wurde 2012 begonnen; die Fertigstellung ist im IBA-/igs-Präsentationsjahr 2013 vorgesehen. Da sich ein Teil der Strecke auf dem Gartenschauengelände befindet, kann der Rundkurs erst nach der igs vollständig genutzt werden (siehe Bild 1.2).

Im Bezirk Bergedorf wurde ein Freizeitnetz für die Vier- und Marschlande mit fünf verschiedenen thematischen Radtouren ausgearbeitet („Vierländer Kirchentour“, „Rosentour“, „Elbkicker-Tour“ etc.). 2012 wurden auf einer dieser Routen 1.200 m Wegstrecke saniert. Das Bezirksamt Bergedorf beabsichtigt, das Freizeitnetz 2013 auszuschildern. Es hat außerdem in Zusammenarbeit mit dem Bergedorfer Tourismusverband Anfang 2013 ein überarbeitetes Faltblatt mit entsprechenden Tourenbeschreibungen herausgegeben.

Einheitliche Wegweisung für die Radrouten

Fahrradwegweisung sollte auf einer Fahrradrouten grundsätzlich erst aufgestellt werden, wenn diese auf ganzer Länge durchgängig befahrbar ist, einen einigermaßen anforderungsgerechten Ausbaustandard aufweist und nicht an einzelnen Stellen gegen die Verkehrsregeln verstoßen werden muss, um dem Routenverlauf ohne Absteigen zu folgen. Auch sollte der Streckenverlauf durchgängig dem öffentlichen (Rad-)Verkehr gewidmet sein bzw. zumindest das Radfahren auf öffentlichen Wegen offiziell gestattet sein. Auf einigen Abschnitten der Velo- und Freizeitrouten gibt es noch widmungsrechtlichen Handlungsbedarf.

Bei den in Hamburg bereits ausgeschilderten Routen hat sich gezeigt, dass nicht nur die Planung der Wegweisung und der Schilderstandorte, sondern auch die Wartung und Pflege mit großem Aufwand verbunden sind. Die z. B. 2001 entlang der Velorouten 1 und 12 im Bezirk Hamburg-Mitte aufgestellten Wegweiser sind inzwischen größtenteils dem Vandalismus

zum Opfer gefallen – beschmiert, beklebt oder völlig verschwunden. Selbst bei der jüngsten ausgeschilderten Route, dem 2. Grünen Ring (Freizeitroute 11), weist die 2009 aufgestellte Wegweisung schon Schäden und Lücken auf.

Das Thema Wegweisung – auch Fahrradwegweisung – ist keine triviale Aufgabe; es ist nicht damit getan, irgendwo ein paar Schilder aufzustellen. Vielmehr ist im Sinne einer nachhaltigen und bürgerfreundlichen Lösung ein systematisches und professionelles Vorgehen erforderlich. Die BWVI beabsichtigt daher, die Aufgabe Fahrradwegweisung (Konzeption, Aufbau, Pflege und Wartung) auf eine neue, systematische Basis zu stellen, da hierzu auch organisatorischer Klärungsbedarf besteht. Überprüft werden soll auch ein Outsourcing dieser Aufgabe. Vorrangig wird von der zuständigen Dienststelle zurzeit das Projekt „Erweiterung Fußgängerleitsystem“ vorangetrieben, das voraussichtlich Ende 2013 abgeschlossen ist. Ein konkreter Zeitplan für eine systematische Ausschilderung der Fahrradrouten kann daher noch nicht benannt werden.

Auf Grund der dargestellten Umstände wurde lediglich im Mai 2011 die auf Grund der Bau- und Schauzeit der Internationalen Gartenschau (igs 2013) in Wilhelmsburg eingerichtete Umleitung der Veloroute 11 und des Radfernweges Hamburg – Bremen ausgeschildert.

Für das Gebiet des Hafens wird zurzeit auf Basis des 2010 von der Hamburg Port Authority (HPA) aufgestellten „Masterplans Radverkehr Hamburger Hafen“ ein Wegweisungskonzept erarbeitet. Es soll als Grundlage für den Aufbau einer Fahrradwegweisung im Hafen und den angrenzenden Gebieten dienen. 2013 sollen außerdem der Freizeitrundkurs und die Veloroute 11 in Wilhelmsburg einschließlich der Anbindung des IBA-Dock und der Internationalen Gartenschau (igs 2013) ausgeschildert werden.

Prüfung der Radwegebenutzungspflicht an Hauptverkehrsstraßen auf Grundlage der StVO

Seit Einführung der so genannten Radfahrnovelle (24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 12.09.1997) erfolgt einzelfallbezogen eine Prüfung der Radwegebenutzungspflicht nach den Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung. Entscheidungen hierzu gehören zu den ständigen Aufgaben der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden.

Die Prüfung der Radwegebenutzungspflicht wird kontinuierlich fortgeführt. Da die Entscheidung über die Aufhebung oder Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht mit Auswirkungen auf das gesamte Hamburger Straßennetz verbunden ist, wurden aktuell insbesondere die verkehrliche Bedeutung von Bundesstraßen, Hauptein- und -ausfallstraßen, Ringstraßen

sowie der Bereich des Hafens berücksichtigt. Aus diesem Grund hielt es die Verkehrsdirektion für erforderlich, ein schlüssiges Netz von Hauptverkehrsstraßen zu definieren, an denen die Radwegebenutzungspflicht künftig bestehen bleibt.

Derzeit noch bestehende Radwegebenutzungspflichten außerhalb dieses Netzes werden von den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden an den Polizeikommissariaten aufgehoben, sobald die technischen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, d. h. die Räumgeschwindigkeiten für den Radverkehr an den signalisierten Knotenpunkten berücksichtigt sind.

Die Arbeiten der BWVI für eine flächendeckende Verkehrsplanung als Grundlage für eine Ausweitung von Tempo-30-Zonen nach Maßgabe bezirklicher Vorschläge sind abgeschlossen. Die Umsetzung der positiv bewerteten Vorschläge gehört damit zu den regulären Aufgaben der Bezirksämter. Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen wird dann zur weiteren Aufhebung von Radwegebenutzungspflichten führen, da nach § 45 Abs. 1c StVO Tempo-30-Zonen u. a. nur Straßen ohne Radwegebenutzungspflicht umfassen darf.

Überprüfung kritischer Fälle legalen Parkens neben Radverkehrsanlagen

Eine Überprüfung der „kritischen“ Fälle erfolgt einzelfallbezogen unter Berücksichtigung der Beschwerdelage. Im Rahmen der Maßnahmenumsetzung ist sowohl eine Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaustraßenverkehrsbehörden zur Umgestaltung des Straßenraums vorgenommen, als auch das legale Parken neben Radverkehrsanlagen aufgehoben worden. Darüber hinaus werden grundsätzlich Neubau- oder Umgestaltungsmaßnahmen hinsichtlich der Abstände zwischen den Radwegen und Parkständen kritisch bewertet, um bei festgestellten Defiziten entsprechende Maßnahmen im Vorwege treffen zu können.

Öffnung weiterer Einbahnstraßen für Radgegenverkehr

Die Einsatzkriterien für die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr sind mit der 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zum 1. September 2009 vereinfacht worden. Die Prüfung weiterer Einbahnstraßen zur Öffnung für den Radgegenverkehr gehört zu den ständigen Aufgaben der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden und wird jeweils den gesetzlichen Bestimmungen angepasst. Somit konnte 2012 die Freigabe von ca. 200 weiteren Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung angeordnet werden. Nach Montage der entsprechenden Verkehrszeichen beträgt die Gesamtsumme geöffneter Einbahnstraßen in Hamburg damit ca. 700 von insgesamt ca. 900, also drei Viertel aller Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen.

Einrichtung von Fahrradstraßen

Fahrradstraßen gewähren dem Radverkehr Vorrang vor dem (durch Zusatzschild zugelassenen) Anliegerverkehr. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h, und Nebeneinanderfahren ist ausdrücklich erlaubt, so dass zügiges Fahren auch größerer Radverkehrsmengen komfortabel möglich ist. Im Zuge von Velorouten, Freizeittrouten und / oder Radfernwegen wurden 2012 vier neue Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von 4,3 km eingerichtet (siehe Anhang 2). Damit verfügt Hamburg nun über insgesamt acht Fahrradstraßen. Bei der Fahrradstraße Uferstraße – Lortzingstraße (Veloroute 6) wurden als Besonderheit die Nebenstraßen per Überfahrt (abgesenkter Bord) angeschlossen, so dass die Fahrradstraße an diesen Stellen vorfahrtberechtigt ist. Bei der für 2013 vorgesehenen Umsetzung der Veloroute 8 ist mindestens eine weitere Fahrradstraße geplant.

Radverkehr an signalisierten Knotenpunkten

Im Rahmen der Planung von Straßenbaumaßnahmen werden grundsätzlich die Belange aller Nutzergruppen berücksichtigt und möglichst gerecht gegeneinander abgewogen. Die zugrunde liegenden Richtlinien und Vorschriften geben allgemein akzeptierte Standards vor. Die Bedeutung des Fahrrad-, Fußgänger- und öffentlichen Personenverkehrs wird bei der Planung besonders beachtet.

Im Sinne vernünftiger Kompromisslösungen ist die Definition einer maximal zulässigen Wartezeit aus Sicht des LSBG auch künftig nicht zielführend. Bei der Signalplanung wird weiterhin darauf geachtet, Wartezeiten – für alle Verkehrsteilnehmer – von 80 Sekunden nur in Ausnahmefällen zu überschreiten.

Bei der Planung von Lichtsignalanlagen werden generell die Anforderungssystematik und die Verkehrsfreigaben insbesondere für Radfahrer und Fußgänger überprüft bzw. angepasst. Es gilt der Grundsatz, nur unter besonderen verkehrstechnischen Randbedingungen auf die regelhafte Parallelfreigabe von Kfz-Verkehr und Fuß-/Radverkehr zu verzichten. Insofern werden keine Lichtsignalanlagen mit Anforderungstaster nur für Schaltungen, an denen der Fuß-/Radverkehr nicht gemeinsam mit dem parallelen Kfz-Verkehr Grün erhält, mehr geplant. Im Rahmen der ständigen Programmpflege der Lichtsignalanlagen ist vorgesehen, bis auf begründete Ausnahmefälle alle Anforderungsschaltungen, an denen der Fuß- und Radverkehr nicht immer parallel zum Kfz-Verkehr Grün erhalten, unter Berücksichtigung der hierfür zur Verfügung stehenden Ressourcen abzuändern.

Gesonderte Radfahrersignale werden dort eingesetzt, wo der Radverkehr unmittelbar neben dem Kfz-Verkehr geführt wird (Radfahrstreifen auf der Fahrbahn oder „Berliner Lösung“).

Diese Lösungen werden, wo es möglich ist, regelhaft vorgesehen. Bei vom Kfz-Verkehr abgesetzter Führung eines Radweges werden aus Sicherheitsgründen gesonderte Radfahrersignale nur dort eingesetzt, wo es keine Konflikte zwischen Rechtsabbiegern und Radfahrern gibt (z. B. bei gesonderter Rechtsabbiegerphase oder bei durch eine Dreiecksinsel abgesetzter gesonderter Führung des Rechtsabbiegestroms).

Laubreinigung im Herbst

Die Grundlage der Laubbeseitigung bildet das Hamburger Wegegesetz (HWG). Gemäß § 29 Abs. 1 HWG sind zur Reinigung der Gehwege die Anliegerinnen und Anlieger verpflichtet. Gehwege im Sinne der Vorschrift sind alle öffentlichen, dem Fußgänger- oder Fahrradverkehr dienenden, von der Fahrbahn baulich abgesetzten Wegeanlagen in geschlossenen Ortschaften. Die Wege sind gemäß § 29 Abs. 3 HWG auf der gesamten, der Anliegerschaft der Reinigungsverpflichteten begründeten Strecke in voller Breite, Fußgängerzonen und Wohnwege bis zur Mitte, zu reinigen. Sofern der Radweg Teil der Fahrbahn ist, wird er im Zuge der Fahrbahnreinigung, in der Regel wöchentlich, durch die Stadtreinigung Hamburg (SRH) gereinigt. Die SRH reinigt entsprechend § 31 Abs. 1 HWG diejenigen Gehwegflächen, die in einem Wegereinigungsverzeichnis (WRV) aufgeführt sind, anstelle des Anliegers. Das ist in Hamburg etwa die Hälfte aller Gehwegflächen.

Nach § 30 HWG erstreckt sich die Reinigungspflicht auf die Beseitigung von Laub und Unrat und sonstigen Verschmutzungen. Die Reinigungshäufigkeit ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Für die durch die SRH zu reinigenden Flächen ist die Häufigkeit im WRV festgeschrieben.

Die von der SRH vorgehaltenen Ressourcen sind unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit der Reinigung so bemessen, dass sie der vorgeschriebenen Reinigungspflicht aus dem HWG nachkommen und die Wege so reinigen, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet ist.

In der Laubzeit von Mitte Oktober bis Mitte Dezember stößt die SRH trotz erheblicher Überstunden und Mehrarbeit auch an Samstag und zusätzlich eingesetzter Fremdkräfte an Kapazitätsgrenzen. 12.000 bis 15.000 Tonnen Laub sind jedes Jahr aus der Stadt zu entfernen. In dieser Zeit organisiert sich die Reinigung anders als in der übrigen Zeit. Die Mitarbeiter/-innen werden zu Gruppen zusammengezogen. Entsorger/-innen und Kehrmaschinen arbeiten eng zusammen. Das Laub wird zusammengefeht oder -geharkt und durch die Mitarbeiter auf die Fahrzeuge geladen oder durch Saugmaschinen aufgesaugt. In vielen Bereichen wird das Laub auch mittels Laubbläsern auf die Fahrbahnen geblasen und von Kehrmaschinen aufgenommen. Der Aufwand ist in dieser Zeit so hoch, dass nicht alle Gehwege in dem üblichen Zyklus gereinigt werden

können. Priorität haben die Hauptstraßen und sonstige verkehrswichtige Straßen. Neben- und Wohnstraßen werden in dieser Zeit nur sekundär gereinigt. Trotzdem achtet die SRH darauf, dass auch wiederholt in den nachrangigen Straßen gereinigt wird. Für Hinweise von Kunden oder anderen Stellen ist die SRH dankbar und geht diesen punktuell unverzüglich nach. Die Verkehrssicherheit ist im Rahmen der Leistungsfähigkeit dennoch grundsätzlich jederzeit gewährleistet.

Die Unterbrechung der Reinigung ist gebührenrechtlich durch eine entsprechende Regelung in § 6 der Gebührenordnung für die Reinigung öffentlicher Wege geregelt. Hier heißt es sinngemäß, dass die Reinigung u. a. durch Naturereignisse, Straßenbauarbeiten oder andere nicht vermeidbare Umstände, wie außergewöhnliche Verschmutzungen, besondere Witterungsereignisse oder zur Laubzeit ausfallen kann. In der Laubzeit, ähnlich wie bei Glätte im Winterdienst, können daher nicht alle Wege gleichzeitig in der gewohnten Qualität gereinigt werden.

Winterdienst auf Radwegen

Nach Auswertung der Erfahrungen aus dem strengen Winter 2009 / 2010 hatten BSU und SRH unter Berücksichtigung der Kosten ein ca. 170 km langes Netz von Radwegen und Velorouten definiert, auf dem im Winter 2010 / 2011 erstmalig ein Winterdienst durchgeführt wurde. Eine Sonderrolle spielt hierbei die Veloroute 3 (City – Rotherbaum – Lokstedt – Nienendorf), für die bereits seit vielen Jahren auf gesamter Länge ein Winterdienst durchgeführt wird. Zusammen mit Fahrbahnen, auf denen der Radverkehr im Mischverkehr geführt und aus anderem Anlass ein Winterdienst durchgeführt wird (z. B. Busverkehr), ist ein „Winternetz“ für den Radverkehr entstanden (Download unter www.hamburg.de/winterdienst, Rubrik „Schneefrei für Radwege“).

Für den Winterdienst auf Radwegen sind Spezialfahrzeuge mit Rollenbürsten und Streueinrichtung erforderlich. Eine Ausweitung des Winterdienstes auf Radwegen über das bestehende Netz einschließlich der Veloroute 3 hinaus wäre neben der Finanzierung davon abhängig, dass die zu reinigenden Flächen befestigt, plan und ohne Behinderung befahrbar sind. Zunächst sollen weitere Erfahrungen mit dem Winterdienst auf dem bestehenden Winternetz über mehrere Jahre gesammelt und ausgewertet werden. Erst dann kann über Veränderungen und Ausweitungen entschieden werden.

Bei der Schneeräumung bemüht sich die SRH weiterhin, die Radverkehrsanlagen von Ablagerungen freizuhalten. Unter beengten großstädtischen Verhältnissen kann jedoch nicht immer vermieden werden, dass der Schnee auch auf Geh- und Radwege gelangt.

In Bezug auf den zu verwendenden Streustoff wäre der Einsatz von Splitt nicht unproblematisch. Splitt auf Radwegen kann leicht zu Beschädigungen von Fahrrädern führen. Außerdem führt nach dem Ende des Winterwetters die Aufnahme von Splitt oder stärkerer Wind häufig zu zusätzlichen Feinstaubbelastungen. Daher setzt die SRH auf ihren Geh- und Radwegestrecken feinkörnigen Kies ein. Der Einsatz von Tausalz oder tausalzhaltigen Mitteln auf Geh- und Radwegen ist nach dem Hamburgischen Wegegesetz untersagt.

Schilder zur Radwegbenutzungspflicht, deren Anordnung nicht durch besondere Umstände aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend geboten ist (z. B. bei sehr hohem Verkehrsaufkommen und überdurchschnittlichem Schwerlastanteil) werden nach entsprechender Prüfung abgebaut. Radfahrer/-innen, die bei winterlichen Verhältnissen die Fahrbahn benutzen, sind wie alle anderen Verkehrsteilnehmer gehalten, besonders auf Risiken zu achten und sie zu vermeiden. Eine generelle Ausnahme von der Radwegbenutzungspflicht bei winterlichen Verhältnissen kann unabhängig vom Einzelfall nicht ausgesprochen werden. In der polizeilichen Praxis hat die Ahndung von Verstößen von Radfahrern gegen Anordnungen zur Radwegbenutzungspflicht bei Eis und Schnee weiterhin keine Priorität.

Berücksichtigung von mit dem Radverkehr verträglichen Standorten für Wertstoffcontainer etc. bereits bei der Planung

Der Radverkehr ist bei der Planung von Standorten ein wichtiger Faktor, Radverkehrsanlagen werden bei den Begehungen zur Standortfestlegung berücksichtigt.

Berücksichtigung des Radverkehrs an Baustellen

Die Zentrale Straßenverkehrsbehörde der Verkehrsdirektion hat darauf hingewirkt, dass die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden im Rahmen ihrer Zuständigkeit auf die Einhaltung der straßenverkehrsbehördlichen Genehmigungen achten. Die Broschüre des Landes Nordrhein-Westfalen zum Thema „Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen“ wurde den örtlichen Straßenverkehrsbehörden zur Verfügung gestellt. Anlassbezogen werden die darin enthaltenen Vorschläge bei Planung der einzelnen Maßnahmen berücksichtigt. Die Sicherheit des Fußgänger- und Radverkehrs wird bei jeder straßenverkehrsbehördlichen Anordnung besonders berücksichtigt. Im Rahmen sogenannter Verkehrsbesprechungen mit Baufirma, Bauaufsicht und der örtlichen Straßenverkehrsbehörde wird die Baustellenbeschilderung festgelegt und anschließend angeordnet. Die Kontrolle der Einhaltung straßenverkehrsbehördlicher Anordnungen erfolgt im Rahmen der personellen Kapazitäten. Die Kontrolle der Einhaltung straßenbaubehördlicher Anordnungen obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger, d. h. sie erfolgt je nach Maßnahme und Bezirk regelmäßig durch die Bauaufsicht oder die bezirklichen Wegewarte.

2. Gute Bedingungen zum Fahrradparken

1.000-Bügel-Programm

Die Nachfrage nach Fahrradabstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum ist weiterhin größer als das Angebot. Deshalb wurde das 1.000-Bügel-Programm fortgesetzt. Es dient der Verbesserung des Fahrradparkens an Örtlichkeiten mit starker Nachfrage (außer S- und U-Bahnhöfe, dafür gibt es das Bike+Ride-Programm). Die Bezirksämter bestimmen die Aufstellorte in eigener Verantwortung; die Finanzierung erfolgt durch die BWVI. 2011 und 2012 wurden gemäß den vorliegenden Meldungen der Bezirksämter insgesamt 784 Bügel mit Kosten i. H. v. insgesamt ca. 242.000 € finanziert (entspricht durchschnittlich 309 € pro Bügel, 1 Bügel = 2 Abstellplätze). Bislang konnten alle von den Bezirksämtern eingereichten Haushaltsunterlagen genehmigt werden; die verfügbaren Haushaltsmittel wurden nicht ausgeschöpft. Für 2013 und die Folgejahre wurden 350.000 € aus Ausgleichsbeträgen eingeworben, um das 1.000-Bügel-Programm weiter fortsetzen und intensivieren zu können.

Außerdem wurden zahlreiche Fahrradbügel im Rahmen anderer Maßnahmen errichtet, z. B. bei Baumaßnahmen im Straßen- und Radverkehrsnetz, bei städtebaulichen Aufwertungen (z. B. Rothenburgsorter Marktplatz), bei den Maßnahmen zur inneren Erschließung der HafenCity sowie in sogenannten Business Improvement Districts (BID, z. B. Große Bleichen und Dammtorstraße). Einige Beispiele sind in der Bilddokumentation in Anhang 1 enthalten. Grundsätzlich werden bei allen Neu- und Umbaumaßnahmen im Straßenraum stets auch die Belange des Fahrradparkens berücksichtigt. Dabei wird auch die Umnutzung von Pkw-Parkständen zugunsten von Fahrradabstellplätzen geprüft.

Zu Bike+Ride siehe Kapitel 3.

Jahr	M	A	E	N	W	B	H	Summe
2011	13	112	0	126	0	0	82	333
2012	0	69	0	37	308	37	0	451
Summe	13	181	0	163	308	37	82	784

Tab. 2.1: 1.000-Bügel-Programm, umgesetzte Maßnahmen 2011 und 2012

Jahr	M	A	E	N	W	B	H	Summe
2013	432	k. A.	20	85	k. A.	100	k. A.	637 + x

Tab. 2.2: 1.000-Bügel-Programm, Planung 2013. Bei drei Bezirken steht die Anzahl noch nicht fest.

Fahrradhäuschen

Seit 1993 ist es in Hamburg möglich, auf Antrag Fahrradhäuschen auch auf öffentlichem Grund zu errichten. Sie bieten Platz für zwölf Fahrräder und werden jeweils zur Hälfte von den Nutzern und über einen Zuschuss des jeweiligen Bezirksamtes finanziert. Die Entwicklung der vergangenen zwei Jahre sowie der aktuelle Fahrradhäuschen-Bestand sind Tabelle 2.3 zu entnehmen.

Die Regelungen für das Aufstellen von Fahrradhäuschen sind in den einzelnen Hamburger Bezirken nicht einheitlich. Der VCD hat sich der Problematik angenommen und einen „VCD-Leit-

faden Hamburg Fahrradhäuschen“ erstellt. Dieser stellt das Thema einem breiten Publikum vor, bietet Hilfestellung bei der Planung, Genehmigung und Finanzierung und soll damit auch zu einer stärkeren Attraktivität des Radfahrens in Hamburg beitragen. Die Informationen zu den Fahrradhäuschen, sowie ein Download der Broschüre stehen auf der Internetseite des VCD (www.vcd.org/nord/fahradhaeuser) zum Download bereit.

Auch auf der städtischen Internetseite www.hamburg.de/radverkehr wurde eine Rubrik Fahrradhäuschen eingerichtet. Sie bietet die relevanten Informationen sowie eine Karte, in der alle vorhandenen Fahrradhäuschen verzeichnet und

Jahr	M	A	E	N	W	B	H	Summe
2011	2	1	10	0	0	0	0	13
2012	1	1	7	0	0	0	0	9
Summe	12	95	180	52	0	0	0	339

Tab. 2.3: Entwicklung und Bestand an Fahrradhäuschen (in Hamburg-Nord wurden 2011 und 2012 alle Anträge wegen Platzmangels oder Wegfall von Pkw-Parkplätzen abgelehnt, in Wandsbek, Bergedorf und Harburg wurden bislang keine Anträge gestellt)

diejenigen, in denen sich freie Plätze befinden, besonders markiert sind. Interessenten können sich über die zentrale E-Mail-Adresse radfahren@bwvi.hamburg.de melden; sie erhalten dann die Kontaktdaten der zuständigen Ansprechperson im jeweiligen Bezirksamt. Dieser Service wird sehr gut angenommen; zeitweise gehen auf diese Weise bis zu vier entsprechende Anfragen pro Woche ein. Außerdem steht auf der Internetseite ein Formular für den Antrag auf Sondernutzung zum Download bereit.

Das Bezirksamt Eimsbüttel prüft zurzeit den Einsatz neuer Modelle für die Fahrradhäuschen, welche sich auch auf Schräg- bzw. Längsparkständen aufstellen lassen. Die bestehenden Modelle nutzen den öffentlichen Raum nicht optimal aus (Wegfall von mindestens zwei Parkständen) und sind nicht für Längsparkstände geeignet.

3. Bessere Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr

Fahrradmitnahme

Die kostenlose Fahrradmitnahme in Schnellbahnen, Hafenfähren und bestimmten Buslinien wurde wie bisher beibehalten. Inwieweit die nachmittäglichen Sperrzeiten (probeweise) aufgehoben werden können, wurde nach den von Betriebsleitern der U-Bahn und der S-Bahn geäußerten Sicherheitsbedenken in einem Gutachten geprüft. Darin werden die Bedenken der Betriebsleiter überwiegend bestätigt. Vor diesem Hintergrund wurde abschließend entschieden, eine Aufhebung der Sperrzeiten nicht weiter zu verfolgen.

Da Klapp- bzw. Falträder von den Sperrzeiten ausgenommen sind, fördert der HVV seit Ende Februar 2013 die Option Faltrad, um insbesondere Berufspendlern umweltfreundliche Mobilitätsketten zu ermöglichen, die früher an der Mitnahmeregelung scheiterten. Gemeinsam mit dem ADFC wird – nach dem Vorbild ähnlicher Projekte in München und Stuttgart – ein Faltrad beworben, das in besonderer Weise den Anforderungen von Pendlern/-innen genügt. Das Rad, das mit den Logos von HVV und ADFC versehen ist, wird über ausgewählte Fachhändler im Verbundraum zu Sonderkonditionen angeboten (50 € Rabatt auf den regulären Verkaufspreis von 599 €). Die ersten 200 Käufer/-innen erhalten zusätzlich eine ADFC-Radkarte und eine HVV-Transporttasche; allen Käufern/-innen wird außerdem eine kostenlose ADFC-Jahresmitgliedschaft angeboten.

Die Ausrüstung von Schnellbahnhaltestellen mit Aufzügen wird im Rahmen der „Prioritätenempfehlungen zum barrierefreien Ausbau der S- und U-Bahn-Haltestellen in Hamburg“ durchgeführt. Diese Empfehlungen wurden vom HVV, den zuständigen Wirtschafts- und Sozialbehörden, der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN), der DB Station & Service AG, der Senatskoordinatorin für die Gleichstellung behinderter Menschen, der Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e. V. und dem Landes-Seniorenbeirat entwickelt. Die Nachrüstung soll vorrangig der Verbesserung des Zugangs zum ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Menschen dienen. Die mit Aufzügen verbundenen Zugangsvorteile für Radfahrer/-innen sind ein positiver Nebenzweck, diese sind aber nicht die vorrangige Zielgruppe.

Im Jahr 2011 hat die HOCHBAHN das sogenannte „Beschleunigungsprogramm Barrierefreiheit“ aufgelegt. Bis zum Jahr 2015 sollen statt der bisher geplanten vier nun insgesamt 20 Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Bis Mitte des kommenden Jahrzehnts sollen alle Hamburger U-Bahn-Haltestellen barrierefrei ausgebaut sein. Die HOCHBAHN baute 2012 die Haltestellen Kellinghusenstraße, Berliner Tor, Hafencity Universität und Überseequartier barrierefrei (um). An der Haltestelle Osterstraße wurde mit dem barrierefreien Ausbau

2012 begonnen. Im Jahr 2013 soll mit dem Ausbau der Stationen Emilienstraße, Eppendorfer Baum, Feldstraße, Hammer Kirche, Kiwittdamm und Wandsbek-Gartenstadt begonnen werden.

Bei der S-Bahn wird unter anderem mit dem „Programm zur Steigerung der Haltestellenattraktivität“ zwischen der DB Station & Service AG und der BWVI der barrierefreie Ausbau von S-Bahnhaltestellen finanziert. Geplant ist der sukzessive Ausbau von 96 % der S-Bahn-Haltestellen in Hamburg bis 2016. Die DB Station & Service AG baute 2012 je einen Aufzug an den S-Bahn-Haltestellen Poppenbüttel und Hammerbrook ein. Der Aufzug an der S-Bahn-Station Mittlerer Landweg wurde im September 2012 in Betrieb genommen. Für 2013 ist der Baubeginn für die Haltestellen Heimfeld, Königstraße, Landungsbrücken, Stadthausbrücke, Reeperbahn und Hasselbrook vorgesehen.

Bike+Ride-Anlagen

Bike+Ride-Anlagen (B+R-Anlagen) werden in unbewachte Fahrradabstellanlagen (Bügel, teilweise überdacht) sowie in gesicherte Abstellplätze in Fahrradboxen und Sammelschließanlagen („Käfige“) unterteilt. Die Verbesserung und Erweiterung von B+R-Anlagen wird durch die Bezirksämter und die P+R-Betriebsgesellschaft mbH durchgeführt. Die hierfür benötigten Haushaltsmittel werden von der BWVI aus Ausgleichsbeträgen sowie aus dem Klimaschutzprogramm bereitgestellt.

Der Ausbau von Bike+Ride-Anlagen wird auf Basis der Ergebnisse der jeweils aktuellen B+R-Erhebung (zuletzt 2010) kontinuierlich fortgesetzt. Bei der Erhebung wird an jeder Schnellbahnhaltestelle die jeweilige Belegung der B+R-Anlagen einschließlich der im jeweiligen Umfeld wild abgestellten Fahrräder ermittelt. Darauf aufbauend werden den Bezirksämtern Empfehlungen zur Verbesserung und Erweiterung der B+R-Anlagen gegeben. Prioritäten ergeben sich aus den jeweiligen Belegungsgraden; B+R-Anlagen mit Belegungsgraden von über 100 % sind vordringlich zu überprüfen. Die Durchführung von konkreten Maßnahmen ist jedoch auch von der Flächenverfügbarkeit abhängig.

Im Berichtszeitraum wurden die B+R-Plätze in Fahrradboxen um ca. 160 und in Sammelschließanlagen um ca. 300 Stück erweitert. Hierfür wurden ca. 300.000 € aus dem Klimaschutzprogramm bereitgestellt. Somit beträgt die Gesamtzahl der gesicherten B+R-Plätze derzeit ca. 1.280 Stück, davon entfallen auf Fahrradboxen ca. 710 Plätze und auf Sammelschließanlagen ca. 570 Plätze.

Für die unbewachten Bike+Ride-Anlagen ist auf Grund vielfältiger Veränderungen im öffentlichen Raum und einer Umstel-

lung der Erfassungsmethode durch den Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) zurzeit keine Aussage über den aktuellen Bestand und die im Berichtszeitraum erfolgten Erweiterungen möglich. Da die Daten künftig elektronisch bzw. georeferenziert aufbereitet werden sollen, ist eine neue Basiserhebung erforderlich. Die Daten sollen im Laufe des Jahres 2013 vorliegen.

Außerdem hat die Hamburgische Bürgerschaft den Senat im Januar 2013 ersucht, ein gesamtstädtisches Bike+Ride-Konzept zu entwickeln und zu prüfen, wie eine Umsetzung aus einer Hand – ähnlich wie bei den Park+Ride-Anlagen – erfolgen kann und welche Voraussetzungen hierfür zu schaffen wären.

4. Umweltbewusstes Mobilitätsverhalten und höhere Verkehrssicherheit

Mobilitäts- und Verkehrserziehung

Im Rahmen der schulischen Mobilitäts- und Verkehrserziehung wurde innerhalb der letzten zwei Jahre die Radfahrausbildung, die an allen Schulen flächendeckend umgesetzt wird, konzeptionell fortentwickelt. Sie umfasst die Klassen 1 bis 4. In der ersten und zweiten Grundschulklasse erlernen die Kinder den fahrpraktischen Umgang mit dem Fahrrad. Das Übungsprogramm zur Motorik umfasst gezielte psychomotorische Übungen und Bewegungsaktivitäten in der Turnhalle, Fahrübungen mit dem Roller sowie gezielte Geschicklichkeitsübungen mit dem Fahrrad auf dem Schulhof. Der Schwerpunkt der Radfahrausbildung liegt jedoch in den Klassen 3 und 4 (8- bis 10-Jährige) mit dem Üben im Straßenverkehr. Neben der Erziehung zu sicherem und umsichtigem Verhalten im Straßenverkehr ist die Förderung des Radfahrens ein gleichberechtigter Inhalt des Unterrichts. Die Radfahrausbildung schließt mit einer schriftlichen Lernkontrolle, dem Fahrrad-Abschlusstest, und einer praktischen Lernkontrolle, d. h. der Abschlussfahrt im Straßenverkehr, ab. Bei erfolgreicher Teilnahme erhalten die Schülerinnen und Schüler das Zertifikat „Mein Radfahrpass“. Kinder, die nicht an der Abschlussfahrt teilnehmen konnten oder die den Radfahrpass aufgrund unsicheren Fahrens im Straßenverkehr noch nicht erhalten haben, können über einen Zusatzkurs den Radfahrpass noch erwerben. Termine und Angebote dazu machen die Polizeiverkehrslehrer/-innen.

Nach wie vor unterstützen und begleiten 72 Polizeiverkehrslehrerinnen und -lehrer aktiv die Radfahrausbildung.

Fahrradprojekte, Fahrradausflüge sowie Fahrradwerkstätten in den Schulen sind weiterhin wichtige praxisorientierte Bausteine der Mobilitäts- und Verkehrserziehung. In Fahrradprojekten für die Klassen 5 und 6 (11- bis 13-Jährige) erproben und erforschen die Schülerinnen und Schüler sicheres und soziales Verhalten im Straßenverkehr und untersuchen insbesondere die Radverkehrssituation im Stadtteil. Im Jahr 2011 wurden 92 Projekte mit 3 513 Schülerinnen und Schülern durchgeführt.

In den Jahren 2011 und 2012 wurden die dazu konzipierten Unterrichtsmaterialien „Mein Fahrrad-Tagebuch“ (für die Klassen 3 und 4) und „Fahr Rad Mobil“ (für die Klassen 5 bis 7) mit zwei neuen Bausteinen „Technik“ und „Fahrtechnik“ ergänzt. Alle Unterrichtsmaterialien stehen im Internet unter www.bildungsserver.hamburg.de/verkehrserziehung zum Download bereit. An den dazugehörigen Fortbildungen von Lehrkräften und Polizeiverkehrslehrern/-innen nahmen im Jahr 2011 73 Personen teil, im Jahr 2012 waren es 63.

Innerhalb der letzten zwei Jahre sind 20 Fahrradwerkstätten in den Schulen neu eingerichtet worden. Dagegen mussten die Fahrradwachen an Schulen aus arbeitsmarktpolitischen Gründen (Streichung der Ein-Euro-Jobber) aufgegeben werden

Unfallentwicklung

Radfahrerunfälle (= Unfälle, an denen mindestens ein Radfahrer aktiv beteiligt war) sind 2011 gegenüber dem Vorjahr von 2.657 auf 3.083 angestiegen, also um 16,0 %. Dieser hohe Anstieg begründet sich vor allem in dem außergewöhnlich niedrigen Wert im Jahr 2010. Hier kam es – nicht nur in Hamburg, sondern bundesweit – zu deutlich weniger Radfahrerunfällen, da bedingt durch den sehr harten Winter auch erheblich weniger Rad gefahren wurde. Die Zahl der verunglückten Radfahrer stieg dabei von 1.940 auf 2.208, die der getöteten Radfahrer sank von 4 auf 3 Personen. Damit weist die Statistik für 2011 durchweg bessere Werte auf im Vergleich zu den Jahren zuvor, ausgenommen 2010. Bezogen auf alle 3.083 Radfahrerunfälle des Jahres 2011 waren in 40,9 % aller Fälle Radfahrer die Hauptverursacher, in 53,6 % waren Kfz-Führer die Hauptverursacher.

Bei den Radfahrern/-innen waren die Ursachen insbesondere

- falsche Straßenbenutzung, z. B. regelwidrige Benutzung des Gehweges oder des in Fahrtrichtung linken Radweges,
- Missachtung des Rotlichts an Ampeln,
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr,
- Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzung,
- Fehlverhalten gegenüber Fußgängern.

Bei den Kfz-Führern/-innen waren die Hauptursachen

- Fehler beim Abbiegen,
- Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzung,
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, z. B. aus einer Grundstückszufahrt,
- Fehler im ruhenden Verkehr.

Die allgemeine Unfallentwicklung 2010/11 kann den einschlägigen Veröffentlichungen der BIS

- www.hamburg.de/contentblob/3353738/data/2012-03-29-bis-pm-vus-2011-pdf-folien.pdf
- www.hamburg.de/contentblob/3353744/data/2012-03-29-bis-pm-vus-2011-pdf-vus.pdf

bzw. den jährlichen Verkehrsberichten der Polizei entnommen werden.

Sonderauswertung der Radverkehrsunfälle in Drei-jahreszeiträumen; Analyse unfallreicher Strecken und Knoten bzgl. Verbesserungen

Die Hamburger Polizei analysiert Unfallhäufungsstellen, die durch Radfahrerbeteiligung aufgefallen sind und leitet geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Unfallhäufungen ein. Im Fortschrittsbericht 2010 wurde über den Untersuchungszeitraum 2005 – 2007 und die Methodik berichtet. Grundlage für die Untersuchungen waren Daten aus dem EDV-System UDEFO (Unfalldatenerfassung und -forschung). Im April 2012 wurde im Rahmen einer Großen Anfrage aus der Hamburgischen Bürgerschaft der aktuelle Sachstand über durchgeführte Maßnahmen dargestellt (Download in der Parlamentsdatenbank unter www.buergerschaft-hh.de/parldok, dort Drucksache 20/3091, Anlage 10).

Mit dem Jahr 2009 wurde in der Hamburger Polizei für die Erfassung und Auswertung von Unfällen das System EUSKA (Elektronische Unfalltypensteckkarte) eingeführt. 2011 lag deshalb erstmals ein Drei-Jahres-Zeitraum auf der Grundlage von EUSKA vor. Die Mitarbeiter/-innen der örtlichen Straßenverkehrsbehörden wurden im Sommer 2012 geschult, um die Unfallhäufungsstellen in ihrem Zuständigkeitsbereich mit Hilfe von EUSKA ermitteln zu können. Um eine gleiche Datenbasis als Grundlage zu haben, wurde das Jahr 2008 nicht in die Betrachtung einbezogen. Für den Zeitraum 2009 – 2011 liegen die ermittelten Unfallhäufungsstellen mittlerweile vor. Es wurden 285 Unfallhäufungsstellen identifiziert, bei denen die Radfahrerbeteiligung eine Rolle gespielt hat. Die örtlichen Straßenverkehrsbehörden werden in den nächsten Monaten entsprechende Analysen durchführen und ggf. Maßnahmen zur Beseitigung der Unfallhäufungsstellen einleiten.

Kontrolle der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch Kraftfahrzeuge, der Missachtung des Rotlichts und „Falschfahren“ auf linken Radwegen

Die Verkehrsdirektion hat den bewährten Einsatz der Fahrradstaffel ganzjährig fortgeführt. Mit zielgerichteten Kontrollen wurde durch die Fahrradstaffel und andere Polizeikräfte insbesondere auch das „Falschfahren“ auf linken Radwegen und die Missachtung des Rotlichts durch Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer verfolgt. Überlegungen zur Einstellung der Fahrradstaffel, wie es sie 2010 noch gegeben hatte, wurden im Interesse der Sicherheit des Radverkehrs nicht weiterverfolgt.

Die Bekämpfung der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Missachtung des Rotlichts durch Fahrerinnen und Fahrer von Kraftfahrzeugen als besonders gefahrgeneigte und unfallbegünstigende Fehlverhaltensweisen gehörte auch in den letzten zwei Jahren zu den Schwerpunkten verkehrspolizeilicher Tätigkeiten.

Zusätzlich werden von den Polizeikommissariaten zielgerichtete Maßnahmen auf der Basis von Unfallanalysen durch Präsenzdienstgruppen, der Dienstgruppe Krad und den Beamten im besonderen Fußstreifendienst durchgeführt. Dazu gehören z. B. Fahrradkontrollen mit dem Schwerpunkt „Fahren in falscher Richtung / Fahren auf dem Gehweg“ im Umfeld von Schulen.

Die BIS hat sich im Interesse der Verkehrssicherheit mit Erfolg auf Bundesebene für eine Überprüfung des Sanktionsniveaus bei Verstößen im Zusammenhang mit dem Radverkehr eingesetzt. Eine Anhebung der Verwarnungsgelder bei unterschiedlichen Verkehrsverstößen erfolgte mit dem Inkrafttreten der Änderung der Bußgeldkatalogverordnung am 1. April 2013. Dies betrifft nicht nur Verstöße von Radfahrerinnen und Radfahrern, sondern ausdrücklich auch Verstöße von motorisierten Verkehrsteilnehmern, welche zu Lasten des Radverkehrs gehen (in erster Linie Parken auf Radfahrstreifen oder Radwegen).

Kontrolle von Parken auf Radwegen; vorrangig straßenbauliche Maßnahmen für Problemschwerpunkte

Die Bekämpfung des Falschparkens auf Radwegen ist ständige Aufgabe des täglichen Streifendienstes, der Fahrradstaffel, der Verkehrsdirektion und anderer Einsatzkräfte. Die Überwachung im Streifendienst gewährleistet dabei einen möglichst flächendeckenden Verfolgungsdruck.

In einzelnen Fällen, in denen vorausgegangene verstärkte polizeiliche Kontrollen nicht zielführend waren, wurden straßenbauliche Maßnahmen, wie z. B. das Aufbringen von „Frankfurter Hüten“ (Stresemannstraße, siehe Anhang 1) oder die Installation von Fahrradbügeln, die den Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten decken und gleichzeitig der Verhinderung von Falschparkern dienen, vorgenommen.

Information über neue, den Radverkehr betreffende Verkehrsregeln

Das Forum Verkehrssicherheit Hamburg hat unter Beteiligung der BIS, der BSB, des ADFC, der Zweiradmechanikerinnung und der Unfallkasse Nord einen Flyer „Radfahren in Hamburg“ herausgegeben, der über radverkehrsrelevante Verkehrsregeln informiert und in großem Umfang an den Fahrradfachhandel und öffentliche Einrichtungen verteilt wurde.

Informationen zu Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung zum 01.09.2009 werden im Internetangebot der BIS präsentiert.

Ergänzend dazu hat die BIS das Faltblatt „Hab Dich im Blick – Gemeinsam ans Ziel“ herausgegeben, das einerseits noch

einmal die Regeln der Radwegebenutzungspflicht darstellt und darüber hinaus den Perspektivwechsel der Rollen von Kraftfahrern/-innen und Radfahrern/-innen zum Inhalt hat.

Außerdem ist 2012 die Freigabe von nahezu 200 Einbahnstraßen zur gegenläufigen Benutzung durch den Radverkehr von der BIS in den Medien kommuniziert worden.

Die BWVI hat im März 2013 zwei Faltblätter „Radfahrstreifen und Schutzstreifen“ sowie „Fahrradstraßen“ veröffentlicht.

Intensivere Einbeziehung erwachsener Verkehrsteilnehmer in die Verkehrssicherheitsarbeit

Das im Rahmen des Forums Verkehrssicherheit entwickelte Angebot für Seniorenmobilität wird nun umgesetzt und hat – wenn auch recht verhalten – zu ersten Aktionen wie Fahrradtrainings oder Informationsveranstaltungen mit und vor Seniorengruppen geführt. Daneben wurden Senioren gezielt bei einschlägigen Veranstaltungen (u. a. Tag der Zivilcourage auf dem Rathausmarkt oder SenNova / Messe zum 10. Deutschen Seniorentag im CCH) durch Mitglieder des Arbeitskreises „Senioren“ aus dem Forum Verkehrssicherheit angesprochen und informiert.

Anlässlich einer Fortbildung der polizeilichen Seniorenberater wurden diese über das Thema „Pedelec und E-Bike“ sowie die Aktivitäten und Möglichkeiten des Forums Verkehrssicherheit unterrichtet.

2011 und 2012 wurde auch die bewährte Fahrradsicherheitskampagne „Schon-gecheckt“ (www.schon-gecheckt.de) fortgeführt und ausgebaut, welche weiterhin von verschiedenen Akteuren aus dem Forum Verkehrssicherheit getragen wird und durch die Einbindung des ADAC noch einmal gestärkt wurde. Inhaltlich wurde die Zielrichtung der Kampagne erweitert. Es werden nicht nur Radfahrer/-innen, sondern zunehmend auch motorisierte Verkehrsteilnehmer/-innen angesprochen. Unter dem Motto „Hab Dich im Blick – gemeinsam ans Ziel“ stand das bessere Miteinander im Straßenverkehr im Fokus der Kampagne. Die Kampagne soll im April 2013 fortgesetzt werden.

Aktive Unterstützung der Verkehrserziehung durch die Polizei auch bei verstärkter Nachfrage

Die Polizei leistet eine aktive Unterstützung der Verkehrserziehung mit ihren Polizeiverkehrslehrern/-innen in Schulen und Kindertagesstätten als Daueraufgabe. Diese Maßnahme wird unverändert fortgeführt. Eine Erhöhung der Nachfrage war in den letzten zwei Jahren nicht feststellbar. Allerdings deutet sich an, dass Kinder zunehmend motorische Schwierigkeiten beim Fahrradfahren aufweisen und dadurch ein Erfolg bei der Radfahrprüfung fraglich wird. Diesem Aspekt konnte bisher durch punktuelle Zusatzschulungen dieser Kinder erfolgreich begegnet werden. Im Übrigen bewegt sich die Verkehrserziehung der Polizei auf dem Niveau der Vorjahre, wenngleich eine Aufwandserhöhung durch gestiegene Klassenzahlen zu verzeichnen ist.

5. Öffentlichkeitsarbeit für ein besseres Fahrradklima

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

In den Jahren 2011 – im Zeichen der Umwelthauptstadt – und 2012 hat die BWVI die kontinuierliche Presse- und Öffentlichkeitsarbeit über die Durchführung von Maßnahmen im Rahmen der Radverkehrsstrategie fortgesetzt und intensiviert, insbesondere zu Entwicklungen und Neuerungen beim StadtRAD-System und zu fertig gestellten Infrastrukturmaßnahmen. So wurden wichtige Veloroutenabschnitte offiziell und medienwirksam durch die Behördenleitung eröffnet (Veloroute 11 im Hafen durch Staatsrat Dr. Egert im März 2012 und Veloroute 6 in Barmbek-Süd im August 2012 durch Senator Horch gemeinsam mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord und dem ADFC).

Die HPA hat 2011 ein Faltblatt zur Hafenerlebnisroute herausgegeben, die im Rahmen des „Masterplans Radverkehr Hamburger Hafen“ konzipiert worden war (siehe Fortschrittsbericht 2010). Außerdem wurden 2013 zwei Faltblätter der BWVI zu den Themen „Radfahrstreifen und Schutzstreifen“ sowie „Fahrradstraßen“ veröffentlicht. Sie sollen über diese in Hamburg bislang vergleichsweise selten angewendeten und künftig vermehrt angestrebten Führungsarten des Radverkehrs informieren, Verkehrsregeln erläutern und insbesondere an Anlieger sowie an geeigneten Stellen verteilt werden.

Auch die BIS und die Partner der Forums Verkehrssicherheit haben ihre Aktivitäten fortgeführt und dabei nicht allein Sicherheitsaspekte berücksichtigt, sondern auch für das Fahrrad als Verkehrsmittel geworben. Alle Maßnahmen wurden kontinuierlich durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit in Form von Presseterminen, der Herausgabe von Faltblättern, Werbung im öffentlichen Raum und an Bussen des ÖPNV, der Verteilung von Werbemitteln und einer Internetpräsenz begleitet (www.schon-gecheckt.de). Siehe hierzu auch Kapitel 4.

Veranstaltungen für die Öffentlichkeit

Im Sommer und Herbst 2011 hat die BWVI eine Vortragsveranstaltung mit Podiumsgespräch zu Hamburg insgesamt und – in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Bezirksamtern – vier Veranstaltungen zum Radverkehr in den Stadtteilen Billstedt-Horn, Wilhelmsburg, Harburg und Neugraben durchgeführt. Neben Vorträgen und Podiumsgesprächen konnten sich die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen von Diskussionen einbringen. Dabei bestand in vier Fällen die Möglichkeit, in Stadtteilkarten positiv und negativ empfundene Stellen in Bezug auf den Fuß- und Radverkehr einzutragen. Die Ergebnisse sind in die weitere Arbeit der zuständigen Dienststellen eingeflossen, z. B. in das Radverkehrskonzept Billstedt-Horn, das zurzeit vom Bezirksamt Hamburg-Mitte erarbeitet wird. In Billstedt-Horn

wurde außerdem in einer durch das Bezirksamt moderierten Folgeveranstaltung eine inzwischen veröffentlichte Rad- und Wanderkarte entwickelt. Themenspezifische Arbeit in Kleingruppen ermöglichte zudem detaillierte und praxisorientierte Ergebnisse. Mit den Abfragen an einer Stadtteilkarte oder auf Kärtchen wurde auch sonst eher zurückhaltenden Personen die Möglichkeit geboten, Inhalte einzubringen. Mit Kleingruppen und Gesprächen direkt an den Stadtteilkarten wurden mehr Personen aktiviert als dies bei einer Großveranstaltung möglich ist. Die Veranstaltung in Harburg wurde mit einem „Fahrradtag“ verknüpft. Bestandteile waren eine Fahrradtour, die von Vertretern/-innen des Bezirksamtes, der BWVI, des ADFC und der Politik begleitet wurde und bei der gute und schlechte Bedingungen zum Radfahren in Harburg diskutiert wurden, sowie ein Aktionsnachmittag auf dem Harburger Rathausplatz mit Ständen von Polizei, Fahrradgeschäften etc. Die Begleiter/-innen der Fahrradtour waren auch auf der anschließenden Podiumsdiskussion vertreten. Auch in Neugraben fand zusätzlich zur Podiumsdiskussion eine öffentliche Fahrradtour statt.

Die Veranstaltung zu Hamburg insgesamt fand in Zusammenarbeit mit der Patriotischen Gesellschaft im November 2011 statt. Franz Linder vom Planerbüro Südstadt in Köln (das mit dem Radverkehrsgutachten für Wilhelmsburg beauftragt worden war) hielt einen Impulsvortrag, und auf dem anschließenden Podiumsgespräch waren neben ihm Staatsrat Andreas Rieckhof, Thomas Horwege (Polizei Hamburg / Verkehrsdirektion) und Merja Spott (ADFC) vertreten. Die Patriotische Gesellschaft widmete sich Ende Januar 2013 mit einer ähnlichen Veranstaltung erneut dem Thema Radverkehr. Als externer Gast für den Impulsvortrag konnte Jürgen Möllers, Fahrradbeauftragter der Stadt Köln, gewonnen werden. Das Podium war mit Martin Huber (BWVI / Leiter des Amtes für Verkehr und Straßenwesen), Lars Pochnicht (SPD-Bürgerschaftsfraktion), Merja Spott (ADFC) und Carsten Willms (ADAC) besetzt. Mit ca. 300 Gästen stieß auch diese Veranstaltung auf reges Interesse.

Der LSBG veranstaltete im September 2011 eine ganztägige „Planungswerkstatt Lichtsignalanlagen“, zu der sich zahlreiche Bürgerinnen und Bürger, aber auch Vertreter/-innen von Politik und Verbänden angemeldet hatten. Die aus Fachvorträgen, Kleingruppenarbeit und Diskussionen bestehende Dialogveranstaltung hatte zum Ziel, allen Interessierten die Komplexität der Lichtsignalplanung näher zu bringen und gegenseitiges Verständnis für die Belange der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmergruppen zu wecken. Für einige ausgewählte Beispiele wurden ergebnisoffene Diskussionen geführt und Vorschläge erarbeitet, die Verbesserungen für einzelne Nutzergruppen erwarten lassen, ohne die Situation für andere unverändert zu verschlechtern. Nach Einschätzung der Veranstalter war die Planungswerkstatt insbesondere auf Grund des bemerkens-

werten Engagements der Bürgerinnen und Bürger und der sachlichen und konstruktiven Diskussion ein voller Erfolg. Die nach einem öffentlichen Aufruf im Vorfeld eingereichten insgesamt 765 Verbesserungsvorschläge für Ampelschaltungen wurden im Nachgang zu der Veranstaltung überprüft und – wo möglich – Verbesserungen in die Programmpflege der jeweiligen Lichtsignalanlagen aufgenommen.

ADFC-Podiumsdiskussionen „Radfahren auf der Fahrbahn“

Der ADFC Hamburg hat im November und Dezember 2011 vier öffentliche Diskussionen in den Hamburger Bezirken durchgeführt (City / St. Georg, Altona, Eimsbüttel und Harburg), die das Radfahren auf der Fahrbahn thematisierten. Die Durchführung wurde von der BWVI finanziell unterstützt. Die Podiumsdiskussionen stellten den Abschluss der Kampagne „Ab auf die Straße – Sicher Rad fahren auf der Fahrbahn“ dar, die der ADFC Hamburg für 2011 als Schwerpunktthema seiner Öffentlichkeitsarbeit gewählt hatte. Grund dafür war die vermehrte Anlage von Radfahrstreifen und Schutzstreifen sowie die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen. Hier bedarf es einer Aufklärung hinsichtlich der geltenden Verkehrsvorschriften, eines Dialoges über die Aufteilung des Verkehrsraumes und einer Diskussion über die Nutzung der Fahrbahn durch Radfahrer/-innen.

Für die Veranstaltungen wurden lokale Örtlichkeiten (Bürgerhäuser, Kulturstätten, Kirchen und ADFC-Geschäftsstelle) ausgewählt, da Radverkehr stark lokal geprägt ist. Die Diskussionen hatten jeweils stadtteilbezogene oder bezirkliche Themen, die von Ehrenamtlichen des ADFC aus Bezirksgruppen in Absprache mit Merja Spott (Referentin für Verkehr) ausgewählt und in der jeweiligen Ankündigung vermittelt wurden. Nach einer kurzen Einführung durch den ADFC fand eine Podiumsdiskussion statt. Das Podium setzte sich in Abhängigkeit von der örtlichen Situation aus Vertretern/-innen der BIS, der BWVI, des jeweiligen Bezirksamtes, des ADFC, anderer Verbände, Politikern sowie betroffenen Radfahrern/-innen zusammen. Bei der Teilnehmersauswahl wurde eine möglichst facettenreiche Mischung präsentiert. Im Anschluss gab es jeweils Fragen und eine breite Diskussion. Je Veranstaltung erschienen zwischen 20 und 50 Interessierte. Beworben wurden die vier Termine über Stellschilder rund um die Veranstaltungsorte, Handzettel, in ADFC-Medien, auf www.hamburg.de/radverkehr und in Presseartikeln.

Weitere Bestandteile dieser Kampagne waren eine Aktionswoche „Betreutes Fahrradradeln“ im Mai 2011 sowie eine Plakataktion und eine Fahrraddemonstration im Juni 2011.

2012 wurde die Reihe der Podiumsdiskussionen fortgesetzt, dieses Mal zu verschiedenen Themen in den Stadtteilen und

finanziell unterstützt vom Bußgeld-Fond. Die Veranstaltungen fanden u. a. in Altona-Altstadt, Sternschanze, Barmbek-Süd und Winterhude statt. Die Veranstaltung in Barmbek-Süd, bei der u. a. Olaf Böhm (BWVI) den fertiggestellten Abschnitt der Veloroute 6 mit der bevorrechtigten Fahrradstraße vorstellte, weckte das Interesse von fast 100 Teilnehmern/-innen.

Ebenfalls mit Unterstützung des Bußgeld-Fonds führte der ADFC im September 2012 eine Plakataktion zu den immer noch vergleichsweise unbekanntenen Verkehrsregeln rund um die Radwegebenutzungspflicht durch: „Radweg oder Fahrbahn? Sie haben die Wahl!“ Im gleichen Monat wurde auch auf dem Stadtfestival „BilleVue“ in Billstedt und auf der Hamburger Klimawoche mit Infoständen und Faltblättern darüber informiert.

Fahrradkarten

Im Berichtszeitraum sind insbesondere folgende Fahrradkarten mit Hamburg-Bezug erschienen:

- Kartenset „Hamburgs Fahrradrouen“, 2., völlig überarbeitete Auflage (BWVI / BSU / LGV 2011), sieben Karten mit Begleitheft, bislang ca. 700 Exemplare verkauft
- Rad- und Wanderkarte Billstedt-Horn (steg 2012)
- Elbinselkarte für Wilhelmsburg und Veddel, Neuauflage (IBA 2012)
- Raderlebnis Bergedorf / Vier- und Marschlande. Fünf schöne Touren zum Entdecken (Bezirksamt Bergedorf 2013)
- ADFC-Radplan Hamburg (Esterbauer Verlag 2010)

Wettbewerb „Die fahrradfreundlichsten Arbeitgeber“

In den Jahren 2011 und 2012 hat die BWVI in Zusammenarbeit mit dem Bundesdeutschen Arbeitskreis für umweltbewusstes Management (B.A.U.M. e. V.) jeweils den Wettbewerb „Die fahrradfreundlichsten Arbeitgeber“ in Hamburg durchgeführt. Die Preisträger waren 2011 das Universitätsklinikum Eppendorf (UKE), die Asklepios-Klinik Barmbek und Unilever. Die Firmen wurden für ihr besonderes Engagement zur Förderung der Fahrradnutzung durch Betriebsangehörige ausgezeichnet; beim UKE sind die guten und überdachten, auch dezentral platzierten Abstellanlagen sowie der „Fahrrad-Doktor“ (Service für Fahrradreparatur auf dem Betriebsgelände) hervorzuheben. Die Preisverleihung für den Wettbewerb 2012 fand im März 2013 statt; Preisträger sind der Deutsche Evangelische Kirchentag und die Globetrotter Ausrüstung Denart & Lechart GmbH.

Bezirkliche Fahrradforen

Im Bezirk Hamburg-Mitte wurde im November 2011 das Radverkehrsgutachten für Wilhelmsburg auf einer gut besuchten Veranstaltung im Bürgerhaus der Öffentlichkeit vorgestellt. Zur Begleitung der Umsetzung des Modellstadtteils wurde ein projektbegleitender Arbeitskreis eingerichtet, dem Mitglieder aus Verwaltung, Verbänden und Bevölkerung vor Ort angehören. In Bezug auf den Modellstadtteil Wilhelmsburg wurde außerdem 2011 eine Dokumentationsbroschüre „Rauf auf's Rad!“ zur Wilhelmsburger Radwoche 2010 sowie 2012 ein Flyer „Stadt im Klimawandel – Fahrradstadt Wilhelmsburg“ veröffentlicht. Im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes Billstedt-Horn fanden 2012 Themenabende für die Bevölkerung und örtliche Gruppen statt, bei denen die lokalen Ideen und Wünsche aufgenommen und diskutiert wurden.

Im Bezirk Eimsbüttel wurde auf Grund einer politischen Beschlusslage in den Jahren 2011 und 2012 das Eimsbütteler Fahrradforum abgehalten. Ziel der Veranstaltungsreihe war es, die Situation des Radverkehrs in Eimsbüttel zu beleuchten und Möglichkeiten zu diskutieren, wie der Radverkehr in Eimsbüttel gefördert werden kann. Der Schwerpunkt lag auf der Radverkehrsnetzplanung (Ergebnis: Eimsbütteler Routenkonzept, siehe Kapitel 1). Zukünftig ist es nicht mehr geplant, die Veranstaltung als eigenständigen Termin fortzuführen, sondern jährlich eine Sitzung des Verkehrsausschusses dafür zu nutzen, um sich ausschließlich mit dem Thema Radverkehr zu beschäftigen.

Im Bezirk Bergedorf ist im Frühjahr 2013 erneut ein Fahrradworkshop geplant, zu dem die örtliche Politik, Verbände und interessierte Bürger/-innen eingeladen werden sollen.

Direkte Bürgerkontakte

In das Handlungsfeld „Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation“ fallen auch Anrufe, E-Mails und Briefe von Bürgerinnen und Bürgern, die sich mit Beschwerden und Anregungen vielfältiger Art an die zuständigen Behörden wenden. Nicht zuletzt hat die Einrichtung des Funktionspostfaches radfahren@bwvi.hamburg.de zu einer deutlichen Vereinfachung der Kontaktaufnahme mit der Verwaltung geführt. Auch wenn oftmals hilfreiche Hinweise und Verbesserungsvorschläge aus der Bevölkerung gemacht werden, hat die Anzahl der Kontakte in den letzten Jahren derart zugenommen (in der Fahrradsaison bis zu 20 pro Woche allein in der BWVI), dass häufig mit standardisierten Schreiben reagiert werden muss, um den Aufwand für die Beantwortung angesichts der begrenzten Personalressourcen in einem vertretbaren Rahmen zu halten. Auch für die BIS, die Polizei, den LSBG, die Bezirksämter und die Stadtreinigung Hamburg verursacht die Beantwortung von Bürgerkontakten einen ebenso nennenswerten Aufwand.

Kommunikationskampagne für den Radverkehr

Für die Planung und Durchführung einer professionellen Marketingkampagne für den Radverkehr, wie sie z. B. seit 2010 in München durchgeführt wird („Radlhauptstadt München“) wäre in der BWVI – auch bei weitestgehender externer Vergabe der Leistungen – eine zusätzliche Arbeitskraft für mindestens ein Jahr erforderlich. Da dieses Personal nicht zur Verfügung steht, wurde entschieden, auf die Durchführung einer solchen Kampagne bis auf weiteres zu verzichten.

6. Ausschöpfen der Potenziale im Fahrradtourismus

Radfernwege

Hamburg liegt im Schnittpunkt mehrerer überregionaler und internationaler Radfernwege. Hierzu gehört auch der Elberadweg, der – bezogen auf die Gesamtroute von der Quelle bis zur Mündung – bei Umfragen unter ADFC-Mitgliedern seit Jahren den 1. Platz in der Beliebtheitskala der Radfernwege belegt. 2011 erfolgte im Auftrag der Bundesgeschäftsstelle des ADFC eine Befahrung des nördlichen Elberadweg-Abschnittes von Schnackenburg bis zur Elbmündung, um zu überprüfen, ob die Kriterien für eine Zertifizierung als ADFC-Qualitätsradroute erfüllt sind. Die erreichte Punktzahl schwankt je nach Bewertungskriterium. Hamburg schneidet bei den Kriterien „touristische Infrastruktur“ und „Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel“ gut, bei den Kriterien „Routenführung“ „Wegweisung“, „Oberfläche“ und „Verkehrssicherheit“ mittelmäßig und beim Kriterium „Fahrkomfort“ schlecht ab. Zur mittelmäßigen bzw. schlechten Bewertung haben insbesondere die 1 km lange Schiebestrecke in Övelgönne, die mit sehr unkomfortablem Großpflaster befestigte Große Elbstraße, schlechte Radwege auf anderen Teilstrecken, die veraltete Wegweisung zwischen Deichtorplatz und westlicher Landesgrenze sowie die mangelhafte Passierbarkeit von Baustellen beigetragen.

Im Berichtszeitraum erfolgten auf dem Elberadweg einige Verbesserungen. So wurde im östlichen Abschnitt die Oberfläche des Marschbahndammes auf einer Strecke von insgesamt 9,2 km erneuert. Außerdem wurden hier zahlreiche, weitgehend vandalismusbeständige Rastplätze (Tisch-Bank-Kombinationen und Bänke) aufgestellt.

Im Bau befindet sich zurzeit die Geh- und Radwegpromenade entlang des Oberhafens („Großmarktradweg“), die nach der für 2013 vorgesehenen Fertigstellung den Elberadweg sowie die Radfernwege Hamburg – Bremen und Hamburg – Rügen aufnehmen soll. Die stark belastete und unattraktive Amsinckstraße, die schlechten Radwege am Högerdamm und der Deichtorplatz einschließlich der stadteinwärts zu nutzenden Treppe können damit umfahren werden. Im Verkehrskonzept für die Speicherstadt ist vorgesehen, den Elberadweg dort künftig auf einer eigenständigen Trasse entlang des Südufers des Zollkanals fortzusetzen. Außerdem wird zurzeit der Bau von Radverkehrsanlagen an der Großen Elbstraße vorbereitet. Über diese Maßnahmen hinaus sind vor einer Zertifizierung als ADFC-Qualitätsradroute, die nicht unter vier Sternen erfolgen sollte, aber sicherlich noch weitere Verbesserungen erforderlich.

Die BWVI beteiligt sich weiterhin an der Vermarktung des Elberadweges und des Radfernweges Hamburg – Bremen (Internetseite, Flyer). 2013 sind eine Überprüfung der Weg-

weisung und eine Beseitigung der Vandalismusschäden vorgesehen.

In Hamburg gibt es zurzeit zwölf Bett+Bike-Beherbergungsbetriebe.

Vernetzung von Routen mit dem Umland

In den beiden länderübergreifenden Regionalparks Wedeler Au und Rosengarten wurden Fahrradroutennetze umgesetzt und ausgeschildert.

GPS-Tracks für die Hamburger Fahrradrouten

Die BWVI hat den Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) beauftragt, GPS-Tracks für die Hamburger Velo- und Freizeitroutes zu entwickeln und im Internet anzubieten (GPS = Global Positioning System). Radfahrer/-innen mit GPS-Geräten oder entsprechender Funktion im Smartphone können sich damit ihren aktuellen Standort, den weiteren Routenverlauf und mögliche Verzweigungspunkte anzeigen lassen. Da eine komplette Ausstattung der Routen mit Fahrradwegweisung noch nicht absehbar ist (siehe Kapitel 1), wird somit die Orientierung für Radfahrer/-innen über das Kartenset „Hamburgs Fahrradrouten“ hinaus weiter verbessert. Die Veröffentlichung der GPS-Tracks ist für Frühjahr 2013 vorgesehen.

Ebenfalls für 2013 ist die Einführung einer Elberadweg-App für Smartphones geplant, die die Orientierung für Fahrradtouristen verbessern soll. Die Umsetzung erfolgt durch die Koordinierungsstelle Elberadweg Nord mit Sitz in Bleckede.

7. Mehr Service rund ums Rad

Fahrradverleihsystem

Das im Juli 2009 eingeführte Fahrradverleihsystem „StadtRAD Hamburg“, das im Auftrag der BWVI von der DB Rent GmbH betrieben wird, wurde im Berichtszeitraum deutlich ausgebaut. Es umfasst mittlerweile 1.650 Fahrräder an 123 Leihstationen. Das Bedienungsgebiet reicht jetzt im Westen bis Övelgönne und Ottensen, im Nordwesten bis Hagenbecks Tierpark, im Norden bis zur City Nord, im Nordosten bis zum Bahnhof Barmbek, im Osten bis Wandsbek Markt und Hammer Kirche, im Südosten bis Rothenburgsort und im Süden bis Wilhelmsburg. Bei der Standortwahl wurden zahlreiche Vorschläge aus der Bevölkerung und den politischen Gremien berücksichtigt. Fast alle S- und U-Bahn-Haltestellen sowie sonstige Orte mit hohem Publikumsaufkommen wurden mit Leihstationen ausgestattet, sofern die Platzverhältnisse es zuließen. Eine Auswahl der im Berichtszeitraum errichteten StadtRAD-Stationen zeigt die Bilddokumentation in Anhang 1.

Anfang 2011 wurde der Ausleih- und Rückgabemodus durch Umstellung auf Funktechnologie vereinfacht, so dass das Ablesen und Eingeben des vierstelligen Öffnungs- bzw. Quittungscodes seitdem entfällt. Außerdem können StadtRAD-Kunden seit Herbst 2011 einen Schlüsselanhänger mit integriertem RFID-Chip erwerben, der das Einführen der EC- oder Kreditkarte bei jedem Ausleihvorgang entbehrlich macht.

Die äußerst positive Entwicklung der Kunden- und Fahrtenzahlen ist in Tabelle 7.1 dargestellt. Eine besonders deutliche Steigerung der Kundenzahl fand anlässlich der Promotion-Aktion „Umsteigen ohne Trennungsschmerz“ im Umwelthauptstadtjahr 2011 statt. Die Anzahl der Ausleihvorgänge beträgt mittlerweile durchschnittlich 5.600 pro Tag, an Spitzentagen werden über 10.000 Ausleihvorgänge erreicht.

Durch den Wegfall des schwach nachgefragten ermäßigten Tarifes für die 31. bis 60. Minute zum 1. Januar 2013 (85 % der Kunden/-innen fahren im kostenlosen Bereich) war eine Gegenfinanzierung von 15 zusätzlichen Leihstationen möglich. Darüber hinaus ist das StadtRAD-Budget weitgehend erschöpft, so dass für 2013 nur noch drei neue Leihstationen vorgesehen sind (zwei in Wilhelmsburg und eine in Wandsbek). Die weiterhin kontinuierlich eingereichten Standortvor-

schläge – so sinnvoll sie auch sein mögen (z. B. Harburg) – werden daher zunächst auf eine Warteliste gesetzt, bis sich neue Finanzierungsquellen ergeben.

Nach Angaben der DB Rent GmbH soll 2013 zur Erhöhung der Systemstabilität und zur Vermeidung von Problemen bei der Ausleihe das Hintergrundsystem verbessert sowie eine neue Benutzeroberfläche an den Touchscreens eingeführt werden, die eine einfachere, intuitive Menüführung erlaubt. Außerdem ist vorgesehen, im Laufe des Jahres 2013 die Frontscheinwerfer der gesamten Fahrradflotte auf LED-Technik umzurüsten, um die Zuverlässigkeit der Fahrradbeleuchtung zu verbessern.

„StadtRAD Hamburg“ kann auf Grund der statistischen Daten und der äußerst positiven Resonanz in der Hamburger Bevölkerung und auch in der überregionalen Fachöffentlichkeit als großer Erfolg bewertet werden. Es ist seit seinem Start das erfolgreichste Fahrradverleihsystem in Deutschland und mittlerweile eines der erfolgreichsten Systeme in Europa. Erfolgsfaktoren sind weiterhin die hohe Dichte der Leihstationen, die Verlässlichkeit des Systems, das günstige Tarifsystem, die attraktiven roten Fahrräder sowie die Namensgebung und das Corporate Design mit unverwechselbarem und identitätsstiftendem Hamburger Bezug. Das StadtRAD-System ist auf Grund seiner allgegenwärtigen Präsenz im Straßenraum zu einem Hamburger Wahrzeichen geworden.

Die BWVI hatte sich mit dem StadtRAD-System für den „Deutschen Fahrradpreis 2012“ (ehemals „best for bike“), initiiert vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), dem Land Nordrhein-Westfalen und dem Zweirad-Industrie-Verband, beworben. Nach Bewertung durch die Jury gelangte es unter die ersten drei Projekte. Bei der Preisverleihung im Rahmen des Radverkehrskongresses in Essen im Februar 2012 wurde für die Nominierung eine Urkunde verliehen; gegen das Projekt „Fahrradfreundliche Kreisverwaltung Düren“, das den 1. Platz belegte, konnte sich StadtRAD Hamburg jedoch nicht durchsetzen.

In einem 2012 vom ADAC durchgeführten Test von 40 europäischen Fahrradverleihsystemen wurde StadtRAD Hamburg mit der Note „gut“ bewertet. Insgesamt erhielten bei diesem Test 23 Systeme diese Note, nur ein System erhielt die Note „sehr gut“

Jahr	Fahrräder	Leihstationen	Kunden/-innen	Fahrten
2009	800	68	36.500	306.000
2010	1.000	72	77.200	726.000
2011	1.500	106	131.000	1.300.000
2012	1.650	123	185.500	2.050.000

Tab. 7.1: StadtRAD-Statistik

In Harburg wurde im Mai 2011 auf Initiative des channel hamburg e. V. und unter finanzieller Beteiligung mehrerer Unternehmen ein aus 50 leuchtend grünen Fahrrädern bestehendes „channel bike“-System eingeführt. Zielgruppe sind Mitarbeiter/-innen der im channel ansässigen Unternehmen und Studenten/-innen der Technischen Universität Hamburg-Harburg (TUHH). Die Räder können an der TUHH und dem channel-Gelände ausgeliehen und zurückgegeben werden. Die Eröffnung fand im Mai 2011 unter Beteiligung von Senator Frank Horch, Prof. Dr. Garabed Antranikian (Präsident der TUHH) und Arne Weber (1. Vorsitzender des channel hamburg e. V.) statt.

Fahrradstationen

Am Bahnhof Bergedorf wurde im April 2012 eine Fahrradstation mit einem 500 bewachte Plätze umfassenden Fahrradparkhaus eröffnet. Der Bau wurde in die Errichtung des neuen Bahnhofes bzw. Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) integriert. Über eine Ausschreibung wurde die Hamburger Arbeit Beschäftigungsgesellschaft mbH (HAB) als Betreiberin der Fahrradstation ermittelt. Die Parkgebühren betragen 1 € pro Tag, 17 € pro Woche, 80 € pro Saison (Mai bis Oktober) und 120 € pro Jahr. Das Fahrradparkhaus ist für Abokartennhaber rund um die Uhr erreichbar. Die Auslastung des Fahrradparkhauses liegt zurzeit bei 50 % zzgl. Tagesparker. Es wird davon ausgegangen, dass sie mit zunehmender Bekanntheit des Angebotes noch steigen wird. Außerdem werden Reparaturen und Fahrradverleih, auch von Pedelecs, angeboten. Die HAB hat ihren Betrieb nach den vom ADFC-Bundesverband erstellten Kriterien zertifizieren lassen und darf deshalb das offizielle Logo „Radstation“ führen (siehe Anhang 1).

Für den Bahnhof Harburg wurden drei der in der 2010 durchgeführten Machbarkeitsstudie bestimmten Standorte vertieft untersucht. Im Ergebnis wird weiterhin ein Standort auf dem Fernbahnsteig nördlich des Empfangsgebäudes empfohlen, auch wenn die Realisierung auf dem Gelände der DB sicherlich mit Herausforderungen verbunden sein wird. Abstimmungen des Bezirksamtes Harburg als Projektträger und weiterer städtischer Dienststellen mit DB Station & Service zur verbindlichen Klärung der Voraussetzungen für die Nutzung des favorisierten Standortes sind für das II. Quartal 2013 vorgesehen. Für die Planung des Gebäudes wurden Haushaltsmittel aus dem Klimaschutzkonzept zur Verfügung gestellt, so dass 2013 mit der Detailplanung begonnen werden kann. Auf Basis des Bauplans sollen dann Mittel für die bauliche Realisierung eingeworben werden.

Für eine Fahrradstation am Hamburger Hauptbahnhof hat der HVV im Herbst 2012 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Inhalte sind eine Potenzialermittlung auf Basis von Zählungen abgestellter Fahrräder und Befragungen von Radfahrern/-innen und Fahrgästen sowie die Untersuchung

und Bewertung verschiedener Standortvarianten. Im Vorfeld wurden vier Standorte ermittelt, die im Rahmen der Studie durch die beauftragte Bürogemeinschaft analysiert und auf ihre Eignung geprüft werden. Ergebnisse werden für Sommer 2013 erwartet.

In der seit 2004 bestehenden und vom Beschäftigungsträger einfal GmbH betriebenen Fahrradstation Dammtor-Rotherbaum mussten auf Grund einer geänderten Beschäftigungspolitik die Öffnungszeiten und die Leistungen des Servicebereiches leicht reduziert werden. Derzeit werden weitere Änderungen des Betriebskonzeptes geprüft, um den Betrieb aufrecht erhalten zu können.

Radroutenplaner

Auf der Internetseite www.hamburg.de/fahrrad wurde der Radroutenplaner „komoot“ eines externen Anbieters eingebunden, um zumindest ein vergleichsweise einfaches Fahrradrouting (ohne Eingabe persönlicher Kriterien für die Routenwahl) auch für Hamburg zu ermöglichen. Außerdem entwickeln der HVV und die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) zurzeit einen multimodalen Routenplaner für Internet und Smartphone, der – ausgehend von Bus- und Bahnverbindungen – (u. a. für Anschlussstrecken) auch ein Fahrrad- und Fußgängerouting enthalten soll.

Ein darüber hinaus gehendes, ehemals geplantes städtisches Angebot „aus einer Hand“, das vielfältige Funktionen für ein reines Fahrradrouting aufweist (u. a. Routing von Haus zu Haus und im Zusammenspiel mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Eingabe von persönlichen Kriterien für die Wege- und Routenwahl), kann aus Kapazitätsgründen derzeit nicht (mehr) realisiert werden. Es können lediglich die Anforderungen für die länderübergreifende Verknüpfung von Radroutenplanern (Projekt „Vera“) in das o. g. HVV-Produkt integriert werden.

Internetauftritt zum Radverkehr

Die offiziellen Informationen der BWWI zum Radverkehr, die sich an ein vertieft an Radverkehrsthemen und fachlichen Hintergründen interessiertes Publikum richten, wurden in einem neuen Internetauftritt www.hamburg.de/radverkehr zusammengefasst, aktualisiert und deutlich erweitert (u. a. Radverkehrsstrategie, Fahrradforum, Planungsgrundlagen, Praxisbeispiele, Radfahrstreifen und Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Fahrradwegweisung, Fahrradparken und Fahrradhäuschen). Die Zugriffszahlen haben sich, auch auf Grund der gewachsenen Anzahl von Unterseiten, positiv entwickelt. Saisonale Einflüsse sind deutlich erkennbar (siehe Bild. 7.1).

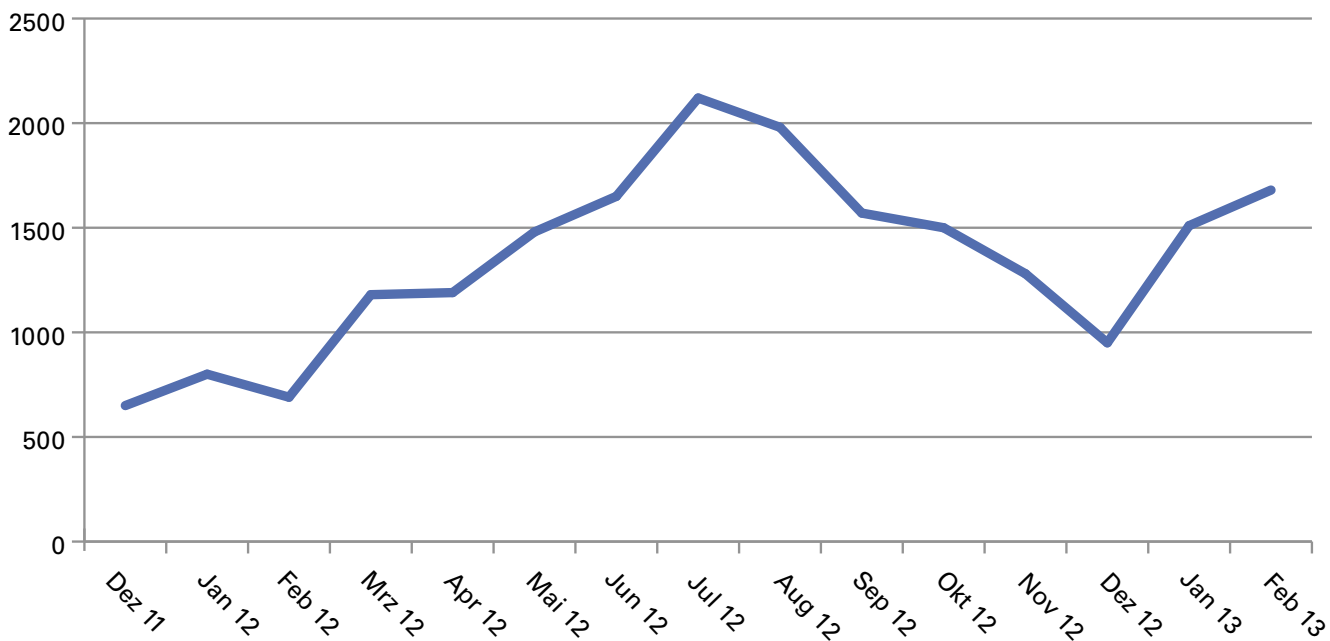


Bild 7.1: Entwicklung der Zugriffszahlen auf www.hamburg.de/radverkehr und Unterseiten.

Das Angebot des Partners Hamburg.de unter www.hamburg.de/fahrrad wurde stärker auf ein breites Publikum fokussiert und enthält eher allgemeine sowie tourenorientierte Informationen. Dieses Angebot wurde fortgesetzt und optisch aufgefrischt.

Im Fahrradportal des Bundes www.nationaler-radverkehrsplan.de, das sich an Mitarbeiter/-innen in Verwaltung, Politik und Planungsbüros sowie sonstiges Fachpublikum wendet, wurden Hamburger Themen aufbereitet und vorhandene Einträge aktualisiert (z. B. Praxisbeispiele „StadtRAD“ und „Fahrradhäuschen“).

8. Strukturen für die Umsetzung

Finanzierung

Im Berichtszeitraum wurden die Ausgaben für Infrastrukturprojekte des Radverkehrs deutlich gesteigert. Die entsprechende Entwicklung des Mittelabflusses der vergangenen Jahre ist in Tabelle 8.1 dargestellt. Projekte aus anderem Anlass, bei denen der Radverkehr ebenfalls profitiert (z. B. Grundinstandsetzungen, Busbeschleunigung, Erschließungen) sind hierbei nicht berücksichtigt.

Hinzu kommen Betriebsausgaben für die Unterhaltung von Radverkehrsanlagen sowie die Mittel aus dem nichtinvestiven Haushaltstitel 7200.531.01 „Fahrradleihsystem und weitere Maßnahmen zur Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs“, aus dem neben dem Stadt-RAD-System auch Machbarkeits-

studien sowie das Projekt „Fußgängerleitsystem“ finanziert werden. Dieser Haushaltstitel hat einen jährlichen Ansatz von 2,0 Mio. €.

Mit Auslaufen des „Klimaschutzkonzeptes 2007 – 2012“ besteht künftig keine Aussicht mehr auf eine Förderung des Radverkehrs aus dieser Quelle. Allerdings sind die bislang bewilligten Mittel noch nicht vollständig abgeflossen, so dass hier mit weiteren Ausgaben zu rechnen ist, denn das Geld ist für bereits beauftragte Projekte gebunden. Das Gleiche gilt insbesondere für den Titel „Förderung des Radverkehrs“, auch hier ist bislang nicht abgeflossenes Geld für beauftragte Projekte gebunden, die von den Planungs- und Baudienststellen nach und nach abgearbeitet werden.

Jahr	Förderung des Radverkehrs	Förderung des Radverkehrs aus Ausgleichsbeträgen	Förderung des Radverkehrs aus Klimaschutz	Förderung des Radverkehrs, Zweckzuweisung an die Bezirke	Einzelprojekt Geh- und Radweg am Oberhafen / Großmarkt	Summe Investitionen
	7200.741.02	7200.741.03	7200.741.30	7200.741.86	7200.751.02	
2008	1.800.000	844.000	2.000	-	-	2.646.000
2009	1.291.000	248.000	1.088.000	521.000	-	3.148.000
2010	2.438.000	181.000	1.481.000	1.075.000	-	5.175.000
2011	1.716.000	195.000	869.000	1.106.000	-	3.886.000
2012	1.353.000	50.000	2.050.000	1.680.000	338.000	5.471.000

Tab. 8.1: Mittelabfluss investiver Haushaltstitel im Radverkehr, gerundet auf Tsd. [€]

Personalsituation

Im Mai 2011 wurde der Zuschnitt der Hamburger Behörden geändert. Damit war u. a. eine Verlagerung des Amtes für Verkehr und Straßenwesen sowie des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt zur Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) verbunden. Die Koordinierung der Umsetzung der Radverkehrsstrategie und die Baulast für Velorouten und Radwege an Hauptverkehrsstraßen liegen seitdem bei der BWVI. Im Amt für Verkehr und Straßenwesen kümmern sich zurzeit drei Mitarbeiter ausschließlich um die Aufgaben des nichtmotorisierten Verkehrs.

Mit der im März 2013 erfolgten grundlegenden Umstrukturierung des Amtes für Verkehr und Straßenwesen und einem damit verbundenen prozessorientierten Aufbau werden sämtliche infrastrukturbezogenen Aufgaben in der neuen Abteilung „Infrastruktur“ konzentriert. Im Referat „Stadtstraßen“ wird auch die Projektentwicklung für Radverkehrsinfrastruktur mit einem Mitarbeiter des ehemaligen Sachgebietes „Nichtmo-

torisierter Verkehr“ integriert. Ziel ist es, die Belange des Radverkehrs bei allen Projekten der Infrastrukturentwicklung und -instandsetzung stärker als bisher zu berücksichtigen. Die Aufgaben des Radverkehrs, die nicht unmittelbar auf bauliche Infrastrukturprojekte bezogen sind (z. B. Konzepte, Fahrradparken, Wegweisung, StadtRAD, Fahrradstationen, Bike+Ride) werden in der neuen Abteilung „Mobilität“ und dort im Referat „Öffentlicher und nichtmotorisierter Verkehr“ wahrgenommen. Grundgedanke und Ziel der Umstrukturierung ist eine verkehrsmittelübergreifende, integrative Betrachtungsweise, die bei allen Mitarbeitern/-innen sichergestellt werden muss. Die drei Mitarbeiter des bisherigen Sachgebietes „Nichtmotorisierter Verkehr“ bleiben im Rahmen der neuen Struktur und unter teilweise geänderter Aufgabenverteilung weiterhin für Radverkehrsthemen zuständig.

Beim LSBG, der für die Planung und Realisierung der von der BWVI beauftragten Infrastrukturmaßnahmen des Radverkehrs zuständig ist, führt die Vielzahl von Projekten im Verkehrsbe-
reich (Busbeschleunigung, Grundinstandsetzungen, Erschließungen, Radverkehr) zu personellen Engpässen, aus denen

eine zeitliche Streckung auch der Infrastrukturmaßnahmen im Radverkehr resultiert. Im Rahmen einer Diplomarbeit hat der LSBG in Zusammenarbeit mit einem Ingenieurbüro eine grundlegende Ressourcenplanung für die in den nächsten Jahren anstehenden Radverkehrsmaßnahmen entlang von Hauptverkehrsstraßen vorgenommen, um eine gezieltere Personaldisposition vornehmen zu können. Am 1. Oktober 2012 konnte eine neue Mitarbeiterin eingestellt werden, die ausschließlich Radverkehrsprojekte bearbeitet.

Aufgaben zur Förderung des Radverkehrs werden nicht nur in der BWVI und beim LSBG, sondern auch bei der Hamburg Port Authority, in den Bezirksämtern, der Behörde für Inneres und Sport (BIS), bei der Polizei / Verkehrsdirektion und in den örtlichen Polizeikommissariaten wahrgenommen. Auf Grund der Hamburger Verwaltungsstruktur ist es daher – im Gegensatz zu anderen Städten wie z. B. Köln oder München – nicht möglich, eine konkrete Anzahl von Mitarbeitern/-innen zu benennen, die sich ausschließlich mit Radverkehrsthemen befassen.

Sensibilisierung für die Belange des Radverkehrs in anderen Dienststellen

Hamburg ist eine große Stadt bzw. ein Stadtstaat mit einer weit verzweigten Verwaltungsstruktur: Sowohl die Straßenbaubehörden sind auf mehrere Ebenen verteilt (BWVI, LSBG, HPA, Bezirksämter) als auch die Straßenverkehrsbehörden (BIS, Polizei / Verkehrsdirektion und örtliche Polizeikommissariate). Hinzu kommen öffentliche Unternehmen wie der HVV, die HOCHBAHN und die SRH. Um die Belange des Radverkehrs nachhaltig im Bewusstsein aller zu verankern, wird die Radverkehrsstrategie auch künftig auf allen Ebenen – sowohl innerhalb der Verwaltung als auch bei öffentlichen Unternehmen und sonstigen Akteuren – kommuniziert werden. Seit 2010 finden viertel- bis halbjährlich Treffen der für den Radverkehr zuständigen Mitarbeiter/-innen der Bezirksämter und der BWVI statt, um die Vernetzung auf Arbeitsebene zu verbessern. Etwa einmal jährlich findet ein Austausch der für die Beantragung und Genehmigung von Fahrradhäuschen zuständigen Mitarbeiter/-innen der Bezirksämter statt. In einigen Bezirksämtern, z. B. in Hamburg-Mitte, erfolgt eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Fachämtern „Management des öffentlichen Raumes“ und „Stadt- und Landschaftsplanung“ in Bezug auf radverkehrsrelevante Themen.

Die Aufträge aus der Radverkehrsstrategie sind auch den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden nunmehr bekannt und werden fortlaufend umgesetzt. In den halbjährlich stattfindenden Regionalkonferenzen in der Verkehrsdirektion haben sich dauerhaft radverkehrsrelevante Themen etabliert. Dadurch können gemeinsam mit den Leitern der Straßenverkehrsbehörden an den Polizeikommissariaten (PK / WSPK)

aktuelle Probleme, Nachbesserungsvorschläge, rechtliche Neuerungen etc. kommuniziert werden. Außerdem wurden die anlassbezogenen „Arbeitsbesprechungen“ zwischen der Verkehrsdirektion, der BWVI und dem ADFC fortgesetzt, z. B. zum Thema „Freigabe von Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr“.

Fortsetzung des Fahrradforums

In den Jahren 2011 und 2012 ist das Fahrradforum zu jährlich zwei Sitzungen zusammengetreten, um über die Umsetzung der Radverkehrsstrategie – positive und negative Entwicklungen sowie Nachsteuerungsbedarf – zu beraten und über Einzelprojekte zu diskutieren. Der Sitzungsrythmus soll nach Möglichkeit auch künftig beibehalten werden.

9. Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle

Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen

Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen, d. h. an allen zurückgelegten Wegen („Modal-Split“) wird über Haushaltsbefragungen ermittelt. Daten liegen nur für die Jahre vor, in denen die bundesweite Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) durchgeführt wurde. Seit der letzten Befragung im Jahr 2008, bei der für Hamburg ein Radverkehrsanteil von 12,2 % ermittelt wurde, hat noch keine weitere derartige Erhebung stattgefunden.

Pegelerhebungen des Radverkehrs

Das Radverkehrsaufkommen in Hamburg wird jährlich an 38 sogenannten Fahrradpegeln gemessen. Auch unter Berücksichtigung der Streuung der Jahreswerte z. B. auf Grund der Witterung zeigt die aus diesen Pegelmessungen resultierende Kurve einen seit Jahren ansteigenden Trend (Bild 9.1).

Radwegedatenbank

Die BWVI hat die Systemstruktur für eine georeferenzierte Radwegedatenbank für die in ihrer Zuständigkeit liegenden Radwege an Hauptverkehrsstraßen und die Velorouten eingerichtet. Für die einzelnen Strecken und Knoten ist die Eingabe verschiedener Merkmale wie Breite, Oberfläche, Linienfüh-

rung, baulicher Zustand, Radwegbenutzungspflicht, Winterdienst u. v. m. möglich. Für die Befüllung der Datenbank und die Herleitung von Handlungsbedarfen und Prioritäten wäre eine Erhebung des Netzes vor Ort erforderlich. Es ist vorgesehen, nach der Umstrukturierung des Amtes für Verkehr und Straßenwesen diese Aufgabe verstärkt in den Blick zu nehmen.

Vorher-Nachher-Erhebungen bei wichtigen Radverkehrsmaßnahmen

An zahlreichen Orten, an denen Aufwertungen als Veloroute o. ä. vorgenommen werden, wurden vor Beginn der Maßnahmen Radverkehrszählungen durchgeführt. Nachher-Zählungen werden dann in angemessenem zeitlichem Abstand zur Fertigstellung durchgeführt, um zu überprüfen, ob die jeweiligen Maßnahmen erfolgreich sind.

In der Uferstraße (Veloroute 6) wurde nach dem Ausbau und der Einrichtung der Fahrradstraße ein um 153 % erhöhtes Radverkehrsaufkommen gegenüber dem vorherigen Zustand gezählt (siehe Bild 9.2). Da der Zeitpunkt der Nachher-Zählung ungünstig lag (Ende Oktober), kann saisonbereinigt sogar von einer Verdoppelung des Radverkehrsaufkommens ausgegangen werden. Der Abschluss der Maßnahme auf der gesamten Baustrecke liegt jedoch erst ein halbes Jahr zurück, so dass noch keine belastbaren Aussagen zu einer nachhaltigen Änderung von Nutzungsgewohnheiten der Radfahrenden oder zur

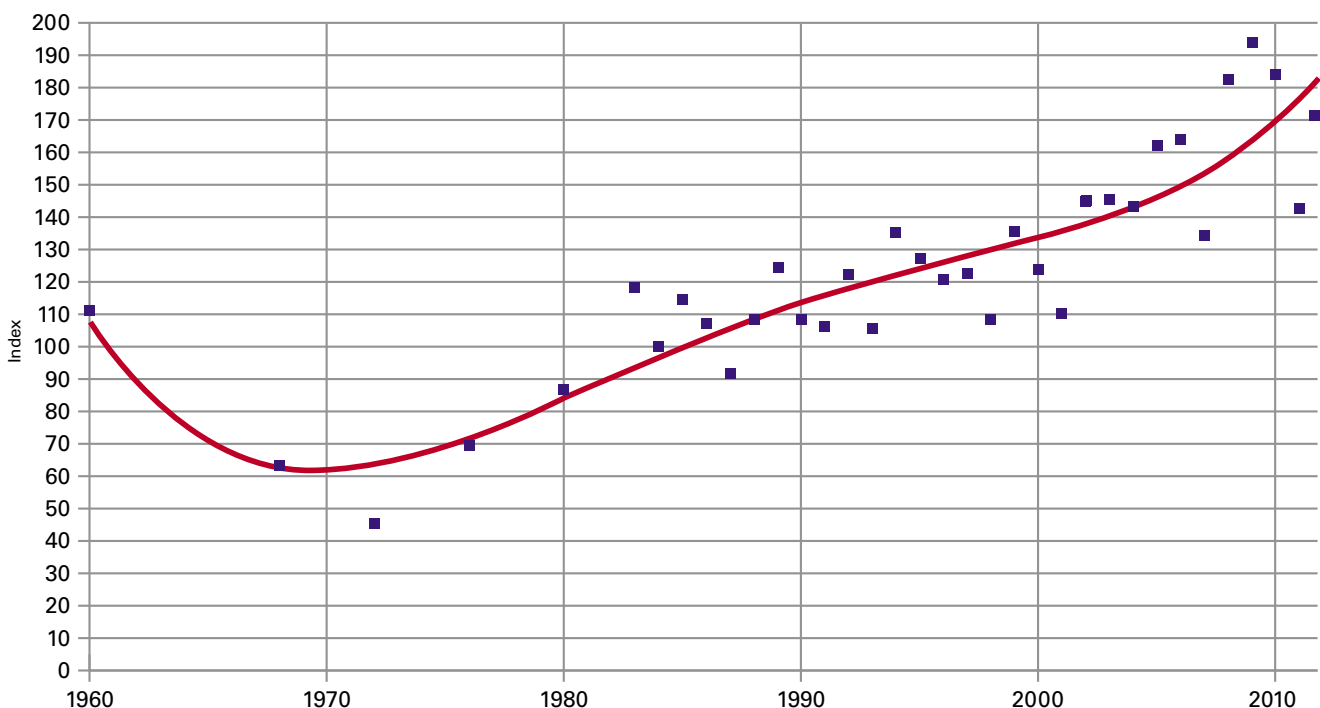


Bild 9.1: Entwicklung des Fahrradverkehrs an den Hamburger Fahrradpegeln 1960 – 2012, Bezug 1984 = 100 %

Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung getroffen werden können. Erfahrungsgemäß enthalten derartige Steigerungen auch einen großen Anteil von Radfahrern/-innen, die ihre Wegebeziehungen dem verbesserten Angebot anpassen, also jetzt einen anderen Weg fahren als zuvor. Gleichwohl sind die Zahlen ein Indiz dafür, dass die Schaffung von guter und bedarfsgerechter Radverkehrsinfrastruktur zu einer Bündelung von Radverkehrsströmen sowie zu einer Steigerung der Fahrradnutzung und damit zu einer Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl führt.

Bei den neu angelegten beidseitigen Radfahrstreifen in der Washingtonallee (Veloroute 8) ist neben einer Steigerung der Fahrradnutzung im Vorher-Nachher-Vergleich, die saisonbereinigt einer Verdoppelung entspricht, eine deutliche Verringerung der dort widerrechtlich den Gehweg nutzenden Radfahrer/-innen zu verzeichnen. Demgegenüber sind sowohl am Hammer Steindamm als auch am Hofweg (hierzu liegen keine Vorher-Zählungen vor), wo beidseitige Radfahrstreifen bzw. beidseitige Schutzstreifen angelegt worden sind, mit um 20 % noch immer relativ hohe Anteile von widerrechtlich den Gehweg oder links fahrend den Gehweg nutzenden Radfahrern/-innen zu verzeichnen. Das Befahren von Radfahr- oder Schutzstreifen entgegen der Fahrtrichtung kommt hingegen nur in seltenen Einzelfällen vor.

Für den versuchsweise angelegten Schutzstreifen auf der Westseite der Georg-Wilhelm-Straße wurde eine Evaluation beauftragt, deren endgültige Ergebnisse für Frühjahr 2013 erwartet werden. Anschließend soll eine Bewertung der Ergebnisse durch die BWVI und die BIS erfolgen.

Verbesserung des behördlichen Abstimmungsverfahrens bei Verkehrsplanungen

Die Qualität der dem (bisherigen) Sachgebiet Nichtmotorisierter Verkehr zur Stellungnahme vorgelegten Verkehrsplanungen hat im Berichtszeitraum insgesamt deutlich zugenommen. Insbesondere bei Radfahrstreifen und Schutzstreifen, aber auch bei Knotenpunkten werden inzwischen wesentliche Anforderungen einer bedarfsgerechten Radverkehrsführung von vornherein erfüllt. Auch für Radverkehrsführungen an Bushaltestellen, Radwegenden und Fahrradstraßen wurden inzwischen konsensfähige Wege gefunden und in entsprechenden Maßnahmen umgesetzt.

Verschiedene Auffassungen zwischen den Beteiligten können insbesondere bei für Hamburg neuen oder ungewohnten Planungselementen auftreten, z. B. bei der Freigabe von Busfahrstreifen für den Radverkehr (in diesem Fall besteht ein Zielkonflikt zum Projekt Busbeschleunigung). Im Berichtszeitraum fanden mehrere Treffen und Besprechungen zu unterschiedlichen Auffassungen aus Anlass konkreter Planungen und grundsätzlicher Themen zwischen der BWVI, der BIS, dem LSBG und (je nach Maßnahme) den Bezirksämtern statt. Bei jeder Verkehrsplanung liegt die Abwägungsentscheidung und Verantwortung aber letztlich bei der zuständigen Planungsdienststelle bzw. für Markierungen und Verkehrszeichen bei der Straßenverkehrsbehörde, so dass die Stellungnahmen des (bisherigen) Sachgebietes Nichtmotorisierter Verkehr überwiegend Empfehlungscharakter haben.

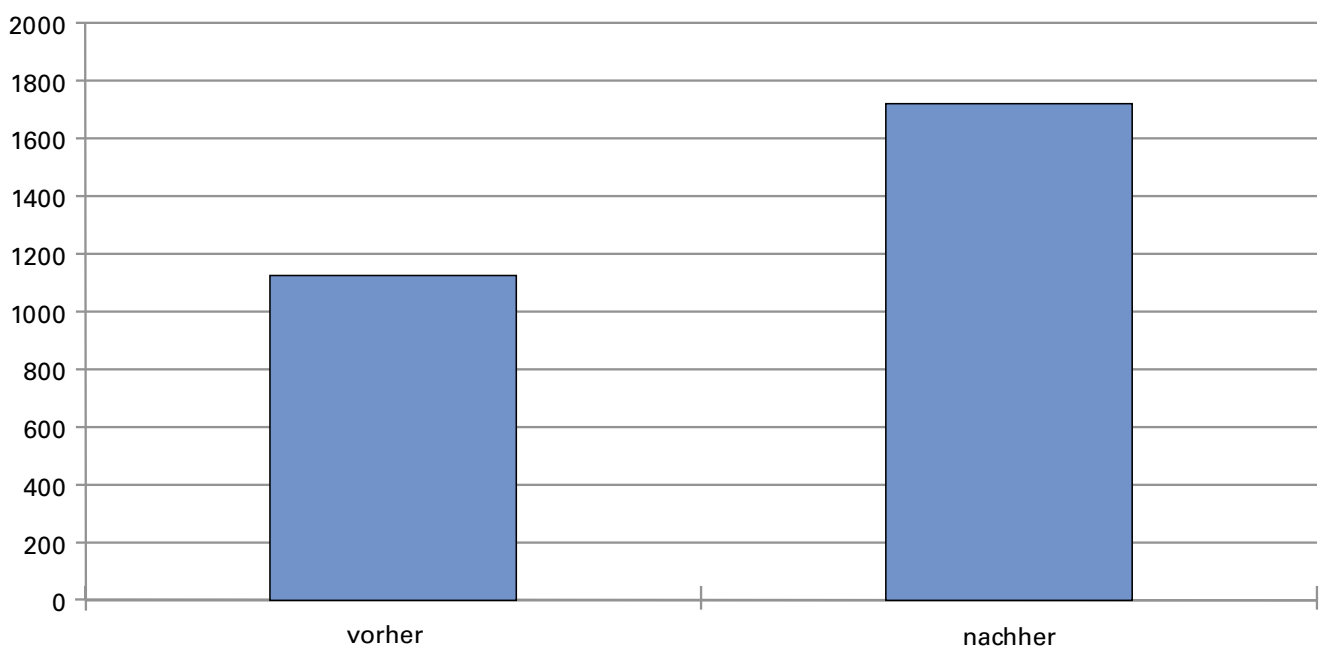


Bild 9.2: Radverkehrsaufkommen vor und nach Einrichtung der Fahrradstraße in der Uferstraße, Zählquerschnitt nordöstlich der Wagnerstraße, jeweils 6.00 – 19.00 Uhr

Aktualisierung der PLAST 9

Im Vorgriff auf die geplante Aktualisierung der „Planungshinweise für Stadtstraßen, Anlagen des Radverkehrs (PLAST 9)“ hat die BWVI Anfang 2011 eine „Vorabinformation“ an die relevanten Hamburger Dienststellen herausgegeben, mit der auf die gemäß Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO vom 01.09.2009) und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ergangenen Änderungen in Bezug auf den Radverkehr hingewiesen wird. So wurden u. a. die Einsatzbereiche für Radfahrstreifen erweitert und die Mindest- und Regelbreiten von baulichen Radwegen erhöht. Außerdem wurde der Abschnitt zu Fahrradstraßen auf den aktuellen Stand gebracht.

Aktuelle Themen der Radverkehrsplanung im Rahmen von Seminaren

Eine wichtige Maßnahme zur Qualitätssicherung bei Maßnahmen des Radverkehrs ist die Fortbildung und Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Behörden und Planungsbüros. Ein positiver Umstand ist in diesem Zusammenhang die Fahrradakademie des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIFU), die im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes (NRVP) vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) finanziert wird. Die Fahrradakademie bietet seit einigen Jahren Fortbildungsmaßnahmen zu verschiedenen Radverkehrsthemen auch in Hamburg an. 2012 und 2013 fanden die folgenden Seminare in Hamburg statt, bei denen auch Aspekte vermittelt wurden, die für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie relevant sind:

- Kein Platz für den Radverkehr?
Straßenräume nutzen: Integration des Radverkehrs in Hauptverkehrsstraßen
Parkraum schaffen: Parken als zentrales Element der Radverkehrsförderung
2012
- StVO, VwV-StVO und ERA in der Praxis
Rechtssicherheit, Verkehrssicherheit, Verhaltenssicherheit
2013

Darüber hinaus gab es weitere Seminare in anderen norddeutschen Städten, z. B. in Kiel, Bremen und Hannover. Nicht nur die Hamburger Seminare, sondern auch die Veranstaltungen anderenorts wurden von Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus Hamburg besucht.

Repräsentative Befragung von Radfahrern/-innen

Die BWVI hat bislang keine repräsentative Befragung von Radfahrerinnen und Radfahrern zur Bewertung der Situation des Radverkehrs in Hamburg durchgeführt oder beauftragt.

Durch den ADFC-Bundesverband erfolgte mit Unterstützung seiner Gliederungen vor Ort 2012 eine Neuauflage des „Fahrradklima-Tests“ zur Bewertung der Radverkehrssituation in deutschen Städten (zuletzt 2005). Die Befragung wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) gefördert und von der Fahrrad-Fachhandelsgruppe ZEG unterstützt. Details und Ergebnisse sind im Internet unter der Adresse www.adfc.de/fahrradklima-test abrufbar.

Anhang 1

Bilddokumentation zum Fortschrittsbericht 2013 zur Radverkehrsstrategie

Die Aufnahme der Fotos (außer Bild 13) und die Zusammenstellung der Bilddokumentation erfolgten ehrenamtlich.
Bildnachweis: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Olaf Böhm)



Bild 1: Hamburger Straße (Veloroute 5), Bau eines Zweirichtungsradweges vor dem Einkaufszentrum



Bild 2: Hamburger Straße (Veloroute 5), Bau eines Zweirichtungsradweges vor dem Einkaufszentrum



Bild 3: Hamburger Straße (Veloroute 5) / Adolph-Schönfelder-Straße (Veloroute 13), geradlinige Radverkehrsführung



Bild 4: Hamburger Straße (Veloroute 5) / Adolph-Schönfelder-Straße (Veloroute 13), geradlinige Radverkehrsführung



Bild 5: Hamburger Straße (Veloroute 5) / Adolph-Schönfelder-Straße (Veloroute 13), Radfahrstreifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen



Bild 6: Hamburger Straße (Veloroute 5) / Adolph-Schönfelder-Straße (Veloroute 13), Radfahrstreifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen



Bild 7: Fuhlsbüttler Straße (Veloroute 5), Ausbau und Verbreiterung des Radweges, Einbau taktiler Leitelemente für Blinde und Sehbehinderte



Bild 8: Fuhlsbüttler Straße (Veloroute 5) / Pestalozzistraße, Kreisverkehr



Bild 9: Fuhlsbüttler Straße (Veloroute 5) / Drosselstraße, Radfahrstreifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen



Bild 10: Uferstraße – Von-Essen-Straße – Lortzingstraße (Veloroute 6), Fahrradstraße



Bild 11: Uferstraße – Von-Essen-Straße – Lortzingstraße (Veloroute 6), Fahrradstraße



Bild 12: Uferstraße – Von-Essen-Straße – Lortzingstraße (Veloroute 6), Fahrradstraße und neue StadtRAD-Station



Bild 13: Offizielle Eröffnung des Abschnittes der Veloroute 6 am 20. August 2012 durch (v. l.) Frank Horch (Senator der BWVI), Merja Spott (Verkehrsreferentin des ADFC) und Dr. Michael Bigdon (Baudezernent des Bezirksamtes Hamburg-Nord)



Bild 14: Lortzingstraße (Veloroute 6) / Friedrichsberger Straße, Querungshilfe



Bild 15: Weg im Eilbek-Grünzug (Veloroute 6), Ausbau und Verbreiterung des getrennten Geh- und Radweges



Bild 16: Weg im Eilbek-Grünzug (Veloroute 6), Ausbau und Verbreiterung des getrennten Geh- und Radweges



Bild 17: Eilbektal (Veloroute 6), Ausbau und Verbreiterung des Zweirichtungsrادweges am S-Bahnhof Friedrichsberg, Einbau taktiler Leitelemente für Blinde und Sehbehinderte



Bild 18: Steintorwall / Steintordamm (Velorouten 7, 8, 9), direkte Radverkehrsführung und „Berliner Lösung“ ohne Konflikte mit wartenden Fußgängern



Bild 19: Steintorwall / Steintordamm (Velorouten 7, 8, 9), Fahrradschleuse für geradeausfahrenden Radverkehr nach Kopenhagener Vorbild



Bild 20: Steintorwall / Steintordamm (Velorouten 7, 8, 9), geradlinige Radverkehrsführung und „Berliner Lösung“ ohne Konflikte mit wartenden Fußgängern



Bild 21: Thörls Park (Veloroute 8), Ausbau und Verbreiterung des getrennten Geh- und Radweges, Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung (Bauzustand Oktober 2012)



Bild 22: Thörls Park (Veloroute 8), Ausbau und Verbreiterung des getrennten Geh- und Radweges, Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung (Bauzustand Oktober 2012)



Bild 23: Thörls Park (Veloroute 8), Ausbau und Verbreiterung des getrennten Geh- und Radweges, Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung (Zustand Januar 2013)



Bild 24: Thörls Park (Veloroute 8), Ausbau und Verbreiterung des getrennten Geh- und Radweges, Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung (Zustand Januar 2013)



Bild 25: Weg zwischen An der Kreisbahn und Am Langberg (Veloroute 8), Ausstattung mit öffentlicher Beleuchtung



Bild 26: Weg zwischen An der Kreisbahn und Am Langberg (Veloroute 8), Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radweges, Ausstattung mit öffentlicher Beleuchtung



Bild 27: Weg zwischen Überführung B5 und Lohbrügger Landstraße (Veloroute 8), Ausbau des getrennten Geh- und Radweges



Bild 28: Alte Holstenstraße (Veloroute 8), Vorbeifahrstreifen für geradeausfahrenden Radverkehr



Bild 29: Billhorner Röhrendamm westlich Billhorner Mühlenweg (Veloroute 9, Freizeitroute 5, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen), Ausbau und Verbreiterung des Radweges



Bild 30: Billhorner Röhrendamm östlich Billhorner Mühlenweg (Veloroute 9), Radfahrstreifen, Führung ohne Konflikte mit Busfahrgästen



Bild 31: Alter Fischmarkt (Veloroute 10) / Rathausstraße / Steinstraße, Radfahrstreifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen



Bild 32: Rathausstraße / Speersort / Bergstraße (Veloroute 10), Radfahrstreifen zwischen Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen



Bild 33: Osakaallee (Veloroute 10), Radfahrstreifen



Bild 34: Überseeallee (Veloroute 10), provisorischer Schutzstreifen



Bild 35: Reiherdamm (Veloroute 11, Freizeitroute 14, Hafenerlebnisroute), Hafengebiet, Bau eines gemeinsamen Geh- und Zweirichtungsradweges, Einbau von „Velostrail“ in Gleisquerungen zur Vermeidung von Stürzen



Bild 36: Reiherdamm (Veloroute 11, Freizeitroute 14, Hafenerlebnisroute), Hafengebiet, Bau eines gemeinsamen Geh- und Zweirichtungsradweges, Furtmarkierungen an Gewerbezufahrten zur Erhöhung der Aufmerksamkeit von Kfz- und Radverkehr



Bild 37: Klütjenfelder Straße (Veloroute 11, Freizeitroute 14, Hafenerlebnisroute), Hafengebiet, Ergänzung der Hochstraße um eine Geh- und Radwegbrücke



Bild 38: Klütjenfelder Straße (Veloroute 11, Freizeitroute 14, Hafenerlebnisroute), Hafengebiet, Ergänzung der Hochstraße um eine Geh- und Radwegbrücke



Bild 39: Reiherstieg Hauptdeich / Fährstraße (Veloroute 11), Querungshilfe



Bild 40: Georg-Wilhelm-Straße / Gert-Schwämmle-Weg (Veloroute 11, Freizeitrundkurs Wilhelmsburg), Querungshilfe, Einbau taktiler Leitelemente für Blinde und Sehbehinderte



Bild 41: Gert-Schwämme-Weg (Veloroute 11, Freizeitroute 6, Radfernweg Hamburg – Bremen, Freizeitrundkurs Wilhelmsburg) und Kanuanbindung Neue Mitte Wilhelmsburg, Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radweges (Bauzustand Januar 2013)



Bild 42: Gert-Schwämme-Weg (Veloroute 11, Freizeitrundkurs Wilhelmsburg), Bau eines getrennten Geh- und Radweges



Bild 43: Honartsdeicher Weg (Veloroute 11a, Freizeitroute 6, Radfernweg Hamburg – Bremen, Freizeitrundkurs Wilhelmsburg), Ausbau des Weges, Einrichtung einer Fahrradstraße, Ausstattung mit öffentlicher Beleuchtung

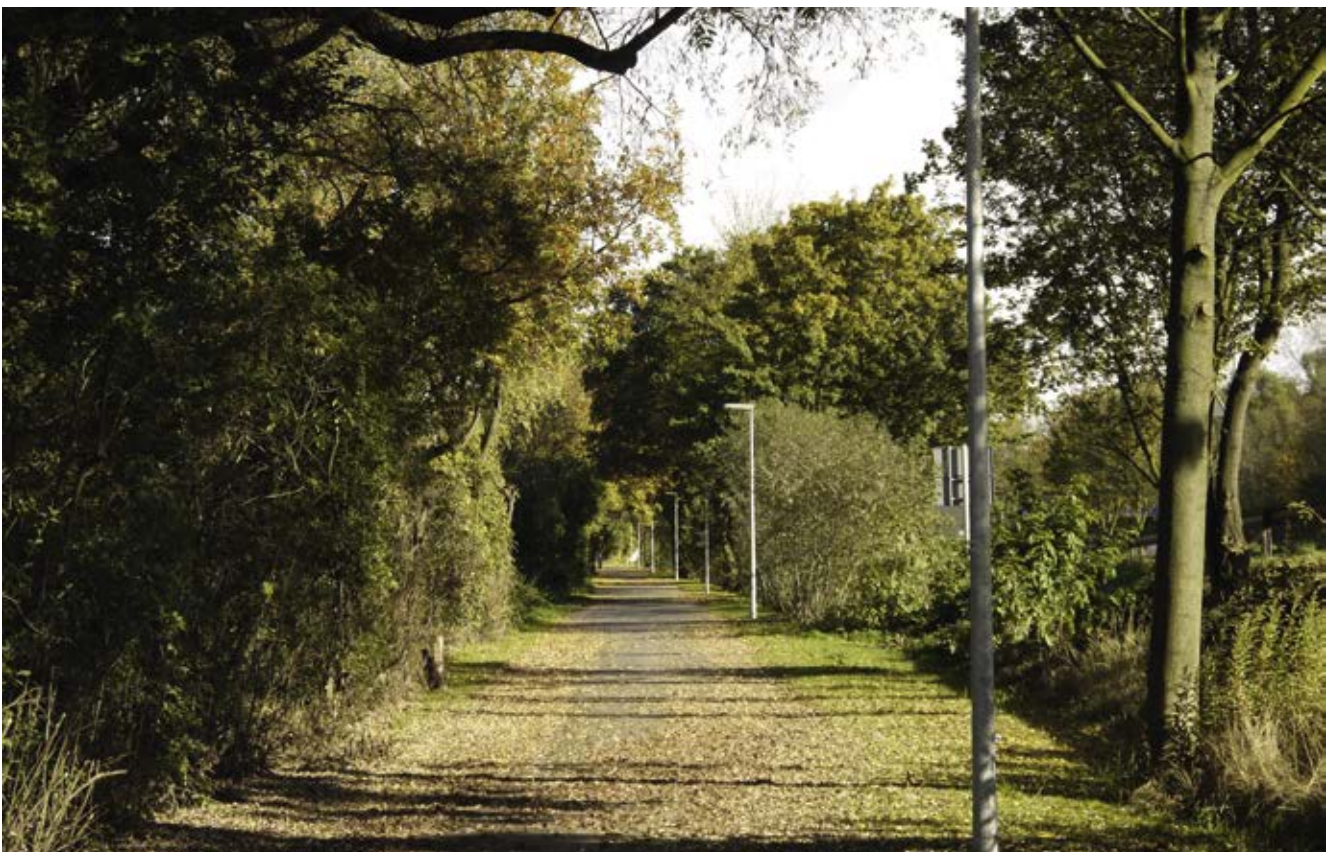


Bild 44: Honartsdeicher Weg (Veloroute 11a, Freizeitroute 6, Radfernweg Hamburg – Bremen, Freizeitrundkurs Wilhelmsburg), Ausbau des Weges, Einrichtung einer Fahrradstraße, Ausstattung mit öffentlicher Beleuchtung



Bild 45: Weg westlich der Wilhelmsburger Reichsstraße, nördlich des Parkplatzes (Veloroute 11a, Freizeitroute 6, Radfernweg Hamburg – Bremen, Freizeitrundkurs Wilhelmsburg), Ausbau des Weges, Freigabe für Inline-Skater



Bild 46: Weg westlich der Wilhelmsburger Reichsstraße, südlich des Parkplatzes (Veloroute 11a, Freizeitroute 6, Radfernweg Hamburg – Bremen, Freizeitrundkurs Wilhelmsburg), Ausbau des Weges, Einrichtung einer Fahrradstraße



Bild 47: Billhorner Brückenstraße (Veloroute, Freizeitroute 6, Radfernweg Hamburg – Bremen), Ausbau und Verbreiterung der Radwege



Bild 48: Billhorner Brückenstraße (Veloroute, Freizeitroute 6, Radfernweg Hamburg – Bremen), Ausbau und Verbreiterung der Radwege



Bild 49: Spreehafen-Rundweg für Fußgänger und Radfahrer, Ergänzung der Müggenburger und der Niedernfelder Brücken um Geh- und Radwege



Bild 50: Spreehafen-Rundweg für Fußgänger und Radfahrer, Ergänzung der Müggenburger und der Niedernfelder Brücken um Geh- und Radwege



Bild 51: Tatenberger Weg (Freizeitroute 5, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen), Schutzstreifen



Bild 52: Tatenberger Weg (Freizeitroute 5, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen), Schutzstreifen



Bild 53: Marschbahndamm nordwestlich Ochsenwerder Kirchendeich (Freizeitroute 5, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen), Ausbau, Verbreiterung und Asphaltierung des Weges, Ausstattung mit Bänken und Rastplätzen



Bild 54: Marschbahndamm nordwestlich Ochsenwerder Kirchendeich (Freizeitroute 5, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen), Ausbau, Verbreiterung und Asphaltierung des Weges, Ausstattung mit Bänken und Rastplätzen



Bild 55: Marschbahndamm südöstlich Beim Avenberg (Freizeitroute 5, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen), Grundinstandsetzung des Spurplattenweges, Ausstattung mit Bänken und Rastplätzen



Bild 56: Marschbahndamm südöstlich Beim Avenberg (Freizeitroute 5, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen), Grundinstandsetzung des Spurplattenweges, Ausstattung mit Bänken und Rastplätzen



Bild 57: Ochsenwerder Norderdeich (Bestandteil des Freizeitnetzes in den Vier- und Marschlanden), Sanierung der Fahrbahndecke



Bild 58: Falkensteiner Ufer (Freizeitroute 8, Elberadweg, Nordseeküstenradweg), Einrichtung einer Fahrradstraße



Bild 59: Sternschanze (Freizeitroute 9), Ausbau und Verbreiterung des getrennten Geh- und Radweges



Bild 60: Sternschanze (Freizeitroute 9), Ausbau und Verbreiterung des getrennten Geh- und Radweges



Bild 61: Stresemannstraße, Ausbau und Verbreiterung der Radwege, Einbau von „Frankfurter Hüten“ gegen widerrechtliches Parken



Bild 62: Friedensallee, Ausbau und Verbreiterung der Radwege



Bild 63: Bahrenfelder Straße, Ausbau und Verbreiterung der Radwege



Bild 64: Bernadottestraße (nördliche Straßenseite), Ausbau und Verbreiterung des Radweges



Bild 65: Edmund-Siemers-Allee / Grindelallee, Umgestaltung der Radwegfurt



Bild 66: Holsteiner Chaussee / AS HH-Eidelstedt / Zufahrt Möbelmarkt, geradlinige Radverkehrsführung, Radfahrstreifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen



Bild 67: Holsteiner Chaussee / AS HH-Eidelstedt / Zufahrt Möbelmarkt, geradlinige Radverkehrsführung, Führung ohne Konflikte mit Busfahrgästen, Radfahrstreifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen



Bild 68: Holsteiner Chaussee / AS HH-Eidelstedt / Zufahrt Möbelmarkt, geradlinige Radverkehrsführung, Aufstellfläche für indirekt linksabbiegenden Radverkehr



Bild 69: Bramfelder Chaussee / Herthastraße (Einkaufszentrum Bramfeld), geradlinige Radverkehrsführung und „Berliner Lösung“ ohne Konflikte mit wartenden Fußgängern, direkt anschließend Radfahrstreifen ohne Konflikte mit Busfahrgästen



Bild 70: Eilenau / Umlandstraße, Bordkantenabsenkung / Radwegaufleitung für links einbiegenden Radverkehr, ein hilfreiches Detail



Bild 71: Wandsbeker Chaussee / Hammer Steindamm / Seumestraße, geradlinige Radverkehrsführung und „Berliner Lösung“ ohne Konflikte mit wartenden Fußgängern, Aufstellfläche für indirekt links abbiegenden Radverkehr



Bild 72: Wandsbeker Chaussee / Hammer Steindamm / Seumestraße, „Berliner Lösung“ ohne Konflikte mit wartenden Fußgängern



Bild 73: Pezolddamm, Ausbau und Verbreiterung der Radwege



Bild 74: Pezolddamm, Ausbau und Verbreiterung der Radwege



Bild 75: Berner Allee, Ausbau und Verbreiterung der Radwege



Bild 76: Berner Allee, Ausbau und Verbreiterung der Radwege



Bild 77: Bergedorfer Straße (nördliche Straßenseite), Ausbau und Verbreiterung des Radweges



Bild 78: Bergedorfer Straße (nördliche Straßenseite), Ausbau und Verbreiterung des Radweges



Bild 79: Bergedorfer Straße / Vierlandenstraße, „Berliner Lösung“ ohne Konflikte mit wartenden Fußgängern



Bild 80: Bergedorfer Straße / Vierlandenstraße, „Berliner Lösung“ ohne Konflikte mit wartenden Fußgängern; Fahrradschleuse für geradeausfahrenden Radverkehr



Bild 81: Kirchwerder Landweg, Ausbau des Gehweges mit Freigabe für den Radverkehr



Bild 82: Kirchwerder Landweg, Ausbau des Gehweges mit Freigabe für den Radverkehr



Bild 83: Strucksberg, Ausbau und Verbreiterung der Radwege



Bild 84: Hainholzweg, Rückbau der Radwege in Tempo-30-Zone, Verbreiterung der Gehwege



Bild 85: Dammtorstraße, Radfahrstreifen



Bild 86: Dammtorstraße, Radfahrstreifen



Bild 87: Baumwall (Elberadweg), Radfahrstreifen, Führung ohne Konflikte mit Busfahrgästen



Bild 88: Baumwall (Elberadweg), Radfahrstreifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen, Schutzstreifen im Rechtsabbiegefahrstreifen



Bild 89: Westliche Niederbaumbrücke, Radfahrstreifen



Bild 90: Östliche Niederbaumbrücke, Schutzstreifen



Bild 91: Georg-Wilhelm-Straße (westliche Straßenseite), Schutzstreifen



Bild 92: Georg-Wilhelm-Straße (westliche Straßenseite), Schutzstreifen



Bild 93: Washingtonallee, Radfahrstreifen, die Autos parken jetzt halbachtig auf dem ehemaligen Radweg (links im Bild)



Bild 94: Washingtonallee, Radfahrstreifen, aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) am Knoten



Bild 95: Washingtonallee, Radfahrstreifen, Führung ohne Konflikte mit Busfahrgästen



Bild 96: Washingtonallee / Billstedter Hauptstraße, geradlinige Radverkehrsführung, Radfahrstreifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen



Bild 97: Eimsbütteler Chaussee, Schutzstreifen



Bild 98: Hellbrookstraße, Schutzstreifen



Bild 99: Winsener Straße (westliche Straßenseite), Radfahrstreifen



Bild 100: Winsener Straße (östliche Straßenseite), Busfahrstreifen mit Freigabe für den Radverkehr



Bild 101: Heinrich-Barth-Straße, Einfahrt in für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebene Einbahnstraße



Bild 102: Juliusstraße, Einfahrt in für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebene Einbahnstraße



Bild 103: Neanderstraße, eine der neuen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen



Bild 104: Beselerplatz, eine der neuen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen



Bild 105: Neuer Steinweg, Kennzeichnung einer für den Fuß- und Radverkehr durchlässigen Sackgasse (neues Verkehrszeichen gemäß StVO)



Bild 106: Eppendorfer Weg / Henriettenweg (Veloroute 2), Kennzeichnung einer für den Fuß- und Radverkehr durchlässigen Sackgasse



Bild 107: Billhorner Röhrendamm / Billhorner Mühlenweg (Freizeitroute 5, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen), Fahrradwegweisung



Bild 108: König-Georg-Deich (Veloroute 11, Freizeitroute 6, Radfernweg Hamburg – Bremen), Fahrradwegweisung für die Umleitung um das IGA-Gelände



Bild 109: Schwanenwik (Velorouten 5, 6), Winterdienst auf Radwegen



Bild 110: An der Alster (Velorouten 5, 6), Winterdienst auf Radwegen



Bild 111: Dammtordamm, bessere Radverkehrsführung an Baustellen



Bild 112: Wandsbeker Chaussee / Börnstraße, bessere Radverkehrsführung an Baustellen



Bild 113: Wandsbeker Chaussee / Seumestraße, bessere Radverkehrsführung an Baustellen



Bild 114: Dammtorstraße, Fahrradbügel im Rahmen des Business Improvement District (BID)



Bild 115: Am Kaiserkai, Fahrradbügel im Rahmen der Inneren Erschließung der Hafencity



Bild 116: Washingtonallee (Veloroute 8), Fahrradbügel im Rahmen der Radfahrstreifenmaßnahme



Bild 117: Rothenburgsorter Marktplatz, Fahrradbügel im Rahmen der Platzgestaltung



Bild 118: Weimarer Straße (Veloroute 11), private Fahrradbügel an jedem Hauseingang im Rahmen der Wohnungsbausanierung



Bild 119: Friedensallee, Fahrradbügel im Rahmen der Radwegmaßnahme



Bild 120: Eimsbütteler Chaussee, Fahrradbügel im Rahmen der städtebaulichen Sanierung



Bild 121: Heußweg, Fahrradbügel zwischen den Bäumen im Rahmen der Wegeunterhaltung



Bild 122: Ottersbekallee, private Fahrradbügel vor einem Mehrfamilienhaus



Bild 123: Rutschbahn (Veloroute 3), neues Fahrradhäuschen



Bild 124: Hamburger Straße (Veloroute 5), Fahrradbügel im Rahmen der Radwegmaßnahme bzw. der Erschließungsmaßnahme für das Einkaufszentrum



Bild 125: Fuhlsbüttler Straße (Veloroute 5), Fahrradbügel im Rahmen der Maßnahme „ZOB Barmbek“



Bild 126: Alte Holstenstraße (Veloroute 8), Fahrradbügel im Rahmen der Aufwertung des Geschäftsbereiches



Bild 127: S-/U-Bahnhof Barmbek, Bike+Ride-Anlage unter den Bahnbrücken



Bild 128: U-Bahnhof Alsterdorf, überdachte Bike+Ride-Anlage



Bild 129: StadtRAD-Station Schopensehl / Alter Fischmarkt / Domplatz



Bild 130: StadtRAD-Station Speicherstadt (Kehrwieder / Auf dem Sande) mit hochwassersicherem Terminal



Bild 131: StadtRAD-Station Am Kaiserkai / Großer Grasbrook in der Hafencity



Bild 132: StadtRAD-Station Osakaallee / Überseequartier in der Hafencity



Bild 133: StadtRAD-Station am U-Bahnhof Baumwall



Bild 134: StadtRAD-Station am Fähranleger Neumühlen / Övelgönne



Bild 135: StadtrAD-Station Eulenstraße / Große Brunnenstraße in Ottensen



Bild 136: StadtrAD-Station am U-Bahnhof Osterstraße (Heußweg / Wiesenstraße) in Eimsbüttel



Bild 137: StadtRAD-Station am U-Bahnhof Lutterothstraße (Methfesselstraße / Stellingner Weg) in Eimsbüttel



Bild 138: StadtRAD-Station am U-Bahnhof Hagenbecks Tierpark



Bild 139: StadtRAD-Station Hindenburgstraße / Planetarium, eine von vier StadtRAD-Stationen im Einzugsbereich des Stadtparkes



Bild 140: StadtRAD-Station Überseering / Mexikoring in der City Nord



Bild 141: StadtRAD-Station am U-Bahnhof Wandsbek Markt / Wandsbeker Marktstraße, eine von zwei StadtRAD-Stationen am Wandsbeker Marktplatz



Bild 142: StadtRAD-Station am U-Bahnhof Hammer Kirche



Bild 143: StadtRAD-Station am Rothenburgsorter Marktplatz



Bild 144: StadtRAD-Station Veringstraße / Mannesallee im Wilhelmsburger Reiherstiegviertel



Bild 145: Fahrradstation am Bahnhof Bergedorf, Außenansicht



Bild 146: Fahrradstation am Bahnhof Bergedorf, offizielles Logo



Bild 147: Fahrradstation am Bahnhof Bergedorf, Fahrradparkhaus



Bild 148: Fahrradstation am Bahnhof Bergedorf, Werkstatt



Bild 149: „Weißes Fahrrad“ im Rahmen der Verkehrssicherheitsaktion „Hab Dich im Blick / Gemeinsam ans Ziel / Schon gecheckt?“



Bild 150: Sattelschoner im Rahmen der Verkehrssicherheitsaktion „Hab Dich im Blick / Gemeinsam ans Ziel / Schon gecheckt?“

Anhang 2

Übersicht über abgeschlossene und geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz (ohne Unterhaltungsmaßnahmen) zum Fortschrittsbericht 2013 zur Radverkehrsstrategie

Abkürzungen der Bezirke:

M = Hamburg-Mitte

A = Altona

E = Eimsbüttel

N = Hamburg-Nord

W = Wandsbek

B = Bergedorf

H = Harburg

Relevante Entwicklungen im Veloroutennetz

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
A	Veloroute 1 Bereich Grubenstieg / Rugenborg	Bau einer Radwegverbindung	20	2011
A	Veloroute 1 Abschnitt Bornheide von Kroonhorst bis Glückstädter Weg	Ausbau und Verbreiterung der Radwege	200	2011
E	Veloroute 3 Knoten Unnastraße / Im Gehölz / Gärtnerstraße	Verbesserung der Radverkehrsführung		2012
N	Veloroute 5 Abschnitt Hamburger Straße Nordwestseite von Elsastraße bis Humboldtstraße	Ausbau des Radweges, Verbreiterung für Zweirichtungsverkehr einschl. Verbesserung der Radverkehrsführung / Radfahrstreifen im Knoten Hamburger Straße / Adolph-Schönfelder-Straße	700	2010 / 2011
N	Veloroute 6 Abschnitt Uferstraße – Lortzingstraße – Wandsegrünzug von Richardstraße bis S-Bhf. Friedrichsberg	Herrichtung für eine durchgängig sichere und komfortable Befahrbarkeit, Einrichtung einer Fahrradstraße	1.600	2012
M	Velorouten 7 / 8 / 9 Abschnitt Mönckebergstraße von Rathausstraße bis Steintorwall	Decksensanierung	850	2012
M	Velorouten 7 / 8 / 9 Knoten Mönckebergstraße / Steintorwall / Steintordamm	Verbesserung der Radverkehrsführung		2012
M	Veloroute 8 Abschnitt Thörls Park von Sievekingdamm bis Krugtwiete	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	500	2012
M	Veloroute 8 Abschnitt Washingtonallee von Rennbahnstraße bis Vierbergen	Radfahrstreifen einschließlich Anpassung von Lichtsignalanlagen, Neuorganisation des Parkens, Baumschutzmaßnahmen und Anpassung der Gehwege	900	2011
B	Veloroute 8 Abschnitt Lohbrügger Landstraße von Rudorffweg bis Am Langberg	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	170	2012
B	Veloroute 8 Abschnitt Alte Holstenstraße von Reetwerder bis Weidenbaumsweg	Vorbeifahrstreifen für geradeausfahrenden Radverkehr	60	2012
M	Veloroute 9 Abschnitt Billhorner Röhrendamm von Billhorner Mühlenweg bis Lindleystraße	Radfahrstreifen	390	2012

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Veloroute 10 Abschnitt Schmiedestraße – Alter Fischmarkt – Brandstwiete – Bei St. Annen von Mönckebergstraße bis Am Sandtorkai	Verbesserung der Radverkehrsführung	700	2011
M	Veloroute 10 Abschnitt Osakaallee von Am Sandtorkai bis Überseeallee	Radfahrstreifen	340	2011
M	Verbindung zwischen Veloroute 10 und 11 („Veloroute 11a“) Abschnitt Honartsdeicher Weg – Schlenzigstraße – Weg westlich der Wilhelmsburger Reichsstraße von S-Bahnhof Veddel bis Rotenhäuser Straße	Deckensanierung, Beleuchtung und Einrichtung von Fahrradstraßen	2.340	2012
M	Veloroute 11 Abschnitt Hermann-Blohm-Straße – Reiherdamm – Klütjenfelder Straße – Reiherstieg Hauptdeich von Alter Elbtunnel bis Zollübergang Ernst-August-Schleuse	Bau eines gemeinsamen Geh- und Zweirichtungsradweges	3.300	2011
M	Veloroute 11 Knoten Reiherstieg Hauptdeich / Fährstraße	Bau einer Querungshilfe		2012
M	Veloroute 11 (Umleitung um igs-Gelände) Abschnitt Georg-Wilhelm-Straße – König-Georg-Deich Westseite von Mengestraße bis Alte Harburger Elbbrücke	Schutzstreifen	2.500	2012
	Summe		14.570	

Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen: Bauliche Radwege

Bezirk	Straße	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Billhorner Brückenstraße (Freizeitroute 6, Radfernweg Hamburg – Bremen) von Billstraße bis Zweibrückenstraße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	1.000	2011
M	Reeperbahn Südseite von Beim Trichter bis Zirkusweg	Ausbau und Verbreiterung des Radweges	130	2012
A	Königstraße Südseite von Mörkenstraße bis Dosestraße	Ausbau des Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung im Bereich der Bushaltestelle „Blücherstraße“	350	2012
A	Schnackenburgallee	Beseitigung einer Engstelle im Radweg		2010
A	Stresemannstraße – Bahrenfelder Chaussee von Alsenstraße bis Von-Sauer-Straße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	2.600	2010
N	Nordschleswiger Straße von Alter Teichweg bis Dulsberg Nord	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	180	2011
N	Saarlandstraße Westseite von Jahnring bis Alte Wöhr (Teilstücke)	Ausbau und Verbreiterung des Radweges	150	2011
N	Segeberger Chaussee Westseite von Föhrenholt bis Brunsteenredder	Bau eines straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweges	300	2012
N / W	Barmbeker Markt – Bramfelder Straße – Bramfelder Chaussee von Dehnhaide bis Wandsbeker Straße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	3.000	2010
W	Bramfelder Chaussee von Wandsbeker Straße bis Berner Chaussee	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	2.200	2010
B	Bergedorfer Straße Nordseite von Mohnhof bis Vierlandenstraße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	390	2012
B	Bergedorfer Straße von Vierlandenstraße bis Schleusengrabenbrücke	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung, Führung im Knoten auf Radfahrstreifen	240	2012
	Summe		10.540	

Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen: Radfahrstreifen und Schutzstreifen

Bezirk	Straße	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Baumwall von Steinhöft bis Stubbenhuk	Radfahrstreifen	210	2012
M	Niederbaumbrücken	Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen	80	2012
M	Dammtorstraße von Gänsemarkt bis Stephansplatz	Radfahrstreifen	290	2012
E	Holsteiner Chaussee Knoten AS HH-Eidelstedt / Möbelmarkt	Radfahrstreifen	100	2012
H	Winsener Straße von Trelder Weg Nord bis Freudenthalweg	Radfahrstreifen bzw. Busfahrstreifen mit Mitbenutzung durch Radverkehr	250	2012
	Summe		930	

Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen: Bauliche Radwege

Bezirk	Straße	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Dannerallee von Manshardtstraße bis Zwischen den Hecken	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	600	2012
M	Spreehafen-Rundweg für Fußgänger und Radfahrer	Lückenschluss durch Ergänzung der Niedernfelder und der Müggenburger Eisenbahnbrücke um Geh- und Radwege	250	2011
A	Bahrenfelder Straße von Gaußstraße bis Völckersstraße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	200	2011
A	Bernadottestraße Nordseite von Hohenzollernring bis Liebermannstraße	Ausbau und Verbreiterung der Radwege	1.270	2012
A	Friedensallee von Große Brunnenstraße bis Behringstraße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	320	2011
A	Heinrich-Plett-Straße von Oelsnerring bis Elbe-Einkaufszentrum	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	300	2011
A	Heinrich-Plett-Straße Westseite von Hemmingstedter Weg bis Ohnhorststraße	Ausbau des Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	890	2012
A	Ohnhorststraße von Heinrich-Plett-Straße bis S-Bhf. Klein Flottbek	Ausbau des Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	330	2012
A	Platz der Republik (Verlängerung Ehrenbergstraße) Südseite von Museumstraße bis Max-Brauer-Allee	Ausbau und Verbreiterung des Radweges	70	2012
A	Sternschanze (Freizeitrouten 9 / 10) von Schröderstiftstraße bis Dänenweg	Verbesserung der Radverkehrsführung	500	2011 / 2012
W	Pezolddamm – Berner Allee von Karlshöhe bis Berner Gutsweg	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	1.500	2012
W	Volksdorfer Grenzweg von Bergstedter Chaussee bis Volksdorfer Damm	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	800	2012
B	Kirchwerder Landweg von Süderquerweg bis Marschbahndamm	Ausbau des Geh- und Radweges	350	2011
B	Curslacker Brückendamm (nördliche Verlängerung des Kirchwerder Landweges) von Neuengammer Hausdeich bis Curslacker Deich	Ausbau des Geh- und Radweges	250	2011
B	Marschbahndamm (Freizeitroute 5 / Elberadweg) von Beim Avenberg bis „Gleisdreieck“	Ausbau des Geh- und Radweges	7.000	2011
B	Marschbahndamm (Freizeitroute 5 / Elberadweg) von Tatenberger Graben bis Ochsenwerder Kirchendeich	Ausbau des Geh- und Radweges	2.200	2012

Bezirk	Straße	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
H	Denickestraße Südseite von ca. 70 m westlich Weusthoffstraße bis Dempwolffstraße (Teilabschnitte)	Rückbau des Radweges (Tempo-30-Zone)	(450)*	2011
H	Hainholzweg Südseite von Blaumeisenweg bis Am Hohen Knäbel	Rückbau des Radweges (Tempo-30-Zone)	(235)*	2011/2012
H	Heimfelder Straße Nordseite von Petersweg bis Eißendorfer Pferdeweg	Rückbau des Radweges	(1.000)*	2012
H	Strucksberg Südseite (Teilabschnitte)	Ausbau des Radweges	110	2011
	Summe		16.940	

* Der Rückbau von Radwegen (in Tempo-30-Zonen) wird in der Gesamtsumme nicht berücksichtigt.

Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen: Radfahrstreifen und Schutzstreifen

Bezirk	Straße	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Billstedter Hauptstraße von Am Alten Zoll bis Hertelstieg	Radfahrstreifen	400	2012
M	Washingtonallee von Vierbergen bis Billstedter Hauptstraße	Radfahrstreifen einschließlich Anpassung von Lichtsignalanlagen, Neuorganisation des Parkens, Baumschutzmaßnahmen und Anpassung der Gehwege	500	2011
E	Schulterblatt – Eimsbütteler Chaussee von Altonaer Straße bis Waterloostraße	Schutzstreifen	430	2012
N	Dorotheenstraße von Krohnskamp bis Maria-Louisen-Straße	Schutzstreifen	190	2012
N	Hellbrookstraße von Saarlandstraße bis Rübenkamp	Schutzstreifen	350	2012
B	Brennerhof – Tatenberger Weg (Freizeitroute 5 / Elberadweg / Radfernweg Hamburg – Rügen) von Haus Nr. 4 bis Tatenberger Deich	Schutzstreifen	630	2012
	Summe		2.500	

Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz in Bezirksstraßen: Fahrradstraßen

Bezirk	Straße	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Honartsdeicher Weg („Veloroute 11a“, Freizeitroute 6, Freizeitrundkurs Wilhelmsburg, Radfernweg Hamburg – Bremen) von S-Bahnhof Veddel bis Honartsdeicher Kehre	Fahrradstraße	(1.100)*	2012
M	Wirtschaftsweg westlich der Wilhelmsburger Reichsstraße („Veloroute 11a“, Freizeitroute 6, Freizeitrundkurs Wilhelmsburg, Radfernweg Hamburg – Bremen) vom Parkplatz am Sportplatz bis Rotenhäuser Straße	Fahrradstraße	(900)*	2012
A	Falkensteiner Ufer (Freizeitroute 8 / Elberadweg / Nordseeküstenradweg) von Falkentaler Weg bis westliche Kehre Campingplatz Wittenbergen	Fahrradstraße	1.340	2012
N	Uferstraße – Lortzingstraße (Veloroute 6) von Richardstraße bis Friedrichsberger Straße (drei Abschnitte)	Fahrradstraße	(950)*	2012
	Summe		1.340	

* Diese Fahrradstraßen sind in der Gesamtbilanz bereits im Abschnitt „Velorouten“ berücksichtigt.

Geplante Maßnahmen im Veloroutennetz

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
A	Veloroute 1 Abschnitt Thadenstraße zwischen Gählerstraße und Wohlers Park	Fahrradstraße	140	2013
M	Velorouten 1 / 2 Abschnitt Graskeller – Stadthausbrücke – Kaiser-Wilhelm-Straße von Rödingsmarkt bis Johannes-Brahms-Platz	Radfahrstreifen	900	2014
M	Velorouten 1 / 2 Abschnitt Feldstraße – Neuer Kamp von Sievekingplatz bis Neuer Pferdemarkt	Radfahrstreifen	710	2014
A	Velorouten 1 / 12 Abschnitt Max-Brauer-Allee von Große Bergstraße bis Palmaille	Verbesserung der Radverkehrsführung	680	2017 / 2018
E	Veloroute 2 Knoten Schanzenstraße / Weidenallee / Altonaer Straße / Kleiner Schäferkamp	Verbesserung der Radverkehrsführung		2015
E	Veloroute 2 Knoten Weidenallee / Schäferkampsallee / Weidenstieg / Fruchtallee	Verbesserung der Radverkehrsführung		2015
E	Veloroute 2 Knoten Tornquiststraße / Doormannsweg	Verbesserung der Radverkehrsführung		2015 / 2016
E	Veloroute 2 Knoten Basselweg / Sportplatzring	Verbesserung der Radverkehrsführung		2015 / 2016
E	Veloroute 2 Knoten Kieler Straße / Reichsbahnstraße	Verbesserung der Radverkehrsführung		2015 / 2016
A / E	Veloroute 2 Bezirkliche Abschnitte	Herrichtung für eine durchgängig sichere und komfortable Befahrbarkeit	4.300	2013 / 2014
N	Veloroute 4 Abschnitt Bebelallee von Hudtwalckerstraße bis Deelböge	Schutzstreifen	880	2014 / 2015
N	Veloroute 4 Abschnitt Bebelallee von Deelböge bis Hindenburgstraße	Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen	1.500	2012 / 2013
N	Veloroute 6 Knoten Immenhof / Lerchenfeld / Uferstraße	Einrichtung einer Querungshilfe		2016

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
N	Veloroute 6 Knoten Eilbektal / Krausestraße / Stormarner Straße / Mühlenstraße („Knoten Friedrichsberg“)	Verbesserung der Radverkehrsführung		2015 / 2016
N	Veloroute 7 Lückenschluss zwischen Lübecker Straße und Angerstraße	Herrichtung für eine durchgängig sichere und komfortable Befahrbarkeit	170	2013
M / W	Veloroute 7 Übrige Abschnitte	Herrichtung für eine durchgängig sichere und komfortable Befahrbarkeit	12.600	2015 – 2017
W	Veloroute 7 Knoten Schimmelmanstraße / Holstenhofweg	Verbesserung der Radverkehrsführung		2013 – 2014
M	Veloroute 8 Abschnitt Steintordamm – Adenauerallee – Berlinertordamm – Beim Strohhause – Grünzug Borgfelde – Hammer Landstraße von Steintorwall bis Sievekingdamm	Herrichtung für eine durchgängig sichere und komfortable Befahrbarkeit	2.550	2013 – 2014
M	Veloroute 8 Abschnitt Thörls Park von Krugtwiete bis Horner Weg	Ausbau des Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	950	2013
M	Veloroute 8 Übrige Abschnitte	Herrichtung für eine durchgängig sichere und komfortable Befahrbarkeit	4.200	2013 / 2014
M	Veloroute 9 Abschnitt Ausschläger Allee von Rothenburgstraße bis Ausschläger Elbdeich	Schutzstreifen	900	offen
M	Veloroute 10 Abschnitt Überseeallee – Versmannstraße von Baakenbrücke bis Baakenwerder Straße	Radfahrstreifen	1.500	Baufortschritt HafenCity
M	Veloroute 10 Abschnitt Niedergeorgswerder Deich von Georgswerder Bogen bis Hövelweg	Schutzstreifen	1.450	2013
H	Veloroute 10 Abschnitt Striepenweg von Tempoweg bis Rehrstieg	Verbesserung des Radverkehrsführung	450	2013
M	Verbindung zwischen Veloroute 10 und 11 („Veloroute 11a“) von Rotenhäuser Straße bis Gert-Schwämmle-Weg	Ausbau des Radweges	600	2012 / 2013
M	Velorouten 11 / 12 Abschnitt Rödingsmarkt von Graskeller bis Beim Alten Waisenhouse	Radfahrstreifen	440	2013
M	Velorouten 11 / 12 Abschnitt Bei den St. Pauli Landungsbrücken von Ditmar-Koel-Straße bis Helgoländer Allee	Radfahrstreifen	270	2013 / 2014

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Veloroute 11 Abschnitt Gert-Schwämmle-Weg von Rotenhäuser Straße bis Wilhelmsburger Reichsstraße	Ausbau und Verbreiterung des Radweges	850	2012 / 2013
H	Veloroute 11 Übrige Abschnitte an Hauptverkehrsstraßen	Herrichtung für eine durchgängig sichere und komfortable Befahrbarkeit	1.600	2014 – 2016
M	Veloroute 13 Abschnitt Burgstraße Ostseite von Hammer Landstraße bis Bethesdastraße	Radfahrstreifen	240	2013
A / E / N	Veloroute 13 Übrige Abschnitte an Hauptverkehrsstraßen	Herrichtung für eine durchgängig sichere und komfortable Befahrbarkeit	3.500	2016 / 2017
A	Veloroute 14 Abschnitt Rugenbarg von Böttcherkamp bis Kressenweg	Radfahrstreifen	150	2013
	Summe		41.530	

Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen: Bauliche Radwege

Bezirk	Straße	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Aue-Hauptdeich / Knoten Osterfelddoich (Elberadweg / Nordseeküstenradweg / Hafenerlebnisroute)	Verbesserung der Radverkehrsführung		2013
M	Billhorner Brückenstraße (Freizeitrouten 5 und 6 / Elberadweg / Radfernweg Hamburg – Rügen) von Unterführung bis Alexandra-Stieg	Bau einer Geh- und Radwegrampe	70	2013
M	Helgoländer Allee Ostseite von Bei den St. Pauli Landungsbrücken bis Millerntorplatz	Ausbau des Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	480	2013
M	Holstenwall Westseite von Johannes-Brahms-Platz bis Millerntorplatz	Ausbau des Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	740	2014
M	Oberhafen / Großmarkt (Freizeitrouten 5 und 6 / Elberadweg / Radfernweg Hamburg – Bremen / Radfernweg Hamburg – Rügen)* von Stadtdeich bis Billhafen-Promenade	Bau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges	1.700	2012 / 2013
A	Luruper Hauptstraße Ostseite von Eckhoffplatz bis Jan-Külper-Weg	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	200	2013
E	Kieler Straße von Stresemannstraße bis Eidelstedter Platz	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	6.200	2018
E	Kollaustraße Westseite von Groß Borsteler Straße bis Siemersplatz	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	1.200	2013
N	Gebiet rund um den Eppendorfer Markt: Eppendorfer Landstraße, Ludolfstraße, Heinickestraße einschließlich der Knoten	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	900	2018
N	Schürbeker Straße – Kuhmühle – Mühlendamm von Friedrich-Schütter-Platz bis Lübecker Straße einschließlich Knoten Kuhmühle / Mühlendamm / Günterstraße / Ifflandstraße / Graumannsweg	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	1.200	2014 / 2015
N	Dehnhaide von Hamburger Straße bis Krausestraße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	1.150	2017
N	Schwanenwik Ostseite von Mundsbürger Damm bis Armgartstraße Westseite von Schöne Aussicht bis Eduard-Rhein-Ufer	Ausbau und Verbreiterung der Radwege	120 100	2014
W	Halenreihe von Waldweg bis Farmsener Landstraße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	280	offen

Bezirk	Straße	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
W	Hammer Straße von Grenzknick bis Jüthornstraße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	300	2015
W	Jenfelder Allee von Haus Nr. 1 bis Stein-Hardenberg-Straße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	2.000	2015 / 2016
W	Meiendorfer Straße von Dassauweg bis Haus Nr. 105	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	160	2013
W	Scharbeutzer Straße – Rahlstedter Bahnhofstraße von Bargteheider Straße bis Rahlstedter Straße	Instandsetzung der Radwege und Verbesserung der Linienführung	750	2013
B	Binnenfeldredder Nordseite von Landesgrenze bis Max-Eichholz-Ring	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	230	2013
B	Reinbeker Redder Nordseite von Landesgrenze bis Tienradestieg	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	650	2013
H	Ehestorfer Heuweg Westseite von Cuxhavener Straße bis Landesgrenze	Ausbau des Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	1.900	offen
H	Süderelbebogen / Neuwiedenthaler Straße einschließlich Knoten	Verbesserung der Radverkehrsführung	300	2013
	Summe		20.630	

* liegt nicht an einer Hauptverkehrsstraße, befindet sich aber in Zuständigkeit der BWVI

Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen: Radfahrstreifen und Schutzstreifen

Bezirk	Straße	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Holstenwall Ostseite von Millerntorplatz bis Johannes-Brahms-Platz	Radfahrstreifen	740	2014
M	Johannisbollwerk – Vorsetzen – Baumwall Südseite von Bei den St. Pauli Landungsbrücken bis Niederbaumbrücke	Radfahrstreifen	600	2016
M	Neuenfelder Straße von Dratelnstraße bis Brücke über die Eisenbahn	Radfahrstreifen	450	2013
M	Überseeallee von Am Sandtorpark bis Baakenbrücke	Schutzstreifen	260	Baufortschritt HafenCity
A	Elbchaussee von Hohenzollernring bis Teufelsbrück	Schutzstreifen	3.600	2014 / 2015
A	Kieler Straße Westseite von Oeverseestraße bis Stresemannstraße	Radfahrstreifen einschl. Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten Stresemannstraße / Kieler Straße / Holstenstraße	100	2013
E	Grindelallee Westseite von Haus Nr. 5 bis Bundesstraße	Radfahrstreifen	70	2013
E	Garstedter Weg Westseite im Bereich Niendorf Markt	Radfahrstreifen	230	2013
E	Hallerstraße von Grindelallee bis Rothenbaumchaussee	Radfahrstreifen	650	2017
N	Alsterkrugchaussee von Röntgenstraße bis Erdkampsweg	Radfahrstreifen	1.250	2013
N	Erdkampsweg von Brombeerweg bis Haus Nr. 27	Radfahrstreifen	300	2014
N	Fuhlsbüttler Straße von Drosselstraße bis Heidhörn	Radfahrstreifen	550	2013 – 2015
N	Schwanenwik Ostseite von Armgartstraße bis Uhlenhorster Weg	Radfahrstreifen	380	2014
N	Straßburger Straße von Krausestraße bis Nordschleswiger Straße	Radfahrstreifen	750	2014 / 2015
N / W	Brombeerweg – Alte Landstraße von Hummelsbütteler Landstraße bis Poppenbütteler Weg	Radfahrstreifen	4.800	2015
W	Jenfelder Allee Westseite von Rodigallee bis Haus Nr. 1	Radfahrstreifen	120	2013

Bezirk	Straße	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
H	Friedhofstraße von Bremer Straße bis Beerentalweg	Schutzstreifen	540	2014
	Summe		15.390	

Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen: Bauliche Radwege

Bezirk	Straße	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Freizeit-Rundkurs Wilhelmsburg	Realisierung im Rahmen der Internationalen Bauausstellung (IBA)	5.300	2012 / 2013
A	Bernadottestraße von Droyesenstraße bis Parkstraße	Ausbau der Radwege zum Erhalt der vorhandenen Fahrbahn in Granitgroßpflaster	300	offen
A	Böttcherkamp Nordseite von Wilstorfallée bis Flurstraße	Ausbau und Verbreiterung des Radweges (Schulwegsicherung)	240	2013
A	Friedensallee von Hegarstraße bis Von-Sauer-Straße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	750	2013
A	Große Elbstraße (Freizeitroute 8 / Elberadweg / Nordseeküstenradweg) von Breite Str. bis 150 m östlich Van-der-Smissen-Str.	Bau von straßenbegleitenden Radwegen	600	2013 / 2014
W	Bekassinenau verschiedene Teilabschnitte	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung		2013
H	Strucksberg Südseite von Fuhrenkamp bis Beerentalweg (zwei Teilabschnitte)	Ausbau und Verbesserung des Radweges	120	2013
H	Heimfelder Straße Südseite von Eißendorfer Pferdeweg bis Alter Postweg	Rückbau des Radweges einschließlich Ausbau und Instandsetzung des Gehweges und der Nebenflächen	(1.000)*	2013
H	Bezirkliche Veloroute 11.05 Marmstorfer Weg – Sinstorfer Weg	Umsetzung des bezirklichen Veloroutennetzes	3200	2013
H	Bezirkliche Veloroute 11.06 Vinzenzweg – Gotthelfweg – Zaunkönigweg – Freudenthalweg	Umsetzung des bezirklichen Veloroutennetzes	1.700	2013
H	Bezirkliche Veloroute 11.08 Hainholzweg – Große Straße – Göhlbachtal – Hastedtstraße	Umsetzung des bezirklichen Veloroutennetzes	2.800	2013
	Summe		15.010	

* Der Rückbau von Radwegen (in Tempo-30-Zonen) wird in der Gesamtsumme nicht berücksichtigt.

Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen: Radfahrstreifen und Schutzstreifen

Bezirk	Straße	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Diagonalstraße von Hammer Landstraße bis Erste Diagonalbrücke	Schutzstreifen	500	2013
M	Hammer Steindamm von Sievekingsallee bis Hammer Landstraße	Schutzstreifen	870	2013
A	Sülldorfer Kirchenweg von S-Bahnbrücke Blankenese bis Sülldorfer Landstraße (drei Baubchnitte)	Schutzstreifen	2.150	offen
N	Graumannsweg Nordseite von Kuhmühle bis Papenhuder Straße	Radfahrstreifen in Gegenrichtung	220	nach Sielbau 2015
N	Alte Wöhr von Saarlandstraße bis Fuhsbüttler Straße	Schutzstreifen	700	2013
N	Hellbrookstraße von Rübenkamp bis Morgensternsweg	Schutzstreifen	280	2013
N	Rübenkamp von Hellbrookstraße bis Hufnerstraße	Schutzstreifen	370	2013
N	Weidestraße von Herderstraße bis Biedermannplatz	Schutzstreifen	830	2013
N	Wiesendamm Südseite von Goldbekufer bis Saarlandstraße	Radfahrstreifen	830	2013
H	Falkenbergsweg einseitig vom Heidefriedhof bis Störtebekerweg	Schutzstreifen	2.300	offen
	Summe		9.050	

Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz: Fahrradstraßen

Bezirk	Straße	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Adenauerallee (Veloroute 8) nördliche Nebenfahrbahn von Böckmannstraße bis Haus Nr. 2	Fahrradstraße	(460)*	2012
	Summe*		0	

* Diese Fahrradstraße ist in der Gesamtbilanz bereits im Abschnitt „Velorouten“ berücksichtigt.

Übersicht

Bisherige Entwicklungen	Länge [m]
Entwicklungen im Veloroutennetz	14.570
Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen: Bauliche Radwege	10.540
Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen: Radfahrstreifen und Schutzstreifen	930
Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen: Bauliche Radwege	16.940
Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen: Radfahrstreifen und Schutzstreifen	2.500
Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz in Bezirksstraßen: Fahrradstraßen (ohne Fahrradstraßen in Velorouten)	1.340
Summe	46.820

Geplante Maßnahmen	Länge [m]
Geplante Maßnahmen im Veloroutennetz	41.530
Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen: Bauliche Radwege	20.630
Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen: Radfahrstreifen und Schutzstreifen	15.390
Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen: Bauliche Radwege	15.010
Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen: Radfahrstreifen und Schutzstreifen	9.050
Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz: Fahrradstraßen (ohne Fahrradstraßen in Velorouten)	0
Summe	101.610

Gesamtsumme	148.430
--------------------	----------------

