Technische Hochschule Wildau
Technical University of Applied Sciences

Machbarkeitsstudie für neue Fahrradabstellanlagen am intermodalen Knotenpunkt S-Bahnhof Zeuthen

Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen
Technologien für intermodale Verknüpfungen

Andreas Beneking, Caspar Follert, Daniel Rudolf, Marc Jähnig, Valerie Kramer

SoSe 2026

Agenda

1. Grundlagenermittlung
2. Bestandserhebung
3. Umfrageergebnisse
4. Bedarfsermittlung
5. Potenzialflächen
6. Anlagentypen
7. Maßnahmenvarianten & Szenarien

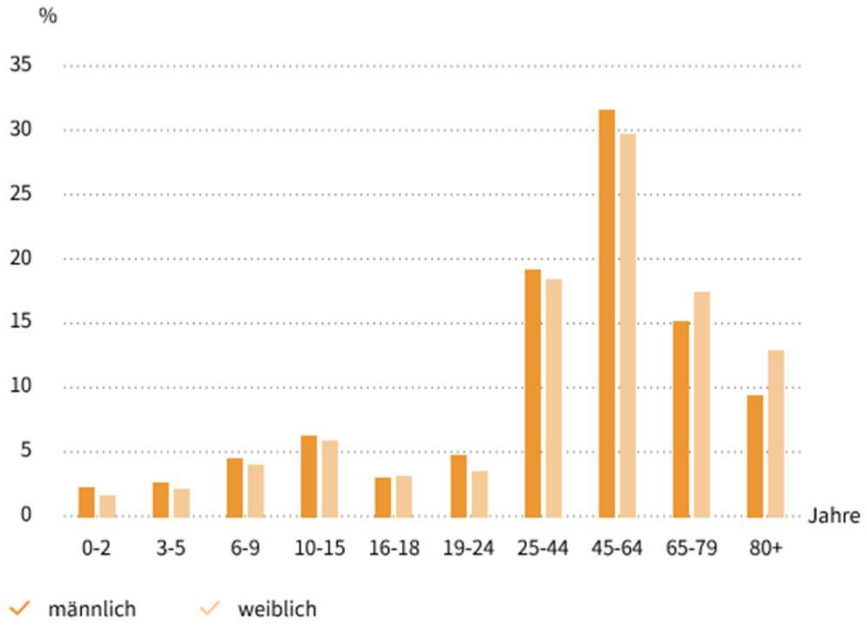
Technische Hochschule Wildau
Technical University of Applied Sciences

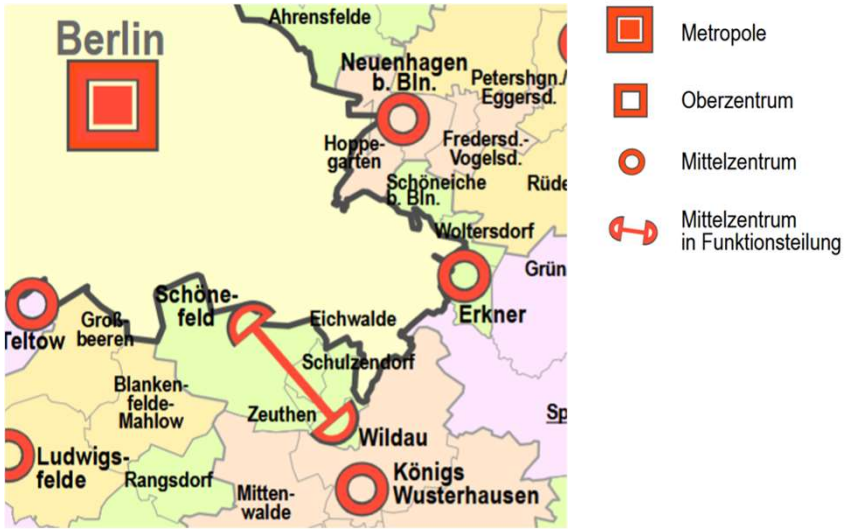
Grundlagenermittlung

Grundlagenermittlung

Lage und Bevölkerung

11.578 Einwohner:innen (2026)





- Kaufkraftstarke Kommune im Umfeld von Wirtschaftszentren
- zwischen Mittelzentren in Funktionsteilung (Wildau & Schönefeld)
- Nähe Mittelzentrum Königs Wusterhausen, Metropole Berlin

Quellen: Pendleratlas, Wegweiser Kommune

Grundlagenermittlung

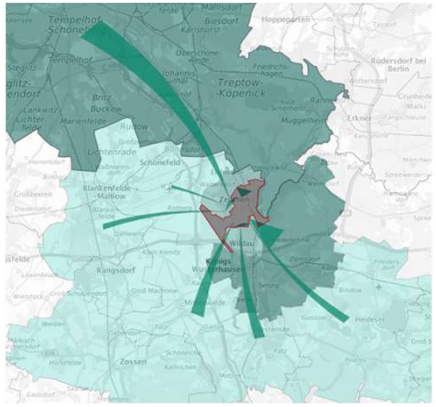
Pendelströme

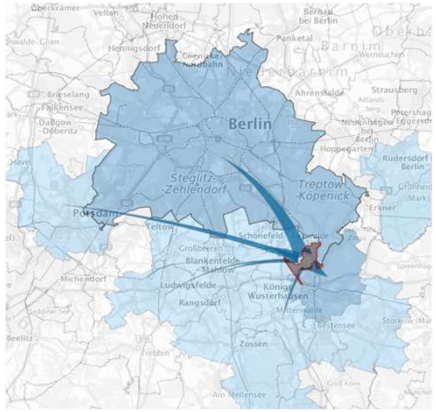
Einpendelnde: 1.730 Pers.
Auspendelnde: 4.912 Pers.

Einpendelgebiete	Pendelnde
Berlin	514
Königs Wusterhausen	284
Wildau	222
Schulzendorf	154
Eichwalde	111

Auspendelgebiete	Pendelnde
Berlin	2.712
Wildau	390
Königs Wusterhausen	377
Schönefeld	209
Eichwalde	89

Quellen: Pendleratlas, Wegweiser Kommune

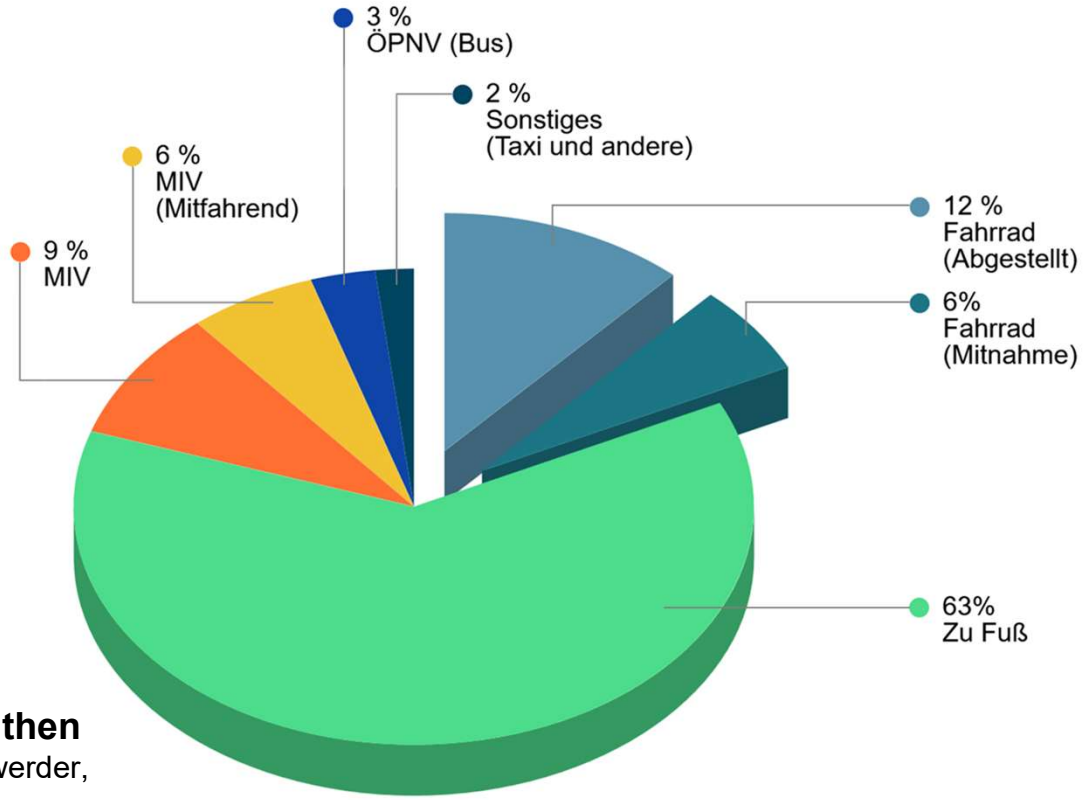






Grundlagenermittlung

VBB Stationsbefragung: Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zum Bahnhof



Vorlauf zum Bahnhof Zeuthen
Linien S8, S46; Richtung Birkenwerder, KW, Wildau, Grünau (n=1.357)

Quelle: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) (2025): Stationsbefragung 2025 – S Zeuthen. Berlin.

Grundlagenermittlung

VBB Stationsbefragung: Fahrradabstellsituation

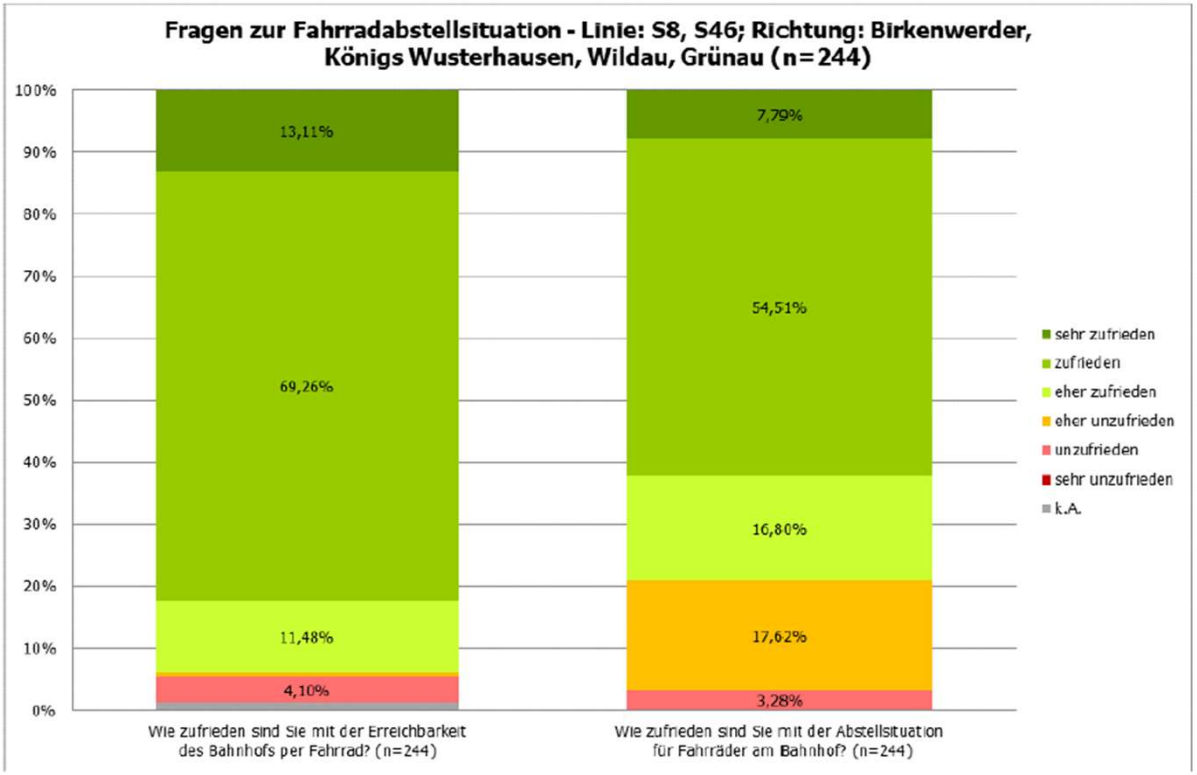


Abbildung 15: S Zeuthen - Fragen zur Fahrradabstellsituation - Linie: S8, S46; Richtung: Birkenwerder, Königs Wusterhausen, Wildau, Grünau (n=244)

Quelle: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) (2025): Stationsbefragung 2025 – S Zeuthen. Berlin.

Grundlagenermittlung

VBB Stationsbefragung: Potenzial

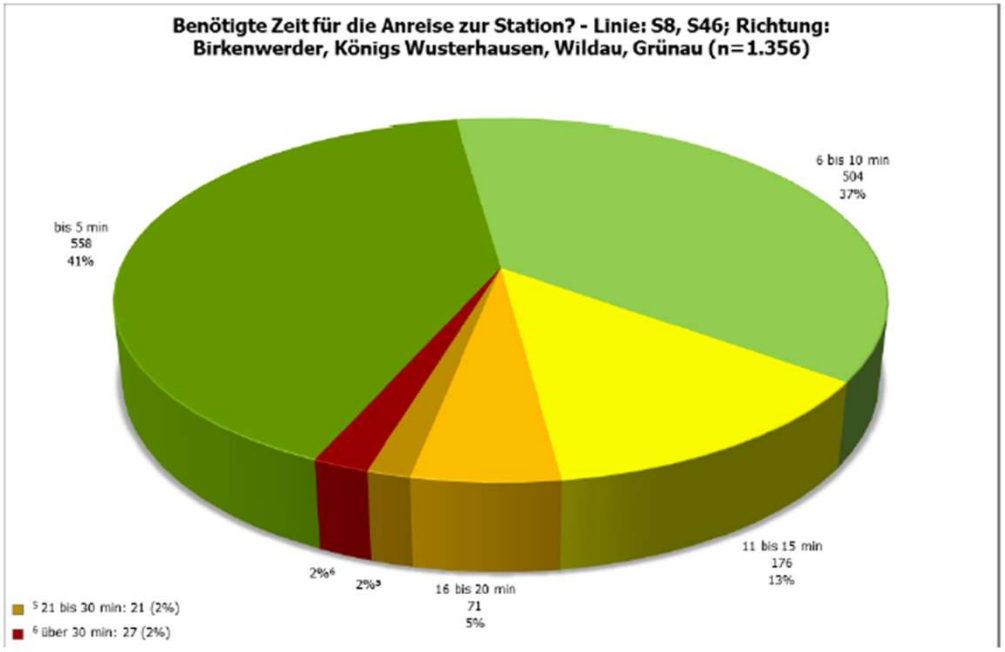


Abbildung 5: S Zeuthen - Benötigte Zeit für die Anreise zur Station? - Linie: S8, S46; Richtung: Birkenwerder, Königs Wusterhausen, Wildau, Grünau (n=1.356)

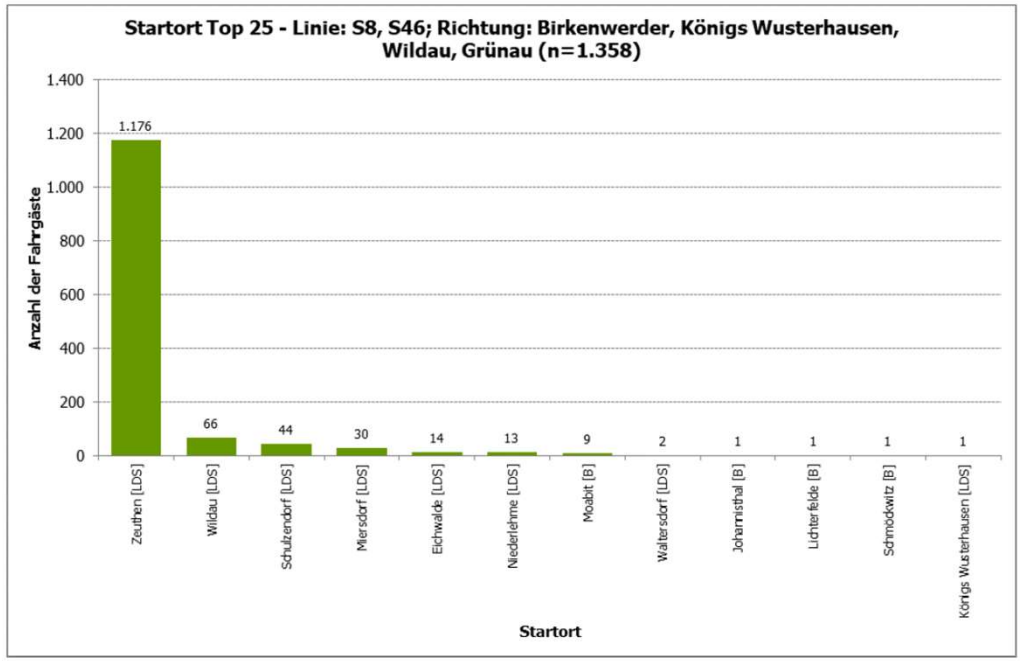


Abbildung 8: S Zeuthen - Startort Top 25 - Linie: S8, S46; Richtung: Birkenwerder, Königs Wusterhausen, Wildau, Grünau (n=1.358)

Quelle: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) (2025): Stationsbefragung 2025 – S Zeuthen. Berlin.

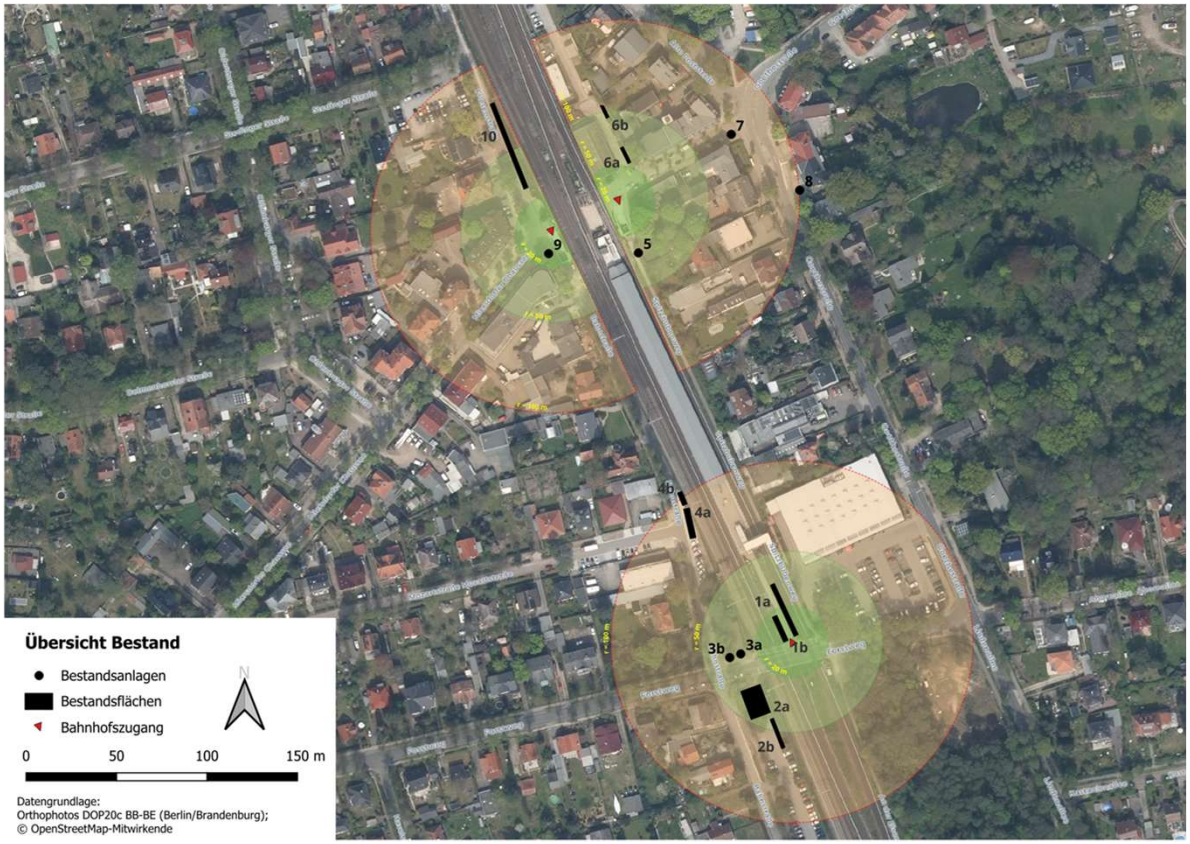
Technische Hochschule Wildau
Technical University of Applied Sciences

Bestandserhebung

Bestandserhebung

Anlagen im Bestand - 485 Stellplätze

Nr.	STP freisteh.	STP überd.
Zugang Goethestraße		
5	**10**	
6a	**20**	
6b	**16**	
7	**16**	
8	**10**	
Σ	**72**	
Zugang Miersdorfer Cha.		
9	**4**	
10		**112**
Σ	**116**	
SUMME (NORD): 188		



Nr.	STP freisteh.	STP überd.
Zugang Forstweg		
1a	**62**	
1b	**26**	
2a		**80**
2b	**52**	
3a	**16**	
3b	**13**	
4a		**32**
4b	**16**	
SUMME (SÜD): 297		
GESAMT: 485		

Bestandserhebung

Anlagen im Bestand - 485 Stellplätze


1a+b


2a


2b


3a


3b


4a


4b


5

Bestandserhebung

Anlagen im Bestand - 485 Stellplätze



6a



6b



7



8

Google Street View-Aufnahme



9



10

Bestandserhebung

Anlagen im Bestand - 485 Stellplätze

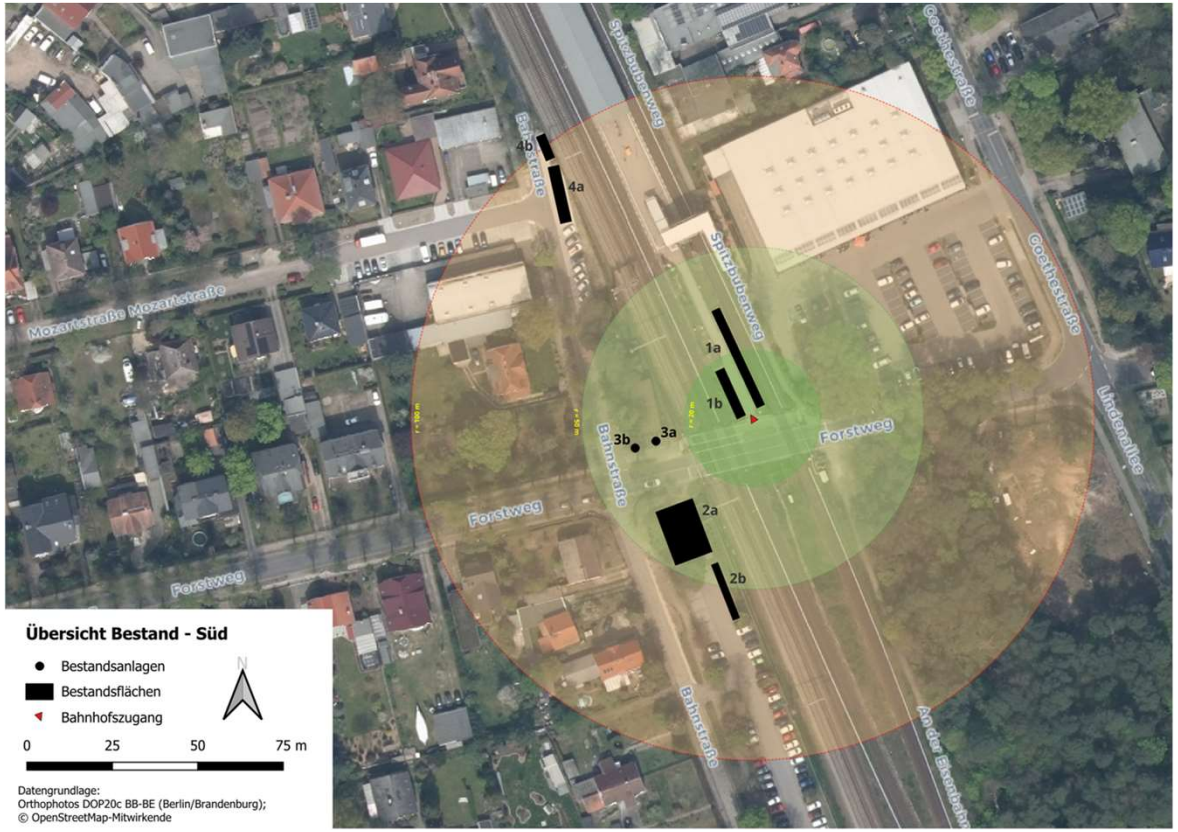
Bahnhofszugang	Stellplätze		SUMME
	optimal	nicht optimal	
Forstweg (Süden)	80	217	297
Goethestraße (Nordosten)	0	72	72
Miersdorfer Chaussee (Nordwesten)	56	60	116
SUMME	**136**	**349**	**485**

136 optimale Stellplätze gemäß VBB Leitfaden vorhanden

optimal, wenn überdacht und bis zu 50 m entfernt oder
bis zu 100 m entfernt und gesichert (hier nicht vorhanden)

Bestandserhebung

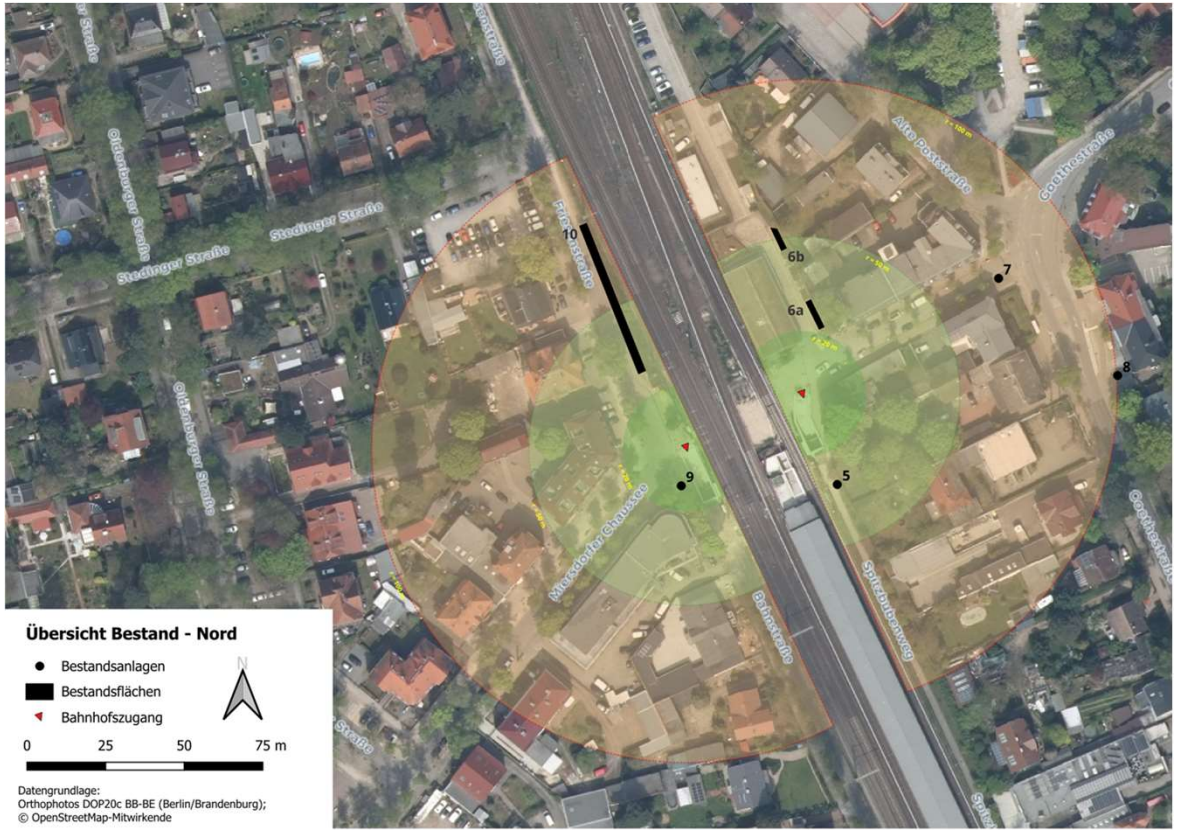
Auslastung der Bike and Ride Anlagen im Bestand - Süden



Nr.	STP	Belegung	Belegungsgrad
Südliche Bahnsteigrampe			
1a	62	20	32,26 %
1b	26	5	19,23 %
B+R Bahnstraße			
2a	80	53	66,25 %
2b	52	8	15,38 %
Forstweg			
3a	16	5	31,25 %
3b	13	0	0,0 %
B+R Bahnstr./Mozartstr.			
4a	32	11	34,375%
4b	16	0	0,0 %

Bestandserhebung

Auslastung der Bike and Ride Anlagen im Bestand - Norden



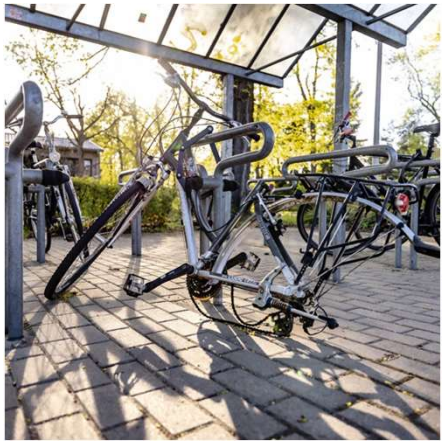
Nr.	STP	Belegung	Belegungsgrad
Spitzbubenweg			
5	**10**	**2**	**50,0 %**
Güterboden			
6a	**20**	**19**	**95,0 %**
6b	**16**	**10**	**62,5 %**
Goethestraße			
7	**16**	**14**	**87,5 %**
8	**10**	**0**	**0,0 %**
B+R Friesenstraße			
9	**4**	**1**	**25,0 %**
10	**112**	**156**	**139,29 %**

Bestandserhebung

Auslastung der Bike and Ride Anlagen im Bestand

- Hoher Parkdruck im Nordwesten
- Überbelegung Friesenstraße
- Wildparker rund um Zugangsbauwerk Nordwest
- hohe Anlagenvielfalt
- Anlagen B+R Friesenstraße (8x M14), B+R Bahnstraße (2x M26; 2x M14) und Bügel auf südlicher Bahnsteigrampe im Eigentum der S-Bahn Berlin GmbH
- überwiegend Anlagen mit hohem Lebensalter und Funktionsstörungen
- Schrotträder









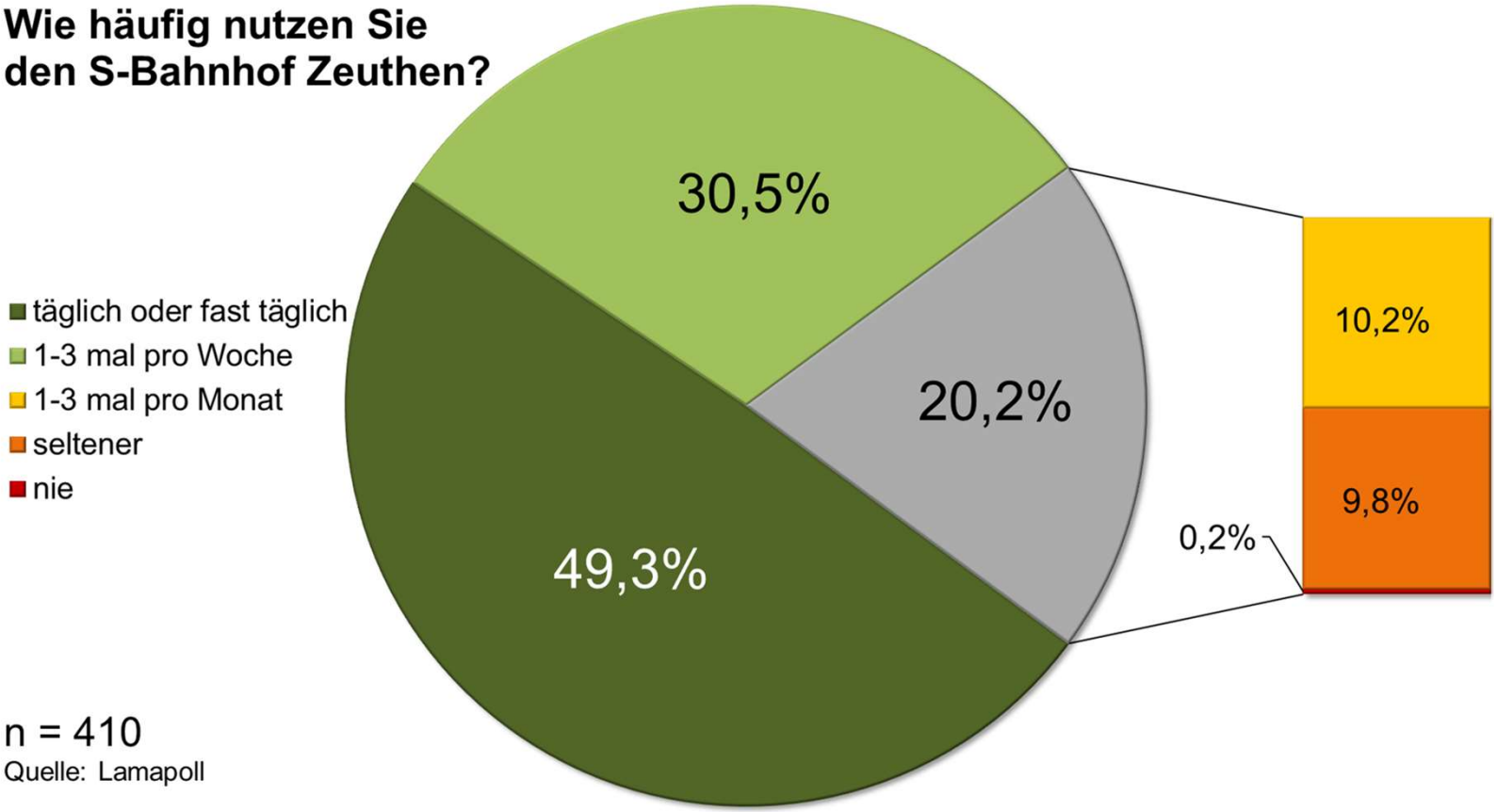
Technische Hochschule Wildau
Technical University of Applied Sciences

Umfrageergebnisse

Umfrageergebnisse

Nutzung

Wie häufig nutzen Sie den S-Bahnhof Zeuthen?



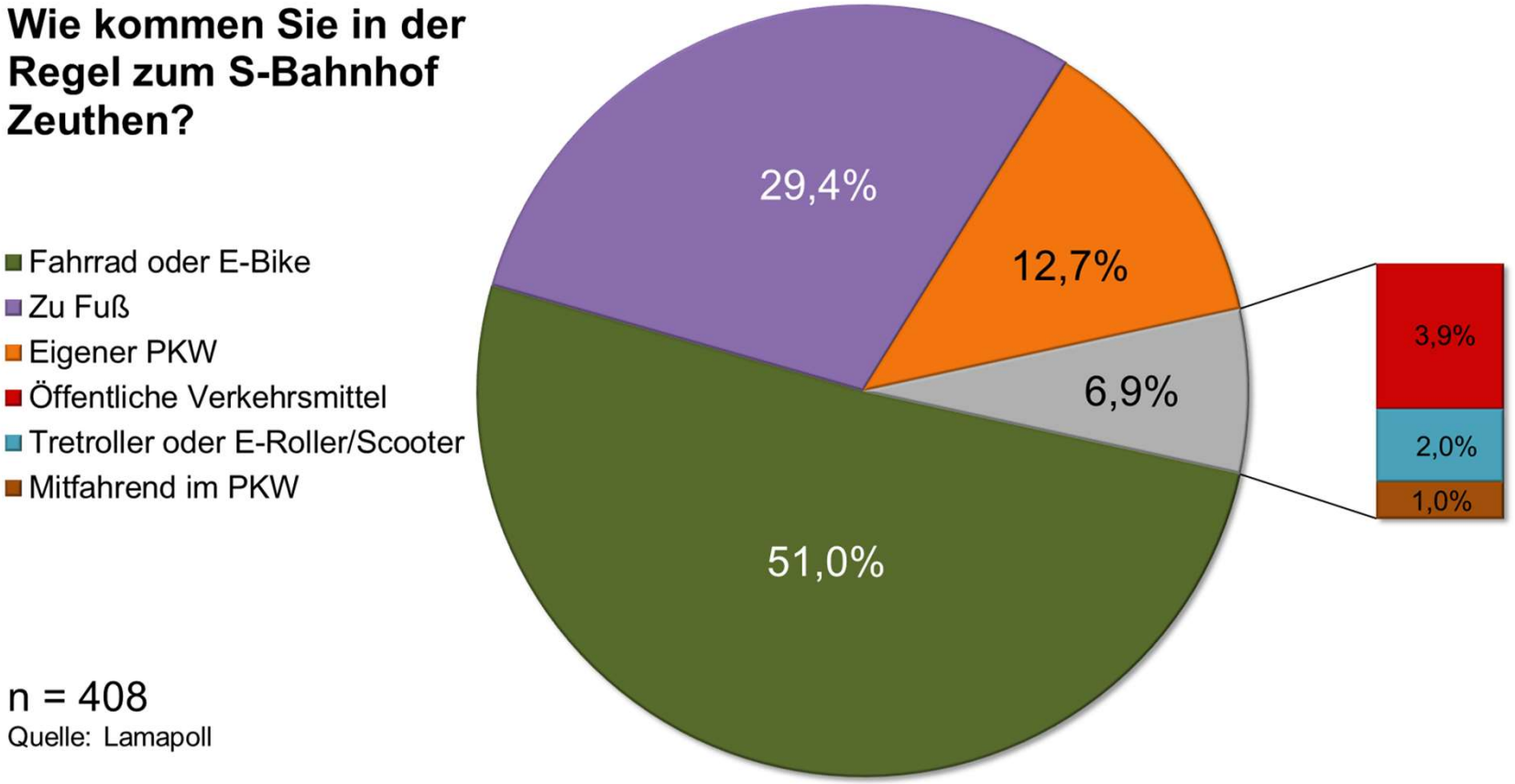
n = 410

Quelle: Lamapoll

Umfrageergebnisse

Nutzung

Wie kommen Sie in der Regel zum S-Bahnhof Zeuthen?



n = 408

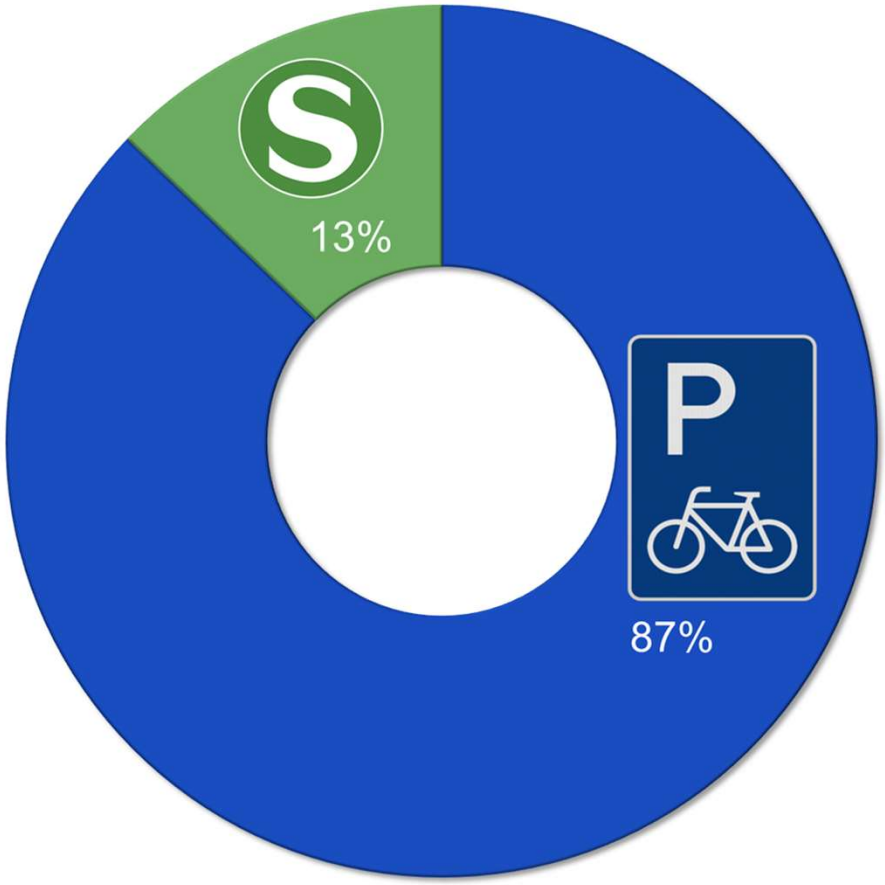
Quelle: Lamapoll

Umfrageergebnisse

Nutzung

Was machen Sie mit Ihrem Fahrrad am Bahnhof?

- Ich parke mein Fahrrad überwiegend am Bahnhof.
- Ich nehme mein Fahrrad überwiegend in der S-Bahn mit.



n = 177

Quelle: Lamapoll

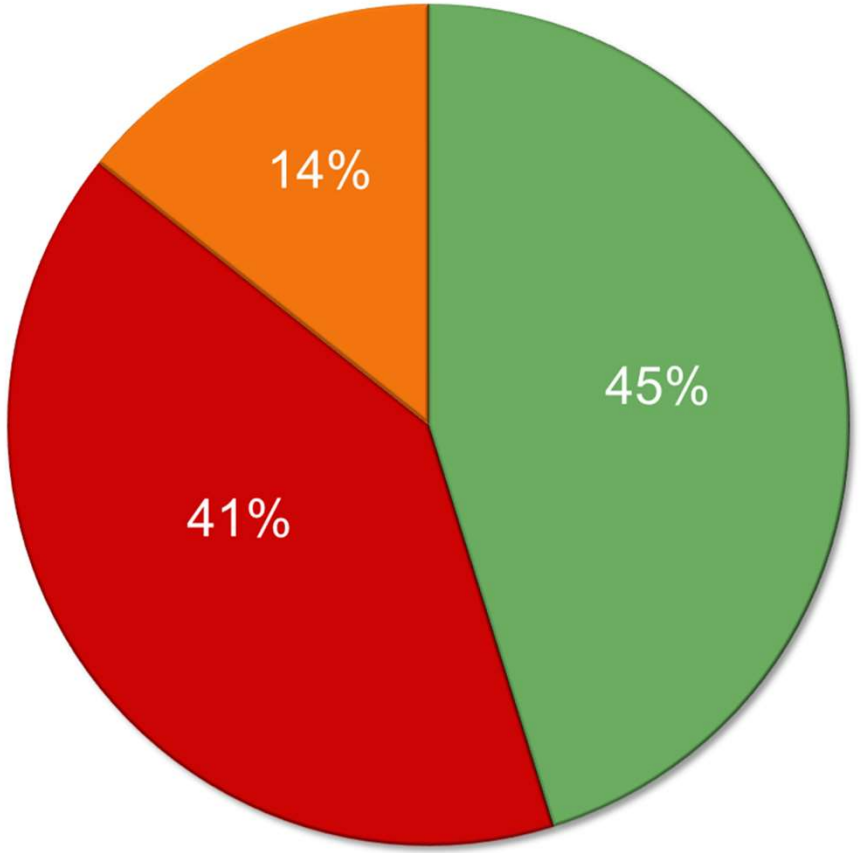
Umfrageergebnisse

Nutzung

Warum parken Sie ihr Fahrrad nicht am S-Bahnhof Zeuthen?

Antworten derer, die es in der S-Bahn mitnehmen.

- Ich brauche es auch am Zielbahnhof.
- Ich habe Sorge vor Diebstahl oder Vandalismus.
- Es gibt keine geeigneten Abstellplätze für mein Fahrrad.



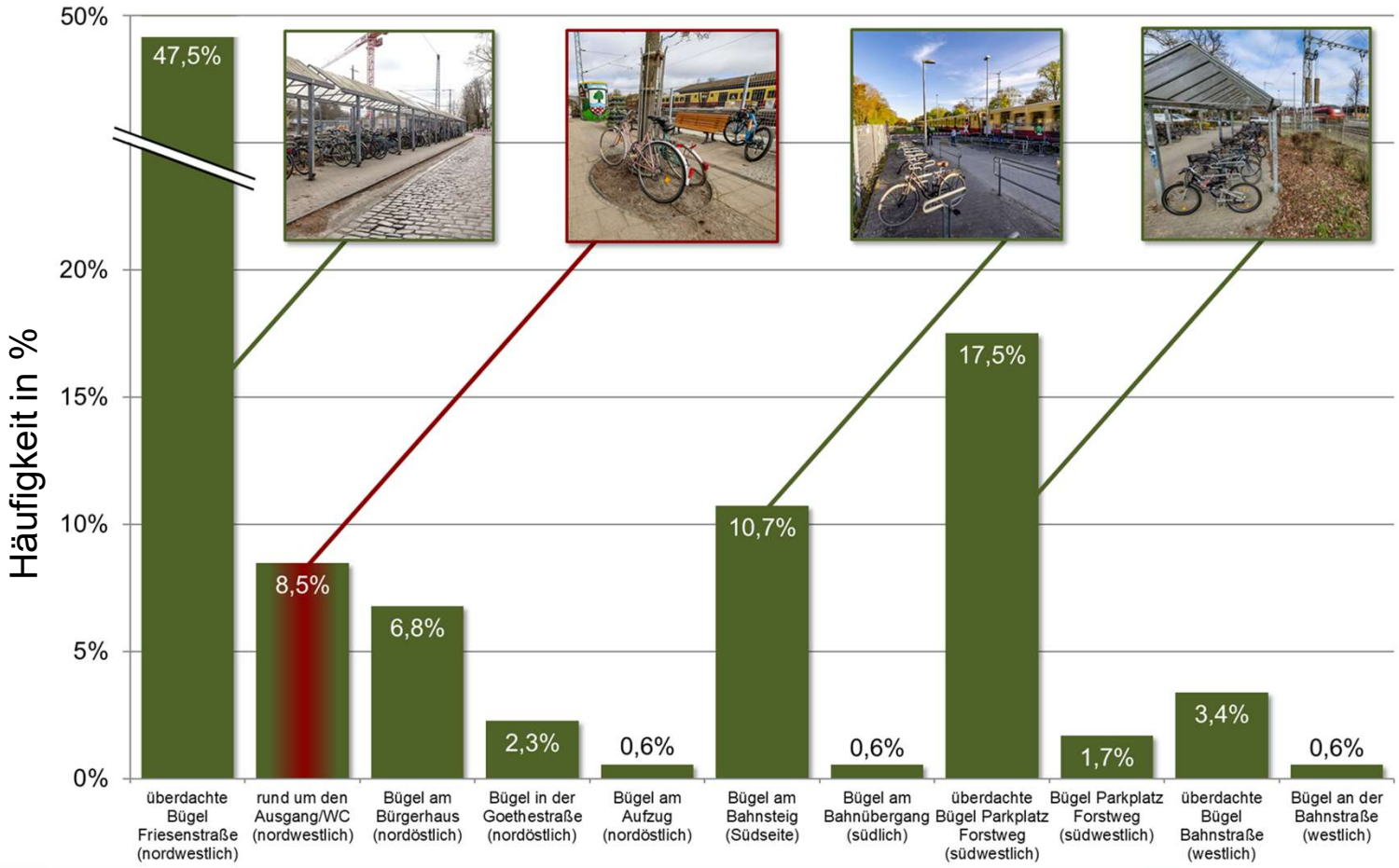
n = 26

Quelle: Lamapoll

Umfrageergebnisse

Nutzung Bestandsanlagen

Wo parken Sie bevorzugt ihr Fahrrad am Bahnhof?



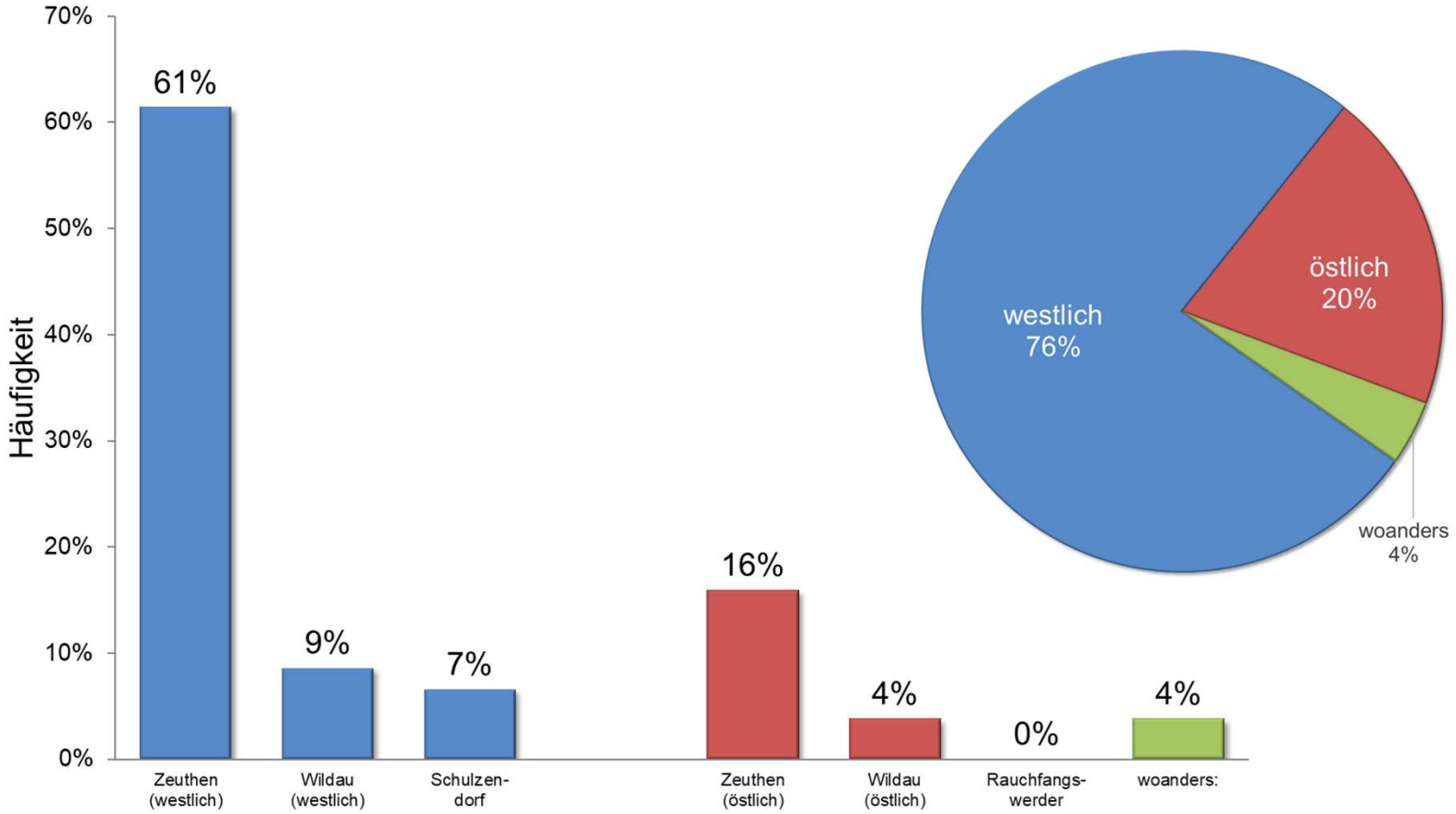
n = 177

Quelle: Lamapoll

Umfrageergebnisse

Wohnorte

Wo wohnen Sie?



n = 396

Quelle: Lamapoll

Umfrageergebnisse

Fahrradnutzung

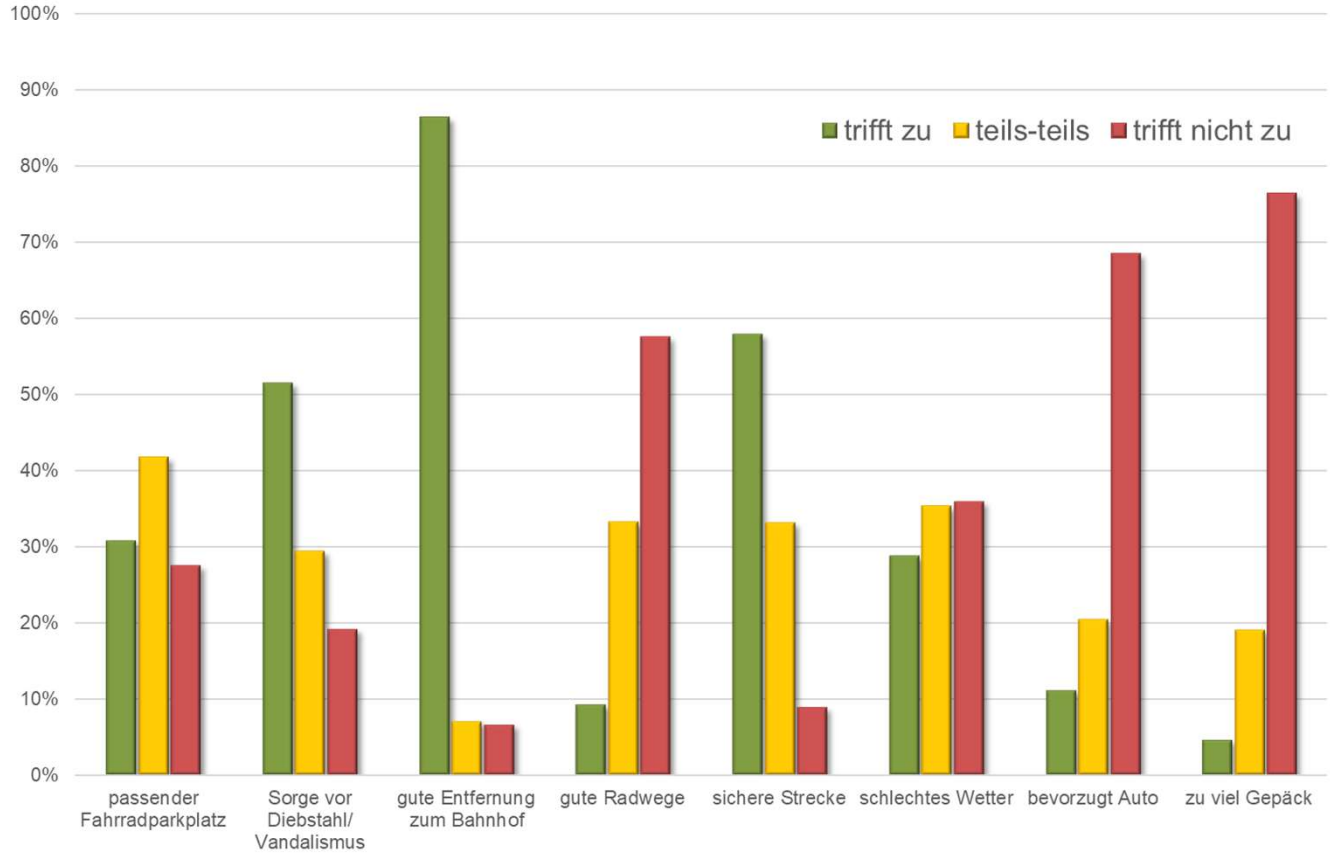
Warum fahren Sie mit dem Fahrrad zum Bahnhof - oder warum nicht?

relevant:
- Kapazität
- Sicherheit Bhf/unterwegs
- Entfernung
- Radwegqualitiät

weniger relevant:
- Wetter
- MIV
- Lasten und Gepäck

n ≥ 367

Quelle: Lamapoll



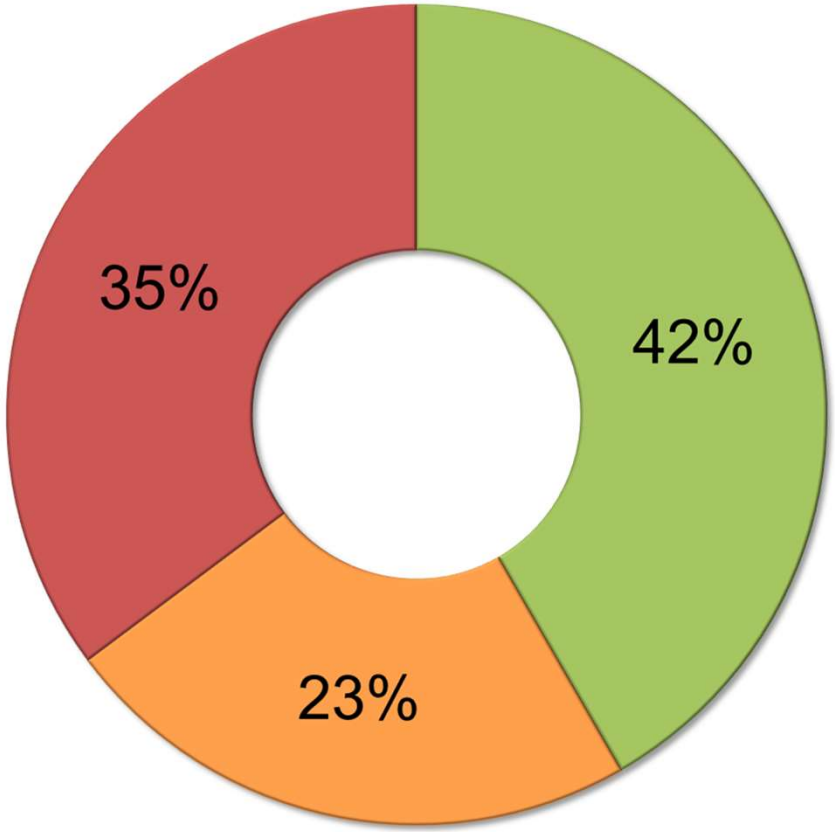
Umfrageergebnisse

Abschließbare Anlagen

**Angenommen,
es gäbe am S-Bahnhof
Zeuthen abschließbare
Abstellplätze für Fahrräder.**

Ich würde diese ... nutzen.

- *wahrscheinlich*
- *teils-teils*
- *unwahrscheinlich*



n = 372
Quelle: Lamapoll

Umfrageergebnisse

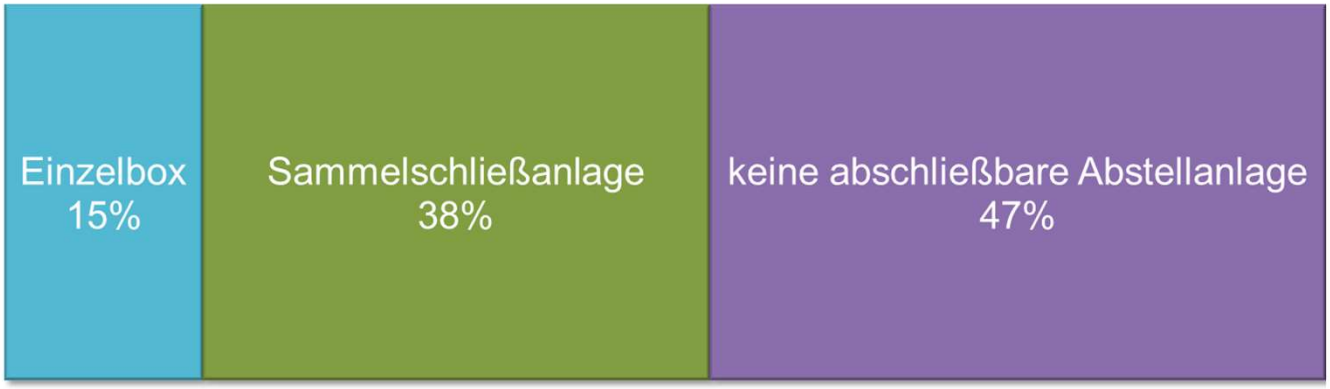
Abschließbare Anlagen

Welche Art von abschließbarer Abstellanlage würden Sie am Bahnhof bevorzugt nutzen?









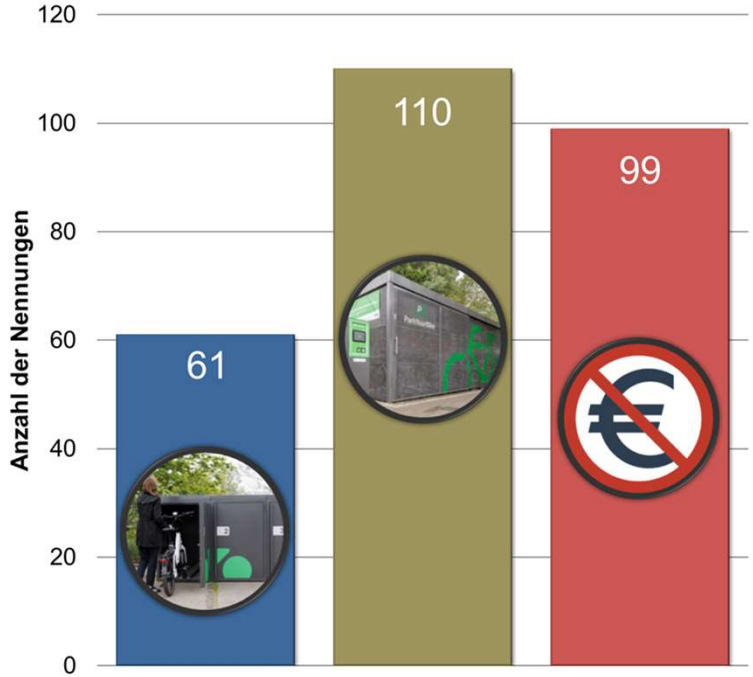
n = 341

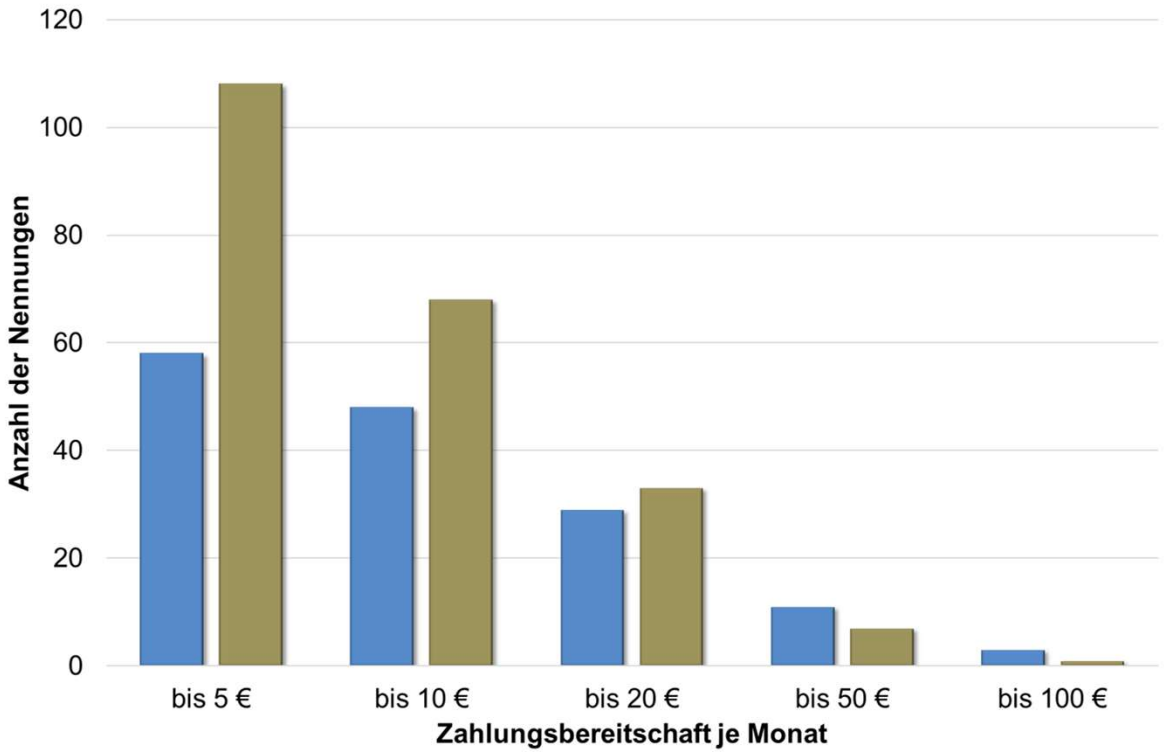
Quelle: Lamapoll

Umfrageergebnisse

Zahlungsbereitschaft

Wieviel würden Sie pro Monat für die Nutzung einer sicheren Abstellanlage bezahlen?



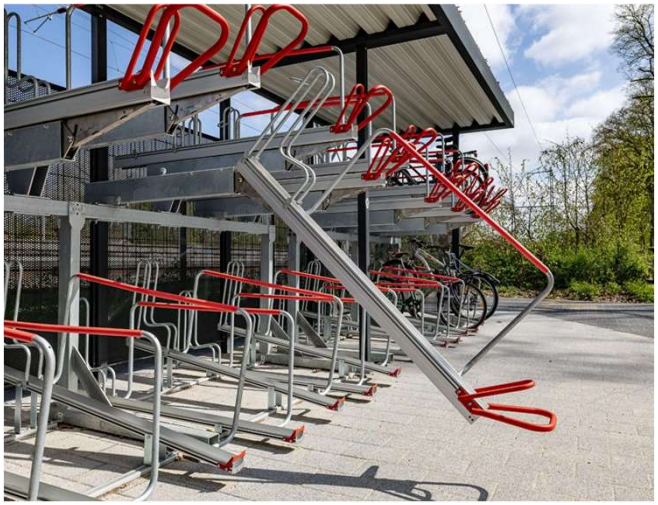


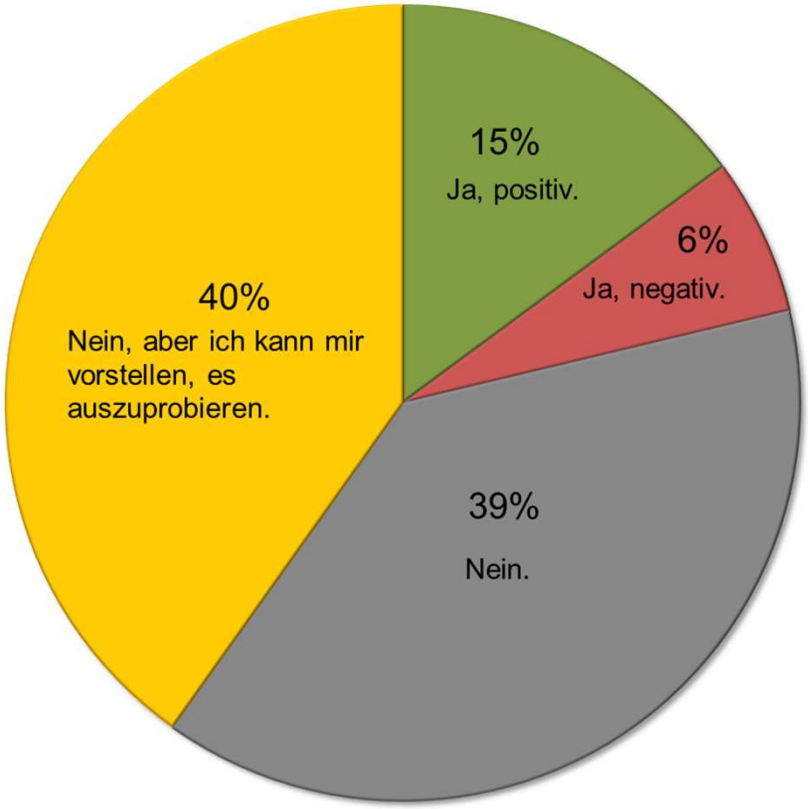
n = 231 Teilnehmer, 270 Nennungen (Mehrfach möglich)
Quelle: Lamapoll

Umfrageergebnisse

„Technologieoffenheit“

Haben Sie schon Erfahrung mit Doppelstockparkern gemacht?





n = 376

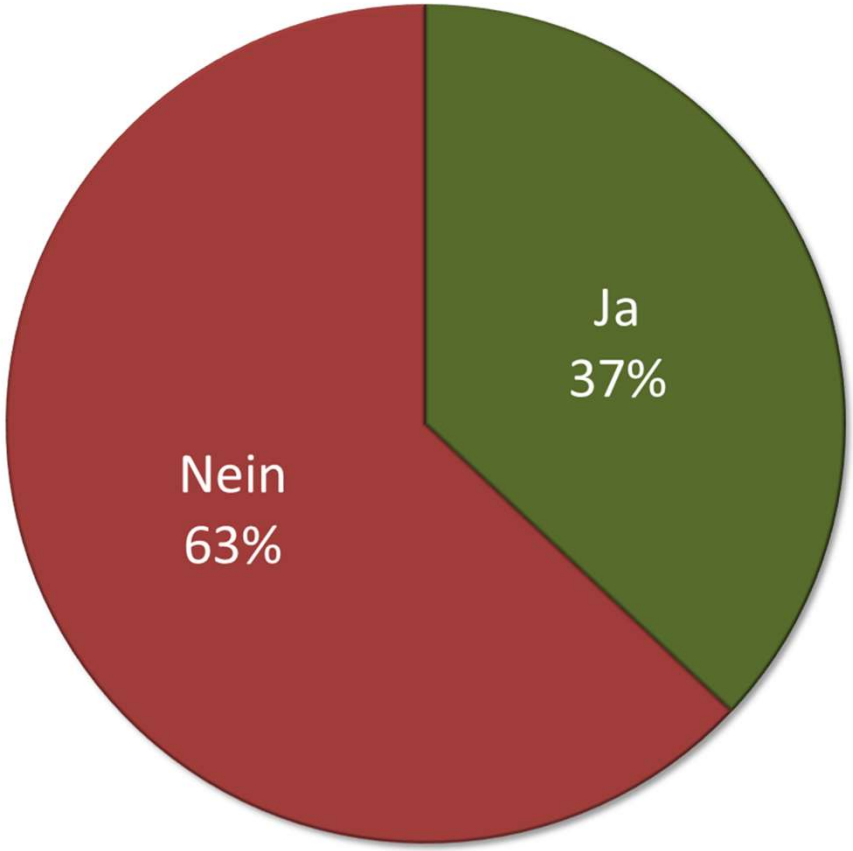
Quelle: Lamapoll

Quelle: Lamapoll

Umfrageergebnisse

Bevorzugtes Fahrrad

Besitzen Sie ein Fahrrad, das sie nur zum Pendeln zum Bahnhof benutzen?



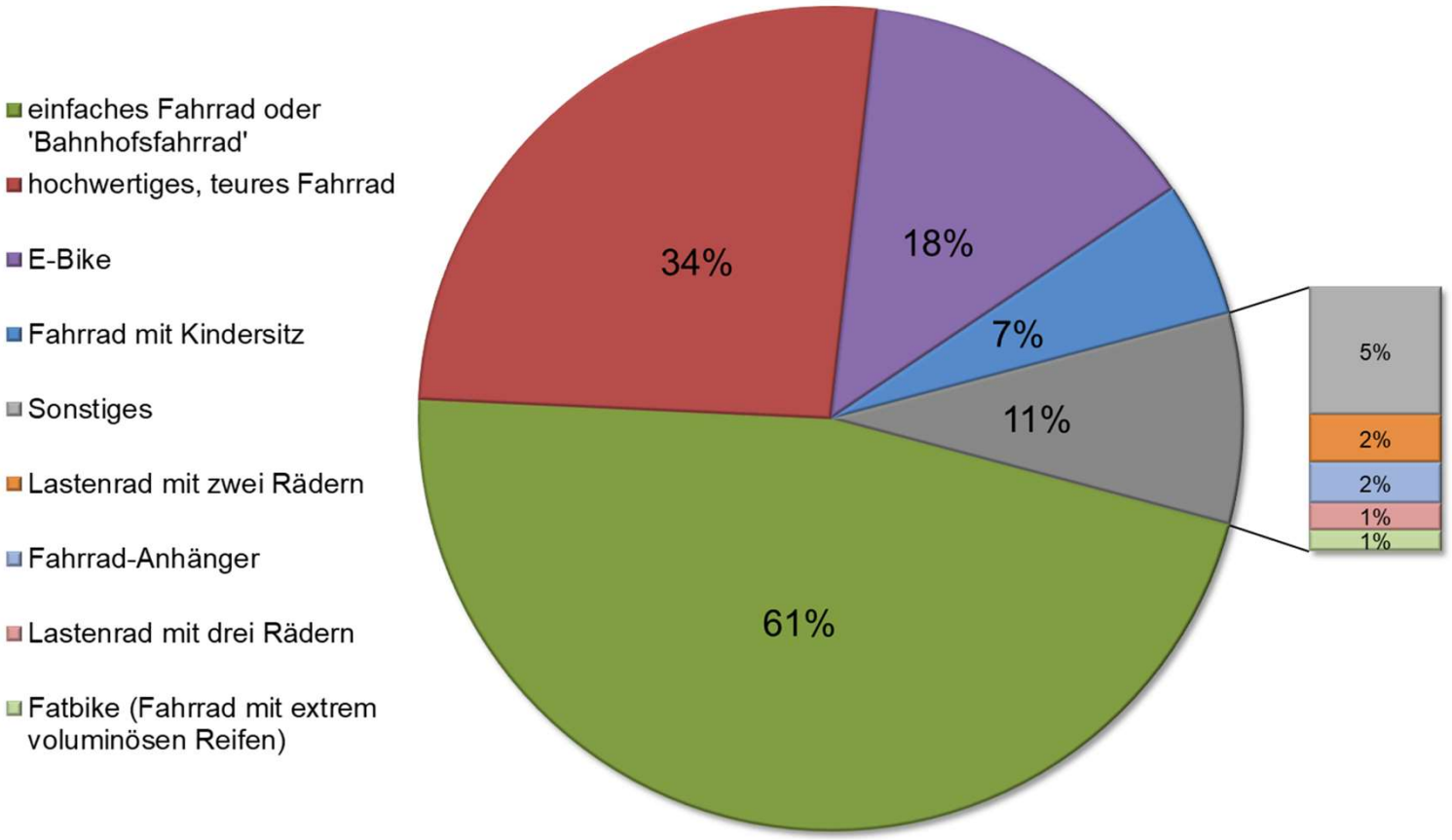
n = 373

Quelle: Lamapoll

Umfrageergebnisse

Bevorzugtes Fahrrad

Welche Art von Fahrrad würden Sie gern am Bahnhof parken?



n = 363

Quelle: Lamapoll

Umfrageergebnisse

Verbesserungsvorschläge

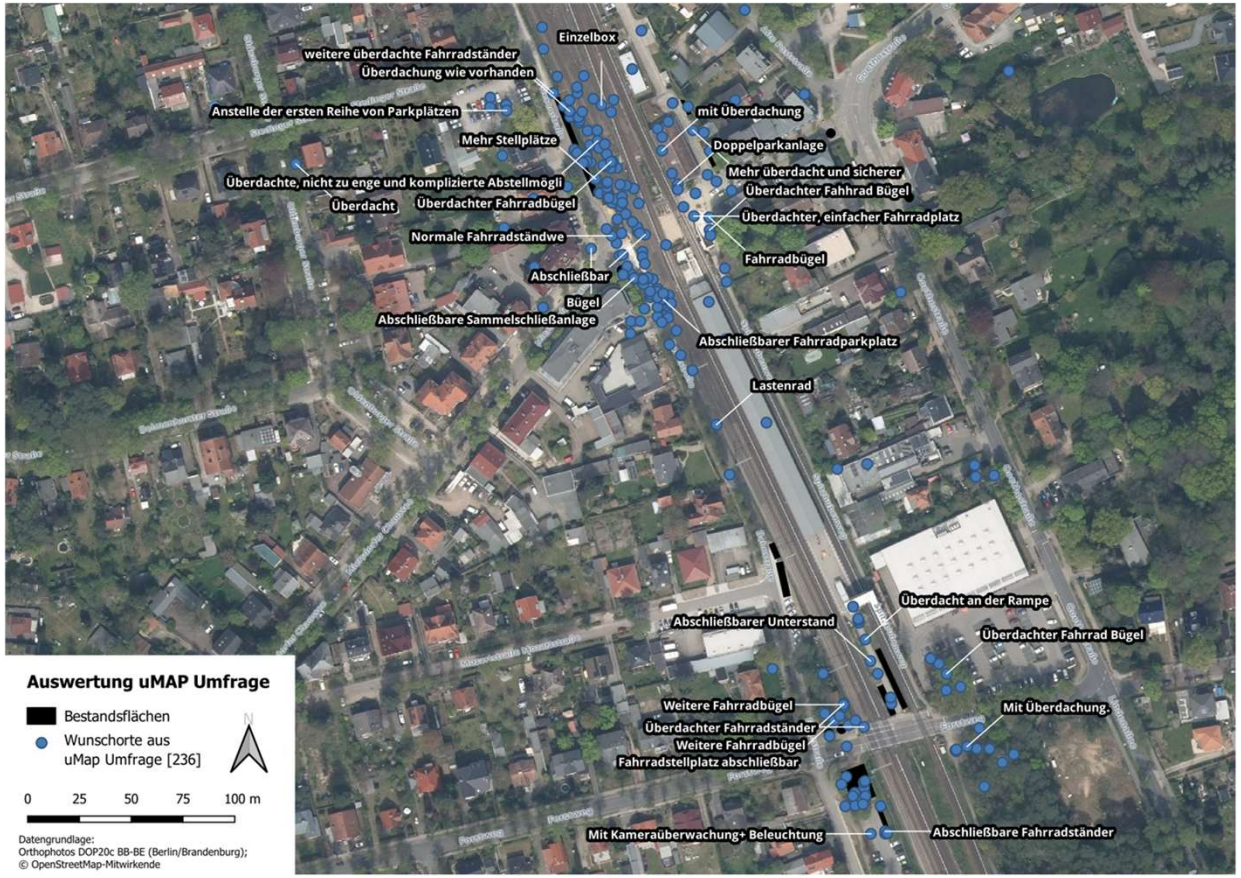
Welche Verbesserungen wünschen Sie sich am Bahnhof Zeuthen (z. B. beim Fahrradparken, bei Wegen oder der Erreichbarkeit)?

- ca. 250 individuelle Antworten
- thematische Sortierung durchgeführt
- vertiefende Auswertung im Bericht



Umfrageergebnisse

uMap - Wunschort Fahrradabstellplätze



- **236 Karteneinträge** zu bevorzugten Fahrradabstell-standorten am Bahnhof.
- **40 Beschreibungen** zur gewünschten Art der Fahrradabstellanlage.

Umfrageergebnisse

uMap - Wunschort Fahrradabstellplätze



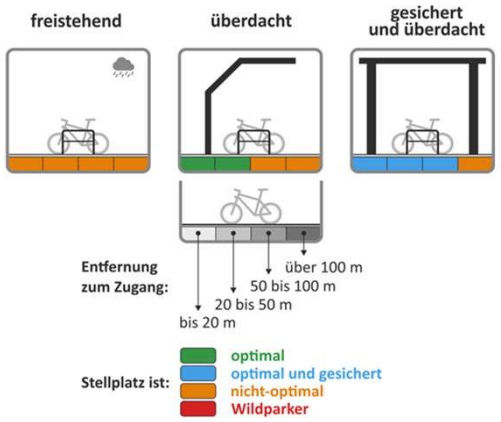
Technische Hochschule Wildau
Technical University of Applied Sciences

Bedarfsermittlung

Bedarfsermittlung

VBB Planungstool

Bewertung



Zählung

gezählte Räder in nicht optimalen Anlagen und Wildparker

× **1,4** (40 % Ausbaureserve)

\+

gezählte Räder in optimalen Anlagen

=

IST-Bedarf
für optimale Stellplätze

× **1,05**
(5 % Trendfaktor)

Gesamtbedarf
für optimale Stellplätze
- Jahr 2030 -

−

IST-Bestand
Anzahl bestehender optimale Stellplätze

=

Neubaubedarf
für optimale Stellplätze
- Jahr 2030 -

Quelle: VBB 2023, S. 4

Bedarfsermittlung

VBB Planungstool

Bestandseingabe:

- Zähldaten/Auslastung
- Verschiedene Anlagenkategorien (Art, Abstand, Sicherheit, Überdachung)
- Tag mit höchsten Zählwert

Parametereingabe:

- Ein-/Aussteiger am Bf. Zeuthen: 4.000
- Trendfaktor Prognose beim VBB abgefragt: +5% bis 2030 = 4.200
- erstmalig sicheres Abstellen am Bf.

Bedarfsermittlung

VBB Planungstool - Gesamtbedarf

Bahnhofs-zugang	Zählung Räder in nicht optimalen Stellplätzen und Wildparker	Hinzurechnung der Ausbaureserve (40 %)	Hinzurechnung gezählter Räder in optimalen Anlagen	Multiplikation mit individuellem Trendfaktor (5 %)	**Gesamtbedarf** für optimale Stellplätze - Jahr 2030 -
	1	**2**	**3**	**4**	**Ergebnis**
Forstweg (Süden)	49	49 x 1,4 = 68,6	69 + 53 = 122	122 x 1,05 = 128,1	**129**
Goethestraße (Nordosten)	46	46 x 1,4 = 64,4	65 + 0 = 65	101 x 1,05 = 68,25	**69**
Miersdorfer Chaussee (Nordwesten)	1 + 56 + 44 = 101	115 x 1,4 = 141,4	142 + 56 = 198	198 x 1,05 = 207,9	**208**
				GESAMT	**406**

Bedarfsermittlung

VBB Planungstool - Gesamt- und Neubaubedarf

Bahnhofseingang	**Gesamtbedarf** für optimale Stellplätze - Jahr 2030 -	Abzug optimaler Stellplätze	**Neubaubedarf** für optimale Stellplätze - Jahr 2030 -
Forstweg (Süden)	**129**	129 - 80 = 49	**49**
Goethestraße (Nordosten)	**69**	69 - 0 = 69	**69**
Miersdorfer Chaussee (Nordwesten)	**208**	208 - 56 = 152	**152**
GESAMT	406	406 - 136 = 270	**270**

Technische Hochschule Wildau
Technical University of Applied Sciences

Potenzialflächen

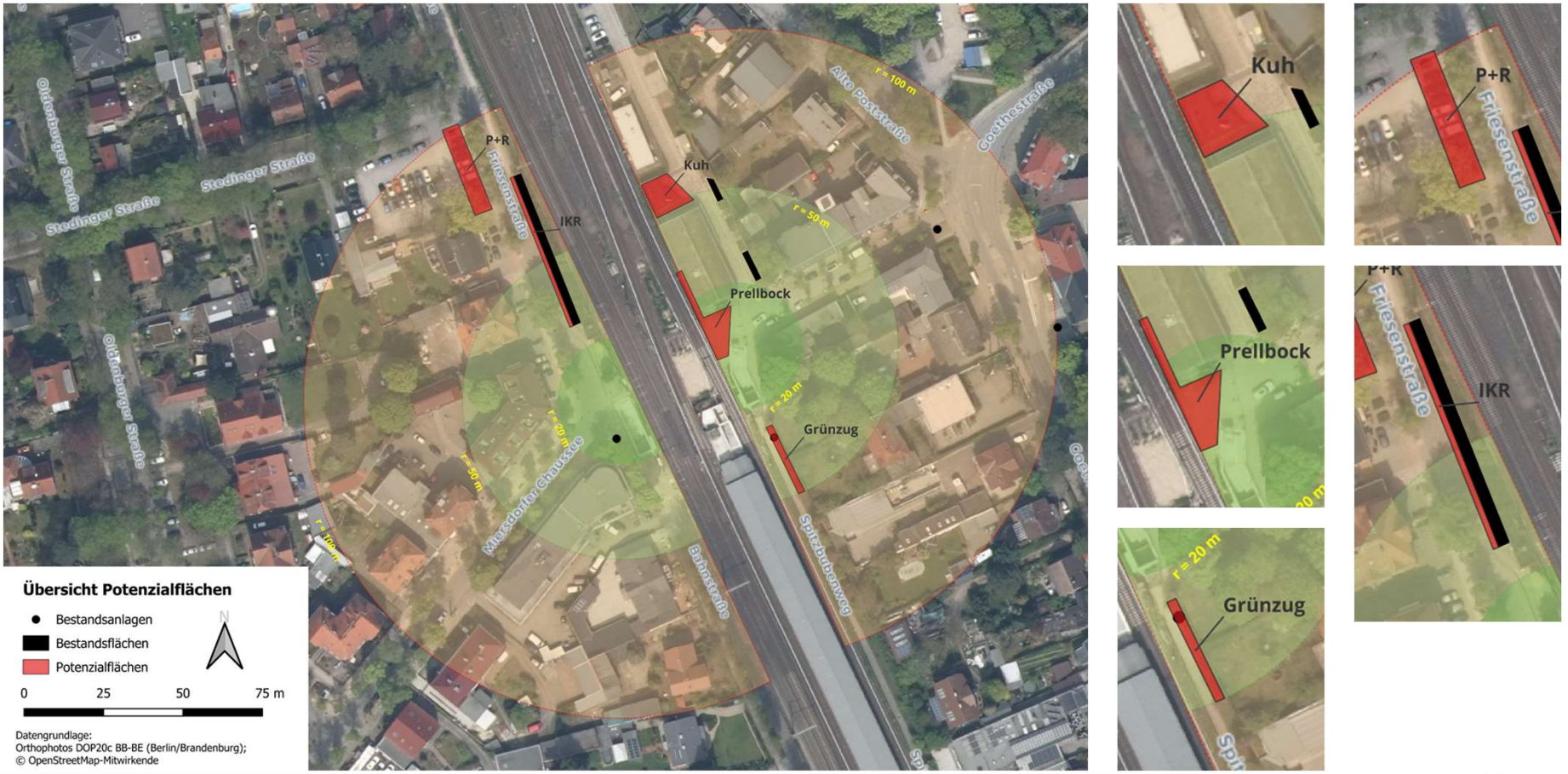
Potenzialflächen

Übersichtskarte



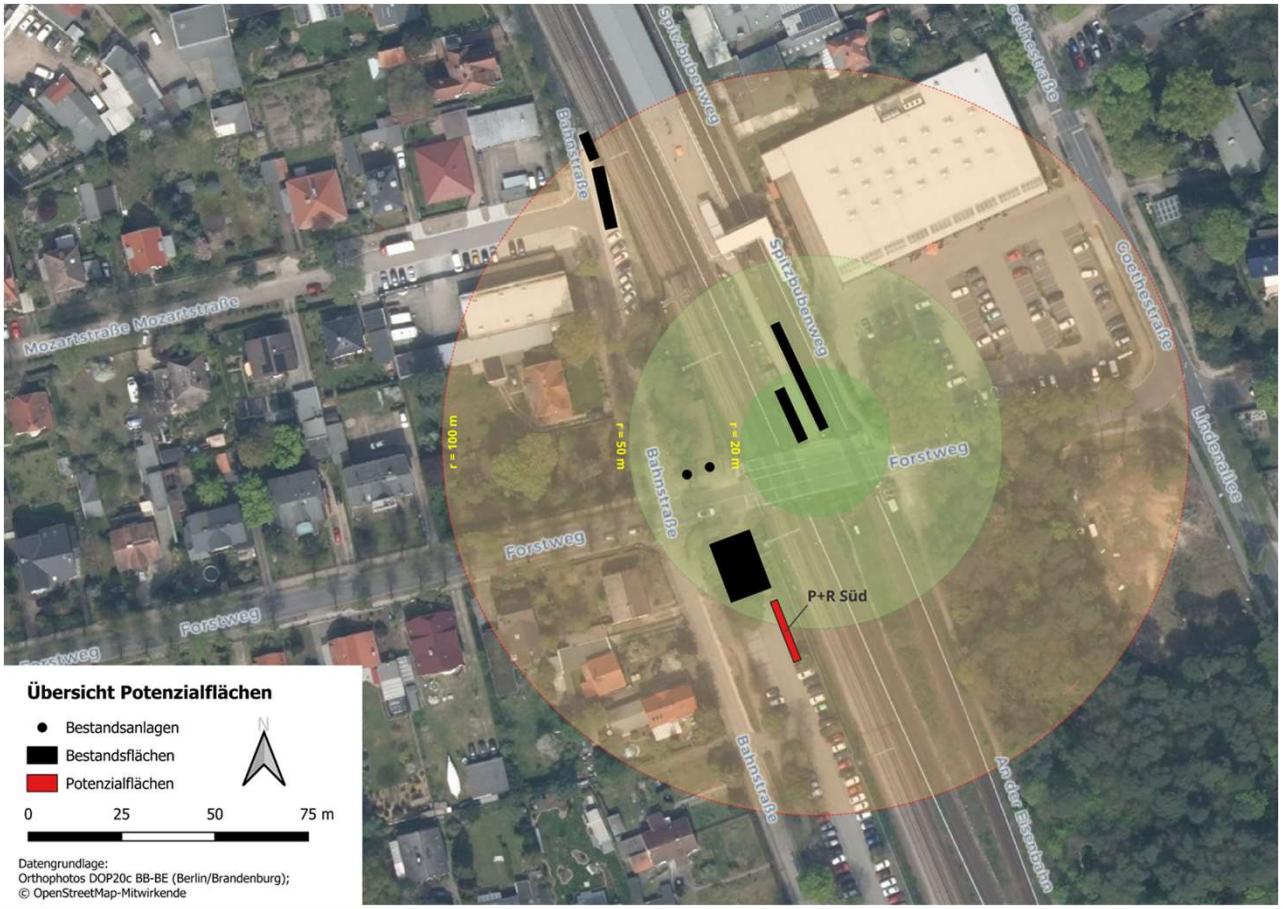
Potenzialflächen

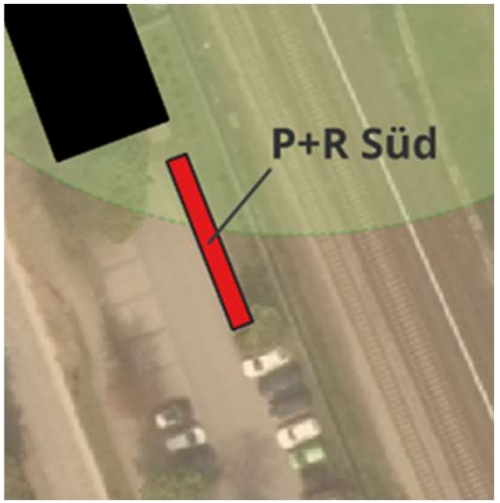
Übersichtskarte



Potenzialflächen

Übersichtskarte







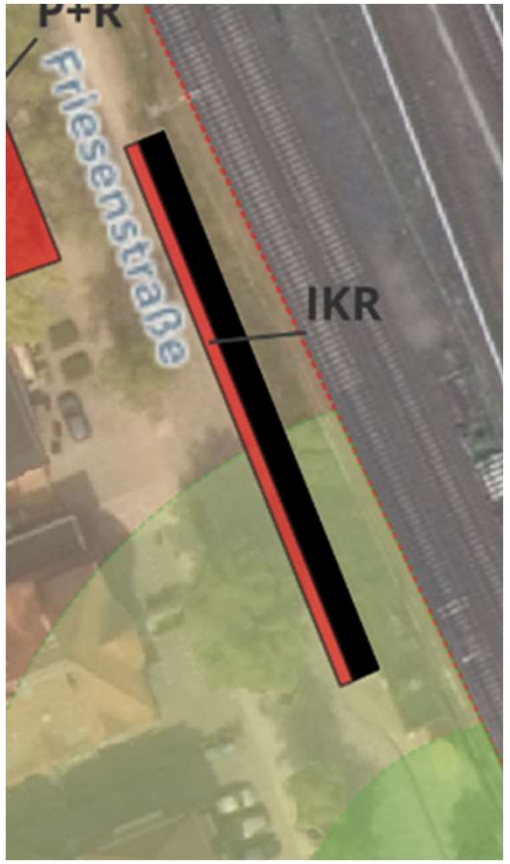
Potenzialflächen

Steckbriefe - IKR

Erweiterung der Fläche vor bestehender Abstellanlage Nr. 10 durch den IKR

Pro: Ermöglichung einer ausreichenden Fläche für Doppelstockparker, einzige Möglichkeit zur Erweiterung der am meisten ausgelasteten Abstellanlage nah am Zugang Nordwest

Contra: relativ enger Verkehrsweg zum Abstellen der Räder



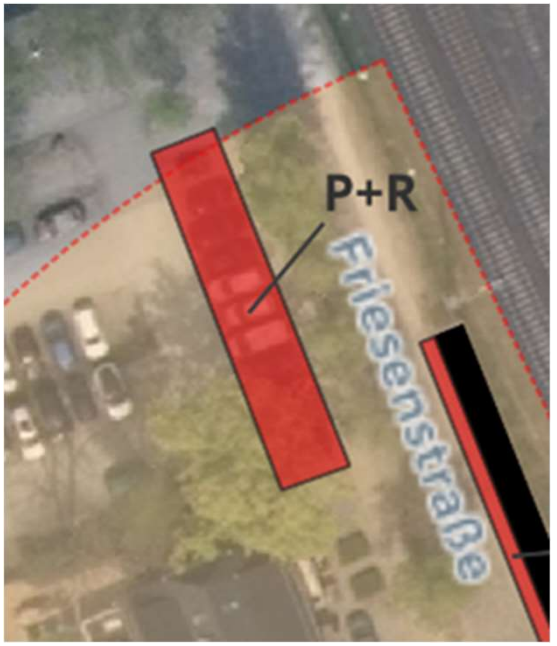
Potenzialflächen

Steckbriefe – P+R

Nutzung einer Teilfläche (160 m²) des bisherigen P+R Parkplatzes im Nordwesten

Pro: größere Anlage möglich (z.B. abschließbar, für Lastenräder, Anhänger etc.)

Contra: recht weit weg vom Zugang (100 m), Wegfall von Kfz-Stellplätzen (ca. 10)



Potenzialflächen

Steckbriefe - Grünzug

Fläche südlich des Aufzugs entlang des Grünzugs/Wegs (50-60 m²) im Nordosten

Pro: nah am Zugang, beleuchtet, bereits als Abstellort bekannt

Contra: Rangierfläche auf Weg, ggf. Versetzung eines Baums nötig



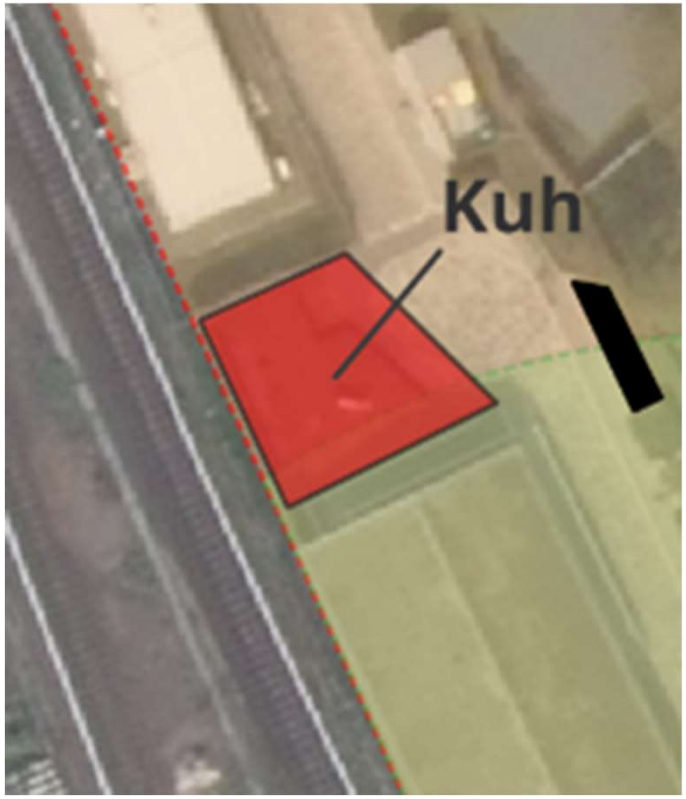
Potenzialflächen

Steckbriefe - Kuh

Nutzung einer derzeit nicht aktiven Fläche (ca. 50 m²)

Pro: derzeit nicht genutzte Fläche, relativ nah am Eingang der Unterführung, nicht stark durch Publikumsverkehr frequentierter Ort

Contra: denkmalgeschützt, ggf. wird die Fläche vom Bürgerhaus genutzt.



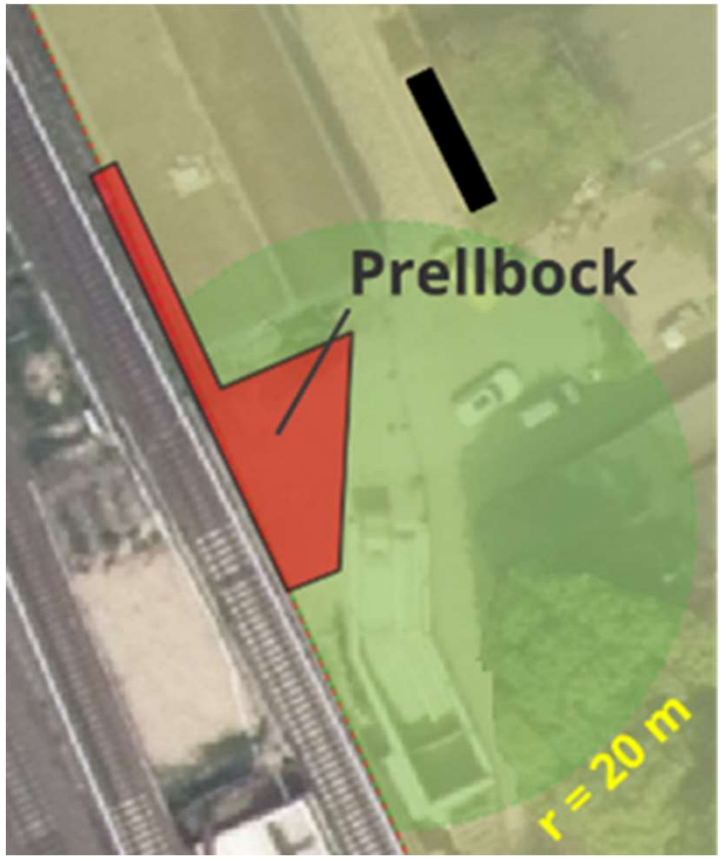
Potenzialflächen

Steckbriefe - Prellbock

Nutzung der historischen Schienen und des derzeit ungenutzten Platzes vor dem Bürgerhaus (ca. 130 m²)

Pro: direkte Nähe zum Eingang der Unterführung zum Bahnhof, ausreichend Fläche für bspw. Doppelstockparker, gute Einsehbarkeit (Sicherheitsaspekt), kulturhistorisches Potenzial

Contra: Abstellflächen sehr im visuellen Fokus, Vorgaben durch den Denkmalschutz



Technische Hochschule Wildau
Technical University of Applied Sciences

Anlagentypen & Förderprogramme

Anlagentypen

Welche Anlagentypen gibt es?



https://www.ilco-metall.de/Fahrradgel%C3%A4nder-Erfurt-mit-Knielehm,artikel_link,7,244.html















+ Senkrechtparker, Fahrradparkhäuser, automatisierte Fahrradparksysteme (Bike Tower)

Übersicht Förderprogramme

Fördervoraussetzungen

Förderprogramm	ÖPNV-Invest	Bike+Ride-Offensive
Förderstelle	Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV)	Zukunft – Umwelt – Gesellschaft (ZUG) gGmbH
Fördergegenstand	Neubau-, Ausbau- und Grunderneuerungs-investitionen von Bike+Ride-STP	Anschaffung, Errichtung, Umbau mit Kapazitätserweiterung von Bike+Ride-FAA
Fördervoraussetzungen	Bedarfsermittlung gem. „Leitfaden Parken an Bahnhöfen im Land Brandenburg“ und Bestätigung durch den VBB Technische Mindeststandards - dazu gehören insbesondere: Bodenbefestigung, Anlehnbügel mit Knieholm oder Hoch-/Tief-Einsteller, Überdachung, Beleuchtung	Bike+Ride-FAA dürfen maximal 100 Metern von einem Bahnhof oder einem Haltepunkt einer Bahnanlage entfernt sein Sammmelschließanlagen ab 10 Stellplätzen Berücksichtigung der technischen Anforderungen der DIN 79008-1:2016-05. sowie der aktuell gültigen Regelwerke der FGSV: ● „Hinweise zum Fahrradparken“ ● „Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R)“
Förderzeitraum	2025 bis Ende 2030	2022 bis Ende 2027
Förderhöhe	bis zu 90 Prozent	bis zu 85 Prozent

Maßnahmenvarianten & Szenarien

Maßnahmenvarianten

Nord-West-Zugang

- Auslastung Bestandsanlagen Friesenstraße bis 140%
- Optimale Lage, weitere Attraktivitätssteigerung durch Planung interkommunaler Radweg
- Wildparker Bahnhofszugang



Maßnahmenvarianten Nord-West-Zugang

Variante 1: Doppelstockparker Friesenstraße

- Austausch Bestand durch Doppelstockparker mit freitragendem Dach
- Gesicherte Stellplätze inkl. Sonderstellplätze (Lastenräder, Fahrradanhänger, usw.) auf Park & Ride Fläche in fundamentlosen Sammelschließanlagen
- Servicestation Nahe Bahnhofszugang
- Leichte Anpassungen an Ausführungsplanung interkommunaler Radweg nötig:
  - durchgängig auf 3cm abgesenkter Bord entlang gesamter Abstellanlage (statt entlang ca. 50%)
  - ggf. Anpassung Markierungen im Bereich der Abstellanlage nötig

Ungesicherte, überdachte Stellplätze	192 Doppelstockparker
Gesicherte, überdachte Stellplätze	12 Doppelstockparker 6 Anlehnbügel 8 Sonderstellplätze
Gesamt	**218**
Bedarf	208

Nord-West-Zugang

Variante 1: Doppelstockparker Friesenstraße

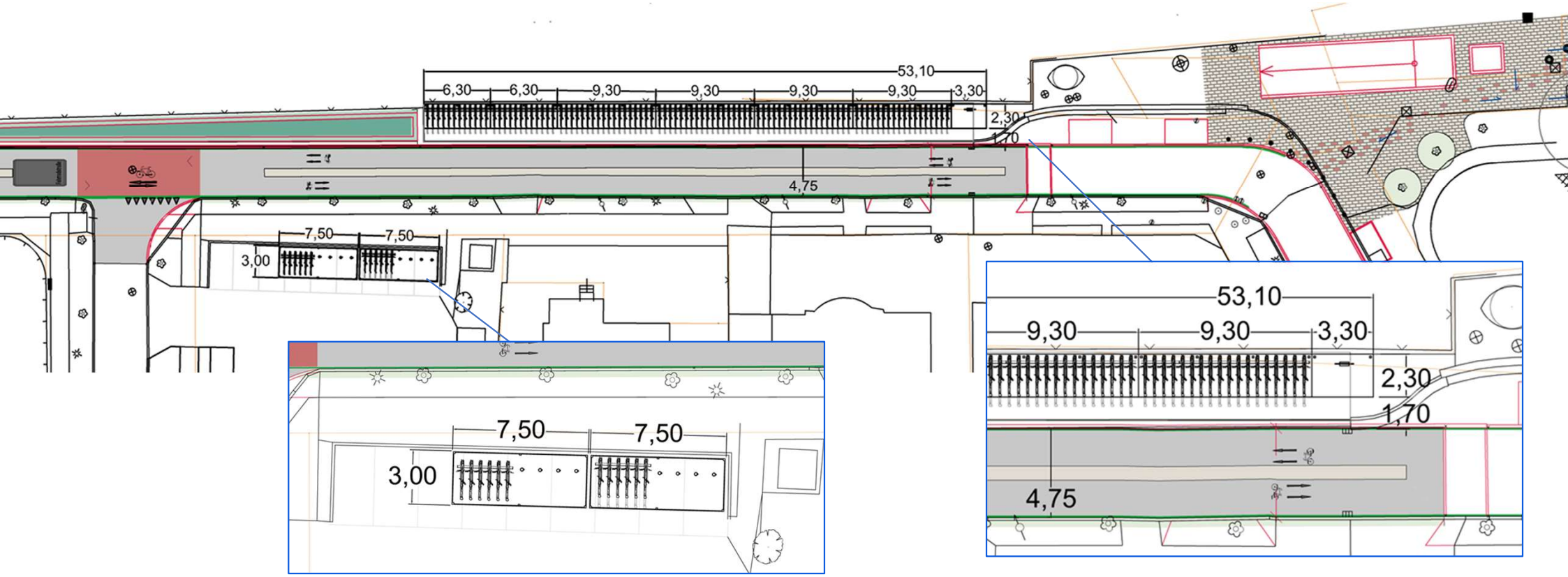


Abbildung: Eigene Darstellung, Gruppe Planwerk, concreo GmbH

Nord-West-Zugang

Variante 1: Doppelstockparker Friesenstraße

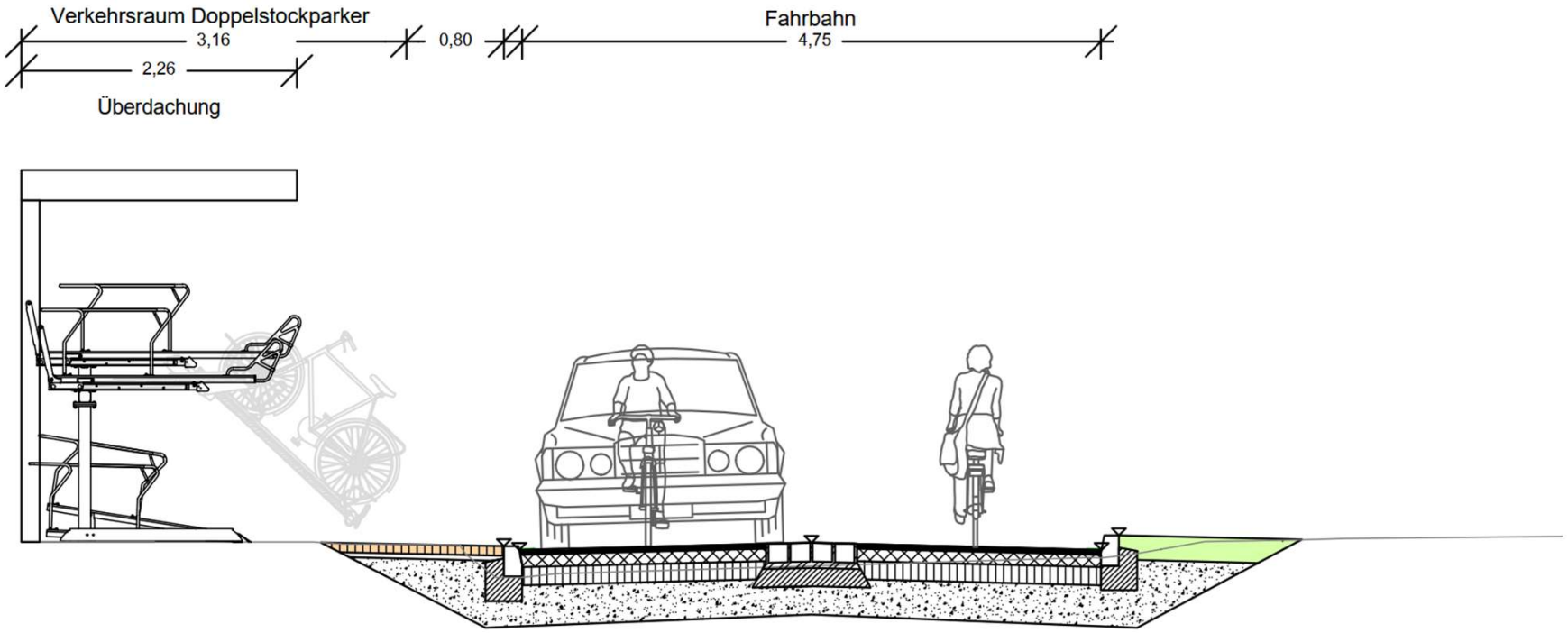


Abbildung: Eigene Darstellung, Gruppe Planwerk, concreo GmbH

Nord-West-Zugang

Verworfene Varianten

- Doppelstockparker Friedenstraße in gedrehter Ausführung
  - ➔ Drehung der Doppelstockparker um 90 Grad zum Fahrbahnrand resultiert in geringerer Stellplatzanzahl als bereits der Bestand mit Anlehnbügeln bietet

- Potenzialfläche nord-westlicher Aufzug
  - ➔ Entfällt aufgrund der zu geringen Größe der Fläche

- Erhalt Bestand Friesenstraße & gesicherte Stellplätze auf P+R-Fläche
  - ➔ Bedarf optimaler Stellplätze kann nicht gedeckt werden

Maßnahmenvarianten

Nord-Ost-Zugang

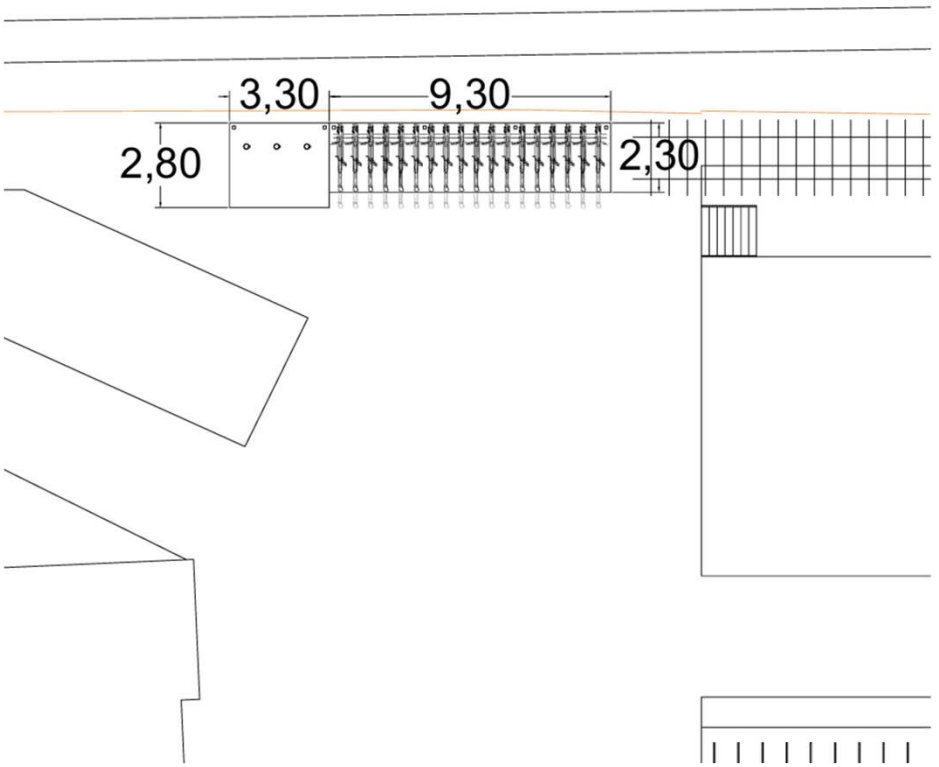
- Auslastung zwischen 12% und 100% je nach Standort
- Schwierigkeiten Denkmalschutz, Feuerwehrzufahrt



Maßnahmenvarianten Nord-Ost-Zugang

Güterboden

- Doppelstockparker mit 36 ungesicherten Stellplätzen
- 3 Sonderstellplätze



Alternative, den Denkmalschutz inkludierende Variante:

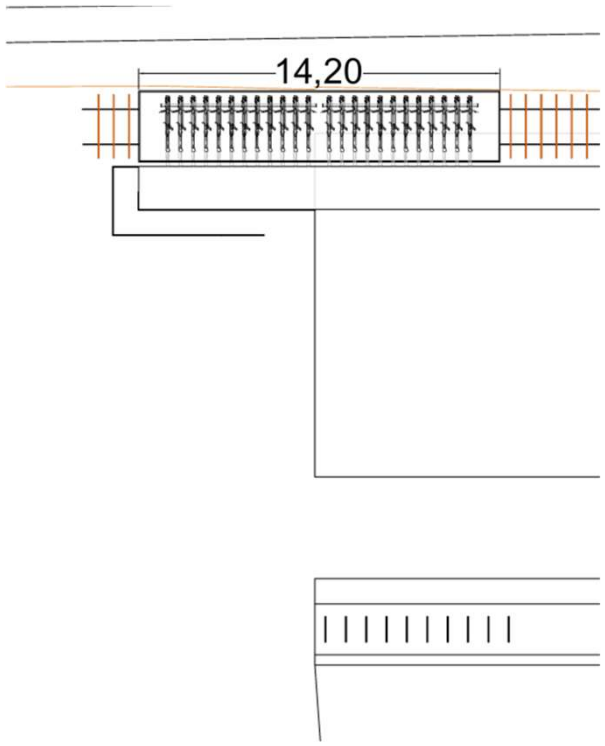
- Doppelstockparker (ggf. gesichert) in historischem Güterwaggon
- Erschließung durch Erweiterung des bestehenden Zugangs auf der Nordseite des Gebäudes oder durch Rampe an der Südseite des Gebäudes

Maßnahmenvarianten Nord-Ost-Zugang

Güterwaggon

Denkmalschutzgerechte Unterbringung einer Abstellanlage in einem historischen Waggon





Quelle: Originalfotos Daniel Rudolph, Visualisierung mit KI generiert

Maßnahmenvarianten Nord-Ost-Zugang

Aufzug Nord-Ost (5)

- Auslastung Standort 5 aktuell: 12%

Mögliche Varianten:

- Überdachung Anlehnbügel im Bestand
  - 10 überdachte, laut VBB optimale, Stellplätze
- Einzelboxen
  - Ersatz des Bestands durch 10 gesicherte Stellplätze
- Sammelschließanlage & Einzelboxen
  - Sammelschließanlage mit 8 gesicherten Stellplätzen
  - zusätzlich 2 Einzelboxen



Quelle: Eigene Aufnahme / © Daniel Rudolph

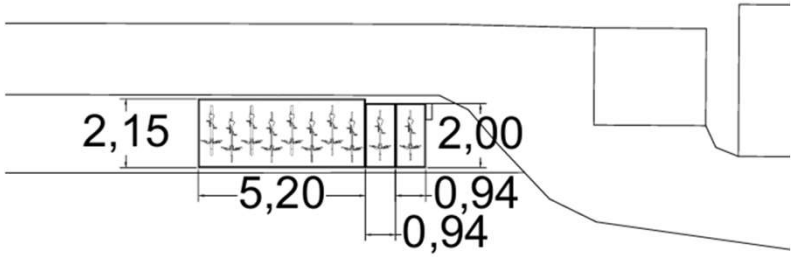




Abbildung: Kienzler Stadtmobiliar GmbH

Maßnahmenvarianten Nord-Ost-Zugang

Güterboden (6a & 6b)

- Auslastung 6a aktuell: bis 100%
- Auslastung 6b aktuell: bis 60%

Geprüfte Varianten:

- keine Änderung
  - keine optimalen Abstellanlagen nach VBB-Kriterien
- Überdachung
  - erfüllen Kriterien des VBB für optimale Stellplätze
  - vermutl. nicht möglich aufgrund enger Platzverhältnisse
- Austausch durch Sammelschließanlagen oder Einzelboxen
  - aufgrund enger Platzverhältnisse nicht möglich



6a



6b

Variantenempfehlung Nord-Ost-Zugang

- Erhalt Bestandsbügel Güterboden (6a, 6b)
  (36 Stellplätze, ungesichert, ohne Überdachung wg. Platzmangel)

- Doppelstockparker & Sonderstellplätze vor Güterboden
  (36 Stellplätze ungesichert, 3 Sonderstellplätze gesichert)
- alternativ gesicherte Doppelstockparker in Güterwaggon
  (48 Stellplätze, gesichert)

- 10 fundamentlose Einzelboxen am Aufzug/Grünstreifen oder
- 1 fundamentlose Sammelschließanlage und 2 fundamentlose Einzelboxen am Aufzug
  (10 Stellplätze, gesichert)

- Gesamt 85-94 Stellplätze, davon 39-58 optimal & überdacht, 10-58 Stellplätze gesichert
- 36 Stellplätze nicht optimal nach VBB-Kriterien aber mit aktuell hoher Auslastung und kurzen Zugangswegen zum S-Bahnhof

Süd-Zugang
Szenarien



Quelle: Eigene Aufnahme / © Daniel Rudolph

Süd-Zugang

Szenarien

01	**Bahnübergang bleibt wie bisher**	• 2a bleibt erhalten (80 Stellplätze) • 1a, 1b bleibt erhalten (88 Stellplätze (nicht optimal)) • Fundamentlose Sammelschließanlage auf 2b (40 Stellplätze) • Rückbau 3a, 3b, 2b, 4b • Insgesamt 208 Stellplätze, davon 120 optimal
02	**Bahnübergang & Süd-Zugang wird dauerhaft geschlossen**	• Zusätzlichen Neubaubedarf von 129 Stellplätzen im Norden • Fahrradparkhaus auf P+R-Parkplatz Friesenstraße • Erweiterung am Aufzug und hinter Bürgerhaus (Kuh)
03	**Bahnübergang wird dauerhaft geschlossen, neuer Süd-Zugang über Fuß- und Radwegbrücke**	• 2a bleibt erhalten (80 Stellplätze) • Rückbau 1a, 1b, 2b, 3a, 3b, 4b • Fundamentlose Sammelschließanlage auf 2b (20 Stellplätze) • 40 überdachte Stellplätze an Treppe/Aufzug Forstweg • 140 überdachte Stellplätze, davon 20 gesichert
04	**Bahnquerung wird planfrei als Unterführung mit neuem Süd-Zugang ausgebaut**	• unwahrscheinlich, präferiert wird Hankelweg • 2a bleibt erhalten (80 Stellplätze) • 1a, 1b wird qualifiziert (88 überdachte Stellplätze)

Maßnahme

Qualifizierung Bestandsanlagen

01 Bahnübergang bleibt wie bisher

Bestehende Abstellanlage B+R Forstweg (2a) und Bügel auf Bahnsteigrampe (1a, 1b) bleiben erhalten

- Errichtung von 40 gesicherten Stellplätzen auf Fläche 2b durch z. B. zwei fundamentlose Sammelschließanlagen, die flexibel und bedarfsgerecht versetzt werden können

➔ Gem. VBB Leitfaden sind aufgrund der Entfernung zum Bahnhofszugang (> 50 m) nur gesicherte Stellplätze zu empfehlen



Quelle: © GB infraVelo abgerufen von https://www.infravelo.de/meldung/neue-gesicherte-fahrradabstellanlagen-an-vier-bahnhoefen/



Quelle: Eigene Aufnahme / © Daniel Rudolph

Maßnahme

Erweiterung auf P+R-Parkplatz

02

Bahnübergang & Süd-Zugang wird dauerhaft geschlossen

- ➔ Zusätzlichen Neubaubedarf von 129 Stellplätzen im Norden
- ➔ Fahrradparkhaus auf P+R-Parkplatz Friesenstraße zur Deckung des zusätzlichen Bedarfs
- ➔ Gem. VBB Leitfaden sind aufgrund der Entfernung zum Bahnhofszugang (> 50 m) nur gesicherte Stellplätze zu empfehlen



Quelle: KI-generiert mit Gemini auf Basis von Google Street View

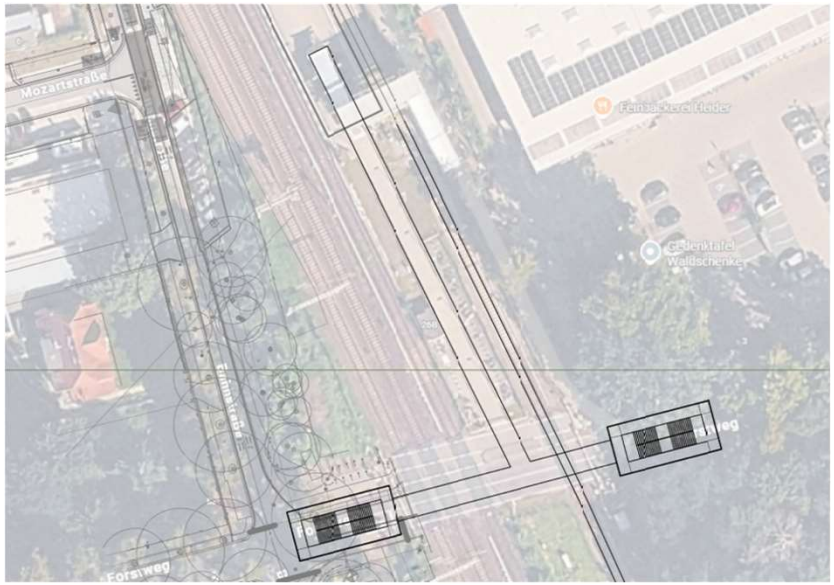
Maßnahme

Überbauung des südlichen Bahnübergangs

03

Bahnübergang wird dauerhaft geschlossen, neuer Süd-Zugang über Fuß- und Radwegbrücke

- 2a bleibt erhalten (80 Stellplätze)
- Rückbau 1a, 1b, 2b, 3a, 3b, 4b
- Fundamentlose Sammelschließanlage auf 2b (20 Stellplätze)
- 40 überdachte Stellplätze an Treppe/Aufzug Forstweg
- 140 überdachte Stellplätze, davon 20 gesichert







Überführung im südl. Teil inkl. Fahrradabstellmöglichkeiten

Ergebniszusammenfassung

Kurz- bis mittelfristig umsetzbar

Nord-West



Nord-Ost





Süd



Ergebniszusammenfassung

Kurz- bis mittelfristig umsetzbar

Nord-West



+ 192 Doppelstockparker
+ 2 Sammelschließanlagen

Nord-Ost





+ 48 Doppelstockparker im Güterwaggon
+ 1 Sammelschließanlage
+ 2 Einzelboxen

Süd



+ 1 Sammelschließanlage

520 Stellplätze, davon 396 optimal & 76 gesichert

Technische Hochschule Wildau
Technical University of Applied Sciences

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Fragen? Anmerkungen?