

**Antrag**  
GRÜNE- und SPD-Fraktion  
- öffentlich -

**Stellungnahme zum Vertragsentwurf Bündnis für den Radverkehr**

**Sachverhalt**

Senat und Bezirksverwaltungen haben in den letzten Monaten einen Entwurf für den Vertrag zum Bündnis für den Radverkehr erarbeitet. Damit soll das Ziel erreicht werden, Hamburg zur Fahrradstadt zu entwickeln und den Radverkehrsanteil bis 2025 auf 25% zu steigern. Bereits jetzt ist im Bezirk ein Wandel zugunsten der fairen Behandlung des Radverkehrs feststellbar. Eimsbüttel hat als erster Bezirk ein eigenes Fahrradroutenkonzept vorgelegt und dessen Umsetzung mit dem Umbau der Osterstraße bereits begonnen. Für die zügige Fertigstellung der Eimsbütteler Fahrradrouten und der städtischen Velorouten müssen mit dem Vertrag gute Bedingungen geschaffen werden.

**Beschlussvorschlag**

Die Bezirksversammlung Eimsbüttel begrüßt den Entwurf für den Vertrag zum Bündnis für den Radverkehr und das Ziel der Fahrradstadt Hamburg und erklärt die Bereitschaft des Bezirks, sich daran zu beteiligen.

Der Bezirksamtsleiter und die Vorsitzende der Bezirksversammlung werden aufgefordert, sich in den Verhandlungen zum Bündnis für den Radverkehr für die folgenden Punkte einzusetzen und gebeten, den Vertrag zu unterzeichnen:

1. Der Ausbau der bezirklichen Radverkehrsrouten sollte im Vertrag nicht nur erwähnt, sondern den Bezirken sollten auch zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden, um die bezirklichen Konzepte umzusetzen.
2. Für das Bündnis für den Radverkehr soll analog zum Bündnis für den Wohnungsbau ein Anreizsystem für die Bezirke geprüft werden, das fertiggestellte Radverkehrsmaßnahmen honoriert.
3. Das Ziel soll festgeschrieben werden, bei Planung und Ausbau der Radverkehrsstrecken die Bürgerinnen und Bürger in geeigneter Weise einzubeziehen. Insbesondere bei Neuaufteilung des Straßenraumes ist ein sensibler Umgang mit dem Wegfall von Parkplätzen und Bäumen geboten.
4. Die Planungen und Entscheidungen im Bündnis für den Radverkehr müssen für die bezirklichen Gremien transparent gemacht werden. Planungen für Radschnellwege sollten gesondert mit den bezirklichen Gremien (Verkehrsausschüssen) beraten werden.
5. Die personelle Verstärkung der Bezirksämter muss quantifiziert und ohne Verzögerung unbefristet bereitgestellt werden. Die Stellen sollen unverzüglich ausgeschrieben und besetzt werden.

6. Neben den städtischen und bezirklichen Velorouten müssen im Rahmen des Radwegechecks auch andere vielbefahrene Hauptverkehrsstraßen in Eimsbüttel fahrradfreundlich saniert werden. Um die Akzeptanz für das Bündnis für den Radverkehr zu erhöhen, dürfen Radwege an Hauptverkehrsstraßen nicht vernachlässigt werden, sondern müssen in einen guten Zustand gebracht werden, da sie stark frequentiert sind. Dies betrifft die Straßenzüge Holsteiner Chaussee-Kieler Straße-Fruchtallee, Friedrich-Ebert-Straße-Kollaustraße-Lokstedter Steindamm-Hoheluftchaussee, Gärtnerstraße-Schulweg-Doormannsweg, Volksparkstraße-Sportplatzring-Koppelstraße-Julius-Vosseler-Straße-Osterfeldstraße und (in Abstimmung mit dem Bezirk Hamburg-Nord) die Straße Nedderfeld.
7. Die Ausschilderung der Velorouten soll auch entlang der Routen in Außengebieten zügig erfolgen.
8. Die in BV-Drs. 20-0970 beschlossenen StadtRADstationen, insbesondere im Regionalbereich Eidelstedt/Stellingen und in Zukunft auch in Schnelsen (Ausbau der S 21), sollen realisiert werden.
9. Ein an die jeweiligen örtlichen Verhältnisse angepasster Ausbau von Bike+Ride-Stationen wird grundsätzlich begrüßt.
10. Durch die Verlagerung des Altonaer Bahnhofs an den Diebsteich ist mit neuen Radverkehrsströmen aus Eimsbüttel dorthin zu rechnen. Bei der Planung der Verkehrsverbindungen dorthin müssen diese berücksichtigt werden.
11. Für die Veloroute 2 werden folgende Veränderungen vorgeschlagen:
  - a. Spätestens mit dem Ausbau der Tiefgarage auf dem MIN-Campus ist die Rutschbahn entsprechend dem Verkehrskonzept für das Univiertel umzugestalten
  - b. Eine Entscheidung für eine Variante zur Überquerung der Isebek kann noch nicht getroffen werden. Die vorhandenen Varianten, möglicherweise auch als parallele Alternativstrecken sollten weiter untersucht werden: Von der Bogenstraße durch den Isebekpark oder über Hohe Weide und Heymannstraße zur Fahrradbrücke, oder über Schlangkreye und Heymannstraße zur Fahrradbrücke, oder von der Bogenstraßenbrücke durch die Bismarckstraße (nach Ende der Sielbauarbeiten), oder über Mannsteinstraße und Quickbornstraße zum Eidelstedter Weg.
  - c. Anstelle der Führung durch Sartoriusstraße und Hartwig-Hesse-Straße sollte die Veloroute 2 weiter auf der Sillemstraße und über den Langenfelder Damm in die Högenstraße verlaufen.
  - d. Anstelle der Abzweigung Kieler Straße – Reichsbahnstraße sollte die Veloroute 2 über Kieler Straße bis Eidelstedter Platz geführt werden.
  - e. Verlängerung der Route: Statt sie über Pinneberger Chaussee Richtung Schleswig-Holstein zu verlängern, sollte sie über Holsteiner Chaussee nach Schnelsen geführt werden.
  - f. Zukünftig: Ein Durchstich im Bereich Eidelstedt zur Schaffung einer Alternative zur Kieler Straße durch eine direkte Verbindung zwischen Olloweg (am Sola-Bona-Park) und Eidelstedter Dorfstraße (und von dort Weiterführung der Veloroute über Dörpsweg zum Eidelstedter Platz) möge geprüft werden. Ein Verbindungsstück müsste neu geschaffen werden, idealerweise entlang der (westlichen) Grundstücksgrenze (aber unter Erhalt der Bäume).
  - g. Bei Verlauf der Veloroute über Dörpsweg und zur Holsteiner Chaussee: Die Radverkehrsführung am Eidelstedter Platz stadteinwärts sollte geändert werden, indem der Radweg an der Ostseite der Kieler Straße (zwischen

Zweirad-Haus Koepke und Opel Dello, Querung der Kieler Straße vor Einmündung Pinneberger Chaussee), statt hinter der Bushaltestelle an der Westseite, zusätzlich beidseitig freigegeben wird.

12. Für die Veloroute 3 werden folgende Veränderungen vorgeschlagen:
  - a. Die von der Behörde vorgeschlagene Verlegung von der Niendorfer Straße über Hagendeel und Schmiedekoppel wird nicht als sinnvoll erachtet. Vielmehr sollte die fahrradfreundliche Umgestaltung der Kollaustraße zügig in Angriff genommen werden. Langfristig sollte die Veloroute oder die bezirkliche Fahrradroute C auf den Straßenzug Kollaustraße-Lokstedter Steindamm verlegt werden und ggf. über den Behrkampsweg angeschlossen werden. Bis dahin müssen die Niendorfer Straße und der Grandweg sowie die Grelckstraße für den Radverkehr zeitnah ertüchtigt werden.
  - b. Statt durch den Niendorfer Kirchenweg soll die Veloroute ab Kollaustraße durch den Garstedter Weg und An der Lohe zur Paul-Sorge-Straße führen, der Garstedter Weg muss dafür fahrradfreundlich überplant werden.
  - c. In der Paul-Sorge-Straße muss das versetzte Parken auf der Fahrbahn durch einen Flächentausch zumindest teilweise auf dem ehemaligen Radweg auf dem Bürgersteig kompensiert werden
13. Für die Veloroute 14 werden folgende Veränderungen vorgeschlagen:
  - a. Im Bereich Eidelstedt: Die Veloroute 14 sollte, wie hier abgebildet: <http://www.hamburg.de/radtour/426818/fahrradroute-othmarschen-schnelsen-niendorf-billstedt/>, vom Niekampsweg bereits hinter der AKN-Unterführung in den Lohkampstieg abzweigen, statt bis Jaarsmoor weitergeführt zu werden. Sie sollte entlang der AKN-Strecke, in die Johann-Schmidt-Straße und dort über die Ampel in die Pinneberger Chaussee verlaufen.

Änderungen im Vertragstext mögen den bezirklichen Gremien möglichst vorab mitgeteilt werden.

Fabian Klabunde und GRÜNE-Fraktion

Koorosh Armi und SPD-Fraktion