

# Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dirk Nockemann (AfD) vom 06.07.2023

## und Antwort des Senats

- Drucksache 22/12474 -

**Betr.: Fahrradparkhaus in Harburg – das nächste ungenutzte Millionengrab?**

### **Einleitung für die Fragen:**

*Medienberichten zufolge soll das neue Fahrradparkhaus in Harburg insgesamt 16 Millionen Euro kosten – davon sollen 4,5 Millionen Euro von der Bundesregierung bezuschusst werden. Das Gebäude soll dreistöckig sein und Kapazitäten von 1.200 Fahrradstellplätzen haben. In drei Jahren soll der Bau abgeschlossen sein. Das erste „Bike+Ride-Fahrradparkhaus“ Hamburgs wurde 2021 an der Kellinghusenstraße geöffnet. Die Auslastungszahlen sind auch nach zwei Jahren mäßig. Laut Drs. 22/12101 lag die tägliche Auslastung im Monatsdurchschnitt für 2023 bei den kostenfreien Plätzen im Januar und Februar bei 54, im März 67, im April 85, und im Mai bei 72 Fahrrädern. Dabei stehen mittlerweile rund 1.000 Fahrradstellplätze zur Verfügung. Für den Bund der Steuerzahler war das drei Millionen Euro teure und kaum genutzte Fahrradparkhaus ein Eintrag ins Schwarzbuch wert.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

Der Senat hat sich zum Ziel gesetzt, die Mobilitätswende für Hamburg zu gestalten und damit einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz, für mehr Lebensqualität, für mehr Mobilität und somit auch für die wirtschaftliche Zukunft der Stadt zu leisten. Für den Bereich des Rad- und Fußverkehrs wurde im Mai 2022 das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr geschlossen, das als wichtige Maßnahme zur Verknüpfung von Rad- und öffentlichem Verkehr die Einrichtung von Fahrradstationen an allen Hamburger Fernbahnhöfen beinhaltet. Fahrradstationen sind bewirtschaftete, mit Personal ausgestattete Fahrradparkhäuser mit Zusatzangeboten wie z. B. Werkstatt und dem Verkauf von Fahrradteilen.

Fahrradparkhäuser und Fahrradstationen sind bewusst als Zukunftsprojekte auf die Bedarfe der kommenden Jahre ausgelegt. Der Senat geht von einer weiter steigenden Nachfrage im Zuge der Realisierung der Mobilitätswende aus. Um dieser Nachfragesteigerung durch wachsende Anteile des Radverkehrs und des Öffentlichen Verkehrs an allen Wegen gerecht werden zu können, wurden Reserven berücksichtigt. Auch das in seiner Größe mit dem Fahrradparkhaus an der Kellinghusenstraße vergleichbare Fahrradparkhaus am Bahnhof Bergedorf war nicht von Beginn an ausgelastet, sondern hat erst nach einigen Jahren die Vollauslastung erreicht.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Park+Ride-Betriebsgesellschaft mbH wie folgt:

**Frage 1:** *Wie sind die Auslastungszahlen für das Fahrradparkhaus an der Kellinghusenstraße seit Eröffnung bis Stand Juli 2023 (bitte prozentual und in ganzen Zahlen pro Monat aufschlüsseln)?*

Im Juni 2023 lag die Auslastung bei 69 Fahrrädern im öffentlichen Bereich und 53 Buchungen für den gesicherten Bereich. Im Übrigen siehe Drs. 22/12101, Drs. 22/10791, Drs. 22/9699, Drs. 22/8401 sowie Drs. 22/7204.

**Frage 2:** *Welche durchschnittlichen Einnahmen hat das Fahrradparkhaus an der Kellinghusenstraße insgesamt erwirtschaftet (bitte pro Monat und Jahr aufschlüsseln)?*

**Frage 3:** *Ist das Fahrradparkhaus an der Kellinghusenstraße rentabel? Bitte mit Zahlen belegen.*

Anlagen und Einrichtungen der öffentlichen Infrastruktur werden gemeinwirtschaftlich betrieben, seien es beispielsweise Straßen für den motorisierten Verkehr, der Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs oder auch Anlagen des Rad- und Fußverkehrs.

Die Abrechnung der Einnahmen erfolgt jahresweise. Im Jahr 2022 wurden 3.050 Euro Erlöst. Die Jahresabrechnung für 2023 liegt noch nicht vor. Im Übrigen siehe Drs. 22/8401.

**Frage 4:** *Die Auslastungszahlen im Fahrradparkhaus an der Kellinghusenstraße sind bescheiden. Wie bewertet der Senat die geringe Auslastung angesichts des seit zwei Jahren bestehenden Parkhauses, insbesondere vor dem Hintergrund seiner forcierten Mobilitätswende?*

**Frage 5:** *Wird der Senat auch bei anhaltend geringen Auslastungszahlen an dem Fahrradparkhaus festhalten oder stehen Pläne für eine Umnutzung im Raum?*

Es ist geplant, die Zufahrtssituation zum Fahrradparkhaus zu optimieren; eine alternative Nutzung des Bauwerks ist nicht vorgesehen. Im Übrigen siehe Vorbemerkung sowie Drs. 22/12101 und Drs. 22/10791.

**Frage 6:** *An welchem Ort und in welchem Zeitraum (Baubeginn und Fertigstellung) soll das Fahrradparkhaus in Hamburg-Harburg errichtet werden? Bitte auch begründen nach welchen Kriterien der Ort (Straße/Platz) ausgewählt wird/wurde.*

Die Fahrradstation Harburg wird nördlich der Busanlage Harburg zwischen der Walter-Dudek-Brücke und der Hannoverschen Brücke liegen und einen direkten Anschluss an die Straßenkreuzung und die Verteilerebene der S-Bahn haben.

Der Standort wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie als Vorzugslösung ermittelt. Hierbei waren z. B. die Größe, die Anbindung an das Radverkehrsnetz, die Anbindung an die S-Bahn-Haltestelle, die Sichtbarkeit sowie die tatsächliche Verfügbarkeit des Grundstückes ausschlaggebend.

Aktuell laufen das Baugenehmigungsverfahren und das Zuwendungsverfahren. Zudem wurde eine Förderskizze beim Förderaufruf „Fahrradparken an Bahnhöfen“ des Bundes eingereicht. Der Baubeginn ist abhängig vom Verlauf dieser Verfahren; es wird mit einer Bauzeit von zwei Jahren gerechnet.

**Frage 7:** *Was wird der Bau des Fahrradparkhauses in Hamburg-Harburg insgesamt kosten?*

Die für die Maßnahme Fahrradstation Harburg aufgestellte Kostenunterlage befindet sich derzeit in der Prüfung. Konkrete Kosten können erst nach Abschluss dieses Verfahrens genannt werden.

**Frage 8:** *Wie viele Fahrradstellplätze soll das Parkhaus haben und welchen Service können Fahrradfahrer in Anspruch nehmen?*

Die Fahrradstation wird 1.200 gesicherte Stellplätze haben. Ferner sind Stellplätze für Lastenräder, eine Fahrradwerkstatt und eine Fahrradwaschanlage vorgesehen.

**Frage 9:** *Wie sicher sind die Fahrräder in den genannten und geplanten Fahrradparkhäusern vor Diebstahl und Sachbeschädigung geschützt?*

Die abgestellten Fahrräder können in der Fahrradstation grundsätzlich an Bügeln und Doppelstockparkern angeschlossen werden. Die Fahrradstation zeichnet sich durch eine gute Einsehbarkeit aus und ist durch nächtliche Schließung Zugangsgesichert. Zu den Öffnungszeiten ist Servicepersonal vor Ort. Zudem ist eine Videoüberwachung vorgesehen.

**Frage 10:** *Auch Akkus von E-Bikes können explodieren oder in Brand geraten. Gibt es Vorkehrungen oder Feuerlöscher in den besagten Fahrradparkhäusern, um ggf. einen Brand in seiner Anfangsphase zu löschen und das überschlagen auf umliegende Gebäude zu verhindern?*

Die Planungen der Fahrradstation Harburg umfassen ein Brandschutzkonzept einschließlich erforderlicher Maßnahmen wie z.B. dem Einbau einer Brandbekämpfungsanlage. Das Gebäude wird insgesamt gemäß der Hamburgischen Bauordnung genehmigt, so dass alle rechtlichen Vorgaben eingehalten werden.

**Frage 11:** *Sind weitere Fahrradparkhäuser in Hamburg geplant (Falls ja, bitte nach Zeitpunkt des Baubeginns, Eröffnung, Bezirk und Stadtteil aufschlüsseln)?*

Konkrete Planungen für weitere Hamburger Fahrradparkhäuser sind noch nicht terminiert. Laut dem Bündnis für den Fuß- und Radverkehr sollen an allen Hamburger Fernbahnhöfen Fahrradstationen als Ergänzung zu den Bike+Ride-Anlagen geplant und realisiert werden. Am Bahnhof Bergedorf ist bereits eine solche Station vorhanden. Am geplanten Fernbahnhof Altona (neu) wird eine Fahrradstation in den hochbaulichen Planungen zum neuen Bahnhofsgebäude berücksichtigt. Am Hauptbahnhof wird im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs zur Neugestaltung des Bahnhofsumfelds ein langfristig gesicherter Standort für ein bedarfsgerechtes Angebot gefunden werden.