

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

**des Abgeordneten Busse (SPD)**

### **Betr.: Förderung des Fahrradverkehrs**

Die Aktivitäten zur Förderung des Fahrradverkehrs gewinnen insbesondere im Zusammenhang mit der Entwicklung auf dem Energie- und Umweltschutzsektor zunehmende Bedeutung. Ziel dieser Überlegungen ist es u. a., künftig den Fahrradverkehr als Zubringer zu den Schnellbahnen stärker zu nutzen.

Ich frage den Senat:

1. Gibt es Untersuchungen über das Fahrradverkehrsaufkommen?  
Wenn ja,
  - a) in welcher Form liegen verkehrliche Grunddaten über Fahrtweite, -zweck, Quelle-Ziel-Relationen, Alters- und Sozialstruktur, Häufigkeit der Fahrradbenutzung usw. vor?
  - b) wie groß ist die Anzahl der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel, die das Fahrrad als Zubringerverkehrsmittel zu den Schnellbahnen in Anspruch nehmen?
  - c) wie groß ist der Fahrradeinzugsbereich der Schnellbahnhaltstellen?
2. An welchen Schnellbahnhaltstellen sind Fahrradeinstellplätze vorhanden?
3. Wie groß ist die Anzahl der Fahrradeinstellplätze an den Schnellbahnhaltstellen, und wie viele davon sind überdacht?
4. Wie groß ist die Auslastung der Fahrradeinstellplätze?
5. Ist vorgesehen, die Anzahl der Fahrradeinstellplätze zu erweitern?  
Wenn ja,
  - a) an welchen Haltestellen?
  - b) wie groß ist jeweils die Anzahl neuer Fahrradeinstellplätze?
  - c) sind die neuen Fahrradeinstellplätze diebstahlsicher und wetterfest ausgeführt?Wenn nein, werden zumindest die vorhandenen Fahrradeinstellplätze diebstahlsicher und wetterfest umgestaltet?
6. Ist der Senat bereit, die Einrichtung weiterer Fahrradunterstände an den Schnellbahnhaltstellen durch Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel zu unterstützen?
7. Ist geplant, die Fahrradwege vorrangig auszubauen, die insbesondere die Funktion eines Zubringerverkehrs zu den Schnellbahnen erfüllen?
8. Der Hamburger Verkehrsverbund hat 1979 an den Haltestellen Ohlstedt und Aumühle probeweise einen Fahrradverleih eingerichtet.
  - a) In welchem Umfang wurde dieses Angebot in Anspruch genommen?
  - b) Liegen Erkenntnisse über den Benutzerkreis des Fahrradverleihs vor?
  - c) Ist beabsichtigt, den Fahrradverleih auch 1980 fortzuführen?  
Wenn ja,
    - wird an weiteren Bahnhöfen — und ggf. an welchen — ein Verleihservice eingerichtet?
    - welche Öffnungszeiten sind vorgesehen?
    - wie viele Fahrräder sollen an den einzelnen Stationen zur Vermietung bereitgestellt werden?

9. Stellt nach Auffassung des Senats die Vermietung von Fahrrädern eine Alternative zur Fahrradbeförderung in Schnellbahnen dar?
10. Welches Ergebnis hat der Prüfungsauftrag der Bürgerschaft ergeben, an Wochenenden in U- und S-Bahn-Zügen auch das Mitführen von Fahrrädern zu ermöglichen?

12.02.80

## Antwort des Senats

Zu 1.:

Ja.

Der Hamburger Verkehrsverbund hat im Jahre 1975 detaillierte Erhebungen über das Fahrradverkehrsaufkommen an den Schnellbahnhaltstellen seines Verbundraumes durchgeführt. Die 1975 erhobenen Daten treffen nach einer kürzlich durchgeführten Überprüfung auch für die heutige Situation zu. Im Rahmen dieser Erhebungen wurden an über 50 repräsentativen Schnellbahnhaltstellen die abgestellten Fahrräder erfaßt und zusätzlich an acht Haltstellen insgesamt 400 Radfahrer über ihre Fahrgewohnheiten befragt. Untersuchungen über das Fahrradverkehrsaufkommen ohne Zusammenhang mit dem öffentlichen Personennahverkehr sind noch nicht abgeschlossen.

Zu 1. a):

Verkehrliche Grunddaten des Fahrradzubringerverkehrs liegen in folgender Form vor:

## — Fahrtweite

85 Prozent der Radfahrer legen Wege von mehr als 700 m und  
15 Prozent der Radfahrer von mehr als 1600 m zurück.

Das Fahrrad wird somit hauptsächlich dort eingesetzt, wo die Fußwege zur Schnellbahnhaltstelle über die „Zumutbarkeitsschwelle“ von 700 m bzw. 10 Minuten hinausgehen.

## — Fahrtzweck

Als Fahrtzweck gaben die befragten Radfahrer an:

49 Prozent „zur Arbeit“,  
42 Prozent „zur Ausbildung“,  
rund 5 Prozent „zum Einkauf“ und 4 Prozent „sonstige Zwecke“.

Der Anteil Auszubildender ist überdurchschnittlich stark vertreten. So sind z. B. für die Haltstellen Poppenbüttel 49 Prozent, Pinneberg 54 Prozent, Reinbek 51 Prozent und Hochkamp 48 Prozent ermittelt worden.

Der Anteil der Gelegenheitsfahrgäste ist relativ gering.

## — Quelle-Ziel-Relationen

Exakte Angaben über die Quelle-Ziel-Relationen liegen noch nicht vor.

Für die Fahrziele können folgende Angaben gemacht werden: Die Fahrziele verteilen sich stärker als im P + R-Verkehr, über das gesamte Stadtgebiet bzw. die außenliegenden Gemeinden. 39 Prozent der Befragten gaben Ziele in der Innenstadt an. Besonders ausgeprägte Zielhäufungen traten nicht auf. Bei der Gruppe mit dem Fahrtzweck „zur Ausbildung“ sind als häufige Ziele „Berliner Tor“ (Fachhochschule) und „Dammtor“ (Universität) genannt worden.

## — Alters- und Sozialstruktur

Alters- und Sozialstruktur sind nicht erfragt worden. Bei 44 Prozent aller Befragten wurde jedoch das Alter auf unter 20 Jahre geschätzt. Dieser Wert stimmt gut mit dem Anteil von 42 Prozent der Befragten überein, die als Fahrtzweck „zur Ausbildung“ angaben.

## — Häufigkeit der Fahrradbenutzung

Konkrete Unterlagen über die Häufigkeit der Fahrradbenutzung werden erst Ende des Jahres vorliegen.

Aus den bisherigen Erhebungen haben sich folgende Hinweise ergeben:

Hinsichtlich der Wetterabhängigkeit gaben 63 Prozent der Befragten an, auch bei schlechtem Wetter mit dem Fahrrad zur Haltstelle zu fahren. 37 Prozent wechseln bei ungünstiger Witterung die Zugangsart, und zwar benutzen von dieser Teilmenge 45 Prozent den Bus, 13 Prozent den Pkw und 42 Prozent gehen zu Fuß.

## — Ersatzverkehrsmittel

Als grundsätzliche Alternative zur Benutzung des Fahrrades als Zubringerverkehrsmittel zu den Schnellbahnen sehen 39 Prozent der Befragten den Bus, 6 Prozent den Pkw und 55 Prozent den Fußmarsch an. Der Pkw kommt demnach als Ersatzverkehrsmittel für Radfahrer

kaum in Frage. Die Mehrzahl der Befragten bevorzugt vielmehr das Fahrrad, da es sowohl eine zeitgünstige Überwindung der Distanz zwischen Wohnung und Schnellbahnhaltestelle als auch einen positiven Einfluß auf das persönliche Wohlbefinden gewährleistet (d.h. „Das Angenehme mit dem Nützlichen verbindet“).

**Zu 1. b):**

Das Benutzerpotential beläuft sich auf rund 8000 Fahrgäste, die täglich das Fahrrad als Zubringerverkehrsmittel zu den Schnellbahnen in Anspruch nehmen. Dies sind etwa 1 Prozent aller Fahrgäste, wobei in den Außengebieten der Anteil höher liegt und an einzelnen Haltestellen bis zu 4 Prozent aufweist.

**Zu 1. c):**

Das Fahrradeinzugsgebiet einer Schnellbahnhaltestelle kann wie folgt abgegrenzt werden:

- untere Grenze 500 m
- obere Grenze 2500 m.

**Zu 2.:**

Fahrradeinstellplätze sind an 76 von insgesamt 180 Schnellbahnhaltestellen des Hamburger Verkehrsverbundes vorhanden. Die Haltestellen sind in der Anlage im einzelnen aufgeführt.

**Zu 3.:**

Gegenwärtig gibt es rund 4800 Fahrradeinstellplätze, davon sind rund 1500 überdacht.

**Zu 4.:**

Bei einer Zählung im Januar 1980 wurden an den Schnellbahnhaltestellen rund 4000 Fahrräder registriert, das entspricht einem Auslastungsgrad der vorhandenen Einstellplätze von 85 Prozent. Die Auslastung der Fahrradeinstellplätze schwankt jedoch je nach Haltestelle erheblich. An einer Haltestelle beträgt die Auslastung ein Viertel, einige Haltestellen sind überbelegt.

**Zu 5.:**

Ja.

Es ist beabsichtigt, an weiteren, aber auch an den vorhandenen Schnellbahnhaltestellen schrittweise dem Bedarf entsprechend rund 1000 Fahrradeinstellplätze zusätzlich zu errichten.

**Zu 5. a) und b):**

Auf die Haltestellen der Neubaustrecken entfallen rund 620 Fahrradeinstellplätze, davon an der Harburger S-Bahn rund 420 und an der Niendorfer U-Bahn rund 200 Fahrradeinstellplätze, die überwiegend überdacht sind. Rund 380 Fahrradeinstellplätze sollen an vorhandenen Haltestellen errichtet werden.

**Zu 5. c):**

Diebstahlsichere Fahrradeinstellplätze sind nicht vorhanden, da sie einen durch Personal bewachten Aufbewahrungsort voraussetzen. Wegen des sehr hohen Aufwandes für derart gesicherte Abstellplätze werden zur Zeit Überlegungen angestellt, verbesserte technische Sicherungseinrichtungen zu entwickeln. Außerdem wird versucht, private Pächter zu gewinnen, die in Verbindung mit einem Fahrradfachgeschäft diese Überwachungsaufgaben wahrnehmen. Zur Zeit sind rund 1500 Fahrradeinstellplätze wetterfest ausgerüstet.

**Zu 6.:**

Die für die Errichtung von Fahrradeinstellplätzen zuständigen Verbundpartner des HVV, die Bezirksämter und weitere Institutionen konnten bisher nur Mittel in begrenztem Umfang dafür aufbringen.

Über die Frage der Bereitstellung staatlicher Mittel kann nur im Rahmen der Beratungen des Haushaltsplans entschieden werden.

**Zu 7.:**

Ja.

**Zu 8.:**

Der Hamburger Verkehrsverbund hat vom 28. Juli bis zum 28. Oktober 1979 versuchsweise an den Schnellbahnhaltestellen Ohlstedt (U-Bahn) und Aumühle (S-Bahn) einen Fahrradverleih mit jeweils 25 Universal Fahrrädern eingerichtet. Während der Schulferien in Hamburg wurden die Fahrräder täglich zur Vermietung angeboten. In der übrigen Zeit war der Verleih nur an den Wochen-

enden möglich; jedoch wurden für angemeldete Gruppen Sonderregelungen für Vermietungen an Werktagen getroffen.

**Zu 8. a):**

Insgesamt wurden rund 2600mal Fahrräder an Einzelpersonen, Familien oder Gruppen ausgeliehen.

Die Nachfrage war an Wochenenden besonders groß. Im Durchschnitt wurden je Tag und Verleihstelle an Sonnabenden bzw. Sonntagen 30mal Fahrräder und an den Werktagen 16mal Fahrräder vermietet (ohne Sondervermietungen für Gruppen).

**Zu 8. b):**

Über den Benutzerkreis lassen sich folgende Angaben machen: 88,7 Prozent der Mieter erreichten die Verleihstelle mit HVV-Verkehrsmitteln. Davon benutzten 69 Prozent Einzelfahrausweise und 31 Prozent Zeitfahrausweise.

Die Mieter gehörten folgenden Altersgruppen an:

bis unter 15 Jahre	7,3 Prozent
15 bis unter 20 Jahre	14,1 Prozent
20 bis unter 30 Jahre	24,1 Prozent
30 bis unter 50 Jahre	37,9 Prozent
über 50 Jahre	16,6 Prozent

Männliche und weibliche Benutzer waren etwa gleich stark vertreten. Eine Befragung an den Verleihbahnhöfen ergab, daß 66 Prozent das Ausleihen der Mitnahme des eigenen Rades in der Bahn vorzogen, während nur 21 Prozent lieber ihr eigenes Fahrrad benutzt hätten. 13 Prozent gaben an, kein eigenes Rad zu besitzen.

**Zu 8. c):**

Der Fahrradverleih soll 1980 in einem erweiterten Versuchsstadium fortgeführt werden. Neben Ohlstedt und Aumühle kommen als weitere Vermietstationen in Frage:

- Großhansdorf
- Ahrensburg
- Sülldorf
- Neugraben

Die Auswahl unter den o.g. Bahnhöfen ist von der Klärung technischer Einzelheiten abhängig; daher konnten endgültige Entscheidungen noch nicht getroffen werden.

- Es ist vorgesehen, den Fahrradverleih im Jahr 1980 von Mai bis Oktober durchzuführen. Während der Schulferien in Hamburg soll der Verleih täglich stattfinden; in der übrigen Zeit an Wochenenden. Gruppen können bei Voranmeldung Fahrräder auch an den anderen Tagen mieten.

Als Öffnungszeiten sind vorgesehen: sonnabends und sonntags von 10.00 bis 18.00 Uhr.

Die gleiche Regelung gilt in den dafür vorgesehenen Zeiten montags bis freitags.

- Es ist beabsichtigt, jede Verleihstation mit mindestens 20 Rädern auszustatten. Bei einer stärkeren Nachfrage nach Mietfahrrädern ist eine spätere Aufstockung des Fahrradbestandes möglich.

**Zu 9.:**

Die rege Inanspruchnahme des versuchsweise durchgeführten HVV-Fahrradverleihs spricht dafür, daß die Fahrradvermietung an ausgewählten, attraktiven Ausflugsbahnhöfen durchaus als eine Alternative zur Fahrradmitnahme in Schnellbahnen angesehen werden kann. In diese Richtung weist auch die vom HVV durchgeführte Befragung (vgl. Antwort zu 8. b).

**Zu 10.:**

- Ein Ergebnis zu dieser Frage im bürgerschaftlichen Ersuchen liegt noch nicht vor.
- Der HVV hat im September 1979 seinen Aufsichtsorganen erste Untersuchungsergebnisse zur Beförderung von Fahrrädern in den Schnellbahnen vorgelegt. Sowohl der HVV als auch seine Verbundpartner, die Hamburger Hochbahn AG und die Deutsche Bundesbahn, haben sich aufgrund einer Reihe schwerwiegender betrieblicher, rechtlicher und wirtschaftlicher Bedenken gegen eine Mitnahme von Fahrrädern ausgesprochen.

In der Ratssitzung des HVV am 18. September 1979 wurde der Auftrag erteilt, alle Gesichtspunkte des Komplexes „Fahrradbeförderung“ vertieft zu untersuchen. Diese Untersuchungen werden im Frühjahr 1980 abgeschlossen sein.

**Auflistung der Schnellbahnhaltestellen mit Fahrradeinstellplätzen**

Ahrensburg	Kleut
Ahrensburg-Ost	Klein Flottbek
Ahrensburg-West	Krupunder
Alsterdorf	Langenhorn-Markt
Alte Wöhr	Lattenkamp
Aumühle	Maschen
Bahrenfeld	Meckelfeld
Barmbek	Meiendorfer Weg
Barmstedt	Nettelburg
Barmstedt Brunnenstraße	Neugraben
Bergedorf	Ochsenzoll
Berne	Ohlstedt
Billwerder-Moorfleet	Osterstraße
Blankenese	Othmarschen
Bönningstedt	Poppenbüttel
Buckhorn	Pinneberg
Burgwedel	Prisdorf
Eldestedt	Quickborn
Elbgaustraße	Quickborn-Süd
Ellerau	Rahlstedt
Elmshorn	Rissen
Farmsen	Schmalenbek
Friedrichsberg	Schnelsen
Friedrichsruh	Sparrleshoop
Garstedt	Sülldorf
Großhansdorf	Tanneneck
Hagenbecks Tierpark	Thesdorf
Halstenbek	Tornesch
Harburg	Ulzburg
Hasloh	Ulzburg-Süd
Hausbruch	Volksdorf
Hochkamp	Voßloch
Hoheneichen	Wandsbeker Chaussee
Hoisdüttel	Wandsbek Ost
Homer Rennbahn	Wedel
Iserbrook	Wellingsbüttel
Kaltenkirchen	Wilhelmsburg
Kellinghusenstraße	Wohltorf