

Kleine Anfrage der Fraktion der SPD vom 5. September 2012

Öffentliche Fahrradbügel in Bremen

In keiner anderen vergleichbaren deutschen Großstadt liegt der Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen so hoch wie in Bremen. Rund ein Viertel aller Fahrten in der Stadt werden heute bereits mit dem Fahrrad unternommen. Das Fahrrad ist ein umweltfreundliches und flexibles Fortbewegungsmittel, das für zahlreiche Menschen einen Ersatz für ein eigenes Auto darstellt.

Allerdings sind in vielen Straßenzügen die Möglichkeiten, Fahrräder diebstahlgeschützt im öffentlichen Straßenraum anzuschließen, begrenzt. Oft wird zum Anschließen des Fahrrades auf die verfügbaren Rohrpfeiler der Straßenschilder, auf Bäume aber auch auf Zäune von Privatgrundstücken zurückgegriffen. Dies führt wiederholt zu Konflikten, wenn etwa Gehsteige durch abgestellte Fahrräder für Passanten mit Kinderwagen oder Gehhilfen zu stark eingeeengt werden oder Anlieger das Anschließen fremder Fahrräder am eigenen Grundstückszaun untersagen.

Öffentliche Fahrradbügel können eine Abhilfe darstellen. Sie bieten Radfahrerinnen und Radfahrern eine sichere Abstellmöglichkeit und sorgen für eine Eindämmung des „wildes Parkens“ von Radfahrerinnen und Radfahrern.

Wir fragen den Senat:

1. Wie ist das Verfahren zur Aufstellung von öffentlichen Fahrradbügeln im Straßenraum grundsätzlich geregelt?
2. Wie werden Anwohnerinnen und Anwohner sowie die örtlich zuständigen Beiräte in die Standortauswahl eingebunden?
3. Wie wird mit Anträgen auf zusätzliche Fahrradbügel aus der Bevölkerung oder aus den Beiräten umgegangen?
4. Aus welcher Haushaltsstelle werden Aufstellung und Pflege der Fahrradbügel finanziert? Bestehen auf Stadtteil- oder Stadtbezirksebene Quotierungen der Mittel für zusätzliche Fahrradbügel?
5. Wie viele öffentliche Fahrradbügel sind bereits errichtet (bitte nach Ortsteilen aufschlüsseln und auf besondere Häufungen, z. B. Weserstadion, Hauptbahnhof etc. erläuternd eingehen)?
6. Wie hoch schätzt der Senat den Bedarf an öffentlichen Fahrradbügeln in den Orts- und Stadtteilen jeweils ein? Welche besonderen Bedarfe sieht der Senat in der Innenstadt und an den Bahnhöfen?
7. Welche Planungen bestehen zum bedarfsgerechten Ausbau öffentlicher Fahrradbügel in den Orts- und Stadtteilen (bitte nach Ortsteilen aufschlüsseln und gegebenenfalls erläutern)?
8. Welche Regelungen bestehen hinsichtlich der Berücksichtigung der Flächenanforderungen für Fahrradparken bei der Erschließung neuer Stadtquartiere, wie z. B. in der Überseestadt, auf dem Stadtwerder und perspektivisch im neuen Hulsberg-Viertel?
9. Bestehen Planungen bei der BREPARK, Radabstellanlagen, gegebenenfalls auch in Verbindung mit Ladestationen für Pedelecs, in ihren Parkhäusern anzubieten?

10. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, Einzelhändler der Nahversorgung in den Stadtteilen für das Thema Fahrradparken zu sensibilisieren? Welche Regelungen bestehen bezüglich der Genehmigungen von privaten Radabstellanlagen auf privatem und gegebenenfalls öffentlichem Grund?

Rainer Hamann, Arno Gottschalk,
Björn Tschöpe und Fraktion der SPD

D a z u

Antwort des Senats vom 16. Oktober 2012

1. Wie ist das Verfahren zur Aufstellung von öffentlichen Fahrradbügel im Straßenraum grundsätzlich geregelt?

Es gibt in Bremen kein grundsätzlich geregeltes Verfahren zur Aufstellung von Fahrradbügel. Die Anträge werden von Ortsämtern, Polizei, Anliegern etc. beim Amt für Straßen und Verkehr (ASV) eingereicht und dort unter Berücksichtigung verschiedener Aspekte (Eigentümer der Fläche, verkehrliche Belange, städtebauliche Belange etc.) geprüft. Auf unproblematischen und bereits intensiv zur Abstellung genutzten Flächen werden nach der ASV-internen Prüfung die Fahrradbügel anschließend installiert.

Bei problematischeren Straßenverkehrsflächen, bei denen verschiedene Beteiligte (z. B. Stadtplanung) zu hören sind, wird im Rahmen einer Abstimmung mit den beteiligten Trägern öffentlicher Belange über den Antrag entschieden. Bisher und aktuell gibt es aus Sicht vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) und ASV keinen entsprechenden Bedarf, über das praktizierte Verfahren hinaus fixierte Regelungen einzuführen; entsprechende Überlegungen wurden auch bisher nicht angestellt.

2. Wie werden Anwohnerinnen und Anwohner sowie die örtlich zuständigen Beiräte in die Standortauswahl eingebunden?

Eine Vielzahl der Standorte wird vom ASV auch mit den Ortsämtern abgestimmt, sodass über diesen Weg die örtlichen Beiräte eingebunden werden können.

3. Wie wird mit Anträgen auf zusätzliche Fahrradbügel aus der Bevölkerung oder aus den Beiräten umgegangen?

Der Antrag ist indirekt (über das Ortsamt) oder direkt beim ASV in der Straßenverkehrsbehörde, Abteilung Straßenerhaltung, zu stellen. Es reichen formlose Anträge; die genaue Örtlichkeit muss im Antrag definiert sein. Wie unter 1. dargestellt, werden diese Anträge geprüft und bei positiver Prüfung werden die Fahrradbügel installiert. Negative Ergebnisse der Prüfung werden dem Antragsteller mit Darstellung der Begründung mitgeteilt. Über die Anzahl der Vorgänge und der abgelehnten Anträge sowie die Dauer der Bearbeitung der Anträge wurden bisher keine statistischen Erhebungen geführt. In den letzten (ca. fünf) Jahren wurden lediglich in nur vier Stadtteilen Bedarfe auf Errichtung von Fahrradabstellanlagen auf der Fahrbahn angemeldet (Schwachhausen, Östliche Vorstadt, Findorff und Neustadt); die durchschnittliche Anzahl an Anträgen liegt jährlich zwischen fünf und sieben. Die Entscheidungsgrundlage bildet die „Richtlinie für die Einrichtung von Fahrradparkplätzen in der Stadtgemeinde Bremen“. Danach wird für ca. 80 % eine Lösung gefunden, wobei die konkrete Örtlichkeit sowohl auf der Fahrbahn als auch auf Nebenanlagen liegen kann. Die Ortsämter werden im Rahmen der Prüfung durch das ASV beteiligt.

4. Aus welcher Haushaltsstelle werden Aufstellung und Pflege der Fahrradbügel finanziert? Bestehen auf Stadtteil- oder Stadtbezirksebene Quotierungen der Mittel für zusätzliche Fahrradbügel?

Die Aufstellung von Fahrradbügel wird bei Neu- und Umbaumaßnahmen aus den jeweiligen Projektmitteln finanziert. Die Aufstellung von Fahrradbügel im bestehenden Straßennetz wird ebenso wie die Unterhaltung der Fahrradbügel aus den Haushaltsmitteln der Straßenerhaltung finanziert.

5. Wie viele öffentliche Fahrradbügel sind bereits errichtet (bitte nach Ortsteilen aufschlüsseln und auf besondere Häufungen, z. B. Weserstadion, Hauptbahnhof etc. erläuternd eingehen)?

Die Anzahl aller bereits errichteten Fahrradbügel wurde nicht erfasst, sodass deren Anzahl nicht benannt werden kann. Die seit 2009 neu aufgestellten Fahrradbügel sind im ASV dokumentiert.

6. Wie hoch schätzt der Senat den Bedarf an öffentlichen Fahrradbügeln in den Orts- und Stadtteilen jeweils ein? Welche besonderen Bedarfe sieht der Senat in der Innenstadt und an den Bahnhöfen?

Diese Fragestellung wird zurzeit durch einen umfangreichen Planungsauftrag in Abstimmung mit den Arbeiten zum Verkehrsentwicklungsplan bearbeitet. Ergebnisse dazu werden im Frühjahr 2013 vorliegen und in den Verkehrsentwicklungsplan einfließen sowie ab Mitte 2013 umgesetzt.

7. Welche Planungen bestehen zum bedarfsgerechten Ausbau öffentlicher Fahrradbügel in den Orts- und Stadtteilen (bitte nach Ortsteilen aufschlüsseln und gegebenenfalls erläutern)?

Die Planung von Fahrradbügeln ist grundsätzlich Bestandteil von Stadtentwicklungsmaßnahmen und von Straßenneu- und -umbaumaßnahmen. Von den zuständigen Stellen im Hause und vom ASV wurden hierzu folgende Angaben gemacht:

- Umgestaltung der Osterstraße zwischen Buntentorsteinweg und Wilhelm-Kaisen-Brücke zu einer attraktiven Fuß-Radverbindung zwischen Buntentorsteinweg und Innenstadt, Finanzierung im Rahmen des Programms aktive Orts- und Stadtteilzentren Alte Neustadt/Buntentor.
- Planung neues Hulsberg-Viertel – dort soll ein innovatives Mobilitätskonzept zusammen mit dem Krankenhaus erarbeitet werden, dabei werden auch Fahrradstellplätze von der Planung angemessen berücksichtigt.
- Abhentorswallquartier – einzelne Vorhaben sind in der Genehmigungsphase, Fahrradstellplätze sind vorgesehen.
- Postamt 5, Edeka-Supermarkt
- Huckelriede 70 Fahrradstellplätze
- Bahnübergänge Oberneuland 146 Fahrradstellplätze
- Hartwigstraße 10 Fahrradstellplätze
- Busbahnhof Ständer Blumenthal noch offen
- Hohentorsplatz noch offen
- Humboldtstraße 40 zusätzliche Fahrradstellplätze
- Waller Ring/Osterfeuerberger Ring 60 Fahrradstellplätze
- Osterfeuerbergstraße noch offen
- Haltestelle Graubündener Straße noch offen
- Linie 1 Mahndorf (B & R) 380 Fahrradstellplätze
- Umsteigeanlage Süd 60 Fahrradstellplätze
- Vegesacker Straße, 3. Bauabschnitt 74 Fahrradstellplätze
- Elsasser Straße 62 Fahrradstellplätze
- Linien 1, 8 Huchting (gemäß Planfeststellung) 430 Fahrradstellplätze
- Turnerstraße 16 Fahrradstellplätze

8. Welche Regelungen bestehen hinsichtlich der Berücksichtigung der Flächenanforderungen für Fahrradparken bei der Erschließung neuer Stadtquartiere, wie zum Beispiel in der Überseestadt, auf dem Stadtwerder und perspektivisch im neuen Hulsberg-Viertel?

Die Planung der Fahrradstellplätze ist in der Regel integrierter Bestandteil der Stadtplanung, im neuen Hulsberg-Viertel z. B. im Rahmen des dortigen Mobilitätskonzeptes (vergleiche Antwort auf Frage 7). Anders ist es bei den privaten Stellplätzen, die bei Neubauten gemäß den Vorgaben des „Ortsgesetz über Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze in der Stadtgemeinde Bremen [StellplOG Bremen]“ zu berücksichtigen sind, das zurzeit novelliert wird. Dort werden neben anderen qualitativen Anforderungen auch Mindestflächen pro Fahrradstellplatz definiert. Diese liegen im neuen Entwurf des Ortsgesetzes bei 1,5 m²/Stellplatz.

9. Bestehen Planungen bei der BREPARK, Radabstellanlagen, gegebenenfalls auch in Verbindung mit Ladestationen für Pedelecs, in ihren Parkhäusern anzubieten?

Siehe Antwort zu Frage 6.

10. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, Einzelhändler der Nahversorgung in den Stadtteilen für das Thema Fahrradparken zu sensibilisieren? Welche Regelungen bestehen bezüglich der Genehmigungen von privaten Radabstellanlagen auf privatem und gegebenenfalls öffentlichem Grund?

Das Fahrrad spielt in Bremen beim Einkaufen eine nennenswerte Rolle. Über 20 % aller Wege mit dem Fahrrad dienen diesem Fahrtzweck, wobei ein Viertel aller täglichen Wege im Personenverkehr in Bremen mit dem Rad zurückgelegt werden. Der Einzelhandel hat somit ein Eigeninteresse, seinen Kunden, die mit dem Fahrrad anreisen, akzeptable Abstellmöglichkeiten anzubieten und tut dies auch zunehmend. Der zurzeit in Aufstellung befindliche Verkehrsentwicklungsplan wird darüber hinaus dazu beitragen, die Vorteile der Fahrradförderung für den Einzelhandel zu beleuchten. Bei der Planung neuer Einzelhandelsstandorte ist das Ortsgesetz über Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze in der Stadtgemeinde Bremen entsprechend zu beachten (siehe Antwort zu Frage 8).