

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/15917 –**

Förderung von Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen durch die Bundesregierung

Vorbemerkung der Fragesteller

Teil einer funktionierenden Radverkehrsinfrastruktur ist nach Ansicht der Fragesteller die ausreichende Versorgung mit Abstellplätzen. Fahrradparkhäuser oder Fahrradstationen bieten eine platzsparende, geschützte und sichere Alternative zum Abstellen des Fahrrads am Straßenrand oder in herkömmlichen Fahrradständern. Zudem helfen Fahrradparkhäuser Behinderungen des Fußgängerverkehrs deutlich zu reduzieren. Insbesondere an Bahnhöfen stellen Fahrradparkhäuser ein wertvolles Verbindungselement zwischen öffentlichem Nahverkehr und Radverkehr dar, das zusätzliche Anreize für klimafreundliche Mobilität liefert.

Die durch Fahrradparkhäuser geschaffene Infrastruktur stellt nach Auffassung der Fragesteller eine zentrale Alternative zum herkömmlichen Zubringerverkehr dar, und dient somit als Anreiz zum Verzicht auf das private Auto. In Zukunft werden immer mehr Menschen mit dem Fahrrad und multimodal mit Fahrrad und Bahn unterwegs sein wollen. Daher ist es unerlässlich, Fahrradparkhäuser zu errichten, um dem erhöhten Abstellbedarf überhaupt begegnen zu können. Die Förderung von Fahrradstationen leistet also einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende hin zu einer klimafreundlichen Mobilität und dem Erreichen der Pariser Klimaziele. Zudem werden durch vermehrte Nutzung des Fahrrads als Zubringer der öffentliche Personennahverkehr wie auch die Straße entlastet. Nicht zuletzt bieten Fahrradstationen ein Mehr an Diebstahlschutz und führen dazu, dass mehr Menschen gerne mit dem Fahrrad zum Bahnhof fahren und es dort ohne Angst, es könnte gestohlen werden, zurücklassen.

In Deutschland ist das Konzept bereits seit 20 Jahren, beispielsweise in Münster, erprobt und gilt dort nicht nur als Fahrradabstellplatz, sondern auch als Service- und Informationszentrum sowie als Leihstelle für verschiedene Fahrradtypen (vgl. www.radstation.de/20-jahre-radstation-munster). Somit bieten Fahrradparkhäuser das Potential, verschiedene Funktionen innerhalb der Radverkehrsinfrastruktur einer Region zu erfüllen. Auch bei unseren europäischen Nachbarn hat sich das Modell bewährt: In Utrecht (NL) wurde dieses Jahr die größte Radstation der Welt mit 12.500 Stellplätzen eröffnet (vgl. <https://natio>

naler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/groesste-fahrradstation-der-welt-utrecht).

In einem Bericht vom 2. Oktober 2019 informiert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf seiner Website über die Absicht, als Teil der angestrebten „Klimaschutz-Maßnahmen“ der Bundesregierung auch Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen zu fördern (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/Haushaltsmittel-fuer-klimaschutz.html). Die niederländische Regierung hat vor 20 Jahren ein nationales Programm für Fahrradstationen aufgesetzt und dieses mit 1 Mrd. Euro hinterlegt. Mit der Umsetzung wurde der Infrastruktur- und Bahnhofsbetreiber Prorail beauftragt.

1. Wie viele Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen sind der Bundesregierung in der Bundesrepublik Deutschland bekannt (bitte nach Standort und Bundesland auflisten)?
 - a) Welche Kapazitäten haben die bekannten Fahrradparkhäuser (bitte unter Berücksichtigung von Plätzen für besondere Fahrradtypen, wie E-Bikes, Lastenräder etc. sowie nach besonders gesicherten und ungesicherten Abstellanlagen aufschlüsseln)?

Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell die Auslastung dieser Kapazitäten?
 - b) Wer ist nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils Baulastträger der bekannten Fahrradparkhäuser?
 - c) Welche der bekannten Fahrradparkhäuser werden bzw. wurden von der Bundesregierung in welcher Höhe und mit welchen Anteilen gefördert?
 - d) Welche Fahrradparkhäuser wurden bzw. werden durch Mittel der Deutschen Bahn (DB) ganz oder teilweise finanziert und unterhalten (bitte sämtliche Standorte auflisten, Gesamtkosten und Finanzierungsanteile der DB aufschlüsseln)?
 - e) Welche Serviceleistungen (Reparatur, Leihstelle für verschiedene Fahrradtypen, Beratung, Verkauf, Lademöglichkeit von E-Bikes etc.) werden nach Kenntnis der Bundesregierung von den bekannten Standorten neben dem Abstellen des Fahrrads angeboten (bitte nach Standorten auflisten)?

Die Fragen 1 bis 1e werden gemeinsam beantwortet.

Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen sind Teil des ruhenden Verkehrs. Der Bund hat eine Zuständigkeit für Bahnhöfe ausschließlich im Rahmen des Bundesbahngesetzes, das eine Förderung ausschließlich der Schieneninfrastruktur des Bundes (und von Bahnhöfen, soweit diese betriebsnotwendig für das Funktionieren dieser Infrastruktur sind) erlaubt. Die Zuständigkeit für die Fahrradinfrastruktur, wie z. B. die Fahrradabstellanlagen und Fahrradparkhäuser, fällt daher grundsätzlich in die Zuständigkeit der Länder und Kommunen.

Demzufolge liegen der Bundesregierung keine eigenen Kenntnisse vor. Aus den gleichen Gründen werden auch bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) keine Daten zu Fahrradparkhäusern im Umfeld von Bahnhöfen erhoben.

2. Wie viele Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen sind derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung in Planung?

Aktuell befinden sich über die Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) vier Fahrradparkhäuser in Planung, davon sind drei noch nicht abschließend bewilligt. Im Rahmen des NKI Förderaufrufs „Klimaschutz durch Radverkehr“ befinden sich insgesamt acht Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen sowohl in Planung als auch aktuell im Bau.

Darüber hinaus können Fahrradparkhäuser auch im Rahmen des Programms des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland gefördert werden. Bislang wurden 13 Interessenbekundungen zur Förderung von Fahrradparkhäusern eingereicht. Nach erfolgreichem fachlichen Koordinierungsgespräch werden die ausgewählten Interessenbekundenden zur Antragsstellung aufgefordert. Zukünftig wird es zudem im Rahmen der Finanzhilfen an die Länder (Sonderprogramm „Stadt und Land“) die Möglichkeit geben, Fahrradparkhäuser zu fördern. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 6 verwiesen.

3. Welcher Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten an Bahnhöfen (aufgeschlüsselt unter Berücksichtigung von Plätzen für besondere Fahrradtypen wie E-Bikes, Lastenräder etc.) besteht nach Schätzung der Bundesregierung bundesweit, und anhand welcher Daten kommt die Bundesregierung zu dieser Einschätzung?

Die von der Bundesregierung in Auftrag gegebene Studie „Fahrradparken an Bahnhöfen“ geht insgesamt von einem zusätzlichen Bedarf an Bahnhöfen von 1,5 Mio. Stellplätzen aus, davon rd. eine Million Stellplätze an den 1.000 aufkommensstärksten Stationen.

4. Von welcher Entwicklung geht die Bundesregierung in Bezug auf intermodale Verkehre aus?

Für die Auswertung der Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) wurden folgende Modi unterschieden: Fußverkehr, Fahrradverkehr, Motorisierter Individualverkehr (MIV) als Fahrer, MIV als Mitfahrer und Öffentlicher Verkehr. Nach der MiD werden im Jahr 2017 täglich knapp 3 Mio. intermodale Wege zurückgelegt. Eine Prognose zur zukünftigen Entwicklung in Bezug auf intermodale Verkehre liegt nicht vor.

Die Bundesregierung sieht erhebliche Wachstumspotentiale im intermodalen Verkehr, insbesondere in der Kombination Fahrrad-Schienenpersonennahverkehr im Bereich der Alltagsmobilität. Ein wissenschaftliches Gutachten im Rahmen der Weiterentwicklung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie hat dies bestätigt (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS/studie-verlagerungspotenzial-alltagsmobilitaet.pdf?__blob=publicationFile).

5. Welche Förderungsmaßnahmen sind von der Bundesregierung konkret geplant (bitte geplante Höhe der Förderung pro Jahr bis 2025 und Haushaltstitel)?
- Wie viele Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen plant die Bundesregierung, im Einzelnen zu fördern?
 - Welche Fördervoraussetzungen plant die Bundesregierung?
 - Wer soll nach Plan der Bundesregierung antragsberechtigt sein?
 - Welche Fördersätze plant die Bundesregierung je Fahrradparkhaus?
 - Ab wann können Förderanträge wo eingereicht werden?
 - Wann legt die Bundesregierung, falls gegenwärtig noch keine konkreten Planungen zur Förderung von Fahrradparkhäusern vorliegen, die entsprechenden Planungen vor?

Die Fragen 5 bis 5f werden gemeinsam beantwortet.

Ab 2020 wird die Bundesregierung Länder und Kommunen mit dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ bei der Planung und Herstellung flächendeckender, geschützter und möglichst getrennter Radverkehrsnetze unterstützen. Zu einer flächendeckenden Radinfrastruktur gehören auch Fahrradabstellanlagen und Fahrradparkhäuser. Die mit den Ländern abzuschließende Verwaltungsvereinbarung über die Ausreichung von Finanzhilfen zur Umsetzung des Sonderprogrammes „Stadt und Land“ wird zurzeit vom BMVI erarbeitet.

Der finanzielle Rahmen innerhalb des Finanzierungszeitraums beträgt (Kapitel 1210 Titelgruppe 09 Titel 882 92 Finanzhilfen an die Länder für Investitionen in den Radverkehr durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“):

- 2020: 20 Mio. Euro
- 2021: 185 Mio. Euro
- 2022: 225,75 Mio. Euro
- 2023: 226,48 Mio. Euro

Darüber hinaus fördert das BMVI innovative Modellprojekte des Radverkehrs in Deutschland. Insbesondere werden investive Maßnahmen gefördert, die die weitere Entwicklung des Radverkehrs unterstützen, indem sie einen Beitrag zur Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr leisten (z. B. richtungsweisende infrastrukturelle Maßnahmen) und solche die die nachhaltige Mobilität durch den Radverkehr sichern (z. B. urbane oder quartiersbezogene Mobilitätskonzepte und -maßnahmen zum Radverkehr einschließlich seiner Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln). Dazu können auch entsprechende Fahrradparkhäuser zählen.

Die Förderrichtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland vom 21. Juni 2019 wurde am 8. Juli 2019 im Bundesanzeiger veröffentlicht. Der erste Projektaufruf wurde am 27. September 2019 beendet. Es wurden rd. 140 Projektideen eingereicht, darunter auch 12 Fahrradparkhäuser. Die Projektideen werden derzeit ausgewertet.

Durch den Beschluss zum Klimaschutzprogramm 2030 wird das Förderprogramm bis 2023 fortgesetzt und mit insgesamt 125 Mio. Euro aufgestockt (2020: + 25 Mio. Euro, 2021: + 30 Mio. Euro, 2022 und 2023: je + 35 Mio. Euro).

Über die NKI des BMU können die Errichtung und Einrichtung von diebstahl- und witterungsgeschützten Fahrradparkhäusern sowie Abstellplätzen in Kfz-Parkbauten mit mindestens 70 Fahrradstellplätzen zur Verbesserung des Alltagsradverkehrs und der Radverkehrsinfrastruktur gefördert werden.

Fördervoraussetzung ist, dass die Fahrradabstellplätze den Anforderungen bzgl. einer hohen Nachfrage für längeres Fahrradparken gemäß den FGSV-Hinweisen zum Fahrradparken dienen. Die vorgesehenen Flächen und Grundstücke müssen sich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum des Antragstellers befinden. Trifft dies nicht zu, muss der Antragsteller über die vorgesehenen Flächen verfügen können. Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass mindestens zehn Prozent der Stellplätze Ladeinfrastruktur für E-Bikes beinhalten und der Zugang barrierefrei ist.

Neben Kommunen sind auch kommunale Unternehmen, Kindertagesstätten, Schulen, Hochschulen, Religionsgemeinschaften, Einrichtungen der Kinder- und Jugendhilfe, kulturelle Einrichtungen, Sportvereine und Werkstätten für behinderte Menschen antragsberechtigt. Im Regelfall erfolgt die Förderung durch eine nicht rückzahlbare Zuwendung in Höhe von bis zu 40 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Finanzschwache Kommunen, Kitas, Schulen, Einrichtungen der Kinder- und Jugendhilfe, Jugendwerkstätten, Sportstätten und Antragsteller aus den vier Braunkohlerevieren können erhöhte Förderquoten erhalten. Anträge können ab dem 1. Januar 2020 ganzjährig beim Projektträger Jülich eingereicht werden. Detaillierte Informationen zur Förderung und Antragstellung können der Kommunalrichtlinie sowie dem zugehörigen Hinweisblatt für investive Förderschwerpunkte unter www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie entnommen werden. Die benannten Förderangebote werden mit Perspektive auf die Jahre 2020 ff. kontinuierlich weiterentwickelt und an aktuelle Bedürfnisse und Notwendigkeiten angepasst.

6. Ist die von der Bundesregierung in Auftrag gegebene Studie „Fahrradparken an Bahnhöfen unter besonderer Berücksichtigung von E-Bikes und Ladeinfrastruktur“ (vgl. Bundestagsdrucksache 19/8587, Anlage 1, S. 3) abgeschlossen?
 - a) Wenn ja, zu welchen Ergebnissen kommt die Studie, und wo sind diese veröffentlicht?
 - b) Wenn nein, wann wird die Studie voraussichtlich abgeschlossen, und wo werden die Ergebnisse der Studie veröffentlicht werden?
 - c) Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen der Studie?
 - d) Wie plant die Bundesregierung, die Ergebnisse der Studie in ihrer Förderung von Fahrradparkhäusern zu berücksichtigen?

Die Fragen 6 bis 6d werden gemeinsam beantwortet.

Die Studie „Fahrradparken an Bahnhöfen“ wird demnächst auf dem Internetauftritt des BMVI veröffentlicht. Sie identifiziert bestehende Hemmnisse wie zum Beispiel die Flächenbereitstellung und formuliert auf dieser Basis Handlungsempfehlungen auf unterschiedlichen Ebenen für den flächendeckenden Ausbau von Fahrradparkanlagen an Bahnhöfen. Darüber hinaus gibt sie den größenordnungsmäßigen Finanzbedarf für eine flächendeckende Bereitstellung solcher Anlagen in Deutschland an. Erkenntnisse der Studie sind bereits in die Politik der Bundesregierung eingeflossen. So wurde vom Klimakabinett der Bundesregierung am 22. September 2019 beschlossen und mittlerweile vom Bundestag und Bundesrat bestätigt, dass der Bund im Zeitraum 2020 bis 2023 900 Mio. Euro zur Förderung der Radverkehrs zur Verfügung stellt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

7. Auf wie vielen und welchen Grundstücken der Deutschen Bahn in Bahnhofsbereichen könnten Fahrradparkhäuser gebaut werden (bitte betroffene Bahnhöfe und jeweilige Flächen benennen)?

Die Studie „Fahrradparken an Bahnhöfen“ hat rd. 950 Stationen in sieben S-Bahnsystemen untersucht. Das Ergebnis zeigte, dass sich, in Abgrenzung zu der Bike+Ride-Offensive mit vergleichbar einfachen Anlagen, nur knapp 10 Prozent der Flächen der DB Station&Service AG für den Bau komplexerer Fahrradparkhäuser eignen.

8. Wie viele Personen sind aktuell im BMVI für die Planung und Förderung von Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen zuständig, und wie schätzt das BMVI den zukünftigen Personalbedarf für diesen Bereich innerhalb des Bundesministeriums ein?

Im BMVI wird das Thema „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“ überwiegend im Referat „Radverkehr und Fußverkehr“ bearbeitet. Die Thematik nimmt an einzelnen Arbeitsplätzen eine Teilaufgabe ein und kann nicht bestimmten Personen zur ausschließlichen Bearbeitung zugeordnet werden. Im Haushalt 2020 wurden für den Bereich der Radverkehrsförderung weitere fünf Planstellen bewilligt.

9. Wie viele Personen sind aktuell bei der DB für die Planung und Förderung von Fahrradparkhäusern und Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen zuständig (bitte differenziert aufschlüsseln), und wie schätzt die DB den zukünftigen Personalbedarf für diesen Bereich ein?
 - a) Befindet sich das BMVI bereits in Gesprächen mit der DB Station & Service AG bezüglich eines bundesweiten Umsetzungsprogramms nach niederländischem Vorbild?
 - b) Wenn ja, wann ist mit der Veröffentlichung, und wann mit dem Kick-off eines solchen Programms zu rechnen?

Die Fragen 9 bis 9b werden gemeinsam beantwortet.

Mit der Bike+Ride-Offensive des BMU und der DB AG, die im November 2018 ins Leben gerufen wurde, wird der Auf- und Ausbau von Radabstellanlagen an Bahnhöfen für Kommunen erleichtert. Ziel ist es mit Fördermitteln der NKL innerhalb von vier Jahren bis zu 100.000 zusätzliche Fahrradabstellplätze in einfachen Anlagentypen (Reihenbügel-, Doppelstock- und Sammelschließanlagen) an Bahnhöfen zu schaffen. Hierin unterstützt die DB AG die Kommunen mit einem Team von zehn Vollzeitpersonen insbesondere bezüglich Flächenidentifikation, Beratung und Erstellung von standortindividuellen Bike+Ride-Konzepten, Abschluss von Gestattungsverträgen, Förderantragsvorbereitung sowie Nutzung von Rahmenverträgen der DB AG zur Beschaffung der definierten Standardanlagentypen.

Die Studie „Fahrradparken an Bahnhöfen“ geht für den Bau von Fahrradparkhäusern im Rahmen eines möglichen Förderprogramms von einem Steuerungs- und Koordinierungsaufwand von 1,5 Mio. Euro p. a. (rd. 20 Vollzeitpersonen) aus.

10. Wie viele Fahrräder wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2014 innerhalb der Bundesrepublik Deutschland gestohlen (bitte nach Jahr und Bundesland aufschlüsseln)?
- a) Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Dunkelziffer gestohlener Fahrräder?
- b) Wie viele Fahrräder wurden nach Kenntnis der Bundesregierung nach einem Diebstahl wiedergefunden und an ihre Eigentümerinnen bzw. Eigentümer zurückgegeben?

Erkenntnisse über gestohlene Fahrräder werden in der jährlichen Kriminalitätsstatistik des Bundeskriminalamtes zusammengetragen. Demnach wurden in den Jahren 2014 bis 2018 die in der Tabelle aufgeführten Fahrraddiebstähle gemeldet und aufgeklärt:

Jahr	Diebstahl	Aufklärung
2014	339.760	19.760
2015	335.174	18.496
2016	332.486	18.146
2017	300.006	16.281
2018	292.015	16.397

Quelle: Jährliche Kriminalstatistik des BKA

Darüber hinausgehende Kenntnisse über etwaige Dunkelziffern und Rückführungen an Eigentümer liegen der Bundesregierung nicht vor.

