

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	03.04.2014	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	29.04.2014	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Abstellen von Fahrrädern im Umfeld des Hauptbahnhofs

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Die Kosten zur Durchführung der Maßnahmen werden auf rd. 53.700,00€ geschätzt. Für die Maßnahme wurden Fördermittel beim Verband „Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)“ beantragt. Diese betragen rd. 48.300,00€. Die Finanzierung des bei der Stadt Bielefeld verbleibenden Eigenanteils in Höhe von rd. 5.400,00€ erfolgt aus Mitteln der Stellplatzablöse.

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

BV Mitte, 11.10.2007, TOP 24, Drucksachen-Nr. 4048, nicht öffentlich
BV Mitte, 14.02.2008, TOP 5.2, Drucksachen-Nr. 2009/4867, öffentlich
BV Mitte, 03.04.2008, TOP 13
BV Mitte, 23.10.2008, TOP 6.2; Drucksachen-Nr. 5983/2004-2009, öffentlich
Behindertenbeirat, 26.03.2014, Mitteilung, öffentlich

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Mitte beschließt, der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis:

Der nachfolgend beschriebenen Erweiterung der Fahrradabstellanlagen und dem aufgezeigten Vorgehen zur Ordnung des Fahrradparkens im Umfeld des Hauptbahnhofs wird zugestimmt.

.

Begründung:

1. Anlass

Das Abstellen von Fahrrädern im Bereich des Bahnhofsumfeldes war bereits mehrfach Thema in den Sitzungen der politischen Gremien. Dabei ging es u. a. um das „wilde“ Abstellen von Fahrrädern auf dem Bahnhofsvorplatz bzw. im Bahnhofsumfeld und um die nicht ausreichende Anzahl von Fahrradabstellanlagen im Bahnhofsumfeld insgesamt. Darüber hinaus wurde seitens des Bahnstationsmanagements der DB vor dem Hintergrund schlechter Kundenbewertungen für die Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern am Hauptbahnhof und vom Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VOWL) ebenfalls angeregt, zusätzliche Abstellmöglichkeiten zu schaffen und die Verweildauer von Fahrrädern in den Abstellanlagen einzuschränken. Zudem wurde von der Friedensgruppe der Ev. Altstädter Nicolaikirche wiederholt bemängelt, dass Fahrräder an dem

Mahnmal für die deportierten Juden auf dem Bahnhofsvorplatz angeschlossen wurden.

2. Grundsätzliche Überlegungen

In der Vergangenheit wurde durch das Rechts- und Ordnungsamt der Stadt Bielefeld mehrfach festgestellt, dass das Abstellen von Fahrrädern auf Flächen für Fußgänger zum Gemeinbedarf gehört. Das Recht auf Entfernen von Fahrrädern durch das Ordnungsamt – sowohl von Fahrrädern auf Gehwegen als auch von Fahrrädern in Fahrradabstellanlagen – beschränkt sich nach derzeitiger Rechtslage auf Fahrräder, die verkehrsgefährdend abgestellt wurden (in den seltensten Fällen der Fall) oder die mit einfachen Mittel nicht wieder fahrtüchtig zu machen und damit als Abfall einzustufen sind (ebenfalls in den seltensten Fällen - abgesprungene Kette, fehlender Sattel nicht ausreichend für eine Entfernung).

Die Kommunale Koordinierungsgruppe Radverkehr (KoKo Rad) der Mitgliedskommunen der drei kommunalen Spitzenverbände hat einen Entwurf für Empfehlungen zum Umgang mit „wildem Fahrradparken“ erarbeitet. In diesen werden fünf Handlungsoptionen genannt, um das behindernde Abstellen von Fahrrädern zu regeln. Dabei wird neben der Restriktion des Fahrradparkens durch rechtliche Regulierungen auch eine nachfragegerechte Ergänzung des Abstellangebots angeregt. Im Einzelnen kommen folgende Maßnahmen in Betracht:

1. Neubau von Abstellanlagen
2. Informationskampagnen
3. Regelmäßiges Entfernen von Schrotträdern
4. Entfernen von gefährdend abgestellten Fahrrädern
5. Planungsrechtlicher Ausschluss des Fahrradparkens

Im Rahmen des vorliegenden Abstellkonzeptes wurde daher zunächst die Auslastung der bestehenden Fahrradabstellanlagen erhoben. Anschließend wurden Standorte zur Ergänzung des Fahrradabstellangebotes geprüft. Schließlich wurden Möglichkeiten zur Schaffung von rechtlichen Rahmenbedingungen geprüft, um gegen das Langzeitparken von Fahrrädern *innerhalb* von Fahrradabstellanlagen sowie gegen das Abstellen von Fahrrädern *außerhalb* von Fahrradabstellanlagen auf dem Bahnhofsvorplatz vorgehen zu können.

3. Fahrradabstellanlagen: Analyse Ist-Situation und Planung Erweiterung

Eine Überprüfung der Auslastung der bestehenden Fahrradabstellanlagen im Bahnhofsumfeld (Südseite: Bahnhofsvorplatz und angrenzende Bereiche, Nordseite: Josef-Massolle-Straße und angrenzende Bereich) wurde bereits im Mai 2011 durchgeführt. Dabei bestätigte sich, dass die bestehenden Fahrradabstellanlagen überlastet sind. So wurden beispielsweise an den 28 Fahrradbügeln auf der Südostseite des Haupteingangs in den Spitzenzeiten bis zu 132 Fahrräder gezählt. Zudem konnte ein häufiges Ausweichen auf die Nebenflächen des Bahnhofsvorplatzes beobachtet werden (vgl. nachstehende Fotos).



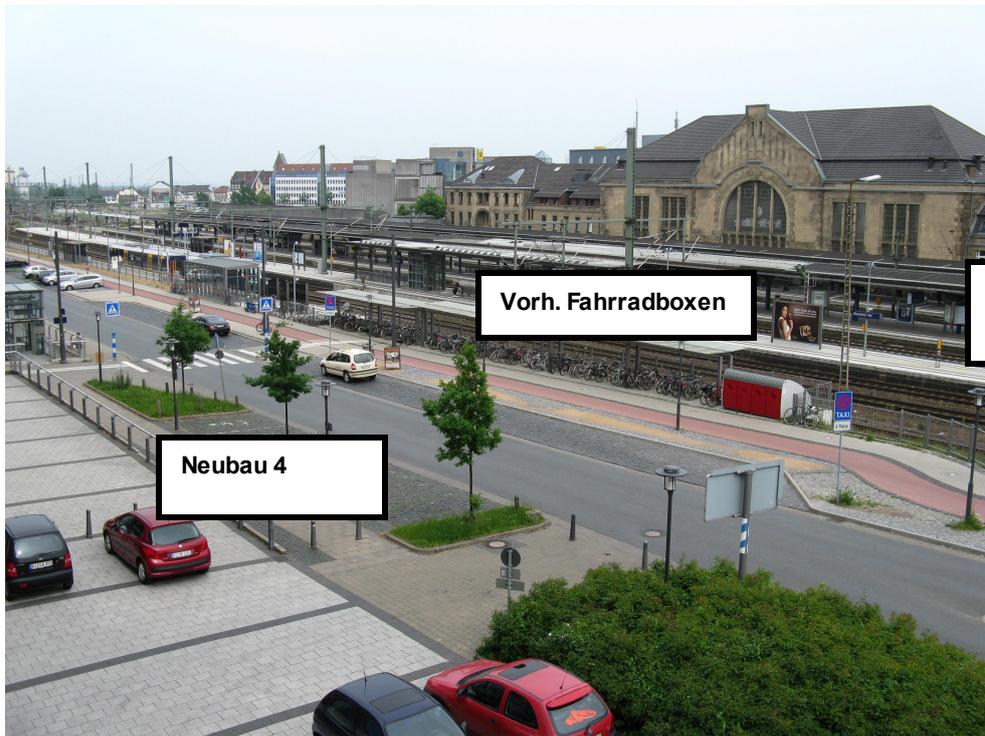
Auch im Bereich der Josef-Massolle-Straße ist eine Überlastung der bestehenden Radabstellanlagen zu beobachten (vgl. nachstehende Fotos).



Die Planung sieht daher vor, die bestehenden Fahrradabstellanlagen zu ergänzen. Eine solche Ergänzung des Abstellangebotes ist grundsätzlich ohne umfangreiche Umbaumaßnahmen möglich.

Auf der **Südseite des Hauptbahnhofes** ist die Anlage von 30 Fahrradbügeln auf der Mittelinsel des Platzes am Leinemeisterhaus in dem derzeit ungenutzten Streifen zwischen dem plattierten Fußweg und Taxiwartefläche und von 16 Fahrradbügeln in den derzeitigen Kfz-Stellplätzen östlich des Fußgängerüberweges zum Bahnhofsvorplatz geplant (Anlage 1).

Auf der **Nordseite des Hauptbahnhofes** an der Josef-Massolle-Straße ist die Errichtung von 16 Fahrradbügeln im Bereich des Fußgängerüberweges zum Ishara (Anlage 2) und die Errichtung von 4 Fahrradboxen analog zu den bereits bestehenden 4 Boxen in einem Pflanzbeet auf der Nordseite der Josef-Massolle-Straße analog zu den bereits bestehenden 4 Boxen vorgesehen (Anlage 3). Der naheliegende Standort neben den bereits bestehenden Boxen (vgl. unten stehendes Foto) wäre aufgrund des Höhenversatzes zu den Gleisen des Hauptbahnhofes mit einem hohen Aufwand und Mehrkosten gegenüber der nun vorgeschlagenen Lösung von rd. 15.000,00€ verbunden und wurde daher verworfen.



Die Zustimmung des Bahnhofsmanagements der DB zu den oben beschriebenen Planungen liegt vor.

Für jede **Neubau 4 Fahrradboxen** Fahrradbox wird entsprechend der Regelungen für bereits im Stadtgebiet bestehende Boxenstandorte und für die auf der südlichen Seite des Hauptbahnhofs befindliche Radstation eine – zur Deckung der Unterhaltungskosten nicht ausreichende – Miete in Höhe von 70,00€/Jahr (für Kunden mit Abos des Nahverkehr mit einem Preisrabatt von 20%) bzw. 7,00€/Monat (für Kunden mit Abos des Nahverkehr mit einem Preisrabatt von 20%) erhoben.

Kosten

Für die vorgenannten Maßnahmen kalkuliert die Stadt Bielefeld mit Gesamtkosten in Höhe von rd. 57.000,00€. Für die Maßnahme wurde ein Förderantrag beim Verband „Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)“ gestellt, der eine Förderung für das Jahr 2014 in Aussicht gestellt hat. Im Einzelnen setzen sich die Kosten wie folgt zusammen:

Hauptbahnhof Südseite, 46 Bügel	46 Bügel x 600,00€/Bügel	27.600,00€
Hauptbahnhof Nordseite Ost, 16 Bügel	16 Bügel x 600,00€/Bügel	9.600,00€
Hauptbahnhof Nordseite West, 4 Boxen	4 Boxen x 3.600,00€/Box	<u>14.400,00€</u>
Baukosten		51.600,00€
Planungskosten		<u>2.100,00€</u>
Gesamtkosten		53.700,00€
Zuwendung/Förderung		<u>./. 48.300,00€</u>
Eigenanteil Stadt Bielefeld		5.400,00€

Die Finanzierung des Eigenanteils der Stadt Bielefeld erfolgt aus den Erlösen der Stellplatzablöse. Im Zuge der Errichtung der Fahrradbügel auf der Mittelinsel im Bereich des Taxistandes sollen die vorhandenen Grandflächen der ehemaligen Baumstandorte zur Reduzierung des Unterhaltungsaufwandes mit - bereits in den angrenzenden Nebenflächen verwendeten - Natursteinpflaster geschlossen werden. Bei der Errichtung der Fahrradbügel werden Teilbereiche für eine spätere Neupflanzung von Bäumen freigehalten.

4. Ordnen des Fahrradparkens

Die Erweiterung der bestehenden Fahrradabstellanlagen ist ein Teilaspekt der Neuordnung des Fahrradparkens am Hauptbahnhof. Sollten jedoch lediglich die vorhandenen Abstellanlagen erweitert werden, besteht die Möglichkeit, dass die zusätzlichen Abstellmöglichkeiten in kurzer Zeit ebenso belegt sein werden wie die heute existierenden und erneut zu wenig Abstellmöglichkeiten vorhanden sind. Daher wurden die rechtlichen Möglichkeiten zur zeitlichen Befristung des Abstellens von Fahrrädern *innerhalb* der Fahrradabstellanlagen sowie zur erstmaligen Schaffung von rechtlichen Rahmenbedingungen zur Entfernung von Fahrrädern *außerhalb* von Fahrradabstellanlagen auf dem Bahnhofsvorplatz analog der bestehenden Regelungen in anderen Städten (z. B. Oldenburg, Osnabrück, Freiburg) geprüft.



Im Ergebnis ist die die Beschränkung der Parkdauer *innerhalb* von Fahrradabstellanlagen auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung (StVO) rechtlich vertretbar. Die Verweildauer von Fahrrädern in den Abstellanlagen kann durch eine entsprechende Beschilderung (vgl. Foto, Hinweisbeschilderung Stadt Oldenburg am Hauptbahnhof) eingeschränkt werden, um unabhängig vom Zustand des Fahrrades und der bisher für eine Entfernung erforderlichen Einstufung als Abfall gegen das dauerhafte Abstellen von Fahrrädern in den Fahrradabstellanlagen vorgehen zu können. Die Stadt Oldenburg praktiziert dieses Modell seit mehreren Jahren. Klagen hiergegen sind nicht bekannt. Ein prozessuales Risiko besteht allerdings, da diese Regelung für den Radverkehr nicht ausdrücklich in der StVO

vorgesehen ist und auf einer Analogie zum KFZ-Verkehr beruht. Die Bezirksregierung Detmold würde jedoch einer auf rd. ein halbes Jahr ausgelegten, versuchsweisen Ausnahmeregelung für diese Beschilderung zustimmen.

Seitens der Bezirksregierung Detmold wurde dabei gefordert, die Wirksamkeit der zeitlichen Befristung der Verweildauer durch eine Erhebung im Vorfeld der Errichtung der Fahrradabstellanlagen sowie danach durch turnusmäßige Begehungen zu überprüfen. Zudem soll eine einheitliche Verweildauer ausgewiesen werden.

Es ist daher geplant, die Abstellanlagen mit einer einheitlichen Verweildauer von vier Wochen zu befristen. Die Dauer von vier Wochen ermöglicht Urlaubsreisenden das längerfristige Abstellen von Fahrrädern. Zudem wären alle vier Wochen durchgeführte Begehungen zur Evaluation des Park- und Abstellverhaltens für das Amt für Verkehr leistbar. Radfahrer, die ihr Fahrrad länger als vier Wochen im Bereich des Hauptbahnhofes abstellen möchten, würden durch entsprechende Hinweise auf die nahegelegene Radstation verwiesen. Die Auslastung der Radstation und deren Rentabilität könnte so weiter verbessert werden.

Um die Fahrradabstellanlagen nachhaltig von dauerhaft abgestellten Fahrrädern freizuhalten, sind regelmäßige Kontrollen der Verweildauer und das Entfernen von dauerhaft abgestellten Fahrrädern erforderlich. Es ist beabsichtigt, die Kontrollen rd. vier Mal jährlich durchzuführen. Die Kontrollen sollen im Vorfeld öffentlich bekannt gegeben werden (Internet, Zeitung). Anschließend werden Papier-Banderolen an den Fahrrädern angebracht, die nach einem definierten Zeitpunkt (z. B. acht Wochen) kontrolliert werden. Fahrräder, die dabei mit unzerstörter Banderole vorgefunden werden, wurden dann bereits seit acht Wochen nicht bewegt. Diese Räder werden mit einem Aufkleber versehen, der das Entfernen innerhalb von weiteren zwei Wochen ankündigt. Nach zwei Wochen werden die Räder entfernt und für rd. sechs Monate eingelagert. Nach Ablauf der sechs-monatigen Frist werden die Räder entsprechend der bisherigen Praxis entweder im Rahmen einer Versteigerung verkauft oder an gemeinnützige Betriebe zur Aufbereitung weitergegeben. Ergänzend dazu würde entsprechend der Auflage der Bezirksregierung Detmold rd. alle 4 Wochen eine Begehung erfolgen, um die Auswirkungen der umgesetzten Maßnahmen auf die Situation des Fahrradparkens im Umfeld es Hautbahnhofes zu evaluieren (s. o.).

Darüber hinaus wurden verschiedene Möglichkeiten zur Schaffung von rechtlichen Rahmenbedingungen zum Vorgehen gegen *außerhalb* der Fahrradabstellanlagen „wild“ auf dem Bahnhofsvorplatz abgestellte Fahrräder geprüft. Im Rahmen der derzeit bestehenden Regelungen und Gesetze ist ein Vorgehen nur möglich, wenn Fahrräder verkehrsgefährdend abgestellt wurden oder offensichtlich mit einfachen Mitteln nicht wieder fahrtüchtig zu machen und damit als Abfall einzustufen sind.

Die Stadt Freiburg hat durch eine Änderung des Bebauungsplanes mit einer damit verbundenen Einschränkung des Gemeingebrauchs von Verkehrsflächen des Bahnhofsvorplatzes Regelungen getroffen werden, um das Abstellen von Fahrrädern in einem definierten Bereich (z. B. Bahnhofsvorplatz) zu unterbinden (vgl. Stadt Freiburg, hier: Bereich Bertholdsbrunnen). Eine solche Lösung scheidet für den Bahnhofsvorplatz jedoch aus, da zum einen eine B-Planänderung nicht beabsichtigt ist. Zum anderen steht der Bahnhofsvorplatz in Bielefeld im Eigentum der DB und ist nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz gewidmet. Damit müsste der Bahnhofsvorplatz zunächst als Fläche nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz entwidmet und als Verkehrsfläche nach dem Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG NRW) gewidmet werden. Einer Widmung wird jedoch seitens der DB AG nicht zugestimmt, da sich unter dem Vorplatz weiterhin Anlagen und technische Einrichtungen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz befinden, die dauerhaft planungsrechtlich gesichert werden müssen.

Denkbar wäre die Schaffung eines privatrechtlichen Verbots des Fahrradabstellens auf dem Bahnhofsvorplatz durch die DB. Dann müsste die DB jedoch auch dessen Umsetzung und die daraus folgende Rechtspflicht übernehmen. Dazu ist die DB jedoch nicht bereit. Eine Übertragung der Rechtspflicht auf die Stadt Bielefeld und damit eine Übertragung von Rechten und Pflichten gemäß bürgerlichem Recht auf Rechte und Pflichten gemäß öffentlichem Recht ist jedoch nicht zulässig.

Abschließend wurde die Schaffung einer Fahrrad-Parkzone im Bereich des Bahnhofsvorplatzes auf Grundlage der StVO geprüft. Dabei sollte der Fußgängerbereich des Bahnhofsvorplatzes als Fahrrad-Parkzone mit den Fahrradabstellanlagen als gekennzeichneten Bereichen für ein zulässiges Abstellen von Fahrrädern ausgewiesen werden. Damit sollte ein Entfernen von Fahrrädern, die im Bereich des Bahnhofsvorplatzes außerhalb von Fahrradabstellanlagen abgestellt wurden, ermöglicht werden. Bei der Lösung handelte es sich wiederum um eine Analogie zu der Beschilderungsmöglichkeit für den Kfz - Verkehr nach der Neufassung der StVO, die zum 01.04.2013 in Kraft getreten ist. Die Bezirksregierung Detmold hat jedoch einer solchen Regelung unter Hinweis darauf, dass entsprechen der StVO die Ausweisung von Parkzonen lediglich im Bereich der Fahrbahnen, Seitenstreifen oder Parkplätzen, nicht jedoch im Bereich von Gehwegflächen (Bahnhofsvorplatz) möglich sei, nicht zugestimmt.

5. Zusammenfassung / Weiteres Vorgehen

Die Fahrradabstellmöglichkeiten am Hauptbahnhof können durch den Neubau von Fahrradbügeln und -boxen nachfragegerecht erweitert werden. Für die bestehenden und geplanten Fahrradabstellanlagen kann entsprechend dem Oldenburger Modell versuchsweise eine Beschilderung mit einer zeitlichen Befristung des Fahrradparkens hergestellt werden. Intention dabei ist, jedem Nutzer einen freien Fahrradstand anzubieten, um so das „wilde“ Abstellen von Fahrrädern im Umfeld des Hauptbahnhofs und dabei insbesondere auf dem Bahnhofsvorplatz zu unterbinden.

Derzeit werden Möglichkeiten zur Durchführung der erforderlichen Kontrollen der Verweildauer und der Entfernung von Fahrrädern geprüft. Sobald hierzu Lösungen vorliegen, wird die Beschilderung zur Einschränkung der Parkdauer innerhalb der Fahrradabstellanlagen hergestellt. Eine Erhebung der derzeitigen Situation ist - unabhängig von der Herstellung einer Beschilderung mit einer zeitlichen Befristung des Fahrradparkens - für Mai 2014 geplant.

Möglichkeiten zum Vorgehen gegen das „wilde“ Abstellen von Fahrrädern außerhalb von Fahrradabstellanlagen konnten innerhalb der derzeit bestehenden Rechtsnormen leider nicht aufgezeigt werden.

Die Errichtung der Fahrradbügel und -boxen soll bis zum NRW-Tag Ende Juni 2014 erfolgen.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)	
--	--

Moss	
-------------	--