



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Bezirksversammlung

Anfrage nach § 27 BezVG öffentlich Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN	Drucksachen-Nr.: 20-3666
	Datum: 21.11.2016 Aktenzeichen:

Beratungsfolge	
Gremium	Datum

**Ein Radschnellweg in Hamburg-Nord:
Wer macht was? Wie ist der Stand der Dinge?
Anfrage gem. § 27 BezVG**

Sachverhalt:

Im Koalitionsvertrag von SPD und GRÜNEN im Land Hamburg heißt es:

„In jedem Bezirk wollen wir bis spätestens zum Abschluss der Wahlperiode eine Route für einen Radschnellweg auf den Weg bringen und in der nächsten Legislaturperiode bauen, so dass Hamburg ein besonderes Radpendler-Angebot bietet.“

Die Stadt Norderstedt steht der Idee eines Radschnellweges von Norderstedt nach Alsterdorf grundsätzlich sehr positiv gegenüber und hat bereits Planungen für die Streckenführung auf ihrem Gebiet präsentiert. [1]

Außerdem hat der Kreis Segeberg beschlossen, eine Machbarkeitsstudie für einen 35 km langen Radschnellweg zwischen Bad Bramstedt und Hamburg(-Nord) in Auftrag zu geben. [2]

Derzeit ist noch unklar, welche Ebene in Politik und Verwaltung welche Maßnahmen ergreifen muss, um das Ziel des Koalitionsvertrags auch in Hamburg-Nord zu erreichen. Das Bezirksamt Hamburg-Nord hat nach Abschluss des Koalitionsvertrages bisher noch keine dahingehenden Untersuchungen gestartet. Die Bürgerinnen und Bürger vor Ort haben aber ein hohes Interesse daran, dass der Ankündigung auch entsprechende Taten folgen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Wer ist für die Planung eines Radschnellweges in Hamburg-Nord verantwortlich – das Bezirksamt, die Fachbehörde oder beide? Wer hätte die Federführung bei einem solchen Projekt?

Antwort der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation:

Radschnellwege sind in besonderem Maße auf den Radpendlerverkehr mit längeren Fahrdistanzen ausgerichtet. Sie werden über längere Distanzen möglichst unterbrechungsfrei und bevorrechtigt geführt und verfügen zum Erreichen einer höchstmöglichen Verkehrsqualität für den Radverkehr über eine ausreichend Spurbreite zum jederzeitigen Überholen. Dadurch können hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten und ein maximaler Fahrkomfort erreicht werden.

Im Bündnis für den Radverkehr (Ziffer I.2.3) vom 23. Juni 2016 heißt es:

„Um ein Angebot für Radpendler zu schaffen und größere Entfernungen für den Radverkehr zu erschließen, die insbesondere mit Pedelecs mittlerweile mühelos bewältigt werden können, soll in der 21. Legislaturperiode zusammen mit den Gebietskörperschaften der Metropolregion Hamburg (MRH) und den Hamburger Bezirken ein Netz von Radschnellwegen entwickelt und in der nächsten Legislaturperiode umgesetzt werden.“

Da auf Hamburger Stadtgebiet die Einrichtung von über mehrere Kilometer selbstständig und kreuzungsfrei geführten Radschnellwegen nur im Ausnahmefall möglich ist und weitgehend besiedelte Bereiche vorliegen, sind Ausbaustandards für „urbane Radschnellwege“ noch zu definieren.“

Im Rahmen des Leitprojekts „Regionale Erreichbarkeitsanalysen“ der MRH erarbeitet die Technische Universität Hamburg (TUHH) daher derzeit Erreichbarkeitsanalysen für mögliche Radschnellwegkorridore in der Metropolregion. Dabei werden die potenziellen Auswirkungen auf die Erreichbarkeit von Einwohnerinnen und Einwohnern, Arbeitsplätzen, Stationen des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie ausgewählten Bildungseinrichtungen analysiert. Die Analyse betrachtet ausschließlich Korridore für mögliche Radschnellwege; konkrete Trassen sollen erst in späteren Machbarkeitsstudien ermittelt werden.

Nach Vorliegen der Ergebnisse soll durch die MRH ein Abschlussbericht erstellt werden, der die Bedeutung von Radschnellwegen für die MRH hervorhebt sowie generelle Ziele, Anforderungen und zu klärende Fragestellungen aufzeigt. Für die Priorisierung und Auswahl von Korridoren ist die Erreichbarkeit nur ein Kriterium; weitere maßgebliche Kriterien sind z. B. Nutzungspotenziale, räumliche Potenziale, die Umsetzbarkeit und Kosten. Für Korridore im Hamburger Umland sind darüber hinaus die Anbindung an das Hamburger Veloroutennetz und die Umsetzbarkeit auf Hamburger Gebiet von Bedeutung.

Die Machbarkeit von Radschnellwegen im engeren Sinne wird im urbanen Raum auf Grund der Siedlungsdichte – wie im Bündnis für den Radverkehr ausgeführt – nur im Ausnahmefall als umsetzbar angesehen. Es gibt hierfür kaum Beispiele aus anderen Städten, die die Anforderungen an Radschnellwege im besiedelten Bereich tatsächlich erfüllen. Die Nutzerinnen und Nutzer von regionalen Radschnellwegen sollen in Hamburg daher insbesondere über das Veloroutennetz möglichst weit in das Stadtgebiet hinein geführt werden. In den Fällen, wo Velorouten im Radschnellweg-Standard ausgebaut werden können, soll dies umgesetzt werden.

In die Erarbeitung von Projektskizzen für die Machbarkeitsstudien sollen die Bezirksämter eingebunden werden, die die bezirklichen Gremien in üblicher Weise beteiligen. Über die Beteiligung der Bevölkerung wird zu gegebener Zeit zu entscheiden sein.

Dies vorausgeschickt, beantwortet die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) die Fragen wie folgt:

Zu 1.:

Für die Planung und den Bau eines Radschnellweges im Bezirk Hamburg-Nord ist grundsätzlich das Bezirksamt zuständig. Zur grenzüberschreitenden Koordinierung siehe Vorbemerkung.

2. Falls das Bezirksamt zuständig ist – unter welchen Bedingungen wäre die Fachbehörde bereit, Untersuchungskosten für Ideenfindung bzw. Machbarkeitsuntersuchungen zu übernehmen?

Zu 2.:

Eine Option zur Finanzierung von Machbarkeitsstudien ist der durch die Länder finanzierte Förderfonds der Metropolregion Hamburg. Bei Anerkennung als Leitprojekt durch den Lenkungsausschuss der Metropolregion ist eine Förderung von bis zu 80 Prozent möglich. Darüber wurden auf Grund der hamburgweiten Bedeutung Mittel für Machbarkeitsstudien zu Radschnellwegen im Haushaltsplan 2017 / 2018 i. H. v. 150.000 € p. a. berücksichtigt.

3. Falls die Fachbehörde zuständig ist:
 - a. Welche nächsten Schritte sind geplant?
 - b. Inwiefern werden die bezirklichen Gremien und die Bürgerinnen und Bürger wann in den Ideenfindungsprozess einbezogen?
 - c. Wann werden voraussichtlich erste Ergebnisse aus Ideenfindung und/oder Machbarkeitsuntersuchungen den bezirklichen Gremien vorgestellt werden können?

Zu 3.:

Siehe Vorbemerkung.

4. Welchen Status muss das Projekt „Radschnellweg in Hamburg-Nord“ bis zum Ende der Legislatur erreicht haben, um aus Sicht der Fachbehörde dem oben zitierten Koalitionsvertrag zu entsprechen?

Zu 4.:

Es wird derzeit davon ausgegangen, dass für ein Projekt „Radschnellweg im Bezirk Hamburg-Nord“ nach derzeitigem Stand bis zum Ende der Legislaturperiode eine abgeschlossene und umsetzbare Machbarkeitsstudie über eine Trasse vorliegt.

5. Welchen Status hat das Vorhaben „Radschnellweg in Hamburg-Nord“ aktuell in der Fachbehörde? Welche Ideen für mögliche Routen wurden ggf. schon angedacht oder untersucht?
6. Welchen Status hat das Vorhaben jeweils in den anderen Bezirken bzw. für die anderen Bezirke? Welcher Bezirk ist am weitesten fortgeschritten? Wie ist der Planungsstand jeweils?

Zu 5. und 6.:

Siehe Vorbemerkung.

7. Was ist den Behörden über die Planungen für einen Radschnellweg in der an den Bezirk Nord angrenzenden Stadt Norderstedt bekannt?

Zu 7.:

Die Stadt Norderstedt ist Partner im Projekt „Potenzialanalyse für Radschnellwege“ der Metropolregion Hamburg. Seitens der TUHH werden denkbare Korridore auf Erreichbarkeitsverbesserungen hin untersucht. Dazu gehört auch der Korridor von Norderstedt nach Alsterdorf.

8. Welcher Austausch fand bisher mit den dort zuständigen Behörden und Stellen statt? Bitte Daten und grobe Inhalte von Besprechungen oder schriftlichem Austausch nennen.

Zu 8.:

Die Stadt Norderstedt und die BWVI haben regelmäßig an den Projektgruppensitzungen der Metropolregion teilgenommen. Inhalt der Besprechungen war die Begleitung der wissenschaftlichen Analysen durch die TUHH und Festlegung weiterer Auswahlkriterien.

9. Was ist den Behörden über die Planungen für einen Radschnellweg durch die Metropolregion Hamburg (MRH) bekannt?

Zu 9.:

Siehe Vorbemerkung.

10. Welcher Austausch fand bisher mit den dort zuständigen Stellen statt? Bitte Daten und grobe Inhalte von Besprechungen oder schriftlichem Austausch nennen.

Zu 10.:

Sie Antwort zu 8.

11. Wie soll künftig der Austausch mit Norderstedt und der MRH sichergestellt werden, damit eine optimale Vernetzung der Aktivitäten zu Radschnellwegen stattfinden kann?

Zu 11.:

Die Vernetzung ist durch die Mitgliedschaft der Stadt Norderstedt sowie der FHH in der Projektgruppe gegeben.

12. Gibt es allgemein verbindliche Regelungen oder Empfehlungen für Standards zur Ausgestaltung von Radschnellwegen? Falls ja, bitte beifügen/verlinken.
13. Welche Standards soll ein Radschnellweg aus Sicht der Fachbehörde erfüllen, um als solcher im Sinne des Koalitionsvertrages zu gelten (zum Beispiel hinsichtlich Mindestbreite, Oberfläche, Kreuzungsfreiheit, parallel verlaufende Fußwege, etc.)?

Zu 12. und 13.:

Die Entwurfsstandards richten sich grundsätzlich nach dem „Arbeitspapier – Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Entscheidungen über Standards von Radschnellwegen im urbanen Raum wurden noch nicht getroffen. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

14. Den Fragestellenden erscheint auf Grund der vielfältigen Planausweisungen in der Stadt ein Planfeststellungsverfahren für eine sich über Kilometer erstreckende neue Verkehrsfläche, die möglicherweise bestehende planfestgestellte Flächen bzw. deren ökologische Ausgleichsflächen berührt, erforderlich zu sein.
Hält die Fachbehörde grundsätzlich ein Planfeststellungsverfahren für den Bau eines Radschnellwegs für denkbar?

Zu 14.:

Hierzu kann derzeit keine verbindliche Aussage getroffen werden.

15. Welche Möglichkeiten gibt es, Bundes- oder EU-Gelder für Planung und Umsetzung von Radschnellwegen in Hamburg zu akquirieren? Wie sind die groben Förderbedingungen und Fristen?

Zu 15.:

Der Bund wird sich im Rahmen seiner verfassungsrechtlichen Möglichkeiten in den nächsten beiden Jahren mit insgesamt 50 Mio. Euro am Bau von Radschnellwegen in ganz Deutschland beteiligen, davon 25 Mio. Euro im Jahr 2017. Die Ausgaben sind bis zum Inkrafttreten einer gesetzlichen Fördergrundlage und eines Förderkonzepts gesperrt.

[1] gruenlink.de/1amx

[2] gruenlink.de/1ahw

Anlage/n:

Keine