Fahrradparkkonzept

Komponistenviertel, Barmbek-Süd

Aktualisierter Stand von Oktober 2023

Auftraggeber:

Hamburg | Bezirksamt Nord

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Kümmellstraße 5-7, 20249 Hamburg

Auftragnehmer:

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder
Beratende Ingenieure für Bauwesen

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schroeder
Osterbekstraße 90b, 22083 Hamburg

INHALT

0 SYSTEMATIK 3

1 ALLGEMEINES 3

1.1 Anlass und Aufgabenstellung 3
1.2 Ansprüche an Fahrradabstellanlagen 3
1.3 Grundlagen 3

2 RADPARKBEDARF IM KOMPONISTENVIERTEL (ANALYSE) 4

2.1 Untersuchungsgebiet 4
2.2 Bestandsaufnahme 4
2.3 Ergebnisse der Erhebung 4
2.3.1 Allgemein 4
2.3.2 Ziel- und Quellverkehr 4
2.3.3 Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum 4
2.3.4 Fahrradabstellanlagen auf Privatgrund 4
2.3.5 „Wildes“ Fahrradparken vs. Geh- und Radweg 5
2.3.6 Grün- /Parkanlagen 5
2.3.7 Bushaltestellen 5
2.3.8 Sonstiges 6
2.4 Auswertung der Erhebungsdaten 6

3 ABSTIMMUNGEN UND VORSTELLUNG 6

4 MAßNAHMENVORSCHLÄGE UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN 6

4.1 Maßnahmenvorschläge für zusätzliche Fahrradabstellanlagen bzw. -anlehnbügel 7
4.1.1 Einfache Maßnahmen – Nachverdichtung von Fahrradanlehnbügeln 7
4.1.2 Komplexe Maßnahmen 7
4.1.3 Priorisierung von Maßnahmen 7
4.2 Handlungsempfehlungen 8
4.2.1 „Platz schaffen“ durch die Beseitigung von defekten Fahrrädern („Schrotträdern“ / „Fahrradleichen“) 8
4.2.2 Fahrradhäuschen 8
4.2.3 Abstellanlagen für Transportfahr- und Lastenräder 9
4.3 Konkrete Maßnahmenvorschläge 9
4.3.1 Kostenschätzung 10

5 FAZIT 11

6 AUSBLICK 12

ANLAGENVERZEICHNIS

- Übersichtsplan Untersuchungsgebiet — Maßstab 1:5.000
- Übersichtsplan Bestand Fahrradparken — Maßstab 1:5.000
- Übersichtsplan Befahrung morgens — Maßstab 1:2.000
- Übersichtsplan Befahrung mittags — Maßstab 1:2.000
- Übersichtsplan Befahrung abends — Maßstab 1:2.000
- Übersichtsplan Maßnahmenvorschläge — Maßstab 1:2.000
- Übersichtsplan Überlastete Abschnitte — Maßstab 1:2.000
- Fahrradparkkonzept, 2017, Sweco

0 Systematik

Der folgende Bericht ist eine Aktualisierung und Ergänzung zu dem Bericht „Fahrradparkkonzept – Komponistenviertel, Barmbek-Süd" von 2017, welcher durch das Büro Sweco GmbH erstellt worden ist. Dieser ist als Anhang dem Dokument beigefügt. Die Nummerierung und Bezeichnung der einzelnen Abschnitte ist somit dieselbe.

Geänderte bzw. ergänzte Abschnitte gegenüber dem Stand von 2017 sind vor den jeweils aufgeführten Änderungen bzw. Ergänzungen benannt. Abschnitte welche noch dem Stand von 2017 gleichen, weisen den Hinweis „*Keine Änderung*" auf.

1 Allgemeines

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Abschnitt 1.1 des Fahrradparkkonzeptes 2017 wird geändert und ergänzt um:

Der Radverkehr in der Freien und Hansestadt Hamburg bekommt eine immer größere Bedeutung und wird auf Grundlage des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr auch entsprechend gefördert. Insbesondere das Thema Fahrradparken im öffentlichen Raum gewinnt an Bedeutung und insbesondere in den dicht besiedelten Stadtteilen im Bezirk Hamburg-Nord stellt der Parkdruck für Fahrräder ein immer größeres Problem dar.

Aus diesem Grund wurde bereits 2017 beispielhaft für das Komponistenviertel im Stadtteil Barmbek-Süd auf Grundlage einer Analyse zum Fahrradparkbedarf ein Fahrradparkkonzept von dem Büro Sweco GmbH erstellt, auf welcher Grundlage nun eine konkrete Planung entstehen soll. Hierfür wurden die Analyseergebnisse von 2017 aktualisiert, erweitert und auf dieser neuen Grundlage neue Standorte für mögliche Fahrradabstellanlagen festgelegt.

1.2 Ansprüche an Fahrradabstellanlagen

Abschnitt 1.2 des Fahrradparkkonzeptes 2017 wird ergänzt um:

Im öffentlichen Straßenraum gelten seit November 2017 für die Planung und die Standortwahl u.a. die Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra).

1.3 Grundlagen

Abschnitt 1.3 des Fahrradparkkonzeptes 2017 wird teilweise geändert in:

Bestandsgrundlagen:

- Feinkartierung Straße Hamburg
- Vermessung LGV
- Videobefahrung durch ids

Planungsgrundlagen:

In Vorbesprechungen gesammelte Anmerkungen, Aussagen und Vorschläge:

- Regionalausschuss Barmbek-Uhlenhorst-Hohenfelde-Dulsberg vom 19.09.2022
- Vorabstimmung mit der StvB (Pk31) am 17.08.2022
- Begehung mit Baumkontrolleur seitens Stadtgrünabteilung N/MR3 am 04.05.2023

2 Radparkbedarf im Komponistenviertel (Analyse)

2.1 Untersuchungsgebiet

Abschnitt 2.1 des Fahrradparkkonzeptes 2017 wird teilweise geändert in:

Des Weiteren erschließen die Buslinien 18, 25, 37,171, 172, 173, 261 und X22 das Untersuchungsgebiet.

2.2 Bestandsaufnahme

Abschnitt 2.2 des Fahrradparkkonzeptes 2017 wird teilweise geändert in:

Um Aussagen zum Bedarf für das Fahrradparken im öffentlichen Raum treffen zu können, wurde zwischen dem 07.01. bis 12.04.2022 an insgesamt zwei Tagen (Freitag und Dienstag) der Bestand an abgestellten Fahrrädern im öffentlichen Raum erhoben und dokumentiert. Die Tage und Zeiträume sind im Detail wie folgt aufgeführt:

- 07.01.2022 (Freitag), von 10 bis 16 Uhr, Wetter: bewölkt / regnerisch, ~3 °C
- 12.04.2022 (Dienstag), von 8 bis 11 Uhr, Wetter: sonnig / bewölkt, ~ 15 °C
- 12.04.2022 (Dienstag), von 17 bis 20 Uhr, Wetter: bewölkt, ~ 10 °C

2.3 Ergebnisse der Erhebung

2.3.1 Allgemein

Abschnitt 2.3.1 des Fahrradparkkonzeptes 2017 wird geändert in:

Im Rahmen der Erhebung wurden alle geparkten Fahrräder innerhalb des öffentlichen Straßenraumes erfasst, die wie folgt kategorisiert wurden:

- Weniger als 5 Fahrräder auf 50 m Strecke – Im Plan grün dargestellt
- Zwischen 5 bis 10 Fahrrädern auf 50 m Strecke – Im Plan gelb dargestellt
- Mehr als 5 Fahrräder auf 50 m Strecke – Im Plan rot dargestellt

Bei der Erhebung wurden zusätzlich auch Fahrräder erfasst, die angrenzend zum öffentlichen Straßenraum auf den privaten Grundstücken (Fahrradabstellanlagen, Vorgärten, Hauseingänge, öffentlich genutzter Privatgrund etc.) geparkt wurden, um so weitere Einschätzungen bezüglich des generellen Bedarfes in den Straßenzügen treffen zu können. Auch dort wurde danach differenziert, ob Räder auf Privatgrund an dafür vorgesehenen Standorten (Fahrradabstellanlagen) oder wild an Zäunen abgestellt worden sind.

Die Ergebnisse der Erhebung sind neben den folgenden Erläuterungen in den Übersichtsplänen im Anhang abgebildet.

2.3.2 Ziel- und Quellverkehr

Keine Änderung

2.3.3 Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum

Keine Änderung

2.3.4 Fahrradabstellanlagen auf Privatgrund

Abschnitt 2.3.4 des Fahrradparkkonzeptes 2017 wird teilweise geändert in:

Um den Radparkbedarf im Untersuchungsgebiet besser beurteilen zu können, wurden auch die unmittelbar an den öffentlichen Straßenraum angrenzenden Flächen

(Hauseingangsbereiche, Durchfahrten etc.) sowie die größeren Fahrradabstellanlagen, wie sie u. a. auf dem Gelände der „AlsterCity" zu finden sind, mit betrachtet und in den Plänen berücksichtigt. Hierbei ist zu erkennen, dass in Bereichen, wo ausreichend Abstellanlagen auf Privatgrund zur Verfügung stehen, die Auslastung im öffentlich Straßenraum eher gering ausfällt. Dies fällt besonders auf, wenn man den Übersichtsplan „Bestand Fahrradparken" von 2017 mit dem aktualisierten von 2023 vergleicht. In dem Plan von 2017 sieht man noch einen gelben Gürtel, der sich horizontal durch das Untersuchungsgebiet zieht. Gemäß der Erhebung von 2023 hat sich der Parkdruck durch Radfahrende in diesem Bereich im öffentlichen Raum wieder entspannt, was auf die Errichtung von Fahrradabstellanlagen auf Privatgrund zurückzuführen ist. Im nordwestlichen Bereich des Untersuchungsgebietes, wo Privatgrundstücke nicht den freien Raum bieten, um Fahrradabstellanlagen nachzurüsten, hat sich der Parkdruck durch Radfahrende eher verschärft.

2.3.5 „Wildes" Fahrradparken vs. Geh- und Radweg

Abschnitt 2.3.5 des Fahrradparkkonzeptes 2017 wird teilweise geändert in:

Die Gehwege sind innerhalb des Untersuchungsgebietes überwiegend untermaßig und erfüllen somit nicht einmal die Mindestbreite eines Verkehrsraumes von 1,80 m gem. ReStra 2017, RASt 06, 6.1.6.1 (siehe Abb. 2.16).

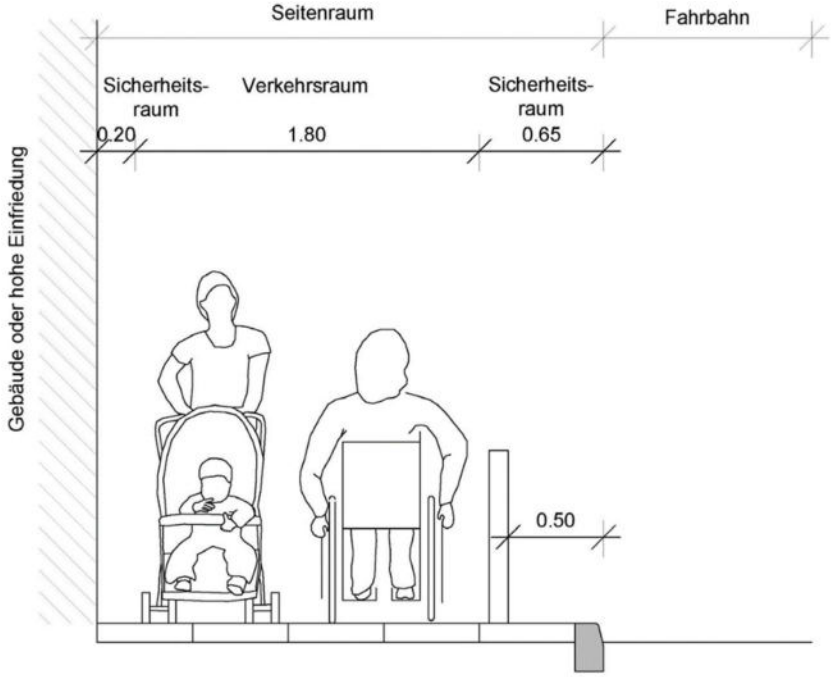

Abb. 2.16 Verkehrsräume im Gehweg (Quelle: ReStra 2017, RASt 06, 6.1.6.1)

2.3.6 Grün- /Parkanlagen

Keine Änderung

2.3.7 Bushaltestellen

Abschnitt 2.3.7 des Fahrradparkkonzeptes 2017 wird teilweise geändert in:

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich die insgesamt folgenden 14 Bushaltestellen:

- Haltestelle „Brucknerstraße (Arbeitsgerichte)" in der Schleidenstraße, Buslinien 171, 18 und 261

- Haltestelle „Biedermannplatz" in der gleichnamigen Straße, Buslinien 171, 18 und 261
- Haltestelle „U Hamburger Straße" in der Hamburger Straße, Buslinie 18
- Haltestelle „Beethovenstraße" im Winterhuder Weg, Buslinien 25, 172 und 18
- Haltestelle „Schumannstraße" in der gleichnamigen Straße, Buslinie 172
- Haltestelle „Mozartstraße" in der Schumannstraße, Buslinie 172
- Haltestelle „Mozartstraße" in der Bachstraße, Buslinie 172 und X22
- Haltestelle „Herderstraße" in der Schumannstraße, Buslinie 172
- Haltestelle „Herderstraße" in der Bachstraße, Buslinien 172 und X22
- Haltestelle „Bachstraße" in der gleichnamigen Straße, Buslinien 172 und X22
- 2x Haltestelle „Flotowstraße" in der Weidestraße, Buslinie X22
- 2x Haltestelle „Bartholomäus-Therme" in der Beethovenstraße, Buslinie 18 und X22

2.3.8 Sonstiges

Abschnitt 2.3.8 des Fahrradparkkonzeptes 2017 wird ergänzt um:

Transportfahr- / Lastenräder

Eine erhebliche Zunahme von Lastenrädern wurde im Komponistenviertel bei der Bestandserhebung nicht festgestellt, was aber auch darauf zurückzuführen sein kann, dass es keine offiziellen Abstellmöglichkeiten für Lastenräder im Viertel gibt. Weiterhin sind die Angaben aus 2017 somit zutreffend.

2.4 Auswertung der Erhebungsdaten

Abschnitt 2.4 des Fahrradparkkonzeptes 2017 wird ergänzt um:

Die neu ermittelten Belastungen der Straßenabschnitte wurden in drei Übersichtsplänen (8:00 bis 11:00 Uhr, 10:00 bis 16:00 Uhr und 17:00 bis 20:00 Uhr) entsprechend farbig angelegt. Die Straßenabschnitte mit einer geringen Belastung wurden in Grün dargestellt, die mit einer mittleren in Gelb und mit einer starken in Rot.

3 Abstimmungen und Vorstellung

Abschnitt 3 des Fahrradparkkonzeptes 2017 wird ergänzt um:
Ein erneutes Abstimmungsgespräch mit der Straßenverkehrsbehörde des PK 31 erfolgte am 17.08.2022. Dem PK 31 wurden die Ergebnisse der Erhebung (Bestand Fahrradparken) sowie erste Maßnahmenvorschläge für zusätzliche Fahrradabstellanlagen vorgestellt.
Die Ergebnisse des Fahrradparkkonzeptes sind am 19.09.2022 erneut im Regionalausschuss Barmbek-Uhlenhorst-Hohenfelde-Dulsberg vorgestellt worden.
Einzelne Straßenabschnitte sind mit einem Baumkontrolleur der Stadtgrünabteilung N/MR3 am 04.05.2023 besichtigt worden. Dies hatte zur Folge, dass aufgrund des alten Baumbestands und dessen ausgeprägten Wurzeln einzelne Standorte entfallen oder umgeplant werden mussten.

4 Maßnahmenvorschläge und Handlungsempfehlungen

Keine Änderung

4.1 Maßnahmenvorschläge für zusätzliche Fahrradabstellanlagen bzw. -anlehnbügel

Abschnitt 4.1.1 bis 4.1.4 des Fahrradparkkonzeptes 2017 werden grundlegend wie folgt geändert:

Bei der Befahrung und nachträglichen Analyse der Erhebungsdaten ist deutlich geworden, dass viele Kreuzungen und Einmündungsbereiche mit hohem Fahrradabstellbedarf, stark überdimensioniert sind, von Kfz regelwidrig beparkt werden und somit auch Sicherheitsrisikos für Zufußgehende darstellen. Aus diesem Grund wird bei den geplanten Maßnahmen gemäß den folgenden zwei neuen Kategorien (einfache und komplexe Maßnahmen) differenziert.

4.1.1 Einfache Maßnahmen – Nachverdichtung von Fahrradanlehnbügeln

Einfache Maßnahmen stellen hierbei die Zusammenfassung der aus 2017 beschriebenen Abschnitte 4.1.1 bis 4.1.4 dar. Der ehemalige Abschnitt 4.1.2 „Neubau von Fahrradabstellanlagen im Bereich von Längsparkständen am Fahrbahnrand" entfällt jedoch, weil diese Art von Fahrradabstellanlagen gemäß den aktuell geltenden Regelwerken in Hamburg nicht angeordnet werden können.

Somit beinhalten einfache Maßnahmen, das Nachverdichten von Fahrradanlehnbügeln in freien Flächen in der Nebenfläche, wie z.B. überbreite Gehwege, ausreichend breite Sicherheitstrennstreifen oder illegal beparkte Flächen. Ebenso werden aber auch bestehende Fahrradabstellanlagen überplant, welche zu weite Abstände der Fahrradanlehnbügel aufweisen und potenziellen Parkraum für Fahrräder bieten, diesen bisher aber nicht ausschöpfen. Die Bügel werden dabei sowohl in Längs-, Schräg- und Senkrechtaufstellung eingeplant. Abhängig ist die Aufstellung davon, dass die nötigen Sicherheitsabstände zu angrenzenden Gehwegen, aber auch angrenzenden Fahrbahnrändern gegeben sind.

4.1.2 Komplexe Maßnahmen

Wie bereits unter 4.1 beschrieben gibt es neben den einfachen Maßnahmen auch komplexe Maßnahmen, die nicht nur dazu dienen, die Anzahl an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu erhöhen, sondern ebenso auch die Verkehrsräume sicherer und zeitgemäßer zu gestalten.

Dies beinhaltet die Reduzierung von vorhandenen Fahrbahnflächen, die Widerherstellung von Sichtdreiecken, die Entsiegelung von Asphaltflächen, die Herstellung von Grünflächen und das alles unter dem zusätzlichen Gewinn von Fahrradabstellmöglichkeiten.

Diese Maßnahmen erfordern erhöhten Planungs- und Umsetzungsaufwand, sodass sich hier auf kritische Standorte mit räumlichem Potential zur Umgestaltung (z.B. Überdimensionierte Knoten) konzentriert wurde. Unmittelbare Standorte vor Kitas und Schulen, sowie Abschnitten, die sich auf dem Weg zu diesen befinden wurden auch nochmal gesondert überprüft, wenn dort die Bedarfe nicht schon auf Privatgrund gedeckt waren oder dort einfache Maßnahmen möglich waren.

4.1.3 Priorisierung von Maßnahmen

Bei der Befahrung des Komponistenviertels ist insbesondere im Nordwestlichen Bereich, wo es kaum Abstellmöglichkeiten auf Privatgrund gibt, aufgefallen, dass nicht nur Fahrradanlehnbügel im öffentlichen Raum besonders hoch ausgelastet sind, sondern auch Standorte an Zäunen, Verkehrszeichen, öffentlicher Beleuchtung und freier Verkehrsraum an Grünflächen zum Abstellen von Fahrrädern genutzt wird. Da diese

Bereiche und Straßenmöblierungen nicht dafür vorgesehen sind, dass dort Fahrräder abgestellt werden, sind besonders in diesen Bereichen Gehwege in der nutzbaren Breite stark eingeschränkt und unterschreiten häufig die gemäß Richtlinien vorgeschriebenen Mindestbreiten. Diese Bereiche sind in der Überlastungskarte im Anhang dargestellt.

Durch die Überlagerung dieser Überlastungskarte sowie den bei der Kartierung zu den verschiedenen Tageszeiten als rot gekennzeichneten Bereichen konnten die Maßnahmen mit höherer Priorität 1 festgelegt werden. Alle weiteren Standorte, die bei der Kartierung eine besonders hohe Auslastung aufgewiesen haben, sind somit bei der Ausführung Priorität 2. Die Priorisierungen sind der Tabelle unter Abschnitt 4.3 und aus dem Übersichtsplan Maßnahmenvorschläge zu entnehmen. Priorität 1 beinhaltet dabei nicht nur einfache Maßnahmen, sondern auch komplexe Maßnahmen. Aufgrund der weitreichenden Vorplanungen, die für diese Tiefbauarbeiten notwendig sind, kann eine zeitgleiche Umsetzung mit den einfachen Maßnahmen jedoch nicht sichergestellt werden, sodass es dazu kommen kann, dass einfache Maßnahmen der Priorität 2 noch vor komplexen Maßnahmen der Priorität 1 umgesetzt werden.

4.2 Handlungsempfehlungen

Keine Änderung

4.2.1 „Platz schaffen" durch die Beseitigung von defekten Fahrrädern („Schrotträdern" / „Fahrradleichen")

Abschnitt 4.2.1 des Fahrradparkkonzeptes 2017 wird wie folgt geändert in:

Durch regelmäßige Kontrollen des Bezirksamtes könnten gerade bei den öffentlichen Fahrradabstellanlagen durch die Beseitigung von Schrotträdern und „Dauerparkern" zusätzliche Kapazitäten bzw. Fahrradparkstände freigegeben werden.

Um den öffentlichen Straßenraum und seine Fahrradabstellanlagen dauerhaft von den Schrotträdern zu entlasten, bedarf es einer kontinuierlichen Überwachung und Registrierung, was nur durch einen entsprechenden Personaleinsatz des zuständigen Bezirksamts gewährleistet werden kann. Diese erforderlichen Ressourcen stehen dem Bezirksamt Hamburg-Nord nicht ausreichend zur Verfügung.

Hinzu kommt die Problematik, dass Fahrräder den Kriterien eines Schrottrades (Vorgabe BVM „Insgesamt muss ein Entledigungswille vorliegen") entsprechen müssen, bevor diese gem. Kreislaufwirtschaftsgesetz entsorgt werden können.

Für die Entfernung von Dauerparkern konnte bisher noch keine Rechtsgrundlage geschaffen werden.

4.2.2 Fahrradhäuschen

Abschnitt 4.2.2 des Fahrradparkkonzeptes 2017 wird wie folgt ergänzt um:

Ein Pilotprojekt zur Erprobung neuer Typen soll im Jahr 2023 beginnen. Grundsätzlich sollen dabei Fahrradkleingaragen mit vier bis fünf Stellplätzen und ebenerdiger Einstellung verschiedener Hersteller erprobt werden. Dabei soll es sich um Einheiten handeln, die auch für Standorte mit geringer Platzsituation geeignet sind. Zum jetzigen Zeitpunkt sind insgesamt drei Standorte abgestimmt und genehmigt worden. Diese sind in der Mozartstraße, Schumannstraße und in der Straße Imstedt eingeplant. Die Aufstellung, Unterhaltung und Evaluation erfolgt durch die P + R-Betriebsgesellschaft mbH in Abstimmung mit den Bezirken und Fachbehörden BVM und BSW. Langfristig soll das Vermietungskonzept auch angepasst und durch die P + R-Betriebsgesellschaft mbH koordiniert werden. Bis zur Etablierung des neuen Modells können aber noch Genehmigungen für das alte Modell erteilt und verlängert werden.

4.2.3 Abstellanlagen für Transportfahr- und Lastenräder

Abschnitt 4.2.3 des Fahrradparkkonzeptes 2017 wird wie folgt geändert in:

Bei den geplanten Standorten für Fahrradanlehnbügel wurde sowohl bei den einfachen als auch bei den komplexen Maßnahmen darauf geachtet, dass neue Abstellmöglichkeiten für Lastenräder vor Schulen, Kitas und dem Einzelhandel berücksichtigt werden. Die Einplanung für Standorte gezielt im Bereich von Wohnbebauung sind jedoch nur schwer umsetzbar und vorhersehbar, weil diese unmittelbar am Ziel stehen müssen, damit der Weg mit eventuellen Einkäufen so kurz wie möglich ist. Hierfür müsste jedoch genau ermittelt werden in welchen Häusern Anwohner mit Lastenrädern wohnen. Die genaue Ausgestaltung von kurzen Fahrradanlehnbügeln für Lastenräder ist noch in Abstimmung mit der BVM.

4.3 Konkrete Maßnahmenvorschläge

Abschnitt 4.3 des Fahrradparkkonzeptes 2017 wird wie folgt geändert in:

Die folgende Tabelle bietet eine aktualisierte Übersicht mit den Standorten im Untersuchungsgebiet, bei denen die in Kapitel 4.1 beschriebenen Maßnahmenvorschläge umgesetzt werden können. Dabei muss berücksichtigt werden, dass es sich bei den Standorten um Vorschläge handelt, deren Flächen im Zuge der Erhebung Potenziale für die Aufstellung von Fahrradanlehnbügeln aufgezeigt haben.

Nr.	Straße	Priorität	Komplexe Maßnahme	Einfache Maßnahme
1	Weidestraße	2		9
2	Mozartstraße	2	6	
3	Weidestraße	2	12	
4	Weidestraße	1	8	
5	Weidestraße	1		10
6	Von-Axen-Straße	1	14	8
7	Von-Axen-Straße	2	18	
8	Weidestraße	2		6
9	Weidestraße	1		14
10	Weberstraße (Süd)	2	10	
11	Biedermannplatz	2		10
12	Lohkoppelstraße	2		4
13	Imstedt	2	14	
14	Imstedt	2	12	5
15	Flotowstraße (Mitte)	2		19
16	Bartholomäusstraße	2		10
17	Heinrich-Hertz-Straße	2		3
18	Humboldtstraße	2		12
19	Beethovenstraße	2		12
20	Beethovenstraße	2		4
21	Beethovenstraße	2		4
22	Beim Alten Schützenhof	2		4
23	Mozartstraße	1		15
24	Humboldtstraße	1	19	
25	Winterhuder Weg	2		7
26	Herderstraße	1		20
27	Humboldtstraße	2		10
28	Humboldtstraße	1		16
29	Schumannstraße	1		7
30	Schumannstraße	1		62
31	Bachstraße	2		16
32	Bachstraße	1	52	
33	Bachstraße	2		5
34	Bachstraße	1		8
35	Beim Alten Schützenhof	1		24
36	Heitmannstraße	2		6
			165	330
			495	

Bei einer Umsetzung aller zuvor aufgelisteten Maßnahmenvorschläge könnten im Untersuchungsgebiet insgesamt rund 495 Fahrradanlehnbügel für 990 Fahrräder geschaffen werden.

Es muss jedoch bedacht werden, dass die zuvor angegebene Menge an Bügeln nur im Optimalfall realisierbar ist und es sich um eine ungefähre Zahl handelt, die nach Ausführung abweichen wird. Bei der Planung wurde bereits berücksichtigt, dass ein Mindestabstand von 3,00 m zu Bäumen eingehalten wird und es fand eine Begehung mit einem Fachmann der Stadtgrünabteilung des Bezirksamtes Hamburg-Nord statt, um Komplikationen mit Wurzeln schon im Vorwege auf ein Minimum zu reduzieren.

Trotzdem kann nicht sichergestellt werden, dass es bei dem Einbau der neuen Bügel Komplikationen mit Wurzeln geben wird. Zudem sind die komplexen Maßnahmen noch nicht abschließend mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt, sodass es auch dort noch zu einer Reduzierung der Bügelanzahl kommen kann oder eventuell komplexe Maßnahmen gänzlich entfallen.

Die Standorte der Maßnahmenvorschläge der Nummern 1 bis 36 aus der Tabelle sind in dem Übersichtsplan der Maßnahmenvorschläge im Anhang abgebildet.

4.3.1 Kostenschätzung

Abschnitt 4.3.1 des Fahrradparkkonzeptes 2017 wird wie folgt geändert in:

Grundsätzlich sind die Kosten für die Herstellung von Fahrradabstellanlagen bzw. die Aufstellung von Fahrradanlehnbügeln abhängig von der jeweiligen Örtlichkeit. Die Kosten setzen sich dabei überwiegend aus Planungs- und Baukosten zusammen, die wie folgt aufgelistet werden:

- Vermessungsarbeiten (Nur bei komplexen Maßnahmen)
- Baustoffprüfungen (Pechbelastung, LAGA etc.)
- Ingenieurbüro (Straßen- / Verkehrsplanung)
- Baumpflegerische Begleitung
- Straßenentwässerung (u.a. Trummenuntersuchung) (Nur bei komplexen Maßnahmen)
- Kampfmittelbegleitung (Nur bei komplexen Maßnahmen)
- Straßenbauarbeiten (bauliche Herstellung).

Je nach Lage, wie in den unter Kapitel 4.1.1 bis 4.1.2 beschriebenen Maßnahmenvorschlägen, können dann bei Betrachtung einer herzustellenden Fläche für einen Fahrradanlehnbügel die Kosten pro Standort/Bügelfläche sehr unterschiedlich ausfallen. Für einfache Baumaßnahmen sind im Bau nur die Kosten für Lieferung und Einbau der Bügel zu berücksichtigen, für komplexe Maßnahmen fallen deutlich höhere Kosten durch dafür notwendige Tiefbauarbeiten an. Diese Kosten werden im Rahmen der Ausführungsplanung konkret berechnet. Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der jährlichen Vereinbarungen mit der BVM über das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr.

5 Fazit

Abschnitt 5 des Fahrradparkkonzeptes 2017 wird wie folgt geändert in:

Die neuen Erhebungen im Untersuchungsgebiet haben aufgezeigt, dass sich die Radparkbedarfe im Quartier, ähnlich wie auch schon in 2017 sehr unterschiedlich darstellen. In manchen Bereichen ist daher nach wie vor kein bzw. ein sehr geringer Bedarf an Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum abzulesen. Beispielsweise durch Umgestaltung von privaten Vorgärten und Schaffung von dortigen Abstellmöglichkeiten hat sich die Situation sogar verbessert. Dem gegenüber stehen aber auch weiterhin Bereiche, in denen ein sehr hoher Parkdruck besteht, welcher sich mitunter im Vergleich zu 2017 sogar verschärft hat. Durch die zum Teil massiv zugestellten Gehwegbereiche sind in den Bereichen dadurch große Einschränkungen der Barrierefreiheit zu verzeichnen (siehe Karte und Fotos in der Überlastungskarte).

Des Weiteren lässt sich die Aussage treffen, dass der Radparkbedarf in Abhängigkeit zu der Art der Bebauung steht. In den Straßen / -abschnitten mit Blockrandbebauung und Altbauten im Bereich von Wohngebieten lässt sich potenziell eine höhere Dichte an geparkten Fahrrädern im öffentlichen Raum feststellen, weil aufgrund von mangelnden Flächen auf Privatgrund, keine Fahrradabstellanlagen auf Privatgrund nachgerüstet werden können. Insbesondere im Mittleren Bereich des Untersuchungsgebietes ist im Gegensatz zu der Erhebung aus 2017 deswegen eine Entlastung des öffentlichen Raumes zu erkennen.

Gemäß dem Bündnis für Rad- und Fußverkehr soll das Angebot für frei zugängliche Fahrradabstellanlagen um bis zu 10.000 zusätzliche Abstellanlagen ausgeweitet werden. Die Befahrungen des Komponistenviertels haben zudem gezeigt, dass in manchen Bereichen ein starkes Ungleichgewicht zwischen Parkständen für Fahrräder und Kfz herrscht und dort das Kfz dominiert. Beispielhaft sei hier der nördliche Teil der Schumannstraße genannt, in dem aktuell keine Fahrradbügel/Abstellflächen für Fahrräder im öffentlichen Raum zur Verfügung stehen. Da der Parkdruck durch Radfahrende jedoch sehr deutlich geworden ist, wird es als gerechtfertigt angesehen, dass für die Planung neuer Fahrradabstellanlagen Kfz-Parkstände entfallen. Dies hat den positiven Effekt, dass keine weiteren Einschränkungen für Geh- oder Radwege etc. einhergehen und sich somit das Stadtbild verbessert und noch viel wichtiger, dass die Barrierefreiheit optimiert wird.

Abschließend lässt sich auch feststellen, dass mit dem in diesem Konzept beschriebenen Ergebnissen und Auswertungen aus den Erhebungen sich durchaus Erkenntnisse bzw. Zusammenhänge auf Straßen / -abschnitte in anderen Hamburger Quartieren und Stadtteilen ziehen lassen, die u.a. eine vergleichbare dichte Bebauung mit hohem Altbauanteil aufweisen.

6 Ausblick

Im Anschluss an die Konzeptüberarbeitung wird die Planung der einfachen und komplexen Maßnahmen, die parallel schon begonnen wurde, weiter fortgesetzt. Die geplante Ausführung ist voraussichtlich ab dem Q3 2023 vorgesehen.

18.07.2023
gez. [redacted]

Verfasst: Hamburg, im Juli 2023

Aktualisiert: Hamburg, im Oktober 2023

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder
Beratende Ingenieure für Bauwesen