



Protokollauszug

aus der
23. öffentliche / nicht öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima,
Umwelt und Mobilität
vom 18.11.2021

öffentlich

**Top 4.3 Berichterstattung zu Fahrradparkhäuser an P&R-Parkplätzen
(gem. Beschluss zur DS 20/SVV/1286)**

(Die Berichterstattung wurde den Mitgliedern schriftlich per Mail am 17.11.2021 ausgereicht – sie ist dem Tagesordnungspunkt im Ratsinformationssystem als Anlage beigefügt.)

Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität

Sitzung am 18.11.2021, TOP 4.3
Berichterstattung zu Fahrradparkhäusern an P+R – Parkplätzen
(gem. Beschluss zur DS 20/SVV/1286)

P+R-Anlagen in Potsdam

Derzeit bestehen in Potsdam sechs P+R Anlagen an den Stadträndern, die auf der Abbildung 1 dargestellt sind. Mit dem P+R-Konzept der Landeshauptstadt Potsdam sind zukünftig weitere P+R-Anlagen geplant. Schwerpunkt sind dabei die Standorte entlang der vorgesehenen Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden in Krampnitz sowie in Fahrland.

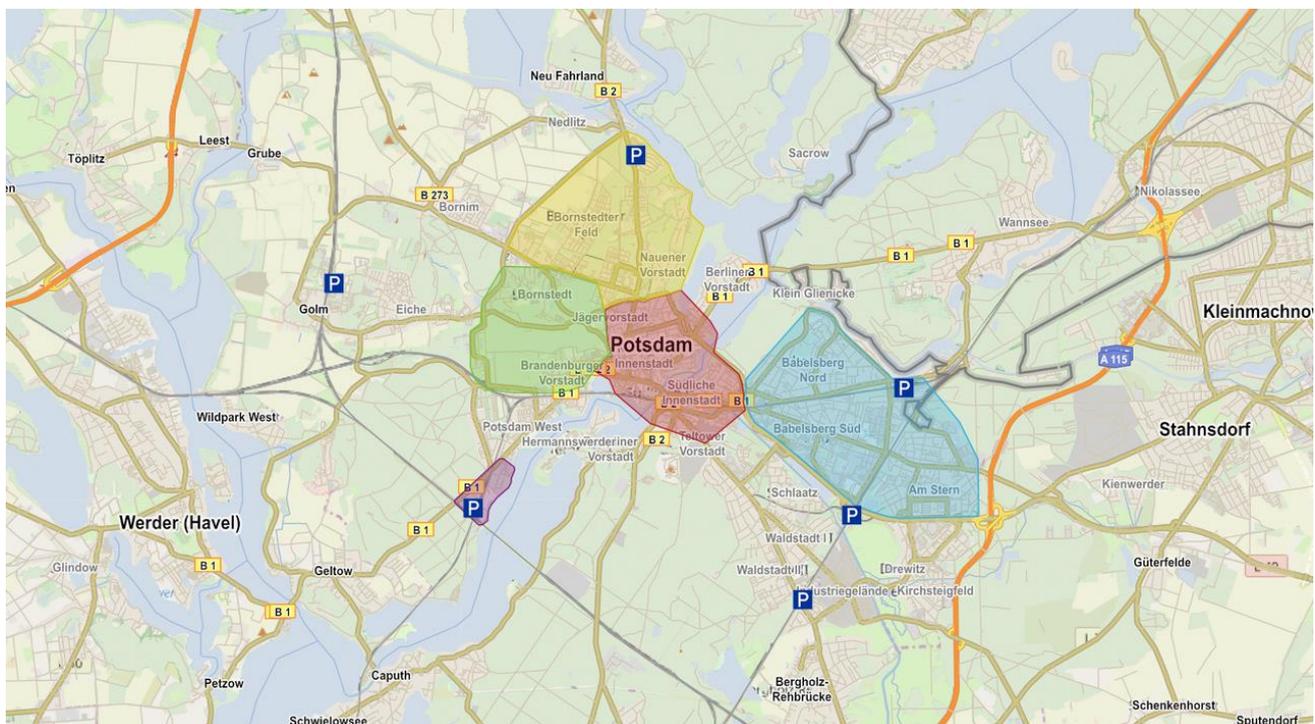


Abbildung 1: Bestehende P+R Parkplätze in Potsdam 2021

Analyse von Handlungsbedarfen

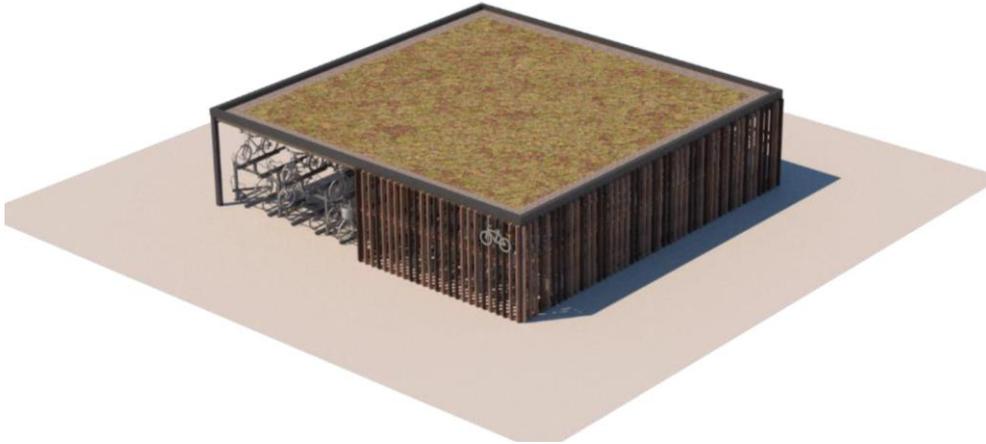
Der wesentliche Bedarf für das Fahrradparken entsteht derzeit durch die Nutzung des Fahrrads als Zubringer zum ÖPNV (Bike & Ride) und deutlich weniger durch Autofahrende, die am Stadtrand vom Auto auf das Fahrrad umsteigen (Park & Bike). Dabei werden Fahrradparkhäuser in der Regel bei einem Abstellbedarf ab 200 Fahrrädern eingesetzt, um hier eine flächenoptimierte Abstellung zu ermöglichen (siehe Beispiele in Abbildung 2 und 3).

Besondere Bedarfe für Fahrradabstellmöglichkeiten existieren in der Landeshauptstadt Potsdam vorwiegend an Bahnhöfen. Im Hinblick auf die jeweiligen Handlungserfordernisse kann dabei auf eine Analyse zu B+R-Anlagen vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg aus dem Jahr 2019 zurückgegriffen werden.

Dabei wurde deutlich, dass derzeit vorwiegend entlang der S-Bahnstrecke von und nach Berlin eine erhöhte Nachfrage an Fahrradabstellanlagen besteht.

Im Abgleich mit den vorhandenen sowie geplanten P+R-Standorten im Stadtgebiet ergibt sich daraus ein Handlungsbedarf für den Ausbau der Fahrradabstellanlagen an der P+R- und B+R-Anlage am Bhf. Griebnitzsee.

ca. 200 Stellplätze / ca. 14 x 12 m



ca. 750 Stellplätze – ca. 14 x 36 m – Variante mit Lamellenfassade und Gründach



Abbildungen 2 und 3: Darstellung von Fahrradparkhäusern mit unterschiedlichen Kapazitäten (Quellenangabe für beide Abbildungen: PTV, Agentur Bahnstadt, DB Station & Service, Fraunhofer IML)

Fazit und weiteres Vorgehen

Es sind derzeit nur wenige Autofahrende, die am Stadtrand auf das Rad umsteigen und damit Park & Bike praktizieren.

Der Bedarf an Fahrradabstellplätze wird durch Nutzung des Fahrrads als Zubringer zum Zug erzeugt (Bike & Ride). Fahrradparkhäuser können dabei an hochfrequentierten Bahnhöfen im Stadtzentrum eine Lösungsmöglichkeit sein (z.B. Hauptbahnhof Potsdam sowie ggf. zukünftig am S-Bhf. Babelsberg). Meist fehlen in den zentralen Lagen aber geeignete Flächen in der entsprechenden Größe.

In Bezug auf die P+R-Standorten im Stadtgebiet ergibt sich ein Handlungsbedarf am Bhf. Griebnitzsee. Hierfür hat die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam bereits einen Ausbau der Fahrradabstellanlagen vorbereitet, welcher 2022 umgesetzt werden soll. Aufgrund der verfügbaren Flächen am Bhf. Griebnitzsee ist jedoch kein Fahrradparkhaus geplant. Stattdessen soll der heutige und zukünftige Abstellbedarf durch Anlehnbügel und Doppelstockparker gedeckt werden.