

„Schnell und sicher mit dem Rad ans Ziel“

Dennis Thering
Verkehrspolitischer
Sprecher

Ein Radverkehrskonzept für Hamburg mit Augenmaß und ohne Zwang

CDU-Fraktion
in der Hamburgischen
Bürgerschaft

Gliederung

- I. Präambel/Leitbild
- II. Der Radverkehr in Hamburg heute
- III. Ziele und Maßnahmen zur Zielerreichung („Radverkehr für morgen“)
 - **Ziel 1:** Stetiger Zuwachs des Fahrradverkehrs
 - **Ziel 2:** Steigerung der Radverkehrssicherheit
 - **Ziel 3:** Verbesserung des Radverkehrsflusses
 - **Ziel 4:** Stärkere Verknüpfung des Fahrrads mit anderen Verkehrsträgern und Verbesserung der Beteiligungskultur

I. Präambel/Leitbild

Ein zeitgemäßer Mix aus Autos, Bahnen, Bussen, Fähren und Fahrrädern ist von entscheidender Bedeutung für die zukünftige Ausgestaltung der Mobilität in Hamburg. Dies gilt für Hamburg als Herz einer Metropolregion mit über fünf Millionen Einwohnern und Hafenstandort von Weltrang umso mehr. Intelligent und effizient gesteuerte Pendler- und Güterverkehre sind von elementarer Bedeutung für Wohlstand und Wirtschaftskraft in unserer Stadt. Moderne Mobilität bedeutet zugleich die Berücksichtigung von Lärmschutz, Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit bei der Verkehrsplanung. Kein anderes Verkehrsmittel erfüllt speziell diese Kriterien so gut wie das Fahrrad, das generationenübergreifend eine gesunde, günstige und flexible Fortbewegung ermöglicht.

Schmiedestraße 2
20095 Hamburg
www.cdu-hamburg.de

Zur Förderung des Radverkehrs hat der CDU-geführte Senat im Januar 2008 die bis heute gültige Radverkehrsstrategie für Hamburg (Drs. 18/7662) beschlossen, die von dem aus Vertretern von Verbänden, Vereinen, Verwaltung und Politik bestehendem Fahrradforum erarbeitet wurde. Das bekannteste Element daraus ist das 2009 eingeführte Fahrradleihsystem „StadtRAD Hamburg“, das mit aktuell 1.800 Leihrädern, 193 Stationen, 350.000 Kunden und über 2,5 Millionen Ausleihvorgängen im vergangenen Jahr das erfolgreichste Fahrradleihsystem in ganz Deutschland ist. Die Radverkehrsstrategie zielte ferner auf die Bereitstellung einer attraktiven Infrastruktur wie Radrouten, auf Angebote zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger sowie ausreichende Abstellmöglichkeiten und definierte vor diesem Hintergrund das Ziel, den Radverkehrsanteil (Anteil des Verkehrsträgers „Fahrrad“ bei der Verkehrsmittelwahl, Stichwort „Modal Split“) zu steigern. Viele der mit der Radverkehrsstrategie erhofften und erwünschten Wirkungen sind inzwischen eingetreten. In den letzten Jahren gab es aber auch Negativentwicklungen. Insbesondere der Anstieg der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung in den vergangenen Jahren deutet darauf hin, dass die Verkehrssicherheit zuletzt vernachlässigt wurde und dass dem Wachstum des Radverkehrsanteils faktische Grenzen gesetzt sind.

Dennis Thering
Verkehrspolitischer
Sprecher

CDU-Fraktion
in der Hamburgischen
Bürgerschaft

Für die CDU ist klar: Der Radverkehr muss auch in Zukunft gefördert werden. Das Wachstum muss allerdings organisch und nicht sprunghaft, es muss mit Außenmaß und nicht mit der Brechstange, es muss im Konzert mit und nicht einseitig gegen andere Verkehrsmittel erfolgen. Unser Ziel ist, dass immer mehr Menschen mit dem Rad schnell und sicher ans Ziel gelangen durch attraktive Rahmenbedingungen und nicht durch einseitige Politik und staatlichen Zwang zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer.

II. Der Radverkehr in Hamburg heute

Laut Angaben des Zweirad-Industrie-Verbandes e.V. (ZIV) ist die Zahl der in Deutschland verkauften Fahrräder und E-Bikes auch im Jahr 2015 erneut gestiegen, um rund 6,6 Prozent auf 4,35 Millionen¹. Insbesondere der Absatz von E-Bikes hat hierbei deutlich zugelegt (+ 11,5 Prozent). Dieser erfreuliche Trend zum Rad ist auch in Hamburg zu beobachten. Das Deutsche Institut für Urbani-

Schmiedestraße 2
20095 Hamburg

www.cdu-hamburg.de

¹ http://ziv-zwei-rad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/PM_2016_08.03._Fahrradmarkt_2015.pdf

stik (Difu) schätzt die Zahl der Fahrräder in Privatbesitz in Hamburg auf 1,64 Millionen, Tendenz weiter steigend.

Auch die Große Anfrage (GA) der CDU-Bürgerschaftsfraktion aus dem Mai 2015 (Drs. 21/253) hatte ergeben, dass das an 38 über die ganze Stadt verteilten Fahrradpegeln gemessene Radverkehrsaufkommen seit 2011 kontinuierlich gestiegen ist. Allerdings sind solche Zahlen mit Vorsicht zu genießen, weil in der Vergangenheit zu verschiedenen Pegeln keine Angaben vorlagen.

Nicht ohne Grund fallen zwei der fünf Fälle öffentlicher Geldverschwendung, die der Bund der Steuerzahler (BdS) in seinem aktuellen Schwarzbuch in Bezug auf Hamburg anprangert², in den Verkehrsbereich. Mehr noch: In beiden Fällen geht es um Radverkehrsmaßnahmen. Sowohl der Plan des rot-grünen Senats, den erst 2012 für 444.000 Euro neben der Shanghaiallee fertiggestellten Radweg für noch mehr Geld auf die Straße zu verlegen als auch der 31.000 Euro teure Fahrradzähler an der Außenalster, der im August 2015 vom damaligen Bezirksamtsleiter und jetzigem Innensenator Grote (SPD) feierlich in Betrieb genommen wurde und offenkundig falsch zählt (siehe Drs. 21/3969), zeigen die falsche Schwerpunktsetzung von SPD und GRÜNEN auf möglichst symbolträchtige, aber zugleich ineffektive Maßnahmen.

Insbesondere die Verkehrssicherheit hinkt der gestiegenen Popularität des Fahrradfahrens deutlich hinterher. Es war ein deutliches Warnsignal, dass die Zahl der in Hamburg tödlich verunglückten Radfahrer 2014 innerhalb nur eines Jahres von 2 auf 11 gestiegen ist. Darüber kann auch der erfreuliche Rückgang in 2015 gegenüber dem Vorjahr (2015: 2) nicht hinwegtäuschen. Wohlwissend, dass gerade beim Radverkehr jährliche Witterungseffekte- und schwankungen zu berücksichtigen sind, ist die Zahl der auf und an Deutschlands Straßen verletzten Personen insgesamt zwischen 1970 bis 2013 zwar um 30 Prozent zurückgegangen, die Zahl der verletzten Fahrradfahrer im selben Zeitraum aber um 75 Prozent gestiegen³. Für die CDU gilt daher: Fahrradfahren in Hamburg muss nicht nur attraktiv, sondern vor allem auch sicher sein.

Dies kommt gegenwärtig viel zu kurz. Rot-Grün möchte Hamburg laut Koalitionsvertrag zur Fahrradstadt umkrempeln und ein „Willkommensklima“ für Radfahrerinnen und Radfahrer schaffen. Alarmierend ist dabei allerdings, dass dem Senat laut seiner Antwort aus Drs. 21/253 jegliche Prognosen, Gutachten und Untersuchungen zur Entwicklung des Radverkehrs in Hamburg weder von Ex-

Dennis Thering
Verkehrspolitischer
Sprecher

CDU-Fraktion
in der Hamburgischen
Bürgerschaft

Schmiedestraße 2
20095 Hamburg

www.cdu-hamburg.de

² <http://www.schwarzbuch.de/verschwendungsfaeelle/bundesland/7>

³ http://www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/Dokumente/Unfallkarten-national-deutsch.pdf?__blob=publicationFile&v=5

ternen vorliegen, noch selbst seit 2011 in Auftrag gegeben wurden. Kurzum: Der Senat betreibt Radverkehrspolitik im Blindflug.

Dies zeigt sich besonders bei dem von Rot-Grün postuliertem Ziel, den Radverkehrsanteil in Hamburg in den 2020er Jahren auf 25 Prozent zu steigern. Von den 34 europäischen Städten mit mindestens 25-Prozent Radverkehrsanteil hat keine mehr als 600.000 Einwohner⁴. „Fahrradstädte“ sind also eher kleinere Städte wie Münster als deutscher Spitzenreiter mit 296.000 Einwohnern und 38 Prozent Radverkehrsanteil (= Platz vier in Europa). Verkehrsplanung einer Millionenmetropole nach den Maßstäben einer Kleinstadt ist von vornherein zum Scheitern verurteilt. Auch der von GRÜNEN und SPD oft angestrebte Vergleich zu Kopenhagen führt zwangsläufig in die Irre. Hamburg hat über drei Mal mehr Einwohner und rund das Neunfache an Fläche. Als Vergleichsmaßstäbe sollten daher Städte wie Barcelona, Berlin, Köln, London, München oder Paris dienen.

Radverkehrspolitik ist kein Selbstzweck, sondern muss stets dem Ziel eines modernen, zukunftsgerichteten, bedarfsorientierten und kapazitätsgerechten Mobilitätsmixes untergeordnet werden. Andernfalls bleiben Autofahrer, Motorradfahrer, LKW-Fahrer, Fußgänger und die Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) buchstäblich auf der Strecke. Dies zeigt sich vor allem bei der von Rot-Grün betriebenen Einrichtung von Fahrradstraßen, Radfahr- und Schutzstreifen. Diese erfolgt oft wider besseres Wissen. So ergab beispielsweise eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)⁵, dass die Unfallbelastung auf Hochbordradwegen, die neben dem Fußweg verlaufen, mit denen von Radfahrstreifen, die auf der Fahrbahn aufgebracht werden, vergleichbar ist. Anders als von Rot-Grün und Radfahrlobbyisten behauptet, existieren also keine grundsätzlichen Sicherheitsnachteile von Radwegen. Die konkrete Art des gewählten Radwegs ist entscheidend. Trotzdem haben SPD und GRÜNE beispielsweise beschlossen, auf dem vielbefahrenen Ring 3 in Altona eine Fahrspur für den motorisierten Verkehr zu streichen und einen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn einzurichten. Vor dem Hintergrund des prognostizierten Anstiegs der Einwohnerzahl und des Verkehrsaufkommens im Hamburger Westen in den kommenden Jahren ist diese Vorgehensweise fatal.

Eine intelligente Radverkehrspolitik muss aus Sicht der CDU die nachfolgenden vier Ziele samt Maßnahmen zu deren Erreichung konsequent verfolgen.

Dennis Thering
Verkehrspolitischer
Sprecher

CDU-Fraktion
in der Hamburgischen
Bürgerschaft

Schmiedestraße 2
20095 Hamburg

www.cdu-hamburg.de

⁴ http://www.epomm.eu/tems/compare_cities.phtml

⁵ <http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2011/253/pdf/V184.pdf>

III. Ziele und Maßnahmen zur Zielerreichung

Ziel I: Stetiger Zuwachs des Fahrradverkehrs

Die Radverkehrsstrategie des CDU-geführten Senats aus dem Jahr 2008 sah u.a. vor, den Anteil des Radverkehrs am sogenannten „Modal Split“ bis 2015 auf 18 Prozent zu steigern. 2008 lag der Radverkehrsanteil in Hamburg bei 12,2 Prozent, wie die bundesweite Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) seinerzeit ergab. Ob dieses Ziel erreicht wurde, wird voraussichtlich erst 2017 (laut Senat) oder 2018 (laut der Studienautoren) zu beantworten sein, wenn die Nachfolgestudie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durchgeführt und ausgewertet sein wird.

Anders als Rot-Grün wollen wir keinen starren Wert beim Radverkehrsanteil vorgeben, dessen Erreichung zudem auf einen unbestimmten Zeitpunkt verschoben wird. Als CDU streben wir einen stetigen Zuwachs des Fahrradverkehrs an. Eine passgenaue und zielgerichtete Radverkehrspolitik in Hamburg bedarf überdies einer Differenzierung zwischen innenstadtnahen Quartieren mit hohem Radverkehrsanteil und äußeren Stadtteilen, in denen das Fahrrad aufgrund langer Wege als Verkehrsmittel – insbesondere um den Arbeitsplatz zu erreichen – eine untergeordnete Rolle spielt.

Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziel:

- Einrichtung eines Sonderfonds i.H.v. 20 Mio. Euro zum Ausbau und zur Sanierung von Radwegen. Diese sollen in der Regel als Hochbord eingerichtet und vor Kreuzungen ausreichend früh in den Sichtbereich des motorisierten Verkehrs verschwenkt werden. Die Finanzierung erfolgt aus den vom Bund über den sogenannten Kommunalinvestitionsförderungsfonds zur Verfügung gestellten Finanzmitteln, die zwischen 2015 und 2018 insgesamt ein Volumen von 58 Mio. Euro umfassen (Drs. 21/235).
- Bei der Instandsetzung und/oder Neuanlage von Radwegen sollten diese möglichst so angelegt werden, dass sie auch mit Lastenrädern und Kinderanhängern sicher und komfortabel zu nutzen sind.
- Beauftragung einer Untersuchung zur mittelfristigen Entwicklung des Radverkehrs in Hamburg
- Ausweitung des Angebots von StadtRAD Hamburg auf 300 Stationen bis 2025, um insbesondere bisher nicht oder nur wenig bediente Stadtteile zu erschließen. Aktuell sind mit der letzten Ausbaustufe lediglich 209 Stationen geplant.

Dennis Thering

Verkehrspolitischer
Sprecher

CDU-Fraktion
in der Hamburgischen
Bürgerschaft

Schmiedestraße 2
20095 Hamburg

www.cdu-hamburg.de

- Erweiterung der StadtRAD-Flotte um Lastenfahrräder und Fähräder mit Kindersitzen spätestens mit dem Abschluss des neuen Betreibervertrags Ende 2018, wenn möglich auch früher. Zugleich muss die technische Möglichkeit geschaffen werden, im Internet oder via App standortgenau und in Echtzeit die Verfügbarkeit dieser Lastenfahrräder und Fahrräder mit Kindersitzen zu erfassen.
- Senkung und Refinanzierung des jährlichen Zuschussbetrages der öffentlichen Hand („Betreiberentgelt“) für StadtRAD Hamburg von zuletzt 2 Mio. Euro im Jahr 2015 durch Ermöglichung von Werbeanzeigen auf den Leihrädern und/oder an den Ausleihstationen.
- Flächendeckende Beschaffung und Installation von Haltegriffen für Fahrradfahrer an Ampeln, um Wartekomfort zu erhöhen.
- Einrichtung von Fahrradschnellstraßen bzw. Fahrradautobahnen durch die dauerhafte/temporäre Nutzung stillgelegter Bahnstrecken. Eine mögliche Trasse wäre die alte Strecke zwischen Hamburg-Ohlsdorf und Hamburg Ochsenzoll (siehe Drs. 21/1797).

Dennis Thering
Verkehrspolitischer
Sprecher

CDU-Fraktion
in der Hamburgischen
Bürgerschaft

Ziel II: Steigerung der Radverkehrssicherheit

Schwere Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung sind in unserer Stadt mittlerweile zur traurigen Gewohnheit geworden. 11 tödlich verunglückte Radfahrer in Hamburg im Jahr 2014 (2013: 2) waren hierfür der augenfälligste Beleg.

Bereits von 2013 auf 2014 stieg die Zahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung um 8,6 Prozent (von 3.014 auf 3.274) und die Zahl der dabei verletzten Fahrradfahrer gar um 9,4 Prozent (von 2.212 auf 2.420). Dabei war die Zahl der Verkehrsunfälle insgesamt nur um 1,1 Prozent und die der Verunglückten um 4,8 Prozent gestiegen). 2015 stagnierte die Zahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung auf hohem Niveau (3.242), die Zahl der Schwerverletzten ist aber noch einmal um 4,5 Prozent gestiegen.

Diese Unsicherheiten und Gefahren im Straßenverkehr sind entscheidende Gründe, warum Menschen von der Fahrradnutzung bzw. dem Wechsel auf das Rad absehen. Die notwendige Steigerung der Radverkehrssicherheit ist somit nicht nur ein Selbstzweck, sondern zugleich ein wichtiger Baustein, um Radfahren in Hamburg noch attraktiver zu machen. Zugleich gilt es, die Zahl der von Radfahrern begangenen Verkehrsverstöße zu reduzieren. So wurden 2015 alleine über 2.200 Fahrradfahrer bei Rotlichtverstößen von der Polizei erwischt und die Dunkelziffer liegt erheblich höher. Bei den durchzuführenden Maßnahmen kommen Prävention und Repression gleichermaßen zur Geltung.

Schmiedestraße 2
20095 Hamburg

www.cdu-hamburg.de

Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziel:

- Verstärkung der Dichte und des Drucks bei Fahrradverkehrskontrollen durch zusätzliches Personal, um jährlich auf mindestens 15.000 Personalstunden für diesen Bereich zu kommen (2015: 13.592 Personalstunden). Personalstunden für Verkehrskontrollen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) dürfen im Gegenzug und im Vergleich zum Jahr 2015 (Alkohol/Drogen: 25.236, Geschwindigkeit: 29.020, Rotlicht: 33.734, Kraftradfahrer: 3.661) nicht reduziert werden.
- Auf Hauptverkehrsstraßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw) von mindestens 15.000 PKW und einem Schwerlastanteil von mindestens drei Prozent ist der Radverkehr regelhaft auf (Horchbord-)Radwegen neben der Fahrbahn zu führen. Ein aktuelles Beispiel ist die Straße Rugenfeld mit ca. 20.000 Kfz pro Tag und einem Schwerlastanteil von drei Prozent⁶.
- Ausweitung der Präventionsangebote der Polizei (Polizeiverkehrslehrer, „Polizeiverkehrskasper“ und Jugendverkehrsschule) durch eine personelle und finanzielle Aufwertung auf rund 1.500 Präventionsaktionen pro Jahr (2015: 1.030).
- Stärkung der zielgruppenorientierten Öffentlichkeitsarbeit in Bezug auf Verkehrssicherheit insbesondere durch den Einsatz sozialer Medien. Zielgruppen sind sowohl Fahrrad- als auch PKW-Fahrer, LKW-Fahrer und Fußgänger.
- Voraussetzungen dafür schaffen, dass Fahrräder mittels Markierungen registriert (Beispiel Polizei in NRW)⁷ bzw. kodiert (Beispiel ADFC⁸) werden können, um geklaute Fahrräder bzw. Pedelecs/E-Bikes besser identifizieren zu können, vom Diebstahl von Fahrrädern abzuschrecken und herrenlose Schrotträder besser zuordnen zu können.
- Bei der Instandsetzung und/oder Neuanlage von Straßen sollten noch öfter Querungsstellen für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen eingerichtet werden. Die Abstände zwischen den Querungsstellen sollen so kurz wie möglich und so groß wie nötig sein.

Dennis Thering
Verkehrspolitischer
Sprecher

CDU-Fraktion
in der Hamburgischen
Bürgerschaft

Schmiedestraße 2
20095 Hamburg

www.cdu-hamburg.de

⁶ Zu weiteren Beispielen und den aktuellsten Daten (aus 2014) siehe:
<http://www.hamburg.de/contentblob/5953594/1032d055efc7a15a852ee7843cbadd9a/data/verkehrsbelastung-dtvw-karte-14.pdf>

⁷ http://www.polizei.nrw.de/minden-luebbecke/artikel__12194.html

⁸ http://www.weser-kurier.de/region/achimer-kurier_artikel,-Ein-Fingerabdruck-fuer-das-eigene-Fahrrad-_arid,1382218.html

- Die von Bundesverkehrsminister Dobrindt angekündigte Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO)⁹, es Aufsichtspersonen von Kindern bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr zukünftig zu erlauben, mit den Kindern auf dem Gehweg zu fahren, ist durch den Senat im Bundesrat zu unterstützen.

Dennis Thering
Verkehrspolitischer
Sprecher

Ziel III: Verbesserung des Radverkehrsflusses

Hamburg versinkt im Stau. Unabhängig von Studiendesign, untersuchtem Straßentyp und Erhebungsmethode belegt Hamburg innerhalb Deutschlands stets einen der vorderen Plätze bei den unterschiedlichen Stau-Bilanzen.¹⁰ Der dadurch unterbrochene Verkehrsfluss schadet nicht nur der Umwelt, sondern der Mobilität als solcher insgesamt.

CDU-Fraktion
in der Hamburgischen
Bürgerschaft

Abgesehen von der Notwendigkeit, den PKW- und LKW-Verkehr störungsfreier zu gestalten, eröffnet das Stauchaos die Möglichkeit, mehr Menschen für das Rad zu begeistern. Denn Verkehrsmittel sind nicht nur dann attraktiv, wenn ihre Nutzung sicher ist, sondern auch wenn Ihre Nutzung weitestgehend störungsfrei und somit flüssig erfolgt. Dies gilt auch und gerade für das Fortbewegungsmittel Fahrrad. Die Verbesserung des Radverkehrsflusses ist daher ein weiteres wichtiges Ziel.

Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels:

- Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung durch mehr Personal für Kontrolle, Verwarnung und Abschleppen von Falsch-Parkern und Zweite-Reihe-Parkern, um Hindernisse auf Radverkehrsanlagen zu reduzieren.
- Verstärkte Ausweisung von Lieferzonen, um das Zweite-Reihe-Parken von Gewerbetreibenden zu verhindern.
- Prüfung, inwiefern Einbahnstraßen regelhaft für den Radverkehr freigegeben werden können, um ein dichteres Radverkehrsnetz mit direkteren und kürzeren Wegen zu ermöglichen. Hierfür ist eine umfangreiche Informationskampagne durchzuführen, die der Öffentlichkeit die Geltung

⁹ <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/geplante-aenderungen-der-strassenverkehrs-ordnung.html?linkToOverview=js>

¹⁰ Siehe bspw: <http://www.stern.de/auto/news/tomtom-verkehrsindex-2014--hier-steht-man-am-laengsten-im-stau-5932006.html>; <http://inrix.com/wp-content/uploads/2016/03/German-INRIX-Traffic-Scorecard-Infographic-FINAL.pdf>; https://www.adac.de/infotestrat/adac-im-einsatz/motorwelt/staubilanz_2015.aspx

und die Vorteile einer solchen Regelung erklärt. Die Freigabe muss an eine Einzelfallprüfung unter Sicherheitsaspekten gekoppelt werden.

Dennis Thering
Verkehrspolitischer
Sprecher

Ziel IV: Stärkere Verknüpfung des Fahrrads mit anderen Verkehrsträgern und Verbesserung der Beteiligungskultur

Schon heute zeigt sich, dass wir nicht nur Auto-, Motorrad-, Bahn- oder Fahrradfahrer sind. Die Mobilität der Zukunft zeichnet sich dadurch aus, dass die Verkehrsteilnehmer entsprechend ihrer persönlichen Mobilitätsbedürfnisse quasi fließend zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln wechseln. Die Verbesserung der Wechselmöglichkeiten vom und auf das Fahrrad ist ein weiterer wichtiger Faktor für die Attraktivierung des Radfahrens in Hamburg. Die Verknüpfung mit den verschiedenen Angeboten des ÖPNV ist von besonderer Bedeutung.

CDU-Fraktion
in der Hamburgischen
Bürgerschaft

Allerdings darf die Radverkehrsförderung in diesem Punkt nicht zulasten anderer Verkehrsmittel erfolgen. Mehr Fahrradstellplätze durch den ersatzlosen Wegfall von PKW-Park- und Stellplätzen zu schaffen, wie von SPD und GRÜNEN am Hauptbahnhof geplant, ist der falsche Weg.

Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels:

- Umfassende Ausweitung des Angebots an Fahrradstellplätzen an Aufkommensschwerpunkten wie beispielsweise
 - jedem größeren Bahnhof in der Innenstadt,
 - den Verkehrsknotenpunkten außerhalb der City,
 - Einkaufszentren,
 - Kinos,
 - Hochschulenwenn möglich durch Fahrradstationen oder Fahrradgaragen. Letztere dienen zugleich der Diebstahlprävention.
- Bestandsschutz für PKW-Parkplätze.
- Die Beteiligung der bezirklichen Gremien (Bezirksversammlungen, Fachausschüsse der Bezirksversammlungen, örtliche Polizeidienststellen, Fachabteilungen der Bezirksamter, Bezirkssenorenbeirat usw.) bei der Förderung des Radverkehrs wird durch eine angemessene Beteiligungskultur inkl. Beschlusskompetenzen gestärkt.

Schmiedestraße 2
20095 Hamburg
www.cdu-hamburg.de

- Das vorhandene Radwegenetz in allen Bezirken wird eingehend überprüft. Anschließend werden Ausbaukonzepte erarbeitet, die abschließend von den Bezirksversammlungen beschlossen werden müssen.
- Die Bürgerbeteiligung beim Aus- und Umbau von Radverkehrsanlagen wird durch den verstärkten Einsatz von Bürgerworkshops und runden Tischen verbessert.

Dennis Thering

Verkehrspolitischer
Sprecher

CDU-Fraktion
in der Hamburgischen
Bürgerschaft

Schmiedestraße 2
20095 Hamburg

www.cdu-hamburg.de