



Anfrage

TOP: **9.39**
Vorlagen-Nummer: **V/2014/12389**
Datum: 08.01.2014
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto: 1.11101.06/58110220
Verfasser: Dr. Inés Brock
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Stadtrat	29.01.2014 12.02.2014	öffentlich Kenntnisnahme

Betreff: Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum

Auf Anfrage der CDU-Fraktion vom September 2012 (V/2012/10960) hatte die Stadtverwaltung mitgeteilt, dass in wenigen Einzelfällen Anträge zur Aufstellung und Finanzierung von Fahrradbügeln im öffentlichen Straßenraum von privater Seite gestellt und bewilligt worden sind. Werbemaßnahmen seitens der Stadt analog der Vorgehensweise in der Stadt Leipzig für mehr Fahrradbügel im Stadtgebiet seien auch in Halle denkbar (vgl. http://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/unterwegs-in-leipzig/fahrrad/?eID=dam_frontend_push&docID=3880).

In der am 30.10.2013 beschlossenen Radverkehrskonzeption ist ebenso festgelegt, dass geprüft werden soll, ob in Bereichen, an denen ein erhöhter Bedarf an Fahrradabstellplätzen besteht, eine Umnutzung von vorhandenen Pkw-Stellplätzen möglich ist. Die insoweit bestätigte vorläufige Bedarfsliste für die Errichtung von Fahrradbügeln (Stand März 2013) sieht u.a. die Umwandlung von 2 PKW-Stellplätzen als Standort für 10 Fahrradbügel in der Kleinen Ulrichstraße vor.

Eine vom ADFC initiierte Petition zur Aufstellung von Fahrradabstellanlagen im Bereich der Fahrbahn in der Adam-Kuckhoff-Straße vor der Kita Marktspatzen wurde von der Stadtverwaltung im Oktober 2013 abschlägig beschieden, da kein ausreichender öffentlicher Bedarf bestehe und im Bereich der Fahrbahn einer dem öffentlichen Straßenverkehr gewidmeten Straße der Einbau von Fahrradabstellanlagen, ohne dass diese durch Borde gesondert geschützt sind, grundsätzlich abgelehnt werde.

Wir fragen:

1. In welchen Fällen wurden in den vergangenen drei Jahren von privater Seite Anträge zur Aufstellung von Fahrradbügeln im öffentlichen Straßenraum gestellt? Wie viele Anlagen wurden errichtet? Welche Kosten wurden für die Errichtung der Bügel angesetzt?

2. Plant die Stadt nunmehr analog der Verfahrensweise in Leipzig eigene Werbemaßnahmen, um privates Engagement für zusätzliche Fahrradabstellanlagen zu erkunden?
3. Nach welchen Kriterien ermittelt die Stadtverwaltung im Rahmen der Prüfung eines entsprechenden Antrages den notwendigen Bedarf für Fahrradabstellanlagen? Kann einem Antrag auf Umwandlung einer PKW-Stellfläche stattgegeben werden, wenn sowohl der Bedarf von PKW-Stellplatzflächen als auch von Fahrradabstellanlagen festgestellt wird?
4. Sieht die Stadtverwaltung Bedarf für Fahrradabstellanlagen in Bereichen die bisher als PKW-Stellflächen genutzt werden? Wenn ja, wo?
5. Die Fahrradabstellanlage in der Adam-Kuckhoff-Straße wurde auch mit dem Argument der baulichen Ungeeignetheit des Standortes abgelehnt. Gleichzeitig existiert im Bereich Scharrenstraße 10 eine Fahrradabstellanlage am Fahrbahnrand ohne entsprechende Borde, die Unfallgefahren verhindern sollen. Wie erklärt sich die unterschiedliche Argumentation in den beiden betreffenden Fällen? Aus welchen Gründen sind anders als in anderen Städten Fahrbahnmarkierungen, Schilder und ggf. an Fahrradbügeln angebrachte Warnbaken in Halle nicht geeignet, Unfallgefahren durch Fahrradbügel in ausreichender Form auszuschließen?
6. Wann ist mit einer Realisierung der Umwandlung der betreffenden PKW-Flächen in der Kleinen Ulrichstraße zu rechnen?

gez. Dr. Inés Brock
Fraktionsvorsitzende



Sitzung des Stadtrates am 29.01.2014
Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
zu Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum
Vorlagen-Nummer: V/2014/12389
TOP: 9.39

1. In welchen Fällen wurden in den vergangenen drei Jahren von privater Seite Anträge zur Aufstellung von Fahrradbügeln im öffentlichen Straßenraum gestellt? Wie viele Anlagen wurden errichtet? Welche Kosten wurden für die Errichtung der Bügel angesetzt?
2. Plant die Stadt nunmehr analog der Verfahrensweise in Leipzig eigene Werbemaßnahmen, um privates Engagement für zusätzliche Fahrradabstellanlagen zu erkunden?
3. Nach welchen Kriterien ermittelt die Stadtverwaltung im Rahmen der Prüfung eines entsprechenden Antrages den notwendigen Bedarf für Fahrradabstellanlagen? Kann einem Antrag auf Umwandlung einer PKW-Stellfläche stattgegeben werden, wenn sowohl der Bedarf von PKW-Stellplatzflächen als auch von Fahrradabstellanlagen festgestellt wird?
4. Sieht die Stadtverwaltung Bedarf für Fahrradabstellanlagen in Bereichen die bisher als PKW-Stellflächen genutzt werden? Wenn ja, wo?
5. Die Fahrradabstellanlage in der Adam-Kuckhoff-Straße wurde auch mit dem Argument der baulichen Ungeeignetheit des Standortes abgelehnt. Gleichzeitig existiert im Bereich Scharrenstraße 10 eine Fahrradabstellanlage am Fahrbahnrand ohne entsprechende Borde, die Unfallgefahren verhindern sollen. Wie erklärt sich die unterschiedliche Argumentation in den beiden betreffenden Fällen? Aus welchen Gründen sind anders als in anderen Städten Fahrbahnmarkierungen, Schilder und ggf. an Fahrradbügeln angebrachte Warnbaken in Halle nicht geeignet, Unfallgefahren durch Fahrradbügel in ausreichender Form auszuschließen?
6. Wann ist mit einer Realisierung der Umwandlung der betreffenden PKW-Flächen in der Kleinen Ulrichstraße zu rechnen?

Antwort der Verwaltung:

Zu Frage 1:

In den vergangenen drei Jahren gab es in der Stadt Halle (Saale) keinen Fall, bei dem nach Leipziger Vorbild ein privater Antragsteller auf eigene Kosten Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum errichten wollte. Es gab allerdings einige Fälle, bei denen die Stadt von privater Seite gebeten wurde, Fahrradabstellanlagen zu errichten (auf Kosten der Stadt). Hier wurde insbesondere geprüft, ob eine ausreichende Flächenverfügbarkeit vorhanden ist und ob auch ein Nutzen für die Allgemeinheit besteht. Sofern diese Kriterien erfüllt waren, hat die Stadt den entsprechenden Bedarf bestätigt und den Standort in die Maßnahmenplanung für Fahrradabstellanlagen aufgenommen (z. B. in der Kleinen

Ulrichstraße oder in der Großen Klausstraße).

Die Kosten für Fahrradbügel variieren in Abhängigkeit von der bestellten Menge und den konkreten Standortbedingungen (Oberflächenmaterial, Beschaffenheit Unterbau etc.). Durchschnittlich belaufen sich dabei die Kosten auf ca. 300 € pro Bügel (inklusive Montage).

Zu Frage 2:

Wie bereits in der Beantwortung der Stadtratsanfrage Nr. V/2012/10960 vom September 2012 dargelegt, ist es grundsätzlich vorstellbar, nach Leipziger Vorbild Werbemaßnahmen durchzuführen, die das Ziel verfolgen, privates Engagement für zusätzliche Fahrradabstellanlagen zu erkunden. Die Kosten für entsprechende Werbemaßnahmen würden sich auf ca. 2.000 € belaufen. Die Stadtverwaltung erachtet es als sinnvoll, mit Diskussion eines auf Halle bezogenen Vorgehens im Runden Tisch Radverkehr dieses nun anzugehen.

Zu Frage 3:

Da es in den vergangenen Jahren lediglich Anträge im Sinne von Bitten an die Stadtverwaltung zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen gab, waren die wichtigsten Kriterien die der Flächenverfügbarkeit und des Nutzens für die Allgemeinheit. Dabei wurde selbstverständlich auch geprüft, wie groß die Menge der derzeit abgestellten Fahrräder (ohne Abstellanlage) ist.

Zur Thematik der Umwandlung von Pkw-Stellflächen in Abstellflächen für Fahrräder vertritt die Untere Verkehrsbehörde der Stadt Halle (Saale) folgenden grundsätzlichen Standpunkt:

In den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05, Seite 33) und in den Hinweisen zum Fahrradparken 2012 (Seite 19) werden Beispiele aufgezeigt, die die Umwandlung einer baulich angelegten Parkbuch für Pkw in einen Parkplatz für Fahrräder ermöglichen. Entsprechend kann einem Antrag auf Umwandlung einer Pkw-Stellfläche unter der Maßgabe zugestimmt werden, dass der Pkw-Parkplatz sich nicht auf der Fahrbahn sondern im Bereich der Nebenanlagen befindet. Sofern dieses Kriterium erfüllt ist, kann aus verkehrsplanerischer Sicht entschieden werden, ob die betreffende Fläche als Pkw- oder als Fahrradstellplatz genutzt werden soll.

Zu Frage 4:

Insbesondere im Bereich der Innenstadt gibt es zahlreiche Stellen, an denen Bedarfe für Fahrradabstellanlagen existieren, wo allerdings kein ausreichender Platz für derartige Anlagen vorhanden ist. In einer Reihe dieser Fälle wäre es bautechnisch grundsätzlich möglich, vorhandene Pkw-Stellplätze in Abstellplätze für Fahrräder umzuwandeln. Abgesehen von den o. g. Anforderungen in Hinsicht auf die bauliche Gestaltung dieser Abstellplätze besteht in den meisten dieser Fälle allerdings das grundsätzliche Problem des Zielkonflikts zwischen den Nutzungsinteressen der Radfahrer und der Autofahrer. Aufgrund der zumeist beengten Straßenräume wird es nie möglich sein, den Ansprüchen beider Gruppen vollends gerecht zu werden. Deshalb muss abgewogen werden, welchem Interesse im Einzelfall die höhere Priorität eingeräumt wird. Eine Umwandlung von Pkw-Stellplätzen in Abstellplätze für Fahrräder ist beispielsweise in der Kleinen Ulrichstraße geplant.

Zu Frage 5:

Der beantragte Standort für Fahrradbügel in der Adam-Kuckhoff-Straße wurde von der Unteren Verkehrsbehörde der Stadt Halle (Saale) abgelehnt, weil die Bügel auf der Fahrbahn gestanden hätten, was verkehrsgefährdend für den fließenden Verkehr gewesen

wäre. Die EAR zeigt deshalb nur Lösungen auf, die sich nicht im Fahrbahnbereich befinden.

Die Fahrradbügel im Randbereich der Einmündung Scharrenstraße stehen zwar auf der Fahrbahn, nicht aber auf einer Verkehrsfläche, die dem fließenden Verkehr zum Fahren dient. Sie wurden zudem mit einem Verkehrszeichen (Bake) gesichert. Bisher gab es kein auffälliges Unfallgeschehen. Sollten sich Unfälle ereignen, die ursächlich mit dem Vorhandensein der Fahrradbügel auf der Fahrbahn zusammenhängen, so werden sie wieder entfernt.

Zu Frage 6:

Die o. g. Errichtung weiterer Fahrradbügel in der Kleinen Ulrichstraße soll in diesem Jahr erfolgen.

Uwe Stäglin
Beigeordneter