

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 27. Februar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Februar 2025)

zum Thema:

**Super-Kombi Rad und Bahn – Wie ist der Planungsstand von
Fahrradparkhäusern?**

und **Antwort** vom 13. März 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. März 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21762
vom 27. Februar 2025
über Super-Kombi Rad und Bahn – Wie ist der Planungsstand von Fahrradparkhäusern?

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 GB infraVelo GmbH – infraVelo um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Um die effektive Kombination Rad und Bahn besser nutzen zu können, sind die Menschen auf sichere Abstellmöglichkeiten ihrer Fahrräder am Bahnhof angewiesen. Sichere Abstellmöglichkeiten, damit ihr Rad vor Diebstahl und Vandalismus geschützt ist und ihnen verlässlich unbeschädigt beim Heimweg zur Verfügung steht. Fahrradparkhäuser als Bauvorhaben im komplexen Umfeld von Bahnanlagen erfordern das kontinuierliche Abarbeiten der notwendigen Planungsschritte, damit die investierten Mittel sich für die Berlinerinnen und Berliner auszahlen.

Frage 1:

Wie ist der jeweilige aktuelle Planungsstand bei den geplanten Fahrradparkhäusern (bitte je Fahrradparkhaus auflisten: Örtlichkeit, Gesamtzahl Stellplätze, davon gesicherte Stellplätze, Zeitpunkt Nachweis Machbarkeit, Start Vorplanung, Einreichung Genehmigungsplanung, Planungskosten bis zur Genehmigungsplanung, gesamte Planungskosten, Gesamtkosten incl. Realisierung, beantragter/zugesagter Bundesanteil, angestrebte Fertigstellung)?

Frage 2:

Welche Projekte werden aktuell weiterverfolgt?

Frage 3:

Für welche Projekte wurde eine externe Förderung bereits beantragt oder bewilligt?

Antwort zu 1-3:

Die Fragen 1-3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam und in tabellarischer Form beantwortet.

Projekt	FPH und FAA Schöneweide	FPH Mahlsdorf	FPH Ostkreuz
Örtlichkeit	Fahrradparkhaus (FPH): Bhf. Schöneweide; Bahnhofsvorplatz Fahrradabstellanlage (FAA): Ecksteinweg	Bhf. Mahlsdorf; zw. Florastraße und Hönowe Straße	Fahrradparkhaus am Bahnhofsvorplatz Ostkreuz
Gesamtzahl Stellplätze	1136	700	offen
Davon gesicherte Stellplätze	338	210	offen
Zeitpunkt Nachweis Machbarkeit	2. Quartal 2023	4. Quartal 2023	4. Quartal 2019
Start Vorplanung	1. Quartal 2024	Vrsl. 4. Quartal 2025	Aufgrund des erschweren Grunderwerbes nach der Modifizierung des § 23 AEG kann die Fortsetzung der Planung derzeit nicht terminiert werden
Einreichung Genehmigungsplanung	2. Quartal 2025	Vrsl. 4. Quartal 2026	offen
Planungskosten bis zur Genehmigungsplanung	273.541,15 €	Hierzu kann die GB infraVelo GmbH zum jetzigen Zeitpunkt noch keine verlässlichen Angaben machen.	offen
Gesamte Planungskosten	698.461,72 €		
Gesamtkosten inkl. Realisierung	3.572.010,00 €	7.485.939,00€ (Gesamtkosten für alle 3 Ausbaustufen)	offen

Beantragter/zugesagter Bundesanteil	2.590.000,00 €	0,00 €	offen
Angestrebte Fertigstellung	4. Quartal 2026	4. Quartal 2028	offen

Derzeit werden die Fahrradparkhäuser am Bahnhof Mahlsdorf, am Bahnhof Ostkreuz sowie am Bahnhof Schöneweide, einschließlich der überdachten Fahrradabstellanlage am Ecksteinweg, weiterverfolgt. Für den notwendigen Grunderwerb für die Fläche am Bahnhof Ostkreuz wurde beim Eisenbahnbundesamt ein Antrag auf Entwidmung der Bahnfläche gestellt. Die eingegangene Stellungnahme des Eisenbahnbundesamtes belegt ein Interesse der Bahn an einem Fahrradparkhaus an diesem Standort, sieht aber dennoch das Erfordernis einer erneuten Modifizierung des § 23 Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Frage 4:

Welche Projekte werden aktuell nicht weiterverfolgt, was geschieht mit den Planungen und was wird eine spätere Weiterplanung für die Gesamtkosten bedeuten?

Antwort zu 4:

Aktuell werden die Planungen an den Fahrradparkhaus-Projekten am U-Bahnhof Haselhorst, am S-Bahnhof Landsberger Allee und am S-Bahnhof Pankower Tor qualifiziert beendet. Es handelt sich hierbei um Bauvorhaben, für die bereits Machbarkeitsuntersuchungen einschließlich Bedarfsplanungen nach dem Regelverfahren durchgeführt wurden, jedoch noch keine Planungsreife nach HOAI haben. Nach dem Vorliegen der finanziellen Voraussetzungen sollen die Planungen mit dem vorliegenden Stand fortgesetzt werden. Ob dies Anpassungen bei den Gesamtkosten zur Folge hat, kann erst nach einem Fortsetzen der Planung abschließend beurteilt werden.

Frage 5:

Wie lange gelten Zusagen Dritter zu Flächenverfügbarkeiten bei angehaltenen Planungen?

Antwort zu 5:

Es liegen keine verbindlichen Zusagen Dritter über die Flächenverfügbarkeiten für die betreffenden Planungen vor. Vielmehr wurden bisher möglichst landeseigene Flächen berücksichtigt.

Frage 6:

Welche Bedeutung haben die Fahrradparkhäuser für die Außenbezirke, gerade vor dem Hintergrund des zuletzt reduzierten ÖPNV-Angebots mit Bussen?

Antwort zu 6:

Fahrradparkhäuser und Abstellanlagen mit freien und gesicherten Stellplätzen an ÖPNV-Stationen können eine große Bedeutung für die Außenbezirke haben. Sie sind ein Angebot insbesondere für die Berlinerinnen und Berliner, die in Außenbezirken wohnen und täglich pendeln. Der Umstieg vom Auto aufs Fahrrad bzw. die Kombination von Fahrrad und ÖPNV kann ggf. leichter gelingen, wenn attraktive freie und gesicherte Fahrradstellplätze zur Verfügung stehen.

Frage 7:

Nach welchen Kriterien wurde entschieden, welche der RSV-Planungen priorisiert und welche angehalten werden sollen?

Antwort zu 7:

Die Priorisierung der Radschnellverbindung (RSV) 3, RSV 5 und in Teilen der RSV 9 begründet sich insbesondere darin, dass diese Planungen am weitesten vorangeschritten sind sowie insbesondere bei der RSV 3 eine Inanspruchnahme von Finanzhilfen des Bundes erfolgt.

Frage 8:

Wie viele Personen waren in der Senatsverkehrsverwaltung und in der InfraVelo seit Inkrafttreten des MobG Berlin mit den Planungen der Fahrradparkhäuser beschäftigt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Antwort zu 8:

Die Projektsteuerung und Planungen der Fahrradparkhäuser obliegen der GB infraVelo GmbH. Lediglich hoheitliche, strategische und nicht delegierbare Bauherrenaufgaben erfolgen in dem Zusammenhang durch die Senatsverwaltung.

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Für jedes Fahrradparkhaus gibt es eine Projektleitung, die sich vorrangig um das Vorhaben kümmert und je nach Bedarf von weiteren Mitarbeiter*innen aus dem Bereich „Fahrradparken“ unterstützt wird.

Der Bereich „Fahrradparken“ ist von der Grundlagenermittlung (z.B. Standort- und Potenzialanalysen) über die Projektentwicklung (u.a. Machbarkeitsuntersuchungen) bis zu

Planung und Bau von freien und gesicherten Abstellanlagen an ÖPNV-Stationen in allen Bezirken verantwortlich. Die folgende Übersicht bildet die Kapazitäten in Vollzeitäquivalenten (VZÄ) für den gesamten Bereich „Fahrradparken“ ab:

- 2018: 2,9 VZÄ
- 2019: 5,5 VZÄ
- 2020: 4,8 VZÄ
- 2021: 5,9 VZÄ
- 2022: 4 VZÄ
- 2023: 7,7 VZÄ
- 2024: 7,7 VZÄ“

Frage 9:

Welche Förderprogramme mit welcher Laufzeit kommen für eine externe Kofinanzierung von Fahrradparkhäusern infrage?

Antwort zu 9:

Derzeit gibt es folgende Förderprogramme, die u.a. auch für kleinere Fahrradabstellanlagen zur Verfügung stehen:

- Fahrradparken an Bahnhöfen mit einer Laufzeit von 2023 bis 2026 (Antragsfrist endete bereits) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr
- Sonderprogramm „Stadt und Land“ mit einer Laufzeit von 2020 bis 2028
- Bike+Ride-Offensive mit einer Laufzeit von 2022 bis 2027

Frage 10:

Welche Optionen verfolgt der Senat bezüglich Eigentum fertiggestellter Fahrradparkhäuser und ihres Betriebs?

Antwort zu 10:

Bezüglich der Eigentumsverhältnisse eines Fahrradparkhauses hat sich der Senat nicht festgelegt und steht allen Optionen positiv gegenüber.

Frage 11:

Der Senat verweist wiederholt auf „alternative Finanzierungsmöglichkeiten“ im Zusammenhang mit Landesunternehmen. Welche Rolle könnte die landeseigene Infravelo in diesem Kontext spielen und welche organisatorischen und rechtlichen Schritte wären nötig?

Antwort zu 11:

Die GB infraVelo GmbH als Tochtergesellschaft der landeseigenen Grün Berlin GmbH kann derzeit „alternative Finanzierungsmöglichkeiten“ nicht nutzen.

Berlin, den 13.03.20205

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz