

## Radverkehr Hamburg

### Ist Situation:

Im Radverkehr tut sich viel in Hamburg: die Hamburger\*innen sind bereit für die Verkehrswende. 2022 gab es 33% mehr Radfahrende im Vergleich zu 2019 vor der Pandemie, und 9% mehr im Vergleich zum Vorjahr.<sup>1</sup> Die Hamburger Regierung scheint bei diesem Tempo abgehängt zu werden. Zwar sind die Investitionen in Radwege in den letzten Jahren stark gestiegen und neue Radwege entstehen an vielen Orten, gleichzeitig nehmen aber auch die Unfallzahlen von Radfahrenden zu.<sup>2</sup> Im ersten Halbjahr 2022 ist die Zahl der Fahrradunfälle auf Hamburgs Straßen im Vergleich zum Vorjahr um 25% gestiegen.<sup>3</sup> Die Hamburger Regierung hat bisher in jedem Jahr, außer 2020, ihre eigenen Ausbauziele verpasst,<sup>4</sup> und eine Deadline zum Vorlegen einer lokalen Radroutenstrategie haben alle Bezirke Anfang des Jahres verstreichen lassen.<sup>5</sup> Unzureichend ausgebaute Radwege bremsen die Verkehrswende aus. Radfahrende fühlen sich insbesondere im Mischverkehr mit Autos besonders unsicher.<sup>6</sup>

Die Verkehrswende in Hamburg ist schon in vollem Gange. Wir dürfen nicht verschlafen, sie mitzugestalten.

### Vision:

Anfang des Jahres hat das Europäische Parlament sich den Forderungen des Verkehrsausschusses der EU aus dem selben Jahr angeschlossen und eine

---

<sup>1</sup> <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Radverkehr-in-Hamburg-hat-deutlich-zuge-nommen,fahrrad1352.html>

<sup>2</sup> <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1121982/umfrage/verunglueckte-und-getoetete-fahrradfahrer-hamburg/>

<sup>3</sup> <https://www.abendblatt.de/hamburg/article237072193/unfallstatistik-autofahrer-fahrradfahrer-hamburg.html>

<sup>4</sup> <https://www.hamburg.de/contentblob/16799738/a9645eb5500fe30ab9cd1fda3c217049/data/2022-12-29-bvm-buendnis-download-1>

<sup>5</sup> <https://www.nahverkehrhamburg.de/radverkehrsbuendnis-bezirke-halten-sich-nicht-an-selbstverpflichtung-197608/>

<sup>6</sup> [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrradmonitor-2017-ergebnisse.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrradmonitor-2017-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile)

gesamteuropäische Radstrategie gefordert<sup>7</sup> mit dem Ziel, die Anzahl der mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer in der EU bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Volt teilt diese Vision ausdrücklich. Volt setzt sich, gemäß der Forderung des europäischen Parlaments, dafür ein, das Fahrrad zukünftig als gleichberechtigten Verkehrsteilnehmer mit dem Auto zu verstehen. Dabei soll quer durch die Gesellschaft Fahrrad gefahren werden, da die Fahrradinfrastruktur an die Bedürfnisse aller angepasst ist. So werden insbesondere Kinder früh mit dem Fahrrad vertraut gemacht und sind schon in jungem Alter in Hamburg sicher mobil. Auch weitere Strecken, zum Beispiel aus dem Hamburger Umland, sollen bequem mit dem Fahrrad oder dem Elektrorad zurückgelegt werden können. Zusätzlich soll sich das Fahrrad reibungslos mit anderen Verkehrsmitteln wie zum Beispiel denen des HVV kombinieren lassen.

Europäische Vorreiter Städte zeigen: Investitionen zahlen sich aus. In Amsterdam und Kopenhagen waren die Investitionen in den Radverkehr in der Vergangenheit um ein Vielfaches höher als in Hamburg und anderen deutschen Großstädten; die Zahl der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege aber auch – und das bei einem Bruchteil der Unfälle.<sup>8</sup> Dabei lohnt sich eine fahrradfreundliche Stadt für alle: die Luftqualität nimmt zu, während die Lärmbelästigung durch Verkehr abnimmt. Auf kurzen Strecken ist das Fahrrad ohnehin meist das schnellste Verkehrsmittel<sup>9</sup> und der Umstieg auf das Rad verringert Staus und verbessert die Parksituation. So kommen am Ende alle schneller und reibungsloser an ihr Ziel. All das schlägt sich in einem positiven volkswirtschaftlichen Nutzen des Fahrradfahrens nieder.<sup>10</sup>

## Maßnahmen:

Das Fahrrad soll in Hamburg endlich als dem Auto gleichgestelltes Verkehrsmittel begriffen werden.

Hierzu ist die Etablierung von übergeordneten Fahrradstraßen als Verkehrsachsen oberster Ordnung essenziell. Die in Hamburg seit 20 Jahren geplanten, bezirksübergreifenden Velo-Routen sind ein Schritt in die richtige

<sup>7</sup> <https://www.adfc.de/artikel/eu-parlament-fordert-radverkehrsstrategie> ,  
[https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/B-9-2023-0102\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/B-9-2023-0102_EN.html)

<sup>8</sup> <https://www.greenpeace.de/sites/default/files/publications/mobilitaet-expertise-verkehrssicherheit.pdf>

<sup>9</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#gtgt-gunstig>

<sup>10</sup> [https://vivavelo.org/wp-content/uploads/2022/09/Goessling\\_CBA-Auto-Fahrrad\\_270418.pdf](https://vivavelo.org/wp-content/uploads/2022/09/Goessling_CBA-Auto-Fahrrad_270418.pdf)

Richtung. Diese müssen allerdings endlich konsequenter konzeptionell umgesetzt und ausgebaut werden – die Ausbaugeschwindigkeit nimmt derzeit jährlich ab.<sup>11</sup> Um eine Gleichstellung der Verkehrsteilnehmenden zu erreichen, braucht es fahrradspezifische Infrastrukturprojekte wie spezielle Fahrradbrücken und -tunnel. Best Practice Beispiel ist hier Kopenhagen, wo die Lille Langebro Brücke den Rad- und Fußverkehr im Hafen beschleunigt<sup>12</sup>.

Es soll weiterhin lokal geprüft werden, wo auf mehrspurigen Straßen ein Autofahrstreifen komplett in einen Fahrradstreifen umgewandelt werden kann wie zum Beispiel schon auf der Königstraße und der Reeperbahn passiert. Außerdem soll die Etablierung reiner Fahrradstraßen weiter vorangetrieben werden. Hierfür sollen Prozesse in der Verwaltung beschleunigt werden. Allgemein sollen Fahrradwege nicht vorrangig auf Kosten der Fußwege ausgebaut werden.

Wichtiges Element von auf das Fahrrad abgestimmten Verkehrsachsen sind optimierte Ampelschaltungen. Volt unterstützt die Initiative, Ampelpriorisierungen an geeigneten Stellen zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs zu verändern, wie schon zum Beispiel am Kaiser-Friedrich-Ufer geschehen.<sup>13</sup> Das europäische Ausland ist aber schon einen Schritt weiter: In 's-Hertogenbosch (Niederlande) werden die Wartezeiten an Ampeln durch intelligentes Monitoring verringert,<sup>14</sup> eine Lösung, die auch für Hamburg interessant ist. Das Optimieren der Ampelphasen, um eine 'grüne Welle' für Radfahrende zu erreichen, soll geprüft werden.

Für Wohngebiete ist das Prinzip der 'Superblocks' wie in Barcelona etabliert<sup>15</sup> und kürzlich auch in Darmstadt getestet<sup>16</sup> eine interessante städtebauliche Maßnahme. In bestimmten Wohnblocks wird motorisierter Durchfahrtsverkehr durch Modalfilter, darunter versteht man zum Beispiel gegenläufige Einbahnstraßen oder Blumenkästen auf der Straße, weitgehend

---

<sup>11</sup>

<https://www.nahverkehrhamburg.de/hamburger-velorouten-netz-wird-kleiner-aus-diesem-grund-197484/>

<sup>12</sup>

[https://www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/Doku-158-Radverkehr-DStGB-ADFC\\_comp.pdf](https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Doku-158-Radverkehr-DStGB-ADFC_comp.pdf)

<sup>13</sup>

<https://www.adfc.de/artikel/ampelschaltungen-in-hamburg-autos-muessen-jetzt-betteln>

<sup>14</sup>

<https://bicycledutch.wordpress.com/2016/06/21/traffic-lights-in-s-hertogenbosch-an-interview/>

<sup>15</sup> <https://www.barcelona.de/en/barcelona-superblocks.html>

<sup>16</sup> <https://www.adfc.de/artikel/darmstadt-testet-superblock>

auf größer Straßen verlegt, während Radfahrende freie Fahrt auf wenig oder gar nicht durch Autos befahrenen Straßen haben (siehe auch Policy zum Motorisierten Individualverkehr).

Um sicheres und komfortables Radfahren zu ermöglichen und somit eine Verkehrswende weg vom Auto quer durch die Gesellschaft zu erreichen, muss das Radnetz in Hamburg konsequent, aber auch richtig ausgebaut werden. Alle Hauptstraßen sollen einen geeigneten Fahrradweg bekommen. Ein Radweg sollte eine Mindestbreite von 2,5 m haben, damit sich Radfahrende gefahrlos untereinander überholen können.<sup>17</sup> Nach Kopenhagener Vorbild sollen Radwege möglichst sowohl vom Straßenverkehr, als auch vom fußläufigen Verkehr baulich getrennt sein. Ist dies nicht möglich, soll eine entsprechende Kennzeichnung stattfinden, zum Beispiel durch roten Belag. Ein guter Bodenbelag ist essentiell für die effiziente Nutzung eines Radweges. Zudem sind eine ausreichende Beleuchtung bei Dunkelheit und schnelles Räumen im Winter wichtige Faktoren. Best Practice Beispiel ist Kopenhagen: Durch hohe Investitionen in die Infrastruktur konnte der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege auf 29% erhöht werden.<sup>18</sup> In Zusammenarbeit mit der Dutch Cycling Embassy, einem öffentlich-privaten Netzwerk für inklusive Fahrradmobilität sollen weitere Lösungsvorschläge erarbeitet werden. In der Dutch Cycling Embassy werden internationale Erfahrungen und Wissensbestände von Kommunen im Bereich der Fahrradmobilität geteilt, um andere Städte in ganz Europa Fahrradfreundlicher zu gestalten. Das Netzwerk berät bei der Adaption der niederländischen Radverkehrsstrategien und -lösungen auf andere Städte.

Wichtiger Bestandteil der Radinfrastruktur sind außerdem Fahrradstellplätze und Fahrradgaragen, in denen Räder sicher abgestellt werden können. Das ist insbesondere in Hinblick auf die vermehrte Nutzung von teureren E-Bikes und Lastenrädern von Relevanz. Das Errichten öffentlicher Abstellmöglichkeiten für Fahrräder muss weiterhin mit Investitionen vorangetrieben werden. Zusätzlich soll diskutiert werden, ob neben Verpflichtungen zum Bereitstellen von PKW Stellplätzen bei Neubauten und in Bürogebäuden eine analoge Pflicht zum Bereitstellen von Fahrradstellplätzen eingeführt werden soll.

Um die Anzahl im Straßenverkehr verunglückter Radfahrender zu minimieren, sollen Kreuzungsbereiche modernisiert werden. Volt setzt hier nach

---

<sup>17</sup>

<https://adfc-berlin.de/radverkehr/infrastruktur-und-politik/735-radverkehrsanlagen-sicher-auch-beim-ueberholen.html#:~:text=Als%20Regelbreite%20f%C3%BCr%20ein en%20Radweg,%200%20m%20zuz%C3%BCglich%20Sicherheitsabstand>

<sup>18</sup> <https://www.diamantrad.com/blog/fahrradstadt-kopenhagen/>

niederländischem Vorbild auf Schutzinseln, Wartenischen und vorgezogene Haltelinien.<sup>19</sup> Unfälle verstehen wir unter anderem als Fehler im Kreuzungsdesign und wollen diese durch angepasste Gestaltung in Zukunft vermeiden. Abbiegespuren, die einen Radweg kreuzen, sollen farblich abgehoben werden. Außerdem ist das konsequente Entfernen von Sichthindernissen essentiell für die sichere Gestaltung von Kreuzungsbereichen.<sup>20</sup> Diese Maßnahmen tragen insbesondere auch zum Schutz der in den letzten Jahren aufgekommenen Berufsgruppe der Radkuriere bei.

Um den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu ermöglichen, werden Lastenräder, sowohl im privaten Bereich als auch für Unternehmen, benötigt. In der Vergangenheit wurde die Anschaffung von Lastenrädern von der Stadt Hamburg gefördert, diese Förderung ist aber 2020 ausgelaufen und wurde seitdem nicht mehr erneuert.<sup>21</sup> Volt setzt sich hamburgweit für eine Aufstockung des Förderprogramms ein. Zusätzlich muss die nötige Infrastruktur geschaffen werden, um es Logistikunternehmen zu ermöglichen, Waren auf der 'letzten Meile' per Lastenrad zuzustellen. In diesem Zusammenhang unterstützt Volt ausdrücklich das jetzt in den Regelbetrieb übergegangene Pilotprojekt eines Microhubs an der Burchardstraße in der Hamburger Innenstadt.<sup>22</sup> Von hier aus können Zustellungen per Lastenrad in die nahe Umgebung stattfinden. In Zukunft sollen alle Bezirke Flächen für die Errichtung ähnlicher Microhubs ausweisen, um ein großflächiges Angebot in ganz Hamburg zu erreichen (siehe auch Policy zum Motorisierten Individualverkehr von Volt Hamburg). Die Möglichkeit über Stadtrad Hamburg Lastenräder auszuleihen begrüßt Volt ausdrücklich.

Das Angebot für Bürger\*innen sich an der Planung der Radinfrastruktur zu beteiligen soll weiter ausgebaut werden. Neben der Möglichkeit, zeitlich begrenzt an Planungsverfahren mitzuwirken, soll geprüft werden, ob die Einrichtung einer dauerhaften Möglichkeit Kritik, Wünsche und Anregungen in Bezug auf den Ausbau der Radinfrastruktur zu äußern, etabliert werden soll. Diese könnte lokal bei den Bezirksämtern angesiedelt werden.

<sup>19</sup>

[https://www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/Expertenbereich/Politik und Verwaltung/Download/So geht Verkehrswende klein.pdf](https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/So_geht_Verkehrswende_klein.pdf)

<sup>20</sup>

<https://www.udv.de/resource/blob/74726/2ec206e1ccb74c9820ec236abdf6a1b9/37-unfaelle-zwischen-kfz-und-rf-beim-abbiegen-data.pdf>

<sup>21</sup> <https://mobility-talk.com/lastenrad-foerderung-diese-zuschuesse-gibt-es/>

<sup>22</sup>

<https://www.hochbahn.de/de/presse/pressemitteilungen/mikrodepot-2-0-pilotprojekt-erfolgreich-in-regelbetrieb-ueberfuehrt-38864>

Zusätzlich ist zu prüfen, ob Hamburg einen Fahrrad-Kongress nach dem Vorbild von Leipzig abhalten kann, um innovative Ideen zu sammeln und Interessengruppen miteinander zu vernetzen.<sup>23</sup> Hier ist denkbar, dass bei der nächsten ITS Messe 2025 ein verstärkter Fokus auf den Radverkehr angeregt wird.<sup>24</sup> Volt unterstützt Behördenübergreifende Einrichtungen zum Vorantreiben der Fahrradinfrastruktur wie das “Bündnis für den Radverkehr” und auch das Gemeinsamen denken von Rad- und Fußverkehr ausdrücklich.<sup>25</sup>

Volt begrüßt neue Innovationen, wie das Aufkommen von elektrisch motorisierten E-Scootern in den letzten Jahren – insbesondere wenn diese einen Beitrag zur Verkehrswende leisten. Trotzdem müssen auch hier die Interessen und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden. Volt setzt sich in dicht bebauten Innenstadtbereichen dafür ein, dass E-Scooter nur auf ausgewiesenen Plätzen abgestellt werden dürfen. Festgelegte Abstellplätze sind auch rund um Bahnhöfe denkbar, auch um immer schnell einen Roller zu finden. Zusätzlich soll geprüft werden, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf belebten Plätzen wie dem Rathausplatz auf 10 km/h zu beschränken, wie in der Vergangenheit in Paris.

---

<sup>23</sup> <https://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/unterwegs-in-leipzig/velo-city-2023>

<sup>24</sup> <https://its-mobility.de/>

<sup>25</sup> <https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/16177002/2022-05-17-bvm-strategie-rad-und-fussverkehr/>