

Antrag 2019/I/Verk/21

Kreis VI Bergedorf

Der/Die Landesparteitag möge beschließen:

Schaffung einer „Fahrradautobahn“ zwischen Hamburg-Bergedorf und Hamburg-Innenstadt

1 Die Hamburger SPD-Bürgerschaftsfraktion und die Senator*innen der SPD werden, insbeson-
2 dere im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr, welches am 23. Juni 2016 vereinbart wur-
3 de, aufgefordert, sich für den Ausbau des bereits vorhandenen sogenannten Radschnellwegs-
4 Veloroute 9 - zwischen Bergedorf und Innenstadt als „Fahrradautobahn“ einzusetzen. Dabei
5 soll eine Spur stadteinwärts, die andere stadtauswärts führen und jeweils mit einer Mindest-
6 breite von 2,50 m genügend Platz zum Überholen bieten ohne andere langsamere Radfah-
7 rer*innen zu gefährden; im Rahmen ihrer Zuständigkeit sicherzustellen, dass der so zu schaf-
8 fende Radschnellweg nicht den Planungen zu Oberbillwerder oder anderen Wohnbaumaßnah-
9 men zum Opfer fällt und sich dafür einzusetzen, dass die Nutzung der „Fahrradautobahn“ auch
10 Pedelecs (umgangssprachlich E-Bikes) und sogenannten Speed-Pedelecs (die eine Unterstüt-
11 zungsleistung bis zu 45 km/h erlaubt) ermöglicht wird.

12 **Begründung**

13 Der Radverkehr liegt im Trend. Dies gilt insbesondere auch für eine Stadt wie Hamburg, dessen
14 Senat es sich zum Ziel gemacht hat, in den 2020er Jahren den Radverkehrsanteil an allen in
15 Hamburg zurückgelegten Wegen auf 25% zu steigern. Am 23. Juni 2016 wurde dafür das Bünd-
16 nis für den Radverkehr ins Leben gerufen. Hamburg erhebt damit den Anspruch Fahrradstadt
17 zu sein oder werden zu wollen. Gemeinsam mit den Hamburger Bezirken soll ein Netz von Rad-
18 schnellwegen entwickelt und in der laufenden Legislaturperiode umgesetzt werden. Hinwei-
19 se darauf wie „urbane Radschnellwege“ aussehen können und welche konkreten Ausbaustan-
20 dards gelten, sind in den Grundlagen und Leitlinien für Velorouten in Hamburg, herausgegeben
21 vom Amt für Verkehr und Straßenwesen der FHH im Februar 2017, zu finden. Darin heißt es u.
22 a. (Seite 5):

23 „Radschnellwege sind in besonderem Maße auf den städtischen, aber auch regionalen Pend-
24 lerverkehr mit längeren Fahrdistanzen ausgerichtet. Radschnellwege sind ausreichend breit
25 für jederzeitiges Überholen und sollen möglichst bevorrechtigt geführt werden, um unterbre-
26 chungsfreies Fahren und somit eine höchstmögliche Verkehrsqualität für den Radverkehr zu
27 erreichen. Dadurch können hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten sowie ein maximaler Fahr-
28 komfort erreicht werden ... Radschnellwegstandards können auch auf längeren Veloroutenab-
29 schnitten sinnvoll sein, die nicht unmittelbar bis ins Hamburger Umland führen (z. B. zwischen
30 den Bezirken Hamburg-Mitte und Bergedorf sowie Hamburg-Mitte und Harburg).“

31 Die Wirklichkeit ist davon weit entfernt. Richtig ist, dass beispielsweise die Veloroute 9 mit
32 einer Länge von 19 km zwischen Bergedorf und Innenstadt eine echte Alternative zum Auto und

33 zu einer „gemischten Mobilität“ sein kann. Die Route führt über eine lange Strecke, nämlich
34 vom Bahnhof Nettelburg bis zum Bahnhof Billwerder an der S-Bahn entlang.

35 Sie erfüllt im Übrigen aber kaum eine der weiteren Voraussetzungen für einen Radschnell-
36 weg. Es fehlt an einer durchgängigen Wegweisung, die Befahrbarkeit und damit die Sicherheit
37 für Radfahrer*innen sind durch fehlende Beleuchtung und mangelhaften Belag gefährdet und
38 die Führung über die Bredow Straße ist geradezu lebensgefährlich. Dort versperren nicht nur
39 Lastwagen den maroden Fahrradweg, es liegen auch riesige Steine im Abstand von zwei bis
40 drei Metern auf dem Weg. Radfahrer*innen müssen auf der Straße fahren. Dies mag an einem
41 Sonntag noch gelingen, im Berufsverkehr hingegen riskiert man buchstäblich sein Leben. Und
42 Geschwindigkeiten von 15 bis 25 km/h oder mehr wie sie für Radschnellwege angedacht sind,
43 sind unter diesen Voraussetzungen unrealistisch. Wollen wir uns glaubhaft als Fahrradstadt
44 behaupten und im besten Sinne vorbildhaft sein, bedarf es größerer Anstrengungen als bisher.

45 Will man das Fahrrad als echte Alternative zum Auto etablieren, sind im Übrigen gerade auch
46 auf langen Strecken Pedelecs und Speed-Pedelecs als Verkehrsteilnehmer*innen, bzw. Radfah-
47 rer*innen zu berücksichtigen und Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass auch diese sicher, d.
48 h. auf Radschnellwegen ohne ihrerseits andere Radfahrer*innen zu gefährden, fahren können.

49 Der Fahrradmonitor 2017 kommt übrigens zu dem Ergebnis, dass 55 Prozent aller Pendelnden
50 sich vorstellen können, stärker auf das Fahrrad zu setzen, angenommen ein Radschnellweg
51 würde auf Ihrem Weg zur Arbeit bzw. Ausbildungsstätte eingerichtet werden. Das sind doch
52 gute Aussichten für unser Klima und unsere Gesundheit!