

Große Anfrage

**der Abgeordneten Andy Grote, Dr. Peter Tschentscher, Karin Timmermann,
Jan Balcke, Ole Thorben Buschhüter, Gunnar Eisold, Martina Koeppen,
Anne Krischok, Dr. Christel Oldenburg, Jan Quast, Thomas Völsch (SPD)
und Fraktion vom 10.02.10**

und Antwort des Senats

Betr.: Radfahren in Hamburg – Die Halbzeitbilanz des schwarz-grünen Senats

Vor zwei Jahren wurde durch den damaligen Stadtentwicklungssenator Gedaschko die „Radverkehrsstrategie für Hamburg“ vorgestellt. Ziel der dort manifestierten Maßnahmen ist es, den Radverkehrsanteil bis 2015 auf 18 Prozent zu verdoppeln. Im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien wurde daraufhin versprochen, diese im sogenannten Fahrradforum entwickelte Fahrradstrategie in vollem Umfang umzusetzen.

Sowohl Verbände als auch Bürgerinnen und Bürger kritisieren hingegen, dass bislang keine spürbaren Verbesserungen umgesetzt wurden und die Behörde statt vermehrt auf Radfahrstreifen zu setzen, bestenfalls die vorhandenen Radwege saniert. Darüber hinaus fühlen sich viele Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen durch die sogenannten Bettelampeln nach wie vor diskriminiert und gegenüber dem Autoverkehr benachteiligt. Gleichwohl wurden weitere neue „Bettelampeln“ installiert. Während der kalten Winterzeit wurden Radfahrerinnen und Radfahrer zusätzlich benachteiligt, da Radwege vom Winterdienst der Stadtreinigung ausgeschlossen wurden, obwohl laut Empfehlung des Bundesverkehrsministeriums zumindest auf den diesbezüglichen Hauptverbindungen ein Winterdienst anzustreben ist.

Die einzige spürbare Verbesserung ist die Einführung des Fahrradleihsystems StadtRAD, welches bereits im Jahre 2005 von der SPD-Bürgerschaftsfraktion unter dem Namen „Call a Bike“ initiiert wurde. Die Umsetzung hatte sich, trotz eindeutigen Beschlusses der Bürgerschaft, bis zum Sommer 2009 immer wieder hinausgezögert.

Angesichts des Umstandes, dass Hamburg 2011 Europäische Umwelthauptstadt sein wird, ist es zwingend erforderlich, nun endlich auch die versprochenen Maßnahmen der beschlossenen Radverkehrsstrategie umzusetzen und strukturelle Veränderungen im Verkehrsbereich vorzunehmen, damit eine Verdoppelung des Radverkehrsanteils bis 2015 wenigstens ansatzweise möglich ist.

Wir fragen den Senat:

Die „Radverkehrsstrategie für Hamburg“ wurde am 7. September 2007 vom Fahrradforum verabschiedet und am 8. Januar 2008 vom Senat beschlossen (Drs. 18/7662). Damit besteht eine systematische Grundlage zur Weiterentwicklung des Hamburger Radverkehrssystems. Im Fahrradforum wurden Ziele und Handlungsempfehlungen für

die unterschiedlichen Handlungsfelder des „Systems Radverkehr“ im Hinblick auf eine langfristige Perspektive erarbeitet. Die vollständige Umsetzung der Radverkehrsstrategie ist Bestandteil des aktuellen Regierungsprogramms. Aufgabe des Senats war und ist es daher, die Bestandteile der Strategie zu operationalisieren, das heißt konkrete Projekte zu formulieren, die erforderlichen Haushaltsmittel für Planung und Realisierung einzuwerben und ihre Umsetzung voranzutreiben. Dies ist ein Prozess, der laufend fortgesetzt und angepasst wird.

Infrastrukturprojekte für den Radverkehr sind ebenso aufwendig zu planen wie Projekte für den motorisierten Verkehr. Sie erfordern daher eine sorgfältige Vorbereitung, bei der die Randbedingungen zu klären und konkurrierende Belange abzuwägen sind. Dieser Planungsprozess ist daher mit hohem Aufwand verbunden. In den vergangenen zwei Jahren wurden zahlreiche Maßnahmen angeschoben, die in den kommenden Jahren sukzessive umgesetzt werden, während parallel weitere neue Projekte entwickelt werden.

Das Fahrradleihsystem „StadtRAD Hamburg“ erforderte von den ersten Überlegungen zum Vorgehen bis zur Eröffnung eine Vorbereitungszeit von 18 Monaten. Berücksichtigt man die Vielzahl der in dieser Zeit geleisteten Einzelschritte

- Konzeption des Fahrradleihsystems,
- Festlegen und Abstimmen der Stationsstandorte mit den Bezirksämtern und anderen Beteiligten,
- EU-weites Ausschreibungs- und Vergabeverfahren,
- Bieterverhandlungen,
- Formulierung des Betreibervertrages,
- Einwerben von Haushaltsmitteln (siehe Drs. 19/1334),
- Bau von (bis zum Eröffnungstermin) 67 Leihstationen,
- Einrichtung und Abstimmung des Hintergrundsystems,
- Erstellung und Abstimmung eines Design- und Marketingkonzeptes,
- Bewältigung von unvorhersehbaren Ereignissen,

so erscheint die Vorbereitungszeit im Vergleich zu anderen Großprojekten durchaus angemessen.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

1. Umsetzungsstand Radverkehrsstrategie

1. Welche konkreten Maßnahmen wurden bislang im Rahmen der Radverkehrsstrategie für Hamburg innerhalb der letzten zwei Jahre umgesetzt?

Im Rahmen der Umsetzung der Radverkehrsstrategie wurden in den Jahren 2008 und 2009 insbesondere die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen und Projekte in den Handlungsfeldern der Strategie vollzogen:

Infrastruktur

Im Bereich Infrastruktur wird die Priorität auf den Ausbau der benutzungspflichtigen Radwege an Hauptverkehrs- und sonstigen wichtigen Straßen sowie auf die Herrichtung des Veloroutennetzes gelegt. Dabei ist grundsätzlich zu beachten, dass es auf vielen Radwegen und fast allen Velorouten insbesondere an Knotenpunkten Problemlagen gibt, die häufig nur unter gesamtverkehrsplanerischer Betrachtung der jeweiligen Situation gelöst werden können. Gleichzeitig anstehende Grundinstandsetzungen (GI) oder andere Vorhaben können dann zu Entlastungen der Haushaltsansätze für den Radverkehr führen, da insbesondere der radverkehrsgerechte Umbau größerer Knotenpunkte oftmals sehr aufwendig ist. Daher sollen solche (Teil-)Projekte möglichst im Rahmen anderer Vorhaben umgesetzt werden (zum Beispiel GI Johannes-Brahms-Platz: Bestandteil der Velorouten 1 und 2).

Hamburg hat ein historisch gewachsenes Radverkehrsnetz, das überwiegend aus baulichen Radwegen besteht und bei dem grundlegende Änderungen der Radverkehrsführung oft nur unter hohen Kosten realisierbar sind. Auch markierte Radverkehrsführungen (zum Beispiel Radfahrstreifen) erfordern häufig eine Anpassung von Lichtsignalanlagen sowie eine Neuorganisation des Parkens und dadurch Maßnahmen zum Schutz von Baumwurzeln und Anpassungsarbeiten an den Gehwegen. Sie sollen verstärkt angewendet werden, wo immer die Voraussetzungen dafür bestehen. Daher werden gegenwärtig 150 Straßenzüge auf die grundsätzliche Machbarkeit von Radfahrstreifen beziehungsweise Schutzstreifen und den damit verbundenen Aufwand untersucht. Aus den Ergebnissen sollen entsprechende Maßnahmenpakete gebildet werden.

Wo sinnvoll und möglich, wurden beziehungsweise werden unter anderem benutzungspflichtige Radwege ausgebaut und systematisch an die Kriterien der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) angepasst. Dies geschieht in langen, zusammenhängenden Straßenzügen, um über längere Strecken sicheres und komfortables Radfahren zu ermöglichen. Ziele sind neben der Herstellung einer ebenen Oberfläche Radwege, deren Breite den gesetzlichen Vorgaben entspricht, sowie geradlinige Führungen, die insbesondere an Knotenpunkten oftmals noch nicht gegeben sind. Soweit sinnvoll und möglich, werden an entsprechend angepassten Knotenpunkten auch eigene Signale für den Radverkehr installiert.

Folgende Projekte wurden seit 2008 im Radverkehrsnetz (einschließlich Radfahrstreifen) umgesetzt (zu Maßnahmen im Bezirksstraßennetz siehe Antworten zu II. 1. bis II. 4.):

Veloroutennetz

- Veloroute 1 (City – Altona – Blankenese – Rissen) beziehungsweise 2 (City – Eimsbüttel – Eidelstedt)
Abschnitt Johannes-Brahms-Platz – Sievekingplatz (400 m),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung,
Realisierung im Zusammenhang mit einer Grundinstandsetzungsmaßnahme (anteilige Kosten werden nicht gesondert erfasst), Fertigstellung 2009.
- Veloroute 1 (City – Altona – Blankenese – Rissen)
Bereich Agathe-Lasch-Weg/Holmbrook,
Verbesserung der Radverkehrsführung (Schaffung einer Ableitung),
Kosten 8.000 Euro, Titel 6300.741.02, Fertigstellung 2009.
- Veloroute 2 (City – Eimsbüttel – Eidelstedt) und Veloroute 4 (City – Winterhude – Langenhorn)
Abschnitte im Bezirk Eimsbüttel,
Ausstattung mit Fahrradwegweisung nach bundesweit einheitlichem Standard,
Kosten 30.000 Euro, Titel 6300.741.02, Fertigstellung 2008.
- Veloroute 5 (City – Barmbek – Poppenbüttel – Duvenstedt)
Abschnitt Bramfelder Chaussee – Saseler Chaussee (von Berner Chaussee bis Pfeilshofer Weg, 2,8 km),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung,
Kosten 542.000 Euro, Titel 6300.741.02, Fertigstellung 2008.
- Veloroute 8 (City – Billstedt – Bergedorf)
Abschnitt Möllner Landstraße (von Reclamstraße bis Kapellenstraße, 320 m),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung,
Kosten 211.000 Euro, Titel 6300.741.30, Fertigstellung 2009.

- Veloroute 8 (City – Billstedt – Bergedorf)
Abschnitt Lisa-Niebank-Weg (von Elmtwiete bis Stengelestraße, 140 m),
Ausbau des Geh- und Radwegs,
Kosten 130.000 Euro, Titel 1241.741.42, Fertigstellung 2009.
- Freizeitroute 5 (Elberadweg, Abschnitt von Rothenburgsort bis zur Landesgrenze bei Geesthacht, 38 km) und Freizeitroute 11 (2. Grüner Ring, 110 km)
Ausstattung mit Fahrradwegweisung nach bundesweit einheitlichem Standard,
Kosten 96.000 Euro, Titel 6610.741.03, Fertigstellung 2009.

Weitere Projekte

- Wandsbeker Chaussee
von Brauhausstraße bis Landwehr (1,9 km),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung,
Kosten 575.000 Euro, Titel 6300.741.02, Fertigstellung 2008.
- Wentorfer Straße
von Mohnhof bis Landesgrenze (1,5 km),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung, Realisierung im Zusammenhang mit einer Grundinstandsetzungsmaßnahme (anteilige Kosten werden nicht gesondert erfasst), Fertigstellung 2008.
- An der Alster
Ostseite von Alstertwiete bis Sechslingspforte (800 m),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung.
Realisierung im Zusammenhang mit Leitungsarbeiten
Kosten 90.000 Euro, Titel 6300.741.02, Fertigstellung 2009.
- Bürgerweide
von Wallstraße bis Landwehr (800 m),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung,
Kosten 290.000 Euro, Titel 6300.741.30, Fertigstellung 2009.
- Rahlstedter Weg
von Berner Heerweg bis Am Knill (520 m),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung,
Kosten 280.000 Euro, Titel 6300.741.02, Fertigstellung 2009.
- Schäferkampsallee
von Weidenallee bis Beim Schlump (500 m),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung,
Realisierung im Zusammenhang mit einer Grundinstandsetzungsmaßnahme (anteilige Kosten werden nicht gesondert erfasst), Fertigstellung 2009
- Hammer Steindamm
von Sievekingsallee bis Marienthaler Straße (350 m),
Anlage von Radfahrstreifen einschließlich Neuorganisation des Parkens, Baumschutzmaßnahmen und Herrichtung der Gehwege,
Kosten 640.000 Euro, Titel 6300.741.02, Fertigstellung 2009/2010

- Fruchttallee
Nordseite von Doormannsweg bis Emilienstraße (230 m),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung,
Kosten 65.000 Euro, Titel 6300.741.02, Fertigstellung 2008.
- August-Krogmann-Straße – Karlshöhe,
verschiedene Teilabschnitte,
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung,
Kosten 433.000 Euro, Titel 6300.741.02, Fertigstellung 2009.
- Knoten Grindelberg/Beim Schlump
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung,
Realisierung im Zusammenhang mit Leitungsarbeiten,
Kosten 12.000 Euro, Titel 6300.741.02, Fertigstellung 2008.

Fahrradparken

Unter der Bezeichnung „1.000-Bügel-Programm“ wurde mit deutlichen Verbesserungen beim Fahrradparken begonnen. 2009 wurden Haushaltsmittel in Höhe von 500.000 Euro bereitgestellt, von denen die Bezirksämter die Abstell-situation an zahlreichen Brennpunkten verbessern (siehe Drs. 19/4301). Insgesamt wurden 1.215 neue Fahrradbügel finanziert, davon entfallen auf Hamburg-Mitte 90, auf Altona 261, auf Eimsbüttel 183, auf Hamburg-Nord 135, auf Wandsbek 215, auf Bergedorf 200 und auf Harburg 131 Fahrradbügel. Die Realisierung dieser Maßnahmen soll im Laufe des Jahres 2010 abgeschlossen werden.

Gemäß Radverkehrsstrategie wird das Angebot an Fahrradabstellplätzen an Schulen im Zuge von Grunderneuerungen und Neubau von Außenanlagen entsprechend verbessert (siehe Drs. 19/3419).

Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV

Die Verbesserung und Erweiterung von Bike-and-ride-Anlagen (B+R-Anlagen) wird durch die Bezirke und die P+R-Betriebsgesellschaft mbH durchgeführt. Die Haushaltsmittel werden aus Ausgleichsbeträgen bereitgestellt.

2008 wurden an drei Haltestellen im Bezirk Altona die vorhandenen B+R-Anlagen instandgesetzt, das heißt die Zugänglichkeit wurde durch eine Neuorganisation der Stellplätze sowie Sicherheit und Komfort durch Beleuchtung und Überdachung verbessert. Dabei sind 22 neu hinzugekommen. Die Kosten betragen insgesamt 200.000 Euro. Im gleichen Jahr hat die P+R-Betriebsgesellschaft mbH an zwei Haltestellen in den Bezirken Wandsbek und Harburg das Angebot von gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten um insgesamt 24 gesicherte Stellplätze (20 Stück in Sammelschließanlage und vier Stück in Fahrradboxen) weiter ausgebaut. Die Kosten hierfür betragen rund 22.000 Euro.

2009 wurden die B+R-Anlagen an sechs Haltestellen in den Bezirken Eimsbüttel und Hamburg-Nord um insgesamt 44 Bügel erweitert; die Kosten hierfür betragen 28.500 Euro. Außerdem hat die P+R-Betriebsgesellschaft mbH an acht Haltestellen in den Bezirken Hamburg-Mitte, Altona, Eimsbüttel, Hamburg-Nord, Bergedorf und Harburg das Angebot von gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten um insgesamt 78 neue Stellplätze (38 Stück in Sammelschließanlagen und 40 Stück in Fahrradboxen) erweitert. Die Kosten hierfür betragen insgesamt rund 82.000 Euro.

Service

Am 10. Juli 2009 wurde das Fahrradleihsystem „StadtRAD Hamburg“ eröffnet. Die 1. Realisierungsstufe, die 2010 vor dem Abschluss steht, umfasst 1.000 Fahrräder und circa 85 Leihstationen (bisläng 68). Die Resonanz auf das Fahrradleihsystem ist äußerst positiv. Dies zeigt sich an der sehr positiven öffentlichen Meinung und der

hohen Nachfrage: Bis zum 31. Dezember 2009 haben sich über 36.000 Kundinnen und Kunden registriert, die über 306.000 Fahrten unternommen haben. Das bedeutet, dass in diesem Zeitraum jedes Fahrrad durchschnittlich zwei-, dreimal pro Tag ausgeliehen wurde. Damit wurden die Erwartungen deutlich übertroffen.

Mobilitäts- und Verkehrserziehung

Im Rahmen der schulischen Mobilitäts- und Verkehrserziehung wurde innerhalb der letzten zwei Jahre die Radfahrausbildung weiter ausgebaut und flächendeckend umgesetzt. 72 Polizeiverkehrslehrerinnen und -lehrer unterstützen und begleiten aktiv die Radfahrausbildung. So findet in den dritten und vierten Klassen aller Grundschulen (Acht- bis Zehnjährige) die Radfahrausbildung mit theoretischen und praktischen Lerninhalten statt. Neben der Erziehung zu sicherem und umsichtigem Verhalten im Straßenverkehr ist die Förderung des Radfahrens ein gleichberechtigter Inhalt des Unterrichts. Dieser Aspekt steht vor allem bei Fahrradprojekten, Fahrradausflügen und bei der Einrichtung von Fahrradwerkstätten in den Schulen im Mittelpunkt. In Fahrradprojekten für die Klassen 5 und 6 (Elf- bis 13-Jährige) erproben und erforschen die Schülerinnen und Schüler sicheres und soziales Verhalten im Straßenverkehr und untersuchen die Situation für Radfahrerinnen und Radfahrer im Stadtteil. Im Jahr 2008 sind 56 Projekte mit 7.141 Schülerinnen und Schülern, im Jahr 2009 130 Projekte mit 7.082 Schülerinnen und Schülern durchgeführt worden.

In den Jahren 2008 und 2009 wurden die dazu konzipierten Unterrichtsmaterialien „Mein Fahrrad-Tagebuch“ (für die Klassen 3 und 4) und „Fahr Rad Mobil“ (für die Klassen 5 bis 7) mit Arbeitsblättern und CD-ROM überarbeitet und die dazugehörige Fortbildung von Lehrerinnen und Lehrern und Polizeiverkehrslehrerinnen und -lehrern ausgeweitet. Im Jahr 2008 nahmen 98 Personen an der Fortbildung teil, im Jahr 2009 waren es 93.

Zur kontinuierlichen Information über das schulische Angebot zum Radfahren ist im Jahr 2009 der Internetauftritt „Mein Fahrrad-Tagebuch“ und „Fahr Rad Mobil“ des Hamburger Bildungsservers weiter ausgebaut worden:

www.hamburger-bildungsserver.de/verkehrserz/welcome.htm

An zwölf Schulen gibt es sogenannte Fahrradwachen; dort werden die Fahrradabstellanlagen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der altonaer arbeitsförderungsgesellschaft (afg worknet GmbH) in Kooperation mit Eltern betreut.

Innerhalb der letzten zwei Jahre sind sechs Fahrradwerkstätten in den Schulen neu eingerichtet worden.

Die Fahrrad-Sicherheitsaktion „Schon gecheckt?“ ist in Zusammenarbeit von der Behörde für Inneres, der Behörde für Schule und Berufsbildung, der Polizei, der Unfallkasse Nord, dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e.V., der Zweiradmechaniker Innung Hamburg, dem Forum Verkehrssicherheit Hamburg und den Schulen fortgeführt worden.

Verkehrssicherheit

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind die folgenden straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ergriffen worden:

- Vermehrte Aufhebung von Radwegebenutzungspflichten: Bei Radwegen ohne Benutzungspflicht können sich Radfahrerinnen und Radfahrer für die Benutzung der Fahrbahn entscheiden, wo sie im direkten Blickfeld des Kfz-Verkehrs sicher und in der Regel zügig fahren können. Bevor die entsprechenden Verkehrszeichen durch die Bezirksamter entfernt werden können, müssen betroffene Lichtsignalanlagen auf die Räumzeiten des Radverkehrs umgeschaltet werden. Diese Freigabe ist für eine Vielzahl von Straßen bereits vollzogen worden.
- Überprüfung kritischer Fälle und gegebenenfalls Aufhebung legalen Parkens neben Radverkehrsanlagen sowie Anregung baulicher Umgestaltung,
- Öffnung weiterer Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung, (zum Beispiel Grillparzerstraße, Schrötteringsweg)

- Bessere Berücksichtigung des Radverkehrs an Baustellen und stärkere Kontrolle der Einhaltung straßenverkehrsbehördlicher Genehmigungen der Baufirmen,
- Sonderauswertung der Radverkehrsunfälle im Dreijahreszeitraum 2005 bis 2007, Analyse unfallreicher Strecken und Verkehrsknoten hinsichtlich möglicher Verbesserungen. Für identifizierte Unfallhäufungsstellen mit Radfahrerbeteiligung erfolgten Überwachungsmaßnahmen und straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- Fortführung des ganzjährigen Einsatzes der Fahrradstaffel.
- Bekämpfung des Falschparkens auf Radwegen unter anderem auch durch eine Prüfung von straßenbaulichen Maßnahmen.

Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

In den vergangenen zwei Jahren wurden beziehungsweise es werden die folgenden Projekte im Bereich Öffentlichkeitsarbeit umgesetzt beziehungsweise unterstützt:

- Bezirkliche Fahrradforen Bergedorf im Frühjahr 2008 und im Frühjahr 2010
Erarbeitung einer bezirklichen Radverkehrsstrategie,
Kosten 9.000 Euro, Titel 6300.741.30
- Förderung der Veranstaltung „Fahrradkulturen“ im Frühjahr 2009 im ehemaligen Zollgebäude am Alten Elbtunnel (Ausstellung, geführte Fahrradexkursionen durch den Hafen, Vorträge, Reiseberichte, Leseabend),
Kosten 3.000 Euro, Titel 6300.684.01.
- Förderung des Kurzfilmprojektes „Stadt, Rad, Fluss“ in Zusammenarbeit mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und dem Landesbetrieb Erziehung und Berufsbildung (Fahrradwerkstatt Chemnitzstraße) und der KurzFilmSchule (Motivationsfilm zum Radfahren, der 2009 in Kinos gezeigt wurde)
Kosten 4.000 Euro, Titel 6300.893.02.
- Einbeziehung erwachsener Verkehrsteilnehmer in die Verkehrssicherheitsarbeit, zum Beispiel durch die Aktion „Schon gecheckt?“ (www.schon-gecheckt.de), in deren Rahmen 2009 in Zusammenarbeit mit der Behörde für Inneres und der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt ein Videospot zum Thema Fahrradbeleuchtung produziert und einen Monat lang in Kinos und im Internet gezeigt wurde.
- Kontinuierliche Information der Öffentlichkeit (Presse, Flyer, Internet) über die Durchführung von Maßnahmen im Rahmen der Radverkehrsstrategie.

Für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Behörden und Planungsbüros werden seit 2008 in Zusammenarbeit mit der Fahrradakademie des Deutschen Instituts für Urbanistik Fortbildungsmaßnahmen zur Radverkehrsförderung durchgeführt. Themen waren bislang:

- Unterhaltung von Radverkehrsanlagen (2008),
- Verkehrssicherheit und Radverkehr (2009),
- StVO-Novelle und ihre Auswirkungen auf die Planung von Radverkehrsanlagen (2009 und 2010).

2. *Welche prozentuale Steigerung des Radverkehrsanteils hat sich durch die bisher umgesetzten Maßnahmen ergeben? Wie hat sich der Anteil des Radverkehrs in Hamburg am Modal Split seit 1990 entwickelt? (Bitte für jedes Jahr gesondert aufzuführen.)*

Das Radverkehrsaufkommen in Hamburg wird jährlich an 38 sogenannten Fahrradpegeln gemessen. An diesen Pegeln, die seit Jahren einen ansteigenden Trend verzeichnen, wurde 2009 ein Wert erreicht, der um 33 Prozent höher als im Jahr 2002 lag.

Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal Split) wird über Haushaltsbefragungen ermittelt. Daten liegen nur für die Jahre vor, in denen das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die bundesweite Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) durchgeführt hat. Der Radverkehrsanteil am Modal Split betrug demnach

2002: 9 Prozent,

2008: 12,5 Prozent.

Ältere Werte sind wegen des 2002 geänderten Erhebungsdesigns nicht vergleichbar.

Eine Zuordnung der Steigerung zu einzelnen umgesetzten Maßnahmen ist nicht möglich. Gleichwohl wird darauf hingewiesen, dass bei künftigen Maßnahmen Vorher-Nachher-Erhebungen vorgesehen sind, um Veränderungen beim lokalen Radverkehrsaufkommen auf Velorouten festzustellen.

3. *Welche weiteren Maßnahmen sind geplant, um das Ziel – Verdoppelung des Radverkehrsanteils auf 18 Prozent – verwirklichen zu können? (Bitte die einzelnen Maßnahmen getrennt unter Angabe des vorgesehenen Umsetzungsbeginns angeben.)*
4. *Welche Kosten sind für diese Maßnahmen bislang veranschlagt und aus welchen Haushaltstiteln sollen diese finanziert werden?*

Neu hinzukommende Maßnahmen nach derzeitigem Planungsstand sind nachfolgend aufgeführt (siehe auch Antwort zu I. 1.)

Infrastruktur

Veloroutennetz

- Veloroute 1 (City – Altona – Blankenese – Rissen)
Abschnitt Thadenstraße zwischen Gählerstraße und Wohlers Park (140 m),
Umbau der Thadenstraße zum Radweg,
Realisierung im Zusammenhang mit einer städtebaulichen Sanierung,
Kosten 60.000 Euro, Titel 1341.741.51, Realisierungsbeginn 2010.
- Veloroute 1 (City – Altona – Osdorfer Born)
Bereich Grubenstieg/Rugenbarg,
Bau einer Radwegverbindung,
Kosten 5.000 Euro, Titel 1341.741.20, Realisierungsbeginn 2010.
- Veloroute 1 (City – Altona – Osdorfer Born)
Abschnitt Bornheide zwischen Kroonhorst und Glückstädter Weg (200 m),
Ausbau und Verbreiterung der Radwege,
Kosten 41.000 Euro, Titel 6300.741.02, Realisierungsbeginn 2010.
- Veloroute 4 (City – Winterhude – Langenhorn)
Abschnitt Bebelallee (von Deelböge bis Hindenburgstraße, 1,5 km),
Anlage von Radfahrstreifen,
Kosten 775.000 Euro, Titel 6300.741.30, Realisierungsbeginn 2010.
- Veloroute 5 (City – Barmbek – Poppenbüttel – Duvenstedt)
Abschnitt Hamburger Straße (Nordwestseite von Humboldtstraße bis Elsastraße, 700 m),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung für Zweirichtungsverkehr,

Realisierung im Zusammenhang mit einer Maßnahme zur Beseitigung einer Unfallhäufungsstelle und einer Maßnahme zur Verbesserung des Verkehrsflusses (anteilige Kosten werden nicht gesondert erfasst), Fertigstellung 2010.

- Veloroute 5 (City – Barmbek – Poppenbüttel – Duvenstedt) beziehungsweise Veloroute 6 (City – Hohenfelde – Volksdorf)
Abschnitt An der Alster (Höhe Gurliittinsel, 50 m),
Entschärfung der Engstelle durch Verbreiterung von Gehweg und Radweg,
Kosten 92.000 Euro, Titel: 6300.741.02, Realisierungsbeginn 2010.
- Veloroute 6 (City – Hohenfelde – Volksdorf)
Abschnitt Uferstraße – Lortzingstraße – Wandsegrünzug (von Richardstraße bis S-Bahnhof Friedrichsberg, 1,6 km)
Verbesserung der Radverkehrsführung,
Kosten 680.000 Euro, Titel 6300.741.30, Realisierungsbeginn 2010.
- Veloroute 9 (City – Rothenburgsort – Bergedorf)
Abschnitt Ausschläger Allee (von Rothenburgstraße bis Ausschläger Elbdeich, 0,9 km),
Anlage von Schutzstreifen,
Realisierung im Zusammenhang mit einer Grundinstandsetzung (anteilige Kosten werden nicht gesondert erfasst), Realisierungsbeginn 2010.
- Veloroute 10 (City – HafenCity – Harburg – Neugraben)
Abschnitt Schmiedestraße – Alter Fischmarkt – Brandstwierte – Bei St. Annen (700 m),
Verbesserung der Radverkehrsführung,
Realisierung im Zusammenhang mit der Äußeren Erschließung HafenCity (anteilige Kosten werden nicht gesondert erfasst), Fertigstellung 2010.
- Veloroute 11 (City – Wilhelmsburg – Harburg)
Abschnitt Alter Elbtunnel bis Zollübergang Reiherstieg Hauptdeich (Hafengebiet, 3,3 km),
Anlage eines Zweirichtungsradwegs,
Kosten 3.200.000 Euro, davon 1.350.000 Euro aus Ausgleichsbeträgen und 1.850.000 Euro aus Städtebauförderungsmitteln des Bundes, Titel 6100.893.05 und 6100.686.03, Realisierungsbeginn 2010.

Weitere Projekte im Hauptverkehrsstraßennetz

- Barmbeker Markt – Bramfelder Straße – Bramfelder Chaussee
von Dehnhaide bis Wandsbeker Straße (3,0 km),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung,
Kosten 1.232.000 Euro, Titel 6300.741.02, Fertigstellung 2010.
- Bramfelder Chaussee
von Wandsbeker Straße bis Berner Chaussee (2,2 km),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung
einschließlich Radfahrstreifen von Herthastraße bis Einkaufszentrum Bramfeld (100 m)
Kosten 2.196.000 Euro, Titel 6300.741.30, Fertigstellung 2010

- Stresemannstraße – Bahrenfelder Chaussee
von Alsenstraße bis Von-Sauer-Straße (2,6 km),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung,
Kosten 1.500.000 Euro, Titel 6300.741.02, Fertigstellung 2010.
- Johannisbollwerk – Vorsetzen – Baumwall
Südliche Straßenseite (600 m),
Anlage von Radfahrstreifen,
Realisierung im Zusammenhang mit dem Umbau der angrenzenden Hochwasser-
schutzanlage (anteilige Kosten werden nicht gesondert erfasst), Realisierungsbe-
ginn 2011.
- Bergedorfer Straße
von Vierlandenstraße bis Mohnhof (400 m),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung,
Kosten: 135.000 Euro, Titel 6300.741.02, Realisierungsbeginn 2010.
- Schnackenburgallee
Beseitigung einer Engstelle im Radweg,
Kosten 5.000 Euro, Titel 1341.741.20, Realisierungsbeginn 2010.

Weitere Maßnahmen im Bezirksstraßennetz:

- Washingtonallee
von Rennbahnstraße bis Billstedter Hauptstraße (1,5 km),
Anlage von Radfahrstreifen einschließlich Anpassung von Lichtsignalanlagen,
Neuorganisation des Parkens, Baumschutzmaßnahmen und Anpassung der Geh-
wege,
Kosten 1.215.000 Euro, Titel 6300.741.02, Realisierungsbeginn 2010.
- Dannerallee
von Manshardtstraße bis Zwischen den Hecken (600 m),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung,
Kosten 180.000 Euro, Titel 1241.741.20, Realisierungsbeginn 2010.
- Spreehafen-Rundweg für Fußgänger und Radfahrer
Lückenschluss durch Ergänzung der Niedernfelder und der Müggenburger Eisen-
bahnbrücke um Geh- und Radwege,
Kosten 650.000 Euro (aus Ausgleichsbeträgen), Titel 6610.891.02, Realisierungs-
beginn 2010.
- Freizeit-Rundkurs Wilhelmsburg
Realisierung im Rahmen der Internationalen Bauausstellung (IBA)
Kostenrahmen 3.000.000 Euro, Titel 1241.791.01, Realisierungsbeginn 2010.
- Sternschanze (550 m)
Verbesserung der Radverkehrsführung,
Kosten 100.000 Euro, Titel 6100.686.03, Realisierungsbeginn 2010.
- Heinrich-Plett-Straße
von Oelsnerring bis Elbe-Einkaufszentrum (300 m),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung,

Kosten 75.000 Euro, Titel 1341.741.20, Realisierungsbeginn 2010.

- Friedensallee
von Große Brunnenstraße bis Behringstraße (320 m),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung,
Kosten 47.000 Euro, Titel 1341.741.20, Realisierungsbeginn 2010.
- Bahrenfelder Straße
von Gaußstraße bis Völckersstraße (200 m),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung,
Kosten 86.000 Euro, Titel 6300.741.02, Realisierungsbeginn 2010.
- Hofweg
von Averhoffstraße bis Mühlenkampbrücke (1 km),
Anlage von Schutzstreifen einschließlich Anpassung von Lichtsignalanlagen, Neuorganisation der Parkstände, Baumschutzmaßnahmen und Herrichtung der Gehwege
Kosten 355.000 Euro, Titel 1541.741.52, Realisierungsbeginn 2010.
- Maienweg
Südseite von Sengelmanstraße bis Am Hasenberge (1 km),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung,
Kosten 382.000 Euro, Titel 1541.741.20, Realisierungsbeginn 2010.
- Hellbrookstraße
von Saarlandstraße bis Rübenkamp (350 m),
Anlage von Schutzstreifen,
Realisierung im Zusammenhang mit der angrenzenden Erschließungsmaßnahme (anteilige Kosten werden nicht gesondert erfasst).
- Pezolddamm – Berner Allee
von Karlshöhe bis Berner Gutsweg (1,5 km),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung,
Kosten 434.000 Euro, Titel 1641.741.20, Realisierungsbeginn 2010.
- Volksdorfer Grenzweg
von Bergstedter Chaussee bis Volksdorfer Damm (800 m),
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung,
Kosten 218.000 Euro, Titel 1641.741.20, Realisierungsbeginn 2010.
- Bekassinenu
verschiedene Teilabschnitte,
Ausbau der Radwege, Verbreiterung und Verbesserung der Linienführung,
Kosten 250.000 Euro, Titel 6300.741.02, Realisierungsbeginn 2010.
- Kirchwerder Landweg
zwischen Süderquerweg und Marschbahndamm (350 m),
Ausbau des Geh- und Radweges,
Kosten 95.000 Euro, Titel 6300.741.30, Realisierungsbeginn 2010.

- Curslacker Brückendamm (nördliche Verlängerung des Kirchwerder Landweges) zwischen Neuengammer Hausdeich und Curslacker Deich (250 m), Ausbau des Geh- und Radwegs, Kosten 55.000 Euro, Titel 6300.741.30, Realisierungsbeginn 2010.
- Falkenbergsweg vom Heidefriedhof bis Störtebekerweg (2,3 km), Anlage eines Schutzstreifens, Kosten 10.000 Euro, Titel 1841.741.20, Realisierungsbeginn 2010.
- Bezirkliche Alltagsrouten Harburg (vergleiche Antwort zu II. 6.) Umsetzung von Teilabschnitten, Kosten 122.000 Euro, Titel 1841.741.20, Realisierungsbeginn 2010.

Die Maßnahmenliste ist nicht abschließend, Änderungen bleiben möglich, insbesondere sollen ab 2010 weitere Radfahrstreifen und Schutzstreifen angelegt werden. Die jeweiligen Straßen werden auf Basis der Ergebnisse der oben genannten Untersuchung ausgewählt. Das weitere Programm zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur wird im Zuge der Aufstellung kommender Haushaltspläne konkretisiert.

Fahrradparken

Es wird eine Fortsetzung des 1.000-Bügel-Programms angestrebt. Das Bezirksamt Eimsbüttel hat außerdem mitgeteilt, dass 2010 die Aufstellung von Fahrradhäusern mit insgesamt 39.000 Euro bezuschusst werden soll (Titel 1441.741.20).

Bike-and-ride

Der Ausbau von Bike-and-ride (B+R) wird auf Basis der Ergebnisse der letzten B+R-Erhebung von 2008 kontinuierlich fortgesetzt. Hierbei wurden an jeder Schnellbahn-Haltestelle die Belegungswerte der B+R-Anlagen einschließlich der im jeweiligen Umfeld wild abgestellten Fahrräder ermittelt. Darauf aufbauend wurden den Bezirken Empfehlungen zur Verbesserung und Erweiterung der B+R-Anlagen gegeben. B+R-Anlagen mit Belegungsgraden von über 100 Prozent sind vordringlich zu überprüfen. Die Durchführung von konkreten Maßnahmen ist jedoch auch von der Flächenverfügbarkeit abhängig. 2010 ist bislang eine Maßnahme am S-Bahnhof Sülldorf für 70.000 Euro vorgesehen, mit der die Kapazität von 30 auf 60 Stellplätze verdoppelt werden soll.

2010 soll auch das Angebot von gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten weiter ausgebaut werden. Im Rahmen des Förderprogramms sollen 34 Stellplätze als Erweiterung vorhandener Anlagen entstehen. Mit Mitteln aus dem Klimaschutzprogramm ist die Schaffung weiterer 70 gesicherter Abstellmöglichkeiten an Haltestellen geplant. Außerdem wird die Errichtung von 18 Stellplätzen in Fahrradboxen am ZOB Barmbek mit 25.000 Euro bezuschusst; diese Finanzierung erfolgt aus Ausgleichsbeträgen.

Service

Im Bereich Service sind die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen geplant:

- Fahrradleihsystem „StadtRAD Hamburg“
Einführung der 2. Realisierungsstufe mit circa 40 Stationen und 500 zusätzlichen Fahrrädern, Realisierungsbeginn 2011.
- Fahrradstation am Bahnhof Bergedorf
Einrichtung eines bewachten Fahrradparkhauses mit 600 Plätzen und Serviceeinrichtungen,
Kosten: 1.100.000 Euro Titel 6300.741.02, Fertigstellung 2010.

- Fahrradstation am Bahnhof Harburg
Weiterführung der 2009 begonnenen Machbarkeitsstudie,
Kosten: 29.000 Euro, Titel 6300.531.01.

Öffentlichkeitsarbeit

Im Bereich Kommunikation sind die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen geplant:

- Erstellung eines Konzepts für eine Kampagne mit dem Ziel, zur Fahrradnutzung zu motivieren und Informationen zum Radfahren in Hamburg zu vermitteln; Konkretisierung 2010.
- Kartenset „Hamburgs Fahrradrouten“
2., überarbeitete Auflage,
Kosten: 40.000 Euro, Titel 6300.531.01, Erscheinungstermin 2011.

Finanzierung

Im Haushaltsplan 2009/2010 sind folgende Mittel veranschlagt (Titel, die ausschließlichen Bezug zum Radverkehr haben):

Titel	Zweckbestimmung	Ansatz 2009 in Tsd. €	Ansatz 2010 in Tsd. €
6300.521.30	Unterhaltung von Radverkehrsanlagen aus Klimaschutz	250 KM	
6300.531.01	Fahrradleihsystem und Maßnahmen zur Förderung des nicht motorisierten Verkehrs	2.500 KM 22.500 VE	2.500 KM 20.000 VE
6300.741.02	Förderung des Radverkehrs	3.247 KM 1.008 VE	3.250 KM 758 VE
6300.741.03	Förderung des Radverkehrs aus Ausgleichsbeträgen	0	0
6300.741.30	Förderung des Radverkehrs aus Klimaschutz	2.300 KM 1.000 VE	
6300.741.86	Förderung des Radverkehrs, Zweckzuweisung Bezirke	1.500 KM	1.500 KM

(KM = Kassenmittel, VE = Verpflichtungsermächtigung)

Hinzu kommen für 2010 zweckgebundene Zuweisungen aus dem Klimaschutzprogramm. Eine abschließende Entscheidung hierüber liegt noch nicht vor. Infrastrukturmaßnahmen im Radverkehr werden außerdem im Zusammenhang mit anderen Projekten realisiert und aus diesen finanziert, zum Beispiel Grundinstandsetzungen von Straßen, Beseitigung von Unfallhäufungsstellen und Erschließungsmaßnahmen. Im Übrigen siehe Antwort zu I. 1.

5. *Wird die in der Sparklausur des Senats im November 2009 vereinbarte Absenkung der Haushaltsmittel für Unterhaltung und Instandsetzung im Straßenbau auch Auswirkungen auf die Fahrradwege haben?*

Wenn ja, in welchem Umfang?

Die 2009 in Aussicht genommene Absenkung der Haushaltsmittel für die Unterhaltung und Instandsetzung im Straßenbau ist angesichts der durch den anhaltenden Winter verursachten Schäden verworfen worden. Der Senat sieht die Notwendigkeit der Bereitstellung zusätzlicher Mittel (siehe Drs. 19/5546).

II. Radwegeinstandsetzungs- und Neubaumaßnahmen in den Bezirken

1. *Welche Instandsetzungsmaßnahmen von Radwegen wurden innerhalb der letzten zwei Jahre in den Bezirken durchgeführt? (Bitte für die Jahre 2008 und 2009 für jeden der sieben Hamburger Bezirke getrennt unter Auflistung der jeweiligen Streckenabschnitte angeben.)*

Über die in der Antwort zu I. 1. aufgeführten Maßnahmen hinaus haben die Bezirksämter Folgendes mitgeteilt:

Im Bezirk Hamburg-Mitte wurden 2008 und 2009 Instandsetzungsmaßnahmen an Radwegen in folgenden Straßen durchgeführt:

- Amsinckstraße, in Höhe Haus Nummer 39 auf 70 m Länge,
- Sievekingsallee, drei Teilabschnitte von Burgstraße bis Jordanstraße, von Wolfshagen bis Stoeckhardtstraße und von Hirschgraben bis Landwehrdamm,
- Diagonalstraße, von Wendenstraße bis Erste Diagonalstraße,
- Otto-Brenner-Straße,
- Harburger Chaussee,
- Georg-Wilhelm-Straße,
- Finkenwerder Norderdeich,
- Schiffbeker Weg, Ostseite gesamte Länge,
- Horner Landstraße, beidseitig gesamte Länge,
- Harvighorster Redder, beidseitig gesamte Länge,
- Mümmelmannsberg, beidseitig gesamte Länge,
- Glinder Straße, Südseite von Reinskamp bis Oststeinbeker Weg,
- Möllner Landstraße, beidseitig von Kapellenstraße bis Glinder Straße,
- Manshardtstraße, von Schiffbeker Weg bis Hermannstal,

Zusätzlich wurden diverse Einzel- beziehungsweise Kleinstmaßnahmen im Zuge der Unterhaltung durchgeführt.

Im Bezirk Altona werden die Instandsetzung und Unterhaltung von Radwegen nicht gesondert statistisch erfasst, da es sich überwiegend um Kleinstmaßnahmen handelt. Eine umfangreichere Maßnahme war 2009 der Radweg Luruper Hauptstraße im Bereich Haus Nummer 123 bis 131.

Im Bezirk Eimsbüttel sind 2008 und 2009 an diversen Radwegen Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt worden. Die Instandsetzungsmaßnahmen wurden hauptsächlich zur Beseitigung von Gefahrstellen durchgeführt. Aufgrund der Kleinteiligkeit der Maßnahmen ist eine genaue Auflistung nicht möglich.

Der Bezirk Wandsbek hat mitgeteilt, dass 2009 Instandsetzungsmaßnahmen an Radwegen unter anderem in der Greifenberger Straße und in der Hermann-Balk-Straße durchgeführt wurden.

Im Bezirk Bergedorf wurden 2009 Instandsetzungsmaßnahmen an Radwegen in folgenden Straßen durchgeführt:

- Hofschläger Deich, circa 140 m zwischen Spadenländer Hauptdeich und In der Weide,
- Speckenweg, Richtung Brookdeich, entlang der BAB A 25, Ausbau der provisorischen Baustraße als Geh- und Radweg,
- Randersweide, Ostseite von Kampweg bis In der Hörn.

Im Bezirk Harburg wurden Instandsetzungsmaßnahmen an Radwegen in folgenden Straßen durchgeführt:

- Rehrstieg, von Haus Nummer 103 bis Nummer 129, Einmündungen Birkenbruch (2008),
- Altwiedenthaler Straße, von Haus Nummer 39 bis Neuwiedenthaler Straße (2009),
- Schwarzenbergstraße, Nordseite von Zur Seehafenbrücke bis Bissingstraße (2009).

2. *An welchen Stellen wurden in diesem Zeitraum neue Radwege errichtet? (Bitte für die Jahre 2008 und 2009 für jeden der sieben Hamburger Bezirke getrennt unter Auflistung der jeweiligen Streckenabschnitte angeben.)*

Im Bezirk Altona wurden folgende Radwege neu errichtet:

- Geh- und Radweg Botanischer Garten, von Hemmingstedter Weg bis Hesten (700 m),
Kosten 151.000 Euro, Titel 6300.741.02, Fertigstellung 2008,
- Falkensteiner Ufer – Rissener Ufer (2008),
- Friedensallee, von Haus Nummer 65 bis Große Brunnenstraße (2009).

Im Bezirk Eimsbüttel wurde 2009 im Vielohweg von Perckentinweg bis circa 120 m hinter der Einmündung Vielohwisch ein gemeinsamer Geh- und Radweg gebaut.

In den Bezirken Hamburg-Mitte, Hamburg-Nord, Wandsbek und Bergedorf und Hamburg wurden 2008 und 2009 keine Radwege neu errichtet.

3. *An welchen Stellen wurden Radwege wesentlich umgebaut, zum Beispiel durch eine Verbreiterung? (Bitte für die Jahre 2008 und 2009 für jeden der sieben Hamburger Bezirke getrennt unter Auflistung der jeweiligen Streckenabschnitte angeben.)*

Über die in der Antwort zu I. 1. aufgeführten Maßnahmen hinaus haben die Bezirksämter Folgendes mitgeteilt:

Im Bezirk Hamburg-Mitte wurde 2009 in der Harburger Chaussee zwischen Haus Nummer 123 und Nummer 125 ein Radweg im Rahmen einer Radweg- und Gehwegverschwenkung wesentlich umgebaut.

Im Bezirk Altona wurden 2009 folgende Radwege wesentlich umgebaut:

- Große Brunnenstraße, von Behringstraße bis Fischers Allee (100 m),
- Kroonhorst (Osdorfer Born), Grundinstandsetzung der Erschließung für den Fuß- und Radverkehr,
- Hemmingstedter Weg/Heinrich-Plett-Straße, Anlage eines Kreisverkehrs.

Im Bezirk Eimsbüttel wurden 2009 folgende Radwege wesentlich umgebaut:

- Osterstraße, Nordseite von Eppendorfer Weg bis Schulweg,
- Bundesstraße, Nordseite von Schlankreye bis Kaiser-Friedrich-Ufer,
- Hagenbeckstraße, Westseite auf mehreren Abschnitten zwischen Koppelstraße und Brehmweg (Wiederherstellung der Benutzbarkeit des Gehweges mit Regelung „Radfahrer frei“).

Im Bezirk Hamburg-Nord wurden 2008 die Radwege in der Kellinghusenstraße (von Hudtwalckerstraße bis Goernestraße, 350 m) wesentlich umgebaut (Kosten 220.000 Euro, Titel 6300.741.02).

Im Bezirk Wandsbek wurden 2008 folgende Radwege wesentlich umgebaut:

- Schöneberger Straße, von Kreuzbergweg bis Liliencronstraße (800 m),
- Knoten Schöneberger Straße/Charlottenburger Straße.

Im Bezirk Bergedorf wurde 2009 der Geh- und Radweg am Kirchwerder Landweg (von Heinrich-Osterath-Straße bis Neuengammer Hausdeich, 2,7 km) ausgebaut (Kosten: 750.000 Euro, Titel 6300.741.30).

Im Bezirk Harburg wurden 2009 folgende Radwege wesentlich umgebaut:

- Strucksberg/Hainholzweg, Nordseite von Am Hohen Knäbel bis Große Straße (Kosten: 382.000 Euro, Titel 6300.741.02),
- Schwarzenbergstraße, Teilabschnitte auf der Nordseite von Zur Seehafenbrücke bis Bissingstraße,
- Sinstorfer Weg, Radwegergänzung,
- diverse Furtmarkierungen mit Roteinfärbung, unter anderem Einmündung Hannoverische Straße/Seevestraße.

4. *An welchen Stellen wurden Fahrradstreifen auf der Fahrbahn neu eingerichtet? (Bitte für die Jahre 2008 und 2009 für jeden der sieben Hamburger Bezirke getrennt unter Auflistung der jeweiligen Streckenabschnitte angeben.)*

Über die in der Antwort zu I. 1. aufgeführten Maßnahmen hinaus haben die Bezirksämter Folgendes mitgeteilt:

Im Bezirk Altona wurden 2008 in der Großen Elbstraße (vom ehemaligen Speicher 7 bis Kaistraße) und im Bezirk Wandsbek 2009 im Einmündungsbereich Lesserstraße/Holzmillenstraße Radfahrstreifen neu eingerichtet.

Von den Bezirksämtern Hamburg-Mitte, Eimsbüttel, Hamburg-Nord, Bergedorf und Harburg wurden 2008 und 2009 keine Radfahrstreifen neu eingerichtet.

5. *Welche Mittel standen beziehungsweise stehen den Bezirken zum Neu- oder Umbau sowie zur Instandsetzung von Radwegen zur Verfügung? (Bitte für die Jahre 2008, 2009 und 2010 für jeden der sieben Hamburger Bezirke getrennt unter Angabe der jeweiligen Haushaltstitel angeben.)*

Den Bezirken standen jeweils folgende Mittel zur Verfügung:

	Hamburg-Mitte	Altona	Eimsbüttel	Hamburg-Nord	Wandsbek	Bergedorf	Harburg
	in Tsd. €	in Tsd. €	in Tsd. €	in Tsd. €	in Tsd. €	in Tsd. €	in Tsd. €
2008							
6300.521.30	0	38 KM	37 KM	0	61 KM	18 KM	23 KM
6300.741.02	61 KM	206 KM	288 KM	209 KM	193 KM 140 VE	18 KM	31 KM
6300.741.03	0	200 KM	510 KM	3 KM	0	0	0
6300.741.30	5 KM	0	0	0	0	0	0
2009							
6300.521.30	37 KM	40 KM	0	42 KM	5 KM	0	0
6300.531.01	0	0	0	0	0	0	19 KM
6300.741.02	37 KM	61 KM 41 VE	201 KM	162 KM	599 KM 169 VE	3 KM	245 KM
6300.741.03	33 KM	93 KM	119 KM	21 KM	0	0	0
6300.741.30	144 KM	0	0	78 KM	0	750 KM	0
6300.741.86/ 1x41.741.20	237 KM	218 KM	213 KM	310 KM	355 KM	103 KM	132 KM
2010*							
6300.521.30	0	0	0	0	0	0	0
6300.531.01	0	0	0	0	0	0	0
6300.741.02	83 KM	175 KM	46 KM	66 KM	67 KM	158 KM	0

	Hamburg-Mitte	Altona	Eimsbüttel	Hamburg-Nord	Wandsbek	Bergedorf	Harburg
	in Tsd. €	in Tsd. €	in Tsd. €	in Tsd. €	in Tsd. €	in Tsd. €	in Tsd. €
noch 2010*							
6300.741.03	17 KM	40 KM	63 KM	5 KM	0	0	0
6300.741.30	65 KM	0	0	0	0	0	0
6300.741.86/ 1x41.741.20	237 KM	218 KM	213 KM	242 KM	355 KM	103 KM	132 KM

(KM = Kassenmittel, VE = Verpflichtungsermächtigung)

*) vorbehaltlich der formalen Übertragung von Resten aus 2009

Die Angaben setzen sich zusammen aus Haushaltsansätzen und übertragenen Resten aus Vorjahren. Die Aufteilung der Haushaltsmittel im Titel 6300.741.86/1x41.741.20 erfolgt nach der Einwohnerzahl. Die Aufteilung in den übrigen Titeln erfolgt flexibel auf Basis von Meldungen der Bezirksämter über Mittelbedarfe bei konkreten Maßnahmen.

6. *Existieren Prioritätenlisten in den Bezirken, aus denen ersichtlich ist, welche Radwege vorzugsweise instand gesetzt wurden beziehungsweise werden?*

Wenn ja, wie sind diese ausgestaltet? (Bitte für die Jahre 2008, 2009 und 2010 für jeden der sieben Hamburger Bezirke getrennt unter Auflistung der jeweiligen Streckenabschnitte angeben.)

Im Bezirk Hamburg-Mitte existieren Maßnahmenlisten ohne Staffelung nach Priorität.

Im Bezirk Eimsbüttel soll 2010 ein bezirkliches Maßnahmenkonzept für die Verbesserung des Radverkehrsnetzes und des Fahrradparkens entwickelt werden, um auf dieser Basis konkrete Planungs- und Baumaßnahmen auszuwählen.

Im Bezirk Wandsbek ist die Bearbeitung einer Radwegeliste zur Dokumentation der Radwege in Wandsbek an ein Ingenieurbüro vergeben worden. Eine Bewertung des vorhandenen Zustandes von 160 km Radwegen soll 2010 stattfinden. Auf dieser Basis soll eine Prioritätenliste erarbeitet werden.

Im Bezirk Harburg wurde 2009 auf Basis einer verkehrstechnischen Untersuchung des Radverkehrsnetzes in Harburg und Süderelbe ein detailliertes Konzept für bezirkliche Alltagsrouten erarbeitet. Das Konzept enthält auch eine Prioritätenliste.

In den Bezirken Altona, Hamburg-Nord und Bergedorf existieren zurzeit keine Prioritätenlisten für die Instandsetzung von Radwegen.

Für das Gebiet des Hafens weisen die große Zahl der Beschäftigten, die Möglichkeit für eine Erreichbarkeit Wilhelmsburgs sowie der hohe Erlebniswert auf beachtliche Potenziale sowohl für den Alltags- als auch den Freizeitradverkehr hin. Diese Rahmenbedingungen greift die Hamburg Port Authority (HPA) mit Erstellung eines „Masterplans Radverkehr Hamburger Hafen“ auf, in dem Handlungsstrategien und Maßnahmen für eine nachhaltige Weiterentwicklung der Fahrradnutzung im Hafenbereich unter anderem durch ein Zielnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr dargelegt werden. Die Erarbeitung des Masterplans soll 2010 abgeschlossen werden. Die daraus entwickelten Maßnahmen sollen nach einer Prioritätenbewertung und im Rahmen von erforderlichen Grundinstandsetzungs- und Neubaumaßnahmen in den nächsten Jahren sukzessive umgesetzt werden.

7. *Welche weiteren Mittel standen beziehungsweise stehen darüber hinaus der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt für Instandsetzungs- und/oder Neu- oder Umbaumaßnahmen von Radverkehrswegen zur Verfügung? (Bitte für die Jahre 2008, 2009 und 2010 die jeweiligen Beträge unter Angabe der jeweiligen Haushaltstitel angeben.)*

In den Jahren 2008 bis 2010 standen beziehungsweise stehen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt folgende Mittel zur Verfügung (es wurden nur die Titel aufgeführt, die ausschließlichen Bezug zum Radverkehr haben):

Titel	Zweckbestimmung	2008 in Tsd. €	2009 in Tsd. €	2010* in Tsd. €
6300.521.30	Unterhaltung von Radverkehrs- anlagen aus Klimaschutz	83 KM	233 KM	233 KM
6300.531.01	Fahrradleihsystem und Maßnahmen zur Förderung des nicht motorisierten Verkehrs	15.000 VE	1.267 KM 22.500 VE	2.814 KM 20.000 VE
6300.741.02	Förderung des Radverkehrs	1.176 KM 100 VE	1.209 KM 2.845 VE	4.476 KM 758 VE
6300.741.03	Förderung des Radverkehrs aus Ausgleichsbeträgen	1.690 KM	566 KM	585 KM
6300.741.30	Förderung des Radverkehrs aus Klimaschutz	895 KM 1.000 VE	1.826 KM 1.000 VE	1.710 KM

(KM = Kassenmittel, VE = Verpflichtungsermächtigung)

*) vorbehaltlich der formalen Übertragung von Resten aus 2009 (diese sind durch nicht rechtzeitige Rechnungslegung entstanden). Für Zuweisungen aus dem Klimaschutzprogramm liegt für 2010 noch keine Entscheidung vor.

Maßnahmen des Radverkehrs werden außerdem im Zusammenhang mit anderen Projekten realisiert und aus diesen finanziert, zum Beispiel Grundinstandsetzungen von Straßen, Beseitigung von Unfallhäufungsstellen und Erschließungsmaßnahmen.

Im Jahr 2009 erfolgte außerdem eine Verstärkung der Mittel zur Unterhaltung von Geh- und Radwegen, Radfahrstreifen und Velorouten einschließlich Grünschnitt um insgesamt 1.000.000 Euro, die sich auf jeweils 500.000 Euro für Hauptverkehrsstraßen (Titel 6300.521.14) und für Bezirksstraßen (Titel 6300.521.81) aufteilen (Bereitstellung der Mittel aus Titel 6300.531.01).

8. *Für welche Maßnahmen wurden diese Beträge verwendet beziehungsweise inwiefern sind diese Beträge bereits für welche konkreten Maßnahmen verplant? (Bitte für die Jahre 2008 – 2010 getrennt unter Angabe des jeweiligen Verwendungszwecks und des jeweiligen Betrages auflisten.)*

Siehe Antworten zu I. 1., I. 3. und II. 3.

9. *Welche Kriterien dienen der Entscheidungsfindung bei der Planung und Bauausführung von Radverkehrsanlagen, zum Beispiel der Frage, ob ein Radfahrstreifen oder ein Radweg angelegt wird?*

Die Auswahl der Maßnahmen geschieht in Abhängigkeit von der Verkehrssicherheit, von der Schwere der baulichen Defizite im Bestand, vom Netzzusammenhang, von einer möglichst gleichmäßigen geografischen Verteilung über die Bezirke sowie von Synergieeffekten durch andere Maßnahmen im Straßennetz (zum Beispiel abgeschlossene Radwegmaßnahmen, Grundinstandsetzungen et cetera). Durch ein solches Zusammenspiel kann – im Gegensatz zu isolierten Einzelprojekten – eine größere Wirkung in Bezug auf eine Stärkung des Radverkehrs erreicht werden.

Bei allen Planungen zum Neu-, Um- und Ausbau von Straßen und Radverkehrsanlagen wird obligatorisch die Art der Radverkehrsführung überprüft. Ziel ist ein verstärkter Einsatz von Radfahrstreifen und Schutzstreifen. Dabei geschieht die Auswahl der Führungsform in erster Linie in Abhängigkeit von der Verkehrssicherheit, die wesentlich durch Aufkommen, Zusammensetzung und Struktur des Verkehrs beeinflusst wird. Des Weiteren wird ein hoher Fahrkomfort für Radfahrerinnen und Radfahrer angestrebt, wobei eine möglichst große Kontinuität in der Radverkehrsführung erzielt werden soll, das heißt die Führungsform sollte nicht mehrmals hintereinander geändert werden.

Da in der Regel im bestehenden Straßennetz geplant wird, hängt die Auswahl der Führungsform auch vom Charakter und von der Geometrie des Straßenraums einschließlich der vorhandenen Nebenflächen sowie von den anschließenden Radverkehrsführungen ab. Hierbei spielen insbesondere Parkstände beziehungsweise die Parkwechselfrequenz sowie die Standorte erhaltenswerter Bäume beziehungsweise

die geplanten Standorte neuer Bäume (die wiederum abhängig sind von im Untergrund befindlichen Leitungen) eine wesentliche Rolle.

Aufgrund der vielfältigen Abhängigkeiten im Straßenraum erfordert die Realisierung einer sicher und zügig befahrbaren Radverkehrsführung daher oft auch eine kostenrelevante Anpassung der angrenzenden Flächen. Alle Belange werden gegeneinander abgewogen und eine individuell auf die konkreten Bedingungen vor Ort angepasste Planung erstellt. Wo immer die Voraussetzungen bestehen, sollen dabei markierte Radverkehrsführungen (Radfahrstreifen, Schutzstreifen) bevorzugt realisiert werden. Nicht zuletzt ist hinsichtlich des baulichen Aufwands auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis (Wirtschaftlichkeit) zu berücksichtigen.

10. *Ist beabsichtigt, zukünftig weitere Radfahrstreifen zu errichten?*

Wenn ja, an welchen Stellen soll wann mit einem Umbau begonnen werden?

Wenn nein, warum nicht?

Ja. Zur laufenden Untersuchung und zu Einzelmaßnahmen siehe Antwort zu I. 3.

11. *Wie viele Unfälle mit Fahrradfahrerinnen und -fahrern sind in den Jahren 2007 bis 2009 festgestellt worden? (Bitte unter Angabe des Alters der Unfallbeteiligten und des Unfallverursachers aufgeben.)*

Für die Jahre 2007 – 2009 wurden die in nachfolgender Tabelle angegebenen Verkehrsunfälle mit Radfahrern polizeilich registriert:

Verkehrsunfälle mit Radfahrern		
2007	2008	2009
3.144	3.320	3.205

In der nachstehenden Tabelle sind alle Unfallbeteiligten (nicht nur Radfahrer) der Radfahrerunfälle, unterteilt in die statistischen Altersgruppen, aufgeführt.

Altersgruppen der Unfallbeteiligten	2007	2008	2009
0 – 5	20	36	29
6 – 10	137	157	173
11 – 14	281	256	276
15 – 17	174	188	161
18 – 24	561	582	509
25 – 40	1.809	1.946	1.864
41 – 64	2.110	2.209	2.143
65 und älter	640	692	690
ohne Angabe	572	560	560
Gesamtergebnis	6.304	6.626	6.405

In der nachstehenden Tabelle sind die Hauptunfallverursacher der Radfahrerunfälle, unterteilt in die statistischen Altersgruppen, aufgeführt.

Altersgruppen der Hauptunfallverursacher	2007	2008	2009
0 – 5	5	16	11
6 – 10	67	73	79
11 – 14	110	104	122
15 – 17	61	68	61
18 – 24	265	296	234
25 – 40	873	930	895
41 – 64	1.095	1.116	1.099
65 und älter	351	380	405
ohne Angabe	317	337	299
Gesamtergebnis	3.144	3.320	3.205

12. *Plant der Senat, sich auf Bundesebene für die Einführung einer Helmpflicht für Fahrradfahrerinnen und -fahrer – gegebenenfalls zumindest für Kinder und Jugendliche – einzusetzen?*
 - a. *Wenn ja, in welcher Form?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Der Senat hat sich hiermit nicht befasst.

III. Winterdienst für Radwege

1. *In der Antwort auf die Schriftliche Kleine Anfrage, Drs. 19/5147 antwortet der Senat, „Radwege sind bei winterlichen Verhältnissen aufgrund des relativ geringen Radfahreraufkommens in der Regel nicht als verkehrswichtig eingestuft und werden somit nicht von Schnee und Eis geräumt.“ Sieht der Senat hierin einen Widerspruch zu den Empfehlungen des Bundesverkehrsministeriums, wonach zumindest auf den Hauptverbindungen ein Winterdienst angestrebt werden soll?
Wenn nein, warum nicht?*
2. *Wie verträgt sich die unter 1. zitierte Aussage mit den im Rahmen der Fahrradstrategie des Fahrradforums (Drs. 18/7662) formulierten Forderungen zur verbesserten Winterräumung von Fahrradwegen?*

Die in der Radverkehrsstrategie formulierten Prüfaufträge zu einer Ausweitung des Winterdienstes auf Radwegen wurden mit folgendem Ergebnis abgearbeitet: Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) vergibt einen Großteil des Winterdienstes im Rahmen von jährlichen Ausschreibungen an Fremdfirmen, um in jeder Situation für den Einsatz gewappnet zu sein. Die Kosten für den Winterdienst fallen aufgrund der Einsatzbereitschaft in jedem Fall an – unabhängig von der tatsächlichen Witterung (Ausnahme: Streugut- und Entsorgungskosten). Gemäß Kostenbetrachtung der SRH für den Winterdienst auf Radwegen (= Schneeräumung und Abstreuen bei Eisglätte) betragen die Kosten pro laufendem Meter 2,86 Euro (Streubreite 1,50 m). Allein für das Radwegesetz entlang des 550 km langen Hauptverkehrsstraßennetzes ergibt sich dadurch ein Betrag von circa 3,1 Millionen Euro je Wintersaison, der in keinem Verhältnis zu den gesamten Aufwendungen für den Hamburger Winterdienst steht (vergleiche Drs. 19/5184). Da winterliche Verhältnisse mit Schnee in Hamburg eine Ausnahmeerscheinung sind, ist eine derart hohe Haushaltsbelastung für die Aufnahme eines regelmäßigen Winterdienstes auf Radwegen nicht vertretbar. Im Übrigen siehe Drs. 19/5147.

3. *Hält der Senat vor diesem Hintergrund an der im Koalitionsvertrag formulierten Aussage fest: „Die Fahrradstrategie des Fahrradforums wird in vollem Umfang umgesetzt, der Fahrradanteil am Verkehr soll verdoppelt werden.“?*

Ja.

4. *Wie viele Unfälle haben sich nach Kenntnis des Senats in den vergangenen Wintern auf Rad- und/oder Fußwegen wegen Glätte oder Schneefalls ereignet, bei denen Personen- und/oder Sachschäden entstanden sind? (Bitte für die Jahre 2008 und 2009 sowie für die Monate Januar und Februar 2010 getrennt angeben.)*

Verkehrsunfälle auf Rad- und Gehwegen werden erst seit dem 1. Januar 2009 gesondert statistisch erfasst. Als Winter wurde der kalendarische Zeitraum vom 22. Dezember bis zum 19. März zugrunde gelegt. In der nachstehenden Tabelle sind alle Verkehrsunfälle mit Radfahrern auf Geh- und Radwegen mit der Unfallursache „Straßenglätte – Schnee/Eis“ für 2009 angeführt.

Verkehrsunfälle mit Radfahrern aufgrund von Straßenglätte	
01.01. – 19.03.2009	22.12. – 31.12.2009
0	1

Für das Jahr 2010 liegen noch keine aussagekräftigen Zahlen vor.

5. *Wurde die Stadt Hamburg diesbezüglich auf Schadensersatz in Anspruch genommen?*

Wenn ja, in wie vielen Fällen und welche Summen Schadensersatz wurden gezahlt?

Im Bezirk Hamburg-Mitte wurden von Oktober 2009 bis Februar 2010 insgesamt 34 Regressansprüche aufgrund der wetterbedingten Schnee- und Eissituation angemeldet, davon im Dezember 2009 zwei Fälle, im Januar 2010 zwölf Fälle und im Februar 2010 20 Fälle. Die Höhe der Forderungen beträgt nach derzeitigem Erhebungsstand insgesamt circa 24.000 Euro. Alle Vorgänge in Hamburg-Mitte werden zurzeit noch geprüft. Der Bezirk Altona wurde in zwei Fällen auf Schadensersatz in Anspruch genommen; die Prüfung ist noch nicht abgeschlossen. Der Bezirk Wandsbek wurde nicht auf Schadensersatz in Anspruch genommen. Im Bezirk Eimsbüttel erfolgt keine gesonderte statistische Erfassung. Die Bezirke Hamburg-Nord und Bergedorf haben Fehlanzeige gemeldet. Der Bezirk Harburg hat für 2009 einen Fall und für Februar 2010 drei Fälle gemeldet. Dort ist bislang in keinem Fall Schadensersatz geleistet worden.

IV. Ampelschaltungen

In Hamburg gibt es circa 120 Lichtsignalanlagen (LSA), an denen Radfahrer und Fußgänger nicht automatisch parallel zum Kfz-Verkehr Grün erhalten. Sie müssen vielmehr zusätzlich einen Anforderungstaster betätigen, um eine Freigabe zu erreichen. Dadurch werden Radfahrer/Fußgänger oft in ihrem zügigen Fortkommen im Straßenverkehr behindert, weil sie – obwohl der parallele Kfz-Verkehr freigegeben ist – eine weitere Ampelphase warten müssen, bevor sie Grün bekommen.

1. *Wie viele neue LSA mit Anforderungstaster, die in der Öffentlichkeit auch als „Bettelampeln“ bezeichnet werden, sind jeweils für die Jahre 2010, 2011 und 2012 geplant?*
2. *Für welche Knotenpunkte sind diese Ampeln geplant? (Bitte konkret benennen.)*

Es werden keine Lichtsignalanlagen mit Anforderungstaster nur für Schaltungen, an denen der Fuß-/Radverkehr nicht gemeinsam mit dem parallelen Kfz-Verkehr Grün erhält, geplant.

3. *Wie viele sogenannte Bettelampeln sollen jeweils in den Jahren 2010, 2011 und 2012 so umprogrammiert werden, dass ohne Betätigen des Anforderungstasters immer zum parallelen Autoverkehr eine Freigabe für den Rad- und Fußgängerverkehr erfolgt?*
4. *An welchen Knotenpunkten stehen die unter 3. bezeichneten LSA?*

Im Rahmen der ständigen Programmpflege der Lichtsignalanlagen ist vorgesehen, bis auf begründete Ausnahmefälle alle Anforderungsschaltungen, an denen Fußgänger und Radfahrer nicht immer parallel zum Kfz-Verkehr Grün erhalten, im Rahmen der hierfür zur Verfügung stehenden Ressourcen abzuändern. Eine Prioritätenliste ist hierfür nicht angelegt worden.

5. *Welche verkehrs- und/oder sicherheitspolitischen Notwendigkeiten führen dazu, dass an LSA mit Anforderungstaster der Taster – zumindest zeitweise – vom Rad- und Fußgängerverkehr unabhängig davon betätigt werden muss, ob der parallele Kfz-Verkehr freigegeben ist, während der parallele Autoverkehr jeweils gleichzeitig freigegeben wird, wenn ein Radfahrer oder Fußgänger den Anforderungstaster betätigt hat?*

6. *Durch welche sonstigen Maßnahmen sollen die Ampelschaltungen an Kreuzungen fußgänger- und radfahrerfreundlicher gestaltet werden?*

Siehe Drs. 19/4401.

V. Sonstiges

1. *Ist beabsichtigt, zukünftig die Benutzungspflicht für Radwege weiter zu lockern, um den Konflikt zwischen Radfahrer/-innen, Fußgänger/-innen und Anwohner/-innen zu entschärfen?*

Wenn ja, an welchen Stellen wird wann eine Änderung der Radwegebenutzungspflicht in Kraft treten?

Wenn nein, warum nicht?

Eine Radwegebenutzungspflicht wird nur dort angeordnet, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern und der Radweg die in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vorgegebenen Voraussetzungen erfüllt.

2. *Ist weiterhin beabsichtigt, den Ausbau des Alltagsroutennetzes („Velorouten“) voranzutreiben, wie es auch im Klimaschutzkonzept vorgesehen ist?*

Wenn ja, welche Maßnahmen sollen wann diesbezüglich umgesetzt werden?

Wenn nein, warum nicht?

Ja. Zu Einzelmaßnahmen siehe Antwort zu I. 3.