

## **Antrag**

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

### **Haushaltsplan-Entwurf 2019/2020**

#### **Einzelplan 7 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation**

Aufgabenbereich 269 Verkehr und Straßenwesen

Produktgruppe 269.01 Übergeordnete Verkehrsangelegenheiten,  
-entwicklung, Mobilität

**Betr.: Den „Sprung über die Elbe“ auch für Radfahrer möglich machen –  
Machbarkeit einer „Fahrradelbbrücke“ prüfen**

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.

Zur Förderung des Radverkehrs hat der CDU-geführte Senat im Januar 2008 die bis heute gültige Radverkehrsstrategie für Hamburg (Drs. 18/7662) beschlossen, die von dem aus Vertretern von Verbänden, Vereinen, Verwaltung und Politik bestehendem Fahrradforum erarbeitet wurde. Viele der mit der Radverkehrsstrategie erhofften und erwünschten Wirkungen sind inzwischen eingetreten. In den letzten Jahren gab es aber auch Negativentwicklungen.

Insbesondere die Radverkehrsinfrastruktur in Hamburg wird in den einschlägigen Tests der Mobilitätsverbände von den Befragten immer noch und immer wieder als vergleichsweise schlecht bewertet. Ein CDU-Antrag für einen Sonderfonds zum Ausbau und zur Sanierung von Radwegen (Drs. 21/7127) wurde 2016 leider abgelehnt. Auch die von Rot-Grün fortgesetzte Verlegung von Radfahr- und Schutzstreifen selbst auf Hauptverkehrsstraßen wird von vielen Alltagsradfahrern als Zwang und Bevormundung abgelehnt. Auch deshalb ist der Radverkehrsanteil in unserer Stadt laut der vom Senat im Juni 2018 veröffentlichten hamburgspezifischen Daten der deutschlandweiten Referenzstudie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) seit 2008 bis heute nur von damals 12 auf jetzt 15 Prozent gestiegen.

Für die CDU ist aber weiterhin 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 zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer.

Deswegen hatte sich die CDU im Rahmen der bürgerschaftlichen Haushaltsberatungen für die Jahre 2017 und 2018 mit Drs. 21/7126 unter anderem für eine Machbarkeitsstudie zu sogenannten Fahrradschnellstraßen beziehungsweise Fahrradautobahnen oder Radschnellwegen eingesetzt. Diese können wie keine zweite infrastrukturelle Maßnahme dazu beitragen, den Radverkehr zu fördern, 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).

Auch dieser Antrag wurde von SPD und GRÜNEN in der Bürgerschaft erst abgelehnt, die wesentlichen Forderungen aus diesen Anträgen wurden postum und klammheimlich vom rot-grünen Senat aber doch umgesetzt und als eigene Errungenschaften verkauft. Ende Oktober 2018 hat die „Metropolregion Hamburg“ schließlich mitgeteilt, dass vertiefende Untersuchungen für bestimmte Strecken beauftragt werden sollen.<sup>1</sup> Damit wird der eine Teil des CDU-Antrags aus Drs. 21/7126 erfreulicherweise umgesetzt. Der andere, die Prüfung der Machbarkeit einer richtigen „Fahrradelbrücke“ wird hingegen weiterhin vernachlässigt.

Dabei wäre gerade bei der Verbindung Harburg-Elbbrücken zu prüfen, inwiefern analog zu der möglichen Fahrradschnellstraße auch der „Sprung über die Elbe“ für Radfahrer endlich Wirklichkeit werden könnte. 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.

Die Kosten für eine solche „Fahrradelbrücke“ sind damit zwar nicht zu unterschätzen, weswegen die Machbarkeit selbstverständlich gründlich zu prüfen ist. Für den Radverkehr in und um Hamburg wäre dieser „Brückenschlag“ allerdings Gold wert und hätte nebenbei eine Strahlkraft, die weit über die Stadtgrenzen hinaus reichen würde.

#### **Die Bürgerschaft möge beschließen:**

Die Haushaltsrechtlichen Regelungen des Aufgabenbereichs Aufgabenbereich 269 Verkehr und Straßenwesen des Einzelplans 7 werden um folgenden Punkt ergänzt:

„Zur Finanzierung der Studie zur Machbarkeit einer gesonderten Elbquerung für den Radverkehr werden gemäß § 22 LHO von den „Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit“ der Produktgruppe 269.01 Übergeordnete Verkehrsangelegenheiten, -entwicklung, Mobilität im Jahr 2019 rund 100.000 Euro bereitgehalten.“

---

<sup>1</sup> <http://metropolregion.hamburg.de/presse/11790056/radschnellwege/>, letzter Zugriff: 30.10.2018.