

**Antwort des Senats
auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD
vom 11. März 2021**

„Allüberall Fahrräder in der Altstadt – wann wird es Abstellplätze unter der Erde geben?“

Die Fraktion der SPD hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

„Ca. 5.500 Stellplätze für Fahrräder gibt es inzwischen in der Bremer Innenstadt: Tendenz steigend. Doch der Bedarf ist weitaus höher. Ob an der Schlachte, am Hauptbahnhof, in den Nebenstraßen der Obern- und der Sögestraße oder am Rande des Marktplatzes – abgestellte Fahrräder sind im Stadtbild längst überall unübersehbar. Und neben den dafür vorgesehenen Fahrradbügeln werden auch Laternen, Zäune oder sogar Bäume zu diebstahlssicheren Stellplätzen umfunktioniert. Das mag für die Radelnden praktisch sein, sorgt aber gelegentlich auch für Ärger bei Fußgehenden oder Menschen mit Rollatoren, Kinderwagen oder Rollstühlen. Erschwerend kommt hinzu, dass nur ca. 3.700 der vorhandenen Plätze kostenlos genutzt werden können, während ca. 1.800 Stellplätze auf die kostenpflichtige Radstation des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) am Hauptbahnhof und das teilweise kostenpflichtige BREPARK-Fahrradparkhaus am Dom entfallen.

Ähnlich wie beim motorisierten Individualverkehr gilt auch für die Fahrräder: Der vorhandene Platz in der Stadt ist begrenzt.

Es gibt seit Längerem Überlegungen, die derzeit ungenutzten unterirdischen Flächen in der stillgelegten Unterführung am Brill und im Bunker unter dem Domshof zu Abstellplätzen für Fahrräder umzubauen. Diese Standorte verfügen über ausreichend Platz für mehrere Hundert Fahrräder und böten zudem den Vorteil, an den beiden äußeren Seiten der Shopping-Meile rund um die Obernstraße für kurze Wege zu garantieren, ein wichtiges Kriterium für Radfahrende, die längere Fußwege mehrheitlich ablehnen. Bequemes, sicheres und kostengünstiges Fahrradparken könnte somit auch ein Baustein bei der dringend notwendigen Wiederbelebung der Innenstadt werden.

In niederländischen Städten ist es schon lange üblich, Fahrradstellplätze unter der Erde zu schaffen, die sich auch großer Akzeptanz bei der Bevölkerung erfreuen. Bremen braucht daher dringend ein zukunftsweisendes und realitätsorientiertes Nutzungskonzept für Fahrradstellplätze auf den derzeit brachliegenden unterirdischen Flächen in der Altstadt. Dabei muss auch über mögliche Betreiber, notwendige bauliche Maßnahmen und personelle Bedarfe nachgedacht werden.

Wir fragen den Senat:

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?
2. Gäbe es bei der Einrichtung solcher Stellplätze unüberwindbare technische oder finanzielle Probleme, die einer Einrichtung an den genannten Orten entgegenstünden?
3. Wird der Senat ein Konzept entwickeln, wie die bauliche Umsetzung und verkehrliche Anbindung der genannten Orte an das vorhandene Radwegenetz gewährleistet werden kann?
4. Welche finanziellen Mittel sind zur Umnutzung der Unterführung am Brill und des Domshofs-Bunkers notwendig und sind für diese Projekte Mittel im Haushalt vorgesehen?
5. Hält der Senat eine Kooperation mit der BREPARK bei der Realisierung von Parkgaragen in der Unterführung am Brill und im Domshof-Bunker für sinnvoll oder bevorzugt der Senat eine Zusammenarbeit mit anderen Anbietern?“

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, witterungsgeschützte 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, so dass zunächst nur der östliche Trakt des Bunkerbauwerks zum Fahrradparken genutzt wird und oberirdisch weniger Zugangsbauwerke erforderlich werden. Damit könnten ca. 1.000 Stellplätze (Doppelstock) inklusive ca. 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 ca. 1.100 Stellplätzen (Doppelstock) incl. ca. 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 BSAG ermöglichen. Mindestens vier Zugänge in den unterschiedlichen Ecken des Knotenpunkts sollten geöffnet werden.

Für beide Standorte ist jeweils eine begehbare Rampe, die ggf. mit Rollsteig ausgestattet werden kann, sowie ein Aufzug berücksichtigt, so dass 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 Reparaturarbeiten oder Leihradangebote realisiert werden. Weitere Serviceangebote wie öffentliche Toiletten, Schließfächer o.ä. 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, so dass diese Flächen für eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität zur Verfügung stehen. Am Brill ist eine Erweiterung des Bewegungsraums für starke Fußgänger:innenpuls 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 Martinistraße und Bgm.-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 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 Domshofs-Bunkers notwendig und sind für diese Projekte Mittel im Haushalt vorgesehen?

Die Machbarkeitsstudie schätzt die Kosten für ein Fahrradparkhaus im Domshofbunker grob mit ca. 2 Mio. Euro bzw. im Brilltunnel mit ca. 2,5 Mio. 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 Domshof-Bunker 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.