

Antrag

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

**Betr.: Mit Augenmaß und ohne Zwang – Den Gesetzentwurf zur finanziellen
Förderung von „Fahrradschnellstraßen“ im Bundesrat unterstützen**

Ein zeitgemäßer Mix aus Autos, Bahnen, Bussen, Fähren, zu Fuß gehen 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. Moderne Mobilität bedeutet zugleich die Berücksichtigung von Lärmschutz, Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit bei der Verkehrsplanung. Kein anderes Verkehrsmittel erfüllt speziell diese Kriterien so gut wie das Fahrrad, das generationenübergreifend eine gesunde, günstige und flexible Fortbewegung ermöglicht.

In der Tradition der vom CDU-geführten Senat 2008 aufgelegten und bis heute gültigen Radverkehrsstrategie für Hamburg (Drs. 18/7662), hatten wir uns als CDU-Bürgerschaftsfraktion im Dezember 2016 mit einem Antrag (Drs. 21/7126) für die Planung und Errichtung sogenannter Fahrradschnellstraßen in Hamburg eingesetzt. Diese auch unter den Begriffen „Fahrradautobahnen“ und „Radschnellwege“ bekannten speziellen Verkehrswege können wie keine zweite infrastrukturelle Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs beitragen und sind ein Markenzeichen fahrradfreundlicher Städte wie Kopenhagen, Antwerpen oder London („Super Cycle Highways“). Ihren Ursprung hat diese besondere Form der Radverkehrsführung allerdings in den Niederlanden (Amsterdam, Enschede, Groningen und so weiter).

Die „Fahrradschnellstraßen“ werden auf separaten Fahrbahnen, getrennt von anderen Verkehrsmitteln, geführt. Sie sind extra breit, qualitativ besonders hochwertig, kreuzungsfrei und verbinden Stadtzentren direkt mit Wohn- und/oder Gewerbegebieten. Komfort und Sicherheit werden dadurch maximal gefördert. Auch die Kosten sind überschaubar und liegen laut einer bereits 2010 vom Deutschen Institut für Urbanistik (difu) im Auftrag des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (heute Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) durchgeführten Studie¹ zwischen 0,5 bis 2 Millionen Euro pro Kilometer (inklusive Beschilderung und Beleuchtung). Größter Kostentreiber sind hierbei Über- und Unterführungen. Zum Vergleich: Ein Kilometer Standardradweg kostet zwischen 0,7 bis 1,1 Millionen Euro, ein Kilometer Straße sogar zwischen 1,3 bis 10 Millionen Euro.

Weil Fahrradschnellstraßen nach Expertenmeinung eine Mindestlänge von 5 bis 7 Kilometer umfassen sollten, um Menschen auf mittellangen Distanzen zum Umstieg auf das Fahrrad bewegen zu können, kommen nicht alle Strecken und Verbindungen dafür infrage. In Drs. 21/7126 hatten wir mit der stillgelegten Bahnstrecke zwischen Ohlsdorf und Ochsenzoll (siehe auch Drs. 21/1797) sowie der Trasse von Harburg bis zu den Elbbrücken entlang des zukünftigen Streckenverlaufs der dann verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße zwei konkrete Potentialstrecken vorgeschlagen. Gerade diese beiden Strecken sind auch deshalb besonders geeignet, weil sie in unmittelbarer Nähe zu viel genutzten Bahntrassen (U1 beziehungsweise S3, S31 und Metro-

¹ <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/file/17070/download?token=Dq93r9Fc>.

nom) verlaufen, mit relativ geringem Aufwand an die entsprechenden Haltestellen angebunden werden können und somit einen effizienten Verkehrsmittelwechsel ermöglichen. Im Rahmen der Realisierung der Strecke Harburg-Elbbrücken könnte zudem der „Sprung über die Elbe“ in Form einer „Fahradelbbrücke“ auch für Radfahrer endlich Wirklichkeit werden. Als Beispiel hierfür kann die vielfach preisgekrönte Nescio-Brücke über den Rhein-Kanal in Amsterdam genannt werden. Diese ausschließlich für Fahrradfahrer und Fußgänger zugängliche Hängebrücke hat zwar knapp 10 Millionen Euro gekostet, ist mit 780 Metern aber (mit Ausnahme der Köhlbrandbrücke) deutlich länger als sämtliche Elbbrücken auf Hamburger Gebiet.

Gegen die Stimmen aller anwesenden Oppositionsfraktion und aus purem parteipolitischen Kalkül haben die Regierungsfractionen von SPD und GRÜNEN den entsprechenden CDU-Antrag in der Bürgerschaftssitzung vom 14. Dezember 2016 stumpf abgelehnt. Diese äußerst fragwürdige Motivlage von Rot-Grün offenbarte sich umso mehr, als die von Rot-Grün eingesetzte Radverkehrskordinatorin nur zwei Monate später in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) die Ergebnisse einer von der TU Hamburg vorgestellten „Potentialanalyse“ vorstellte. Obwohl hierbei vieles im Ungefähren blieb, wurde genau eine einzige Trasse von der Radverkehrskordinatorin konkret benannt, nämlich die von uns bereits mit Drs. 21/7126 geforderte Strecke Harburg-Elbbrücken.

Da Rot-Grün in Senat, Bürgerschaft und Verwaltung allen politischen Scharmützeln zum Trotz gegenüber der Idee von „Fahrradschnellstraßen“ doch aufgeschlossen zu sein scheint, kommt die von der CDU-geführten Bundesregierung Ende Januar auf den Weg der parlamentarischen Beratung gebrachte finanzielle Förderung von Fahrradschnellstraßen² wie gerufen. Der Bund will dafür alleine im laufenden Jahr 25 Millionen Euro zusätzlich zur Verfügung stellen, und das nicht einmal für Abschnitte in der Baulast des Bundes selbst, sondern für Fahrradschnellstraßen in der Baulast der Länder und Gemeinden.

Dieses einmalige Gelegenheitsfenster gilt es zu nutzen. Voraussichtlich Ende April 2017 finden die zweite und dritte Lesung des entsprechenden Gesetzentwurfs der Bundesregierung („*Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes*“) im Bundestag statt. Im Rahmen der anschließenden finalen Befassung im Bundesrat muss der Senat die Vorlage der Bundesregierung im Sinne der Förderung des Radverkehrs in unserer Stadt und zum Wohle der Verkehrssicherheit der Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer in Hamburg unbedingt unterstützen.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „*Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes*“ im Rahmen der abschließenden Beratung in der dann aktuellen Fassung im Bundesrat zuzustimmen.

² <http://dipbt.bundestag.de/dip21/brd/2017/0071-17.pdf>.