

1 Sozialdemokratische Partei Deutschlands  
2 Landesorganisation Hamburg  
3 Kreis Bergedorf

A 3

4  
5 Kreisdelegiertenversammlung  
6 2. November 2018

## **beschlossene Fassung Fahrradautobahn - LPT**

### **9 Schaffung einer „Fahrradautobahn“ zwischen Hamburg-Bergedorf und Hamburg-Innenstadt**

10 Der Landesparteitag der SPD Hamburg möge beschließen:

11 Die Hamburger SPD-Bürgerschaftsfraktion und die Senator\*innen der SPD werden,  
12 insbesondere im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr, welches am 23. Juni 2016  
13 vereinbart wurde, aufgefordert,

14

- 15 • sich für den Ausbau des bereits vorhandenen sogenannten Radschnellwegs -  
16 Veloroute 9 - zwischen Bergedorf und Innenstadt als „Fahrradautobahn“ einzusetzen.  
17 Dabei soll eine Spur stadteinwärts, die andere stadtauswärts führen und jeweils mit  
18 einer Mindestbreite von 2,50 m genügend Platz zum Überholen bieten ohne andere  
19 langsamere Radfahrer\*innen zu gefährden;
- 20 • im Rahmen ihrer Zuständigkeit sicherzustellen, dass der so zu schaffende  
21 Radschnellweg nicht den Planungen zu Oberbillwerder oder anderen  
22 Wohnbaumaßnahmen zum Opfer fällt und
- 23 • sich dafür einzusetzen, dass die Nutzung der „Fahrradautobahn“ auch Pedelecs  
24 (umgangssprachlich E-Bikes) und sogenannten Speed-Pedelecs (die eine  
25 Unterstützungsleistung bis zu 45 km/h erlaubt) ermöglicht wird.

#### 26 Begründung:

27 Der Radverkehr liegt im Trend. Dies gilt insbesondere auch für eine Stadt wie Hamburg,  
28 dessen Senat es sich zum Ziel gemacht hat, in den 2020er Jahren den Radverkehrsanteil an  
29 allen in Hamburg zurückgelegten Wegen auf 25% zu steigern. Am 23. Juni 2016 wurde dafür  
30 das Bündnis für den Radverkehr ins Leben gerufen. Hamburg erhebt damit den Anspruch  
31 Fahrradstadt zu sein oder werden zu wollen. Gemeinsam mit den Hamburger Bezirken soll  
32 ein Netz von Radschnellwegen entwickelt und in der laufenden Legislaturperiode umgesetzt  
33 werden. Hinweise darauf wie „urbane Radschnellwege“ aussehen können und welche  
34 konkreten Ausbaustandards gelten, sind in den Grundlagen und Leitlinien für Velorouten in  
35 Hamburg, herausgegeben vom Amt für Verkehr und Straßenwesen der FHH im Februar  
36 2017, zu finden. Darin heißt es u. a. (Seite 5):

37 „Radschnellwege sind in besonderem Maße auf den städtischen, aber auch regionalen  
38 Pendlerverkehr mit längeren Fahrdistanzen ausgerichtet. Radschnellwege sind ausreichend  
39 breit für jederzeitiges Überholen und sollen möglichst bevorrechtigt geführt werden, um

40 unterbrechungsfreies Fahren und somit eine höchstmögliche Verkehrsqualität für den  
41 Radverkehr zu erreichen. Dadurch können hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten sowie ein  
42 maximaler Fahrkomfort erreicht werden ... Radschnellwegstandards können auch auf  
43 längeren Veloroutenabschnitten sinnvoll sein, die nicht unmittelbar bis ins Hamburger  
44 Umland führen (z. B. zwischen den Bezirken Hamburg-Mitte und Bergedorf sowie Hamburg-  
45 Mitte und Harburg).“

46 Die Wirklichkeit ist davon weit entfernt. Richtig ist, dass beispielsweise die Veloroute 9 mit  
47 einer Länge von 19 km zwischen Bergedorf und Innenstadt eine echte Alternative zum Auto  
48 und zu einer „gemischten Mobilität“ sein kann. Die Route führt über eine lange Strecke,  
49 nämlich vom Bahnhof Nettelnburg bis zum Bahnhof Billwerder an der S-Bahn entlang.

50 Sie erfüllt im Übrigen aber kaum eine der weiteren Voraussetzungen für einen  
51 Radschnellweg. Es fehlt an einer durchgängigen Wegweisung, die Befahrbarkeit und damit  
52 die Sicherheit für Radfahrer\*innen sind durch fehlende Beleuchtung und mangelhaften  
53 Belag gefährdet und die Führung über die Bredow Straße ist geradezu lebensgefährlich. Dort  
54 versperren nicht nur Lastwagen den maroden Fahrradweg, es liegen auch riesige Steine im  
55 Abstand von zwei bis drei Metern auf dem Weg. Radfahrer\*innen müssen auf der Straße  
56 fahren. Dies mag an einem Sonntag noch gelingen, im Berufsverkehr hingegen riskiert man  
57 buchstäblich sein Leben. Und Geschwindigkeiten von 15 bis 25 km/h oder mehr wie sie für  
58 Radschnellwege angedacht sind, sind unter diesen Voraussetzungen unrealistisch. Wollen  
59 wir uns glaubhaft als Fahrradstadt behaupten und im besten Sinne vorbildhaft sein, bedarf  
60 es größerer Anstrengungen als bisher.

61 Will man das Fahrrad als echte Alternative zum Auto etablieren, sind im Übrigen gerade  
62 auch auf langen Strecken Pedelecs und Speed-Pedelecs als Verkehrsteilnehmer\*innen, bzw.  
63 Radfahrer\*innen zu berücksichtigen und Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass auch diese  
64 sicher, d. h. auf Radschnellwegen ohne ihrerseits andere Radfahrer\*innen zu gefährden,  
65 fahren können.

66 Der Fahrradmonitor 2017 kommt übrigens zu dem Ergebnis, dass 55 Prozent aller  
67 Pendelnden sich vorstellen können, stärker auf das Fahrrad zu setzen, angenommen ein  
68 Radschnellweg würde auf Ihrem Weg zur Arbeit bzw. Ausbildungsstätte eingerichtet werden.  
69 Das sind doch gute Aussichten für unser Klima und unsere Gesundheit!