

## **Mitteilung des Senats vom 20. April 2021**

### **Allüberall Fahrräder in der Altstadt – wann wird es Abstellplätze unter der Erde geben?**

Die Fraktion der SPD hat unter Drucksache 20/420 S eine Kleine Anfrage an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Hält der Senat die Einrichtung von Fahrradparkplätzen in der Unterführung am Brill und im Bunker unter dem Domshof für sinnvoll und notwendig, um das zunehmende innerstädtische Stellplatzproblem für Fahrräder zu beseitigen?

Das Thema Fahrradparken in der Innenstadt wird aktuell im Rahmen der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) im Baustein autofreie Innenstadt behandelt. Dabei wird sowohl die Ausweitung dezentraler Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum als auch großflächiges, witterungsgeschütztes Fahrradparken betrachtet. Unter anderem zu den beiden genannten Standorten wurde in 2020 eine Machbarkeitsstudie für ein Fahrradparkhaus erstellt. Die Umsetzung wird an beiden Standorten empfohlen.

Für den Domshofbunker wird die Entwicklung des Fahrradparkhauses in zwei Phasen vorgeschlagen, sodass zunächst nur der östliche Trakt des Bunkerbauwerks zum Fahrradparken genutzt wird und oberirdisch weniger Zugangsbauwerke erforderlich werden. Damit könnten circa 1 000 Stellplätze (Doppelstock) inklusive circa 90 Stellplätzen für Spezialfahrräder, wie beispielsweise Lastenräder, Dreiräder, Rollstuhlfahrräder, Liegeräder oder auch Fahrräder mit Anhänger, errichtet werden. Mit Realisierung der zweiten Phase könnte die Kapazität knapp verdoppelt werden.

Für den Brilltunnel wird in der Machbarkeitsstudie aufgezeigt, dass ein Fahrradparkhaus mit circa 1 100 Stellplätzen (Doppelstock) inklusive circa 100 Stellplätzen für Spezialfahrräder untergebracht werden kann. Es wurden zwei Varianten entwickelt, die den Tunnel entweder als reines Fahrradparkhaus oder aber mit der Option als Passage für den Fußverkehr und einer direkten Anbindung an die Haltestelle/Bahnsteige der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) ermöglichen. Mindestens vier Zugänge in den unterschiedlichen Ecken des Knotenpunkts sollten geöffnet werden.

Für beide Standorte ist jeweils eine begehbare Rampe, die gegebenenfalls mit Rollsteig ausgestattet werden kann sowie ein Aufzug berücksichtigt, sodass das Fahrradparkhaus auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkung oder mit Spezialfahrrädern barrierefrei zu erreichen ist. Die anderen Zugänge werden als Treppe mit Schieberampe vorgesehen.

Das Konzept für die Fahrradparkhäuser integriert außerdem Servicestationen, die durch die Präsenz von Personal einen kundenorientierten und reibungslosen Betrieb gewährleistet. Hier können auch leichte Reparatur-

arbeiten oder Leihradangebote realisiert werden. Weitere Serviceangebote wie öffentliche Toiletten, Schließfächer oder ähnliches werden außerdem für die Fahrradparkhäuser empfohlen.

Das Angebot der Fahrradparkhäuser kann Chancen für den Stadtraum entwickeln, da die Option entsteht, die Fahrradbügel im direkten Umfeld oberirdisch zurückzunehmen, sodass diese Flächen für eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität zur Verfügung stehen. Am Brill ist eine Erweiterung des Bewegungsraums für starke Fußgänger:innenpulks relevant. Der oberirdische Raum sollte entsprechend gestaltet und betrieben werden.

2. Gäbe es bei der Einrichtung solcher Stellplätze unüberwindbare technische oder finanzielle Probleme, die einer Einrichtung an den genannten Orten entgegenstünden?

Die Erschließung der unterirdischen Bauwerke erfordert oberirdische Zugänge.

Auf dem Domshof ist dies im Hinblick auf die Nähe zum Weltkulturerbe und stadtgestalterische Fragen sensibel und erfordert eine abgestimmte Planung. Außerdem sind die Belange und Vorhaben weiterer Akteure wie den Domshof-Anrainern, dem Projekt Open Space Domshof und dem Marktbetrieb zu berücksichtigen.

Am Brill ist zur Flächenverfügbarkeit für oberirdische Zugangsbauwerke zunächst eine Neuordnung der Kreuzungssituation erforderlich. Entsprechende Konzepte zur Änderung der Verkehrsführung in der Martinstraße und Bürgermeister-Smidt-Straße werden aktuell im Rahmen der VEP-Teilfortschreibung erörtert. Für einen direkten Zugang aus dem Fahrradparkhaus in die Fußgängerzone Hutfilterstraße ist die Verlegung der Straßenbahnhaltestelle (Linien 2 und 3 in Richtung Gröpelingen) erforderlich. Dieser Aspekt muss in der weiteren Planung auch bezogen auf die Auswirkungen für die Haltestelle berücksichtigt und näher geprüft werden.

Aktuell sind an beiden Standorten keine unüberwindbaren technischen oder finanziellen Probleme zu erkennen.

3. Wird der Senat ein Konzept entwickeln, wie die bauliche Umsetzung und verkehrliche Anbindung der genannten Orte an das vorhandene Radwegenetz gewährleistet werden kann?

Die Anbindung der Fahrradparkhäuser ist Bestandteil der Machbarkeitsstudie. Maßnahmen aus der VEP-Teilfortschreibung zur autofreien Innenstadt tragen zu Verbesserungen bei.

4. Welche finanziellen Mittel sind zur Umnutzung der Unterführung am Brill und des Domshofsbunkers notwendig, und sind für diese Projekte Mittel im Haushalt vorgesehen?

Die Machbarkeitsstudie schätzt die Kosten für ein Fahrradparkhaus im Domshofsbunker grob mit circa 2 Millionen Euro beziehungsweise im Brilltunnel mit circa 2,5 Millionen Euro ein. Hierbei ist jedoch zu erwähnen, dass eine Machbarkeitsstudie noch keine detaillierte Planung darstellt und daher die geschätzten Kosten eher einen Kostenrahmen auf Basis von Vergleichsprojekten widerspiegeln. Erst mit einer detaillierteren Planung, können Auswirkungen und Randbedingungen genauer bestimmt und beziffert werden.

5. Hält der Senat eine Kooperation mit der BREPARK bei der Realisierung von Parkgaragen in der Unterführung am Brill und im Domshofsbunker für sinnvoll oder bevorzugt der Senat eine Zusammenarbeit mit anderen Anbietern?

Die BREPARK hat die Erstellung der Machbarkeitsstudie begleitet. Es ist vorgesehen, dass die BREPARK im Falle einer Entscheidung für die Umsetzung eines Fahrradparkhauses in der Innenstadt die Planung als zukünftiger Betreiber übernimmt.