

Erweiterung der Fahrrad-Stellplatzanlage am Bahnhof Biesenthal

Ergebnisse des Workshops und der Online-Umfrage

Veranstalter: Lokale Agenda 21 Biesenthal
Protokoll: Lena Bonsiepen
01.09.2020

Am 07.11.2019 beschloss die Stadtverordnetenversammlung Biesenthal die Erweiterung der Fahrrad-Stellplatzanlage am Bahnhof. Die Beteiligung der Pendler an der Planung ist ausdrücklich erwünscht. Aus diesem Grund führte die Lokale Agenda 21 Biesenthal im August 2020 einen Workshop und eine Online-Umfrage durch, deren Ergebnisse im Folgenden dokumentiert sind.



Protokoll des Workshops am 11.08.2020

Ziele

1. Beteiligung der Pendler an der Planung der Erweiterung
2. Begehung und Bewertung der von Amt und Bike+Ride-Offensive vorgeschlagenen möglichen Erweiterungsstandorte
3. Diskussion und Bewertung von Sicherungsmaßnahmen gegen Diebstahl und Vandalismus

Teilnehmer: 21 Personen



IST-Zustand

Die Fahrrad-Stellplatzanlage am Bahnhof wurde 2006 mit 44 Plätzen gebaut und 2012 um 48 Plätze erweitert. Alle Stellplätze befinden sich an der Waldstraße auf der westlichen (der Stadt zugewandten) Seite des Bahnhofs.

Die Anlage besteht aus Stahlrohrbügel, an die jeweils ein Fahrrad angeschlossen werden kann. Beidseitige Nutzung ist wegen des geringen Abstands der Bügel von 65 cm mit dem Risiko der Beschädigung der Fahrräder verbunden.

Die Anlage ist vollständig überdacht und durch vorhandene Straßenlampen beleuchtet. Der hintere neuere Teil ist unzureichend beleuchtet.

Straßenseitig ist die Anlage gut erreichbar; ein befestigter Gehweg zum Bahnsteig fehlt (jetziger Zustand: Trampelpfad über die Grünfläche).

Die Stellplätze sind in den Spitzenzeiten vollständig ausgelastet. „Wild“ abgestellte Fahrräder findet man vor allem an den Geländern der Bahnsteigzugänge auf beiden Seiten der Gleise. Im Vorgespräch mit der Bike+Ride-Offensive wurde mit der geschätzten Anzahl von 50 zusätzlichen Stellplätzen und evtl. 24 Stellplätzen in einer Schließanlage gearbeitet. Eine genaue Bedarfsanalyse, z.B. nach dem Berechnungsmodell in [1], steht noch aus.

Lageplan der möglichen Erweiterungsflächen



Standort 1 – Verlängerung der Stellplatzanlage an der Waldstr.

Der Standort bietet ausreichend Platz für alle zusätzlichen Bedarfe. Er befindet sich teils auf kommunalem, teils auf bahneigenem Grundstück.



Nachteilig ist der verlängerte Fußweg zum Bahnsteigzugang, insbesondere für Pendler in Richtung Eberswalde. Ein zweiter Zugang zum Bahnsteig Richtung Berlin würde den Fußweg morgens für die Berlin-Pendler deutlich abkürzen.

Der Standort benötigt zusätzliche Beleuchtung durch 1-2 Straßenlampen.

Standort 2 – vor dem Stellwerkgebäude auf der Ostseite

Der Standort ist begrenzt durch Gehweg, Bahnsteigzuwegung, Stellwerkgebäude und den einmündenden Weg Richtung Melchow und reicht nicht für alle zusätzlichen Bedarfe aus. Er liegt vollständig auf bahneigenem Grundstück.



Der Standort ist wegen des kurzen Wegs zum Bahnsteig für die Eberswalder Pendler von Vorteil und kann dazu beitragen, beobachtete Gefahrensituationen – Überqueren der Gleise bei geschlossenen Schranken – zu verringern. Reisende ohne Fahrkarte müssen die Gleise

überqueren, um eine Fahrkarte am Automaten auf der Westseite zu lösen. Ein zweiter Fahrkartenautomat auf der Ostseite würde diesen Nachteil beheben. Eine Stellplatzanlage auf der Ostseite des Bahnhofs wird voraussichtlich den aktuellen Mangel an Stellplätzen auf der Westseite entschärfen.

Standort 3 – auf dem stillgelegten Gleis auf der Ostseite

Der Standort bietet ausreichend Platz für alle zusätzlichen Bedarfe. Er liegt vollständig auf bahneigenem Grundstück. Die Vor- und Nachteile sind dieselben wie unter Standort 2 beschrieben.



Da der Standort tiefer als der Bahnsteigzugang liegt, müssen Zuwegungen/Treppen geschaffen werden, die nicht von der B+R-Offensive gefördert werden.

Es wurde berichtet, dass die Bahn die Reaktivierung stillgelegter Gleise prüft, zu denen auch das frühere dritte Gleis auf der Ostseite des Biesenthaler Bahnhofs gehört. Vor einer weiteren Erörterung des Standorts 3 ist mit der Bahn zu klären, ob eine Reaktivierung des Gleises ansteht.

Sicherungsmaßnahmen

Schließanlagen

Es ist davon auszugehen, dass der Bedarf an sicheren Stellplätzen – u.a. durch die Verbreitung von E-Bikes – zunehmen wird. Schließsysteme sind als Sammelschließanlagen (Abb. unten links) und als einzeln abschließbare Fahrradboxen (Abb. unten rechts) möglich. Letztere haben einen hohen Flächenbedarf und werden deshalb von der B+R-Offensive nicht gefördert. Wegen des höheren Sicherheitsstandards sollen solche Boxen dennoch in die weitere Planung einbezogen werden, in Frage kommt auch eine Kombination aus Sammelschließanlage und Boxen. Bei der Planung sind auch Non-Standard-Bauformen – z.B. Lastenräder – zu berücksichtigen.



Bevor weitere Baukörper errichtet werden, ist zu prüfen, ob existierende Gebäude für Schließanlagen genutzt werden können, z.B. das Stellwerkgebäude bzw. der angebaute Schuppen (Abb. unten).



Videoüberwachung

Überwachungskameras können nach den Erfahrungen im Bernauer Fahrrad-Parkhaus Diebstähle um ca. 50% verringern, jedoch nicht verhindern [2]. Es ist zu ermitteln, wie hoch die Zahl der aufgeklärten Diebstähle in Bernau auf Grund der Videoaufnahmen ist.

Jede Maßnahme zur Senkung der Diebstahl- und Vandalismusfälle ist empfehlenswert, es sollen deshalb geeignete Standorte für Überwachungskameras identifiziert werden.

Auswertung der Online-Umfrage

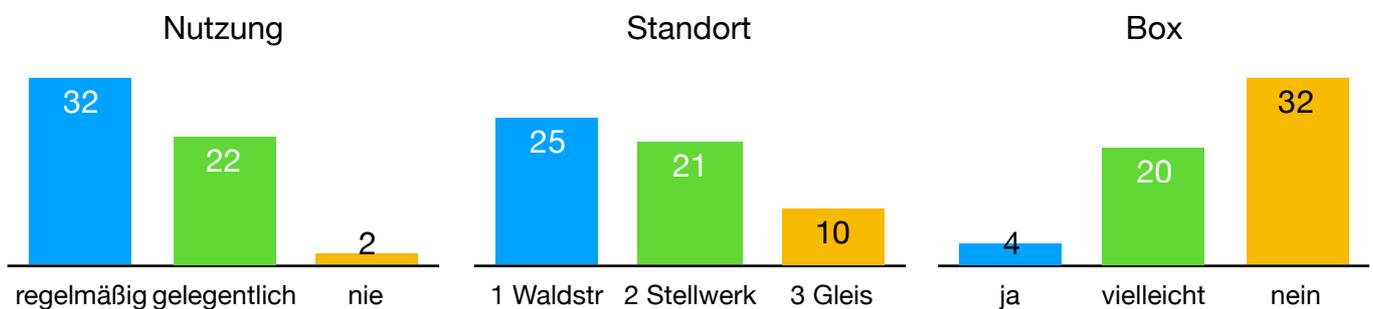
Die Umfrage war vom 1. bis 31. August 2020 online. Sie wurde beworben durch Plakate an den Stellplätzen und festgeklemmte Handzettel auf den abgestellten Fahrrädern.

Die Fragen:

- | | | | |
|---|------------|--------------|---------|
| 1. Wie oft nutzen Sie die Stellplätze? | regelmäßig | gelegentlich | nie |
| 2. Welchen Standort bevorzugen Sie? | 1 Waldstr. | 2 Stellwerk | 3 Gleis |
| 3. Würden Sie eine Box für 10€/Mon. mieten? | Ja | Vielleicht | Nein |

Es beteiligten sich 56 Personen.

Das Ergebnis:



Die Beteiligung von 56 Personen an der Umfrage mag gering erscheinen. Legt man aber als Maßstab die derzeitige Anzahl von 92 Stellplätzen zu Grunde, haben sich mehr als 50% der Stellplatznutzer beteiligt.

Der Standort 1 Waldstraße hat absolut die meisten Stimmen erhalten. Zählt man jedoch die Befürworter eines östlichen Standortes (2 und 3) zusammen, ergibt sich mit 25 gegen 31 ein klares Votum für die Ostseite.

Anmerkungen der Befragten

Zum Standort

- Eigentlich finde ich alle 3 Erweiterungsflächen okay.
- Zusätzlich zur wichtigsten Erweiterung @1 sollte auch auf der Ostseite der Bahn ein kleinerer Stellplatz entstehen.
- Am Standort 2 herrscht bisher ein Mangel an Abstellplätzen. -Ankommende Pendler aus Berlin können diesen Standort schnell erreichen ohne extra hinter das Bahnhofsgebäude laufen zu müssen. -Gute Einsicht von der Straße her > für Raddiebe vielleicht nicht so gut.
- Eine weitere Stellplatzmöglichkeit wäre die Freiflächen am PKW Pendlerparkplatz neben oder vor dem ALDI. Dieser Stellplatz ist durch Publikumsverkehr besser unter Kontrolle.
- Sinnvoll wäre doch, auf beiden Seiten Stellplätze zu schaffen.

Zu Mietboxen und Sicherheit

- würde auch bezahlen, für gelegentliche Nutzer eignet sich eher ein Zeitschloss

- Abschließbare Boxen fände ich bei 1 oder den bestehenden Flächen am besten. Ich fände es auch gut, wenn ein Teil der Boxen groß genug für Lastenräder wären. Und ginge auch eine tageweise Miete für bspw. 2 Euro?
- Box brauch ich nicht, wäre für manche Leute aber evtl. ein guter Sicherheitsaspekt.
- Kameras installieren
- Wenn ich eine regelmäßige & längere Anfahrt zum Bahnhof hätte, würde ich diese mit dem Ebike absolvieren wenn es eine abschließbare Bos gibt!
- Mein Eindruck ist, dass momentan wenig bis keine Vandalismus und Diebstahldelikte stattfinden, daher sehe ich die Boxen nicht als notwendig an.
- Vor einem Ausbau der Fläche steht m.E. das Thema "Sicherheit". Was nützt ein Mehr an Stellplätzen, wenn bedingt durch Diebstahl und Vandalismus der Wille verloren geht, sein Rad dort überhaupt abzustellen? In den letzten Wochen wurden allein aus unserem Haushalt an Rädern eine Felge so verbogen, dass sie ersetzt werden musste und mehrfach die Ventile geöffnet, gestohlen oder - wie jüngst geschehen - komplett abgerissen, so dass ein Aufpumpen nicht mehr möglich war. Wir pendeln zwischen Biesenthal und Berlin und haben uns bewusst gegen ein Auto und für den ÖPNV in Verbindung mit Fahrrädern entschieden. Dieses Konzept ist leider leicht infrage gestellt, sollte es weiterhin regelmäßig zu Beschädigungen an Fahrrädern kommen. Bspw. könnte eine Überwachungskamera am Bahnhofsgebäude in Richtung Fahrradstellplätze inkl. Hinweisschild montiert werden.

Sonstiges

- Der bisherige Stellplatz am Bahnhof hat keine Zuwege für Fußgänger! Vom Fahrradabstellplatz zum Bahnsteig kommt man fußläufig nur über die Straße oder über die Wiese durch den Matsch. Die Straße ist gefährlich, denn Tempo 30 gilt offensichtlich nicht für Anlieger der TZMO. Bitte dringendst - noch vor dem Bau einer Erweiterung - einen Fußweg vom Stellplatz zum Bahnsteigzugang anlegen (zwischen Stellplatz und Bahnsteig).
- Ebenfalls dringend: Fahrradschrott regelmäßig entfernen, der blockiert monatelang die raren Bügel.
- Der gepflasterte Straßenabschnitt vor dem Bahnhofsgebäude sieht zwar schön aus, ist aber für Radfahrer völlig ungeeignet. Das bedeutet, dass fast alle Radfahrer den Gehweg vor dem Bahnhof bzw. die neue Bushaltestelle gegenüber benutzen und damit unbeabsichtigt Fussgänger behindern/gefährden. Dies ist besonders im Berufsverkehr der Fall. Ein kleiner Asphaltstreifen auf dem Pflaster wäre hilfreich.
- Ich würde mir einen Fahrradstellplatz an der Bushaltestelle Wuhlwinkel wünschen, da dort auch Schulkinder der Dewinseesiedlung in den Bus einsteigen und mit dem Fahrrad dort hinfahren. Dieser sollte natürlich auch sicher sein.
- Ich wohne in der Ruhlsdorfer Straße. Ich fahre immer mit dem Rad oder manchmal mit dem Bus nach Bernau. Der Bus hält fast vor der Haustür. Ich muss nichtmal mit dem Rad zum Bus, kann mir aber vorstellen, dass 3-4 Radstände an den Bushaltestellen eine sinnvolle Ergänzung wären. Am besten sind große robuste Bügel, wie beim Edeka oder am Bahnhof. jeweils einer links und recht und 2 hinter der Haltestelle. Überdachung für die Radstände ist natürlich deluxe, aber nicht notwendig. Alles andere, wo man nur den Reifen irgendwie reinquetscht und das Rad nachher nicht richtig steht ist Bockmist.
- Ein breiter Radweg mit Begegnungsoption vom Markt runter zum Langeröner Weg wäre sinnvoll.
- Bei der Gelegenheit könnte man auch gleich mal den ebenfalls fehlenden Fußweg vom Gehweg Bahnhofstraße zu Aldi anlegen... hier ist es das Gleiche: Fußgänger dürfen sich auf der Straße umfahren lassen oder über matschige Trampelpfade und über den Parkplatz laufen.

Anhang

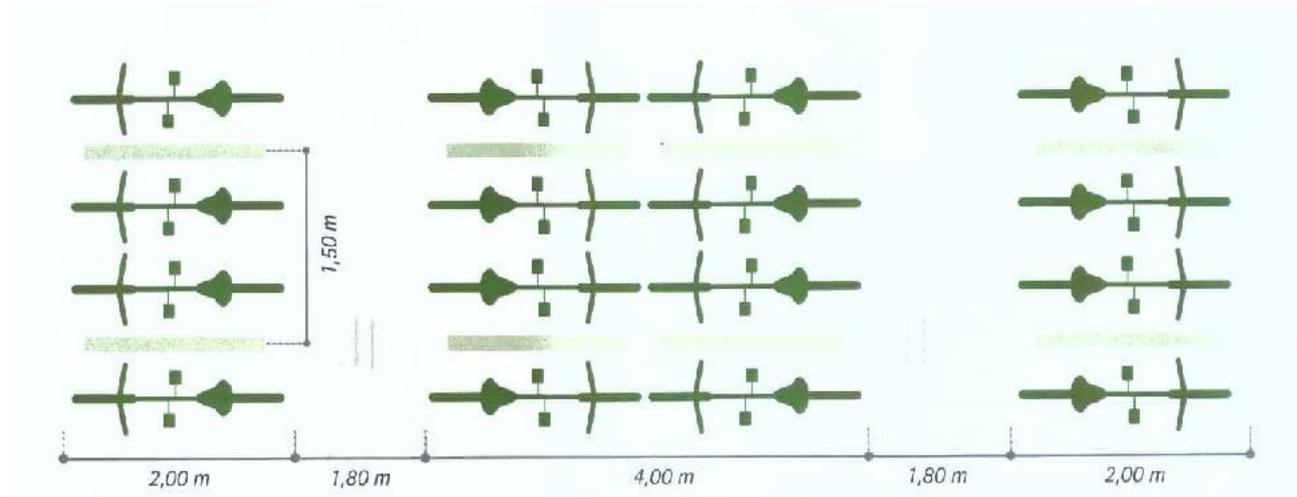
Zusammenfassung der Anfragen/Anträge an DB

- Prüfung der Nutzbarmachung des Stellwerkgebäudes bzw. dessen Anbaus für Schließanlagen
- Wie ist der Planungsstand bzgl. der Reaktivierung des dritten Gleises?
- Bau eines zweiten Zugangs zum Bahnsteig auf der Westseite (Waldstraße)
- Errichtung eines zweiten Fahrkartenautomats auf der Ostseite (Grüntaler Seite)

Optimale B+R-Stellplätze sind nach [1]

- grundsätzlich überdacht,
- verfügen über einen Bügeltyp mit Anschliebmöglichkeit des Fahrradrahmens
- und haben eine günstige Lage zum Bahnhofszugang:
 - max. 20m bei nicht überdachten Anlagen,
 - max. 50m bei überdachten Anlagen,
 - max. 100m bei überdachten Anlagen und mit gesichertem Zugang.

Beispiel Mindestmaße Fahrradgroßparkplätze aus [4]



Quellen

1. vbb „Leitfaden Parken am Bahnhof 2020“ <https://www.vbb.de/media/download/9182>
2. Fahrradparkhaus Bernau, Seminar „Fahrradparken – Bewährte Konzepte und innovative Entwicklungen“, http://www.agfk-brandenburg.de/wp-content/uploads/2018/02/Tag2_Bernau.pdf
3. Bike+Ride-Offensive, <https://www1.deutschebahn.com/bikeandride>
4. Fahrradparken leichtgemacht – Handlungsleitfaden zur Herstellung und Erneuerung von Fahrradparkplätzen in Eberswalde, Herausgeber: Stadt Eberswalde, Juni 2020