

19. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP)**

vom 07. Februar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Februar 2023)

zum Thema:

**Wie beteiligt sich Berlin an Förderprogrammen des Bundes mit Bezug zum Radverkehr?**

und **Antwort** vom 27. Februar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Februar 2023)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/14808

vom 7. Februar 2023

über Wie beteiligt sich Berlin an Förderprogrammen des Bundes mit Bezug zum Radverkehr?

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Bundesministerien für Digitales und Verkehr (BMDV), Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUV), Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) sowie die Autobahn GmbH des Bundes um Stellungnahme gebeten. Diese werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben. Des Weiteren ist eine Vielzahl der erfragten Informationen öffentlich zugänglich.

Frage 1:

Wie viele Interessenbekundungen wurden nach Kenntnis des Senats durch das Land, die Bezirke sowie landeseigene Beteiligung fristgerecht auf den Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs (Klimaschutz durch Radverkehr) eingereicht (Förderaufruf vom 01.09.2021 vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit)?

Antwort zu 1:

Auf Grund des thematischen Zusammenhangs wird an dieser Stelle auf die Beantwortung der schriftlichen Anfrage mit der Drucksachennummer 19/11827 verwiesen (vgl.

<https://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/19/SchrAnfr/S19-11827.pdf>).

Das BMWK antwortet hierzu wie folgt:

„Für den benannten Förderaufruf vom 01.09.2021 wurden zwei Interessenbekundungen (eine vom Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf und eine von der Freien Universität Berlin) im 1. Skizzenfenster 2022 des Förderaufrufs „Klimaschutz durch Radverkehr“ beim Projektträger Zukunft – Umwelt – Gesellschaft (ZUG) gGmbH eingereicht und bewertet.“

Frage 2:

Welche Inhalte hatten die Interessebekundungen jeweils (bitte Skizze gemäß Förderaufruf beifügen)?

Antwort zu 2:

Das BMWK antwortet hierzu wie folgt:

„Die Inhalte sind der angehangenen Skizze 0204KBR0434 des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf bzw. der Skizze 0204KBR0444 der Freien Universität Berlin zu entnehmen.“

Frage 3:

Bei welchen Interessenbekundungen erfolgte eine Aufforderung zur Einreichung eines Antrags?

- a. Welches Projektvolumen wurde jeweils beantragt?
- b. Für welche Anträge wurde ein Zuwendungsbescheid ausgestellt (bitte Inhaltsangabe beifügen)?
  - i. Welches finanzielle Volumen hatte der Zuwendungsbescheid jeweils?
  - ii. Wer sind die Projektträger und -partner jeweils und wie verteilen sich die Mittel auf Projektträger und -partner?
  - iii. Für welchen Projektzeitraum erfolgt die Zuwendung jeweils?
  - iv. Welchen Beitrag zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung leistet jedes Projekt im Einzelnen?
  - v. Welche Treibhausgasmindering soll mit den einzelnen Projekten jeweils quantitativ erreicht werden?
  - vi. Wie begründet sich die regionale Modellhaftigkeit jedes Projekts im Einzelnen?
  - vii. Welche Kriterien und Indikatoren werden bei den Projekten jeweils zur Bewertung der Klimaschutzwirkung verwendet?
- c. Für welche Anträge läuft das Antragsverfahren noch?
  - i. Welches finanzielle Volumen wird jeweils beantragt?
  - ii. Wer sind die Projektträger und -partner jeweils und wie verteilen sich die Mittel auf Projektträger und -partner?
  - iii. Für welchen Projektzeitraum soll die Zuwendung jeweils erfolgen?
  - iv. Welchen Beitrag zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung leistet jedes Projekt im Einzelnen?
  - v. Welche Treibhausgasmindering soll mit den einzelnen Projekten jeweils quantitativ erreicht werden?
  - vi. Wie begründet sich die regionale Modellhaftigkeit jedes Projekts im Einzelnen?
  - vii. Welche Kriterien und Indikatoren werden bei den Projekten jeweils zur Bewertung der Klimaschutzwirkung verwendet?
- d. Welche Anträge wurden abschließend negativ beschieden?

Antwort zu 3:

Das BMWK antwortet hierzu wie folgt:

„Die Interessenbekundung der Freien Universität Berlin wurde nach Prüfung positiv bewertet und eine Aufforderung zur Einreichung eines Antrages ist erfolgt. Das Antragsverfahren ist hier allerdings noch nicht abgeschlossen.“

Antwort zu 3 a.:

Das BMWK antwortet hierzu wie folgt:

„In der eingereichten Skizze wurde eine Zuwendung in Höhe von 874.400,00 € (Gesamtausgaben in Höhe von 1.093.000,00 €) beantragt. Die beantragte Zuwendung wurde im Laufe des Antragsverfahrens auf 734.178,91 € (Gesamtausgaben in Höhe von 917.723,64 €) reduziert.“

Antwort zu 3 b.:

Das BMWK antwortet hierzu wie folgt:

„Das Antragsverfahren ist noch nicht abgeschlossen und es wurde bislang noch kein Zuwendungsbescheid ausgestellt.“

Antwort zu 3 c.:

Das BMWK antwortet hierzu wie folgt:

„Der Antrag der Freien Universität Berlin befindet sich noch im Antragsverfahren.“

Antwort zu 3 c. i.:

Das BMWK antwortet hierzu wie folgt:

„Die beantragte Zuwendung beträgt 734.178,91 €.“

Antwort zu 3 c. ii.:

Das BMWK antwortet hierzu wie folgt:

„Die Förderung wird ausschließlich durch den Projektträger Zukunft – Umwelt – Gesellschaft (ZUG) gGmbH des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz erbracht. Die Förderquote beträgt 80 % der Gesamtausgaben.“

Antwort zu 3 c. iii.:

Das BMWK antwortet hierzu wie folgt:

„Die Zuwendung soll im Bewilligungszeitraum vom 01.07.2023 – 30.06.2027 erfolgen.“

Antwort zu 3 c. iv.:

Das BMDV antwortet hierzu wie folgt:

„Durch den Aufbau von zum Teil überdachten Fahrradabstellanlagen an verschiedenen Standorten der Freien Universität sowie durch die Anschaffung von Diensträdern (zum Teil auch als Elektro-Lastenräder) und die Durchführung von Workshops zur Information und Beteiligung der Universitätsangehörigen wird ein Anreiz geschaffen, vom Pkw auf das Fahrrad umzusteigen und dadurch Treibhausgasemissionen zu reduzieren.“

Antwort zu 3 c. v.:

Das BMDV antwortet hierzu wie folgt:

„Mit dem Projekt sollen nach aktuellem Stand des Antrags 312 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr eingespart werden.“

Antwort zu 3 c. vi.:

Das BMDV antwortet hierzu wie folgt:

„Die Anschaffung von Dienst- und Elektro-Lastenrädern verspricht im Kontext einer großen deutschen Universität aufschlussreiche Erkenntnisse über die Möglichkeiten und die Annahme der substituierenden Lasten- und Dienstradnutzung anstelle des motorisierten Individualverkehrs. Dies kann insbesondere bei interner Logistik und Fahrten zwischen verschiedenen Standorten positive Impulse zur Änderung des institutionellen Mobilitätsverhaltens bewirken. Von einer zusätzlichen Aktivierung zur Nutzung des Fahrrads kann vor allem durch die Teilnahme an den Workshops im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit ausgegangen werden.“

Antwort zu 3 c. vii.:

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz antwortet hierzu wie folgt:

„Die Klimaschutzwirkung des Projekts wird am empirischen Mobilitätsverhalten der Universitätsangehörigen ermittelt. Dazu werden Mobilitätsbefragungen zu verschiedenen Zeitpunkten durchgeführt und die Nutzungszahlen der angeschafften Fahrräder und die Belegung der neuen Fahrradabstellanlagen regelmäßig erfasst.“

Antwort zu 3 d.:

Das BMWK antwortet hierzu wie folgt: „Keine.“

Frage 4:

Sollten keine Interessenbekundungen des Landes, der Bezirke oder von landeseigenen Beteiligungen zum o.g. Förderaufruf abgegeben worden sein, was sind hierfür nach Kenntnis des Senats die Gründe?

Antwort zu 4:

Entfällt.

Frage 5:

Welchen Umfang hat das „Sonderprogramm Stadt und Land“?

- a. Wie viel des Budgets ist für Berlin vorgesehen?
- b. Welche Anträge mit welchem Volumen wurden bislang seitens des Landes oder der Bezirke wann gestellt (bitte einzeln auflisten)?
- c. Wie viel des Budgets wurde bereits für Projekte in Berlin verwendet?
- d. Bis wann plant der Senat die entsprechenden Fördermittel vollständig abzurufen?

Antwort zu 5:

Für das Land Berlin steht über das Förderprogramm Stadt und Land ein Anteil von 4,6 % der insgesamt 939.555.400 € zur Verfügung. Es ist geplant, die Fördermittel in voller Höhe bis zum Ende der Laufzeit des Förderprogramms abzurufen. Derzeit liegen der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz rund 50 Maßnahmen mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 39 Mio. € (davon Bundesanteil ca. 29,5 Mio. €, bei einem Eigenanteil (Bezirk oder Land) von ca. 9,5 Mio. €) vor. Die Maßnahmen befinden sich zum Teil noch in der Phase der Bescheiderteilung, weshalb an dieser Stelle keine weiteren detaillierten Einzelangaben abgegeben werden können.

Alle weiteren Informationen zu dem in der Fragestellung genannten Förderprogramm sind hier vorzufinden:

[https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SonderprogrammStadtLand/Rechtsvorschriften/rechtsvorschriften\\_node.html](https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SonderprogrammStadtLand/Rechtsvorschriften/rechtsvorschriften_node.html).

Frage 6:

Welchen Umfang hat die Förderung von „Modellvorhaben des Radverkehrs“?

- a. Wie viel des Budgets ist für Berlin vorgesehen?
- b. Welche Anträge mit welchem Volumen wurden bislang seitens des Landes oder der Bezirke wann gestellt (bitte einzeln auflisten)?
- c. Wie viel des Budgets wurde bereits für Projekte in Berlin verwendet?
- d. Bis wann plant der Senat die entsprechenden Fördermittel vollständig abzurufen?

Antwort zu 6:

Alle Informationen zu dem in der Fragestellung genannten Förderprogramm sind hier vorzufinden: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/foerderung-modellvorhaben-radverkehr-projekte.html>.

Frage 7:

Welchen Umfang haben die Zuschüsse für den Ausbau und die Erweiterung des „Radnetzes Deutschland“?

- a. Wie viel des Budgets ist für Berlin vorgesehen?
- b. Welche Anträge mit welchem Volumen wurden bislang seitens des Landes oder der Bezirke wann gestellt (bitte einzeln auflisten)?
- c. Wie viel des Budgets wurde bereits für Projekte in Berlin verwendet?
- d. Bis wann plant der Senat die entsprechenden Fördermittel vollständig abzurufen?

Antwort zu 7:

Alle Informationen zu dem in der Fragestellung genannten Förderprogramm sind hier vorzufinden:

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/foerderprogramm-radnetz-deutschland.html>.

Frage 8:

Welchen Umfang hat die Förderung von „nicht investiven Modellprojekten“?

- a. Wie viel des Budgets ist für Berlin vorgesehen?
- b. Welche Anträge mit welchem Volumen wurden bislang seitens des Landes oder der Bezirke wann gestellt (bitte einzeln auflisten)?
- c. Wie viel des Budgets wurde bereits für Projekte in Berlin verwendet?
- d. Bis wann plant der Senat die entsprechenden Fördermittel vollständig abzurufen?

Antwort zu 8:

Alle Informationen zu dem in der Fragestellung genannten Förderprogramm sind hier vorzufinden: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/nicht-investiv-modellprojekte.html>.

Frage 9:

Welchen Umfang hat die Förderung der Aus- und Nachrüstung von „Kraftfahrzeugen mit Abbiegesystemen“?

- a. Wie viel des Budgets ist für Berlin vorgesehen?
- b. Welche Anträge mit welchem Volumen wurden bislang seitens des Landes oder der Bezirke wann gestellt (bitte einzeln auflisten)?
- c. Wie viel des Budgets wurde bereits für Projekte in Berlin verwendet?
- d. Bis wann plant der Senat die entsprechenden Fördermittel vollständig abzurufen?

Antwort zu 9:

Das BMDV antwortet hierzu wie folgt:

„Die Förderung der Aus- und Nachrüstung von Kraftfahrzeugen mit Abbiegeassistenzsystemen durch das BMDV ist über zwei Förderprogramme möglich:

- Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs, die über das Förderprogramm „De-minimis“ antragsberechtigt sind, können ihre Abbiegeassistenten über die Richtlinie „De-minimis“ in der Maßnahmenkategorie 1.3 fördern lassen. In den Jahren 2020 bis 2022 wurden rund 8.900 Abbiegeassistenzsysteme gefördert. Im Rahmen des Förderprogramms „De-minimis“ gibt es mehr als 80 verschiedene Maßnahmen im Bereich Sicherheit und Umwelt für Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs. Das Budget für alle Maßnahmen des „De-minimis“-Programms zusammen beträgt im Jahr 2023 insgesamt 261,9 Mio. Euro. Antragsstart für die Förderperiode 2023 war am 09.01.2023.
- Alle anderen Antragsteller können über die Förderrichtlinie für die Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Abbiegeassistenzsystemen eine Förderung für die Anschaffung von Abbiegeassistenten beantragen. Dieses im Rahmen der „Aktion Abbiegeassistent“ gestartete Förderprogramm unterstützt die Aus- und Nachrüstung mit Abbiegeassistenten seit 2019 finanziell.

Gefördert werden System- und externe Einbaukosten von genehmigten Abbiegeassistenzsystemen bei der Nachrüstung von Kraftfahrzeugen sowie Systemkosten entsprechender Abbiegeassistenzsysteme, die in Neufahrzeugen verbaut werden. Dabei sind Maßnahmen, die durch Gesetz oder Rechtsverordnung verbindlich vorgeschrieben sind, nicht förderfähig. Die Zuwendung wird als Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt. Die Zuwendung beträgt höchstens 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben, maximal jedoch 1.500 Euro je Einzelmaßnahme.

Für das Jahr 2023 stehen dabei 9,25 Mio. Euro zur Verfügung. Mehr als 90 % der Anträge sind dem öffentlich-rechtlichen Sektor zuzuordnen, darunter überwiegend Freiwillige Feuerwehren und Rettungsdienste.“

Antwort zu 9 a.:

Das BMDV antwortet hierzu wie folgt:

„Für die einzelnen Bundesländer wird kein eigenes Budget vorgesehen. Zuwendungsberechtigt sind alle Eigentümer und Halter, Leasingnehmer und Mieter von in der Bundesrepublik Deutschland zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassenen förderfähigen Kraftfahrzeugen.“

Antwort zu 9 b. und c.:

Die landeseigenen Betriebe haben bisher Fördermittel entsprechend nachstehender Auflistung in Anspruch genommen:

- Berliner Stadtreinigung:  
10 Systeme à ca. 1.500 Euro gefördert (insgesamt ca. 15.000 Euro).
- Berliner Wasserbetriebe:  
22 Systeme gefördert (insgesamt 20.800 Euro).

Das BMDV antwortet hierzu wie folgt:

„Hier die entsprechende Aufstellung für Berlin. Eine Auswertung nach Bezirken ist nicht möglich.“

| Förderjahr | Bewilligte Mittel | Bewilligte Systeme | Abgerechnet  |
|------------|-------------------|--------------------|--------------|
| 2019       | 69.000,00 €       | 46                 | 60.547,35 €  |
| 2020       | 202.500,00 €      | 135                | 110.579,17 € |
| 2021       | 127.500,00 €      | 85                 | 60.412,48 €  |
| 2022       | 111.000,00 €      | 74                 | 40.495,20 €  |
| 2023       | 16.500,00 €       | 11                 | - €          |

Auszahlung kann weiterhin beantragt werden

Auszahlung kann weiterhin beantragt werden

Die Förderperiode hat am 23.01.2023 begonnen „

Antwort zu 9 d.:

Das BMDV antwortet hierzu wie folgt:

„Diese Frage kann das BMDV nicht beantworten. Der Abruf sämtlicher bewilligter Mittel im Rahmen der in der Förderrichtlinie festgelegten Vorgaben obliegt dem Antragsteller.“

Frage 10:

Welchen Umfang haben die „Finanzhilfen für Radschnellwege“?

- a. Wie viel des Budgets ist für Berlin vorgesehen?
- b. Welche Anträge mit welchem Volumen wurden bislang seitens des Landes oder der Bezirke wann gestellt (bitte einzeln auflisten)?
- c. Wie viel des Budgets wurde bereits für Projekte in Berlin verwendet?
- d. Bis wann plant der Senat die entsprechenden Fördermittel vollständig abzurufen?

Antwort zu 10:

Es ist geplant, die Fördermittel in voller Höhe bis zum Ende der Laufzeit des Förderprogramms abzurufen. Dem Land Berlin stehen im genannten Förderprogramm insgesamt 6,5 % der 391.583.000 € zur Verfügung. Es wurde bisher ein Förderantrag zu der Radschnellverbindung 3 (Königsweg/Kronprinzessinnenweg) am 03.07.2019 gestellt. Dieser hat ein Fördervolumen in Höhe von 4.440.000 €. Bis zum heutigen Zeitpunkt wurden 212.793,23 € Bundesmittel verausgabt.

Alle weiteren Informationen zu dem in der Fragestellung genannten Förderprogramm sind hier vorzufinden:

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/radschnellwege.html>.

Frage 11:

Welchen Umfang hat die Förderung von Radwegebau an Bundesstraßen?

- a. Wie viel des Budgets ist für Berlin vorgesehen?
- b. Welche Anträge mit welchem Volumen wurden bislang seitens des Landes oder der Bezirke wann gestellt (bitte einzeln auflisten)?
- c. Wie viel des Budgets wurde bereits für Projekte in Berlin verwendet?
- d. Bis wann plant der Senat die entsprechenden Fördermittel vollständig abzurufen?

Antwort zu 11:

Die Autobahn GmbH des Bundes antwortet hierzu wie folgt:

„Hierzu ist geregelt, dass der Bau und Erhalt von Radwegen an Bundesstraße in der Baulast des Bundes nicht gefördert, sondern zu 100 % vom Bund finanziert werden.

Vertiefende Informationen erhalten Sie hier:

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/finanzielle-foerderung-des-radverkehrs.html>.“

Frage 12:

Welchen Umfang hat die Förderung zur Ertüchtigung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen für den Radverkehr?

- a. Wie viel des Budgets ist für Berlin vorgesehen?
- b. Wie viel des Budgets wurde bereits für Projekte in Berlin verwendet?
- c. Welche Anträge mit welchem Volumen wurden bislang seitens des Landes oder der Bezirke wann gestellt (bitte einzeln auflisten)?
- d. Bis wann plant der Senat die entsprechenden Fördermittel vollständig abzurufen?

Antwort zu 12:

Dem Senat ist im genannten Förderprogramm kein Förderantrag bekannt.

Alle Informationen zu dem in der Fragestellung genannten Förderprogramm sind hier vorzufinden: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/finanzielle-foerderung-des-radverkehrs.html>.

Frage 13:

Welchen Umfang hat die Förderung von Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen?

- a. Wie viel des Budgets ist für Berlin vorgesehen?
- b. Wie viel des Budgets wurde bereits für Projekte in Berlin verwendet?
- c. Bis wann plant der Senat die entsprechenden Fördermittel vollständig abzurufen?

Antwort zu 13:

Alle Informationen zu dem in der Fragestellung genannten Förderprogramm sind hier vorzufinden: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/finanzielle-foerderung-des-radverkehrs.html>.

Bisher werden Machbarkeitsuntersuchungen zu Fahrradparkhäusern über das Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA) finanziert, gemäß §§ 26 (2), 110 (1) der Landeshaushaltsordnung Berlin.

Frage 14:

Welche weiteren Programme des Bundes zur Förderung des Radverkehrs, von fahrradfreundlicher Infrastruktur und Radabstellanlagen sind dem Senat bekannt?

- a. Welchen Umfang haben die Programme jeweils?
- b. Wie viel des Budgets ist für Berlin vorgesehen?
- c. Welche Anträge mit welchem Volumen wurden bislang seitens des Landes oder der Bezirke wann gestellt (bitte einzeln auflisten)?
- d. Wie viel des Budgets wurde bereits für Projekte in Berlin verwendet?
- e. Bis wann plant der Senat die entsprechenden Fördermittel vollständig abzurufen?

Antwort zu 14:

Keine.

Frage 15:

Welche weiteren Informationen gibt es ggf., die für das Verständnis der in dieser Anfrage erörterten Sachverhalte relevant sind?

Antwort zu 15:

Entfällt.

Berlin, 27.02.2023

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

# Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr

Förderwettbewerb für modellhafte investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMUB)

Skizze: Fahrrad? Ja, sicher!

Akronym: Fahrrad\_Chawi

Antragsteller: Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin



Berlin, den 30.04.2022

## Inhaltsverzeichnis

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Projektgebiet, Ausgangslage, Förderbedarf .....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>Darstellung Projektgebiet.....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>Ausgangslage .....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>Begründung des Förderbedarfes und Abgrenzung zu bestehenden Fördermöglichkeiten</b>  | <b>4</b>  |
| <b>2. Projektziele, Zielgruppen und Akteure .....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>Angestrebte Projektziele / Klimaschutzziele .....</b>  | <b>5</b>  |
| <b>Adressierte Zielgruppen / Nutzergruppen.....</b>   | <b>6</b>  |
| <b>Weitere Akteure mit Projektbezug .....</b>   | <b>6</b>  |
| <b>Darstellung des Eigeninteresses am Vorhaben.....</b>   | <b>6</b>  |
| <b>3. Beschreibung der Maßnahmen und deren Zusammenwirken .....</b>   | <b>6</b>  |
| <b>Geplante Einzelmaßnahmen und deren Wirken zum Abbau bestehender Hemmnisse ..</b>   | <b>6</b>  |
| <b>Inhaltliches und räumliches Zusammenwirken der Einzelmaßnahmen .....</b>   | <b>11</b> |
| <b>Beschreibung des angestrebten Zustands .....</b>   | <b>11</b> |
| <b>4. Regionale Modellhaftigkeit.....</b>   | <b>11</b> |
| <b>Regionale Impulswirkung / Vorbildcharakter des Vorhabens .....</b>   | <b>11</b> |
| <b>Beschreibung der innovativen Maßnahmenverknüpfung und des vorgesehenen<br/>Technologieeinsatzes .....</b>                            | <b>11</b> |
| <b>Bezug zu vorheriger Konzept-Förderung.....</b>   | <b>12</b> |
| <b>Bundesweite Strahlkraft .....</b>  | <b>12</b> |
| <b>Nachahmungscharakter / Übertragbarkeit im Bundesgebiet.....</b>  | <b>12</b> |
| <b>5. Treibhausgasminderung .....</b>   | <b>12</b> |
| <b>Quantitative Darstellung / Berechnung der geplanten Treibhausgasminderung des Projektes</b>  | <b>12</b> |
| <b>12</b>   |           |
| <b>Darstellung von Grundannahmen, Parametern und Faktoren.....</b>  | <b>12</b> |
| <b>Berechnungsweg.....</b>  | <b>13</b> |
| <b>6. Monitoring .....</b>  | <b>13</b> |
| <b>Beschreibung der Vorgehensweise zur Erhebung, Aufbereitung und Analyse (Art und<br/>Methodik, Parameter, Häufigkeit, Dauer).....</b> | <b>13</b> |

|  |   |
|--|---|
| <b>Darstellung der Kriterien und Indikatoren zur Bewertung der Klimaschutzwirkung ....</b> | <b>13</b>                                 |
| <b>7. Öffentlichkeitsarbeit .....</b>  | <b>13</b>                                 |
| <b>Geplante Maßnahmen zur begleitenden Informations- und Öffentlichkeitsarbeit.....</b>    | <b>13</b>                                 |
| <b>8. Arbeits- und Meilensteinplanung (tabellarisch).....</b>                              | <b>0</b>                                  |
| <b>zeitliche Abfolge der geplanten Arbeitspakete .....</b>                                 | <b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b> |
| <b>Planungsstand / Genehmigungsverfahren der Einzelmaßnahmen.....</b>                      | <b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b> |
| <b>spezifische Meilensteine (MS) und Teilziele der geplanten Arbeitspakete.....</b>        | <b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b> |
| <b>Bauzeitenplan .....</b>   | <b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b> |
| <b>9. Flächenverfügbarkeit.....</b>  | <b>0</b>                                  |
| <b>10. Ausgabenübersicht (tabellarisch).....</b>   | <b>0</b>                                  |
| <b>11. Finanzierungsübersicht (tabellarisch).....</b>                                      | <b>0</b>                                  |
| <b>12. Anlagen.....</b>  | <b>0</b>                                  |

# 1. Projektgebiet, Ausgangslage, Förderbedarf

## Darstellung Projektgebiet

Charlottenburg-Wilmersdorf ist mit seinen 341.000 Einwohnerinnen und Einwohnern der viertgrößte der zwölf Berliner Bezirke. Als City-Bezirk des Berliner Westens weist er nicht nur die berlinweit höchste Gastromiedichte auf, er beheimatet mit der Tauentzienstraße und dem Kudamm auch die bekannteste Einkaufs- und Flaniermeile Berlins. Damit hat der Bezirk eine Strahlkraft, die weit über seine innerstädtischen Grenzen sowie auch über Berlin als Hauptstadt hinausgehen.

Der 64,7 km<sup>2</sup> große Bezirk besteht aus sieben teils sehr unterschiedlichen Ortsteilen. Im Durchschnitt liegt die Bevölkerungsdichte bei 5.275 Einwohnern pro km<sup>2</sup>. Während die innerstädtischen Ortsteile Charlottenburg, Halensee und Wilmersdorf dicht besiedelt sind, ist der Ortsteil Grunewald mit seinem hohen Anteil an Wald- und Wasserflächen einer der am dünnsten besiedelten Orte Berlins. Zwischen dem Grunewald und der Autobahn AVUS liegt Schmargendorf, welches seinen eher kleinstädtischen Charakter bis heute behalten hat. Charlottenburg-Nord hebt sich mit seinen Großsiedlungen deutlich von dem eher bürgerlich geprägten Charlottenburger Wohnvierteln ab. Im Ortsteil Westend finden sich neben alten Villenkolonien und großen Gebäudekomplexen, wie dem Olympiastadion und dem Messegelände auch Mietshäuser und Gewerbe.

Der gesamte Bezirk ist topographisch gesehen sehr gut für den Radverkehr geeignet, da er größtenteils eben ist. Der Teufelsberg, ein touristisches Ausflugsziel im Grunewald ist mit 120 Metern die höchste Erhebung des Bezirkes. Dank guter Voraussetzungen gibt es daher noch ein großes Potenzial für den Radverkehr in Charlottenburg-Wilmersdorf. Die in Berlin übliche Witterung und die großstädtischen Straßenverhältnisse ermöglichen eine ganz-jährige Fahrradnutzung.

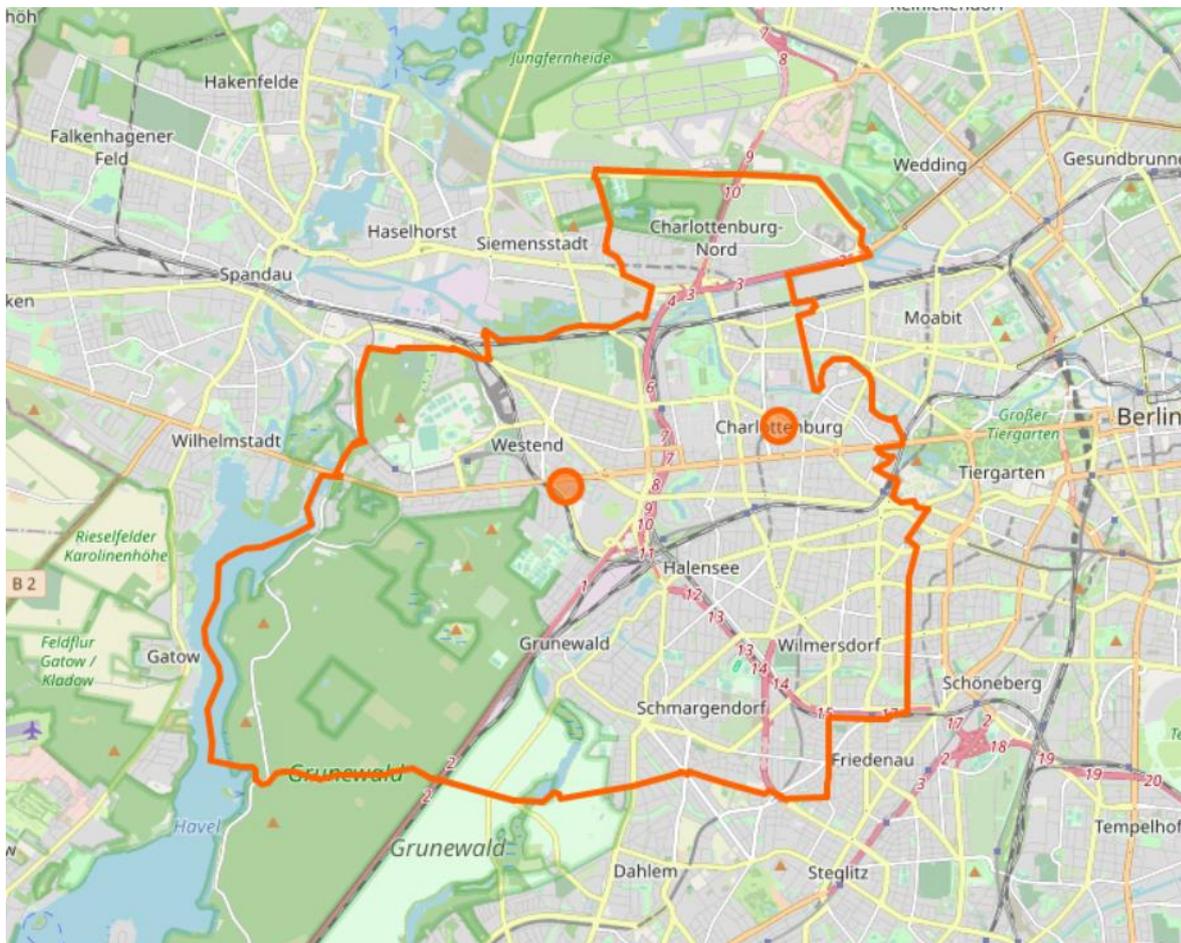


Abbildung 1: Der Berliner Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf (©OpenStreetMap-Mitwirkende)

## Ausgangslage

Der urbane Raum stellt für eine nachhaltige Mobilität einige Herausforderungen. Verschiedene Nutzungsinteressen prallen auf einem beschränktem Raum aufeinander. Charlottenburg-Wilmersdorf ist im Straßenraum besonders durch das Erbe der Ausbaumaßnahmen der „autogerechten Stadt“ gekennzeichnet. Breite Straßen mit viel Verkehr führen zu einer subjektiv fehlenden Sicherheit der Fahrradfahrenden.

Trotz verschiedener Maßnahmen stieg die Zahl der zugelassenen Pkw zwischen 2017 und Mitte 2021 in Charlottenburg-Wilmersdorf um 7,1 % - mehr als in jedem anderen Berliner Bezirk. Obwohl die Bevölkerungszahl stagnierte kamen in diesem Zeitraum 8.300 Pkw hinzu. Mit insgesamt 125.000 Pkw hat Charlottenburg-Wilmersdorf hier auch einen traurigen Berliner Spitzenplatz.

Bei kurzen Strecken ist das Fahrrad das klimaschonendste und oft auch das schnellste und kostengünstigste Verkehrsmittel. Ein Umstieg bei kurzen Strecken vom PKW auf das Fahrrad ist auch deshalb sinnvoll, weil auf den ersten Kilometern nachgewiesener Weise sowohl der Kraftstoffverbrauch und damit auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoß als auch die weiteren Schadstoffemissionen verhältnismäßig hoch sind.

Während für kurze Strecken das Fahrrad allein oft ausreichend ist, ist für längere Strecken insbesondere die intermodale Verknüpfung mit dem ÖPNV eine interessante Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Insbesondere an den S-Bahnhöfen fehlt es hier für Berufspendler\*innen oft an einer ausreichenden Anzahl an sicheren Abstellmöglichkeiten, um das Fahrrad für mehrere Stunden abzustellen. Die Schaffung von ausreichenden, modernen Fahrradabstellanlagen in Bahnhofsnähe ist daher ein wichtiges Mittel um den Radverkehr im Bezirk zu steigern.

Deutschlandweit gibt es eine starke Zunahme der Anzahl an Pedelecs und E-Bikes. Auch in einer Großstadt wie Berlin macht die Anschaffung solcher Fahrräder Sinn, zum einen um im fließenden Verkehr in angemessener Geschwindigkeit mitfahren zu können und zum anderen um längere Strecken zurückzulegen. Viele Personen schrecken jedoch gerade in den verdichteten Innenstadtgebieten vor einer Anschaffung zurück, da sie keine Möglichkeit haben, diese Fahrräder sicher abzustellen. Was bei „normalen“ Fahrrädern vielleicht noch eine Alternative darstellt – die Mitnahme in die eigene Wohnung – stellt sich bei Pedelecs allein durch das Gewicht als deutliche Schwierigkeit heraus. Aber auch sonst besteht die Sorge, dass Fahrräder entwendet werden, sei sie nun subjektiv oder objektiv, beides verhindert die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel. Daher müssen sowohl an den Wohnorten der Menschen aber auch an den Ziel- oder Umsteigeorten zum ÖPNV sichere und hochwertige Abstellanlagen geschaffen werden.

Für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf gibt es verschiedene Konzepte und Planungen, welche Einfluss nehmen auf den Radverkehr. Das Land Berlin hat mit dem Berliner Mobilitätsgesetz und den Abschnitten zum Radverkehr eine Grundlage für den Vorrang des Umweltverbundes festgeschrieben. Unter anderem definiert der Radverkehrsplan ein engmaschiges Radverkehrsnetz für das gesamte Land Berlin. Für das Netz der landesweiten Radschnellwege Berlins ist insbesondere die Ost-West-Fahrradroute wichtig für den Bezirk und werden zu erhöhter Nachfrage nach Radinfrastruktur führen. Es liegt bereits ein Konzept zu Fahrradabstellanlagen im inneren Bereich des Bezirks innerhalb der Berliner Ringbahn vor. Auch ein Konzept für ein Fahrradparkhaus am S- -Bahnhof Charlottenburg wurde bereits erstellt. Zudem gibt es ein Schulwegsicherheitskonzept für den gesamten Bezirk, welches in den nächsten Jahren umgesetzt werden soll.

## Begründung des Förderbedarfes und Abgrenzung zu bestehenden Fördermöglichkeiten

Es handelt sich bei den beantragten Maßnahmen um ein Maßnahmenbündel, das von keinem anderen Förderprogramm adressiert wird. Das Bezirksamt nutzt beispielsweise das Landesprogramm Berlins für die Errichtung dezentraler Abstellanlagen (Kreuzberger Bügel). Die hier beantragten Maßnahmen sollen die bestehenden Aktivitäten des Bezirksamtes erweitern und – da es sich um Maßnahmen mit großer räumlicher Wirkung und starker Sichtbarkeit handelt – nach oben hin abrunden.

## 2. Projektziele, Zielgruppen und Akteure

### Angestrebte Projektziele / Klimaschutzziele

Das Ziel des Förderauftrages ist es, Anreize zur Erschließung von Minderungspotentialen im Handlungsfeld Radverkehr zu verstärken, die Minderung von Treibhausgasemissionen zu beschleunigen und Treibhausgasersparungen durch investive regionale Modellprojekte zu realisieren. Dabei können die Ziele in übergeordnete strategische Ziele und konkrete quantifizierbare Projektziele unterteilt werden.

Als wichtigstes übergeordnete Ziel wird die Reduzierung der Treibhausgasemissionen des Bezirks festgelegt. Radfahren soll von der Bevölkerung als alltagsbezogene Alternative zum MIV gesehen werden. Die Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucherinnen und Besucher sollen gern in Charlottenburg-Wilmersdorf Radfahren. Die Klimaschutzmaßnahmen werden von der Bevölkerung positiv aufgenommen und somit auch die Akzeptanz gesteigert. Das Projekt leistet zudem einen Beitrag zur Inklusion aller Bevölkerungsgruppen indem es Diskriminierung aufgrund ökonomischer Aspekte des PKW-Verkehrs – Auto fahren ist für viele soziale Schichten nicht leistbar - vermeidet. Radfahren bietet dabei zusätzlich einen Beitrag zur Gesundheitsförderung. Der Bezirk möchte zudem insbesondere für die anderen Berliner Bezirke, aber auch darüber hinaus einen regionalen Vorbildcharakter erreichen.

Ziel des Projektes ist die Verbesserung der Situation der Radfahrenden und eine Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs, so dass bisherige Pkw-Fahrende umsteigen. Dies soll durch ein Maßnahmenbündel aus der Optimierung einer hochwertigen Radverkehrsverbindung, verschiedener Abstellanlagen sowie einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit geschehen. Bis zum Ende des Projektes sind folgende projektspezifische Ziele erreicht:

1. Pilotprojekt Fahrradparkhaus S-Bahnhof Charlottenburg
  - a. Die Verknüpfung von Fahrradverkehr und ÖPNV ist verbessert
  - b. 1.000 neue Stellplätze sind geschaffen
2. Sichere Abstellanlagen sind flächendeckend geschaffen
  - a. Radfahrende können überall im Umfeld Ihrer Wohnung ihr Rad sicher abstellen. Wo dies nicht in den Häusern geschehen kann, insbesondere in Altbauquartieren ohne adäquate Radabstellanlagen im Haus, wird dies durch gesicherte Radabstellanlagen erreicht.
  - b. 200 Fahrradboxen mit je fünf Stellplätzen sind neu geschaffen
3. Temporäre Radabstellanlagen
  - a. Als Erweiterung zu festen Abstellanlagen werden unter anderem für Veranstaltungen temporäre Abstellmöglichkeiten geschaffen
  - b. Abstellcontainer-Module für 500 Räder sind angeschafft
4. AVUS-Radweg
  - a. Die Radwegeinfrastruktur ist verbessert und erleichtert schnelles und komfortables Vorankommen
  - b. 1 km Radverkehrsanlage auf der AVUS-Strecke sind errichtet
5. Das Bezirksamt als Vorbild
  - a. 10 neue Pedelecs sowie das jeweilige Zubehör (Helm, Schloss, Taschen bzw. Körbe) sind angeschafft
  - b. 4 neue überdachte und abschließbare Fahrradgaragen an Dienstgebäuden sind installiert
6. Öffentlichkeitsarbeit und Monitoring
  - a. Radfahren ist in der Kommune anerkannt und positiv besetzt. Als Indikator eignet sich die entsprechende Rubrik im ADFC-Fahrradklimatetest.
  - b. 2 bezirksinterne Veranstaltungen zum Thema Radverkehr wurden durchgeführt
  - c. mobile Fahrradzahlstationen sind neu angeschafft

## Adressierte Zielgruppen / Nutzergruppen

Die Maßnahmen richten sich insbesondere an Einwohnerinnen und Einwohner des Bezirkes. Besuchende und Touristen profitieren jedoch auch von den Maßnahmen. Mit dem Fahrradhaus am Bahnhof Charlottenburg wird insbesondere für Pendlerinnen und Pendler ein attraktives Angebot geschaffen. Aber auch die direkten Anwohnenden des Stuttgarter Platzes profitieren von dem Fahrradparkhaus, einerseits indem sie ihre Fahrräder dort unterstellen können, andererseits durch die Schaffung eines attraktiven Stadtraums und der damit verbundenen Akzeptanz für Klimaschutzmaßnahmen. Durch die flächendeckende Schaffung von Radabstellanlagen profitieren jedoch nicht nur Pendlerinnen und Pendler von den Maßnahmen, sondern auch Personen, die ihr Fahrrad für Freizeitzwecke nutzen. Eine weitere Gruppe sind Mitarbeitende der Verwaltung, die sowohl auf dem Weg zur Arbeit als auch während der Dienstreisen einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Minderung leisten.

## Weitere Akteure mit Projektbezug

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf ist der zentrale Akteur bei der Umsetzung des Projektes. Dabei werden insbesondere die Fachämter der Abteilung Ordnung, Umwelt, Straßen und Grünflächen mit der Umsetzung der Maßnahmen betraut. Ansprechpartner und Koordinator des Vorhabens ist das Umwelt- und Naturschutzamt.

Lokale Gruppen und Vereine wie z.B. der ADFC, Changing Cities e.V. sollen zudem während der Projektlaufzeit eingebunden werden. Eine Koordination sämtlicher Maßnahmen erfolgt mit der fachlich zuständigen Senatsverwaltungen für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz des Landes Berlin.

## Darstellung des Eigeninteresses am Vorhaben

Bis 2045 soll in Deutschland Treibhausgasneutralität hergestellt werden. Bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen in Deutschland um mindestens 65 Prozent und bis 2040 um mindestens 88 Prozent gegenüber dem Niveau von 1990 reduziert werden. Dies sind die Ziele der Bundesregierung, das Erreichen dieser Ziele wird jedoch nur durch einen gesamtgesellschaftlichen Einsatz gelingen. Charlottenburg-Wilmersdorf möchte seinen Beitrag dazu leisten. Im Bezirk werden bereits verschiedene Klimaschutzmaßnahmen vom Bezirksamt umgesetzt, auch im Bereich Mobilität und Verkehr. Da aber insbesondere der Verkehrssektor der Bereich ist, in welchem die THG-Emissionen seit Jahren stagnieren oder gar steigen, sind insbesondere hier Maßnahmen von großer Bedeutung.

Klimaschutz ist für viele Personen immer noch ein abstraktes Thema, auch wenn die Extremwetterereignisse der letzten Jahre vielen die Probleme des Klimawandels verdeutlicht haben. Maßnahmen im Radverkehr eignen sich insbesondere, da sie mit anderen Aspekten verknüpft werden können und so die Möglichkeit besteht, die Akzeptanz für Klimaschutzmaßnahmen zu erhöhen. Durch Erhöhung des Radverkehrsanteils und der Schaffung von moderner Infrastruktur können die Maßnahmen auch dazu beitragen einen attraktiven Stadtraum zu schaffen. Dies führt dazu, dass Personen sich in ihrem Nahumfeld gerne aufhalten. So können zusätzlich zu den direkten Emissionseinsparungen weitere indirekte Einsparungen angestoßen werden. Gute Radverkehrsinfrastruktur kann zusätzlich einen Beitrag zur Barrierefreiheit und Gesundheitsförderung leisten.

## 3. Beschreibung der Maßnahmen und deren Zusammenwirken

### Geplante Einzelmaßnahmen und deren Wirken zum Abbau bestehender Hemmnisse

Der Radverkehrsanteil hat sich in Charlottenburg-Wilmersdorf wie auch in gesamt-Berlin in den letzten Jahren stark erhöht. Mehr Wege zur Arbeit, Ausbildung und in der Freizeit werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Mit dem gestiegenen Radverkehr ist auch der Bedarf nach Radabstellanlagen im Bezirk gestiegen. Der bedarfsgerechte Ausbau der Abstellanlagen ist ein wichtiger Baustein des Bezirkes Charlottenburg-Wilmersdorf, um den Radverkehr weiter zu fördern und den Umstieg zum Fahrrad weiter zu forcieren.

Im Sommer 2018 fanden daher im Bezirk eine flächendeckende Erfassung der Fahrradabstellanlagen, deren Auslastung sowie der tatsächlichen Nachfrage nach Abstellanlagen durch die Zählung und Verortung von

frei abgestellten Fahrrädern statt („Wildparker“). Insgesamt ist die Auslastung der vorhandenen Abstellanlagen, aber auch das freie Abstellen von Fahrrädern („Wildparken“) stark gestiegen. Viele Fahrradabstellanlagen an Zielorten mit hohem Publikumsverkehr (Einkaufsbereiche, S- und U-Bahnhöfe) sind durch die hohe Nachfrage weitgehend ausgelastet, rund um die Anlagen wird deshalb wild geparkt, oft zum Nachteil des Fußgängerverkehrs und der Aufenthaltsqualität. Aber auch in den Wohngebieten ist die Nachfrage nach Fahrradabstellanlagen nahezu flächendeckend festzustellen.

Das Bezirksamt sieht diese Ergebnisse als Nachweis, dass die Einwohnerinnen und Einwohner bereit sind, für ihre Alltagswege auf das Rad umzusteigen. Die Hebung des gesamten Umsteigerpotentials wird bisher durch inadäquate Infrastruktur nicht erreicht. Daher soll die Radinfrastruktur stark verbessert werden. Neben den hier überwiegend beantragten Radabstellanlagen führt das Bezirksamt auch zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur durch, die anderweitig finanziert werden.

### **Fahrradparkhaus am S -Bahnhof Charlottenburg**

Einer der Orte mit der größten Nachfrage nach Radabstellmöglichkeiten ist das Umfeld des Bahnhofs Berlin-Charlottenburg. Daher soll hier ein Fahrradparkhaus errichtet werden. Das Bezirksamt hat hierfür eine erste Machbarkeitsstudie durchführen lassen.



*Abbildung 2: Visualisierung einer möglichen Fassade Radparkhauses (Quelle: Machbarkeitsstudie zum Radparkhaus Stuttgarter Platz, GP Planwerk GmbH)*

Das Fahrradparkhaus adressiert einerseits den Zielverkehr – die benachbarte Wilmersdorfer Straße ist mit ihren Einkaufsmöglichkeiten ein bedeutendes Ziel der Nahversorgung, die Kantstraße und der daran entlangführende Popup-Radweg bietet zahlreiche Freizeitziele – andererseits werden multimodale Wegeketten durch Umstieg auf S-Bahn, U-Bahn, Regionalbahnen und einzelne Fernverkehrszüge ermöglicht. Die Lage in einem dicht bebauten Quartier wird in kleinerem Maße auch Quellverkehr mit Fahrrädern der Anwohner, die im Radparkhaus stehen, ansprechen.

Das Fahrradparkhaus bietet nicht nur die Möglichkeit Fahrräder, insbesondere auch teurere Modelle wie Pedelecs sicher und trocken abzuschließen, sondern wertet als moderne Infrastruktur auch den Stadtraum mit auf.

Im Radparkhaus sollen Räume für einen Drogenkonsumraum mit eingerichtet werden, um dem hier vorliegenden Problem öffentlichen Drogenmissbrauchs zu begegnen. Diese innovative Kombination lässt Synergieeffekte erwarten, da Beschäftigungsmöglichkeiten für Drogenabhängige im Betrieb des Radparkhauses entstehen können und die soziale Kontrolle beiderseits verbessert wird. Zusätzlich erfolgt eine deutliche Aufwertung des Stadtraums. Die anteiligen Baukosten des Drogenkonsumraums werden nicht hier beantragt und sind entsprechend herausgerechnet.

Beantragt wird Planung und Aufbau eines Fahrradparkhauses mit insgesamt 1.000 Stellplätzen für insgesamt 4,2 Millionen €. Das Fahrradparkhaus wird auf öffentlichen Straßenraum errichtet, als Betreiber ist das landeseigene Unternehmen infravelo oder ein privater Betreiber vorgesehen. Es sind 1.000 Stellplätze vorgesehen, die auch mehrfach täglich genutzt werden können. Angenommen wird folgende Nutzung:

- 220 Tage/Jahr 800 Plätze 1x täglich von Pendelnden, ersetzte PKW-Strecke 5 km Strecke\*0,91 km PKW-Substitution = 800.800 km
- 300 Tage/Jahr 500 Plätze 1x täglich im Freizeitverkehr, ersetzte PKW-Strecke 5 km Strecke\*0,67 km PKW-Substitution = 502.500 km
- 365 Tage/Jahr 100 Plätze 1x täglich von Anwohnenden, ersetzte PKW-Strecke 5 km Strecke\*0,67 km PKW-Substitution = 122.275 km

Daraus ergibt sich mit einem Emissionsfaktor von 208,5 g/km eine jährliche CO<sub>2</sub>-Minderung von 297 Tonnen. Die angenommene Lebensdauer beträgt 50 Jahre, die gesamte CO<sub>2</sub>-Minderung 14.850 Tonnen.

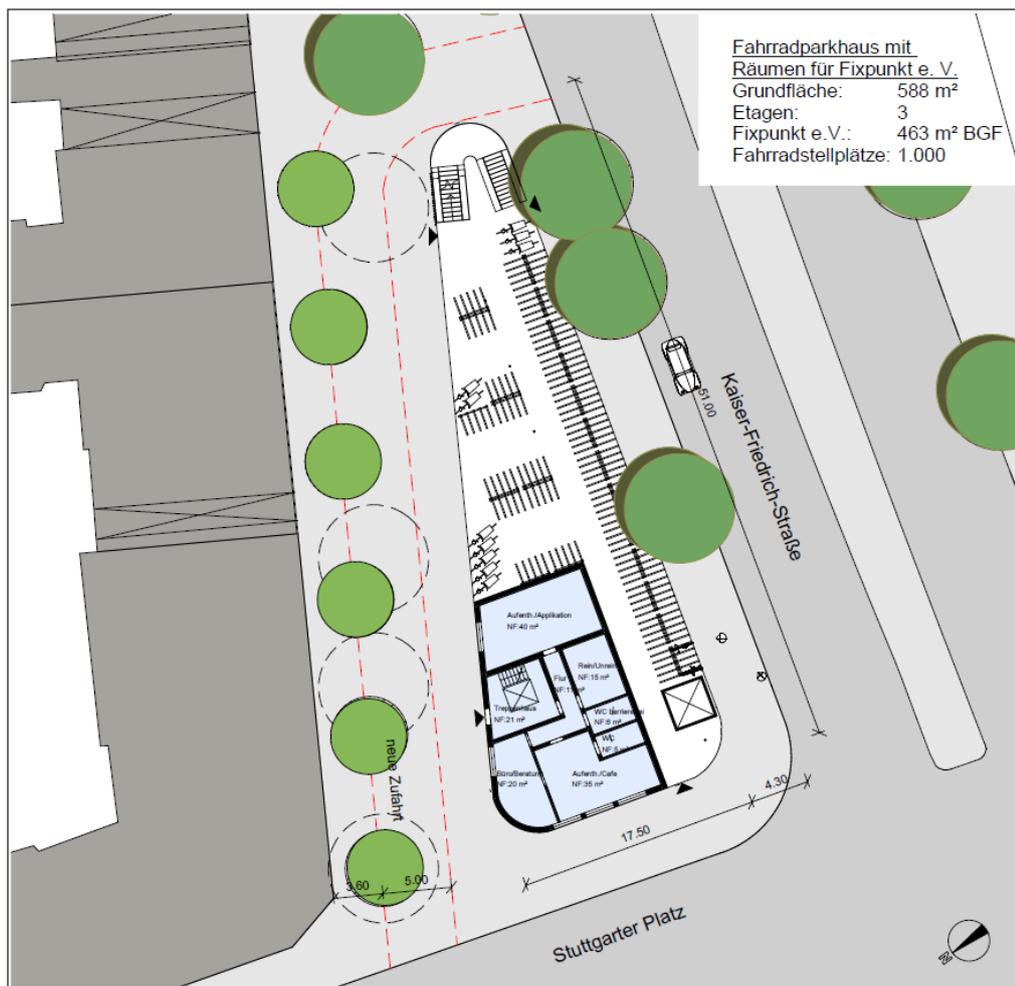


Abbildung 3: Visualisierung von möglicher Lage und Ausstattung (Quelle: Machbarkeitsstudie zum Radparkhaus Stuttgarter Platz, GP Planwerk GmbH)

## **Fahrradboxen**

In einem Pilotprojekt wurden im Klausenerplatz-Kiez in Charlottenburg mehrere überdachte und abschließbare Fahrradkleingaragen („Fahrradboxen“) installiert. Diese werden von den Anwohnenden sehr gut angenommen. Erste Rückmeldungen haben ergeben, dass die dort untergestellten Fahrräder nun vermehrt im Alltag genutzt werden und damit andere Verkehrsmittel ersetzen. Die Boxen stellen eine Möglichkeit dar auch dann Fahrräder am Wohnort sicher und mindestens so komfortabel wie PKWs abzustellen, wenn dies in den Gebäuden nicht möglich gemacht werden kann. Für die Plätze darin gibt es mittlerweile eine Warteliste und Anfragen hierzu erreichen das Bezirksamt auch aus anderen Stadtteilen. Es handelt sich nach aktuellem Stand um das größte kommunal getragene Angebot an gesicherten Radabstellanlagen für den Quellverkehr in Deutschland.

Aufgrund des Erfolgs soll das Angebot auf den ganzen Bezirk ausgeweitet werden, um auch dort einen Beitrag zum Verkehrsmittelwechsel zum Fahrrad zu erreichen.

Beantragt wird Planung und Aufbau von 200 Fahrradboxen mit je fünf Stellplätzen zu je ca. 5.000 € incl. Baukosten, insgesamt 1.000.000 €. Die Boxen werden im öffentlichen Straßenraum errichtet, bleiben Eigentum des Bezirksamtes und die laufenden Kosten werden durch die Nutzer getragen.

Unter der Annahme, dass die 1.000 neuen gesicherten Radabstellplätze jeweils im Mittel 5 km Autofahrt pro Arbeitstag (220/Jahr) substituieren ergeben sich 1.001.000 substituierte PKW-km pro Jahr. Daraus ergibt sich mit einem Emissionsfaktor von 208,5 g/km eine jährliche CO<sub>2</sub>-Minderung von 208 Tonnen. Es wird eine Lebensdauer von 20 Jahren erwartet, die gesamte CO<sub>2</sub>-Minderung ist damit 4.160 t. Die CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten betragen 240 €/t.

## **Abstellcontainer**

Es gibt einen hohen Bedarf an temporären Radabstellplätzen im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf. Dieser wird durch eine hohe Dichte an Veranstaltungen aus dem kulturellen und sportlichen Bereich sowie aus dem Feld Messen und Kongresse erzeugt. Weiterer Bedarf an temporären Abstellanlagen besteht auf dem im Bezirk befindlichen Hochschulcampus der Technischen Universität und Universität der Künste. Die Anreise zu diesen Veranstaltungen erfolgt bislang überwiegend mit anderen Verkehrsmitteln. Um einen Wechsel zum Radverkehr zu erzielen, sollen daher transportable Module angeschafft und über einen Dienstleister im Bezirk bereitgestellt werden, die komfortables temporäres Fahrradparken ermöglichen. Hier kommen insbesondere Container o.ä. in Frage. Einige der Module sollen auch Elemente zur Aufnahme von Fahrzeugen der geteilten Mikromobilität („Sharing“) enthalten.

Mit diesen Modulen soll zusätzlich im Umfeld des Bahnhofs Charlottenburg eine Abstellmöglichkeit geschaffen werden, bevor das Radparkhaus fertig errichtet ist.

Das Bezirksamt beabsichtigt dieses Angebot an die Veranstalter mit einer Pflicht zum Bereithalten einer solchen hochwertigen Abstellanlage – ähnlich einer Garderobe - zu verbinden, ähnlich wie das Bezirksamt es bereits für die Nutzung von Mehrweggeschirr und Fairtradeprodukten tut – hier bietet das Bezirksamt Veranstaltenden begleitend die Ausleihe von Geschirr und Spülgeräten an.

Beantragt wird die Anschaffung von Modulen für 500 Räder zu geschätzt 500.000 €.

Angenommen wird, dass diese bei 20 Veranstaltungen pro Jahr über 20 Jahre Lebensdauer verwendet werden und somit 200.000 Radfahrten ermöglichen. Wenn davon 50% ansonsten als PKW-Fahrt stattgefunden hätten beträgt bei einer mittleren Reiseweite von 5 km einfache Strecke die erzielte PKW-Substitution 1.000.000 km. Daraus ergibt sich mit einem Emissionsfaktor von 208,5 g/km eine CO<sub>2</sub>-Minderung von 208,5 Tonnen.

## **AVUS-Radweg**

Durch den Umbau des im Bezirk liegenden Autobahndreiecks Funkturm, das die beiden Autobahnen A100 und A115 miteinander verknüpft, wird die bestehende Trassenführung der Autobahn deutlich in ihrer Lage verändert und nach Süden verschoben. Die bestehende Fahrbahn der Autobahn und ehemaligen Rennstrecke bzw. ersten Nur-Autostraße Deutschlands AVUS wird im Bereich zwischen Tribüne und ehemaliger

Nordkurve nicht mehr als Autobahn genutzt werden. Zudem steht die Fahrbahn zusammen mit der Tribüne und dem Motel als Gesamtanlage unter Denkmalschutz. Dieses verkehrshistorische Denkmal soll als qualitativ hochwertige Radverkehrsstrecke zur Anbindung der südlich endenden geplanten Radschnellverbindung „Königsweg-Kronprinzessinnenweg“, die von Potsdam nach Berlin führt, an die nördliche Charlottenburger Innenstadt umgenutzt werden. Die denkmalgeschützte Fahrbahnfläche der AVUS verfügt über eine ausreichende Breite und Länge, so dass neben der Radverkehrsstrecke auch eine Übungs- und Veranstaltungsfläche zur Förderung des Radverkehrs realisiert werden kann.

Beantragt wird Planung und Bau der Radverkehrsanlage mit Anbindung an das Bestandsnetz incl. Instandsetzung der Vorhandenen oder Bau einer neuen Brücke über die dortige Bahnstrecke der DB Netz AG, auf einer Länge von ca. 1 km und die Einrichtung der Veranstaltungsfläche. Es wird mit Kosten von ca. 1.100.000 € gerechnet (Kosten pro km für Radwege nach Radschnellwegstandard anhand Studie „Finanzierung des Radverkehrs bis 2030“). Der Betrieb auf der Veranstaltungs- und Übungsfläche wird dauerhaft durch das Bezirksamt in Verbindung mit externen Partnern sichergestellt.

Da es sich um die weitere Aufwertung einer Rad-Verbindung zweier Hauptstädte handelt – auch Potsdam plant mehrere Radschnellwege, so dass eine durchgehend komfortabel und schnell zu befahrende Strecke entsteht – wird ein hohes Verkehrsverlagerungspotential erwartet: Für die Radschnellverbindung werden nach deren Machbarkeitsstudie 8.000 Radfahrende pro Tag geschätzt. Unter der Annahme, dass die weitere Aufwertung der Strecke 500 Radfahrende arbeitstäglich (220 Tage/Jahr) zusätzlich vom PKW auf das Rad wechseln lässt und diese ca. 15 km Strecke (Länge der Radschnellverbindung) zurücklegen ergeben sich 1.650.000 substituierte PKW-km pro Jahr. Aufgrund der überwiegenden Nutzung im Berufsverkehr wird mit einem PKW-Besetzungsgrad von 1,1 gerechnet. Daraus ergibt sich mit einem Emissionsfaktor von 208,5 g/km eine jährliche CO<sub>2</sub>-Minderung von 313 Tonnen. Mit einer angenehmen Lebensdauer von 40 Jahren werden 12.520 t gesamte CO<sub>2</sub>-Minderung zu einem Preis von 90 € / t erzielt.

### **Fahrradfreundliches Bezirksamt**

Das Bezirksamt hat eine besondere Vorbildfunktion im Bereich Klimaschutz. Dieser möchte es auch im Bereich Fahrradmobilität nachkommen. Dabei sollen sowohl Bedingungen geschaffen werden, die ein Umstieg auf das Fahrrad auf dem Arbeitsweg der Mitarbeitenden fördern. Gleichzeitig soll der Anteil der Dienstreisen, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, erhöht werden.

An den meisten Dienststandorten befinden sich bereits Abstellanlagen auf dem eigenen Gelände oder im öffentlichen Straßenraum. Leider schrecken einige Mitarbeitende durch Berichte von Diebstählen zurück, ihre Fahrräder dort abzustellen. Um den Radverkehrsanteil auf dem Arbeitsweg zu erhöhen, sollen daher sichere und abschließbare Fahrradabstellanlagen installiert werden. Um den Anteil des Radverkehrs auf Dienstreisen zu erhöhen, wird eine komfortable Alternative benötigt. Daher sollen den Mitarbeitenden moderne Pedelecs inklusive Zubehör zur Verfügung gestellt werden.

Beantragt wird Planung und Aufbau von 4 überdachten und abschließbaren Fahrradgaragen mit je fünf Stellplätzen zu je ca. 5.000 € incl. Baukosten, insgesamt 20.000 €.

Unter der Annahme, dass die 20 neuen gesicherten Radabstellplätze jeweils im Mittel 5 km Autofahrt pro Arbeitstag (220/Jahr) substituieren ergeben sich 20.020 substituierte PKW-km pro Jahr. Daraus ergibt sich mit einem Emissionsfaktor von 208,5 g/km eine jährliche CO<sub>2</sub>-Minderung von 4 Tonnen. Es wird eine Lebensdauer von 20 Jahren erwartet, die gesamte CO<sub>2</sub>-Minderung ist damit 82 t. Die CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten betragen 240 €/t.

Beantragt wird zudem die Anschaffung von 10 neuen Pedelecs sowie das jeweilige Zubehör (Helm, Schloss, Taschen bzw. Körbe) zu jeweils 3.000 €, insgesamt 30.000 €.

Unter der Annahme, dass die 10 neuen Pedelecs an 280 Tagen im Jahr genutzt werden und nicht personen-gebunden sind, daher mehrmals am Tag genutzt werden können, jeweils im Mittel 10 km Autofahrt täglich substituieren ergeben sich 25.480 substituierte PKW-km pro Jahr. Daraus ergibt sich mit einem Emissionsfaktor von 208,5 g/km eine jährliche CO<sub>2</sub>-Minderung von 5 Tonnen. Es wird eine Lebensdauer von 20 Jahren erwartet, die gesamte CO<sub>2</sub>-Minderung ist damit 106 t. Die CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten betragen 282 €/t.

## **Informations- und Öffentlichkeitsarbeit**

Begleitend zu den Infrastrukturmaßnahmen und Anschaffungen werden die Mitarbeitenden über diese und weitere bestehende Angebote des Bezirksamtes informiert. So sollen Veranstaltungen für die Mitarbeitenden, wie z.B. Lastenradtrainings, ein Mobilitätstag oder ein Fahrradreparaturangebot. Weitere Maßnahmen zum Thema Öffentlichkeitsarbeit sind in Kapitel 7 beschrieben. Beantragt werden 30.000 € für die Öffentlichkeitsarbeit-

## **Inhaltliches und räumliches Zusammenwirken der Einzelmaßnahmen**

Durch moderne und sichere Fahrradabstellanlagen, die sowohl den Quell- als auch den Zielverkehr berücksichtigen, wird die Situation des ruhenden Radverkehrs deutlich verbessert. Neben dem flächendeckenden Ausbau von Radabstellanlagen für verschiedene Bedürfnisse soll insbesondere das Fahrradparkhaus am Bahnhof Charlottenburg als regionales Leuchtturmprojekt fungieren, das eine Strahlungskraft über den Bezirk hinaus hat und weitere Projekte dieser Art insbesondere in Berlin anstößt.

Durch verschiedene Angebote bei den Radabstellanlagen, von Kreuzberger Bügeln, über Fahrradboxen und -container bis zu dem geplanten Fahrradparkhaus werden verschiedene Bedürfnisse beim Fahrradparken bedient - vom kurzfristiges Abstellen über das längerfristige Abstellen am Wohnort, welches vor allem den Quellverkehr berücksichtigt über längerfristiges Abstellen am Zielort. Die Berücksichtigung der verschiedenen Bedürfnisse und der dafür zugeschnittenen Angebote führt zu einer umfassenden Verbesserung der Situation und zu einem höheren subjektiven Sicherheitsgefühl und damit auch zu einer Steigerung der Nutzung von Fahrrädern.

Die Umnutzung der ehemaligen für den Autoverkehr geschichtsträchtigen AVUS-Strecke birgt zudem die Möglichkeit der Einleitung eines neuen fahrradfreundlichen Zeitalters.

## **Beschreibung des angestrebten Zustands**

Charlottenburg-Wilmersdorf ist fahrradfreundlicher geworden. Mehr Personen nutzen das Fahrrad anstatt des Pkws, dadurch wird der Treibhausgasausstoß verringert. Neben dem Beitrag zum Klimaschutz tragen Maßnahmen im Bereich Fahrradverkehr zu einer erhöhten Lebensqualität und besserer Gesundheit bei. Durch neue Angebote wird die Akzeptanz der Anwohnenden für Klimaschutzmaßnahmen zusätzlich gefördert. Abstellanlagen für verschiedene Bedürfnisse sind geschaffen. Das Bezirksamt wird als Vorbild im Bereich Radverkehr und Klimaschutz wahrgenommen. Die geförderten Maßnahmen haben einen Vorbildcharakter für das Land Berlin, die anderen Bezirke und darüber hinaus.

## **4. Regionale Modellhaftigkeit**

### **Regionale Impulswirkung / Vorbildcharakter des Vorhabens**

Bisher gibt es kein vergleichbares Fahrradparkhaus in Berlin, nur in Umlandgemeinden an den Bahnhöfen, die aufgrund der dort vorhandenen konzentrierten Pendlerströme eine andere Nutzungsart haben. Insbesondere die Maßnahme des Fahrradparkhauses als Leuchtturmprojekt hat daher die Chance eine besondere regionale Impulswirkung zu haben.

### **Beschreibung der innovativen Maßnahmenverknüpfung und des vorgesehenen Technologieeinsatzes**

Durch die verschiedenen Maßnahmen wird sowohl der fließende als auch der ruhende Radverkehr mitgedacht. Es soll zudem bei der Auswahl der Stellplätze der Fahrradboxen die Bevölkerung über mein.berlin.de mit einbezogen werden. Neben der Erfassung des jährlichen Baufortschritts soll die Anzahl der Radfahrenden über mobile Radzählstationen nachverfolgt werden.

## Bezug zu vorheriger Konzept-Förderung

Es wurde kein vorheriges Konzept gefördert. Die angesprochenen Machbarkeitsstudien hat das Bezirksamt aus eigenen Mitteln finanziert.

## Bundesweite Strahlkraft

Die Umnutzung der AVUS als ehemalige Autorennstrecke zu einer Fahrradstecke hat eine bundesweite Strahlkraft, da sie sinnbildlich die Abkehr vom Autoverkehr zum Radverkehr symbolisiert. Fahrradgaragen im öffentlichen Raum als kommunales Angebot gibt es nach jetzigem Stand bisher nicht im Bundesgebiet, durch ein flächendeckendes Ausrollen dieses Angebotes kann es eine bundesweite Strahlkraft entwickeln.

## Nachahmungscharakter / Übertragbarkeit im Bundesgebiet

Insbesondere in Berlin ist eine Übertragbarkeit durch das bestehende Netzwerk der Klimaschutzmanager und deren regelmäßigen Austausch gegeben. Nachahmer lassen sich regional also vor allem in den Berliner Bezirken finden. Aber auch in anderen Großstädten und im weiteren Bundesgebiet sind die Maßnahmen übertragbar.

## 5. Treibhausgasminderung

### Quantitative Darstellung / Berechnung der geplanten Treibhausgasminderung des Projektes

Bei der Prognose der Treibhausgasminderung wurden die aktuellen „Hinweise und Beispiele zur Berechnung der Treibhausgasminderung“ beachtet. Die Berechnung befindet sich bei den Beschreibungen der Einzelmaßnahmen.

Summiert ergibt sich folgende CO<sub>2</sub>-Minderung:

Radparkhaus 14.850 Tonnen

Fahrradboxen 4.160 Tonnen

Abstellcontainer 209 Tonnen

AVUS-Radweg 12.250 Tonnen

Fahrradfreundliches Bezirksamt 148 Tonnen

**Summe 31. 617 Tonnen.**

### Darstellung von Grundannahmen, Parametern und Faktoren

Es liegen keine adäquaten Verkehrszählungen vor, Die vorhandenen Daten beschränken sich auf das Hauptstraßennetz und sind damit für die hier besonders angesprochenen lokalen, kürzeren Wege wenig aussagekräftig. Auch die Untersuchung „Mobilität in Deutschland 2017“ erscheint für die besondere Situation als Bezirk, der Teil einer Großstadt ist und daher auch bezirksgrenzenüberschreitende Wege berücksichtigen muss, ebenfalls wenig geeignet. Aus empirischen Erfahrungswerten wurde daher die Reiseweite auf 5 km festgelegt – auch wenn bezirksübergreifende Wege in Berlin eher noch länger sind.

Weitere Quellen für Annahmen sind in den Maßnahmenbeschreibungen angegeben.

## Berechnungsweg

Die Berechnung erfolgt durch Annahme der damit erzielten vermiedenen PKW-Fahrten und Multiplikation mit dem zu verwendenden Emissionsfaktor.

## 6. Monitoring

### **Beschreibung der Vorgehensweise zur Erhebung, Aufbereitung und Analyse (Art und Methodik, Parameter, Häufigkeit, Dauer)**

Für die Aufbereitung und Analyse werden regelmäßige Verkehrszählungen des Radverkehrs und des MIV durchgeführt und ausgewertet. Zudem wird es eine Nutzerbefragung der Abstellanlagen durchgeführt. Um den Radverkehr besser quantifizieren zu können werden mobile Radzählstationen angeschafft. Diese werden insbesondere an Stellen eingesetzt, an denen das Radverkehrsangebot aktuell geändert wird oder wurde, um die Wirkung der Eingriffe in die Infrastruktur zu erheben.

### **Darstellung der Kriterien und Indikatoren zur Bewertung der Klimaschutzwirkung**

Die Klimaschutzwirkung wird durch die Steigerung der Radnutzung mit aus der Nutzerbefragung erhobener PKW-Verlagerung verrechnet ermittelt.

## 7. Öffentlichkeitsarbeit

### **Geplante Maßnahmen zur begleitenden Informations- und Öffentlichkeitsarbeit**

Jährlich werden 2 Pressemitteilungen zum Projekt herausgegeben. Zielgruppe sind die Einwohnerinnen und Einwohner des Bezirkes. Einmal monatlich wird auf den Social-Media-Kanälen des Bezirkes ein Post zum Radverkehr erstellt. Das Projekt wird zudem auf der Website veröffentlicht und eine Podcast-Folge des bezirkseigenen Podcast zu dem Projekt veröffentlicht.

Flyer und Poster werden zu Beginn des Projektes erstellt, bei Bedarf während der Laufzeit angepasst und während der gesamten Dauer des Projektes eingesetzt.

Während der Bauarbeiten wird lokal, z.B. an Bauzäunen auf die geplanten Projekte hingewiesen. Zielgruppe sind hier vor allem die Anwohnenden.

Das Projekt wird auf mindestens einem lokalen Event beworben. Eine gezielte Ansprache von Multiplikatoren, auch schon während der Bauzeit, ist geplant. Hierzu gehören unter anderem Fahrradinitiativen

Die Ergebnisse des Projektes werden auf einer Abschlussveranstaltungen, die von dem Bezirk durchgeführt wird, vorgestellt. Zudem wird die Vorstellung des Projektes auf einer Fachtagung angestrebt. Im Netzwerk der Berliner Klimaschutzmanager wird das Projekt einmal jährlich vorgestellt, um die Übertragbarkeit in die Berliner Bezirke sicher zu stellen.







## 9. Flächenverfügbarkeit

Alle Baumaßnahmen sind im öffentlichen Straßenraum geplant, über den der Antragsteller die alleinige Verfügung ausübt. Die Flächenverfügbarkeit für das Radparkhaus ist bereits durch einen Bebauungsplan abgesichert.

## 10. Ausgabenübersicht (tabellarisch)

| Maßnahme              | Kosten       | Effizienz |
|-----------------------|--------------|-----------|
| Parkhaus              | 4.200.000,00 | 283       |
| Fahrradboxen          | 100.000,00   | 240       |
| Abstellcontainer      | 500.000,00   | 208       |
| AVUS-Radweg           | 1.100.000,00 | 90        |
| Bezirksamt            | 50.000,00    | 282       |
| Öffentlichkeitsarbeit | 30.000,00    |           |
| Gesamt                | 5.980.000,00 |           |

## 11. Finanzierungsübersicht (tabellarisch)

|                                 |              |
|---------------------------------|--------------|
| zuwendungsfähige Gesamtausgaben | 5.980.000,00 |
| Eigenmittel 25%                 | 1.495.000,00 |
| Drittmittel                     | 0,00 €       |
| beantragte Zuwendung            | 4.485.000,00 |
| beantragte Förderquote          | 75,00 %      |

- 

## 12. Anlagen

Den Unterlagen ist eine Beschreibung des Antragstellers als Anlage 1 beigefügt. Hierin sind Qualifikationen, Kompetenzen und Erfahrungen im Handlungsfeld Radverkehr und Klimaschutz dargestellt. Die betroffenen Flächen zur Umsetzung der Maßnahmen befinden sich im Besitz des Skizzeneinreichers, daher ist eine Absichtserklärung der Flächeninhaber zur Übertragung bzw. Gestattung als weitere Anlage nicht notwendig.

## 1. PROJEKTGEBIET, AUSGANGSLAGE, FÖRDERBEDARF

Das Projektgebiet ist die Freie Universität Berlin (FU) mit seinen drei Campussen Dahlem, Lankwitz und Döppel. Mit rund 38.000 Studierenden inkl. 4.000 Doktoranden und 4.600 Mitarbeitenden ist die Freie Universität Berlin von der Größe vergleichbar mit einer mittleren Stadt. Die Freie Universität hat inkl. Botanischem Garten 290 Gebäude mit 620.000 qm Gesamtnutzfläche.

Es handelt sich dabei um einen historisch gewachsenen Campus mit größeren Labor-, Instituts- und Lehrgebäuden, mit Bibliotheken, Kantinen und Büros bis hin zu kleineren Gebäuden mit Villencharakter. Eine besondere Rolle spielt der Gebäudekomplex Habelschwerdter Allee 45/Fabeckstraße 23-25, der mehrere Gebäude mit einer Gesamtfläche von 130.000 Quadratmetern umfasst. Zudem befindet sich in Dahlem der zur Universität zählende 43 Hektar große Botanische Garten Berlin und der Standort für den Hochschulsport. Am Standort Döppel befinden sich die Gebäude der Tiermedizin. Dort sind große Teile des Fachbereichs Veterinärmedizin der Freien Universität angesiedelt. Weitere Fachbereichsstandorte sind in Dahlem und Mitte. In Döppel befinden sich unter anderem mehrere Tierkliniken. Am Standort Lankwitz befinden sich die Mehrzahl der Gebäude des Fachbereichs Geowissenschaften. Außerdem ist auf dem Campus Lankwitz das Universitätsarchiv angesiedelt. Zusätzlich gehört die Meteorologie in Steglitz mit zwei Institutsgebäuden zu dem Fachbereich.

Die "Rost- und Silberlaube" in der Habelschwerdter Allee 45 und die "Holzlaube" in der Fabeckstraße 23-25 bilden gemeinsam den größten Gebäudekomplex in Dahlem, in dem sich neben geistes- und sozialwissenschaftlichen Fächern 14 kleine Fächer des Fachbereichs Geschichts- und Kulturwissenschaften befinden. Die verschiedenen Institute und Fachbereiche sind über den Campus Dahlem verteilt – nördlich der Rost-, Silber- und Holzlaube befinden sich die großen Laborgebäude der naturwissenschaftlichen Fachbereiche. Im südlichen Teil - unweit des Henry-Ford-Baus und der Universitätsbibliothek befinden sich die Fachbereiche Wirtschaftswissenschaft und Rechtswissenschaft sowie der Fachbereich Politik- und Sozialwissenschaften. Auf dem Campus Lankwitz befinden sich das Institut für Geologische Wissenschaften und das Institut für Geographische Wissenschaften.

Dahlem ist der größte FU-Standort mit rund 34.000 Studierenden und rund 4.000 Beschäftigten. Am Standort Lankwitz studieren und arbeiten rund 1.500 Studierende und rund 190 Beschäftigte und am Standort Döppel 1.650 Studierende und 450 Beschäftigte.

Nur die Meteorologie befindet sich auf einem Hügel, alle anderen FU-Standorte sind auf flachem Gelände angesiedelt worden. Die drei Standorte liegen jeweils 10-15 km voneinander entfernt. Zwischen den Standorten sind teilweise Pendelverkehre erforderlich, vor allem zum Campus in Dahlem.

Mit der **Klimanotstandserklärung im Jahr 2019** hat sich die Freie Universität verpflichtet, sich künftig an den Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung und dem Ziel der Klimaneutralität auszurichten. Dieses Ziel betrifft auch die Mobilität. Um Klimaschutz und Nachhaltigkeit in diesem Bereich noch stärker verwirklichen zu können, sollen Alternativen zum motorisierten Individualverkehr angeboten werden. Die FU stützt sich dabei auf ein Konzept aus dem Jahr 2019 „**Neue Mobilität**“. Die Verkehrswende an der Freien Universität Berlin als Living Lab“. Als wichtigste Maßnahme will die FU dabei den Fahrradverkehr fördern und stärken. Für die Wege zur FU und zwischen den dezentralen Standorten ist das Fahrrad das nachhaltigste Verkehrsmittel. Um mehr FU-Angehörende zum Umstieg auf das Rad zu bewegen, sollen die Angebote für die Radfahrenden ausgebaut werden.

Eine im Januar/Februar 2022 durchgeführte hochschulweite Befragung zur Mobilität hat einen großen Bedarf nach Erneuerung und Verbesserung im Bereich der Fahrradinfrastruktur ergeben. Das ist Anlass für die FU - neben dem dringend erforderlichen Radwegebau, der aber nicht im Verantwortungsbereich der Universität liegt - die bestehende lückenhafte Fahrradinfrastruktur für alle deutlich zu verbessern und den Anteil der Radmobilität im Modal Split deutlich zu erhöhen.

Es sollen zusätzliche **Fahrradständer** beschafft und aufgebaut werden, um den Komfort und die Platzsituation in diesem Bereich deutlich zu verbessern. Unbrauchbare Fahrradständer sollen durch neue funktionale Bügel ersetzt werden. Wo es sinnvoll und baulich möglich ist, sollen versiegelte Flächen im Bereich der Fahrradstellplätze so gestaltet werden, dass die Versickerung des

## PROJEKTSKIZZE – KLIMASCHUTZ DURCH RADVERKEHR – FUTURAD FREIE UNIVERSITÄT BERLIN

Regenwassers möglich ist. An einigen Standorten werden PKW-Stellplätze abgebaut bzw. umgewandelt. Ausgewählte Abstellbereiche werden mit **Überdachungen** versehen, die Dächer werden mit Gründächern ausgestattet.

Um den FU-Fuhrpark zu reduzieren, sollen Transporte verstärkt mit elektrischen Lastenrädern durchgeführt werden. Dazu ist die Beschaffung von **20 Lastenrädern** geplant.

Die Beschaffung von rund 20 e-Lastenrädern wird auf die Projektkaufzeit gestreckt. Die Beschaffung der Räder wird in einen Prozess mit der FU-Beschaffungsstelle integriert und steht auch im Zusammenhang mit dem Umbau des Fahrzeugfuhrparks. Diese Umstellung soll mit den Nutzenden zur Schaffung von Akzeptanz vorbereitet und umgesetzt werden. Der Umbau des Fuhrparks soll begleitet werden durch Teilnehmungsworkshops, die Informationen und den Zugang zum Fahrrad als Transportmittel bereitstellen und fördern soll. Ein projektbegleitendes Monitoring soll die Umsetzung der Maßnahmen und deren Wirksamkeit begleiten.

Für Beschäftigte, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, sollen für Dienstfahrten zwischen den FU-Standorten **35 Dienstfahräder** bereit gestellt werden. Diese werden jeweils in die Verantwortung der Dienststelle gegeben (Fachbereiche, Zentraleinrichtungen, Abteilungen).

Begleitet wird die Erneuerung und Ausweitung der Fahrradinfrastruktur durch die Einbeziehung von FURad, einer 2018 gegründeten Studierenden-Selbsthilfe-Initiative, die Hilfestellungen bei Fahrradreparaturen anbietet.

Flankierend zum Ausbau und der Erneuerung der FU-eigenen Fahrradinfrastruktur hat die FU sich für Maßnahmen, die nicht in diesem Antrag enthalten sind, bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) bzw. deren digitaler Mobilitätsplattform Yelbi um die Einrichtung von öffentlichen Mobilitätsstationen auf dem Campus Dahlem beworben und den Zuschlag für die Umsetzung von Stationen und Punkten mit Bike, Roller- und Scooter-Sharing-Angeboten im Jahr 2023 erhalten. Gefördert wird die Maßnahme vom Land Berlin. Zudem prüft die Freie Universität eine Erweiterung des Berliner Fahrradverleihsystems Nextbike mit eigenen Stationen außerhalb des Bediengebiets in Dahlem, Düppel und Lankwitz, um ein Sharing-Angebot für die „Letzte Meile“ von den ÖV-Stationen zu den jeweiligen Campus-Standorten anbieten zu können.

Die Freie Universität kann aus eigenen Mitteln eine Infrastrukturmaßnahme dieser Größenordnung in ihrem Haushalt nicht darstellen. Programme, die Investitionen dieser Art und dieses Umfangs fördern, sind uns nicht bekannt. Die Kommunalrichtlinie des BMU adressiert zwar auch die Förderung von Radabstellanlagen, hingegen nicht die Beschaffung von Rädern und Baumaßnahmen zur Verbesserung des Service für Radfahrende und bietet von daher nicht die Kombination der Förderinhalte, die die FU mit den beantragten Maßnahmen umsetzen möchte. Zudem ist die Förderquote von 50% deutlich unattraktiver und damit der Verbrauch von Eigenmitteln für die Universität entsprechend höher.

## 2. PROJEKTZIELE, ZIELGRUPPEN UND AKTEURE

Das primäre Projektziel ist die Verbesserung der Konditionen für eine nachhaltige Fahrradmobilität und die Schaffung von Anreizen zum Umstieg vom Auto auf das Rad für die Studierenden und Beschäftigten. Die Universität hat ein hohes Eigeninteresse, durch dieses Vorhaben den CO<sub>2</sub>-Footprint der Universität nachhaltig zu senken. Innerhalb der FU werden die Verwaltungen der Fachbereiche und deren Nachhaltigkeitsteams in den Prozess der Kommunikation der Maßnahmen einbezogen. Das Präsidium der Universität unterstützt das Vorhaben ausdrücklich, auch durch die Bereitstellung von komplementären Eigenmitteln.

### 3. BESCHREIBUNG DER MAßNAHMEN UND DEREN ZUSAMMENWIRKEN

Die im Januar/Februar 2022 durchgeführte Mobilitätsbefragung der Universitätsangehörigen hat einen hohen Bedarf an Verbesserungen im Bereich der Fahrradinfrastruktur aufgezeigt. Gewünscht werden neben einer Verbesserung der Radwege die Erneuerung der Abstellanlagen, z.T. mit Überdachungen und die Bereitstellung von Rädern, besonders von Lastenrädern.

In vielen Bereichen der Campusse sind Abstellanlagen entweder nicht vorhanden oder veraltet. Lastenräder stehen bislang nur für die Mitarbeitenden der Betriebsführung zur Verfügung. Deshalb sollen die dargelegten Maßnahmen die Verbesserungen für die Fahrradinfrastruktur zusammen bewirken. Intakte Abstellanlagen, Überdachungen und ein erweitertes Angebot an Dienstfahrrädern bauen Hemmnisse gegenüber dem Radfahren ab und können Autofahrende zum Umstieg motivieren. Ebenso können Lastenräder zu einem Umstieg vom Auto auf nachhaltige Mobilität motivieren. Flankiert man diese Maßnahmen mit unterstützenden Workshops und co-kreativen Kommunikationsformaten, können Barrieren gegenüber dem Radfahren abgebaut und die CO<sub>2</sub>-Belastung durch die Mobilität unserer Schätzung nach um bis zu 10 % reduziert werden.

Die Maßnahmen werden auf Arbeitspakete (AP) verteilt und greifen ineinander: die Modernisierung von Abstellanlagen erhöht in einem ersten Schritt die Attraktivität für Radfahrende und soll Autofahrende anregen, selbst das Rad zu nutzen. Überdachungen sind bei Radfahrenden sehr beliebt, da die Räder vor der Witterung besser geschützt werden. Flankierend soll keine Fläche für die Abstellanlagen versiegelt werden, stattdessen wird eine wasserdurchlässige Oberfläche aufgebracht und teilweise werden bisher versiegelte Autostellplätze entsiegelt. Durch die Beschaffung von Lastenrädern soll der Umbau des Fuhrparks auf nachhaltige Mobilität vorangetrieben werden. Begleitet werden diese Maßnahmen durch thematisch gezielt unterstützende Workshops, die allen Universitätsbereichen und Interessierten offenstehen.

AP 1 Umbau und Neubau von Fahrradabstellanlagen. Geplant ist der flächendeckende Einbau der „Kreuzberger Bügel“ incl. Bodenarbeiten an Stellen, wo dies erforderlich ist

AP 2 Einbau von Überdachungen (Gründächer mit Wasserversickerung) an größeren und gut sichtbaren Standorten incl. Bodenarbeiten

AP 3 Beschaffung von Fahrrädern und (Elektro-)Lastenrädern

AP 4 Workshops zur Beteiligung der Universitätsangehörigen und laufendes Monitoring der Maßnahmen

### 4. REGIONALE MODELLHAFTIGKEIT

Das Vorhaben, an der Freien Universität die Infrastruktur für die Mobilität mit dem Fahrrad deutlich zu verbessern, wird im Bezirk Steglitz-Zehlendorf wahrgenommen und unterstützt und kann Vorbild sein für die Erneuerung der Fahrradinfrastruktur auch von anderen Einrichtungen wie den Museen in Dahlem und Forschungseinrichtungen wie z.B. der Max-Planck-Gesellschaft. Durch die Vernetzung der FU mit den anderen Hochschulen wird die Erneuerungsmaßnahme ebenfalls sichtbar und wird diese zu eigenen Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität anregen.

Die vorgesehenen Maßnahmen entfalten in ihrer Kombination ihre Wirkung, da sie auf alle Bereiche der Fahrradmobilität (außer Radwegbau, der eine kommunale Aufgabe ist) praktisch und alltagstauglich abzielen. Der Einsatz digitaler Techniken ist im Bereich der Workshops vorgesehen. Diese sollen digital dokumentiert werden und so jederzeit auch für externe Interessenten sichtbar sein.

## 5. TREIBHAUSGASMINDERUNG

Die Berechnung der THG-Einsparung setzt sich aus zwei Teilen zusammen: An- und Abreisen sowie den Wechseln zwischen den Standorten. Die Datengrundlage bildet hauptsächlich eine Umfrage vom Januar/Februar 2022 zum Mobilitätsverhalten, an der 6.157 FU-Angehörige teilgenommen haben. Bezüglich den An- und Abreisen werden erst die aktuellen jährlichen THG-Emissionen berechnet. Anschließend werden in einer Prognose die jährlichen Einsparungen für in fünf Jahren vorhergesagt. Hierbei wird auch die Veränderungen im Mobilitätsverhalten durch COVID-19 der FU-Angehörigen ausgeglichen. Für die Fahrten zwischen den Standorten wird direkt eine Prognose ermittelt.

Im Folgenden wird die Berechnung dargelegt. Dabei werden die Zahlen in gerundeter Form angegeben, obwohl ohne Rundungen gerechnet wurde. Dabei sind die Berechnungsgrundlagen bzw. Quellen der einzelnen Faktoren die Ergebnisse der Umfrage (U), die vorgegebene Werte (V), Annahmen (A) und Werte anderer FU-Statistiken (S). Wo es möglich war, wurde der Wert mithilfe der Angehörigen-Statistiken (S) auf das eigentliche Verhältnis zwischen Studierenden und anderen Universitätsangehörigen korrigiert, ohne dies hier nochmal anzugeben.

### Aktuelle CO<sub>2</sub>-Emission bei An- und Abreisen PKW

Zahlen aus Umfrage Jan / Feb 2022, d.h. unter Einschränkungen Verkehr in COVID 19-Zeit:

|   |                 |  |
|---|-----------------|--|
|   | 2,00            | Fahrten / Tag pro Person, An- und Abreise = 1 Reise                      |
| * | 5,50            | Reisen / Monat pro Person, entsprechend Umfrage FU                       |
| * | 12,00           | Monate / Jahr  |
| * | 0,71            | Anteil potentielle Fahrtage (U) (V)                                      |
| * | 0,13            | Anteil aller Reisen, die mit Pkw getätigt werden (U)                     |
| * | 17,00           | Ø km / Fahrt (U)   |
| * | 0,91            | Korrekturfaktor Besetzungsgrad (V)                                       |
| * | 42.794,00       | Reisende (S) (Studierende und Beschäftigte)                              |
| * | 208,50          | g CO <sub>2</sub> -Äq/km Pkw-Bewegung (V)                                |
| * | 0,000001        | g/t (Umrechnung Gramm auf Tonne)   |
| = | <b>1.681,72</b> | <b>t CO<sub>2</sub>-Äq / Jahr für An- und Abreisen für alle Personen</b> |

### Prognose Einsparungen CO<sub>2</sub>-Emission bei An- und Abreisen pro Jahr

Betrachtet über 5 Jahre inkl. Ansatz für Zeit nach Einschränkungen Verkehr in COVID 19-Zeit

|   |                 |  |
|---|-----------------|--|
|   | 1.681,72        | t CO <sub>2</sub> -Äq / Jahr FU für alle Personen  |
| * | 2,26            | Rückgang Anzahl Fahrten insg. wegen COVID-19 (U)<br>Annahme: 80% der durch COVID-19 zurückgegangenen Reisen zur FU werden in |
| * | 0,80            | fünf Jahren wieder getätigt werden.  |
|   | <b>3.040,55</b> | <b>t CO<sub>2</sub>-Äq / Jahr FU für alle Personen bereinigt für Zeit nach COVID 19</b>                                      |
|   |                 | Annahme Reduktion der PKW-Fahrten zugunsten von Fahrrad-Fahrt = Reduktion  |
| * | 0,10            | CO <sub>2</sub> um 10% (A)   |
|   |                 | <b>t CO<sub>2</sub>-Äq Einsparung für an- und Abreisen durch Fahrrad-Maßnahmen / Jahr</b>                                    |
| = | <b>304,05</b>   | <b>für alle Personen</b>   |

**Prognose Einsparungen CO<sub>2</sub>-Emission bei Fahrten zwischen FU-Standorten pro Jahr**

Betrachtet über 5 Jahre

|   |               |  |
|---|---------------|--|
|   | 0,53          | Durchschnittliche Anzahl Standortwechsel (Person*Präsenztage) (U)    |
| * | 5,50          | Reisen / Monat pro Person, entsprechend Umfrage FU                   |
| * | 12,00         | Monate / Jahr  |
| * | 0,71          | Anteil potentieller Fahrtage (U) (V)                                 |
| * | 0,17          | Anteil Pkw-Fahrten an Standortwechseln (U)                           |
| * | 3,00          | km durchschnittliche Distanz Standortwechsel (A)                     |
| * | 0,91          | Korrekturfaktor Besetzungsgrad (V)                                   |
| * | 42.794,00     | Reisende (S) (Studierende und Beschäftigte)                          |
| * | 208,50        | g CO <sub>2</sub> -Äq / Pkw-km (V)                                   |
| * | 0,000001      | g/t (Umrechnung Gramm auf Tonne)                                     |
| = | <b>102,84</b> | <b>t CO<sub>2</sub>-Äq / Jahr für Einsparungen für alle Personen</b> |

**Prognose Einsparungen CO<sub>2</sub>-Emission bei Fahrten zwischen FU-Standorten pro Jahr**

Betrachtet über 5 Jahre inkl. Ansatz für Zeit nach Einschränkungen Verkehr in COVID 19-Zeit

|   |               |  |
|---|---------------|--|
|   | 108,84        | t CO <sub>2</sub> -Äq / Jahr FU für alle Personen  |
| * | 2,26          | Rückgang Anzahl Fahrten insg. wegen COVID-19 (U)<br>Annahme: 80% der durch COVID-19 zurückgegangenen Reisen zur FU werden in   |
| * | 0,80          | fünf Jahren wieder getätigt werden.  |
| = | <b>185,95</b> | <b>t CO<sub>2</sub>-Äq / Jahr FU für alle Personen bereinigt für Zeit nach Covid 19</b><br>Annahme Reduktion der PKW-Fahrten zugunsten von Fahrrad-Fahrt = Reduktion |
| * | 0,10          | CO <sub>2</sub> um 10% (A)   |
| = | <b>18,59</b>  | <b>t CO<sub>2</sub>-Äq Einsparung durch Fahrrad-Maßnahmen / Jahr FU für alle Personen</b>  |

**Gesamtergebnis Prognose Einsparungen CO<sub>2</sub> pro Jahr**

|   |               |  |
|---|---------------|--|
|   | 304,05        | t CO <sub>2</sub> -Äq Einsparung/Jahr bei Fahrten von und zur FU (Ergebnis oben)     |
| + | 18,59         | t CO <sub>2</sub> -Äq Einsparung /Jahr bei Fahrten zw. FU-Standorten (Ergebnis oben) |
| = | <b>322,64</b> | <b>t CO<sub>2</sub>-Äq Einsparung durch Maßnahmen/Jahr in 5 Jahren</b>               |

Wichtige Annahmen für die aufgeführten Berechnungen sind:

- 80% der durch COVID-19 zurückgegangenen Reisen zur FU werden in fünf Jahren wieder getätigt werden.
- Bei 100% Umsetzung der Maßnahmen werden bis 10% der Pkw-Fahrten stattdessen auf das Fahrrad verlegt. Dieser Wert wird erst 2 Jahre nach Abschluss der Baumaßnahmen erreicht, somit werden die hier berechneten Einsparungen ab dem Jahr 2026 in diesem Umfang wirken.
- Die durchschnittliche Distanz aller Standortwechsel beträgt 3 km.
- Es wird nur die Reduktion von Pkw-Fahrten zugunsten von Fahrradfahrten betrachtet. Die Entlastung des ÖPNV, Reduktion von FU-internen Lieferfahrten durch Lastenräder und Wegfall von Autofahrten aus anderen Gründen werden nicht betrachtet.
- Es wird davon ausgegangen, dass die Witterungsabhängigkeit der Fahrradfahrten durch die getroffenen Maßnahmen reduziert wird (z. B. durch überdachte Abstellplätze).
- 100% der Pkw-Fahrten gehören dem Berufsverkehr an (da die FU Arbeitgeber bzw. Lehrinstitut der Fahrenden ist). Somit wird ein Besetzungsgrad von 1,1 Personen genutzt, daraus ergibt sich ein Korrekturfaktor von 0,91.
- Die Zahl der Angehörigen der FU bleibt konstant.

## PROJEKTSKIZZE – KLIMASCHUTZ DURCH RADVERKEHR – FUTURAD FREIE UNIVERSITÄT BERLIN

Bei der Vermutung, dass bis zu 10% der Pkw-Fahrten zum Fahrrad verschoben werden können, liegen folgende Ergebnisse der Umfrage zugrunde:

- Die Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit der FU ist unter Fahrradfahrenden 9% höher als bei Pkw-Fahrenden, wobei das Fahrrad den höchsten Zufriedenheitswert aller Verkehrsmittel erreicht.
- 51% der Antwortenden ist für die Umnutzung von Pkw-Parkplätzen auf FU-Grundstücken, während nur 32% dagegen sind.
- 29% der Antwortenden bewerten derzeit die Fahrradfreundlichkeit noch mit „mangelhaft“ oder „ungenügend“ (Schulnoten 5 und 6).
- 43% der Teilnehmenden wünschen sich mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.
- 48% der Teilnehmenden bezeichnen Nachhaltigkeit als wichtiges Entscheidungskriterium bei der Verkehrsmittelwahl.
- 43% der Autofahrenden können sich vorstellen, nach COVID-19 auf das Autofahren zur FU zu verzichten.

Erklärung der Berechnung und Bedeutung einzelner Faktoren:

- Anteil potentieller Fahrtage: Dieser Wert stellt den auf die Anzahlen der verschiedenen Angehörigengruppen der FU skalierte Menge an nicht krankheits- oder urlaubsbedingt ausfallenden Arbeits- oder Studientagen an der Gesamtzahl der Tage im Jahr dar. (Für Studierende 175 Tage/Jahr und alle anderen FU-Angehörenden 220 Tage/Jahr.) Damit hiermit nicht das Fehlen von Fahrten an den Wochenenden ein zweites Mal eingerechnet wird (die Fahrten pro Monat enthalten dieses bereits), ist hier ein Korrekturfaktor von 7/5 eingerechnet.
- Rückgang Anzahl Fahrten insg. wegen COVID-19: Dieser Wert ist der Umrechnungsfaktor zwischen den Ergebnissen der Befragung für Reisen pro Monat vor und während COVID-19, wobei das Umfrageergebnis hingegen neuen FU-Angehörenden korrigiert wurde.
- Anteil Pkw-Fahrten: Dieser Wert wurde in der Umfrage für beide Streckentypen ermittelt. Zur Berechnung des Modal-Split (der Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsmittel) wurden nur Angaben der Kategorien „oft“ und „fast immer“ betrachtet und mit 1:2 gewichtet.
- Reisen/(Monat\*Person): Durchschnittswert aus den Angaben bei der Umfrage. (Wobei: täglich = 20 Reisen/Monat; mehrere/Woche = 12 R/M; „1-2x/Woche“ = 6 R/M; 1-2x/Monat = 1,5 R/M; monatlich = ½ R/M; nie = 0 R/M)
- Anzahl Reisende: Setzt sich aus 38.244 immatrikulierten Studierenden WiSe 21/22 inkl. 4.000 Doktoranden (2020) und 4.550 Beschäftigten (2020) zusammen (jeweils aktuellste veröffentlichte Zahlen).

## 6. MONITORING

Laufendes Prozessmonitoring der AP-Struktur und dem Zeitplan folgend durch eine begleitende Arbeitsgruppe bestehend aus der Stabsstelle Nachhaltigkeit und Energie (Mobilität und Innovationsmanagement) und der Technischen Abteilung der FU zur Beobachtung des Beschaffungsfortschritts, der Umsetzung der baulichen Maßnahmen und der Implementation der Lastenräder in den Fuhrpark mit dem Zentralen Einkauf der FU. Die Projekte im Bereich Öffentlichkeitsarbeit werden von der Stabsstelle Nachhaltigkeit und Energie zusammen mit der Stabsstelle Kommunikation und Marketing durchgeführt und evaluiert.

Zur Validierung der Veränderung durch diese Maßnahmen und ihren Einfluss auf den Modal Split der Universität ist eine Wiederholung der Mobilitätsumfrage nach Abschluss des Projekts nach 4 Jahren vorgesehen.

## 7. ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Die Beteiligung von Universitätsangehörigen soll projektbegleitend in Form von thematischen Workshops stattfinden. Geplant sind 5 halbtägige Workshops. Die Workshops sollen der Wissensvermittlung und dem Informations- und Erfahrungsaustausch zu den praktischen Themen rund um die Mobilität mit dem Fahrrad dienen und sind grundsätzlich allen interessierten Personen der FU offen: Studierende, Lehrende und Verwaltung. Der 5. Workshop soll thematisch offengehalten werden, damit sich aus dem Projektverlauf zusätzlich ergebende Themen flexibel aufgegriffen werden können. Die Workshops sollen hybrid stattfinden, sodass allen die Möglichkeit zur Teilnahme gegeben wird. Zudem ist geplant, die Ergebnisse der Workshops zu dokumentieren und über die etablierten Kommunikationskanäle (Website, Instagram, Twitter) zu verbreiten.

Workshop 1: Möglichkeiten geteilter Fahrradfuhrparks an der FU (rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen, praktische Umsetzung)

Workshop 2: Workshop zur Selbsthilfe bei der Fahrradreparatur

Workshop 3: Testfahren mit Elektrorädern: Fahrräder, Lastenfahrräder, Roller, Scooter

Workshop 4: Die besten und sichersten Fahrradrouten von und zur Freien Universität

Workshop 5: Thema noch offen, in Abhängigkeit vom Projektverlauf

## 8. ARBEITS- UND MEILENSTEINPLANUNG (TABELLARISCHZEITLICHE ABFOLGE DER GEPLANTEN ARBEITSPAKETE (SIEHE BEISPIEL UNTEN))

| Arbeitspakete                                     | M 0 | M1 - M11 | M12 – M23 | M24 – M35 | M36 – M48 |
|---|-----|----------|-----------|-----------|-----------|
| > AP 1 Umbau und Neubau von Fahrradabstellanlagen |     |          |           |           |           |
| > AP 2 Einbau von Überdachungen                   |     |          |           |           |           |
| > AP 3 Beschaffung von Rädern                     |     |          |           |           |           |
| > AP 4 Workshops und laufendes Monitoring         |     |          |           |           |           |

| Bauzeitenplan                 | M 0 | M1 - M11 | M12 – M23 | M24 – M35 | M36 – M48 |
|-------------------------------|-----|----------|-----------|-----------|-----------|
| > Grundlagenermittlung        |     |          |           |           |           |
| > Vorplanung                  |     |          |           |           |           |
| > Entwurfsplanung             |     |          |           |           |           |
| > Genehmigungsplanung         |     |          |           |           |           |
| > Ausführungsplanung          |     |          |           |           |           |
| > Auftragsvergabe Baumaßnahme |     |          |           |           |           |
| > Baumaßnahmen gestartet      |     |          |           |           |           |
| > Abrechnung Maßnahme         |     |          |           |           |           |

## 9. FLÄCHENVERFÜGBARKEIT

Die Flächen für sämtliche Maßnahmen befinden sich im Besitz des Landes Berlin und wurden der Freien Universität Berlin zur Bewirtschaftung übertragen.

## 10. AUSGABENÜBERSICHT (TABELLARISCH)

$$\text{Fördermitteleffizienz} = \left( \frac{740.737 \text{ €}}{\left( \frac{323 \text{ t}}{\text{Jahr}} \right) * 20 \text{ Jahre}} \right) = 114,67 \frac{\text{€}}{\text{t}}$$

### AP 1 Umbau und Neubau von Fahrradabstellanlagen. Einbau der „Kreuzberger Bügel“ incl. Bodenarbeiten

Fahrradbügel sind für die folgenden Bereiche vorgesehen:

| Anzahl       | Einheit              | Bereich  |
|--------------|----------------------|--|
| 60           | Stück für das Objekt | Oertzenweg 19B   |
| 30           | Stück für das Objekt | Königsweg 61-69  |
| 40           | Stück für das Objekt | Malteserstraße 74-100, Hochschulgelände Lankwitz                     |
| 10           | Stück für das Objekt | Carl-Heinrich-Becker Weg 6-10  |
| 20           | Stück für das Objekt | Boltzmannstraße 3  |
| 15           | Stück für das Objekt | Ihnestraße 22  |
| 20           | Stück für das Objekt | Garystraße 55  |
| 10           | Stück für das Objekt | Garystraße 21  |
| 20           | Stück für das Objekt | Königin-Luise-Straße 47  |
| 30           | Stück für das Objekt | Königin Luise Straße 2-4   |
| 15           | Stück für das Objekt | Königin-Luise Straße 1-3, Haderslebener Str.                         |
| 10           | Stück für das Objekt | Altensteinstraße 6   |
| 20           | Stück für das Objekt | Kelchstraße 31   |
| 50           | Stück für das Objekt | Königin- Luise-Str. 12-16,   |
| 40           | Stück für das Objekt | Fabeckstraße 34-36 ,36 a, Taku 6, Arnimallee 22                      |
| 40           | Stück für das Objekt | Thielallee 63  |
| 40           | Stück für das Objekt | Habelschwerdter Allee 45, nördlicher Bereich                         |
| 130          | Stück für das Objekt | Habelschwerdter Allee 45, südlicher Bereich neue Anlage              |
| 10           | Stück für das Objekt | Rudeloffweg 25-27  |
| 20           | Stück für das Objekt | Koserstraße 20   |
| 20           | Stück für das Objekt | Unter den Eichen 5- 10, Königin Luise Platz 6- 8, Botanischer Garten |
| <b>Summe</b> |                      |  |
| 650          | Stück                | 414 €  |
|              |                      | <b>Gesamtpreis</b>   |
|              |                      | 269.100 € netto  |
|              |                      | 51.129 € Umsatzsteuer  |
|              |                      | <b>320.229 € brutto</b>  |

Der Einheitspreis beinhaltet eine Preissteigerung von 15% bezogen auf den Förderzeitraum.

Der Einheitspreis beinhaltet Unvorhergesehenes von 20% auf das Bauen im Bestand.

**PROJEKTSKIZZE – KLIMASCHUTZ DURCH RADVERKEHR – FUTURAD**  
FREIE UNIVERSITÄT BERLIN

Der Einheitspreis beinhaltet keine Planungsleistungen.

Bodenarbeiten sind für die folgenden Bereiche vorgesehen:

| Anzahl       | Einheit              | Bereich  |                    |               |
|--------------|----------------------|--|--------------------|---------------|
| 30           | Stück für das Objekt | Oertzenweg 19B                                   |                    |               |
| 10           | Stück für das Objekt | Königsweg 61-69                                  |                    |               |
| 20           | Stück für das Objekt | Malteserstraße 74-100, Hochschulgelände Lankwitz |                    |               |
| 10           | Stück für das Objekt | Königin-Luise Straße 1-3, Haderslebener Str.     |                    |               |
| 20           | Stück für das Objekt | Fabeckstraße 34-36 ,36 a, Taku 6, Arnimallee 22  |                    |               |
| 20           | Stück für das Objekt | Thielallee 63                                    |                    |               |
| 10           | Stück für das Objekt | Habelschwerdter Allee 45, nördlicher Bereich     |                    |               |
| <b>Summe</b> |                      | <b>Einheitspreis</b>                             | <b>Gesamtpreis</b> |               |
| 120          | Stück                | 552 €  | 66.240 €           | netto         |
|              |                      |  | 12.586 €           | Umsatzsteuer  |
|              |                      |  | <b>78.826 €</b>    | <b>brutto</b> |

Der Einheitspreis beinhaltet eine Preissteigerung von 15% bezogen auf den Förderzeitraum.

Der Einheitspreis beinhaltet Unvorhergesehenes von 20% auf das Bauen im Bestand.

Der Einheitspreis beinhaltet keine Planungsleistungen.

#### **AP 2 Einbau von Überdachungen**

Überdachungen mit Gründach sind für die folgenden Bereiche vorgesehen:

| Anzahl       | Einheit                    | Bereich                       |                    |               |
|--------------|----------------------------|-------------------------------|--------------------|---------------|
| 1            | Stück bezogen auf 20 Bügel | Fachbereich Geowissenschaften |                    |               |
| 1            | Stück bezogen auf 20 Bügel | Fachbereich Veterinärmedizin  |                    |               |
| <b>Summe</b> |                            | <b>Einheitspreis</b>          | <b>Gesamtpreis</b> |               |
| 2            | Stück                      | 138.000 €                     | 276.000 €          | netto         |
|              |                            |                               | 52.440 €           | Umsatzsteuer  |
|              |                            |                               | <b>328.440 €</b>   | <b>brutto</b> |

Der Einheitspreis beinhaltet eine Preissteigerung von 15% bezogen auf den Förderzeitraum.

Der Einheitspreis beinhaltet Unvorhergesehenes von 20% auf das Bauen im Bestand.

Der Einheitspreis beinhaltet keine Planungsleistungen.

#### **AP 3 Beschaffung von Fahrrädern und (Elektro-)Lastenrädern**

Fahrräder sind für die folgenden Bereiche vorgesehen:

| Anzahl       | Einheit | Bereich                           |                    |               |
|--------------|---------|-----------------------------------|--------------------|---------------|
| 4            | Stück   | Fachbereich Geowissenschaften     |                    |               |
| 1            | Stück   | Zentraleinrichtung Hochschulsport |                    |               |
| 30           | Stück   | Technische Abteilung              |                    |               |
| <b>Summe</b> |         | <b>Einheitspreis</b>              | <b>Gesamtpreis</b> |               |
| 35           | Stück   | 1.150 €                           | 40.250 €           | netto         |
|              |         |                                   | 7.648 €            | Umsatzsteuer  |
|              |         |                                   | <b>47.898 €</b>    | <b>brutto</b> |

**PROJEKTSKIZZE – KLIMASCHUTZ DURCH RADVERKEHR – FUTURAD**  
FREIE UNIVERSITÄT BERLIN

Der Einheitspreis beinhaltet eine Preissteigerung von 15% bezogen auf den Förderzeitraum.

Lastenräder sind für die folgenden Bereiche vorgesehen:

**Anzahl Einheit Bereich**

|    |       |  |
|----|-------|--|
| 2  | Stück | Fachbereich Veterinärmedizin                     |
| 1  | Stück | Fachbereich Geowissenschaften                    |
| 2  | Stück | Fachbereich Geschichts- und Kulturwissenschaften |
| 1  | Stück | Fachbereich Wirtschaftswissenschaft              |
| 2  | Stück | Zentraleinrichtung Botanischer Garten            |
| 1  | Stück | Zentraleinrichtung Hochschulsport                |
| 10 | Stück | Technische Abteilung                             |
| 1  | Stück | Stabsstelle Nachhaltigkeit & Energie             |

| <b>Summe</b> |       | <b>Einheitspreis</b> | <b>Gesamtpreis</b> |               |
|--------------|-------|----------------------|--------------------|---------------|
| 20           | Stück | 5.750 €              | 115.000 €          | netto         |
|              |       |                      | 21.850 €           | Umsatzsteuer  |
|              |       |                      | <b>136.850 €</b>   | <b>brutto</b> |

Der Einheitspreis beinhaltet eine Preissteigerung von 15% bezogen auf den Förderzeitraum.

| <b>Zusammenfassung</b>                                   | Anzahl | Einheit | Summe           | Summe gerundet     |               |
|--|--------|---------|-----------------|--------------------|---------------|
| AP 1.1 Bügel liefern und montieren                       | 650    | Stück   | 269.100 €       | 269.000 €          | netto         |
| AP 1.2 Bodenarbeiten bezogen auf Bügel                   | 120    | Stück   | 66.240 €        | 66.000 €           | netto         |
| AP 2 Überdachung *                                       | 2      | Stück   | 276.000 €       | 276.000 €          | netto         |
| <b>AP 1 + AP 2 Summe Bauleistungen</b>                   |        |         |                 | <b>611.000 €</b>   | <b>netto</b>  |
| AP 3 Fahrräder und E-Lastenräder                         | 55     | Stück   | 155.250 €       | 155.000 €          | netto         |
| <b>AP 3 Summe Beschaffung</b>                            |        |         |                 | <b>155.000 €</b>   | <b>netto</b>  |
| <b>Öffentlichkeitsarbeit</b>                             | 1      | psch    | <b>30.000 €</b> | <b>30.000 €</b>    | <b>netto</b>  |
| Summe Bauleistung, Beschaffung und Öffentlichkeitsarbeit |        |         |                 | 796.000 €          | netto         |
| HOAI Leistungen für AP 1 und 2                           | 20%    | von     | 611.000 €       | 122.200 €          | netto         |
| <b>Summe mit HOAI Leistungen</b>                         |        |         |                 | <b>918.200 €</b>   | <b>netto</b>  |
| Umsatzsteuer   | 19%    | von     | 918.200 €       | 174.458 €          |               |
| Gesamtausgaben Summe                                     |        |         |                 | 1.092.658 €        | Brutto        |
| <b>Gesamtausgaben Summe (gerundet)</b>                   |        |         |                 | <b>1.093.000 €</b> | <b>Brutto</b> |

**12. FINANZIERUNGSÜBERSICHT (TABELLARISCH)**

|                                    |                    |
|------------------------------------|--------------------|
| Gesamtausgaben brutto              | <b>1.093.000 €</b> |
| Eigenmittel brutto                 | 218.600 €          |
| Drittmittel                        | 0,00 €             |
| <b>beantragte Zuwendung brutto</b> | <b>874.400 €</b>   |
| beantragte Förderquote             | 80,00 %            |