

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S)
am 05. Februar 2015**

Errichtung von Fahrradständern auf Antrag von Bürgerinnen und Bürgern

Der Abgeordnete Herr Saffe hat um einen schriftlichen Bericht der Verwaltung zum Thema Errichtung von Fahrradständern auf Antrag von Bürgerinnen und Bürgern gebeten. Im Folgenden sind die Fragen mit den entsprechenden Antworten aufgeführt.

1. *Wie viele Anträge auf Errichtung von Fahrradanhängerbügeln sind in den letzten drei Jahren beim ASV eingegangen und wie viele wurden davon genehmigt und installiert?*

Grundsätzlich besteht kein gesetzlicher Anspruch auf Errichtung von Fahrradanhängerbügeln im öffentlichen Verkehrsraum. Gleichwohl kann jede Bürgerin und jeder Bürger schriftliche bzw. mündliche Anträge auf die Errichtung von Fahrradanhängerbügeln beim Amt für Straßen und Verkehr (ASV) stellen. Da kein vorgeschriebenes formalisiertes Verfahren vorliegt, wird auch keine Statistik über den Eingang von Anträgen auf Fahrradanhängerbügel geführt. Daher besteht zu diesem Zeitpunkt keine Möglichkeit einer entsprechenden Aussage über abgelehnte und installierte Fahrradanhängerbügel.

2. *Wie lange ist die durchschnittliche Bearbeitungszeit der Anträge?*

Die Bearbeitungszeit hängt vom jeweiligen Einzelfall ab. Bei einfachen Fällen kann zwischen Antrag und Aufstellung ein kurzer Zeitraum von 3-4 Wochen liegen, in komplexeren Fällen kann die Bearbeitung unter Beteiligung von Ortsämtern, Beiräten, Stadtplanung, etc. entsprechend länger dauern.

3. *Welche sind Ablehnungsgründe?*
und

4. *Wird Standortvorschlägen der Antragsteller entsprochen? Wenn nicht, warum?*

Fahrradanhängerbügel werden nur dann aufgestellt, wenn ein öffentlicher Bedarf besteht. Anträge auf Aufstellung von Fahrradanhängerbügeln im öffentlichen Raum zur privaten Nutzung, oder eine Aufstellung von Fahrradanhängerbügeln auf privatem Grund, werden in der Regel abgelehnt. Weitere Ablehnungsgründe können in der Örtlichkeit selbst liegen (kein ausreichender Platz, Sicherheitsabstände, Baumbestand/Grünflächen, etc.), oder stadtplanerische Gründe bzw. anderweitige Nutzung der Flächen (Märkte, Außen-gastronomie, etc.) sprechen auch gegen die Aufstellung von Fahrradanhängerbügel.

Weitere Ablehnungsgründe können darin bestehen, dass eine Abstellmöglichkeit auf privatem Grund gegeben ist bzw. geschaffen werden könnte, oder alternative Aufstellmöglichkeiten in zumutbarer Nähe hergestellt werden können, die einer Nutzung durch die Allgemeinheit besser entsprechen.

5. *Welche Akteure reden bei der Genehmigung und der Standortauswahl der Fahrradbügel mit?*

Die Anträge werden zum einen durch Sachbearbeiter im Bereich der Straßenerhaltung (bei Aufstellung von Fahrradbügeln in Nebenanlagen) und zum anderen durch Sachbearbeiter im Bereich der Straßenverkehrsbehörde (bei Aufstellung von Fahrradbügeln im Bereich der Fahrbahn und PKW-Parkplätzen) bearbeitet. Von dort aus erfolgt i.d.R. die Beteiligung der unter Punkt 2 aufgeführten weiteren Institutionen. Des Weiteren werden in allen Neu- und Umbauprojekten von Straßen, Wegen und Plätzen entsprechende Prüfungen zur Neuaufstellung von Fahrradbügeln vorgenommen und nach Möglichkeit realisiert (z.B. in der Maßnahme Humboldtstraße).

6. *Werden bestehende Standorte auf ihre Auslastung überprüft, um bei "Überauslastung" (z.B. vor der Bürgerschaft) weitere oder überhaupt Fahrradbügel zu installieren. Falls nicht, welche Pläne verfolgt der Senat, diese Standortprüfung einzuführen?*

Eine definierte Regelung hierzu existiert nicht. Entsprechend eingehende Meldungen von unterschiedlichsten Stellen (Bürgerinnen/Bürger, Ortsämter, Polizei, Gewerbetreibende, etc.) werden wie oben beschrieben bearbeitet.

7. *Wie erfahren Bürgerinnen und Bürger von der Möglichkeit, Fahrradbügel zu beantragen?*

Für Bürgerinnen und Bürger besteht die Möglichkeit, einen formlosen Antrag auf Aufstellung von Fahrradbügeln zu stellen. Dieser kann direkt beim ASV gestellt werden, es werden aber auch Bürgeranträge über die Ortsämtern oder anderen Dienststellen (SUBV; UBB, IB, etc.) beim ASV eingereicht. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr prüft, inwieweit eine Information bezüglich der Beantragung von Fahrradbügeln im Internet erfolgen kann.

8. *Wie kann der Beantragungsvorgang erleichtert werden?*

Bereits jetzt genügt eine formlose Eingabe an das ASV. Insofern bedarf es keiner weiteren Erleichterung.

Grundsätzlich erfolgt die Anordnung von Fahrradbügeln auf der Fahrbahn auf Grundlage der beigefügten Richtlinie. Darüber hinaus werden die Anforderungen an wohnungsnahes Fahrradparken aus der Untersuchung zum „Fahrradparken in Bremen“ aus dem Jahr 2013 berücksichtigt, die zur Ergänzung des Verkehrsentwicklungsplanes Bremen 2025, durchgeführt wurde.

Beschlussvorschlag:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Richtlinie für die Einrichtung von Fahrradparkplätzen in der Stadtgemeinde Bremen**1. Präambel**

Alle Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, spielende Kinder, Behinderte, Fahrradfahrer, Kraftfahrzeugfahrer) haben grundsätzlich das gleiche subjektiv-öffentliche Recht zur Nutzung der ihnen vorbehaltenen Verkehrsflächen. Der erhebliche Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs führt zur Konkurrenz um die knappe Ressource Parkraum. Vor diesem Hintergrund ist die folgende Richtlinie im Sinne des StVO-Grundsatzes, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten, ein Beitrag zum Ausgleich der widerstreitenden Interessen der Verkehrsteilnehmer.

2. Regelungen in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Fahrräder (ausgenommen Kinderfahrräder) sind ebenso wie Kraftfahrzeuge Fahrzeuge im Sinne des Straßenverkehrsrechts.

Die Teilhabe an Regelungen des ruhenden Verkehrs gilt grundsätzlich auch für Fahrräder. So kann die Straßenverkehrsbehörde gemäß §§ 45 (1), 42 (4) Nr. 2 StVO aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung die Parkerlaubnis durch Zusatzschild auf Fahrzeugarten beschränken und infolgedessen Abstellflächen ausschließlich Fahrrädern vorbehalten.

Allerdings sind Verkehrseinrichtungen und insoweit auch Fahrradparkplätze nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist (§ 45 (9) StVO).

3. Fahrradparkplätze

- 3.1 Wegen der im allgemeinen hohen Nachfrage nach Parkraum sind Fahrradparkplätze grundsätzlich auf Nebenanlagen einzurichten, wenn dadurch andere Mobilitätsbedarfe nicht beeinträchtigt werden (Fußgänger und Radfahrer; vgl. dazu ERA 95, EAE 85/95, EAHV 93, aus denen die jeweiligen Flächenbedarfe zu entnehmen sind). Eine Kennzeichnung dieser Parkplätze ist entbehrlich.
- 3.2 Fahrradparkplätze können, wenn eine Einrichtung auf Nebenanlagen ausscheidet, auch auf Seitenstreifen eingerichtet werden. § 45 (9) StVO ist zu beachten. Eine Sicherung durch Z 605 StVO (Leitbake) und Ausschilderung durch Z 314 StVO (Parkplatz) mit Zusatzschild ist erforderlich.
- 3.3 Fahrradparkplätze können auch auf Fahrbahnen eingerichtet werden, wenn Flächen nach Nr. 3.1 und 3.2 nicht zur Verfügung stehen.
- 3.4 Fahrbahnen von Hauptverkehrsstraßen sind für die Anlage von Parkplätzen grundsätzlich nicht geeignet. Wenn jedoch ausnahmsweise am Fahrbahnrand Parken erlaubt ist, insbesondere weil der fließende Verkehr weiterhin leistungsgerecht abgewickelt werden kann,

dann besteht nach den in dieser Richtlinie genannten Voraussetzungen auch die Möglichkeit zur Einrichtung von Fahrradparkplätzen am Fahrbahnrand.

4. Auf Fahrbahnen von Sammelstraßen, insbes. bei Straßen mit intensiver Mischnutzung von Wohnen, Gewerbe und Einzelhandel (Beispiele: Ostertorsteinweg, Vor dem Steintor, Pappel-/Gastfeldstraße) können Fahrradparkplätze eingerichtet werden, wenn
 - Maßnahmen nach Nr. 3.1 und 3.2 nicht möglich sind und
 - ein hinderndes Abstellen von Fahrrädern auf den Nebenanlagen festzustellen ist.

In Wohnstraßen besteht ein hoher allgemeiner Abstellbedarf dann, wenn auf privaten Grundstücken keine zumutbaren Abstellmöglichkeiten vorhanden sind.

- 4.1 Fahrradparkplätze können im Besonderen auf Fahrbahnen eingerichtet werden, wenn dies anders nicht möglich ist (Nr. 3.1, 3.2). Sie sind prinzipiell vertretbar, wenn die Straße einschließlich unmittelbar angrenzender Nebenstraßen zur Befriedigung des Anwohnerparkbedarfs an Kraftfahrzeugen ausreichende Möglichkeiten bietet. Sind die Kfz-Abstellmöglichkeiten in diesen Straßen vollständig erschöpft, ist die Anlage eines Fahrradabstellplatzes jedenfalls dann möglich, wenn andere Flächen zum Aufstellen von Fahrradständern nicht oder in nicht ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen.

5. Hinweise

- 5.1 Vor der grundsätzlichen Entscheidung über die Einrichtung eines Fahrradparkplatzes ist eine Abwägung der Bedarfe zwischen unterschiedlichen Standorten (Ortsteile, Straßen) vorzunehmen.
- 5.2 § 45 (9) StVO ist zu beachten (Nr. 2). „Besondere Umstände“ im Sinne der vorgenannten Vorschrift können dann gegeben sein, wenn sich nennenswert gesteigerte Behinderungen auf den Gehwegen feststellen lassen. Dies ist u.a. dann der Fall, wenn ein Rollstuhlfahrer oder eine Person mit Kinderwagen den Gehweg an einer oder mehreren Stellen nicht mehr benutzen kann, weil die hierfür erforderliche Breite – verursacht durch parkende Fahrzeuge (incl. Fahrräder) - unterschritten wird.
- 5.3 Ebenfalls vor der Einrichtung eines Fahrradparkplatzes ist der Abstellbedarf in den Fällen der Nr. 3.2 und 3.3 auf geeignete Weise (Ortsbesichtigung) nachprüfbar zu dokumentieren (Fotos, Niederschrift über Beobachtungen etc. einschließlich Einbeziehung des Umfeldes).
- 5.4 Die Träger öffentlicher Belange (Ortsamt, Polizei, Straßenbaulastträger etc.) sind zu beteiligen.
- 5.5 Für die Sicherung der Fahrradparkplätze gilt Nr. 3.2. Die Auswahl der Fahrradständer (z. B. der sog. „Bremer Fahrradbügel“) und deren Befestigung ist mit den Straßenbaulastträgern abzustimmen.
- 5.6 Zuständig für die Entscheidung im Falle der Nr. 3.1 ist der Straßenbaulastträger, im Falle der Nr. 3.2 und 3.3 die Straßenverkehrsbehörde.

6. Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft.