

Antwort des Senats
auf die Schriftliche Kleine Anfrage
der Abgeordneten Anne Krischok und Gunnar Eisold
- Drucksache 19/1549 -

Der Senat hat der Hamburgischen Bürgerschaft mit der Drucksache 19/1334 seine Planungen für ein öffentliches Fahrradleihsystem vorgestellt und für den Ausbau einen zweistufigen Planungsraum definiert.

Das Bedienungsgebiet der 1. Stufe mit bis zu 1.000 Fahrrädern und ca. 60 Leihstationen soll die Innenstadt sowie daran angrenzende Gebiete (HafenCity, St. Pauli, Universitätsviertel, Außenalster und St. Georg) umfassen. Das Bedienungsgebiet der 2. Stufe mit bis zu 500 weiteren Fahrrädern und ca. 70 Stationen soll die Stadtteilzentren von Ottensen, Eimsbüttel, Winterhude/Stadtpark, Wandsbek-Markt und Eilbek umfassen sowie Standorte auf der Veddel und in Wilhelmsburg beinhalten. Diese 2. Stufe soll ab 2010 realisiert werden, wenn die 1. Stufe erfolgreich gewesen ist. Es wird mit Gesamtkosten von 15 Millionen Euro gerechnet.

Dieses öffentliche Fahrradleihsystem umfasst somit nicht alle Hamburger Stadtteile: So können beispielsweise die Bürgerinnen und Bürger aus dem Wahlkreisen 4 (Blankenese) und 10 (Fuhlsbüttel) nicht von den Vorteilen dieses Systems profitieren und wünschen sich vor diesem Hintergrund eine Erweiterung des Konzepts. Der Senat führt hierzu aus, dass zu einem späteren Zeitpunkt auch eine 3. Stufe mit so genannten „Satellitenstandorten“ in weiteren Stadtteilen eingerichtet werden könne.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. *Nach welchen fachlichen, empirischen, quantitativen und qualitativen Kriterien wurden die beiden Bedienungsgebiete vom Senat bzw. der zuständigen Fachbehörde ausgewählt und in den vorgeschlagenen Grenzen festgelegt? Bitte einzeln ausführen.*
- 1.1. *Warum ergaben sich aus diesen Kriterien gerade die so gewählten Bedienungsgebiete?*

Zu 1. und 1.1:

Für das Fahrradleihsystem in Hamburg wird eine Größe von 1.000 Rädern in Stufe 1 und 1.500 Rädern in Stufe 2 als angemessen angesehen.

Das Bedienungsgebiet wurde nach folgenden Kriterien festgelegt:

Gemäß den Erfahrungen aus anderen Städten ist zur Sicherstellung der Funktionalität des Systems ein Verhältnis von 1 Fahrrad zu etwa 1,65 Abstellplätzen erforderlich. Damit wird gewährleistet, dass möglichst jederzeit und an jeder Station die Rückgabe möglich ist. Unter

Berücksichtigung einer angemessenen Verteilung von Leihstationen auf die drei Größenklassen S (Klein), M (Mittel) und L (Groß) ergeben sich nach derzeitigem Planungsstand 71 Stationen in Stufe 1 und 40 weitere Leihstationen in Stufe 2.

Um das Nutzungspotenzial weitgehend auszuschöpfen (d. h. alle Zielgruppen gleichermaßen zu erreichen) und eine möglichst große Zahl von Ausleihvorgängen (kurze Einwegfahrten) pro Fahrrad und Tag zu generieren, muss das Bedienungsgebiet kompakt sein und eine gleichmäßige Dichte der Leihstationen mit Abständen von ca. 400 m bis 800 m aufweisen.

Im Bedienungsgebiet sollte eine möglichst hohe Dichte an Quellen und Zielen liegen, die alle Zielgruppen (Einheimische, Pendler, Touristen) ansprechen, insbesondere S- und U-Bahnhöfe, Geschäftsviertel, Gastronomie, kulturelle Einrichtungen, Tourismusmagnete, Arbeitsplatzschwerpunkte, Ausbildungseinrichtungen und verdichtete Wohngebiete. Dementsprechend liegen bei allen bekannten Fahrradleihsystemen in Deutschland und Europa die Bedienungsgebiete jeweils in der inneren Stadt.

2. *Nach welchen fachlichen, empirischen, quantitativen und qualitativen Kriterien wurden die in der Drucksache geschätzten Nutzerzahlen bei den Bedienungsgebieten von der zuständigen Fachbehörde ermittelt? Bitte einzeln ausführen.*
- 2.1. *Wie wurden aus diesen Kriterien die in der Drucksache dargestellten Nutzerzahlen abgeleitet?*

Zu 2. und 2.1:

Die geschätzten Nutzerzahlen wurden von möglichen Betreibern auf Basis von Erfahrungen mit Fahrradleihsystemen in anderen Städten angegeben.

3. *Welche fachlichen, empirischen, quantitativen und qualitativen Kriterien müssen weitere Stadtteile bzw. Standorte nach Meinung der Fachbehörde erfüllen, um als „Satellitenstandorte“ grundsätzlich in Frage zu kommen?*

Zu 3.:

Künftige Standorte müssen an das Bedienungsgebiet von Stufe 1 bzw. Stufe 2 anschließen, soweit nicht für sich funktionierende zusätzliche Kerne gebildet werden, die einer gesonderten Analyse bedürften. Im Übrigen siehe Antwort zu 1. und 1.1.

- 3.1. *Sind die Standorte Langenhorner Markt, die U-Bahn-Haltestellen Ochsenzoll, Fuhlsbüttel, Ohlsdorf und Alsterdorf und der Flughafen sowie der Stadtteil Groß Borstel nach Einschätzung der Fachbehörde grundsätzlich als Satellitenstandorte geeignet? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, werden die Bezirke über diese spätere Option bereits jetzt im Rahmen der Drucksachenabstimmung informiert?*

Zu 3.1:

Die aufgezählten Standorte bilden eine lineare Struktur und befinden sich in Gebieten relativ geringer Dichte. Nach heutigem Kenntnisstand stünde der finanzielle Aufwand für die Ausstattung mit Leihstationen in keinem Verhältnis zum erwartbaren Nutzen.

- 3.2. *Sind die Standorte Blankeneser Markt, der Eckhoffplatz in Lurup, der Leuchtturm Wittenbergen, das Naherholungsgebiet Klövensteen, die Großwohnsiedlung am Osdorfer Born, die S-Bahn-Haltestellen Blankenese, Iserbrook, Rissen und Sülldorf nach Einschätzung der Fachbehörde grundsätzlich als Satellitenstandorte geeignet? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, werden die Bezirke über diese spätere Option bereits jetzt im Rahmen der Drucksachenabstimmung informiert?*

Zu 3.2:

Die aufgezählten Standorte sind aus heutiger Sicht teilweise als Grundgerüst für eine Erweiterung des Fahrradleihsystems im Hamburger Westen vorstellbar, da ein gewisses Potenzial in dem dicht besiedelten Wohngebiet Osdorfer Born besteht sowie mit Blankenese auch die touristische Zielgruppe angesprochen werden kann. Die Bezirksämter wurden nicht über eine solche Option informiert, da sie derzeit nicht zur Debatte steht. Die auf Stufe 1 und 2 zu sammelnden Erfahrungen sind zunächst abzuwarten und auszuwerten.

4. *Der Senat führt aus, dass die 2. Stufe des Bedienungsraumes mit dem Fahrradleihsystem erschlossen werden soll, wenn die Einführung der 1. Stufe erfolgreich gewesen ist.*
- 4.1. *Welche Werte an Fahrradausleihungen sind aus Sicht der zuständigen Fachbehörde als „erfolgreich“ zu bewerten?*

Zu 4.1:

Der quantitative Erfolg der Stufe 1 bemisst sich an folgenden Schwellenwerten, deren Erreichen Voraussetzung für die Realisierung der Stufe 2 ist:

- Zahl der Nutzerinnen und Nutzer: 25.000 (pro Jahr),

- Zahl der Fahrten: 750.000 (pro Jahr).

4.2. *Nach welchen fachlichen, empirischen, quantitativen und qualitativen Kriterien werden diese Werte ermittelt? Bitte einzeln ausführen. Wenn solche Werte nicht vorliegen: Warum nicht?*

Zu 4.2:

Die Zahlen wurden aus Angaben von Sachverständigen auf Basis von Erfahrungen mit Fahrradleihsystemen in anderen Städten ermittelt.

4.3. *Welche weiteren Kriterien fließen in welcher Weise (qualitativ und quantitativ) bei der Bewertung hinsichtlich des Erfolgs der 1. Stufe des Fahrradleihsystems ein?*

Zu 4.3:

Der qualitative Erfolg der Stufe 1 bemisst sich insbesondere an der Resonanz bei Nutzerinnen und Nutzern, der Öffentlichkeitswirksamkeit sowie in der Zusammenarbeit mit dem Betreiber bei der Sicherung eines störungsarmen Betriebs. Im Übrigen siehe Antwort zu 4.1.

4.4. *Bis zu welchem Zeitpunkt muss die Erfolgsauswertung abgeschlossen sein, damit die 2. Stufe zeitgerecht 2010 umgesetzt werden kann?*

Zu 4.4:

Nach derzeitigem Stand der Vertragsverhandlungen soll Stufe 2 optional vom Betreiber durch die FHH bis spätestens Ende 2010 abgerufen und bis spätestens April 2011 realisiert werden können. Demnach muss die Erfolgsauswertung im Jahr 2010 abgeschlossen sein.

5. *Welche Zuständigkeiten der Bezirke und der Bezirksversammlungen bestehen bei der Genehmigung und Einrichtung der Stationen?*

Zu 5.:

Die Bezirksämter sind für die Erteilung von Sondernutzungsgenehmigungen und Aufgrabenscheinen zuständig.

- 5.1. *Fallen für den Betreiber ggf. Gebühren für die Nutzung von Standorten an, wenn ja, auf welcher Grundlage?*

Zu 5.1:

Die Gebühren für die Erteilung der Sondernutzungsgenehmigungen und Aufgrabebescheine sind mit Abschluss des Betreibervertrages vollen Umfangs abgegolten.

- 5.2. *Welche Gebühreneinnahmen sind aufgrund von 5.1 zu erwarten?*

Zu 5.2:

Keine.

- 5.3. *Sind die Bezirke auf die einzelnen vorgeschlagenen Standorte festgelegt, oder können alternative bzw. mehr und weniger Standorte vorgeschlagen werden? Wie werden die Bezirksversammlungen hieran beteiligt?*

Zu 5.3.:

Die zuständige Behörde ist zur Festlegung der Standorte für die Leihstationen in einen intensiven Abstimmungsprozess mit den Bezirksämtern und weiteren Dienststellen eingetreten, dessen Ziel eine einvernehmliche Festlegung der Standorte ist. Dieser Abstimmungsprozess umfasst gemeinsame Ortsbefahrungen, deren Ergebnisse in einem Übersichtsplan und einem Standortkataster festgehalten und den Bezirksämtern zur endgültigen Genehmigung zur Verfügung gestellt werden. In diesem Abstimmungsprozess vorgeschlagene realisierbare Alternativstandorte werden berücksichtigt, die Gesamtzahl der Standorte und die Netzstruktur gemäß der Antwort zu 1. und 1.1 sind dabei zu wahren. Die Bezirksversammlungen werden im Rahmen dieses Abstimmungsprozesses durch die Bezirksämter beteiligt.

- 5.4. *Welche fachlichen Informationen erhalten die Bezirksversammlungen im Rahmen der laufenden Standortabstimmung, um ggf. selber Vorschläge für geeignete Standorte entwickeln zu können?*

Zu 5.4:

Die zuständige Behörde informiert die Bezirksämter umfassend. Im Übrigen siehe Antwort zu 5.3.

- 5.5. *Können sich nach dem ersten Betriebsjahr diejenigen Bezirke an die zuständige Fachbehörde wenden, die für eine Ausweitung des Fahrradleihsystem über die 2. Stufe hinaus plädieren?*

Zu 5.5:

Ja.

- 5.5.1. *Wenn nein: Wird der Senat oder die zuständige Fachbehörde von sich aus weitere Planungen zur räumlichen Erweiterung des Ausleihsystems über die 2. Stufe hinaus vorlegen? Wenn ja, wann?*

Zu 5.5.1:

Entfällt.

6. *Eine weitere Maßnahme zur Ausweitung des Fahrradverkehrs in Hamburg stellt auch die verbesserte Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern durch den HVV dar.*
- 6.1. *Verfolgt die zuständige Fachbehörde eine Planung, die Sperrzeiten zur Fahrradmitnahme beim HVV ggf. befristet aufzuheben?*

Zu 6.1:

Ja.

- 6.1.1. *Wenn ja, ist vorgesehen, dies zusammen mit der Einführung des Fahrradleihsystems umzusetzen? Wenn nein, warum nicht?*
- 6.2. *Welche Gespräche führt die zuständige Fachbehörde, um mit den Unternehmen im HVV hier zu einer Einigung zu kommen?*

Zu 6.1.1 bis 6.2:

Zeitpunkt und Umfang der Ausweitung der Fahrradmitnahme in den Schnellbahnen werden derzeit mit dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV) und den Verkehrsunternehmen erörtert. Dabei sind auch Kapazitäts- und Sicherheitsaspekte zu beachten.

- 6.3. *Ist beabsichtigt, die Bürgerschaft rechtzeitig vor der Aufhebung der Sperrzeiten über das Konzept zu informieren?*

Zu 6.3:

Es ist Sache des HVV über Änderungen seiner Beförderungsbedingungen die Öffentlichkeit in geeigneter Form zu informieren.