



Machbarkeitsstudie

**Fahrradparkhaus
und B+R–Abstellanlagen
in Hohen Neuendorf**

– Abschlussbericht –

Projekt-Nr.: **5300 1506 0006**

Auftraggeber: **Stadt Hohen Neuendorf
Fachdienst
Stadtplanung und Bauverwaltung
Oranienburger Straße 2
16540 Hohen Neuendorf**

Auftragnehmer: **stadtraum
Gesellschaft für Raumplanung,
Städtebau & Verkehrstechnik mbH
Rotherstraße 22
10245 Berlin**

Datum: **10.11.2015**



Inhalt

1	Einleitung.....	Seite 3
2	Übersicht über Fahrradabstellanlagen ohne Zugangskontrolle.....	Seite 3
2.1	Anlehnhalter.....	Seite 3
2.2	Parkschienen.....	Seite 4
2.3	Doppelstockparksysteme.....	Seite 5
2.4	Vertikale Parksysteme.....	Seite 6
2.5	Fahrradparkhäuser (ohne Zugangskontrolle).....	Seite 7
3	Übersicht über Fahrradabstellanlagen mit Zugangskontrolle.....	Seite 8
3.1	Fahrradboxen.....	Seite 8
3.2	Fahrradkleingaragen (Fahrradhäuschen).....	Seite 9
3.3	Automatische Fahrradparksysteme / Fahrradparkhäuser.....	Seite 10
3.4	Bewachte Fahrradparkhäuser / (Fahr)Radstationen.....	Seite 11
4	Beispiele von errichteten Fahrradparkhäusern.....	Seite 13
5	Baurechtliche Anforderungen an Fahrradabstellanlagen.....	Seite 17
6	Neubau-Varianten für die vier Bahnhöfe in Hohen Neuendorf.....	Seite 17
6.1	Allgemeine Vorbemerkungen.....	Seite 17
6.2	S-Bahnhof Bergfelde.....	Seite 18
6.3	S-Bahnhof Borgsdorf.....	Seite 22
6.4	Regionalbahnhof Hohen Neuendorf West.....	Seite 24
6.5	S-Bahnhof Hohen Neuendorf.....	Seite 26
7	Untersuchung der Kellergeschosse des Bahnhofsgebäudes am S-Bhf. Hohen Neuendorf bezüglich der Eignung zur Abstellung von Fahrrädern.....	Seite 29
8	Kostenrahmen der relevanten Neubau-Varianten.....	Seite 30
9	Fördermodalitäten.....	Seite 33
10	Schlussbemerkungen.....	Seite 34



1 Einleitung

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Hohen Neuendorf und seiner Maßnahmenempfehlungen zur Stärkung des Umweltverbundes – dazu gehören unter anderem die kombinierte Nutzung des ÖPNV und Radfahren sowie die Taktverdichtung der S-Bahn in der Hauptverkehrszeit sowie ebenfalls die Erschließung weiterer Ziele mit der Regionalbahn - und der damit einhergehenden Steigerung der Attraktivität des schienengebundenen ÖPNV steigt der Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten an den vier Bahnhöfen Hohen Neuendorfs. Aber nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ anforderungsgerechte Fahrradabstellmöglichkeiten an der Quelle und am Ziel von Verkehrsbeziehungen beeinflussen die Fahrradnutzung positiv. Durch gesicherte Abstellplätze werden Fahrradfahrer zur Nutzung höherwertiger, insbesondere aber auch verkehrssicherer Fahrräder ermutigt und es wird neue Kundschaft für den Bike+Ride-Verkehr gewonnen. Zugleich unterstützen sie die Ordnung der auf Bahnhofsvorplätzen abgestellten Fahrräder.

In dieser Studie werden die Möglichkeiten der Fahrradabstellung allgemein und speziell für die vier Bahnhöfe der Stadt Hohen Neuendorf untersucht. Des Weiteren werden für die Stadt relevante Varianten detailliert mit ihren Kosten betrachtet sowie baurechtliche Anforderungen und Fördermodalitäten aufgezeigt.

2 Fahrradabstellanlagen ohne Zugangskontrolle

2.1 Anlehnhalter

Anlehnhalter erfüllen die vielfältigen Grundanforderungen an Fahrradhalter gegenüber Lenkerhalter, Vorderradhalter, transportablen Fahrradhaltern und sonstigem Stadtmobiliar, welches sekundär auch zu Fahrradabstellzwecken aufgestellt wird, insgesamt am besten. Sie stellen die einfachste und günstigste Form und damit den Standard für Fahrradhalter insbesondere im öffentlichen Raum dar. Die einfachste Variante, ein Rohrbügel, ist schon mit einer Mindesthöhe und Mindestlänge von je 0,65 m einsetzbar, bessere Erfahrungen liegen jedoch mit den Maßen 0,80 m in der Höhe und 0,80 – 1,30 m in der Länge vor. Bewährt haben sich Bügel aus Rohren mit einem robusten Durchmesser von 4 bis 6 cm. Mit ausreichendem Achsabstand benachbarter Halter ist die Nutzung des Anlehnhalters durch zwei Fahrräder möglich und sie bleiben allgemein leicht zugänglich. Vom



ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) wird hierfür ein Abstand von 0,5 m empfohlen. Bei dieser Form der Fahrradabstellung ist kein Witterungs- und Vandalismusschutz gegeben. Das Abstellen von Fahrrädern an Anlehnhaltern wird deshalb nur für kurze Parkdauern empfohlen.

Bei Fahrradabstellanlagen für den Alltagsverkehr und für den B+R-Verkehr, also für überwiegend längere Parkdauern, ist ein Wetterschutz erwünscht. Dieser ist in geringem Maße durch eine Überdachung der Anlehnhalter gegeben. Eine Überdachung sollte die Fahrräder und die Nebenflächen zum Be- und Entladen, zum An- und Ablegen von Regenkleidung usw. überdecken und gegebenenfalls auch seitlich vorgesehen werden. Überdachungen sind im Stadtbild sehr präsent und müssen daher hohen gestalterischen Anforderungen gerecht werden. Anlehnhalter mit Überdachung erfüllen die Mindestansprüche für den B+R-Verkehr an Bahnhöfen.

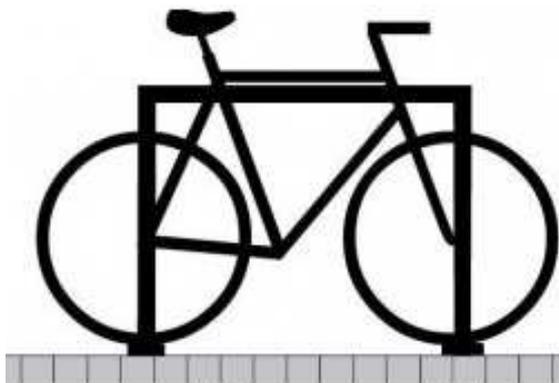


Abb. 1: Systemskizze Anlehnhalter

2.2 Parkschienen

Bei einer Parkschiene wird das Fahrrad von der Manövrierfläche vor der Abstellanlage aus in die Schiene geschoben. Damit entfällt ein seitliches Herantreten an die abgestellten Fahrräder und der Seitenabstand kann auf ein Mindestmaß reduziert werden. Manche Bauformen verwenden auch eine herausziehbare Parkschiene, auf die das Fahrrad fixiert und welche in die Grundposition zurückgeschoben wird. Zusätzlich kann bei beiden Varianten auch die lichte Höhe auf Höhe der Abstellanlage auf ein Mindestmaß reduziert werden. Um eine lange Nutzungsdauer zu gewährleisten, sollten mechanische Systeme

überdacht sein. Diese Form der Abstellung garantiert in der Regel ein sehr geordnetes Gesamtbild.



Abb. 2: Beispiel für eine Fahrradabstellung auf Parkschiene, hier mit Überdachung

2.3 Doppelstockparksysteme

Bei einem weiteren mechanischen Fahrradparksystem werden über einer Grundebene auf einer zweiten Ebene weitere Fahrräder geparkt. Auch hier wird zum Einparken auf die obere Ebene eine auf Rollen laufende Schiene mit integriertem Fahrradhalter in die Manövrierfläche herausgezogen und auf die Grundebene abgekippt. Das Fahrrad wird fixiert und durch Anheben und Einschieben der Parkschiene in die Abstellposition gebracht. Für diesen Vorgang wird ein gewisser Kraftaufwand benötigt. Er kann durch Gasdruckfedern erleichtert werden. Alternativ kann die obere Ebene durch das Einhängen der Fahrräder in Seilzüge erreicht werden. Dies ist natürlich auch in einer dritten Ebene oder sogar in einer alleinigen oberen Ebene möglich, alles ebenfalls mechanisch. Doppelstockparker verdoppeln die Abstellkapazität, sind aber auch optisch auffälliger.



Abb. 3: Beispiel für ein Doppelstockparksystem



Abb. 4: Beispiel für eine Fahrradabstellung mit DS-System

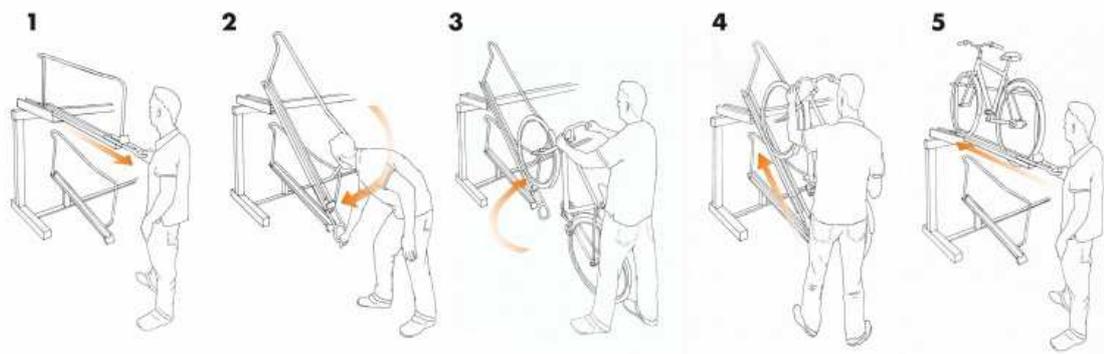


Abb. 5: Bedienung eines Doppelstockparksystems

2.4 Vertikale Abstellanlagen

Durch ein mit Hebelwirkung bedienbares oder mit Gasdruckfedern unterstütztes Gestänge kann das Anheben des Fahrrades in eine vertikale Position erleichtert werden. Das vertikale Parken kann damit für breitere Anwendungsbereiche genutzt werden. Es bietet sich insbesondere bei geringer Flächenverfügbarkeit und gleichzeitig ungünstigem Flächenzuschnitt mit geringer Tiefe an. In herabgelassenem Zustand des Greifarms wird das Vorderrad in einen Haken eingehängt oder in einer Klemme fixiert. Durch Zurückrollen wird die Hebelhilfe aktiviert und das Rad in die vertikale Position gehoben. Derartige Anlagen sind jedoch nur mit Übung und einem gewissen Kraftaufwand zu nutzen und daher weniger komfortabel als andere Typen. Auch eine andere Form des vertikalen Parkens ist nur mit gewissem Kraftaufwand und Geschicklichkeit bedienbar: Hier wird das Fahrrad mit

Schwung auf eine vertikale Schiene gefahren und hält in dieser Position durch die an das Hinterrad angepasste Form der Schiene.



Abb. 6: Beispiel für vertikales Parken



Abb. 7: Greifarm eines vertikalen Parksystems



Abb. 8: Beispiel für vertikales Parken



Abb. 9: Beispiel für vertikales Parken

2.5 Fahrradparkhäuser (ohne Zugangskontrolle)

Bei besonders hoher Nachfrage und längere Abstelldauer werden Fahrradparkhäuser eingesetzt. Die einfachste Form sind ebenerdige Fahrradparkplätze mit Einfriedungen und Überdachungen, die den Diebstahl- und Witterungsschutz erhöhen. Mehr Abstellmöglich-



keiten bei geringerer Fläche und erhöhten Schutz bieten Gebäude, sowohl Neubauten als auch umgenutzte Bestandsgebäude. Aus betrieblicher und wirtschaftlicher Sicht empfiehlt sich die Anordnung einer Verkehrsebene mit mehreren Abstellebenen. Aber auch die Anordnung mehrerer Verkehrsebenen mit jeweils nur einer Abstellebene ist möglich. Innerhalb der Fahrradparkhäuser können Abstellanlagen, wie unter den Punkten 2.1 bis 2.4 sowie 3.1 und 3.2 beschrieben, eingerichtet werden.



Abb. 10: Fahrradparkhaus in Alphen aan de Rijn



Abb. 11: Fahrradparkhaus in München

3 Fahrradabstellanlagen mit Zugangskontrolle

3.1 Fahrradboxen

Die Fahrradbox ist ein schließfachähnliches Behältnis für ein oder zwei Fahrräder, die darin wetter- und vandalismusgeschützt sind und weitgehend diebstahlsicher untergebracht werden können. Fahrradboxen werden vorrangig für das Langzeitparken im B+R-Verkehr eingesetzt. Sie dienen der Ergänzung frei zugänglicher Abstellplätze oder auch bewachter Anlagen, um begrenzte Öffnungszeiten zu überbrücken. Ihre Ausführungsformen unterscheiden sich in leichter Stahl- oder Aluminium- und schwerer Beton-Bauweise. Eine schwerere Bauweise bedeutet höheren Diebstahlschutz, aber eine städtebaulich weniger verträgliche Optik. Eine leichtere Bauweise, und hier sind sogar Seitenwände aus Plexiglas möglich, bedeutet eine höhere Diebstahlgefahr durch eine gute Einsehbarkeit, aber auch eine städtebaulich verträglichere Optik. Die Lagerung des Fahrrads in einer Box ist stehend, auch in Ergänzung einer Schiene zum komfortableren Ein- und Ausparken, aber auch vertikal mit Hebehilfe möglich. Öffentlich nutzbare Boxen sollten für Fahrräder mit Kindersitz bemessen und mit Haken für Helme und Bekleidung ausgestattet sein. Es be-



steht die Möglichkeit, Fahrradboxen so auszurüsten, dass z. B. bei Aufbruchversuchen Alarm ausgelöst wird. Es ist auf eine ausreichende Belüftung zu achten. Auch eine Stapelung der Fahrradboxen ist möglich. Die gestalterische Integration in das Umfeld wird durch seitlicher Berandung und Dachbepflanzung erleichtert. Es empfiehlt sich außerdem die Einbeziehung in Böschungen, Mauern oder Gebäude. Boxen für Fahrräder in Sonderbauweise (Lastenfahrräder, Tandems, Dreiräder, mit Anhänger) sind nicht üblich, können aber hergestellt werden. Eine Sonderbauform mit Ladesteckdose ist möglich.

Für Fahrradboxen gibt es unterschiedliche Betriebsformen. Je nach Nutzung, ob gelegentlich oder dauerhaft, werden unterschiedliche Schließsysteme empfohlen, entgeltfrei oder gegen Entgelt. Nicht empfehlenswert sind Systeme mit zum Teil eigenem Vorhänge Schloss oder Pfandschloss. Hierbei läuft man Gefahr, dass die Fahrradboxen nicht zweckgemäß verwendet werden. Am Markt durchgesetzt haben sich deshalb Systeme mit Einsteckschloss oder mit Transponderkarte. Schlüssel oder Karte können sich die Nutzer vom Betreiber gegen Entgelt oder gegen Pfand abholen bzw. für längere Nutzungsdauern auch zuschicken lassen. Neben der Bearbeitung von Anträgen und Reservierungen von Fahrradboxen sollten auch die regelmäßigen Kontrollen vom jeweiligen Betreiber durchgeführt werden.



Abb. 12: Beispiel für Fahrradboxen



Abb. 13: Beispiel für doppelstöckige Fahrradboxen

3.2 Fahrradkleingaragen (Fahrradhäuschen)

Fahrradkleingaragen (Fahrradhäuschen) sind abgeschlossene Räume, die nur einer begrenzten Anzahl von Nutzern zur Unterbringung ihrer Fahrräder (i. d. R. 8 bis 20 Fahrräder) zugänglich sind. Als Fahrradkleingarage können verschiedenste kleine Bauten die-

nen. Auch bei vorhandenen oder geplanten Gebäuden bietet sich das Einrichten eines geschlossenen Raumes für eben diese Form der Nutzung an. Sind geeignete Räume vorhanden, kann eine Unterteilung in mehrere Einheiten den Nutzerkreis, der jeweils Zugriff hat, eingrenzen. Ein Betreiber ist für die Reservierung und Vermietung zuständig. Die Anzahl der zugriffsberechtigten Personen sollte überschaubar bleiben. Bei Fahrradkleingaragen bietet sich an, zu prüfen, ob auch Lademöglichkeiten für elektrisch unterstützte Fahrräder vorgesehen werden können.



Abb. 14: Beispiel für eine Fahrradkleingarage



Abb. 15: Fahrradkleingarage am Bhf. Oppum in Krefeld

3.3 Automatische Fahrradparkssysteme / Fahrradparkhäuser

Bei automatischen Fahrradparkssystemen übergibt der Nutzer sein Fahrrad in einer Übergabekabine dem System. Das Ein- und Auslagern des Fahrrades wird mit förder-technischen Einrichtungen automatisch abgewickelt. Bei den verschiedenen Systemen unterscheidet sich, ob der Transport und die Einlagerung des Fahrrades in senkrechtem oder waagrechtem Zustand erfolgen, ob der Zugriff der Fördertechnik direkt oder mit Hilfe von Boxen erfolgt und ob die Lagerung der Fahrräder statisch in einem Parkregal oder dynamisch in einem horizontalen oder vertikalen Ketten-Umlaufparker erfolgt. Systeme mit statischer Lagerung haben den Vorteil, eventuelle Beschädigungen zu verhindern, haben aber den größeren Raumbedarf. Automatische Fahrradparkssysteme sind mit einer anschaulichen Bedienungsanleitung leicht zu bedienen. Sie benötigen keine eigens dafür zuständigen Betreiber. Obwohl die Manövriert- und Fahrflächen entfallen, sind die automatischen Anlagen in ihrer Anschaffung (und Wartung) relativ kostenintensiv, weil die Über-

gabe- und Fördertechnik keine Massenware darstellt. Die Zuverlässigkeit ist hoch, jedoch kann ein Ausfall nicht völlig ausgeschlossen werden, und bei punktuell hohem Andrang (an Bahnhöfen also insbesondere durch seltene Zugabfahrten) kann es zu größeren Wartezeiten kommen, oder die Übergabebereiche müssen umfänglich dimensioniert werden. Deshalb werden dafür vom Land ungern Fördermittel bereit gestellt. Automatische Fahrradparkhäuser konnten sich deshalb am Markt bisher weniger durchsetzen.



Abb. 16: automatisches FPH in Offenburg

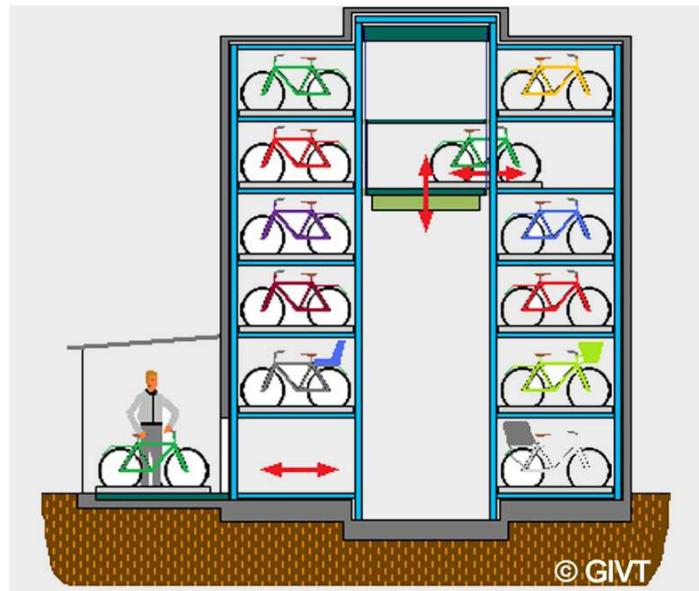


Abb. 17: schematische Darstellung eines automatischen FPH, Bsp.

3.4 Bewachte Fahrradparkhäuser / (Fahr)Radstationen

Für den Betrieb von Fahrradparkhäusern mit Zugangskontrolle wird sowohl Verwaltungs- als auch technisches Servicepersonal benötigt. Dieses kann von dem Träger (z. B. die Kommune) des Parkhauses selbst gestellt werden oder es wird vom Träger eine Gesellschaft für den Betrieb verantwortlich gemacht. Das Personal kann sich direkt vor Ort oder auch dezentral befinden. In beiden Fällen ist es für die Funktionsfähigkeit und Instandhaltung des Parkhauses sowie für eventuelle, technisch gesicherte Zugangskontrollen verantwortlich.

Im Falle eines Personals vor Ort kann auf technische Zugangskontrollen verzichtet werden. Es empfiehlt sich hierfür die Kombination mit einer Fahrradwerkstatt, eines Fahrradverleihs und / oder eines Einzelhandels. Die Öffnungszeiten sollten sich an den Betriebs-



zeiten der Nutzungen orientieren. Hier können aber auch ergänzend technische Zugangskontrollen eingesetzt werden, um die Tagesrandzeiten abzudecken.

Im Gegensatz dazu gibt es auch Betriebsformen ohne Personal vor Ort. Hier kümmert sich der Betreiber um die Funktionsfähigkeit und Instandhaltung durch regelmäßige Kontrollen vor Ort. Bei dieser Betriebsform empfiehlt sich eine technisch gesicherte Zugangskontrolle, die das Fahrradparkhaus für den Nutzer attraktiver macht.

Erfahrungen aus Holland zeigen, dass sich kostenpflichtige Fahrradparkhäuser allein durch das Abstellgeschäft erst ab 1.000 bis 2.000 Stellplätzen und guter Auslastung selbst tragen. Mit entsprechendem Serviceangebot können Fahrradparkhäuser evtl. schon ab einer Nachfrage von ca. 300 bis 500 Stellplätzen pro Tag betrieben werden.

Die Akzeptanz eines Fahrradparkhauses wird durch die Entfernung zu den Bahnsteigen, die radverkehrliche Erschließung der Anlage, die Anbindung an das Verkehrsnetz, Entgelte für das Abstellen der Fahrräder und durch das Angebot kostenfreier Abstellplätze im Umfeld der Station beeinflusst. Träger eines Fahrradparkhauses an einem Bahnhof sollten ergänzend für Kurzzeitparker kostenfreie, allgemein zugängliche Abstellplätze in der Umgebung errichten, jedoch lediglich in geringem Umfang. Hierbei kann leider der Missbrauch der Dauerparker nicht vollständig verhindert werden. Zu raten ist eine frühzeitige Öffentlichkeitsarbeit, durch die auf die Vorteile und besonderen Serviceangebote eines Parkhauses aufmerksam gemacht wird.

4 Beispiele von errichteten Fahrradparkhäusern

4.1 Beispiel Bernau bei Berlin (ca. 36.000 Einwohner)

- Fahrradparkhaus befindet sich am S-Bhf. Bernau mit direktem Zugang zum Bahnsteig
- 508 kostenfreie Doppelstock-Stellplätze
- 58 kostenpflichtige Fahrradboxen: 10€/Monat, ausgebucht
- Betreiber der Boxen: PRS Parkraum Service GmbH
- keine technisch gesicherte Zugangskontrolle, keine Öffnungszeiten
- Fahrradwerkstatt mit Öffnungszeiten im EG
- Fahrradparkhaus dadurch tagsüber bedingt(!) bewacht
- E-Bikes-Laden nicht möglich
- Investitionskosten 1,65 Mio. Euro, Förderanteil des Landes Brandenburg: 55%



Abb. 18: Fahrradparkhaus in Bernau bei Berlin

4.2 Beispiel Erfurt (ca. 200.000 Einwohner)

- Fahrradparkhaus befindet sich am Hbf. Erfurt
- 350 kostenfreie Doppelstock-Stellplätze
- 10 kostenpflichtige Fahrradboxen
- Betreiber: DSM Deutsche Städte Medien GmbH
- keine technisch gesicherte Zugangskontrolle, keine Öffnungszeiten
- Fahrradwerkstatt und Radverleih mit Öffnungszeiten
- Fahrradparkhaus dadurch tagsüber bedingt(!) bewacht
- E-Bikes-Laden nicht möglich, aber in Planung
- Investitionskosten 910.000,- EUR; 590.000,- EUR für den Kopfbau mit Werkstatt, Büro & Imbiss (geringfügige Förderung über Städtebau); 320.000,- EUR für die Abstellanlagen (Förderanteil des Landes Thüringen: 75%)



Abb. 19: Fahrradparkhaus in Erfurt



4.3 Beispiel Münster (ca. 300.000 Einwohner)

- Fahrradparkhaus befindet sich am Hbf. Münster und ist das größte Deutschlands
- 3.300 kostenpflichtige Stellplätze, unterirdisch, z. T. in ehemaliger, umgebauter Passage
- großer Glasbau / Eingangsbereich soll für helle Atmosphäre sorgen
- 0,70 €/Tag, 7,00 €/Monat, 70,00 €/Jahr
- Doppelstockparksysteme, zum Teil mit Schienenführung, zum Teil mit Seilzügen
- öffentlicher Bereich und persönliche, nicht öffentliche Stellplätze
- E-Bikes-Laden und -Verleih möglich
- Betreiber: Radstation Münster Hbf., G. Hundt KG
- Technisch gesicherte Zugangskontrolle, Öffnungszeiten von 5.30 bzw. 7.00 – 23.00 Uhr
- Fahrradwerkstatt und Radverleih
- Investitionskosten 7,5 Mio. Euro (bzw. 13 Mio. DM), Förderanteil des Landes NRW: 50%
- eine Zweigstelle befindet sich im Zentrum



Abb. 20: Fahrradparkhaus in Münster



4.4 Beispiel Düren (ca. 90.000 Einwohner)

- Fahrradparkhaus befindet sich am Hbf. Düren
- 360 kostenpflichtige Doppelstock-Stellplätze
- 1,25 €/Tag, 16,00 €/Monat, 155,00 €/Jahr
- Betreiber: Zweirad Seifert, Birgit Seifert
- Technisch gesicherte Zugangskontrolle, Öffnungszeiten von 9.00 – 18.30 Uhr, Zugang auch außerhalb der Öffnungszeiten mit Zugangskarte möglich (Pfand 10,00 €)
- Fahrradwerkstatt, -verkauf und -verleih
- E-Bikes-Laden möglich
- Investitionskosten: 750.000,- Euro, Förderanteil des Landes NRW: 70%



Abb. 21: Fahrradparkhaus in Düren



5 Baurechtliche Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

Für Fahrradabstellanlagen müssen, wie auch für andere bauliche Anlagen, baurechtliche Anforderungen erfüllt werden, unabhängig davon, ob sie genehmigungspflichtig oder genehmigungsfrei sind. Diese sind unter anderem Anforderungen an die Standsicherheit und die Verkehrssicherheit sowie auch andere in der Brandenburgischen Bauordnung (BbgBauO) geregelte Anforderungen.

Ob eine Abstellanlage genehmigungspflichtig ist, hängt von dem Grundstück ab, auf dem sie errichtet werden soll. Befindet sich dieses im Besitz der Gemeinde, muss diese keine weiteren Genehmigungen einholen. Sollen Fahrradstellplätze auf öffentlichem Straßenland errichtet werden, gilt das Brandenburgische Straßengesetz. Lt. § 18 des BbgStrG ist die Benutzung der Straße über den Gemeingebrauch hinaus eine Sondernutzung und bedarf der Erlaubnis der Straßenbaubehörde, soweit die Gemeinde nicht Träger der Straßenbaulast ist. Der überwiegende Teil des öffentlichen Straßenlandes in Hohen Neuendorf befindet sich in der Zuständigkeit der Stadt als Baulastträger. Alle in dieser Studie dargestellten Standortvarianten befinden sich in der Baulast der Stadt Hohen Neuendorf.

Einer Genehmigungspflicht unterworfen sind in jedem Fall oberirdische Fahrradparkhäuser und überdeckte Stellplätze mit mehr als einem Geschoss oder mehr als 150 m² Grundfläche. Damit wird für das Errichten des Fahrradparkhauses am S-Bahnhof Hohen Neuendorf eine Genehmigung vom Kreis Oberhavel benötigt. Hier gilt die Brandenburgische Bauordnung in ihrer aktuellen Fassung.

6 Neubau-Varianten für die vier Bahnhöfe in Hohen Neuendorf

6.1 Allgemeine Vorbemerkungen

B+R-Abstellanlagen sind dort anzulegen, wo der Umsteigeweg zur Bahn am kürzesten ist. Eine zugangsnaher Anordnung dient der Steigerung der Attraktivität und reduziert in der Regel das wilde Abstellen der Räder auf dem Bahnhofsgelände und in Bahnhofsnähe. Die Anlage sollte außerdem in direkter Wegebeziehung zum Fahrradnetz liegen, sodass sie ohne Umwege erreicht werden kann. Bei der Standortwahl sollte außerdem der Aspekt der sozialen Kontrolle berücksichtigt werden. Zum Schutz vor Diebstahl müssen die



Standorte gut ausgeleuchtet, übersichtlich gestaltet und einsehbar sein. Die B+R-Anlage sollte klar beschildert sein. Auch dies wirkt sich auf die Attraktivität der Anlage aus und kann neues B+R-Potenzial erschließen.

Neben frei zugänglichen Fahrradhaltern für das Kurzzeit- und Gelegenheitsparken sollten insbesondere an Bahnhöfen geschlossene Abstellanlagen mit technisch oder personell gesicherter Zugangskontrolle vorgesehen werden. Bei geringer oder mittlerer Nachfrage kommen Fahrradboxen in Betracht. An Bahnhöfen mit besonders starkem Radverkehrsaufkommen sollte die Errichtung eines Fahrradparkhauses geprüft werden.

Generell ist zu empfehlen, neben Anlehnhaltern, die gegebenenfalls mit Einrichtungen zur Ausrichtung des Vorderrades (zur Erleichterung des Parkvorgangs bei zweiseitiger Nutzung) versehen werden können, geeignete Abstellplätze für Fahrräder in Sonderbauformen vorzusehen (z. B. Tandems, Lastenfahrräder etc.) und dies gut sichtbar zu kennzeichnen.

6.2 S-Bahnhof Bergfelde

Am S-Bahnhof Bergfelde befinden sich aktuell 160 reguläre Fahrradstellplätze in Form von überdachten Anlehnhaltern. Davon sind südlich des Bahnhofes an der Wilhelmstraße/Paulstraße 40 Stellplätze angeordnet, nördlich in der Brückenstraße sind es 42 unter der Rampe und 78 weitere separat überdacht.

Die Abstellanlagen waren zum Zeitpunkt unserer Ortsbesichtigung am Mittwoch, dem 08.07.2015, tagsüber gut ausgelastet. Da dies ein Werktag außerhalb der Schulferien war, kann man hier von einer durchschnittlichen Auslastung der Bike+Ride-Anlagen ausgehen. Sowohl nördlich als auch südlich des Bahnhofs waren zusätzlich wild geparkte Fahrräder vorzufinden.

Laut Reisendenerfassung (RES) 2012 der S-Bahn Berlin GmbH beträgt die Summe der Ein- und Aussteiger am S-Bahnhof Bergfelde an einem durchschnittlichen Werktag pro Tag rund 1.400.



Abb. 22: Fahrradstellplätze südlich des Bhfs. Bergfelde



Abb. 23: Fahrradstellplätze nördlich des Bhfs. Bergfelde

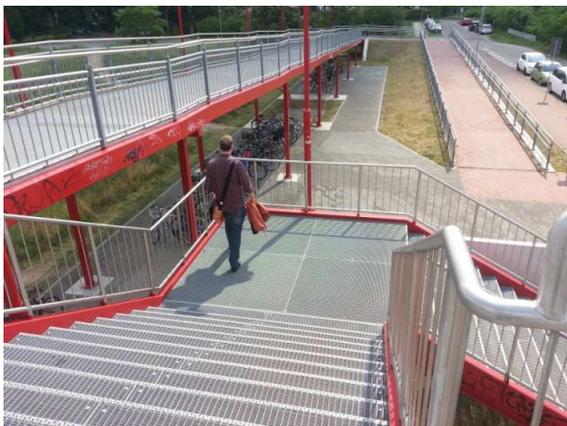


Abb. 24: Rampe nördlich des Bhfs. Bergfelde



Abb. 25: Fahrradstellplätze u. d. Rampe am Bhf. Bergfelde

Der Bedarf an weiteren Stellplätzen ist vorhanden. Dies wird durch die hohe Auslastung und das darüber hinaus wilde Parken deutlich. Außerdem beeinflussen attraktive Fahrradparkmöglichkeiten an den Schnittstellen der Wegeketten die Fahrradnutzung generell positiv und es wird dadurch der Modal-Split zu Gunsten des Umweltverbundes beeinflusst. Daher wird empfohlen, die Abstellkapazität deutlich angebotsorientiert zu gestalten. Das heißt, dass auch zu Spitzenzeiten noch leicht erkennbar freie Plätze verfügbar sein sollen.

Es wird deshalb am S-Bahnhof Bergfelde das Verdoppeln der vorhandenen Stellplätze empfohlen. Vor dem Hintergrund des aktuellen Bedarfs würde zwar auch das 1,5-fache ausreichen, für die langfristige Effektivität aber, damit nicht in dichter Folge neue Erweiterungsmaßnahmen angegangen werden müssen, erscheint das Verdoppeln der bestehenden Kapazität sinnvoll. Das System der Doppelstockparker ist hierfür sehr geeignet, da eine hohe Anzahl von Stellplätzen bei geringstem Platzbedarf erreicht werden kann.



Doppelstockparker haben sich vielerorts bewährt und werden gut angenommen. Eine Überdachung steigert die Attraktivität der neuen Stellplätze und schont die Mechanik.

Nördlich des Bahnhofs Bergfelde gibt es mehrere Möglichkeiten zur Aufstellung. Mit dem geringsten Aufwand wäre die Variante 01 realisierbar. Hier könnten mit dem DSP-System 44 neue Stellplätze (inkl. 4 Fahrradboxen) entstehen und eine Erweiterung des vorhandenen Fahrradparkplatzes darstellen. Ein Nachteil hier wäre eine eventuell zu weite Entfernung vom Zugang zum Bahnsteig. Hierbei abzuwägen wäre das relevante Radaufkommen und ebenfalls, ob diese Fläche nach Bebauung der angrenzenden Flächen anders genutzt werden sollte. Bei Variante 02 wird vorgeschlagen, einen Teil der vorhandenen Anlehnhalter unter der Rampe durch Doppelstockparker zu ersetzen. Auch hier wäre der Aufwand gering, allerdings würde man damit nur 34 weitere Stellplätze (inkl. 8 Fahrradboxen) schaffen. Die höchste Anzahl an Stellplätzen schafft man mit Variante 03. Bei dieser Variante wird ein überdachtes Podest im Zwischenraum der vorhandenen Rampe in einer Höhe von ca. 3,00 m errichtet. Auf diesem Bau würden insgesamt 184 Stellplätze (inkl. 16 Fahrradboxen) Platz haben. Zum Erreichen dieser oberen Ebene wird kein eigenes Rampenbauwerk erforderlich, sondern der Zugang erfolgt über die vorhandene Rampe zur Brücke über die Bahngleise. Auch unterhalb des Baus können weitere Stellplätze geschaffen werden. Eine andere Form der Rampennutzung stellt die vierte Variante dar. Hier würde ein ähnlich wie in Variante 03 beschriebener Anbau an der Stirnseite der Rampe Platz für 88 neue Stellplätze (inkl. 8 Fahrradboxen) bieten. Weitere Varianten sind für den im Bebauungsplan dargestellten Bahnhofsvorplatz möglich.

Südlich des Bahnhofs zeigt das Gelände einen alten und dichten Baumbestand sowie ein zum Teil starkes Gefälle auf. Die einzig sinnvolle Fläche bietet sich deshalb auf der nordwestlichen Seite des Fußweges mit etwas größerer Entfernung zum Weg als die vorhandenen Stellplätze südöstlich davon. Hier könnten ohne großen Aufwand zum Beispiel 74 Stellplätze, inkl. 6 Fahrradboxen errichtet werden.

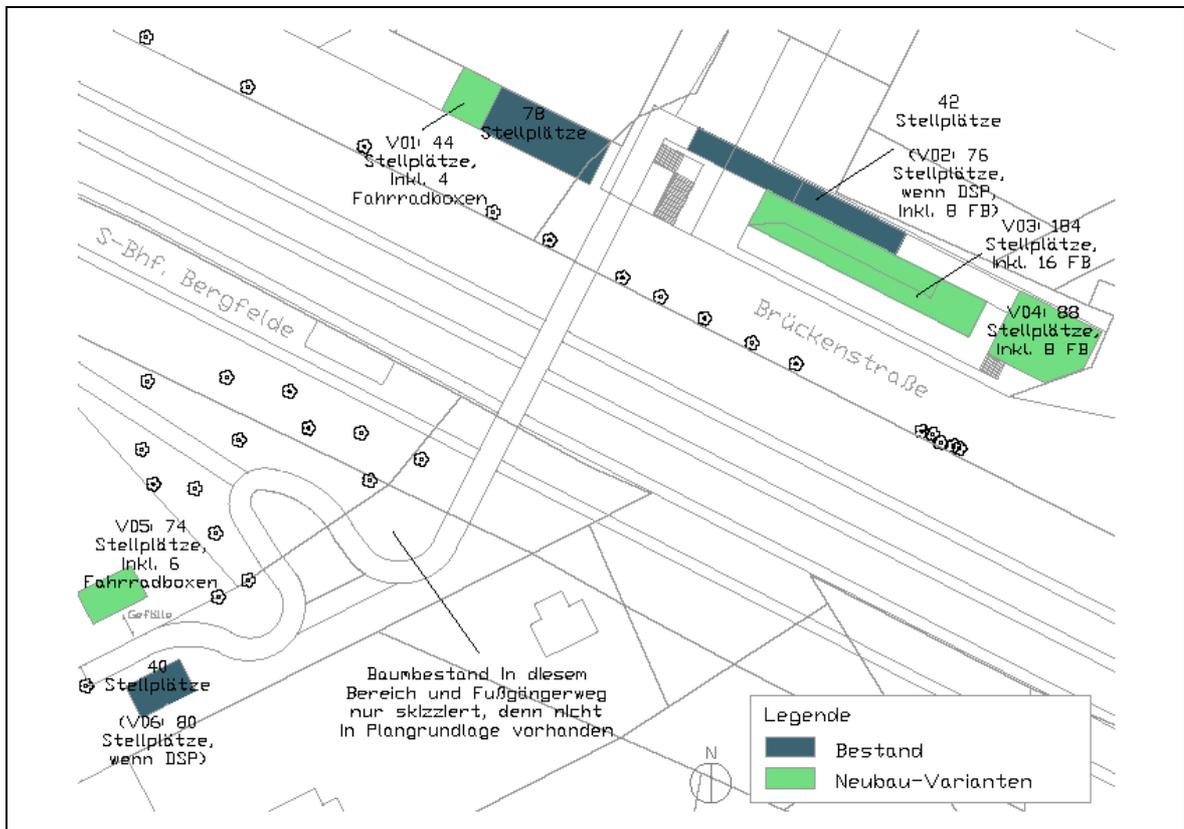


Abb. 26: Bestand und Neubau-Varianten der Fahrradstellplätze am S-Bahnhof Bergfelde

Allgemein werden zusätzlich zu den frei zugänglichen Doppelstockparkern Fahrradboxen empfohlen, weil sie eine attraktive Möglichkeit der Abstellung für Langzeitkunden darstellen. Da Fahrradboxen häufig stadtgestalterisch nicht so verträglich sind, empfiehlt sich an bestimmten Orten eine Integration dieser ins Stadtbild, zum Beispiel durch eine zweiseitige Umbauung (aus Holz oder ähnlichem, s. dazu als Beispiel Abb. 6: Radhaus Ulm). Sowohl nördlich als auch südlich des S-Bahnhofs Bergfelde allerdings wären die Fahrradboxen in eine eventuell neue Bebauung optisch einzufügen.



Abb. 27: Radhaus Ulm

6.3 S-Bahnhof Borgsdorf

Am S-Bahnhof Borgsdorf sind zurzeit 66 überdachte Anlehnhalter aufgestellt und damit 132 Fahrradstellplätze vorhanden. Diese verteilen sich auf drei Standorte um den Bahnhof herum, zum einen in der Hirschallee, östlich des Bahnübergangs, größtenteils aber in der Berliner Straße, westlich davon.

Auch hier waren die Abstellanlagen zum Zeitpunkt unserer Ortsbesichtigung an einem Normalwerktag voll ausgelastet. Vor allem westlich des Bahnhofs waren zusätzlich wild geparkte Fahrräder vorzufinden.

Laut Reisendenerfassung (RES) 2012 der S-Bahn Berlin GmbH beträgt die Summe der Ein- und Aussteiger am S-Bahnhof Borgsdorf an einem durchschnittlichen Werktag pro Tag rund 2.300.



Abb. 28: Fahrradstellplätze östlich des Bhfs. Borgsdorf



Abb. 29: Fahrradstellpl. westl. des Bhfs. & westl. d. B. Str.



Abb. 30: Fahrradstellplätze westl. des Bhfs. & östl. d. B. Str.



Abb. 31: Fahrradstellplätze westl. des Bhfs. & östl. d. B. Str.

Am S-Bahnhof Borgsdorf werden deshalb das Verdoppeln der vorhandenen Stellplätze sowie das Aufstellen von Fahrradboxen empfohlen (zur Dimensionierung vgl. Abschnitt 6.2). Um die Fläche des bereits vorhandenen Standorts westlich der Berliner Allee optimal zu nutzen, empfiehlt es sich, einen Großteil der Fahrradboxen hier aufzustellen, hier allerdings mit bereits erwähnter optischer Integration ins Stadtbild. Die anderen beiden vorhandenen Standorte sind zur Fahrradabstellung optimal gewählt und könnten gut erweitert werden, so wie in Abb. 32 dargestellt. Dies kann durch das Aufstellen weiterer überdachter Anlehnhalter erfolgen und würde ein einheitliches Bild ergeben, würde aber lediglich einen Gewinn von 60 Stellplätzen bringen. Für eine Anordnung weiter südlich in der Berliner Straße bzw. weiter nördlich in der Hirschallee wäre die Entfernung zum Bahnhof wiederum zu groß. Auch hier sind deshalb aus den genannten Gründen Doppelstockparker sinnvoll und ein Gewinn von ca. 120 Stellplätzen wäre möglich. Weite-

re 40 Stellplätze können gewonnen werden, wenn die vorhandenen 40 in der Berliner Straße durch Doppelstockparker ausgetauscht würden. Der Wunsch nach einer Abstellung ohne Überdachung aufgrund der geringen Entfernung zu dem Bestands-Pavillon ist nachvollziehbar, die Ausführung jedoch nicht zu empfehlen. Zum einen ergäbe dies ein nicht einheitliches Gesamtbild der Anlage, zum anderen benötigt das mechanische Doppelstockparksystem einen Witterungsschutz, vor allem aber würde die B+R-Anlage ohne Überdachung erheblich an Qualität verlieren.

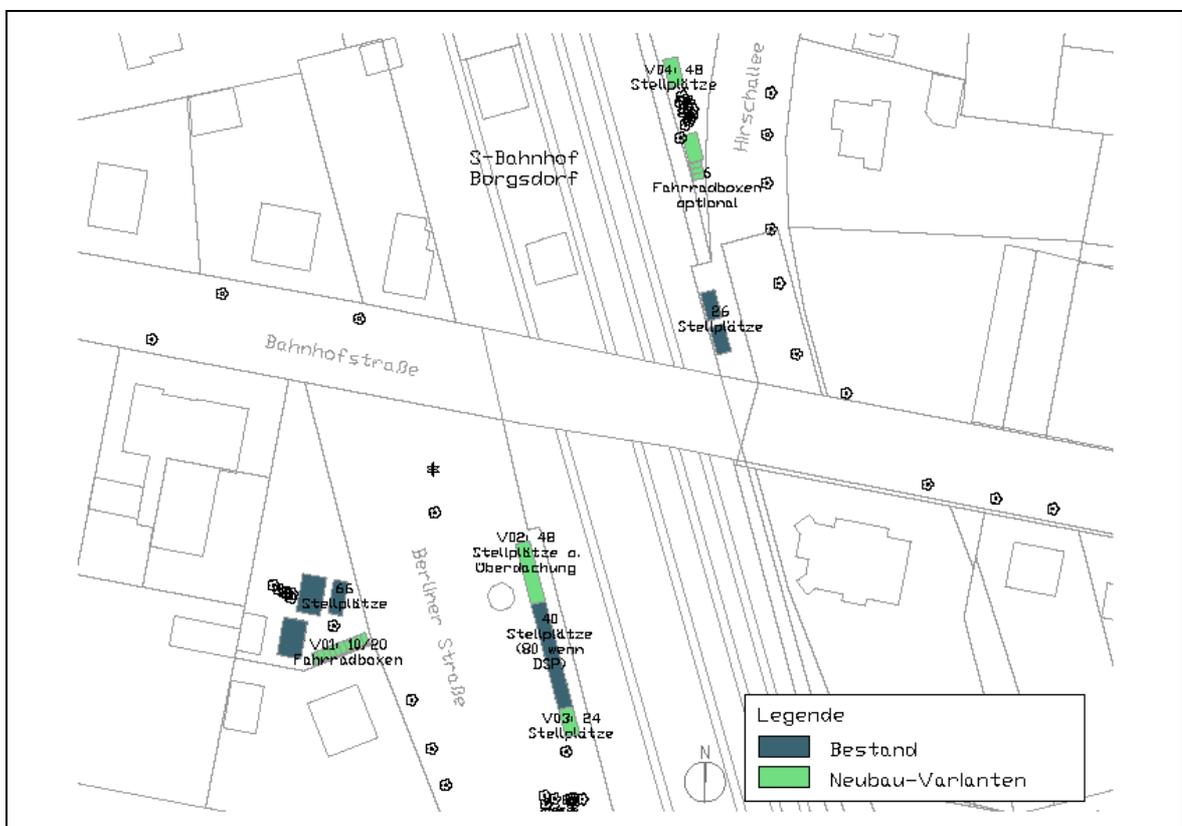


Abb. 32: Bestand und Neubau-Varianten der Fahrradstellplätze am S-Bahnhof Borgsdorf

6.4 Regionalbahnhof Hohen Neuendorf West

Am Regionalbahnhof Hohen Neuendorf West sind keine Fahrradabstellmöglichkeiten eingerichtet, jedoch ist ein geringer Bedarf vorhanden.



Abb. 33: Birkenwerderstraße westl. des Bahnhofsgebäudes



Abb. 34: Bahnhofsgebäude und Vorplatz



Abb. 35: Bahnhofsgebäude und Bahnsteig



Abb. 36: Bahnsteig des Reg.bhfs. Hohen Neuendorf West

Es empfiehlt sich, einige überdachte Anlehnhalter zu errichten sowie Fahrradboxen aufzustellen, da an Regionalbahnhöfen Fahrräder meist für eine längere Dauer abgestellt werden und Fahrradboxen hierfür von den Nutzern gerne angenommen werden. Am Regionalbahnhof Hohen Neuendorf West ist außerdem eine nur geringe soziale Kontrolle vorhanden, was den Bedarf an Fahrradboxen erhöht. Zur Platzierung eignet sich vorerst der Vorplatz des Bahnhofsgebäudes. Man kann von einer geringen Verstärkung des Bike+Ride-Verkehres an diesem Bahnhof ausgehen. Mit einer zukünftigen Erweiterung der Fahrradabstellanlagen ist zu rechnen, allerdings in geringem Maße. Ein neuer Zugang zum Bahnsteig direkt am Ende der Birkenwerderstraße ist zur Attraktivitätssteigerung des Bahnhofs dringend zu empfehlen. Hierbei könnten neue Fahrradabstellmöglichkeiten in die neu gestaltete Zugangssituation integriert werden. Dies erfordert eine separate Planung.

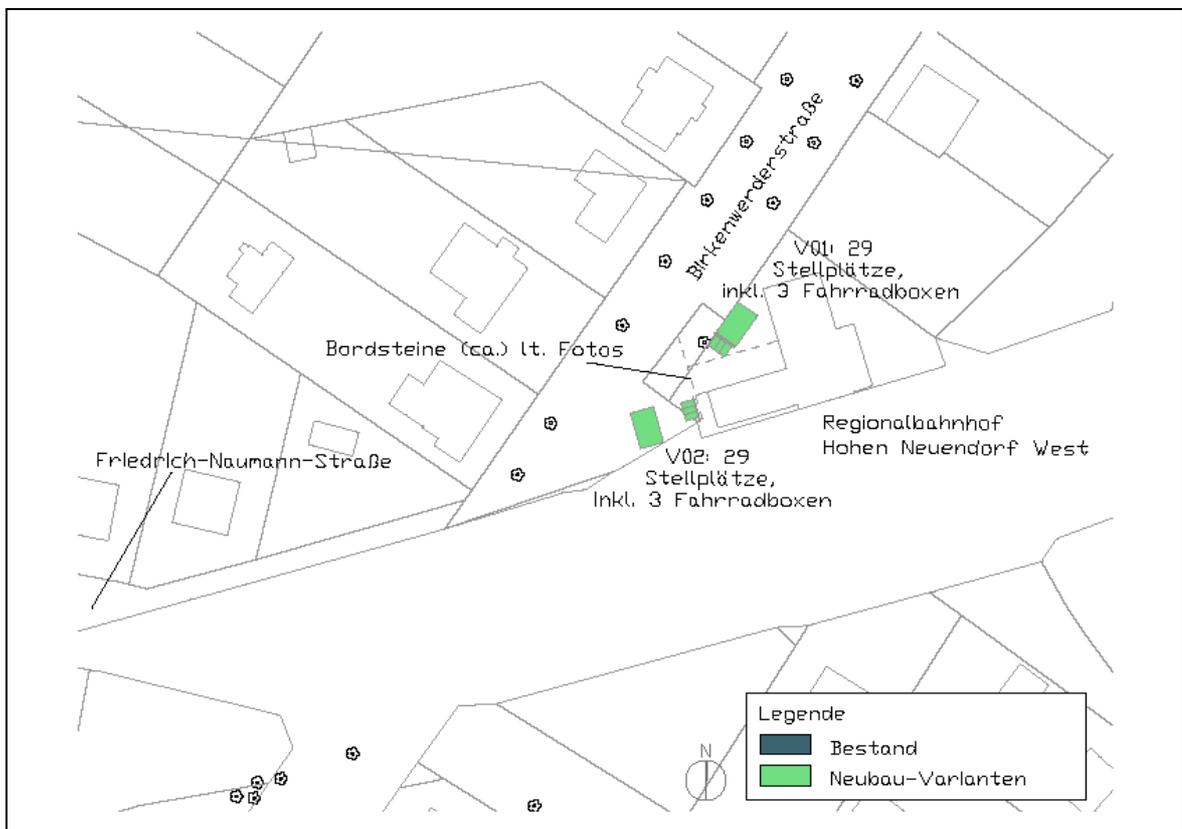


Abb. 37: Neubau-Varianten der Fahrradstellplätze am Regionalbahnhof Hohen Neuendorf West – Zwischenlösung!

6.5 S-Bahnhof Hohen Neuendorf

Am S-Bahnhof Hohen Neuendorf gibt es eine überdurchschnittliche Bike+Ride-Nachfrage. Die vorhandenen 364 Stellplätze waren zum Zeitpunkt der Ortsbegehung insgesamt voll ausgelastet. Geringer ausgelastet waren die 156 Stellplätze östlich des Bahnhofs. Hier ist die Entfernung zum Bahnhofseingang größer. Die 208 vorhandenen Stellplätze westlich des Bahnhofs und damit direkt am Eingang befindlich waren hingegen mehr als voll ausgelastet.

Laut Reisendenerfassung (RES) 2012 der S-Bahn Berlin GmbH beträgt die Summe der Ein- und Aussteiger am S-Bahnhof Hohen Neuendorf an einem durchschnittlichen Werktag pro Tag rund 5.700.



Abb. 38: Fahrradstellplätze westlich des Bahnhofs



Abb. 39: Fahrradstellplätze westlich des Bahnhofs



Abb. 40: wilde Fahrradabstellung westlich des Bahnhofs



Abb. 41: Fahrradstellplätze östlich des Bahnhofs

Um die überdurchschnittliche Nachfrage an Fahrradstellplätzen am S-Bahnhof Hohen Neuendorf zu bedienen, bedarf es einer aufwendigeren Lösung als an den anderen Bahnhöfen Hohen Neuendorfs. Eine Bebauung ist unumgänglich. Dafür in Frage kämen die Untergeschosse des bestehenden Bahnhofsgebäudes (V01). Dies wird unter Punkt 7 ausführlicher betrachtet. Eine weitere Möglichkeit für ein Fahrradparkhaus bietet die bereits zur Fahrradabstellung genutzte und gut angenommene Fläche westlich des Bahnhofs (V02). Ein Bau mit einer ähnlichen Grundfläche von ca. 28,0 x 13,0 m in leichter oder massiver Bauweise und an die umliegende Bebauung angepasst könnte Platz für mindestens 556 Stellplätze, inkl. 34 Fahrradboxen, auf zwei Ebenen bieten. Ein Fahrradparkhaus an diesem Standort liegt in direkter Wegebeziehung zum Fahrradnetz, ermöglicht eine günstige Verkehrsanbindung und bietet einen schnellen Zugang zum Bahnsteig. Einen noch schnelleren Zugang bietet Variante 03. Hier könnte der Bahnsteig mit einer leichten Bebauung überdacht werden. Der Zugang für Fahrradfahrer würde direkt von der Brücke erfolgen. Eine Treppe vom Fahrradparkplatz würde den kürzesten Weg zum Bahnsteig

bieten. Ein großer Vorteil hierbei wäre die Erweiterbarkeit nach Bedarf. Eine Bebauung im Umfang von ca. zwei Drittel der aktuellen Überdachung des Bahnsteiges, also ca. 56,0 x 11,30 m würde ca. 650 Stellplätze, inkl. 70 Fahrradboxen, schaffen. Bei maximaler Überbauung des Bahnsteiges wäre das Dreifache möglich. Diese Abstellanlagen könnten im Rahmen eines später zu schaffenden südlichen Zugangs zum S-Bhf. Auch von dort angebunden werden. Des Weiteren könnte man die ca. 156 kostenfreien Stellplätze östlich des Bahnhofs verdoppeln, indem man die Anlehnhalter durch ein Doppelstockparksystem ersetzt. Dies wäre allerdings nicht bedarfsgerecht, da die Anlage aktuell nicht ausgelastet ist, und kann nicht empfohlen werden. Bei der Planung des zukünftigen Südzugangs sollten mindestens 50 Stellplätze mit der Option auf Erweiterung eingeplant werden.

Als Betreiber des Fahrradparkhauses käme die „Stadtinfo“ in Frage, die zukünftig im Bahnhofsgebäude zu finden ist. Es empfiehlt sich eine Mischung aus kostenfreien und kostenpflichtigen Stellplätzen (Boxen; persönliche, abgetrennte Bereiche) sowie (mindestens) eine Videoüberwachung.

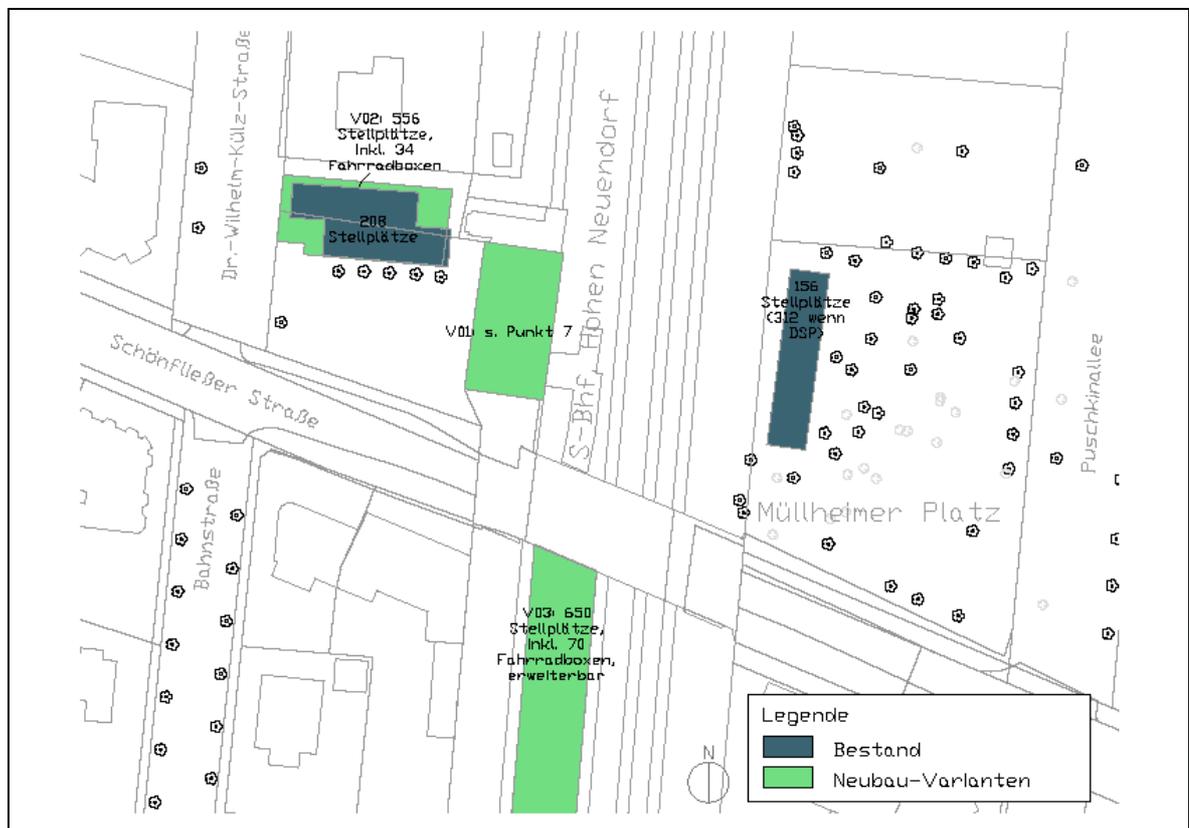


Abb. 42: Bestand und Neubau-Varianten der Fahrradstellplätze am S-Bahnhof Hohen Neuendorf



7 Untersuchung der Kellergeschosse des bestehenden Bahnhofsgebäudes am S-Bhf. Hohen Neuendorf bezüglich der Eignung zur Abstellung von Fahrrädern

Zu untersuchen galt es, ob sich die Keller- bzw. Untergeschosse 1 und 2 des bestehenden Bahnhofsgebäudes zur Fahrradabstellung eignen. Wichtige Faktoren hierfür wären die Geschosshöhe, die möglichen Abstell- und Manövrierflächen und die Zuwegung.

Das Untergeschoss 1 eignet sich aufgrund seiner geringen lichten Raumhöhe von 2,64 m nicht für ein Doppelstockparksystem. Dass die Fahrräder während des Parkvorgangs nicht beschädigt werden, könnte hier nicht gewährleistet werden. Ein Abstellsystem aus Parkschiene auf einer Ebene wäre eine sinnvolle Alternative, bedeute aber, dass lediglich eine geringe Anzahl von Stellplätzen geschaffen werden könnte. Das Untergeschoss 2 bietet mehr Raumhöhe. 2,77 m sind für Doppelstockparker ausreichend. Diese könnten die Raumhöhe betreffend im gesamten Geschoss aufgestellt werden.

Das zweite Untergeschoss bietet allerdings weniger Gesamtfläche, sodass hier lediglich die Schaffung von circa 100 Stellplätzen in Form von Doppelstockparkern in den vorhandenen vier Räumen möglich ist. Das Untergeschoss 1 bietet an sich mehr Räume und Fläche, jedoch sind diese aufgrund der massiven, tragenden Wände nur mit einem hohen Aufwand zur Fahrradabstellung nutzbar zu machen. Die benötigte Mindestdiefe von 4,50 m, wobei 2,00 m für die Fahrradabstellung und 2,50 m als Manövrierfläche benötigt werden, ist nicht überall gegeben. Mit einem mittleren Aufwand ist das Schaffen von circa 50 Stellplätzen in Form von Parkschiene auf einer Ebene möglich.

Die FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- & Verkehrswesen) empfiehlt eine Fahrradrampe mit 6%, höchstens jedoch 10% Steigung. Um mit dieser Steigung die Geschosshöhen der Untergeschosse zu überwinden, bedarf es einer Rampenlänge von circa 100,00 m bzw. 60,00 m. Bei Bestandsgebäuden können Ausnahmen gemacht werden und die vorhandenen Treppen mit einer einseitigen, in Steigungsrichtung rechtsseitig liegenden Schieberille ausgestattet werden. Jedoch befindet sich die Bestandstreppe nicht in einem separaten Erschließungstrakt, sondern innerhalb des Gebäudes und wäre damit nicht für die Nutzer der B+R-Anlage nutzbar. Für den neu geplanten Erschließungsanbau gelten oben stehende Empfehlungen. Eine weitere Ausnahme hier könnte eine flach geneigte Treppenrampe, bestehend aus einer schmalen Treppe mittig sowie zwei schmalen Rampen seitlich, sein. Hier wäre eine Steigung von 18% möglich und bedeutet eine Treppenrampenlänge



von circa 33,00 m, was ebenfalls planerisch nur sehr schwierig umzusetzen wäre. Eine weitere Möglichkeit der Zuwegung stellen Aufzüge dar. Um die circa 150 Fahrradstellplätze damit zugänglich zu machen, bedarf es einer höheren Anzahl von Aufzügen, schätzungsweise drei Stück, was einen erhöhten Faktor der Investitions- und Betriebskosten bedeuten würde.

Der Umbau der Untergeschosse des Bahnhofsgebäudes zu einem Fahrradparkhaus ist damit nicht zu empfehlen.

8 Kostenrahmen der relevanten Neubau-Varianten

Für den **S-Bahnhof Bergfelde** werden mehrere Neubau-Varianten vorgeschlagen, die einzeln, kombiniert oder auch zeitversetzt realisiert werden können.

KR V01: ca. 35.000 – 38.000 EUR

für 44 Doppelstock-Stellplätze mit Überdachung, inkl. 4 Fahrradboxen

KR V02: ca. 25.000 – 28.000 EUR für den Austausch der vorh. Anlehnhaltern,
für 76 Doppelstock-Stellplätze (von Rampe überdacht), inkl. 8 Boxen

KR V03: 165.000 – 172.000 EUR

für 184 Doppelstock-Stellplätze mit Überdachung, inkl. 16 Fahrradboxen,
inkl. Konstruktion (Podest mit Zugang) im Rampenzwischenraum,
weitere Stellplätze unter dem Podest möglich

KR V04: 88.000 – 92.000 EUR

für 88 Doppelstock-Stellplätze mit Überdachung, inkl. 8 Fahrradboxen,
inkl. Konstruktion (Podest mit Zugang) als Rampenerweiterung

KR V05: 53.000 – 56.000 EUR

für 74 Doppelstock-Stellplätze mit Überdachung, inkl. 6 Fahrradboxen

Eine Ladestation für z. B. 6 E-Bikes kostet mit Anschluss ca. 3.500 – 4.500 EUR.



Für die vorgeschlagene Verdopplung der vorhandenen Stellplätze empfehlen wir die Varianten 01, 02 und 05 sowie eine E-Bike-Ladestation. Für eine eventuell zukünftige Erweiterung könnten dann die Varianten 03 und 04 in Betracht gezogen werden.

Für den **S-Bahnhof Borgsdorf** werden ebenfalls mehrere Neubau-Varianten vorgeschlagen, die einzeln, aber hier doch besser zeitgleich realisiert werden sollten.

KR V01: ca. 10.000 – 11.000 EUR bzw. 19.000 – 20.500 EUR
für 10 bzw. 20 Fahrradboxen mit Umbauung zur Integration ins Stadtbild

KR V02: ca. 33.000 – 35.000 EUR bzw. 12.000 – 13.500 EUR
für 48 Doppelstock-Stellplätze mit bzw. ohne Überdachung

KR V03: ca. 17.000 – 18.000 EUR
für 24 Doppelstock-Stellplätze mit Überdachung;
optional: ca. 56.000 – 60.000 EUR für den Austausch der vorhandenen
20 Anlehnhalter (40 Stellplätze) mit 40 DSP (80 Stellplätze)

KR V04: ca. 33.000 – 35.000 EUR
für 48 Doppelstock-Stellplätze mit Überdachung,
optional: ca. 5.000 – 6.000 EUR für 6 Fahrradboxen

E-Bike-Ladestation: ca. 3.500 – 4.500 EUR.

Für den **Regionalbahnhof Hohen Neuendorf West** werden eine einfache, temporäre Abstellanlage mit Anlehnhaltern sowie eine kleine Anzahl an Fahrradboxen vorgeschlagen.

KR V01/V02: ca. 5.000 – 6.000 EUR für 26 Stellplätze mit Überdachung,
ca. 6.000 – 7.000 EUR für 6 Fahrradboxen mit Umbauung



Gegebenenfalls kann eine Abstellanlage von einem anderen Ort hier wieder aufgebaut werden, zum Beispiel vom S-Bahnhof Hohen Neuendorf. In dem Falle würden nur Kosten für die Umsetzung und für eventuelle Fahrradboxen anfallen.

Für den **S-Bahnhof Hohen Neuendorf** werden nachfolgend hauptsächlich die Kosten für die realistischste Variante V02 betrachtet.

Für den Kostenrahmen der V02 angenommen wurde ein 2-geschossiges und ca. 6 m hohes Fahrradparkhaus in Stahlskelettbauweise mit Rampe zum Obergeschoss. Auf einer Bruttogrundfläche von insgesamt ca. 725 m² könnten 556 Stellplätze, bestehend aus 34 Fahrradboxen (24 Stück davon als Standard-Ausführung, 10 Stück mit Energiesäule zum Laden von E-Bikes) und 261 Doppelstockparkern (522 Stellplätze) errichtet werden. Im Kostenrahmen inbegriffen sind ebenfalls eine E-Bike-Ladestation (6 Schließfächer mit Steckdosen zum Laden von E-Bike-Akkus) und 20 separate Schließfächer. Die Abtrennung eines Bereiches für persönliche Stellplätze (zum Beispiel 28 Stellplätze oder 2 x 14 Stellplätze) ist bedacht. Bei einer Variante mit Fahrradservice würden 18 Stellplätze wegfallen und die Kosten gleichzeitig geringfügig steigen (z.B. für Wasseranschluss, abschließbarem Bereich usw.). Je nach weiteren Ausführungswünschen (z. B. mit oder ohne Zugangskontrolle, Materialien, Technik etc.) belaufen sich die Kosten des Fahrradparkhauses deshalb auf ca. 750.000 – 950.000 EUR.

Das Austauschen der 78 überdachten Anlehnhalter (156 Stellplätze) auf der Ostseite des S-Bahnhofs mit 156 Doppelstockparkern (312 Stellplätze) würde in einem Kostenrahmen von ca. 220.000 – 235.000 EUR liegen.

Die Kosten für die Fahrradabstellanlage am zukünftigen südlichen Bahnsteigzugang betragen ca. 34.000 – 37.000 EUR für 50 überdachte Stellplätze im DSP-System.



9 Fördermodalitäten

Für den Bau und Ausbau von B+R-Abstellanlagen im Land Brandenburg gibt es für Kommunen und Gemeinden als Aufgabenträger verschiedene Fördermöglichkeiten.

Laut „Förderfibel Radverkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ist die Förderung von B+R-Anlagen an Bahnhöfen folgenden Förderrichtlinien zugrunde gelegt:

Investitionsvorhaben ÖPNV (Rili ÖPNV-Invest):

Das Land gewährt Zuwendungen für Infrastrukturinvestitionen von Zugangs- und Verknüpfungsstellen des ÖPNV sowie alle betriebsnotwendigen Maßnahmen im Rahmen der Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (Rili ÖPNV-Invest) vom 25.7.2007 / Änderungserlass vom 22.10.2010. Gefördert werden bis zu 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben. Die übrigen 25% sind als Eigenmittel durch die Antragsteller aufzubringen.

Förderung von Klimaschutzprojekten:

Für Städte und Gemeinden mit Klimaschutzkonzept gilt die Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom 8. September 2014 (Bundesanzeiger BAnz AT 15.09.2014 B5). Mobilitätsstationen werden bis zu 50% gefördert, maximal 250.000 €.

Außerdem gibt es für Städte und Gemeinden Fördermittel für Radwege bzw. Radinfrastruktur im Rahmen der Städtebauförderung. Voraussetzung hierfür ist unter anderem das Vorliegen eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes. Hier wäre eine Förderung von bis zu 66% möglich.



10 Schlussbemerkungen

Um die Akzeptanz und Nutzung der neuen Fahrradabstellanlagen, insbesondere des Fahrradparkhauses am S-Bahnhof Hohen Neuendorf, zu erhöhen, ist auch das Informieren der Bevölkerung über das neue Angebot von großer Bedeutung. Das Angebot soll Lust aufs Radfahren machen, weshalb die Öffentlichkeitsarbeit kreativ und humorvoll sein sollte sowie zielgruppenspezifische Identifikationsmöglichkeiten bieten sollte. Es gibt viele Möglichkeiten der Marketingmaßnahmen von Flyern über Straßenfeste bis hin zu einem stadteigenen Logo u. v. m.

Berlin, den 10. November 2015
stadtraum GmbH

Dipl.-Ing. Annegret Müller