

GESCHÜTZTES FAHRRADPARKEN IM QUARTIER



14. September 2023

Tony Schröter

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung



Hamburg

ZUSTÄNDIGKEITEN FÜR DEN RADVERKEHR IN HAMBURG

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

- Definition von Standards im öffentlichen Raum
- Bezirksübergreifende Planung und Bau von Velorouten- und Radschnellnetzen
- Beauftragung des Landesbetriebs für Verkehr, P+R, Straßen, Brücken und Gewässer

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

- Definition von Standards zum Fahrradparken auf privaten Flächen
 - Stellplatzvorschriften zur Bauordnung
 - Empfehlungen zum Fahrradparken, Bauprüfdienste
- Mobilitätskonzepte für Quartiere

Sieben Bezirke

- Bau und Unterhaltung von Bezirksrouten/ Schulradwegen
- Bebauungspläne und Baugenehmigungen im Hochbau

Städtische Gesellschaften

- Bike+Ride, neues Fahrradhäuschen
- Städtebauliche Entwicklungsvorhaben

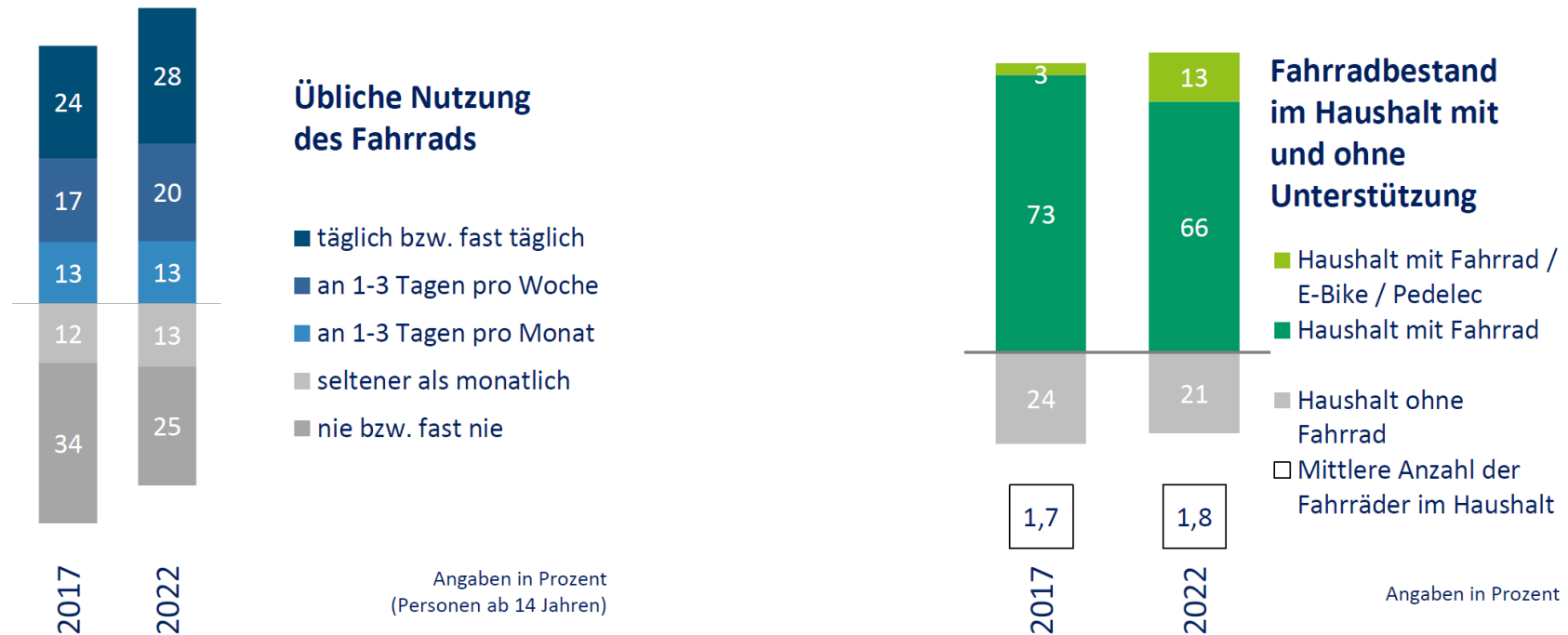
Bündnis für den Rad- und Fußverkehr

Innenbehörde

- Auslegung und Anwendung des Straßenverkehrsrechts

ENTWICKLUNG DER FAHRRADNUTZUNG IN HAMBURG

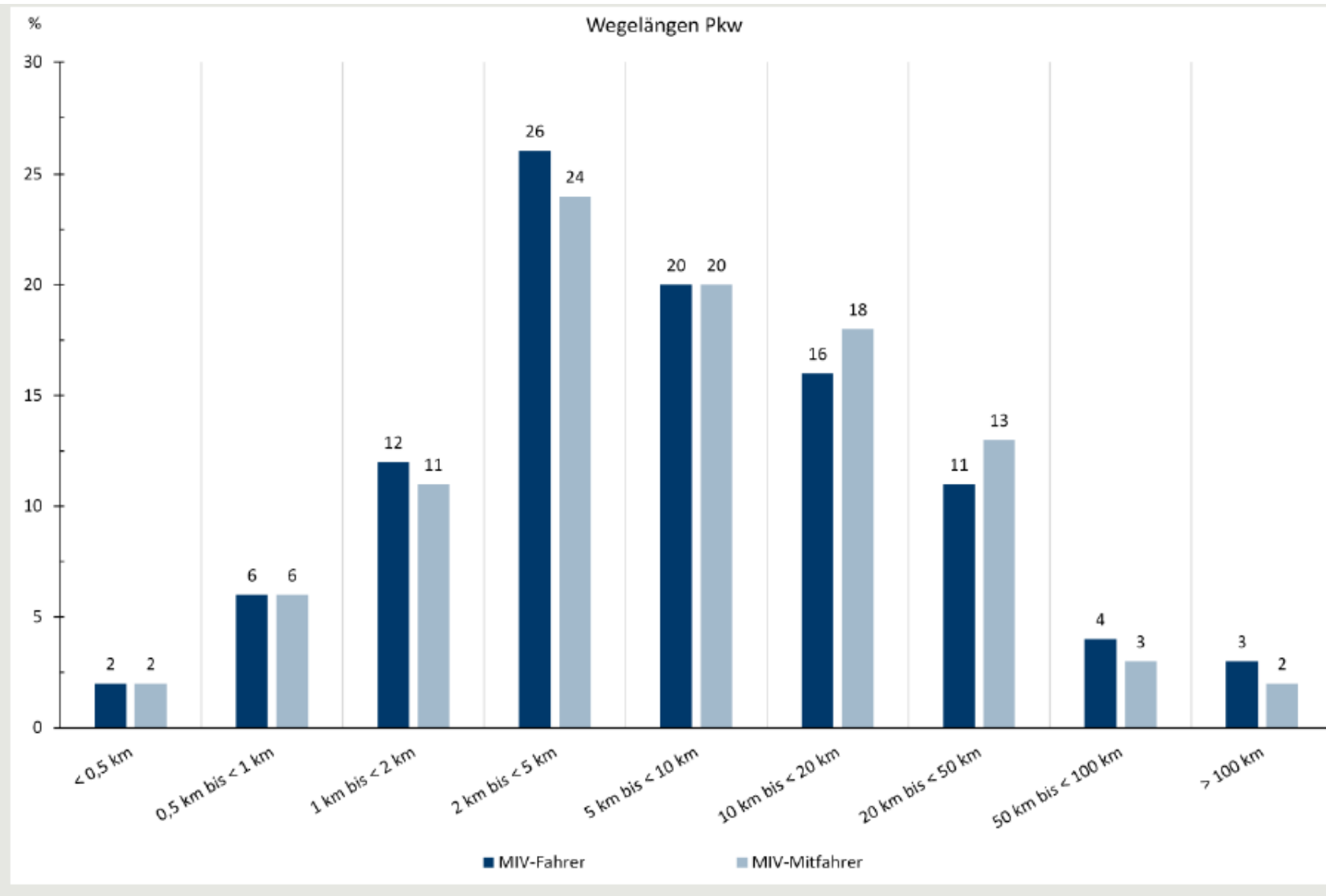
MEHR PERSONEN FAHREN FAHRRAD UND ES GIBT MEHR PEDELECS



- Deutlich mehr Menschen fahren Fahrrad (von 54% auf 61%)
- mehr Menschen fahren häufiger Fahrrad (von 24% auf 28%)
- In jedem achten Haushalt ein E-Bike/ Pedelec

Quellen: Erhebung MobiHam 2022

VERLAGERUNGSPOTENTIAL VOM AUTO AUF DAS RAD



- Bundesweit finden 46% der Autofahrten (Fahrer und Mitfahrer) unter 5 km statt
- 66% der Autofahrten liegen unter 10 km

Vermutete Gründe:

- Etwa die Hälfte der Kurzstrecken sind Teile von Wegeketten
- Wetter/ Unsicherheit/ Spontanität
- **Leichte Verfügbarkeit des Autos gegenüber anderen Verkehrsmitteln**

Quelle: MiD 2017

THEMEN DES VORTRAGS

- Bauordnungsrechtliche Anforderungen an das Fahrradparken
- Förderprogramm zur Nachrüstung von Fahrradabstellanlagen im Bestand
- Leitfaden Fahrradparken im Quartier
- Neues Fahrradhäuschen für den öffentlichen Raum

Neusortierung des Parkens im Stadtteil Hoheluft von Quer- auf Längsparken



EINFLUSSMÖGLICHKEITEN DER LÄNDER UND KOMMUNEN AUF PRIVATE FAHRRADABSTELLANLAGEN

- Bauordnungsrecht / Stellplatzregelungen
- Ausführungsbestimmungen
- Bewusstsein schaffen/ Empfehlungen geben/ Leitfäden
- Förderung in Verbindung mit **Qualitätsanforderungen**
- Im Rahmen der Aufstellung von Bauleitplänen, bei Befreiungen, in städtebaulichen Verträgen oder bei der Grundstücksvergabe durch die Stadt können **Mobilitätskonzepte** eingefordert werden.

Für das Förderprogramm in Verbindung mit dem Leitfaden hat Hamburg 2022 beim plan F Award in der Kategorie Governance einen zweiten Platz errungen.

[Plan F Award 2022 | Plan F – Impulse für die kommunale Fahrradmobilität \(plan-f.info\)](https://www.plan-f.info/)

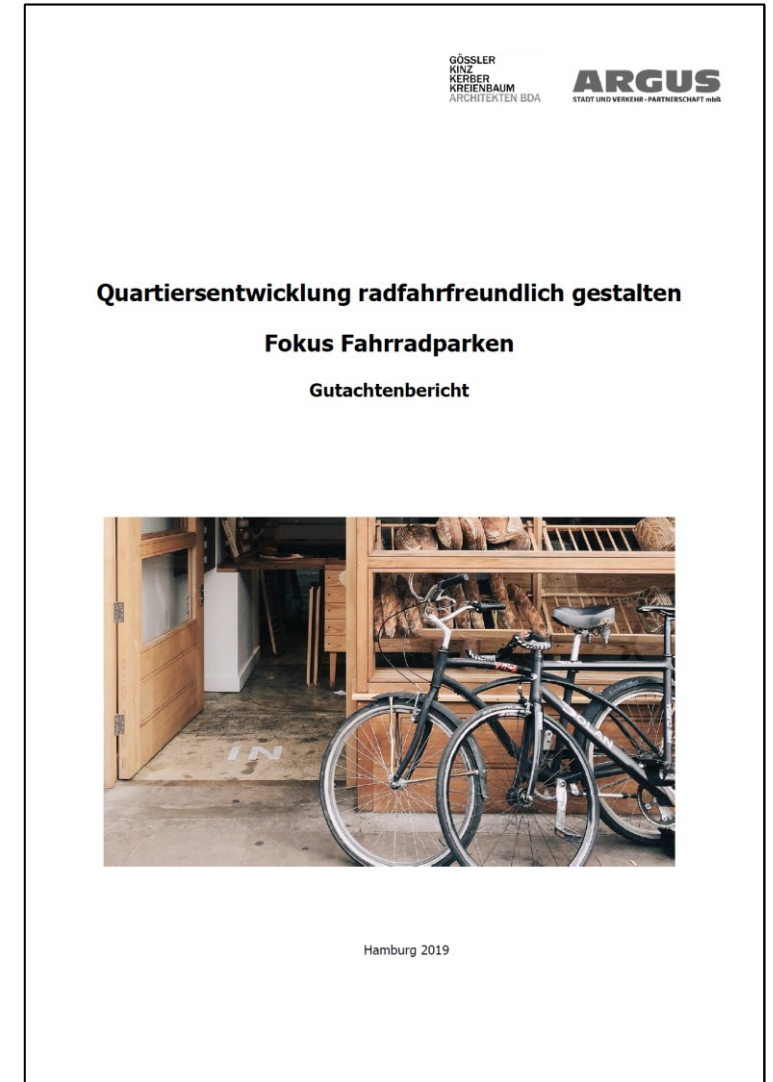
[Fahrradparken | Plan F – Impulse für die kommunale Fahrradmobilität \(plan-f.info\)](https://www.plan-f.info/)



GUTACHTEN

**Gutachtenbericht „Quartiersentwicklung radfahrfreundlich gestalten“
des Büros ARGUS, fertiggestellt 2019y, mit folgenden Inhalten:**

- Zukünftige Anforderungen an Fahrradabstellanlagen
- Auswertung von Best-Practice-Beispielen
- Anpassung der bauordnungsrechtlichen Regelungen
- Aufzeigen von Flächenpotentialen für die Nachrüstung von Abstellanlagen
- Lösungsansätze in verschiedenen Siedlungstypologien
- Kosten, Flächenbedarf und Wirtschaftlichkeit von Abstellanlagen
- Förderung von Fahrradabstellanlagen



SENATSBESCHLUSS 2020

1. Die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen wird beauftragt, in Kooperation mit der Hamburgischen Investitions- und Förderbank AöR (IFB) ein **Förderprogramm** mit einem Volumen von 2 Mio. Euro einzurichten, um Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie Unternehmen dahingehend zu unterstützen, auf ihren Flächen qualitätsvolle und geschützte Fahrradabstellanlagen nachzurüsten.
2. Die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen wird beauftragt, federführend in Kooperation mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, der P+R-Betriebsgesellschaft mbH und den Bezirksamtern **einen Prototypen als Nachfolger des Fahrradhäuschen-Systems** mit den in der vorgelegten Drucksache beschriebenen Eigenschaften zu entwickeln.
3. Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende wird beauftragt, federführend in Kooperation mit der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, der Behörde für Inneres und Sport, der P+R-Betriebsgesellschaft mbH und den Bezirksamtern im Rahmen ihrer **Konzeption für das Fahrradparken** neben der Ausweitung der Flächen für Fahrradbügel die konzeptionellen Voraussetzungen für die **Umsetzung eines neuen Fahrradhäuschensystems** in Bestandsquartieren mit hohem Handlungsdruck zu erarbeiten.

BAUORDNUNGSRECHT/ BAUPRÜFDIENST



Fahrradraum in der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Hier geht es neben der Anzahl an Plätzen auch um Komfort und Zugänglichkeit:

- Ausrüstung der Anlagen mit Abstellelementen, die das Anschließen des Rahmens und eines Vorder-/Hinterreifens ermöglichen.
- Zu den zulässigen Abstellelementen gehören nur Anlehnbügel und Doppelstockparksysteme.
- Bügel sollen im Abstand von mind. 1m aufgestellt werden.
- Überdachung/Einhausung
- Entfernung vom Gebäudezugang: maximal 50 m, bei gebäudeübergreifenden Sammelanlagen: maximal 200 m
- In TG nur in einem gesicherten Bereich („Fahrradabteil“)
- Einzelplatznachweis, nicht pauschal über die Fläche

STELLPLATZREGELUNGEN IN HAMBURG

- Im Wohnungsneubau werden Fahrradplätzen erst seit 1996 gefordert (einer pro Wohnung).
- Seit 2011 werden quantitativ höhere Anforderungen gestellt (für Mehrfamilienhäuser schon die unten gelisteten).
- Seit 2014 werden im Wohnungsbau keine **Kfz**-Stellplätze mehr gefordert.
- Seit 2022 gilt der [Bauprüfdienst \(BPD\) 2022-2 „Mobilitätsnachweis“](#) der auch bei Gewerbebauten eine Verrechnung “notwendiger” Kfz-Stellplätze mit qualitativ hochwertigen Fahrradplätzen erlaubt.

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze		Zahl der Fahrradplätze		davon für Besucher (gilt sowohl für Stellplätze als auch Fahrradplätze)	davon als barrierefreie Stellplätze herzustellen
A	B	C		D		E	F
1	Wohngebäude						
1.1	Reihenhäuser	/	/	3	je Reihenhaus	/	/
1.2.	Mehrfamilienhäuser	/	/	1	je Wohnung mit bis zu 50 m ² WF	10 %	/
				2	je Wohnung mit bis zu 75 m ² WF		
				3	je Wohnung mit bis zu 100 m ² WF		
				4	je Wohnung mit bis zu 125 m ² WF		
				5	je Wohnung mit mehr als 125 m ² WF		
					5 % der Fahrradplätze sind als Lastenfahrradplatz herzustellen, mindestens jedoch 1 Lastenfahrradplatz pro Gebäude		

also etwa ein Fahrradplatz pro Bewohner*in

Auszug aus Anlage 1 des BPD „Bemessungswerte für die Anzahl notwendiger Stellplätze und notwendiger Fahrradplätze“

FAHRRADPLÄTZE BEI REIHENHÄUSERN

Bei RH vom Bauträger werden Kfz-Stellplätze immer mitgedacht, aber selten geschützte Fahrradplätze.

Damit die Fahrradunterbringung gestalterisch befriedigend gelöst ist und nicht den Einzeleigentümern überlassen bleibt, braucht es auch hier bauordnungsrechtliche Vorgaben.

Herstellerfoto: Firma Zweiradgarage



STELLPLATZREGELUNGEN

Bauprüfdienst (BPD) 2022-2 Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze)

Der Bauprüfdienst ist an die Stelle der Fachanweisung 01/2013 "Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze" getreten. Demnach werden u.a. auch folgende Maßnahmen zur Reduzierung von MIV anerkannt:

7.2.5 Errichtung von besonders benutzerfreundlichen Fahrradplätzen

Der notwendige Stellplatzbedarf kann anteilig reduziert werden, sofern geeignete Maßnahmen vorgehalten werden, die die Fahrradbenutzung durch Beschäftigte oder Besucherinnen und Besucher nachdrücklich unterstützt und wenn

- notwendige Fahrradplätze besonders benutzerfreundlich gestaltet und/oder
- weitere zusätzliche (d.h. über das erforderliche Maß an notwendigen Fahrradplätzen hinaus) besonders benutzerfreundliche Fahrradplätze vorgehalten werden.

DISKUSSION MIT DER WOHNUNGSWIRTSCHAFT

Kritik der Wohnungswirtschaft

Mehr Platz für Räder, Rampen, breitere Flure, eine Fahrradwerkstatt etc. kosten vermietbare Fläche.

Eine bessere Ausstattung der Fahrradplätze, mehr Schutz, mehr Technik kosten Geld.

Für Doppelstockparker ist die Raumhöhe i.d.R. nicht ausreichend.

Der Außenraum soll möglichst unversiegelt bleiben und muss bereits viele Funktionen aufnehmen (von Feuerwehrezufahrten bis zu Kinderspielplätzen).

Kfz-Stellplätze generieren Mieteinnahmen.

Gegenargumente

Hochwertige, den Wohnungen zugeordnete Fahrradplätze lassen sich vermieten.

Höhere Qualitäten bei der Unterbringung von Fahrrädern sowie Service-Angebote rund um das Rad könnte ggf. mit einer Senkung der Zahl der nachzuweisenden PKW-Stellplätze verbunden werden > **Kostensparnis**

PROBLEME IM BESTAND

Fehlende Abstellplätze auf Privatgrund.

Fotos aus den Hamburger Stadtteilen Eimsbüttel, Barmbek-Süd und Dehnheide




FÖRDERPROGRAMM FÜR PRIVATE ABSTELLANLAGEN

Ziel der Förderung

- Nachrüstung von hochwertigen überdachten Fahrradabstellanlagen
- sichere und komfortable Unterbringung von Fahrrädern
(auch von Fahrradanhängern, Behindertenrädern und Lastenrädern)
- außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums
- Nutzung der Anlagen muss auch Kindern, Älteren und Menschen mit wenig Körperkraft möglich sein.

Pressemeldung am 2. März 2022:

[Zwei Millionen Euro für das sichere Abstellen von Fahrrädern - hamburg.de](https://www.hamburg.de)



The screenshot shows a website interface with a navigation bar at the top containing the categories: INNOVATION, UMWELT & ENERGIE, WIRTSCHAFT, and WOHNRAUM. The 'WOHNRAUM' category is highlighted in orange. Below the navigation bar is a large orange rectangular area with a white icon of a building with a grid of windows. Below this area, the main heading reads 'Nachrüstung von Fahrradabstellanlagen im Bestand'. Underneath the heading is a sub-heading: 'Förderrichtlinie zur Nachrüstung von Bestandsimmobilien mit mit hochwertigen Fahrradabstellanlagen für Wohngebäude und Arbeitsstätten'. Below the sub-heading is the text 'Gültig ab 14. Februar 2022'. At the bottom left of the page is the logo for IFB HAMBURG, and at the bottom right is the logo for Hamburgische Investitions- und Förderbank.

FÖRDERPROGRAMM FÜR PRIVATE ABSTELLANLAGEN

Antragsberechtigt sind:

- Eigentümer/-gemeinschaften und
- Mieter (mit Zustimmung des Vermieters) oder sonstige dinglich Verfügungsberechtigte (z. B. Erbbauberechtigte)

von

- Mehrfamilienhäusern mit mehr als fünf Wohneinheiten oder
- gewerbliche genutzten Immobilien mit mehr als 20 Arbeitsplätzen, deren Baugenehmigungen vor dem 01.01.2011 ausgestellt worden sind.

FÖRDERPROGRAMM FÜR PRIVATE ABSTELLANLAGEN

Gefördert wird:

- die Überdachung oder Einhausung von Radabstellanlagen,
- die Errichtung von Fahrradboxen, Fahrradkleingaragen oder Fahrradsammelgaragen,
- der Umbau von Räumen in Keller, Erd- oder Obergeschossen, Gewerberäumen oder Garagen zu Fahrradabstellräumen,
- die Ausstattung von Räumen oder überdachten Flächen mit Anlehnbügel, Doppelstockparkern oder Fahrradabteilen (Fahrradkäfigen),
- der Einbau von Rampen, um die Zugänglichkeit von Räumen in Ober- oder Untergeschossen zu verbessern, sowie von elektrischen Türöffnern,
- die Herstellung von Elektroanschlüssen in Verbindung mit den oben genannten Radabstellanlagen und
- die Sanierung von bestehenden Fahrradabstellanlagen, wenn dadurch eine Qualitätsverbesserung erzielt wird, z. B. ein besserer Witterungs- oder Diebstahlschutz oder bei der Zugänglichkeit der Anlage.

FÖRDERPROGRAMM FÜR PRIVATE ABSTELLANLAGEN

Konditionen:

- Förderung erfolgt als nicht rückzahlbarer Zuschuss in Höhe von 40 % der förderfähigen Kosten
- maximal 300 € pro Fahrradabstellplatz und maximal 400 € pro Abstellplatz mit Elektroanschluss
- Begrenzung der Zuschusshöhe je Antragsteller auf 60.000 € innerhalb von zwei Jahren

Antragstellung über die IFB

Start des Programms im Februar 2022, Laufzeit bis Ende 2026

Fördervolumen beträgt insg. 2 Mio. €, verteilt auf 5 Jahre



FÖRDERPROGRAMM FÜR PRIVATE ABSTELLANLAGEN

Erste Erfahrungen mit Antragstellern:

- Das Programm wird nachgefragt, insb. von Einzeleigentümern
- Einzelne Anträge scheitern, weil die Qualitätsanforderungen nicht erfüllt werden können (häufig aus Platzmangel)
- Die Abrechnung von Handwerker-/Selbsthilfeleistungen war unklar.
- Einige Unternehmen bzw. In der Förderrichtlinie fehlt noch ein Hinweis auf ergänzende Förderungsmöglichkeiten aus dem Dachbegrünungsprogramm
- Bauträger haben Probleme mit der Deminimis-Regelung > Umstellung auf die Allgemeine FreistellungsVO

BEISPIELE FÜR GEFÖRDERTE ABSTELLANLAGEN



Foto IFB Hamburg: Eisenbahnbauverein Harburg eG in Wilsdorf

BEISPIELE FÜR GEFÖRDERTE ABSTELLANLAGEN



Foto IFB Hamburg: Fahrradboxen im Innenhof

BEISPIELE FÜR GEFÖRDERTE ABSTELLANLAGEN



Fahrradboxen für Lastenrad im Pergolenviertel, gefördert aus Programm des Bundesumweltministeriums „Klimaschutz durch Radverkehr“

LEITFADEN

Leitfaden „Fahrradparken im Quartier“

(hrsg. 2020)

- Grundanforderungen an Fahrradabstellanlagen
- Spezifische Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen im privaten Raum verschiedener Quartierstypen:
 - Neubauquartiere
 - Gründerzeitquartiere
 - 1920er-Jahre-Quartiere
 - 1950er-/1960er-Jahre-Quartiere
 - 1970er-Jahre-Quartiere
 - und Quartiere mit gemischten Nutzungen (mit Arbeits- und Verkaufsstätten)



MUSTERLÖSUNGEN FÜR UNTERSCHIEDLICHE STÄDTEBAULICHE TYPOLOGIEN



Abb. aus ARGUS-Gutachten

FLÄCHENPOTENTIALE UND EMPFOHLENE ANLAGEN IN 20ER-JAHRE QUARTIEREN

1920er-Jahre-Quartiere

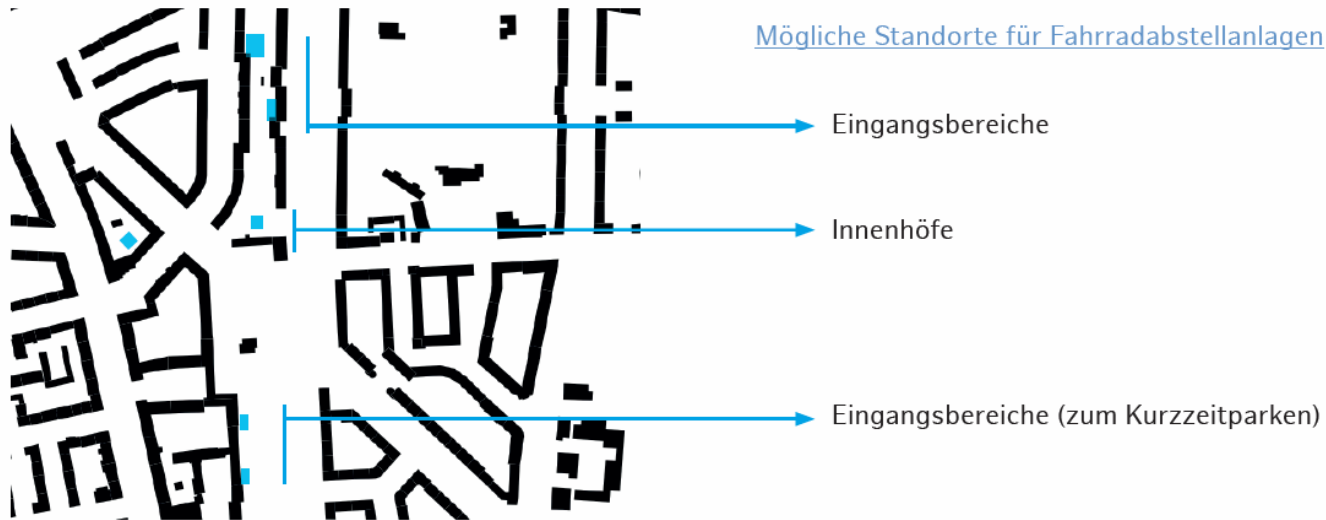


Abb.20: Hamburger 1920er-Jahre-Quartier Habichtstraße

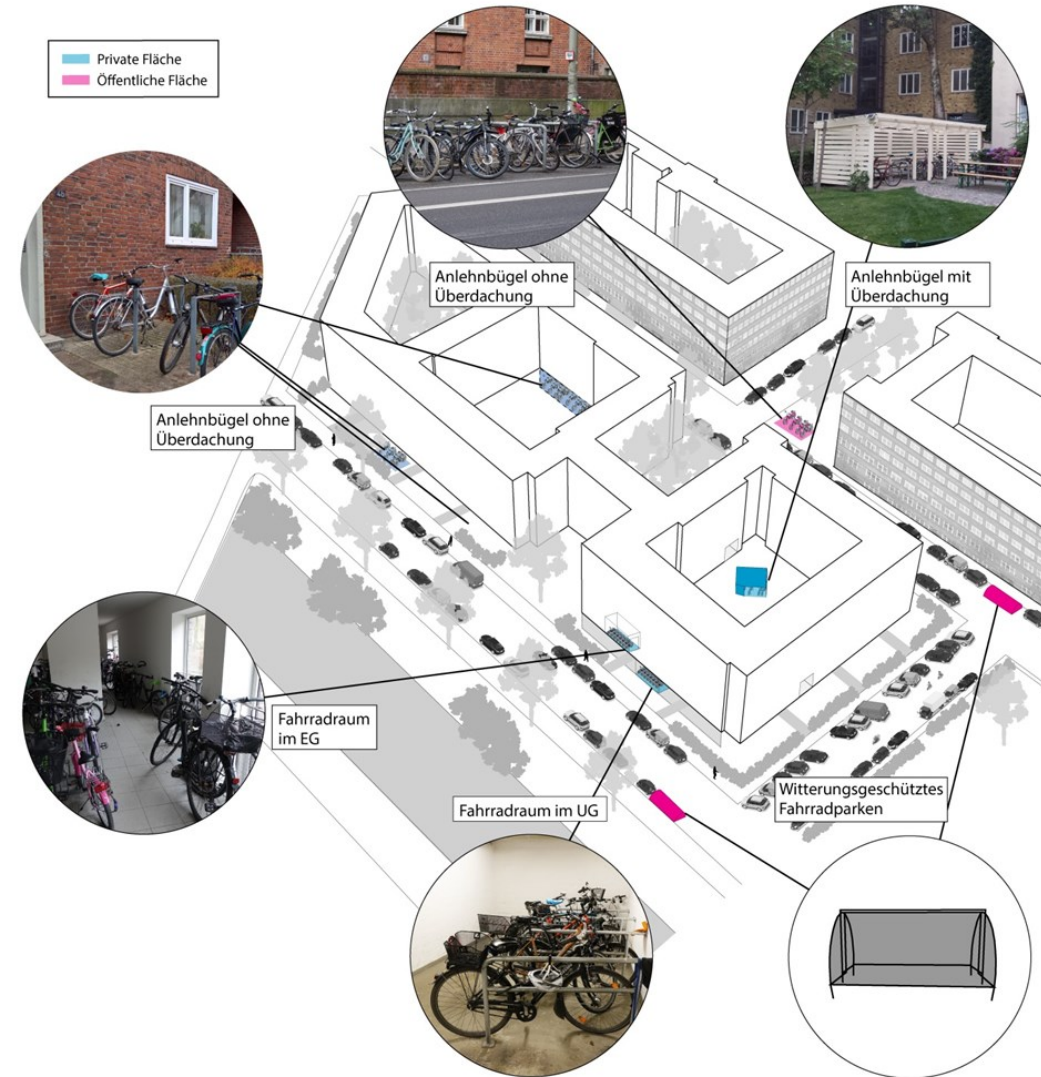
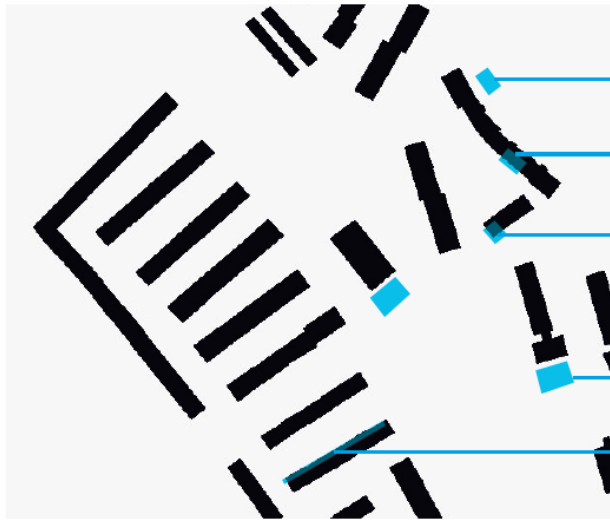


Abb. ARGUS

FLÄCHENPOTENTIALE UND EMPFOHLENE ANLAGEN IN 50ER-JAHRE QUARTIEREN

1950er-/1960er-Jahre-Quartiere

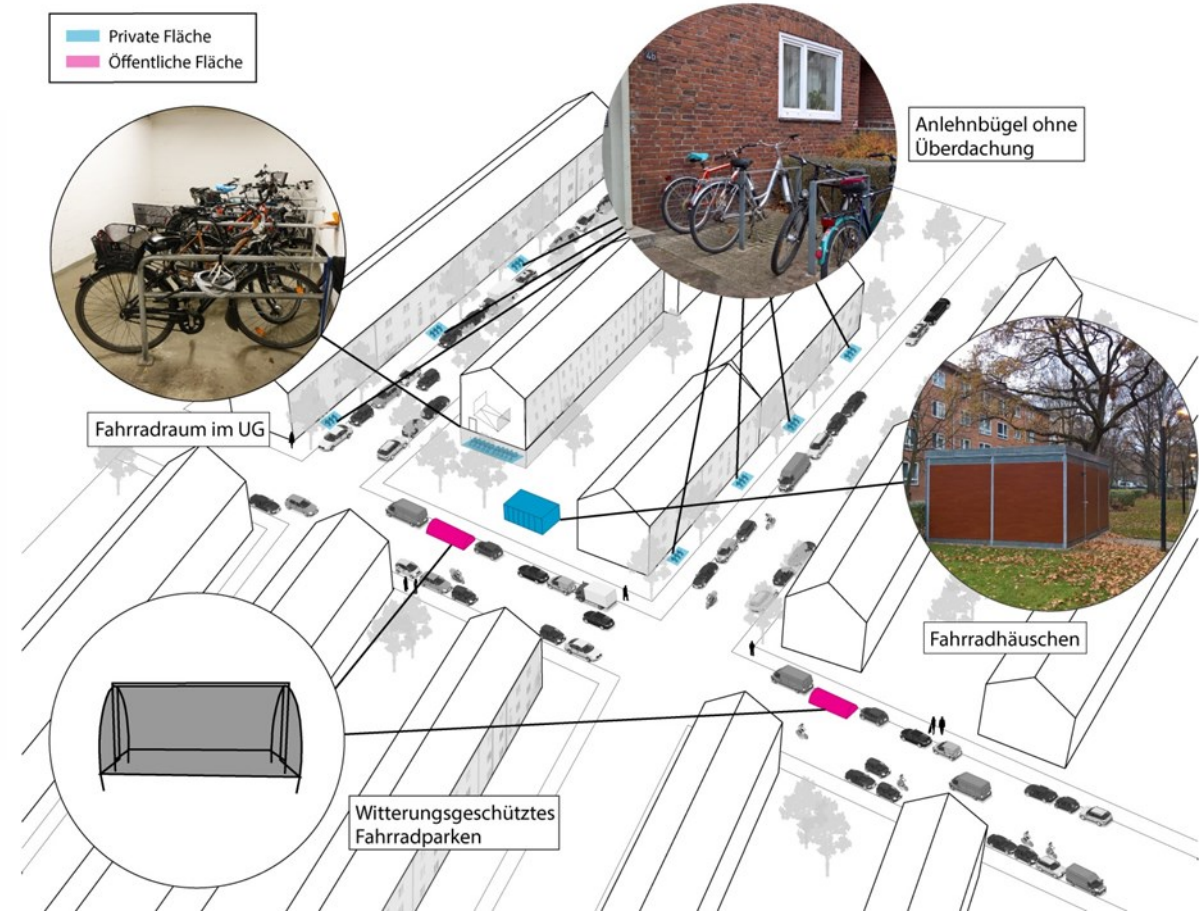


Mögliche Standorte für Fahrradabstellanlagen

- private Pkw-Stellplatzanlagen und Garagenhöfe
- Fahrradräume innerhalb der Gebäude (UG)
- leer stehende Laden-/Gewerbeflächen
- Giebelseiten
- Eingangsbereiche (zum Kurzzeitparken)

Abb.22: Hamburger 1950er-/1960er-Jahre-Quartier Hohenfelde

Abb. ARGUS



FLÄCHENPOTENTIALE UND EMPFOHLENE ANLAGEN IN GROßWOHNSIEDLUNGEN

1970er-Jahre-Quartiere



Mögliche Standorte für Fahrradabstellanlagen

- Fahrradräume innerhalb der Gebäude (UG)
- private Pkw-Stellplatzanlage, Garagenhöfe und Parkpaletten
- Innenhöfe
- Eingangsbereiche (für Besucher)

Abb.27: Hamburger 1970er-Jahre-Quartier, Mümmelmannsberg

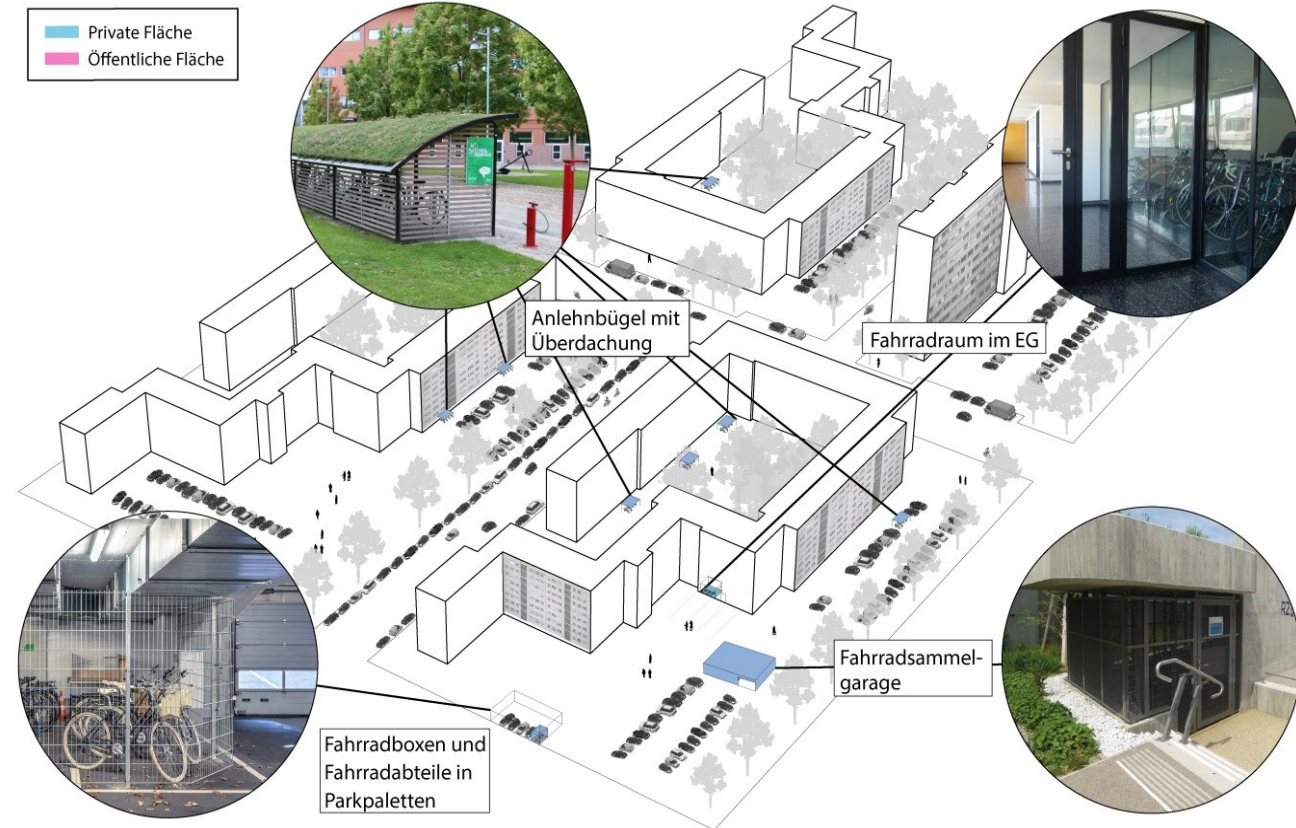


Abb. ARGUS

FLÄCHENPOTENTIALE UND EMPFOHLENE ANLAGEN IN NUTZUNGSGEMISCHTEN QUARTIEREN

Quartiere mit gemischten Nutzungen

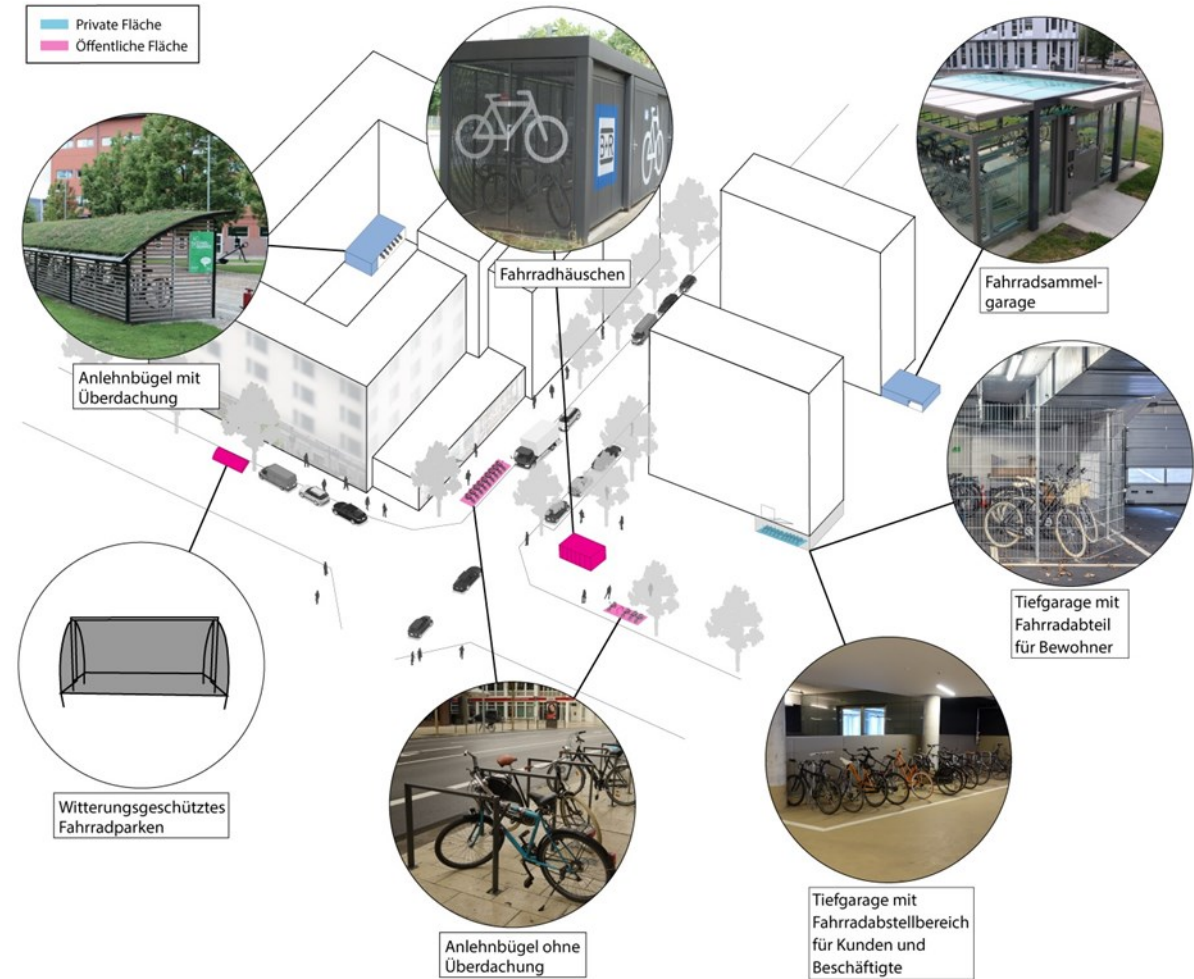


Mögliche Standorte für Fahrradabstellanlagen

- Fahrradräume innerhalb der Gebäude (UG, EG)
- private Pkw-Stellplatzanlagen und Kundenparkplätze in Innenhöfen
- Fahrradkäfige und Boxen in Tiefgaragen
- quartiersbezogene Fahrradsammelgaragen/ automatische Garagen
- Eingangsbereiche (für Besucher)

Abb.27: Hamburger Quartier mit gemischten Nutzungen, Großneumarkt

Abb. ARGUS



EMPFOHLENE ABSTELLANLAGEN IN GRÜNDERZEITQUARTIEREN

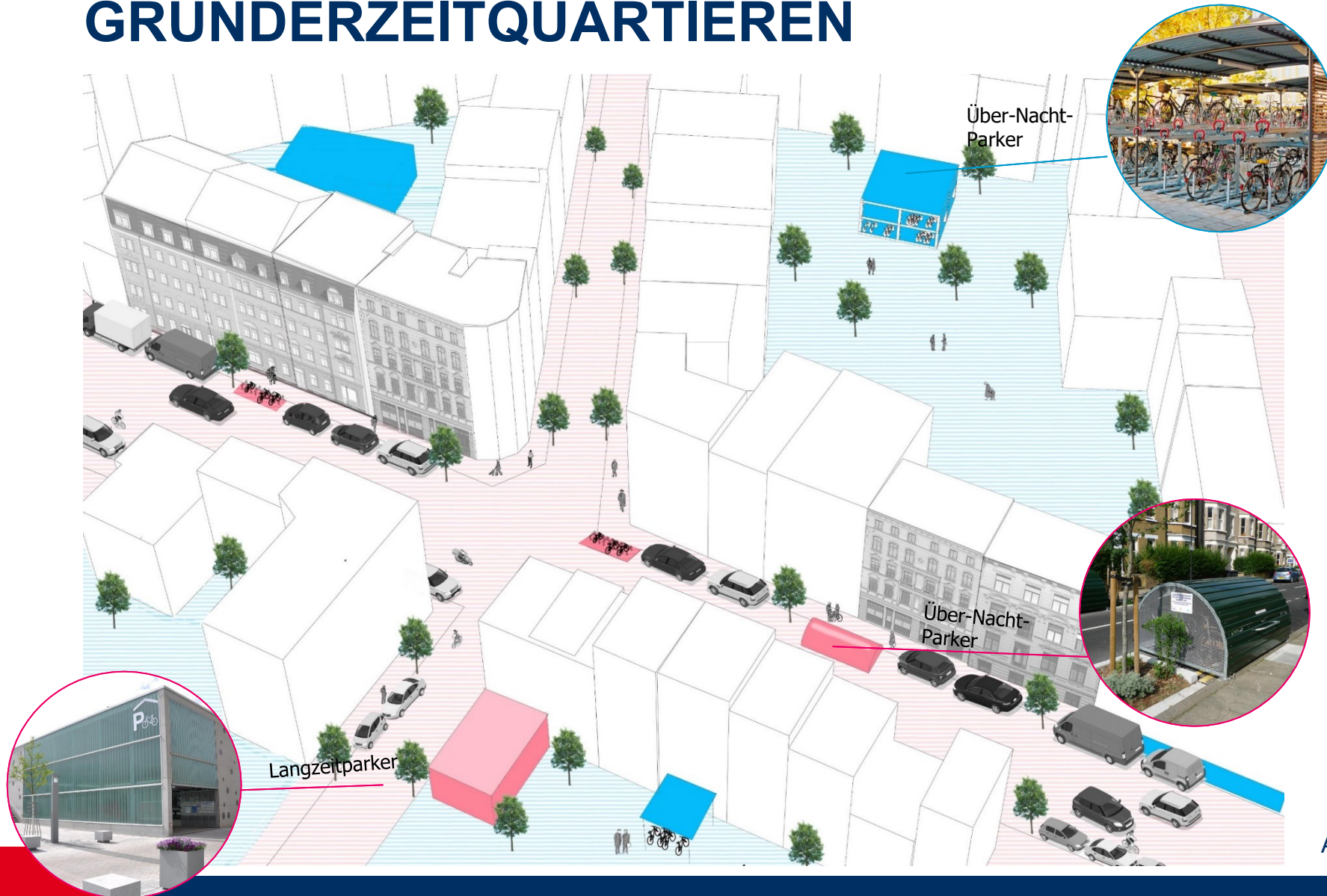


Abb. aus Gutachten ARGUS

GESCHÜTZTES FAHRRADPARKEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM



FAHRRADKLEINGARAGEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM



Fietshangar Osnabrück, Foto: Jannik Littek

Berlin-Charlottenburg, Firma Cervotex, Foto: Gunar Thöle



FAHRRADKLEINGARAGEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM



les nombreux box ALTAO® Pod de la Ville de Paris



Foto: Stadt Salzburg

www.altinnova.com

FAHRRADKLEINGARAGEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM

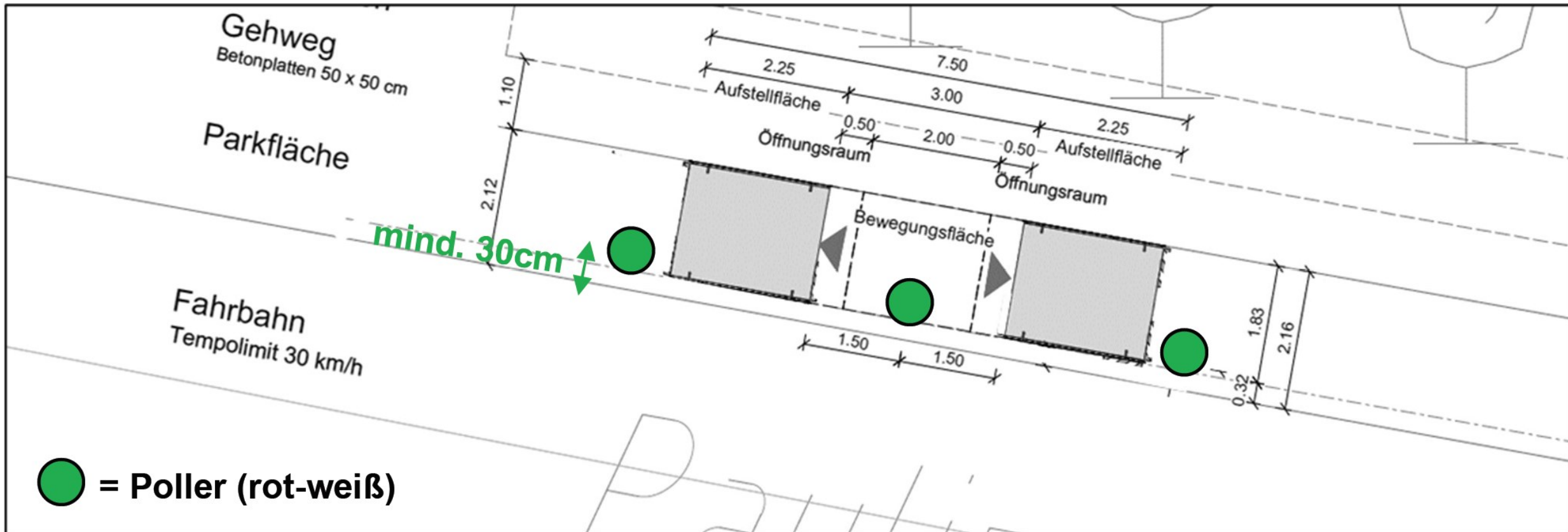
Standorte für Pilotvorhaben im Hamburger Komponistenviertel



Fahrradbügel auf ehemaligen Kfz-Parkplätzen im Kontorhausviertel

FAHRRADKLEINGARAGEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Prinzipskizze Fahrradkleingaragen auf ehemaligen Kfz-Parkplätzen



Abstimmung mit der Verkehrsbehörde: Auf Schraffen und Verkehrszeichen kann verzichtet werden.

FLÄCHENGERECHTIGKEIT



Fotos aus Hamburg-Winterhude

FLÄCHENGERECHTIGKEIT

Parkstände und Fahrradplätze in Gründerzeitvierteln

Quartier am Goldbekplatz - Baublock Semperstr./Schinkelstr./Peter-Marquard-Str./Kuhnsweg

Bestand

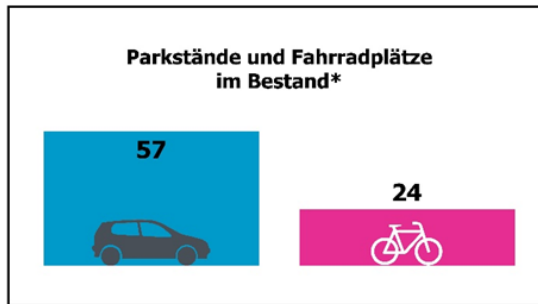
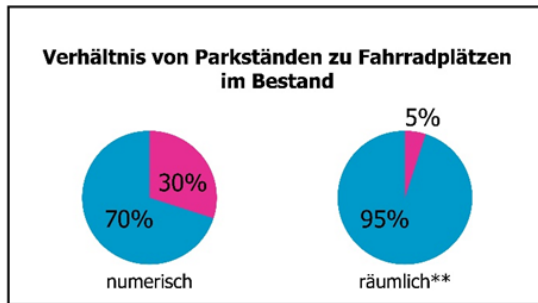


Abbildung 1: Parkraum im Bestand



Umverteilungsmodell

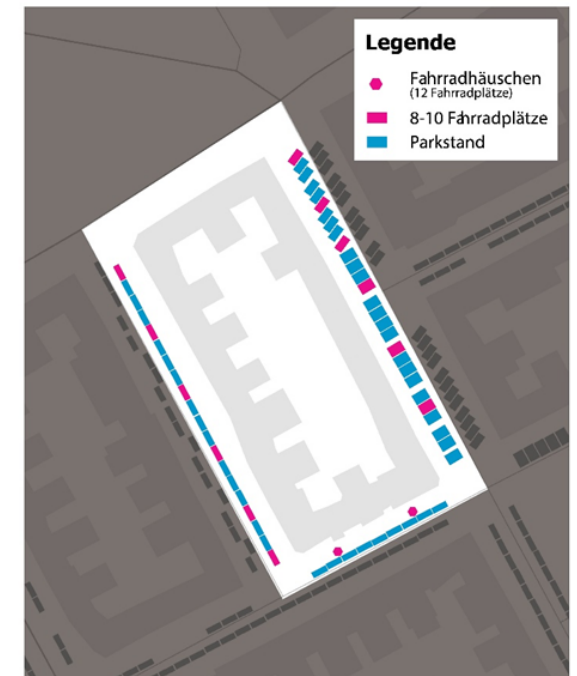
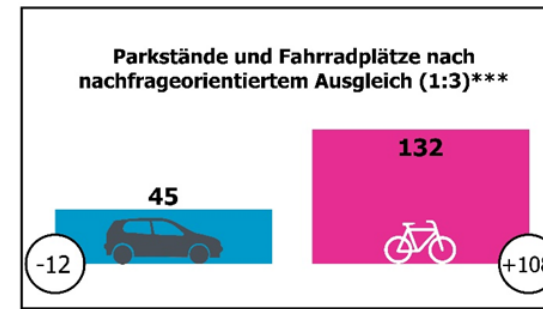
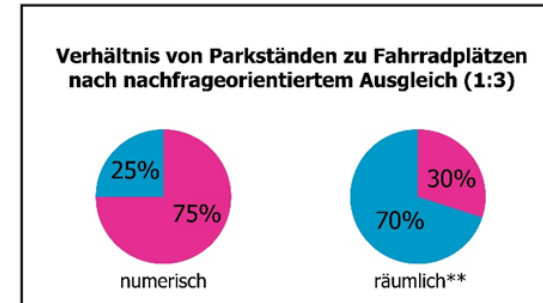


Abbildung 2: Vorschlag für eine Umverteilung des Parkraums



* Quelle: Erhebung im Untersuchungsgebiet
 ** Flächenverbrauch Parkstände parallel zur Fahrbahn: 12,50 m² je Parkstand | 1,5 m² je Fahrradplatz
 Flächenverbrauch Parkstände quer zur Fahrbahn: 10,50 m² je Parkstand | 1,05 m² je Fahrradplatz
 *** Pkw-Besitz: 0,4 pro Wohneinheit (WE) (MiD 2017) | Fahrrad-Besitz: 1,24 pro WE (Zensus 2011)

Quellen und Hinweise

Gutachten des Verkehrsplanungsbüros ARGUS „Quartiersentwicklung radfahrfreundlich gestalten“, Hamburg 2019, siehe Anlage zur Bürgerschaftsdrucksache

[Stellungnahme des Senats \(PDF, 21 MB\)](#)

Leitfaden des Planungsbüros ARGUS „Fahrradparken im Quartier“ in der finalen Fassung

[merkblaetter/leitfaden \(PDF, 14 MB\)](#)

Hamburger Förderprogramm

[Zwei Millionen Euro für das sichere Abstellen von Fahrrädern - Pressemeldung](#)

Hamburger Bauprüfdienst

[Bauprüfdienst „Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze“ \(PDF, 11 MB\)](#)

Bündnis für den Rad- und Fußverkehr

<https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/16177002/2022-05-17-bvm-strategie-rad-und-fussverkehr/>

Förderprogramm des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz

[Klimaschutz durch Radverkehr | Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz](#)

Fotonachweis

Die Rechte liegen beim Referenten als Fotografen bzw. bei der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen.

Abweichende Quellen und Orte außerhalb Hamburgs sind gesondert angegeben.

Kontakt

Tony Schröter

Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung – LP 11

Neuenfelder Straße 19

21109 Hamburg

Tony.Schroeter@bsw.hamburg.de

VIELEN DANK FÜR DIE AUFMERKSAMKEIT !



Kunstaktion im Hamburger Hafen 2021