

Einführung in das Planen von Fahrradparkhäusern

Dipl.-Ing. Siegfried Reibetanz

Geschäftsführender Gesellschafter LEITPLAN GmbH



Gegründet Anfang der 1990er Jahre als Tochter der GRUPPE PLANWERK GmbH
Seit 2016 ingenieur- und hochbauliche Planungsaufgaben

Geschäftsführende Gesellschafter:

Dipl.-Ing. Carsten Schwiering (Architekt)

Dipl.-Ing. Siegfried Reibetanz (Stadtplaner, Architekt)

ebenfalls Gründungsmitglied GRUPPE PLANWERK und geschäftsführender
Gesellschafter bis Ende 2024

Leistungsbereiche

- Projektsteuerung nach AHO
- Objektplanung Ingenieurbauwerke nach § 43 HOAI
- Objektplanung für Gebäude und Innenräume nach §34 HOAI
- Objektplanung Verkehrs- und Freianlagen nach § 47 HOAI

- Generalplanungsleistungen zusammen mit langjährigen Partnerbüros für die Bereiche Tragwerksplanung, Planung der technischen Gebäudeausrüstung, Brandschutzplanung, Bauphysik, etc.

Projekte

- in den Bereichen Mobilität, Bildungsbau, Arbeiten und Wohnen
- in unterschiedlichen Bauweisen: Massiv, Holz, Module
- für unterschiedliche private und öffentliche Bauherren
- mit Erarbeitung Phase 0

**Planung von
Fahrradparkhäusern
ist eine Aufgabe mit hohen
Interdisziplinären Anforderungen !**

Nachhaltige
Mobilitäts- und
Verkehrsplanung

Gebäude-
bzw.
Ingenieurbau-
planung

Kenntnisse und Erfahrungen

Fördertöpfe /
Fördermittel /
Förderrichtlinien

Zusammenarbeit
mit öffentlichen
Auftraggebern
bei Schnittstellen
mit der
Deutschen Bahn

Verkehrsanlagen-
und Freianlagen-
planung

Anforderungen für den Planungsvorlauf

- Fahrradparkhaus als integraler Bestandteil einer zukunftsfähigen Bahnhofsumfeldentwicklung (**städtebaulich – verkehrlich**) - MBS
- Prognose- / Bedarfsermittlung für das geplante Stellplatzangebot
- Fördermöglichkeiten
- Frühzeitige Abstimmungen bei Schnittstellen mit der Deutschen Bahn

Vier Fahrradparkhäuser

Vier unterschiedliche, standortgerechte Lösungen



Bahnhof Oranienburg, Fertigstellung 2018



Bahnhof Eberswalde, Fertigstellung 2021



Bahnhof Schöneweide, im Bau



Bahnhof Fürstenwalde, im Bau

**Welche grundsätzlichen Anforderungen
sind bei der Planung von Fahrradparkhäusern
zu beachten
und jeweils standortgerecht zu lösen?**

- Kurze Umsteigewege (zur Bahn, ggf. ZOB)
- Ggf. Ausnutzung von bestehenden Höhen- und Tiefenlagen (direkte Verknüpfungen von Ober- oder Untergeschossen)
- Gute Sichtbar- und Erreichbarkeit des Parkhauses
- Einsehbarkeit, transparente Fassaden (soziale Kontrolle)
- Einfaches / klares Erschließungs- und Ordnungssystem innerhalb des Parkhauses
- Sichere Abstellanlagen für differenzierte Bedarfe

- Parkhaus als Imageträger für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung (Sichtbarkeit, städtebaulich-architektonische Qualitäten, identitätsstiftende Alleinstellungsmerkmale)
- Nachhaltigkeitsziele – Baustoffe, PV-Anlagen, Gründächer, Fassadenbegrünungen, flächen- und kostensparende Lösungen
- Funktionskombinationen (insbesondere WC, Fahrradservice)
- Bau- und Folgekosten
- Ggf. Berücksichtigung von Förderrichtlinien

Lösung Oranienburg

Steckbrief

Bauherr: Stadt Oranienburg

Zeitraum: 2016 – Ende 2018

Federführung: Tiefbauamt

Stellplätze: 1056

2 Geschosse, konventionelle Bauweise

Baukosten: 1,1 Mio € netto (KG 300, 400)

Städtebauförderung: ASZ (Aktive Stadt und Ortsteilzentren)

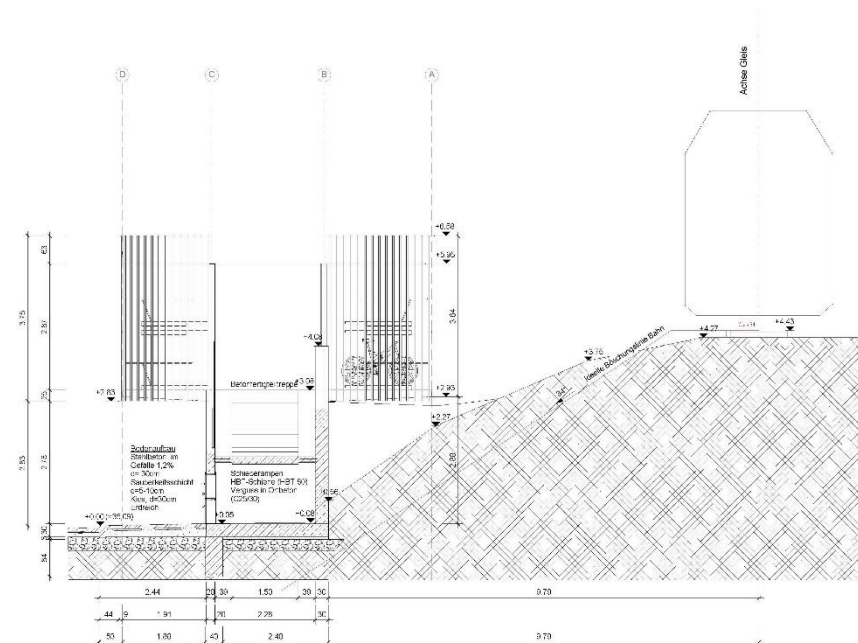
Förderanteil: 66%

Planungsprozess: Machbarkeitsstudie
Bahnhofsumfeld und Bedarfsprogramm
lagen vor



Standortspezifische Merkmale

- Fahrradparkhaus entlang des Bahndamms der S-Bahn mit direktem Zugang vom oberen Geschoss zur S-Bahn
- Gründung auf kommunalen Flächen, oberes Geschoss kragt über Bahnflächen raus (Vermeidung von Genehmigungszuständigkeiten durch das EBA)
- Direkter Zugang von der Straße zu den einzelnen Abstellanlagen im EG
- Gut sichtbar im Bahnhofsumfeld
- Erweiterung nach Süden mit zweiten S-Bahn-Zugang möglich



Lösung Eberswalde

Steckbrief

Bauherr: Stadt Eberswalde

Zeitraum: 2019 – 2021

Federführung: Tiefbauamt

Stellplätze: 604

2 Geschosse, Holzbauweise

Baukosten: 1,8 Mio € netto (KG 300, 400)

Förderung: EFRE

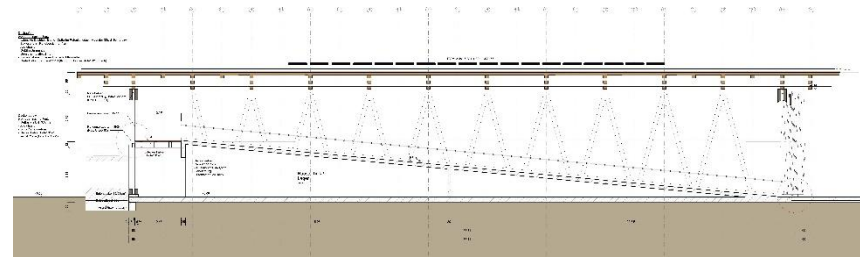
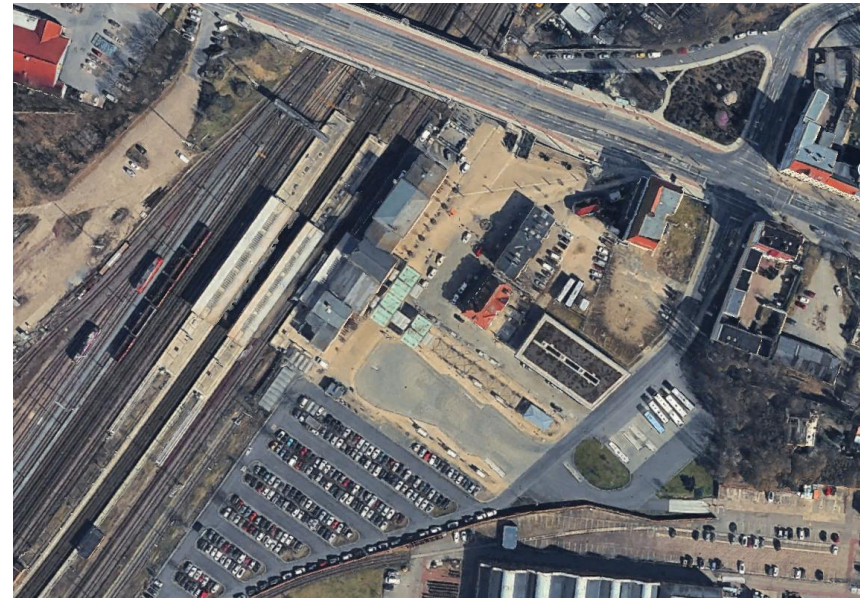
Förderanteil: 85 %

Planungsprozess: Machbarkeitsstudie
Bahnhofsumfeld und Bedarfsprogramm
lagen vor
Mehrfach ausgezeichnet



Standortspezifische Merkmale

- Standort vis à vis des Bahnhofsgebäudes – Entfernung rd. 70 m
- Markantes platzprägendes und identitätsstiftendes reines Holzbauwerk
- Holzbauweise weil in Eberswalde im 19. Jahrhundert in der Forst- und Holzforschung der Begriff Nachhaltigkeit entstand
- Markante Form als Ergebnis des Planungsprozesses mit dem Tragwerksplaner ifb – Holzfassade wurde Tragkonstruktion, auskragendes Dach als konstruktiver Holzschutz
- Im OG bisher Bügel – Erweiterung durch Doppelstockparken
- Mittelrampe als zentrale Erschließung



Lösung Schöneeweide

Steckbrief

Bauherr: GB infraVelo GmbH

Zeitraum: seit Ende 2023, im Bau

Stellplätze: Zwei Anlagen - 800 im Parkhaus, 300 in überdachter Anlage

2 Geschosse, Holzbauweise

Baukosten: 2,9 Mio € netto, beide Standorte (KG 300, 400)

Förderung: Innovative Projekte Radverkehr „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“ BMV

Förderanteil: 75%, 25% Sen MVKU 25

Planungsprozess: Studien für Platzgestaltung und Fahrradparken lagen vor als nachhaltiges Projekt ausgezeichnet



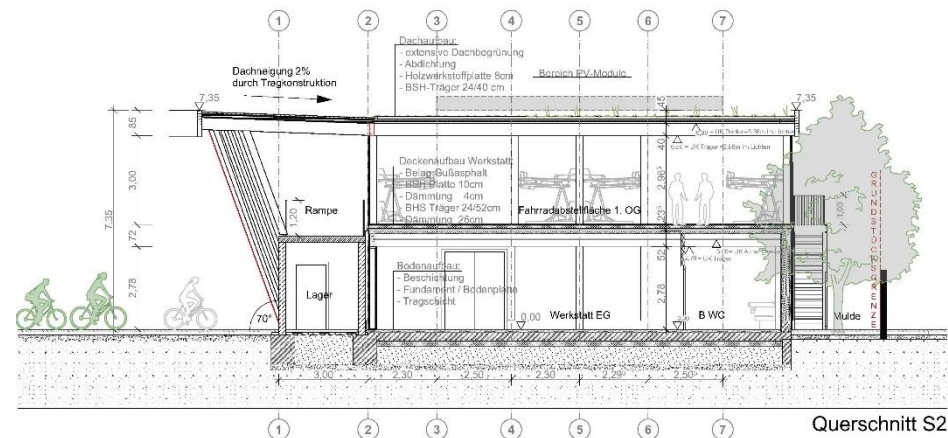
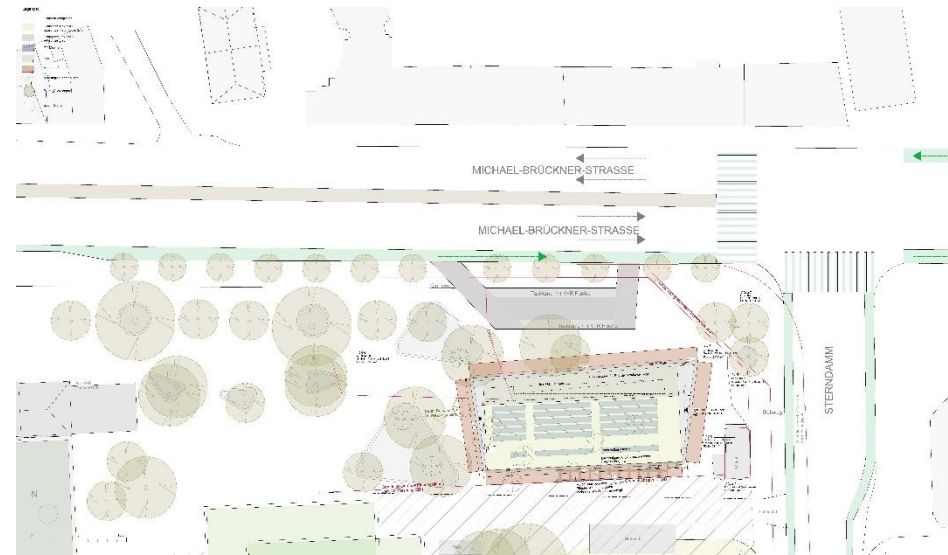
© xoio und Leitplan im Auftrag von infraVelo



© xoio und Leitplan im Auftrag von infraVelo

Standortspezifische Merkmale

- Doppelanlage aus Parkhaus und überdachter Anlage für kurze Wege
- Nachhaltigkeit durch Holzbauweise, Gründächer mit Retentionsfunktion, PV-Anlagen, begrünte Südfassade
- Raumprägende Architektur durch markante Holzkonstruktionen und außenliegende Rampe
- Identitätsstiftung durch einheitliche Gestaltung beider Anlagen
- Städtebauliche Aufwertung beider Standorte, Platzraumbildung durch Parkhaus
- Integration von Selfservicestation, Fahrradwerkstatt und -vermietung



Lösung Fürstenwalde / Spree

Steckbrief

Bauherr: Stadt Fürstenwalde / Spree

Zeitraum: seit Ende 2023, im Bau

Federführung: Hochbauamt

Stellplätze: ~ 560

2 Geschosse, Bauweise Holz / Hybrid

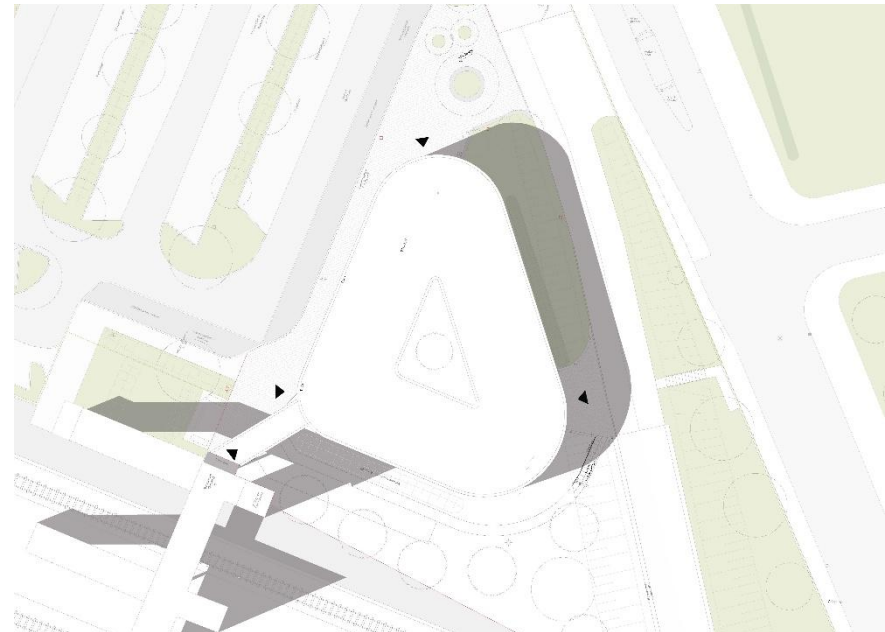
Baukosten: 2,0 Mio € netto (KG 300, 400)

Förderung: RiLi ÖPNV invest (Brbrg)

Förderanteil: 75%

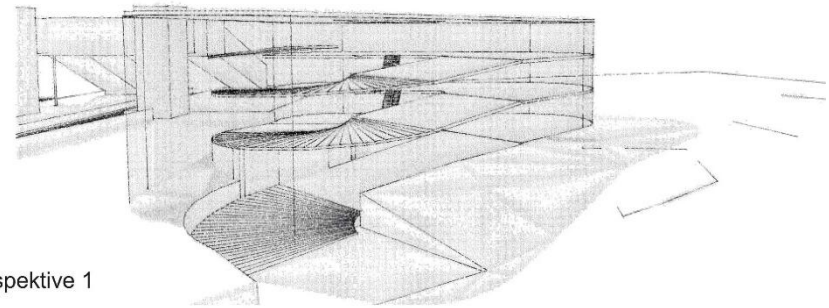
Planungsprozess: Machbarkeitsstudie

Bahnhofsumfeld lagen vor

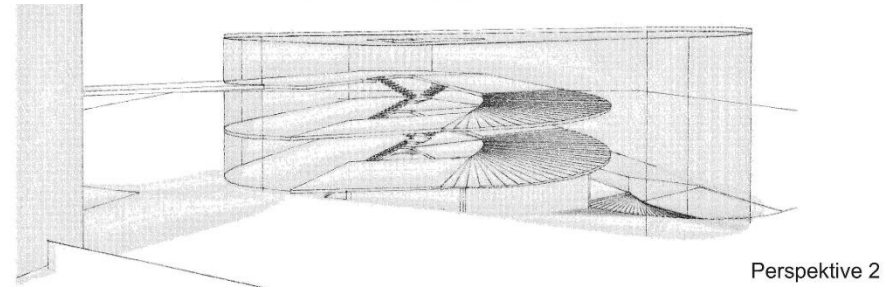


Standortspezifische Merkmale

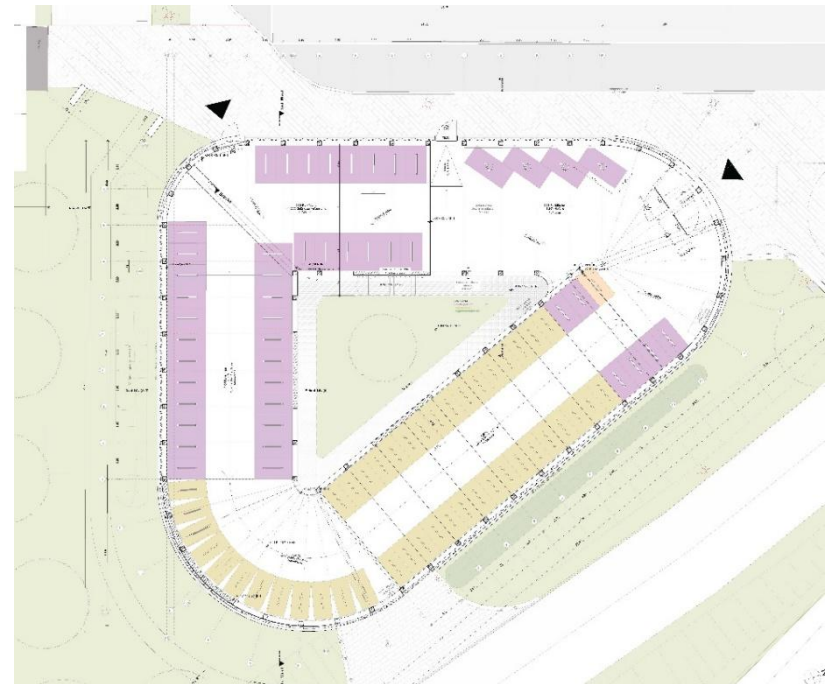
- Fahrradparkhaus auf der Nordseite des Bahnhofs als Anlage für Rampenparken (gewendelte Rampe)
- Abstellanlagen beidseitig der Rampe
- Kurze Wege durch direkte Anbindung an Bahnunterführung (unten) und Bahnsteigbrücke (oben)
- Durch Holzfassade und runden Baukörper identitätsstiftendes Bauwerk mit impulsgebender Bedeutung für die weitere städtebauliche Aufwertung des nördlichen Umfeldes
- Umfangreiche Untersuchungen / Abstimmungen zur Rampenneigung (reduziert von 10% auf 7,5%)



Perspektive 1



Perspektive 2



Erfolgsfaktoren

- Vorklärung der städtebaulich-verkehrlichen Rahmenbedingungen sowie der Bedarfsermittlung
- Frühzeitige Abstimmung mit der DB (bei Schnittstellen)
- Kompetente Steuerung und Koordination durch Verwaltung / Auftraggeber
- Fördermittel

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit**