

1 Sozialdemokratische Partei Deutschlands
2 Landesorganisation Hamburg
3 Kreis Bergedorf

A 2

4
5 Kreisdelegiertenversammlung
6 2. November 2018

Fahrradautobahn beschlossene Fassung

Schaffung einer „Fahrradautobahn“ zwischen Hamburg-Bergedorf und Hamburg-Innenstadt

11
12 Die Kreisdelegiertenversammlung der SPD Bergedorf möge beschließen:
13 Die SPD Bergedorf

- 14
15 1. setzt sich im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr, welches am 23. Juni 2016
16 vereinbart wurde und auch darüber hinaus für den Ausbau des bereits vorhandenen
17 sogenannten Radschnellwegs - Veloroute 9 - zwischen Bergedorf und Innenstadt als
18 „Fahrradautobahn“ ein. Dabei soll eine Spur stadteinwärts, die andere stadtauswärts führen
19 und jeweils mit einer Mindestbreite von 2,50 m genügend Platz zum Überholen bieten ohne
20 andere langsamere Radfahrer*innen zu gefährden;
- 21 2. stellt im Rahmen ihrer Zuständigkeit sicher, dass der so zu schaffende Radschnellweg nicht
22 den Planungen zu Oberbillwerder oder anderen Wohnbaumaßnahmen zum Opfer fällt und
- 23 3. setzt sich dafür ein, 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.

Begründung:

26
27
28 Der Radverkehr liegt im Trend. Dies gilt insbesondere auch für eine Stadt wie Hamburg, dessen Senat
29 es sich zum Ziel gemacht hat, in den 2020er Jahren den Radverkehrsanteil an allen in Hamburg
30 zurückgelegten Wegen auf 25% zu steigern. Am 23. Juni 2016 wurde dafür das Bündnis für den
31 Radverkehr ins Leben gerufen. Hamburg erhebt damit den Anspruch Fahrradstadt zu sein oder
32 werden zu wollen. Gemeinsam mit den Hamburger Bezirken soll ein Netz von Radschnellwegen
33 entwickelt und in der laufenden Legislaturperiode umgesetzt werden. Hinweise darauf wie „urbane
34 Radschnellwege“ aussehen können und welche konkreten Ausbaustandards gelten, sind in den
35 Grundlagen und Leitlinien für Velorouten in Hamburg, herausgegeben vom Amt für Verkehr und
36 Straßenwesen der FHH im Februar 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 breit für
39 jederzeitiges Überholen und sollen möglichst bevorrechtigt geführt werden, um
40 unterbrechungsfreies Fahren und somit eine höchstmögliche Verkehrsqualität für den Radverkehr zu
41 erreichen. Dadurch können hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten sowie ein maximaler Fahrkomfort
42 erreicht werden ... Radschnellwegstandards können auch auf längeren Veloroutenabschnitten
43 sinnvoll sein, die nicht unmittelbar bis ins Hamburger Umland führen (z. B. zwischen den Bezirken
44 Hamburg-Mitte und Bergedorf sowie Hamburg-Mitte und Harburg).“

45 Die Wirklichkeit ist davon weit entfernt. Richtig ist, dass beispielsweise die Veloroute 9 mit einer
46 Länge von 19 km zwischen Bergedorf und Innenstadt eine echte Alternative zum Auto und zu einer
47 „gemischten Mobilität“ sein kann. Die Route führt über eine lange Strecke, nämlich vom Bahnhof
48 Nettelburg bis zum Bahnhof Billwerder an der S-Bahn entlang.
49 Sie erfüllt im Übrigen aber kaum eine der weiteren Voraussetzungen für einen Radschnellweg. Es
50 fehlt an einer durchgängigen Wegweisung, die Befahrbarkeit und damit die Sicherheit für
51 Radfahrer*innen sind durch fehlende Beleuchtung und mangelhaften Belag gefährdet und die
52 Führung über die Bredow Straße ist geradezu lebensgefährlich. Dort versperren nicht nur Lastwagen
53 den maroden Fahrradweg, es liegen auch riesige Steine im Abstand von zwei bis drei Metern auf dem
54 Weg. Radfahrer*innen müssen auf der Straße fahren. Dies mag an einem Sonntag noch gelingen, im
55 Berufsverkehr hingegen riskiert man buchstäblich sein Leben. Und Geschwindigkeiten von 15 bis 25
56 km/h oder mehr wie sie für Radschnellwege angedacht sind, sind unter diesen Voraussetzungen
57 unrealistisch. Wollen wir uns glaubhaft als Fahrradstadt behaupten und im besten Sinne vorbildhaft
58 sein, bedarf es größerer Anstrengungen als bisher.
59 Will man das Fahrrad als echte Alternative zum Auto etablieren, sind im Übrigen gerade auch auf
60 langen Strecken Pedelecs und Speed-Pedelecs als Verkehrsteilnehmer*innen, bzw. Radfahrer*innen
61 zu berücksichtigen und Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass auch diese sicher, d. h. auf
62 Radschnellwegen ohne ihrerseits andere Radfahrer*innen zu gefährden, fahren können.
63 Der Fahrradmonitor 2017 kommt übrigens zu dem Ergebnis, dass 55 Prozent aller Pendelnden sich
64 vorstellen können, stärker auf das Fahrrad zu setzen, angenommen ein Radschnellweg würde auf
65 Ihrem Weg zur Arbeit bzw. Ausbildungsstätte eingerichtet werden. Das sind doch gute Aussichten für
66 unser Klima und unsere Gesundheit!