

# **Fahrradparkkonzept**

## **Komponistenviertel, Barmbek-Süd**

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Hamburg-Nord

Dezember 2017

**Impressum**

Auftraggeberin:

**Freie und Hansestadt Hamburg**

**Bezirksamt Hamburg-Nord**

Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Fachamt Management des öffentlichen Raumes

Fachbereich Tiefbau

Kümmellstraße 6

20249 Hamburg

Auftragnehmer:

**Sweco GmbH**

Högerdamm 41

20097 Hamburg

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Sebastian Otte

Bearbeitungszeitraum:

Mai bis Dezember 2017

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Allgemeines</b>	<b>1</b>
1.1	Anlass und Aufgabenstellung	1
1.2	Ansprüche an Fahrradabstellanlagen	1
1.3	Grundlagen	2
<b>2</b>	<b>Radparkbedarf im Komponistenviertel (Analyse)</b>	<b>4</b>
2.1	Untersuchungsgebiet	4
2.2	Bestandsaufnahme	5
2.3	Ergebnisse der Erhebung	6
2.3.1	Allgemein	6
2.3.2	Ziel- und Quellverkehr	6
2.3.3	Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum	7
2.3.4	Fahrradabstellanlagen auf Privatgrund	8
2.3.5	„Wildes“ Fahrradparken vs. Geh- und Radweg	12
2.3.6	Grün- / Parkanlagen	14
2.3.7	Bushaltestellen	16
2.3.8	Sonstiges	18
2.4	Auswertung der Erhebungsdaten	22
<b>3</b>	<b>Abstimmungen und Vorstellung</b>	<b>23</b>
<b>4</b>	<b>Maßnahmenvorschläge und Handlungsempfehlungen</b>	<b>24</b>
4.1	Maßnahmenvorschläge für zusätzliche Fahrradabstellanlagen bzw. -anlehnbügel	24
4.1.1	Optimierung von vorhandenen öffentlichen Fahrradabstellanlagen	24
4.1.2	Neubau von Fahrradabstellanlagen im Bereich von Längsparkständen am Fahrbahnrand	25
4.1.3	Neubau von Fahrradabstellanlagen im Bereich von Längsparkständen in der Nebenfläche	26
4.1.4	Neubau von Fahrradabstellanlagen im Bereich von freien Flächen in der Nebenfläche	27
4.2	Handlungsempfehlungen	28
4.2.1	„Platz schaffen“ durch die Beseitigung von defekten Fahrrädern („Schrotträdern“ / „Fahrradleichen“)	28
4.2.2	Fahrradhäuschen	28
4.2.3	Abstellanlagen für Transportfahr- und Lastenräder	29
4.3	Konkrete Maßnahmenvorschläge	29
4.3.1	Kostenschätzung	31
<b>5</b>	<b>Fazit</b>	<b>32</b>

## Anlagenverzeichnis

- Übersichtsplan Untersuchungsgebiet Maßstab 1 : 5.000
- Übersichtsplan Bestand Fahrradparken Maßstab 1 : 5.000
- Übersichtsplan Befahrung (9:00 bis 14:30 Uhr) Maßstab 1 : 2.000
- Übersichtsplan Befahrung (14:30 bis 20:00 Uhr) Maßstab 1 : 2.000
- Übersichtsplan Maßnahmenvorschläge Maßstab 1 : 2.000

## Literaturverzeichnis

- 1) FREIE UND HANSESTADT HAMBURG (2000): Planungshinweise für Stadtstraßen, Teil 9, Anlagen des Radverkehrs
- 2) [HTTP://WWW.HAMBURG.DE/SEHENSWERTES-BARMBEK-SUED/](http://www.hamburg.de/sehenswertes-barmbek-sued/) (STAND 11 / 2017)
- 3) [HTTP://WWW.GEOPORTAL-HAMBURG.DE/GEOPORTAL/GEO-ONLINE/](http://www.geoportal-hamburg.de/geoportal/geo-online/) (STAND 11 / 2017)
- 4) [HTTPS://WWW.HAMBURGER-MEILE.COM/](https://www.hamburger-meile.com/) (STAND 11 / 2017)
- 5) [HTTP://WWW.MUNDSBURGTOWER.DE/](http://www.mundsburgtower.de/) (STAND 11 / 2017)
- 6) [HTTP://WWW.DIEALSTERCITY.DE/](http://www.diealstercity.de/) (STAND 11 / 2017)
- 7) [HTTP://WWW.HAMBURG.DE/RADVERKEHR/4128764/BIKE-AND-RIDE-IN-HAMBURG/](http://www.hamburg.de/radverkehr/4128764/bike-and-ride-in-hamburg/) (STAND 11 / 2017)
- 8) [HTTP://WWW.HAMBURG.DE/RADVERKEHR/2940772/FAHRRADHAEUSCHEN/](http://www.hamburg.de/radverkehr/2940772/fahrradhaeuschen/) (STAND 11 / 2017)
- 9) [HTTP://WWW.HAMBURG.DE/BUE/8537906/2017-04-11-BUE-ALTFAHRRRAEDER/](http://www.hamburg.de/bue/8537906/2017-04-11-bue-altfahrraeder/) (STAND 11 / 2017)

## **1 Allgemeines**

### **1.1 Anlass und Aufgabenstellung**

Der Radverkehr in der Freien und Hansestadt Hamburg nimmt eine immer größere Bedeutung ein und soll auf Handlungsgrundlage der in 2008 beschlossenen Radverkehrsstrategie auch entsprechend gefördert werden. Da der Radverkehr besonders im dicht besiedelten Bezirk Hamburg-Nord einen hohen Stellenwert hat, ist es erklärtes Ziel, diesen auch zu fördern. Aus diesem Grund wurde in 2014 ein bezirkliches Radverkehrskonzept erstellt, damit der Radverkehr konsequent und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden kann. Aus dem Konzept gehen unter anderem Vorschläge hervor, wie ein bezirkliches Radverkehrsnetz aussehen könnte.

Ein Konzept, das die Radparkbedarfe und Potenziale für Abstellanlagen, gerade in Stadtteilen mit dichter Bebauung (hoher Altbauanteil) und wenig privatem Fahrradparkraum aufzeigt, existiert jedoch noch nicht. Mit der Drucksache 20-3950 der Bezirksversammlung Hamburg-Nord wurde daher am 16.02.2017 beschlossen, exemplarisch ein Fahrradparkkonzept für das Quartier Komponistenviertel in Barmbek-Süd zu erstellen, welches die Kriterien für ein beispielhaftes Untersuchungsgebiet erfüllen.

Die vorliegende Untersuchung analysiert die Straßen und seine Radparkbedarfe im Komponistenviertel. Ziel der Untersuchung ist aufzuzeigen, in welchen Straßen / Gebieten der Parkdruck besonders hoch ist und somit ein Bedarf an Fahrradabstellanlagen besteht. Mögliche Maßnahmen und Empfehlungen werden anhand der Erhebungsdaten und unter Berücksichtigung der Belange anderer Verkehrsteilnehmer/innen (speziell des Fußverkehrs) ermittelt und mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abgestimmt und ausgearbeitet.

### **1.2 Ansprüche an Fahrradabstellanlagen**

Der Radverkehr erfreut sich gerade in der Stadt einer steigenden Beliebtheit, da das Benutzen eines Fahrrades mehr Flexibilität bietet und zudem platzsparend, kostengünstig, umweltfreundlich und gesundheitsfördernd ist. Ein Umstieg auf das Rad im Alltag oder in der Freizeit erfolgt jedoch nur, wenn das Radverkehrsnetz (Radwege und Radrouten) entsprechend ausgebaut ist. Dieses alleine reicht aber noch nicht aus, um die Nutzung des Fahrrades attraktiver zu machen. Die Attraktivität und der Komfort beginnen mit dem Start und Ende einer jeweiligen Fahrt, wozu komfortable und sichere Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden sein sollten.

Da der Start einer jeden Fahrt in der Regel am Wohnort, also auf Privatgrund ist, gilt hier für das Abstellen von Fahrrädern die Regelung durch § 48 (2) der Hamburgischen Bauordnung (HBauO). Im öffentlichen Straßenraum gelten für die Planung und die Standortwahl u. a. die Grundsätze der Planungshinweise für Stadtstraßen (PLAST), Teil 9, die wie folgt aufgeführt werden.

#### Grundsätze für Fahrradparkanlagen und -halter:

- § günstige Zuordnung zum Ziel des Radverkehrs
- § gute Einsehbarkeit, Eindeutigkeit und Erkennbarkeit
- § ausreichende Beleuchtung

- § Wetterschutz
- § ausreichend Platz für Ein- und Ausparken; genügend Freiraum
- § wartungsarm und gestalterische Einpassung in die Umgebung
- § diebstahlsicheres Abschließen (Rahmen und mind. ein Laufrad)
- § standsicheres Abstellen des Fahrrades (Fahrräder sollen oberhalb des Schwerpunktes gehalten werden) <sup>1)</sup>.

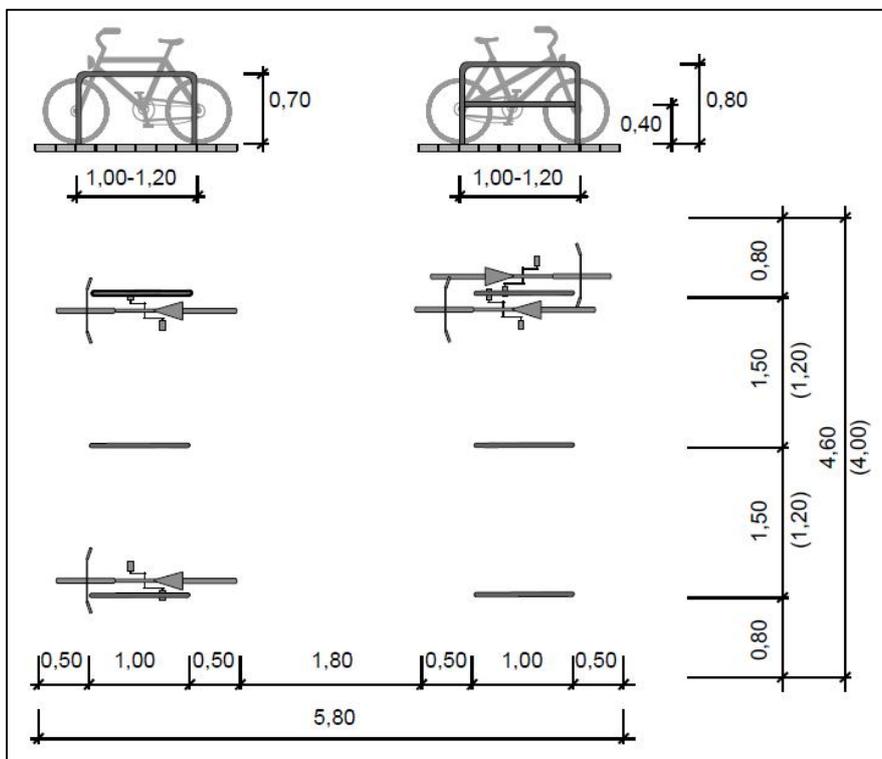


Abb. 1.1 Bsp. Anordnung Anlehnbügel für jeweils zwei Fahrräder (Quelle: PLAST 9, FH Hamburg)

### 1.3 Grundlagen

Für die Bearbeitung des Fahrradparkkonzeptes wurden verschiedene Grundlagen und Informationen verwendet und analysiert. In der weiteren Analyse bzw. Bearbeitung wurden unter anderem folgende Informationen berücksichtigt:

Bestandsgrundlagen:

- Amtliche Liegenschaftskatasterinformationen (ALKIS)
- Digitale Stadtkarte (DISK)
- Geo-Online (webbasiertes Kartenportal des LGV).

**Hinweis:** Diese Grundlagen bieten einen Überblick über das vorhandene Untersuchungsgebiet (Flurstücke, Gebäude etc.), sind jedoch für eine detaillierte Planung zu ungenau.

Alle Maßnahmenvorschläge sind als Konzept zu betrachten. Einer detaillierten Planung von Maßnahmen sollte eine Vermessung des jeweiligen Straßenabschnittes zugrunde gelegt werden.

Konzeptgrundlagen:

In Vorbesprechungen gesammelte Anmerkungen, Aussagen und Vorschläge:

- vom Bezirksamt Hamburg-Nord, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereiche Verwaltung, Tiefbau und Stadtgrün
- der Straßenverkehrsbehörde des Polizeikommissariats (PK) 31.

Die gesammelten Informationen wurden ausgewertet und flossen in die weiteren Untersuchungen mit ein.

## 2 Radparkbedarf im Komponistenviertel (Analyse)

### 2.1 Untersuchungsgebiet

Das untersuchte Quartier Komponistenviertel befindet sich im Bezirk Hamburg-Nord, im Stadtteil Barmbek-Süd und umfasst eine Fläche von rund einem Quadratkilometer. Die Gesamtlänge der Straßenzüge beträgt rund 16 km. Hinzu kommen noch rund 1,6 km Wegeverbindungen in Grünanlagen. Der Stadtteil Barmbek-Süd hat rund 34.000 Einwohner <sup>2)</sup> mit ca. 16.500 und mehr Wohnungen <sup>3)</sup> und ist damit in seiner Wohnbebauung sehr hoch verdichtet.

Das Komponistenviertel weist überwiegend Wohnbauflächen auf und in Teilgebieten gemischte sowie gewerbliche Bauflächen. Geprägt wird das Quartier im Süden zur Hamburger Straße von dem Einkaufszentrum (EKZ) „Hamburger Meile“ und den Wohn- und Geschäftshochhäusern Mundsburg Center (Mundsburger Türme). In dem EKZ befinden sich über 150 Shops, Cafés und Restaurants <sup>4)</sup>. In dem Mundsburg Center befinden sich Wohnungen (über 300 Wohneinheiten), Büros und Gewerbeflächen (rund 8.000 m<sup>2</sup> Nutzfläche), Gastronomie sowie Freizeiteinrichtungen, wie zum Beispiel ein Kino und ein Fitnessstudio <sup>5)</sup>. Im Norden befindet sich zwischen der Weidestraße und der Osterbekstraße als weiteres prägendes Gebäude das Büro- und Geschäftshaus „AlsterCity“ mit insgesamt rund 300.000 m<sup>2</sup> Nutzfläche <sup>6)</sup>. In unmittelbarer Nähe dazu befinden sich u. a. Gerichtsgebäude, eine Fortbildungsakademie sowie die Hauptverwaltung eines Optikerkonzerns.

Des Weiteren sind im gesamten Quartier vereinzelt Cafés, Restaurants, Handwerksunternehmen, Fitnessstudios und Einzelhandel sowie Kitas und Schulen, Seniorenheime und jeweils ein Theater (Bugenhagenkirche), Schwimmbad (Bartholomäus-Therme) und Sportplatz (SV Uhlenhorst-Adler) angesiedelt.

Zur Naherholung dienen die öffentliche Parkanlage Johannes-Prassek-Park (ca. 2,5 ha) im nördlichen Teil des Quartiers sowie die Grünflächen / -züge, die sich im südlichen Teil befinden und deren Wege mehrere Straßenzüge miteinander verbinden. In den Grünanlagen befinden sich Spiel- und kleinere Sportplätze sowie Grillplätze.

Bis auf die Straßen Weidestraße, Herderstraße, Winterhuder Weg, Hamburger Straße, Beethovenstraße, Heitmannstraße (zum Teil), Adolph-Schönfelder-Straße, Biedermannplatz und Schleidenstraße sind die übrigen Straßen im Komponistenviertel als Tempo-30-Zone angeordnet.

Durch das Untersuchungsgebiet führen die Velorouten 5, 5N und 13 sowie die Freizeitroute 2. Die Freizeitroute 2 verläuft parallel zum Osterbekkanal durch die Osterbekstraße. Die Veloroute 5N über die Straßen Schleidenstraße, Biedermannplatz, Adolph-Schönfelder-Straße, die Veloroute 5 entlang der Hamburger Straße. Die Veloroute 13 über die Straßen Adolph-Schönfelder-Straße, Beim Alten Schützenhof und Bachstraße.

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

## 2.2 Bestandsaufnahme

Um Aussagen zum Bedarf für das Fahrradparken im öffentlichen Raum treffen zu können, wurde zwischen dem 07.06. bis 20.06.2017 an insgesamt fünf Tagen (Dienstag, Mittwoch und Donnerstag) der Bestand an abgestellten Fahrrädern im öffentlichen Raum erhoben und dokumentiert. Die Tage und Zeiträume sind im Detail wie folgt aufgeführt:

- § 07.06.2017 (Mittwoch), von 9 bis 12 Uhr, Wetter: sonnig / bewölkt, ab Mittag Regen, ~ 14 °C
- § 13.06.2017 (Dienstag), von 9 bis 18 Uhr, Wetter: morgens zunächst bewölkt, vormittags kurze Schauer, nachmittags sonnig bis leicht bewölkt, ~ 15 °C
- § 14.06.2017 (Mittwoch), von 9 bis 18 Uhr, Wetter: sonnig bis leicht bewölkt, ~ 20 °C
- § 15.06.2017 (Donnerstag), von 16 bis 20 Uhr, Wetter: überwiegend sonnig, ab 19 Uhr Regen, ~ 25 °C
- § 20.06.2017 (Dienstag), von 16:30 bis 19 Uhr, Wetter: sonnig, ~ 23 °C.

Die Straßenzüge und Grünanlagen im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt zweimal befahren und erhoben, um möglichst ein realistisches Bild der Ziel- und Quellverkehre zu erhalten, die den überwiegenden Anteil an abgestellten Fahrrädern ausmachen. Das sind zum einen die Radfahrenden,

- die morgens in das Quartier hinein- und nachmittags hinausfahren (Zielverkehr: Arbeiten, Schule),

und zum anderen,

- die morgens aus dem Quartier hinaus- und nachmittags hineinfahren (Quellverkehr: Wohnen).

Zudem wurden die Untersuchungen zusätzlich durch stichpunktartige Erhebungen am Wochenende ergänzt, um gezielt Auffälligkeiten, die z. B. beim Sportplatz oder dem Einkaufszentrum auftreten könnten, erfassen zu können.

Neben der Erhebung wurden außerdem einzelne Fahrradparkende bezüglich ihres Nutzungsverhaltens befragt, die direkt beim An- bzw. Abschließen ihrer Fahrräder angetroffen wurden. Die Aussagen der Nutzer/innen sind in die Ergebnisse des nachfolgenden Kapitels 2.3 eingearbeitet worden.

Während der Erhebung gab es in einigen Straßen Einschränkungen in der Verkehrsführung, da Flächen im öffentlichen Straßenraum teilweise aufgrund von Hochbaustellen oder Tiefbauarbeiten (vermutlich Versorgungsträger) abgesperrt waren. Die größten Beeinträchtigungen gab es in der

- Beethovenstraße, zwischen Winterhuder Weg und Humboldtstraße
- Humboldtstraße, zwischen Schubertstraße und Heinrich-Hertz-Straße
- Flotowstraße, südlich der Straße „Imstedt“.

## 2.3 Ergebnisse der Erhebung

### 2.3.1 Allgemein

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

- ordnungsgemäß an Fahrradanhängern angeschlossene Fahrräder
- frei abgestellte Fahrräder
- „wild“ abgestellte Fahrräder, die an Absperr- und Baumschutzbügeln, Licht- und Verkehrszeichenmasten, Fußgängerschutzgittern etc. angeschlossen wurden.

Bei der Erhebung wurden zusätzlich auch die 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.

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

### 2.3.2 Ziel- und Quellverkehr

#### Zielverkehr im Untersuchungsgebiet (Arbeit, Schule, Einkaufen etc.)

Bei den Zielverkehren handelt es sich um die Radfahrenden, deren Ziele die Arbeitsstellen, Schulen, Sporteinrichtungen, das Einkaufszentrum, Ärzte, öffentliche Einrichtungen oder private Personen in dem Untersuchungsgebiet sind. Ein Großteil des Radverkehrs wird werktags die Arbeitsstellen und Schulen als Ziel haben sowie das EKZ „Hamburger Meile“. Die Quelle der Zielverkehre lässt sich hauptsächlich in den umliegenden Stadtteilen und Quartieren vermuten, mit Entfernungen zu den Zielen im Untersuchungsgebiet, die der Alltagsradfahrende schnell und komfortabel erreichen kann. Ein gewisser Quellanteil liegt mutmaßlich aber auch innerhalb des Untersuchungsgebietes.

Grundsätzlich lässt sich erkennen, dass für den Radverkehr bei den Arbeitsstätten, Schulen, Sporteinrichtungen, dem Einkaufszentrum etc. ausreichend Abstellmöglichkeiten auf Privatgrund und zum Teil auch auf öffentlichem Grund (EKZ „Hamburger Meile“), zur Verfügung stehen. Eine Auswahl dieser Anlagen ist in den Abbildungen der Kapitel 2.3.3 und 2.3.4 zu sehen.

Bei einigen Gebäuden kann zudem die Annahme getroffen werden, dass noch Stellplätze für Fahrräder in Tiefgaragen und / oder den Hinter- / Innenhöfen und Kellergeschossen vorhanden sind.

Vereinzelt gibt es darüber hinaus einige geparkte Fahrräder in Bereichen von Cafés und Kneipen, Supermärkten, Bäckereien und Dienstleistern (Friseur, Schneider etc.) die auf öffentlichem Grund geparkt wurden und als „Kurzparker“ eingestuft werden können (siehe Abbildungen 2.1).



Abb. 2.1 „Kurzparker“ in der Mozartstraße (Quelle: Sweco GmbH)

### Quellverkehr im Untersuchungsgebiet (Wohnen)

Die Quellverkehre verlassen in der Regel das Untersuchungsgebiet, um in den umliegenden Stadtteilen und Quartieren als Ziele die Arbeitsstellen, Schulen sowie z.B. Freizeiteinrichtungen anzufahren. Ein gewisser Zielanteil lässt sich auch hier innerhalb des Untersuchungsgebietes vermuten.

Grundsätzlich konnte bei der Erhebung festgestellt werden, dass speziell in den Straßen bzw. -abschnitten mit überwiegender Wohnbebauung ein hoher Anteil an geparkten Fahrrädern im öffentlichen Raum vorzufinden ist, während in anderen Bereichen so gut wie kein Radparkbedarf festgestellt wurde. Als Ursache lassen sich folgende Gründe vermuten:

- Wohn- und Lebensform (z.B. Familie, Einpersonenhaushalt, Wohngemeinschaft) → Bewohner/innen pro Haushalt
- soziale Struktur der Bewohner/innen (z.B. Alter) → Radbesitz / -nutzung
- keine Abstellmöglichkeiten auf Privatgrund (z.B. Tiefgarage, Innenhof, Fahrradkeller) → oft vorzufinden bei Altbauten.

Aufschluss darüber könnte in diesem Fall nur eine gezielte und detaillierte Befragung der Eigentümer/innen oder Bewohner/innen innerhalb des Untersuchungsgebietes ergeben, welche allerdings mit einem erheblichen Aufwand verbunden wäre und nicht Bestandteil dieser Untersuchung sein kann.

### 2.3.3 Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum

In dem Untersuchungsgebiet existieren ca. 30 öffentliche Fahrradabstellanlagen (Ausstattung mit mehr als einem Fahrradanhängerbügel) für ca. 300 Fahrräder. Die Auslastung lag innerhalb des Erhebungszeitraums in Betrachtung aller Fahrradabstellanlagen bei rund 80 % der praktisch verfügbaren Stellplätze. Dieser Wert muss relativ betrachtet werden, da die Summe aller erhobenen Fahrräder mit der Gesamtanzahl aller Stellplätze verglichen wurde, jedoch einige Fahrradabstellanlagen mehr bzw. weniger Fahrräder aufwiesen, wie die jeweilige Kapazität offiziell zulassen würde (in der Regel zwei Fahrräder pro Fahrradanhängerbügel).

Bei den Fahrradabstellanlagen, die sich überwiegend im Bereich von dichter Wohnbebauung befinden, ist zu erkennen, dass diese in der Regel täglich zu fast 100 % ausgelastet

sind, wobei ein gewisser Anteil augenscheinlich durch „Dauerparker“ (Merkmale: rostige Kette, Patina auf dem Sattel, Rost und Moos, zugewachsen etc.) genutzt wird.



**Abb. 2.2** Öffentliche Fahrradabstellanlage im Knoten Flotowstraße / Imstedt (Quelle: Sweco GmbH)

Bei den rund um das EKZ „Hamburger Meile“ angeordneten Fahrradabstellanlagen wurde festgestellt, dass die Auslastung der Fahrradabstellanlagen abhängig von der Entfernung zum nächstgelegenen Eingang des EKZ ist. Alternative Abstellmöglichkeiten (in diesem Fall ein Metallgeländer) werden häufig aufgrund der geringeren Laufentfernung zu den Eingängen einer Fahrradabstellanlage vorgezogen. An Sonntagen sind alle Fahrradabstellanlagen rund um das EKZ relativ ungenutzt.



**Abb. 2.3** Fahrradabstellanlage an der Hamburger Str., EKZ „Hamburger Meile“ (li. Dienstag, re. Sonntag) (Quelle: Sweco GmbH)

### 2.3.4 Fahrradabstellanlagen auf Privatgrund

Um den Radparkbedarf im Untersuchungsgebiet besser beurteilen zu können, wurden größtenteils 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. Einige Beispiele sind in den folgenden Abbildungen in diesem Kapitel dargestellt.



**Abb. 2.4** Private Fahrradabstellanlagen im Bereich „AlsterCity“ (Quelle: Sweco GmbH)



**Abb. 2.5** Private Fahrradabstellanlagen im Bereich „AlsterCity“ (Neubau) und Humboldt-Campus (re. Foto) (Quelle: Sweco GmbH)



**Abb. 2.6** Private Fahrradabstellanlagen im Bereich EKZ „Hamburger Meile“ (Quelle: Sweco GmbH)



**Abb. 2.7** Private Fahrradabstellanlagen vor einem Fitnessstudio (li.) und einem Schwimmbad (re.) (Quelle: Sweco GmbH)



**Abb. 2.8** Private Fahrradabstellanlagen vor den Schulen Humboldtstraße (li.) und Aug.-Herm.-Francke (re.) (Quelle: Sweco GmbH)



**Abb. 2.9** Private Fahrradabstellanlagen in der Mozartstraße (li.) und Humboldtstraße (re.) (Quelle: Sweco GmbH)



**Abb. 2.10** Private Fahrradabstellanlagen in der Beethovenstraße (li.) und Schubertstraße (re.) (Quelle: Sweco GmbH)



**Abb. 2.11 Private Fahrradabstellanlagen in der Bartholomäusstraße (li.) und Mozartstraße (re.)**  
(Quelle: Sweco GmbH)

Grundsätzlich können anhand der Anzahl an geparkten Fahrrädern auf Privatgrund, speziell in den Bereichen mit reiner Wohnbebauung, keine Rückschlüsse auf den Radparkbedarf im öffentlichen Straßenraum gezogen werden. Diese Beobachtungen konnten insbesondere bei den durch Fahrradparkende stark frequentierten Straßen Schumann-, Bach- und Humboldtstraße gemacht werden, bei denen das anteilige Verhältnis von geparkten Fahrrädern auf Privatgrund und öffentlichen Grund, je nach Straßenabschnitt, recht unterschiedlich ausfällt.

Die Fahrradabstellanlagen auf Privatgrund werden oft aus Gründen des Komforts (mehr Platz; bessere Anlehn- und Abschließmöglichkeiten) oder der Weg- und Zeitersparnis nicht genutzt, wenn sich dem Radfahrenden Alternativen zum „wildem“ Abstellen der Fahrräder in direkter Nähe zum Zielort oder den Zugängen ergeben. Dies konnte häufig bei den Bürogebäuden, wie z. B. in der Weidestraße (Baumschutzbügel), den Schulen in der Humboldtstraße (Fußgängerschutzgitter), dem EKZ „Hamburger Meile“ und dem Mundsburg Center (Metallgeländer) sowie den Supermärkten (Baumschutzbügel) beobachtet werden (siehe Abbildungen 2.12 bis 2.15).



**Abb. 2.12 Fußgängerschutzgitter vor den Schulen Ilse Löwenstein (li.) und Humboldtstraße (re.)**  
(Quelle: Sweco GmbH)



Abb. 2.13 Weidestraße vor Haus Haus-Nr. 126 (li.) und Haus-Nr. 118 a-c (re.) (Quelle: Sweco GmbH)



Abb. 2.14 Hamburger Straße im Bereich des EKZ „Hamburger Meile“ (Quelle: Sweco GmbH)



Abb. 2.15 Winterhuder Weg vor den Supermärkten „Sky“ (li.) und „Lidl“ (re.) (Quelle: Sweco GmbH)

### 2.3.5 „Wildes“ Fahrradparken vs. Geh- und Radweg

Die Gehwege sind innerhalb des Untersuchungsgebietes überwiegend untermaßig und erfüllen somit nicht einmal die Mindestbreite eines Verkehrsraumes von 1,80 m gem. PLAST 10 (siehe Abb. 2.16). Lediglich an den Hauptverkehrsstraßen, die das Untersuchungsgebiet abgrenzen, steht in der Regel für den Fuß- und Radverkehr in der Nebenfläche mehr Raum zur Verfügung.

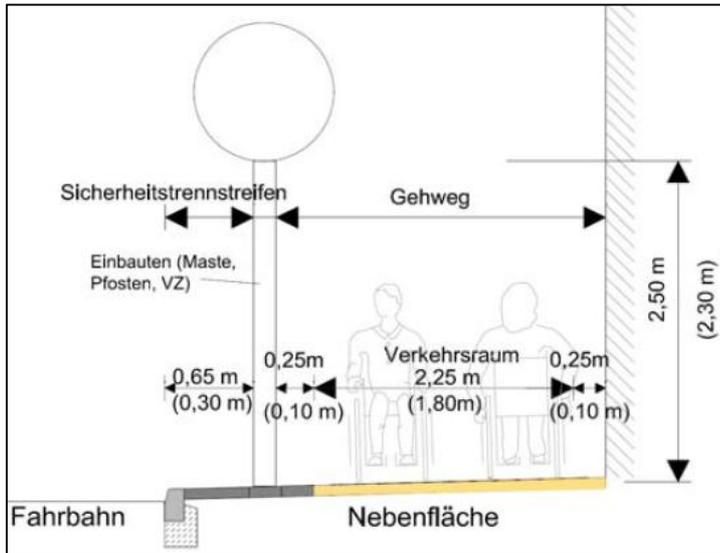


Abb. 2.16 Verkehrsräume im Gehweg (Quelle: PLAST 10, FH Hamburg)

Bei der Erhebung wurde festgestellt, dass in den Straßen, in den ein hoher Radparkbedarf besteht, häufig Konflikte zwischen den „wild“ abgestellten Fahrrädern und den Fußgehenden entstehen. Die „wild“ an z.B. Baumschutz- und Absperrbügeln geparkten Fahrräder führen sehr häufig zu Einschränkungen des Verkehrsraumes der Fußgehenden. Die vorhandenen Absperrbügel sind häufig in Nebenflächen aufgestellt worden, um gerade das „wilde“ Parken des Kfz-Verkehrs in den Gehwegbereichen zu unterbinden.

Auch wenn davon auszugehen ist, dass Beeinträchtigungen der Gehwege durch abgestellte Fahrräder - stellenweise sind die Gehwege dadurch auf eine Breite von knapp 1,00 m und weniger reduziert - zum häufigen Ärgernis bei Fußgehenden führt, ist der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Polizeikommissariat (PK) 31 keine Beschwerdelage diesbezüglich bekannt (siehe Kapitel 3).

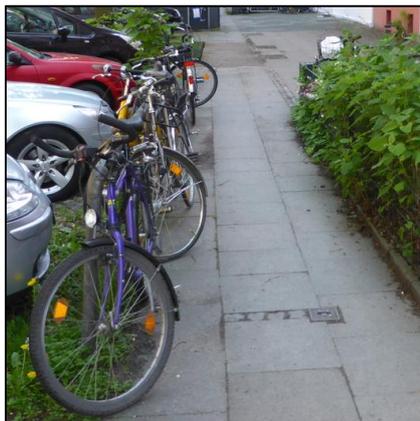


Abb. 2.17 Einschränkungen im Gehwegbereich in der Bachstraße (li.) und Schumannstraße (re.) (Quelle: Sweco GmbH)

Die Straßenzüge im Komponistenviertel weisen gerade in den Bereichen mit einer alten Wohnbebauung Defizite auf, da diese Straßen nicht nach dem heutigen Standard gebaut wurden und auch nicht für die Unterbringung dieser Anzahl von verschiedenen Nutzern/innen (Kfz-, Rad- und Fußverkehr) ausgelegt wurden. In einigen Straßenzügen bieten befestigte, nicht abgegrenzte Privatflächen vor den Gebäuden, die öffentlich genutzt werden, zusätzliche Räume für den Fußverkehr. Jedoch lassen sich in diesen Bereichen nur

schwer Fahrradabstellanlagen auf Privatgrund umsetzen, um die Gehwegbereiche von den geparkten Fahrrädern zu entlasten, da Privateigentümer/innen diese Flächen gegebenenfalls wieder für den Eigenbedarf beanspruchen dürfen (siehe folgendes Beispiel).

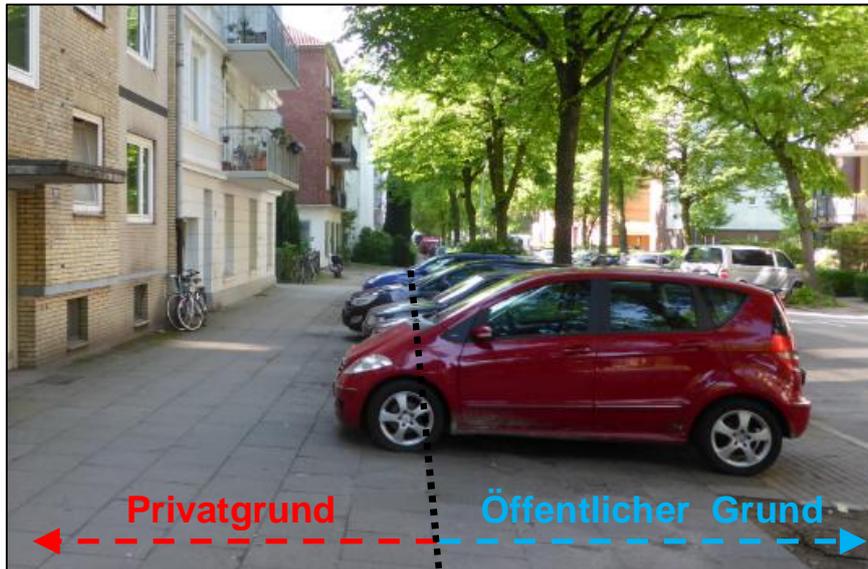


Abb. 2.18 Öffentlich genutzte Privatfläche in der Bachstraße (Quelle: Sweco GmbH)

Die „wild“ geparkten Fahrräder führen vereinzelt auch in Bereichen von Radwegen zu Einschränkungen, wie es häufig bei Straßenzügen mit Baumschutz- und Absperrbügeln beobachtet werden konnte. In den meisten Fällen sind die Einschränkungen für den Radverkehr nicht sonderlich groß, jedoch besteht durch die geparkten Fahrräder ein gewisses Risiko, da die Radfahrenden an den in den Verkehrsraum reinragenden Fahrradteilen (wie der Fahrradlenker) hängenbleiben können.



Abb. 2.19 Einschränkungen im Radwegbereich in der Bachstraße (li.) und Winterhuder Weg (re.) (Quelle: Sweco GmbH)

### 2.3.6 Grün- / Parkanlagen

Zur Naherholung dienen die öffentliche Parkanlage Johannes-Prassek-Park (ca. 2,5 ha) im nördlichen Teil des Quartiers sowie die Grünflächen/-züge, die sich im südlichen Teil befinden und deren Wege mehrere Straßenzüge miteinander verbinden. In den Grünanlagen befinden sich Spiel- und kleinere Sportplätze sowie Grillplätze.

Im Johannes-Prassek-Park stehen vereinzelt Fahrradanhänger zur Verfügung, jedoch wurde kein übermäßiger Bedarf an Fahrradparken festgestellt. Dasselbe konnte in den

Grünanlagen beobachtet werden, die als Wegeverbindungen zwischen den Quartierstraßen fungieren.



**Abb. 2.20** Johannes-Prassek-Park (Südseite; Zugang von der Weidestraße) (Quelle: Sweco GmbH)



**Abb. 2.21** Grünanlage am westlichem Ende der Osterbekstraße (Quelle: Sweco GmbH)



**Abb. 2.22** Grünanlage zwischen der Bachstraße und der Flotowstraße (Quelle: Sweco GmbH)



**Abb. 2.23** Grünanlage jeweils östlich der Framheinstraße (li.) und der Heitmannstraße (re.) (Quelle: Sweco GmbH)



**Abb. 2.24** Grünanlage zwischen der Humboldtstraße und Bachstraße (Quelle: Sweco GmbH)

### 2.3.7 Bushaltestellen

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich die insgesamt folgenden acht Bushaltestellen:

- Haltestelle „Brucknerstraße (Arbeitsgerichte)“ in der Schleidenstraße, Buslinien 171 und 261
- Haltestelle „Biedermannplatz“ in der gleichnamigen Straße, Buslinien 171 und 261
- Haltestelle „U Hamburger Straße“ in der Hamburger Straße, Buslinie 37
- Haltestelle „Beethovenstraße“ im Winterhuder Weg, Buslinien 25, 172 und 173

- Haltestelle „Schumannstraße“ in der gleichnamigen Straße, Buslinien 172 und 173
- Haltestelle „Bachstraße“ in der gleichnamigen Straße, Buslinien 172 und 173
- Haltestelle „Mozartstraße“ in der Schumann- und Bachstraße, Buslinien 172 und 173
- Haltestelle „Herderstraße“ in der Schumann- und Bachstraße, Buslinien 172 und 173.



**Abb. 2.25** Haltestelle „Herderstraße“ (li.) und „Mozartstraße“ (re.) (Quelle: Sweco GmbH)



**Abb. 2.26** Haltestelle „Schumannstraße“ (li.) und „Beethovenstraße“ (re.) (Quelle: Sweco GmbH)

Eine direkte Verbindung zwischen den geparkten Fahrrädern im Bereich der Bushaltestellen und der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) konnte nicht festgestellt werden. Aussagekräftige Ergebnisse müssten in diesem Fall über eine separate Befragung der Fahrgäste oder langfristige Beobachtungen an der jeweiligen Haltestelle ermittelt werden. Bei Betrachtung der einzelnen Haltestellen kann aber die Einschätzung getroffen werden, dass die Anzahl der geparkten Fahrräder in der Nähe zu den meisten Bushaltestellen in Verbindung mit der Nutzung des Busses eine untergeordnete Rolle spielt.

Es ist davon auszugehen, dass die im Bereich der Haltestellen abgestellten Fahrräder überwiegend der angrenzenden Wohnbebauung zugeordnet werden können, da in der Regel in Kerngebieten wie dem Untersuchungsgebiet kein Bike&Ride (B+R) zwischen dem Radverkehr und dem ÖPNV besteht. Bike&Ride findet vermehrt außerhalb von Kerngebieten bei den Schnellbahnhaltestellen (U- und S-Bahn) statt, wenn der Weg zur Arbeit, Schule oder zum Einkaufen etwas weiter ist <sup>7)</sup>.

### 2.3.8 Sonstiges

#### Fahrradhäuschen

Insgesamt acht Fahrradhäuschen befinden sich im Untersuchungsgebiet, wovon sich der überwiegende Teil im öffentlichen Raum befindet. Die Fahrradhäuschen dürfen mit einer entsprechenden Genehmigung durch das Bezirksamt auf öffentlichem Grund aufgestellt werden, wenn keine Flächen auf Privatgrund zur Verfügung stehen.

Die Fahrradhäuschen ermöglichen eine diebstahlsichere und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeit für die Fahrräder, wenn in Wohngebäuden keine geeigneten Abstellmöglichkeiten, wie z.B. Keller, (Tief-)garagen oder Hinterhöfe zur Verfügung stehen. Jedes Fahrradhäuschen kann 12 Fahrräder aufnehmen (weitere Information im Kapitel 4.2.2) <sup>8)</sup>.

Die Lage der Fahrradhäuschen liefert zusätzliche Informationen darüber, in welchen Straßen im Untersuchungsgebiet der Bedarf nach Fahrradabstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum besonders hoch ist.



Abb. 2.27 Fahrradhäuschen in der Straße „Imstedt“ und Mozartstraße (Quelle: Sweco GmbH)

#### Defekte Fahrräder („Schrotträder“ / „Fahrradleichen“) und „Dauerparker“

Als „Schrotträder“ lassen sich Fahrräder definieren, die verkehrsuntauglich sind, weil z.B. Fahrzeugteile wie Rad, Kette oder Lenker fehlen. Sie können nach vorheriger Kennzeichnung durch das zuständige Bezirksamt (signalroter Aufkleber; siehe folgende Fotos) und einer abgelaufenen Frist von mindestens 14 Tagen ordnungsgemäß durch die Stadtreinigung Hamburg entfernt werden. Fahrräder, die sich überwiegend noch im kompletten Zustand befinden und noch gefahren bzw. gerollt werden können, können dann entfernt werden, wenn sie offensichtlich schon lange an einer Stelle stehen oder die Verkehrssicherheit gefährdet ist <sup>9)</sup>.

Alle anderen Fahrräder, die z.B. platte Reifen haben oder bei denen sich Rost auf den Bauteilen befindet und grundsätzlich auch einen Hinweis darauf geben, dass sie länger nicht bewegt worden sind, können als „Dauerparker“ definiert werden.



Abb. 2.28 „Dauerparker“ in der Flotowstraße (li.) und der Straße „Imstedt“ (re.) (Quelle: Sweco GmbH)

Bei der Erhebung wurden besonders in den Straßen bzw. in den Gebieten mit einem hohen Radparkbedarf vereinzelt Schrotträder sowie „Dauerparker“ festgestellt, wobei der Großteil als „Dauerparker“ eingestuft werden konnte. Gerade bei den öffentlichen Fahrradabstellanlagen in der Flotowstraße und der Straße „Imstedt“ werden dadurch offizielle Fahrradparkplätze blockiert.



Abb. 2.29 Schrotträder in der Beethovenstraße (li.) und Flotowstraße (re.) (Quelle: Sweco GmbH)

### Gewerblich genutzte Fahrräder

In der Humboldtstraße befindet sich ein gemeinnütziger Hauspflegedienst, der pflegebedürftige Menschen ambulant betreut und dafür auf Dienstfahräder zurückgreift. Aufgrund fehlender Abstellmöglichkeiten auf Privatgrund werden diese Fahrräder im öffentlichen Straßenraum geparkt.

Die Anzahl der gewerblich genutzten Fahrräder lässt sich gerade im innerstädtischen Raum immer häufiger beobachten, weshalb auch mit einer weiteren Zunahme gerechnet werden kann. In Straßen mit Blockrandbebauung und fehlenden Abstellflächen auf Privatgrund (Innenhof, Tiefgarage etc.) kann daher vor Gebäuden, wie es beim Pflegedienst der Fall ist, von einer Erhöhung des Radparkbedarfs im öffentlichen Straßenraum ausgegangen werden.



Abb. 2.30 gewerblich genutzte Räder (rot / orange) in der Humboldtstraße (Quelle: Sweco GmbH)

### Werbe-Fahrradständer im öffentlichen Straßenraum

Im Untersuchungsgebiet wurden während der Erhebung vier offensichtliche Werbe-Fahrradständer registriert, deren Standorte sich im öffentlichen Straßenraum befinden. Drei dieser Fahrradständer, versehen mit Werbung für Fahrradhändler / -werkstätten, standen in direkter Nähe zu Supermärkten und Freizeiteinrichtungen (Sportplatz, Schwimmbad) und waren relativ ungenutzt. Der vierte Fahrradständer befand sich direkt vor einem Wohngebäude und war gut frequentiert.



Abb. 2.31 „Wilde“ Fahrradabstellanlagen in der Bachstraße (li.) und Beethovenstraße (re.) (Quelle: Sweco GmbH)

### Transportfahr- / Lastenräder

Innerhalb des Erhebungszeitraumes wurden insgesamt fünf Transportfahr- / Lastenräder im Untersuchungsgebiet festgestellt, die im öffentlichen Straßenraum geparkt wurden. Auch wenn zu dem Zeitpunkt der Erhebung keine großen Bedarfe diesbezüglich festzustellen waren, ist dennoch bei Beobachtung des gesamten Radverkehrs in Hamburg eine Zunahme dieser Fahrräder zu bemerken; gerade bei Familien und Liefer- und Kurierdiensten werden diese Fahrräder schon häufig aufgrund ihrer Vorteile (umweltschonend, kein Pkw-Stellplatz erforderlich, schnelles innerstädtisches Fortbewegungsmittel mit Transportmöglichkeiten) gegenüber einem Kfz genutzt.

Die Transportfahrräder wurden vorwiegend im Bereich von Wohngebäuden oder einer Kita ermittelt, was auf eine Nutzung durch Familien mit Kleinkindern schließen lässt, die dieses Fahrrad als Alternative oder Ergänzung zum Kfz nutzen.



**Abb. 2.32** Transportfahr- / Lastenräder in der Bachstraße (li.) und im Winterhuder Weg (re.)  
(Quelle: Sweco GmbH)



**Abb. 2.33** Transportfahr- / Lastenräder in der Flotowstraße (li.) und Humboldtstraße (re.)  
(Quelle: Sweco GmbH)

### E-Bike / Pedelec

Während der Erhebung wurden keine geparkten E-Bikes oder Pedelecs im öffentlichen Straßenraum festgestellt. Dennoch lässt sich auch hier, wie bei den Transportfahr- / Lastenrädern, eine generelle Zunahme dieser Fahrräder im Radverkehr feststellen, was auch Statistiken des Statistischen Bundesamts aufzeigen.

### StadtRad-Stationen

Es befinden sich innerhalb des Untersuchungsgebietes drei StadtRad-Stationen an folgenden Stellen:

- Schleidenstraße, vor Haus-Nr. 11 (Arbeitsgericht)
- Weidestraße, zwischen Haus-Nr. 124 und 126 (Zugang zum Johannes-Prassek-Park)
- Bartholomäusstraße, vor Haus-Nr. 80 (Ecke Beim Alten Schützenhof).

An den Erhebungstagen konnte beobachtet werden, dass gerade bei den StadtRad-Stationen in der Schleidenstraße und Weidestraße morgens / vormittags die Belegung durch Leihräder bei 50 bis zu 100 % lag, während diese Stationen am Nachmittag nahezu leer waren. Hier lässt sich die Annahme treffen, dass diese Stationen überwiegend von Pendlern/innen genutzt werden, deren Ziel die umliegenden Arbeitsstätten (Büro etc.) sind.

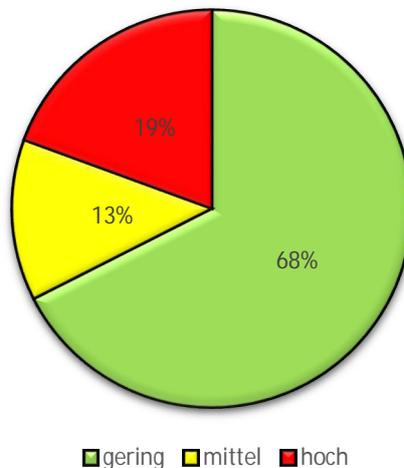
## 2.4 Auswertung der Erhebungsdaten

Bei der Auswertung der Erhebungsdaten wurden Parameter festgelegt, um den Radparkbedarf und damit die Dichte der abgestellten Fahrräder, im öffentlichen Straßenraum, innerhalb der Straßen darstellen zu können. Dabei wird die Anzahl der erhobenen Fahrräder innerhalb eines Straßenabschnittes von bis zu 50 m Länge wie folgt betrachtet:

- geringe Belastung bei weniger als 5 Fahrrädern
- mittlere Belastung ab 5 bis 10 Fahrrädern
- hohe Belastung bei mehr als 10 Fahrrädern

Die Belastung der Straßenabschnitte wurde in zwei Übersichtsplänen (9:00 bis 14:30 Uhr und 14:30 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.

Das ergibt bei der Betrachtung des Untersuchungsgebietes mit einer Gesamtlänge von 16,0 km Straßen, dass davon 10,8 km Straßen gering, 2,1 km Straßen mittel und 3,1 km Straßen hoch belastet sind. Die Erhebungsdaten der Befahrung für die vorher genannten Zeiträume wurden für diese Auswertung überlagert, um so den Radparkbedarf für einen Werktag zu erhalten.



**Abb. 2.34 Radparkbedarf im öffentl. Straßenraum des Untersuchungsgebietes** (Quelle: Sweco GmbH)

Die Auswertung der Erhebung ist neben den vorherigen Erläuterungen in den Übersichtsplänen im Anhang abgebildet.

### 3 Abstimmungen und Vorstellung

Die vorliegende Untersuchung wurde in Zusammenarbeit mit dem Bezirk Hamburg-Nord und der Straßenverkehrsbehörde des PK 31 erstellt.

Die Abstimmung mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord, Management des öffentlichen Raumes, Stadtgrün, hat dabei unter anderem ergeben, dass Fahrradabstellanlagen grundsätzlich nur im öffentlichen Straßenraum geplant werden sollen. Die Flächen der Grünanlagen (wie in den Abbildungen im Kapitel 2.3.6) stehen nicht zur Verfügung.

Ein Abstimmungsgespräch bei der Straßenverkehrsbehörde des PK 31 erfolgte am 23.08.2017. Dem PK 31 wurden die Ergebnisse der Erhebung (Bestand Fahrradparken) sowie erste Maßnahmenvorschläge für zusätzliche Fahrradabstellanlagen vorgestellt. Grundsätzlich weist das PK 31 darauf hin, dass ein hoher Parkdruck durch den Kfz-Verkehr im Quartier besteht, weshalb Parkstände bzw. -flächen für Kfz nicht für die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen genutzt werden sollten. In dem Komponistenviertel wird häufig das Parken in der zweiten Reihe neben dem Gehwegparken sowie den Baumscheiben beobachtet. Weitere wesentliche Aussagen des PK 31 wie folgt:

- bezüglich der Einschränkungen (Barrierefreiheit) durch geparkte Fahrräder im Gehwegbereich ist keine Beschwerdelage bekannt
- es besteht eine hohe Anzahl an Fahrraddiebstählen im öffentlichen Raum, speziell im Bereich nördlich der Hamburger Meile / Mundsburg Center und im nordwestlichen Bereich des Quartiers
- neben den Rettungs- und Müllfahrzeugen sind die im Quartier verkehrenden Buslinien zu berücksichtigen
- Fahrradhäuschen sollten mehr publik gemacht werden, da sie eine gute Alternative zum Abstellen von Fahrrädern im öffentlichen Raum bieten.

Die Ergebnisse des Fahrradparkkonzeptes sind am 20.11.2017 im Regionalausschuss Barmbek-Uhlenhorst-Hohenfelde-Dulsberg vorgestellt worden.

## 4 Maßnahmenvorschläge und Handlungsempfehlungen

In Abstimmung mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord und der Straßenverkehrsbehörde des PK 31 wurden konkrete Maßnahmenvorschläge erarbeitet, die auf Grundlage der Ergebnisse der Erhebung und Analysen basieren. Die Maßnahmenvorschläge werden in diesem Kapitel beschrieben und sind zudem in einem Übersichtsplan im Anhang, welcher die Potenziale in den jeweiligen Straßen aufzeigt, abgebildet.

Darüber hinaus werden auch Handlungsempfehlungen ausgesprochen, die eine Verbesserung des Radparkbedarfs im Untersuchungsgebiet erzielen können.

### 4.1 Maßnahmenvorschläge für zusätzliche Fahrradabstellanlagen bzw. -anlehnbügel

Aufbauend auf den Ergebnissen der Erhebung wurden für die Straßen bzw. -abschnitte, in denen eine hohe Belastung (rot) vorliegt sowie ggfs. in den angrenzenden Bereichen mit einer mittleren Belastung (gelb), mögliche Standorte in der Örtlichkeit eruiert und Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Dabei wurden die mit der Straßenverkehrsbehörde festgelegten Parameter berücksichtigt, dass aufgrund des hohen Parkdruckes durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) keine regulären Kfz-Parkflächen reduziert werden sollten. Daher wurden lediglich die Längsparkstände, bei denen die Mindestlänge von 5,20 m (PLAST 6) unterschritten wird, als möglicher Standort für Fahrradleannbügel betrachtet.

Weitere wesentliche Parameter wurden zudem beachtet:

- Betrachtung des öffentlichen Grundes
- zusätzliche Fahrradleannbügel dürfen nicht den Verkehrsraum für Fuß- und Radverkehr in den Nebenflächen einschränken
- die gewählten Standorte für zusätzliche Fahrradleannbügel sowie -abstellanlagen sollten in unmittelbarer Nähe zum Ziel- und Quellverkehr errichtet werden
- die Baumwurzeln der Straßenbäume.

Die Maßnahmenvorschläge der Kapitel 4.1.1 bis 4.1.4 werden neben den folgenden Erläuterungen in dem Kapitel 4.3 konkret benannt und in einem Übersichtsplan im Anhang abgebildet.

#### 4.1.1 Optimierung von vorhandenen öffentlichen Fahrradabstellanlagen

Bei einigen öffentlichen Fahrradabstellanlagen im Untersuchungsgebiet besteht Optimierungspotenzial, wodurch zusätzliche Fahrradleannbügel aufgestellt werden können. Durch eine Reduzierung der Abstände zwischen den Fahrradleannbügeln auf ein Mindestmaß oder Erweiterung bzw. Vergrößerung der Fahrradabstellanlage, in dem freie Flächen neben den Anlagen genutzt werden, können zusätzlichen Standorte für Fahrradleannbügel generiert werden.

Der Abstand der Fahrradleannbügel wird gem. PLAST 9 auf das Mindestmaß von 1,20 m reduziert (siehe Kapitel 1.2, Abb. 1.1). Die Verdichtung der Fahrradabstellanlagen wird zu einer geringen Verschlechterung des Nutzerkomforts führen, jedoch lassen sich durch diese Maßnahme mit relativ geringem Aufwand zusätzliche Kapazitäten schaffen.



Abb. 4.1 Fahrradabstellanlage in der Weidestraße (li.) und Mozartstraße (re.) (Quelle: Sweco GmbH)

#### 4.1.2 **Neubau von Fahrradabstellanlagen im Bereich von Längsparkständen am Fahrbahnrand**

Unter Betrachtung der Mindestlänge für einen Parkstand (5,20 m) ergeben sich in Straßenabschnitten bei untermaßigen Parkständen häufig freie Flächen für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen. In der Regel lassen sich unter Beachtung der Mindestabstände u. a. zu dem ruhenden Verkehr zwei bis drei Fahrradabstellbügel für insgesamt vier bis sechs Fahrräder unterbringen. Die Größe der Abstellanlage bzw. die Anzahl der Fahrradabstellbügel ist in vielen Straßenabschnitten u. a. abhängig von der Lage der Baumwurzeln der Straßenbäume sowie der Verteilerkästen und Versorgungsschächte der Leitungsträger (Strom, Telekommunikation etc.).

Dadurch besteht in einigen Bereichen auch die Möglichkeit, dass die Sichtbeziehungen an Querungsstellen für den Fuß- und Radverkehr sowie im Bereich von Gehwegüberfahrten für die ausfahrenden Kraftfahrzeuge verbessert werden können. Die freie Sicht auf den Verkehr wird aufgrund des hohen Parkdruckes häufig durch den ruhenden Verkehr eingeschränkt.



Abb. 4.2 Längsparkstände in der Osterbekstraße (li.) und Heitmannstraße (re.) (Quelle: Sweco GmbH)

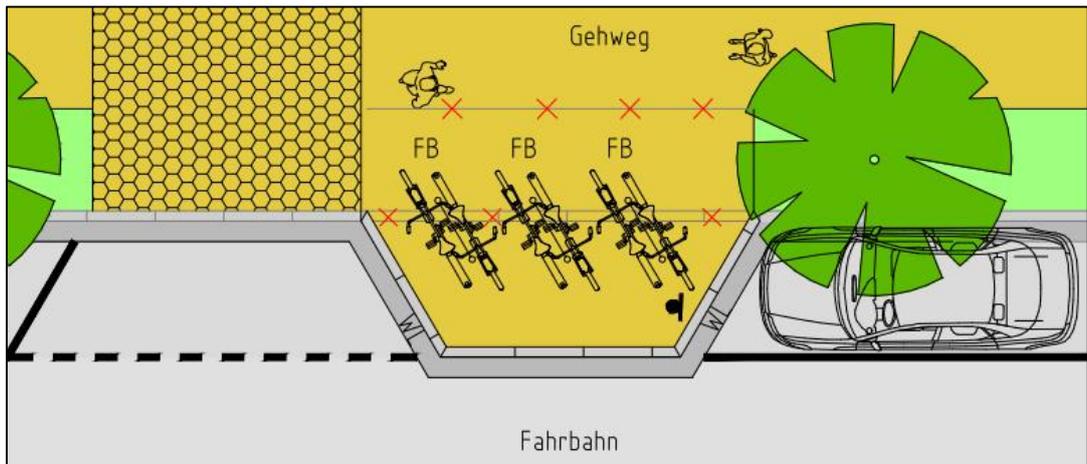


Abb. 4.3 Beispiel einer Fahrradabstellanlage am Fahrbahnrand (Quelle: Sweco GmbH)

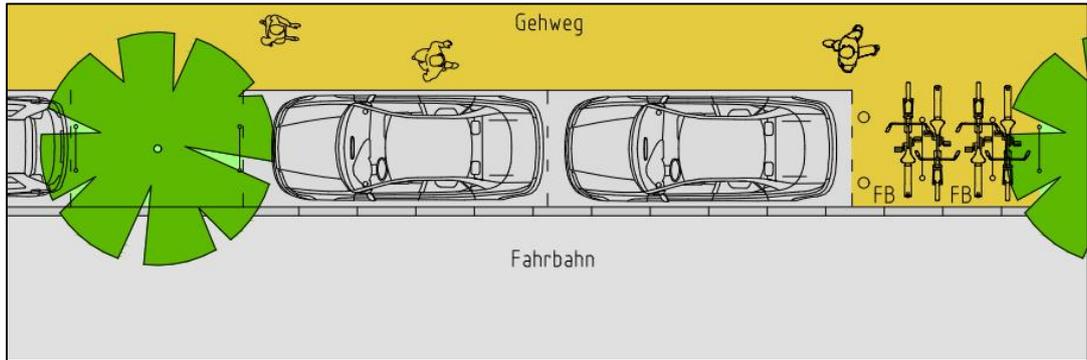
Zur Herstellung dieser Flächen für die Fahrradabstellanlagen am Fahrbahnrand kann die vorhandene Oberflächenbefestigung (Asphalt, Natursteinpflaster etc.) ausgebaut werden, um eine neue, mit Pflastersteinen befestigte Fläche für Fahrradabstellbühnen, herstellen zu können (ggfs. verfüllte Kunststoffwaben oder Grand im Bereich von Baumscheiben). Die hergestellte Fläche sollte das Höhenniveau der Nebenfläche erhalten. Die Abgrenzung zur Fahrbahn und dem ruhenden Verkehr ist mit einer Hochbordanlage zu erreichen. Die angrenzenden Nebenflächen bzw. der Gehweg sollte mit angepasst werden. Ein angrenzender vorhandener Grünstreifen könnte ebenfalls mit Pflastersteinen befestigt werden.

### 4.1.3 Neubau von Fahrradabstellanlagen im Bereich von Längsparkständen in der Nebenfläche

In der Nebenfläche befinden sich, wie schon bei Kapitel 4.1.2 unter Betrachtung der Mindestlänge für Parkstände, ebenfalls in vielen Straßenabschnitten Freiflächen für mindestens zwei Fahrradabstellbühnen. Die freien Flächen oder auch Lücken ergeben sich dadurch, dass die angeordneten Längsparkstreifen (überwiegend halbachtiges Gehwegparken) meistens nicht auf gesamter Länge genutzt werden können, da die Anzahl der Parkstände in Abhängigkeit zu der Lage der vorhandenen Gehwegüberfahrten, Straßenbäume, Lichtmasten und Stromkästen steht. Dadurch ergeben sich stellenweise immer wieder untermaßige Längsparkstände, die häufig noch nicht einmal Platz für einen Kleinwagen bieten und daher gut für die Anordnung von Fahrradabstellbühnen geeignet sind.



Abb. 4.4 Längsparkstände in der Schumannstraße (li.) und Humboldtstraße (re.) (Quelle: Sweco GmbH)



**Abb. 4.5 Beispiel einer Fahrradabstellanlage in der Nebenfläche** (Quelle: Sweco GmbH)

Für die Herstellung dieser Flächen sollten die vorhandenen Oberflächenbefestigungen aufgenommen und mit Pflastersteinen (ggfs. verfüllte Kunststoffwaben oder Grand im Bereich von Baumscheiben) für die Installation von Fahrradankerbügeln befestigt werden. Ein entsprechender Anfahrtschutz zum ruhenden Verkehr (z.B. Pfosten) ist vorzusehen.

Im Bereich von Straßenbäumen müssen die Mindestabstände eingehalten und die Lage der Baumwurzeln beachtet werden.

#### 4.1.4 **Neubau von Fahrradabstellanlagen im Bereich von freien Flächen in der Nebenfläche**

In den Nebenflächen existieren in einigen Straßenabschnitten ungenutzte Flächen, die für die Aufstellung von Fahrradankerbügeln geeignet sind. Hierbei handelt es sich häufig um befestigte Flächen (Pflastersteine, Platten) die sich angrenzend zu Baumscheiben und Grünflächen befinden. Des Weiteren existieren stellenweise größere Grünflächen in den Nebenflächen, die ebenfalls Potenzial für die Aufstellung von Fahrradankerbügeln bieten.

Durch die Nutzung dieser Flächen für Fahrradankerbügel könnte neben der Schaffung von zusätzlichem Parkraum für den Radverkehr z.B. das ordnungswidrige Parken durch Kraftfahrzeuge unterbunden oder der Unterhaltsaufwand für die Grünflächen verringert werden.



**Abb. 4.6 Freie Flächen in der Straße Biedermannplatz (li.) und Bachstraße (re.)** (Quelle: Sweco GmbH)

Wie schon bei der Herstellung der Fahrradabstellanlagen im Kapitel 4.1.3 sollten die vorhandenen Oberflächenbefestigungen (Pflaster, begrünter Oberboden etc.) aufgenommen und die Flächen gepflastert werden.

## 4.2 Handlungsempfehlungen

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

Durch regelmäßige Kontrollen des Bezirksamtes könnten gerade bei den öffentlichen Fahrradabstellanlagen durch die Beseitigung von Schrotträdern und „Dauerparkern“ zusätzliche Kapazitäten bzw. Fahrradparkstände freigegeben werden (siehe hierzu Kapitel 2.3.8 Defekte Fahrräder („Schrotträder“ / „Fahrradleichen“) und „Dauerparker“<sup>9)</sup>).

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 Bezirksamtes gewährleistet werden kann. Diese erforderlichen Ressourcen stehen dem Bezirksamt Hamburg-Nord nach eigener Aussage derzeit nicht zur Verfügung. Hinzu kommt die Problematik, dass bei einem Fahrrad selten der Halter ermittelt werden kann, so wie es bei Kraftfahrzeugen in der Regel der Fall ist. Ein Schrottrad wird daher als Abfall gewertet und muss dementsprechend entsorgt werden.



Abb. 4.7 Fahrradabstellanlagen in der Bartholomäusstraße (li.) und der Straße Imstedt (re.)  
(Quelle: Sweco GmbH)

### 4.2.2 Fahrradhäuschen

Die Fahrradhäuschen bieten eine gute Alternative bei fehlenden Abstellmöglichkeiten auf Privatgrund (wie z.B. Keller, Hinterhof, Garage). Sie sollten vorrangig auf Privatgrund aufgestellt werden. In vielen Straßenabschnitten im Komponistenviertel gibt es öffentlich genutzte Privatflächen, die ausreichend Platz aufweisen, um solche Fahrradhäuschen aufzustellen. In Ausnahmefällen können Fahrradhäuschen auch auf öffentlichem Grund aufgestellt werden.

Das Fahrradhäuschen ist ein meist zwölfekiger Rundbau aus Stahl und Holz, in dem 12 Fahrräder Platz finden. Der Bezirk Hamburg-Nord genehmigt und bezuschusst derzeit nur den Typ „Ottensen“. Die Fahrräder werden mit dem Vorderrad an einem speziell dafür entwickelten Drehkarussell - ohne großen Kraftaufwand - aufgehängt; das Einstellen geschieht bequem durch eine zweiflügelige Eingangstür. Das Fahrradhäuschen hat einen Außendurchmesser von etwa 3 Metern; die Grundfläche beträgt 6 Quadratmeter.

Ein Fahrradhäuschen kostet zwischen 7.000 € bis 10.000 €. Die Finanzierung erfolgt durch die Nutzer, also durch Privatpersonen, jedoch gewährt das Bezirksamt in der Regel einen Zuschuss von 50 Prozent (max. jedoch 3.000 €) pro Häuschen. Den Rest müssen die Nutzer selbst übernehmen. Voraussetzung für die Förderung ist, dass es keine anderen Mög-

lichkeiten zur Schaffung geeigneter Fahrradabstellplätze im oder am Wohnhaus gibt. Aus einer Bereitstellung der Fahrradplätze im Häuschen darf kein Gewinn erzielt werden. Kosten für Unterhaltung und Reparaturen müssen die privaten Eigentümer selbst tragen <sup>8)</sup>.

Diese Alternative sollte, gerade auf Anregung durch das PK 31, mehr bekannt gemacht werden. Hier würden sich zum Beispiel Anzeigen im „Hamburger Wochenblatt“ für Barmbek anbieten. Bisher existieren im Untersuchungsgebiet lediglich acht Fahrradhäuschen. Die Flächenverfügbarkeit, vor allem im öffentlichen Raum, ist diesbezüglich im Komponistenviertel jedoch sehr eingeschränkt. Erschwerend hinzu kommen Straßenbäume sowie Sichtbeziehungen zu Zufahrten, Lichtsignalanlagen etc., die bei der Standortwahl berücksichtigt werden müssen.

### 4.2.3 Abstellanlagen für Transportfahr- und Lastenräder

Für Transportfahr- und Lastenräder sollte aufgrund der steigenden Beliebtheit gerade in Bereichen vor Wohngebäuden aber auch Schulen und Kitas Platz im öffentlichen Straßenraum vorgesehen werden, wenn sich dafür potenzielle Flächen anbieten. Aufgrund ihrer Abmessungen nehmen diese Fahrräder in der Nebenfläche sehr viel Raum ein, was gerade bei den untermaßigen Gehwegen zu Einschränkungen führt.

Die Abstellanlagen für die Transportfahr- und Lastenräder müssten baulich so hergestellt und gekennzeichnet werden, dass eine Fremdnutzung durch z.B. Motorroller und -räder weitestgehend ausgeschlossen werden kann. Zudem sollte die Abstellanlage mit einem fest verankerten System ausgestattet sein, das ein diebstahlsicheres Befestigen der Fahrradrahmen gewährleistet. Die herkömmlichen Fahrradabstellanlagen mit Fahrradabwehrbügel sind aufgrund der Geometrie der Transportfahr- und Lastenräder dafür ungeeignet.

## 4.3 Konkrete Maßnahmenvorschläge

Die folgende Tabelle bietet eine 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 Fahrradabwehrbügeln aufgezeigt haben.

Nr.	Straße	Anzahl der Fahrradabwehrbügel		Anmerkungen
		Fahrbahn	Nebenfläche	
1.	Weidestraße		5	Erweiterung einer öffentlichen Fahrradabstellanlage
2.	Osterbekstraße	6		Querungsbereich zur Grovestraße; Verbesserung der Sichtbeziehung im Bereich der Längsparkstände
3.	Weidestraße		2	Nutzung der Fläche eines untermaßigen Längsparkstandes (< 5,20 m Länge)
4.	Von-Axen-Straße		7	Nutzung der Flächen untermaßiger Längsparkstände (< 5,20 m Länge)
5.	Stradellakehre		13	Erweiterung der Fahrradabstellanlage
6.	Weidestraße		8	Grünflächen unter Berücksichtigung der Baumwurzeln
7.	Weberstraße		8	Nutzung der Flächen untermaßiger Längsparkstände (< 5,20 m Länge)

Nr.	Straße	Anzahl der Fahrrad- lehnbügel		Anmerkungen
		Fahrbahn	Nebenfläche	
8.	Biedermannplatz		5	Nutzung der befestigten Flächen zwischen den Baumscheiben
9.	Lohkoppelstraße	4		Im Bereich der Tiefgaragenzufahrten; Verbesserung der Sichtbeziehung
10.	Adolph-Schönfelder-Str.		4	Nutzung der befestigten Flächen zwischen den Baumscheiben
11.	Imstedt / Flotowstraße		9	Grünflächen
12.	Flotowstraße		2	Fläche vor Fahrradhäuschen
13.	Beethovenstraße / Bartholomäusstraße		5	Grünflächen unter Berücksichtigung der Baumwurzeln
14.	Adolph-Schönfelder-Str.		6	Nutzung der befestigten Flächen zwischen den Baumscheiben
15.	Heinrich-Hertz-Straße		4	Befestigte Fläche neben der Fußgängerlichtsignalanlage; wird oft von Falschparkern genutzt
16.	Humboldtstraße		6	Nutzung der Flächen untermaßiger Längsparkstände (< 5,20 m Länge)
17.	Bachstraße		3	Grünstreifen unter Berücksichtigung der Baumwurzeln; z.Zt. befindet sich dort ein Werbe-Fahrradständer
18.	Beethovenstraße		8	Grünstreifen unter Berücksichtigung der Baumwurzeln; z.Zt. befinden sich dort Absperrbügel
19.	Beethovenstraße		2	Nutzung der Fläche eines untermaßigen Längsparkstandes (< 5,20 m Länge)
20.	Beethovenstraße		2	Grünstreifen unter Berücksichtigung der Baumwurzeln
21.	Humboldtstraße		19	Nutzung der Flächen untermaßiger Längsparkstände (< 5,20 m Länge)
22.	Winterhuder Weg		5	Befestigte Flächen neben Baumscheiben
23.	Bachstraße	3		Querungsbereich zwischen den Parkanlagen; Nutzung der Sperrflächen (dort z.Zt. begrünte Schachtringe)
24.	Herderstraße		4	Nutzung der Flächen untermaßiger Längsparkstände (< 5,20 m Länge)
25.	Humboldtstraße		4	Nutzung der Flächen untermaßiger Längsparkstände (< 5,20 m Länge)
26.	Schumannstraße		24	Nutzung der Flächen untermaßiger Längsparkstände (< 5,20 m Länge) und befestigte Flächen vor Baumscheiben
27.	Bachstraße		11	Nutzung der Flächen untermaßiger Längsparkstände (< 5,20 m Länge) und Erweiterung einer öffentlichen Fahrradabstellanlage
28.	Bachstraße		8	Grünflächen unter Berücksichtigung der Baumwurzeln
29.	Bachstraße		2	Nutzung der Flächen untermaßiger Längsparkstände (< 5,20 m Länge)

Eine abschließende Beurteilung darüber, ob ein Standort errichtet werden kann, ist unter anderem abhängig von unterschiedlichen Faktoren, wie z.B. verbleibende Fahrgassenbreite, Anleiterbarkeit durch die Feuerwehr, Lage von Baumwurzeln und Ver- und Entsorgungsleitungen, und muss im Detail geprüft werden.

Bei einer Umsetzung aller vorher genannten Maßnahmenvorschläge könnten im Untersuchungsgebiet insgesamt rund 189 Fahrradabwehrbühgel für 378 Fahrräder geschaffen werden.

Die Standorte der Maßnahmenvorschläge der Nummern 1 bis 29 aus der Tabelle sind in einem Übersichtsplan im Anhang abgebildet.

### 4.3.1 Kostenschätzung

Grundsätzlich sind die Kosten für die Herstellung von Fahrradabstellanlagen bzw. die Aufstellung von Fahrradabwehrbühgeln abhängig von der jeweiligen Örtlichkeit. Bei der Kostenschätzung wurden die Kosten für eine Fahrradabstellanlage mit zwei Fahrradabwehrbühgeln ermittelt. Die Kosten setzen sich dabei überwiegend aus Planungs- und Baukosten zusammen, die wie folgt aufgelistet werden:

- Vermessungsarbeiten
- Baustoffprüfungen (Pechbelastung, LAGA etc.)
- Ingenieurbüro (Straßen- / Verkehrsplanung)
- Baumpflegerische Begleitung
- Straßenentwässerung (u.a. Trummenuntersuchung)
- Kampfmittelbegleitung
- Leitungsarbeiten (evtl. Umlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen)
- Straßenbauarbeiten (bauliche Herstellung).

Je nach Lage, wie in den unter Kapitel 4.1.1 bis 4.1.4 beschriebenen Maßnahmenvorschlägen, können dann bei Betrachtung einer herzustellenden Fläche für einen Fahrradabwehrbühgel Bruttokosten in Höhe von

- 4.000,- € (inkl. 19 % MwSt.) in der Nebenfläche und
- 8.000,- € (inkl. 19 % MwSt.) in der Fahrbahn anfallen.

Bei den genannten Planungs- und Baukosten handelt es sich um theoretische Werte, da aus ökonomischen Gründen in der Praxis mehrere Fahrradabwehrbühgel bzw. -abstellanlagen geplant und umgesetzt werden sollten.

## 5 Fazit

Die Erhebung des Untersuchungsgebietes hat aufgezeigt, dass in vielen Straßen und -abschnitten ein Radparkbedarf im öffentlichen Straßenraum und somit ein genereller Handlungsbedarf zur Schaffung von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen und -anlehnbügel besteht.

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.

Da der Parkdruck in den genannten Bereichen auch für den Kfz-Verkehr hoch ist, sollten die Maßnahmen zur Verbesserung der Parkraumsituation für den Radverkehr darin bestehen, dass nur Flächen für die Aufstellung von Fahrrad anlehnbügel vorgesehen werden, die nicht bzw. zu einer geringen Reduzierung der Kfz-Parkstände führen. Zudem dürfen durch Maßnahmen in den Nebenflächen keine weiteren Einschränkungen für Geh- oder Radwege etc. einhergehen.

Trotz der genannten Vorgaben ergeben sich bei detaillierter Betrachtung der stark frequentierten Straßen und -abschnitte durch Optimierungen der Anordnung des ruhenden Verkehrs relativ viele potenzielle Flächen, die für die Aufstellung von Fahrradabstellanlagen und -anlehnbügel genutzt werden können.

Das Ziel sollte sein, möglichst viele der „wild“ parkenden Fahrräder in zusätzlichen Fahrradabstellanlagen und -anlehnbügel zu bündeln, sodass mehr Raum in den Nebenflächen für den Fußverkehr geschaffen wird. Dieses würde zugleich zu einer Verbesserung des Stadtbildes führen.

Abschließend lässt sich auch feststellen, dass mit dem in diesen 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.

Verfasst: Hamburg, den 06.12.2017 Sweco GmbH

gez. Buchhorn

\_\_\_\_\_  
i. V. Buchhorn

gez. Otte

\_\_\_\_\_  
i. A. Otte