

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Anke Frieling, Richard Seelmaecker, Stephan Gamm,  
Sandro Kappe, Prof. Dr. Götz Wiese (CDU) und Fraktion**

**Betr.: Eine sichere Fahrradstraße parallel zur Elbchaussee einrichten!**

In einer wachsenden Stadt wie Hamburg sind die Voraussetzungen für die Schaffung sicherer Radwege nicht immer die besten, häufig ist der Platz begrenzt. Besonders schwierig ist die Verkehrsführung auf der Elbchaussee, die an vielen Stellen nicht breit genug ist, um allen Nutzungen angemessenen Raum zu geben. Hier braucht es dringend eine sichere Radwegverbindung, denn der Radverkehr hat auch auf dieser insgesamt hochfrequentierten Strecke in den letzten Jahren stark zugenommen. Dabei gäbe es für den Bereich der östlichen Elbchaussee zwischen Halbmondsweg und Rathaus eine einfache Lösung: die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der parallel zur Elbchaussee laufenden Ost-West-Verbindung Bernadottestraße und Holländische Reihe bis zum Ottenser Marktplatz/zur Max-Brauer-Allee. Nach Einrichtung einer Fahrradstraße könnten sich auf dieser Strecke Radfahrende aller Altersstufen wohl und sicher fühlen.

Auf der parallel laufenden Elbchaussee wird dies auch nach ihrem Umbau nicht für alle Radfahrenden der Fall sein, denn es handelt sich um eine vom Kfz-Verkehr und Lieferverkehr hoch belastete Hauptverkehrsstraße mit zum Teil schmalen Fahrbahnbreiten. Auch nach dem Umbau wird es noch Abschnitte ganz ohne Radwege oder mit zu schmalen Radwegen geben, als dass Radfahrende sich gegenseitig nicht sicher überholen können – insbesondere für ältere oder im Radfahren untrainierte Menschen und Kinder sowie für sie überholende Radfahrer ist dies ein Problem, denn Autos und Lkws fahren direkt neben ihnen auf der Fahrbahn. „Besser als vorher, aber trotzdem Murks“ hat Hamburgs ADFC-Sprecher die Sanierung aus ADFC-Sicht in einem Interview mit dem „Hamburger Abendblatt“ zusammengefasst. Tatsächlich zeigt sich auf dem bereits umgebauten westlichen Teil der Elbchaussee, dass der „Radweg“ nicht mehr ist als ein zusammengesetztes Stückwerk unterschiedlichster Radverkehrs-Lösungen, ein flüssiges und sicheres Fahren ist auf dieser dicht befahrenen Straße noch immer kaum möglich. Auch finden sich eklatante Fehler in der Radwegplanung: Der neu eingerichtete Radweg in der Nähe von Teufelsbrück wurde vom motorisierten Individualverkehr durch Bordsteine abgetrennt. Diese sind bei schlechten Sichtverhältnissen kaum wahrnehmbar, es ist bereits zu ersten Unfällen gekommen. Kurzzeitig war der Bordstein mit „Verkehrshütchen“ markiert, um weitere Unfälle zu vermeiden. Eine finale Lösung für die Problematik wurde laut Senat noch nicht gefunden. Auf dem bereits sanierten Abschnitt der Elbchaussee zwischen Christian-F.-Hansen-Straße und Sieberlingstraße dagegen wurden keine Fußwege geplant, sondern ein Kopenhagener Radweg – auch hier besteht für Radfahrende eine erhöhte Unfallgefahr, denn die Anwohnerinnen und Anwohner treten direkt von ihren Grundstücken auf den Radweg, auf dem Radfahrer zum Teil in hoher Geschwindigkeit fahren – für alle Beteiligten eine Fehlplanung mit unter Umständen gefährlichen Folgen. Vorteil der Einrichtung einer parallel geführten Fahrradstraße wären auch niedrige Kosten und die Schnelligkeit und Einfachheit, mit der die Maßnahme umgesetzt werden könnte – größere Umbaumaßnahmen wären nicht erforderlich.

Die Sicherheit der Radfahrenden sollte bei den Planungen der Infrastruktur für Radfahrer immer Priorität haben. Denn nicht nur der Radverkehr in Hamburg nimmt zu (+9 Prozent in 2022), es steigt in der Folge auch die Anzahl von Verkehrsunfällen mit Radfahrenden. Im vergangenen Jahr waren es 4.257 Unfälle, das sind 714 mehr als 2019 (+20,2 Prozent) beziehungsweise 551 mehr als im Vorjahr (+14,9 Prozent). Dabei verunglückten in 2022 insgesamt 3.185 Radfahrende, drei davon tödlich. Auch in 2023 gibt es bereits mehrere Todesfälle unter Radfahrenden zu beklagen – zuletzt starb ein 15-jähriger Radfahrer, der auf der Osdorfer Landstraße von einem Lkw erfasst wurde – neben der Elbchaussee die zweite wichtige Ost-West-Hauptverkehrsstrecke in Altona. Derartige Unfälle werden nie ganz verhindert werden können – das Risiko, dass sie geschehen, kann aber minimiert werden.

Der Hauptausschuss der Bezirksversammlung Altona hat im Oktober 2020 das Bezirksamt aufgefordert, die Ausweisung der genannten Strecke Bernadottestraße über die Holländische Reihe bis zum Ottenser Marktplatz/zur Max-Brauer-Allee als Fahrradstraße zu prüfen und die Ergebnisse dem Verkehrsausschuss vorzustellen. Dies ist bisher nicht geschehen.

**Die Bürgerschaft möge daher beschließen:**

**Der Senat wird ersucht,**

- 1.) zu prüfen, ob die Strecke Bernadottestraße über die Holländische Reihe bis zum Ottenser Marktplatz/zur Max-Brauer-Allee als Fahrradstraße ausgewiesen werden kann, oder aufzuzeigen, unter welchen Voraussetzungen eine Fahrradstraße angeordnet werden kann,
- 2.) die Umsetzung des Projekts voranzutreiben,
- 3.) der Bürgerschaft bis zum 31.03.2024 hierzu zu berichten.