

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dennis Thering, Michael Westenberger, Franziska Grunwaldt,  
Dennis Gladiator, Carsten Ovens (CDU) und Fraktion**

**Betr.: Mit Augenmaß und ohne Zwang – Wirtschaftsverkehr bei Radverkehrs-  
politik stärker berücksichtigen**

Ein zeitgemäßer Mix aus Autos, Bahnen, Bussen, Fähren, Lastwagen und Fahrrädern ist von entscheidender Bedeutung für die zukünftige Ausgestaltung der Mobilität in Hamburg. Dies gilt für Hamburg als Herz einer Metropolregion mit über 5 Millionen Einwohnern und Hafenstandort von Weltrang umso mehr. Intelligent und effizient gesteuerte Pendler- und Güterverkehre sind von elementarer Bedeutung für Wohlstand und Wirtschaftskraft in unserer Stadt.

Für die CDU ist klar: Der Radverkehr muss auch in Zukunft gefördert werden. Das Wachstum muss allerdings organisch und nicht sprunghaft, es muss mit Außenmaß und nicht mit der Brechstange, es muss im Konzert mit und nicht einseitig gegen andere Verkehrsmittel erfolgen. Unser Ziel ist, dass immer mehr Menschen mit dem Rad schnell und sicher ans Ziel gelangen durch attraktive Rahmenbedingungen und nicht durch einseitige Politik und staatlichen Zwang zulasten anderer Verkehrsteilnehmer.

Diesem Anspruch genügt die bisherige Radverkehrspolitik des Senats nicht. Insbesondere der Waren- und Wirtschaftsverkehr bleibt auf der Strecke. Von SPD und GRÜNEN geplante Maßnahmen wie die Einrichtung einer Fahrradstraße in der stark von Gewerbebetrieben geprägten Walddörferstraße in Wandsbek oder der Reduzierung der von Pkws wie Lkws viel befahrenen Straße Rugenfeld in Altona von vier auf drei Fahrspuren legen gerade dem Wirtschaftsverkehr erkennbar Steine in den Weg. Zugleich sind diese Maßnahmen absolut entbehrlich, weil sie verhältnismäßig wenig zur Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittel beitragen.

Damit die Radverkehrsförderung endlich wieder im Einklang mit den berechtigten Wünschen anderer Verkehrsteilnehmer erfolgt, hat die Handelskammer Hamburg am 8. Juni 2016 einen Fünf-Punkte-Katalog vorgelegt<sup>1</sup>. Die darin vorgeschlagenen Maßnahmen stellen aus Sicht der CDU einen praxistauglichen Weg dar, um einerseits im Allgemeinen die verschiedenen Mobilitätsinteressen in unserer Stadt zukunftsfest zusammenzuführen und andererseits im Speziellen den Wirtschaftsverkehr bei der Radverkehrspolitik stärker als bisher zu berücksichtigen. Mit dem vorliegenden Antrag wollen wir den von der Handelskammer vorgeschlagenen Punkten die gebührende Geltung in der Bürgerschaft verschaffen.

**Die Bürgerschaft möge daher beschließen:**

**Der Senat wird aufgefordert,**

- l. die zukünftige Radverkehrspolitik an den folgenden, von der Handelskammer Hamburg vorgeschlagenen, Punkten zu orientieren:

---

<sup>1</sup> <https://www.hk24.de/servicemarken/presse/pressemitteilungen/PM-06-08-16-Radverkehrspolitik/3397422>.

1. Grundsatzvereinbarung mit anderen Nutzern des öffentlichen Straßenraums schließen: Es ist eine Vereinbarung zur stadverkehrsträglichen Förderung des Radverkehrs jenseits des auf städtische Partner beschränkten „Bündnisses für den Radverkehr“ erforderlich. Darin müssen verbindliche Grundsätze für die Radverkehrspolitik im Einvernehmen mit allen Mobilitätsteilnehmern festgelegt werden. Unverzichtbar ist es, dabei den ADAC, die Verbände der Logistikwirtschaft, des Personenverkehrs sowie die Handels- und Handwerkskammer mit einzubeziehen.
  2. Akzeptanz für Verkehr und Fließgeschwindigkeit durch Bündelung auf Hauptverkehrsstraßen sicherstellen: Die Stellung Hamburgs als Logistikmetropole und Verkehrsdrehscheibe Nordeuropas darf nicht beeinträchtigt werden. Die Akzeptanz für den Straßenverkehr wird aber nur erhalten bleiben, wenn an einer konsequenten Bündelung auf leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen festgehalten wird. Weil Radfahrstreifen und Schutzstreifen auf der Fahrbahn die Kapazität und die Fließgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen einschränken und Verkehr sich hierdurch in den Wohnstraßen ausbreitet, gefährden sie diese Akzeptanz.
  3. Verkehrspolitische Prioritäten im Blick behalten: Die Weiterentwicklung des Radverkehrs ist notwendig, aber andere verkehrspolitische Maßnahmen (Baustellenkoordinierung, Erhalt von Straßen und Brücken) dürfen nicht vernachlässigt werden.
  4. Bezirke bei der Umsetzung angemessen unterstützen: Die Bezirke müssen bei der Umsetzung der Maßnahmen für den Radverkehr finanziell, personell und ideell unterstützt werden, da etwa 70 Prozent des vorgesehenen Veloroutennetzes in der Hoheit der Bezirke liegt. Sie sind mit entsprechenden Haushaltsmitteln und Personalkapazitäten auszustatten. Das Anreizsystem muss auch das Ziel des Erhalts der Leistungsfähigkeit der Hauptstraßen für den Kfz-Verkehr beinhalten.
  5. Radwege entsprechend der Präferenzen der Bevölkerung anlegen: Die Radverkehrspolitik muss die breite Masse der Radfahrer – einschließlich Kindern und der zunehmenden Zahl älterer Teilnehmer – berücksichtigen, die sich an Hauptverkehrsstraßen auf Radwegen neben dem Bürgersteig sicherer fühlen.
- II. der Bürgerschaft jeweils im Januar über im Vorjahr erfolgte Umsetzung der mit diesem Antrag angestrebten Maßnahmen zu berichten.