

Moderne Fahrradpolitik für Hamburg

Beschluss des 103. Landesparteitags der FDP Hamburg am 9. April 2016

Für die FDP stellt der Radverkehr eine wichtige Säule im Mix der Verkehrsträger dar. Daher unterstützt sie Maßnahmen, damit Hamburg fahrradfreundlicher wird, denn hier besteht großer Nachholbedarf. Allerdings kann der Anteil des Radverkehrs, in einer großen Metropole wie Hamburg mit einem Hafen im Zentrum, viel Wirtschaftsverkehr, sowie oft langen Wegen, nicht so groß werden, wie in kleineren Städten ohne nennenswerte Industrie. In den Bezirken mit ihren kleinräumigen Verkehrsbeziehungen bietet das Fahrrad gerade bei Fahrten bis fünf Kilometer aber großes Potential. Die FDP tritt für ein faires Miteinander aller Verkehrsträger ein. Sie lehnt eine Fixierung auf den Autoverkehr ebenso ab, wie eine Drangsalierung der Autofahrer. Vielmehr muss die Stadt dafür sorgen, dass im ganzen Stadtgebiet zum jeweiligen Bedarf passende Verkehrsangebote vorhanden sind. Dazu bedarf es einer Analyse von Verkehrsströmen und darauf aufbauend eines umfassenden Verkehrsmodells. Hierbei sind auch kleinräumige Verkehrsanalysen vorzunehmen, um potentielle lokale Radfahrstrecken zu identifizieren und sie bedarfsgerecht auszubauen. Radfahrer müssen sich, wie alle Verkehrsteilnehmer, an Regeln halten. Dies muss stärker als bisher durchgesetzt werden. Außerdem bedarf es einer Aufklärungskampagne über Rechte und Pflichten von Radfahrer.

Im Einzelnen fordert die FDP:

1. Die Sanierung der Radwege in Hamburg muss beschleunigt werden. Die von rot-grün angestrebten 50 km p.a. sind viel zu wenig. Angesichts des Zustandes vieler Radwege dürfte es so Jahrzehnte dauern, bis alle Radwege saniert sind.
2. Das geplante Velo-Routen-Netz sollte zügig fertig gestellt werden. Erst danach kann über weitere Velo-Routen-Strecken nachgedacht werden. Der Ausbau der Velo-Routen darf aber die übrigen Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr nicht beeinträchtigen.
3. Es müssen schnell wesentlich mehr Bike-and-Ride-Plätze geschaffen werden. Auf diese Weise können sowohl der ÖPNV, als auch das Radfahren gefördert werden.
4. Es muss in jedem Einzelfall entschieden werden, ob der Radverkehr auf einem befestigten Radweg oder auf einem Radfahrstreifen geführt wird. Es darf keine pauschale Bevorzugung einer der beiden Varianten geben. Auf viel befahrenen Straßen kommen Radfahrstreifen nur in Einzelfällen in Betracht. Die Anlage von Schutzstreifen wird abgelehnt, da sie nicht zu mehr Sicherheit für Radfahrer führen. Die Radfahrer sollen dort fahren, wo sie sich am sichersten fühlen. Die alten Radwege sollen nicht zurückgebaut werden und eine bisherige Fußwegmitbenutzung (Radfahrer frei) soll erhalten bleiben.
5. Straßenmarkierungen dürfen nur ein solches Ausmaß haben, dass sie erfassbar bleiben.
6. Um die Sicherheit von Radfahrern an Kreuzungen zu erhöhen, sollte die Sicht auf den Radverkehr auf den letzten 20 Metern nicht behindert sein.

Sollte dies im Einzelfall nicht möglich sein, sind technische Hilfen wie z.B. Spiegel vorzusehen.

7. Auf die Gefahren durch wesentlich schneller fahrende so genannte S-Pedelecs muss verkehrsplanerisch und durch Überwachungen reagiert werden.
8. Fahrradstraßen sollten nur dort eingerichtet werden, wo wenige Autos fahren und ausreichend Platz vorhanden ist.
9. Die Radwege müssen in den Straßen-Winterdienst einbezogen werden.
10. Damit Hamburg für Fahrradtourismus attraktiver wird, müssen die Fernradwege besser mit dem Radwegenetz verzahnt und in guter Qualität ausgebaut werden.