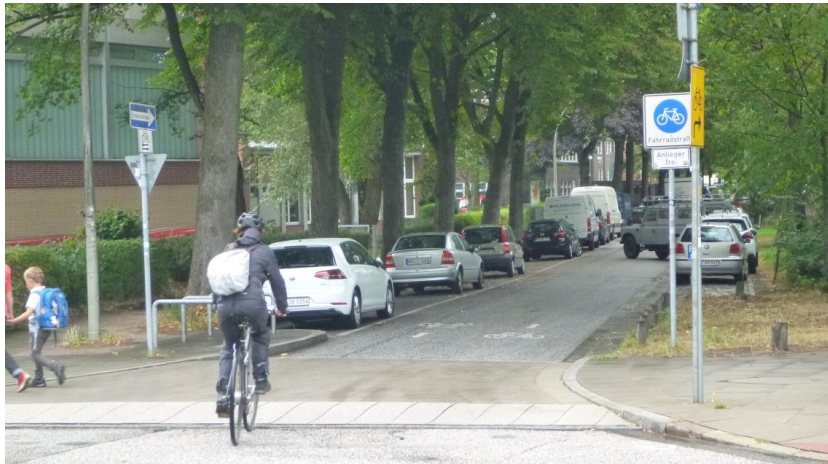


Sebastian Bührmann

Einfahrt zur  
Fahrradstraße  
Uferstraße  
(Einrichtung 2017)  
Bildquelle: Sebastian  
Bührmann



# Fahrradstraßen in Hamburg

In Hamburg spielen Fahrradstraßen insbesondere auf den Velo- und bezirklichen Fahrradrouten sowie auf den „Alster Fahrradachsen“ eine Rolle. Bisher wurden 20 Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von ca. 12 km eingerichtet, weitere 20 Fahrradstraßen sind in Planung. Eine Besonderheit ist der aktuelle Standard für Fahrradstraßen, der bei Neueinrichtungen in der Regel auch mit baulichen Maßnahmen einhergeht (z.B. Gehwegüberfahrten).

---

Hinweis: Das im Folgenden vorgestellte Praxisbeispiel wurde im Rahmen des NRVP-Projektes „Empfehlungen für die Gestaltung von Fahrradstraßen“ erstellt. Die beschriebenen Fahrradstraßen sind eine Bestandsaufnahme und zeigen den aktuellen Stand verschiedener Beispiele in Deutschland. Bei den im Text gemachten Aussagen handelt es sich um die zum Teil subjektiven Einschätzungen der zuständigen kommunalen Planenden, die im Rahmen von Experteninterviews geäußert wurden sowie die Einschätzung der Autoren. Die Aussagen sind nicht empirisch überprüft. Unter Umständen sind die vorgestellten Beispiele nicht in allen Belangen StVO-konform. Bei der Anlage von Fahrradstraßen sind selbstverständlich dennoch die Straßenverkehrsordnung (StVO), die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sowie die aktuellen Regelwerke zu beachten.

# 1. Einleitung

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat in den letzten Jahren eine deutliche Dynamik in der Radverkehrsförderung erfahren. Der aktuelle Radverkehrsanteil von 15% (MiD 2017) soll noch weiter gesteigert werden. Grundlage hierfür ist die Radverkehrsstrategie von 2008 und das „Bündnis für den Radverkehr“ von 2016. Bündnispartner sind die Bezirksämter, die Senatskanzlei, die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, die Behörde für Inneres und Sport, die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, die Behörde für Umwelt und Energie, der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, die Hamburg Port Authority, die HafenCity Hamburg GmbH, die Park+Ride Betriebsgesellschaft mbH, die Stadtreinigung Hamburg AöR und der Landesbetrieb Verkehr. In der 20-seitigen Vereinbarung zum Bündnis verpflichten sich alle Partner darauf, Hamburg zu einer fahrradfreundlichen Stadt mit einem Radverkehrsanteil in Richtung 25% am Gesamtverkehrsaufkommen zu entwickeln. Dazu gehören eine – möglichst auch für Pedelecs und Lastenfahrräder – gut ausgebaute und ganzjährig sicher befahrbare Radverkehrsinfrastruktur sowie vielfältige Service- und Informationsangebote. Um diese Ziele zu erreichen, legt das Bündnis Strukturen zur Zusammenarbeit fest, konkretisiert Beteiligungsprozesse und Umsetzungsverfahren. Bestandteil des Bündnisses wird außerdem ein Arbeitsprogramm, in dem die Bündnispartner konkrete Umsetzungsschritte und Maßnahmen festlegen, die in Form jährlicher Vereinbarungen terminiert werden. Ressourcenzuordnungen und das Verfahren in Konfliktfällen komplettieren den Bündnistext (siehe auch: <https://bit.ly/2Kimwnc>).

Fahrradstraßen spielen beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im nachgeordneten Netz insbesondere auf den Velo- und bezirklichen Fahrradrouten sowie im Rahmen des Projektes „Alster Fahrradachsen“ eine Rolle. Die ersten Fahrradstraßen wurden 1998 eingerichtet (Uni-Viertel, Velo-Route 3), sie entsprechen allerdings nicht mehr dem heutigen Standard. Momentan gibt es 20 Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von ca. 12 km und Planungen für weitere in den kommenden Jahren.

Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen werden die Ziele verfolgt, Radverkehrsströme auf geeigneten Verbindungen- meist im innerstädtischen Bereich- zu bündeln und die Förderung des Radverkehrs sichtbar zu machen.

Es gibt keine unfallauffälligen Fahrradstraßen in Hamburg.

---

## Was ist eine Fahrradstraße?

Das Zeichen 244.1 der StVO markiert den Beginn einer Fahrradstraße. Soweit sie nicht durch ein Zusatzzeichen freigegeben sind, sind andere Fahrzeuge außer Fahrrädern auf Fahrradstraßen verboten. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern ist erlaubt. Laut VwV-StVO kommen Fahrradstraßen „dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“

---

## 2. Netzbedeutung und zugelassene Verkehrsarten

Fahrradstraßen sind wichtige Teile des Hamburger Radverkehrsnetzes, auch als Abschnitte von Velorouten. Das Konzept des Hamburger Veloroutennetzes umfasst 14 stadtweite Routen mit einer Gesamtlänge von ca. 280 km. Dieses bezirks- und stadtteilübergreifende Netz bündelt den Alltagsradverkehr auf möglichst verkehrsarmen Strecken und verbindet die Wohngebiete der inneren und äußeren Stadt mit den Stadtteilzentren und der City.

Zudem werden zurzeit Machbarkeitsstudien für 6 Radschnellweg-Korridore in der Metropolregion Hamburg erarbeitet, die in Hamburg in das Veloroutennetz überführt werden sollen. Fahrradstraßen sind zum Teil als Elemente dieser Radschnellwege vorgesehen (z.B. Veloroute 11 Wilhelmsburg).

Fahrradstraßen verlaufen vielfach durch Tempo 30 Zonen und werden durch die Beschilderung aus der jeweiligen Zone herausgelöst. Nach Möglichkeit werden Fahrradstraßen mit „Anlieger frei“ ausgeschildert, häufig geht dies jedoch nicht wegen von der Fahrradstraße wegführenden Einbahnstraßen. In diesen Fällen wird dann „Kfz-frei“ ausgeschildert.

Vor Ausweisung einer Fahrradstraße wird immer eine Verkehrszählung durchgeführt (z.T. auch mehrmals). Bisher gab es keine Klagen von Anliegern. Während in den inneren Stadtbereichen der Radverkehr in geeigneten Straßen meist dominiert, ist es in vielen äußeren Stadtbereichen noch nicht absehbar, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart wird. In diesem Fall wird keine Fahrradstraße ausgewiesen.

Nach Möglichkeit werden Fahrradstraßen durch Gehwegüberfahrten an einmündenden Straßen bevorrechtigt. Dies ist zwar mit baulichen Maßnahmen verbunden, hat sich bisher jedoch nach Auffassung der Verwaltung bewährt und schafft Einheitlichkeit.

Bei vorgeschlagenen Fahrradstraßen werden immer Ausweichrouten für den Kfz-Verkehr geprüft. Falls keine geeignete Strecke gefunden wird, kann dies auch bedeuten, dass eine Fahrradstraße nicht eingerichtet wird.

Im Normalfall werden keine Diagonalsperren, Poller oder gegenläufige Einbahnstraßen eingesetzt, um die Kfz-Mengen in Fahrradstraßen zu reduzieren. Man geht davon aus, dass bei steigenden Radverkehrsmengen die Fahrradstraßen für den Kfz-Verkehr unattraktiver werden.

Interessanter Sonderfall ist der Harvestehuder Weg entlang der Außenalster, die als Barriere in der Stadt für den gesamten straßengebundenen Verkehr wirkt. Dies führt an den Uferstrecken zu hohen Radverkehrsmengen Richtung Innenstadt und zurück. Früher galt hier Tempo 50, die Straße wurde jedoch 2011 am amerikanischen Konsulat aus Sicherheitsgründen unterbrochen und der Kfz-Verkehr verlagerte sich. Seit 2014 besteht eine Fahrradstraße. Für diesen Pilotabschnitt der Fahrradstraße wurde ein ausführliches Monitoring durchgeführt und im Laufe des Jahres 2015 Nachsteuerungsbedarf umgesetzt. Das zunächst eingeführte alternierende Parken am Fahrbahnrand wurde wieder zurückgenommen, da es zum Teil einen Rückstau von Radfahrenden hinter den parkenden Fahrzeugen bei Gegenverkehr gab. Problematisch ist noch die hohe Frequenz an Sightseeing-Bussen sowie die zum Teil noch zu hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs. Die Anschlussplanung einer Fahrradstraße für die Straße Alster-

ufer ist abgeschlossen und zum Teil bereits umgesetzt. Der Weiterbau bis zur Kennedybrücke soll nach geplantem Umzug des Generalkonsulats der USA erfolgen. Es soll dann eine andere Durchfahrtsperre für Kfz errichtet werden, um Durchgangsverkehr zu verhindern.

### 3. Gestaltung

Fahrradstraßen in Hamburg werden mit dem Zeichen 244.1 der StVO (Beginn einer Fahrradstraße) und dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“, falls nötig „Kfz-frei“, ausgeschildert. Einfache Fahrradpiktogramme und gegebenenfalls Richtungspfeile werden auf der Straße markiert. Parkstände werden abmarkiert.

Fahrradstraßen werden aktuell nach dem Standard Uferstraße/Lortzingstraße gestaltet, d.h. möglichst einheitliche Breite, Gehwegüberfahrten (Einmündung Nebenstraßen mit abgesenktem Bordstein und Wartepflicht), Radpiktogramm, Kfz-frei oder Anlieger frei.



Piktogramme und Pfeile auf dem Leinpfad  
Bildquelle: Sebastian Bührmann

Die Breiten der Fahrgassen liegen bei Einbahnstraßen meist zwischen 4,80 m und 5,00 m. Im Normalfall sind die Fahrgassen im Zweirichtungsverkehr 5 m breit. Im Harvestehuder Weg stellte sich heraus, dass sich eine Fahrgassenbreite von 6,00 m ungünstig auswirkte, da es zu vielen riskanten Überholmanövern kam, bei denen Autofahrer Radfahrer trotz Gegenverkehrs mit zu geringem Sicherheitsabstand überholten. Daher wurde die Fahrgasse zum Teil durch Schraffuren auf 5,50 m eingeengt. Dennoch gibt es noch immer Autofahrerinnen und Autofahrer, die riskant überholen.



Einengung der Fahrgasse durch Schraffur im Harvestehuder Weg  
Bildquelle: Sebastian Bührmann

Aktueller Standard bei der Ausgestaltung von Fahrradstraßen ist eine bauliche Anpassung. Dabei werden Gehwegüberfahrten angelegt, bei denen die Nebenstraßen auf Gehwegniveau aufgepflastert sind. Dadurch müssen Verkehrsteilnehmende hier die Vorfahrt von Fahrzeugen auf der Fahrradstraße beachten. Dies folgt daraus, dass beim Einfahren über einen abgesenkten Bordstein grundsätzlich Wartepflicht besteht (§ 10 StVO). Nach Hinweisen von der Hamburger Polizei wurde deutlich, dass hierbei auf die genaue Ausführung geachtet werden muss, um die Wartepflicht zu begründen. Nach der vorliegenden Auffassung der Polizei dürfen keine Bordsteine um die Ecke herum geführt werden, sondern der Bord muss entlang der Straßenkante durchlaufen. Wo dies nicht so umgesetzt war, wurde mit Zeichen 301 der StVO „einmalige Vorfahrt“ gearbeitet, um Klarheit zu schaffen. In älteren, nicht nach diesem Standard gestalteten Fahrradstraßen gilt nach wie vor rechts vor links.



Gehwegüberfahrt an Einmündung zum Leinpfad  
Bildquelle: Sebastian Bührmann

Kreuzen sich zwei Fahrradstraßen (z.B. Velorouten 4 und 13), wird die wichtigere (Radial-)route ebenfalls durch Gehwegüberfahrten bevorzugt, wenn nicht Platz für einen Kreisverkehr ist.

An den Anfangs- und Endpunkten der Fahrradstraßen soll laut aktuellem Standard durch Aufpflasterungen dem Kfz-Fahrer verdeutlicht werden, dass er in einen besonderen Bereich kommt. Zu Beginn wurden Rampen-



Aufpflasterung Anfangs-/Endpunkt Fahrradstraße in der Lortzingstraße  
Bildquelle: Sebastian Bührmann

steine (auch Sinussteine genannt) verwendet, die den Autoverkehr gut bremsen, welche allerdings für den Radverkehr unkomfortabel sind. Neuere Fahrradstraßen erhalten sanftere Aufpflasterungen. Die Einmündungen werden nicht breiter als nötig gestaltet (4,80-5,00 m). Auf den Fahrradstraßen selbst gibt es kaum geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen.

Für den Fußverkehr werden zum Teil Querungshilfen (z.B. Harvestehuder Weg) oder vorgezogene Seitenräume angelegt (z.B. Leinpfad).



Querungshilfe  
Harvestehuder Weg  
Bildquelle: Sebastian  
Bührmann

Vorhandene Parkstände werden in den Fahrradstraßen meist erhalten. Im Harvestehuder Weg wurde das Parken auf der Ostseite der Straße aus gestalterischen Gründen komplett entfernt, damit von der Fahrradstraße ein freier Blick ins Alstervorland und zur Außenalster ermöglicht wird. Auf dem Leinpfad wurde die Anzahl an Stellplätzen reduziert, es blieben jedoch weiterhin mehr Parkplätze erhalten als Bedarf besteht.

## 4. Politik, Verwaltung und Bevölkerung

Der aktuelle Hamburger Koalitionsvertrag (21. Legislaturperiode) zwischen SPD und Bündnis 90/Die Grünen sieht mehr Fahrradstraßen in der Stadt vor:

„Wo es die Verkehrsverhältnisse zulassen, soll es vermehrt Fahrradstraßen geben.“

„Soweit die Velorouten auf Nebenstraßen geführt werden, sollen diese in der Regel als Fahrradstraßen eingerichtet werden, sofern die Straßenverkehrsordnung (StVO) dies zulässt.“

Aus der Opposition kommen zum Teil kritische Stimmen, die stattdessen mehr separierte Führungen fordern.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen in Hamburg muss nicht politisch beschlossen werden. Die bezirkliche Verkehrsplanung wird jedoch dadurch abgesichert, dass Vorhaben in den bezirklichen Verkehrsausschüssen vorgestellt werden, um eine Zustimmung zu erwirken.

Das „Bündnis für den Radverkehr“ stellt eine gute Basis für die Zusammenarbeit einer Vielzahl von Akteuren dar und kann auch die Einführung von Fahrradstraßen beschleunigen.

Innerhalb der Verwaltung sind die Abstimmungen zur Einrichtung von Fahrradstraßen für gewöhnlich unkompliziert, wenn die Voraussetzungen der StVO erfüllt sind. Eine Hamburger Besonderheit ist, dass im Regelfall eine bauliche Anpassung der Straße umgesetzt wird (Aufpflasterungen im Eingangsbereich, Gehwegüberfahrten).

Die Polizei führt zum Teil Schwerpunktkontrollen in Fahrradstraßen durch und stellt Fälle von überhöhter Geschwindigkeit bei Kraftfahrzeugen fest.

Innerhalb der Bevölkerung wird in den meisten Fällen die Einrichtung von Fahrradstraßen unterstützt. Zum Teil wird die damit einhergehende Verkehrsberuhigung besonders positiv gesehen (z.B. Uferstraße). Da es rund um die Einführung der Fahrradstraße Harvestehuder Weg eine Menge Kritik und auch sehr negative Presse gab, hat das Thema Fahrradstraßen allerdings etwas gelitten. Auch von Bürgerinnen und Bürgern gab es viel Kritik, weil es im Alstervorland bereits einen Zweirichtungsradweg (allerdings mit zu geringer Kapazität) gab, den viele weaternutzen wollten. Diese Kritik flaute nach der Umsetzung aber ab. Die als Fahrradstraße geplante Waldörferstraße wurde nach Protesten einer Bürgerinitiative und von Gewerbetreibenden nicht umgesetzt, war als Fahrradstraße aber auch nicht ideal geeignet.

Bei Fahrradstraßen-Projekten gibt es immer öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltungen sowie Pressetermine. In Hamburg gibt es keine Anlieger-Ausbaubeiträge, was die Einführung von Fahrradstraßen erleichtert.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit werden bei der Einführung von Fahrradstraßen seit 2018 Türhänger für Anwohner mit Informationen zu Fahrradstraßen verteilt. Zudem gibt es ein Faltblatt mit Informationen zu Fahrradstraßen.



Türhänger für Anwohner bei Einführung von Fahrradstraßen  
Bildquelle: Bezirksamt Hamburg-Mitte

## 5. Fazit und Ausblick

Radverkehrsförderung hat in Hamburg in den letzten Jahren eine höhere politische Priorität sowie personelle und finanzielle Ausstattung erhalten. Mit dem „Bündnis für den Radverkehr“ wurden neue Strukturen geschaffen, die die Kooperation einer Vielzahl von Akteuren und die Umsetzungsdauer für Projekte verbessern.

Fahrradstraßen spielen in der Hamburger Radverkehrsstrategie eine wichtige Rolle und werden vermehrt eingeführt. Während in den meisten Fällen die Bevölkerung die Projekte unterstützt, gab es beim prominenten Harvestehuder Weg auch Widerstände und Kritik. Dies hing zum Teil auch mit dem Wunsch zusammen, weiterhin separierte Führungsformen zu haben.

Eine Besonderheit in Hamburg ist, dass bei neuen Fahrradstraßenprojekten immer bauliche Maßnahmen vorgenommen werden. Dies beinhaltet die Aufpflasterung zu Beginn/Ende der Fahrradstraße und die Bevorrechtigung des Verkehrs auf der Fahrradstraße durch Gehwegüberfahrten. Dies ist aufwändig, hat sich aus Sicht der Verwaltung aber bewährt, da es echte Verbesserungen für den Radverkehr gibt.

Für die Zukunft ist die Einführung einer Reihe weiterer Fahrradstraßen in Planung.

<b>Freie und Hansestadt Hamburg</b>	
Modal-Split Radverkehr	15%
Anzahl Fahrradstraßen	20
Gesamtlänge Fahrradstraßen	12 km
Erste Fahrradstraße im Jahr	1998
Übersichtskarte Fahrradstraßen Hamburg	<a href="https://bit.ly/2MLRjcE">https://bit.ly/2MLRjcE</a> (das Öffnen des Links kann u. U. etwas dauern)
Befahrene Fahrradstraßen	Alsterufer Harvestehuder Weg Leinpfad Lortzingstraße Uferstraße Von-Essen-Straße
Kontakt	Olaf Böhm Leiter der Arbeitsstelle Radverkehr – VR 1 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Alter Steinweg 4 20459 Hamburg 040/42841-3659 <a href="mailto:olaf.boehm@bwvi.hamburg.de">olaf.boehm@bwvi.hamburg.de</a>
Weitere Quellen	Was sind Fahrradstraßen? ( <a href="https://bit.ly/2S9RvmU">https://bit.ly/2S9RvmU</a> )
Stand	08.08.2019