

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Christian Zander (CDU)**

vom 05. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Juli 2021)

zum Thema:

Was folgt konkret aus der Standort- und Potentialanalyse zum Fahrradparken an ÖPNV-Stationen?

und **Antwort** vom 20. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Juli 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Christian Zander (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28085
vom 5. Juli 2021
über Was folgt konkret aus der Standort- und Potentialanalyse zum Fahrradparken
an ÖPNV-Stationen?

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

Frage 1:

Seit wann liegt das Ergebnis der Standort- und Potentialanalyse vor und wurden die Ergebnisse inzwischen mit dem Senat und den Bezirken final abgestimmt?

Antwort zu 1:

Die Ergebnisse aller Analysen liegen seit Ende 2020 vor, das letzte Paket der Standort- und Potenzialanalysen übermittelte die GB infraVelo GmbH im ersten Quartal 2021 an die Senatsverwaltung und die Bezirke.

Frage 2:

Ist inzwischen die Priorisierung erfolgt? Wenn ja, wie sieht diese aus? Wenn nein, wann wird die Vorschlagsliste, wie die Priorisierung der Stationen erfolgen soll, erarbeitet sein??

Antwort zu 2:

infraVelo hat die Standorte in Abstimmung mit den Bezirken auf Grundlage der Analyseergebnisse priorisiert. Neben den Kriterien Stellplatzbedarf und Potenzialen wurde vor allem darauf geachtet, dass die Flächen, auf denen Anlagen entstehen könnten, eine hohe Bedarfsdeckung und Realisierungschance haben. Eine Priorisierung ist erfolgt, sie ist aber nicht statisch. Sollten z. B. Grundstücksflächen nicht verfügbar sein, werden andere Standorte prioritär verfolgt, um das Angebot zum Fahrradparken in den Bezirken zu realisieren.

Frage 3:

Ist davon auszugehen, dass bei der Umsetzung der Maßnahmen an den Stationen die Erweiterung der Abstellmöglichkeiten auch immer dem jeweils prognostizierten Bedarf entsprechen wird oder könnte es auch eintreten, dass nicht ausreichend Platz für die Kapazitätserweiterung vorhanden ist?

Antwort zu 3:

Es kann auch Stationen geben, an denen der Bedarf aufgrund von fehlenden Flächenpotenzialen nicht gedeckt werden kann. Wenn dies der Fall sein sollte, wird im nächsten Schritt versucht, die Kapazitäten bestmöglich zu erweitern oder alternative Möglichkeiten zu suchen.

Frage 4:

Wird vor Vergabe eines Auftrags zur Erweiterung der Abstellkapazitäten nochmals überprüft, ob der ursprünglich prognostizierte Bedarf unter den heutigen Gegebenheiten noch realistisch oder ein höherer Bedarf absehbar ist?

Antwort zu 4:

Bei der Ermittlung des Bedarfs an Fahrradabstellanlagen in den Standort- und Potenzialanalysen wurde nicht der aktuelle, sondern bereits der bis 2030 benötigte Bedarf an Stellplätzen prognostiziert. Die Bedarfsprognose beruht daher auf der Bevölkerungsentwicklung bis 2030 und darauf, dass eine Steigerung des Radverkehrsanteils als Zu-/Abbringer des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) von drei auf fünf Prozent angestrebt wird. Beides wurde bei den Analysen berücksichtigt. Sollten vor Auftragsvergabe zur Erweiterung von Abstellkapazitäten Einflussfaktoren, die zum Zeitpunkt der Bedarfsanalyse noch nicht bekannt waren, vorhanden sein, kann der prognostizierte Bedarf in solchen Einzelfällen nochmals plausibilisiert und angepasst werden.

Frage 5:

An welchen Stationen befinden sich Fahrradabstellanlagen nicht auf öffentlichem Straßenland, sondern bspw. auf dem Gelände der Bahn? Werden die Kosten der Erweiterung vom Land oder von den Bezirken getragen? Gibt es Überlegungen, die Zuständigkeit für Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Stationen bei einer Stelle zu konzentrieren?

Antwort zu 5:

Bei der Bestandsaufnahme an den Fahrradabstellanlagen wurden keine Eigentümer ermittelt. Lediglich bei der Darstellung der Flächenpotenziale wurde eine erste Eigentümerprüfung vorgenommen. Im Land Berlin sind die Bezirke gemäß Allgemeinem Zuständigkeitsgesetz für das Fahrradparken zuständig. Die Erweiterung von Fahrradabstellanlagen liegt somit in der Verantwortung der Bezirke. Unter der Voraussetzung, dass ausreichend Haushaltsmittel vorhanden sind, können den Bezirken von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz für die Errichtung oder Erweiterung von Fahrradabstellanlagen finanzielle Mittel aus den Titeln 52108 und 72016, Kapitel 0730 bereitgestellt werden. Im Rahmen des Gesetzes zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes und anderer Gesetze ist anvisiert, dass die Planung, der Bau und die Unterhaltung von baulichen

Fahrradabstellanlagen an Stationen des öffentlichen Personennahverkehrs, die einen Einzelstandsicherheitsnachweis erfordern, in der Anlage zu § 4 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes über die Zuständigkeiten in der Allgemeinen Berliner Verwaltung (AZG) als Aufgabe der Hauptverwaltung aufgenommen wird.

Frage 6:

Wie sieht die aktuelle Auslastung bzw. die zuletzt festgestellte Auslastung der Fahrradabstellkapazitäten an den Bahnhöfen Lichtenrade, Schichauweg, Buckower Chaussee, Marienfelde und Alt-Mariendorf aus, wie ist der aktuelle Bestand an Fahrradabstellplätzen an diesen Stationen und wie hoch ist der jeweils prognostizierte Bedarf 2030?

Antwort zu 6:

Die untenstehende Tabelle zeigt die Anzahl der gezählten Fahrräder während der Bestandsaufnahme (2018-2020), die vorhandenen Fahrradabstellanlagen (FAA), die bis 2030 zusätzlich benötigten Fahrradabstellanlagen und die Summe aus vorhandenen und benötigten Fahrradabstellanlagen.

| Bahnhof | Gezählte Fahrräder | vorhandene FAA | Zusätzlich benötigte FAA bis 2030 | insgesamt benötigte FAA bis 2030 |
|-----------------------------|---------------------------|-----------------------|--|---|
| U-Bahnhof Alt-Mariendorf | 234 | 236 | 151 | 387 |
| S-Bahnhof Buckower Chaussee | 124 | 100* | 102 | 202 |
| S-Bahnhof Lichtenrade | 210 | 168* | 182 | 350 |
| S-Bahnhof Marienfelde | 148 | 124 | 119 | 243 |
| S-Bahnhof Schichauweg | 213 | 138 | 211 | 349 |

* An den Bahnhöfen Buckower Chaussee und Lichtenrade finden aktuell Umbaumaßnahmen für die Bahnstrecke Dresdner-Bahn statt. Die Bestandsaufnahmen wurden vor dem Umbau durchgeführt. Die o. g. vorhandenen Fahrradabstellanlagenentsprechen den Planungen zum Ausbau der Bahnstrecke Dresdner-Bahn.

Frage 7:

Wer ist für die Erweiterung der Fahrradabstellkapazitäten an den unter 6. genannten Stationen zuständig und wann soll die Bedarfsanpassung umgesetzt werden? Wie viele der Abstellplätze werden gesicherte Plätze sein?

Antwort zu 7:

Die GB infraVelo GmbH wurde von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz beauftragt, Standort- und Potenzialanalysen an den Berliner S- und U-Bahnstationen durchzuführen. Über die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen bzw. die Erweiterung von Fahrradabstellanlagen und deren Art entscheiden die Bezirke, die nach Allgemeinem Zuständigkeitsgesetz für das Fahrradparken im Land Berlin zuständig sind.

In den Überlegungen zum gesicherten Fahrradparken geht die GB infraVelo GmbH in Abstimmung mit der Senatsverwaltung von rund 20 % gesicherten Fahrradabstellanlagen pro Standort aus. Dies steht in Abhängigkeit zur Flächenverfügbarkeit.

Berlin, den 20.07.2021

In Vertretung
Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz