



Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Hamburg-Nord  
Bezirksversammlung

<b>Anfrage nach § 27 BezVG</b> öffentlich	Drucksachen-Nr.: <b>20-4858</b>
	Datum: 02.10.2017
	Aktenzeichen:

<b>Beratungsfolge</b>	
	<b>Datum</b>
<b>Gremium</b>	

## **Bike&Ride Stationen in Hamburg-Nord** **Anfrage gem. § 27 BezVG**

Sachverhalt:

Viele Menschen in Hamburg wohnen nicht so nah an einer Schnellbahnhaltestelle, dass sie in vertretbarer Zeit zu Fuß dorthin gelangen können. Daher ist es für sie oftmals attraktiv, mit dem Fahrrad zur Haltestelle zu fahren. Das gilt in besonderem Maße für den Berufsverkehr. Daher ist die Nachfrage nach Abstellmöglichkeiten an den Schnellbahnhaltestellen besonders hoch.

Mit dem Bike+Ride-Entwicklungskonzept hat sich der Senat das Ziel gesetzt, an den Schnellbahnhaltestellen circa 28.000 Fahrradabstellplätze zu schaffen. Dieses Ziel soll bis 2025 erreicht werden. Rund 22.400 Plätze sollen frei zugänglich sein, rund 5.600 sollen Mietplätze werden. Als Zielwert sollen 50 Prozent der B+R-Abstellplätze überdacht sein.

Bei der Verabschiedung des B+R-Entwicklungskonzepts wurde ein durchschnittlicher Neubedarf von 1.200 Plätzen pro Jahr errechnet. Nach der Bestandserhebung aus dem Jahr 2012 gab es circa 16.000 B+R-Abstellplätze (circa 14.600 frei zugängliche Plätze + circa 1.200 Mietplätze).

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Welche Bike & Ride Stationen im Bezirk Hamburg-Nord wurden seit der Veröffentlichung des Bike&Ride Entwicklungskonzeptes bereits ausgebaut? Wie viele Stellplätze stehen nunmehr jeweils an diesen Stationen in den Kategorien Mietplätze, Stellplätze am Bügel, Plätze in Doppelstockanlagen und Stellplätze als Sonderlösung zur Verfügung? Wie viele Plätze in den jeweiligen Kategorien sind im Bike&Ride Entwicklungskonzept für diese Stationen jeweils vorgesehen?
2. Falls an einer oder mehreren Stationen in wenigstens einer Stellplatzkategorie weniger Plätze gebaut wurden als im Bike&Ride Entwicklungskonzept vorgesehen: Was waren

jeweils die Gründe dafür? Gibt es die Absicht oder konkrete Planungen, die Bereitstellung dieser Plätze noch nachzuholen?

**Antwort der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation:**

**Zu 1. und 2.:**

Im Bezirk Hamburg-Nord wurde bislang die Bike+Ride (B+R)-Anlage an der U-Bahnhaltestelle Saarlandstraße entsprechend der Vorgaben des B+R-Entwicklungskonzepts (siehe Drs. 20/14485) ausgebaut. Die neue Anlage hat folgende Eckwerte:

<b>Abstellplätze (Anzahl und Typ)</b>	<b>Bestand vor Umbau (gemäß Drs. 20/14485)</b>	<b>Ansatz (gemäß Drs. 20/14485)</b>	<b>Bestand nach Umbau</b>
<b>Anlehnbügel</b>	62	148	166
<b>Mietplätze in Fahrrad- sammelschließanlage</b>	0	18	12

Stellplätze als Sonderlösung und Doppelstockparker waren im B+R-Entwicklungskonzept nicht vorgesehen. Aus städtebaulichen Gründen wurde die Fahrradsammelschließanlage in die bestehende Mauer integriert. Aufgrund der geringen Höhe der Mauer konnten keine Doppelstockparker installiert werden, so dass die Anzahl der angedachten Mietstellplätze von 18 auf 12 reduziert werden musste. Es ist zunächst nicht erforderlich, die Zahl der Mietstellplätze an diesem Standort zu erhöhen. Im Übrigen siehe Antwort zu 11.

3. Der Neu- oder Ausbau welcher Bike&Ride Anlagen im Bezirk Hamburg-Nord ist bereits konkret geplant oder in der Planung? Wie viele Stellplätze in den verschiedenen Kategorien (siehe Frage 1) sollen dort jeweils geschaffen werden? Falls diese Zahlen von denen im Bike&Ride Entwicklungskonzept abweichen: Was sind die Gründe dafür? Wann wird der Bau dieser Anlagen voraussichtlich umgesetzt?
4. Wie sieht der Zeitplan zur Herrichtung von Bike&Ride Anlagen im Bezirk Hamburg-Nord über bereits konkret geplante Maßnahmen hinaus aus? Für welche Standorte wurden bereits Planungen beauftragt? Für welche Standorte gibt es zumindest Vorüberlegungen? Bitte nach Möglichkeit Jahreszahlen für eine angedachte Umsetzung nennen.

**Zu 3. und 4.:**

Der Sachstand an den einzelnen Haltestellen ist wie folgt:

Alte Wöhr:

Die Planung erfolgt im Zuge des Haltestellenneubaus in Kooperation mit der Deutsche Bahn AG (DB AG) und dem Bezirksamt Hamburg-Nord. Angestrebt ist die Errichtung von mindestens 54 neuen Stellplätzen, davon zwölf verschließbar. Zur weiteren Anzahl der Stellplätze und deren Qualitäten kann derzeit noch keine Aussage gemacht werden. Abhängig vom Baufortschritt der DB AG ist eine Umsetzung für das Jahr 2018 vorgesehen.

Hamburg Airport (Flughafen):

Im Jahr 2015 fanden Verhandlungen über die Übernahme der bestehenden B+R-Flächen in die Bewirtschaftung durch die P+R-Betriebsgesellschaft mbH (P+R GmbH) statt. Im Übrigen siehe Antwort zu 6.

Kellinghusenstraße:

Zur genauen Anzahl an Stellplätzen und deren Qualitäten kann derzeit noch keine Aussage gemacht werden, da die Planungen für einen Vorentwurf noch nicht abgeschlossen sind. Im Übrigen siehe Antwort zu 9.

Langenhorn Nord:

Die Vorplanung für den im Zuge des barrierefreien Ausbaus entstehenden neuen Zugang inklusive B+R-Anlagen ist abgeschlossen. Die Umsetzung erfolgt mit dem anstehenden barrierefrei-

en Umbau in Zusammenarbeit mit der Hochbahn. Die B+R-Anlagen im Bereich des bestehenden Zugangs werden im Anschluss an die durch das Bezirksamt Hamburg-Nord erfolgende Neuordnung der Flächen neu geplant. In Abhängigkeit vom Planungsfortschritt kann mit einer B+R-Planung im Jahr 2018 und einer Umsetzung im Folgejahr gerechnet werden. Zur genauen Anzahl der Stellplätze und deren Qualitäten kann derzeit noch keine Aussage gemacht werden, da die Gesamtplanung noch nicht abgeschlossen ist.

**Lübecker Straße:**

Die Umsetzung des B+R-Entwicklungskonzepts kann im Anschluss an den derzeit durchgeführten barrierefreien Ausbau der Haltestelle erfolgen. Im Übrigen siehe Antwort zu 7.

**Sengelmannstraße:**

Die Planungen wurden im Jahr 2015 abgeschlossen. Durch die Möglichkeit einer Flächenerweiterung können gegenüber den Ansätzen des B+R-Entwicklungskonzepts nun auch eine Überdachung berücksichtigt und die Anzahl der gesicherten (vermietbaren) Plätze erhöht werden. Dies wird die Attraktivität der B+R-Anlage deutlich steigern. Die Errichtung der B+R-Elemente ist für das Jahr 2018 vorgesehen.

<b>Abstellplätze (Anzahl und Typ)</b>	<b>Bestand vor Umbau (gemäß Drs. 20/14485)</b>	<b>Ansatz (gemäß Drs. 20/14485)</b>	<b>Bestand nach Umbau</b>
<b>Anlehnbügel</b>	18	20	36
<b>Box / Fahrradsammel-schließanlage</b>	4	8	20

An den Haltestellen Fuhlsbüttel, Friedrichsberg, Lattenkamp, Mundsburg, Ochsenzoll, Rübenkamp, Uhlandstraße ist die Auftragsvergabe für die Planung erfolgt. Die Planung ist für das Jahr 2018 vorgesehen, im Anschluss soll die Umsetzung stattfinden. Zur genauen Anzahl der Stellplätze und deren Qualitäten kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden.

An der Haltestelle Alter Teichweg soll die Auftragsvergabe für die Planung noch bis Ende des Jahres 2017 erfolgen. Die Planungsabstimmung im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle durch die Hamburger Hochbahn AG (Hochbahn) hat stattgefunden. Die Planung ist für das Jahr 2018 vorgesehen. Die Umsetzung soll im Anschluss an den barrierefreien Ausbau stattfinden. Zur genauen Anzahl der Stellplätze und deren Qualitäten kann derzeit noch keine Aussage gemacht werden.

An den Haltestellen Habichtstraße, Ohlsdorf, Straßburger Straße ist die Angebotseinholung für die Planung für das Jahr 2018 vorgesehen. Die Planung und Umsetzung sollen ab dem Jahr 2019 stattfinden. Zur genauen Anzahl der Stellplätze und deren Qualitäten kann derzeit noch keine Aussage gemacht werden.

5. Welchen Status im Umsetzungsprozess des Bike&Ride Entwicklungskonzeptes haben die bislang in den Antworten auf die vorigen Fragen noch nicht genannten Stationen in Hamburg-Nord?

**Zu 5.:**

Ein konkreter Zeitplan für Planung und Umsetzung wird noch erarbeitet. Grundsätzlich soll die Umsetzung gemäß B+R-Entwicklungskonzept bis zum Jahr 2025 erfolgt sein.

6. Für den S-Bahnhof Airport wird im Bike&Ride Entwicklungskonzept ein Bedarf für das Jahr 2025 von nur 64 Anlehnbügeln angegeben. Diese sind bereits heute vorhanden. Die Zahl liegt erheblich unter dem angenommenen Bedarf für andere Bahnhöfe entlang der S1. Gerade weil es der Endbahnhof einer Linie ist, wäre ein besonders hohes Umsteigepotenzial vom Rad auf die Bahn zu erwarten. Auch für Menschen, die gar nichts mit dem Flughafen zu tun haben, ist der S-Bahnhof Airport ein attraktiver Umsteigebahnhof vom Fahrrad zur S-Bahn. Wenn man beispielsweise im westlichen Langenhorn wohnt und in Barmbek arbeitet, so lässt sich eine sehr schnelle Fahrtzeit realisieren, indem man mit dem Fahrrad zur S-Airport und dann mit der S-Bahn nach Barmbek fährt.

Warum wird trotzdem nur so ein geringer Bedarf für den S-Bahnhof Airport für das Jahr 2025 angenommen?

**Zu 6.:**

Die Entwicklungsmöglichkeiten an der Schnellbahnhaltestelle Hamburg Airport (Flughafen) werden im Rahmen einer in den kommenden Jahren anstehenden Zwischenevaluation und Fortschreibung des B+R-Entwicklungskonzepts nochmals geprüft.

7. Die U-Bahnhöfe Uhlandstraße und Lübecker Straße in Hohenfelde verfügten 2012 über jeweils 8 Fahrradstellplätze. Der Bedarf für 2025 wird im Bike&Ride Entwicklungskonzept für die Lübecker Straße auf 10 und für die Uhlandstraße auf 12 Stellplätze geschätzt. Dass für innenstadtnahe eine geringere Nachfrage als für weiter außen liegende Stationen angenommen wird, scheint auch den Fragestellenden plausibel. Dass die genannten Zahlen die Nachfrage befriedigen können, ist aber dennoch schwer vorstellbar. Gerade die Lübecker Straße mit ihren gleich zwei U-Bahnlinien ist eine attraktive Umsteigestation vom Rad auf die Bahn, z.B. für stadtauswärts fahrende Fahrgäste. Warum wird für Uhlandstraße und Lübecker Straße eine erheblich geringere Nachfrage erwartet als an anderen Bahnhöfen?

**Zu 7.:**

Im Zuge der anstehenden Planung der B+R-Anlage wird der prognostizierte Entwicklungsbedarf nochmals geprüft. Im Übrigen siehe Antwort zu 3.

8. In der letzten Zeit wurde die Park&Ride Anlage U-Fuhlsbüttel für Kfz hergerichtet. Aus welchem Grund wurde im Rahmen der Maßnahme nicht auch die Bike&Ride Anlage U-Fuhlsbüttel errichtet oder ausgebaut?

**Zu 8.:**

Aufgrund der Vielzahl an parallel ablaufenden Planungen an anderen Haltestellen war die gleichzeitige Planung und Umsetzung nicht möglich. Im Übrigen siehe Antwort zu 3.

9. Welchen Planungsstatus hat zur Zeit das angedachte Fahrradparkhaus am U-Bahnhof Kellinghusenstraße? Welche konkreten Herausforderungen stehen hier einer schnelleren Umsetzung entgegen?

**Zu 9.:**

Die Planung hat den Status einer Vorplanung. Es haben umfangreiche Abstimmungen mit dem Bezirksamt, dem Denkmalschutzamt und der Hochbahn stattgefunden. Diese Abstimmungsergebnisse werden derzeit bearbeitet und in einem Vorplanungsergebnis zusammengefasst. Es ist geplant, dass dieses noch im laufenden Jahr zur weiteren Abstimmung vorliegen soll. Bei der Planung sind insbesondere die Abstimmung mit den Beteiligten zur Bereitstellung der erforderlichen Flächen, die Nutzung der Flächen des Kellinghusenparks und die Variantenbetrachtung einer anforderungsgerechten verkehrlichen Anbindung der Fläche am Loogeplatz zu berücksichtigen.

10. Im Rahmen der Maßnahmen der Busoptimierung im Umfeld der Bushaltestelle U-Borgweg gibt es umfangreiche Planungen mit Bürgerbeteiligung. Wird der im B&R Entwicklungskonzept angedachte Ausbau der Station Borgweg im Rahmen dieser Maßnahmen gleich mitgeplant? Falls ja, für wann wird eine Umsetzung erwartet?

**Zu 10.:**

Die für Planung, Bau und Betrieb von B+R-Anlagen zuständige P+R GmbH hat sich im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung an den Abstimmungen beteiligt. Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses werden die für B+R zuständigen Stellen in den üblichen Verfahren beteiligt, um eine bestmögliche Berücksichtigung der Belange von B+R zu gewährleisten. Die Planverschickung für den Umbau der Haltestelle U-Borgweg soll noch dieses Jahr erfolgen.

11. Für viele Standorte – auch in Hamburg-Nord - werden im Bike&Ride Entwicklungskonzept Doppelstockanlagen vorgeschlagen, um auf knapper Fläche dem Bedarf an Stellplätzen zu entsprechen. Am U-Bahnhof Saarlandstraße wurden diese nicht umgesetzt. Welche Gründe sprechen gegen die Installation von Doppelstockabstellanlagen? Mit welchen Mitteln will der Senat dennoch in Zukunft den benötigten Umfang an Abstellrichtungen realisieren? An welchen Standorten in ganz Hamburg sind Doppelstockabstellanlagen bereits umgesetzt worden?

**Zu 11.:**

Am Standort Saarlandstraße wurde aus städtebaulicher Sicht vom Denkmalschutzamt Hamburg für die Überdachung der Fahrradabstellanlagen eine maximale Bauhöhe von ca. 2,50 m gefordert. Diese geforderte Bauhöhe entspricht der bestehenden 2,50 m hohen Einfriedungsmauer zum angrenzenden Betriebshof der Hochbahn. Für Doppelstockparker ist eine Bauhöhe für Überdachungen mit einem lichten Durchgang von mind. 2,80 m erforderlich. Daher konnten an der Saarlandstraße keine Doppelstockparker umgesetzt werden.

Im Rahmen der derzeitigen Planungen zeigt sich, dass der Einsatz von Doppelstockparkern außerhalb von Fahrradsammelschließanlagen an einigen Haltestellen nicht immer unkritisch ist. Herausforderungen ergeben sich zum Beispiel durch die Anforderungen des Städtebaus im Bereich von Sichtachsen oder Schaufenstern des Einzelhandels. Auch die Kronenansätze von Grünstrukturen sowie die Beeinträchtigung von Bestandsbäumen (Wurzelschutz) durch den Einbau zusätzlicher Fundamente können dazu führen, dass Doppelstockparker zunächst auf Bedenken stoßen. Beim Einbau wird jedoch auf eine hochwertige Gestaltung und eine verträgliche Integration geachtet, um bestmögliche Akzeptanz zu sichern.

Doppelstockparker werden auf diese Weise auch weiterhin angesichts der oftmals knappen Flächen eine Option darstellen, um die quantitativen B+R-Bedarfe abdecken zu können. Die als Anlage 2 der Drucksache 20/14485 beigefügte Tabelle sieht für einige Standorte den Einsatz von Doppelstockparkern vor. Die bereits eingerichteten frei zugänglichen Anlagen am Jeppweg (Othmarschen) oder in Ohlstedt sind gute Beispiele, die auch bei den Nutzerinnen und Nutzern stark nachgefragt werden. An den Haltestellen Altona, Othmarschen und Berne finden Doppelstockparker innerhalb gesicherter Fahrradsammelschließanlagen Verwendung. An den derzeit in der Umsetzung befindlichen Haltestellen Hoheluftbrücke, Heimfeld, Rauhes Haus, Burgstraße und Neuwiedenthal sind jeweils Doppelstockparker vorgesehen, vornehmlich in Fahrradsammelschließanlagen.

*Bezirksabgeordnete Thorsten Schmidt, Michael Werner-Boelz, Ingo Hemesath, Sina Imhof, Dr. Anil Kaputanoğlu, Timo B. Kranz, Carmen Möller, Christoph Reiffert, Michael Schilf, Tanja Schmedt auf der Günne, Carmen Wilckens*

Anlage/n:

Keine