

Fahrradparken am Bahnhof Ostkreuz

Ein Fahrradparkhaus für Berliner Verkehrsknotenpunkt

Ein zentraler Baustein der Mobilitätswende ist eine bedarfsgerechte Anzahl von Fahrradstellplätzen an Stationen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). So wird der Umweltverbund und insbesondere die Kombination von ÖPNV und Fahrrad gestärkt. Bei einigen Stationen ist die Nachfrage sehr hoch bzw. wird sie sich in den kommenden Jahren so stark erhöhen, dass ein Fahrradparkhaus eine bedarfsgerechte Lösung sein kann. Dazu gehört der Bahnhof Ostkreuz, der zwischen den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg und Lichtenberg liegt. Er ist einer der meist frequentierten Umsteigebahnhöfe Berlins und dient als S- und Regionalbahnhof. Außerdem wird der Bahnhof von diversen Tagesbus- sowie Nachtbuslinien der BVG bedient. Zwischen 2006 und 2018 wurde der Kreuzungsbahnhof, der die S-Bahnlinien der Stadtbahn und des S-Bahn-Rings verbindet, von der Deutschen Bahn AG um- und als Regionalbahnhof ausgebaut.

Vorhandene Fahrradstellplätze und Bedarf bis 2030

Nach der Fertigstellung des Bahnhofs durch die Deutsche Bahn AG im Jahr 2018 begann die Grün Berlin GmbH für das Land Berlin mit der Neugestaltung der vier Vorplätze und Zugangsbereiche, die den Bahnhof mit den angrenzenden Stadtquartieren verbinden. Im Zuge dieser Umgestaltung war zunächst geplant, Stellplätze für Fahrräder zu integrieren.

Im Rahmen einer [Standort- und Potenzialanalyse](#), die infraVelo durchgeführt hat, wurde 2019 festgestellt, dass der Bedarf an Fahrradabstellplätzen so hoch ist, dass er auf dem nordwestlichen Vorplatz des Bahnhofs nur mit einem Fahrradparkhaus und nicht mit dezentralen Fahrradabstellanlagen gedeckt werden kann. Zum Zeitpunkt der Untersuchung gab es 254 Stellplätze, der prognostizierte Bedarf bis zum Jahr 2030 beträgt ca. 1.320 Stellplätze. Wird ein Fahrradparkhaus gebaut, ist damit zu rechnen, dass der Bedarf zusätzlich steigt, da Fahrradparkhäuser als qualitativ sehr hochwertige Angebote eine zusätzliche Nachfrage an Stellplätzen hervorrufen. Deshalb wird hier mit einem Zuwachspotenzial von 70 Prozent gerechnet*. Daraus ergibt sich eine Anzahl von insgesamt ca. 2.240 benötigten Stellplätzen bis 2030. 20 Prozent dieser Stellplätze sollen als gesicherte Stellplätze angeboten werden.

Ergebnisse der Standort- und Potenzialanalyse für den Bahnhof Ostkreuz (Nord)

(STP = Stellplätze)

Vorhandene Stellplätze im näheren Umfeld des Bahnhofs	254 STP
Bedarf (abgestellte Fahrräder)	758 STP
Prognostizierter Bedarf bis 2030	ca. 1.320 STP
prognostizierter Bedarf bis 2030 mit Zuwachspotenzial*	ca. 2.240 STP
Anzahl der benötigten Stellplätze bis 2030 (nach Abzug der vorhandenen STP vom prognostizierten Bedarf bis 2030)	ca. 1.990 STP

*Das Zuwachspotenzial wurde mit 70 Prozent angesetzt. Dieser Wert beruht auf den Erfahrungen anderer Städte, in denen festgestellt wurde, dass ein Fahrradparkhaus als qualitativ hochwertiges Angebot dazu führt, dass noch mehr Personen auf das Rad umsteigen und das Fahrradparkhaus nutzen.

Fahrradparkhaus mit insgesamt ca. 2.000 Stellplätzen möglich

Aufgrund des sehr hohen prognostizierten Bedarfs an Stellplätzen am Bahnhof Ostkreuz wurde eine Machbarkeitsuntersuchung für ein Fahrradparkhaus durchgeführt. In der Machbarkeitsuntersuchung wurden drei Standorte untersucht, welche die Mindestanforderungen erfüllen. Nur der nordwestliche Vorplatz des Bahnhofs an der Simplonstraße hat eine verfügbare und bebaubare Fläche, weshalb dieser Standort in die weitere Betrachtung gezogen wurde.



GB infraVelo GmbH - Geoinformation & Datenmanagement
Datengrundlage: © infraVelo, © Geoportal Berlin, © OSM

Aktueller Stand: September 2022

0 10 20 30 m

Für den Standort Simplonstraße wurden in der Machbarkeitsuntersuchung sieben Varianten von möglichen Fahrradparkhäusern erarbeitet, die sich nicht nur in Lage, Kubatur und Bauweise unterscheiden, sondern auch unter funktionalen und städtebaulich-freiraumplanerischen Aspekten variieren. Die Variante mit einer Tiefgarage und einem zweigeschossigem Trapezbau erzielte insgesamt die besten Ergebnisse und eignet sich, den prognostizierten Bedarf von bis zu 2.000 zusätzlich benötigten Stellplätzen zu decken.

Zusammen mit der Machbarkeitsuntersuchung wurde ein Betriebskonzept mit Bedarfsplanung entwickelt, das die Grundlage für das Bedarfsprogramm ist, das im August 2022 von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen bestätigt wurde.

Bei der Erarbeitung der Grundlagen für das Fahrradparkhaus Ostkreuz wurden verschiedene Akteursgruppen beteiligt. Es wurden Gespräche mit lokalen Anwohner*innen-Initiativen und Vereinen, Fahrrad-Interessenverbänden, Vertretungen von Menschen mit Behinderungen sowie überregionalen Einrichtungen und Netzwerken wie dem Deutschen Institut für Urbanistik oder dem Verkehrsclub Deutschland geführt. Ziel war, die Bedarfe der Beteiligten zu erfassen und diese unter Berücksichtigung der fachlichen und gesetzlichen Voraussetzungen in die weiteren Planungsschritte zu integrieren.

Der Kostenrahmen (Projektentwicklungs-, Planungs- und Baukosten) beträgt bis zu 14,5 Millionen Euro brutto. Dieser Kostenrahmen wurde während der Erarbeitung der Machbarkeitsuntersuchung und des Bedarfsprogramms an aktuelle Kostenentwicklungen angepasst.

FAHRRADPARKHAUS AUF DEM NORDWESTLICHEN BAHNHOFSVORPLATZ

- Mehrgeschossiges Gebäude
- Insgesamt ca. 2.000 Stellplätze davon
 - ca. 400 gesicherte Stellplätze und
 - ca. 80 freie und gesicherte Stellplätze für Fahrräder mit besonderem Flächenbedarf (Anpassungen der Aufteilung sind nach Bedarf in der weiteren Planung, aber auch in der Betriebsphase des Fahrradparkhauses möglich.)
- Schließfächer und Toilettenanlage
- Self-Service-Stationen mit Werkzeug
- Serviceeinheit (Werkstatt und Verkauf) im Erdgeschoss

Das Fahrradparkhaus am Bahnhof Ostkreuz wird auf dem nordwestlichen Vorplatz städtebaulich in den bestehenden Stadtgrundriss integriert und liegt nah am Bahnhofseingang. Es soll als eigenständiges Gebäude gut auffind- und wahrnehmbar sein und sich zwischen Gleistrasse und Vorplatz gestalterisch harmonisch einpassen. Dabei wird auf eine zweckmäßige und angemessene architektonische Qualität und Konstruktion unter Einsatz nachhaltiger Materialien geachtet. Das Gebäude wird entlang des südlich angrenzenden Bahngeländes platziert und somit ein Element des Vorplatzes. Durch die Festlegung auf zwei Obergeschosse wird dem denkmalgeschützten Bahnensemble, bestehend aus Bahnsteigen inklusive Überdachungen, Aufsichtsgebäuden, Stellwerken, Verbindungsbrücke und nördlichem Beamtenwohnhaus, bewusst Raum gelassen.

Nächste Schritte

- Vergabe der Planungsleistung im Rahmen eines EU-weiten nichtoffenen einphasigen Realisierungswettbewerbs mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb und anschließendem Verhandlungsverfahren
- Planung nach HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure, eine Verordnung des Bundes zur Regelung der Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen in Deutschland)

Projektbeteiligte

- GB infraVelo GmbH
- Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
- Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg