

## **Antrag**

**der Abgeordneten Heike Sudmann, Stephan Jersch, Insa Tietjen,  
Sabine Boeddinghaus, Olga Fritzsche, Deniz Celik, Dr. Carola Ensslen,  
Norbert Hackbusch, Metin Kaya, Cansu Özdemir, Dr. Stephanie Rose,  
David Stoop, und Mehmet Yildiz (DIE LINKE)**

**Haushaltsplan-Entwurf 2021/2022**

**Einzelplan 7.1**

**Aufgabenbereich 301**

**Produktgruppen 301.02 und 301.04**

**Betr.: Klimabedrohung ernst nehmen – Hollandizing für den Radverkehr**

Der Hamburger Klimaplan sieht erhebliche Änderungen bei der Verkehrsmittelwahl der Hamburger/-innen vor. Bis zum Jahr 2030 sollen 30 Prozent aller Wege in Hamburg mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und weitere 30 Prozent mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Folgerichtig muss sich der Anteil des motorisierten Individualverkehrs halbieren. Das bedeutet eine Verdoppelung der Anzahl der mit dem Rad zurückgelegten Wege. Damit strebt Hamburg binnen weniger als zehn Jahren einen Anteil des Rads am Modal Split an, der in der Größenordnung des Anteils in Kopenhagen oder Amsterdam liegt. In diesen Städten sind die Fahrradinfrastrukturen und die hohen Nutzer-/innenzahlen nicht über Nacht entstanden, sondern das Resultat von 20 bis 40 Jahren konsequenter Politik für Radfahrer/-innen. Um einen großen Schritt nach vorne zu machen, müssen im kommenden Haushalt wichtige Projekte angestoßen werden, die sich am niederländischen Standard orientieren, statt sich weiter in hamburgischen Trippelschritten vorwärtszubewegen:

- Die Veloroute 6 entspricht zwischen Friedrichsberg und Hohenfelder Bucht, als einem der wenigen Abschnitte, annähernd einem Radschnellweg. Störend für den Verkehrsfluss sind in diesem Abschnitt vor allem zwei ampelgesicherte Kreuzungen, die Radfahrende zum Bremsen oder Anhalten zwingen. Standard in den Niederlanden ist die Unterfahrung solcher Kreuzungen per Unterführung.
- Eine Untersuchung des Hamburger Verkehrsverbunds aus dem Jahr 2015 erwartet langfristig lediglich einen Bedarf von 700 Fahrradstellplätzen am Hauptbahnhof. Ein Blick nach Amsterdam lässt an solchen Prognosen erhebliche Zweifel aufkommen: Den Amsterdamer Hauptbahnhof (Centraalstation) nutzen täglich 192.000 Zug- und fast 90.000 Metropassagiere/-innen. Dies ist in etwa die Hälfte der Nutzer-/innenzahl des Hamburger Hauptbahnhofs. In Amsterdam stehen diesen Passagieren/-innen 17.500 Fahrradparkplätze zur Verfügung, eine Erweiterung um weitere 4.000 Plätze bis 2030 ist geplant. Bei einem angestrebten Modal-Split-Anteil des Rads in der Größenordnung von Amsterdam sind auch angemessen dimensionierte Abstellanlagen zu errichten. Dazu soll ein erster kräftiger Schritt am Hauptbahnhof gegangen werden.

- Der radgerechte Ausbau der Hamburger Straßen dümpelt vor sich hin. Im Rahmen der Bündnisse für den Radverkehr werden Geldtranchen zugewiesen, die dann langsam verplant und verbaut werden. Damit kann eine Verdoppelung des Radverkehrs bis 2030, wie sie der Klimaplan vorsieht, nicht erreicht werden. Eine klare und langfristige Investitionspolitik fürs Rad setzt auch bei der Bauwirtschaft klare Zeichen: Investitionen in Maschinen und Mitarbeiter/-innen lohnen sich, da auch mittel- und langfristig öffentliche Aufträge für bessere Radverkehrsanlagen auf hohem Niveau erfolgen werden. Ein wichtiges Zeichen in der (nicht nur) coronabedingten Wirtschaftskrise!

**Die Bürgerschaft möge daher beschließen:**

1. Entlang der Veloroute 6 queren Radfahrer/-innen künftig die hochbelasteten Straßen Wagnerstraße und Lerchenfeld durch Unterführungen, ohne an Ampeln warten zu müssen. Hierzu werden im Einzelplan 7.1 (in der Produktgruppe 301.02) 20.000.000 Euro bereitgestellt.
2. Am Hauptbahnhof werden nördlich und südlich der Bahnhofshalle durch Überbauung von Gleisflächen Fahrradparkhäuser mit einer Kapazität von jeweils 5.000 Stellplätzen, mit Erweiterungsoption auf jeweils 10.000 Stellplätze geschaffen. Hierzu werden im Einzelplan 7.1 (in der Produktgruppe 301.02) 40.000.000 Euro bereitgestellt.
3. Die Fertigstellung der Velorouten wird beschleunigt und für bezirkliche Maßnahmen wird das abrufbare Volumen deutlich aufgestockt. Von den Mitteln können bis zu 50 Prozent von den Bezirken für Projekte in bezirklicher Verantwortung abgerufen werden. Hierzu werden im Einzelplan 7.1, Produktgruppe 301.04 „Radverkehrsnetze inkl. Schulradwege“ die Verpflichtungsermächtigungen auf 100.000.000 Euro jährlich erhöht.