

## **Antrag**

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

**Betr.: Mit Augenmaß und ohne Zwang – Radverkehrssicherheit gezielt steigern**

Ein zeitgemäßer Mix aus Autos, Bahnen, Bussen, Fähren 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.

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. 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.

In den letzten Jahren gab es aber auch Negativentwicklungen. Insbesondere die weiterhin hohe Zahl von Unfällen mit Radfahrerbeteiligung deutet darauf hin, dass die Verkehrssicherheit zuletzt vernachlässigt wurde und dass dem Wachstum des Radverkehrsanteils faktische Grenzen gesetzt sind. So sind schwere Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung in unserer Stadt mittlerweile zur traurigen Gewohnheit geworden. Elf tödlich verunglückte Radfahrer in Hamburg im Jahr 2014 (2013: zwei) waren hierfür der augenfälligste Beleg. Bereits von 2013 auf 2014 stieg die Zahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung um 8,6 Prozent (von 3.014 auf 3.274) und die Zahl der dabei verletzten Fahrradfahrer gar um 9,4 Prozent (von 2.212 auf 2.420). Dabei war die Zahl der Verkehrsunfälle insgesamt nur um 1,1 Prozent und die der Verunglückten um 4,8 Prozent gestiegen. 2015 stagnierte die Zahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung auf hohem Niveau (3.242), die Zahl der Schwerverletzten ist aber noch einmal um 4,5 Prozent gestiegen.

Diese Unsicherheiten und Gefahren im Straßenverkehr sind entscheidende Gründe, warum Menschen von der Fahrradnutzung beziehungsweise dem Wechsel auf das Rad absehen. Die notwendige Steigerung der Radverkehrssicherheit ist somit nicht nur ein Selbstzweck, sondern zugleich ein wichtiger Baustein, um Radfahren in Hamburg noch attraktiver zu machen. Zugleich gilt es, die Zahl der von Radfahrern begangenen Verkehrsverstöße zu reduzieren. So wurden alleine 2015 über 2.200 Fahrradfahrer bei Rotlichtverstößen von der Polizei erwischt und die Dunkelziffer liegt erheblich höher. Bei den durchzuführenden Maßnahmen kommen Prävention und Repression gleichermaßen zur Geltung.

**Die Bürgerschaft möge beschließen:**

**Der Senat wird aufgefordert,**

- I. zur Steigerung der Verkehrssicherheit in Hamburg folgende Maßnahmen umsetzen:
  1. Verstärkung der Dichte und des Drucks bei Fahrradverkehrskontrollen durch zusätzliches Personal, um jährlich auf mindestens 15.000 Personalstunden für diesen Bereich zu kommen (2015: 13.592 Personalstunden). Personalstunden für Verkehrskontrollen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) dürfen im Gegenzug und im Vergleich zum Jahr 2015 (Alkohol und Drogen: 25.236, Geschwindigkeit: 29.020, Rotlicht: 33.734, Kraftradfahrer: 3.661) nicht reduziert werden.
  2. Ausweitung der Präventionsangebote der Polizei (Polizeiverkehrslehrer, „Polizeiverkehrskasper“ und Jugendverkehrsschule) durch eine personelle und finanzielle Aufwertung auf rund 1.500 Präventionsaktionen pro Jahr (2015: 1.030).
  3. Stärkung der zielgruppenorientierten Öffentlichkeitsarbeit in Bezug auf Verkehrssicherheit insbesondere durch den Einsatz sozialer Medien. Zielgruppen sind sowohl Fahrrad- als auch Pkw-Fahrer, Lkw-Fahrer und Fußgänger.
  4. Voraussetzungen dafür schaffen, dass Fahrräder mittels Markierungen registriert (Beispiel Polizei in NRW)<sup>1</sup> beziehungsweise kodiert (Beispiel ADFC<sup>2</sup>) werden können, um geklaute Fahrräder beziehungsweise Pedelecs/E-Bikes besser identifizieren zu können, vom Diebstahl von Fahrrädern abzuschrecken und herrenlose Schrotträder besser zuordnen zu können.
  5. Bei der Instandsetzung und/oder Neuanlage von Straßen sollten noch öfter Querungsstellen für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen eingerichtet werden. Die Abstände zwischen den Querungsstellen sollen so kurz wie möglich und so groß wie nötig sein.
  6. Die von Bundesverkehrsminister Dobrindt angekündigte Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO)<sup>3</sup>, es Aufsichtspersonen von Kindern bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr zukünftig zu erlauben, mit den Kindern auf dem Gehweg zu fahren, ist durch den Senat im Bundesrat zu unterstützen.
- II. der Bürgerschaft jährlich parallel zur Veröffentlichung der Verkehrsunfallbilanz über die Umsetzung dieser Maßnahmen zu berichten.

---

<sup>1</sup> [http://www.polizei.nrw.de/minden-luebbecke/artikel\\_\\_12194.html](http://www.polizei.nrw.de/minden-luebbecke/artikel__12194.html).

<sup>2</sup> [http://www.weser-kurier.de/region/achimer-kurier\\_artikel,-Ein-Fingerabdruck-fuer-das-eigene-Fahrrad-\\_arid,1382218.html](http://www.weser-kurier.de/region/achimer-kurier_artikel,-Ein-Fingerabdruck-fuer-das-eigene-Fahrrad-_arid,1382218.html).

<sup>3</sup> <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/geplante-aenderungen-der-strassenverkehrsordnung.html?linkToOverview=js>.