

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Richard Seelmaecker (CDU) vom 08.05.24

und Antwort des Senats

Betr.: Was bringen die neuen Fahrradboxen?

Einleitung für die Fragen:

Die Hamburger Fahrradhäuschen sind eine durch die Stadt Hamburg geförderte Unterbringungsmöglichkeit für Fahrräder in dicht bebauten Wohnquartieren. Um insbesondere in Altbaugebieten geeignete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu finden, wurden in Hamburg-Altona bereits 1985 die ersten Genehmigungen und Zuschüsse für Fahrradhäuschen beschlossen. Im Jahre 1993 wurde dann durch die damalige Behörde für Stadtentwicklung das Projekt „Hamburger Fahrradhäuschen“ gestartet. Seitdem wird von der jeweils zuständigen städtischen Fachbehörde und/oder vom jeweiligen Bezirksamt die Anschaffung von festen Unterbringungsmöglichkeiten für Fahrräder gefördert. In den letzten Jahren häuften sich Beschwerden, dass Genehmigungen für das Aufstellen der Einrichtungen verweigert wurden. Jetzt präsentierte der grüne Verkehrssenator gleich mehrere Modelle, die in der Stadt pilotiert werden.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Mit steigendem Radverkehrsanteil ist in den letzten Jahren auch der Bedarf an gesichertem Fahrradparken in den Quartieren stetig gewachsen.

Während an Zielorten wie an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Regel bereits ein hoher Qualitätsstandard umgesetzt wird, fehlt es besonders in dicht bebauten Wohnquartieren – dort, wo eine Mobilitätskette häufig beginnt oder endet – oft an sicheren und witterungsgeschützten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in der Nähe der Wohnung. Bestehende Lösungen wie das klassische Hamburger Fahrradhäuschen beruhen auf privater Initiative und genügen alleinig nicht mehr den heutigen Anforderungen. Die senkrechte Aufhängevorrichtung ist für die schwereren E-Bikes ungeeignet und nicht barrierefrei. Neben einem uneinheitlichen Erscheinungsbild gibt es aufgrund des Privateigentums keine transparent nachvollziehbaren Prozesse der Stellplatzvergabe für Interessierte. Zudem fehlen vielfach Ansprechpartner:innen für den Betrieb (Reinigung, Reparaturen et cetera).

Um den Hamburger:innen zukünftig ein umfassendes Serviceangebot für das Thema Fahrradparken im Quartier zu machen, wurde das Pilotprojekt „Radboxen“ entwickelt. Innerhalb eines Pilotjahres werden verschiedene Modelle, Standorte sowie der Betrieb getestet und zusammen mit Testnutzer:innen evaluiert, um ein möglichst alltagstaugliches Standardmodell zu definieren und zu entwickeln, das auf gesamtstädtischer Ebene eingesetzt werden kann.

Da die Radboxen das bisherige Fahrradhäuschenmodell erst mittelfristig ablösen können, wurde in der Vereinbarung zum Bündnis für den Rad- und Fußverkehr vom 17. Mai 2022 festgehalten, dass die bestehenden Fahrradhäuschen als privates Eigentum (im Rahmen der Sondernutzungserlaubnis) Bestandsschutz genießen und die

Bezirksämter bis zur serienmäßigen Einführung der Radboxen das bisherige Fahrradhäuschenmodell weiterhin genehmigen sollen.

Das Pilotprojekt setzt Aufträge gemäß Drs. 22/2478 „Quartiersentwicklung radfahrfreundlich gestalten“ und der „Einigung mit der Volksinitiative Radentscheid Hamburg“ (Drs. 22/106) um.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat teilweise auf der Grundlage von Auskünften der P + R-Betriebsgesellschaft mbH (P+R GmbH) wie folgt:

Frage 1: *Wie viele Fahrradboxen werden insgesamt pilotiert?*

Antwort zu Frage 1:

Insgesamt werden 20 Radboxen an zwölf Standorten in vier Bezirken pilotiert.

Frage 2: *Wo genau werden die Fahrradboxen pilotiert?*

Antwort zu Frage 2:

Die Radboxen werden an folgenden Standorten pilotiert:

Bezirk Hamburg-Mitte: Paulinenstraße 10, Paulinenplatz 4

Bezirk Altona: Keplerstraße 4, Arnoldstraße 33, Arnoldstraße 78, Eulenstraße 89

Bezirk Eimsbüttel: Rutschbahn 3, Rutschbahn 19, Rappstraße 16

Bezirk Hamburg-Nord: Schumannstraße 58, Mozartstraße 41, Imstedt 38

Frage 3: *Wie genau wurden die Standorte ausgewählt (bitte Kriterienkatalog ausführlich darlegen)?*

Frage 4: *Wurden die Bezirke bei der Standortauswahl eingebunden?*

Wenn ja: wie genau?

Wenn nein: warum nicht?

Antwort zu Fragen 3 und 4:

Die Teststandorte wurden von den Bezirksämtern vorgeschlagen. Grundsätzlich standen Orte im Vordergrund, an denen eine hohe Nachfrage nach neuen Fahrradparkflächen besteht. Im weiteren Genehmigungsprozess hat die P+R GmbH gemeinsam mit den Bezirksämtern und der Polizei die genauen Standorte festgelegt.

Weitere Parameter, die den Bezirken für ihre Standortauswahl mitgegeben wurden, beinhalten die Anzahl der verfügbaren Standorte, Lage und Maße verfügbarer Flächen, zeitliche Verfügbarkeit während des Testzeitraums sowie technische Notwendigkeiten wie zum Beispiel Gründungstiefe.

Frage 5: *Wie viele Fahrradboxen sollen nach der Pilotierung in Hamburg aufgestellt werden?*

Antwort zu Frage 5:

Die Frage kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden. Das Pilotprojekt soll grundlegende Erkenntnisse über die Nachfrage der Nutzenden, die betrieblichen Abläufe sowie den Flächenbedarf eines gegebenenfalls zu bestimmenden Standardmodells liefern.

Frage 6: *Warum können sich nur Anwohner auf die Nutzung der Pilotboxen bewerben?*

Antwort zu Frage 6:

Bei gesicherten Fahrradparkmöglichkeiten wird ein Laufweg von circa 50 m zum Zielort angenommen, den die Nutzenden bereit sind zurückzulegen. Dieser Wert wurde zusammen mit örtlichen Gegebenheiten wie zum Beispiel zusammenhängende Quartiersstrukturen und Grenzen durch Infrastruktur (wie zum Beispiel Straßenkreuzungen) auf die Umgebung der Teststandorte übertragen und entsprechende Gebiete definiert. Die dort ansässigen Haushalte wurden per Postwurf über den Test informiert und eingeladen, sich für einen Teststellplatz zu bewerben.

Frage 7: *Wie viele Bewerbungen für die Nutzung der Pilotboxen sind bisher wo (Standort) eingegangen?*

Antwort zu Frage 7:

Zum Stichtag 13. Mai 2024 sind circa 150 Mietanfragen eingegangen. Die Bewerbungsfrist endet am 20. Mai, eine genaue Auswertung erfolgt im Anschluss.

Frage 8: *Um welche Modelle handelt es sich bei den Fahrradboxen konkret?*

Antwort zu Frage 8:

Es handelt sich um fünf Modelle von vier verschiedenen Herstellern mit den Bezeichnungen Mini Bikehangar, ALTAO Cover, ALTAO Pod, Velo-Boxx PRO und Fietshangar 1.8.

Frage 9: *Wie wurden die Typen des Pilotprojekts ausgewählt? Wie viele Bewerber gab es?*

Antwort zu Frage 9:

Die städtebaulichen und funktionalen Anforderungen infrage kommender Radboxenmodelle wurden in einem ausführlichen Prozess zwischen den zuständigen Behörden im Vorfeld definiert.

Diese zwischen den beiden vorgenannten Behörden abgestimmten Inhalte sind Grundlage einer Ausschreibung mit vorgeschaltetem öffentlichem Teilnahmeantrag seitens der P+R GmbH geworden. Zum öffentlich vorgeschaltetem Teilnahmeverfahren haben vier Unternehmen insgesamt fünf Teilnahmeanträge fristgerecht eingereicht. Nach Prüfung der Teilnahmeanträge wurden alle vier Unternehmen zur Angebotsabgabe zugelassen, haben fristgerecht zu wertende Angebote eingereicht und können somit im Pilotprojekt mit ihren Modellen berücksichtigt werden. Die Bewertung der Angebote erfolgte unter der Gewichtung von 60 Prozent Preis und 40 Prozent gestalterisch technischen Aspekten.

Frage 10: *Wie viele Fahrräder können in den Fahrradboxen untergebracht werden (bitte pro Box und Typ angeben)?*

Antwort zu Frage 10:

Mini Bikehangar: vier Fahrräder

Fietshangar 1.8: fünf Fahrräder

Velo-Boxx PRO: fünf Fahrräder

ALTAO Cover: fünf Fahrräder

ALTAO Pod: sechs Fahrräder

Frage 11: *Welche Fahrradtypen können jeweils in den Fahrradboxen untergebracht werden?*

Antwort zu Frage 11:

Die Radboxen der Pilotphase sind für herkömmliche Fahrräder ausgelegt, die maximal 2 Meter lang sind und maximal zwei Laufräder haben. Falls Testkund:innen spezielle Fahrräder/Custom Bikes (zum Beispiel mit überbreitem Lenker) in der Radbox parken möchten, wird im Einzelfall geprüft, ob sich das realisieren lässt.

Frage 12: *Wie genau ist es den Nutzern möglich, Feedback über die Nutzung der Pilotboxen zu geben?*

Frage 13: *Wie genau evaluiert der Senat die Pilotboxen? Was wird die Entscheidungsgrundlage zur Anschaffung von Fahrradboxen nach der Pilotierung sein?*

Antwort zu Fragen 12 und 13:

Das Pilotjahr ist in zwei Testzyklen aufgeteilt, um möglichst viele unterschiedliche Erfahrungswerte der Nutzenden sowie Erfahrungen aus den betrieblichen Abläufen zu sammeln. Insgesamt können somit bis zu 200 Personen die unterschiedlichen Radboxtypen

ausprobieren. Während jedes halbjährigen Testzyklus werden zwei Online-Befragungen durchgeführt, bei denen die Testkund:innen ihr Feedback und ihre Erfahrungen mitteilen können. Zusätzlich zu den Evaluationsergebnissen der Testkund:innen werden fachbehördliche Abstimmungen in die Abwägung zur Entscheidung für ein Standardmodell einfließen. Im Übrigen siehe Antwort zu 5.

Frage 14: *Hat der Senat vor, zukünftig verschiedene Fahrradboxtypen in der Hansestadt anzubringen? Warum?*

Antwort zu Frage 14:

Hierzu sind die Überlegungen noch nicht abgeschlossen. Im Übrigen siehe Antworten zu 5, 12 und 13.

Frage 15: *Ist das Abstellen von Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhängern möglich?*

Falls ja: wo?

Falls nein: warum nicht?

Falls nein: Ist angedacht, Fahrradboxen mit Abstellmöglichkeiten für diese Fahrradtypen anzuschaffen?

Antwort zu Frage 15:

Siehe Antworten zu 11 und zu 14.

Frage 16: *Wie hoch sind die Anschaffungskosten pro Pilotbox?*

Antwort zu Frage 16:

Einzelheiten zur Höhe und Zusammensetzung der Kosten stellen eine wesentliche interne Unternehmensinformation dar, die dem Bereich der geschützten Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse unterliegt. Eine Zugänglichkeit dieser Information für Marktkonkurrenten wäre geeignet, die Wettbewerbsposition der Anbieter nachteilig zu beeinflussen, weshalb der Senat von der Beantwortung dieser Frage absieht.

Frage 17: *Wie viele Parkplätze sind durch die Anbringung der Pilotboxen insgesamt weggefallen?*

Antwort zu Frage 17:

In der Rutschbahn Nummer 19, in der Mozartstraße Nummer 41 und in der Schumannstraße Nummer 58 sind jeweils drei Parkplätze, am Paulinenplatz Nummer 4, in der Keplerstraße Nummer 4, in der Rutschbahn Nummer 3, in der Rappstraße Nummer 16 und am Imstedt Nummer 38 sind jeweils zwei Parkplätze und in der Paulinenstraße Nummer 10 und in der Eulenstraße Nummer 89 ist jeweils ein Parkplatz beansprucht worden. In der Arnoldstraße Nummer 33 und in der Arnoldstraße Nummer 78 sind keine Parkplätze weggefallen.

Dem steht der Zugewinn von insgesamt circa 100 sicheren Fahrradstellplätzen gegenüber. Die zuständige Behörde bewertet den Nutzen pro Person damit höher.

Frage 18: *Wie viele Fahrradhäuschen hat der Senat in den Jahren seit 2020 abgebaut? Wie viele Fahrradstellplätze sind dadurch weggefallen? Wo?*

Antwort zu Frage 18:

Die zuständige Behörde hat kein Fahrradhäuschen abgebaut; die Fahrradhäuschen werden privat angeschafft, von den Bezirksämtern bezuschusst und befinden sich somit in Privateigentum. Die Bezirksämter erteilen auf Antrag und nach Prüfung Sondernutzungserlaubnisse für die Aufstellung von privaten Fahrradhäuschen auf öffentlichem Grund. In einigen Bezirken entscheiden die Bezirksversammlungen über die Gewährung der Sondernutzungserlaubnisse.

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.