



FORTSCHRITTSBERICHT 2018

BÜNDNIS FÜR DEN RADVERKEHR

RADVERKEHRSSTRATEGIE FÜR HAMBURG

FORTSCHRITTSBERICHT 2018

BÜNDNIS FÜR DEN RADVERKEHR

RADVERKEHRsstrategie FÜR HAMBURG

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

Hamburg, November 2018



Bild 1: Radverkehrszählstelle an der südlichen Außenalster, Spitzentag des ersten Halbjahres war Dienstag, der 29. Mai mit 13.803 Fahrrädern (Durchschnittswert im Mai: 9.586 Radfahrer täglich), Symbolfoto (Bild: BWVI)

FORTSCHRITTSBERICHT 2018

BÜNDNIS FÜR DEN RADVERKEHR

RADVERKEHRSSTRATEGIE FÜR HAMBURG

Inhalt

Vorworte	6
Einleitung	8
1. Gute Wege für den Radverkehr	12
2. Gute Bedingungen für das Fahrradparken	36
3. Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr	44
4. Mobilitätsverhalten und Verkehrssicherheit	54
5. Öffentlichkeitsarbeit für ein besseres Fahrradklima	64
6. Ausschöpfen der Potenziale im Fahrradtourismus	73
7. Mehr Service rund ums Rad	76
8. Strukturen für die Umsetzung	88
9. Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle	98

Anhang 1: Bilddokumentation

Anhang 2: Übersicht über abgeschlossene Maßnahmen im Radverkehrsnetz

Anhang 3: Angeordnete Aufhebungen der Radwegebenutzungspflicht

Anhang 4: Angeordnete Freigaben von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung

Vorworte



„Der vorliegende Fortschrittsbericht zur Radverkehrsförderung in Hamburg zeigt, dass das Mosaik aus zahlreichen Maßnahmen immer dichter wird und immer mehr zeitgemäße Radverkehrsführungen entstehen.“

Hamburg wächst – immer mehr Menschen kommen in unsere Stadt, um hier zu leben und zu arbeiten. Um die Mobilitätsbedürfnisse in der wachsenden und dichter werdenden Stadt zu gewährleisten, kommt dem Fahrrad eine Schlüsselrolle als platzsparendem Alltagsverkehrsmittel zu. Ein starker Radverkehr trägt maßgeblich zur Verbesserung des städtischen Lebens- und Wohnumfeldes sowie zum Erreichen der Ziele beim Klimaschutz, der Luftreinhaltung und der Lärmreduzierung bei. Darüber hinaus ist das Fahrrad praktisch und flexibel sowie gesundheitsfördernd und kostengünstig; es bietet also auch viele persönliche Vorteile.

Mit der 2015 erfolgten Einsetzung der Radverkehrskordinatorin Kirsten Pfaue und dem 2016 geschlossenen Bündnis für den Radverkehr hat die Hamburger Radverkehrsförderung eine ganz neue Dynamik entwickelt. Auf allen Handlungsfeldern, von Infrastruktur über Service bis zur Kommunikation, wurden in den vergangenen drei Jahren die Anstrengungen nochmals verstärkt, um die Nutzung des Fahrrads in Hamburg immer attraktiver zu machen.

Der vorliegende Fortschrittsbericht zur Radverkehrsförderung in Hamburg zeigt, dass das Mosaik aus zahlreichen Maßnahmen immer dichter wird und immer mehr zeitgemäße Radverkehrsführungen entstehen. Ich danke allen, die sich um die Förderung des Radverkehrs in Hamburg 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.

Michael Westhagemann

Senator der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Wir haben uns viel vorgenommen. Das große Ziel des Hamburger Senats ist, den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen auf 25 Prozent im nächsten Jahrzehnt zu steigern – für quirlige, lebendige Straßenräume, in denen der Radverkehr für Lebensqualität steht und selbstverständlicher Teil des Stadtbildes ist.

Ein großer Meilenstein war der Abschluss des Bündnisses für den Radverkehr im Jahr 2016. Seitdem hat sich Hamburg mit Mut und Entschlossenheit auf den Weg gemacht: Velorouten und sonstige Radverkehrsanlagen werden ausgebaut, Machbarkeitsstudien für Radschnellwege zum Einpendeln von der Metropolregion nach Hamburg durchgeführt. Ziel ist es, gute Infrastrukturangebote zu schaffen und diese mit hochwertigen Serviceangeboten und kommunikativen Elementen zu verbinden. Für unser systematisches und stadtweites Vorgehen bekommen wir bundesweit Anerkennung.

Es wird viel verändert und es ist viel auf den Weg gebracht, und ja, es gibt noch viel zu tun. Das spornt mich und alle Bündnispartner an. Es lohnt sich weiterzumachen und die Ziele für den Radverkehr in Hamburg konsequent zu verfolgen. Radfahren und Radverkehr wird immer sichtbarer in der Stadt. Viele öffentliche Veranstaltungen tragen dazu bei und sorgen für ein positives Stadtgespräch rund um die Förderung des Radverkehrs und ein lebenswertes Hamburg. Gehen wir gemeinsam diesen Weg weiter!



„Hamburg hat sich mit Mut und Entschlossenheit auf den Weg gemacht, den Radverkehr zu fördern. Für unser systematisches und stadtweites Vorgehen bekommen wir bundesweit Anerkennung.“

A handwritten signature in blue ink that reads "Kirsten Pfaue". The signature is written in a cursive, flowing style.

Kirsten Pfaue

Radverkehrskordinatorin der Behörde für
Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Einleitung

Im Bündnis für den Radverkehr arbeiten die verschiedenen Behörden auf allen Ebenen auf das gemeinsame Ziel hin, den Radverkehr konsequent weiterzuentwickeln. Diese übergreifende Kooperation ist einzigartig und stößt auch international auf Anerkennung.

Wichtigste Handlungsgrundlage für die Förderung des Radverkehrs in Hamburg ist das Arbeitsprogramm des 2016 geschlossenen Bündnisses für den Radverkehr, das die wesentlichen Punkte der 2008 beschlossenen Radverkehrsstrategie aufgreift und weiterentwickelt. Auch weitere Impulse zur strategischen Ausrichtung, die insbesondere aus bürgerschaftlichen Ersuchen resultieren oder in der „Fahrradwerkstatt“ unter Leitung des Ersten Bürgermeisters entwickelt wurden, haben Eingang in das Arbeitsprogramm des Bündnisses für den Radverkehr gefunden. Somit arbeitet Hamburg an einer Vielzahl von Projekten und Maßnahmen, um den Radverkehr in Hamburg voranzubringen.

Dabei trägt die Weiterentwicklung des Radverkehrs auch zur Zielerreichung anderer Pläne und Programme des Senats bei, insbesondere zum Hamburger Klimaplan, zum Luftreinhalteplan, zur Lärmaktionsplanung und zum Mobilitätsprogramm.

Im Rahmen aller Aktivitäten werden folgende Schwerpunkte gesetzt:

Handlungsfeld Infrastruktur

- Ausbau des Veloroutennetzes
- Neubau und Erneuerung von Radverkehrsanlagen

Handlungsfeld Service

- Winterdienst und Reinigung auf Radwegen
- Umsetzung des Bike+Ride-Entwicklungskonzepts
- Weiterentwicklung des StadtRAD-Systems

Handlungsfeld Kommunikation

- Durchführung einer Marketing- und einer Sicherheitskampagne pro Rad
- Aufbau eines Netzes von Dauerzählstellen für den Radverkehr

In allen Handlungsfeldern der Radverkehrsförderung wurden im Berichtszeitraum mit zahlreichen Maßnahmen wichtige Fortschritte erzielt. Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Aktivitäten und Entwicklungen zusammen und umfasst im Wesentlichen den Zeitraum seit Vorlage des dritten Fortschrittsberichtes zur Radverkehrsstrategie, also die Jahre 2015, 2016 und 2017. Der Berichtszeitraum wurde erweitert, um wichtige grundlegende Schritte zum Ausbau des Veloroutennetzes dokumentieren zu können. Der Aufbau des Berichts folgt der Gliederung der Radverkehrsstrategie.



Bild 2: Bürgermeister, Verwaltung und Bezirke arbeiten im Bündnis für den Radverkehr zusammen (Bild: BWVI)

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 Wohnen (BSW)
- Behörde für Umwelt und Energie (BUE)
- 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)
- Park+Ride-Betriebsgesellschaft mbH (P+R GmbH)
- Stadtreinigung Hamburg (SRH)
- HafenCity Hamburg GmbH (HCH)



Gute Wege für den Radverkehr



1. Gute Wege für den Radverkehr

Eine gut gebaute und gepflegte Infrastruktur ist die Basis des Radverkehrssystems. Hierbei ist Hamburg in den letzten Jahren merklich vorangekommen.

1.1 Bauliche Entwicklung des Hamburger Radverkehrsnetzes

Beim Ausbau von Radverkehrsanlagen werden inzwischen Werte von ca. 35 km pro Jahr erreicht. Ziel ist es, jährlich 50 km zu neu zu bauen oder zu erneuern.

Die baulichen Entwicklungen im Bereich Infrastruktur sind im Berichtszeitraum durch die beiden folgenden Zielsetzungen gekennzeichnet:

- Ausbau des Veloroutennetzes
- Steigerung des Niveaus von Bau, Sanierung und Widmung von Radverkehrsanlagen im gesamten Hamburger Stadtgebiet auf 50 km pro Jahr

Im Berichtszeitraum wurde der steigende Trend zum Ausbau und zur Instandsetzung von Radverkehrsanlagen weiter verstärkt. Es handelt sich hierbei sowohl um originäre Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (z. B. Ausbau des Veloroutennetzes) als auch um andere Maßnahmen, bei denen der Radverkehr obligatorisch berücksichtigt wird (z. B. Grundinstandsetzungen, Busoptimierung, Erschließungen). Gleichwohl ist die jährliche Bauleistung nicht beliebig steigerbar. Nicht zuletzt setzen die Kapazitäten von Planungsbüros und Baufirmen hier Grenzen.

Bei der Statistik der neu gebauten bzw. erneuerten Radverkehrsanlagen wird seit 2015 die Länge der einzelnen Radverkehrsanlagen erfasst (einschließlich Velorouten), d. h. Strecken, die beidseitige Radverkehrsanlagen aufweisen, werden doppelt gezählt; straßenunabhängig geführte Radwege und Fahrradstraßen jedoch einfach.

Dieser Wert stellt seit 2017 auch die Kennzahl für neu gebaute bzw. erneuerte Radverkehrsanlagen im Hamburger Haushaltsplan dar. Im Jahr

2015 wurde ein Wert von 32 km, im Jahr 2016 ein Wert von 43 km und im Jahr 2017 ein Wert von 32 km erreicht (Maßnahmenübersicht siehe Anhang 2). Für 2018 wird eine Länge von ca. 35 km neu gebauter oder grundlegend erneuerter Radverkehrsanlagen prognostiziert.

1.2 Velorouten

Der Ausbau des Veloroutennetzes wurde auf eine neue systematische Basis gestellt. Handlungsbedarfe bestehen noch für 176 von 280 km; diese wurden ermittelt und in konkrete Maßnahmen überführt, die zurzeit geplant und umgesetzt werden.

Das Konzept des Hamburger Veloroutennetzes umfasst 14 stadtweite Routen mit einer Gesamtlänge von ca. 280 km. Dieses bezirks- und stadtteilübergreifende Netz bündelt den Alltagsradverkehr auf möglichst verkehrsarmen Strecken und verbindet die Wohngebiete der inneren und äußeren Stadt mit den Stadtteilzentren und der City. Die Routen stellen das Grundgerüst des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes dar (siehe Bild 1.1) und bilden gleichzeitig das Rückgrat der bezirklichen Netze.

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

Velorouten sollen ganzjährig und ganztägig sicher, zügig und komfortabel befahrbar sein. Sie

werden nach möglichst einheitlichen Grundsätzen und Leitlinien ausgebaut, um große Radverkehrsmengen auf der Strecke und in den Knotenpunkten aufnehmen zu können. Angestrebt wird eine möglichst direkte Führung in städtebaulich oder landschaftlich attraktiver Umgebung bei gleichzeitiger Gewährleistung der sozialen Kontrolle. Eine durchgängige Fahrradwegweisung wird zum Ende des Ausbaus eingerichtet und einheitlich nach bundesweit gültigem Standard gestaltet.

Die Bilder 1.2 bis 1.5 zeigen typische Erscheinungsbilder von fertig ausgebauten Veloroutenabschnitten. Die Velorouten sind zum großen Teil bereits befahrbar. Ihr Ausbauzustand ist jedoch teilweise nicht an den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs ausgerichtet. Die Radverkehrsanlagen im Streckenverlauf sind häufig veraltet. Handlungsbedarfe bestehen insbesondere bei straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen, bei

selbstständig geführten Radwegen in Grün- und Landschaftsbereichen sowie im Zusammenhang mit zahlreichen Knotenpunkten. Die Knotenpunkte sind aus Sicht des Radverkehrs vielfach unkomfortabel und mit langen Wartezeiten verbunden. An stark frequentierten Stellen treten zu Verkehrsspitzenstunden Kapazitätsprobleme auf. Es gibt aber auch zahlreiche Abschnitte ohne Handlungsbedarf.

Ein attraktiver Ausbau der Velorouten ist notwendig, um die Fahrradnutzung auf allen Entfernungsklassen und damit den Radverkehr am Modal Split in Richtung 25 % zu steigern. Die Partner des Bündnisses für den Radverkehr haben sich zum Ziel gesetzt, das Veloroutennetz bis zum Ende der 21. Legislaturperiode im Jahr 2020 in einer guten Qualität auszubauen. Als Grundlage wurden im Jahr 2016 zunächst alle bisherigen Veloroutenverläufe überprüft und über 40 Änderungen vorgenommen, die in das



Bild 1.1: Velorouten-Netzplan (Grafik: SUPERURBAN)

Velorouten-Planungsnetz mündeten. Die Änderungen basieren auf Empfehlungen von bezirklichen Gremien, Stadtteilbeiräten, des ADFC und Erkenntnissen der Verwaltung. Im zweiten Schritt wurden die Velorouten abgefahren und der Handlungsbedarf gemeinsam mit den Realisierungsträgern ermittelt bzw. festgelegt. Hier-

bei wurden die Gegebenheiten und Handlungsspielräume vor Ort berücksichtigt. Ziel ist es, ein gutes Angebot für Radfahrende zu schaffen, aber auch die Belange anderer Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen. Hierbei sollen eigens erstellte „Grundlagen und Leitlinien“ für den Ausbau der Hamburger Velorouten, die auch in das neue Re-



Bild 1.2: Selbstständig geführter Radweg, Veloroute 8, Borgfelde (Bild: BWVI)



Bild 1.3: Fahrradstraße, Veloroute 4, Leinpfad (Bild: BWVI)



Bild 1.4: Radfahrstreifen, Veloroute 5, Steilshooper Straße (Bild: BWVI)



Bild 1.5: Radweg, Veloroute 1, Bornheide (Bild: BWVI)

gelwerk für das Hamburger Straßenwesen (ReStra, siehe Kapitel 9) aufgenommen wurden, einen guten Ausbaustandard gewährleisten.

Der Handlungsbedarf ist unterschiedlich ausgeprägt. In dem ca. 280 km umfassenden Netz wurde der jeweilige Ausbaubedarf überprüft und im Detail festgelegt. Nach Umsetzung erster Maßnahmen bis Herbst 2018 fallen bereits 124 km in die Kategorie „kein Handlungsbedarf/

fertiggestellt“. Bild 1.6 zeigt das Velorouten-Planungsnetz mit den fertiggestellten Abschnitten (grün) und den Handlungsbedarfen (rot).

Die Velorouten gliedern sich in eine Vielzahl von Abschnitten, für die unterschiedliche Wegebau-träger zuständig sind (Bezirksämter, BWVI, Hamburg Port Authority, HafenCity Hamburg GmbH). Um den Ausbau zu vereinfachen, übernehmen die Planung und Realisierung der einzel-

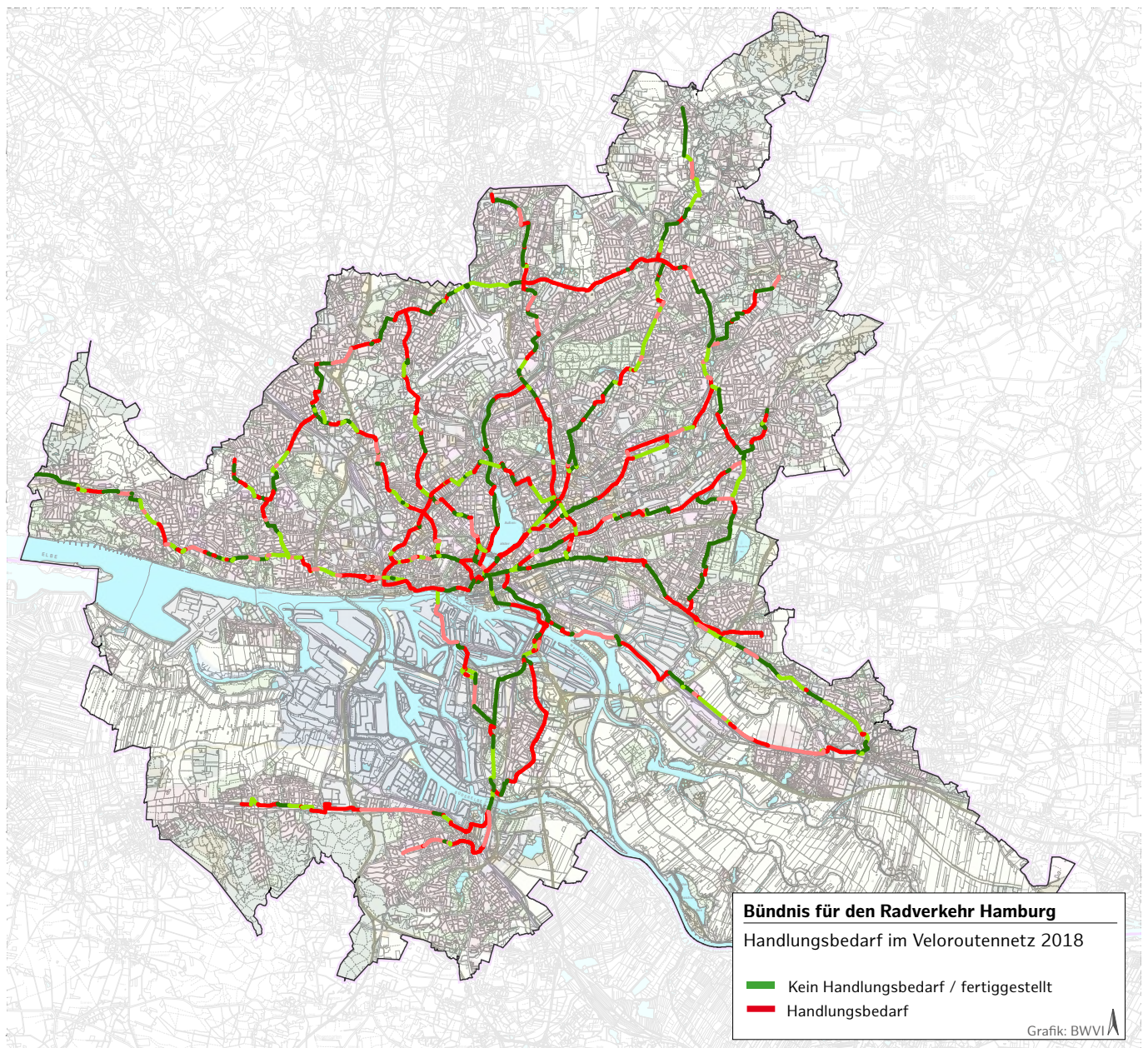


Bild 1.6: Übersichtsplan über den Handlungsbedarf im Veloroutennetz, Stand 05.09.2018 (Grafik: BWVI)

nen Streckenabschnitte bei den Routen 1 bis 11 grundsätzlich das jeweilige Bezirksamt und bei den Routen 12 bis 14 der LSBG. Ein zentraler Projektsteuerer überwacht und steuert seit März 2017 Zeitpläne und Kostenentwicklung und unterstützt die Realisierungsträger bei Bedarf mit unterschrittsreifen Unterlagen. Darüber hinaus übernimmt er das Monitoring und Berichtswesen für das Gesamtprojekt. In der Kategorie „Handlungsbedarf“ wurden 259 einzelne Maßnahmen definiert, davon sind 32 Maßnahmen abgeschlossen, 14 im Bau und 177 in Planung. Es sind über 30 Ingenieurbüros in das Projekt involviert (Stand: 30.09.2018). Tabelle 1.1 und Bild 1.7 zeigen den Fortschritt bei der Umsetzung der Velorouten, bezogen auf das Gesamtprojekt.

Im Jahr 2020 soll das Netz durch die konsequente und umfassende Projektsteuerung fast vollständig baulich fertiggestellt sein. Die dann

noch laufenden Maßnahmen werden aufgrund prozessbegleitender, externer Faktoren, wie beispielsweise laufender Bürgerbeteiligung, Schaffung planrechtlicher Voraussetzungen, notwendiger Baustellenkoordinierung oder voller Auftragsbücher bei Baufirmen, in den Folgejahren sukzessive abgeschlossen.

Eine Übersicht der in den Jahren 2015 bis 2017 abgeschlossenen Einzelmaßnahmen im Veloroutennetz ist Anhang 2 zu entnehmen; eine Auswahl von Bildern enthält die Bilddokumentation in Anhang 1. Die Finanzierung des Veloroutenausbaus erfolgt auf Grund des bezirksübergreifenden Charakters unabhängig vom Routenverlauf auf Hauptverkehrs- oder Bezirksstraßen zentral durch die BWVI mit Hilfe von Bundesmitteln aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG, Einzelheiten siehe Kapitel 8).

Stand	fertiggestellt/ kein Handlungsbedarf [%]	im Bau [%]	in Planung [%]	noch keine Maßnahme definiert [%]
Juli 2017	33,9	1,1	16,0	48,0
September 2018	39,0	3,1	51,0	7,0

Tabelle 1.1: Fortschritt bei der Umsetzung der Velorouten, bezogen auf das Gesamtprojekt

Beispiele für abgeschlossene Maßnahmen 2017/2018:

Veloroute 1: Hinter der Bahn, Sülldorfer Landstraße, Bornheide, Stadthausbrücke (im Bau)

Veloroute 2: Basselweg, Schanzenstraße – Weidenallee (im Bau)

Veloroute 3: Bogenstraße, Theodor-Heuss-Platz (im Bau)

Veloroute 4: Alsterufer, Leinpfad

Veloroute 5: Rümkerstraße, Steilshooper Straße

Veloroute 6: Mundsbürger Brücke, Querung Lerchenfeld

Veloroute 7: Jenfelder Straße

Veloroute 8: Horner Weg, Knoten Horner Rennbahn, Am Langberg

Veloroute 11: Große Johannisstraße, Adolphsplatz

Tabelle 1.2: Beispielhafte Maßnahmen bei der Umsetzung der Velorouten 2017/2018

93%
der Velorouten
sind in Planung
oder bereits
realisiert

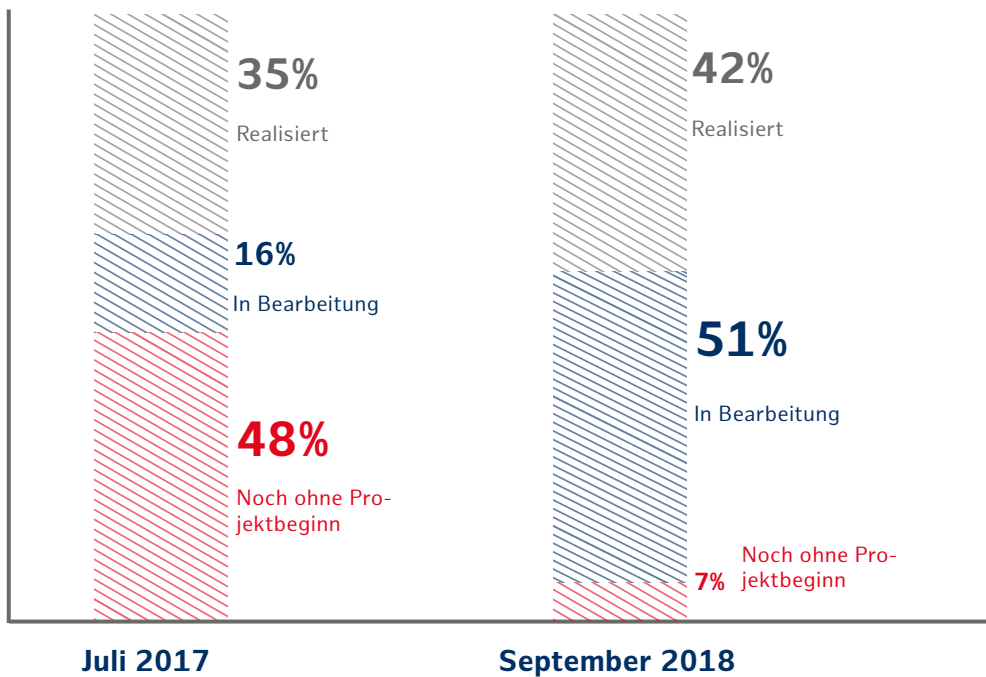


Bild 1.7: Fortschritt bei der Umsetzung der Velorouten, bezogen auf das Gesamtprojekt (Grafik: IPC, eigene Darstellung)



Bild 1.8: Planung Veloroute 2: Weidenallee/Schäferkampsallee (Screenshot aus VeloROADS, siehe Kapitel 7, Bild: BWVI)

Beispiele für geplante Maßnahmen 2019/2020:

Veloroute 1: Chemnitzstraße, Othmarschen Lückenschlüsse

Veloroute 2: Langenfelder Damm, Högenstraße

Veloroute 3: Rothenbaumchaussee, Moorweidenstraße, Schlüterstraße

Veloroute 4: Neuer Jungfernstieg, Krugkoppel, Fuhlsbütteler Damm

Veloroute 5: Ballindamm, Neue Wegeverbindung Pergolenviertel, Sengelmanstraße

Veloroute 6: Eulenkamp, Pillauer Straße, Tilsiter Straße

Veloroute 7: Steindamm, Schimmelmanstraße

Veloroute 8: Billstedter Hauptstraße, An der Kreisbahn

Veloroute 9: Weg am nördlichen Bahngraben, Kurt-A.-Körper-Chaussee

Veloroute 10: Wilhelmsburg-Ost/Kirchdorf

Veloroute 11: Hermann-Blohm-Straße, Reiherdamm, Denickestraße

Veloroute 13: Holstenplatz, Alsenstraße, Alsenplatz, Loogestraße

Veloroute 14: Gehlengraben

Tabelle 1.3: Beispielhafte Maßnahmen bei der Umsetzung der Velorouten 2019/2020

1.3 Neubau und Erneuerung von Radverkehrsanlagen

Über die Velorouten hinaus werden auch an vielen anderen Stellen Radverkehrsanlagen neu gebaut oder grundlegend erneuert.

Zusätzlich zum Ausbau des Veloroutennetzes haben sich die Partner des Bündnisses für den Radverkehr zum Ziel gesetzt, das Niveau von Bau, Sanierung und Widmung von Radverkehrsanlagen im gesamten Hamburger Stadtgebiet auf 50 km pro Jahr zu steigern. Das Ziel soll zwar vorrangig über den Veloroutenausbau erreicht werden, einen wichtigen Beitrag dazu leisten aber auch die bezirklichen Fahrradroutes sowie Radverkehrsanlagen entlang stärker befahrener Straßen.

Bei der Neuplanung und bei der Planung von Straßenbaumaßnahmen im Bestand – insbesondere über das Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH) – wird der Radverkehr regelhaft berücksichtigt. Integraler Bestandteil des Vorbereitungsprozesses für geplante Straßensanierungen ist eine Prüfung der jeweiligen Situation für den Radverkehr sowie das Erfordernis und die Möglichkeit von Verbesserungen. Hierbei werden unter Berücksichtigung der üblichen Abwägungsprozesse mindestens die allgemein anerkannten Regeln der Technik angewendet, die sich in den geltenden Regelwerken ausdrücken, insbesondere in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die im Zuge der neuen Regelwerke im Straßenwesen (ReStra) im Jahr 2017 in Hamburg eingeführt wurden (siehe Kapitel 9). Es sollen Radverkehrsführungen zum Einsatz kommen, die sicheres, zügiges und komfortables Fahren ermöglichen.

Bei allen Planungen wird daher zunächst 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, Zusammenset-

zung und zulässige Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs beeinflusst wird (siehe ERA). 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 ab. Hierbei spielen insbesondere Gehwege, Parkstände und die Standorte erhaltenswerter Bäume eine wesentliche Rolle.

Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr sollen reduziert werden. Mit der Schaffung eines attraktiven, sicheren Angebots für den Radverkehr, wie z.B. durch dessen Verlagerung aus dem Seitenraum auf die Fahrbahn, sind regelmäßig mehr Komfort, Sicherheit und oft auch mehr Platz für den Fußverkehr verbunden. Die Förderung des Radverkehrs ist daher regelmäßig auch eine Förderung des Fußverkehrs.

Wo immer es sinnvoll und möglich ist, werden daher Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt. Diese 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 nicht oder nur unter unangemessenem Aufwand (z. B. Grunderwerb, Baumfällungen) an die heutigen Anforderungen an Breite und Linienführung angepasst werden könnten.

Markierte Radverkehrsführungen sind jedoch kein Dogma. Weiterhin erforderliche Radwege sollen saniert, d. h. baulich instandgesetzt und in Bezug auf Linienführung, Breite und Oberfläche an die aktuellen Anforderungen angepasst werden. 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. Nicht mehr benötigte Radwege werden zurückgebaut (z. B. zugunsten der Flächen für den Fußverkehr oder in Tempo-30-Zonen, wo Radverkehr grundsätzlich auf der Fahrbahn geführt wird, oder aus Gründen einer eindeutigen Verkehrsführung sowie der Verkehrssicherheit).

1.4 Radweg-Check

Ab 2019 sollen vorhandene Radwege in stärkerem Maße als bisher mit einfachen Mitteln instandgesetzt werden.

Im Rahmen des Projekts „Radweg-Check“ sollte das Hamburger Straßennetz nach dem Vorbild der Stadt Köln zunächst dahingehend überprüft werden, welche Art von Radverkehrsführung auf welchen Straßen langfristig grundsätzlich am besten geeignet ist (Separation, Teilseparation oder Mischverkehr). Die Kölner Erfahrungen zeigen, dass mit einem großen Aufwand zwar eine entsprechende Übersicht erzeugt werden kann, auf Grund der Rahmenbedingungen vor Ort eine ideale Radverkehrsführung in der Praxis jedoch teilweise nicht umsetzbar ist. Da ohnehin bei jeder Maßnahmenplanung im Straßennetz eine Grundlagenermittlung stattfindet, zu der auch die Kriterien der Führungsform wie Kraftfahrzeug-Verkehrsbelastung und -zusammensetzung sowie zulässige Höchstgeschwindigkeit bestimmt werden, wurde auf Grund des schlechten Verhältnisses von Aufwand zu Nutzen sowie anderer Prioritäten, wie z. B. Velorouten und Radschnellwege, entschieden, auf die Erstellung einer Übersicht des idealen Hamburger Radverkehrsnetzes zu verzichten.

Stattdessen soll der Schwerpunkt nunmehr auf den zweiten Schritt des Radweg-Checks – die Zustandserfassung und -bewertung der Radwege im Rahmen des Straßenerhaltungs-Managements – gelegt werden. Aus den Ergebnissen der Zustandserfassung kann dann im Zusammenspiel mit maßnahmenbezogenen Grundlagenermittlungen der jeweilige Handlungsbedarf abgeleitet

werden. Zudem ist vorgesehen, ab 2019 – wo es sinnvoll und möglich ist – die Nebenflächen (Radwege und Gehwege) verstärkt in Instandsetzungsmaßnahmen einzubeziehen, ohne hierfür die Breite und Führung von Radwegen aufwändig zu überplanen.

1.5 Synergien mit dem Bus-optimierungsprogramm

Der Radverkehr profitiert auch vom Busoptimierungsprogramm.

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 Fahrbahnrand und geradlinige Radverkehrsführungen im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs minimiert. Somit tragen auch die Baumaßnahmen des Busoptimierungsprogramms zur Bilanz der baulichen Entwicklung des Radverkehrsnetzes bei (siehe Bild 1.9).

Alle Radverkehrsmaßnahmen werden den zuständigen Ausschüssen der Bezirksversammlungen vorgestellt, um den Einklang der Planungen mit der politischen Interessenlage zu gewährleisten. Auch die Regionalausschüsse werden über die Planungen in Kenntnis gesetzt.

Die Bilddokumentation in Anhang 1 illustriert anhand zahlreicher Beispiele eine Auswahl der von Anfang 2015 bis Mitte 2018 realisierten Maßnahmen im Radverkehrsnetz. Eine tabellarische Übersicht über die relevanten Entwicklungen – jeweils aufgeteilt nach Velorouten, baulichen Radwegen, markierten Radverkehrsführungen und Fahrradstraßen sowie Hauptverkehrsstraßen und Bezirksstraßen – befindet sich in Anhang 2.



Bild 1.9: Schaffung zeitgemäßer Radverkehrsinfrastruktur im Zuge der Busoptimierung (Bild: BWVI)

1.6 Alster Fahrradachsen

Die Wege entlang der Außenalster sind die am stärksten frequentierten Radstrecken in Hamburg. Auf 60 % dieser Strecken übersteigt das Radverkehrsaufkommen das Kfz-Aufkommen; teilweise werden täglich über 10.000 Radfahrerinnen und Radfahrer gezählt. Die Radverkehrsachsen entlang der Außenalster werden dementsprechend ausgebaut.

Das im September 2013 in der „Fahrradwerkstatt“ unter Leitung des Ersten Bürgermeisters entwickelte Projekt „Alster Fahrradachsen“ wurde und wird fortgesetzt. Hierbei sollen die besonders stark von Radverkehr frequentierten Strecken entlang der Außenalster an die heutigen und künftigen Anforderungen angepasst werden, da die vorhandenen Wege nicht mehr dem

gestiegenen Fuß- und Radverkehrsaufkommen gewachsen sind (siehe Bild 1.10). Dabei hat das Projekt nicht nur eine große faktische, sondern auch eine übergeordnete Bedeutung, denn die Förderung des Radverkehrs kommt (auch) an einem der prominentesten Orte in Hamburg an. Es profitiert nicht nur der Radverkehr, sondern auch Spaziergänger, Sportler und Touristen. Darüber hinaus erfährt der Stadtraum eine deutliche und angemessene Aufwertung.

Auf Grundlage einer zunächst durchgeführten Defizitanalyse ergab sich die Empfehlung, auf ca. 60 % der Strecken entlang der Außenalster – auf denen das Radverkehrsaufkommen schon heute das Kraftfahrzeug-Verkehrsaufkommen überwiegt oder dies alsbald zu erwarten ist – Fahrradstraßen einzurichten. Hierbei handelt es sich um folgende Abschnitte:



Bild 1.10: An der Alster, hohes Radverkehrsaufkommen (Bild: BWVI)



Bild 1.11: Alsterufer, realisierte Fahrradstraße (Bild: BWVI)

Harvestehuder Weg – Alsterufer (von Krugkoppel bis Kennedybrücke)

Für den 2014 eingerichteten Pilotabschnitt einer Fahrradstraße im Harvestehuder Weg wurde ein ausführliches Monitoring durchgeführt, Nachsteuerungsbedarf identifiziert und im Laufe des Jahres 2015 umgesetzt. Seitdem ermöglicht die Fahrradstraße den Hauptnutzenden, also dem Radverkehr, ein sichereres, zügigeres und komfortableres Vorankommen. Im Rahmen des Monitorings wurden alle Kritikpunkte und Anregungen aus der Bevölkerung einbezogen. Die Erfahrungen mit der Pilotstrecke flossen und fließen auch in die Planung anderer Fahrradstraßen in Hamburg ein. Mittlerweile wurde auch die Anschlussplanung einer Fahrradstraße für die Straße Alsterufer abgeschlossen und bereits teilweise umgesetzt, so dass sich die Wirkung der westlichen Alster-Fahrradachse schrittweise weiter entfaltet (siehe Bild 1.11). Der Weiterbau bis zur Kennedybrücke soll nach dem geplanten Umzug des Generalkonsulats der USA erfolgen. Über den darüber hinaus geplanten Umbau des Doppelknotenpunkts Alsterufer/Kennedybrücke/Warburgstraße/Alsterglaciis/Neuer Jungfernstieg/Lombardsbrücke/Esplanade soll auch der Anschluss in die Hamburger Innenstadt deutlich verbessert werden.

Bellevue (von Fernsicht bis Sierichstraße) und Fährhausstraße – Schöne Aussicht – Eduard-Rhein-Ufer (von Herbert-Weichmann-Straße bis Herbert-Weichmann-Straße)

Auch für die Ostseite der Außenalster konnten die Planungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen abgeschlossen werden, die Umsetzung soll ab 2019 erfolgen. Die übrigen 40 % der Fahrradstrecken entlang der Außenalster verteilen sich auf die folgenden, vom Charakter her sehr unterschiedlichen Abschnitte:

Krugkoppel – Fernsicht (von Harvestehuder Weg bis Bellevue)

Für den Abschnitt Krugkoppel – Fernsicht wurde die Planung abgeschlossen. Hier sind beidseitige Radfahrstreifen vorgesehen; am Knoten Krug-

koppel/Harvestehuder Weg ist ein Kreisverkehr vorgesehen. Die Umsetzung soll im Jahr 2019 erfolgen.

Sierichstraße – Langenzugbrücke – Herbert-Weichmann-Straße (von Bellevue bis Fährhausstraße)

Auf Grund der Komplexität der Verkehrsführung (tageszeitabhängig wechselnde Einbahnstraßenregelung) und des fehlenden Handlungsspielraums sind hier zurzeit keine baulichen Veränderungen vorgesehen.

Schwanenwik – An der Alster (von Eduard-Rhein-Ufer bis Kennedybrücke)

Eine kurzfristige Maßnahmenrealisierung auf diesem Abschnitt in einem überschaubaren Zeitraum ist auf Grund der Komplexität – hohes Kraftfahrzeug-Verkehrsaufkommen und beengte Platzverhältnisse – nicht realistisch. Hier wird ein Konzept für die Verbesserung der Radverkehrssituation entwickelt und ab 2019 breit mit allen betroffenen Interessenträgern abgestimmt, um es ab dem Jahr 2021 – parallel zur Erneuerung der Hohenfelder Brücken (in dieser Planung sind die Alster-Fahrradachsen bereits berücksichtigt) und der Eisenbahnüberführung Ferdinandstor – umzusetzen. Für die Zwischenzeit ist eine Ertüchtigung des vorhandenen Radwegs auf der Alsterseite und eine Übergangslösung für die Gebäudeseite (Radverkehr auf der Nebenfahrbahn) vorgesehen.

Aktuelle Projektinformationen zu dem Projekt stehen im Internet unter www.hamburg.de/alster-fahrradachsen zur Verfügung. Zur weiteren Öffentlichkeitsarbeit siehe Kapitel 5.

Das Bezirksamt Hamburg-Mitte bereitet zurzeit die Fortsetzungen der Alster-Fahrradachsen als herausragende innerstädtische Radverkehrsverbindungen in Richtung City entlang der Binnenalster über Ballindamm bzw. Neuer Jungfernstieg zum Jungfernstieg vor.

1.7 Radverkehrsnetze auf Bezirks- und Stadtteilebene

Die Bezirksämter entwickeln Radverkehrskonzepte zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes auf Bezirks- und Stadtteilebene.

Die Bezirksämter haben Konzepte für die Routen in ihrem jeweiligen Bezirk oder einzelne Stadtteile bereits erstellt. Solche Konzepte liegen für die Bezirke Hamburg-Mitte (Stadtteile Billstedt/Horn und Wilhelmsburg), Altona, Eimsbüttel, Hamburg-Nord, Wandsbek, Bergedorf und Harburg vor. Mit diesen Konzepten wird das bezirksübergreifende Veloroutennetz auf Bezirks- und Stadtteilebene verdichtet. Damit leisten sie einen wichtigen Beitrag bei der Erschließung im Nahbereich.

Ziel ist es, mit der Umsetzung der bezirklichen Fahrradroutenkonzepte einen nennenswerten Beitrag zur Steigerung des Infrastrukturausbau-niveaus auf 50 km pro Jahr im gesamten Hamburger Stadtgebiet zu leisten. Mit der Umsetzung der bezirklichen Konzepte wurde bereits teilweise im Rahmen der verfügbaren Ressourcen begonnen bzw. diese werden auch im Rahmen anderer Maßnahmen im Straßennetz berücksichtigt. Als Folgemaßnahme des Wandsbeker Radverkehrskonzepts wird auf politischer Ebene erörtert, welcher Verlauf für den Wandsbeker Korridor A umgesetzt werden soll. Das Bergedorfer Routenkonzept soll von Sander Damm bis Binnenfeldredder erweitert werden.

Im Bezirk Hamburg-Mitte sollen künftig auch die noch nicht untersuchten Stadtteile in einem umfassenden Konzept begutachtet werden. Für die City ist hierbei vorgesehen, alle Beteiligten aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Handwerk, Verbänden und sonstigen Interessenvertretern in einem umfassenden moderierten Prozess zusammenzubringen, um alle Belange aufzunehmen und abzuwägen, damit ein Radverkehrskonzept in diesem hochverdichteten und komplexen Gebiet des tertiären und quartären Sektors eine breite Akzeptanz findet.

1.8 Radschnellwege

In acht Machbarkeitsstudien, davon sechs im Zulauf auf Hamburg, wird bis Ende 2020 ein Netz von Radschnellwegen untersucht, mit dem Hamburg und das Umland noch enger zusammenrücken. Ab 2021 soll dieses schrittweise realisiert werden.

Um ein Angebot insbesondere für Radpendler zu schaffen und größere Entfernungen für den Radverkehr zu erschließen, die z. B. mit Pedelec mittlerweile mühelos bewältigt werden können, soll bis Ende 2020 zusammen mit den Gebietskörperschaften der Metropolregion Hamburg (MRH) und den Hamburger Bezirken ein Netz von Radschnellwegen entwickelt und ab 2021 umgesetzt werden. Die regionalen Radschnellwege sollen über das Veloroutennetz möglichst weit in das Hamburger Stadtgebiet hineingeführt werden und dadurch die Velorouten auch an die Umlandkommunen anbinden.

Als erster Schritt wurden im Rahmen des MRH-Leitprojekts „Regionale Erreichbarkeitsanalysen“ Potenzialanalysen für Radschnellwegkorridore durchgeführt (Bearbeitung: TU Hamburg). Dabei konnte aufgezeigt werden, dass die Umsetzung von Radschnellwegen teils deutliche Erreichbarkeitsgewinne bringen kann. Darauf aufbauend, haben 13 Partner aus der gesamten Metropolregion ein gemeinsames Projekt „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege“ entwickelt, das am 15. September 2017 durch den Lenkungsausschuss der MRH als neues Leitprojekt beschlossen worden ist. Das Leitprojekt umfasst Machbarkeitsstudien für insgesamt acht Korridore (davon sechs im Zulauf auf Hamburg, siehe Bild 1.12)

Ziel der Machbarkeitsstudien ist es, realisierbare Trassen und die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung zu ermitteln. Gerade im dicht bebauten Umfeld bestehen Herausforderungen, weshalb ein Radschnellweg-Standard nicht überall umsetzbar sein wird. Die Ergebnisse sollen die Grundlage für Detailplanungen zur späteren Realisierung bilden.



Bild 1.12: Radschnellwegkorridore in der Metropolregion Hamburg (Grafik: MRH)

Zusätzlich soll ein regionales Planungshandbuch für Radschnellwege erstellt werden, um ein einheitliches und verlässliches Erscheinungsbild der neuen Infrastruktur auch über Landesgrenzen hinweg zu sichern. Zu dem Projekt gehören außerdem ein regionales Kommunikationskonzept sowie ein Finanzierungs- und Förderleitfaden mit Empfehlungen für Trägerschaftsmodelle (Planung, Bau und Unterhaltung).

Die europaweite Ausschreibung des Gesamtprojekts wurde erfolgreich abgeschlossen, so dass mit den Studien bereits im Herbst 2018 begonnen wurde. Unter den Auftragnehmern sind auch internationale Büros aus den Niederlanden und Dänemark. Das Projektvolumen umfasst rund 1 Mio. Euro. Davon werden 80 % durch die MRH-Förderfonds übernommen, die übrige Finanzierung erfolgt durch die insgesamt 13 Pro-

jektpartner. Es handelt sich um das größte Leitprojekt, das bislang in der MRH aufgelegt worden ist. Die Bearbeitung der Machbarkeitsstudien für Trassen im Zulauf auf Hamburg erfolgt in enger Abstimmung zwischen den Kreisen und Kommunen im Umland und der BWVI. Die Koordination des Gesamtprojekts übernimmt die Geschäftsstelle der MRH in Zusammenarbeit mit dem Kreis Pinneberg.

Dort, wo spätere Radschnellwegtrassen angesichts aktueller Bau- oder Stadtentwicklungsprojekte bereits heute mitgedacht werden können, wird dies umgesetzt. Beispiele sind die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße/Rathausviertel, die Planung der BAB A 26 in Francop, die Veloroute 10 im Bezirk Harburg sowie die Entwicklung neuer Stadtquartiere wie Oberbillwerder im Bezirk Bergedorf.

Der Bund stellt für den Bau von Radschnellwegen bundesweit 25 Mio. Euro pro Jahr an Fördermitteln zur Verfügung und hat mit den Bundesländern eine entsprechende Verwaltungsvereinbarung geschlossen, die Förderkriterien und Verteilungsschlüssel enthält. Die BWVI setzte sich dafür ein, dass möglichst viele Strecken in Hamburg förderfähig werden.

1.9 Einheitliche Wegweisung für die Radrouten

Die Beschilderung der Velorouten und Radfernwege soll einheitlich erfolgen. Dazu wird ein organisatorisch und gestalterisch koordiniertes Vorgehen abgestimmt.

Eine durchgängige, nach einheitlichen Kriterien aufgebaute und gestaltete Fahrradwegweisung erleichtert die Orientierung und ist Werbung für die Fahrradnutzung. Eine Ausschilderung sollte grundsätzlich dann erfolgen, wenn die Fahrradrouten auf ganzer Länge gut befahrbar sind und einen anforderungsgerechten Ausbaustandard aufweisen.

Die Planung der Fahrradwegweisung, die Realisierung sowie die Wartung und Pflege der Schilderstandorte sind mit großem Aufwand verbunden. Grundlage jeder Ausschilderung sind 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 Lösung ist ein systematisches und professionelles Vorgehen erforderlich. Es ist vorgesehen, die Aufgabe Fahr-

radwegweisung auf eine neue Basis zu stellen, da auch organisatorischer Klärungsbedarf besteht (Übernahme der laufenden Kontrolle, kontinuierliche Pflege und Wartung). Hierfür soll im Laufe des Jahres 2019 ein konkretes Vorgehen entwickelt werden, um mit weiterem Vorlauf das Veloroutennetz im Jahr 2020 im Zuge des Abschlusses der wesentlichen Ausbaurbeiten vollständig auszuschildern. Im Bezirk Bergedorf wurde ein eigenes Freizeitroutenetz für die Vier- und Marschlande und die Boberger Dünen mit verschiedenen thematischen Radtouren („Vierländer Kirchentour“, „Rosentour“, „Elbkieker-Tour“ etc.) entwickelt und 2015 standardgerecht ausgeschildert (Abbildungen siehe Anhang 1).

1.10 Prüfung der Radwegbenutzungspflicht an Hauptverkehrsstraßen auf Grundlage der StVO

Die Radwegbenutzungspflicht wird kontinuierlich überprüft und, wo möglich, aufgehoben. Radwegbenutzungspflicht besteht fast nur noch auf bestimmten Ausfallstraßen, den Ringen sowie im Hafен.

Seit der sog. Radfahrnovelle (24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 12.09.1997) erfolgt einzelfallbezogen eine Prüfung der Radwegbenutzungspflicht nach den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung. Entscheidungen hierzu gehören zu den ständigen Aufgaben der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden.

Die Prüfung der Radwegbenutzungspflicht wird kontinuierlich fortgeführt. Derzeit noch bestehende Radwegbenutzungspflichten 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.

Somit bleibt die Radwegebenutzungspflicht nach der StVO und der dazu ergangenen Rechtsprechung nur noch dort angeordnet, wo sie aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich ist. Die angeordneten Aufhebungen der Radwegebenutzungspflicht für die Jahre 2015 bis 2017 sind Anhang 3 zu entnehmen.

1.11 Überprüfung kritischer Fälle legalen Parkens neben Radverkehrsanlagen

Kfz-Parkplätze haben oft einen geringen Seitenabstand zu Radwegen. Kritische Fälle werden durch die Polizei verstärkt überprüft und ggf. auch verändert.

Eine Überprüfung der „kritischen“ Fälle erfolgt einzelfallbezogen unter Berücksichtigung der Beschwerdelage. In der Behringstraße – zwischen Hohenzollernring und Griegstraße – wurde das Gehwegparken aufgehoben. Da trotz intensiver Überwachung dort weiterhin geparkt wurde,

erfolgte im März 2015 die Anordnung von Absperrerelementen. Im Osdorfer Weg – zwischen Ebertallee und Kalckreuthweg – erfolgten Umbaumaßnahmen durch den LSBG; zuvor wurde dort auf den Radverkehrsanlagen geparkt. In der Barmbeker Straße wurde eine zu geringe Kfz-Parkfläche in Motorradstellplätze umgewandelt und damit die Probleme der zu geringen Seitenabstände zwischen der Radverkehrsanlage und dem parkenden Fahrzeugen behoben. Im Dezember 2017 wurde die Langenhorner Chaussee zwischen Bärenhof und Am Ochsenzoll umgestaltet. Bei der neu hergestellten Radverkehrsanlage wurde insbesondere auf sicheres Parken mit ausreichendem Abstand zum Radverkehr geachtet. Insbesondere im Bereich des Polizeikommissariats 33 ist das Schrägparken auf Radwegen immer wieder ein Problem. Dieses wird im Rahmen der Streife geahndet. 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.



Bild 1.13: Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr, Beispiel Beselerplatz (Bild: BWVI)

1.12 Öffnung weiterer Einbahnstraßen für Radgegenverkehr

Mit der Öffnung von über 20 Einbahnstraßen für den Radgegenverkehr seit 2015 wurde die Verbindungsqualität auf Quartiersebene weiter verbessert.

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 2015 bis 2017 konnten weitere 21 Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenverkehr geöffnet werden (siehe Anhang 4). Diejenigen Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen, in denen keine Freigabe für den Radverkehr erfolgen konnte, wiesen nicht die dafür erforderlichen rechtlichen oder bautechnischen Voraussetzungen auf. Inzwischen sind über 80 % aller ca. 900 Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen für den Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen.

1.13 Einrichtung von Fahrradstraßen

In Hamburg wurden bislang 20 Fahrradstraßen eingerichtet. Hier dürfen Radfahrerinnen und Radfahrer nebeneinander fahren, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h und der Kfz-Verkehr muss sich dem Radverkehr unterordnen.

Fahrradstraßen gewähren dem Radverkehr Bevorrechtigung vor dem ggf. durch Zusatzschild zugelassenen Kraftfahrzeugverkehr. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge auch unter günstigsten Umständen 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist ausdrücklich erlaubt, so dass zügiges Fahren

auch größerer Radverkehrsmengen komfortabel möglich ist. Darüber hinaus gelten weiterhin die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.

In Hamburg werden im nachgeordneten Netz, insbesondere auf den Velo- und bezirklichen Fahrradrouen sowie im Rahmen des Projekts „Alster Fahrradachsen“ zunehmend dort Fahrradstraßen eingerichtet, wo die Verkehrsverhältnisse es zulassen. Im Jahr 2015 wurden im Rheingoldweg, im Jahr 2016 in den Straßen Maukestieg und Am Lohsepark, im Jahr 2017 in der Goebenstraße, im Leinpfad und im Alsterufer sowie im Jahr 2018 im Horner Weg und in der Hartwicusstraße Fahrradstraßen eingerichtet. Die Gesamtlänge der insgesamt 20 Fahrradstraßen beträgt ca. 12 km. In den kommenden Jahren ist die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen geplant.

1.14 Diskussion zur Änderung der StVO auf Bund-Länder-Ebene zum Thema „Begleitung von Kindern auf Gehwegen“

Die StVO wurde auf Initiative Hamburgs dahingehend geändert, dass auf Gehwegen fahrende Kinder von einem Erwachsenen rücksichtsvoll begleitet werden dürfen.

Seit dem 14. Dezember 2016 enthält die StVO in § 2 Absatz 5 Satz 3 bis 7 eine besondere Befugnisnorm zur Begleitung von auf dem Gehweg fahrenden Kindern bis zum achten Lebensjahr durch Erwachsene. Hier darf ein Kind bis zum vollendeten achten Lebensjahr von einer geeigneten Aufsichtsperson für die Dauer der Begleitung auf dem Gehweg mit dem Fahrrad begleitet werden. Dabei ist auf zu Fuß Gehende besondere Rücksicht zu nehmen. Der Fußverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Soweit erforderlich, muss die Geschwindigkeit an den Fußverkehr angepasst werden. Vor dem Überqueren einer Fahrbahn müssen die Kinder und die diese begleitende Aufsichtsperson absteigen. Die Änderung erfolgte auf Initiative Hamburgs.



Bild 1.14: Fahrradampel an der Edmund-Siemers-Allee (Bild: UHH/Denstorf)

1.15 Radverkehr an signalisierten Knotenpunkten

Ampeln werden kontinuierlich für den Radverkehr verbessert, z. B. durch die Reduzierung von Wartezeiten, innovative Sensortechnik oder die Errichtung von Abbiegestreifen für Radfahrerinnen und Radfahrer.

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

technischen 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).

Mittlerweile kommt in Hamburg eine neue Technik zum Einsatz, die mehr Komfort, vor allem für den Radverkehr bietet. Bislang mussten diese zumeist an den Signalmast heranfahren und den Taster bedienen, um grünes Licht anzufordern. Inzwischen sind zahlreiche Anlagen mit einer Sensorik ausgestattet worden, die Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer ähnlich einem Bewegungsmelder wahrnimmt und die Signalanforderung automatisch aktiviert.

Dafür ist es erforderlich, dass sich der Radverkehr auf der vorgesehenen Spur bewegt. Im günstigsten Fall kann er so rechtzeitig von der Sensorik erfasst werden, dass die Anforderung deutlich früher erfolgt und die Wartezeit verkürzt werden kann. Ob es funktioniert, verrät der Blick auf den Taster. Wenn die Sensorik einen Radfahrer bei der Anfahrt erfasst hat, so schaltet sich die Innenbeleuchtung an. Neben dem leuchtenden Schriftzug „Signal kommt“ oberhalb der Tastfläche zeigen auch seitlich kleine Leuchten an, dass grünes Licht bereits angefordert wurde. Aktuell können Radfahrerinnen und Radfahrer diesen technischen und zeitsparenden Service an zahlreichen Kreuzungen im Bezirk Wandsbek, z. B. an der Kreuzung Bramfelder Chaussee/Steilshooper Allee sowie im Bezirk Hamburg-Mitte am Veddeler Markt/Prielstraße erleben.

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). Hierbei wird in der Knotenpunktzufahrt eine zusätzliche Signalisierung (Vorsignal) eingerichtet, in deren Schutz sich der Radverkehr auf den richtungsbezogenen Fahrstreifen einordnen kann. Eine neue Fahrradschleuse wurde zum Beispiel 2015 am Knoten Ferdinandstor/Glockengießerwall realisiert.

1.16 Laubreinigung im Herbst

Die Stadtreinigung Hamburg verbessert kontinuierlich die Reinigungsqualität der Radwege.

Die Grundlage der Laubbeseitigung bildet das Hamburgische Wegegesetz (HWG). Gemäß § 29 Abs. 1 HWG sind zur Reinigung der Geh- und Radwege die Anliegerinnen und 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 durch die Stadtreinigung Hamburg (SRH) gereinigt.

Ab 2018 werden unterschiedliche Fahrbahnreinigungsfrequenzen eingeführt, die in dem bis dahin erweiterten Wegereinigungsverzeichnis (WRV) dargestellt werden. Die SRH reinigt entsprechend § 32 Abs. 1 HWG außerdem diejenigen Gehwegflächen, die im WRV aufgeführt sind, für die Anliegerinnen und Anlieger gegen Gebühr. Das ist in Hamburg etwa die Hälfte aller Gehwegflächen (Bild 1.15).



Bild 1.15: Laubreinigung auf Radwegen
(Bild: Stadtreinigung Hamburg)

Nach § 30 Abs. 2 HWG erstreckt sich die Reinigungspflicht der Anliegerinnen und Anlieger auf den Geh- und Radwegen auf die Beseitigung von Laub, Unrat und sonstige Verschmutzungen. Die Reinigungshäufigkeit ist gemäß Abs. 3 den örtlichen Erfordernissen anzupassen. Für die durch die SRH zu reinigenden Flächen ist die Häufigkeit im WRV festgeschrieben.

Die SRH hat ihre Reinigungsleistungen auf den Radwegen ausgeweitet und sich dabei zunächst seit September 2017 mit zwei zusätzlichen Gerätekehrmaschinen schwerpunktmäßig am definierten Winternetz für den Radverkehr orientiert. Ab 2018 wurden fünf weitere Gerätekehrmaschinen beschafft und zusätzliche Flächen in die Reinigung einbezogen (z. B. in Grünanlagen). SRH und BWVI stehen im Austausch über eine Weiterentwicklung des Schwerpunktnetzes – sowohl für die Reinigung (insbesondere Laubreinigung) als auch für den Winterdienst. Neben der Reinigung der Radwegoberflächen sind auch regelmäßiger Grünschnitt und Beseitigung von Rasenüberwuchs erforderlich. Die bezirklichen Straßenbauverviere sind seit 2016 dazu angehalten, entsprechende Maßnahmen deutlich zu intensivieren, um die Nutzbarkeit der Radwege auf gesamter Breite zu gewährleisten.

1.17 Winterdienst auf Radwegen

Auf einem Netz von ca. 240 km Länge leistet die Stadtreinigung Winterdienst, um auch im Winter sicheres Radfahren zu ermöglichen.

Der systematische Winterdienst auf Radverkehrsanlagen – erstmalig im Winter 2010/2011 auf einem 170 km langen Netz eingeführt – wurde in den vergangenen Jahren schrittweise ausgeweitet. Im Winter 2017/2018 betrug die Netzlänge ca. 240 km. Zusammen mit Fahrbahnen, auf denen der Radverkehr im Mischverkehr geführt und aus anderem Anlass ein Winterdienst durchgeführt wird (z. B. Busverkehr), wird so ein „Winternetz“ für den Radverkehr gebildet (Bild 1.16, Download unter www.hamburg.de/winterdienst).



Bild 1.16: Winterdienst auf Radwegen (Bild: BWVI)

Für den Winterdienst auf Radwegen sind Spezialfahrzeuge mit Rollenbürsten, Schneeschildern 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. Auf den Radverkehrsanlagen in Bergedorf und Harburg wird seit dem Winter 2016/2017 der Streustoff Blähton getestet. 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 weitere Ausweitung des Winterdienstes auf Radwegen über das bestehende Netz hinaus 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 weiterer Ausweitung zu entscheiden.

1.18 Berücksichtigung des Radverkehrs an Baustellen

Die Realisierungsträger und Baufirmen sind dazu angehalten, bei der Einrichtung von Baustellen den Rad- und Fußverkehr adäquat zu berücksichtigen.

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.

Die Baufirmen werden bei ihren Planungen auf die Einhaltung von Regelplänen und Vorschriften hingewiesen. Kontrollen finden durch die Polizeikommissariate stichprobenartig und anlässlich konkreter Hinweise statt. 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. Beispielhaft hervorzuheben ist die Baustelle „Revitalisierung Congress-Centrum Hamburg“ (CCH), aus deren Anlass die Tiergartenstraße für längere Zeit gesperrt wurde. Die Tiergartenstraße stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem Schanzenviertel und dem Grindelviertel einerseits und dem Bahnhof Dammtor und der Innenstadt andererseits dar. Nach intensiven Abstimmungen konnte eine Umleitungsstrecke eingerichtet werden, bei der im Straßenzug Jungiusstraße – Caffamacherreihe zu Lasten eines Kfz-Fahrstreifens provisorische Radfahrstreifen auf der Fahrbahn angelegt wurden, um diese Einbahnstraßen stadteinwärts, d. h. in Gegenrichtung befahren zu können.





Bild 1.17: Baustellenbedingte Umfahrung der Tiergartenstraße über die Jungiusstraße (Bild: BWVI)



Fahrradparken



2. Gute Bedingungen für das Fahrradparken

Zur Erleichterung der Fahrradnutzung wird das sichere Abstellen von Fahrrädern auf verschiedenen Ebenen forciert.

2.1 1.000-Bügel-Programm

Über das 1.000-Bügel-Programm konnten ca. 6.000 Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Im Rahmen des 2011 begonnenen 1.000-Bügel-Programms zur Verbesserung des Angebotes an Fahrradabstellanlagen wurden bis 2017 weitere Maßnahmen umgesetzt. 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 seit 2011 gemäß den vorliegenden Meldungen der Bezirksämter insgesamt knapp 3.000 Bügel (entspricht 6.000 Fahrradabstellmöglichkeiten) aufgestellt.

Die Haushaltsmittel für das 1.000-Bügel-Programm wurden bis 2014 ebenso wie bei Bike+Ride aus Stellplatzablösebeträgen bereitgestellt. Da für die Umsetzung des Bike+Ride-Entwicklungskonzeptes (siehe Kapitel 3) in den kommenden Jahren ein größeres Volumen benötigt wird und die Ablösebeträge damit weitgehend erschöpft sein werden, finanzieren die Bezirksämter Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradparkens außerhalb von Schnellbahnhaltstellen nunmehr selbst.

Daher erfolgt z. B. im Bezirk Hamburg-Mitte unabhängig vom 1.000-Bügel-Programm weiterhin ein verstärkter Einbau von Fahrradbügeln an strategisch wichtigen Stellen. So wurde 2017 eine Vielzahl von Bügeln im innerstädtischen Bereich gesetzt; für 2018 ist eine weitere deutliche Aufstockung – insbesondere im Umfeld des Hauptbahnhofes – vorgesehen. Im Zuge des Veloroutenausbaus wird entsprechend dem Bedarf auf eine ausreichende, auf Zuwachs ausgerichtete Anzahl an Bügeln geachtet (z. B. Horner

Weg, Veringstraße). Überall dort, wo Kinderräder zu erwarten sind (Schulen, Freizeiteinrichtungen, Kindergärten in unmittelbarer Nähe), werden darüber hinaus Bügel mit Querholm eingesetzt.

2.2 Weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradparkens

Für erste Stadtquartiere wurden Fahrradparkkonzepte entwickelt, um die Interessen von Rad-, Kfz- und Fußverkehr gegeneinander abwägen zu können.

Die Aufstellung neuer Fahrradbügel im Rahmen von Umgestaltungsmaßnahmen im Stadtstraßennetz ist weiterhin obligatorischer Bestandteil von Verkehrsplanungen, wo eine Frequentierung durch Radverkehr und eine entsprechende Nachfrage bestehen (z. B. Geschosswohnungsbau, Geschäftsstraßen, Marktflächen, öffentliche Gebäude) und eine Umsetzung möglich ist. Dies betrifft unterschiedlichste Vorhaben wie diverse Verkehrsplanungen (z. B. Horner Weg, Bahrenfelder Chaussee), das Projekt Alster-Fahrradachsen (z. B. Krugkoppel, Fernsicht), städtebauliche Aufwertungen (z. B. Osterstraße), Maßnahmen zur inneren Erschließung der HafenCity und anderer Baugebiete sowie sogenannte Business Improvement Districts (BID, z. B. Nikolaiquartier). Nach Möglichkeit werden an Standorten mit erhöhter Fahrradfrequenz, wie z.B. Bushaltestellen, öffentliche Gebäude, Marktplätze, deutlich mehr Fahrradstellplätze errichtet.

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 hat im Jahr 2016 den ruhenden Verkehr vor seinem Dienstgebäude neu geordnet. Dies betraf sowohl die Kfz-Parkstände als auch die Fahrradabstellanlagen. Die Kfz-Parkstände wurden regelwerkskonform neu hergestellt. Auch die barrierefreien Parkstände wurden den Richtlinien entsprechend umgestaltet. Zudem wurden zusätzliche Parkstände für Motorräder eingerichtet. Die Anzahl an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wurde um 100 deutlich erhöht. Hierfür wurden insgesamt sechs Kfz-Parkstände in Abstellbereiche für Fahrräder umgewandelt, um auch den Radfahrerinnen und Radfahrern in unmittelbarer Nähe zu den Eingängen adäquate Abstellmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen.

Das Bezirksamt Hamburg-Nord hat im Jahr 2017 ein Fahrradparkkonzept für das Komponistenviertel in Barmbek-Süd erarbeitet.

Aufbauend auf den Ergebnissen einer Erhebung, wurden für die Straßen bzw. Straßenabschnitte, in denen eine hohe Belastung vorliegt, sowie ggfs. in den angrenzenden Bereichen mit einer mittleren Belastung mögliche Standorte in der Örtlichkeit eruiert und Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Zusätzliche Abstellkapazitäten sollen demnach durch folgende Maßnahmen getroffen werden:

- regelmäßige Kontrollen von Schrotträdern und „Dauerparkern“ durch das Bezirksamt.
- Reduzierung des Bügelabstands bei vorhandenen Abstellanlagen auf das Mindestmaß von 1,20 m
- Nutzung von Restflächen, z. B. der Flächen zwischen Baumscheiben und untermaßigen Pkw-Parkständen (< 5,20 m)



Bild 2.1: Fahrradbügel an der Hamburger Straße (Bild BWVI)

Bei einer Umsetzung aller im Konzept dargestellten Maßnahmevorschläge könnten im Untersuchungsgebiet insgesamt rund 189 Fahrradabstellplätze für 378 Fahrräder geschaffen werden. Da der Parkdruck in den genannten Bereichen auch für den Kfz-Verkehr hoch ist, sollten die Maßnahmen zur Verbesserung der Parkraumsituation für den Radverkehr darin bestehen, dass nur Flächen für die Aufstellung von Fahrradabstellplätzen vorgesehen werden, die nicht bzw. zu einer geringen Reduzierung der Kfz-Parkstände führen. Zudem dürfen mit Maßnahmen in den Nebenflächen keine weiteren Einschränkungen für Geh- oder Radwege etc. einhergehen. Das Konzept steht unter folgender Adresse im Internet zum Download bereit: <http://www.hamburg.de/hamburg-nord/fachbereich-tiefbau-planen-und-bauen/10065716/fahrradparken-konzept-fuer-das-komponistenviertel-in-barmbek-sued/>. Zu Bike+Ride siehe Kapitel 3.

2.3 Fahrradhäuschen

In dicht besiedelten Stadtvierteln fördern die Bezirke Fahrradhäuschen, um Räder im öffentlichen Raum sicher abstellen zu können.

Seit 1993 ist es in Hamburg möglich, auf Antrag private Fahrradhäuschen auch auf öffentlichem Grund zu errichten. Sie bieten Platz für 12 Fahrräder und werden jeweils zur Hälfte von den Nutzern und über einen Zuschuss des jeweiligen Bezirksamtes finanziert. Der aktuelle Fahrradhäuschenbestand umfasst mittlerweile über 400 Stück. Die meisten befinden sich in den durch verdichtete Altbauquartiere geprägten Bezirken Altona, Eimsbüttel und Hamburg-Nord, aber auch Hamburg-Mitte.

2.4 Fahrradfreundliche Quartiersentwicklung

Die BSW entwickelt in Zusammenarbeit mit den Wohnungsverbänden einen Leitfaden für die nutzerfreundliche Gestaltung und Finanzierung von Radabstellanlagen in Wohngebäuden.

Im „Bündnis für das Wohnen“ zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und den wohnungswirtschaftlichen Verbänden Hamburgs wurde folgende Vereinbarung für ein quartiersbezogenes, umweltgerechtes Mobilitätsangebot getroffen: „Bei der Entwicklung von Quartieren sollen zukünftig verstärkt Optionen für Fahrradstellplätze und Lastenräder sowie Lademöglichkeiten und Parkraum für elektrisch betriebene Fahrzeuge, vorzugsweise in Gemeinschaftsnutzung, berücksichtigt werden. Dabei wird eine Kombination mit dem städtischen Angebot des ÖPNV, Car-Sharing und StadtRAD sowie den sogenannten switchh-Punkten der HOCHBAHN angestrebt.“



Bild 2.2: Hamburger Fahrradhäuschen (Bild: BWVI)

Ziel der Bündnispartner ist es, in möglichst vielen Quartieren ein umweltgerechtes Mobilitätsangebot zu schaffen. Die Wohnungsverbände wirken auf ihre Mitglieder ein, sich hierzu aktiv einzubringen."

Darüber hinaus entwickelt die BSW anlässlich eines Ersuchens der Hamburgischen Bürgerschaft an den Senat (Drucksache 21/7516: „Quartiersentwicklung radfahrfreundlich gestalten“) zurzeit Lösungen zur Verbesserung des Fahrradparkens in den Bereichen Wohnungsbau, Quartiersentwicklung und bestehenden verdichteten innerstädtischen Quartieren. Hierbei sollen mustergültige Gestaltungstypen für Fahrradabstellanlagen in und an Wohngebäuden – auch für Lastenräder und Pedelecs – entwickelt werden. Bestandteil der Untersuchung sind auch Überlegungen zu Kosten, Fördermöglichkeiten und Regelwerken zum Fahrradparken im Wohnungsbau und in der Quartiersentwicklung. Gute Beispiele von Maßnahmen im öffentlichen und privaten Raum sollen in einem Leitfaden beschrieben werden, der von allen Stellen, die

Hoch- oder Tiefbauvorhaben planen, sowie für die Entwicklung neuer Quartiere und für die Nachrüstung von Abstellanlagen in Bestandsquartieren genutzt werden kann. Die Ergebnisse sollen zudem in das Bündnis für das Wohnen und das Bündnis für Quartiere eingebracht werden.

2.5 Fahrradparken auf Großveranstaltungen

Mit der „Fahrradgarderobe“ besteht ein innovatives Angebot, um die Fahrradabstellsituation bei Großveranstaltungen sicher und geordnet zu organisieren.

Bei Großveranstaltungen wie z. B. Musikfestivals und Stadtfestivals 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



Bild 2.3: Fahrradabstellanlagen der Fahrradgarderobe (Bild: Fahrradgarderobe)

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 kommt in Hamburg immer häufiger zum Einsatz, u. a. auf dem Konzert der Rolling Stones 2017, auf dem Dockville-Festival, dem Reeperbahn-Festival, dem Harburger Hafenfest, der Altonale, dem Binnenalster Filmfest und der ADFC-Radreisemesse. Die Resonanz ist überaus positiv, insbesondere konnten Fahrraddiebstähle auf ein Minimum reduziert werden.

2.6 Schrotträdentsorgung

Schrotträder an Abstellanlagen werden in Hamburg regelmäßig entfernt, um blockierte Stellplatzkapazitäten wieder zugänglich zu machen.

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, Polizeikommisariate 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. Seitdem gab und gibt es regelmäßige jährliche Fortsetzungen, teilweise mit Schwerpunkt auf den Umfeldern der Schnellbahnhaltestellen, teilweise mit einem eher flächigen Ansatz. Schrotträder können mittlerweile auch über die App der Stadtreinigung gemeldet werden.

Im ersten Halbjahr 2018 hat die Stadtreinigung 1.773 Schrotträder (2017: über 7.000) eingesammelt. Neu ist seit 2017, dass die Stadtreinigung geeignete Räder aufarbeitet und anschließend im „Kaufhaus Stilbruch“ verkauft; 2017 waren es 460 Stück und im ersten Halbjahr 2018 bereits 700 Stück. In einer eigenen Fahrradwerkstatt in Osdorf arbeiten zwei Personen, die die Räder reparieren. Seither haben über 1.000 Räder neue Besitzer gefunden.

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



Bild 2.4: Entsorgung von Schrotträdern durch die Hamburger Stadtreinigung (Bild: Stadtreinigung Hamburg)



Radverkehr und öffentlicher Verkehr



3. Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Fahrrad ergänzen sich perfekt. Dadurch werden Nutzungspotenziale des Rades für Distanzen aktiviert, die über dem üblichen Entfernungsbereich für Alltagsfahrten liegen.

3.1 switchh – vernetzte Mobilität

Über Bike+Ride und Fahrradmitnahme hinaus wächst die Vernetzung der Verkehrsmittel weiter.

Kern von switchh ist die intelligente Vernetzung aller öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote mit dem Ziel, den Stadtbewohnerinnen und -bewohnern eine einfache, übergreifende Nutzung des vielfältigen Angebotes zu ermöglichen. switchh rückt eine neue, urbane Mobilität ohne eigenen Pkw ins Bewusstsein und soll Anreize zur Reduktion der privaten Pkw-Nutzung bzw. des privaten Pkw-Besitzes schaffen. Die Basis dafür bilden die switchh-Plattform, die switchh-Punkte und das switchh-Produkt (siehe www.switchh.de).

Die HOCHBAHN stellt mit switchh das Management und die (digitale) Infrastruktur für einen anbieterübergreifenden Mobilitätsservice in Hamburg zur Verfügung, der die Potenziale eines integrierten, verkehrsträgerübergreifenden, öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebotes im gesamtstädtischen Interesse bestmöglich hebt. Dies gilt sowohl in verkehrs- als auch in stadtentwicklung- und umweltpolitischer Hinsicht.

Dafür wird die bestehende switchh-Plattform zu einer hochintegrierten Lösung weiterentwickelt, die die bestehenden Einzelservices der einzelnen Anbieter (darunter StadtRAD) für die switchh-Kunden durch einen umfassenden Service ersetzt. Die switchh-Kundinnen und -Kunden verfügen damit zukünftig nach einer einheitlichen Registrierung und Validierung nur noch über ein Nutzerkonto mit einer anbieterübergreifenden Übersicht und Abrechnung.

Die Nutzung der verschiedenen Mobilitätsprodukte erfolgt weitgehend über ein Medium, die switchh-App: Diese deckt das gesamte Anwendungsspektrum von der Auskunft bzw. der Reservierung/Buchung der Verkehrsmittel bis hin zum Zugang und der Nutzung des jeweiligen Verkehrsmittels ab. Abgerundet wird das switchh-Angebot zukünftig durch ein Bestpreis-Bezahlmodell, das die Nutzung des vielfältigen Angebotes in den Vordergrund rückt und nicht das Auseinandersetzen mit z. T. komplexen Tarifen und Konditionen.

3.2 Fahrradmitnahme

HVV und ADFC bieten das „Hamburger Faltrad“ zu Sonderkonditionen an, um Pendlern auch in Stoßzeiten die Mitnahme ihres Rades im Öffentlichen Nahverkehr zu ermöglichen.

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 Pendler/-innen genügt (siehe Bild 3.1). Das Rad, das mit den Logos von HVV und ADFC versehen ist, wird in einer vor allem bzgl. der Beleuchtung verbesserten Version über ausgewählte Fachhändler im Verbundraum

zum Sonderpreis von 699 Euro (statt 799 Euro) angeboten. Zusätzlich erhalten die Kundinnen und Kunden eine kostenlose Erstinspektion und sie können ein Jahr kostenfrei Mitglied des ADFC Hamburg werden.

3.3 Barrierefreiheit

Der barrierefreie Ausbau von U- und S-Bahn-Haltestellen wird konsequent vorangetrieben.

Die Ausrüstung von Schnellbahnhaltestellen mit Aufzügen wird im Rahmen der „Prioritätenempfehlungen zum barrierefreien Ausbau der S- und U-Bahn-Haltestellen in Hamburg“ durchgeführt. Diese Empfehlungen wurden vom HVV, den zuständigen Wirtschafts- und Sozialbehörden, der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN), der DB Station & Service AG, der Senatskoordinatorin für die Gleichstellung behinderter Menschen, der Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinder-

terte 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. Bereits seit dem Jahr 2011 wird der barrierefreie Ausbau von U- und S-Bahn-Haltestellen in Hamburg erheblich intensiviert und konsequent vorangetrieben. Dies umfasst jeweils den Einbau von Aufzügen, Orientierungshilfen für sehbehinderte Fahrgäste und die Herstellung einer Teil- oder Vollerhöhung auf den Bahnsteigen.

Die Hochbahn verfügt über 91 U-Bahn-Haltestellen, davon 82 auf Hamburger Gebiet. In der ersten Stufe des Programms zum barrierefreien Ausbau von U-Bahn-Haltestellen wurden im Zeitraum von 2011 bis 2016 insgesamt 23 U-Bahn-Haltestellen ausgebaut, so dass bis Ende 2016 schon 54 von 82 Haltestellen auf Hamburger Gebiet barrierefrei zugänglich waren (66 %).



Bild 3.1: HVV-ADFC-Faltrad (Bild: HVV)

In einer zweiten Stufe erfolgt der weitere Ausbau aller U-Bahn-Haltestellen in Hamburg bis Mitte des kommenden Jahrzehnts. Nach derzeitigem Planungsstand werden bis Ende des Jahres 2018 voraussichtlich 65 von 82 Haltestellen auf Hamburger Gebiet barrierefrei ausgebaut sein (79 %). Die DB Station und Service AG, Bahnmanagement Hamburg, betreibt über 68 S-Bahn-Haltestellen, davon 56 auf Hamburger Gebiet (inkl. Linie R10). Bei konsequenter Fortführung des Programms zur Steigerung der Haltestellenattraktivität (PSH) ist der barrierefreie Ausbau der S-Bahnstationen ebenfalls bis Mitte des kommenden Jahrzehnts geplant. Nach derzeitigem Planungsstand werden bis Ende des Jahres 2018 voraussichtlich 46 von 56 Haltestellen auf Hamburger Gebiet stufenfrei und eine Station teilweise stufenfrei ausgebaut sein (82%).

Im Programm der AKN zum barrierefreien Ausbau steht die Herstellung der generellen barrierefreien Erreichbarkeit der Bahnsteige im Vordergrund. Alle fünf Haltestellen auf Hamburger Gebiet sind barrierefrei zugänglich.

3.4 Bike+Ride

Die Umsetzung des Bike+Ride-Entwicklungskonzepts ist in vollem Gange. Seit 2015 wurden über 3.100 Plätze neu eröffnet. Der einheitliche Standard setzt neue Maßstäbe.

Bike+Ride-Anlagen (B+R-Anlagen) werden in unbewachte, frei zugängliche Fahrradabstellanlagen (Bügel, teilweise überdacht) sowie in gesicherte Mietplätze in Fahrradboxen und Sammelschließ-



Bild 3.2: Bike+Ride-Anlage U-Bahnhof Ohlstedt (Bild: P+R GmbH)

anlagen unterteilt. Optimierung, Erweiterung und Betrieb von B+R-Anlagen wird federführend von der Park+Ride-Betriebsgesellschaft mbH (P+R GmbH) durchgeführt. Die benötigten Haushaltsmittel werden von der BWVI aus Ausgleichsbeträgen bereitgestellt.

Anlässlich eines Bürgerschaftlichen Ersuchens (Drs. 20/6733) hat die P+R GmbH 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 war 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 (davon 5.600 Mietplätze, 22.400 frei zugängliche und 14.000 überdachte Stellplätze). 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. Euro investiert werden. Der Mietpreis für gesicherte Abstellplätze bleibt gleich.



Bild 3.3: Volumen der Investitionen in Bike+Ride- und Abstellanlagen bis 2025 (Grafik: orange edge)

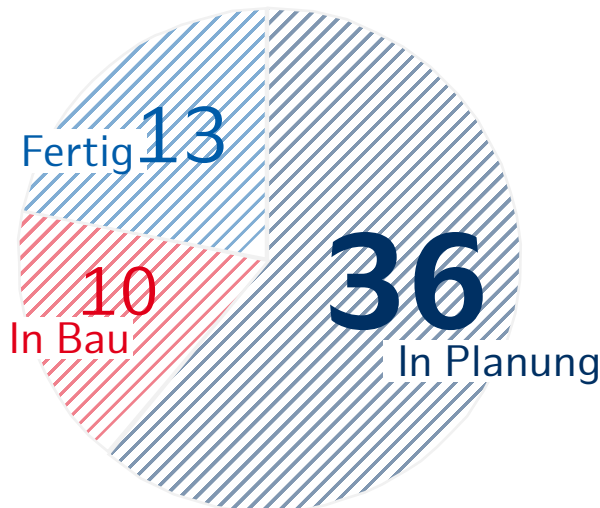


Bild. 3.4: Sachstand Umsetzung des Bike+Ride-Entwicklungskonzepts (Anzahl Haltestellen)

- 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.
- Um einen möglichst wirtschaftlichen Betrieb und eine möglichst einfache Organisation zu erreichen, wird B+R in Hamburg federführend durch die P+R GmbH betrieben werden. Hierzu werden die bezirklichen B+R-Anlagen schrittweise in den Bestand der P+R GmbH übernommen. Die Reinigung der frei zugänglichen Bodenflächen erfolgt durch die Stadtreinigung Hamburg.
- 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 Ge-

nehmigungsphase zu standardisieren und damit zu vereinfachen.

- Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgt anhand der Dringlichkeit bzw. der festgestellten Handlungsbedarfe, der arrondierenden Maßnahmen der Hochbahn und der DB (insbesondere der barrierefreie Ausbau) sowie der arrondierenden Maßnahmen der Bezirke oder des LSBG (besonders Straßenbaumaßnahmen).
- Als Weiterentwicklung des Bike+Ride-Entwicklungskonzeptes sind an einigen Standorten elektronische Zugangssysteme für die vermietbaren Stellplätze vorgesehen. Außerdem werden an ausgewählten Standorten vermietbare Schließfächer mit Lademöglichkeiten für E-Bikes aufgestellt.

Ein B+R-Rahmenvertrag wurde 2015 zwischen der P+R GmbH und der BWVI abgeschlossen. Dieser regelt die Zuständigkeiten und die Finanzierung.

Die Umsetzung des Schrottrradmanagements, des Reinigungskonzeptes (Intervalle, Aufgabenteilung SRH/P+R GmbH) sowie des Bestreifungskonzeptes erfolgt seit den Jahren 2015/2016.

Im Jahr 2015 hat die Planung an 80 Haltestellen und die Umsetzung der Musterhaltestellen einschließlich des elektronischem Schließsystems, der Schließfächern und Doppelstockparker begonnen. Neben den Aussagen des Bike+Ride-Entwicklungskonzeptes fließen die Ergebnisse der jeweils aktuellen B+R-Auslastungserhebung in die Planungen ein. Die letzte Erhebung fand im Jahr 2017 statt; die Auswertung und Aufbereitung der Daten soll bis Ende 2018 abgeschlossen sein. Zum aktuellen Sachstand siehe Bild 3.5.

Die Eröffnung der Pilotanlage an der U-Bahn-Haltestelle Saarlandstraße erfolgte im November 2015 als erste B+R-Anlage, die nach dem neuen Qualitätsstandard ausgestattet wurde. Die Anlage umfasst insgesamt 178 Stellplätze, von denen 80 überdacht und 12 Mietstellplätze sind.

Jahr	Schnellbahn-Haltestelle	Neubau (Anzahl Plätze)	Sanierung (Anzahl Plätze)	Gesamt Neubau und Sanierung	davon überdacht	neue Mietplätze	Schließ-fächer
2015	Saarlandstraße	116	62	178	124	12	15
2016	Poppenbüttel*	330	0	330	238	30	26
2016	Othmarschen*	110	0	110	110	20	0
2017	Ohlstedt	214	0	214	80	60	15
2017	Berne	712	30	742	280	96	30
2018	Hoheluftbrücke	420	0	420	168	40	11
2018	Neuwiedenthal	518	0	518	154	226	22
2018	Sengelmannstr.	42	24	66	22	20	0
2018	Buckhorn	106	0	106	28	20	7
2018	Elbgaustraße*	53	0	53	0	53	11
2018	Meiendorfer Weg*	54	0	54	0	54	7
2018	Volksdorf*	68	0	68	0	68	14
2018	Hauptbahnhof*	270	0	270	0	0	0
im Bau	Hagendeel	144	0	144	28	40	7
im Bau	Langenhorn Nord*	228	0	228	118	60	11
im Bau	Alte Wöhr	104	0	104	72	20	7
im Bau	Meiendorfer Weg, 2. BA	414	0	414	80	20	11
im Bau	Burgstraße	114	0	114	42	20	7
im Bau	Rauhies Haus	116	0	116	42	20	0
im Bau	Merkenstraße	96	0	96	36	2	0
im Bau	Nettelburg	668	0	668	364	110	22
im Bau	Elbbrücken*	200	0	200	22	20	11
im Bau	Heimfeld	172	0	172	40	24	7
Summe		5.269	116	5.385	2.048	1.035	241

*) 1. Teilausbau, weiterer Ausbau folgt

Tab. 3.1: Ausbau der B+R-Stellplätze an Schnellbahn-Haltestellen

Zusätzlich werden an der Haltestelle 15 Schließfächer mit jeweils einer Steckdose angeboten.

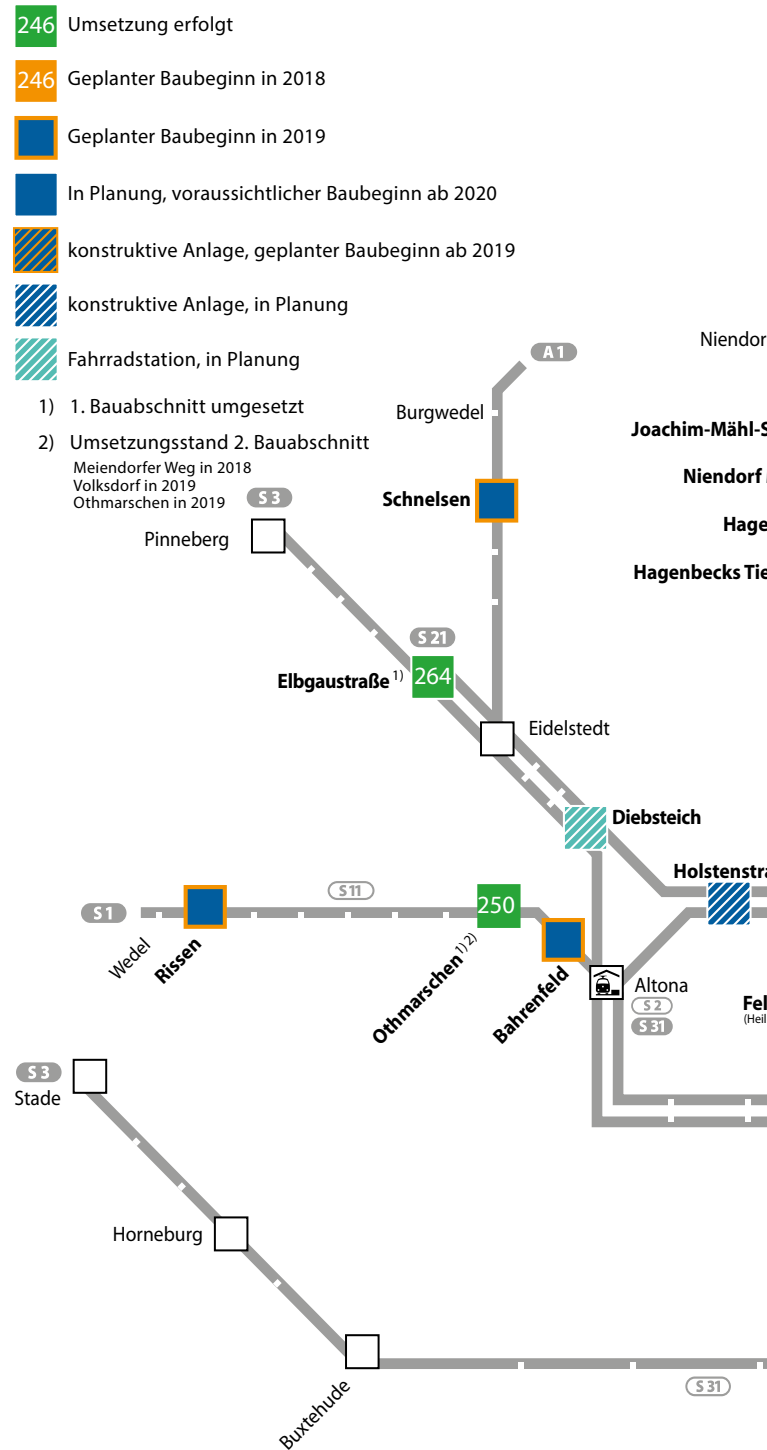
Im August 2016 erfolgte die Eröffnung des ersten Ausbauabschnittes in Othmarschen mit 110 Fahrradabstellplätzen (90 öffentlich und 20 Mietstellplätze). An dieser Anlage wurden erstmals frei zugängliche Doppelstockparker im öffentlichen Raum verbaut.

Im Jahr 2018 wurden bisher an sieben Haltestellen bauliche Maßnahmen zur Umsetzung des B+R-Entwicklungskonzeptes durchgeführt. Darunter befand sich auch eine erste Umsetzungsstufe am Hauptbahnhof (vgl. hierzu auch Drs. 21/1465. Weiterhin ist bis Ende 2018 noch eine Umsetzung des B+R-Entwicklungskonzeptes an 10 Haltestellen geplant. Für das Jahr 2019 ist die bauliche Umsetzung an insgesamt 16 Haltestellen vorgesehen. Darunter ist die Haltestelle Kellinghusenstraße, an der die erste konstruktive Anlage, ein zweigeschossiges Fahrradparkhaus mit 600 Stellplätzen, geplant ist.

Der Gesamtbestand an frei zugänglichen B+R-Plätzen an Schnellbahn-Haltestellen hat sich im Berichtszeitraum von ca. 16.500 im Jahr 2014 auf ca. 18.000 im Jahr 2018 erhöht. Die Gesamtzahl der gesicherten B+R-Plätze beträgt derzeit ca. 2.300 Stück; davon entfallen auf Fahrradboxen ca. 600 Plätze und auf Sammelschließanlagen ca. 1.700 Plätze. Informationen aus den Erhebungsdaten 2017 werden derzeit georeferenziert aufgearbeitet und sollen bis Jahresende 2018 im Geoportal Hamburg unter <http://geoportal-hamburg.de/verkehr/stationsscharf> veröffentlicht werden.

Das Bike+Ride-Entwicklungskonzept und seine Umsetzung haben Vorbildcharakter. Dies belegen das Interesse und zahlreiche Anfragen anderer Städte. Insbesondere wurde im Jahr 2018 durch die BWVI im Rahmen der Fahrradakademie des Deutschen Instituts für Urbanistik das Hamburger Vorgehen in vier Vortragsveranstaltungen einer breiten interessierten Fachöffentlichkeit vermittelt.

Weitere Bilder befinden sich in der Bilddokumentation in Anhang 1.



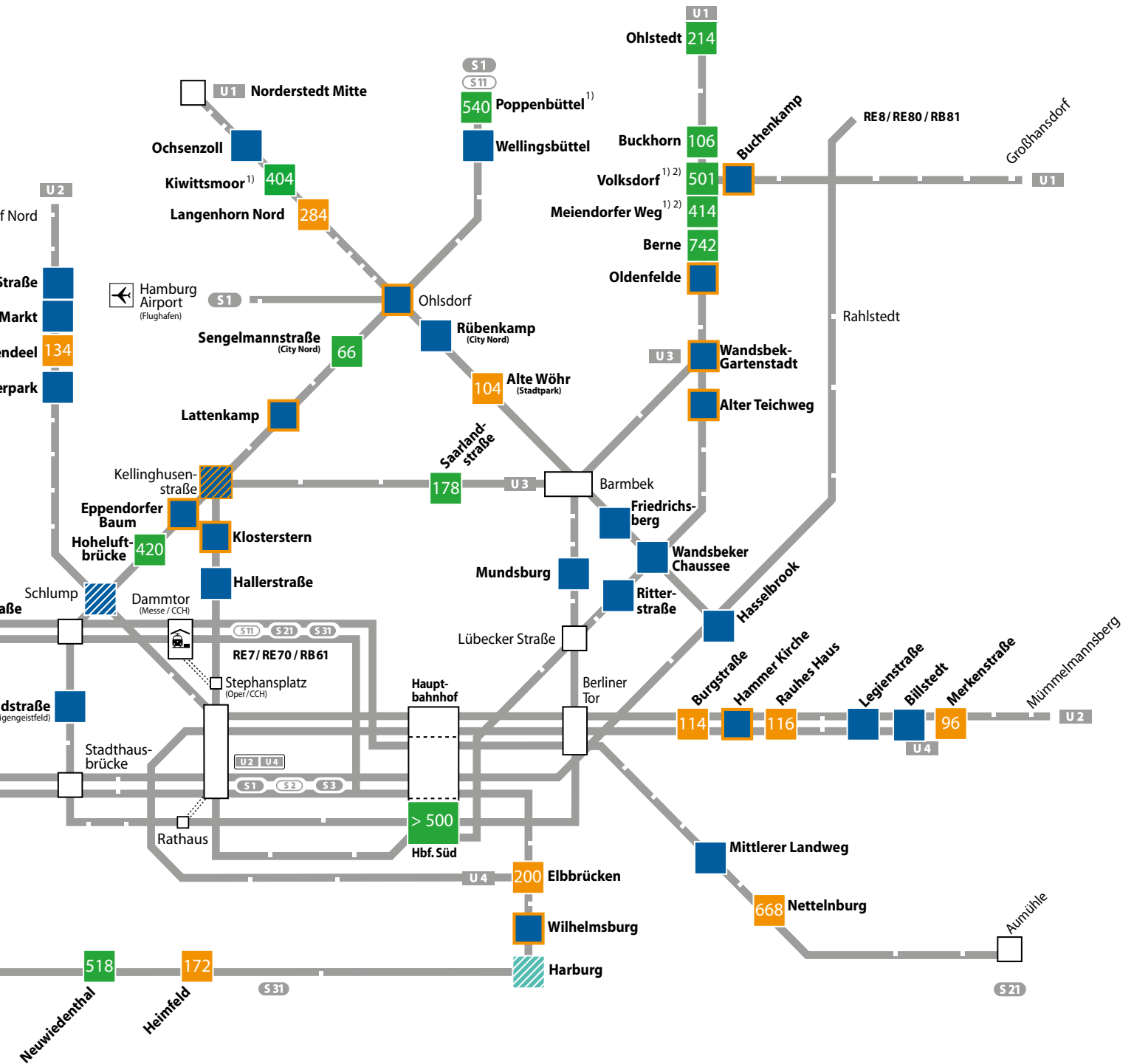
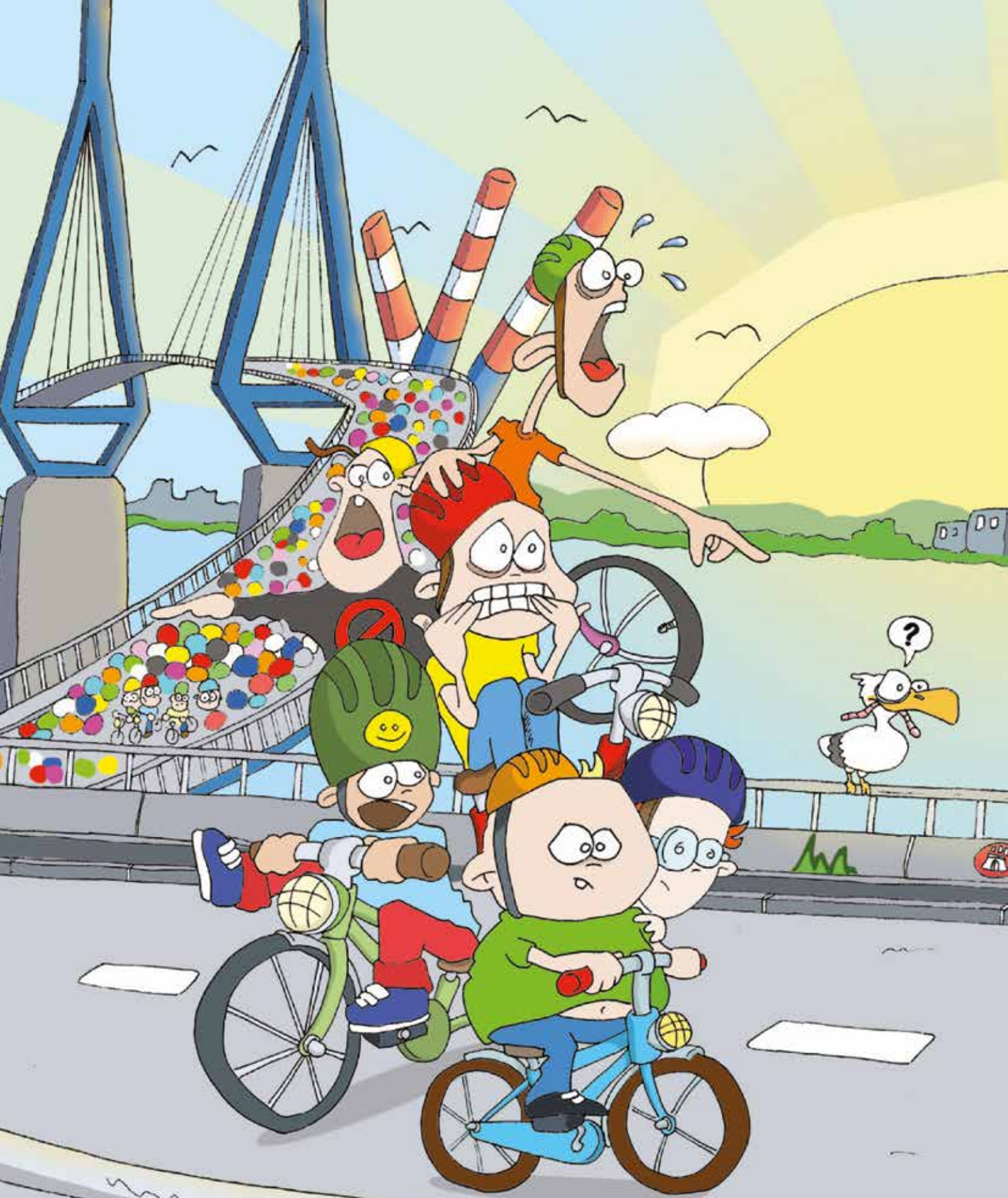
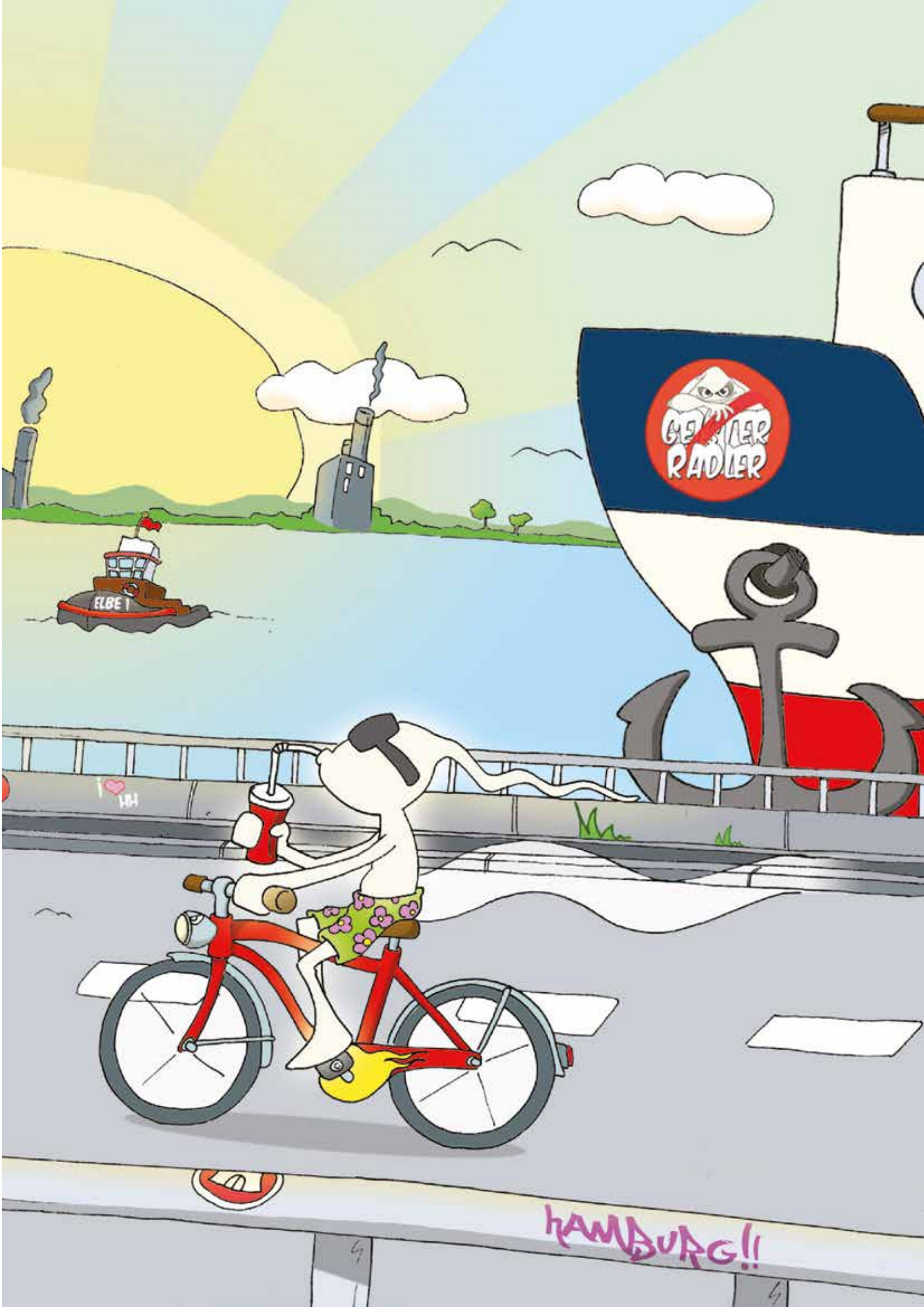


Bild 3.5: Übersichtskarte zur Umsetzung des Bike+Ride-Entwicklungskonzeptes (Grafik: P+R GmbH)



Mobilitätsverhalten und Verkehrssicherheit



4. Mobilitätsverhalten und Verkehrssicherheit

Radfahren und sicheres Verhalten im Straßenverkehr müssen gelernt werden. Dafür werden vielfältige Maßnahmen durchgeführt – von der Radfahrausbildung an Schulen über Sicherheitskampagnen bis zu mehr Kontrollen und direkter Information von Verkehrsteilnehmern im Straßenraum.

4.1 Mobilitäts und Verkehrserziehung

Viele Grundschüler/-innen lernen das Radfahren nicht mehr in der Familie. Die Radfahrausbildung an den Grundschulen wurde daher intensiviert.

Im Rahmen der schulischen Mobilitäts- und Verkehrserziehung wurde innerhalb der letzten 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 sowie Fahrübungen mit dem Roller.

Die Lehrkräfte melden allerdings, dass eine zunehmende Zahl von Grundschulern nicht sicher oder gar nicht Rad fahren kann. Deshalb wurde, in Kooperation mit der Unfallkasse Nord, das neue Programm „Hamburgs Kinder lernen sicher und souverän rollern“ entwickelt. Es bietet ausgewählten Grundschulen die Möglichkeit, motorische Defizite der Kinder mit Hilfe qualitativ hochwertiger und sehr guter Ballonroller im Sportunterricht der ersten und zweiten Klassen zu bearbeiten. Zu diesem Rollerprojekt gehören obligatorische Lehrerfortbildungen und geeignetes Unterrichtsmaterial.

Der Schwerpunkt der Radfahrausbildung liegt in den Klassen 3 und 4 (8- bis 10-Jährige) auf 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. 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) steht, wie auch das Schülerarbeitsheft „Fahr Rad Mobil“ (für die Klassen 5 bis 7) mit den dazugehörigen Unterrichtsbausteinen im Internet unter folgender Adresse zum Download bereit: www.bildungsserver.hamburg.de/verkehrserziehung. Darüber hinaus erarbeitet das Bezirksamt Eimsbüttel mit zwei Schulen eigene Mobilitätskonzepte.

Die Polizei leistet aktive Unterstützung bei der Verkehrserziehung mit ihren Polizeiverkehrs-

lehrern/-innen in Schulen und Kindertagesstätten als Hauptaufgabe. Diese Maßnahme wird unverändert auf sehr hohem Niveau fortgeführt. Speziell in den dritten und vierten Klassen erfolgt eine intensive Radfahrausbildung mit Praxiselementen. 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. Verstärkte Nachfrage besteht bei der Verkehrserziehung geflüchteter Menschen aller Altersgruppen. Hier wird versucht, in den Hamburger Schulferien und Nachmittagsprojekten diese Zielgruppe zu beschulen.

Seit dem Jahr 2017 ist die „Aktion Fahrradfuchs“ fester Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit

der Hamburger Polizei. Analog zur „Aktion Verkehrsfuchs“ bieten Verkehrslehrer/-innen in den Schulferien kostenlose Wochenkurse an. Sie führen die Kinder schrittweise an Verkehrssituationen heran und üben täglich richtige Verhaltensweisen im Straßenverkehr – ein Verkehrssicherheitstraining für junge Radfahrende der Klassen 2 bis 4.

4.2 Radfahrkurse

Der ParkSportInsel e. V. engagiert sich für eine aktive und bewegte Freizeitgestaltung und eine gesunde Lebensweise in Wilhelmsburg und hat eine Radfahrschule aufgebaut.

Dazu zählten im ersten Schritt die Anschaffung von Lernrollern und -rädern, Lernmaterialien sowie einem Anhänger zum Transport zu den Einsatzorten. 2018 konnten drei Radfahrkurse für migrantische Frauen durchgeführt und ein



Bild 4.1: Fahrradkurse für Anfängerinnen (Bild: BWVI)

Radfahrkurs in den Hamburger Sommerferien gestaltet werden. Zusätzlich gab es eine Reihe von Mitmach- und Schnupperangeboten im Rahmen verschiedener Veranstaltungen der ParkSportInsel im Wilhelmsburger Inseelpark.

Auf- und Absteigen, Anfahren, Bremsen und Anhalten, Schwung holen, Kurven fahren, Gefahrensituationen realistisch einschätzen und darauf reagieren sind die Themen der Kurse. Zudem konnte ein von Oktober bis Dezember laufender Kurs eingerichtet werden, in dem Fahrten durch den Stadtteil unternommen werden und die Kursabsolventen Sicherheit für das Fahren im Straßenverkehr gewinnen sollen.

Vom 1. Mai bis 31. Juli 2018 hat die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation im Rahmen einer Kooperation mit Bike Citizens ein Bike-Benefit-Programm angeboten. Alle teilnehmenden Radfahrerinnen und Radfahrer konnten ihre erradelten Bonuspunkte gegen Benefits eintauschen oder auch für einen Radfahrkurs für Anfänger spenden. Die Spendensumme in Höhe von 1.664,50 Euro wurde im Oktober 2018 an den ParkSportInsel e.V. übergeben. Die Spende wird für das Kursprogramm 2019 eingesetzt und ermöglicht die Finanzierung eines Kurses sowie die Wartung der erforderlichen Spezialräder.

4.3 Wettbewerb „Deutschlands fahrradfreundlichste Schule“

Die Stadtteilschule Barmbek wurde 2015 als Deutschlands fahrradfreundlichste Schule ausgezeichnet.

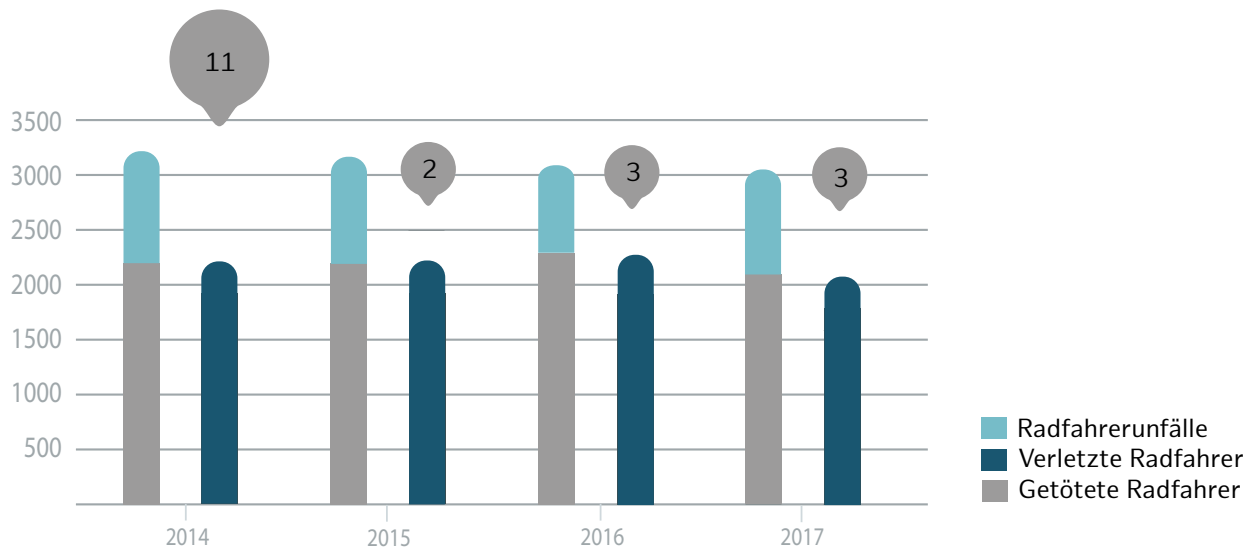
Im Rahmen eines Wettbewerbs der AKTION-fahRRAD (www.aktionfahrrad.de) wurde die Stadtteilschule Barmbek 2015 als Deutschlands fahrradfreundlichste Schule 2015 prämiert. In dieser Schule finden fahrradfreundliche Aktivitäten in großem Umfang statt, weitere Projekte sind geplant. Sie unterstützt ihre Schülerinnen und Schüler mit vielfältigen Aktionen, es gibt einen Fahrradkeller und ein Übungsgelände sowie Kooperationen mit Radhändlern und Sportvereinen. Insbesondere die „Fahrradfirma“ überzeugte

die Jury. Die Fahrradfirma repariert, montiert und verkauft Fahrräder auf schuleigenen Messen und mittlerweile auch bundesweit. Damit strahlt das schulische Engagement in die Freizeit aus, denn die Firma wird in der Freizeit der Schülerinnen und Schüler betrieben. Zudem wird diese Initiative von drei Jahrgängen der Schule getragen. Die Aktivitäten der Fahrradfirma sollen bei Messen und Flohmärkten weiter ausgebaut werden. Als weitere Aktionen sind Beteiligungen an Schüler-Radrennen und Triathlons geplant. Außerdem kommen schon fast 20 % der 320 Schülerinnen und Schüler mit dem Rad zur Schule. Als Gewinnerin reiste die Schule zum BIKE Festival nach Willingen und gewann 15 Fahrräder. Im Beirat der AKTIONfahRRad sind mehrere Hersteller von Fahrradkomponenten sowie als wissenschaftlicher Ratgeber die Deutsche Sporthochschule Köln und als Reisepartner der Sportbund vertreten.

4.4 Unfallentwicklung

Trotz steigendem Radverkehrsaufkommen stagnieren die Unfallzahlen. Die Zahl tödlicher Unfälle ist seit 2014 sogar stark zurückgegangen.

Die Anzahl der Radfahrerunfälle (Unfälle, an denen mindestens ein Radfahrer aktiv beteiligt war) wie auch die Anzahl der verletzten Radfahrer im Jahr 2017 weichen nur geringfügig von denen der Vorjahre 2014 bis 2016 ab (seit 2014 insgesamt leicht rückläufig). Den deutlichsten Rückgang verzeichnet die Anzahl der getöteten Radfahrer. Während im Jahr 2014 noch elf Radfahrer getötet wurden, waren es in den Jahren 2015 zwei sowie 2016 und 2017 jeweils drei Radfahrer. Bezogen auf alle 12.899 Radfahrerunfälle der Jahre 2014 bis 2017 traten in 40,3 % der Fälle Radfahrer als Hauptverursacher auf. Dabei dominierten als Ursachen: verbotswidrige Straßenbenutzung (z. B. Gehweg, Radweg) und Missachtung des Rotlichts an Ampeln. In den Fällen, bei denen Kfz-Führer als Hauptverursacher an Unfällen mit Radfahrerbeteiligung festgestellt wurden, lagen folgende Ursachen vor: Fehler beim Abbiegen, Missachtung der Vorfahrt, Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr



Tab. 4.1: Unfallentwicklung 2014 bis 2017, bei steigendem Radverkehr stagnieren die Unfallzahlen (Grafik: orange edge)

und Fehler beim Ein- und Aussteigen bzw. Be- und Entladen. Die Hamburger Polizei analysiert Unfallhäufungsstellen, die durch Radfahrerbeteiligung aufgefallen sind und leitet geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Unfallhäufungen ein.

4.5 Kontrolle der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch Kraftfahrzeuge, der Missachtung des Rotlichts und des „Falschfahrens“ auf linksseitigen Radwegen

Unfallträchtiges Fehlverhalten von Rad- und Autofahrern/-innen wird durch die Polizei verstärkt kontrolliert und sanktioniert.

Die Bekämpfung der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Missachtung des Rotlichts durch Fahrerinnen und Fahrer von Kraftfahrzeugen als besonders gefahrgeneigte und unfallbegünstigende Fehlverhaltensweisen gehörte auch in den letzten drei Jahren zu den Schwerpunkten verkehrspolizeilicher Tätigkeiten. Durch die örtlich zuständigen Polizeikommissariate erfolgten Geschwindigkeitsüberwachungen mittels Lasermessungen in Tempo-30-Zonen. Darüber hinaus werden

anlassbezogen Geschwindigkeitsniveaumessungen und das Aufstellen des Temposys-Gerätes (Geschwindigkeitsinformationssystem) vorgenommen.

Zusätzlich werden Schwerpunkteinsätze in Hinblick auf die Einhaltung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) von Fahrrädern durchgeführt, bei denen auch das unzulässige Befahren linksseitiger Radwege geahndet wird. Diese Maßnahmen finden im Rahmen personeller und materieller Ressourcen unter Berücksichtigung aktueller Prioritätensetzung statt. Anlassbezogen werden Geschwindigkeitskontrollen mit Unterstützung durch die Verkehrsstaffeln durchgeführt.

In Reviergebieten, an denen die Nichteinhaltung des Rechtsfahrgebotes durch Radfahrerinnen und Radfahrer besonders hoch ist, werden zusätzliche Überwachungsmaßnahmen vor allem an Unfallhäufungsstellen durchgeführt. Schwerpunkteinsätze vor Schulen finden saisonal statt. Diese Überwachungsmaßnahmen werden regelhaft mit Unterstützung durch die Fahrradstaffel durchgeführt.

Die Verkehrsdirektion hat den bewährten Einsatz der Fahrradstaffel ganzjährig fortgeführt.

Jahr	Parkzeitverstöße	Andere Verstöße ruhender Verkehr	Gesamt
2015	389.427 (80.0 %)	97.293 (20.0 %)	486.720 (100 %)
2016	482.520 (69.7 %)	210.044 (31.3 %)	692.564 (100 %)
2017	537.495 (69.4 %)	236.894 (30.6 %)	774.389 (100 %)

Tab. 4.2: Festgestellte Halt- und Parkverstöße 2015 bis 2017

Mit zielgerichteten Kontrollen wurden durch die Fahrradstaffel und andere Polizeikräfte insbesondere auch das „Falschfahren“ auf linken Radwegen und die Missachtung des Rotlichts durch Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer verfolgt.

Im Jahr 2018 hat die Polizei einen stärkeren Fokus auf Kontrollen des Radverkehrs gelegt. Beispielsweise führte sie am 30. August 2018 eine hamburgweite Fahrrad-Großkontrolle mit den Schwerpunkten Rotlicht und falsche Straßbenutzung (Gehweg/Fußgängerzonen/„Geisterradler“) durch. Im Rahmen dieser Fahrrad-Großkontrolle hat die Polizei mit insgesamt 140 eingesetzten Beamten 527 Radfahrverstöße festgestellt. Darüber hinaus wurden bei der Kontrolle auch diverse Pkws angehalten und kontrolliert.

Am 24. September 2018 hat die Fahrradstaffel der Polizei eine Großkontrolle mit den Schwerpunkten „Ablenkung“, „Geisterradler“ und „Rotlicht“ durchgeführt. Ziel der Maßnahmen war es, die Hauptunfallursachen von Verkehrsunfällen mit Radfahrerbeteiligung zu minimieren und die Verkehrsteilnehmer/-innen für ein gemeinsames Miteinander und gegenseitige Rücksichtnahme zu sensibilisieren. Während der Kontrollzeit wurden insgesamt 213 Radfahrverstöße und 17 Verstöße durch Kraftfahrzeugführer festgestellt und geahndet. Insgesamt waren 26 Polizeibeamte im Einsatz. Unter Führung der Fahrradstaffel findet weiterhin einmal monatlich eine Großkontrolle statt. Darüber hinaus finden in jedem Monat Rotlichtkontrollen statt, die auch den Radverkehr umfassen.

Die Polizei Hamburg wird auch zukünftig Kontrollen mit unterschiedlichen Schwerpunkten durchführen, z. B. auch Falschparker auf Radverkehrsanlagen. Von November bis Dezember legt die Fahrradstaffel anlässlich der dunklen Jahreszeit einen Schwerpunkt auf Beleuchtungseinrichtungen an Fahrrädern. Sie führt dann praktisch täglich jeweils zu Schulbeginn an wechselnden Schulen im ganzen Stadtgebiet mit Unterstützungskräften der Polizeikommissariate entsprechende Kontrollen durch.

4.6 Kontrolle von Parken auf Radwegen

Zugeparkte Radwege werden von der Polizei und dem städtischen Parkraum-Management verstärkt kontrolliert.

Die Bekämpfung des Falschparkens auf Radwegen – unabhängig von einer Radwegebenutzungspflicht – ist ständige Aufgabe des täglichen Streifendienstes, der Angestellten im Polizeidienst, der Fahrradstaffel, der Verkehrsdirektion und anderer Einsatzkräfte. Außerdem erfolgen schwerpunktmäßige Überwachungen neu hergestellter Radverkehrsanlagen. Mit der Anweisung 2015-1 des Leiters der Direktion Polizeikommissariate und Verkehr (DPV) wurde ein besonderer Schwerpunkt der polizeilichen Überwachung des ruhenden Verkehrs auf Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen für Radfahrer gelegt (siehe <http://suche.transparenz.hamburg.de/dataset/dpvl-anweisung-2015-1-parken-massnah>).

men-gegen-stoerungen-des-fluessverkehrs-ins-
bes-gegen-zweit).

Die zuständigen örtlichen Polizeidienststellen verstärken die Überwachungsmaßnahmen im Rahmen ihrer personellen Möglichkeiten bei allen wesentlichen Änderungen in der Verkehrsführung – insbesondere bei der Einrichtung von Schutz- und Radfahrstreifen. Beispielhaft seien hier die intensiven Maßnahmen im Bereich des Mühlenkamps und der Fuhlsbüttler Straße genannt. Der Radfahrstreifen in der Billstedter Hauptstraße wird von den Angestellten im Polizeidienst am Polizeikommissariat 42 dauerhaft als Schwerpunktmaßnahme überwacht.

Bedarfsgemäß oder bei Beschwerdelagen finden Schwerpunkteinsätze mit Unterstützung von Zusatzkräften statt. Wenn Überwachungsmaß-

nahmen nicht den gewünschten Erfolg erzielen, werden in Abstimmung mit dem zuständigen Bezirksamt bauliche Maßnahmen angeregt.

Die Abteilung Parkraum-Management des Landesbetriebs Verkehr (LBV) und deren räumlicher Aufgabenbereich wurden im Berichtszeitraum weiter ausgebaut. Einhergehend mit dem Aufwachen der Abteilung ist auch die Zahl der festgestellten Halt- und Parkverstöße deutlich gestiegen, wie aus Tabelle 4.2 ersichtlich wird.

Über 31 % der festgestellten Verstöße entfielen demnach auf Tatbestände außerhalb von Parkzeitüberschreitungen. So gehört in den Kontrollgebieten des LBV auch die Ahndung von Halt- und Parkverstößen auf Radverkehrsanlagen zu den ständigen Aufgaben des Parkraum-Managements. Eine gesonderte Statistik hierüber wird jedoch nicht geführt.

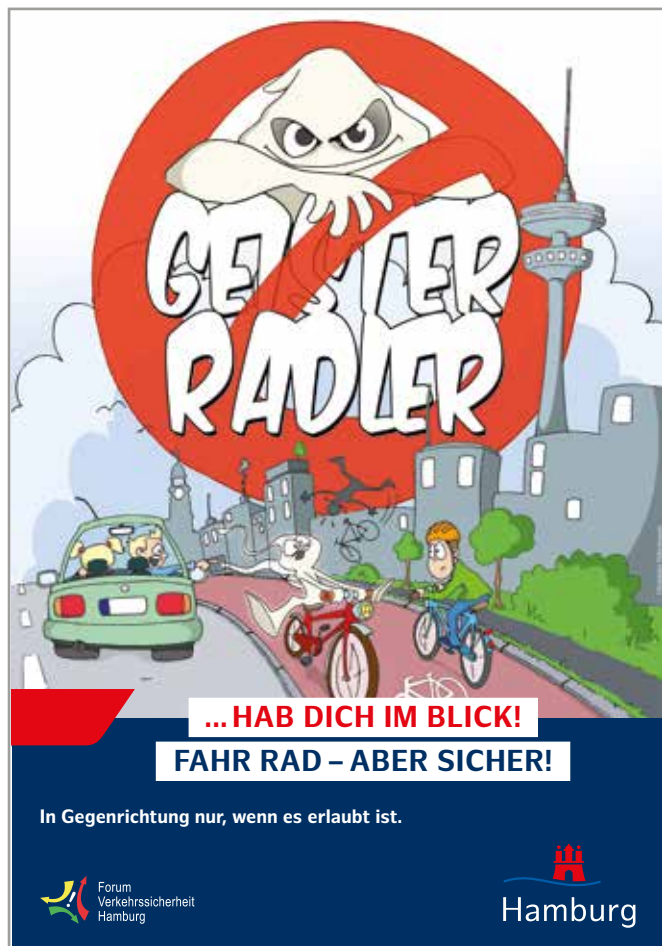


Bild 4.2: Motive der Verkehrssicherheitsaktion „... hab dich im Blick“ (Quelle: Forum Verkehrssicherheit)

4.7 Information über neue, den Radverkehr betreffende Verkehrsregeln und intensivere Einbeziehung erwachsener Verkehrsteilnehmer in die Verkehrssicherheitsarbeit

Auch erwachsene Radfahrerinnen und Radfahrer müssen lernen, sich im Verkehr sicher und angepasst zu bewegen.

Der Landesbetrieb Verkehr (LBV) hat im Jahr 2015 die Koordinierung und Federführung der Verkehrssicherheitsarbeit im Sinne der gemeinsamen Unfallprävention übernommen und damit auch die Arbeit des Forums Verkehrssicherheit. Die Sicherheit des Radverkehrs besitzt hier einen hohen Stellenwert und wurde gemeinsam mit Partnern im Jahr 2016 als Handlungsschwerpunkt definiert, der in einem Arbeitskreis des Forums bearbeitet wird. Neben der Polizei sind hier weitere Akteure des Forums Verkehrssicherheit Hamburg aktiv und bringen sich in die Aktionen ein. In erster Linie sind hier der ADFC, aber auch die Unfallkasse Nord zu nennen. Mit den gemeinsamen Aktivitäten werden nicht nur Radfahrerinnen und Radfahrer, sondern zunehmend auch motorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer angesprochen.

Insbesondere wurde von 2015 bis 2017 die bewährte Fahrradsicherheitskampagne „Schon gecheckt“ fortgeführt. Unter dem Motto „... hab dich im Blick“ stand 2015 die gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Radfahrerinnen und Radfahrern sowie motorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern im Fokus. Der inhaltliche Schwerpunkt 2016 lag unter dem Titel „Auf dem richtigen Weg“ auf der richtigen Nutzung von Radverkehrsanlagen, insbesondere Radfahrstreifen und Schutzstreifen. Die Aktion richtete sich nicht nur an Radfahrerinnen und Radfahrern, sondern auch an Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer, um diese für die Gefahren durch das Falschparken auf Radverkehrsanlagen zu sensibilisieren. Informiert wurde durch Postkarten, Werbung auf Linienbussen des HVV, Hinweisen auf Plakaten, Warnwesten (die verteilt wurden) und eine Internetseite. Unterstützt wurde

die Aktion auch durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und den Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) durch die Bereitstellung von themenbezogenen Informationsmaterial aus der Kampagne „Runter vom Gas“ und die Finanzierung einer Grafik bzw. Zeichnung für die Hamburger Kampagne.

Im Juni 2017 startete diese Verkehrssicherheitsaktion zum vierzehnten Mal, um das Fahrradfahren in Hamburg sicherer zu machen. Der Schwerpunkt lag auf dem Thema „Toter Winkel“/ Abbiegeunfälle – wie bei der Aktion „Rücksicht auf Kinder ... kommt an!“. Durch das gemeinsame Thema und die gemeinsame Zielgruppe wurden beide Aktionen unter dem Slogan „... hab dich im Blick“ gebündelt, um die Themen effektiver zu transportieren. Neben einem Informationsstand bei der Fahrradsternfahrt des ADFC wurde darauf auch mit Werbung auf Linienbussen des HVV hingewiesen. Ergänzend wurde die Thematik mit Aktionen an Schulen verbunden, um eben auch Kinder auf diese Problematik hinzuweisen.

Im Jahr 2018 wurden drei Aktionstage zum Thema „Geisterradler“ durchgeführt. Im April wurden auf dem Uni-Campus ein Informationsangebot mit Ständen der Fahrradstaffel der Polizei, der Unfallkasse Nord, des ADFC und ein Fahrradparcour aufgebaut. Im Juli wurde im Rahmen der Hamburger Sternfahrt für das Thema sensibilisiert und im August gab es auf dem Wandsbeker Markt einen weiteren Aktionstag nach dem Modell der Aktion auf dem Uni-Campus. Hier wurde zusätzlich das Thema Abbiegeunfälle aufgegriffen. Mit solchen Aktionen vor Ort und im direkten Gespräch mit den Bürgerinnen und Bürgern können Informationsdefizite aufgelöst und gleichzeitig erkannt werden. Diese Art der Verkehrssicherheitsarbeit ist sehr effektiv und nachhaltig und wird weiterhin einen hohen Stellenwert beigemessen bekommen.

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

zuletzt zum Jahresende 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 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 noch einmal die Regeln der Radwegebenutzungspflicht darstellt.

Die Themen Fahrradstraßen und 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.

Zur neuen Verkehrssicherheitskampagne siehe Kapitel 5.



Bild: BWVI





5. Öffentlichkeitsarbeit für ein besseres Fahrradklima

Die Entscheidung über die Verkehrsmittelwahl und das Verhalten im Straßenverkehr beginnt im Kopf. Öffentlichkeitsarbeit, die über die Radverkehrsförderung informiert und zum Radfahren motiviert, ist daher integraler Bestandteil der Radverkehrsstrategie und des Bündnisses für den Radverkehr.

5.1 Kommunikationskampagne für den Radverkehr

Eine stadtweite Kampagne wird ab 2019 das positive Image des Radfahrens stärken.

Der Senat möchte in Hamburg ein Willkommens-klima für Radfahrerinnen und Radfahrer schaffen und deshalb eine langfristige und facettenreiche Kampagne starten, die die Vorteile des Fahrrades 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 wurden zunächst die personellen und finanziellen Ressourcen bereitgestellt.

Vor dem Hintergrund, dass das Thema Radfahren zum einen zu einem positiven Stadtgespräch gemacht werden soll und zum anderen das Thema Verkehrssicherheit auch im kommunikativen Bereich enorm an Bedeutung gewonnen hat, wurde die Kampagne mit zwei Schwerpunktsetzungen, einer Marketingkampagne und einer Sicherheitskampagne, strukturiert und es wurden für die Durchführung zwei Projektträger beauftragt:

1. Marketingkampagne: Radfahren als urbaner Lebensstil, als Teil der Freien und Hansestadt Hamburg. Für die Vermittlung dieser Inhalte konnte die Hamburg Marketing GmbH (HMG) als Partnerin gewonnen werden.
2. Sicherheitskampagne: Sicherheit und Miteinander sowie Förderung und Stärkung eines guten Verkehrsklimas. Diese Aspekte wird der Lan-

desbetrieb Verkehr (LBV) unter Beteiligung des Forums Verkehrssicherheit transportieren.

Die Marketingkampagne wird über die neuen Angebote in der Stadt zum Radfahren informieren und Lust auf das Radfahren in der lebenswerten Stadt Hamburg machen. Die Sicherheitskampagne stellt die Themen Verkehrssicherheit und gegenseitige Rücksichtnahme in den Fokus. Beide Kampagnen werden – stets in enger Zusammenarbeit mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation – verzahnt und inhaltlich aufeinander aufgebaut. Verbindendes Element ist dabei das bedeutsame Themenfeld Miteinander. Dieses wird durch beide Kampagnen aufgegriffen. Das Gemeinschaftsgefühl aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf den Straßen soll durch die Kampagnenmaßnahmen verbessert werden. Der gegenseitige Respekt und das Miteinander auf der Straße von Autofahrerinnen und Autofahrern, Passantinnen und Passanten sowie Radfahrerinnen und Radfahrern sollen gefördert werden.

Der als beratender Partner und als Multiplikator fungierende „Runde Tisch“ wird begleitend in beide Kampagnen eingebunden. Er ist besetzt mit allen in diesem Zusammenhang relevanten Akteuren, z. B. aus den Bereichen Mobilität, Handel, Wirtschaft, Forschung, Senioren, Kinder und Schüler. Für beide Kampagnen ist eine Laufzeit bis 2021 vorgesehen. Primärer Zielmarkt ist die Freie und Hansestadt Hamburg; Zielgruppen sind alle Verkehrsteilnehmer. Bei beiden Kampagnen sind ein sogenannter 360°-Marketingmix (online und offline) inklusive Vor-Ort-Aktionen und potenzieller Kooperationspartnerschaften vorgesehen.



Bild 5.1: Kooperation Filmfest mit StadtRAD (Bild: M. Kottmeier/Filmfest Hamburg)

Das europaweite Ausschreibungsverfahren für die Marketingkampagne wurde durch die Projektträgerin Hamburg Marketing GmbH in enger Abstimmung mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation im Jahr 2017 gestartet und im dritten Quartal 2018 abgeschlossen. Der mehrstufige Teilnahmewettbewerb wurde von der Kreativagentur Jung von Matt/SPORTS gewonnen, die bis Ende 2018 die Feinkonzeption des Kampagnenaufbaus und der Kampagneninhalte erstellt. Das Ausschreibungsverfahren für die Sicherheitskampagne wurde durch den Projektträger Landesbetrieb Verkehr, gemeinsam mit der Vergabestelle der Behörde für Inneres und Sport / Polizei sowie in enger Abstimmung mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Anfang 2018 gestartet und nach einem mehrstufigen Teilnahmewettbewerb im Oktober 2018 abgeschlossen. Die ausgewählte Agentur gürtlerbachmann wird sich dann bis zum Ende

des Jahres mit der Ausarbeitung des Feinkonzepts befassen. Marketingkampagne und Sicherheitskampagne werden im Frühjahr 2019 inhaltlich und zeitlich aufeinander abgestimmt in die Umsetzung gehen.

3. Kooperationen: Um die Zeit der laufenden Ausschreibungsverfahren zu nutzen und die Aspekte Radfahren, Miteinander und Verkehrssicherheit vorbereitend auf die Marketingkampagne und die Sicherheitskampagne in der Freien und Hansestadt Hamburg zu platzieren und hierfür zu sensibilisieren, hat die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation gemeinsam mit internen und externen Partnern sowie der Hamburg Marketing GmbH verschiedene Kooperationen durchgeführt.

Unter anderem wurden folgende Aktionen angeboten und umgesetzt:

- Messe Rad+Reisen des ADFC am 25. Februar 2018
- Bike Citizens App, Routenplaner und Bike-Benefit-Programm vom 25. März bis 31. Juli 2018
- Verkaufsoffener Sonntag am 25. März 2018 „City in Motion – Sport und Gesundheit“
- Aktionstag „Geisterradler“ am 17. April 2018
- Messe VeloHamburg am 26. und 27. Mai 2018
- Verkaufsoffener Sonntag am 3. Juni 2018 „Active City – Gemeinsam Hürden meistern“
- Altonale vom 15. bis 17. Juni 2018
- Hamburger Fahrradsternfahrt am 17. Juni 2018
- Binnenalster Filmfest am 7. September 2018
- Filmfest Hamburg vom 27. September bis 6. Oktober 2018 (siehe Bild 5.1)
- Aktionstag „Parke nicht auf meinen Wegen“ am 17. Oktober 2018

Im Rahmen der Kooperationen konnte für das Thema Radfahren und Miteinander geworben und über die Radverkehrsförderung in Hamburg informiert werden. Gleichzeitig wurden wichtige Kontakte geknüpft und Netzwerke aufgebaut, wie z. B. mit dem Projekt „Active City“ der Behörde für Inneres und Sport. Diese Verbindungen bilden für alle folgenden kommunikativen Maßnahmen der Radverkehrsförderung ein breites und stabiles Fundament, auf welches zielgerichtet und nachhaltig aufgebaut werden kann.

5.2 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Alle Maßnahmen zur Radverkehrsförderung werden durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet, um eine breite Öffentlichkeit zu informieren und zu erreichen.

In den Jahren 2015 bis 2018 wurde die kontinuierliche und verzahnte Presse- und Öffentlichkeitsarbeit über die Durchführung von Maßnahmen im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr und der Radverkehrsstrategie fortgesetzt und deutlich intensiviert.

Hervorzuheben sind folgende Pressetermine:

- anlässlich der Amtseinführung der Radverkehrskordinatorin im September 2015,
- zum Abschluss des Bündnisses für den Radverkehr im Juni 2016,



Bild 5.2: Vertragsabschluss für StadtRAD Hamburg im Juni 2018, v.l.n.r.: Björn Bender, Deutsche Bahn Connect, Andreas Rieckhof, Staatsrat, und Kirsten Pfuae, Radverkehrskordinatorin (Bild: BWVI)

- zum Ausbau des Veloroutennetzes allgemein,
- kontinuierlich zu einzelnen wichtigen Infrastrukturmaßnahmen (z. B. Umbau der Osterstraße, Veloroute 4 Alsterufer und Veloroute 8 Horner Weg),
- zum StadtRAD-System (dreimillionste Fahrt 2016 und Ergebnis Neuausschreibung 2018),
- zu Bike+Ride (z. B. Eröffnung Bike+Ride-Anlagen Hoheluftbrücke und Neuwiedenthal).

5.3 Aktion STADTRADELN

Hamburg nahm 2018 erstmals an der Aktion STADTRADELN teil.

Hamburg nahm vom 28. Mai bis 17. Juni 2018 erstmals an der Aktion STADTRADELN teil (www.stadtradeln.de). STADTRADELN ist ein Baustein der Initiative MOVE Hamburg (www.hamburg.de/move), mit der die Behörde für Umwelt und Energie (BUE) die Hamburger Wirtschaft bei der Umsetzung innovativer, umweltfreundlicher und emissionsarmer Mobilitätskonzepte durch Beratungsangebote unterstützt. Während dieser Kampagne haben sich fast 3.000 Radelnde in 175 Teams zusammengefunden und mehr als 600.000 Kilometer zurückgelegt. Dabei wurden fast 90 t CO₂ vermieden – ein sehr gutes Ergebnis für das erste STADTRADELN in Hamburg. Zur Siegerehrung am 2. Juli 2018 kamen zahlreiche Gäste bei schönstem Wetter in den Wilhelmsbur-



Bild 5.3: Dreimillionste StadtRAD-Fahrt, Dezember 2016, v.l.n.r.: Thomas Jäger-Heer, Betriebsleiter StadtRAD, Matthias Rösch, StadtRAD-Kunde, Frank Horch, Senator, und Egbert Meyer-Lovis, Pressesprecher Deutsche Bahn (Bild: BWVI)

ger Inselepark. Ausgezeichnet wurden nicht nur die besten Teams, sondern auch die Einzelradlerinnen und -radler mit den meisten Kilometern und die schönsten Fotos aus dem Fotowettbewerb. Im Ergebnis wurde Hamburg zum besten Newcomer unter den Kommunen mit über 500.000 Einwohnern/-innen in der Kategorie "Fahrradaktivste Kommune mit den meisten Radkilometern" gekürt

5.4 Flyer- und Postkartenaktionen

Um eine breite Öffentlichkeit zu informieren, sind manchmal auch ungewöhnliche Aktionen nötig.

Die Realisierungsträger informieren kontinuierlich über Radverkehrsplanungen in den lokalen Medien und über Printprodukte.

Anlässlich der Einrichtung einer Fahrradstraße im Horner Weg informierte das Bezirksamt Hamburg-Mitte im Jahr 2018 die betroffenen Bürgerinnen und Bürger erstmals über sogenannte Türhänger. Dieses Element, angelehnt an die bekannten Türhänger in Hotels („Bitte nicht stören“), informiert eingängig, modern und informativ über die Besonderheiten innerhalb einer Fahrradstraße, es kann an Eingangstüren, Fahrradlenker und Kfz-Außenspiegel gehängt werden und erreicht somit abseits der Werbung im Briefkasten zielgenau die Gruppe derer, die am Verkehr auf der Fahrbahn teilnehmen (siehe Bild 5.4).

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Bergedorf wurde ein Flyer zum Thema erstellt und in Umlauf gebracht. Im Internetauftritt des Bezirks werden aktuelle Informationen zum Radverkehr (Routen, Veranstaltungen usw.) präsentiert.

Die BWVI hat eine Serie von Postkarten aufgelegt, die bei Veranstaltungen, z.B. auf Messen, verteilt werden

Die Polizei hat 2015 bis 2017 mit den in Kapitel 4 beschriebenen Maßnahmen der Aktionen „Schon gecheckt“, mit Messepräsenzen bzw.

Sicherheitstagen, nicht einzeln erfassten Maßnahmen der örtlichen Polizeikommissariate und zahlreichen Informationsveranstaltungen der Fahrradstaffel der Polizei Hamburg offensiv und kontinuierlich Öffentlichkeitsarbeit betrieben. Alleine die Fahrradstaffel hat im Jahr 2015 insgesamt 21, im Jahr 2016 insgesamt 22 und im Jahr 2017 insgesamt 12 reine Präventionsveranstaltungen durchgeführt. In den Jahren wurden 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 in allen Polizeikommissariaten vorhanden und für die Kunden verfügbar (siehe hierzu auch Kapitel 4).

5.5 Veranstaltungen für die Öffentlichkeit

Information und Bürgerbeteiligung sind zentrale Bausteine der Öffentlichkeitsarbeit.

Die Arbeitsstelle Radverkehr der BWVI präsentierte sich auf den ADFC-Radreisemessen 2017 und 2018 sowie den Messen VELO Hamburg 2017 und 2018. Inhaltliche Schwerpunkte waren das Bündnis für den Radverkehr, der Ausbau des Veloroutennetzes und Fragen zu den unterschiedlichen Führungsformen des Radverkehrs. Die Messestände waren auf Anhieb stark nachgefragt.

Im Rahmen des Projekts „Alster Fahrradachsen“ zur Verbesserung der Radverkehrsführung entlang der Außenalster fanden seit 2015 mehrere Termine zur Information und Beteiligung der Öffentlichkeit statt. Hier bot sich die Möglichkeit, mit den Planer/-innen über die Einzelmaßnahmen zu diskutieren und Ideen und Anregungen einzubringen. Neben vielen mündlichen Beiträgen wurden auch zahlreiche schriftliche Beiträge entgegengenommen und ausgewertet. Diese flossen in die Planungen ein.

Im Zuge des Veloroutenausbaus hat das Bezirksamt Eimsbüttel verschiedene Veranstaltungen

Wir sind jetzt Fahrradstraße



- Hier dürfen wir auch nebeneinander fahren.
- Auf uns muss besondere Rücksicht genommen werden. Wir dürfen nicht gefährdet oder behindert werden.
- Wir dürfen hier nur maximal 30 km/h fahren.

DER PLAN STEHT Flyervorlage mit freundlicher Genehmigung der AGFK-BW

HAMBURG BAUT

SEINE VELOROUTEN  Hamburg

Wir sind jetzt Fahrradstraße



- Wir dürfen hier nur dann fahren, wenn Zusatzschilder wie ‚Anlieger frei‘ oder ‚Kfz frei‘ uns dazu berechtigen.
- Wir halten beim Überholen von Radfahrenden einen ausreichenden Seitenabstand von 1,50 bis 2,00 m ein.
- Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.

Flyervorlage mit freundlicher Genehmigung der AGFK-BW

 **Hamburg** | Bezirksamt Hamburg-Mitte

Diese Fahrradstraße entstand im Rahmen des Hamburger Bündnis für den Radverkehr. Ihre Ansprechpartnerin ist: Ursel Rabeler. ursel.rabeler@hamburg-mitte.hamburg.de

Bild 5.4: Türhänger „Fahrradstraße“, Vorder- und Rückseite (Quelle: Bezirksamt Hamburg-Mitte)



Bild 5.5: Fahrradsternfahrt 2018, v. l. n. r.: Erster Bürgermeister Peter Tschentscher, Radverkehrskordinatorin Kirsten Pfaue, Zweite Bürgermeisterin Katharina Fegebank (Bild: BWVI)

zur Beteiligung und Information der Bürgerinnen und Bürger durchgeführt. Im Jahr 2016 lag hierbei ein besonderer Fokus auf der Umgestaltung des Weidenstiegs, der Tornquiststraße sowie der Bismarckstraße. In mehreren Workshops wurden die Interessen der Teilnehmenden diskutiert und so weit wie möglich in die Planungen integriert. Das Bezirksamt informiert außerdem immer aktuell über den Planungsstand auf projektbezogenen Internetseiten. Darüber hinaus können jederzeit Anregungen und Fragen an die Verwaltung an eine projektbezogene E-Mail-Adresse gerichtet werden. Auch in den kommenden Jahren werden die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig in die Planungsprozesse einbezogen.

Auch in den anderen Bezirken werden die Bürgerinnen und Bürger zu den Planungen und Beteiligungsverfahren wichtiger Radverkehrsmaßnahmen rechtzeitig informiert, um am Planungsgeschehen teilhaben zu können. Beispiele sind die Teilnahme bezirklicher Vertreter/-innen an Sitzungen von Stadtteil- oder Quartiersbeiräten, z. B. im November 2017 zur Veloroute 9 in Rothenburgsort, sowie öffentliche Informations-

veranstaltungen zur Planung des Korridors A des bezirklichen Radverkehrskonzepts Wandsbek, zur Thadenstraße im Bezirk Hamburg-Mitte und zur Veloroute 1 durch Ottensen im Bezirk Altona.

Der LSBG führt bei großen Vorhaben des Erhaltungsmanagements Straße (EMS) und der Busoptimierung ebenfalls aufwändige Bürgerbeteiligungsverfahren durch, die verschiedene Stufen umfassen (Passantenbefragungen, Workshops, Planungswerkstätten etc.). Hier spielen Radverkehrsthemen regelmäßig eine große Rolle. Beispiele sind Borgweg, Elbchaussee, Klosterstern und Max-Brauer-Allee.

Alle diese Aktivitäten sorgen dafür, dass das Thema Radverkehr in den letzten Jahren eine zunehmende mediale Präsenz erfahren und sich zum positiven Stadtgespräch entwickelt hat. Hierzu tragen auch öffentliche Veranstaltungen wie die Podiumsdiskussion „Radweg oder Radweg“ im Körber-Forum im Mai 2018 bei, an der die Radverkehrskordinatorin teilnahm, oder auch die Fahrradsternfahrt, bei der 2017 der Erste Bürgermeister Olaf Scholz und 2018 der Erste Bürgermeister Peter Tschentscher mitfuhren.

Zur Online-Beteiligung StadtRAD siehe Kapitel 7.

5.6 Anregungen der Bürger

Viele Bürger wenden sich direkt an die Verwaltung und die Polizei, um Lob, Kritik und konkrete Anregungen einzubringen.

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. Neben Lob und Kritik führen insbesondere konkrete Hinweise zu Verbesserungen vor Ort, seien es Ausbesserungen von Radwegen, Änderungen von Ampelschaltungen, Grünschnitt oder Beseitigung von Verunreinigungen.



Bild: BWVI



6. Ausschöpfen der Potenziale im Fahrradtourismus

Hamburg liegt im Schnittpunkt mehrerer überregionaler und internationaler Radfernwege und wird daher stark von Radtouristen frequentiert.

6.1 Radfernwege

Der Elberadweg ist nach wie vor der beliebteste Radfernweg Deutschlands.

Der Elberadweg belegt – bezogen auf die Gesamtroute von der Quelle bis zur Mündung – in der jährlichen Radreiseanalyse des ADFC-Bundesverbandes seit Jahren den 1. Platz in der Beliebtheitsskala der Radfernwege. Im Hamburger Abschnitt des Elberadweges ist es das Ziel, die Radtouristen durch eine verkehrsarme, touristisch interessante Umgebung zu führen.

Auf Grund der sogenannten Kohärenzmaßnahme Borghorster Elbwiesen wurde die Straße Horster Damm in Altengamme aufgegeben, so dass der Elberadweg auf den neuen Leitdamm (Borghorster Elbdeich) sowie den Altengammer Elbdeich verlegt werden musste.

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 das Logo des deutschlandweiten Radfernwegenetzes („D-Netz“) verwendet.

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). Weiter engagiert sich Hamburg Tourismus (HHT) im radtouristischen Arbeitskreis der Landesmarketingorganisationen, um sich in regelmäßigen Abständen u. a. mit dem Deutschen Tourismusverband (DTV) e. V. und der Deutschen Zentrale für Tourismus (DZT) e. V. zu übergreifenden Zukunftsthemen auszutauschen.

In Hamburg gibt es zurzeit 41 Bett+Bike-Beherbergungsbetriebe (Stand: 2018).



Bild: BWVI



Bäckerei نان سنگی باستان
BAASTAN

HOME-ENTERTAINMENT · FLAT-TV · SAT

KÜCHEN · E

SHUT DOWN
CARPALS

SHUT DOWN
CARPALS

SHUT DOWN
CARPALS

SHUT DOWN
CARPALS

8382

5888

3116

7. Mehr Service rund ums Rad

Serviceelemente machen das Radfahren leichter – von der Pumpstation über Fahrradstationen bis zum Fahrradvermiet-system StadtRAD.

7.1 Öffentliches Fahrradvermiet-system

Die Angebotsdichte von StadtRAD Hamburg ist hervorragend. Das System mit derzeit 214 Stationen und 2.450 Rädern verzeichnet jährlich ca. 3 Millionen Fahrten. Und es wird weiter ausgebaut.

Das im Juli 2009 eingeführte Fahrradvermiet-system „StadtRAD Hamburg“, das im Auftrag der BWVI von der Deutsche Bahn Connect GmbH (vormals DB Rent GmbH) betrieben wird, ist mit mittlerweile ca. 3 Mio. Fahrten pro Jahr (2016 und 2017) weiterhin sehr erfolgreich. Ein Erfolgsfaktor und eine wichtige Voraussetzung für den Betrieb ist ein zusammenhängendes, vergleichsweise dichtes Stationsnetz, das es den Kundinnen und Kunden ermöglicht, vielfältige Wegebeziehungen mit Kurzfahrten (unter 30 Minuten) zu erledigen.

Im Berichtszeitraum wurden mit der dritten und vierten Ausbaustufe über 70 neue Leihstationen in allen Bezirken eingerichtet. Hierbei wurden insbesondere weitere Stadtteile einbezogen, aber auch das derzeitige Bedienungsgebiet mit einzelnen Stationen ergänzt und arrondiert. Die Auswahl der neuen Stationsstandorte erfolgte auf der Basis von über 100 Wunschstandorten, die von der Bevölkerung und den politischen Gremien der Bezirke vorgeschlagen wurden. Darüber hinaus wurden weitere Stationen über Kooperationen mit interessierten Unternehmen eingerichtet. Damit umfasst StadtRAD Hamburg insgesamt 214 Leihstationen und 2.450 Fahrräder.

Nach dieser Erweiterung reicht das Bedienungsgebiet im Westen bis Klein Flottbek und DESY, im Nordwesten bis Stellingen und Niendorf,

im Norden bis Langenhorn, im Nordosten bis Farmsen, im Osten bis Billstedt, im Südosten bis Bergedorf und im Süden bis Harburg (siehe Bild 7.1). Fast alle S- und U-Bahn-Haltestellen sowie sonstige Orte mit hohem Publikumsaufkommen wurden mit Leihstationen ausgestattet, sofern die Platzverhältnisse es zuließen. Eine Auswahl der neuen StadtRAD-Stationen zeigt die Bilddokumentation in Anhang 1.

Die Entwicklung der Kunden- und Fahrtenzahlen ist in Tabelle 7.1 dargestellt. Die Anzahl der Ausleihvorgänge beträgt mittlerweile durchschnittlich 8.340 pro Tag, regelmäßig werden über 10.000 Fahrten pro Tag erreicht. Besondere Spitzentage weisen über 18.000 Ausleihvorgänge auf.

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 eines der erfolgreichsten Systeme in Europa. Erfolgsfaktoren sind die hohe Dichte der Leihstationen, die Verlässlichkeit des Systems, das günstige Tarifsysteem, 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.

Der Betreibervertrag mit der Deutschen Bahn Connect GmbH läuft noch bis zum 31.12.2018. Deshalb wurden Betrieb und Weiterentwicklung für den Zeitraum von 2019 bis 2028 neu ausgeschrieben. Im Ergebnis betreibt die Deutsche Bahn Connect GmbH das StadtRAD-System

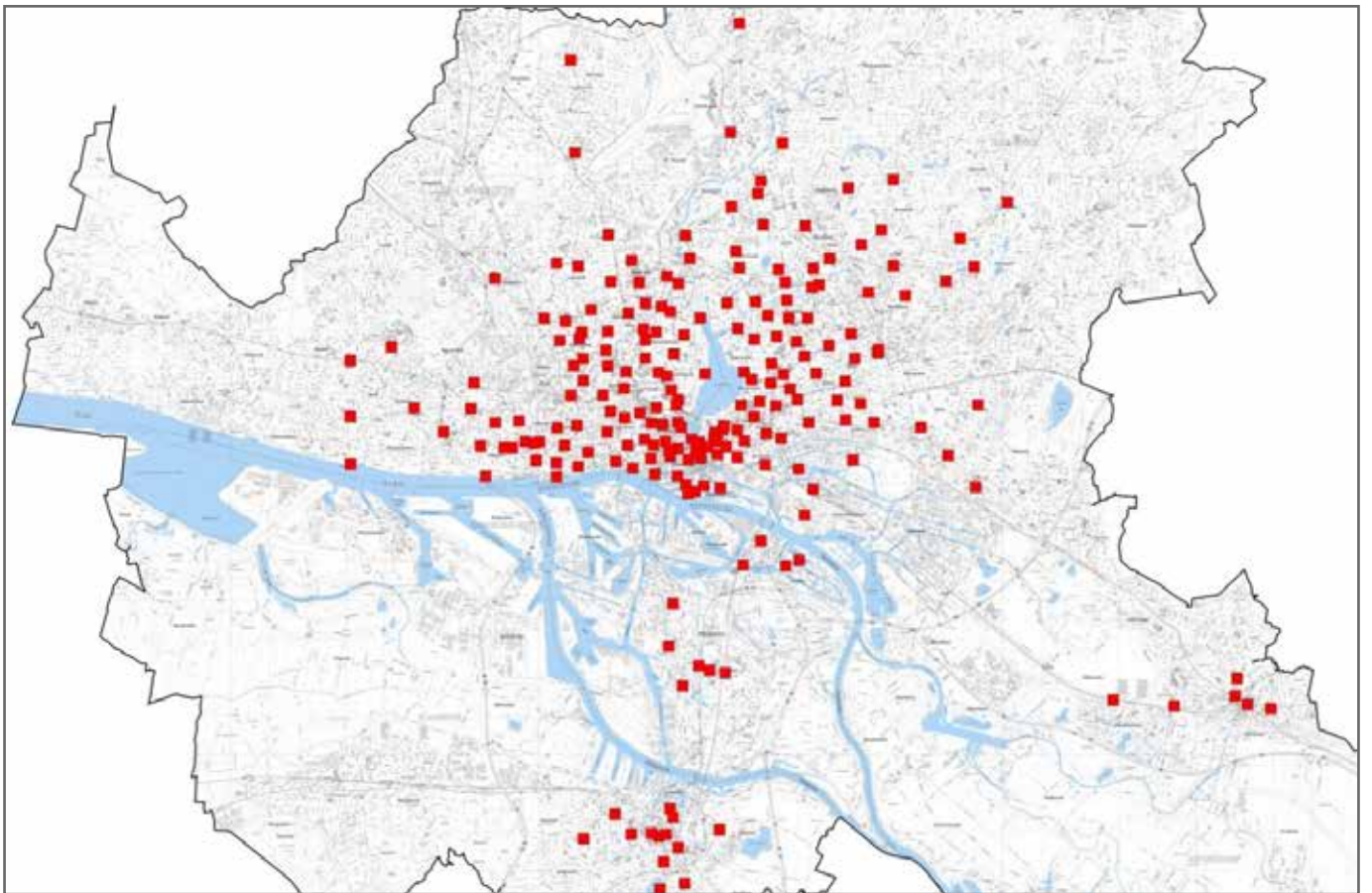


Bild. 7.1: StadtRAD-Stationen in Hamburg (Bild: BWVI)

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
2015	2.300	189	333.300	2.531.000
2016	2.450	206	402.000	3.044.000
2017	2.450	212	451.200	2.951.000

Tab. 7.1: StadtRAD-Statistik

weitere zehn Jahre. Wesentliche Eckpunkte der Weiterentwicklung sind:

- Betrieb und Optimierung des StadtRAD-Systems zum Systemstart am 01.02.2019 weitgehend im bisherigen Umfang mit 205 öffentlich finanzierten Stationen und 2.630 neu produzierten (konventionellen) Fahrrädern
- Weiterverwendung der vorhandenen Stationsinfrastruktur, der Marke „StadtRAD Hamburg“ und Beibehaltung der kostenlosen ersten halben Stunde
- Schrittweise Erweiterung auf bis zu 350 Stationen und ca. 4.500 Fahrräder, dadurch Vollabdeckung Hamburgs (in Abhängigkeit von Kosten und Nachfragepotenzial)
- Integration von zunächst 20 elektrisch unterstützten Leih-Lastenrädern an ausgewählten StadtRAD-Stationen zum Frühjahr 2019 und spätere Erweiterung des Angebots auf bis zu 70 elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder
- Zusammenarbeit des Betreibers mit HVV und der Hochbahn bzgl. der Integration des StadtRAD-Systems in die vernetzte Mobilität (insbesondere eTicket und switchh)

Um die Anforderungen für die Integration elektrisch unterstützter Leih-Lastenräder zu ermitteln, wurde ein Workshop unter Beteiligung u. a. der Initiative cargobike.jetzt, des Projekts TINK (Transportradinitiative nachhaltiger Kommunen),

des Hamburger ADFC-Lastenradprojekts „Klara“, der Aspern Development AG Wien sowie der Carvelo2go (Schweiz) durchgeführt.

7.2 Online-Beteiligung zu StadtRAD Hamburg

Eine Online-Befragung zu neuen StadtRAD-Standorten und zur Zufriedenheit mit dem System wird dem weiteren Ausbau zugrundegelegt.

Für die künftige Erweiterung des StadtRAD-Systems fand von Dezember 2017 bis Januar 2018 eine Online-Beteiligung statt. Das unter www.hamburg.de/stadtrad erreichbare Verfahren bot die Möglichkeit, auf einer interaktiven Karte Vorschläge für neue StadtRAD-Stationen (für normale Leihräder und Leih-Lastenräder) zu verorten und mit Anmerkungen zu versehen. Darüber hinaus gab es die Möglichkeit, an einer Umfrage zur Nutzung und zur Zufriedenheit mit dem StadtRAD-System teilzunehmen.

An der nicht repräsentativen Umfrage zur Nutzung und Zufriedenheit haben sich insgesamt 1.720 Personen beteiligt. Bei den Fragen nach der Zufriedenheit mit dem StadtRAD-System wurden Spitzenwerte erreicht. Mit dem Gesamteindruck des Systems sind über 95 % sehr zufrieden oder eher zufrieden. Ein ähnlicher Wert wurde in den Kategorien „Erstmalige Anmeldung“, „Ausleihvorgang“, „Rückgabe“ und „Preis“

erzielt. Immerhin noch eine große Mehrheit der StadtRAD-Nutzer/-innen (80 %) ist mit der Ausstattung und dem Zustand der Stationen sowie der Ausstattung und dem Zustand der Fahrräder sehr zufrieden oder eher zufrieden.

Offene Wünsche bestehen hingegen bei der Anzahl und Lage von Stationen (42 % sehr zufrieden oder eher zufrieden) sowie der Verfügbarkeit der Fahrräder (60 % sehr zufrieden oder eher zufrieden). Diese Angaben decken sich mit den schon in der Vergangenheit vielfach geäußerten Wünschen nach einer Ausdehnung und Vergrößerung des StadtRAD-Systems. Auffällig ist, dass in diesen beiden Kategorien höchstens 5 % explizit gar nicht zufrieden oder eher unzufrieden waren; wer nicht sehr zufrieden oder eher zufrieden war, hat dann auf eine Angabe verzichtet (Tab. 7.2).

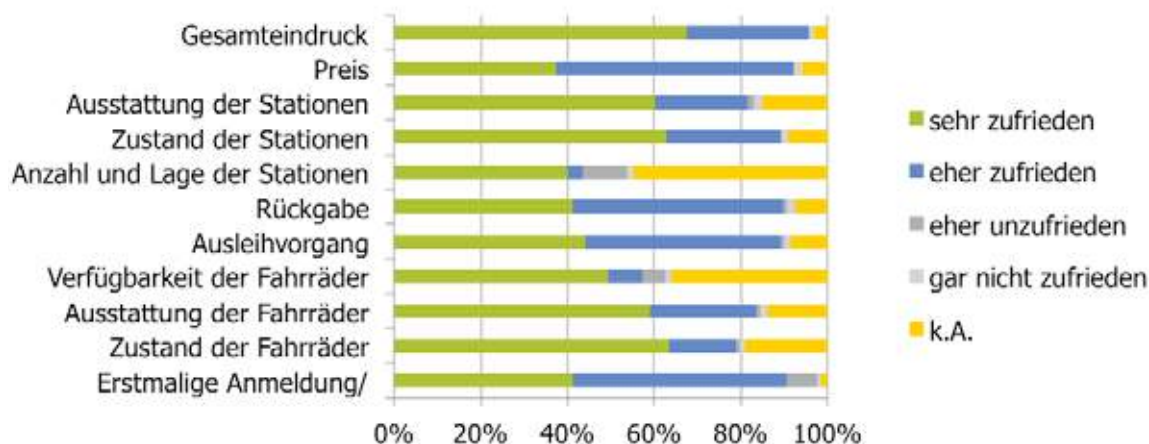
Für 852 StadtRAD-Nutzer/-innen (58 %) ist die geplante Einführung von elektrisch unterstützten Leih-Lastenrädern interessant; die allermeisten würde diese für den Transport von Einkäufen und anderen Gegenständen nutzen, nur 10 % für den Transport von Kindern. Die Befragten konnten außerdem selbst Hinweise geben. Diese lassen sich in folgende Kategorien einteilen:

- Lob und Kritik am StadtRAD-System
- Konkrete Hinweise zum StadtRAD-System
- Mehr StadtRAD-Stationen
- Räumliche Ausdehnung des Stad-RAD-Systems
- Verfügbarkeit der Räder
- Zustand und Komfort der Räder
- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur
- Sonstiges

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen und werden bei künftigen Entscheidungen zum StadtRAD-System so weit wie möglich berücksichtigt. Beispielsweise werden die vielfach geäußerten Wünsche nach einem etwas höheren Lenker und einem etwas tieferen Durchstieg bei dem neuen Leihradmodell umgesetzt (Bild 7.2).

Die Möglichkeit zum Vorschlagen neuer StadtRAD-Stationenstandorte wurde in einem enormen Ausmaß genutzt. Mit über 4.100 Klicks wurden insgesamt über 2.100 verschiedene Standortvorschläge gemacht. Viele Standorte sind offensichtlich sehr stark nachgefragt und wurden mehrfach vorgeschlagen. Dazu gehören zahlreiche S- und U-Bahn-Haltestellen, aber auch Stadtteilzentren, große Arbeitgeber und beliebte

Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Elementen des StadtRAD-Systems?



Tab. 7.2: Zufriedenheit mit dem StadtRAD-System (Grafik: KCW GmbH)



Bild 7.2: Neue Modellreihe der StadtRäder mit höherem Lenker und tieferem Durchstieg
(Visualisierung: Deutsche Bahn Connect GmbH)

Freizeitziele. Diese Standorte verteilen sich über die gesamte Stadt und liegen sowohl im bereits bestehenden Bedienungsgebiet als auch in Stadtteilen, die bislang noch nicht an das StadtRAD-System angebunden sind.

7.3 StadtRAD-Erweiterung auf Grundlage einer Online-Befragung

Das StadtRAD-Angebot wird ausgebaut. Dabei setzt Hamburg auch auf die Kooperation mit Unternehmen und auf das Feedback der Bürgerinnen und Bürger.

Bis ca. Ende 2018 wird auf Basis der Ergebnisse der Online-Befragung das Standortkonzept erarbeitet. Zunächst werden die meistgenannten Standortvorschläge mit den auf Basis von Einwohner- und Arbeitsplatzdichten ermittelten Nachfragepotenzialen abgeglichen. Bereits jetzt ist abzusehen, dass (fast) alle noch fehlenden S- und U-Bahn-Haltestellen sowie Stadtteil- und Ortsteilzentren einbezogen werden. Ziel ist eine Vollabdeckung Hamburgs in Abhängigkeit von der örtlich zu erwartenden Nachfrage. Voraussetzung ist, dass an den geplanten Standorten ausreichende Flächen für die Stationen zur Verfügung stehen. Das Standortkonzept soll Ende

2018 in den politischen Gremien der Bezirke vorgestellt werden. Diese haben dann noch die Möglichkeit, weitere Vorschläge oder Änderungen einzubringen. Standorte, die in der Online-Befragung nur sehr selten bzw. einmal vorgeschlagen wurden, gehen trotzdem nicht verloren, sondern werden bei künftigen Erweiterungsplanungen stets mit betrachtet.

Es versteht sich von selbst, dass von den über 2.100 Standortvorschlägen nicht alle berücksichtigt werden können. Insbesondere Unternehmen sind jedoch aufgerufen, die Anzahl der Stationen über eine vollständige oder teilweise Finanzierungsbeteiligung weiter zu erhöhen. Hierfür gibt es bereits heute mehrere Beispiele. An den betreffenden Standorten wird dann der jeweilige Firmenname in der Stationsbezeichnung aufgenommen, so dass das Engagement auch sichtbar wird. Interessierte Unternehmen können sich hierzu an die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation oder direkt an die Deutsche Bahn Connect GmbH wenden.

7.4 Fahrradstationen

Mittelfristig sollen an allen Hamburger Fernbahnhöfen – wie am Bahnhof Bergedorf bereits vorhanden – Fahrradstationen mit bewachtem Fahrradparken und Serviceleistungen entstehen.

Ausdrücklich nicht Gegenstand des Bike+ Ride-Entwicklungskonzeptes (siehe Kapitel 3) sind bewirtschaftete Fahrradstationen im Umfeld großer Bahnhöfe. Auf Grund der vorhandenen Nachfrage an diesen Standorten wird daher zurzeit eine gesonderte Machbarkeitsstudie, insbesondere unter dem Aspekt der betrieblichen Abwicklung durchgeführt. Untersucht werden mögliche Fahrradstationen an den vier Standorten Hauptbahnhof, Bahnhof Altona, (künftiger) Bahnhof Diebsteich, Bahnhof Dammtor und Bahnhof Harburg.

Neben einer detaillierten Standortbetrachtung soll ein nachvollziehbares und belastbares Betriebskonzept entwickelt werden. Ziel ist es, für

die einzelnen Bahnhöfe unter Berücksichtigung der bisherigen Erkenntnisse jeweils einen Vorzugsstandort zu definieren und vertieft zu untersuchen, die Investitions- und Betriebskosten zu ermitteln und somit die Grundlagen für die anschließenden Leistungen zu schaffen.

Aus bisherigen Untersuchungen (siehe Fortschrittsbericht 2015) ist ersichtlich, dass vielfach erste Ideen und auch Unterlagen zu möglichen Standorten an den fünf Bahnhöfen vorhanden sind. Allerdings sind die vorliegenden Untersuchungen zum Teil schon älter, so dass sich Änderungen gegenüber den bisherigen Abstimmungen ergeben haben oder Bedenken auf Grund der verkehrlichen Anbindung bestehen. Finanzierungs- und Betriebskonzepte und auch mögliche Betreibermodelle sind für einzelne Standorte vorhanden, aber nicht ausreichend aussagekräftig. Auch fehlt die Zusammenführung in einem einheitlichen Konzept (Standardisierung) aller fünf Standorte.

7.5 Öffentliche Luftpumpen

Über 20 öffentliche Luftpumpen helfen, wenn dem Rad unterwegs mal die Luft ausgeht.

Die Bezirksämter Hamburg-Mitte (seit 2014) und Eimsbüttel (seit 2016) betreiben mehrere öffentliche Luftpumpen.

Hinzu kommen weitere öffentliche Luftpumpen, die in Kombination mit öffentlichen Toiletten von der SRH im Auftrag der BUE eingerichtet wurden. Zu den Standorten der Luftstationen siehe Bild 7.4.

Die Resonanz der Bevölkerung auf die öffentlichen Luftpumpen ist durchweg positiv. Es hat sich im Laufe der Jahre jedoch herausgestellt, dass eine kontinuierliche Wartung erforderlich ist. Auf Grund der anhaltenden Vandalismuschäden streben das Bezirksamt Hamburg-Mitte und die SRH an, die Ventile widerstandsfähiger zu machen. Außerdem soll die Luftstation vom Standort LOOP Wilhelmsburg/Am Inselepark zur Veringstraße in die unmittelbare Nähe eines dort ansässigen Fahrradgeschäfts versetzt werden. Hieraus ergibt eine höhere soziale Kontrolle und Schäden können direkt gemeldet werden.



Bild 7.3: Die meistgenannten Standortvorschläge für neue StadtRad-Stationen (Bild: BWVI)

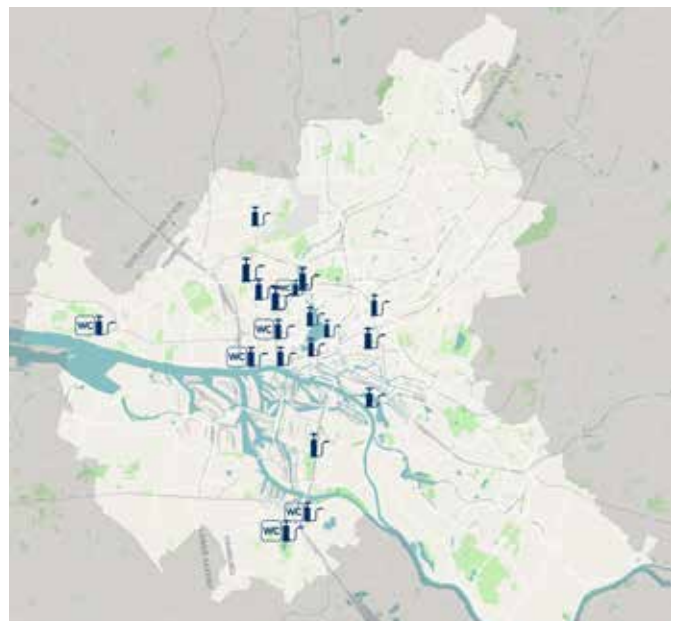


Bild 7.4: Standorte öffentlicher Fahrrad-Luftpumpen (Bild: BWVI)



Bild 7.5: Öffentliche Luftpumpe an der Mönckebergstraße
(Bild: BWVI)

7.6 ITS-Projekte im Radverkehr

Der digitale Wandel ist in vollem Gange und bietet auch für den Radverkehr große Chancen. Innovative Technologien kommen daher auch beim Radverkehr in eigenen ITS-Projekten (Intelligent Transport Systems) zum Einsatz.

Als Teil der Strategie „Digitale Stadt“ und basierend auf den Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung, hat der Senat im April 2016 eine ITS-Strategie verabschiedet, die zahlreiche Projekte in mehreren Handlungsfeldern enthält. Die für den Radverkehr relevanten Projekte sind in Tabelle 7.3 dargestellt

Bereits im Einsatz ist das Projekt VeloROADS. Hierbei handelt es sich um ein Software-Projekt, das insbesondere dem Ausbau der interaktiven Öffentlichkeitsarbeit und der Darstellung der systematischen Hamburger Radverkehrsförderung dient. VeloROADS visualisiert die Maßnahmen des Bündnisses für den Radverkehr auf einer Karte von Hamburg in den drei Säulen Infrastruktur, Service und Kommunikation. So kann schnell ein umfassender Überblick über alle Maßnahmen gegeben werden. Dargestellt werden z. B. die hamburgweiten Planungen zum Bau der Velorouten, der Ausbaustand sowie die Maßnahmen des Erhaltungsmanagements Straßen (EMS) und der Busoptimierung. Außerdem können zahlreiche Serviceangebote im Radverkehr, wie StadtRAD, Bike+Ride und Winterdienst sowie die geplanten Radverkehrszählstellen, dargestellt werden. Der sogenannte Multi-Touch-Table, auf dem die Software installiert ist, wurde bereits auf zahlreichen Veranstaltungen eingesetzt. VeloROADS verbessert damit die Öffentlichkeitsarbeit, schafft bei den Bürgerinnen und Bürgern Transparenz und dadurch Akzeptanz.

ITS Projekte im Radverkehr

Lichtsignalanlagen (LSA-)Prognosedienst für Radverkehr - Entwicklung einer App für die direkte Kommunikation Radfahrer/LSA via Smartphone

StadtRAD Verfügbarkeit an S-/U-Bahn-Haltestellen - Anzeige von zur Verfügung stehenden Stadträdern an U-/S-Haltestellen im Fahrgastfernsehen der HOCHBAHN

Warnung vor Gefahrenquellen - Entschärfung von Gefahrenstellen durch Aufstellen von digitalen oder anderen sichtbaren Elementen

VeloROADS - interaktive Öffentlichkeitsarbeit und der Darstellung der systematischen Hamburger Radverkehrsförderung

Radverkehrszählnetz - Einrichtung eines Netzes an Dauerzählstellen für den Radverkehr mit ca. 50 Zählstandorte im Stadtgebiet

Tab. 7.3: ITS-Projekte im Radverkehr

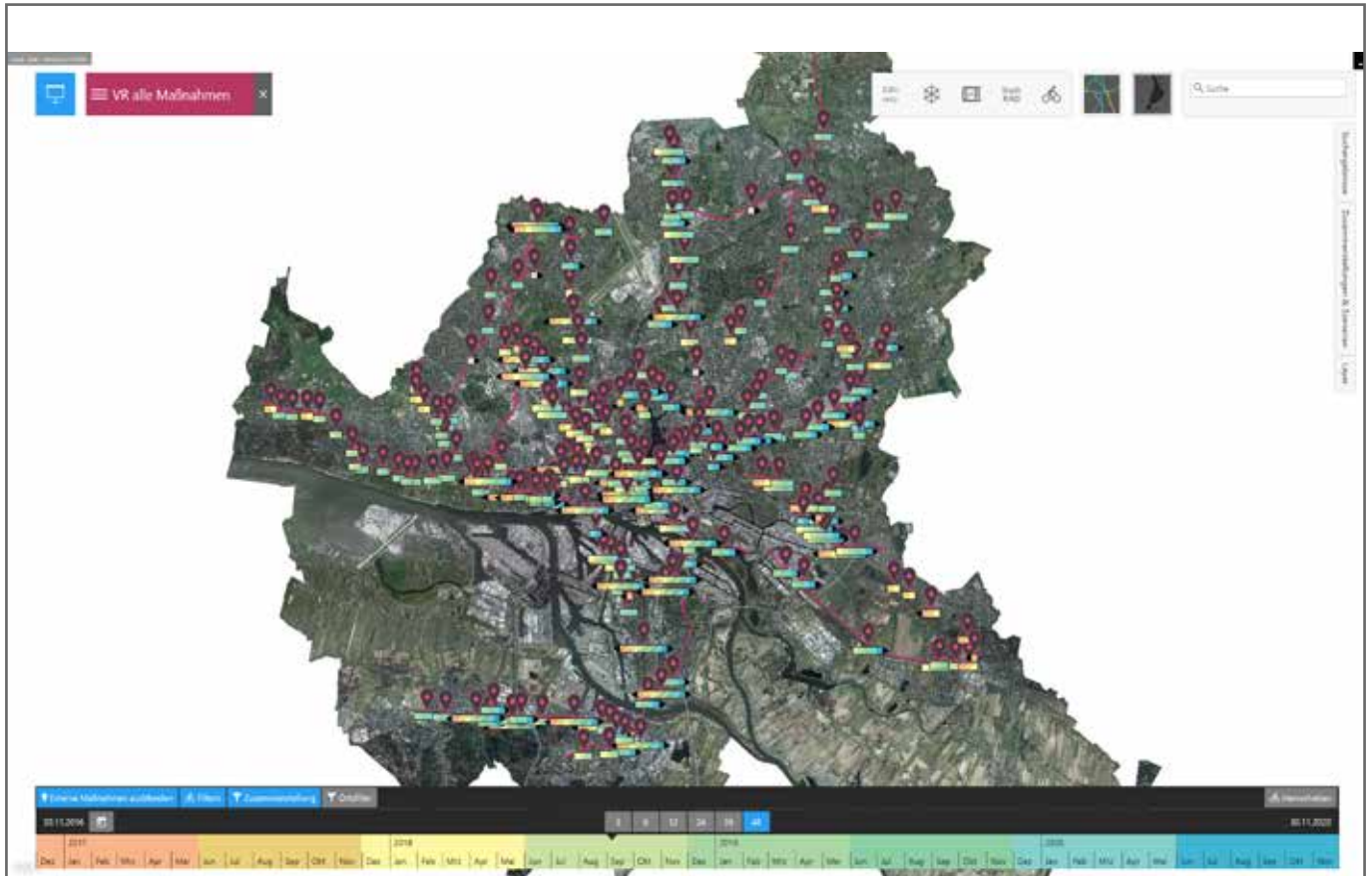


Bild 7.6: VeloROADS: Screenshot aller Velorouten-Maßnahmen

7.7 Wirtschaftsverkehr mit Lastenrädern

Cargobikes sind zum gewohnten Bild in der Hamburger Innenstadt geworden.

Gemeinsam testen die Freie und Hansestadt Hamburg und UPS (United Parcel Service) seit 2015 in einem Modellprojekt eine neue Form der City-Logistik. Ziel ist es, zukunftsfähige Lösungen für den Lieferverkehr zu entwickeln, d. h. die Verkehre und damit die Emissionen durch die Paketzustellung in der Innenstadt zu reduzieren und dadurch die Aufenthaltsqualität in den Quartieren zu verbessern. Denn durch weniger Fahrten und Haltevorgänge werden insgesamt Emissionen, vor allem aber auch Flächenbedarfe für die Zustellfahrzeuge in zentralen Bereichen der Stadt eingespart.



Bild 7.7: Prototyp des StadtRad-Lastenrads (Visualisierung: Deutsche Bahn Connect GmbH)

Von eigens aufgestellten Lagercontainern aus erfolgt die Zustellung von Sendungen zu Fuß oder mit dem Lastenrad. Schon seit 2012 nutzt UPS eine Stellfläche am Neuen Wall (Bei der Stadtwassermühle), um dort morgens einen mit Paketen beladenen Container abzustellen, vom dem aus UPS-Zusteller die Pakete zu Fuß, mit Sackkarre, mit Lastenfahrrädern und einem elektrisch unterstützten Fahrrad zu den Empfängern bringen. Abgeholte Sendungen werden von den UPS-Mitarbeitern in den Container verbracht, der dann abends abgeholt und zurück in die UPS-Niederlassung transportiert wird. Um den Lieferverkehr angrenzender UPS-Zustell Touren zu reduzieren, werden weitere Container nach dem gleichen Prinzip am Hopfenmarkt, Raboisen und in der Welckerstraße eingesetzt.

Das Modellprojekt soll Aufschluss darüber geben, ob ein entsprechendes Konzept auch für größere Einzugsbereiche überzeugend ist und ob

es auch für andere Logistikbereiche offen und anwendbar sein könnte.

Im Rahmen des Lastenradprojekts TRASHH (Technologisch-wirtschaftliche Analyse der Einsatzmöglichkeiten von Lastenrädern in kommunalen Einrichtungen öffentlichen Rechts am Beispiel der Stadtreinigung Hamburg) werden die Einsatzpotenziale elektrisch unterstützter Lastenräder (E-Lastenräder) für öffentliche Organisationen und Dienstleister untersucht. Hierbei wurden zunächst Prozesse bestimmt, bei denen es möglich und sinnvoll ist, die bisher eingesetzten Nutzfahrzeuge durch Elektro-Lastenräder zu ersetzen.

Die ersten beiden (von zehn) elektrisch unterstützten Lastenräder setzt die SRH für Reinigungsaufgaben in der Innenstadt und in Bergedorf ein. Weitere E-Lastenräder sind bestellt und sollen insbesondere in der Parkreinigung einge-



Bild 7.8: Sharing-Lastenrad der Mobilitätsstation „Neue Mitte Altona“ (Bild: ProQuartier Hamburg)

setzt werden. Im Langzeittest bis 2019 werden die E-Lastenräder in der Praxis erprobt und der Einsatz wissenschaftlich vom DLR wissenschaftlich begleitet und ausgewertet.

Neben der wirtschaftlichen und technologischen Machbarkeitsuntersuchung ist es ein wesentlicher Aspekt des Projekts TRASHH, festzustellen, wie Nutzerinnen und Nutzer für den Einsatz von E-Lastenrädern im Berufsalltag motiviert werden und wie man den Nutzen der Räder für sie maximieren kann. Ausgehend von den in TRASHH gewonnenen Erkenntnissen, werden generelle Handlungsempfehlungen für kommunale Unternehmen zum wirtschaftlichen Einsatz von E-Lastenrädern formuliert. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 (NRVP) gefördert.

7.8 Internetauftritt „Melde-Michel“

Das Portal zur Meldung von Mängeln wurde weiter ausgebaut und wird rege genutzt.

Auf der Hamburger Mängelmeldeplattform „Melde-Michel“ (www.hamburg.de/melde-michel) können unter Angabe von Adresse und Hausnummer und/oder per Klick in eine Stadtkarte (optional Hochladen von Fotos und Eingabe einer textlichen Beschreibung) Infrastrukturmängel aller Art gemeldet werden, die das Team des Telefonischen Hamburg-Service direkt an die zuständigen Stellen weiterleitet. Der Melde-Michel wurde 2017 einem technischen und optischen Relaunch unterzogen und die Bedienung somit weiter verbessert. Die Zugriffszahlen haben sich seit 2015 auf heute rund 12.000 im Jahr vervierfacht (die Meldungen betreffen nicht nur Radverkehrsthemen).

HAMBURG.DE

CycleYourCity



**Strukturen für
die Umsetzung**

/RADVERKEHR



8. Strukturen für die Umsetzung

Für Planung, Bau und Unterhaltung einer innovativen und zeitgemäßen Radverkehrsinfrastruktur schafft Hamburg schrittweise eine organisatorische und finanzielle Basis. Parallel werden akteursübergreifende Bündnisse entwickelt, um eine konsensuale Planung sicherzustellen

8.1 Radverkehrskordinatorin

Nach dem erfolgreichen Vorbild des Wohnungsbaukoordinators wurde eine Radverkehrskordinatorin eingesetzt. Sie gibt der Radverkehrsförderung in Hamburg ein Gesicht.

Zur Verbesserung der Verhältnisse für den Fahrradverkehr ist es erforderlich, die Kräfte der zahlreichen Akteure zu bündeln und die gemeinsamen Anstrengungen zu koordinieren. Der Senat hat daher zum 1. Oktober 2015 in der BWVI die Radverkehrskordinatorin Kirsten Pfaue eingesetzt. Diese überwacht die Erreichung der Ziele des Senats zur Förderung des Radverkehrs und wirkt behördenübergreifend darauf hin, dass alle zuständigen Stellen der Stadt den erforderlichen Beitrag zu ihrer Erfüllung leisten.

Der Radverkehrskordinatorin wurde eine „Arbeitsstelle Radverkehr“ zugeordnet, die aus den beiden bisher in der BWVI für strategische und konzeptionelle Radverkehrsaufgaben zuständigen Mitarbeitern sowie zwei zusätzlichen Kräften besteht. Nur durch diese Organisationsstruktur können die Aufgaben, die sich aus den Zielsetzungen des Senats im Bereich Radverkehr ergeben, in ihrer Bandbreite, Verzahnung und Komplexität bewältigt werden. Darüber hinaus arbeitet die Radverkehrskordinatorin eng mit den für Radverkehr zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern beim LSBG, bei den Bezirksämtern sowie bei der Polizei zusammen.

Zu den Kompetenzen der Radverkehrskordinatorin gehören umfangreiche Informations- und Beteiligungsrechte, die es vor allem ermöglichen,

erforderlichenfalls unter Abkürzung von Dienstwegen Entscheidungen auf hoher Ebene herbeizuführen. Die Radverkehrskordinatorin hat daher auch unmittelbares Vortragsrecht bei den Behördenleitungen den relevanten Fachbehörden sowie den Bezirksamtsleitungen. In Fragen von grundsätzlicher Bedeutung hat die Koordinatorin ein direktes Vortragsrecht beim Ersten Bürgermeister. Zudem hat sie Vortragsrecht in den Bezirksversammlungen und ihren Ausschüssen. Fachbehörden und Bezirksämter sind ihr gegenüber in Bezug auf die Aufgabenstellung informationspflichtig.

Die Radverkehrskordinatorin ist Mitglied im Beirat Radverkehr des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

8.2 Bündnis für den Radverkehr

Das Bündnis für den Radverkehr ist ein innovativer Ansatz, um das Verwaltungshandeln zu koordinieren, und wird international beachtet – sogar in Kopenhagen.

Ziel ist es, in Hamburg eine gut ausgebaute und ganzjährig sicher befahrbare Radverkehrsinfrastruktur sowie vielfältige Service- und Informationsangebote zum Radfahren anzubieten. Dabei stand Hamburg vor der Herausforderung, trotz der weit verzweigten Zuständigkeiten auf Senats- und Bezirksebene die verwaltungsinternen Abläufe so aufzustellen, dass die notwendigen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs effizient umgesetzt werden. Hierzu bedurfte es eines schlagkräftigen Instruments.

Nach intensiven Vorbereitungen und Abstimmungsgesprächen haben am 23. Juni 2016 der damalige Erste Bürgermeister Olaf Scholz sowie weitere Vertreter des Senats, die Bezirksamtsleitungen der sieben Hamburger Bezirke und die Vorsitzenden der Bezirksversammlungen das Bündnis für den Radverkehr geschlossen. Dieses steht im Internet unter www.hamburg.de/radverkehr zum Download zur Verfügung.

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

Das Bündnis legt Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Service und Kommunikation fest und gibt einen institutionalisierten Rahmen für den Informationsaustausch auf Entscheidungs- und Arbeitsebene einschließlich der Lösung möglicher Konflikte. In einem Arbeitsprogramm werden konkrete Umsetzungsschritte von einer Arbeitsgruppe aus Vertretern der Bündnispartner zusammengestellt. Mit den Realisierungsträgern der Infrastrukturmaßnahmen werden jährliche Vereinbarungen über die einzelnen Maßnahmen zum Ausbau des Veloroutennetzes getroffen und abgearbeitet.

Dem Abschluss des Bündnisses gingen neun Monate Verhandlungen zwischen den 18 Bündnispartnern unter Leitung der Radverkehrskordinatorin voraus. Entscheidender Durchbruch war die Einigung über jährliche Vereinbarungen, die die Bauprogramme der Realisierungsträger maßnahmenscharf abbilden.

Die Ressourcenbemessung umfasst investive und konsumtive Mittel sowie Personalmittel. Die Realisierungsträger erhalten somit Planungssicherheit und können Personal einstellen. Um weitere

Arbeitskapazitäten zu schaffen, wurde vereinbart, ein externes Büro als zentralen, bezirksübergreifenden Projektsteuerer für den Ausbau des Veloroutennetzes einzusetzen.

Effiziente Verwaltungsabläufe sind unerlässlich für eine wirkungsvolle Radverkehrsförderung, die sichtbar wird. Das Bündnis für den Radverkehr ist bislang einmalig in Deutschland und kann bundesweit als Vorbild für den Aufbau notwendiger Strukturen dienen. Dementsprechend ist die Nachfrage aus anderen Städten und Ländern nach Informationen über das Bündnis groß.

8.3 Finanzierung

Die Mittel für die Radverkehrsförderung wurden seit 2008 mehr als verfünffacht.

In den letzten Jahren wurden die Ausgaben für Infrastrukturprojekte des Radverkehrs deutlich gesteigert. Die Investitionssumme 2017 (für Infrastruktur und Bike+Ride) entspricht einem Durchschnittswert von 8,54 Euro pro Einwohner. Die Entwicklung des Mittelabflusses seit Verabschiedung der Radverkehrsstrategie ist in Tabelle 8.1 und Bild 8.1 dargestellt. Projekte aus anderem Anlass, bei denen der Radverkehr ebenfalls profitiert (z. B. Grundinstandsetzungen, Busoptimierung, Erschließungen), sind hierbei nicht berücksichtigt, da sich die Anteile, die dem Radverkehr zugute kommen, nicht herausrechnen lassen.

Hinzu kamen die konsumtiven Mittel insbesondere für Bike+Ride, das StadtRAD-System und den Winterdienst auf Radwegen (siehe Tabelle 8.2).

Berücksichtigt man alle genannten Ausgaben für den Radverkehr (Infrastruktur, Bike+Ride, StadtRAD, Winterdienst), so wurde im Jahr 2017 ein Gesamtwert von 10,56 Euro pro Einwohner erreicht. Es ist davon auszugehen, dass die Ausgaben für den Radverkehr insbesondere auf Grund des weiteren Velorouten- und Radschnellwegeausbaus, der zunehmenden Umsetzung des Bike+Ride-Entwicklungskonzepts etc. künftig weiter steigen werden.

8.4 Finanzierung über das Bündnis für den Radverkehr

Die Velorouten werden derzeit zu 90 % aus Bundesmitteln finanziert. Weitere Bundesfördermittel wurden z. B. erfolgreich für das Hamburger Zählnetz eingeworben.

Im Bündnis für den Radverkehr ist geregelt, dass die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation wegen ihres stadtweiten Charakters die bauliche Herrichtung der Velorouten sowie die Erstausrüstung mit Wegweisung unabhängig vom Routenverlauf auf Hauptverkehrs- oder Bezirksstraßen finanziert. Hierfür sollen zunächst die aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG) zur Verfügung gestellten Mittel in Anspruch genommen werden. Die Fördermittel, die zur Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur vorgesehen sind, belaufen sich auf 30 Mio. Euro. Nach den Vorgaben des KInvFG

müssen mindestens 10 % des Gesamtvolumens des Finanzierungsanteils selbst getragen werden. Den zu erbringenden Eigenanteil in Höhe von 3 Mio. Euro (= 10 % des Finanzierungsanteils von 30 Mio. Euro) übernimmt die BWVI, so dass sich das Gesamtvolumen auf insgesamt 33 Mio. Euro beläuft.

Zwischen den Bezirksämtern und der BWVI werden jährliche Vereinbarungen über die Infrastrukturmaßnahmen abgeschlossen. Diese Vereinbarungen benennen maßnahmenscharf die zu erbringenden baulichen Leistungen und die jeweiligen Kosten. Die Ressourcenbemessung, die in den jährlichen Vereinbarungen aufgeführt wird, umfasst die investiven und die konsumtiven Mittel sowie die Personalmittel. Dazu wird die folgende Berechnungsgrundlage vereinbart:

Zur Umsetzung der Baumaßnahmen erhalten die Bezirksämter von der jeweiligen Bruttobausumme 20 % für externe Planungskosten, hiervon

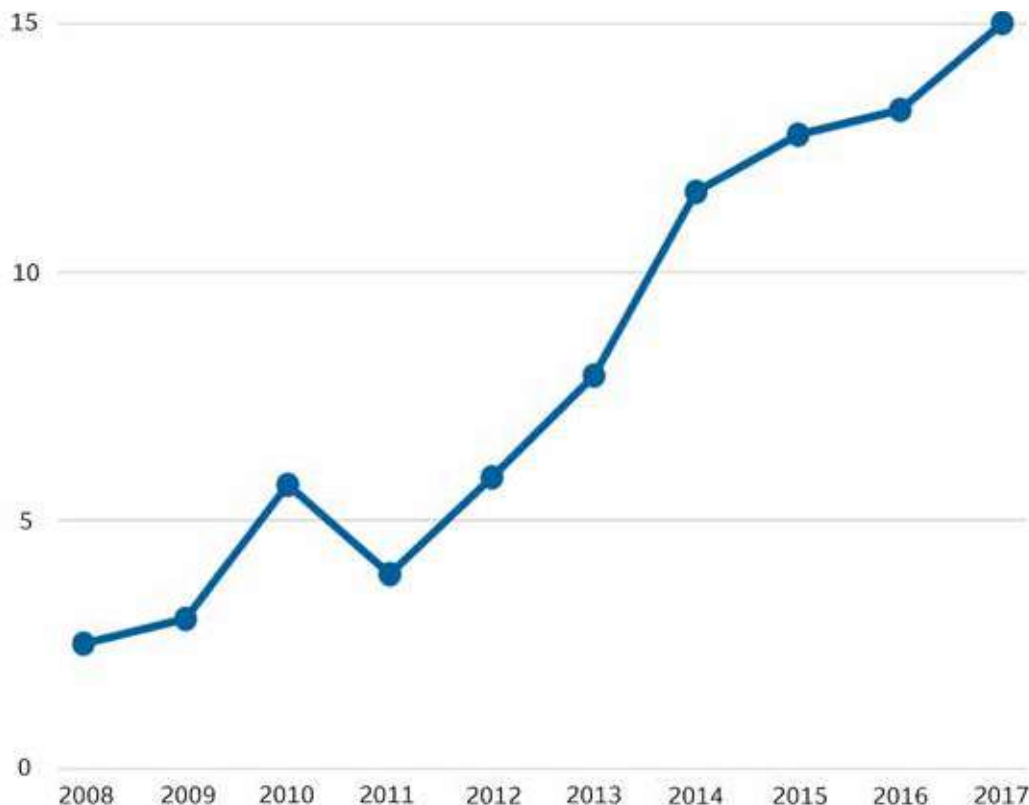


Bild 8.1: Abfluss investiver Mittel für Radverkehrsinfrastruktur, gerundet (Quelle: Bezirksamt Hamburg-Mitte)

30 % für bezirkliche Bauherrenkernleistungen (Beispiel: 1.000.000 Mio. Euro Bruttobausumme, 20 % Planungskosten = 200.000 Euro, davon 30 % Personalmittel = 60.000 Euro).

Die Bezirksämter werden durch dieses Vorgehen in die Lage versetzt, qualifiziertes Personal zur Erfüllung der Aufgaben einzustellen.

Für die Errichtung des Hamburger Radverkehrszählnetzes (HaRaZäN) konnten Fördermittel aus dem Sofortprogramm „Saubere Luft“ in Höhe von 690.250 Euro eingeworben werden.

8.5 Personalsituation

Hamburg hat seit 2016 zahlreiche neue Fachleute eingestellt, die die Planungen für den Radverkehr kontinuierlich umsetzen.

Die Personalsituation in den verschiedenen Dienststellen und Institutionen, die die Ziele des Senats im Bereich Radverkehr umsetzen, war im Berichtszeitraum von zahlreichen Veränderungen gekennzeichnet. In der BWVI besteht seit Oktober 2015 die Arbeitsstelle Radverkehr, die einschließlich Radverkehrskordinatorin fünf Mitarbeiter/-innen umfasst und seit August 2017 durch eine FÖJ-Kraft (Freiwilliges Ökologisches Jahr) unterstützt wird.

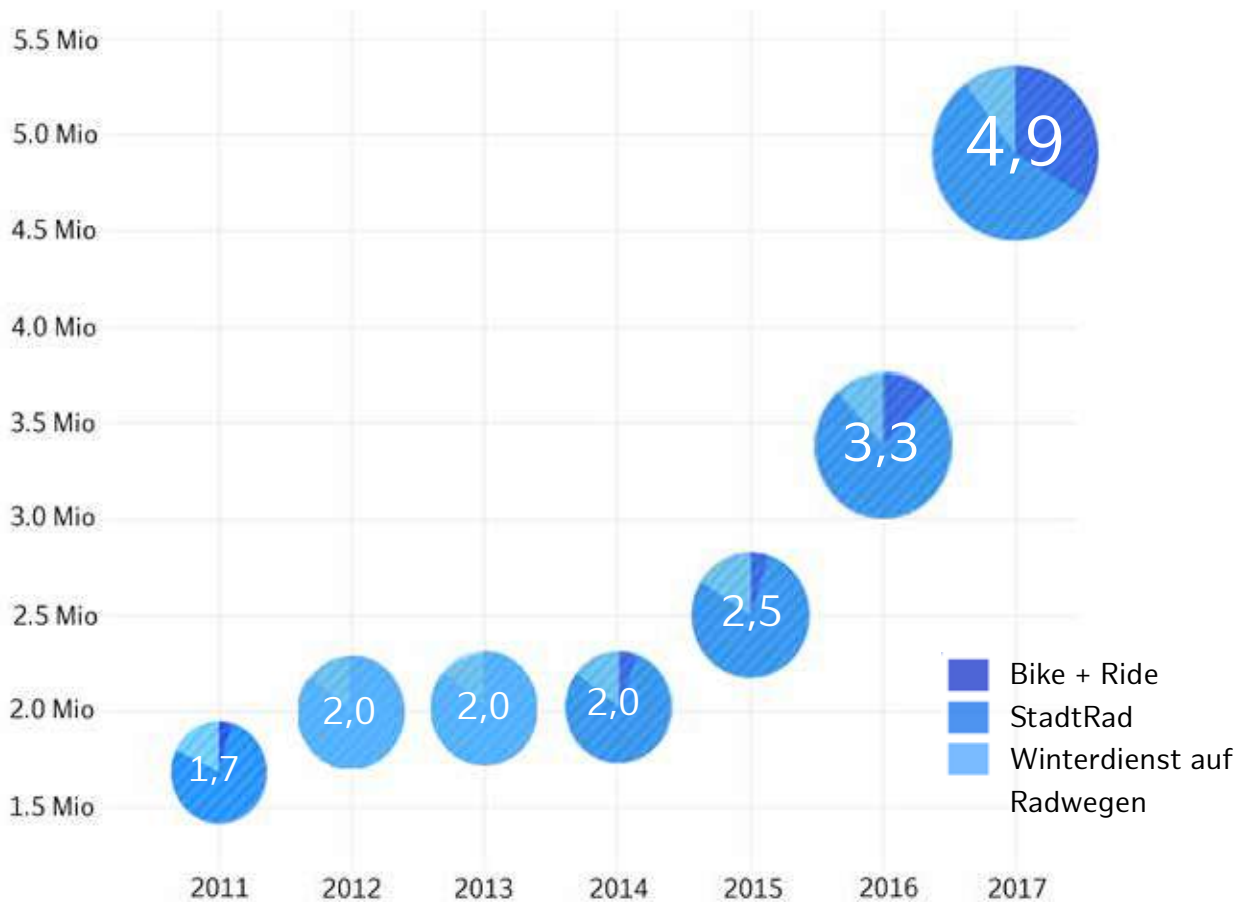


Bild 8.2: Abfluss von Mitteln für weitere Maßnahmen im Radverkehr [Mio €], gerundet.

Auf Grundlage des Bündnisses für den Radverkehr konnten seit Ende 2016 in den Bezirksämtern Hamburg-Mitte, Altona, Eimsbüttel, Hamburg-Nord, Wandsbek und Harburg insgesamt 15 zusätzliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingestellt werden, die die Planung und Realisierung der Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere der Velorouten, vorantreiben.

Die Umsetzung der Vereinbarung „Bündnis für den Radverkehr“ kann nur dann nachhaltig erfolgreich sein, wenn dem steigenden Umfang auf Seiten der Planungs- und Baubehörden auch bei weiteren an der Umsetzung beteiligten Organisationseinheiten die personellen Ressourcen zur Verfügung gestellt werden, um dem mit der Bündnisunterzeichnung verbundenen Anspruch gerecht zu werden. Aus diesem Grund wurde

bei der Zentralen Straßenverkehrsbehörde der Verkehrsdirektion die Arbeitsrate Radverkehr auf insgesamt drei Mitarbeiter aufgestockt. Auch die Verkehrsdirektion 6 der Polizei Hamburg, unter anderem zuständig für den Bereich der Verkehrsprävention, wurde 2015 sowie 2016 mit jeweils einem neuen Mitarbeiter verstärkt.

Im Landesbetrieb Verkehr (LBV) wurde im Fachgebiet Verkehrs-Management zum Jahresbeginn 2016 das Sachgebiet Verkehrsentwicklung- und Sicherheit (VES) eingerichtet, die Aufgabe wird seither von einem Verkehrsentwicklungsplaner wahrgenommen. Neben konzeptionellen Fragen der Parkraumbewirtschaftung werden hier die Aufgaben der Verkehrssicherheitsarbeit wahrgenommen.

8.6 Sensibilisierung für die Belange des Radverkehrs und Optimierung der bestehenden Strukturen in anderen Dienststellen

Ein kontinuierlicher Erfahrungsaustausch der Akteure verbessert die Verfahrensabläufe.

Die Aufträge aus dem Bündnis für den Radverkehr und der Radverkehrsstrategie sind den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden hinreichend bekannt und werden fortlaufend umgesetzt. In den halbjährlich stattfindenden Regionalkonferenzen in der Verkehrsdirektion haben sich dauerhaft radverkehrsbezogene Themen etabliert. Dadurch können gemeinsam mit den Leitern der Straßenverkehrsbehörden an den PK/WSPK aktuelle Probleme, Nachbesserungsvorschläge, rechtliche Neuerungen etc. kommuniziert werden. Zusätzlich werden neue Mitarbeiter in der örtlichen Straßenverkehrsbehörde entsprechend ausgebildet und sensibilisiert. Zudem findet eine enge Zusammenarbeit mit allen Mitgliedern der Forums Verkehrssicherheit statt. Innerhalb der Polizei ist das Thema Radverkehr gegenwärtig und findet sich in den Zielsetzungen der betreffenden Organisationseinheiten wieder. Zudem besuchte die Radverkehrskordinatorin die Hamburger Regional-Polizeikommissariate

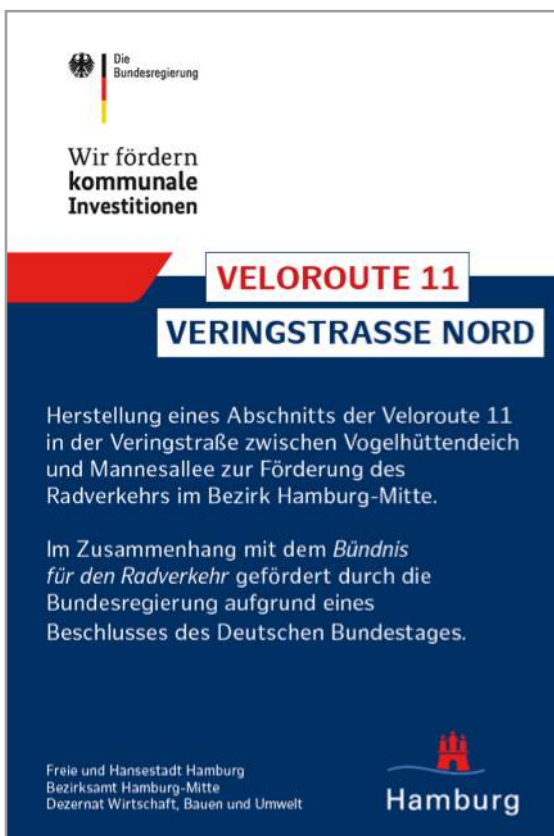


Bild 8.3: Hinweisschild auf KInVFG-Fördermaßnahmen im Veloroutennetz (Quelle: Bezirksamt Hamburg-Mitte)

und informierte über die Ziele der Hamburger Radverkehrsförderung. Ein regelmäßiger Austausch zwischen der Verkehrsdirektion und der Behörde für Inneres und Sport/A3 besteht.

Im Rahmen der Prozessoptimierung werden bestehende Strukturen innerhalb der Polizei regelmäßig überprüft und den erforderlichen Gegebenheiten angepasst. Die Zentrale Straßenverkehrsbehörde der Verkehrsdirektion konnte durch die Vornahme einer Neuaufteilung örtlicher Zuständigkeiten in der Arbeitsrate Radverkehr ihre Arbeitsabläufe optimieren und den erhöhten Anforderungen besser anpassen.

8.7 Fahrradforen

Mit den Fahrradforen besteht ein Format, mit dem grundsätzliche Radverkehrsthemen mit einer Fachöffentlichkeit lösungsorientiert diskutiert werden können.

Im Bündnis für den Radverkehr ist geregelt, dass das Hamburger Fahrradforum unter Leitung des Staatsrats für Verkehr der BWVI insbesondere eine zukünftige Überarbeitung der Radverkehrsstrategie begleiten sowie über Ziele und Maßnahmen einzelner Handlungsfelder des Radverkehrssystems beraten soll. Das Bündnis für den Radverkehr basiert auf der Radverkehrsstrategie, führt diese in konkrete Aufgaben über und hinterlegt die erforderlichen Ressourcen. Sollte sich abzeichnen, dass die Radverkehrsstrategie überarbeitet werden soll, wird das Hamburger Forum erneut zusammenkommen.

Das Bezirksamt Eimsbüttel veranstaltet zum Ende eines jeden Jahres ein bezirkliches Fahrrad-/Mobilitätsforum mit Vertreterinnen und Vertretern der Bezirksversammlung, des Bezirksamts, der relevanten Fachbehörden, der Polizei sowie Schulen und ADFC. Dabei werden aktuelle Themen rund um das Thema Fahrrad, die den Bezirk betreffen, diskutiert und generelle Leitlinien für die kommenden Aktivitäten besprochen. Darüber hinaus dient die Veranstaltung als Informationsplattform sowie als Möglichkeit zum Austausch unter den verschiedenen Akteuren.

Im Bezirk Bergedorf fand 2016 ein Fahrradworkshop mit politischer Beteiligung statt, aus dem die Beauftragung und schrittweise Umsetzung der bezirklichen Radverkehrsstrategie resultierte.

Mittlerweile gewinnen aber auch andere Veranstaltungsformate, bei denen Radverkehrsthemen diskutiert werden, eine größere Bedeutung. So hat das Bezirksamt Altona in der letzten Zeit verstärkt Infostände und regelmäßige Informationsveranstaltungen zu den Velorouten durchgeführt und im Verkehrsausschuss turnusmäßig dazu berichtet. Außerdem war das Bezirksamt Altona mit Radverkehrsthemen auf allen Terminen der bezirklichen Klimawerkstatt und den öffentlichen Workshops zum „Cities4People-Projekt“ präsent und ansprechbar (in der Regel mit einem eigenen Mobilitätstisch). Für 2019 sind im Rahmen der Erstellung eines Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität weitere Foren vorgesehen, in denen der Radverkehr Thema sein wird.

8.8 Fahrradwerkstatt

Mit der Fahrradwerkstatt wurde erfolgreich eine Gremienstruktur zur stadtweiten Abstimmung und Weiterentwicklung der Radverkehrsförderung etabliert.

Im Bündnis für den Radverkehr wurden auch Gremienstrukturen zur Umsetzung der Ziele und zur Sensibilisierung für die Belange des Radverkehrs auf allen Ebenen vereinbart.

Die 2013 ins Leben gerufene Fahrradwerkstatt unter Leitung des Ersten Bürgermeisters ist das zentrale Gremium zur Steuerung der Radverkehrsförderung. Im Bündnis für den Radverkehr heißt es: „Die überbehördliche Fahrradwerkstatt unter Leitung von BGM I berät über konkrete, herausgehobene Projekte und stimmt das strategische Vorgehen ab, um den Radverkehr als Teil einer integrierten Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik auszubauen. Teilnehmende sind insbesondere Entscheidungsträger der Hamburger Verwaltung und der öffentlichen Unternehmen. Die organisatorische und inhaltliche Vor- und Nachbereitung erfolgt durch die SK, unterstützt

durch die BWVI. Die Fahrradwerkstatt tagt in der Regel jährlich.“ Mitglieder sind somit Staatsräte, Bezirksamtsleiter/-innen, Baudezernenten/-innen, Amts- und Abteilungsleiter/-innen sowie Geschäftsführer/-innen der im Bündnis für den Radverkehr vertretenen Institutionen. Die Fahrradwerkstatt kommt einmal jährlich zusammen, um über den erreichten Stand zu beraten und ggf. Vereinbarungen für das weitere Vorgehen zu treffen. Teil der Veranstaltungen sind immer auch inspirierende (Gast-)Vorträge. Die Inhal-

te der Vorträge sind Grundlage für angeregte Diskussionen; sie fließen somit in die Meinungsbildungsprozesse in den Dienststellen und Institutionen ein. Von den Fahrradwerkstätten gehen stets wichtige Signale für das Handeln aller Akteure aus. In der überbehördlichen Fahrradwerkstatt-Lenkungsgruppe unter Leitung des Staatsrates für Verkehr der BWVI werden das Arbeitsprogramm und grundlegende Fragestellungen zum Fahrradverkehr in Hamburg erörtert. Teilnehmende sind die zuständigen Entschei-



Bild 8.4: Fahrradwerkstatt unter Leitung des Ersten Bürgermeisters Olaf Scholz am 13. November 2017 (Bild: BWVI)

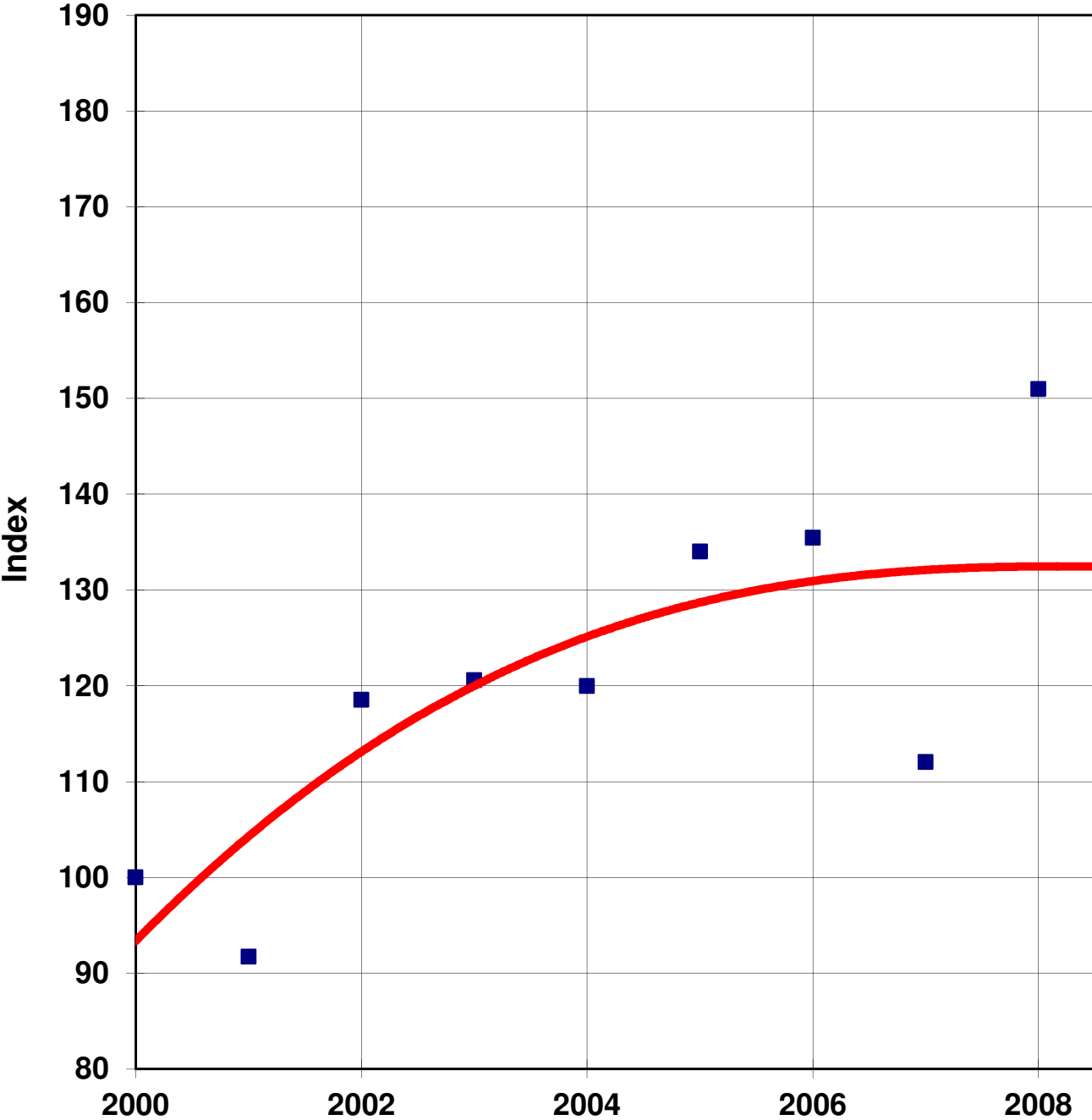
dungsträger der Bündnispartner. Die Fahrradwerkstatt-Lenkungsgruppe tagt anlassbezogen.

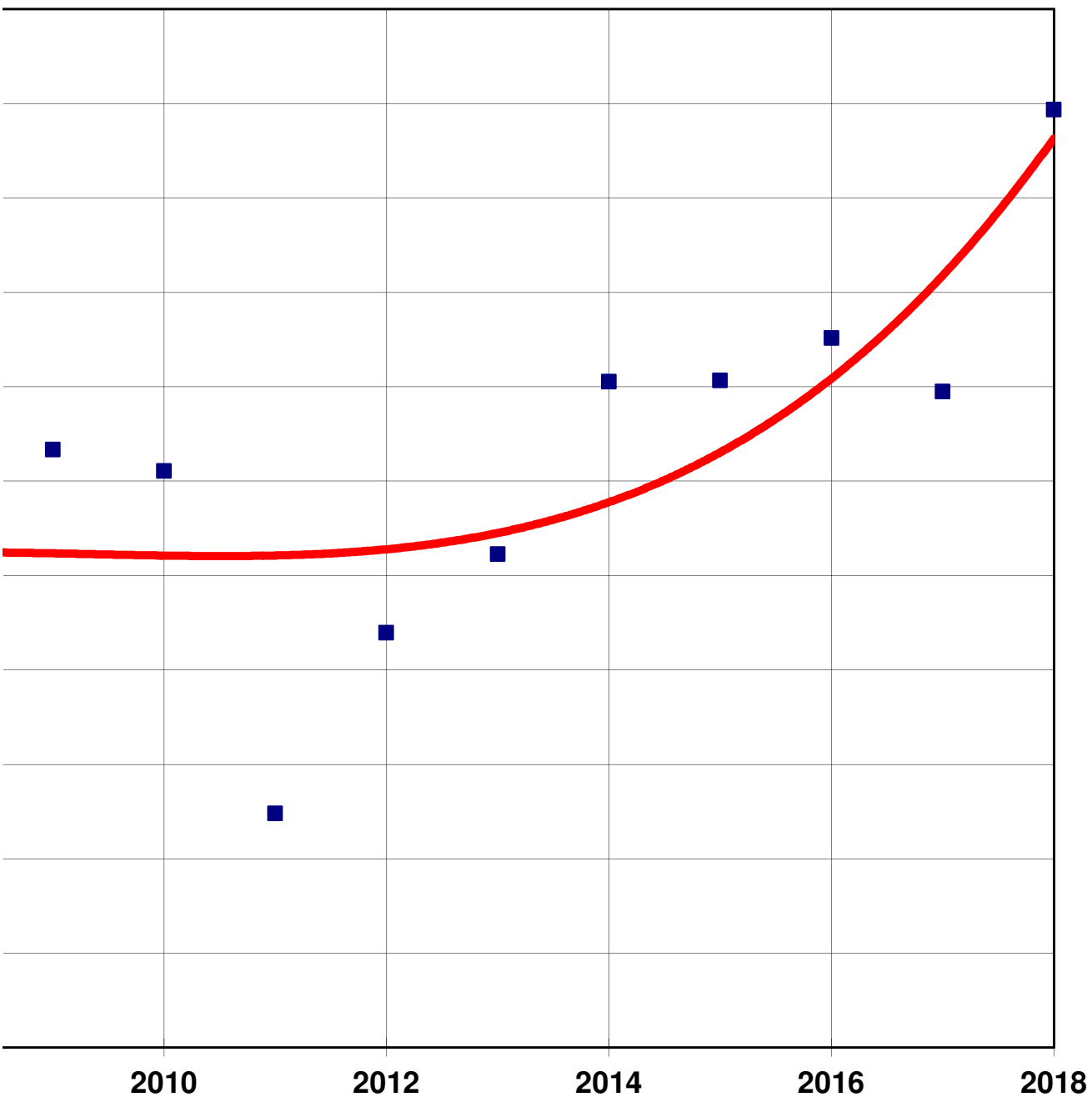
Die seit 2013 bestehende Fahrradwerkstatt-Arbeitsgruppe besteht aus Vertreterinnen und Vertretern der Arbeitsebene. Im Bündnis für den Radverkehr heißt es dazu u. a.: „In der überbehördlichen Fahrradwerkstatt-Arbeitsgruppe unter Leitung der Radverkehrskordinatorin werden die für die Zielerreichung dieses Bündnisses notwendigen Schritte und Meilensteine in einem

Arbeitsprogramm unter Prioritätensetzung konkretisiert. (...) Teilnehmende sind zuständige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bündnispartner auf Arbeitsebene.“ Die Arbeitsgruppe trifft sich etwa dreimal jährlich, um die Umsetzung der Ziele zu begleiten und einen bezirksübergreifenden fachlichen Austausch zu Einzelthemen durchzuführen. Zudem werden in dieser Gruppe Maßnahmenprogramme abgestimmt und Umsetzungskonflikte behandelt.



Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle





9. Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle

Wie erfolgreich ist die Hamburger Radverkehrsförderung? Was wurde erreicht? Was muss verbessert werden? Welche neuen Regelungen und Innovationen müssen berücksichtigt werden? Diesen Fragen stellt sich Hamburg kontinuierlich.

9.1 Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen

In Hamburg werden täglich über 900.000 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen, d. h. an allen zurückgelegten Wegen (Modal Split), wird über Haushaltsbefragungen ermittelt. Daten liegen für die Jahre vor, in denen

die bundesweite Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) durchgeführt wurde. Im Jahr 2008 wurde für Hamburg ein Radverkehrsanteil von 12,2 % und im Jahr 2017 ein Anteil von 15 % ermittelt. Das entspricht täglich über 900.000 Fahrradfahrten und einer Zunahme von 2008 bis 2017 um 25 %.

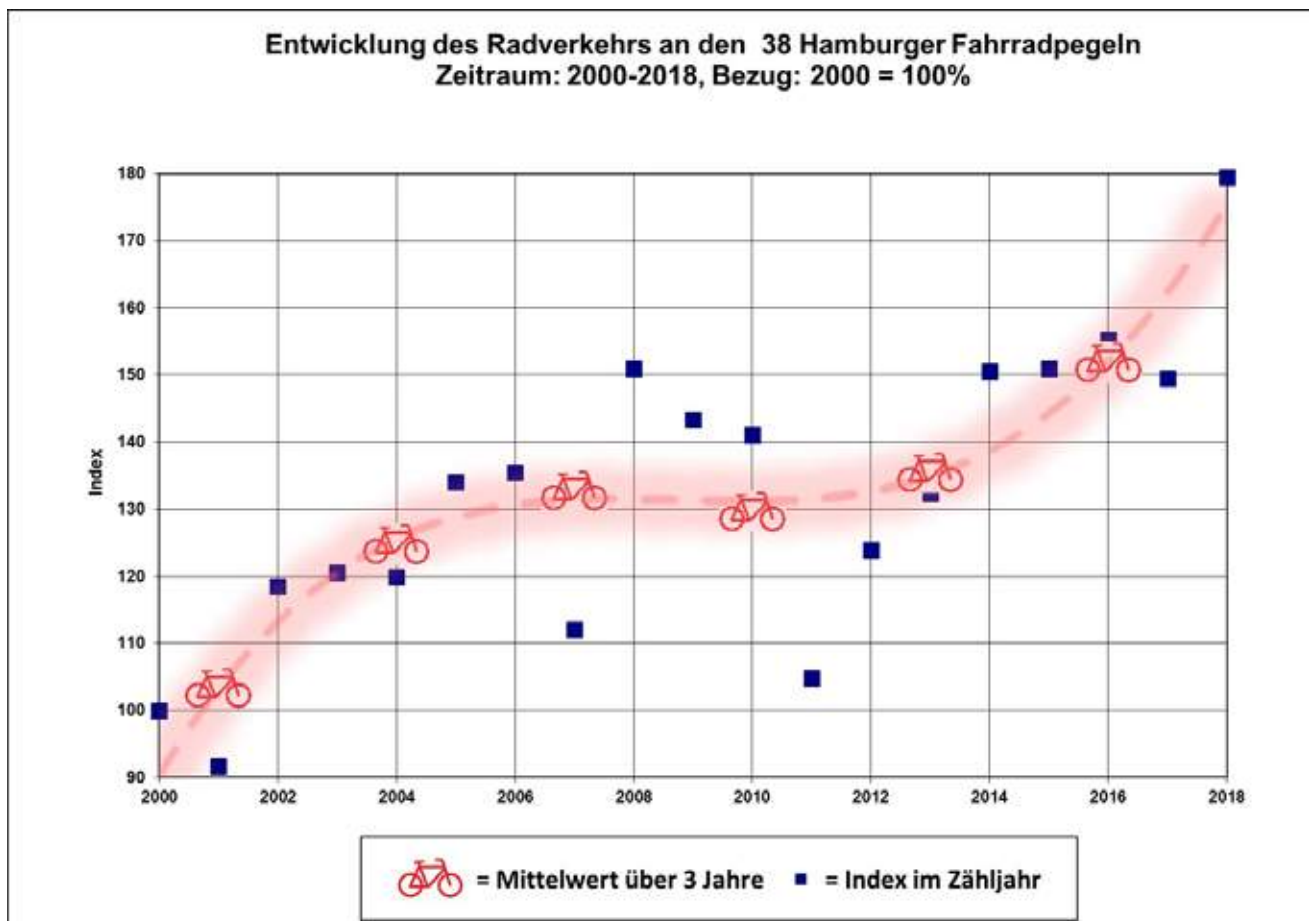


Bild 9.1: Entwicklung des Fahrradverkehrs an den Hamburger Fahrradpegeln 2000–2018, Bezug 2000 = 100 % (Bild: BWVI)

9.2 Pegelerhebungen des Radverkehrs

Die Radverkehrszählungen in Hamburg zeigen einen seit Jahren ansteigenden Trend.

Das Radverkehrsaufkommen in Hamburg wird an 38 sogenannten Fahrradpegeln an einem möglichst repräsentativen Tag pro Jahr von 6 bis 19 Uhr 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 (siehe Bild 9.1). Beim Vergleich des Jahres 2018 zum Bezugsjahr der Grafik (Jahr 2000) ergibt sich ein Anstieg von rund 80 %. Beim direkten Vergleich des Jahres 2018 zum Vorjahr ergibt sich ein Anstieg um rund 20 %.

Als Weiterentwicklung der Fahrradpegel wird zurzeit im Projekt HaRaZÄN (Hamburger Radverkehrszählnetz) ein Netz aus Dauerzählstellen für den Radverkehr vorbereitet. Die geplanten Dauerzählstellen (ca. 50 Zählstandorte mit ca. 100 Messquerschnitten) ermöglichen es, verlässliche, kontinuierliche Echtzeitdaten über den Radverkehr zu erheben und auszuwerten. Die Lage der geplanten Zählstellen im Netz soll völlig neue Auswertungen ermöglichen; gleichzeitig sollen die Zählzeiten online der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Ziel ist es, die Datenqualität und -quantität deutlich zu erhöhen.

Auf Initiative des Bezirksamtes Hamburg-Mitte war im Oktober 2014 eine erste Dauerzählstelle für den Radverkehr am Radweg An der Alster/Höhe Gurlitt-Insel eingerichtet worden. 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 vorbeigefahrenen Radfahrerinnen und Radfahrer ablesbar. Häufige Anfragen zu den erhobenen Zahlen und der daraus resultierenden Entwicklung belegen ein großes öffentliches Interesse. Die Erfahrungen mit der Zähltechnik sind positiv.

Vor dem Hintergrund des erheblichen Zuwachses des Radverkehrs in den letzten Jahren und dem erklärten Ziel, diesen Trend aktiv zu gestalten, den aktuellen Anforderungen an Verkehrsplanungen und Datengrundlagen sowie der mittlerweile verfügbaren, etablierten digitalen Zähltechnik ist es Ziel, die Möglichkeiten der Digitalisierung nun auch konsequent bei der Verkehrsdatenerhebung des Radverkehrs zu nutzen und die alte, manuelle Erhebungsmethodik dadurch schrittweise abzulösen. Für das Projekt hat der Bund Haushaltsmittel in Höhe von 690.250 Euro aus dem Sofortprogramm Saubere Luft bereitgestellt. Projektbeteiligte sind neben der BWVI auch der LSBG und die Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA).

9.3 Neue Regelwerke für Stadtstraßen

Hamburgs Regelwerke für Stadtstraßen wurden 2017 an die Regelungen auf Bundesebene angepasst und vereinheitlicht.

Die Regelwerke des Straßenwesens in Hamburg wurden in den vergangenen Jahren grundlegend überarbeitet und im Jahr 2017 unter dem Namen „Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen“ (ReStra) neu eingeführt. Die ReStra ersetzen unter anderem die früheren „Planungshinweise für Stadtstraßen“ (PLAST). Es finden nunmehr so weit wie möglich die bundesweit anerkannten technischen Regelwerke, z. B. der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Anwendung, die über das neue Regelwerk gezielt in Hamburg eingeführt wurden.

In den ReStra wird ergänzend nur noch das geregelt, wofür es der Konkretisierung, Abweichung oder Beschränkung des bereits Geregelt bedarf, wo ein besonderer Gestaltungswille umgesetzt werden soll oder wofür es noch keine allgemein anerkannten Regelungen, aber erkennbaren Regelungsbedarf gibt. Mit diesem Aufbau werden Doppelungen und auch etwaige Widersprüche im Geregelt vermieden und die Anwendung in der Praxis wird erleichtert. Das neue Regelwerk hat

zudem eine neue Struktur erhalten, die eine Fortschreibung der Inhalte deutlich erleichtert.

Einschlägiges Regelwerk für den Radverkehr sind nunmehr insbesondere die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der FGSV. Die „Grundlagen und Leitlinien für den Ausbau der Hamburger Velorouten“ (siehe Kapitel 1) wurden als sogenanntes Wissensdokument in die ReStra aufgenommen.

Mit der ReStra wurde für Hamburg eine Besonderheit in Bezug auf die Dimensionierung von Radfahrstreifen eingeführt. So beträgt die Regelbreite für Radfahrstreifen in Hamburg nunmehr 2,25 m (einschl. Markierung) gegenüber lediglich 1,85 m (einschl. Markierung) in den ERA. Ein erstes Beispiel für die Umsetzung des neuen Regelmaßes ist die Rennbahnstraße im Zuge der Veloroute 8.

Darüber hinaus werden neue Elemente erprobt, wie z. B. eine Rüttelmarkierung auf dem Radfahrstreifen an der Edmund-Siemers-Allee.

9.4 Aktuelle Themen der Radverkehrsplanung im Rahmen von Seminaren und Städtenetzwerken

Der überregionale und internationale Erfahrungsaustausch hilft, besser zu werden. Die Vermittlung der Hamburger Radverkehrsförderung an eine (inter-)nationale Fachöffentlichkeit ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit und stärkt das Image Hamburgs als innovative Metropole.

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; hinzu kommen Web Based Trainings (WBT). Im Jahr 2014 fand in Hamburg das Seminar „StVO, VwV-StVO und ERA in der Praxis – Rechtssicherheit, Verkehrssicherheit, Verhaltenssicherheit“ statt. Darüber hinaus gab es weitere Seminare in anderen norddeutschen Städten, z. B. in Kiel, Bremen, Lüneburg und Hannover. Nicht nur das Hamburger Seminar, sondern auch die Veranstaltungen andernorts wurden von Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus Hamburg besucht. In der Seminarreihe „Fahrradparken“ der Fahrradakademie im Jahr 2017 hat ein Vertreter der Arbeitsstelle Radverkehr der BWVI die Umsetzung des Bike+Ride-Entwicklungskonzepts vermittelt.

Hamburg ist seit vielen Jahren Mitglied des informellen Netzwerks der norddeutschen Fahrradbeauftragten und Radverkehrsplaner/-innen. Kennzeichen des Netzwerks ist ein jährliches Treffen, bei dem zwei Tage lang bei Fachvorträgen, Exkursionen und Gesprächen Erfahrungen zu verschiedenen Themen der Radverkehrsförderung ausgetauscht werden. Im Jahr 2017 fand das Treffen in Hamburg statt. Themen waren das Bündnis für den Radverkehr, der Ausbau der Velorouten, Radschnellwege, Bike+Ride, öffentliche Fahrradvermietsysteme und Öffentlichkeitsarbeit. Die Veranstaltung stieß bei den ca. 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Bremen und Hamburg auf sehr positive Resonanz.

Die Hamburger Aktivitäten, insbesondere das Bündnis für den Radverkehr und die sich daraus entwickelnde Dynamik in der Radverkehrsförderung, wurden erfolgreich auch auf dem vom BMVI veranstalteten Nationalen Radverkehrskongress 2017 in Mannheim sowie auf der Fahrradkommunikalkonferenz in Berlin 2017 vorgestellt.

Nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa sehen sich Städte mit Herausforderungen wie Luftverschmutzung und den Folgen des Klimawandels konfrontiert. Vor diesem Hintergrund fand am 5. Dezember 2017 im Hanse-Office, der gemeinsamen Vertretung der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein bei der EU in Brüssel,

die Veranstaltung „Metropolises on the move – challenges and strategies for a lasting shift to cycling“ mit Impulsvorträgen aus Brüssel, London und Hamburg statt. Rund 50 Fachleute aus den EU-Institutionen, von Städten und Regionen sowie Forschungsnetzwerken und Verbänden waren der Einladung gefolgt, um die wichtige Rolle des Radverkehrs zur Lösung der Probleme zu diskutieren.



Bild 9.2: Radverkehrskordinatorin Kirsten Pfaue diskutiert mit Vertretern aus London (Andrew Summers, Transport for London) und Brüssel (Pascal Smet, Verkehrsminister der Region Brüssel) (Bild: BWVI)



Anhang



BILDDOKUMENTATION

FORTSCHRITTSBERICHT 2018 ZUM BÜNDNIS FÜR DEN RADVERKEHR UND ZUR RADVERKEHRSTRATEGIE

Bilder 1 bis 68:	Velorouten (geordnet nach Velorouten)
Bilder 69 bis 168:	Sonstige Radverkehrsanlagen (geordnet nach Bezirken)
Bilder 169 bis 172:	Fahrradwegweisung
Bilder 173 bis 176:	Fahrradparken (geordnet nach Bezirken)
Bilder 177 bis 188:	Bike+Ride (geordnet nach Bezirken)
Bilder 189 bis 227:	StadtRAD (geordnet nach Bezirken)
Bild 228:	Öffentliche Luftpumpe

Bildnachweis: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Olaf Böhm)
außer Bilder 179 und 180: Park+Ride-Betriebsgesellschaft mbH



Bild 1: Feldstraße (Velorouten 1 / 2), Radfahrstreifen



Bild 2: Feldstraße (Velorouten 1 / 2), Radfahrstreifen und neue StadtRAD-Station



Bild 3: Neuer Pferdemarkt (Veloroute 1) / Querung Budapester Straße



Bild 4: Neuer Pferdemarkt (Veloroute 1), selbstständig geführter Radweg



Bild 5: Bornheide (Veloroute 1) / Rugenbarg, Radfahrstreifen Richtung Grubenstieg



Bild 6: Bornheide (Veloroute 1), Radweg



Bild 7: Schanzenstraße (Veloroute 2), Radfahrstreifen Richtung Weidenallee



Bild 8: Weidenallee (Veloroute 2), Schutzstreifen



Bild 9: Weidenallee (Veloroute 2) / Schäferkampsallee, Bau einer direkten Führung Richtung Weidenstieg



Bild 10: Olloweg (Veloroute 2), Instandsetzung des selbstständig geführten Weges



Bild 11: Bogenstraße (Veloroute 3), Instandsetzung der Fahrbahn einschl. der Radfahrstreifen



Bild 12: Goebenstraße (Veloroute 3), Fahrradstraße



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



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



Bild 15: Harvestehuder Weg (Veloroute 4 / Alster Fahrradachsen), Fahrradstraße



Bild 16: Harvestehuder Weg (Veloroute 4 / Alster Fahrradachsen), Fahrradstraße



Bild 17: Leinpfad (Veloroute 4), Fahrradstraße



Bild 18: Leinpfad (Veloroute 4) / Goernestraße (Veloroute 13), Fahrradstraße



Bild 19: Leinpfad (Veloroute 4), Fahrradstraße



Bild 20: Leinpfad (Veloroute 4), Fahrradstraße



Bild 21: Bebelallee (Veloroute 4), Schutzstreifen



Bild 22: Bebelallee (Veloroute 4), Radfahrstreifen



Bild 23: Sengelmannstraße / Suhrenkamp (Veloroute 4), Radweg, freies Rechtsabbiegen für Radverkehr im Verlauf der Veloroute



Bild 24: Sengelmannstraße / Suhrenkamp (Veloroute 8), aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)



Bild 25: Ferdinandstor (Velorouten 5 / 6), Radverkehrsschleuse



Bild 26: Ferdinandstor (Velorouten 5 / 6), Aufstellbereich für Radverkehr



Bild 27: Langenfort (Veloroute 5), Schutzstreifen



Bild 28: Rümkerstraße (Veloroute 5), Radfahr-/Schutzstreifen



Bild 29: Steilshooper Straße (Veloroute 5), Radfahrstreifen



Bild 30: Steilshooper Straße (Veloroute 5), Radfahrstreifen



Bild 31: Steilshooper Allee (Veloroute 5), Instandsetzung Radweg



Bild 32: Gustav-Seitz-Weg (Veloroute 5), Instandsetzung Radweg



Bild 33: Mundsbürger Damm (Veloroute 6) / Hartwicusstraße, Radfahrstreifen



Bild 34: Mundsbürger Damm (Veloroute 6) / Hartwicusstraße, neue signalisierte Querung für Radverkehr



Bild 35: Hartwicusstraße (Veloroute 6), Fahrradstraße



Bild 36: Uferstraße (Veloroute 6) / Lerchenfeld, Einbau einer signalisierten Querung für Radverkehr



Bild 37: Lückenschluss Angerstraße (Veloroute 7), selbstständig geführter Radweg

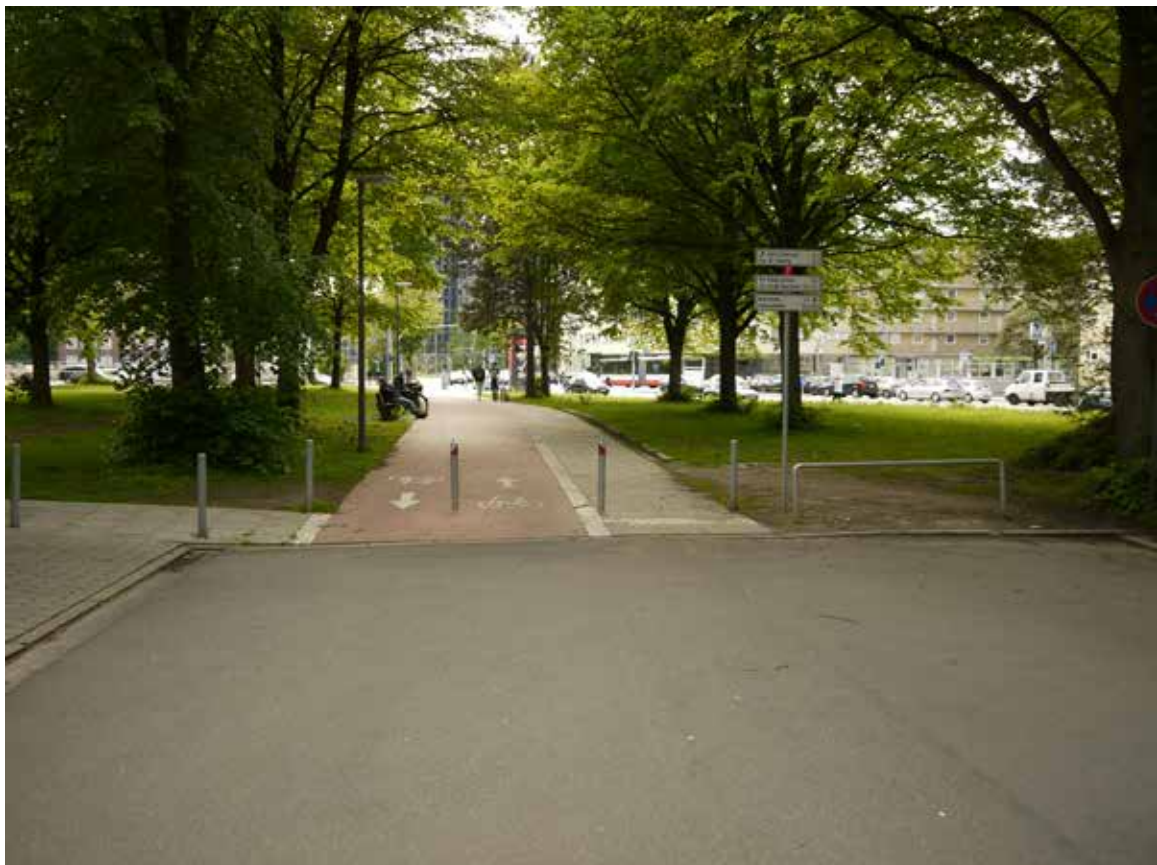


Bild 38: Lückenschluss Angerstraße (Veloroute 7), selbstständig geführter Radweg



Bild 39: Rahlstedter Straße (Veloroute 7), Radfahrstreifen



Bild 40: Wilhelm-Grimm-Straße / Rahlstedter Straße (Veloroute 7), für Radverkehr in Gegenrichtung freigegebene Einbahnstraße



Bild 41: Hammer Landstraße (Veloroute 8), Zweirichtungsradweg zur Verbindung der Grünzüge



Bild 42: Hammer Landstraße (Veloroute 8), Zweirichtungsradweg zur Verbindung der Grünzüge



Bild 43: Horner Weg (Veloroute 8), Fahrradstraße



Bild 44: Horner Weg (Veloroute 8), Fahrradstraße



Bild 45: Horner Weg (Veloroute 8), Fahrradstraße



Bild 46: Rennbahnstraße (Veloroute 8), neue signalisierte Querung in Richtung Washingtonallee



Bild 47: Rennbahnstraße (Veloroute 8), überbreiter Radfahrstreifen



Bild 48: Rennbahnstraße (Veloroute 8), neue signalisierte Querung in Richtung Horner Weg



Bild 49: Am Langberg (Veloroute 8), Ableitung in den Mischverkehr



Bild 50: Lohbrügger Landstraße (Veloroute 8), Instandsetzung der Fahrbahn einschließlich angedeuteter Schutzstreifen



Bild 51: Lohbrügger Landstraße (Veloroute 8) / Bergedorfer Straße, aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)



Bild 52: Ludwig-Rosenberg-Ring (Veloroute 8), Radfahrstreifen und aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)



Bild 53: Ausschläger Allee (Veloroute 9), Radfahrstreifen



Bild 54: Ausschläger Allee (Veloroute 9) / Grusonstraße, Radfahrstreifen für links und für rechtsabbiegenden Radverkehr



Bild 55: Kurt-A.-Körper-Chaussee (Veloroute 9) / Bergedorfer Straße, neue signalisierte Querung für Radverkehr



Bild 56: Kurt-A.-Körper-Chaussee (Veloroute 9) / Bergedorfer Straße, neue signalisierte Querung für Radverkehr und Piktogramm gegen Falschfahrer



Bild 57: Reiherdamm (Velooute 11), gemeinsamer Geh- und Radweg



Bild 58: Reiherdamm (Veloroute 11), geradlinige Radverkehrsführung



Bild 59: Veringstraße (Veloroute 11), verkehrsberuhigter Geschäftsbereich



Bild 60: Veringstraße (Veloroute 11) Fährstraße, Kreisverkehr



Bild 61: Hegestraße (Veloroute 13) / Eppendorfer Weg, aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)



Bild 62: Loogeplatz (Veloroute 13) / Geffckenstraße, Radfahrstreifen



Bild 63: Kellinghusenstraße (Veloroute 13), aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)



Bild 64: Mühlentkamp / Gertigstraße (Veloroute 13), Schutzstreifen mit Rot-einfärbung



Bild 65: Poppenbütteler Weg (Veloroute 14) / Alte Landstraße, Radfahrstreifen



Bild 66: Saseler Damm (Veloroute 14), Radweg



Bild 67: Öjendorfer Weg / Reclamstraße (Veloroute 14), Vorbeifahrstreifen



Bild 68: Reclamstraße (Veloroute 14), Radfahrstreifen und Schutzstreifen



Bild 69: Glockengießerwall, Radfahrstreifen



Bild 70: Glockengießerwall, Radverkehrsschleuse



Bild 71: Esplanade, provisorischer Radfahrstreifen



Bild 72: Glacischaussee, Radfahrstreifen



Bild 73: Jungiusstraße, provisorischer Radfahrstreifen entgegen der Einbahnstraße



Bild 74: Caffamacherreihe, provisorischer Radfahrstreifen entgegen der Einbahnstraße



Bild 75: Lange Reihe, Schutzstreifen



Bild 76: Grevenweg, Instandsetzung des Radwegs und neue Fahrradbügel



Bild 77: Hammer Landstraße, Radfahrstreifen



Bild 78: Diagonalstraße, Radfahrstreifen



Bild 79: Maukestieg, Fahrradstraße



Bild 80: Sievekingsallee, Instandsetzung des Radwegs



Bild 81: Ausschläger Allee, Schutzstreifen



Bild 82: Ausschläger Allee, Schutzstreifen



Bild 83: Grusonstraße, Radfahrstreifen



Bild 84: Grusonstraße, Radweg



Bild 85: Hohe-Schaar-Straße, gemeinsamer Geh- und Radweg



Bild 86: Rethedamm / Rethebrücke, gemeinsamer Geh- und Radweg



Bild 87: Rethedamm, selbstständig geführter Geh- und Radweg



Bild 88: Buchheisterstraße, Radwege



Bild 89: Pepermölenbek / Reeperbahn / Holstenstraße / Königstraße, Radfahrstreifen



Bild 90: Pepermölenbek / Reeperbahn / Holstenstraße / Königstraße, Radfahrstreifen



Bild 91: Neuer Pferdemarkt, aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)



Bild 92: Neuer Pferdemarkt, Radfahrstreifen Richtung Schulterblatt



Bild 93: Stresemannstraße, Radfahrstreifen an Bushaltestelle



Bild 94: Stresemannstraße, Radfahrstreifen an Bushaltestelle



Bild 95: Stresemannstraße / Bornkampsweg / Bahrenfelder Chaussee / Bahrenfelder Steindamm, Radfahrstreifen



Bild 96: Stresemannstraße / Bornkampsweg / Bahrenfelder Chaussee / Bahrenfelder Steindamm, Radfahrstreifen



Bild 97: Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße, Radweg



Bild 98: Bahrenfelder Chaussee, Radfahrstreifen



Bild 99: Bahrenfelder Chaussee, Radfahrstreifen / Radweg



Bild 100: Luruper Chaussee, Radfahrstreifen



Bild 101: Luruper Chaussee, Radfahrstreifen



Bild 102: Luruper Hauptstraße, Radweg



Bild 103: Rugenfeld, Instandsetzung des Radwegs



Bild 104: Rugenfeld, Radfahrstreifen mit doppeltem Trennstrich



Bild 105: Edmund-Siemers-Allee, Radweg



Bild 106: Bundesstraße / An der Verbindungsbahn, Radfahrstreifen



Bild 107: An der Verbindungsbahn, Radweg



Bild 108: An der Verbindungsbahn, Radfahrstreifen



Bild 109: Grindelallee, Radfahrstreifen (auf dem Gehweg ist der ehemalige Radweg erkennbar)



Bild 110: Grindelallee, Radfahrstreifen



Bild 111: Grindelberg, Radfahrstreifen



Bild 112: Grindelberg, Radverkehrsführung durch Nebenfahrbahn



Bild 113: Osterstraße, Schutzstreifen



Bild 114: Osterstraße, Schutzstreifen



Bild 115: Heußweg, Schutzstreifen



Bild 116: Heußweg, Schutzstreifen



Bild 117: Kaiser-Friedrich-Ufer, Instandsetzung des Radwegs



Bild 118: Kaiser-Friedrich-Ufer, Instandsetzung des Radwegs



Bild 119: Klosterstern, Radweg



Bild 120: Klosterstern, Radweg



Bild 121: Eppendorfer Baum, Schutzstreifen



Bild 122: Eppendorfer Baum, Schutzstreifen



Bild 123: Eppendorfer Baum / Hochallee, direkte Radverkehrsführungen



Bild 124: Eppendorfer Baum / Hochallee, direkte Radverkehrsführungen



Bild 125: Steinhauerdamm, Radweg



Bild 126: Lübecker Straße, Radfahrstreifen



Bild 127: Mühlendamm / Lübecker Straße, Radfahrstreifen



Bild 128: Mühlendamm, Instandsetzung des Radwegs



Bild 129: Mühlendamm / Kuhmühle / Güntherstraße, Radfahrstreifen



Bild 130: Kuhmühle, Radfahrstreifen



Bild 131: Graumannsweg / Kuhmühle, Radfahrstreifen



Bild 132: Graumannsweg, Radfahrstreifen entgegen der Einbahnstraße



Bild 133: Papenhuder Straße, Radfahrstreifen



Bild 134: Papenhuder Straße, Schutzstreifen



Bild 135: Mühlenkamp, Schutzstreifen mit Roteinfärbung



Bild 136: Mühlenkamp, Schutzstreifen mit Roteinfärbung



Bild 137: Maria-Louisen-Straße, Radfahrstreifen



Bild 138: Maria-Louisen-Straße, Radfahrstreifen



Bild 139: Maria-Louisen-Straße, Schutzstreifen



Bild 140: Eppendorfer Baum, Radfahrstreifen



Bild 141: Tarpenbekstraße / Martinistraße, Radfahrstreifen



Bild 142: Alsterkrugchaussee, Instandsetzung der Radwege



Bild 143: Alte Wöhr, Schutzstreifen



Bild 144: Drosselstraße, Radfahrstreifen



Bild 145: Straßburger Straße, Radweg



Bild 146: Straßburger Straße, Radfahrstreifen



Bild 147: Straßburger Straße, Radfahrstreifen



Bild 148: Straßburger Straße, Radfahrstreifen



Bild 149: Alte Landstraße Radfahrstreifen



Bild 150: Alte Landstraße / Hinsbleek, Radfahrstreifen



Bild 151: Stadtbahnstraße / Saseler Damm, Abbiegestreifen für Radverkehr



Bild 152: Stadtbahnstraße / Saseler Chaussee, Radfahrstreifen



Bild 153: Berner Heerweg, Radfahrstreifen



Bild 154: Meiendorfer Straße, Neubau der Radwege



Bild 155: Scharbeutzer Straße, Radweg



Bild 156: Scharbeutzer Straße, Radfahrstreifen



Bild 157: Curslacker Neuer Deich, Zweirichtungsradweg



Bild 158: Curslacker Neuer Deich, Zweirichtungsradweg



Bild 159: Curslacker Neuer Deich, Zweirichtungsradweg



Bild 160: Curslacker Neuer Deich, Zweirichtungsradweg



Bild 161: Schellerdamm, Schutzstreifen



Bild 162: Schellerdamm, Schutzstreifen und StadtRAD-Station



Bild 163: Friedhofstraße, Schutzstreifen



Bild 164: Bremer Straße, Instandsetzung der gemeinsamen Geh- und Radwege



Bild 165: Rugenberger Damm, Radweg



Bild 166: Rugenberger Damm, Radweg



Bild 167: Altenwerder Damm, gemeinsamer Geh- und Radweg



Bild 168: Altenwerder Damm, Radweg



Bild 169: Bergedorfer Freizeittrouten, Übersichtstafel am Bahnhof Bergedorf



Bild 170: Bergedorfer Freizeittrouten, Fahrradwegweisung



Bild 171: Bergedorfer Freizeittrouten, Fahrradwegweisung



Bild 172: Bergedorfer Freizeittrouten, Fahrradwegweisung



Bild 173: Goebenstraße, Fahrradabstellbügel



Bild 174: Eppendorfer Baum, Fahrradabstellbügel



Bild 175: Straßburger Straße, Fahrradabstellbügel



Bild 176: Weidenbaumsweg, Fahrradabstellbügel



Bild 177: Bike+Ride-Anlage S-Bahn-Haltestelle Othmarschen, überdachte Doppelstockparker



Bild 178: Bike+Ride-Anlage S-Bahn-Haltestelle Othmarschen, Sammelschließanlage



Bild 179: Bike+Ride-Anlage U-Bahn-Haltestelle Saarlandstraße



Bild 180: Bike+Ride-Anlage U-Bahn-Haltestelle Saarlandstraße, Sammel-schließenanlage und Schließfächer



Bild 181: Bike+Ride-Anlage U-Bahn-Haltestelle Hoheluftbrücke



Bild 182: Bike+Ride-Anlage U-Bahn-Haltestelle Hoheluftbrücke, überdachte Doppelstockparker und Schließfächer



Bild 183: Bike+Ride-Anlage U-Bahn-Haltestelle Hoheluftbrücke, überdachte Doppelstockparker



Bild 184: Bike+Ride-Anlage U-Bahn-Haltestelle Hoheluftbrücke, Sammel-schließanlage



Bild 185: Bike+Ride-Anlage U-Bahn-Haltestelle Berne, überdachte Abstellbügel



Bild 186: Bike+Ride-Anlage U-Bahn-Haltestelle Berne, überdachte Abstellbügel



Bild 187: Bike+Ride-Anlage S-Bahn-Haltestelle Neuwiedenthal, überdachte Doppelstockparker



Bild 188: Bike+Ride-Anlage S-Bahn-Haltestelle Neuwiedenthal, Sammelschließanlage



Bild 189: StadtRAD-Station U-Bahn-Haltestelle Hafencity Universität



Bild 190: StadtRAD-Station U-Bahn-Haltestelle Horner Rennbahn



Bild 191: StadtRAD-Station Billstedter Platz



Bild 192: StadtRAD-Station Thadenstraße / Holstenstraße



Bild 193: StadtRAD-Station Große Elbstraße



Bild 194: StadtRAD-Station Teufelsbrück



Bild 195: StadtRAD-Station S-Bahn-Haltestelle Klein Flottbek



Bild 196: StadtRAD-Station S-Bahn-Haltestelle Bahrenfeld



Bild 197: StadtRAD-Station Bahnenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße



Bild 198: StadtRAD-Station DESY



Bild 199: StadtRAD-Station Lappenburgsallee / Bei der Apostelkirche



Bild 200: StadtRAD-Station Veilchenweg / Grandweg



Bild 201: StadtRAD-Station Siemersplatz



Bild 202: StadtRAD-Station U-Bahn-Haltestelle Niendorf Markt / Tibarg



Bild 203: StadtRAD-Station U-Bahn-Haltestelle Niendorf-Nord



Bild 204: StadtRAD-Station S-Bahn-Haltestelle Stellingen



Bild 205: StadtRAD-Station Mundsburger Brücke



Bild 206: StadtRAD-Station Weidestraße / Johannes-Prassek-Park



Bild 207: StadtRAD-Station S/U-Bahn-Haltestelle Barmbek / Piazzetta Ralph Giordano



Bild 208: StadtRAD-Station Fuhlsbüttler Straße / Hellbrookstraße



Bild 209: StadtRAD-Station U-Bahn-Haltestelle Habichtstraße



Bild 210: StadtRAD-Station U-Bahn-Haltestelle Alsterdorf / Hindenburgstraße



Bild 211: StadtRAD-Station U-Bahn-Haltestelle Sengelmannstraße



Bild 212: StadtRAD-Station Röntgenstraße / Philips



Bild 213: StadtRAD-Station U-Bahn-Haltestelle Langenhorn Markt



Bild 214: StadtRAD-Station Gründgensstraße / César-Klein-Ring



Bild 215: StadtRAD-Station U-Bahn-Haltestelle Farmsen / Rahlstedter Weg



Bild 216: StadtRAD-Station U-Bahn-Haltestelle Trabrennbahn



Bild 217: StadtRAD-Station Friedrich-Ebert-Damm / Charlie-Mills-Straße



Bild 218: StadtRAD-Station Friedrich-Ebert-Damm / Helbingtwiete



Bild 219: StadtRAD-Station Bahnhof Bergedorf / Johann-Meyer-Straße



Bild 220: StadtRAD-Station Lohbrügger Markt



Bild 221: StadtRAD-Station S-Bahn-Haltestelle Nettelburg / Friedrich-Frank-Bogen



Bild 222: StadtRAD-Station S-Bahn-Haltestelle Allermöhe / Fleetplatz



Bild 223: StadtRAD-Station Harburger Rathausstraße



Bild 224: StadtRAD-Station Harburger Ring / Neue Straße



Bild 225: StadtRAD-Station Kanalplatz / Harburger Schloßstraße



Bild 226: StadtRAD-Station Schellerdamm



Bild 227: StadtRAD-Station Außenmühlenteich / Midsommarland



Bild 228: Öffentliche Luftpumpe Osterstraße

ÜBERSICHT ÜBER ABGESCHLOSSENE MAßNAHMEN IM RADVERKEHRSNETZ FORTSCHRITTSBERICHT 2018 ZUM BÜNDNIS FÜR DEN RADVERKEHR UND ZUR RADVERKEHRSTRATEGIE

Abkürzungen der Bezirke:

M = Hamburg-Mitte

A = Altona

E = Eimsbüttel

N = Hamburg-Nord

W = Wandsbek

B = Bergedorf

H = Harburg

Stand: 31.12.2017

Abgeschlossene Maßnahmen im Veloroutennetz 2015

Bezirk	Route	Abschnitt	von	bis	Art der Führung	Länge der Führung [m]
A	1	Rheingoldweg	Meistersingerweg	Schulauer Moorweg	Fahrradstraße	525
M	1/2	Feldstraße / Neuer Kamp	Sievekingplatz	Neuer Pferdemarkt	Radfahrstreifen	1.440
E	2	Högenstraße	Kehre Högenstraße	Spannskamp	Selbstständiger Geh-/ Radweg	100
E	3	Grandweg			Mischverkehr	800
N	4	Bebelallee	Hudtwalckerstraße	Deelböge	Schutzstreifen	2.000
N	5	Fuhlsbüttler Straße	Drosselstraße	Heidhörn	Radfahrstreifen	1.100
N	5	Langenfort	Fuhlsbüttler Straße	Otto-Speckter-Straße	Schutzstreifen	680
M	5/6	Ferdinandstor	Kennedybrücke	Lombardsbrücke	Radweg	320
N	7	Angerstraße	Lübecker Straße	Angerstraße	Selbstständiger Geh-/ Radweg	170
M	8	Hammer Landstraße	Sievekingdamm	Burgstraße	Zweirichtungsradweg	160
B	8	Lohbrügger Landstraße	Bergedorfer Straße / Weberade		Radfahrstreifen	140
M	11	Reiherdamm	Buchheisterstraße	Ellerholzdamm	Geh- und Radweg	50
E	13	Eimsbütteler Chaussee	Waterloostraße	Eppendorfer Weg	Schutzstreifen	260
E	13	Eppendorfer Weg			Mischverkehr	600
Summe						8.345

Abgeschlossene Maßnahmen im Veloroutennetz 2016

Bezirk	Route	Abschnitt	von	bis	Art der Führung	Länge der Führung [m]
A	1	Bornheide	Kroonhorst (Nord)	Böttcherkamp	Radweg	300
A	1	Bornheide	Immenbusch	120 m nördlich Achtern Born (Süd)	Radweg	520
A	1	Bornheide	Achtern Born (Nord)	Kroonhorst (Süd)	Radweg	360
A	1	Neuer Pferdemarkt	Neuer Pferdemarkt	Beim Grünen Jäger	Selbstständiger Geh-/Radweg	65
E	3	Goebenstraße	Bismarckstraße	Gärtnerstraße	Fahrradstraße	400
N	4	Suhrenkamp / Sengelmannstraße	Knoten		Radweg	160
N	7	Lübecker Straße / Mühlendamm / Steinhauerdamm	Knoten		Radfahrstreifen	65
W	7	Rahlstedter Straße	Haus Nr. 86	Rahlstedter Bahnhofstraße	Radfahrstreifen	220
B	8	Alte Holstenstraße / Weidenbaumsweg	Knoten		Mischverkehr	210
B	8	Lohbrügger Landstraße	Bodestraße	Weberade	Mischverkehr	270
B	8	Ludwig-Rosenberg-Ring	Sander Markt	Alte Holstenstraße	Radfahrstreifen	200
M	9	Ausschläger Allee	Tiefstacker Brücke	Grusonstraße	Radfahrstreifen	500
B	9	Kurt-A.-Körper-Chaussee	Bergedorfer Straße	Sander Damm	Schutzstreifen	240
M	10	Osakaallee	Tokiostraße	Überseeallee	Radfahrstreifen	150

Bezirk	Route	Abschnitt	von	bis	Art der Führung	Länge der Führung [m]
M	11	Veringstraße	Vogelhüttendeich	Mannesallee	Mischverkehr	340
N	13	Loogeplatz	Loogestraße	Goernestraße	Radfahrstreifen	200
M	14	Öjendorfer Weg	Maukestieg	Reclamstraße	Radfahrstreifen	100
W	14	Poppenbütteler Weg	Bereich Tegelsberg / Goldröschenweg		Radfahrstreifen	200
M	14	Reclamstraße	östlich Öjendorfer Brücke	Öjendorfer Brücke	Radfahrstreifen	65
Summe						4.565

Abgeschlossene Maßnahmen im Veloroutennetz 2017

Bezirk	Route	Abschnitt	von	bis	Art der Führung	Länge der Führung [m]
A	1	Hinter der Bahn	Sandmoorweg	Klövensteenweg	Selbstständiger Geh-/ Radweg	670
M	1,2	Großer Burstah	Adolphsplatz	Rödingsmarkt	Mischverkehr	310
M	1/ 2/ 11/ 12	Große Johannisstraße	Rathausstraße	Adolphsplatz	Mischverkehr	140
E	2	Olloweg	Kehre Ost	Kehre West	Selbstständiger Geh-/ Radweg	190
E	3	Bogenstraße	Kleiner Kielort	Kaiser-Friedrich- Ufer	Radfahr- streifen	1.160
E	4	Alsterufer	Fontenay Süd	Alte Rabenstraße	Fahrradstraße	380
N	4	Leinpfad	Krugkoppel	Hudtwalckerstraße	Fahrradstraße	1.630
N	5	Rümkerstraße	Langenfort	Schmachthäger Straße	Schutz- streifen	880
N	5/6	Mundsburger Damm	Hartwicusstraße	Armgartstraße	Radfahr- streifen	220
W	6	Schemmannstraße	Haselkamp	Farmsener Landstraße	Mischverkehr	700
W	7	Jenfelder Straße	Kuehnstraße	Jenfelder Allee	Mischverkehr	1.100
B	8	Am Langberg	Kehre	Haus Nr. 84/86	Mischverkehr	460
B	8	Lohbrügger Landstraße			Zweirichtungs- radweg	30
B	8	Lohbrügger Landstraße	Rudorffweg	Bodestraße	Mischverkehr	250
M	10	Am Bahndamm / Prielstraße / Tunnelstraße			Zweirichtungs- radweg	200
N	13	Hegestraße / Eppendorfer Baum	Knoten		Mischverkehr	60
Summe						8.380

Abgeschlossene Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen 2015

Bezirk	Abschnitt	von	bis	Art der Führung	Länge der Führung [m]
M	Finkenwerder Straße	Rugenberger Damm	50 m südlich Hornsand	Geh- und Radweg	250
M	Georg-Wilhelm-Straße	Teilabschnitte		Radweg	70
M	Hammer Landstraße	Burgstraße	Beltgens Garten	Radweg	160
A	Ebertallee	Osdorfer Weg	Notkestraße	Schutzstreifen	1.280
A	Farnhornweg	Hs.Nr. 37	Hs.Nr. 63	Radweg	230
A	Holstenkamp	Schnackenburgallee	ca. Hs. Nr. 70	Zweirichtungsradweg	160
A	Luruper Hauptstraße	Hs.Nr. 116	Hs.Nr. 120	Radweg	140
A	Luruper Hauptstraße	Brooksheide	Luckmoor	Radweg	260
A	Neuer Pferdemarkt	Neuer Kamp	Schulterblatt	Radfahrstreifen	280
A	Stresemannstraße	Teilabschnitte		Radweg	920
A	Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz	Knoten		Radweg	160
A	Sülldorfer Landstraße	Simrockstraße	Richtung Osten	Radweg	70
E	Grindelallee	Sedanstraße	Bogenstraße	Radweg	320
E	Holsteiner Chaussee	Hörgensweg	BAB A 23	Radweg	400
N	Alsterkrugchaussee	Röntgenstraße	Etzestraße	Radfahrstreifen	1.200
N	Alte Landstraße	Emekesweg	Poppenbütteler Weg	Radfahrstreifen	1.720
N	Braamkamp / Bebelallee	Knoten		Radfahrstreifen	400
N	Hufnerstraße	Drosselstraße	Hellbrookstraße	Radfahrstreifen	270
N	Kuhmühle	Armgartstraße	Ifflandstraße	Radfahrstreifen	400
N	Mühlendamm	Haus Nr. 86	Lübecker Straße	Radweg	960
N	Schürbeker Straße / Kuhmühlenbrücke	Friedrich-Schütter-Platz	Armgartstraße	Radweg	840

Bezirk	Abschnitt	von	bis	Art der Führung	Länge der Führung [m]
W	Holzmühlenstraße	Friedrich-Ebert-Damm	Tilsiter Straße	Schutzstreifen	1.060
W	Meiendorfer Straße	Haus Nr. 98	Spitzbergenweg	Radweg	600
B	Curslacker Neuer Deich	Haus Nr. 16 – 20 (Baumarkt)	BAB A 25	Zweirichtungsradweg	800
H	Bremer Straße	Sunderweg	AS HH-Marmstorf	Geh- und Radweg	600
H	Friedhofstraße	Bremer Straße	Ende Friedhof	Schutzstreifen	280
H	Winsener Straße	Teilabschnitte	Teilabschnitte	Geh- und Radweg	70
Summe					13.900

Abgeschlossene Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen 2016

Bezirk	Abschnitt	von	bis	Art der Führung	Länge der Führung [m]
M	Andreas-Meyer-Straße	Unterer Landweg	Halskestraße	Zweirichtungsradweg	140
M	Bei der Wollkämmerei	Georg-Wilhelm-Straße	Industriestraße	Geh und Radweg	900
M	Budapester Straße	Glacischaussee	Simon-von-Utrecht-Straße	Radweg	50
M	Glockengießerwall	Ernst-Merck-Straße bzw. Raboisen	Ferdinandstor	Radfahrstreifen	900
M	Grevenweg	Hammer Landstraße	Eiffestraße	Radweg	560
M	Kurt-Schumacher-Allee	Repsoldstraße	Besenbinderhof	Radweg	190
M	Mengestraße	Wilhelmsburger Reichsstraße	Georg-Wilhelm-Straße	Radfahrstreifen	460
M	Mengestraße	Georg-Wilhelm-Straße	Reinstorfweg	Radweg	100
M	Millerntorplatz	Glacischaussee	Millerntordamm	Radfahrstreifen	140
M	Rethedamm	Alter Rethedamm	50 m nördlich Rethedamm	Geh und Radweg	1.100
M	Rethedamm - Hohe-Schaar-Straße	50 m nördlich Rethedamm	450 m südlich Blumensand	Geh und Radweg	850
M	Shanghaiallee	Brooktorkai	Überseeallee	Radfahrstreifen	940
M	Überseeallee	Shanghaiallee	Am Lohsepark	Radfahrstreifen	120
M/A	Reeperbahn / Holstenstraße / Königstraße / Pepermölenbek	Knoten		Radfahrstreifen	780
A	Bahrenfelder Chaussee	Straußstraße	Lutherhöhe	Radfahrstreifen	740
A	Bahrenfelder Chaussee	Lutherhöhe	Brücke über die BAB	Radweg	200
A	Bahrenfelder Chaussee	Brücke über die BAB	50 m östlich Kielkamp	Radfahrstreifen	1.100
A	Bahrenfelder Chaussee	Woyrschweg	Straußstraße	Radweg	90
A	Budapester Straße / Neuer Pferdemarkt	Knoten		Radweg	100

Bezirk	Abschnitt	von	bis	Art der Führung	Länge der Führung [m]
A	Luruper Chaussee	Bereich Albert-Einstein-Ring		Radfahrstreifen	150
A	Stresemannstraße	Schützenstraße	Celsiusweg	Radfahrstreifen	600
A	Stresemannstraße	Ruhrstraße	Schützenstraße	Radweg	360
A	Stresemannstraße / Neuer Pferdemarkt	Mistralstraße	Neuer Kamp	Radweg	540
A	Stresemannstraße / Bornkampsweg / Bahrenfelder Steindamm	Knoten		Radweg	150
A	Stresemannstraße / Bornkampsweg / Bahrenfelder Steindamm	Knoten		Radfahrstreifen	280
E	Grindelallee	Haus Nr. 5	Sedanstraße	Radfahrstreifen	1.280
E	Kieler Straße	Bereich Holstenkamp		Radweg	100
E	Schulweg – Im Gehölz	Haus Nr. 28	Eichenstraße	Radweg	320
E	Schulweg – Im Gehölz	Am Weiher	Haus Nr. 121	Radweg	480
N	Drosselstraße Südseite	Krüsistraße	Fuhlsbüttler Straße	Radfahrstreifen	130
N	Hufnerstraße	Hellbrookstraße	Drosselstraße	Radweg	270
N	Langenhorner Chaussee	Erdkampsweg	Fibigerstraße	Geh- und Radweg	9.600
N	Maria-Louisen-Straße	Streekbrücke	Sierichstraße	Radfahrstreifen	1.200
N	Nordheimstraße	Sahlenburger Straße	Meister-Francke-Straße	Radweg	300
N	Straßburger Straße	Krausestraße	Nordschleswiger Straße	Radfahrstreifen	1.500
N/W	Nordheimstraße – Steilshooper Allee	Sahlenburger Straße	Eichenlohweg	Radfahrstreifen	420
W	Berner Heerweg	Bereich U-Bahn-Haltestelle Berne		Radfahrstreifen	200

Bezirk	Abschnitt	von	bis	Art der Führung	Länge der Führung [m]
W	Brauhausstraße	Wandsbeker Marktstraße	Brauhausstieg	Radweg	120
W	Rahlstedter Straße	Rahlstedter Bahnhofstraße	Haus Nr. 114	Radfahrstreifen	520
W	Saseler Chaussee	Stadtbahnstraße	Haus Nr. 235	Radfahrstreifen	840
W	Scharbeutzer Straße	Bargteider Straße	Boltenhagener Straße	Radfahrstreifen	480
W	Scharbeutzer Straße	Boltenhagener Straße	Rahlstedter Weg	Radweg	430
W	Scharbeutzer Straße	Rahlstedter Weg	Bargteider Straße	Radfahrstreifen	910
W	Stadtbahnstraße	Saseler Damm	Saseler Chaussee	Radfahrstreifen	640
Summe					31.280

Abgeschlossene Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen 2017

Bezirk	Abschnitt	von	bis	Art der Führung	Länge der Führung [m]
M	Anckelmannsplatz	Anckelmannstraße	Borgfelder Allee	Radweg	40
M	Esplanade	Dammtordamm	Neuer Jungfernstieg	Radfahrstreifen	250
M	Hammer Landstraße	Beltgens Garten	Diagonalstraße	Radfahrstreifen	2.140
M	Liebigstraße	Wöhlerstraße	Berzeliusstraße	Radfahrstreifen	3.200
A	Osdorfer Landstraße	Seestraße	Zum Hünengrab	Radweg	800
A	Osdorfer Landstraße	100 m östlich Flurstraße	Beginn Nebenfahrbahn	Radweg	410
A	Osdorfer Landstraße	Flurstraße	60 m östlich Flursraße	Radfahrstreifen	100
A	Osdorfer Landstraße	Flurstraße	Viereck (West)	Radfahrstreifen	400
A	Osdorfer Landstraße	Viereck (West)	Flottbeker Stieg	Radweg	190
A	Osdorfer Landstraße	Flottbeker Stieg	Seestraße	Radfahrstreifen	130
A	Rugenfeld – Rugenbarg	Grönenweg	Osdorfer Landstraße	Radweg	900
A	Rugenfeld – Rugenbarg	Osdorfer Landstraße	100 m östlich Grönenweg	Radfahrstreifen	900
A	Rugenfeld – Rugenbarg	Grönenweg	100 m östlich Grönenweg	Radfahrstreifen	100
E	An der Verbindungsbahn	Rentzelstraße	Durchschnitt	Radweg	100
E	An der Verbindungsbahn	Rentzelstraße	Durchschnitt	Radfahrstreifen	100
E	An der Verbindungsbahn	Durchschnitt	Bundesstraße	Radfahrstreifen	600
E	Bundesstraße	An der Verbindungsbahn	Grindelallee	Radfahrstreifen	280
E	Eppendorfer Baum	Klosterstern	Eppendorfer Brücke	Schutzstreifen	650
E	Grindelberg	Ende Nebenfahrbahn	Isestraße	Radweg	160
E	Grindelberg	Zufahrt Bezirksamt	Beginn Nebenfahrbahn	Radfahrstreifen	200

Bezirk	Abschnitt	von	bis	Art der Führung	Länge der Führung [m]
E	Grindelberg	Isestraße	Schlankreye	Radfahrstreifen	90
E	Grindelberg	Schlankreye	Helene-Lange-Straße Ostseite	Radweg	350
E	Holsteiner Chaussee / Heidlohstraße	Knoten		Radweg	40
E	Julius-Vosseler-Straße	Teilabschnitt		Radweg	60
E	Julius-Vosseler-Straße	Kleingartenverein 323	Oddernskamp	Radweg	170
E	Kennedybrücke	Brücke	Alsterufer	Zweirichtungsradweg	160
E	Klosterstern			Radweg	340
E	Rothenbaumchaussee	Klosterstern	Hagedornstraße	Radfahrstreifen	540
N	Alsterkrugchaussee	Alsterdorfer Damm	Sengelmannstraße	Radweg	2.720
N	Eppendorfer Baum	Eppendorfer Brücke	Hegestraße	Schutzstreifen	200
N	Hebebrandstraße	Überseering	Sengelmannstraße	Radweg	90
N	Langenhorner Chaussee	Stockflethweg	Am Ochsenzoll (Landesgrenze)	Radfahrstreifen	700
N	Lübecker Straße	Elisenstraße	Freiligrathstraße	Radfahrstreifen	250
N	Lübecker Straße	Alfredstraße	Elisenstraße	Radweg	115
N	Lübecker Straße	Steinhauerdamm	Alfredstraße	Radfahrstreifen	370
N	Winterhuder Weg	Bushaltestelle Beethovenstraße		Radweg	90
W	Poppenbütteler Weg	Bushaltestelle Goldröschenweg		Radfahrstreifen	160
W	Rolfinckstraße	Saseler Chaussee	Westhusenstraße	Schutzstreifen	450
W	Stein-Hardenberg-Straße	Bushaltestelle Stemmschay		Radweg	220
W	Tonndorfer Hauptstraße	Bushaltestelle Studio Hamburg		Radweg	250
Summe					19.015

Abgeschlossene Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen 2015

Bezirk	Abschnitt	von	bis	Art der Führung	Länge der Führung [m]
M	Ausschläger Allee	Rothenburgstraße	Ausschläger Elbdeich	Schutzstreifen	1.800
M	Buchheisterstraße	Reiherdamm	Ende Buchheister Straße	Radweg	1.000
M	Diagonalstraße	Eiffestraße	Erste Diagonalbrücke	Radfahrstreifen	140
M	Diagonalstraße	Hammer Landstraße	Osterbrook	Radfahrstreifen	630
M	Glacischaussee	Feldstraße	Millerntorplatz	Radfahrstreifen	1.400
M	Graumannsweg	Kuhmühle	Papenhuder Straße	Radfahrstreifen	220
M	Hammer Steindamm	Sievekingsallee	Carl-Petersen-Straße	Schutzstreifen	800
N	Alte Wöhr	Fraenkelstraße	Fuhlsbüttler Straße	Schutzstreifen	540
N	Meister-Francke-Straße	Nordheimstraße	Meister-Bertram-Straße	Radfahrstreifen	50
N	Mühlenkamp	Körnerstraße	Semperstraße	Schutzstreifen	1.000
B	Ochsenwerder Norderdeich	Reitschleuse	Haus Nr. 159	Mischverkehr	730
H	Gordonstraße			Radweg	600
H	Harburger Schloßstraße	Hs.-Nr. 27	Hs.-Nr. 43	Radweg	100
H	Karnapp			Radweg	70
H	Neue Verbindung	Altenwerder Querweg	Altenwerder Hauptdeich	Zweirichtungsradweg	450
Summe					9.530

Abgeschlossene Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen 2016

Bezirk	Abschnitt	von	bis	Art der Führung	Länge der Führung [m]
M	Altenwerder Damm	BAB-Brücke	Rugenberger Damm	Geh- und Radweg	250
M	Lange Reihe	Lohmühlenstraße	Schmilinskystraße	Schutzstreifen	190
M	Rugenberger Damm	Finkenwerder Straße	Altenwerder Damm	Geh- und Radweg	1.050
M	Steendiek / Benittstraße / Köhlfleet Hauptdeich (Elberadweg, Nordseeküstenradweg, Hafenroute)	Knoten		Mischverkehr	40
E	Heußweg	Henriettenstraße	Stellinger Weg	Schutzstreifen	440
E	Osterstraße	Schwenckestraße	Emilienstraße	Schutzstreifen	860
E	Osterstraße	Emilienstraße	Schulweg	Schutzstreifen	580
E	Schlankreye / Grindelberg	Knoten		Schutzstreifen	50
N	Hellbrookstraße	Steilshooper Straße	Tieloh	Radfahrstreifen	200
N	Hofweg	Uhlenhorster Weg	Averhoffstraße	Schutzstreifen	480
N	Kellinghusenstraße	Goernestraße	Faaßweg	Radfahrstreifen	460
N	Papenhuder Straße	Hartwicusstraße	Uhlenhorster Weg	Schutzstreifen	290
N	Weg beim Jäger	Obenhauptstraße	Sportallee	Zweirichtungsradweg	550
N	Wiesendamm	Goldbekufer	Saarlandstraße	Radfahrstreifen	830
W	Richardstraße	Wandsbeker Chaussee	Eilenau	Radfahrstreifen	720
H	Alter Postweg / Heimfelder Straße	Knoten		Radweg	10
H	Moorburger Straße	Bereich Brücke über Abzugsgraben		Geh- und Radweg	60
H	Rehrstieg	S-Neuwiedenthal		Radweg	100
Summe					7.160

Abgeschlossene Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen 2017

Bezirk	Abschnitt	von	bis	Art der Führung	Länge der Führung [m]
M	Caffamacherreihe	Gorch-Fock-Wall	Valentinskamp	Radfahrstreifen	215
M	Caffamacherreihe	ABC-Straße	Valentinskamp	Schutzstreifen	190
M	Caffamacherreihe	ABC-Straße	Valentinskamp	Radfahrstreifen	190
M	Maukestieg	Öjendorfer Weg	Wendeplatz	Fahrradstraße	100
A	Paul-Neumann-Platz	Max-Brauer-Allee	Taxifahrbahn	Zweirichtungsradweg	100
A	Paul-Neumann-Platz			Mischverkehr	75
E	Kaiser-Friedrich-Ufer	Weidenstieg	Goebenbrücke	Selbstständiger Geh-/ Radweg	1.200
E	Methfesselstraße	Osterstraße	Luruper Weg	Schutzstreifen	160
E	Oddernskamp	Gazellenkamp	Oddernskamp 20	Radfahrstreifen	50
E	Oddernskamp	Teilabschnitt		Radweg	60
E	Oddernskamp	Gazellenkamp	Julius-Vosseler-Straße	Radweg	130
E	Osterstraße	Methfesselstraße	Schwenckestraße	Schutzstreifen	780
N	Alte Wöhr	Saarlandstraße	Fraenkelstraße	Schutzstreifen	920
N	Gellertstraße	Bellevue	Poelchaukamp	Schutzstreifen	280
N	Rathenaustraße	Bereich Wolfssonweg		Radfahrstreifen	40
Summe					4.490

Übersicht

Abgeschlossene Maßnahmen 2015	Länge [m]
Abgeschlossene Maßnahmen im Veloroutennetz	8.345
Abgeschlossene Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen	13.900
Abgeschlossene Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen	9.530
Summe	31.775

Abgeschlossene Maßnahmen 2016	Länge [m]
Abgeschlossene Maßnahmen im Veloroutennetz	4.565
Abgeschlossene Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen	31.280
Abgeschlossene Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen	7.160
Summe	43.005

Abgeschlossene Maßnahmen 2017	Länge [m]
Abgeschlossene Maßnahmen im Veloroutennetz	8.380
Abgeschlossene Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen	19.015
Abgeschlossene Maßnahmen im Radverkehrsnetz an Bezirksstraßen	4.490
Summe	31.885

Länge der neugebauten und erneuerten Radverkehrsführungen nach Art

Art der Radverkehrsführung	2015 [m]	2016 [m]	2017 [m]
Fahrradstraßen	525	400	2.110
Radfahrstreifen	9.390	18.240	12.385
Schutzstreifen	9.700	3.130	4.510
Radwege	8.790	6.500	7.635
Mischverkehr (Velorouten)	2.130	860	3.095
Selbstständig geführte Radwege	270	65	2.060
Gemeinsame Geh und Radwege	970	13.810	-

ANHANG 3

ANGEORDNETE AUFHEBUNGEN DER RADWEG-BENUTZUNGSPFLICHT 2015 – 2017

Straße	Straßenabschnitt		Datum der Anordnung
	von	bis	
Kreuzweg	Adenaueralle	Steindamm	23.01.2015
Steindamm	Kreuzweg	Böckmannstraße	23.01.2015
Johannisbollwerk	Reimarusstraße	Ditmar-Koel-Straße	25.04.2016
Reeperbahn	Beim Trichter	Millerntorplatz	13.04.2016
Lobuschstraße / Klausstraße / Eulenstraße / Bleickenallee			04.11.2016
Bleickenallee/ Keplerstraße / Eulenstraße / Lobuschstraße			04.11.2016
Holstenstraße	Holstenplatz	Chemnitzstraße	01.05.2017
Lokstedter Steindamm	gesamt		28.07.2014
Eppendorfer Baum	gesamt		31.07.2014
Lenhartzstraße	gesamt		12.09.2014
Oldesloer Straße	Frohmestraße	Wunderbrunnen	19.04.2016
Bahrenfelder Chaussee	Luruper Chaussee	Von-Sauer-Straße	01.08.2016
Luruper Chaussee	gesamt		01.08.2016
Sandmoorweg	Bereich S-Bahn-Brücke		30.05.2016
Reichsbahnstraße	Höhe S-Bhf. Eidelstedt		02.09.2015
Osterbekstraße	Schleidenstraße	Bachstraßenbrücke	14.04.2015
Lerchenfeld	gesamt		14.04.2015
Wartenau	gesamt		14.04.2015
Landwehr	gesamt		14.04.2015
Überseering	Jahnring	Hebebrandstraße	17.11.2015

Straße	Straßenabschnitt		Datum der Anordnung
	von	bis	
Brombeerweg	Ratsmühlendamm	Fliederweg	14.07.2016
Saseler Markt	gesamt		05.01.2015
Stadtbahnstraße	Waldweg	Kunaustraße	05.01.2015
Steilshooper Allee	Haldedorfer Straße	Am Luisenhof	16.01.2014
Sievekingsallee	Rennbahnstraße	Horner Kreisel	12.03.2015
Reclamstraße	gesamt		12.01.2016
Glinder Straße	Öjendorfer Weg	Möllner Landstraße	29.03.2016
Schwarzenbergstraße	Höhe LIMA 14		10.07.2015
Marmstorfer Weg	10 m nördlich vor Ernst-Bergeest-Weg		01.08.2016
Elfenwiese	10 m vor Marmstorfer Weg		01.08.2016
Krummholzberg	gesamt		02.11.2016
Wilstorfer Straße	gesamt		02.11.2016
Bremer Straße	Krummholzberg	Marmstorfer Weg	01.11.2016
Moorburger Elbdeich	Moorburger Hauptdeich	Moorburger Elbdeich 129	27.11.2015
Ehestorfer Heuweg	Cuxhavener Straße	Landesgrenze	02.02.2016
Bauernweide	Süderelbering (Nord)	Cuxhavener Straße	14.03.2016
Am Neugrabener Bahnhof	Zufahrt Hausnr. 34	Cuxhavener Straße	14.03.2016

ANHANG 4

ZULASSUNG VON RADVERKEHR IN GEGENRICHTUNG IN EINBAHNSTRASSEN 2015 – 2017

Straße	Straßenabschnitt		Datum der Anordnung
	von	bis	
Marktstraße	Karolinenstraße	Steindamm	22.01.2016
Behnstraße	Königstraße	Böckmannstraße	26.06.2015
Lohkampstraße	Reimarusstraße	Ditmar-Koel-Straße	15.10.2015
Tierparkallee/Hagenbeckallee			30.06.2015
Uhlandstraße	Hausnr. 6	Lessingstraße	14.11.2016
Goldbekufer	Barmbeker Straße	Geibelstraße	22.09.2015
Kuhnsweg	Semperstraße	Peter-Marquard-Straße	22.09.2015
Peter-Marquard-Straße	Schinkelstraße	Mühlenkamp	24.09.2015
Bilsersstraße	Alsterdorfer Straße	Carl-Cohn-Straße	26.07.2016
Wentzelstraße	Gellertstraße	Andreasstraße	10.08.2016
Preystraße	Schinkelstraße	Mühlenkamp	1. Q. 2015
Im Alten Dorfe	gesamt		08.06.2016
Claus-Ferck-Straße	gesamt		08.06.2016
Puvogelstraße	Wandsbeker Zollstraße	Puvogelstraße Nr. 1	23.11.2016
Am Bahnhof	gesamt		12.12.2016
Op de Wisch	An de Geest	Ohrnsweg	08.06.2016
Neckersstücken	Ohrnsweg	An de Geest	08.06.2016

