

**Kleine Anfrage
der Fraktion CDU vom 10.09.2024
und Mitteilung des Senats vom 22.10.2024**

Fahrradparken in der Innenstadt

Vorbemerkung der fragenstellenden Fraktion:

Die Bremer Innenstadt erlebt einen stetigen Zuwachs an Radfahrern, nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Bedeutung umweltfreundlicher Mobilität. Es ist unabdingbar, die Infrastruktur den aktuellen und zukünftigen Bedürfnissen anzupassen, um den Radverkehr zu fördern und gleichzeitig die Attraktivität der Innenstadt zu steigern.

Eine besondere Rolle spielt dabei die Einbeziehung bestehender Infrastrukturen wie Bunkeranlagen, Parkhäuser und öffentliche Parkplätze, um den benötigten Platz für Fahrräder effizient zu nutzen und gleichzeitig den städtischen Raum bestmöglich zu gestalten. Auch die Einbindung der BREPARK, die bereits Erfahrung im Parkraum-Management hat, könnte zur effizienten Umsetzung beitragen.

Die Planung und Umsetzung eines solchen Konzepts erfordert nicht nur eine klare finanzielle und zeitliche Planung, sondern auch die Beteiligung relevanter Akteure, einschließlich der Hochschulen, der BREPARK und der Bürger, um ein bedarfsorientiertes und praxisnahes Konzept zu erstellen.

Daher ist ein schneller und koordinierter Handlungsansatz notwendig, um die Verkehrswende in Bremen nachhaltig zu gestalten und die Innenstadt als lebenswerte und zukunftsfähige Zone für alle Verkehrsteilnehmer zu entwickeln.

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wann wird ein Konzept für das Fahrradparken in der Innenstadt vorgelegt, wie sieht der Zeitplan für dessen Umsetzung aus und welche Planungsschritte sind zu welchem Zeitpunkt und durch welche Akteure vorgesehen?

Die 2013 vom damaligen Senator für Umwelt, Bau und Verkehr erarbeitete „Untersuchung zum Fahrradparken in der Stadtgemeinde Bremen als Ergänzung zum Verkehrsentwicklungsplan“ betrachtet innerstädtische Schwerpunktbereiche des Fahrradparkens und geht in den Empfehlungen auf unterschiedliche Abstellbedarfe und –formen ein. Für die planerische Ausrichtung in Bezug auf das Fahrradparken in der Innenstadt liegt damit ein Konzept vor, dessen Empfehlungen zwischenzeitlich weiterverfolgt und z.T. bereits umgesetzt wurden. So wurde das Fahrradparkhaus Am Dom umgesetzt, es wurden weitere potenzielle Standorte für Fahrradparkhäuser untersucht und parallel wurde im Rahmen des Aktionsprogramms Innenstadt die Verdichtung des dezentralen Fahrradparkens vorangetrieben. Diese bereits eingeleiteten Schritte werden weiterverfolgt. Sukzessive werden weitere dezentrale Fahrradbügel errichtet, parallel erfolgt die Prüfung potenzieller Fahrradparkhausstandorte auf Basis der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans. Zentrale Akteur:innen im Rahmen der Planung sind die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, das Amt für Straßen und Verkehr, das Ortsamt Mitte und die BREPARK GmbH.

2. Mit welchen Haushaltsmitteln ist die Erstellung und Umsetzung eines Konzeptes zum Fahrradparken in der Innenstadt in welchen Jahren hinterlegt?

Es wird auf das vorliegende Konzept verwiesen. Im Rahmen der Mittel der Straßenunterhaltung sind rund 200.000 EUR für Fahrradbügel vorgesehen, die bis auf Weiteres im Rahmen eines jeweiligen Jahresvertrages für Fahrradbügel im gesamten Stadtgebiet ausgegeben werden.

3. Wer wird bei der Erstellung und Umsetzung eines solchen Konzeptes beteiligt?
Über die unter 1 genannten Akteur:innen hinaus werden im Zuge der Umsetzung je nach Einzelfall die Polizei, die Feuerwehr, das Ortsamt/ Beirat, der Landesbehindertenbeauftragte sowie in besonderer Weise betroffene Anlieger:innen beteiligt.

4. Wie hoch ist der aktuelle Bestand an Fahrradstellplätzen in der Innenstadt und mit welchem Bedarf rechnet der Senat in Hinblick auf die Entwicklungen in der Innenstadt, wie z.B. die Teilverlagerung der Universität in die Innenstadt oder die Ausführungen der Klimaenquetekommission (bitte nach Fahrrädern und Lastenrädern separieren)?

Im Jahr 2021 wurde, im Rahmen einer mobilen Datenerhebung mittels bildgebendem Verfahren, ein Angebot von 687 Fahrradbügeln im öffentlichen Verkehrsraum des Ortsteils Altstadt festgestellt. In den Folgejahren wurden zusätzliche Fahrradbügel in den Straßenräumen installiert, so dass mittlerweile von einem höheren Bestand ausgegangen werden kann. Eine erneute Befahrung zur Aktualisierung der Daten steht derzeit noch aus,

Die Anzahl der Fahrradabstellmöglichkeiten in den innerstädtischen Fahrradstationen der BREPARK beträgt inklusive der Stellplätze in den Fahrradparkhäusern am Hauptbahnhof 1.418.

Es wird mit einem steigenden Fahrradparkbedarf gerechnet. Die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs werden in der Konsequenz auch eine erhöhte Nachfrage nach Abstellmöglichkeiten zur Folge haben. Dabei wird auch mit einem steigenden Bedarf nach Lastenradstellplätzen zu rechnen sein. Neunutzungen wie beispielsweise der neue Universitätsstandort weisen die Deckung ihres zusätzlichen Abstellbedarfs im Rahmen der Bauantragsstellung nach.

5. Wie gestaltet sich der aktuelle Bestand an Fahrradstellplätzen hinsichtlich

a. Fahrradstellplätzen am Straßenrand,

Siehe Antwort zu Frage 4.

b. überdachten Fahrradstellplätzen,

Es werden in den innerstädtischen Fahrradstationen der BREPARK inklusive der Stellplätze in den Fahrradparkhäusern am Hauptbahnhof 1.418 Stellplätze angeboten, die vollständig überdacht sind.

c. bewachten Fahrradstellplätzen,

Es werden in den innerstädtischen Fahrradstationen der BREPARK inklusive der Stellplätze in den Fahrradparkhäusern am Hauptbahnhof 1.418 Stellplätze angeboten, die alle überwacht sind, z.T. durch Personen, z.T. videoüberwacht.

d. sonstigen Fahrradstellplätzen?

Zu dieser Kategorie liegen keine Daten vor.

6. Mit welchen Zielvorgaben bzw. Zielvorstellungen in Bezug auf die Anzahl an

a. Fahrradstellplätzen am Straßenrand,

b. überdachten Fahrradstellplätzen,

c. bewachten Fahrradstellplätzen,

d. sonstigen Fahrradstellplätzen,

geht der Senat an die Erstellung des Konzeptes für Fahrradparken in der Innenstadt?

Es wird wie unter 4 dargestellt von einer insgesamt steigenden Nachfrage ausgegangen. Quantifizierte Zielvorgaben wie angefragt bestehen nicht. Grundsätzlich wird angesichts der Unterschiede bezüglich Abstelldauer, Wert und Dimensionierung der Fahrräder ein differenziertes Angebot aus Stellplätzen am Straßenrand und in zusätzlich gesicherten und witterungsgeschützten Fahrradstationen verfolgt, das die unterschiedlichen Bedürf-

nisse der Zielgruppen abdeckt. Hinzu kommt, dass private Hauseigentümer Ihren Mieter:innen bzw. Mitarbeitenden eine nicht erfasste Anzahl von gesicherten Fahrradabstellplätzen in den Gebäuden bzw. in privaten Tiefgaragen bzw. auf Höfen etc. anbieten.

7. Wie viele Reparaturstationen für Fahrräder gibt es aktuell in der Innenstadt, wie viele sind bis zu welchem Zeitpunkt geplant und wie bzw. von wem werden diese Reparaturstationen aktuell und in Zukunft betrieben?

In der direkten Innenstadt gibt es eine freizugängliche Fahrradreparaturstation im Fahrradparkhaus Am Dom, betrieben von der BREPARK GmbH. Eine weitere Station wird von der BREPARK innenstadtnah im Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof betrieben. Zusätzlich gibt es innenstadtnah eine Station im Cafe Noon, Goetheplatz, betrieben vom Projekt Bike It! der Wirtschaftsförderung Bremen. Pläne für zusätzliche Stationen liegen derzeit nicht vor. Im Zuge der Umsetzung eines potenziellen weiteren Fahrradparkhauses wird die Integration einer Station geprüft werden. Darüber hinaus gibt es private Anbieter, die auch kurzfristig Reparaturen durchführen.

8. Inwiefern wird die BREPARK bei der Schaffung von Fahrradstellplätzen involviert sein?

Nachdem das Projekt "Fahradparkhaus unter dem Domshof" nicht weiterverfolgt wird, werden zur Deckung der hohen Nachfrage nach Fahrradabstellmöglichkeiten in der Bremer Innenstadt alternative Standorte für ein mögliches Fahrradparkhaus geprüft. Im Rahmen dieses Prozesses wird auch die BREPARK GmbH als potenzielle Betreiberin eines zusätzlichen Fahrradparkhauses eingebunden.

9. Inwiefern wird die BREPARK bei der Betreuung von Fahrradstellplätzen eingebunden werden?

Die BREPARK GmbH wird auf Grundlage der bestehenden Verträge mit der Stadtgemeinde Bremen auch weiterhin die städtischen Fahrradparkhäuser in der Innenstadt betreiben.

10. Inwiefern werden der Brilltunnel, der Bunker unter dem Domshof, weitere Bunkeranlagen, Parkhäuser für Autos, aktuelle Parkplätze im öffentlichen Straßenbereich sowie das Fahrradparkhaus am Dom mit welcher Anzahl von Fahrradstellplätzen in die Planungen einbezogen?

Zur Deckung der hohen Nachfrage nach Fahrradabstellmöglichkeiten in der Innenstadt ist es erforderlich, über das dezentrale Fahrradparken auf kleineren Flächen hinaus auch größere, gebündelte und zentral gelegene Angebote in Form von Fahrradparkhäusern zu schaffen.

Bestehende Kfz-Parkhäuser wurden hinsichtlich der Integration von Fahrradstellplätzen geprüft, kommen aber größtenteils nicht in Frage, da eine gemeinsame Nutzung der Rampen durch Rad- und Kfz-Verkehr nicht immer sicher möglich ist. Wo eine Integration möglich ist, ist diese bereits erfolgt, so in den Kfz-Parkhäusern Am Brill und Mitte.

Im Rahmen des Aktionsprogramms Innenstadt wurde auf Grundlage des Senatsbeschlusses vom 25.8.2020 ein Teil der Kfz-Stellplätze im Straßenraum in Fahrradabstellplätze umgewandelt. Das Fahrradparkhaus am Dom stellt auch weiterhin einen wichtigen Baustein im Gesamtangebot an Fahrradstellplätzen dar.

Aktuell wird geprüft, inwieweit vorhandene leerstehende Ladengeschäfte sich für eine Zwischen- oder Dauernutzung für innenstadtnahes Fahrradparken eignen. Dies hat Priorität gegenüber anderen Standortoptionen.

Beschlussempfehlung:

Die Stadtbürgerschaft nimmt von der Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage Kenntnis.