

# Fahrradparken am U-Bahnhof Haselhorst

## Ein Fahrradparkhaus für Spandau

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. An 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 U-Bahnhof Haselhorst im Bezirk Spandau. Der Bahnhof wird durch die U-Bahnlinie U7 bedient, außerdem kann er mit den Buslinien M36, 133 und X33 sowie mit den Nachtbussen N33 und N7 erreicht werden.

Es werden nördlich und östlich gelegene Wohngebiete sowie südlich und westlich gelegene Gewerbegebiete durch den U-Bahnhof erschlossen. Ein Teil der Wohngebiete, wie das neu entstehende Viertel „Waterkant“, befinden sich aktuell in Planung oder im Bau. Es ist davon auszugehen, dass nach Fertigstellung der Wohneinheiten voraussichtlich im Jahr 2026 die Nutzung des U-Bahnhofs steigen wird.

## Vorhandene Fahrradstellplätze und Bedarf bis 2030

Der Bahnhof Haselhorst wurde im Rahmen der von infraVelo durchgeführten [Standort- und Potenzialanalysen](#) im Jahr 2020 in Bezug auf vorhandene Abstellplätze und deren Nutzung untersucht. Zum Zeitpunkt der Untersuchung gab es ein Angebot von 70 Stellplätzen, der prognostizierte Bedarf bis zum Jahr 2030 beträgt ca. 170 Stellplätze. Im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung wurden die Ergebnisse der Standort- und Potenzialanalyse um die Bedarfe ergänzt, die durch Neubauten in der Wasserstadt Oberhavel entstehen. Daraus ergab sich ein Gesamtbedarf von 245 Stellplätzen. 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 mindestens 420 benötigten Stellplätzen bis 2030. Abzüglich der 70 vorhandenen Stellplätze werden ca. 350 Stellplätze in einem Fahrradparkhaus benötigt.

\* Dieser Wert beruht auf den Erfahrungen anderer Städte, in denen festgestellt wurde, dass ein Fahrradparkhaus mehr Personen motiviert, auf das Rad umzusteigen und das Fahrradparkhaus zu nutzen.

## Ergebnisse der Standort- und Potenzialanalyse für den U-Bahnhof Haselhorst

(STP = Stellplätze)

Vorhandene Stellplätze im näheren Umfeld des Bahnhofs	70 STP
Bedarf 2020 (abgestellte Fahrräder)	78 STP
prognostizierter Bedarf bis 2030	ca. 170 STP
prognostizierter Bedarf bis 2030 unter Berücksichtigung der Potenziale durch die Wasserstadt Oberhavel und mit Zuwachspotenzial*	ca. 420 STP
Anzahl der benötigten Stellplätze bis 2030 (nach Abzug der vorhandenen STP vom prognostizierten Bedarf bis 2030)	ca. 350 STP

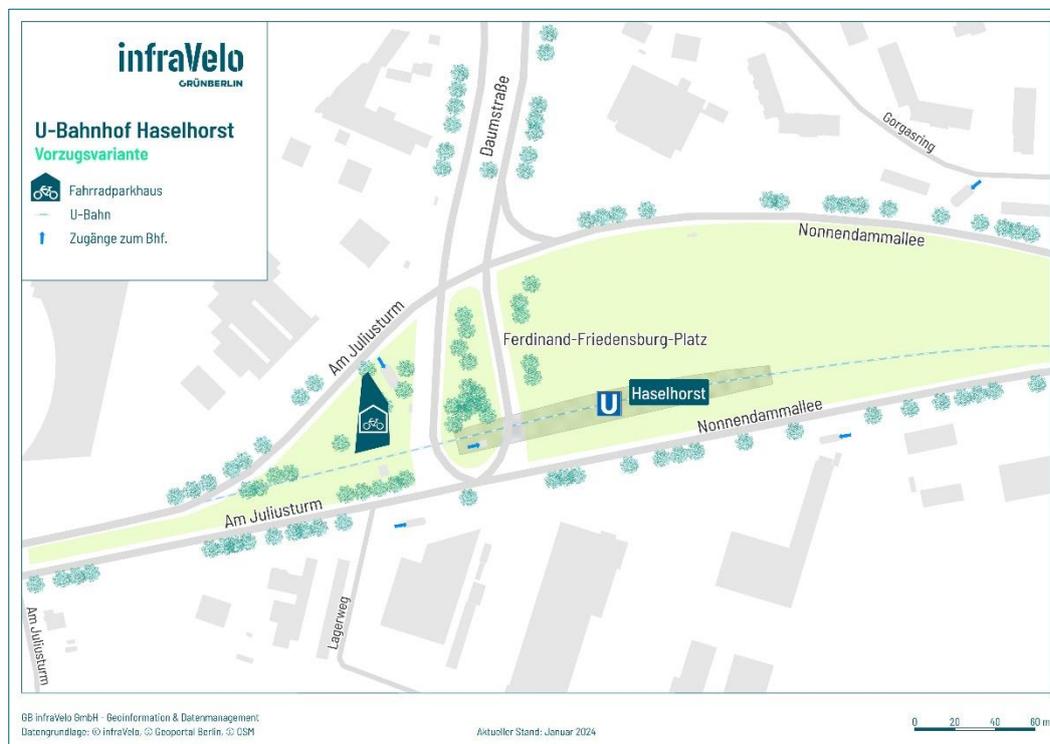
## Fahrradparkhaus mit insgesamt ca. 350 Stellplätzen

Aufgrund des hohen prognostizierten Bedarfs an Stellplätzen wurde für diesen Bahnhof eine Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt, um zu prüfen, ob ein Fahrradparkhaus gebaut werden könnte. In der Machbarkeitsuntersuchung wurden zwei potenzielle Standorte untersucht. Standort A liegt westlich des Ferdinand-Friedensburg-Platzes, Standort B auf der Mittelinsel zwischen den beiden Fahrbahnen. Für beide Standorte wurden je zwei Varianten anhand von zahlreichen Kriterien untersucht und bewertet. Dazu gehören unter anderem die Entfernung vom Bahnhof zum Fahrradparkhaus sowie zur nächsten Radverkehrsanlage (z. B. Radweg, Radstreifen), die Funktionalität und Nutzerfreundlichkeit des Gebäudes und das Angebot und die Qualität der Abstellanlagen sowie ihre Erweiterbarkeit innerhalb und außerhalb des Gebäudes. Auch die Erkennbarkeit für die Nutzer\*innen und die Integration in den Stadt-raum sowie die Investitionskosten wurden in die Bewertung einbezogen.

Als Vorzugsvariante wurde ein zweistöckiges Fahrradparkhaus am Standort westlich vom Ferdinand-Friedensburg-Platz erarbeitet. Die Anzahl der benötigten ca. 350 Fahrradstellplätze kann in dem Gebäude mit freien und gesicherten Stellplätzen für Standardräder sowie zehn Sonderstellplätzen umgesetzt werden. Die genaue Anzahl der Stellplätze kann sich in der Planungsphase noch ändern. Insbesondere durch die unmittelbare Nähe zum U-Bahn-Eingang und zu den Bushaltestellen wird von einer guten Akzeptanz bei den Radfahrenden ausgegangen. Das Gebäude zu erweitern, um weitere Fahrradstellplätze zu errichten, ist nicht möglich, da der verfügbare Bereich durch die Bestandsleitungen und den U-Bahntunnel eingeschränkt ist und bereits ausgeschöpft wird.

Der Kostenrahmen für das Fahrradparkhaus (Projektentwicklungs-, Planungs- und Baukosten) liegt bei ca. 2,3 Mio. € brutto. Dieser Kostenrahmen wurde während der Erarbeitung der Machbarkeitsuntersuchung an aktuelle Kostenentwicklungen angepasst.

## Standort für die Vorzugsvariante



### Fahrradparkhaus

- Zweigeschossiges Gebäude
- Insgesamt ca. 350 Stellplätze, davon:
  - ca. 70 gesicherte Stellplätze und
  - 10 Stellplätze für Fahrräder mit besonderem Flächenbedarf
- Self-Service-Reparaturbereich
- ggf. Schließfächer

### Nächste Schritte

- Abstimmung und Entscheidung weiteres Vorgehen
- Vergabe der Planungsleistung

### Projektbeteiligte

- Projektsteuerung und Bauherrin: GB infraVelo GmbH
- Vorhabenträgerin: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
- Flächeneigentümer: Bezirk Spandau