Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 17 / 17 787
Schriftliche Anfrage

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Jutta Matuschek (LINKE)

vom 21. Januar 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Januar 2016) und **Antwort**

Fahrradparken in Berlin

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

Frage 1: Wie bewertet der Senat die gegenwärtigen Möglichkeiten des Abstellens von Fahrrädern im öffentlichen Raum?

Antwort zu 1: Mit der Förderung des Radverkehrs in den letzten Jahren ist das Bedürfnis, Fahrräder sicher und attraktiv im öffentlichen Raum abstellen zu können, gestiegen. Die Abstellprobleme in der Stadt haben sich erheblich verstärkt. Vor allem im öffentlichen Raum sind aufgrund der Gewährleistung wichtiger anderer verkehrlicher Funktionen, der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualitäten die Flächen für Fahrradabstellplätze begrenzt. Berlin benötigt daher für den Umgang mit dem ruhenden Radverkehr neue Herangehensweisen und Lösungsansätze. Das Thema Fahrradparken ist ein zentraler Bestandteil der Radverkehrsstrategie Berlins.

Zur Bewältigung der Abstellprobleme in der Stadt erarbeitet die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt daher gegenwärtig die „Strategie Fahrradparken Berlin“.

Frage 2: An welchen Standorten (Bahnhöfe, Einkaufcentren, Veranstaltungsorten u.ä.) sieht der Senat besondere Nachfrage bzw. fehlendes Angebot für das Abstellen von Fahrrädern?

Antwort zu 2: Ein Arbeitsschwerpunkt der Untersuchung zur „Strategie Fahrradparken Berlin“ ist die Durchführung einer Bedarfsanalyse zur Ermittlung der Nachfrageschwerpunkte. Hierzu erfolgte eine Befragung der Bezirksämter, die für das Fahrradparken im öffentlichen Raum zuständig sind. Aber auch die Erfahrungen der S-Bahn Berlin GmbH und der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) aus ihren seit Jahren geförderten Bauprogrammen zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen an Berliner S-, U-Bahnhöfen, Straßenbahnhaltestellen und Stationen des Linienbusverkehrs fließen bei der Bedarfsermittlung mit ein.

Weiterhin wurden abgestellte Fahrräder in ausgewählten Gebieten aller Bezirke sowie an einer Reihe von S- und U-Bahnhöfen gezählt. Dabei zeigt sich eine besondere Nachfrage

- in Gebieten mit Blockrandbebauung und gemischter Wohn- und Einzelhandelsnutzungen
- an großen Umsteigebahnhöfen des Fern-, Regional- und S-Bahnverkehrs z.B. Hauptbahnhof, Gesundbrunnnen, Ostbahnhof sowie Ostkreuz und Westkreuz
- an S- und U-Bahnhöfen z.B. Zehlendorf, Kottbusser Tor, Rathaus Steglitz, Schöneweide, Warschauer Straße oder Sonnenallee
-

Daneben gibt es nach derzeitigem Erkenntnisstand auch S-Bahnhöfe mit einer insgesamt ausreichenden Kapazität an Abstellplätzen. Hierzu zählen z.B. die Bahnhöfe Neukölln, Rahnsdorf und Spindlersfeld.

Erste Ergebnisse der „Strategie Fahrradparken Berlin“ sollen voraussichtlich im April 2016 vorliegen.

Frage 3: An welchen Standorten mit welcher Anzahl möglicher Stellplätze sieht der Senat Potential für die Errichtung und das Betreiben von Fahrradpark- und Servicehäusern?

Frage 4: Welche Studien wurden oder werden durch den Senat zur Untersetzung einer Potentialanalyse für die Errichtung und das Betreiben von Fahrradpark- und Servicehäusern beauftragt, wann werden entsprechende Ergebnisse der Öffentlichkeit vorgelegt?

Frage 5: Gibt es eine Strategie des Senats zur Errichtung von Fahrradpark- und Servicehäusern, wenn nein, warum nicht, wenn ja, wo kann man diese nachlesen?

Antwort zu 3, 4 und 5: Im Rahmen der Bearbeitung der Strategie Fahrradparken Berlin werden Fahrradparkhäuser und –stationen, gesicherte Abstellsysteme sowie flächensparende Doppelstockanlagen, die ein sicheres und

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.

verschließbares Abstellen gewährleisten sowie teilweise Serviceleistungen integrieren, untersucht. Dabei werden städtebauliche, standortverträgliche Aspekte sowie tragfähige Betreiber- und Bewirtschaftungsmodelle geprüft werden.

Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des neuen Empfangsgebäudes am Bahnhof Gesundbrunnen und dem Projekt E-Bike-Pendeln im Südwesten Berlins sind die Errichtung eines Fahrradparkhauses am S-Bahnhof Zehlendorf (ca. 160 Stellplätze) sowie der Bau einer gesicherten Fahrradabstellanlage am Bahnhof Gesundbrunnen (ca. 40 Stellplätze) Pilotprojekte der Strategiebearbeitung. Hierzu werden demnächst geeignete Finanzierungs- und Fördermodelle für den Bau der Anlagen sowie Modalitäten und Handhabungen für den Betrieb erarbeitet.

Darüber hinaus sollen u.a. im Rahmen der „Strategie Fahrradparken Berlin“ Erfahrungen gewonnen werden, inwieweit die Berlinerinnen und Berliner bereit sind, ein Entgelt für das gesicherte Abstellen ihrer Fahrräder zu zahlen. Vorzugsvarianten für den Betrieb sind am Bahnhof Gesundbrunnen ein technisch gesicherter Zugang, bei dem die Kundinnen und Kunden ihr Fahrrad selber einstellen, und am Bahnhof Zehlendorf ein automatisches Fahrradparkhaus. Beide Parkhäuser sollen für registrierte Nutzerinnen und Nutzer auch mit der VBB[1]fahrCard zugänglich sein.

In dem Fall, dass die Pilotvorhaben an den Bahnhöfen Gesundbrunnen und Zehlendorf positive Ergebnisse im Hinblick auf die Zahlungsbereitschaft der Kundinnen und Kunden zeigen, können langfristig weitere Parkhäuser errichtet werden. Hier bieten sich insbesondere Bahnhöfe mit auffällig vielen Fahrraddiebstählen, wie etwa am Bahnhof Adlershof, an. In jedem Einzelfall sind aber die verfügbaren Flächen sorgfältig zu prüfen. Der Bahnhof Ostkreuz ist ein weiterer Standort, der für die Errichtung eines Fahrradparkhaues bzw. -station vorgesehen ist. Hierzu liegt ein Wettbewerbsentwurf zur Gestaltung der Bahnhofsvorplätze vor mit der Berücksichtigung von ca. 460 Stellplätzen in einem Fahrradparkhaus vor.

In der Untersuchung zur Strategie Fahrradparken werden auch grundsätzliche Möglichkeiten für ergänzende Serviceangebote bei Fahrradparkhäusern aufgezeigt. Entsprechende Angebote können weiterhin geschaffen werden, falls die Pilotvorhaben Gesundbrunnen und Zehlendorf positive Ergebnisse zeigen.

Frage 6: Welche Betreibermodelle für Fahrradpark- und Servicehäuser verfolgt der Senat?

Antwort zu 6: Die Prüfung für Berlin geeigneter Betreibermodelle für Fahrradparkhaus bzw. -stationen im Rahmen der Bearbeitung der Strategie Fahrradparken ist noch nicht abgeschlossen.

Es fand im November vergangenen Jahres ein Workshop statt, in dem sich eine breite Fachöffentlichkeit über nationale und internationale Trends u.a. hinsichtlich der Finanzierung und Förderung sowie des Betriebes von Fahrradabstellanlagen austauschte. Die Ergebnisse werden derzeit hinsichtlich der Eignung zur Übertragbarkeit auf die Berliner Verhältnisse und Rahmenbedingungen geprüft.

Frage 7: Welche Bedeutung misste der Senat der Errichtung von Fahrradpark- und Servicehäusern bei der Umsetzung seiner Fahrradstrategie bei?

Antwort zu 7: Fahrradparkhäuser- und -stationen stellen wichtige Bausteine des Fahrradparkens in dichtbebauten Städten mit hoher Flächenknappheit wie Berlin dar. Sie werden daher in der Zukunft bei der Lösung der Abstellprobleme eine verstärkte Rolle spielen. Damit eine gute Akzeptanz gewährleistet ist, müssen sie wichtige Anforderungen erfüllen, wie

- attraktive und optimale Anbindung mit dem Radwegenetz
- kurze übersichtliche und direkte Wege z.B. zum öffentlichen Nahverkehr
- einfache und unmissverständliche Handhabung für die Abstellvorgänge
- hohe Sicherheit und Schutz für die abstellenden Räder
- Berücksichtigung städtebaulicher Rahmenbedingungen (Baukörper und Fassaden, Design in Form und Farbe)
- preiswert
- lange bzw. durchgängige Nutzungszeiten
- wartungsarme und vandalismussichere Anlagen
- gutes Serviceangebot.

Berlin, den 05. Februar 2016

In Vertretung

R. L ü s c h e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Feb. 2016)

[1] Verkehrsverbund Berlin Brandenburg