

1 **119. FDP-Landesparteitag, 26. November 2023**

2

3

4

5 **Antragsteller:**

6 Landesvorstand FDP Hamburg

7

8

9

10

**ÄA 2302/06 zu Drs.
LA2302/01**

Ja
Nein
Enthaltungen

Angenommen
Ja
Nein
Überwiesen

11

12

13 **Änderungsantrag zum Antrag: LA2302/01**

14

15 **Rahmenprogramm für die Bezirkswahlen 2024**

16

17 *Der Landesparteitag möge folgende Änderung zum o.g. Antrag beschließen:*

18

19 ***Streiche Zeilen 652-667***

20 ***Streiche Zeilen 693-709***

21 ***Füge ein nach Zeile 651:***

22

23 **Sicher auf allen Strecken – Ein gutes Radnetz entsteht in der Fläche**

24 Hamburg tut sich schwer mit der Radverkehrsplanung. Der Senat investiert derzeit
25 massiv in Fahrradprestigeprojekte und versenkt dort Geld. Dabei gehen die Bedürf-
26 nisse der Stadt in der Fläche verloren. Die Prioritäten der Radfahrer unterscheiden
27 sich nicht grundsätzlich von denen anderer Verkehrsteilnehmer, denn alle wollen
28 schnell und sicher von A nach B kommen. Eine generelle Übervorteilung eines ein-
29 zeln Verkehrsträgers in der gesamten Stadt lehnen wir ab, jedoch muss der vor
30 Ort vorhandene Straßenraum sinnvoll und effizient genutzt werden. Jedes Verkehrs-
31 mittel hat seine Berechtigung. Dabei ist für die Freien Demokraten entscheidend

32 Menschen die Wahl zu geben und Abhängigkeiten von einzelnen Verkehrsträgern,
33 wie dem eigenen Auto zu lösen. Dabei ist auch eine ganzheitliche Radverkehrspla-
34 nung wichtig. Vorhandene (sanierungsbedürftige) Radwege werden oft nicht genutzt
35 und der Radverkehr weicht auf die Straße aus. Das Ergebnis ist ein löchriger Käse
36 und kein sicheres Radverkehrsnetz, das das Radfahren in Hamburg zum Vergnü-
37 gen machen könnte. Diese Situation führt auch zu Unmut bei Autofahrern, die auf-
38 grund der schlechten Straßenplanung in Hamburg häufig in Konfliktsituationen mit
39 Radfahrern geraten. Deshalb wollen wir, dass die finanziellen Mittel zunächst auf die
40 Sanierung und den Ausbau des Bestandes konzentriert werden und durch viele
41 kleine Maßnahmen das Radverkehrsnetz insgesamt in der Fläche verbessert wird.
42 Dabei müssen wir auch an den touristischen Radverkehr denken, der in den bisheri-
43 gen Planungen des Senats und der Bezirke kaum berücksichtigt wird.

44 **Das Rad nicht neu erfinden! – Gute Fahrradkonzepte auf Hamburg übertragen**

45 Als Freie Demokraten wollen wir das Rad nicht neu erfinden, wenn es nicht nötig ist.
46 Vorbild im urbanen Verkehr ist für uns Amsterdam, da dort die Zufriedenheit sowohl
47 der Radfahrer und Fußgänger als auch der Autofahrer in Studien immer wieder als
48 weltweit am höchsten eingestuft wird. Übernehmen wir also Konzepte, die anderswo
49 gut funktionieren! Besonders wichtig sind sichere Kreuzungen. Jene Kreuzungen, die
50 in den nächsten Jahren umgestaltet werden, sollen als so genannte „geschützte
51 Kreuzungen“ ausgeführt werden. Diese vermeiden gezielt Konflikte zwischen den
52 Verkehrsteilnehmern und machen das Vorankommen sowohl für Autofahrerinnen
53 und Autofahrer als auch für Radfahrerinnen und Radfahrer und Fußgängerinnen und
54 Fußgänger deutlich sicherer, weil sie den Verkehrsfluss durch intelligente Strukturen
55 geschützt regeln. Wo es die Verhältnisse zulassen, setzen wir auch verstärkt auf
56 Kreisverkehre, da der Verkehrsfluss dort in der Regel deutlich besser ist als an Am-
57 pelkreuzungen und sowohl Radfahrer als auch Fußgänger von der Sicherheit profitie-
58 ren, ohne den Autoverkehr zu verlangsamen. Wie die Fußwege sollen auch die Rad-
59 wege baulich getrennt und erhöht angelegt werden. An Einmündungen werden sie
60 nicht abgesenkt, um auf natürliche Weise eine sichere Verkehrssituation für Autofah-
61 rer und Radfahrer zu schaffen.

62 **Zentrale Fahrradroutes konsolidieren – Klare Trennung von Verkehrsarten**

63 Fußgänger und Radfahrer sollen auf den Hauptverkehrsstraßen nicht dicht gedrängt
64 mit dem Autoverkehr um Platz kämpfen müssen. Dies ist mittelfristig durch eine kon-
65 sequente Trennung von Rad- und Autoverkehr nach niederländischem Vorbild mög-
66 lich und für alle Verkehrsteilnehmer sicherer und angenehmer. Bei Neubaugebieten
67 sollte diese Trennung von Anfang an ganzheitlich umgesetzt werden. Dabei ist klar,
68 dass grundsätzlich auf allen Straßen ein sicheres Vorankommen für alle Verkehrsteil-
69 nehmer möglich sein muss. Aber nicht jede Straße kann zur Fahrradautobahn wer-
70 den. Die Maßnahmen müssen ausgewogen und bedarfsgerecht sein.

71 **Große Fahrradparkhäuser nur an zentralen Knotenpunkten**

72 An zentralen Mobilitätsknotenpunkten gibt es oftmals keine ausreichenden Abstell-
73 möglichkeiten für Fahrräder. Dies führt zu „wild“ parkenden Fahrrädern, die den Per-
74 sonenfluss stören und dort nicht sicher geparkt sind. Deshalb setzen sich die Freien
75 Demokraten an zentralen Knotenpunkten für große Fahrradparkhäuser ein. Fahr-
76 radparkhäuser erhöhen den Komfort und die Sicherheit der Mobilität mit dem Fahr-
77 rad. Dort, wo es die örtlichen Gegebenheiten erlauben, sollen auch unterirdische
78 Fahrradparkhäuser errichtet werden, wie sie in den Niederlanden bereits flächende-
79 80 81

82 ckend erfolgreich umgesetzt werden. Die genaue Standortentscheidung ist konse-
83 quent unter dem Aspekt der Nutzbarkeit zu treffen. Darüber hinaus ist auf eine ent-
84 sprechende Beschilderung und Zufahrtsmöglichkeit aus allen Richtungen zu achten.
85 Grundsätzlich muss an allen Bahnstationen auf dedizierte Abstellmöglichkeiten ge-
86 achtet werden, die aber den Personenfluss nicht behindern. Weitere Fahrradpark-
87 häuser innerhalb des U3-Rings erscheinen nicht zielführend, da die vorhandenen,
88 wie z.B. am U-Bahnhof Kellinghusenstraße, nicht ausreichend genutzt werden. Denn
89 innerstädtische Wege werden häufig vollständig mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV
90 zurückgelegt. Außerhalb, insbesondere in suburbanen Lagen, sind Fahrradparkhäu-
91 ser / -abstellanlagen jedoch sinnvoll, da sie bei der oft geringen Taktung des ÖPNV
92 den Anschluss an Bus und Bahn ermöglichen.

93

94 **Begründung:**

95

96 Konsolidierung der ÄA, Neufassung in Abstimmung mit den Antragstellern, weiteres
97 mündlich.