



Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Hamburg-Nord  
Bezirksversammlung

Kleine Anfrage nach § 24 BezVG öffentlich  Caroline Mücke-Kemp (CDU-Fraktion)	Drucksachen-Nr.: <b>21-1113</b>
	Datum: 18.05.2020
	Aktenzeichen: 123.30-11

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum

## **Einigung mit Volksinitiative. Neue Initiativen für den Radverkehr in Hamburg-Nord?**

Sachverhalt:

Der Fraktionsvorsitzende der SPD-Bürgerschaftsfraktion hat sich in den verschiedenen Presseorganen zitieren lassen: "Nur wenn wir es schaffen, dass Fahrradfahren in der Stadt für alle Radbegeisterten attraktiv ist, können wir die Mobilität von Morgen neu prägen." Damit ist klar, dass der Anspruch der Rot-Grünen Mehrheit im Rathaus und der Grün-Roten Mehrheit im Bezirk nicht die Mehrheitsmeinung aller mobilen Menschen in Hamburg wiedergibt. Es sollen hier nur "die Radbegeisterten" abgeholt werden. Ein Programm für mehr Radverkehr in Hamburg wird nicht angestrebt, was bereits daran deutlich wird, dass die Vereinbarungen mit der Volksinitiative keine Zeitziele umfassen.

Petition/Beschluss:

**Vor diesem Hintergrund frage ich den Herrn Bezirksamtsleiter:**

1. *Wie viele Kilometer Radwege wurden in den letzten fünf Jahren in Hamburg-Nord entlang bezirklicher Straßen realisiert? Bitte als Summe zusammenfassen.*

Die folgende Zahl bezeichnet die Länge der Radverkehrsführung / Radverkehrsanlage die umgesetzt wurden. Teilweise sind auch Abschnitte an Hauptverkehrsstraßen enthalten. Maßnahmen anderer Dienststellen sind nicht berücksichtigt.

Summe 2015 – 2019: 17.900 m

2. *Wie viele Kilometer Radwege sollen in den kommenden fünf Jahren in Hamburg-Nord entlang bezirklicher Straßen realisiert werden? Bitte als Summe zusammenfassen.*

Bei der folgenden Zahl handelt es sich um die prognostizierten Längen der Radverkehrsführung/ Radverkehrsanlage, die im Rahmen der Maßnahmen des „Bündnis für den Radverkehr“ umgesetzt werden sollen. Es handelt sich um Prognosen, die stark abhängig sind von personellen Ressourcen, dem Planungsfortschritt, der Kapazität bei Baufirmen oder der Witterung. Teilweise sind auch Abschnitte an Hauptverkehrsstraßen enthalten. Für bezirkliche Maßnahmen und über das Jahr 2022 hinaus liegen derzeit keine Zahlen vor.

Summe 2020 – 2022: 8.490 m

3. *Zu 1. und 2.:*

- a. *Wie viele Kilometer davon entsprechen Radwegen auf Nebenflächen?*
- b. *Wie viele Kilometer davon entsprechen Radwegen auf baulich getrennten Radwegen von Gehweg und Fahrbahn?*
- c. *Wie viele Kilometer davon entsprechen Radstreifen/Schutzstreifen etc. auf Fahrbahnen?*

Eine entsprechende Aufstellung für die durchgeführten Maßnahmen ist in der zur Verfügung stehenden Zeit einer Kleinen oder Großen Anfrage nicht möglich, da keine entsprechenden Statistiken geführt werden.

Eine Differenzierung der geplanten Maßnahmen ist derzeit nicht möglich, da die umzusetzende Art der Radverkehrsführung noch nicht technisch geprüft und abgestimmt ist. Dies erfolgt erst im Rahmen der Planung.

4. *Wie hoch sind die Kosten für:*

- a. *die Sanierung von einem Kilometer Nebenfläche im Bestand?*
- b. *den Bau von einem Kilometer getrennten Radweg von Fahrbahn und Gehweg?*
- c. *den Bau von einem Kilometer Radstreifen/Schutzstreifen auf einer Fahrbahn?*

Die Kosten stehen immer in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten, des Planungsauftrages und weiteren Randbedingungen und Vorgaben. Es wäre eine statistische Auswertung der bereits umgesetzten Maßnahmen erforderlich, da keine Mittelwerte für einzelne Führungsformen des Radverkehrs vorliegen. Dies ist in der zur Verfügung stehenden Zeit einer kleinen Anfrage nicht darstellbar.

5. *Wenn die Kosten konkret nicht ermittelt werden können, nach welchen Kriterien erfolgt dann die Auswahl bzw. Entscheidung der Maßnahme?*

Die Auswahl der Radverkehrsführung erfolgt nach den aktuell in Hamburg gültigen Regelwerken ReStra / Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Kapitel 2.3 / Anhang 1 und der fachlichen Wertung der Ergebnisse.

6. *Wie breit muss eine Straße jeweils für die Maßnahmen a-c sein, wenn zwei Fahrspuren erhalten werden sollen und alle Kriterien der PLAST erfüllt sind?*

Seit Ende 2017 ist in Hamburg die ReStra (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) anzuwenden.

Die Regelquerschnitte sind hypothetisch, bedürfen der fachlichen Wertung und sind bei vorhandenem Straßenbaumbestand i.d.R. nicht umsetzbar.



Möglicher Regelquerschnitt zweistreifige Straße mit baulichen Radweg:

6,50 m Fahrbahn\*, 0,65 m Sicherheitstrennstreifen (beidseitig), 2,0 m Radweg (beidseitig), 2,25 m Gehweg (beidseitig) = Gesamt 16,30 m  
Für Straßenbäume zusätzlich 2,1 – 3,0 m pro Seite, für Längsparkstände zusätzlich 2,10 m pro Seite

Möglicher Regelquerschnitt zweistreifige Straße mit Schutzstreifen:

6,50 m Fahrbahn, 1,85 m Schutzstreifen (beidseitig), 2,65 m Gehweg (beidseitig) = Gesamt 15,50 m  
Für Straßenbäume zusätzlich 2,1 – 3,0 m pro Seite, für Längsparkstände zusätzlich 2,60 m pro Seite

Möglicher Regelquerschnitt zweistreifige Straße mit Radfahrstreifen:

6,50 m Fahrbahn, 2,25m Radfahrstreifen (beidseitig), 2,65 m Gehweg (beidseitig) = Gesamt 16,30 m  
Für Straßenbäume zusätzlich 2,1 – 3,0 m pro Seite, für Längsparkstände zusätzlich 2,60 m pro Seite

\* 5,50 m bei Anliegerstraßen ohne Busverkehr und bei geringen Schwerverkehr im Einzelfall möglich. Straßenbäume und Parkstände können u.U. kombiniert werden.

7. *Auf wie viel Prozent der Straßen in Hamburg-Nord -in Zuständigkeit des Bezirksamts Hamburg-Nord- treffen diese Breiten zu? Bitte tabellarisch darstellen.*

Diese Angabe ist weder im Rahmen der Beantwortungszeit für eine Kleine Anfrage noch für eine Große Anfrage möglich, da keine Statistik geführt wird.

8. *Wenn - wie in den laufenden Koalitionsverhandlungen dargestellt - zukünftig baulich getrennte Radwege umgesetzt werden sollen - wie viel Mehrausgaben sind für den Bezirk Hamburg-Nord im Rahmen der laufenden Aufstellung des nächsten Doppelhaushalts für die Rahmenzuweisung einzuwerben?*

Da es sich um eine rein hypothetische Fragestellung handelt, kann diese nicht beantwortet werden.

9. *Welche weiteren Mehraufwendungen für Ressourcen (Personal, Planungsleistung, Vermessungsarbeiten etc.) sind für baulich getrennte Radwege zukünftig notwendig?*

Grundsätzlich entsteht kein relevanter Mehraufwand bei der Planung baulich getrennter Radwege gegenüber der Planung anderer Führungsformen für den Radverkehr, da in der Regel der gesamte Straßenraum bei der Planung betrachtet werden muss. Jede Maßnahme muss jedoch individuell in Abhängigkeit der Rahmenbedingungen und örtlichen Gegebenheiten betrachtet werden, so dass keine allgemeingültige Antwort möglich ist.

Anlage/n:

Keine



Michael Werner-Boelz

20.05.2020