3. Februar 2023

**Schriftliche Kleine Anfrage**

**des Abgeordneten Richard Seelmaecker (CDU) vom 27.01.2023**

**und Antwort des Senats**

**- Drucksache 22/10808 -**

Betr.: Wie steht es um die Auslastung von B+R-Anlagen?

Einleitung für die Fragen:

Der Senat will auch im Jahr 2023 das B+R-Netz weiter ausbauen.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Park+Ride-Betriebsgesellschaft mbH (P+R GmbH) wie folgt:

1. Warum hat der Senat es auch letztes Jahr wiederholt nicht geschafft, sein selbstgesetztes Ziel zum Radewegeausbau zu erreichen?

Die Bilanz zum Radverkehrsinfrastrukturausbau 2022 ist nach den Jahren 2020 und 2021 die dritthöchste seit Beginn der systematischen Erfassung. Diese Radverkehrsanlagen konnten fertiggestellt werden, obwohl sich Maßnahmen aus vielfältigen Gründen verzögert haben. Zu den Gründen für Verzögerungen gehören neben der Abstimmung und Baustellenkoordinierung mit unvorhergesehenen Leitungsarbeiten beispielsweise auch die Witterungsbedingungen zum Jahresende, die Asphaltarbeiten im November und Dezember unmöglich machten. Nicht zuletzt schlägt sich der Fachkräftemangel auch in den Personalressourcen der planenden Dienststellen und externen Auftragnehmer nieder. Im vergangenen Jahr lag zudem ein Schwerpunkt auf dem qualitativ hochwertigen Ausbau: Der Anteil der geschützten (d. h. baulich abgetrennten) Radinfrastruktur stieg bei den Sanierungen und Neubauten auf 61 Prozent an – 2020 hatte dieser Wert noch bei 31 Prozent gelegen. Als geschützte Radinfrastruktur werden Fahrradstraßen, Protected Bike Lanes, selbständig geführte sowie straßenbegleitende Radwege – beispielsweise Kopenhagener Radwege – gezählt.

1. Wie viele B+R-Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wurden im Jahr 2022 in Hamburg geschaffen?

Im vergangenen Jahr wurden insgesamt etwa 750 Plätze geschaffen.

1. Wie hoch waren die Kosten für die Errichtung der Anlagen jeweils (bitte pro Anlage auflisten)?

Für die vier im Jahr 2022 im Zuge der Umsetzung des Bike+Ride Entwicklungskonzepts (siehe Drs. 20/14485) fertiggestellten Bike+Ride Maßnahmen an den Haltestellen Buchenkamp, Neugraben, Ohlsdorf und Poppenbüttel liegen noch keine abschließenden Kosten vor. Die für die Realisierung der Maßnahmen von der zuständigen Behörde bewilligte Zuwendungssumme beläuft sich auf insgesamt 1.760.000 €. Diese Summe verteilt sich wie folgt auf die Einzelmaßnahmen:

* U-Buchenkamp: rund 160.000 €
* S-Neugraben: rund 860.000 €
* U/S-Ohlsdorf: rund 580.000 €
* S-Poppenbüttel: rund 160.000 €
1. Wie viele B+R-Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sollen in Hamburg im Jahr 2023 geschaffen werden? Mit welchen Kosten wird aktuell pro Anlage gerechnet?

Im Jahr 2023 sollen an acht Standorten bis zu 1.200 neue Bike+Ride-Abstellplätze geschaffen und über 750 bestehende Plätze modernisiert werden. Die ermittelten Kosten für die Realisierung einer Bike+Ride-Anlage an den unterschiedlichen Standorten variieren dabei, maßgeblich bedingt durch die erforderliche Anzahl und Qualität zu realisierender Fahrradabstellplätze. Die Kosten bewegen sich in einer Spanne von rund 70.000 € bis rund 740.000 € pro Standort.

1. Wie hoch waren die Einnahmen durch B+R-Analgen in Hamburg im Jahr 2022? Mit welchen Einnahmen wird für 2023 gerechnet?

Die Zuordnung der Einnahmen erfolgt erst mit dem Jahresabschluss. Für das Jahr 2022 wurde der Jahresabschluss der P+R GmbH noch nicht genehmigt. Für das Jahr 2023 wird mit Einnahmen von etwa 153.000 € netto gerechnet.

1. Wenn die Einnahmen geringer ausfallen als die Ausgaben: wie begründet der Senat den weiteren Ausbau der B+R-Anlagen?

Der Ausbau des Bike+Ride Angebots erfolgt auf der Grundlage des Bike+Ride Entwicklungskonzepts (Drs. 20/14485). Der Ausbau bemisst sich nicht an der jeweiligen Einnahmesituation, sondern soll allen Hamburgerinnen und Hamburgern optimale Bedingungen zur Gestaltung der eigenen Mobilität mit dem Umweltverbund ermöglichen. Die Verknüpfung von Radverkehr und Öffentlichem Verkehr als zentralen Bausteinen des Umweltverbunds ist ein wichtiger Beitrag zur Gestaltung der Mobilitätswende. Das Ziel ist die Förderung von Mobilitätsketten.

1. Wie viele B+R-Abstellmöglichkeiten gibt es aktuell (Stand 27.1.2023) insgesamt in Hamburg? Wie viele davon sind kostenpflichtig?

Zum Jahresbeginn gab es in Hamburg etwa 25.920 Bike+Ride Plätze, von denen 2.988 gesicherte Mietplätze sind.

1. Wie hoch ist die Auslastung der jeweiligen B+R-Anlage (bitte pro Anlage nach kostenfreien und kostenpflichtigen Abstellplätzen auflisten)? Wann wird die Auslastung durch wen an welchen Orten wie gemessen?

Zur Auslastung der gesicherten Mietplätze siehe Drs. 22/9699. Eine Erfassung der Belegung der frei zugänglichen Bike+Ride Plätze an allen Standorten für eine aktuelle Gesamtübersicht ist noch in diesem Jahr vorgesehen.

1. Wie viele Schließfächer gibt es aktuell (Stand 27.01.2023) insgesamt im B+R-System? Was hat die Errichtung der Schließfächer gekostet (bitte pro Anlage die Kosten auflisten)? Wie hoch sind die Einnahmen letztes Jahr ausgefallen? Wie hoch ist die Auslastung?

Aktuell gibt es etwa 315 Schließfächer. Die Kosten für Planung und Bau der Schließfächer werden im Rahmen der Einzelprojekte nicht separat ausgewiesen. Die Lieferung einer Standard-Schließfachanlage mit sieben Schließfächern kostet derzeit etwa 15.000 € netto.

Die Zuordnung der Einnahmen, aus der sich auch die Auslastung ergibt, erfolgt erst mit dem Jahresabschluss. Für das Jahr 2022 wurde der Jahresabschluss noch nicht genehmigt.

**Vorbemerkung:** In der Senatspräsentation zum Ausbau der Fahrradwege in 2022 wird angegeben, dass 61 Prozent der Radinfrastruktur und Fahrradstraßen geschützt seien.

1. Was genau definiert: Gemeinsame Geh- und Radwege, Mischverkehr, Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Selbständige Radwege, Protected Bike Lanes, Radwege und Fahrradstraßen (bitte ausführlich pro Kategorie darlegen)? Wer darf was wann wie nutzen?

Gemeinsame Geh- und Radwege sind durch Verkehrszeichen (VZ) 240 gekennzeichnet und bezeichnen straßenbegleitende Wege, die von Fuß- und Radverkehr sowie von Elektrokleinstfahrzeugen gemeinsam zu benutzen sind (Beispiel: Langenhorner Chaussee).

Mischverkehr bedeutet, dass Radverkehr im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn geführt wird. Mischverkehrsstrecken werden in der Bilanz zum Radwegeausbau nur mitgezählt, wenn diese auf Velo- oder Bezirksrouten verlaufen (Beispiel: Alte Sülldorfer Landstraße).

Schutzstreifen werden mit VZ 340, also mit einem unterbrochenen Schmalstrich, gekennzeichnet. Schutzstreifen dürfen vom Kraftfahrzeugverkehr im Ausnahmefall bei Bedarf mitgenutzt werden (beispielsweise von Bussen), ohne Radverkehr dabei zu gefährden (Beispiel: Paul-Sorge-Straße).

Radfahrstreifen werden mit VZ 295, also mit einem durchgezogenen Breitstrich, gekennzeichnet. Es handelt sich dabei um Sonderwege für den Radverkehr, die vom Kraftfahrzeugverkehr (außer von Elektrokleinstfahrzeugen) nicht benutzt werden dürfen, außer zum Erreichen dahinter liegender Parkstände (Beispiel: Ballindamm).

Selbstständige Radwege bezeichnen straßenunabhängig geführte Radwege in Grün- und Landschaftsbereichen, die beispielsweise zum Freizeitroutennetz oder zum künftigen Radschnellnetz gehören. Sie dürfen ausschließlich vom Rad- und Fußverkehr genutzt werden, es sei denn, andere Verkehrsarten (beispielsweise landwirtschaftlicher Verkehr) werden durch Verkehrszeichen zugelassen (Beispiele: Oberhafenradweg, Marschbahndamm).

Protected Bikelanes sind baulich abgetrennte Radfahrstreifen, die durch Bordinseln oder andere Elemente vor dem Kraftfahrzeugverkehr geschützt werden. Sie dürfen ausschließlich vom Radverkehr sowie von Elektrokleinstfahrzeugen genutzt werden (Beispiel: Esplanade).

Radwege sind straßenbegleitende Wege mit (VZ 237) oder ohne Benutzungspflicht, die in der Regel zwischen Gehweg und Fahrbahn liegen. Sie dürfen ausschließlich von Radverkehr sowie von Elektrokleinstfahrzeugen genutzt werden (Beispiel: Kennedybrücke).

Fahrradstraßen werden mit VZ 244.1 (Beginn Fahrradstraße) beziehungsweise VZ 244.2 (Ende Fahrradstraße) gekennzeichnet. Hier hat der Radverkehr Vorrang und Radfahrende dürfen nebeneinander fahren. Kraftfahrzeugverkehr kann durch Zusatzzeichen zugelassen werden und hat sich dem Radverkehr unterzuordnen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Kraftfahrzeuge müssen bei Bedarf ihre Geschwindigkeit weiter reduzieren (Beispiel: Leinpfad).

1. Wie lange ist das Radwegenetz der FHH zum Stichtag 31.12.2022 insgesamt (bitte in KM angeben)?
2. Wie viele Kilomater davon entfallen auf:
3. Gemeinsame Geh- & Radwege
4. Mischverkehr
5. Schutzstreifen
6. Radfahrstreifen
7. Wie viele Kilometer davon entfallen auf:
	1. a.) Selbständige Radwege
	2. b.) Protected Bike Lanes?
	3. c.) Radwege?
	4. d.) Fahrradstraßen?

Siehe Drs. 22/10792.