



Radverkehrsstrategie für Hamburg Fortschrittsbericht 2015

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 2014
Druck Mai 2015

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Einleitung	4
1. Gute Wege für den Radverkehr	5
2. Gute Bedingungen zum Fahrradparken.	16
3. Bessere Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr	18
4. Umweltbewusstes Mobilitätsverhalten und höhere Verkehrssicherheit	20
5. Öffentlichkeitsarbeit für ein besseres Fahrradklima	23
6. Ausschöpfen der Potenziale im Fahrradtourismus.	25
7. Mehr Service rund ums Rad	26
8. Strukturen für die Umsetzung	30
9. Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle	33
Anhang 1	
Bildokumentation	
Anhang 2	
Übersicht über abgeschlossene und geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz (ohne Unterhaltungsmaßnahmen)	
Anhang 3	
Angeordnete Aufhebungen der Radwegebenutzungspflicht 2013 – 2014	
Anhang 4	
Zulassung von Radverkehr in Gegenrichtung in Einbahnstraßen 2013 – 2014	



Vorwort

Das Fahrrad gewinnt in Hamburg eine immer größere Bedeutung – nicht nur zur Freizeitgestaltung, sondern ganz besonders auch im Alltagsverkehr. Der Hamburger Senat begrüßt und fördert diese Entwicklung aus mehreren Gründen: Einerseits bietet das Fahrrad als praktisches und flexibles sowie

gesundes und kostengünstiges Verkehrsmittel viele persönliche Vorteile. Andererseits leistet eine Verlagerung von Fahrten vom motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr einen wichtigen und notwendigen Beitrag zur Verbesserung des städtischen Lebens- und Wohnumfeldes. Sie senkt Gesundheitskosten und spielt eine wichtige Rolle bei Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärmreduzierung. Insofern profitiert die gesamte Stadtgesellschaft von einem hohen Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen.

Es gibt immer noch viel zu tun, aber der vorliegende, nunmehr dritte Fortschrittsbericht zur Radverkehrsstrategie für die Jahre 2013 und 2014 zeigt erneut, dass Hamburg sich trotz mancher Kritik nicht verstecken muss und an immer mehr Stellen sichtbar wird, dass die Bedingungen zum Radfahren besser werden. Im aktuellen Berichtszeitraum wurden neben zahlreichen Radfahrstreifen und Schutzstreifen einige lang ersehnte Maßnahmen wie der Radweg entlang dem Oberhafen/Großmarkt sowie die Radfahrstreifen bei den St. Pauli Landungsbrücken, im Lessingtunnel und entlang dem Rödingsmarkt realisiert. Zudem wurde die Arbeit an gänzlich neuen Projekten wie den Alster Fahrradachsen, dem Radweg-Check und der Umsetzung des neuen Bike+ Ride-Entwicklungskonzeptes aufgenommen.

Das Fahrradleihsystem „StadtRAD Hamburg“ hat 2014 abermals einen neuen Rekord bei den Ausleihzahlen erreicht und wird 2015 noch einmal deutlich erweitert werden. Ganz besonders freue ich mich, dass hierbei erstmals auch Harburg in das Bedienungsgebiet einbezogen worden ist.

Die den Senat tragenden Fraktionen der Hamburgischen Bürgerschaft haben für die neue Legislaturperiode vereinbart, bei der Förderung des Radverkehrs noch einmal deutlich nachzulegen: Hamburg soll Fahrradstadt werden. Ich bin zuversichtlich, dass die in den vergangenen Jahren ins Rollen gekommenen Aktivitäten damit weiter an Fahrt gewinnen werden.

Mein Dank gilt allen, die sich um die Förderung des Radverkehrs in Hamburg mit Ausdauer und langem Atem verdient machen – von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Verwaltung über die Interessenverbände bis hin zu engagierten Bürgerinnen und Bürgern, die uns konkrete Hinweise und Verbesserungsvorschläge geben.

Frank Horch
Senator der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Einleitung

Die 2008 beschlossene Radverkehrsstrategie stellt nach wie vor die Handlungsgrundlage für die Förderung des Radverkehrs in Hamburg dar. In den vergangenen beiden Jahren gab es aber auch neue Impulse zur strategischen Ausrichtung: Zum Einen hat die Hamburgische Bürgerschaft mehrere Ersuchen an den Senat gerichtet, die unterschiedliche Aspekte des Radverkehrs zum Inhalt hatten, so z. B. die Erstellung eines Bike+Ride-Entwicklungskonzeptes. Zum Anderen hat der Erste Bürgermeister die „Fahrradwerkstatt“ ins Leben gerufen, ein von den Leitungsebenen der relevanten Dienststellen und Institutionen besetztes Gremium, das die Förderung des Radverkehrs besser steuern und durch zusätzliche, noch nicht in der Radverkehrsstrategie enthaltene Projekte forcieren soll. Einzelheiten dazu finden sich in den nachfolgenden Kapiteln.

In den unterschiedlichen Handlungsfeldern der Radverkehrsstrategie wurden im Berichtszeitraum mit zahlreichen großen und kleinen Maßnahmen bedeutende Fortschritte erzielt. Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Aktivitäten und Entwicklungen auf dem Gebiet des Radverkehrs in Hamburg zusammen. Er bezieht sich insbesondere auf den Maßnahmenkatalog der Radverkehrsstrategie, auf das Arbeitsprogramm des Senates zum Radverkehr und auf die Inhalte und Ergebnisse der „Fahrradwerkstatt“ des Ersten Bürgermeisters. Da der Fortschrittsbericht turnusgemäß alle zwei Jahre vorgelegt wird, umfasst die vorliegende Ausgabe im Wesentlichen den Zeitraum seit Vorlage des zweiten Fortschrittsberichtes, also die Jahre 2013 und 2014. 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)
- Stadtreinigung Hamburg (SRH)

Die BWVI dankt außerdem dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub e. V., Landesverband Hamburg (ADFC) für die Kooperation bei wichtigen Projekten.

1. Gute Wege für den Radverkehr

Bauliche Entwicklung des Hamburger Radverkehrsnetzes

Die baulichen 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 Anfang 2013 bis Ende 2014 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, ca. 42 km, davon ca. 17 km im Jahr 2013 und ca. 25 km im Jahr 2014 (siehe Tabelle 1.1, Bild 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, Busoptimierung). Durch eine Neuberechnung der Streckenlängen waren auch die Werte der Vorjahre anzupassen.

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Gesamt
Länge [km]	11,4	10,6	13,5	16,6	20,4	17,5	23,5	113,5

Tab. 1.1: Streckenlänge von Straßen und Wegen, bei denen Radverkehrsanlagen seit 2008 mit investiven Mitteln (aus)gebaut und instandgesetzt wurden

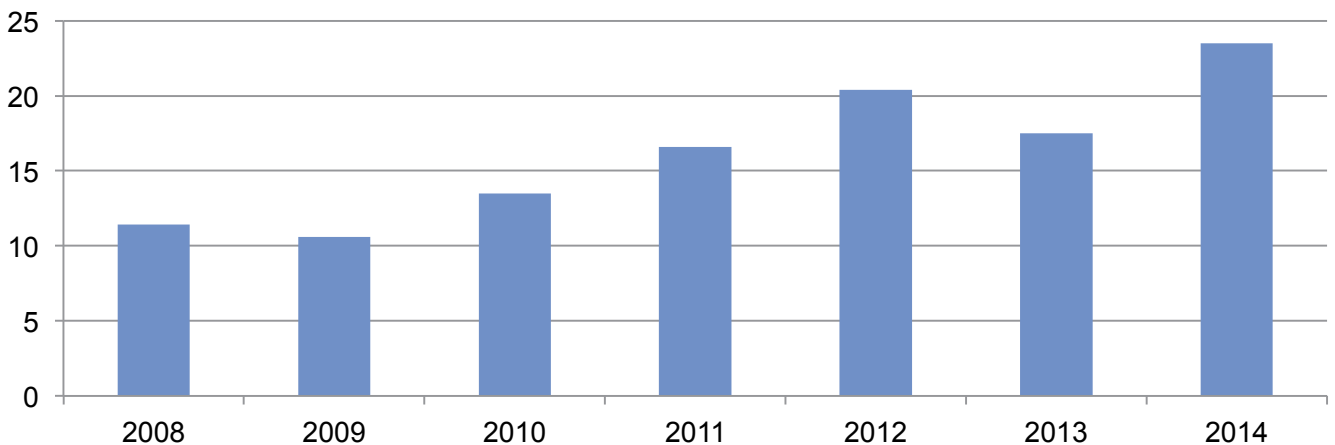


Bild 1.1: Streckenlänge von Straßen und Wegen, bei denen Radverkehrsanlagen seit 2008 mit investiven Mitteln (aus)gebaut und instandgesetzt wurden

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 so weit wie möglich im nachgeordneten Straßennetz, wo der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn fährt. Hierfür sind Tempo-30-Zonen und Fahrradstraßen besonders gut geeignet. Teilweise werden selbstständig geführte Radwege bzw. Geh- und Radwege in Grün- und Landschaftsbereichen genutzt, wo das Radfahren besonders attraktiv ist und auch längere Strecken unterbrechungsfrei zurückgelegt werden können. Wo auf Grund der Hamburger Stadtgeographie (sternförmige auf die City ausgerichtete Straßenverläufe) eine Führung entlang stärker befahrener Straßen unumgänglich ist, sind separate Radverkehrsanlagen (Radwege, Radfahrstreifen) oder ggf. eine Teilseparation (Schutzstreifen) erforderlich. Dies ist im Bereich der inneren Stadt (etwa innerhalb des 2. Grünen Ringes) häufig der Fall.

Die Velorouten sind auf vielen Abschnitten bereits gut befahrbar, allerdings entsprechen Durchgängigkeit und Ausbaustandard häufig noch 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 an 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 besonders stark frequentierten Stellen treten Kapazitätsprobleme zu den Verkehrsspitzenstunden auf. Andererseits gibt es auch zahlreiche Abschnitte ohne Handlungsbedarf. Vollständiger Wegeneubau ist in wenigen Fällen 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. bei Erhaltungsmaßnahmen im Straßennetz oder bei Maßnahmen der Busoptimierung.

Auf Grund des stadtteil- und bezirksübergreifenden Charakters der Velorouten werden bauliche Herrichtung sowie die Erstausrüstung 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 in der Regel 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 orientiert sich nun möglichst an kompletten Routen.

Die Herrichtung der Velorouten erfolgt auf Grund des Umfangs der Maßnahmen schrittweise über mehrere Jahre verteilt. Die Reihenfolge der Routen berücksichtigt den jeweils 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.

Seit Verabschiedung der Radverkehrsstrategie wurde die Herrichtung folgender Routen in kompletter Länge beim LSBG und den betroffenen Bezirksämtern beauftragt:

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

Darüber hinaus wurden auch Teile anderer Routen realisiert, z. B. im Rahmen des Projektes „Alster Fahrradachsen.“ Hier wurde 2014 im Harvestehuder Weg, einem wichtigen Abschnitt der Veloroute 4, eine Fahrradstraße eingerichtet. Als weiterer Teil der Veloroute 4 ist die Bebelallee zu nennen, die auf ganzer Länge Schutzstreifen erhalten soll.

Der Stand der bis zum 31.12.2014 umgesetzten und beauftragten Teilprojekte ist Bild 1.2 und der Maßnahmenübersicht im Anhang 2 zu entnehmen. Hervorzuheben ist die Veloroute 8, die nun durchgängig auf einem längeren Abschnitt vom Rathausmarkt bis zum Stadtteil Hamm hergerichtet ist.

Die Veloroute 3 wurde in der Innenstadt vom bisherigen Verlauf über den Straßenzug Neuer Jungfernstieg – Alsterglaciis auf den fast gleich langen Straßenzug Jungfernstieg – Gänsemarkt – Dammtorstraße – Dammtdamm verlegt. Die für den Radverkehr ohnehin bedeutsame Dammtdorstraße hat dadurch ebenfalls den Status einer Veloroute erhalten.

Der neue Senat hat sich zum Ziel gesetzt, das Veloroutennetz in der laufenden Legislaturperiode kontinuierlich auszubauen und zu vollenden.

In Hamburg werden immer öfter 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 bedarfsgerechten Radwege bestehen oder abgängige Radwege nur unter großem Aufwand (z. B. Grunderwerb, Baumfällungen) an die heutigen Anforderungen an Breite und Linienführung angepasst werden könnten. Die Anlage von Radfahrstreifen und Schutzstreifen kann im Streckenbereich bei entsprechenden Fahrbahnbreiten vergleichsweise einfach sein. Vielfach, insbesondere aber in Knotenpunkten ist jedoch eine Überplanung des Straßenraumes einschließlich der Änderung von Lichtsignalanlagen erforderlich, um eine bedarfsgerechte Integration in den Straßenraum zu erreichen.

Erläuterung:

Grau = Veloroutennetz

Rot = fertig gestellte Maßnahmen 2007 bis 2014

Orange = geplante (beauftragte) Maßnahmen 2015 bis 2018

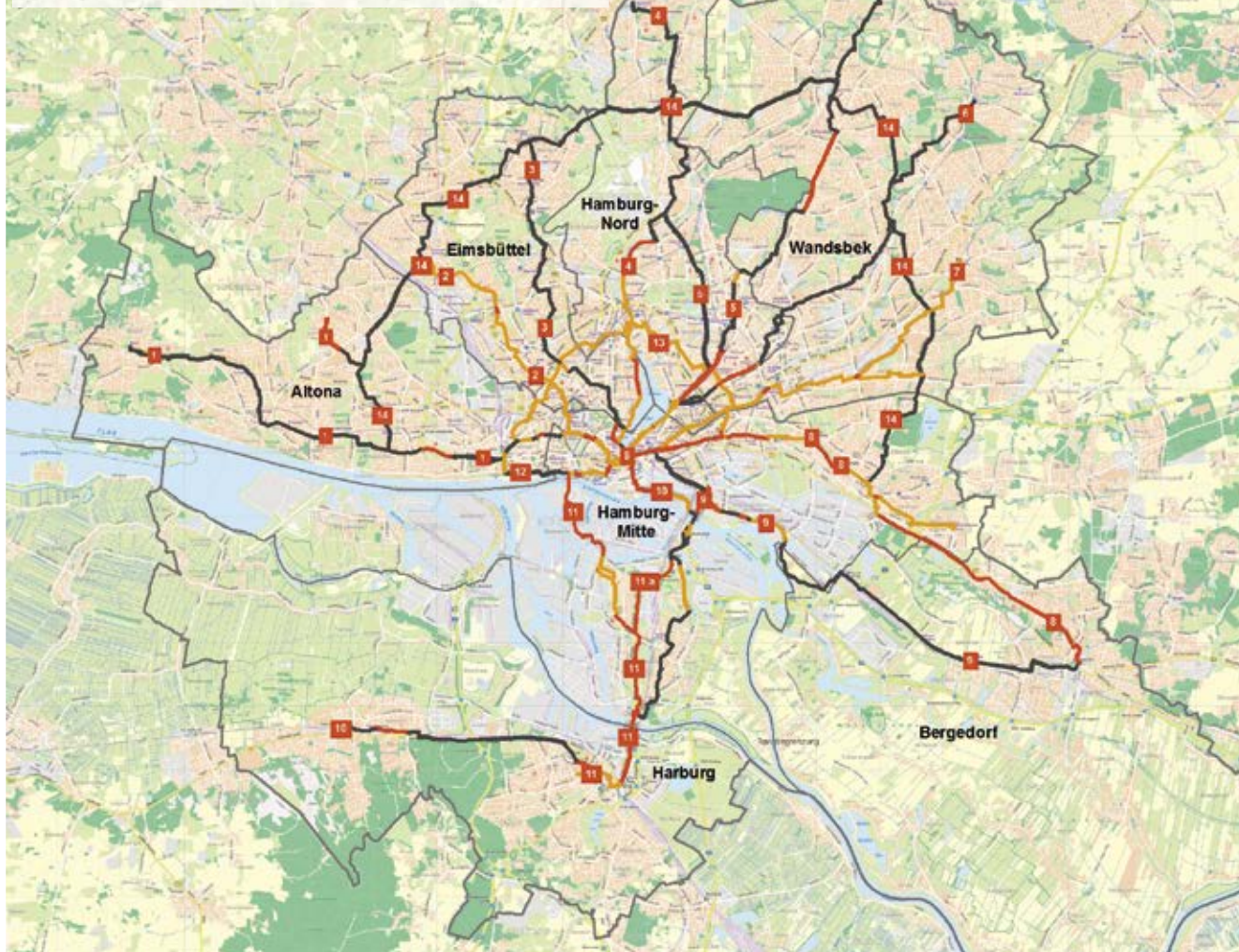


Bild 1.2: Übersichtsplan über Maßnahmen im Veloroutennetz seit 2007 (Stand 31.12.2014)

Ein Schutzstreifen kann gemäß Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) „innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h markiert werden, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert.“ Die Einsatzmöglichkeiten von Schutzstreifen werden somit durch das Kriterium „Mitbenutzung durch den Kfz-Verkehr in seltenen Fällen“ eingegrenzt. Um Fragen nach dem Einsatzbereich von Schutzstreifen nicht in jedem konkreten Fall erneut klären zu müssen, wurde vor diesem Hintergrund bereits am 16. März 2011 zwischen Straßenbaubehörde und Straßenverkehrsbehörde vereinbart, dass insbesondere für Straßenabschnitte, bei denen Kernfahrbahnbreiten zwischen 4,50 und 5,50 m zu erwarten sind, eine genauere Prüfung und Begründung erforderlich ist. Diese Kernfahrbahnbreiten

werden nicht generell ausgeschlossen. Es besteht aber die Tendenz, dass mit zunehmender Kfz- und Schwerverkehrsbelastung (ab 10.000 Kfz/24 h) die Realisierungschancen geringer werden. Es ist ein wesentliches Kriterium, wie häufig die Schutzstreifen durch den Kfz-Verkehr mitbenutzt werden müssen (vgl. VwV-StVO).

Benutzungspflichtige und sonstige wichtige Radwege, bei denen ein Ersatz durch markierte Radverkehrsführungen aus unterschiedlichen Gründen nicht in Betracht kommt, sollen auch weiterhin instandgesetzt bzw. ausgebaut und systematisch an die Kriterien der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) und die Verkehrsbedürfnisse des Radverkehrs angepasst werden. Dies geschieht nach Möglichkeit 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 („Berliner Lösung“) 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, an das weiter angeknüpft werden soll (kurz vor Fertigstellung: Mühlendamm – Kuhmühle – Schürbeker Straße). 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.

Im Jahr 2013 wurde ein systematisches Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH) eingeführt. Integraler Bestandteil des Vorbereitungsprozesses für geplante Straßensanierungen ist eine Prüfung der jeweiligen Situation für den Radverkehr sowie das Erfordernis und die Möglichkeit von Verbesserungen. Dabei wird aus den oben beschriebenen Gründen der Einsatz von Radfahrstreifen und Schutzstreifen favorisiert.

Das Hamburger Radverkehrsnetz profitiert an vielen Stellen auch von den Maßnahmen des Busoptimierungsprogramms. Die betroffenen Straßenräume erhalten in der Regel eine zeitgemäße Aufteilung, bei der der Radverkehr häufig von zu schmalen, nicht ausbaufähigen Radwegen im Seitenraum auf markierte Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn verlegt wird. Auch Konflikte an Bushaltestellen und Knotenpunkten werden durch die Einrichtung von Haltestellen am Fahrbandrand und geradlinige Radverkehrsführungen im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs minimiert. Positive Beispiele sind die Grindelallee, die Fuhlsbüttler Straße, die Gründgensstraße oder (geplant) die Feldstraße und die Papenhuder Straße. Somit tragen die Baumaßnahmen des Busoptimierungsprogramms erheblich zur Bilanz der baulichen Entwicklung des Radverkehrsnetzes bei.

Die 200 Fotos umfassende Bilddokumentation im Anhang 1 illustriert anhand zahlreicher Beispiele die von Anfang 2013 bis Ende 2014 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.

Radweg-Check

In den vergangenen Jahren wurde bereits viel dafür getan, das Hamburger Radverkehrsnetz zu modernisieren und zukunfts-

fähig zu machen. So konnten zahlreiche Velorouten bereits in Teilabschnitten realisiert, viele Radwege ausgebaut und instandgesetzt sowie zahlreiche Radfahrstreifen und Schutzstreifen eingerichtet werden (siehe auch Fortschrittsberichte 2010 und 2013 zur Radverkehrsstrategie). Dennoch dominieren auf Grund des großen Umfangs des Radverkehrsnetzes immer noch an vielen Stellen strukturell veraltete und sanierungsbedürftige Radwege.

Daher wurde auf Grund eines Bürgerschaftlichen Ersuchens im Rahmen der „Fahrradwerkstatt“ mit dem Ersten Bürgermeister im September 2013 (siehe Kapitel 8) das neue Projekt „Radweg-Check“ entwickelt. Hierbei soll das Hamburger Straßennetz mit dem Ziel überprüft werden, das Radwegenetz auf wirklich erforderliche, aber gut nutzbare Strecken zu reduzieren. Damit können das Hamburger Radverkehrsnetz konzentriert und nachfolgend der künftige Unterhaltungsaufwand verringert werden. Andere Nutzungen, insbesondere der Fußverkehr, können profitieren, da nicht mehr benötigte Radwege zurückgebaut und die Flächen den Gehwegen zugeschlagen werden können. Das am Ende verbleibende Radwegenetz wäre auf Grund der Stadtgröße Hamburgs zwar immer noch umfangreich, aber klarer strukturiert.

Der Radweg-Check gliedert sich in zwei Schritte:

Zunächst ist geplant, für das Hamburger Stadtstraßennetz drei Arten von Radverkehrsführungen zu definieren (Radverkehrsführungskonzept):

1. Separate Radverkehrsführung (Radweg oder Radfahrstreifen)
2. Teilseparation (v. a. Schutzstreifen)
3. Mischverkehr auf der Fahrbahn

Die Bestimmung der Radverkehrsführung in jeder Straße soll in Abhängigkeit von der Kraftfahrzeug-Verkehrsbelastung und -zusammensetzung, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie den entsprechenden Schwellenwerten der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erfolgen. Die Festlegung soll unabhängig von einer Radwegebenutzungspflicht geschehen; Radwege, die den (weiter gehenden) ERA-Kriterien entsprechen, würden automatisch auch die Kriterien für eine Radwegebenutzungspflicht erfüllen, sofern diese auf Grund der Verhältnisse auf der Fahrbahn angeordnet werden soll. Ziel sind zudem einheitliche Führungsformen über längere Streckenabschnitte.

Im zweiten Schritt des Radweg-Checks soll eine Überprüfung und Erhebung der Situation vor Ort erfolgen. Die dafür erforderlichen Teilschritte Netzerhebung und Bewertung stellen einen aufwändigen Prozess dar. Die Erhebungsergebnisse sollen im Wesentlichen in drei Kategorien eingeteilt werden:

- A. Kein Handlungsbedarf
- B. Ausbau / Instandsetzung in vorhandener Lage / Breite bzw. nur geringfügige Anpassungen
- C. Überplanung des Straßenraumes zur Integration anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen bzw. Rückbau der vorhandenen Radwege, z. B. bei künftigem Mischverkehr.

Die Ergebnisse des Radweg-Checks sollen bei allen baulichen Maßnahmen im Straßenraum berücksichtigt und umgesetzt werden, insbesondere beim Straßenerhaltungsmanagement. Darüber hinaus soll das mit dem ersten Schritt entstehende Radverkehrsführungskonzept als Grundlage für die Festlegung der erforderlichen Straßenraumbreiten in Bebauungsplanverfahren sowie für die Bestimmung der Radverkehrsführung bei Erschließungsmaßnahmen dienen.

Es ist vorgesehen, sich beim Radweg-Check am Vorgehen und an den Erfahrungen der Stadt Köln zu orientieren, deren Methode in der dargelegten Weise als Praxisbeispiel in die Datenbank des Fahrradportals (www.nrvp.de) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aufgenommen wurde.

In Hamburg sollen zunächst die Hauptverkehrsstraßen betrachtet und nach Auswertung der hierbei gemachten Erfahrungen dann auch die Bezirksstraßen einbezogen werden. Die BWVI hatte ursprünglich geplant, das Radverkehrsführungskonzept für Haupt- und Bezirksstraßen im Laufe des Jahres 2015 vorzulegen. Auf Grund der Vorbereitung eines Mobilitätskonzeptes im Rahmen der Hamburger Olympiabewerbung im I. Quartal 2015 haben sich in der BWVI jedoch die Prioritäten geändert, so dass das Projekt „Radweg-Check“ voraussichtlich erst im Laufe des Jahres 2015 fortgesetzt werden kann.

Alster Fahrradachsen

Seit einiger Zeit sind die vorhandenen Wege entlang der Außenalster nicht mehr dem gestiegenen Fuß- und Radverkehrsaufkommen gewachsen. In der „Fahrradwerkstatt“ mit dem Ersten Bürgermeister im September 2013 wurde daher mit den „Alster Fahrradachsen“ ein weiteres neues Projekt entwickelt. Hierbei sollen die besonders stark von Radverkehr frequentierten Strecken entlang der Außenalster an die heutigen und künftigen Anforderungen angepasst werden. Dabei hat das Projekt nicht nur eine große faktische, sondern auch eine symbolische Bedeutung, denn die Förderung des Radverkehrs kommt (auch) an einem der prominentesten Orte in der Hamburger Innenstadt an. Es wird nicht nur der Radverkehr profitieren, sondern auch Spaziergänger, Sportler und Touristen.

Die BWVI und die drei beteiligten Bezirksämter Hamburg-Mitte, Eimsbüttel und Hamburg-Nord haben gemeinsam eine Untersuchung in Auftrag gegeben, die die vorhandenen Defizite

analysiert und Lösungsvarianten aufgezeigt hat. Im Ergebnis bietet sich für ca. 60 % der Strecken entlang der Außenalster – auf denen das Radverkehrsaufkommen schon heute das Kraftfahrzeug-Verkehrsaufkommen überwiegt oder dies alsbald zu erwarten ist – die Einrichtung von Fahrradstraßen an. Die BWVI und die drei genannten Bezirksämter haben das Vorhaben am 10. Juli 2014 auf einer Pressekonferenz im Rathaus bekannt gegeben. Bei den angedachten Fahrradstraßen handelt es sich konkret um folgende Abschnitte:

- Alsterufer – Harvestehuder Weg (von Kennedybrücke bis Krugkoppel)
- Bellevue (von Fernsicht bis Sierichstraße)
- Fährhausstraße – Schöne Aussicht – Eduard-Rhein-Ufer (von Herbert-Weichmann-Straße bis Herbert-Weichmann-Straße)

Mit der Einrichtung einer Fahrradstraße im Harvestehuder Weg wurde im Dezember 2014 ein erster Abschnitt fertiggestellt. Dieser dient ausdrücklich als Pilotstrecke. Durch den Versuch, die vielen unterschiedlichen Interessen zu harmonisieren, ist die gegenwärtige Lösung noch nicht vollständig überzeugend. Daher wird für die Pilotstrecke ein Monitoring durchgeführt, aus dem möglicher Nachsteuerungsbedarf abgeleitet und noch im Laufe des Jahres 2015 umgesetzt werden soll. Denn die Fahrradstraße soll den Hauptnutzern, also dem Radverkehr, si-

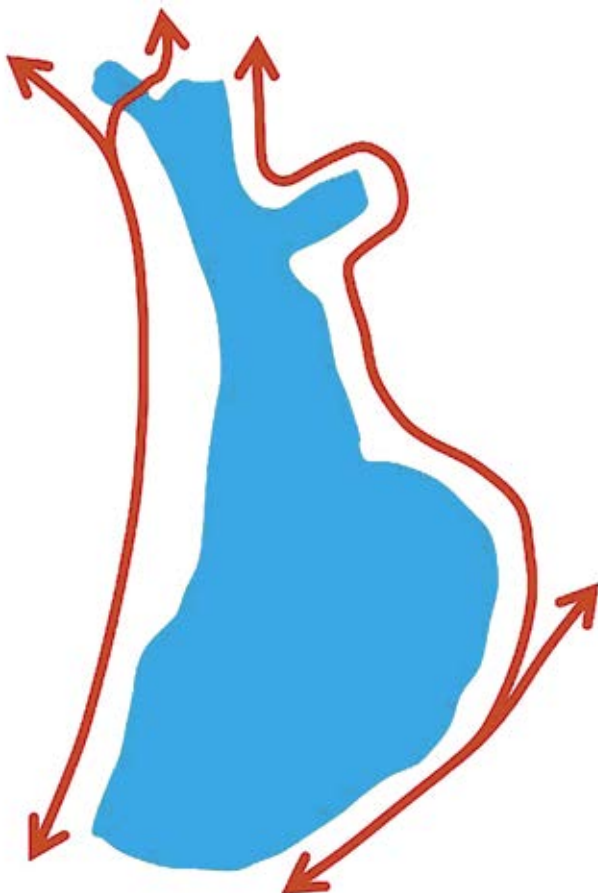


Bild 1.3: Prinzip der Alster Fahrradachsen

cheres, zügiges und komfortables Vorankommen ermöglichen. Im Rahmen des Monitorings sollen auch alle Kritikpunkte und Anregungen aus der Bevölkerung berücksichtigt bzw. abgewogen werden. Die Erfahrungen mit der Pilotstrecke sollen dann auch in die Planung der anderen Abschnitte einfließen, auf denen Fahrradstraßen vorgesehen sind.

Die übrigen 40 % der Fahrradstrecken entlang der Außenalster verteilen sich auf die folgenden Abschnitte:

- Krugkoppel – Fernsicht
- Sierichstraße (von Bellevue bis Fährhausstraße)
- Schwanenwik – An der Alster – Kennedybrücke

Eine kurzfristige Verbesserung dieser Abschnitte in einem überschaubaren Zeitraum ist auf Grund des dortigen hohen Kraftfahrzeug-Verkehrsaufkommens und der beengten Platzverhältnisse nicht realistisch. Hier soll ein Konzept für die Verbesserung der Radverkehrssituation entwickelt und breit mit allen betroffenen Interessenträgern abgestimmt werden, um es in den Folgejahren schrittweise umzusetzen.

Auch der im April 2015 neu gebildete Senat hat sich die Fertigstellung der Alster Fahrradachsen zum Ziel gesetzt. Aktuelle Projektinformationen zu dem Projekt stehen im Internet unter www.hamburg.de/alster-fahradachsen zur Verfügung. Zur weiteren Öffentlichkeitsarbeit siehe Kapitel 5.

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 Altona (2014)
- Bezirk Eimsbüttel (2011)
- Bezirk Hamburg-Nord (2014)
- Bezirk Harburg (2009)

Das Bezirksamt Wandsbek erstellt im Jahr 2015 ein bezirkliches Radverkehrskonzept. In diesem Rahmen soll ein aus Fachleuten bestehendes Fahrradforum eingerichtet werden, in dem Ideen für ein besseres Radwegenetz entwickelt und bewertet werden. Um die Bürgerinnen und Bürger an der Erarbeitung des Radverkehrskonzepts zu beteiligen, wird analog zum 2014 durchgeführten Vorgehen im Bezirk Altona eine Internetseite eingerichtet, auf der ein Fragenkatalog abgelegt wird. In diesen Fragenkatalog werden einige allgemeine Fragen zur Fahrradnutzung sowie Fragen zur Beurteilung der Radverkehrsbedingungen im Bezirk Wandsbek integriert.

Die bezirklichen Konzepte sollen in den nächsten Jahren im Rahmen der verfügbaren Ressourcen schrittweise umgesetzt werden. In einem sogenannten „Bündnis für das Radfahren“ wird die BWVI zusammen mit den Bezirksämtern daran arbeiten, Hamburg zur Fahrradstadt zu machen.

Freizeitrouten und Radfernwege

Im Haupt-Freizeitrouthenetz („Grünes Netz Hamburg“) fanden im Berichtszeitraum insbesondere dort Verbesserungen statt, wo die Routen von Maßnahmen aus anderem Anlass profitieren. So konnte der 2. Grüne Ring (Freizeitroute 11) durch den Bau der Umgehung Finkenwerder bzw. den begleitenden Radweg und die dortige Brücke über die Alte Süderelbe in seiner Führung deutlich optimiert werden. Im Verlauf des Radweges entlang dem Oberhafen / Großmarkt und im Zuge der Veloroute 8 konnten auch die dortigen Freizeitrouten verbessert werden. Zu Radfernwegen siehe Kapitel 6.

In Wilhelmsburg wurde unter Betreuung durch das Bezirksamt Hamburg-Mitte und der Internationalen Gartenschau (igs 2013) nach dem amerikanischen Vorbild sogenannter „Multi-Purpose-Ways“ (Mehrzweckwege) der Freizeitrundkurs „LOOP“ für Radfahrer, Skater, Läufer, Walker etc. eingerichtet. Die Streckenführung setzt sich aus dem eigentlichen Rundkurs sowie mehreren „Zubringern“ (z. B. von der S-Bahn-Haltestelle 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. Ein Teil der Strecke befindet sich auf dem Gartenschaugelände, so dass der LOOP seit Ende der igs (fast) vollständig genutzt werden kann. Das Projekt wurde 2012 mit dem Deutschen Fahrradpreis, der alle zwei Jahre im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes vergeben wird, ausgezeichnet.

Die Hamburg Port Authority plant, bis Sommer 2015 entlang der Hafenerlebnisroute an wichtigen Punkten Informationstafeln aufzustellen.

Einheitliche Wegweisung für die Radrouten

Obwohl die Hamburger Fahrradrouten in vielen Abschnitten bereits gut befahrbar sind, fehlt vielfach noch die entsprechende Fahrradwegweisung, die die Orientierung erleichtert und auch Werbung für die Fahrradnutzung darstellt. Fahrradwegweisung sollte auf einer Fahrradroute 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 schon nach wenigen Jahren größtenteils dem Vandalismus zum Opfer gefallen – beschmiert, beklebt oder völlig verschwunden. Auch bei der erst 2009 ausgeschilderten Freizeitroute 11 (2. Grüner Ring), wurde 2014 eine Überprüfung und Erhebung der Vandalismusschäden erforderlich, um die Beschilderung in nächster Zeit wieder zu vervollständigen.

Das Thema Wegweisung – auch Fahrradwegweisung – ist eine anspruchsvolle Aufgabe; es reicht nicht aus, irgendwo ein paar Schilder aufzustellen. Grundlage jeder Beschilderung sind vielmehr ein Wegweisungskonzept und ein georeferenziertes Wegweisungskataster, das die Ziel- und Entfernungsangaben für die Schilder generiert. Konzept und Kataster für die Velorouten, die Radfernwege und einen Teil der Freizeitrouten liegen in der BWVI vor. Darüber hinaus sind bei jeder Route eine Erhebung der konkreten Wegweiserstandorte vor Ort sowie deren Abstimmung und Dokumentation erforderlich. Bis zur Erstellung der Druckvorlagen, der Schilderproduktion und dem Aufbau der Pfosten und Wegweiser ist somit ein aufwändiger, mehrere Schritte umfassender Prozess zu durchlaufen.

Im Sinne einer nachhaltigen und bürgerfreundlichen Lösung ist hierbei ein systematisches und professionelles Vorgehen erforderlich. Es wäre daher sinnvoll, die Aufgabe Fahrradwegweisung (Konzeption, Aufbau, Pflege und Wartung) auf eine neue, systematische Basis zu stellen, da hierzu auch organisatorischer Klärungsbedarf besteht. Ein konkreter Zeitplan für eine systematische Ausschilderung der Fahrradrouten kann auf Grund anderer prioritärer Aufgaben jedoch noch nicht benannt werden.

Trotz der Schwierigkeiten hat der Anteil beschilderter Fahrradrouten im Berichtszeitraum im Rahmen verschiedener Projekte deutlich zugenommen. Hervorzuheben ist hierbei das Radverkehrsnetz im Hamburger Hafen einschließlich der Hafenerlebnisroute; allein hier wurden im Jahr 2014 ca. 180 Wegweiserstandorte aufgebaut. Außerdem wurden der Freizeitrundkurs „LOOP Wilhelmsburg“ sowie einige Veloroutenabschnitte beschildert, so auf den Velorouten 8 und 11. Bei allen Beschilderungsmaßnahmen gibt es Überlappungen mit

anderen Routen, auch Radfernwegen, die dann zumindest abschnittsweise profitieren. Die Bilddokumentation (Anhang 1) enthält zahlreiche Beispiele der realisierten Wegweiser.

Das Bezirksamt Bergedorf beabsichtigt, das Freizeitnetz für die Vier- und Marschlande mit fünf verschiedenen thematischen Radtouren („Vierländer Kirchentour“, „Rosentour“, „Elbkieker-Tour“ etc.) im Jahr 2015 auszuschildern.

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. Derzeit noch bestehende Radwegebenutzungspflichten an Örtlichkeiten, an denen die rechtliche Prüfung eine Aufhebung ergeben hat, werden umgesetzt, 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 Bezirksamter. Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen wird dann zu weiteren Aufhebungen der Radwegebenutzungspflichten führen, da nach § 45 Abs. 1c StVO Tempo 30-Zonen u. a. nur Straßen ohne Radwegebenutzungspflicht umfassen dürfen.

Die angeordneten Aufhebungen der Radwegebenutzungspflicht für die Jahre 2013 und 2014 sind Anhang 3 zu entnehmen.

Überprüfung kritischer Fälle legalen Parkens neben Radverkehrsanlagen

Eine Überprüfung der „kritischen“ Fälle erfolgt einzelfallbezogen unter Berücksichtigung der Beschwerdelage. Diesbezüglich wurden im Jahr 2014 in der Langenhorner Chaussee 360 und 688 vorhandene Zeichen 315 StVO (Parken auf Gehwegen) weggeordnet. 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.

In den Jahren 2013 und 2014 wurden weitere Einbahnstraßen für den Radgegenverkehr geöffnet. Diejenigen Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen, in denen aktuell keine Freigabe für den Radverkehr erfolgen konnte, weisen nicht die dafür erforderlichen, rechtlichen Kriterien auf.

Im Berichtszeitraum konnte die Freigabe von 16 weiteren Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung angeordnet werden (siehe Anhang 4). Nach Montage der entsprechenden Verkehrszeichen sind damit fast 80 % aller ca. 900 Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen für den Radverkehr in beiden Richtungen passierbar.

Einrichtung von Fahrradstraßen

Fahrradstraßen gewähren dem Radverkehr Bevorrechtigungen vor dem ggf. durch Zusatzzeichen erlaubten Kraftfahrzeugverkehr. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h, und Nebeneinanderfahren ist ausdrücklich erlaubt, so dass zügiges Fahren auch größerer Radverkehrsmengen komfortabel möglich ist. Fahrradstraßen kommen in Hamburg zunehmend zum Einsatz. Im Zuge von Velorouten, Freizeitrouten und / oder Radfernwegen wurden 2013 und 2014 drei neue Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von 1,7 km eingerichtet (siehe Anhang 2). Damit verfügt Hamburg nun über insgesamt elf Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von ca. 6,9 km. In den kommenden Jahren ist die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen geplant, u. a. im Rahmen des Projektes „Alster Fahrradachsen“ und der Velorouten, so wie es sich der neue Senat zum Ziel gesetzt hat.

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 Pla-

nung besonders beachtet. Bei der Signalplanung wird 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 erhält, unter Berücksichtigung der hierfür zur Verfügung stehenden Ressourcen abzuändern.

Gesonderte Radfahrersignale werden zur Förderung und Stärkung des Radverkehrs immer dort eingesetzt, wo es verkehrstechnisch und verkehrsrechtlich sinnvoll und unbedenklich ist, z. B. wenn 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).

Immer häufiger wird an signalisierten Knotenpunkten die direkte Führung des linksabbiegenden Radverkehrs mit Hilfe eines markierten Schutzstreifens unterstützt. Zusätzlich kann bei hohem Verkehrsaufkommen das direkte Linksabbiegen mit einem geschützten Einordnen vor dem Knotenpunkt erreicht werden (Fahrradschleuse, siehe Bild 1.4). Hierbei wird in der Knotenpunktzufahrt eine zusätzliche Signalisierung (Vorsignal) eingerichtet, in dessen Schutz sich der Radverkehr auf den richtungsbezogenen Fahrstreifen einordnen kann.

Fahrradschleusen gibt es z. B. am Knoten Steintordamm / Steintorwall im Zuge der Veloroute 8 sowie an den Knoten Siemersplatz und Kieler Straße / Sportplatzring; eine weitere soll 2015 am Knoten Ferdinandstor / Glockengießerwall realisiert werden.

Laubreinigung im Herbst

Die Grundlage der Laubbeseitigung bildet das Hamburger Wegegesetz (HWG). Gemäß § 29 Abs. 1 HWG sind zur Reinigung

der Geh- und Radwege die Anlieger verpflichtet. Das sind nach dem HWG alle öffentlichen, dem Fußgänger- oder Fahrradverkehr dienenden, von der Fahrbahn baulich abgesetzten Wegeanlagen in geschlossenen Ortschaften. Die Wege sind gemäß § 30 Abs. 1 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 § 32 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 Abs. 2 HWG erstreckt sich die Reinigungspflicht der Anlieger auf die Beseitigung von Laub und Unrat und sonstigen Verschmutzungen. Die Reinigungshäufigkeit ist gem. Abs. 3 den örtlichen Erfordernissen 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 zusammengefegt 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

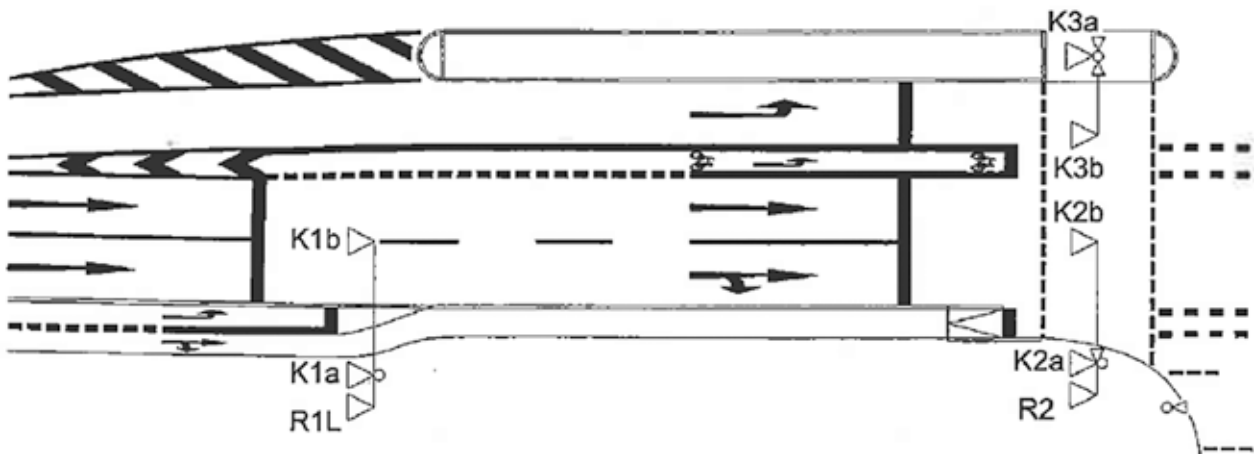


Bild 1.4: Prinzipdarstellung einer Fahrradschleuse (Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen / ERA Ausgabe 2010)

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. Bei der Schneeräumung bemüht sich die SRH weiterhin, die Radverkehrsanlagen von Ablagerungen freizuhalten. In Bezug auf den Streustoff verwendet die SRH auf ihren Geh- und Radwegestrecken feinkörnigen Kies. Der Einsatz von Splitt auf Radwegen wäre nicht unproblematisch, da er leicht zu Beschädigungen von Fahrrädern führen kann. Außerdem führt nach dem Ende des Winterwetters die Aufnahme von Splitt oder stärkerer Wind häufig zu zusätzlichen Feinstaubbelastungen. Der Einsatz von Tausalz oder tausalzhaltigen Mitteln

auf Geh- und Radwegen ist nach dem Hamburgischen Wegegesetz untersagt.

Eine Ausweitung des Winterdienstes auf Radwegen über das bestehende Netz hinaus, wie es der im April 2015 neu gebildete Senat anstrebt, erfordert neben der Finanzierung, dass die zu reinigenden Flächen befestigt, plan und ohne Behinderung befahrbar sind. Hierzu sollen auch die in den letzten Wintern gesammelten Erfahrungen ausgewertet werden, um dann über die Art und Weise einer Ausweitung zu entscheiden.

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 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 Themenbereich „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 Fuß- 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.

Bezüglich der Umsetzung wurde von den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden die Erfahrung gemacht, dass eine verstärkte Sensibilität der Bauunternehmen in Bezug auf die Einhaltung der Verkehrszeichenpläne auch nach der letzten Erhebung nicht zu verzeichnen ist. Eine positive Entwicklung wurde lediglich dahingehend beobachtet, dass die Aufstellung des Zusatzzeichens „Radfahrer absteigen“ von den bauausführenden Firmen seltener vorgeschlagen wird. Der im April 2015 neu gebildete Senat hat sich daher ausdrücklich zum Ziel gesetzt, dass alle Baulastträger die Sicherung und Umleitung des Radverkehrs bei Straßenbaumaßnahmen gewährleisten müssen.

2. Gute Bedingungen zum Fahrradparken

1.000-Bügel-Programm

Das 2011 begonnene 1.000-Bügel-Programm zur Verbesserung des Angebotes an Fahrradabstellanlagen wurde bis 2014 fortgesetzt. Bei diesem Programm bestimmten die Bezirksämter die Aufstellorte neuer Fahrradbügel in eigener Verantwortung; die Finanzierung erfolgte zentral durch die BWVI. Für S- und U-Bahn-Haltestellen gibt es das Bike+Ride-Programm (siehe

Kapitel 3). Im Rahmen des 1.000-Bügel-Programms wurden 2013 und 2014 gemäß den vorliegenden Meldungen der Bezirksämter insgesamt 964 Bügel aufgestellt (siehe Tabelle 2.1). Alle von den Bezirksämtern eingereichten Haushaltsunterlagen wurden genehmigt. Das Bezirksamt Hamburg-Nord beabsichtigt im Frühjahr 2015 den Einbau von 62 weiteren Fahrradbügeln, die noch Bestandteil der Planung von 2014 sind.

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
2013	0	146	28	85	13	90	0	362
2014	0	248	0	46	95	140	73	602
Summe	13	575	28	294	416	267	155	1.748

Tab. 2.1: 1.000-Bügel-Programm, umgesetzte Maßnahmen 2011 bis 2014

Die Haushaltsmittel für das 1.000-Bügel-Programm wurden ebenso wie bei Bike+Ride aus Stellplatzablösebeträgen bereitgestellt. Da für die Umsetzung des Bike+Ride-Entwicklungskonzeptes (siehe Kapitel 3) in den Jahren 2015 und 2016 ein größeres Volumen benötigt wird und die Ablösebeträge damit weitgehend erschöpft sein werden, sollen die Bezirksämter Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradparkens außerhalb von Schnellbahnhaltstellen künftig aus der bezirklichen Zweckzuweisung „Förderung des Radverkehrs“ selbst finanzieren. Hierbei verfügen einige Bezirke über hohe Haushaltsmittelreste aus den Vorjahren.

Improvement Districts (BID, z. B. geplant im Nikolaiquartier). 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 und – wo möglich – auch umgesetzt.

Das Bezirksamt Eimsbüttel beabsichtigt, im Jahr 2015 ein Fahrradparkkonzept für den Bereich der Grindelhochhäuser zu erarbeiten und umzusetzen.

Zu Bike+Ride siehe Kapitel 3.

Sonstige Maßnahmen

Die Aufstellung neuer Fahrradbügel im Rahmen von Umgestaltungsmaßnahmen im Stadtstraßennetz, wo immer dies sinnvoll und möglich ist, hat sich mittlerweile zu einem obligatorischen Bestandteil der Verkehrsplanungen entwickelt. Es handelt sich insbesondere um Baumaßnahmen im Straßen- und Radverkehrsnetz (z. B. Lange Reihe, Fuhlsbüttler Straße), städtebauliche Aufwertungen (z. B. Bramfelder Marktplatz), Maßnahmen zur inneren Erschließung der HafenCity und anderer Baugebiete (z. B. Finkenau) sowie sogenannte Business

Fahrradhäuschen

Seit 1993 ist es in Hamburg möglich, auf Antrag private 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 Jahre sowie der aktuelle Fahrradhäuschen-Bestand sind Tabelle 2.2 zu entnehmen.

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
2013	0	0	1	0	0	0	0	1
2014	1	1	1	0	0	0	0	3
Summe	19	101	220	53	1	0	0	392

Tab. 2.2: Entwicklung und Bestand an Fahrradhäuschen (in Bergedorf und Harburg wurden bislang keine Anträge gestellt)

Auf der städtischen Internetseite www.hamburg.de/radverkehr bietet die Rubrik Fahrradhäuschen die relevanten Informationen sowie eine Karte, in der alle vorhandenen Fahrradhäuschen verzeichnet und 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 weiterhin gut angenommen; im Vergleich zum vorherigen Berichtszeitraum ist die Nachfrage allerdings leicht zurückgegangen. Außerdem steht auf der Internetseite ein Formular für den Antrag auf Sondernutzung zum Download bereit.

Fahrradparken auf Großveranstaltungen

Bei Großveranstaltungen wie z. B. Musikfestivals werden temporär sehr große Fahrradabstellanlagen benötigt. Da diese meistens nicht existieren, bestehen bei solchen Veranstaltungen häufig chaotische Verhältnisse in Bezug auf das Fahrradparken bis hin zur Blockade von Flucht- und Rettungswegen, von erhöhten Diebstahlraten ganz zu schweigen. Die „Hamburger Konzertkultour GbR“ hat aus diesem Bedarf ein Geschäftsmodell entwickelt und bietet für Großveranstaltungen die „Fahrradgarderobe“ an (www.fahrradgarderobe.de), ein mobiles Fahrradabstellsystem mit versicherten und bewachten Abstellplätzen. Das Angebot wird kombiniert mit einem Fahrradverleih und einem Pannendienst. Das System funktioniert wie eine normale Garderobe im Theater oder Konzertsaal: Bei Abgabe seines Fahrrades erhält der Besucher gegen Entrichtung einer Gebühr einen festen Abstellplatz und eine dazugehörige Garderobenmarke. Die Fahrradgarderobe kam in Hamburg u. a. bereits auf dem Dockville-Festival, dem Reeperbahn-Festival, dem Harburger Hafenfest, der Altonale und der ADFC-Radreisemesse zum Einsatz. Die Resonanz ist überaus positiv, insbesondere konnten Fahrraddiebstähle auf ein Minimum reduziert werden.

Als zweites Hamburger Projekt (neben dem LOOPWilhelmsburg) wurde die Fahrradgarderobe 2014 mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet. Weitergehende Informationen befinden sich auf der Internetseite www.nationaler-radverkehrsplan.de, wo das Projekt in der Datenbank für gute Praxisbeispiele der Radverkehrsförderung aufgenommen wurde.

Schrottradentsorgung

Öffentliche Fahrradabstellanlagen sind nicht selten auch durch nicht mehr verkehrstaugliche Fahrräder belegt. Bei der Entsorgung von solchen Fahrrädern, die von ihren Besitzern aufgegeben wurden, arbeiten Bezirksämter, Polizeikommissariate und die Stadtreinigung Hamburg (SRH) eng zusammen. Die ersten größeren Aktionen in Schwerpunktgebieten mit zahlreichen Schrotträdern gab es im Herbst 2012 in mehreren Bezirken. Die Aktion verlief gut und brachte auch ein positives Echo in der Öffentlichkeit. Fortsetzungen gab es im Frühjahr 2013, im Frühjahr 2014 und im Herbst 2014. Letztere hatte als Schwerpunkt die Umfelder der Schnellbahnhaltestellen, die anderen hatten einen eher flächigen Ansatz. Die nächste bezirksübergreifende Aktion ist für Frühjahr 2015 geplant.

Das Thema Schrotträder wird auch im Bike+Ride-Entwicklungskonzept (siehe Kapitel 3) aufgegriffen. Demnach soll Umgang mit Schrotträdern grundsätzlich in der bewährten Weise beibehalten werden. Der zukünftig einheitliche Betreiber wird jedoch zusätzlich auf Basis der vorgesehenen visuellen Kontrollen der B+R-Anlagen gemeinsam mit den für die Markierung von Schrotträdern zuständigen Bezirksämtern bzw. der Polizei auf eine kontinuierliche Schrottrudentfernung hinwirken.

3. Bessere Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr

Fahrradmitnahme

Die kostenlose Fahrradmitnahme in Schnellbahnen, Hafenfähren und bestimmten Buslinien wurde wie bisher beibehalten. Da Klapp- bzw. Falträder von den Sperrzeiten der Schnellbahnen und Busse (montags bis freitags von 6 bis 9 Uhr und von 16 bis 18 Uhr) ausgenommen sind, fördert der HVV seit 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 (100 € Rabatt auf den regulären Verkaufspreis von 699 €). Die ersten 200 Käufer/-innen erhielten 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 barriere-

freien 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 im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) 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 91 Hamburger U-Bahn-Haltestellen barrierefrei ausgebaut sein. Mit Abschluss der ersten Stufe sind dann bereits 57 von 91 U-Bahn-Haltestellen (63 %) barrierefrei.

Jahr	U-Bahn-Haltestellen
2012	Berliner Tor, Hafencity Universität, Kellinghusenstraße, Überseequartier
2013	Christuskirche, Emilienstraße, Kiwittdamm, Osterstraße
2014	Burgstraße, Eppendorfer Baum, Feldstraße, Hammer Kirche, Wandsbek-Gartenstadt
2015	Berne
im Bau	Hallerstraße, Legienstraße, Mundsburg, Ochsenzoll, Rauhes Haus
geplant	Klosterstern, Stephansplatz

Tab. 3.1: Barrierefreier Ausbau von U-Bahn-Haltestellen (Stufe 1)

Bei der S-Bahn wird unter anderem mit dem „Programm zur Steigerung der Haltestellenattraktivität“ zwischen der DB Station & Service AG und der BWVI der stufenfreie Ausbau von

S-Bahnhaltestellen finanziert. Von den 56 S-Bahn-Haltestellen in Hamburg sind 43 stufenfrei und 2 teilweise stufenfrei; dies sind ca. 77 %.

Jahr	S-Bahn-Haltestellen
2012	Mittlerer Landweg, Poppenbüttel, Rübenkamp
2013	Hammerbrook, Wilhelmsburg (Wiedereröffnung)
2014	Heimfeld, Stadthausbrücke
im Bau	Hasselbrook, Landungsbrücken

Tab. 3.2: Stufenfreier Ausbau von S-Bahn-Haltestellen

Bike+Ride-Anlagen

Bike+Ride-Anlagen (B+R-Anlagen) werden in unbewachte, frei zugängliche Fahrradabstellanlagen (Bügel, teilweise überdacht) sowie in gesicherte Mietplätze in Fahrradboxen und Sammelschließanlagen unterteilt. Die Verbesserung und Erweiterung von B+R-Anlagen wird bislang durch die Bezirksämter und die Park+Ride-Betriebsgesellschaft mbH (P+R GmbH) durchgeführt. Zukünftig liegt die Federführung für Planung, Bau und Betrieb in einer Hand bei der P+R GmbH (vgl. Abschnitt zum Bike+Ride-Entwicklungskonzept). Die benötigten (investiven) Haushaltsmittel werden von der BWVI aus Ausgleichsbeträgen bereitgestellt.

Der Ausbau von Bike+Ride-Anlagen wird auf Basis der Ergebnisse der jeweils aktuellen B+R-Erhebung kontinuierlich fortgesetzt. Die letzten Erhebungen fanden in den Jahren 2012 und 2014 statt. Bei den Erhebungen werden an jeder Schnellbahnhaltestelle die jeweilige Art der B+R-Anlagen sowie die Auslastung einschließlich der im Umfeld wild abgestellten Fahrräder ermittelt.

Im Berichtszeitraum wurden ca. 350 gesicherte Miet-B+R-Plätze in Fahrradboxen und Sammelschließanlagen neu eingerichtet. Hierfür wurden ca. 350.000 € bereitgestellt. Somit beträgt die Gesamtzahl der gesicherten B+R-Plätze derzeit ca. 1.610 Stück; davon entfallen auf Fahrradboxen ca. 740 Plätze und auf Sammelschließanlagen ca. 870 Plätze.

Der Bestand an frei zugänglichen B+R-Plätzen an Schnellbahn-Haltestellen hat sich im Berichtszeitraum von ca. 14.600 im Jahr 2012 auf mehr als 16.000 im Jahr 2014 erhöht. Informationen aus den Erhebungsdaten 2012 wurden georeferenziert aufbereitet und können im Geoportal Hamburg unter <http://geoportal-hamburg.de/verkehr> stationsscharf eingesehen werden. Neue Werte aus der Erhebung 2014 werden aktuell elektronisch aufbereitet und dann ebenfalls im Internet veröffentlicht.

Bike+Ride-Entwicklungskonzept

Trotz der Aktivitäten der Bezirksämter und der P+R GmbH genügen Anzahl und Qualität der heutigen Bike+Ride-Plätze häufig nicht (mehr) den Anforderungen an ein modernes und nutzerfreundliches Produkt. Anlässlich eines Bürgerschaftlichen Ersuchens (Drs. 20/6733) hat die P+R GmbH deshalb im Auftrag der BWVI im Jahr 2014 ein gesamtstädtisches Bike+Ride-Entwicklungskonzept erarbeitet, das im Januar 2015 vom Senat beschlossen wurde (Drs. 20/14485). Ziel dieses Konzepts ist es, die qualitativen und quantitativen Anforderungen an ein zukunftsfähiges Angebot an B+R-Anlagen aufzuzeigen. Darüber hinaus wurde ein entsprechendes Realisierungs- und Betreiberkonzept entwickelt (Umsetzung

und Betrieb „aus einer Hand“). Das Bike+Ride-Entwicklungskonzept enthält folgende Eckpunkte:

- Bis zum Jahr 2025 soll an den Schnellbahn-Haltestellen die Zahl der B+R-Plätze von heute ca. 16.000 auf dann ca. 28.000 erhöht werden (frei zugängliche Plätze und Mietplätze). Daraus resultiert einen Neubaubedarf von ca. 1.200 Stellplätzen pro Jahr. Dieser Neubaubedarf steht weitgehend in Einklang mit den B+R-Neubauzahlen vergleichbarer europäischer Metropolen. Bis zum Jahr 2025 sollen ca. 30,7 Mio. € investiert werden, d. h. ca. 3,1 Mio. € pro Jahr. Eine Gebührenerhöhung für Mietplätze ist mit dem Konzept nicht verbunden.
- Als Standard-Abstelltyp sind bei ausreichender Flächenverfügbarkeit Anlehnhalter vorgesehen. Bei beengten Flächen ermöglichen städtebaulich behutsam zu integrierende Doppelstockabstellplätze und Fahrradparkhäuser höhere Stellplatzzahlen und damit eine bessere Flächenausnutzung. Als Zielwert sollen 50 % der frei zugänglichen B+R-Abstellplätze überdacht sein. Für Mietplätze wird eine Quote von (nachfrageabhängig) bis zu 20 % angestrebt; hierbei sollen vorrangig Sammelschließanlagen eingesetzt werden.
- Die bisherige zersplitterte Zuständigkeit bei B+R (Zuständigkeit der sieben Bezirke für öffentliche Abstellanlagen und Zuständigkeit der P+R-GmbH für Mietplätze) soll zu Gunsten eines vereinfachenden, einheitlichen Betreibermodells aufgegeben werden. Um einen möglichst wirtschaftlichen Betrieb und eine möglichst einfache Organisation zu erreichen, soll B+R in Hamburg zukünftig federführend durch die P+R-GmbH betrieben werden. Hierzu werden die bezirklichen B+R-Anlagen schrittweise in den Bestand der P+R GmbH übernommen.
- Zur Sicherstellung der termingerechten Umsetzung der im Rahmen des B+R-Entwicklungskonzeptes beschriebenen Maßnahmen wird angestrebt, das gesamte Verfahren sowohl in der Planungs- als auch in der Genehmigungsphase zu standardisieren und damit zu vereinfachen.

In Bezug auf das weitere Vorgehen liegt für 2015 und 2016 inzwischen eine Prioritätenliste der umzusetzenden Maßnahmen vor. Die Maßnahmen an den einzelnen Schnellbahn-Haltestellen werden schrittweise konkretisiert und gemeinsam mit den relevanten Akteuren vor Ort abgestimmt. Es ist vorgesehen, für die Folgejahre ebenfalls Prioritätenlisten aufzustellen.

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 auf Grund 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 den 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. Das dazu konzipierte Schülerarbeitsheft „Mein Fahrrad-Tagebuch“ (für die Klassen 3 und 4) wurde im Jahr 2013 komplett überarbeitet und steht wie auch das Schülerarbeitsheft „Fahr Rad Mobil“ (für die Klassen 5 bis 7) mit den dazugehörigen Unterrichtsbausteinen im Internet unter der Adresse www.bildungsserver.hamburg.de/verkehrserziehung zum Download bereit.

Unfallentwicklung

Radfahrerunfälle (= Unfälle, an denen mindestens ein Radfahrer aktiv beteiligt war) sind 2013 gegenüber dem Vorjahr von 3.024 auf 3.014 gesunken, also um 0,3 %. Die Zahl der verunglückten Radfahrer stieg dabei leicht von 2.204 auf 2.212, die der getöteten Radfahrer sank von 4 auf 2 Personen. Damit weist die Statistik für 2013 nahezu unveränderte Werte gegenüber dem Vorjahr auf, wobei nur 2 Radfahrer getötet wurden.

Bezogen auf alle 3.014 Radfahrerunfälle des Jahres 2013 waren in 39,0 % aller Fälle Radfahrer die Hauptverursacher, in 56,4 % 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 2012 / 2013 kann den einschlägigen Veröffentlichungen der Behörde für Inneres und Sport bzw. den jährlichen Verkehrsberichten der Polizei entnommen werden:

- www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/3904530/2013-04-04-bis-pm-vus-2012/
- www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/3832082/2014-04-01-bis-pm-vus-2013/

Die abschließenden Verkehrsunfallzahlen für das Jahr 2014 lagen bei Redaktionsschluss noch nicht vor. Die vorläufigen Zahlen von 2014 weisen auf 3.272 Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteteiligung hin. Das ist gegenüber dem Vorjahr 2013 eine Steigerung von 8,6 %. Des Weiteren ist folgende vorläufige Anzahl von verunglückten Radfahrern/-innen zu beklagen:

Getötete Radfahrer	11
Schwer verletzte Radfahrer	224
Leicht verletzte Radfahrer	2.185
Gesamt	2.420

Tab. 4.1: Vorläufige Anzahl verunglückter Radfahrer 2014

Dies ist eine deutliche Steigerung von 9,4 % bei den verunglückten Radfahrern gegenüber 2013.

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 Februar 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 (2009 – 2011) auf der Grundlage von EUSKA vor. Für den Zeitraum 2012 – 2014 liegen die ermittelten Unfallhäufungsstellen noch nicht vollständig vor. Für den Zeitraum 2011 – 2013 wurden 242 Unfallhäufungsstellen identifiziert, bei denen die Radfahrerbeteiligung eine Rolle gespielt hat. Die aktuellen Unfalldaten zur Ermittlung der Unfallhäufungsstellen für den Drei-Jahres-Zeitraum 2012 – 2014 stehen den örtlichen Straßenverkehrsbehörden an den Polizeikommissariaten noch nicht zur Verfügung. Die örtlichen Straßenverkehrsbehörden werden bei Vorliegen der Daten entsprechende Analysen durchführen und ggf. Maßnahmen zur Beseitigung der Unfallhäufungsstellen einleiten. Erste Ergebnisse dürften dann im Juni 2015 für ganz Hamburg vorliegen.

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. Eine Überwachung der Verstöße durch Radfahrer wird durch die Polizeikommissariate im Rahmen des täglichen Dienstes unter Berücksichtigung der aktuellen Lage- und Beschwerdesituation im Rahmen vorhandener personeller und materieller Ressourcen verfolgt.

Die Bekämpfung der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Missachtung des Rotlichts durch Führerinnen und Führer von Kraftfahrzeugen als besonders

gefahrengeeignete und unfallbegünstigende Fehlverhaltensweisen gehörte auch in den letzten zwei Jahren zu den Schwerpunkten verkehrspolizeilicher Tätigkeiten. Durch die örtlich zuständigen Polizeikommissariate erfolgten Geschwindigkeitsüberwachungen mittels Lasermessungen in Tempo-30-Zonen. Darüber hinaus werden anlassbezogen Geschwindigkeitsneumaessungen und das Aufstellen des Temposys-Gerätes (Geschwindigkeits-informationssystem) vorgenommen.

Mit der Teilnahme an zwei 24-stündigen bundesweiten „Blitzmarathon“-Einsätzen beschrift die Polizei Hamburg erstmals neue Wege, um die besonderen Gefahren zu schnellen Fahrens öffentlichkeitswirksam zu verdeutlichen. Die zur Mitwirkung aufgeforderten Bürger machten regen Gebrauch von der Möglichkeit, Überwachungsörtlichkeiten vorzuschlagen.

Kontrolle von Parken auf Radwegen; vorrangig straßenbauliche Maßnahmen für Problemschwerpunkte

Die Bekämpfung des Falschparkens auf Radwegen – unabhängig von einer Benutzungspflicht – ist ständige Aufgabe des täglichen Streifendienstes, der Fahrradstaffel, der Verkehrsdirektion und anderer Einsatzkräfte. Die Überwachung im Streifendienst gewährleistet dabei einen möglichst flächendeckenden Verfolgungsdruck. Außerdem erfolgen schwerpunktmäßige Überwachungen neu hergestellter Radverkehrsanlagen.

Information über neue, den Radverkehr betreffende Verkehrsregeln

Die Polizei Hamburg hat weiterhin den Flyer „Radfahren in Hamburg“ im Programm, der im Rahmen des Forums Verkehrssicherheit Hamburg unter Beteiligung der BIS, der BSB, des ADFC, der Zweiradmechanikerinnung und der Unfallkasse Nord entwickelt wurde. Dieser Flyer wurde Ende 2014 in einer Neuauflage von 50.000 Exemplaren mit den aktuellen Änderungen zur Fahrradbeleuchtung angepasst und informiert über relevante Verkehrsregeln und Vorschriften für den Radverkehr.

Ergänzend dazu wurde 2014 in der jährlich wiederkehrenden Fahrradpräventionsaktion „Schon gecheckt“ das Faltblatt „Hab' Dich im Blick – Streifen schützen“ herausgegeben, das als Schwerpunkt Radfahrstreifen und Schutzstreifen in den Vordergrund stellt und auch noch einmal die Regeln der Radwegebenutzungspflicht darstellt. Im Jahr 2013 stand hier die gegenseitige Rücksichtnahme im Vordergrund; Verkehrsregeln wurden am Rand ebenfalls behandelt.

Die aktuellen Änderungen zur Fahrradbeleuchtung sowie das Thema Radfahrstreifen / Schutzstreifen waren regelmäßig Bestandteil der polizeilichen Informationsangebote auf der

Messe „Reisen Hamburg“, der ADFC-Radreisemesse und den weiteren Informationsständen der Fahrradstaffel der Polizei Hamburg.

Seit 2014 ist es den Bezirksämtern in Hamburg möglich, temporär ein mit der Behörde für Inneres und Sport abgestimmtes nicht amtliches Hinweisschild nach „Oldenburger Muster“ mit dem Zusatz „Radwegebenutzungspflicht aufgehoben“ an den Örtlichkeiten aufzustellen, an denen unmittelbar zuvor die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben wurde. Dadurch kann die in der Radverkehrsstrategie als notwendig erachtete Aufklärung der Verkehrsteilnehmer zum Thema Radwegebenutzungspflicht zur Verbesserung des „Fahrradklimas“ sinnvoll ergänzt werden. Empfohlen wird eine Aufstelldauer von vier bis sechs Wochen bei zukünftiger Aufhebung von Radwegebenutzungspflichten. Durch die Aufstellung der temporären Schilder dürfen andere Verkehrsteilnehmer einschließlich Fußgänger und Radfahrer nicht behindert und amtliche Verkehrszeichen nicht verdeckt werden.



Bild 4.1: Nicht amtliches Hinweisschild „Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt – Radwegebenutzungspflicht aufgehoben“

Intensivere Einbeziehung erwachsener Verkehrsteilnehmer in die Verkehrssicherheitsarbeit

2013 und 2014 wurde jeweils die bewährte Fahrradsicherheitskampagne „Schon gecheckt“ fortgeführt. Neben der Polizei sind hier weitere Akteure des Forums Verkehrssicherheit Hamburg aktiv und bringen sich in die Aktionen ein. Es werden dabei 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 von Radfahrern und Kraftfahrern im Straßenverkehr im Jahr 2013 im Fokus der Kampagne, die mit einer öffentlichkeitswirksamen Aktion in Anwesenheit des Innensenators im Grindelviertel ihren Auftakt hatte.

2014 lag der Schwerpunkt bei der Nutzung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen. Auch hier wurde der motorisierte Verkehr im Sinne eines partnerschaftlichen Miteinanders ebenfalls mit

angesprochen. Die zentrale Veranstaltung wurde am Museum für Arbeit im Rahmen der Fahrradsternfahrt „mobil ohne Auto“ als Informationsstand u. a. mit der Verteilung von Sicherheitswarnwesten an Radfahrer durchgeführt.

Daneben gab es verschiedene Versuche, die Fahrradmobilität von Senioren über Informationsveranstaltungen (Seniorenmesse „Seniora“, Messeauftritt „Reisen Hamburg“, Veranstaltung DRK usw.) im Zusammenwirken mit dem Forum Verkehrssicherheit zu fördern. Allerdings ist die Nachfrage hier bislang äußerst gering.

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 signifikante und dauerhafte Erhöhung der Nachfrage war und ist nicht feststellbar und bewegt sich bisher im Rahmen normaler Schwankungen.

Motorischen Schwierigkeiten der Kinder beim Fahrradfahren, durch die ein Erfolg bei der Radfahrprüfung fraglich wird, begegnet die Polizei Hamburg weiterhin durch punktuelle Zusatzschulungen dieser Kinder.

Im Übrigen bewegt sich die Verkehrserziehung der Polizei auf dem (hohen) Niveau der Vorjahre.

5. Öffentlichkeitsarbeit für ein besseres Fahrradklima

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

In den Jahren 2013 und 2014 wurde die kontinuierliche Presse- und Öffentlichkeitsarbeit über die Durchführung von Maßnahmen im Rahmen der Radverkehrsstrategie fortgesetzt und intensiviert. Hervorzuheben sind insbesondere Pressetermine vor Ort zu wichtigen Infrastrukturmaßnahmen und zum StadtRAD-System.

So eröffnete Bezirksamtsleiter Andy Grote im August 2013 gemeinsam mit Staatsrat Andreas Rieckhof und dem Unternehmer und Initiator des Projektes Michael Grau den LOOP Wilhelmsburg. Bei diesem Termin stellte das Bezirksamt Hamburg-Mitte auch einen eigens für den LOOP entwickelten Flyer vor. Im März 2014 nahmen Staatsrat Andreas Rieckhof, Bezirksamtsleiter Torsten Sevecke und Unternehmensvertreter die in Kooperation mit den Unternehmen Beiersdorf und NXP eingerichtete StadtRAD-Station Tropelwitzstraße öffentlichkeitswirksam in Betrieb. Im Juli 2014 fand die Freigabe des neuen Radweges entlang dem Oberhafen / Großmarkt durch den Ersten Bürgermeister Olaf Scholz zusammen mit Senator Frank Horch, Staatsrat Andreas Rieckhof und dem Geschäftsführer des LSBG Hans-Jochen Hinz statt.

Als Auftakt für das Projekt „Alster Fahrradachsen“ zur Verbesserung der Radverkehrsführung entlang der Außenalster wurde im Juli 2014 eine eigene Pressekonferenz im Rathaus mit anschließender Presserundfahrt mit Staatsrat Rieckhof und den Bezirksamtsleitern der Alsteranrainerbezirke durchgeführt. Im Rahmen der konkreten Planung hat der LSBG im September 2014 in einem Infocontainer über das Projekt informiert. Der Container stand jeweils für eine Woche an drei exponierten Standorten rund um die Außenalster und bot Passanten, die zu Fuß oder auf dem Fahrrad vorbeikamen, die Möglichkeit, mit den Planern über das Konzept zu diskutieren und Ideen und Anregungen für die geplanten Maßnahmen einzubringen. Neben vielen mündlichen Beiträgen wurden auch ca. 250 schriftliche Beiträge von den mehr als 1.000 interessierten Personen entgegengenommen und ausgewertet. Diese fließen in die weiteren Planungen ein. Hierbei wurde auch deutlich, dass insbesondere das Instrument „Fahrradstraße“ noch nicht allen so vertraut ist, dass sie die hierfür geltenden Verkehrsregeln sicher benennen konnten.

Die HPA hat 2013 das Faltblatt „Mit dem Fahrrad unterwegs im Hamburger Hafen“ zur Hafenerlebnisroute aktualisiert. Im gleichen Jahr hat sie außerdem eine Broschüre zum „Masterplan Radverkehr Hamburger Hafen“ herausgegeben.

Das Bezirksamt Altona hat 2014 im Vorfeld der Erarbeitung des bezirklichen Radverkehrskonzeptes eine Online-Befragung durchgeführt, um neben eigenen Analysen auch Hinweise

von Radfahrerinnen und Radfahrer einfließen zu lassen. Auf der Internetseite <http://fahrrat-altona.de> konnten in einer Karte Punkte mit Verbesserungsbedarf eingetragen werden. Es gingen über 5.000 Nennungen ein, die nach unterschiedlichen Kategorien ausgewertet wurden. Sie sollen so weit wie möglich bei der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt werden. Das Bezirksamt Wandsbek führt 2015 eine ähnliche Aktion durch.

Die Polizei hat 2013 und 2014 mit den in Kapitel 4 beschriebenen Maßnahmen der Aktionen „Schon gecheckt“, mit Messpräsenzen bzw. Sicherheitstagen, nicht einzeln erfassten Maßnahmen der örtlichen Polizeikommissariate und zahlreichen Informationsveranstaltungen der Fahrradstaffel der Polizei Hamburg offensiv und kontinuierlich Öffentlichkeitsarbeit betrieben.

Allein die Fahrradstaffel hat 2013 insgesamt 21 und im Jahr 2014 insgesamt 24 reine Präventionsveranstaltungen durchgeführt. In beiden Jahren wurden hier jeweils sieben operative Maßnahmen der Repression durch Fernsehteams begleitet und haben dabei ebenfalls in präventivem und informativem Sinn in die Öffentlichkeit gewirkt. Daneben sind bei der Polizei Hamburg entsprechende Flyer zum Fahrradverkehr an allen Polizeikommissariaten vorhanden und für die Kunden verfügbar. Siehe hierzu auch Kapitel 4.

Veranstaltungen für die Öffentlichkeit

Im Oktober 2013 veranstaltete der ADFC Landesverband Hamburg e. V. im Stadtteil St. Georg eine öffentliche Podiumsdiskussion zum fertiggestellten Teilstück der Veloroute 8 von der Innenstadt bis Hamm. Zur Einführung informierten Ursel Rabeler und Gerd Baum vom Bezirksamt Hamburg-Mitte sowie Olaf Böhm von der BWVI über das Velorouten-Netzkonzept und die entlang der Veloroute 8 umgesetzten Maßnahmen. Es moderierte Merja Spott vom ADFC. Die Veranstaltung stieß mit ca. 30 bis 40 Gästen auf reges Interesse.

Im November 2013 folgten ca. 70 Bürgerinnen und Bürger der Einladung des ADFC zu einer Podiumsdiskussion über die Auswirkungen der Busoptimierung auf den Radverkehr. Sie diskutierten mit Vertretern der Verwaltung, der HOCHBAHN, der Wissenschaft und dem ADFC die Vor- und Nachteile der ersten umgesetzten Kreuzungen entlang der Metrobuslinie M5. (Siemersplatz, Grindelallee / Hallerstraße und Grindelallee / Edmund-Siemers-Allee).

Fahrradkarten

Die BSU hat 2014 die kostenlos erhältliche Karte „Radwandern auf dem 2. Grünen Ring / Freizeitroute 11 – in 100 Kilometern um die Stadt“ herausgegeben.

Die bereits 2011 von der BWVI herausgegebene zweite Auflage des Kartensets „Hamburgs Fahrradroutes“ ist auch in den Hamburger Bücherhallen verfügbar und erzielt dort pro Exemplar und Jahr ca. 15 Ausleihen, was weit über dem Durchschnitt liegt und für eine große Beliebtheit spricht.

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. Das Funktionspostfach radfahren@bwvi.hamburg.de wird von der Bevölkerung weiterhin rege genutzt. Die Anzahl der Kontakte ist so hoch, dass häufig mit standardisierten Schreiben oder Verweisen auf den Internetauftritt zum Radverkehr (siehe Kapitel 7) reagiert werden muss, um den Aufwand für die Beantwortung 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 hohen Aufwand.

Ausstellung „Das Fahrrad – Kultur, Technik, Mobilität“

Mit Unterstützung u. a. der Kulturbehörde wurde im Museum der Arbeit vom 9. Mai 2014 bis zum 1. März 2015 die Ausstellung „Das Fahrrad – Kultur, Technik, Mobilität“ gezeigt. Sie präsentierte auf 600 qm Ausstellungsfläche und anhand von über 100 Fahrradkonen der letzten 200 Jahre die technische Entwicklung, das Design, die vielfältigen Fahrradszenen sowie Mobilitätsaspekte der Gegenwart und Zukunft. Die Ausstellung bildete damit einen wichtigen Beitrag zur Etablierung und Stärkung der Fahrradkultur in Hamburg. Das Ausstellungskonzept hat sich bewährt, denn es war eine der am besten besuchten Ausstellungen, die je in diesem Museum stattgefunden haben. Die Bilddokumentation (Anhang 1) enthält einige Eindrücke der Ausstellung.

Kommunikationskampagne für den Radverkehr

Der im April 2015 neu gebildete Senat möchte in Hamburg ein Willkommensklima für Radfahrerinnen und Radfahrer schaffen und deshalb eine langfristige und facettenreiche Kampagne starten, die die Vorteile des Fahrrads als städtisches Verkehrsmittel ins Gespräch bringt. Eine solche Kampagne soll das positive Image des Radfahrens stärken und zu einer häufigeren Fahrradnutzung motivieren. Für die Konzeption, Ausschreibung und Durchführung sind zunächst die personellen und finanziellen Ressourcen bereitzustellen.

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 – in der jährlichen Radreiseanalyse des AD-FC-Bundesverbandes seit Jahren den 1. Platz in der Beliebtheitsskala der Radfernwege belegt.

Im Berichtszeitraum erfolgten insbesondere auf dem Elberadweg deutliche Verbesserungen der Routenführung und des Fahrkomforts. Diese stellen einen wichtigen Schritt in Richtung einer Zertifizierung des Elberadweges als AD-FC-Qualitätsradroute dar (siehe Fortschrittsbericht 2013 zur Radverkehrsstrategie).

So wurde die Geh- und Radwegpromenade auf der vorhandenen Hochwasserschutzanlage entlang dem Oberhafen („Großmarktradweg“) 2014 fertiggestellt und eröffnet. Neben dem eigentlichen Weg wurden zwei Brücken hergestellt, 27 Bäume gepflanzt und 12 Bänke sowie Papierkörbe aufgestellt. Gleichzeitig wurde ein Tor in den ebenfalls aufgestellten Zaun zum Großmarkt eingebaut, um den Zugang zum neuen Musicaltheater in der Großmarkthalle zu ermöglichen. Die Promenade ist nunmehr Bestandteil des Elberadweges sowie der Radfernwege Hamburg – Bremen und Hamburg – Rügen. Im Verlauf dieser Routen ersetzt die Promenade die stark belastete und unattraktive Amsinckstraße, den schlechten Radweg am Högerdamm und den Deichtorplatz einschließlich der stadteinwärts zu nutzenden Treppe. Vor Ort ist zu beobachten, dass der neue Radweg auf Anhieb eine hohe Nutzung durch Freizeit- und Alltagsradler erfährt und sich schon jetzt zu einem attraktiven Ort auch für Naherholungssuchende entwickelt hat.

Im weiteren Verlauf des Elberadweges wurden in der Straße Bei den St. Pauli Landungsbrücken Radfahrstreifen angelegt und somit die bisherige konflikträchtige Situation im Bereich der Haltestellen der Stadtrundfahrtenbusse beseitigt. In der mit Großpflaster befestigten Großen Elbstraße wurden eigene Radwege angelegt, um den Fahrkomfort zu verbessern. Hierbei wurde eine Lösung gefunden, die auch den Anforderungen des Denkmal-Ensembleschutzes genügt. In den Vier- und Marschlanden ist der zum Elberadweg gehörende Marschbahndamm durch einen Lückenschluss in Ochsenwerder jetzt durchgängig hart befestigt. In Finkenwerder erfolgte eine Verbesserung der Radverkehrsführung zum Überqueren des Aue-Hauptdeichs.

Künftig sind eine Überprüfung der Wegweisung und eine Beseitigung der Vandalismusschäden der Hamburger Radfernwege vorgesehen. Bei jeder Erneuerung der Wegweisung auf den durch Hamburg verlaufenden Radfernwegen wird jetzt

auch das Logo des deutschlandweiten Radfernwegenetzes („D-Netz“) verwendet, erstmals zu sehen auf den Schildern des Radweges entlang dem Oberhafen / Großmarkt (siehe Anlage 1).

Die BWVI beteiligt sich seit 2010 an der Vermarktung des Elberadwegs Nord als Mitglied der Kooperationsgemeinschaft. Eine Beteiligung an der Vermarktung des Radfernweges Hamburg – Bremen erfolgt über die finanzielle Unterstützung von Einzelmaßnahmen (Internetseite, Flyer). Seit 2013 sind eine Elberadweg-App und eine mobile Elberadweg-Internetseite für Smartphones verfügbar, die die Information und Orientierung für Fahrradtouristen auch unterwegs verbessern. Die Umsetzung erfolgte durch die Elbtalau-Wendland Touristik GmbH mit Sitz in Hitzacker, die als Koordinierungsstelle für den Elberadweg Nord tätig ist.

In Hamburg gibt es zurzeit 33 Bett+Bike-Beherbergungsbetriebe.

GPS-Tracks für die Hamburger Fahrradrouen

Der Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) hat im Auftrag der BWVI im Jahr 2013 GPS-Tracks für die Hamburger Velo- und Freizeitrouen entwickelt, die im Internet zum Download angeboten werden (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 erfolgt ist (siehe Kapitel 1), wird somit die Orientierung für Radfahrer/-innen über das Kartenset „Hamburgs Fahrradrouen“ hinaus verbessert.

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, ist mit mittlerweile über 2,4 Mio. Fahrten pro Jahr (2014) weiterhin sehr erfolgreich. Ein Erfolgsfaktor und eine wichtige Voraussetzung für den Betrieb ist ein zusammenhängendes, vergleichsweise dichtes Stationsnetz, das es den Kunden ermöglicht, vielfältige Wegebeziehungen mit Kurzfahrten (unter 30 Minuten) zu erledigen. Im Berichtszeitraum wurden neun Leihstationen in der HafenCity, in Hammerbrook, Wilhelmsburg, Lokstedt und Wandsbek ergänzt. Außerdem wurde im Dezember 2014 die erste (privat finanzierte) Station im Bezirk Harburg in Betrieb genommen. StadtRAD Hamburg umfasste zum 31.12.2014 insgesamt 132 Leihstationen und 1.650 Fahrräder. Eine Auswahl der neuen StadtRAD-Stationen zeigt die Bilddokumentation in Anhang 1.

2014 wurde mit 40 neuen Stationen und 500 zusätzlichen Fahrrädern die dritte große Ausbaustufe von StadtRAD bei der DB Rent GmbH beauftragt. Hierbei sollen insbesondere weitere Stadtteile wie Bahrenfeld, Barmbek-Nord und erstmals auch Harburg einbezogen, aber auch das derzeitige Bedienungsgebiet mit einzelnen Stationen ergänzt und arrondiert werden. Die Auswahl erfolgte aus über 100 Wunschstandorten, die von der Bevölkerung und den politischen Gremien der Bezirke vorgeschlagen wurden. Die Inbetriebnahme der ersten Station dieser Ausbaustufe erfolgte am 13. Februar 2015 durch Senator Frank Horch in der Moorstraße nahe dem Bahnhof Harburg. Allein in Harburg folgten bis April 2015 zehn weitere Standorte, die restlichen werden bis Mai 2015 auf die übrigen teilnehmenden Bezirke verteilt.

Nach dieser Erweiterung wird das Bedienungsgebiet im Westen bis Bahrenfeld, im Nordwesten bis Lokstedt, im Norden bis zur S-/U-Bahn-Haltestelle Ohlsdorf und bis zum Bramfelder Marktplatz, im Nordosten bis Wandsbek-Gartenstadt, im Osten bis zur U-Bahn-Haltestelle Horner Rennbahn, im Südosten bis Rothenburgsort und im Süden bis Harburg reichen (siehe Bild 7.1). Fast alle S- und U-Bahn-Haltestellen sowie sonstige Orte mit hohem Publikumsaufkommen wurden bzw. werden mit Leihstationen ausgestattet, sofern die Platzverhältnisse es zuließen bzw. zulassen.

Der im April 2015 neu gebildete Senat hat sich vorgenommen, das StadtRAD-System um weitere 30 Stationen zu vergrößern und deren Realisierung noch im Jahr 2015 in Angriff zu nehmen.

Darüber hinaus sollen weitere Stationen über Kooperationen mit interessierten Unternehmen eingerichtet werden. Erste, bereits umgesetzte Standorte sind Bramfelder Chaussee /

Werner-Otto-Straße (Otto Versand), Tropowitzstraße (Beiersdorf / NXP), Bullerdeich (Stadtreinigung Hamburg) und Anzengruberstraße / Reeseberg (Eisenbahn-Bauverein). DB Rent ist mit zahlreichen weiteren Firmen im Gespräch.

Anlässlich eines Bürgerschaftlichen Ersuchens (Drs. 20/4265) wurde in S- und U-Bahn-Haltestellen eine Kennzeichnung der Ausgänge, die zu den StadtRAD-Stationen führen, geprüft. Im Ergebnis erfolgt eine Ausschilderung dann, wenn die Wegeleitsysteme in den Haltestellen ohnehin erneuert werden müssen, z. B. im Rahmen des barrierefreien Ausbaus. So werden die Fahrradleihstationen bereits z. B. an den U-Bahn-Haltestellen Barmbek, Emilienstraße, Hammer Kirche, Messehallen und Osterstraße aufgeführt (siehe Anlage 1).

Nach Angaben der DB Rent GmbH wird StadtRAD Hamburg in Bezug auf System und Logistik kontinuierlich optimiert. So konnte durch den Einbau neuer Router in die Terminals sowie bei drei Stationen sogar durch Verlegung eines LAN-Anschlusses die Stabilität des Hintergrundsystems verbessert werden. Fehler beim Ausleihvorgang treten somit kaum noch auf. Die hohe Laufleistung der Fahrräder von ca. 10.000 km pro Jahr verursacht großen Aufwand bei der Pflege und Wartung. Zur Verbesserung des Antriebes wird deshalb zurzeit ein Zahnriemenantrieb getestet. Über 80 % der Flotte sind mittlerweile mit LED-Frontscheinwerfern ausgestattet, um die Zuverlässigkeit der Fahrradbeleuchtung zu verbessern. Die Abstellplätze an den Stationen werden schrittweise mit neuen, ansehnlicheren und robusteren Seilschlössern ausgestattet.

Die Entwicklung der Kunden- und Fahrtenzahlen ist in Tabelle 7.1 dargestellt. Die Anzahl der Ausleihvorgänge beträgt mittlerweile durchschnittlich 6.671 pro Tag (d. h. über 4 Fahrten pro Rad und Tag), an Spitzentagen werden über 12.000 Ausleihvorgänge erreicht.

„StadtRAD Hamburg“ wird auf Grund der statistischen Daten und der äußerst positiven Resonanz in der Hamburger Bevölkerung und auch in der überregionalen Fachöffentlichkeit als großer Erfolg bewertet. Es ist seit seinem Start das erfolgreichste Fahrradverleihsystem in Deutschland und mittlerweile eines der erfolgreichsten Systeme in Europa. Erfolgsfaktoren sind 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 starken Präsenz im Straßenraum zu einem Hamburger Wahrzeichen geworden.

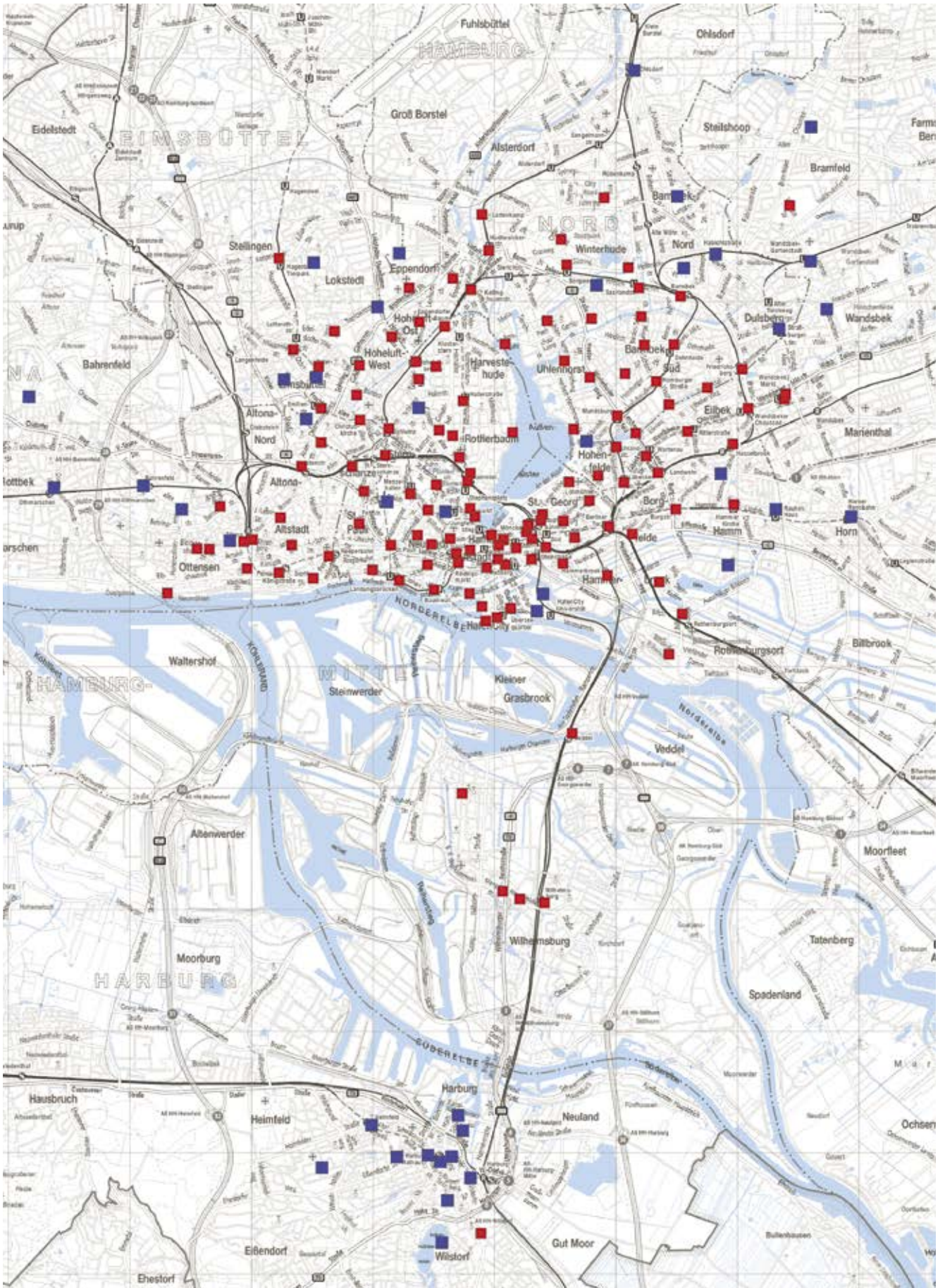


Bild 7.1: Bedienungsbereich von StadtRAD Hamburg, Stand 31.12.2014 (rot = Bestand / blau = Planung 2015)

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
2013	1.650	129	220.700	2.056.000
2014	1.650	132	280.600	2.435.000

Tab. 7.1: StadtRAD-Statistik

Fahrradstationen

Die seit 2004 bestehende Fahrradstation Dammtor-Rotherbaum auf dem Universitätscampus wird nach Angaben des Betreibers einfal GmbH gut genutzt. Das 302 Plätze umfassende Fahrradparkhaus war 2013 von 73 Fahrrädern und 2014 von 162 Fahrrädern belegt; Anfang 2015 waren es schon 188 Fahrräder. Die Steigerung beruht darauf, dass die Plätze auf Grund der geringen Nachfrage von Privatpersonen (die Studierenden parken lieber direkt vor den Seminaren) im Rahmen der Förderung des Fahrradtourismus' bei Anbietern von Fahrradtouren beworben und hier entsprechende Erfolge erzielt wurden. Die Selbsthilfwerkstatt hatte im Jahr 2013 über 3.500 Kunden und im Jahr 2014 genau 1.300 Kunden. Der Rückgang 2014 im Vergleich zu den Vorjahren resultiert insbesondere daraus, dass ohne die Förderung der Arbeitsgelegenheiten eine intensive Betreuung der Nutzer nicht mehr im bisherigen Umfang möglich war. Trotzdem sind die Zahlen auch 2014 immer noch beachtlich; durchschnittlich nutzten über 100 Personen monatlich die Selbsthilfe. Im Jahr 2015 sollen in Zusammenarbeit mit dem AStA der Universität Hamburg auch wieder Selbsthilfekurse angeboten werden. Der Mietvertrag der Fahrradstation mit der Universität Hamburg läuft noch bis April 2017.

Die im Frühjahr 2012 am Bahnhof Bergedorf eröffnete Fahrradstation mit einem 500 Plätze umfassenden Fahrradparkhaus erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Die Auslastung betrug Ende 2014 ca. 60 % (durchschnittlich 280 belegte Plätze). Die Parkgebühren betragen 1 € pro Tag, 17 € pro Woche, 60 € pro Saison (Mai bis Oktober) und 80 € pro Jahr. Das Fahrradparkhaus ist für Abokarteninhaber rund um die Uhr erreichbar. Auch die Anzahl der Reparaturen ist mit etwa 140 pro Monat angestiegen. Der Betreiber Awo Hamburg Dienste GmbH (der 2013 die HAB Service GmbH von der Stadt übernommen hatte) beschäftigt in der Fahrradstation vier Mitarbeiter.

Die für eine Fahrradstation am Bahnhof Harburg durchgeführte Machbarkeitsstudie empfiehlt einen Standort auf dem Fernbahnsteig nördlich des Empfangsgebäudes. Die Gespräche des Bezirksamtes Harburg als Projektträger und weiterer städtischer Dienststellen mit DB Station & Service zur verbindlichen Klärung der Voraussetzungen für die Nutzung des favorisierten

Standortes verliefen zunächst vielversprechend. Im Januar 2015 legte DB Netz auf Grund der Planungen zum Ausbau des Schienenknotens Hamburg jedoch eine ablehnende Stellungnahme zu diesem Standort vor. Das Bezirksamte ist mit der DB weiterhin im Kontakt, um eine einvernehmliche Lösung zu erreichen.

Für eine Fahrradstation am Hamburger Hauptbahnhof hatte der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die 2013 abgeschlossen wurde. Als Ergebnis einer Potenzialermittlung, die auf Zählungen abgestellter Fahrräder sowie Befragungen von Radfahrern/-innen und Fahrgästen basiert, wird eine Kapazität von 700 Plätzen empfohlen. Bei der Untersuchung und Bewertung verschiedener Standortvarianten schnitt ein Standort am Hauptbahnhof Nord auf dem Parkplatz am besten ab. Alternativstandorte wären die Parkplätze Heidi-Kabel-Platz und Steintorplatz. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden im Rahmen der Erstellung des Masterplans „Hauptbahnhof und Umfeld“ grundsätzlich weiter berücksichtigt. Über eine Realisierung und Finanzierung wurde jedoch noch nicht entschieden, konkrete Planungen liegen somit noch nicht vor.

Öffentliche Luftpumpen

Als neue Maßnahme im Handlungsfeld Service hat das Bezirksamte Hamburg-Mitte im Herbst 2014 mehrere öffentliche Luftpumpen eingerichtet. Diese befinden sich in Zuordnung zu verschiedenen Fahrradrouten bzw. Aufkommensschwerpunkten des Radverkehrs (siehe Tabelle 7.2).

Die Resonanz der Bevölkerung auf die öffentlichen Luftpumpen ist positiv. An zwei Luftpumpen sind allerdings Vandalismusschäden zu beklagen (abmontierte Ventile), die zügig behoben werden sollen.

Standort der Luftpumpe	Fahrradrouten
An der Alster, Höhe Gurlitt-Insel (neben der Zählsäule)	Velorouten 5 / 6, Freizeitrouten 2 / 3
Mönckebergstraße / Bergstraße	Velorouten 7 / 8 / 9, Radfernwege Hamburg – Bremen und Hamburg – Rügen
Bei den St. Pauli Landungsbrücken / Hafentor (neben der StadtRAD-Station)	Velorouten 11 / 12, Freizeitroute 1. Grüner Ring, Elberadweg
Grünzug Hamm, Höhe U-Bahn-Haltestelle Hammer Kirche	Veloroute 8
Gert-Schwämme-Weg / Dratelnstraße	Veloroute 11, Freizeitroute 6, LOOP Wilhelmsburg, Radfernweg Hamburg – Bremen
Kaltehofe Elbdeich, an der „Wasserkunst“	Freizeitrouten 5 / 11, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen

Tab. 7.2: Standorte der öffentlichen Luftpumpen

Internetauftritt zum Radverkehr

Die Internetseite www.hamburg.de/radverkehr, die die offiziellen Informationen der BWVI zum Radverkehr enthält und sich auch an ein vertieft an Radverkehrsthemen und fachlichen Hintergründen interessiertes Publikum richtet, wurde 2013 weiter ausgebaut und seitdem im Rahmen der Kapazitäten auf aktuellem Stand gehalten. Neue Themen behandeln z. B. das Projekt Alster Fahrradachsen und den Radweg entlang dem Oberhafen / Großmarkt; diese haben auch zum sprunghaften Anstieg der Zugriffszahlen im Juli 2014 geführt (siehe Bild 7.2).

In der Rubrik „Wohin mit Hinweisen auf Mängel?“ wurde die neue Hamburger Meldeplattform „Melde-Michel“ verlinkt, die auch direkt unter www.hamburg.de/melde-michel erreichbar ist. Dort können unter Angabe von Adresse und Hausnummer und / oder per Klick in eine Stadt-karte (optional Hochladen von Fotos und Eingabe einer textlichen Beschreibung) Infra-struktur-mängel aller Art (nicht nur auf Radverkehr bezogen) gemeldet werden, die das Team des Telefonischen Hamburg Service dann direkt an die zuständigen Stellen weiterleitet.

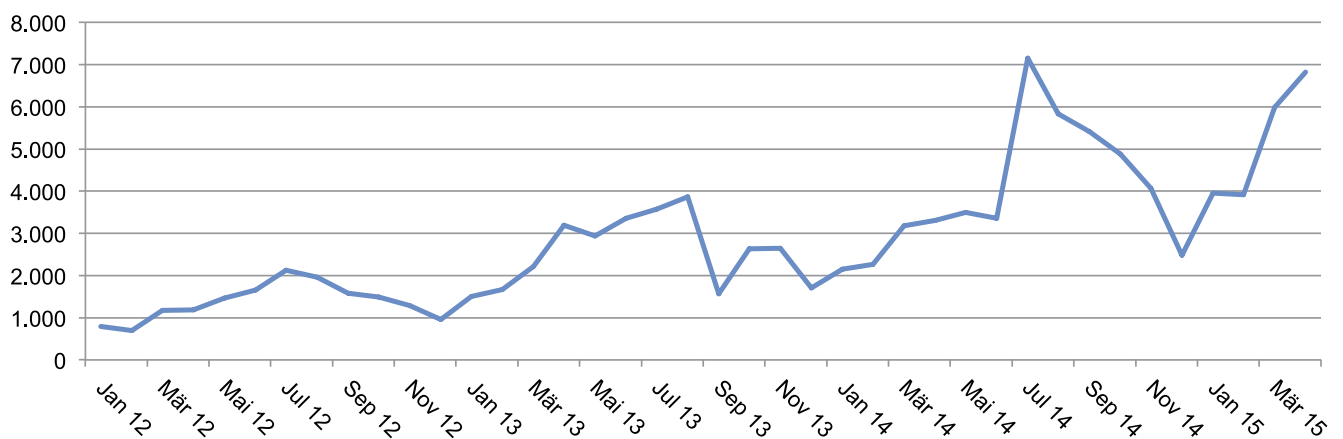


Bild 7.2: Entwicklung der Zugriffszahlen auf www.hamburg.de/radverkehr seit 2012

8. Strukturen für die Umsetzung

Finanzierung

Im Berichtszeitraum wurden die Ausgaben für Infrastrukturprojekte des Radverkehrs deutlich gesteigert. Die Investitionssumme 2014 entspricht einem Durchschnittswert von

6,29 € pro Einwohner. Die 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, Busoptimierung, Erschließungen) sind hierbei allerdings noch nicht berücksichtigt.

Jahr	Förderung des Radverkehrs (BWVI) 7200.741.02	Förderung des Radverkehrs aus Ausgleichsbeträgen 7200.741.03	Förderung des Radverkehrs aus Klimaschutz (BSU) 7200.741.30	Förderung des Radverkehrs, Zweckzuweisung an die Bezirke 7200.741.86	Einzelprojekt Geh- und Radweg am Oberhafen / Großmarkt 7200.751.02	Summe Investitionen
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
2013	3.628.000	157.000	1.560.000	874.000	1.481.000	7.700.000
2014	5.652.000	317.000	1.296.000	2.481.000	1.670.000	11.416.000

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

Hinzu kamen außerdem 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 StadtRAD-System auch die Einrichtung und der Betrieb des Fußgängerleitsystems finanziert werden. Dieser Haushaltstitel hatte bislang einen jährlichen Ansatz von 2,0 Mio. €; gemäß dem derzeit gültigen Haushaltsplan stehen hier künftig 2,3 Mio. € zur Verfügung.

Der Haushaltsansatz der BWVI für die Förderung des Radverkehrs beträgt 2015 / 2016 gemäß dem derzeit gültigen Haushaltsplan 5 Mio. € pro Jahr. Für die investiven Projekte aus der Fahrradwerkstatt (insbesondere „Alster Fahrradachsen“) werden ab 2015 zusätzlich 2 Mio. € pro Jahr bereitgestellt, und auch das Einzelprojekt „Ausbau der Veloroute 11 in Harburg“ wird gesondert finanziert.

Dagegen erfolgte mit Auslaufen des „Klimaschutzkonzeptes 2007 – 2012“ keine Förderung des Radverkehrs mehr 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.

Mit der „Strategischen Neuausrichtung des Hamburger Haushaltswesens“ (SNH) wird die Haushaltssystematik ab 2015 von kameraler auf doppische (kaufmännische) Buchführung umgestellt. Gleichzeitig wird bei den Ausgaben zwischen investiven und konsumtiven Anteilen unterschieden, und die bisherigen Haushaltstitel werden durch eine neue Struktur aus Produktgruppen und Ortsprodukten ersetzt. Die bisherigen investiven Mittel zur Förderung des Radverkehrs werden Bestandteil des „Investitionsprogramms Straße“, behalten aber grundsätzlich ihre Zweckbestimmung bzw. über sogenannte Deckungsfähigkeiten können weitere Mittel aus diesem Programm für Radverkehrsprojekte eingesetzt werden. Inwiefern es nach der Senatsneubildung im April 2015 zu Veränderungen kommt, werden die anstehenden Haushaltsberatungen zeigen.

Personalsituation

Die Personalsituation in der für die Koordinierung der Umsetzung der Radverkehrsstrategie zuständigen BWVI war im Berichtszeitraum von zahlreichen Veränderungen gekenn-

zeichnet. Die Umstrukturierung des Amtes für Verkehr und Straßenwesen im März 2013 hatte die Auf- bzw. Verteilung des vormaligen dreiköpfigen Sachgebietes „Nichtmotorisierter Verkehr“ auf die beiden neuen Abteilungen „Infrastruktur“ (dort die Projektentwicklung für Maßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur) und „Mobilität“ (dort Strategien und Konzepte für den Radverkehr) zur Folge. Vorteil dieser Organisation ist u. a. eine Verankerung von Radverkehrsthemen an mehreren Stellen im Amt und damit eine breitere Verteilung der Verantwortung für eine effiziente Radverkehrsförderung.

Mit Fristende seiner Stelle schied einer dieser drei Mitarbeiter zum Jahresende 2013 aus. Im Oktober 2013 und im April 2014 stießen in der Abteilung „Mobilität“ jedoch zwei neue Mitarbeiterinnen zum Referat „Öffentlicher und nichtmotorisierter Verkehr“ hinzu (davon eine Teilzeitkraft mit 50 %). Diese konnten zum Teil Aufgaben der Radverkehrsförderung wahrnehmen, waren aber auch für weitere, im Rahmen der Umorganisation des Amtes in diesem Referat angesiedelte Aufgaben zuständig (u. a. verschiedene ÖPNV-Teilaufgaben sowie Betriebliches Mobilitätsmanagement im Rahmen der Luftgütepartnerschaft Hamburg). Beide Kolleginnen sind seit Sommer 2014 ersatzlos im Mutterschutz. Die Personalsituation für das Jahr 2014 wird somit insgesamt als sehr angespannt bewertet.

Da aus der Fahrradwerkstatt mit dem Ersten Bürgermeister im September 2013 (siehe nächster Abschnitt) umfangreiche neue Projekte resultierten, die mit den vorhandenen Personalkapazitäten nicht bewältigt werden können (Alster Fahrradachsen, Radweg-Check, 40 neue StadtRAD-Stationen), wurden vier zusätzliche Stellen eingerichtet, davon eine im Amt für Verkehr und Straßenwesen und drei im Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), der als Realisierungsträger die Infrastrukturprojekte für den Radverkehr umsetzt. Die zusätzliche Stelle im Amt für Verkehr und Straßenwesen ist seit Oktober 2014 besetzt, so dass in der BWVI Ende 2014 wieder drei Vollzeitkräfte ausschließlich mit Aufgaben des nichtmotorisierten Verkehrs befasst waren. Auch die drei neuen Stellen im LSBG wurden im Laufe des Jahres 2014 besetzt. Für 2015 sind weitere personelle Aufstockungen insbesondere im LSBG, aber auch im Amt für Verkehr und Straßenwesen vorgesehen.

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.

Das Bezirksamt Eimsbüttel hat 2014 die Stelle eines Fahrradbeauftragten für den Bezirk ausgeschrieben. Zum 01.04.2015 wurde diese Stelle mit einem neuen Mitarbeiter besetzt.

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.

Unter der Bezeichnung „Fahrradwerkstatt“ fanden auf Einladung des Ersten Bürgermeisters Olaf Scholz im September 2013 und im September 2014 zwei Workshops auf Leitungsebene statt, die auf eine stärkere Sensibilisierung für die Belange des Radverkehrs in den relevanten Dienststellen und Institutionen abzielten. Der Erste Bürgermeister, Staatsräte, Bezirksamtsleiter, Baudezernenten, Amts- und Abteilungsleiter sowie Geschäftsführer der vertretenen Organisationen reisten gemeinsam per Fahrrad zum Sitzungsort, um einen Vormittag lang über den Umsetzungsstand der Radverkehrsstrategie zu beraten und Möglichkeiten einer Forcierung der Radverkehrsförderung auszuloten. Beide Veranstaltungen begannen jeweils mit einem inspirierenden Gastvortrag. 2013 referierte Niels Tørsløv, Verkehrsdezernent der Stadt Kopenhagen, über die Radverkehrsförderung in der dänischen Hauptstadt. 2014 stellten Susanne Elfferding und Kirsten Pfaue vom Vorstand der ADFC-Landesverbandes Hamburg e. V. ihre Vision von Hamburg als „Fahrradhauptstadt Europas 2030“ mit einem entsprechenden Aktionsprogramm vor. Die Inhalte der Gastvorträge waren Grundlage für angeregte Diskussionen; sie fließen somit in die Meinungsbildungsprozesse in den Dienststellen und Institutionen ein.

In der Fahrradwerkstatt 2013 wurden vier neue Projekte entwickelt, die die Ziele und Inhalte der Radverkehrsstrategie verstärken und ergänzen sollen und die seitdem schrittweise umgesetzt werden:

1. Alster Fahrradachsen
Die Alster Fahrradachsen sind ein infrastrukturelles Projekt zur Verbesserung von Hamburgs am stärksten genutzten Radverkehrsstrecken. Ziel ist die Schaffung durchgängiger, ausreichend breiter Radverkehrsführungen entlang der Außenalster. Das Projekt hat somit sowohl eine hohe faktische als auch symbolische Bedeutung, da die Förderung des Radverkehrs an einem prominenten Ort in Hamburgs Mitte ankommt. Näheres siehe Kapitel 1.

2. 40 neue StadtRAD-Stationen
StadtRAD Hamburg, das bei Bevölkerung und Gästen beliebte Fahrradverleihsystem, soll als wichtige Komponente der Radverkehrsförderung weiter ausgebaut werden. Hier liegt der Kerngedanke im Service, aber auch in der durch die starke Präsenz des Systems allgegenwärtige Werbung und Ermunterung zum Radfahren. Näheres siehe Kapitel 7.
3. Radweg-Check
Dieses programmatisch ausgerichtete Projekt hat ein abgestimmtes Planwerk für das künftige Netz von Radverkehrsanlagen und den aus der Situation vor Ort resultierenden Handlungsbedarf zum Ziel. Die Ergebnisse sollen als Input für das Erhaltungsmanagement Straße (EMS-HH) sowie für eigene Radverkehrsprojekte dienen. Leitbild ist ein in sich konsistentes Radverkehrsnetz mit ggf. weniger, dafür aber qualitätvolleren Radverkehrsanlagen. Näheres siehe Kapitel 1.
4. Dauerhafte Fahrradwerkstatt
Die Fahrradwerkstatt mit dem Ersten Bürgermeister soll einmal jährlich zusammenkommen, um über den erreichten Stand zu beraten und ggf. Vereinbarungen für das weitere Vorgehen zu treffen. Darüber hinaus wurde als organisationsstrukturelles Projekt eine Fahrradwerkstatt-Arbeitsgruppe mit Vertretern der relevanten Dienststellen auf Arbeitsebene gebildet. Diese hat sich bislang dreimal getroffen und einen bezirksübergreifenden fachlichen Austausch zu Einzelthemen durchgeführt. Es ist außerdem beabsichtigt, in dieser Gruppe Maßnahmenprogramme abzustimmen und Umsetzungskonflikte zu behandeln. Entsprechende Entscheidungen sollen in einem dazugehörigen Lenkungskreis gefällt werden.

Neben diesen vier Projekten gingen von den Fahrradwerkstätten mit dem Ersten Bürgermeister wichtige Signale für das Handeln der Akteure aus:

2013: „Alle ziehen an einem Strang!“

2014: „Mut zu Entscheidungen, die auch einmal unbequem sein dürfen“

Diese Aussagen mögen einfach klingen, sind jedoch sehr wichtig für die verwaltungsinterne Kommunikation und Überzeugungsarbeit. Die geplante Einsetzung einer Fahrradkoordinatorin bzw. eines Fahrradkoordinators wird noch mehr Durchsetzungskraft bewirken.

Fortsetzung des Fahrradforums

Im Jahr 2013 ist das Fahrradforum zu zwei Sitzungen und im Jahr 2014 zu einer Sitzung zusammengetreten, um über die Umsetzung der Radverkehrsstrategie – positive und negative Entwicklungen sowie Nachsteuerungsbedarf – zu beraten und über Einzelprojekte zu diskutieren. Die Herbstsitzung 2014 konnte auf Grund der angespannten Personalsituation im zuständigen Referat nicht stattfinden. Der halbjährliche Sitzungsrhythmus soll nach Möglichkeit künftig wieder verstetigt 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. Bei der letzten Befragung im Jahr 2008 wurde für Hamburg ein Radverkehrsanteil von 12,2 % ermittelt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bereitet zurzeit eine Aktualisierung der MiD-Studie für das Erhebungsjahr 2016 vor, deren Ergebnisse voraussichtlich im Jahr 2017 verfügbar sein werden.

Pegelerhebungen des Radverkehrs

Das Radverkehrsaufkommen in Hamburg wird an 38 sogenannten Fahrradpegeln an einem möglichst repräsentativen Tag pro Jahr manuell erhoben. 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). Zur Verbesserung der Datengrundlage wird angestrebt, die Verortung der Fahrradpegel zu überprüfen und deren Anzahl zu erhöhen. Des Weiteren ist es geplant, ein digitales Zählstellenkataster (für den Kraftfahrzeug-, den Rad- und den Fußverkehr) aufzubauen und zu veröffentlichen.

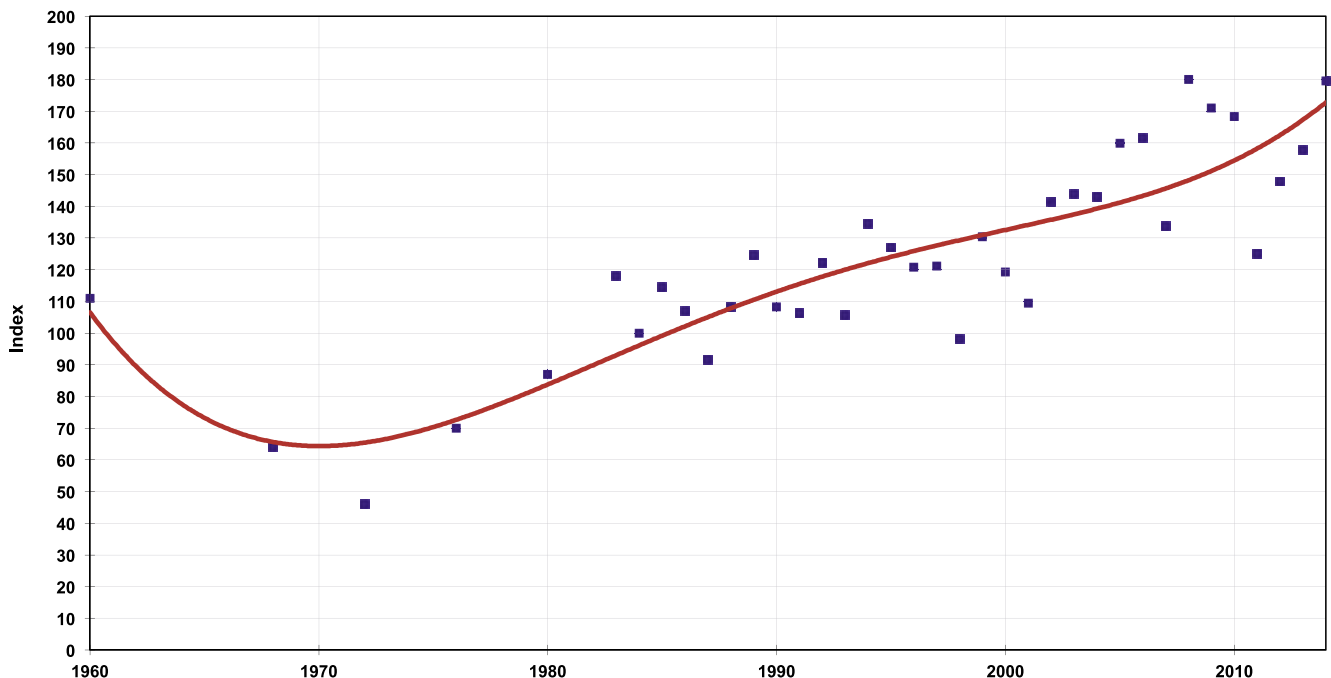


Bild 9.1: Entwicklung des Fahrradverkehrs an den Hamburger Fahrradpegeln 1960 – 2014, Bezug 1984 = 100 %

Dauerzählstellen

Zur Ergänzung und Weiterentwicklung der Fahrradpegel wird die Einführung neuer Zähltechniken wie z. B. automatischer Dauerzählstellen geprüft; bei Erfolg sollen diese weiter ausgebaut werden. Auf Initiative des Bezirksamtes Hamburg-Mitte wurde im Oktober 2014 eine erste derartige Dauerzählstelle für den Radverkehr am Radweg An der Alster / Höhe Gurlit-Insel eingerichtet. Sie wurde mit einer großen Anzeigetafel ausgestattet, die für alle Passanten deutlich sichtbar ist. Auf dieser Stele sind die Anzahlen der am jeweiligen Tag und im jeweiligen Jahr vorbei gefahrenen Radfahrer ablesbar (siehe Anhang 1).

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 erfolgen dann in angemessenem zeitlichem Abstand zur Fertigstellung, um zu überprüfen, ob die jeweiligen Maßnahmen erfolgreich sind. Für das Jahr 2015 wurden mehrere Nachher-Erhebungen, u. a. an der Veloroute 8, beauftragt.

Radwegedatenbank

Im zweiten Schritt des Projekts „Radweg-Check“ (siehe Kapitel 1) ist u. a. vorgesehen, den Zustand des Radwegenetzes systematisch vor Ort zu erheben. Hierbei soll die von der BWVI als Systemstruktur eingerichtete georeferenzierte Radwegedatenbank mit den ermittelten Daten gefüllt werden, um nach sorgfältiger Analyse entsprechende Handlungsbedarfe und Prioritäten herzuleiten.

Verbesserung des behördlichen Abstimmungsverfahrens bei Verkehrsplanungen

Die Qualität der von den Planungs- und Baudienststellen erarbeiteten Verkehrsplanungen hat auf Grund der zunehmenden Verbreitung der Kenntnisse über anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen (u. a. durch die Seminare der Fahrradakademie) insgesamt deutlich zugenommen. Nach wie vor werden im Rahmen der Trägerbeteiligung auch aus Sicht des nicht-motorisierten Verkehrs Stellungnahmen zu den Planungen abgegeben, dabei wird seit 2014 vermehrt auf einheitliche, widerspruchsfreie Stellungnahmen des Amtes für Verkehr und Straßenwesen geachtet. Beanstandungen geplanter Radverkehrsführungen treten dabei zwar gelegentlich, aber zunehmend seltener auf.

Aktualisierung der PLAST 9

Die Regelwerke des Straßenwesens in Hamburg werden derzeit grundlegend überarbeitet. Das neue Regelwerk wird den Namen „Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen“ (ReStra) tragen und dabei unter anderem auch die bisherigen „Planungshinweise für Stadtstraßen“ (PLAST) vollständig ersetzen. Künftig sollen soweit wie möglich die bundesweit anerkannten technischen Regelwerke z. B. der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Anwendung finden, die dazu über das neue Regelwerk gezielt in Hamburg eingeführt werden. In den ReStra wird dann ergänzend nur noch das geregelt, wofür es der Konkretisierung, Abweichung oder Beschränkung des bereits Geregeltens bedarf, wo ein besonderer Gestaltungswille umgesetzt werden soll oder wofür es noch keine allgemein anerkannten Regelungen, aber erkennbaren Regelungsbedarf gibt.

Mit diesem Aufbau sollen Doppelungen und auch etwaige Widersprüche im Geregeltens vermieden und die Anwendung in der Praxis erleichtert werden. Das neue Regelwerk erhält zudem eine neue Struktur, die eine Fortschreibung der Inhalte künftig deutlich erleichtern wird.

Im Zuge der Überarbeitung der Regelwerke werden auch die Inhalte der PLAST 9 (Anlagen des Radverkehrs) auf ihre Aktualität überprüft. Erforderliche Fortschreibungen werden dann bei der Aufstellung der ReStra realisiert.

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 und digitale Infrastruktur (BMVI) finanziert wird. Die Fahrradakademie bietet seit einigen Jahren Fortbildungsmaßnahmen zu verschiedenen Radverkehrsthemen auch in Norddeutschland an. Im Berichtszeitraum fand das folgende Seminar in Hamburg statt, bei dem auch Aspekte vermittelt wurden, die für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie relevant sind:

- StVO, VwV-StVO und ERA in der Praxis
Rechtssicherheit, Verkehrssicherheit, Verhaltenssicherheit 2014

Darüber hinaus gab es weitere Seminare in anderen norddeutschen Städten, z. B. in Kiel, Bremen, Lüneburg 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 2014 eine Neuauflage des „Fahrradklima-Tests“ zur Bewertung der Radverkehrssituation in deutschen Städten (zuletzt 2012). Die Befragung wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) gefördert. Details und Ergebnisse sind im Internet unter der Adresse www.adfc.de/fahrradklima-test abrufbar.

Anhang 1

Bilddokumentation zum Fortschrittsbericht 2015 zur Radverkehrsstrategie

Inhalt

- Bilder 1 bis 48: Velorouten (geordnet nach Velorouten)
- Bilder 49 bis 74: Freizeitrouten und Radfernwege
- Bilder 75 bis 116: Radwege an Hauptverkehrs- und Bezirksstraßen einschließlich Knotenpunkte (geordnet nach Bezirken)
- Bilder 117 bis 150: Radfahrstreifen und Schutzstreifen an Hauptverkehrs- und Bezirksstraßen einschließlich Knotenpunkte (geordnet nach Bezirken)
- Bilder 151 bis 172: Fahrradwegweisung
- Bilder 173 bis 182: Fahrradparken (geordnet nach Bezirken)
- Bilder 183 bis 186: Bike+Ride
- Bilder 187 bis 196: StadtRAD
- Bild 197: Fahrrad-Dauerzählstelle
- Bild 198: Öffentliche Luftpumpe
- Bilder 199 und 200: Ausstellung „Das Fahrrad“ im Museum der Arbeit
-
- Bildnachweis: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Olaf Böhm)



Bild 1: Basselweg (Veloroute 2) / Sportplatzring, Schutzstreifen und aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Bild 2: Jungfernstieg (Veloroute 3), Schutzstreifen, Aufstellung von Fahrradbügeln



Bild 3: Jungfernstieg / Gänsemarkt (Veloroute 3), aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Bild 4: Gänsemarkt (Veloroute 3), Vorbeifahrstreifen Richtung Valentinskamp



Bild 5: Gänsemarkt (Veloroute 3), Vorbeifahrstreifen Richtung Valentinskamp



Bild 6: Gänsemarkt (Veloroute 3), Radfahrstreifen zwischen Kfz-Fahrstreifen und Bushaltestelle



Bild 7: Gänsemarkt (Veloroute 3), Radfahrstreifen zwischen Kfz-Fahrstreifen und Bushaltestelle



Bild 8: Dammtorstraße (Veloroute 3) / Gänsemarkt, Linksabbiegestreifen für Radverkehr im Verlauf der Veloroute



Bild 9: Hartungstraße / Rutschbahn (Veloroute 3) / Grindelhof, Kreisverkehr



Bild 10: Bogenstraße (Veloroute 3) / Beim Schlump. Linksabbiegestreifen für Radverkehr im Verlauf der Veloroute Richtung Rutschbahn



Bild 11: Schwanenwik (Velorouten 5 / 6, Alster Fahrradachsen), Infocontainer zur Bürgerinformation über die Alster Fahrradachsen im September 2014



Bild 12: Harvestehuder Weg (Veloroute 4 / Alster Fahrradachsen), Pressetermin am 4.11.2014 mit Bezirksamtsleiter Harald Rösler, Bezirksamtsleiter Dr. Torsten Sevecke, Staatsrat Andreas Rieckhof und Bezirksamtsleiter Andy Grote



Bild 13: Harvestehuder Weg (Veloroute 4 / Alster Fahrradachsen), Fahrradstraße



Bild 14: Harvestehuder Weg (Veloroute 4 / Alster Fahrradachsen), Fahrradstraße



Bild 15: Bebelallee (Veloroute 4), Radfahrstreifen



Bild 16: Bebelallee / Rathenaustraße (Veloroute 4), Linksabbiegestreifen für Radverkehr im Verlauf der Veloroute



Bild 17: Rathenaustraße (Veloroute 4), Schutzstreifen



Bild 18: Bärenallee (Veloroute 7) / Hammer Straße, Radfahrstreifen



Bild 19: Schimmelmannstraße (Veloroute 7) / Holstenhofweg, aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Bild 20: Steintordamm (Velorouten 7, 8, 9) / Kirchenallee, neue Linksabbiegemöglichkeit für Radverkehr Richtung Kirchenallee



Bild 21: Steintordamm (Velorouten 7, 8) / Steintorplatz, Radfahrstreifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen



Bild 22 Steintordamm (Velorouten 7, 8) / Kirchenallee, geradlinige Radverkehrsführung



Bild 23: Adenauerallee (Veloroute 8), Schaffung einer Ableitung und Nutzung der nördlichen Nebenfahrbahn für Radverkehr, Aufgabe des Radwegs



Bild 24: Adenauerallee (Veloroute 8), Fahrradstraße in der nördlichen Nebenfahrbahn



Bild 25: Kurt-Schumacher.Allee (Veloroute 8), neuer stadtauswärts führender Radweg zur Anbindung des Zweirichtungsradweges entlang Beim Strohhouse



Bild 26: Beim Strohhouse (Veloroute 8), Ausbau und Verbreiterung des Zweirichtungsradweges



Bild 27: Beim Strohhouse (Veloroute 8) / Berliner Tor, geradlinige Radverkehrsführung



Bild 28: Berliner Tor / Beim Strohhouse (Veloroute 8, Freizeitroute 4), Linksabbiegestreifen für Radverkehr



Bild 29: Berlinertordamm (Veloroute 8, Freizeitroute 4) / Klaus-Groth-Straße, Verbreiterung des Zweirichtungsradweges, Aufpflasterung der Einmündung



Bild 30: Oben Borgfelde (Veloroute 8, Freizeitroute 4), Ausbau des selbstständig geführten getrennten Geh- und Radweges, Ausstattung mit öffentlicher Beleuchtung und Sitzbänken



Bild 31: Oben Borgfelde (Veloroute 8, Freizeitroute 4), Ausbau des selbstständig geführten getrennten Geh- und Radweges, Ausstattung mit öffentlicher Beleuchtung und Sitzbänken



Bild 32: Oben Borgfelde (Veloroute 8, Freizeitroute 4), Ausbau des selbstständig geführten getrennten Geh- und Radweges, Ausstattung mit öffentlicher Beleuchtung und Sitzbänken



Bild 33: Thörls Park (Veloroute 8, Freizeitroute 4) / Hammer Steindamm, Querungshilfe im Verlauf der Veloroute



Bild 34: Grünzug Hammer Kirche (Veloroute 8, Freizeitroute 4), Ausbau des selbstständig geführten getrennten Geh- und Radweges, Ausstattung mit öffentlicher Beleuchtung und Sitzbänken



Bild 35: Überseeallee (Veloroute 10), Radfahrstreifen mit Bordkante



Bild 36: Überseeallee (Veloroute 10), Radfahrstreifen mit Bordkante



Bild 37: Rödingsmarkt (Velorouten 11, 12), Radfahrstreifen



Bild 38: Rödingsmarkt (Velorouten 11, 12), Radfahrstreifen



Bild 39: Bei den St. Pauli Landungsbrücken (Velorouten 11, 12, Elberadweg), Radfahrstreifen



Bild 40: Bei den St. Pauli Landungsbrücken (Velorouten 11, 12, Elberadweg), Radfahrstreifen



Bild 41: Bei den St. Pauli Landungsbrücken (Velorouten 11, 12, Elberadweg), Radfahrstreifen, konfliktfreie Radverkehrsführung entlang der Bushaltestelle



Bild 42: Bei den St. Pauli Landungsbrücken (Velorouten 11, 12, Elberadweg) / Helgoländer Allee, Radfahrstreifen



Bild 43: Gert-Schwämmle-Weg (Veloroute 11, LOOP Wilhelmsburg) / Hermann-Westphal-Straße, bevorrechtigte Querung



Bild 44: Gert-Schwämmle-Weg (Veloroute 11, Freizeitroute 6, Radfernweg Hamburg – Bremen, LOOP Wilhelmsburg), Unterführung Wilhelmsburger Reichsstraße



Bild 45: Weg westlich der Wilhelmsburger Reichsstraße (Veloroute 11a, Freizeitroute 6, Radfernweg Hamburg – Bremen, LOOP Wilhelmsburg), Ausbau des selbstständig geführten Geh- und Radwegs



Bild 46: Weg westlich der Wilhelmsburger Reichsstraße (Veloroute 11a, Freizeitroute 6, Radfernweg Hamburg – Bremen, LOOP Wilhelmsburg), Ausbau des selbstständig geführten Geh- und Radwegs



Bild 47: Burgstraße (Veloroute 13), Radfahrstreifen



Bild 48: Rugenbarg (Veloroute 14), Radfahrstreifen zwischen Kfz-Fahrstreifen und Bushaltestelle



Bild 49: Gert-Schwämmle-Weg (Veloroute 11, LOOP Wilhelmsburg). Eröffnung am 29.08.2013 durch Staatsrat Andreas Rieckhof, Unternehmer und Initiator Michael Grau und Bezirksamtsleiter Andy Grote



Bild 50: Gert-Schwämmle-Weg (LOOP Wilhelmsburg, Blickrichtung Veringkanal), Ausbau und Verbreiterung des Weges

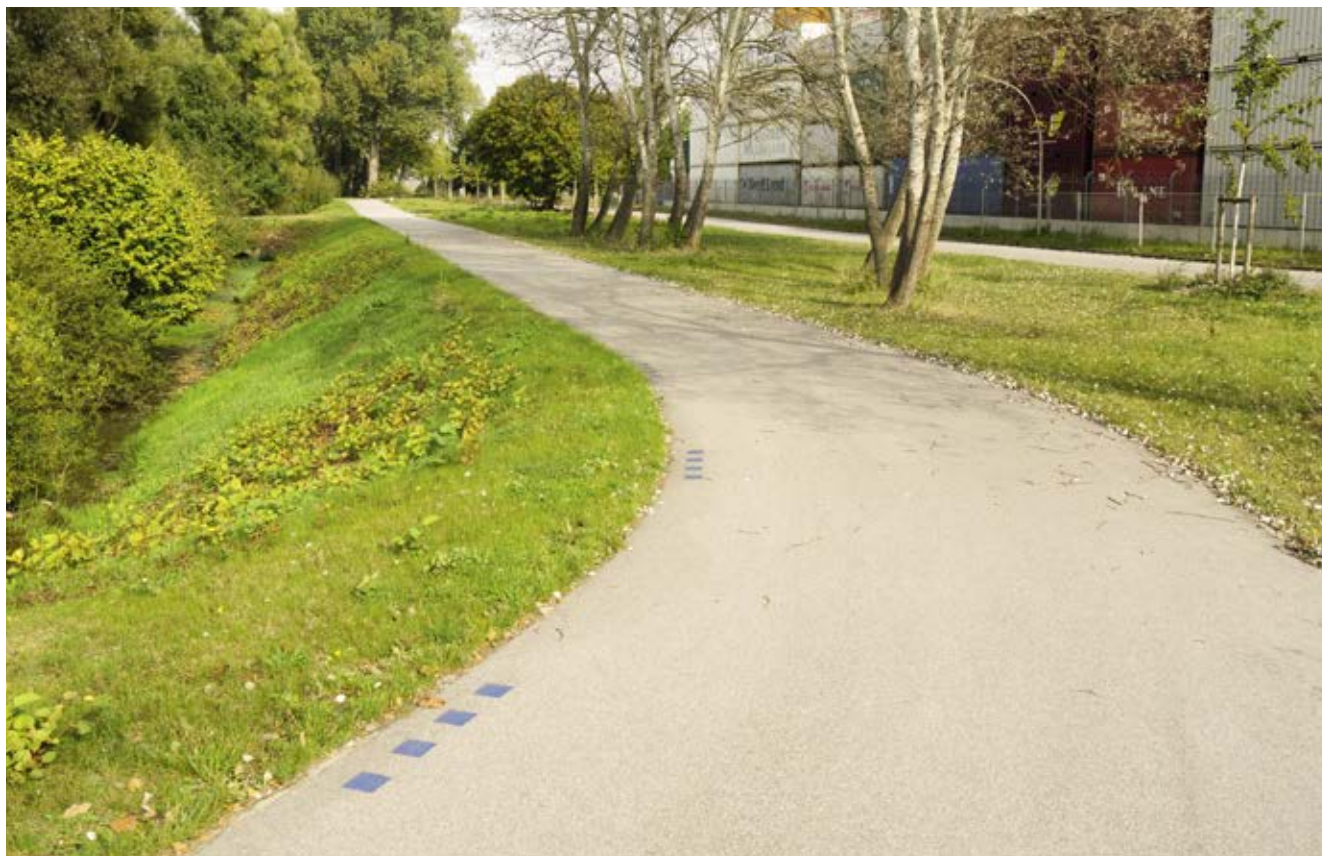


Bild 51: Weg parallel zur Industriestraße, (LOOP Wilhelmsburg), Ausbau und Verbreiterung des Weges

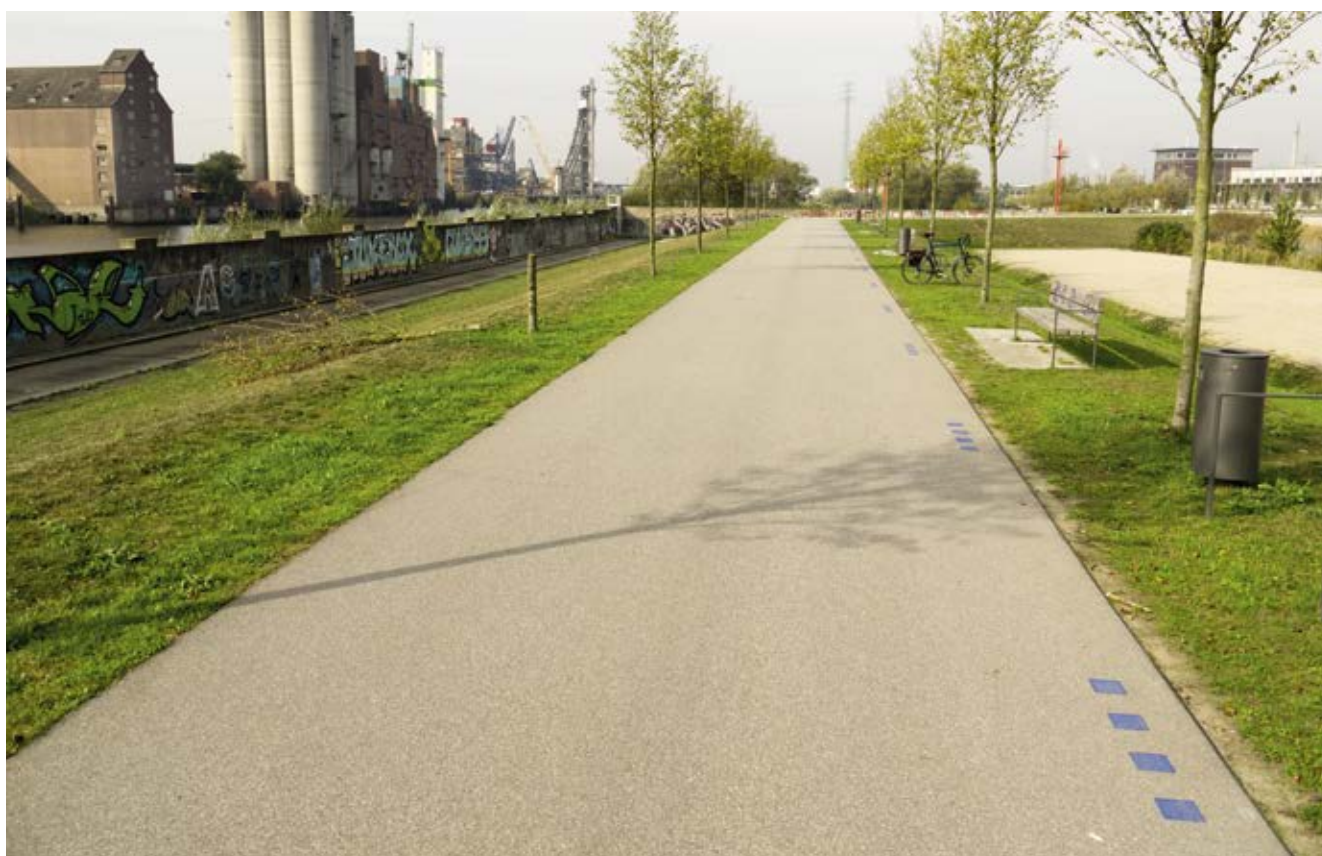


Bild 52: Weg im Reiherstieg-Uferpark (LOOP Wilhelmsburg), Neubau des Weges, Ausstattung mit Bänken



Bild 53: Weg entlang dem Äußeren Veringkanal (LOOP Wilhelmsburg), Neubau des Weges und der Brücke über den Kanal, Ausstattung mit Bänken



Bild 54: Wilmansstraße (LOOP Wilhelmsburg), Neubau des Weges, Ausstattung mit Fahrradbügeln (anlässlich der Internationalen Gartenschau 2013) und Bänken



Bild 55: Marschbahndamm in Ochsenwerder (Freizeitroute 5, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen), Ausbau des selbstständig geführten gemeinsamen Geh- und Radwegs



Bild 56: Marschbahndamm in Ochsenwerder (Freizeitroute 5, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen), Ausbau des selbstständig geführten gemeinsamen Geh- und Radwegs



Bild 57: Radweg entlang Oberhafen / Großmarkt (Freizeitroutes 5, 6, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen), Eröffnung am 9.7.2014 durch Senator Frank Horch, Ersten Bürgermeister Olaf Scholz, LSBG-Geschäftsführer Hans-Jochen Hinz und Staatsrat Andreas Rieckhof



Bild 58: Radweg entlang Oberhafen / Großmarkt (Freizeitroutes 5, 6, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen), Neubau einer Promenade auf der Hochwasserschutzanlage einschließlich zweier Brücken, Ausstattung mit Bäumen und Bänken



Bild 59: Radweg entlang Oberhafen / Großmarkt (Freizeitrouten 5, 6, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen), Neubau einer Promenade auf der Hochwasserschutzanlage einschließlich zweier Brücken, Ausstattung mit Bäumen und Bänken



Bild 60: Radweg entlang Oberhafen / Großmarkt (Freizeitrouten 5, 6, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen), Neubau einer Promenade auf der Hochwasserschutzanlage einschließlich zweier Brücken, Ausstattung mit Bäumen und Bänken



Bild 61: Radweg entlang Oberhafen / Großmarkt (Freizeitrouuten 5, 6, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen), Neubau einer Promenade auf der Hochwasserschutzanlage einschließlich zweier Brücken



Bild 62: Radweg entlang Oberhafen / Großmarkt (Freizeitrouuten 5, 6, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen), Neubau einer Promenade auf der Hochwasserschutzanlage, „Drei-Brücken-Blick“



Bild 63: Radweg entlang Oberhafen / Großmarkt (Freizeitrouten 5, 6, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen), Neubau einer Promenade auf der Hochwasserschutzanlage



Bild 64: Billhorner Löschplatz (Freizeitrouten 5, 6, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen), Fahrradstraße als westliche Rampe zur Unterführung Billhorner Brückenstraße



Bild 65: Unterführung Billhorner Brückenstraße (Freizeitroute 5, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen), Einrichtung einer Wegeverbindung



Bild 66: Alexandra-Stieg (Freizeitrouten 5, 6, Elberadweg, Radfernweg, Radfernweg Hamburg – Bremen, Hamburg – Rügen) / Billhorner Brückenstraße, östliche Rampe zur Unterführung



Bild 67: Große Elbstraße (Freizeitroute 8, Elberadweg, Nordseeküstenradweg), Bau von Radwegen



Bild 68: Große Elbstraße (Freizeitroute 8, Elberadweg, Nordseeküstenradweg), Bau von Radwegen



Bild 69: Große Elbstraße (Freizeitroute 8, Elberadweg, Nordseeküstenradweg) / Carsten-Rehder-Straße, Überleitung des Radwegs stadtauswärts in Schutzstreifen



Bild 70: Große Elbstraße (Freizeitroute 8, Elberadweg, Nordseeküstenradweg) / Am Altonaer Holzhafen, Bau eines getrennten Geh- und Radwegs mit geschnittenem Großpflaster zur gestalterischen Einbindung in die Umgebung



Bild 71: Aue-Hauptdeich (Elberadweg, Nordseeküstenradweg, Hafenerlebnisroute), Neubau einer Verbindung vom Radweg zur Lichtsignalanlage im Verlauf der Fahrradroutes



Bild 72: Sternschanze, Neuordnung des Straßenraumes und Asphaltierung der Fahrbahn



Bild 73: Ochsenwerder Norderdeich (Rosentour), Fahrbahnsanierung



Bild 74: Ochsenwerder Norderdeich (Rosentour), Fahrbahnsanierung



Bild 75: Peutestraße, Ausbau und Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radwegs



Bild 76: Amsinckstraße, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs



Bild 77: Eiffestraße / Rückersweg, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs, geradlinige Radverkehrsführung im Knoten



Bild 78: Eiffestraße, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs



Bild 79: Bahrenfelder Steindamm, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs und Aufstellung von Fahrradbügeln im Rahmen des Bushaltestellenausbaus



Bild 80: Luruper Hauptstraße / Eckhoffplatz, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs, „Berliner Lösung“ ohne Konflikte mit wartenden Fußgängern



Bild 81: Luruper Hauptstraße, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs



Bild 82: Luruper Hauptstraße, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs und Aufstellung von Fahrradbügeln im Rahmen des Bushaltestellenausbaus



Bild 83: Edmund-Siemers-Allee / Grindelallee, Umgestaltung der Radverkehrsanlagen im Rahmen der Busoptimierung



Bild 84: Grindelberg / Beim Schlump, Umgestaltung der Radverkehrsanlagen im Rahmen der Busoptimierung



Bild 85: Lokstedter Steindamm, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs im Rahmen des Bushaltestellenausbaus



Bild 86: Lokstedter Steindamm, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs sowie Aufstellung von Fahrradbügeln im Rahmen des Bushaltestellenausbaus



Bild 87: Lokstedter Steindamm / Siemersplatz, Umgestaltung der Radverkehrsanlagen und verbesserte Radverkehrsführung im Rahmen der Busoptimierung



Bild 88: Siemersplatz / Osterfeldstraße, Umgestaltung der Radverkehrsanlagen und verbesserte Radverkehrsführung im Rahmen der Busoptimierung



Bild 89: Siemersplatz / Osterfeldstraße, Umgestaltung der Radverkehrsanlagen und verbesserte Radverkehrsführung im Rahmen der Busoptimierung



Bild 90: Siemersplatz / Vogt-Wells-Straße, Umgestaltung der Radverkehrsanlagen und verbesserte Radverkehrsführung im Rahmen der Busoptimierung



Bild 91: Siemersplatz / Lokstedter Steindamm, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs im Rahmen der Busoptimierung



Bild 92: Kollastraße, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs im Rahmen der Busoptimierung



Bild 93: Kollaustraße, Ausbau des Radwegs (Engstelle)



Bild 94: Kollaustraße, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs



Bild 95: Kollaustraße, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs



Bild 96: Kollaustraße, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs sowie Aufstellung von Fahrradbügeln im Rahmen des Bushaltestellenausbaus



Bild 97: Kollaustraße / Groß Borsteler Straße, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs, „Berliner Lösung“ ohne Konflikte mit wartenden Fußgängern



Bild 98: Kollaustraße / Niendorfer Straße, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs, „Berliner Lösung“ ohne Konflikte mit wartenden Fußgängern



Bild 99: Nedderfeld, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs



Bild 100: Nedderfeld / Alte Kollastraße, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs, „Berliner Lösung“ ohne Konflikte mit wartenden Fußgängern



Bild 101: Kieler Straße / Sportplatzring, Fahrradschleuse für geradeausfahrenden Radverkehr



Bild 102: Eidelstedter Platz, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs im Rahmen der Busoptimierung



Bild 103: Fuhlsbüttler Straße, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs im Rahmen der EMS-Maßnahme



Bild 104: Habichtstraße, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs im Rahmen des Bushaltestellenausbaus



Bild 105: Schürbeker Straße, Ausbau und Verbreiterung der Radwege



Bild 106: Tangstedter Landstraße, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs sowie Aufstellung von Fahrradbügeln



Bild 107: Bekassinenu, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs



Bild 108: Meiendorfer Straße, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs im Rahmen der Grundinstandsetzung der Straße



Bild 109: Rahlstedter Bahnhofstraße, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs im Rahmen der EMS-Maßnahme



Bild 110: Scharbeutzer Straße, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs im Rahmen der EMS-Maßnahme



Bild 111: Binnenfeldredder, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs



Bild 112: Reinbeker Redder, Ausbau und Verbreiterung des Radwegs



Bild 113: Süderelbebogen / Neuwiedenthaler Straße, Bau von Radwegen am Kreisverkehr



Bild 114: An der Alten Süderelbe (Umgehung Finkenwerder, Freizeitroute 11), Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs



Bild 115: An der Alten Süderelbe (Umgehung Finkenwerder, Freizeitroute 11), Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs



Bild 116: An der Alten Süderelbe (Umgehung Finkenwerder, Freizeitroute 11), Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs



Bild 117: Diagonalstraße / Eiffestraße, Radfahrstreifen, Linksabbiegestreifen für Radverkehr, geradlinige Führung im Knoten



Bild 118: Hammer Steindamm, Schutzstreifen



Bild 119: Lange Reihe, Schutzstreifen



Bild 120: Grandeswerderstraße (Baakenhafenbrücke), Radfahrstreifen



Bild 121: Neuenfelder Straße, Radfahrstreifen



Bild 122: Neuenfelder Straße, Radfahrstreifen zwischen Kfz-Fahrtstreifen und Bushaltestelle



Bild 123: Julius-Leber-Straße / Präsident-Krahn-Straße, Vorbeifahrstreifen für Radverkehr Richtung Lessingtunnel



Bild 124: Julius-Leber-Straße („Lessingtunnel“), Radfahrstreifen



Bild 125: Ebertallee, Schutzstreifen im Rahmen der EMS-Maßnahme



Bild 126: Beim Schlump, Radfahrstreifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen im Rahmen der Busoptimierung



Bild 127: Grindelallee, Radfahrstreifen im Rahmen der Busoptimierung



Bild 128: Grindelallee, Radfahrstreifen im Rahmen der Busoptimierung



Bild 129: Hallerstraße, Radfahrstreifen zwischen Kfz-Fahrstreifen und Bushaltestelle im Rahmen der Busoptimierung



Bild 130: Hallerstraße, Radfahrstreifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen im Rahmen der Busoptimierung



Bild 131: Vogt-Wells-Straße / Siemersplatz, Radfahrstreifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen im Rahmen der Busoptimierung



Bild 132 Garstedter Weg, Radfahrstreifen im Rahmen der Busoptimierung



Bild 133: Schwanenwik, Schutzstreifen



Bild 134: Schwanenwik, Schutzstreifen, Einbau von Mittelinseln als Querungshilfe



Bild 135: Hellbrookstraße, Schutzstreifen neben Kernfahrbahn aus Natursteinpflaster



Bild 136: Hellbrookstraße / Rübenkamp, Schutzstreifen, aufgeweitete Radaufstellstreifen



Bild 137: Rübenkamp / Hellbrookstraße, aufgeweitete Radaufstellstreifen



Bild 138: Rübenkamp, Schutzstreifen



Bild 139: Dorotheenstraße, Schutzstreifen



Bild 140: Weidestraße, Schutzstreifen



Bild 141: Fuhlsbüttler Straße, Schutzstreifen und Aufstellung von Fahrradbügeln im Rahmen der Busoptimierung



Bild 142: Fuhlsbüttler Straße, Radfahrstreifen im Rahmen der EMS-Maßnahme



Bild 143: Alsterkrugchaussee, Radfahrstreifen



Bild 144: Alsterkrugchaussee, Radfahrstreifen



Bild 145: Alsterdorfer Damm, Schutzstreifen



Bild 146: Alsterdorfer Damm / Rathenaustraße, aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Bild 147: Tangstedter Landstraße, Radfahrstreifen entgegen der Einbahnstraße



Bild 148: Tangstedter Landstraße, Fahrradpiktogramme entgegen der Einbahnstraße, Aufstellung von Fahrradbügeln



Bild 149: Gründgensstraße, Schutzstreifen im Rahmen der Busoptimierung



Bild 150: Gründgensstraße / Leeschenblick, Schutzstreifen im Rahmen der Busoptimierung



Bild 151: Velorouten-Start-/Zielpunkt am Rathausmarkt, Fahrradwegweisung



Bild 152: Mönckebergstraße / Bergstraße (Velorouten 7, 8, 9, 10, Radfernweg Hamburg – Bremen, Radfernweg Hamburg – Rügen), Fahrradwegweisung



Bild 153: Dammtorstraße (Veloroute 3), Fahrradwegweisung



Bild 154: Grindelallee / Rutschbahn (Veloroute 3), Fahrradwegweisung



Bild 155: Oben Borgfelde (Veloroute 8) / Burgstraße (Veloroute 13), Fahrradwegweisung



Bild 156: Thörls Park (Veloroute 8, Freizeitroute 4) / Hammer Steindamm, Fahrradwegweisung



Bild 157: Grünzug Hammer Kirche (Veloroute 8, Freizeitroute 4), Fahrradwegweisung



Bild 158: Horner Weg (Veloroute 8, Freizeitroute 4) / Caspar-Voght-Straße, Fahrradwegweisung



Bild 159: Veddeler Brückenstraße / Wilhelmsburger Platz (Veloroute 10, Freizeitrouten 6, 11, Radfernweg Hamburg – Bremen, Hafenerlebnisroute), Fahrradwegweisung



Bild 160: Bei den St. Pauli Landungsbrücken / Helgoländer Allee (Velorouten 11, 12, Freizeitroute 8, Elberadweg, Nordseeküstenradweg, Hafenerlebnisroute), Fahrradwegweisung



Bild 161: Hermann-Blohm-Straße (Veloroute 11, Freizeitroute 14, Hafenerlebnissroute) / Nordersand, Fahrradwegweisung



Bild 162: Brandenburger Straße / Klütjenfelder Straße (Veloroute 11, Hafenerlebnissroute), Fahrradwegweisung



Bild 163: Reiherstieg Hauptdeich / Potsdamer Ufer, Fahrradwegweisung, Einschubschild für die Hafenerlebnisroute



Bild 164: Weimarer Straße / Mannesallee (Veloroute 11), Zwischenwegweiser



Bild 165: Gert-Schwämmle-Weg / Am Inseipark (Veloroute 11, Freizeitroute 6, Radfernweg Hamburg – Bremen, Hafenerlebnisaroute, LOOP Wilhelmsburg), Fahrradwegweisung



Bild 166: Reierstieg Hauptdeich / Bei der Wollkämmerei (LOOP Wilhelmsburg, Hafenerlebnisaroute), Fahrradwegweisung



Bild 167: Finkenwerder Landungsbrücken / Benittstraße (Freizeitroute 11, Elberadweg, Nordseeküstenradweg, Hafenerlebnistroute), Fahrradwegweisung



Bild 168: Moorburger Hauptdeich (Radverkehrsnetz Hafen), Fahrradwegweisung



Bild 169: Moorburger Hauptdeich / Moorburger Schanze (Freizeitroute 14, Hafenerlebnisroute), Fahrradwegweisung

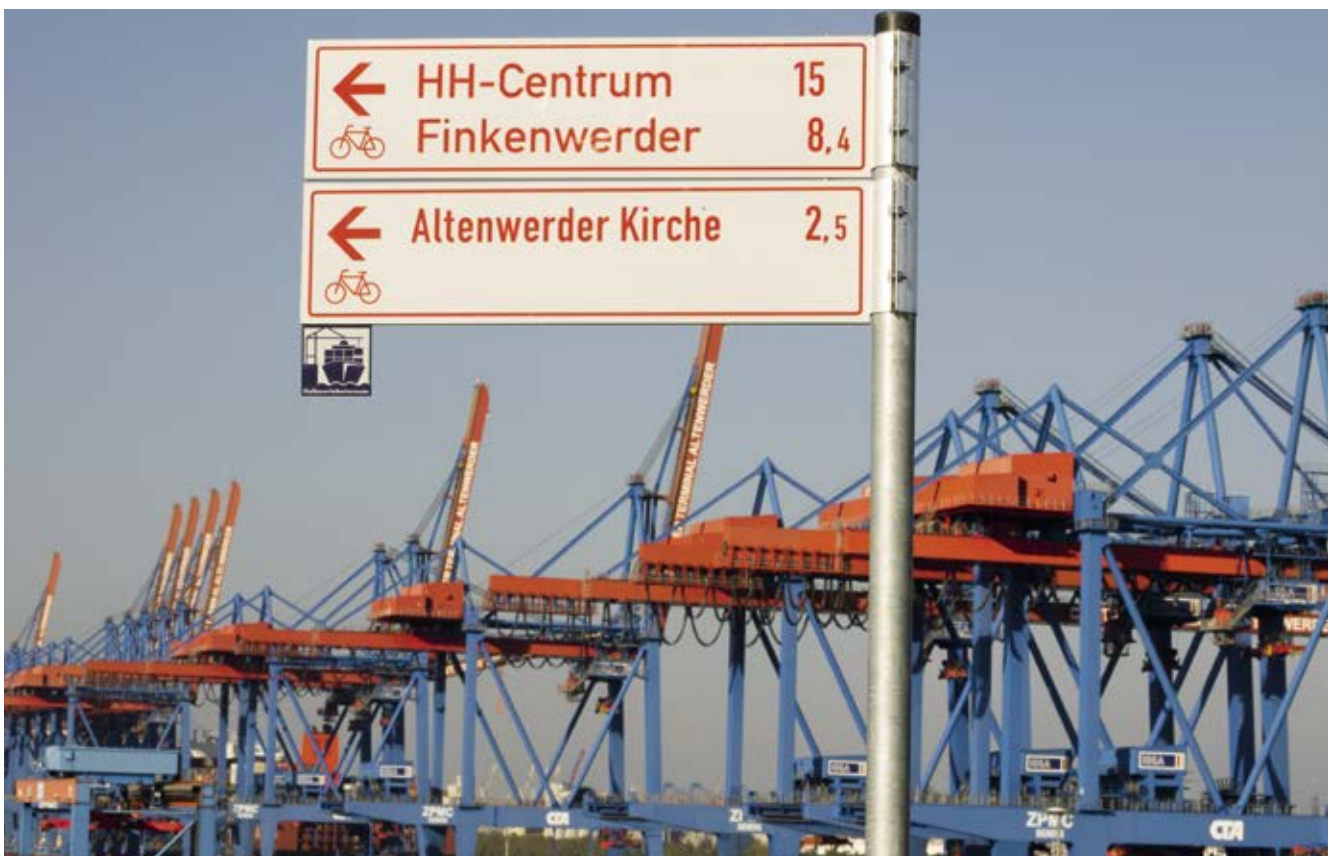


Bild 170: Aussichtspunkt Altenwerder (Hafenerlebnisroute), Fahrradwegweisung



Bild 171: Billhorner Brückenstraße / Radweg Oberhafen / Großmarkt (Freizeittrouten 5, 6, 11, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Bremen, Radfernweg Hamburg – Rügen), Fahrradwegweisung mit D-Routen-Logos



Bild 172: Billhorner Brückenstraße / Radweg Oberhafen / Großmarkt (Freizeittrouten 5, 6, 11, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Bremen, Radfernweg Hamburg – Rügen), Fahrradwegweisung mit D-Routen-Logos



Bild 173: Fahrradbügel vor der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt



Bild 174: Fahrradbügel vor der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation



Bild 175: Lange Reihe, Fahrradbügel im Rahmen der Busoptimierung



Bild 176: Stresemannstraße, Fahrradbügel im Rahmen des 1.000-Bügel-Programms



Bild 177: Eckhoffplatz, Fahrradbügel im Rahmen einer städtebaulichen Aufwertung



Bild 178: Lokstedter Steindamm / Siemersplatz, Fahrradbügel im Rahmen einer städtebaulichen Aufwertung



Bild 179: Dorotheenstraße, Fahrradbügel im Rahmen des Haltestellenausbaus



Bild 180: Hellbrookstraße, Fahrradbügel im Rahmen der Schutzstreifenmaßnahme



Bild 181: Bramfelder Marktplatz, Fahrradbügel im Rahmen einer städtebaulichen Aufwertung



Bild 182: Friedrich-Ebert-Damm, private Fahrradbügel vor einem Mehrfamilienhaus



Bild 183: Überdachte Bike-Ride-Anlage an der S-Bahn-Haltestelle Wilhelmsburg



Bild 184: Bike+Ride-Sammelschließanlage an der S-Bahn-Haltestelle Wilhelmsburg



Bild 185: Abschließbare Fahrradboxen an der S-Bahn-Haltestelle Wilhelmsburg



Bild 186: Bike+Ride an der S-/U-Bahn-Haltestelle Berliner Tor



Bild 187: StadtRAD-Station Grasbrookpark / U-Bahn-Haltestelle Überseequartier



Bild 188: StadtRAD-Station Bullerdeich / Stadtreinigung Hamburg



Bild 189: StadtRAD-Station Tropfowitzstraße / Beiersdorf / NXP



Bild 190: StadtRAD-Station S-/U-Bahn-Haltestelle Wandsbeker Chaussee



Bild 191: StadtRAD-Station Berta-Kröger-Platz / S-Bahn-Haltestelle Wilhelmsburg



Bild 192: StadtRAD-Station Mengestraße / Barkassenanleger / Bürgerhaus Wilhelmsburg



Bild 193: StadtRAD-Station Kurt-Emmerich-Platz / Neuenfelder Straße



Bild 194: Eröffnung der ersten städtisch finanzierten StadtRAD-Station in Harburg am 13.02.2015 durch Senator Frank Horch in der Moorstraße / Bahnhof Harburg



Bild 195: U-Bahn-Haltestelle Barmbek, Ausschilderung der Fahrradleihstationen im Fahrgastinformationssystem



Bild 196: U-Bahn-Haltestelle Hammer Kirche, Ausschilderung der Fahrradleihstationen im Fahrgastinformationssystem



Bild 197: An der Alster / Gurlitt-Insel, automatische Dauerzählstelle mit „Fahrradbarometer“



Bild 198: Mönckebergstraße / Bergstraße, öffentliche Luftpumpe



Bild 199: Ausstellung „Das Fahrrad – Kultur, Technik, Mobilität“ im Museum der Arbeit

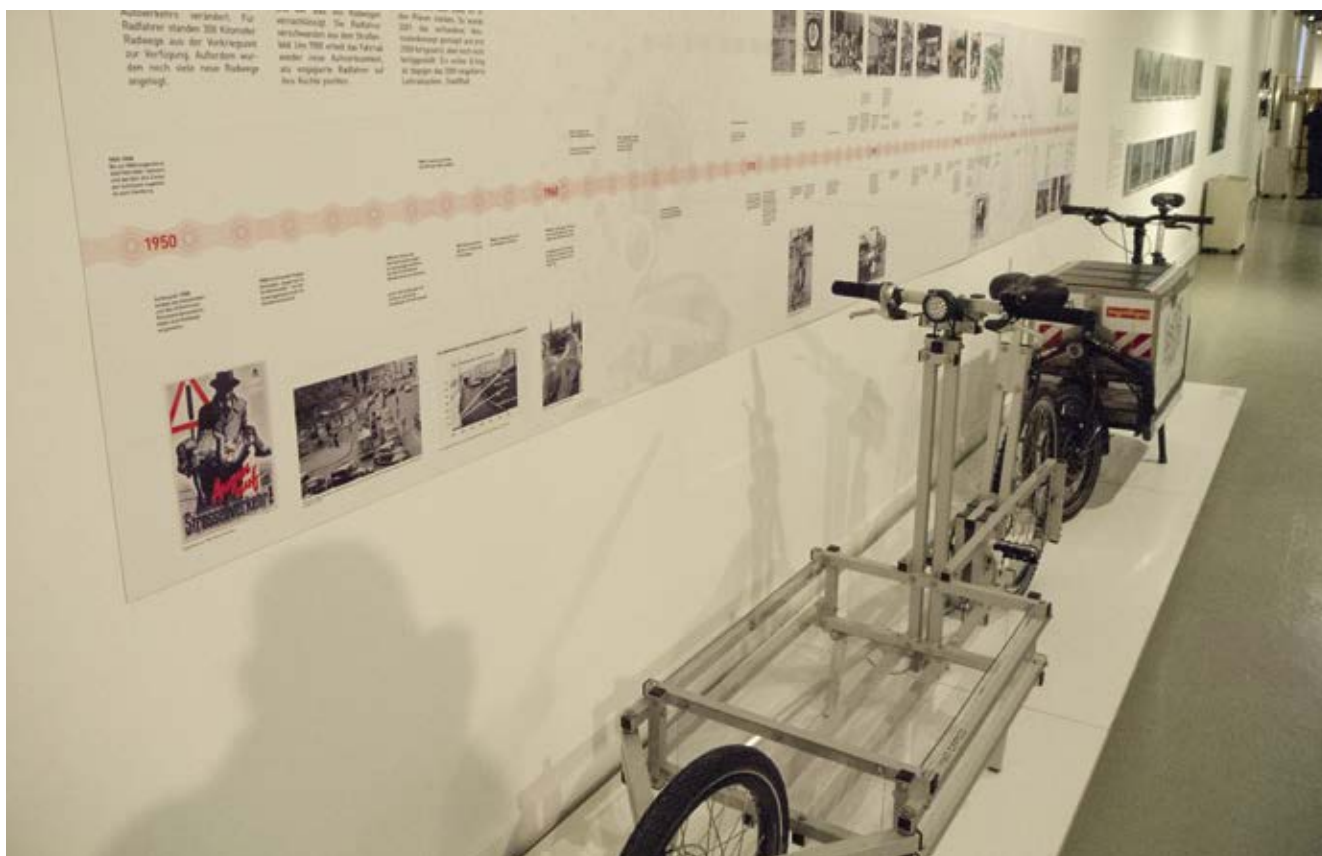


Bild 200: Ausstellung „Das Fahrrad – Kultur, Technik, Mobilität“ im Museum der Arbeit

Anhang 2

Übersicht über abgeschlossene und geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz (ohne Unterhaltungsmaßnahmen) zum Fortschrittsbericht 2015 zur Radverkehrsstrategie

Abkürzungen der Bezirke:

M = Hamburg-Mitte

A = Altona

E = Eimsbüttel

N = Hamburg-Nord

W = Wandsbek

B = Bergedorf

H = Harburg

Erläuterung:

Angegeben ist die Länge der Straßen und Wege, an denen (ein- oder beidseitig) mit investiven Mitteln Radverkehrsanlagen neu-/ausgebaut oder instandgesetzt wurden.

Stand: 31.12.2014

Relevante Entwicklungen im Veloroutennetz 2013

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
A	Veloroute 1 Abschnitt Othmarscher Kirchenweg von Othmarscher Mühlenweg bis Holmbrook	Asphaltierung der Fahrbahn	480	2013
N	Veloroute 4 Abschnitt Bebelallee von Deelböge bis Hindenburgstraße	Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen	1.500	2013
M	Veloroute 8 Abschnitt Steintordamm – Adenauerallee – Berlinertordamm – Beim Strohhaus – Oben Borgfelde – Hammer Landstraße von Steintorwall bis Burgstraße	Herrichtung für eine durchgängig sichere und komfortable Befahrbarkeit	2.400	2013
M	Veloroute 8 Abschnitt ThörIs Park von Krugwiete bis Horner Weg	Ausbau des Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	950	2013
H	Veloroute 10 Abschnitt Schwarzenbergstraße Südwestseite von Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße bis Eißen- dorfer Straße	Ausbau und Verbreiterung des Radweges	100	2013
M	Velorouten 11 / 12 Abschnitt Rödingsmarkt von Graskeller bis Beim Alten Waisenhaus	Radfahrstreifen	440	2013
M	Verbindung zwischen Veloroute 10 und 11 („Veloroute 11a“) von Rotenhäuser Straße bis Gert-Schwämmle-Weg	Ausbau des Radweges	600	2013
M	Veloroute 11 Abschnitt Gert-Schwämmle-Weg von Rotenhäuser Straße bis Wilhelmsburger Reichsstraße	Ausbau und Verbreiterung des Radweges	850	2013
M	Veloroute 13 Abschnitt Burgstraße Ostseite von Hammer Landstraße bis Bethesdastraße	Radfahrstreifen	240	2013
A	Veloroute 14 Abschnitt Rugenbarg von Böttcherkamp bis Kressenweg	Radfahrstreifen	150	2013
	Summe		7.710	

Relevante Entwicklungen im Veloroutennetz 2014

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
E	Veloroute 2 Knoten Basselweg / Sportplatzring	Schutzstreifen Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten	100	2014
M	Veloroute 3 Abschnitt Gänsemarkt – Jungfernstieg von Valentinskamp bis Neuer Jungfernstieg	Radfahr- / Schutzstreifen Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten	240	2014
E	Veloroute 3 Knoten Hartungstraße / Grindelhof / Rutschbahn	Einrichtung eines Kreisverkehrs	20	2014
E	Veloroute 4 Abschnitt Harvestehuder Weg von Alte Rabenstraße bis Krugkoppel	Fahrradstraße	1.250	2014
M	Veloroute 7 Knoten Kreuzweg / Steindamm / Pulverteich / Stralsunder Straße	Radfahrstreifen Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten	290	2014
M	Veloroute 7 Knoten Pappelallee / Hammer Straße / Bärenallee	Radfahrstreifen Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten	150	2014
WV	Veloroute 7 Knoten Schimmelmannstraße / Holstenhofweg	Radfahrstreifen Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten	80	2014
H	Veloroute 10 Abschnitt Striepenweg von Altwiedenthaler Straße bis Rehrstieg	Ausbau des Radweges	800	2014
M	Velorouten 11 / 12 Abschnitt Bei den St. Pauli Landungsbrücken von Ditmar-Koel-Straße bis Helgoländer Allee	Radfahrstreifen	270	2014
	Summe		3.200	

Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen 2013: Bauliche Radwege

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Aue-Hauptdeich / Knoten Osterfeldeich (Elberadweg / Nord-seeküstenradweg / Hafenerlebnisroute)	Verbesserung der Radverkehrsführung	20	2013
A	Luruper Hauptstraße Ostseite von Eckhoffplatz bis Bushaltestelle Flurstraße (Nord)	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	270	2013
E	Knoten Grindelallee / Edmund-Siemers-Allee	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	280	2013
E	Knoten Grindelallee / Grindelberg / Hallerstraße / Beim Schlump	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	265	2013
E	Knoten Hoheluftchausee / Gärtnerstraße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	45	2013
W	Meiendorfer Straße von Dassauweg bis Haus Nr. 100	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	160	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	Süderelbebogen / Neuwiedenthaler Straße einschließlich Knoten	Verbesserung der Radverkehrsführung	300	2013
H	An der Alten Süderelbe (Umgehung Finkenwerder) von Aue-Hauptdeich bis Verbindungsweg nach Francop	Bau eines Radweges	1.120	2013
H	Seehafenstraße Nordseite von 1. Hafenstrasse bis Seehafenbrücke	Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radweges	800	2013
	Summe		4.140	

Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen 2014: *Bauliche Radwege*

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Amsinckstraße Nordseite von Schultzweg bis Klostertor	Ausbau des Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	140	2014
M	Eiffestraße Nordseite von Howisch bis Diagonalstraße	Ausbau des Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	480	2014
M	Helgoländer Allee Ostseite von Bei den St. Pauli Landungsbrücken bis Millemtorplatz	Ausbau des Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	480	2014
M	Oberhafen / Großmarkt / Billhorer Brücke (Freizeitrouten 5 / 6, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Bremen, Radfernweg Hamburg – Rügen)* von Stadtdeich bis Alexandra-Stieg	Bau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges einschließlich Rampen und Unterführung Billhorer Brücke	2.250	2014
A	Lurper Hauptstraße Südseite von Engelbrechtweg bis Entenweg sowie beidseitig im Bereich Bushaltestelle Luckmoor	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	120 100	2014
E	Kieler Straße Bereich Sportplatzring / Volksparkstraße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	330	2014
E	Kieler Straße – Holsteiner Chaussee Bereich Eidelstedter Platz	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	390	2014
E	Knoten Grindelallee / Grindelhof	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	35	2014
E	Knoten Grindelallee / Sedanstraße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	100	2014
E	Hoheluftchaussee Südwestseite Höhe Haus Nr. 53	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	40	2014
E	Lokstedter Steindamm Bereich Bushaltestellen Brunsberg	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	240	2014
E	Kollaustraße Westseite von Papenreye bis Siemersplatz	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	1.400	2014
E	Siemersplatz	Verbesserung der Radverkehrsführung	550	2014
E	Nedderfeld Nordseite von Kellerbleek bis Kollaustraße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	260	2014
E	Niendorfer Marktplatz	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	130	2014
N	Deelböge Bereich Deelbögenbrücke	Ausbau und Verbreiterung der Radwege	100	2014

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
N	Fuhlsbüttler Straße von Friedhof Ohlsdorf bis Im Grünen Grunde	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	670	2014
N	Schwanenwik Ostseite von Mundsburger Damm bis Armgartstraße Westseite von Schöne Aussicht bis Eduard-Rhein-Ufer	Ausbau und Verbreiterung der Radwege	120 100	2014
W	Scharbeutzer Straße – Rahlstedter Bahnhofstraße von Bargeheider Straße bis Rahlstedter Straße	Instandsetzung der Radwege und Verbesserung der Linienfüh- rung	750	2014
W	Tonndorfer Hauptstraße Nordseite von Bushaltestelle Wilsonstraße bis Küperstieg	Ausbau des Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	110	2014
	Summe		8.895	

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

Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen 2013: Radfahrstreifen und Schutzstreifen

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Grandeswenderstraße (Baakenhafentrücke)	Radfahrstreifen	300	2013
M	Neuenfelder Straße von Dratehnstraße bis Brücke über die Eisenbahn	Radfahrstreifen	450	2013
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	55	2013
E	Knoten Grindelallee / Grindelberg / Hallerstraße / Beim Schlump	Radfahrstreifen	165	2013
N	Alsterkrugchaussee von Etzestraße bis Erdkampsweg	Radfahrstreifen	610	2013
	Summe		1.680	

Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen 2014: Radfahrstreifen und Schutzstreifen

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
A	Julius-Leber-Straße („Lessingtunnel“) von Präsident-Krahn-Straße bis Barnerstraße	Radfahrstreifen	90	2014
E	Siemersplatz	Radfahrstreifen	50	2014
E	Knoten Kollaustraße / Niendorfer Straße	Radfahrstreifen	30	2014
E	Knoten Niendorfer Marktplatz / Garstedter Weg	Radfahrstreifen	250	2014
E	Sportplatzring Bereich Kieler Straße / Volksparkstraße	Radfahrstreifen	200	2014
N	Erdkampsweg von Etzestraße bis Ratsmühlendamm	Radfahr-/Schutzstreifen	460	2014
N	Fuhlsbüttler Straße von Heidhörn bis Meister-Bertram-Straße	Radfahr-/Schutzstreifen	1.520	2014
N	Fuhlsbüttler Straße von Beisserstraße bis Friedhof Ohlsdorf	Radfahrstreifen	1.250	2014
N	Hummelsbütteler Landstraße von Ratsmühlendamm bis Brombeerweg	Schutzstreifen	320	2014
N	Schwanenwik Ostseite von Armgartstraße bis Uhlenhorster Weg	Schutzstreifen	380	2014
W	Jenfelder Allee Westseite von Haus Nr. 1 bis Rodigallee	Radfahrstreifen	120	2014
	Summe		4.770	

Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen 2013: Bauliche Radwege

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Peutestraße Südseite von Peuter Elbdeich bis Müggenburger Straße	Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radweges	1.400	2013
A	Böttcherkamp Nordseite von Wilstorallee bis Flurstraße	Ausbau und Verbreiterung des Radweges (Schulwegsicherung)	240	2013
W	Bekassinenu Ostseite von Haus Nr. 78 bis U-Bahn-Brücke	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	810	2013
	Summe		2.450	

Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen 2014: Bauliche Radwege

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Roßweg von 60 m nördlich Howaldtstraße bis 75 m westlich Zufahrt Rosshafen Terminal	Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radweges	250	2014
M	Rugenberger Damm Ostseite von Finkenwerder Straße bis Altenwerder Damm	Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radweges einschl. Lückenschluss über die Rugenberger Schleuse	1.000	2014
A	Bernadottestraße von Droyenstraße bis Parkstraße	Ausbau der Radwege zum Erhalt der vorhandenen Fahrbahn in Granitgroßpflaster	300	2014
A	Große Elbstraße (Freizeitroute 8 / Elberadweg / Nordseekü- stenradweg) von Breite Straße bis Sandberg	Bau von Radwegen	600	2014
B	Marschbahndamm (Freizeitroute 5 / Elberadweg / Radfernweg Hamburg – Rügen) von Ochsenwerder Kirchendeich bis Beim Avenberg	Ausbau des Geh- und Radweges	370	2014
	Summe		2.520	

Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen 2013: Radfahrstreifen und Schutzstreifen

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Lange Reihe Südseite von Schmilinskystraße bis Bülastraße	Schutzstreifen	140	2013
N	Knoten Steilshooper Straße / Drosselstraße	Radfahrstreifen	35	2013
N	Tangstedter Landstraße Nordwestseite von Krohnstieg bis Langenhorner Chaussee	Schutzstreifen entgegen der Einbahnstraße	450	2013
N	Weidestraße von Herderstraße bis Biedermannplatz	Schutzstreifen	830	2013
N	Wilhelm-Metzger-Straße von Bebelallee bis Rathenaustraße	Radfahrstreifen	90	2013
	Summe		1.545	

Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen 2014: Radfahrstreifen und Schutzstreifen

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Diagonalstraße von Eiffestraße bis Osterbrook	Radfahrstreifen	150	2014
M	Hammer Steindamm von Carl-Petersen-Straße bis Hammer Landstraße	Schutzstreifen	400	2014
E	Eimsbütteler Chaussee von Waterloostraße bis Doormannsweg	Schutzstreifen	250	2014
N	Alsterdorfer Damm von Bebelallee bis Rathenaustraße	Schutzstreifen	230	2014
N	Heilbrookstraße von Rübenkamp bis Morgensternsweg	Schutzstreifen	280	2014
N	Rübenkamp von Heilbrookstraße bis Hufnerstraße	Schutzstreifen	370	2014
N	Rathenaustraße von Wilhelm-Metzger-Straße bis Alsterdorfer Damm	Schutzstreifen	740	2014
N	Wilhelm-Metzger-Straße von Rathenaustraße bis Metzgerbrücke	Schutzstreifen	120	2014
W	Gründungsstraße von Thymianstieg bis Schreyerring West und von Schreyerring Ost bis Leeschenblick	Schutzstreifen	1.560	2014
	Summe		4.100	

Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz in Bezirksstraßen 2013: Fahrradstraßen

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Adenauerallee (Veloroute 8) zwei Abschnitte der nördlichen Nebenfahrbahn von Böckmannstraße bis Steintorplatz	Fahrradstraße	(420)*	2013
	Summe*		0	

* Diese Fahrradstraße ist in der Gesamtbilanz bereits berücksichtigt.

Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz in Bezirksstraßen 2014: Fahrradstraßen

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Billhoner Löschplatz (Freizeitroutes 5 und 6 / Elberadweg / Radfernweg Hamburg – Bremen / Radfernweg Hamburg – Rügen)	Fahrradstraße	(50)*	2014
E	Veloroute 4 Abschnitt Harvestehuder Weg von Alte Rabenstraße bis Krugkoppel	Fahrradstraße	(1.250)*	2014
	Summe*		0	

* Diese Fahrradstraßen sind in der Gesamtbilanz bereits berücksichtigt.

Relevante Entwicklungen im Radverkehrsnetz in Bezirksstraßen 2014: Sonstiges*

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
A	Sternschanze von Dänenweg bis Schanzenstraße	Asphaltierung der Fahrbahn	240	2014
B	Ochsenwerder Norderdeich (Bergedorfer Freizeitrouen) von Oortkatenweg bis Reitschleuse	Fahrbahnsanierung	1.950	2014
	Summe		2.190	

* Diese Maßnahmen werden in der Gesamtbilanz nicht berücksichtigt, da es sich nicht um Radverkehrsanlagen handelt.

Geplante Maßnahmen im Veloroutennetz

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
A	Veloroute 1 Bereich Neuer Pferdemarkt / Beim Grünen Jäger	Verbesserung der Radverkehrsführung	80	2015
A	Veloroute 1 Abschnitt Thadenstraße von Wohlers Park bis Gählerstraße	Fahrradstraße	140	2015 / 2016
A	Veloroute 1 Abschnitt Chemnitzstraße von Holstenstraße bis Max-Brauer-Allee	Fahrradstraße	500	2015 / 2016
M	Velorouten 1 / 2 Abschnitt Graskeller – Stadthausbrücke – Kaiser-Wilhelm-Straße von Rödingsmarkt bis Johannes-Brahms-Platz	Radfahrstreifen	900	2015 – 2018
M	Velorouten 1 / 2 Abschnitt Feldstraße – Neuer Kamp von Sievekingplatz bis Neuer Pferdemarkt	Radfahrstreifen Verbesserung der Radverkehrsführung	760	2015
A	Velorouten 1 / 12 Abschnitt Max-Brauer-Allee von Große Bergstraße bis Palmaille	Verbesserung der Radverkehrsführung	680	2017 / 2018
A	Veloroute 1 (Abzweig Osdorfer Born) Abschnitt Bornheide von Brandstücken (Nord) bis 120 m nördlich Achtern Born (Süd) von Achtern Born (Nord) bis Kroonhorst (Süd) von Kroonhorst (Nord) bis Böttcherkamp	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	360 230 140	2015
E	Veloroute 2 Abschnitt Weidenallee von Kleiner Schäferkamp bis Schäferkampsallee	Schutzstreifen Verbesserung der Radverkehrsführung in den Knoten	580	2015
E	Veloroute 2 Knoten Tornquiststraße / Doormannsweg	Verbesserung der Radverkehrsführung	30	2015 / 2016
E	Veloroute 2 Knoten Kieler Straße / Reichsbahnstraße	Verbesserung der Radverkehrsführung	30	2015 / 2016
A / E	Veloroute 2 Bezirkliche Abschnitte	Herrichtung für eine durchgängig sichere und komfortable Befahrbarkeit	2.700	2015 / 2016
E	Veloroute 3 Abschnitt Goebenstraße von Bismarckstraße bis Gärtnerstraße	Fahrradstraße	400	2015

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Veloroute 4 Abschnitt Neuer Jungfernstieg von Colonnaden bis Esplanade	Schutzstreifen	280	2015
M / E	Veloroute 4 Abschnitt Neuer Jungfernstieg von Esplanade bis Alsterglacié	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	200	2015
E	Veloroute 4 Alsterufer von Kennedybrücke bis Alte Rabenstraße	Fahrradstraße	1.110	2015
N	Veloroute 4 Abschnitt Leinpfad von Krugkoppel bis Hudtwalckerstraße	Fahrradstraße	1.630	2015 / 2016
N	Veloroute 4 Abschnitt Bebelallee von Hudtwalckerstraße bis Deelböge	Schutz-/Radfahrstreifen	1.000	2015
N	Veloroute 4 Knoten Suhrenkamp / Sengelmannstraße	Verbesserung der Radverkehrsführung	80	ab 2015
M	Velorouten 5 / 6 Abschnitt Ballindamm Von Jungfernstieg bis Glockengießerwall	Radfahr-/Schutzstreifen	550	2015
M	Velorouten 5 / 6 Abschnitt Ferdinandstor von Lombardsbrücke bis Kennedybrücke einschließlich Eckverbindung zur Lombardsbrücke	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	320	2016
M	Velorouten 5 / 6 Abschnitt An der Alster – Schwanenwik von Ferdinandstor bis Mundsburger Damm	Verbesserung der Radverkehrsführung	1.280	2017
N	Velorouten 5 / 6 Knoten Mundsburger Damm / Hartwicusstraße / Papenhuder Straße (Mundsburger Brücke)	Verbesserung der Radverkehrsführung Radfahrstreifen entlang Nordwestseite Mundsburger Damm Zweirichtungsradschwergweg entlang Ostseite Papenhuder Straße	180	2015
N	Veloroute 5 Abschnitt Rümkerstraße von Otto-Speckter-Straße bis Steilshooper Straße	Schutzstreifen	440	2015
N	Veloroute 6 Knoten Eilbektal / Krausestraße / Stormarner Straße / Mühlen- straße („Knoten Friedrichsberg“)	Verbesserung der Radverkehrsführung	90	2015 / 2016
N	Veloroute 7 Lückenschluss zwischen Lübecker Straße und Angerstraße	Herrichtung für eine durchgängig sichere und komfortable Befahrbarkeit	170	2015

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M / W	Veloroute 7 Übrige Abschnitte	Herrichtung für eine durchgängig sichere und komfortable Befahrbarkeit	12.400	2015 – 2018
M	Veloroute 8 Abschnitt Hammer Landstraße von Burgstraße bis Sievekingdamm	Ausbau des Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	200	2015
M	Veloroute 8 Abschnitt Horner Weg von Hammer Berg bis Bei den Zelten	Fahrradstraße	1.200	2015
B	Veloroute 8 Knoten Lohbrügger Landstraße / Bergedorfer Straße / Weberade	Verbesserung der Radverkehrsführung	70	2015
B	Veloroute 8 Abschnitt Ludwig-Rosenberg-Ring von Sander Markt bis Alte Holstenstraße	Radfahrstreifen	100	2015
B	Veloroute 8 / 9 Knoten Alte Holstenstraße / Weidenbaumsweg	Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches und eines Kreisverkehrs	210	2015
M	Veloroute 9 Abschnitt Ausschläger Allee von Rothenburgstraße bis Ausschläger Elbdeich	Schutzstreifen	900	2014 – 2015
M	Veloroute 9 Abschnitt Ausschläger Allee von Brücke über die Gleise zum Kraftwerk Tiefstack bis Grusonstraße	Radfahrstreifen einschl. Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten	250	2015
M	Veloroute 10 Abschnitt Überseeallee – Versmannstraße von Baakenbrücke bis Baakenwerder Straße	Radfahrstreifen	1.500	2016
M	Veloroute 10 Abschnitt Baakenwerder Straße – Zweibrückenstraße von Versmannstraße bis DB-Brücke	Radfahrstreifen (im Trogbereich unter der Brücke: Radwege)	370	2016
M	Veloroute 10 Abschnitt Veddeleer Brückenstraße Ostseite von Peutestraße bis Neue Elbbrücke	Ausbau des Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	250	2017
M	Veloroute 10 Abschnitt Veddeleer Marktplatz Westseite von Prielstraße bis Sieeldeich	Verbesserung der Radverkehrsführung	230	2016
M	Veloroute 10 Abschnitt Niedergeorgswerder Deich von Georgswerder Bogen bis Hövelweg	Schutzstreifen	1.450	2016
M	Veloroute 11 Knoten Reiherdamm / Buchheisterstraße	Ausbau des Geh- und Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	200	2015

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Veloroute 11 Abschnitt Veringstraße von Vogelhüttendeich bis Mannesallee	Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Tempo 25)	340	2015
M	Veloroute 11 Abschnitt Hauland von Am Inseipark bis Kornweide	Fahrradstraße	2.000	2015
H	Veloroute 11 Abschnitt Hannoversche Straße – Moorstraße – Wilstorfer Str. – Harburger Ring – Eißendorfer Straße von Buxtehuder Straße bis Wilhelmstraße einschl. Anbindung Bahnhof Harburg	Radfahrstreifen	1.600	2017 – 2018
A / E / N	Veloroute 13 Abschnitte an Hauptverkehrsstraßen	Herrichtung für eine durchgängig sichere und komfortable Befahrbarkeit	3.500	2016 – 2017
	Summe		41.630	

Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen: Bauliche Radwege

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Am Saalehafen Westseite von Sachsenbrücke bis 350 m Richtung Süden	Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radweges	350	2016
M	Finkenwerder Straße Westseite von Rugenberger Damm bis 50 m südlich Hornsand	Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	250	2015
M	Grevenweg von Hammer Landstraße bis Eiffestraße	Ausbau des Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	280	2015
M	Holstenwall Westseite von Johannes-Brahms-Platz bis Millertorplatz	Ausbau des Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	740	2017
M	Kurt-Schumacher-Allee Südseite von Repsoldstraße bis Besenbinderhof	Ausbau des Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	190	2015
M	Rethedamm / Rethelbrücke Westseite von Rethestieg bis 450 m südlich Blumensand	Neubau der Rethelbrücke, Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung sowie Entflechtung vom Bahnverkehr	1.400	2017
A	Bahrenfelder Chaussee von Woyrschweg bis Straußstraße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	320	2015 / 2016
A	Stresemannstraße Bereiche Ruhrstraße und Schützenstraße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	180	2015 / 2016
A	Knoten Stresemannstraße Bornkampsweg / Bahrenfelder Chaussee / Bahrenfelder Steindamm	Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten	200	2015 / 2016
A	Stresemannstraße – Neuer Pferdemarkt Süd-/Westseite von Mistralstraße bis Neuer Kamp	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	540	2015
E	Edmund-Siemers-Allee – Theodor-Heuss-Platz von Grindelallee bis Dammtordamm	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung (Südseite von Fußgängertunnel bis Dammtordamm: Radfahrstreifen)	550	2015
E	Grindelallee von Sedanstraße bis Bogenstraße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	160	2015
E	Grindelberg von Helene-Lange-Straße bis Isestraße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung (Westseite von U-Bahnhof Hoheluftbrücke bis Schlanckreye: Radfahrstreifen)	480	2015
E	Holsteiner Chaussee von Hörigensweg bis BAB A 23	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	200	2015
E	Kieler Straße von Stresemannstraße bis Eidelstedter Platz	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	6.200	2018

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
N	Deelböge – Braamkamp von Deelbögenbrücke bis Ohlsdorfer Straße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	950	2015
N	Dehnhaide von Hamburger Straße bis Krausestraße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	1.150	2017
N	Gebiet rund um den Eppendorfer Markt: Eppendorfer Landstraße, Ludolfstraße, Heinickestraße einschließlich der Knoten	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	900	2016
N	Langenhorner Chaussee von Erdkampsweg bis Fibigerstraße	Instandsetzung der Nebenflächen als gemeinsame Geh- und Radwege	4.800	2015
N	Lübecker Straße Südseite von Alfredstraße bis Eisenstraße	Ausbau des Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	115	2016
N	Schürbeker Straße – Kuhmühlenbrücke von Friedrich-Schütter-Platz bis Armgartstraße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	420	2014 – 2015
N	Mühlendamm von Haus Nr. 86 bis Lübecker Straße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	480	2014 – 2015
N	Nordheimstraße von Sahlenburger Straße bis Meister-Francke-Straße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	150	2015
W	Halenreihe von Waldweg bis Farmsener Landstraße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	280	noch nicht terminiert
W	Hammer Straße von Pappelallee bis Grenzknick	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	1.050	2014 – 2015
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 Haus Nr. 100 bis Spitzbergenweg	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	300	2015
W	Mühlenstraße – Brauhäuserstraße – Hammer Straße von Stormarner Straße bis Pappelallee	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	800	noch nicht terminiert
W	Rahlstedter Straße Westseite von Weesenbergallee bis Rahlstedter Bahnhofstraße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	340	2015
W	Scharbeutzer Straße Nordseite von Boltenhagener Str. bis Rahlstedter Weg	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	400	2015
B	Curslackter Neuer Deich Westseite von Haus Nr. 16 – 20 (Baumarkt) bis BAB A 25	Ausbau des Zweirichtungsradschweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	800	2015
H	Ehestorfer Heuweg Westseite von Cuxhavener Straße bis Landesgrenze	Ausbau des Radweges, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	1.900	noch nicht terminiert
	Summe		29.175	

Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen: Radfahrstreifen und Schutzstreifen

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Barsbütteler Straße von Gleiwitzer Bogen bis Schleemer Bach	Schutzstreifen	440	2015
M	Glockengießerallee – Lombardsbrücke von Ernst-Merck-Straße bzw. Raboisen bis Ferdinandstor	Radfahrstreifen	450	2016
M	Holstenwall Ostseite von Millernortplatz bis Johannes-Brahms-Platz	Radfahrstreifen	740	2017
M	Johannisbollwerk – Vorsetzen – Baumwall Südseite von Bei den St. Pauli Landungsbrücken bis Niederbaumbrücke	Radfahrstreifen	600	2016
M	Shanghaiallee von Shanghaibrücke bis Überseeallee	Radfahrstreifen	350	2015 / 2016
M	Überseeallee von Am Sandtorpark bis Baakenbrücke	Schutzstreifen	260	Baufortschritt HafenCity
M	Unterer Landweg von S-Bahnhof Billwerder-Moorfleet bis Liebigstraße	Radfahrstreifen	1.450	2016 / 2017
A	Bahrenfelder Chaussee von Straußstraße bis Regerstraße	Radfahrstreifen	140	2015
A	Bahrenfelder Chaussee – Luruper Chaussee von BAB A 7 bis 50 m östlich Kielkamp	Radfahrstreifen	550	2015
A	Ebertallee von Osdorfer Weg bis Notkestraße	Schutzstreifen	640	2015
A	Elbchaussee von Hohenzollernring bis Teufelsbrück	Schutzstreifen	3.400	2017 / 2018
A	Luruper Chaussee Bereich Albert-Einstein-Ring	Radfahrstreifen	150	2015
A	Neuer Pferdemarkt Ostseite von Neuer Kamp bis Schulterblatt	Radfahrstreifen	280	2015
A	Rugenfeld von Osdorfer Landstraße bis 100 m östlich Rugenbarg	Radfahrstreifen	1.000	2015 – 2016
E	An der Verbindungsbahn – Bundesstraße von Rentzelstraße bis Grindelallee	Radfahrstreifen (Nordseite von Durchschnitt bis Rentzelstraße: Radweg)	560	2015
E	Eppendorfer Baum von Klosterstern bis Haus Nr. 9	Schutzstreifen	60	2016
E	Grindelallee von Haus Nr. 5 bis Sedanstraße	Radfahrstreifen	640	2015

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
E	Hallerstraße von Grindelallee bis Rothenbaumchaussee	Radfahrstreifen	650	2017
N	Alsterkrugchaussee von Röntgenstraße bis Etzestraße	Radfahrstreifen	600	2014 – 2015
N	Drosselstraße Südeite von Krüsisstraße bis Fuhlsbüttler Straße	Radfahrstreifen	130	2015
N	Fuhlsbüttler Straße von Drosselstraße bis Heidhorn	Radfahrstreifen	550	2014 – 2015
N	Hufnerstraße Ostseite von Drosselstraße bis Heilbrookstraße	Radfahrstreifen	270	2015
N	Krausestraße von Bramfelder Straße bis S-Bhf. Friedrichsberg	Radfahrstreifen	1.300	noch nicht terminiert
N	Kuhmühle von Armgartstraße bis Ifflandstraße	Radfahrstreifen	200	2015
N	Lübecker Straße Südeite von Steinhauerdamm bis Alfredstraße und von Eisenstraße bis Freiligrathstraße	Radfahrstreifen	370 250	2016
N	Maria-Louisen-Straße von Streekrücke bis Barmbeker Straße	Radfahr-/Schutzstreifen	1.160	2015
N	Nordschleswiger Straße von Oberschlesische Straße bis Tiroler Straße	Radfahrstreifen	160	noch nicht terminiert
N	Straßburger Straße von Krausestraße bis Nordschleswiger Straße	Radfahrstreifen	750	2015 / 2016
N / W	Brombeerweg – Alte Landstraße – Ulzburger Straße von Hummelsbütteler Landstraße bis Hinsbeker Berg	Radfahrstreifen	4.800	2015
N / W	Nordheimstraße – Steilshooper Allee von Sahlenburger Straße bis Eichenlohweg	Radfahrstreifen	250	2015
W	Berner Heerweg Südostseite im Bereich U-Bahn-Haltestelle Berne	Radfahrstreifen	200	2015
W	Holzmlenstraße – Lesserstraße von Friedrich-Ebert-Damm bis Tiisiter Straße	Schutzstreifen	530	2014 – 2015
W	Rahlstedter Straße von Haus Nr. 88 bis Weesenbergallee (ab Haus Nr. 135 nur Ostseite)	Radfahrstreifen	520	2015
W	Scharbeutzer Straße beidseitig von Bargtheider Str. bis Boltenhagener Str. Südeite von Boltenhagener Str. bis Rahlstedter Weg	Radfahrstreifen	470 420	2015

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
B	Bergedorfer Straße Südseite von Vierlandenstraße bis Neuer Weg	Radfahrstreifen	200	2015
H	Friedhofstraße von Bremer Straße bis Beerentalweg	Schutzstreifen	540	2015
H	Schlossmühlendamm von Harburger Ring bis Buxtehuder Straße	Radfahrstreifen	350	2017 / 2018
	Summe		26.380	

Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen: Bauliche Radwege

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Altenwerder Damm Südeite von BAB-Brücke bis Rugenberger Damm	Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radwegs, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	250	2016
M	Neue Verbindung (Linienführung in Planung) von Buchheisterstraße bis Roßdamm	Neubau eines ebenerdigen gemeinsamen Geh- und Radwegs	400	2018
A	Friedensallee von Hegarstraße bis Von-Sauer-Straße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	750	2015 / 2016
A	Reventlowstraße Westseite von Agathe-Lasch-Weg bis Waldseeestraße	Ausbau des Radwegs, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	480	2015 / 2016
E	Peter-Timm-Straße (Verlängerung) von Kulemannstieg bis AKN-Trasse	Bau eines selbstständig geführten gemeinsamen Geh- und Radweges	100	2015
E / N	Krugkoppel – Fernsicht von Harvestehuder Weg bis Bellevue	Verbesserung der Radverkehrsführung	510	2017
N	Hufnerstraße Westseite von Hellbrookstraße bis Drosselstraße	Ausbau des Radwegs, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	270	2015
N	Maienweg Nordseite von Nesselstraße bis Sengelmannstraße	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	260	ab 2015
N	Überseering Bereich der Bushaltestellen	Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung	510	2015
H	Bezirkliche Veloroute 11.05 Marmstorfer Weg – Sinstorfer Weg	Umsetzung des bezirklichen Veloroutennetzes	3.200	2015 / 2016
H	Bezirkliche Veloroute 11.06 Vinzenzweg – Gotthelfweg – Zaunkönigweg – Freudenthalweg	Umsetzung des bezirklichen Veloroutennetzes	1.700	2015 / 2016
H	Bezirkliche Veloroute 11.08 Hainholzweg – Große Straße – Göhlbachtal – Hastedtstraße	Umsetzung des bezirklichen Veloroutennetzes	2.800	2015 / 2016
H	Verbindung vom Erschließungsgebiet Neugraben-Fischbek (ehem. Röttiger-Kaserne, Cuxhavener Straße) zur S-Bahn-Haltestelle Fischbek	Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs	850	2015 / 2016
H	Neue Verbindung von Altenwerder Querweg bis Altenwerder Hauptdeich	Neubau einer Straßenverbindung einschließlich Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs	450	2015
H	Moorburger Straße Bereich Brücke über den Abzugsgraben Harburg	Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radwegs	30	2015
	Summe		12.560	

Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen: Radfahrstreifen und Schutzstreifen

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Caffamacherreihe – Fuhlentwiete von Axel-Springer-Platz bis Valentinskamp	Radfahr-/Schutzstreifen	400	2015
M	Diagonalstraße von Hammer Landstraße bis Osterbrook und von Eiffestraße bis Erste Diagonalbrücke	Radfahrstreifen	430	2015
M	Glacischaussee von Feldstraße bis Millerntorplatz	Radfahrstreifen	700	2015
M	Hammer Steindamm von Sievekingsallee bis Carl-Petersen-Straße	Schutzstreifen	400	2015
M	Lange Reihe Nordwestseite von Lohmühlenstraße bis Schmilinskystraße	Schutzstreifen	190	2015
A	Sülldorfer Kirchenweg von S-Bahn-Brücke Blankenese bis Sülldorfer Landstraße (drei Baabschnitte)	Schutzstreifen	2.150	noch nicht terminiert
A	Halbmondsweg von Elbchaussee bis Agathe-Lasch-Weg	Schutzstreifen	630	2015
A	Reventlowstraße Ostseite von Agathe-Lasch-Weg bis Walderseeestraße	Schutzstreifen	470	2015 / 2016
E	Heußweg von Henriettenstraße bis Stellingner Weg	Schutzstreifen	220	2015 – 2016
E	Osterstraße von Methfesselstraße bis Schulweg	Schutzstreifen	1.100	2015 – 2016
N	Alte Wöhr von Saarlandstraße bis Fuhlsbüttler Straße	Schutzstreifen	700	2015
N	Graumannsweg Nordseite von Kuhmühle bis Papenhuder Straße	Radfahrstreifen in Gegenrichtung	220	2015
N	Langenfort von Fuhlsbüttler Straße bis Otto-Speckter-Straße	Schutzstreifen	340	2015
N	Maienweg Südseite von Sengelmannstraße bis Planstraße 2	Radfahrstreifen	380	ab 2015
N	Meister-Francke-Straße Westseite von Nordheimstr. bis Meister-Bertram-Straße	Radfahrstreifen	50	2015
N	Mühlenkamp von Körnerstraße bis Semperstraße	Schutzstreifen	500	2014 – 2015

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
N	Papenhuder Straße – Hofweg von Hartwicusstraße bis Averhoffstraße	Schutzstreifen	530	2015
N	Wiesendamm Südseite von Goldbekufer bis Saarlandstraße	Radfahrstreifen	830	2015
W	Fabriciusstraße von Richeystraße bis Steilshooper Straße	Radfahr-/Schutzstreifen	930	2016
W	Steilshooper Straße von Schmachthäger Straße bis Steilshooper Allee	Radfahrstreifen	800	2016
B	Hans-Duncker-Straße von Moorfleeter Deich bis Mittlerer Landweg	Radfahrstreifen	340	2015
	Summe		12.310	

Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz in Bezirksstraßen: Fahrradstraßen

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Hauland (Veloroute 11) von Am Inseipark bis Kornweide	Fahrradstraße	(2.000)*	2015
M	Horner Weg (Veloroute 8) von Hammer Berg bis Bei den Zelten	Fahrradstraße	(1.200)*	2015
M / B	Kaltehofe Hauptdeich – Moorfleeter Hauptdeich (Freizeitrou- ten 5 / 11, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen) von Kaltehofe Hinterdeich bis Tatenberger Weg	Fahrradstraße	4.000	2015
M	Neßpriel (Hauptdeichlinie) von Neßpriel bis Bahnübergang östlich Brunnenstieg	Fahrradstraße	1.500	2015
E	Goebenstraße (Veloroute 3) von Bismarckstraße bis Gärtnerstraße	Fahrradstraße	(400)*	2015
N	Bellevue von Fernsicht bis Sierichstraße	Fahrradstraße	750	2015
N	Fährhausstraße – Schöne Aussicht – Eduard-Rhein-Ufer	Fahrradstraße	1.330	2015
N	Leinpfad (Veloroute 4) von Krugkoppel bis Huchtwalckerstraße	Fahrradstraße	(1.630)*	2015 / 2016
B	Kirchwerder Marschbahndamm (Freizeitroute 5, Elberadweg, Radfernweg Hamburg – Rügen) von Kirchwerder Mühlendamm bis 350 m östl. Helltwiete	Fahrradstraße	1.500	2015
	Summe		9.080	

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

Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz in Bezirksstraßen: Sonstiges*

Bezirk	Route	Maßnahme	Länge [m]	Realisierung
M	Knoten Steendiek / Benittstraße / Köhlfleet Hauptdeich (Elberadweg, Nordseeküstenradweg, Hafenerlebnisroute)	Einrichtung eines Kreisverkehrs	40	2015 / 2016
B	Ochsenwerder Norderdeich (Bergedorfer Freizeitrouten) von Reitschleuse bis Haus Nr. 159	Fahrbahnsanierung	730	2015
	Summe		770	

* Diese Maßnahmen werden in der Gesamtbilanz nicht berücksichtigt, da es sich nicht um Radverkehrsanlagen handelt.

Übersicht

Entwicklungen 2013	Länge [m]
Entwicklungen im Veloroutennetz 2013	7.710
Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen 2013: Bauliche Radwege	4.140
Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen 2013: Radfahrstreifen und Schutzstreifen	1.680
Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen 2013: Bauliche Radwege	2.450
Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen 2013: Radfahrstreifen und Schutzstreifen	1.545
Entwicklungen im Radverkehrsnetz in Bezirksstraßen 2013: Fahrradstraßen (ohne Fahrradstraßen in Velorouten)	0
Summe	17.525

Entwicklungen 2014	Länge [m]
Entwicklungen im Veloroutennetz 2014	3.200
Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen 2014: Bauliche Radwege	8.895
Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen 2014: Radfahrstreifen und Schutzstreifen	4.770
Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen 2014: Bauliche Radwege	2.520
Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen 2014: Radfahrstreifen und Schutzstreifen	4.100
Entwicklungen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen 2014: Fahrradstraßen (ohne Fahrradstraßen in Velorouten)	0
Summe	23.485

Summe Entwicklungen 2013 und 2014	41.930
--	---------------

Geplante Maßnahmen	Länge [m]
Geplante Maßnahmen im Veloroutennetz	41.630
Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen: Bauliche Radwege	29.175
Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen: Radfahrstreifen und Schutzstreifen	26.380
Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen: Bauliche Radwege	12.560
Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen: Radfahrstreifen und Schutzstreifen	12.310
Geplante Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen: Fahrradstraßen (ohne Fahrradstraßen in Velorouten)	9.080
Summe	131.135

Anhang 3

Angeordnete Aufhebungen der Radwegebenutzungspflicht 2013 – 2014

Straße	Straßenabschnitt		Datum der Anordnung
	von	bis	
August-Krogmann-Straße	Berner Heerweg	Am Luisenhof	08.01.2013
Harksheider Straße			22.01.2013
Poppenbütteler Weg	Saseler Damm	Poppenbüttler Hauptstraße	22.01.2013
Fanny-Lewald-Ring		Nettelburger Landweg	20.03.2013
Oldesloer Straße	Holsteiner Chaussee	Frohmestraße	23.03.2013
Schloßmühlendamm			02.04.2013
Bebelallee	Meenkweise	Wilhelm-Metzger-Straße	16.04.2013
Bei den St. Pauli-Landungsbrücken	Hafentor	Helgoländer Allee (Richtung Westen)	22.04.2013
Pinneberger Straße	Holsteiner Chaussee	Landesgrenze	10.05.2013
Borgfelder Straße			05.06.2013
Adenauerallee	Steintorplatz	Kreuzweg	25.07.2013
Steintordamm			25.07.2013
Steintorplatz			25.07.2013
Sydneystraße	Überseering	Hindenburgstraße	30.07.2013
Holsteiner Chaussee	Eidelstedter Platz	Autobahnbrücke	22.08.2013
Veritaskai		östlich Bahnhofskanalbrücke	12.10.2013
Aue-Hauptdeich			04.11.2013
Finkenwerder Norderdeich			05.11.2013
Minnerweg			05.11.2013
Ostfrieslandstraße			06.11.2013
Steendiek			07.11.2013
Neßdeich			08.11.2013
Willinghusener Weg	Glinder Straße	Grenzweg	04.12.2013
Steilshooper Allee	Haldesdorfer Straße	Am Luisenhof	16.01.2014
Am Zollhafen	Veddeler Brückenstraße	Hovestieg	27.01.2014
Grindelberg	Hallerstraße	Isestraße	12.03.2014
Moorfleeter Straße	Werner-Siemens-Straße	Bredowstraße	14.03.2014
Horner Landstraße	Hammer Landstraße	Billstedter Hauptstraße	28.04.2014
Brücke des 17. Juni			14.07.2014
Hannoversche Straße	Neuländer Straße	Nartenstraße	14.07.2014
Hoheluftchaussee	Hoheluftbrücke	Martinistraße	26.07.2014
Nartenstraße			30.07.2014
Eppendorfer Baum		Isebekkanal	31.07.2014
Lokstedter Weg	Eppendorfer Landstraße	Frickestraße	05.08.2014
Nedderfeld	Tarpenbekstraße	Kollastraße	05.08.2014
Luruper Hauptstraße	gesamt, außer Knoten Rugenborg / Elbgaustraße / Luruper Hauptstraße		28.08.2014
Rönneburger Straße			17.10.2014
Barnerstraße	Lessingtunnel	Gaußstraße	08.12.2014

Anhang 4

Zulassung von Radverkehr in Gegenrichtung in Einbahnstraßen 2013 – 2014

Straße	Straßenabschnitt		Jahr der Anordnung
	von	bis	
Am Soldatenfriedhof	Neue Straße	Wallgraben	2013
Bredstedter Straße	Probsteier Straße	Straßburger Straße	2013
Erikastraße	Eppendorfer Landstraße	Lokstedter Weg	2013
Hermann-Maul-Straße	Neue Straße	Schloßmühlendamm	2013
Martin-Leuschel-Ring	Wallgraben	Wallgraben	2013
Narzissenweg	Friedrich-Ebert-Damm	Rosmarinstraße	2013
Oberschlesische Str.	Straßburger Stieg	Nordschleswiger Straße	2013
Schneeglöckchenweg	Rosmarinstraße	Friedrich-Ebert-Damm	2013
Zirkusweg	Millerntorplatz	Kastanienallee	2013
Öjendorfer Weg	Reclamstraße	Fritzschweg	2014
Suhrweg	Harzensweg	Schwalbenstraße	2014
Tierparkallee	Koppelstraße	Hagenbeckallee	2014
Vehrenkampstraße			2014
Högenstraße			2014
Radolfstieg			2014
Fährstraße	Reiherstieg Hauptdeich	Sanitasstraße	2014

