

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dennis Thering (CDU) vom 09.01.2020

und Antwort des Senats

- Drucksache 21/19588 -

Betr.: Wohin radelt Hamburg? Bau- und Instandsetzung von Radverkehrsanlagen 2019

Ein zeitgemäßer Mix aus Autos, Lkw, Bahnen, Bussen, Zu-Fuß-Gehen, Fahren 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. Eine moderne Mobilität im 21. Jahrhundert bedeutet aber auch, Faktoren wie beispielsweise Lärmschutz, Umweltverträglichkeit und Gesundheitsorientierung zu berücksichtigen. Kein anderes Verkehrsmittel vereint diese Kriterien so gut wie das Fahrrad. Deshalb muss es als Kernbestandteil moderner Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik weiter gefördert werden. Die Bereitstellung einer intakten, zeitgemäßen Radverkehrsinfrastruktur ist eine Grundvoraussetzung hierfür.

SPD und GRÜNE verfolgen seit dem Beginn der laufenden Wahlperiode das erklärte Ziel, Hamburg zur „Fahrradstadt“ umzukrempeln. Laut des rot-grünen Koalitionsvertrags sollen jährlich 50 Kilometer Radverkehrsanlagen gebaut, saniert und gewidmet werden.

Der Senat hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehr in Hamburg deutlich zu stärken. Hierzu gehören eine – möglichst auch für Pedelecs und Lastenfahrräder – gut ausgebaute und ganzjährig sicher befahrbare Radverkehrsinfrastruktur sowie vielfältige Service- und Informationsangebote. Der Ausbau ist notwendig, um die Fahrradnutzung auf allen Entfernungsklassen und damit den Anteil am Radverkehr am Modal-Split in Richtung 25 % in den 2020-er Jahren zu steigern.

Mit dem im Jahr 2016 geschlossenen Bündnis für den Radverkehr hat die Hamburger Radverkehrsförderung vor allem in der zweiten Hälfte der Dekade eine ganz neue Dynamik entwickelt. Auf allen Handlungsfeldern – Infrastruktur, Service und Kommunikation – wurden in den vergangenen Jahren die Arbeiten nochmals verstärkt, um die Nutzung des Fahrrads in Hamburg noch attraktiver zu gestalten. Das Netz aus zahlreichen Maßnahmen wird dadurch dichter, und die Radverkehrsführungen werden an die zeitgemäßen Anforderungen angepasst.

Der Ausbau des Veloroutennetzes (14 Velorouten) wurde erstmals mit dem Ziel einer kompletten Fertigstellung auf eine systematische Basis gestellt und wird derzeit umgesetzt. Der Handlungsbedarf wurde in über 280 Einzelmaßnahmen überführt, die schrittweise geplant und realisiert werden. Im Jahr 2019 wurden weitere 15 Kilometer fertiggestellt, der Ausbaustand beträgt damit insgesamt ca. 140 Kilometer. Der überwiegende Rest ist in Bearbeitung und wird sukzessive abgeschlossen. Lange, zusammenhängende Strecken werden dadurch verstärkt nutzbarer.

Insgesamt ist es das Ziel, Bau, Sanierung und Widmung von Radverkehrsanlagen auf 50 km pro Jahr zu steigern. Hierzu tragen die drei Bauprogramme Erhaltungsmanagement Straßen (EMS-HH), Busoptimierung und Radverkehr bei sowie der Ausbau des Veloroutennetzes und bezirklicher Fahrradrouten. Die Bauleistung hängt von verschiedenen Faktoren ab, wie z. B. Anforderungen aus der Baustellenkoordinierung, Ressourcen in den Bezirksämtern, bei Planungsbüros und Baufirmen sowie öffentliche Beteiligungsverfahren. In den Jahren 2015, 2017 und 2018 wurden jeweils 32 km erreicht, 2016 waren es 43 km und 2019 wurden 38 km gebaut. Maßnahmen mit einem Umfang von über 180 km befinden sich in Planung für die nächsten Jahre.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority AöR (HPA) wie folgt:

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

1. Wie viele Kilometer Radverkehrsanlagen wurden 2019 in Hamburg gebaut, saniert und gewidmet? Bitte für Hamburg gesamt und die einzelnen Bezirke angeben.
2. Wie hat sich die Kilometerzahl gebauter, sanierter und gewidmeter Radverkehrsanlagen in Hamburg in den Jahren 2015-2018 entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln sowie für Hamburg gesamt und die einzelnen Bezirke angeben.

Bezirk	2015 [m]	2016 [m]	2017 [m]	2018 [m]	2019 [m]
Hamburg-Mitte	8.440	9.915	6.975	5.555	7.060
Altona	4.025	5.555	4.700	2.920	5.330
Eimsbüttel	2.580	4.510	7.950	3.290	4.030
Hamburg-Nord	11.330	16.655	8.565	4.800	8.300
Wandsbek	1.660	5.280	2.880	7.680	7.110
Bergedorf	1.670	1.460	740	3.605	3.500
Harburg	2.170	170	0	4.320	2.250
Gesamt	31.875	43.545	31.810	32.170	37.580

3. Wie viele Kilometer Radverkehrsanlagen gibt es aktuell in Hamburg? Bitte für Hamburg gesamt und die einzelnen Bezirke angeben.

Hierzu wird keine Statistik geführt. Anhand einer Erhebung aus dem Jahr 1998 wird der derzeitige Gesamtbestand an Radverkehrsanlagen (straßenbegleitend und selbstständig geführt, Hauptverkehrs- und Bezirksstraßen) auf insgesamt ca. 1.700 km geschätzt.

4. Auf wie vielen Straßenkilometern in Hamburg wurden 2019 Radfahr- oder Schutzstreifen neu aufmarkiert? Bitte für Hamburg gesamt und die einzelnen Bezirke angeben.

Siehe Antwort zu 6.

5. In wie vielen Straßen in Hamburg wurden 2019 Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV) reduziert, um Platz für Radfahr- und/oder Schutzstreifen zu schaffen? Bitte für Hamburg gesamt und die einzelnen Bezirke angeben.

In keiner.

6. Auf wie vielen Straßenkilometern in Hamburg wurden in den Jahren 2015-2018 Radfahr- oder Schutzstreifen neu aufmarkiert? Bitte jahresweise aufschlüsseln sowie für Hamburg gesamt und die einzelnen Bezirke angeben.

Bezirk	2015 [m]	2016 [m]	2017 [m]	2018 [m]	2019 [m]
Hamburg-Mitte	3.325	2.735	3.515	1.360	2.200
Altona	920	1.510	1.630	245	2.090
Eimsbüttel	130	1.630	2.325	1.430	805
Hamburg-Nord	4.840	3.675	1.880	2.120	1.760
Wandsbek	530	3.160	305	2.170	1.290
Bergedorf	70	220	0	0	650
Harburg	140	0	0	0	0
Gesamt	9.955	12.930	9.655	7.325	8.795

Die angegebenen Werte wurden in einer tagesaktuellen Auswertung vom 9. Januar 2020 ermittelt.

7. *In wie vielen Straßen in Hamburg wurden in den Jahren 2015-2018 Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV) reduziert, um Platz für Radfahr- und/oder Schutzstreifen zu schaffen? Bitte jahresweise aufschlüsseln sowie für Hamburg gesamt und die einzelnen Bezirke angeben.*

Einzelne Fahrstreifen wurden in einem Straßenzug im Bezirk Hamburg-Mitte (Fuhrentwiete – Caffamacherreihe – Jungiusstraße 2018) und in einer Straße im Bezirk Eimsbüttel (Heußweg 2018) aufgegeben. Diese Fahrstreifen wurden für den motorisierten Verkehr nicht mehr benötigt, sodass die Flächen für anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen genutzt werden konnten.

8. *Auf wie vielen Straßenkilometern in Hamburg sind aktuell Radfahr- oder Schutzstreifen aufmarkiert? Bitte für Hamburg gesamt und die einzelnen Bezirke angeben.*

Radfahr- oder Schutzstreifen sind aktuell auf ca. 93 Straßenkilometern markiert. Mit der systematischen Erhebung wurde erst im Jahr 2009 begonnen, sodass der bereits vorhandene Altbestand geschätzt wurde und die Gesamtzahl daher als Näherungswert anzusehen ist

9. *Welche Radwege in Hamburg wurden 2019 aus welchen Gründen und zu welchen Kosten abgerissen? Bitte die Länge in Metern der jeweiligen Abrissstrecke angeben.*
 10. *Welche Radwege in Hamburg wurden in den Jahren 2015-2018 aus welchen Gründen und zu welchen Kosten abgerissen? Bitte jahresweise aufschlüsseln sowie die Länge in Metern der jeweiligen Abrissstrecke angeben.*

Straßenbegleitende Radwege werden nicht „abgerissen“ (= Fläche nicht mehr nutzbar), sondern der angrenzende Gehweg wird zugunsten der Fußgängerinnen und Fußgänger ausgebaut bzw. verbreitert. Dies geschieht in der Regel dort, wo ein alter, nicht anforderungsgerechter Radweg nicht in Regelmäßigkeit überführt werden kann und / oder wo aufgrund der Platzverhältnisse die Radverkehrsführung in Bezug auf den Fußverkehr nicht konfliktfrei ist.

Die Bedarfsträger (BWVI) und die Realisierungsträger (Bezirksämter, HPA und LSBG) führen über die Anzahl der Rückbauten von Radwegen in der Regel keine separate Statistik. Auch die Kosten werden nicht gesondert aufgeschlüsselt, da es sich in der Regel nicht um Einzelmaßnahmen handelt, sondern dies im Rahmen von größeren Bauvorhaben geschieht. Allein im Bezirksamt Hamburg-Nord müssten ca. 5.000 in den Jahren 2015 bis 2019 umgesetzte Baumaßnahmen händisch durchgesehen werden. Dies ist in der für die Beantwortung einer Parlamentarischen Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

Die Bezirksämter Hamburg-Mitte, Eimsbüttel und Harburg haben die folgenden Angaben übermittelt:

Im Bezirk Hamburg-Mitte wurden im Jahr 2019 die folgenden, nicht anforderungsgerechten Radwege zurückgebaut und durch anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen ersetzt:

- Sievekingdamm Süd: Rückbau der Radwege zugunsten beidseitiger Radfahrstreifen (ca. 450 m),
- Ballindamm: Rückbau des Radweges auf der Gebäudeseite (ca. 300 m, Freigabe eines Radfahrstreifens im Jahr 2020),
- Steinstraße: Rückbau von Radwegresten aus Gründen der Verkehrssicherheit (ca. 150 m),
- Hermannstal: Rückbau von Radwegresten aus Gründen der Verkehrssicherheit (ca. 200 m).

Für das Jahr 2018 werden folgende Maßnahmen angegeben:

- Otto-Brenner-Straße: Rückbau von Radwegresten aus Gründen der Verkehrssicherheit (ca. 500 m),
- Rückersweg: Rückbau von Radwegresten aus Gründen der Verkehrssicherheit (ca. 300 m),
- Jungiusstraße Nord: Rückbau von Radwegresten aus Gründen der Verkehrssicherheit (ca. 100 m),
- Kreisverkehr Steendiek / Ostfrieslandstraße: Umbaumaßnahme (ca. 100 m),
- Horner Weg: Umbau zur Fahrradstraße für Veloroute 8 (ca. 1.300 m),
- Rennbahnstraße vor dem Einkaufszentrum: Umbaumaßnahme für Veloroute 8 (ca. 100 m).

Für den Bezirk Harburg werden folgende Maßnahmen angegeben:

- Heimfelder Straße (2017), Südseite von Vahrenwinkelweg bis Hans-Dewitz-Ring (ca. 500 m): Rückbau des zu schmalen und desolaten Radwegs, Kosten 35.000 €,

- Bauernweide (2018) von B 73 bis Süderelbering (ca. 200 m): Rückbau des zu schmalen und schadhaften Radwegs einschließlich Instandsetzungsarbeiten der sonstigen Nebenflächen, kein Radweg mehr erforderlich (Tempo 30), Kosten 156.000 €,
- Hainholzweg (2019), Südseite von Ehestorfer Weg bis Strucksberg (ca. 1.000 m): Rückbau des zu schmalen und schadhaften Radwegs einschließlich Erneuerung des Gehwegs und weiterer Leistungen, da keine Herstellung in vorschriftsmäßiger Breite möglich und ein Radweg hier nicht mehr benötigt wurde. Kosten 406.000 €.

Für den Bezirk Eimsbüttel siehe Anlage.