

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Lars Düsterhöft (SPD)**

vom 23. Januar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Januar 2021)

zum Thema:

Kein Fahrradparkhaus für Treptow-Köpenick?

und **Antwort** vom 05. Feb. 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Feb. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Lars Düsterhöft (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/26301
vom 23. Januar 2021
über Kein Fahrradparkhaus für Treptow-Köpenick?

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

Frage 1:

Wurden in Vorbereitung der Ausschreibung der Machbarkeitsstudien zum Bau von Fahrradparkhäusern an den Berliner U- und S-Bahnhöfen die Bedarfe an den S-Bahnhöfen in Treptow-Köpenick geprüft? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 1:

Im Rahmen von Standort- und Potenzialanalysen, die die GB infraVelo GmbH an 236 Berliner ÖPNV-Stationen (Stationen des Öffentlichen Personennahverkehrs) durchgeführt hat, wurden die Bedarfe für Fahrradabstellflächen bis zum Jahr 2030 untersucht. Im Bezirk Treptow-Köpenick wurden von der GB infraVelo GmbH insgesamt 17 S- und U-Bahnhöfe untersucht. In der nachfolgenden Tabelle sind die Ergebnisse der Standort- und Potenzialanalysen zu entnehmen.

Die Ergebnisse der Standort- und Potenzialanalysen sind bereits ausgewertet worden, eine Vorschlagsliste mit den Stationen, die priorisiert werden sollten, wurde an die jeweiligen Bezirke übermittelt. Über die Durchführung von Machbarkeitsuntersuchungen an Standorten mit hohem Bedarf und Potenzial für ein Fahrradparkhaus wird im nächsten Abstimmungsschritt mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und den Bezirken entschieden.

Tabelle: Ergebnisse der Standort- und Potenzialanalysen für 17 S- und U-Bahnhöfe im Bezirk Treptow-Köpenick

Bahnhof	Ist-Angebot (Stellplätze)	Bedarf 2030* (Stellplätze)	Erforderlich neue Stellplätze (Stellplätze)
Grünau	499	719	220
Schöneeweide	133	618	485
Treptower Park	396	687	291
Adlershof	528	626	98
Baumschulenweg	148	338	190
Wilhelmshagen	106	215	109
Köpenick	404	796 (1.353**)	392 (949**)
Friedrichshagen	628	874	246
Wuhlheide	94	135	41
Spindlersfeld	124	274	150
Rahnsdorf	340	909	569
Plänterwald	62	170	108
Altglienicke	96	189	93
Grünbergallee	150	112	0, da Bedarf gedeckt***
Hirschgarten	170	234	64
Oberspree	36	24	0, da Bedarf gedeckt***
Betriebsbahnhof Schöneeweide	38	76	38

* Für die Bedarfsermittlung bis zum Jahr 2030 flossen mehrere Faktoren in die Erstellung der Prognose ein. Die derzeitige Auslastung wurde mit einem jahreszeitlichen Korrekturfaktor, einem Faktor für den Zuwachs an Einwohnerinnen/Einwohnern und mit einem Faktor für die Steigerung des Bike+Ride-Anteils von 3 % auf 5 % multipliziert.

** Bei der Potenzialflächensuche ist die Option für ein Fahrradparkhaus und somit eine deutliche Verbesserung der Angebotsqualität gegeben, daher wurde ein Zuwachspotenzial (70%) auf die Bedarfsprognose angewendet.

*** auch bei einer bereits erfolgten Bedarfsdeckung erfolgen Flächenprüfungen, um einen Anteil an gesicherten Anlagen realisieren zu können.

Frage 2:

Teilt die Senatsverwaltung die Auffassung, dass durch die Errichtung von sicheren Fahrradparkhäusern an den S-Bahnhöfen Treptower-Park, Baumschulenweg, Schöneweide, Adlershof und Köpenick die Attraktivität des ÖPNVs deutlich gesteigert und der Umstieg auf das Rad und den ÖPNV gefördert werden würde?

Antwort zu 2:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz verfolgt das Ziel, den Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß/Rad/ÖPNV) deutlich zu steigern. Dieses Ziel kann durch unterschiedliche Maßnahmen erreicht werden, die ein Umsteigen auf den Umweltverbund fördern. Eine geeignete Maßnahme ist, das Angebot an Bike&Ride-Fahrradstellplätzen an S- und U-Bahnhöfen zu erhöhen.

Dieses Angebot an Bike&Ride-Fahrradstellplätzen beschränkt sich jedoch an den genannten S-Bahnhöfen nicht nur auf Fahrradparkhäuser, in denen auch gesicherte Fahrradstellplätze angeboten werden können. Auch andere Bautypen sind denkbar, um das Angebot zu verbessern. Zu diesen zählen unter anderem Sammelschließanlagen, Fahrradstationen, Fahrradboxen und Doppelstockpark-Systeme.

Frage 3:

Teilt die Senatsverwaltung die Auffassung, dass gerade in den Berliner Außenbezirken die Verkehrswende gelingen muss, um den Verkehr in der Innenstadt nachhaltig zu reduzieren und daher alle Anstrengungen sich auf diese Gebiete Berlins konzentrieren müssen?

Antwort zu 3:

Die Entscheidungen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz bezüglich der Priorisierung von Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradparkens richten sich nach den Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes. In dem Gesetz wird ausgeführt, dass die Auswahl der Standorte, an denen Fahrradabstellanlagen errichtet werden sollen, sich am derzeitigen und zukünftigen Bedarf des Fahrradverkehrsaufkommens orientieren sollen. Alle Teile Berlins sind gleichwertig zu berücksichtigen. (§ 47 Abs. 1 Berliner Mobilitätsgesetz).

Die Anstrengungen des Senats, das Angebot an Fahrradstellplätzen zu verbessern, beziehen sich damit auf die gesamte Stadt und orientieren sich an dem Bedarf an Fahrradstellplätzen am jeweiligen Standort. Durch dieses Vorgehen wird angestrebt, dass der Modal-Split der Verkehrsmittel des Umweltverbundes steigt und so alle Berliner Bezirke von der Verkehrswende profitieren.

Berlin, den 05.02.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz