Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 17 / 14 094
Schriftliche Anfrage

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Danny Freymark (CDU)

vom 27. Juni 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Juni 2014) und **Antwort**

Fahrradstationen in Berlin

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1: Wie bewertet der Senat die steigende Nutzung von Fahrrädern in Berlin?

Antwort zu 1: Die steigende Nutzung von Fahrrädern ist auch ein Erfolg der Radverkehrsstrategie des Senats, die seit 2004 schrittweise umgesetzt wird. Die kontinuierliche Förderung der Verkehre des Umweltverbundes, insbesondere des Radverkehrs, ist eine prioritäre Zielstellung der Berliner Verkehrspolitik. Mehr Fahrräder in Berlin zeugen davon, dass immer mehr Berlinerinnen und Berlinern bewusst wird, dass Fahrradfahren zur Lösung der Umweltprobleme in der Stadt beiträgt, gesundheitsfördernd und auch kostengünstig ist. Den steigenden Nutzungstrend von Rädern bewertet der Senat positiv. Nur so ist die Zielstellung, den täglichen Radverkehrsanteil von 1,5 Mio. Wege mit dem Rad um weitere 0,9 Mio. Wege bis 2025 zu erhöhen, umsetzbar.

Frage 2: Wie wird die steigende Nachfrage unterstützt bzw. welche Maßnahmen werden unternommen, um den neuen Erfordernissen entsprechen zu können.

Antwort zu 2: Die Radverkehrsstrategie enthält Leitlinien, Maßnahmen und Modellprojekte zur Förderung des Radverkehrs.

Auf unterschiedlichen Handlungsfeldern – wie zum Beispiel Erweiterung und Sanierung des vorhanden Radwegenetzes; Fertigstellung eines 350 km langen Radrouten-Hauptnetzes bis 2017 und Ergänzung durch ein bezirkliches Nebenroutennetz; Herstellung fahrradfreundlicher und –sicherer Lichtsignalanlagen; Schaffung ausreichender Fahrradabstellanlagen; verstärkte Verknüpfung zwischen Öffentlichen Verkehr (ÖV) und Rad; Integration innovativer Modelle wie zum Beispiel öffentliche Leihfahrräder, Elektro-Bikes, Pedelecs - sollen Verbesserungen erfolgen und neue Impulse gesetzt werden. Auch Maßnahmen im Bereich Kommunikation und Verkehrssicherheit sind wichtig.

Mit der Förderung des Radverkehrs gewinnt das Thema Fahrradparken zunehmend an Bedeutung. Zur Bewältigung der wachsenden Nachfrage, Räder sicher und attraktiv im öffentlichen Raum abstellen zu können, plant der Senat die Entwicklung neuer Strategien zum Fahrradparken. In einem Handlungskonzept sollen die Grundlagen zum Fahrradparken zusammen gestellt werden, Empfehlungen für die notwendige Vergrößerung und Differenzierung des Angebots entwickelt sowie Finanzierungsansätze und Modellprojekte vorgeschlagen werden.

Frage 3: Wie definiert der Senat eine moderne Fahrradstation in Berlin?

Antwort zu 3: Für den Senat müssen moderne Fahrradstationen möglichst folgende Kriterien erfüllen, damit eine gute Akzeptanz gewährleistet ist:

- attraktive und optimale Vernetzung mit dem Radwegenetz
- kurze übersichtliche Wege (ÖV-Zugang)
- einfache Park- und Abholvorgänge sowie unmissverständliche Handhabung
- hohe Sicherheit und Schutz für das Rad
- flächeneffizient und platzsparend
- stadtverträgliches bzw. stadtbildgerechtes Design in Form und Farbe
- preiswert
- möglichst lange Öffnungszeiten bzw. Parkmöglichkeit unabhängig von Öffnungszeiten
- wartungsarm und vandalismussicher
- Ergänzung durch Serviceangebote

Fahrradstationen unterliegen schwierigen Rahmenbedingungen, deren Tragfähigkeit in Berlin zu prüfen gilt. Vor allem die geeignete Standortfindung erweist sich in Berlin als schwierig, insbesondere dann, wenn es um Flächen der DB AG geht. Die DB AG hat bereits ein verstärktes Interesse bekundet, sich künftig für die Erhöhung des Abstellangebots an ihren Anlagen zu engagieren.

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Frage 4: Wie viele Fahrradstationen gibt es bereits und wie sieht die Entwicklung in den letzten Jahren aus?

Frage 5: An welchen Standorten sind Fahrradstationen entstanden bzw. wo sind welche geplant?

Antwort zu 4 und 5: Berlin besitzt derzeit keine öffentliche „Fahrradstation“ im Sinne der unter Frage 3 genannten Eigenschaften.

Der Senat fördert jedoch seit Jahren Bauprogramme der S-Bahn Berlin GmbH und der BVG zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen an Berliner S- und U-Bahnhöfen sowie an Haltestellen der Straßenbahn und Stationen des Linienbusses im Sinne von Bike + Ride.

Ein paar Zahlen zur Schaffung neuer, teilweise überdachter Bike+Ride-Anlagen:

- 1999 – 2013 ca. 8.200 Stellplätze an Berliner S-Bahnhöfen
- 2006 – 2013 ca. 3.400 Stellplätze an den An lagen der BVG
- Für 2014 sind ca. 1000 neue Anlagen geplant.

Insgesamt gibt es mittlerweile ca. 28.000 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Bahnhöfen, Stationen und Haltestellen. Außerdem installiert und betreibt die DB AG an ihren Regional- und Fernbahnhöfen in unterschiedlichem Umfang Fahrradabstellanlagen.

Der Senat plant zur Bewältigung der Abstellproblematik in der Stadt die Erarbeitung neuer Strategien zum Fahrradparken. Es soll ein Handlungskonzept mit Maßnahmen zur Anpassung des Fahrradabstellangebots an den in den letzten Jahren erheblich gestiegenen Bedarf erstellt werden. Die Errichtung von Fahrradparkhäusern bzw. -stationen wird dabei ein wesentlicher Schwerpunkt sein. Hierzu sollen Modellprojekte hinsichtlich ihrer Funktionalität, städtebaulichen Wirkung und wirtschaftlich tragfähigen Betreiber- und Finanzierungsmodelle geprüft werden. Modellprojekte sind vor allem für große Bedarfsbrennpunkte (ÖPVN-Stationen und Bahnhöfe sowie Schwerpunkte des Einkaufens, Arbeitens, der sozialen oder kulturellen Einrichtungen) zu entwickeln. An den Bahnhöfen Ostkreuz und Warschauer Straße besteht akuter Handlungsbedarf, wofür entsprechende Gespräche mit der DB AG bereits vorbereitet werden.

Frage 6: Welche Unterstützung wird Interessenten für die Schaffung von professionellen Fahrradstationen (Verleih, Wartung, Park & Ride) gewährt?

Antwort zu 6: Die Einbeziehung von privaten Herstellern und Betreibern von Fahrradstationen wird bei der Prüfung von Modellprojekten eine große Rolle spielen. Mit Unterstützung aus dem privaten Bereich sind wirtschaftlich tragfähige Betreiber- und Finanzierungsmodelle zu entwickeln. Dabei muss davon ausgegangen werden, dass ein wirtschaftlicher Betrieb dieser Stationen aufgrund der hohen Erstellungs- und Bewirtschaftungskosten selbst beim Angebot zusätzlicher Dienstleistungen nur schwer erreichbar sein wird. Kostendeckende Nutzungstarife würden für solche Anlagen keine Akzeptanz finden. Dies deckt sich mit den Erfahrungen ähnlicher Einrichtungen in anderen Städten. Es ist also eine öffentliche Mitfinanzierung des Betriebs einzukalkulieren (ggf. auch über Arbeitsmarktmaßnahmen).

Frage 7: Welche Rolle spielt das Thema Mobilitätsmanagement für den Senat und inwieweit lässt sich diese Thematik mit der Schaffung von Fahrradstationen verknüpfen?

Antwort zu 7: Das Mobilitätsmanagement ist eine wichtige Teilstrategie des Stadtentwicklungsplanes Verkehr zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl in Richtung einer stärkeren Nutzung des Umweltverbunds. Der Senat plant die Entwicklung eines Leitfadens zum Mobilitätsmanagement. Ziel ist es dabei, die Nutzung von Bus und Bahn, Fahrrad und Fußverkehr weiter zu stärken und zu intensivieren. Die Kooperation und der enge Austausch mit verschiedensten Mobilitätsanbietern, öffentlichen und privaten Verkehrsanbietern sowie Unternehmen, Kammern und Verbänden sind dabei eine wichtige Voraussetzung. z.B. bietet der im Rahmen der Erarbeitung des Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr eingerichtete „Runde Tisch Mobilität“ als Beratungsgremium mit allen wichtigen Bereichen aus Mobilität/Verkehr die Grundlage für eine umfassende Kommunikation und Kooperation.

Die Schaffung von Fahrradstationen setzt die Zusammenarbeit und Kooperation aller radfahraffinen und –fördernden Institutionen und öffentlichen und privaten Bereiche voraus. Mobilitätsmanagement zur Aktivierung neuer Akteure und Netzwerke ist dabei von großem Interesse.

Berlin, den 07. Juli 2014

In Vertretung

C h r i s t i a n G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Juli 2014)