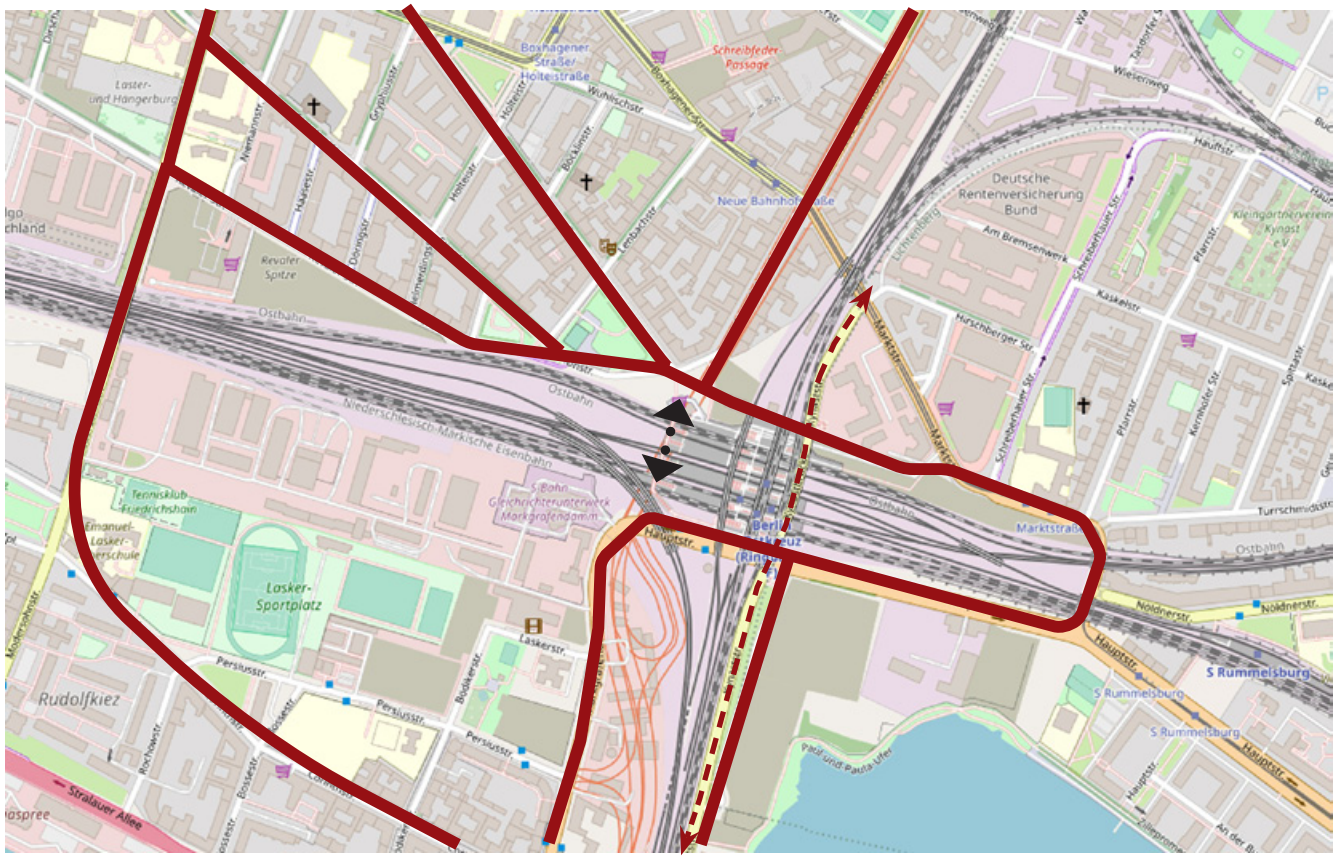
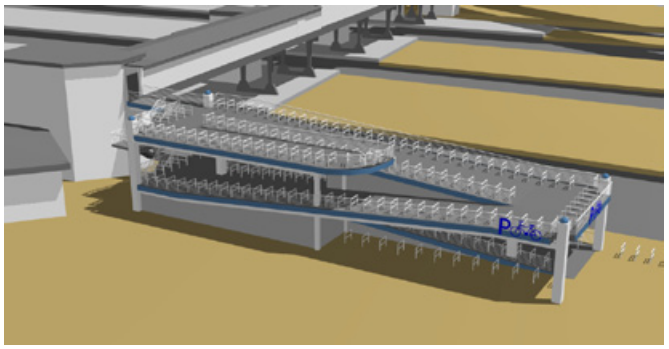
IDEENSTUDIE Fahrrad-ParkRampe Ostkreuz

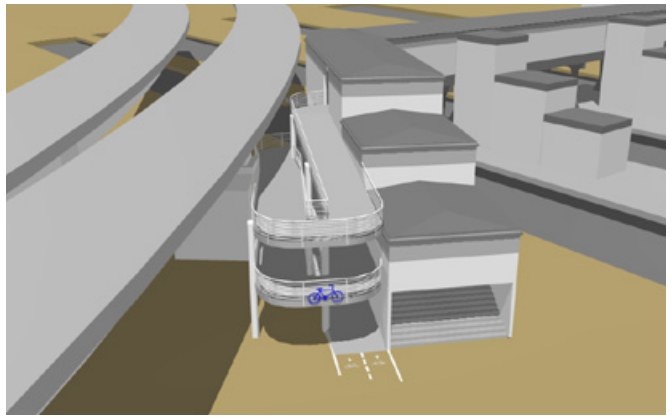
Der Lückenschluss für den Fahrradverkehr über das Ostkreuz ist dringend notwendig!



Barriere Ostkreuz für den Fahrradverkehr



ParkRampe Nordseite



Rampenanlage Südeite

Auswahl von Fahrradverbindungen

fehlende direkte Radüberquerung Ostkreuz

Kynastbrücke, nur bedingt fahrradtauglich

- von Vorplätzen weit entfernte Auffahrpunkte
- nur einseitiger Radweg

Stand: 30.03.2022

PLANUNGSAGENTUR
Büro für alternative Stadtentwicklung
Dipl.-Ing. Carsten Joost | planungsagentur.de
0177-4912757 | carsten-joost@gmx.de

IDEENSTUDIE Fahrrad-ParkRampe Ostkreuz

Problemstellung

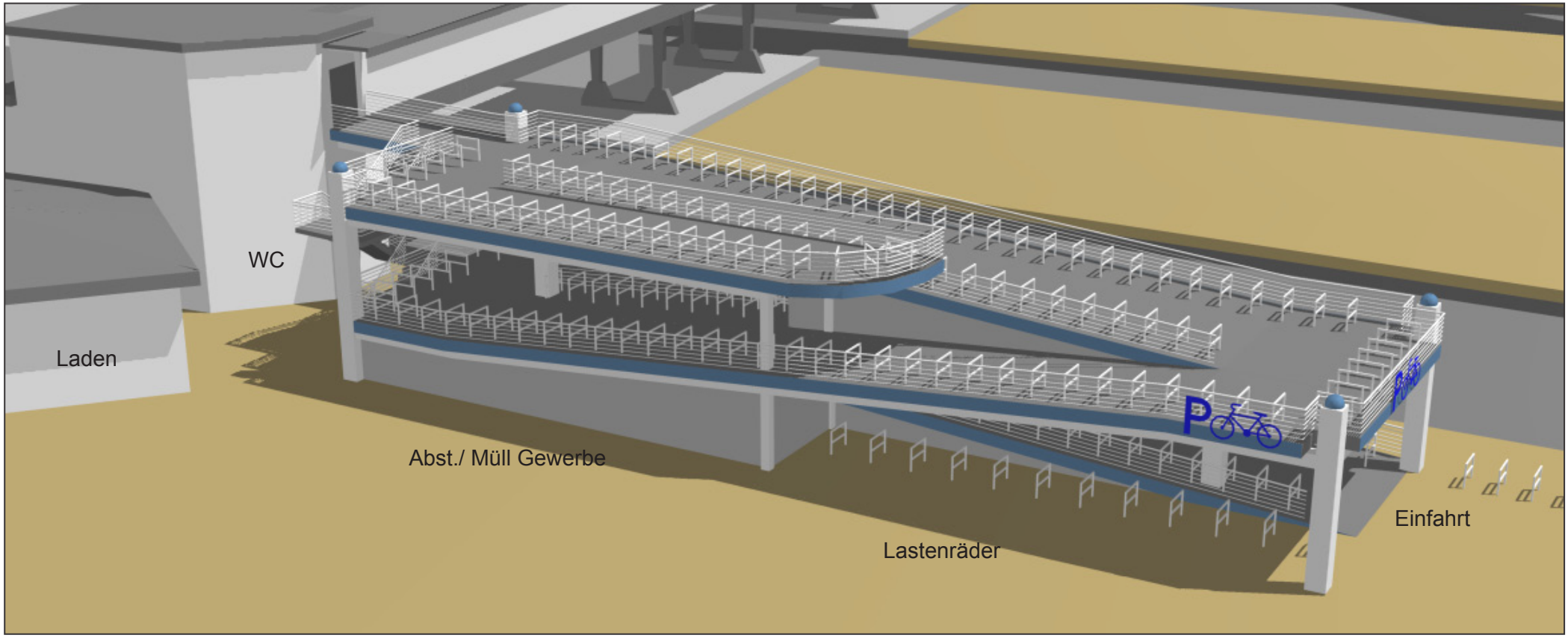
Für den Radverkehr ist das Ostkreuz in Nord-Südrichtung eine Barriere. Das Überqueren ist nicht ohne Aufzug oder das Tragen des Rads möglich. Die Umfahrung des Bahnhofs ist umständlich und mit Umwegen verbunden. Vor dem Hintergrund der Verkehrswende ist eine Fahrradverbindung über das Ostkreuz ein wichtiger regionaler Impuls zum Umstieg vom Auto zum Fahrrad und Bahn.

Lösungspotential

Statt des geplanten zentralen Fahrradparkhauses für bis zu 2.000 Räder sollen die Stellplatzbedarfe dezentral abgedeckt werden. Die ParkRampe ist ein Bestandteil dieses Konzeptes. Die lange geforderte Querungsmöglichkeit für Fahrräder über die historische Brücke entlastet die umliegenden Straßen und die Aufzüge des Ringbahnsteigs, die zum Teil für den Stadtteilverkehr genutzt werden.

Doppelter Nutzen

Das Bauvorhaben Fahrradparkhaus kann perfekt genutzt werden, um die historische Brücke mit einer Parkrampenanlage für den Fahrradverkehr zu erschließen. Entlang der Abfolge von rund 400 Stellplätzen erreicht man mit einer Steigung von 8% die Brückenanlage. Auf der Südseite wird es eine weitere Fahrradrampe geben, die jedoch wegen der beengten Situation keine Stellplätze aufweist.



Fahrradparkrampe Vorplatz Ostkreuz Nordseite

PLANUNGSAGENTUR
Büro für alternative Stadtentwicklung
Dipl.-Ing. Carsten Joost | planungsagentur.de
0177-4912757 | carsten-joost@gmx.de

IDEENSTUDIE Fahrrad-ParkRampe Ostkreuz

Vor allem NutzerInnen der Stadtbahnstrecke werden die kostenlose Parkanlage schätzen, weil die Bahnsteige ohne Umwege erreichbar sind. Am Ringbahnsteig braucht es weitere Stellplätze für Fahrräder.

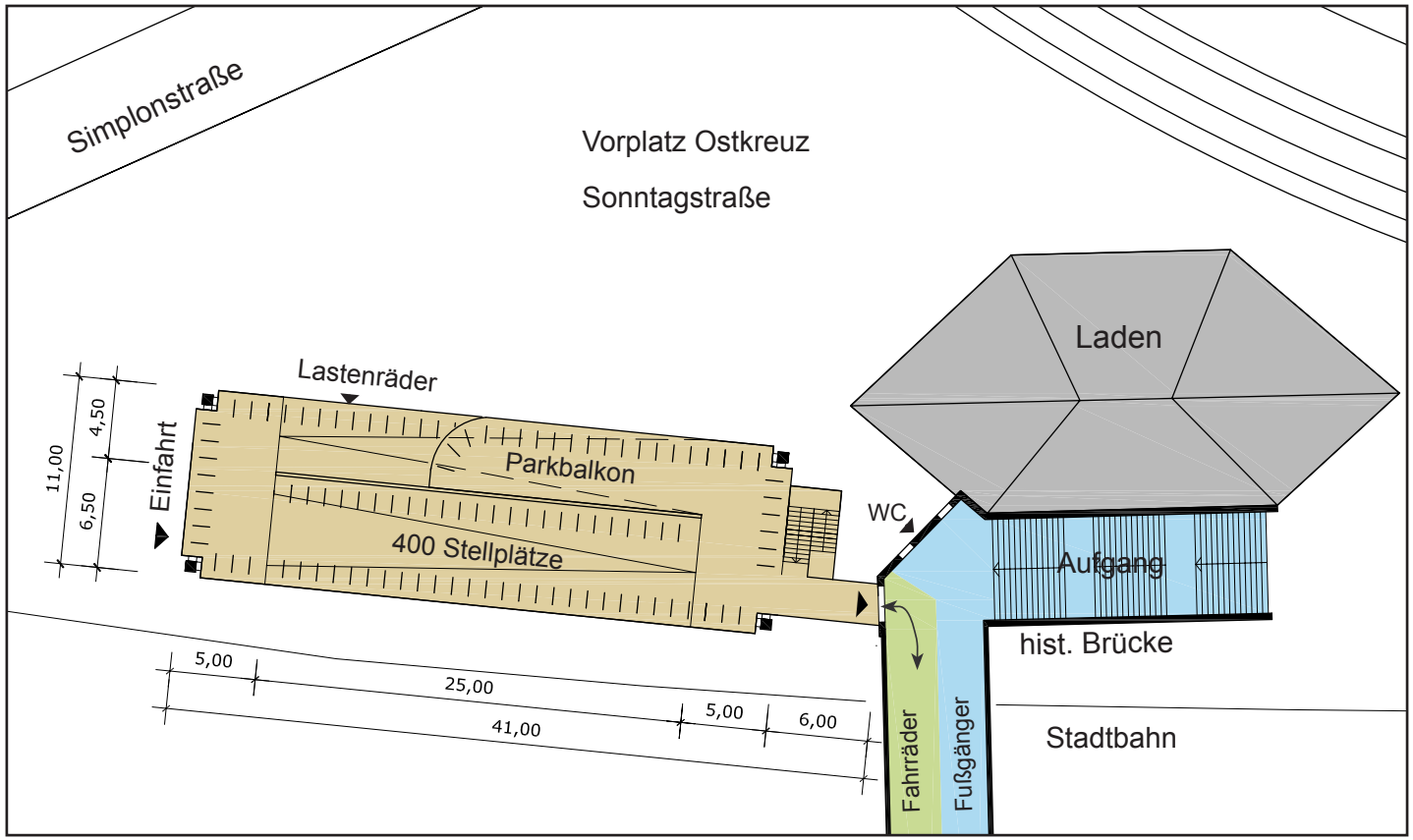
Die nur mäßig frequentierte historische Brücke bekommt mit der Nord-Süd-Fahrradverbindung eine völlig neue Relevanz. Mit dem kostengünstigen Bauwerk entsteht durch die Doppelfunktion ein maximaler Mehrwert und eine Vorbildfunktion für andere Bereiche der Stadt.

Beispiele anderer Städte:

Salzburg Hauptbahnhof

Bahnhof Ditzingen

Hauptbahnhof Amsterdam



Aufsicht ParkRampe Ostkreuz Nordseite

Kennzahlen

- Anzahl Stellplätze: 400
- davon überdacht: 244
- davon offen: 156
- Rampenneigung: 8%
- Bügelabstand: 1 m
- Tiefe der Stellplätze: 2 m
- Fahrbahnbreite: 2,5 m
- Breite Bauwerk: 11 m
- Länge Bauwerk: 41 m

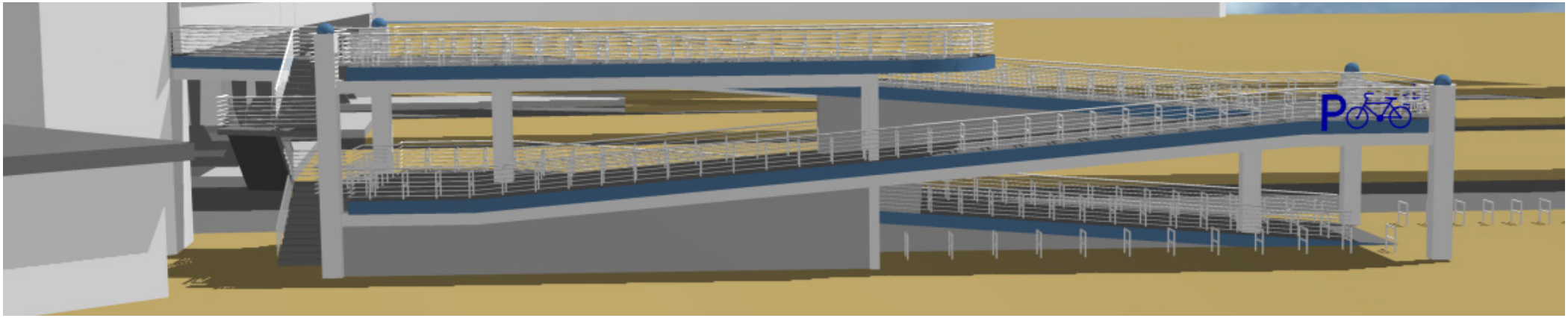
Die Rampen überlappen sich um 2 Meter, was Platz spart und abwechselndes zweiseitiges Parken ermöglicht sowie Schließfächer und Technikbereiche im Kernbereich.

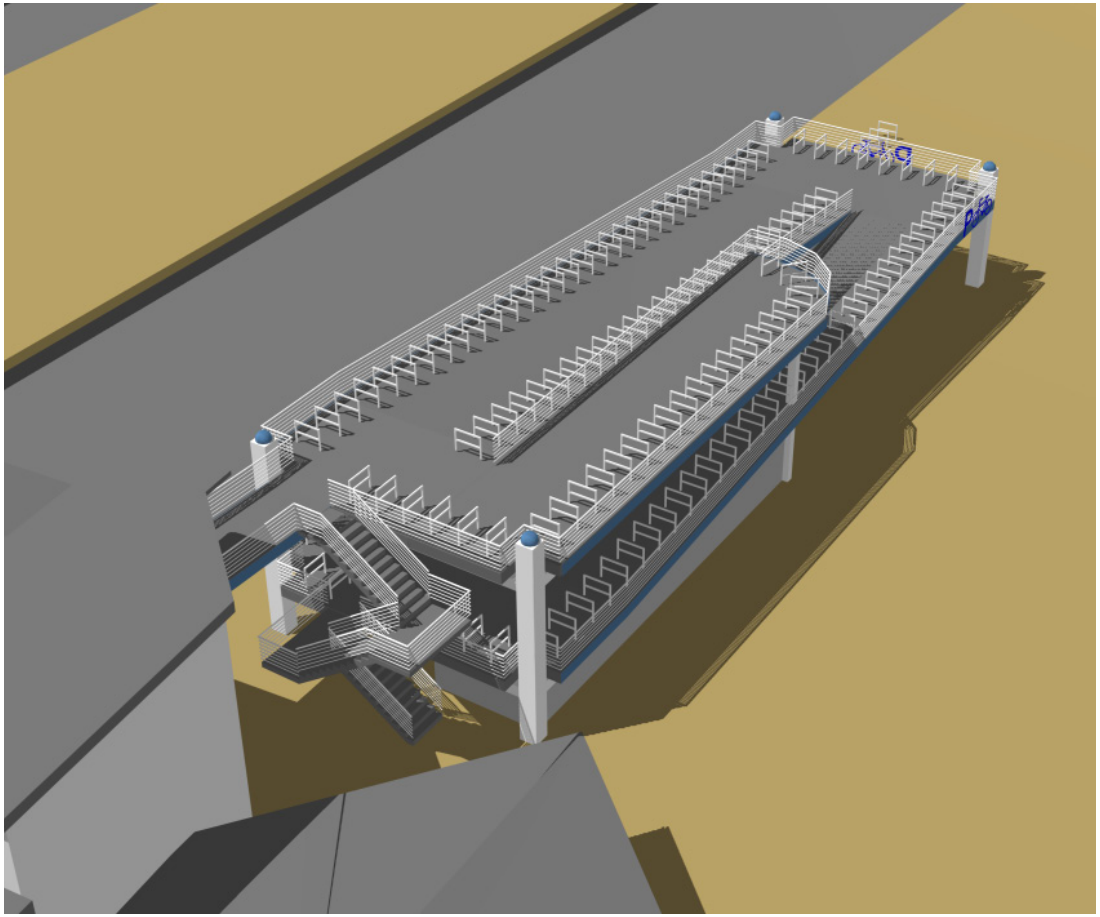
Der Offenheit der Konstruktion als Verkehrsweg mit kostenlosem Parkangebot schafft ein hohes Maß an Akzeptanz und sozialer Kontrolle durch Einsehbarkeit. Zu den Gleisen hin soll es einen Windschutz durch Pflanzgitter geben. Die Beleuchtung wird in die Handläufe integriert.

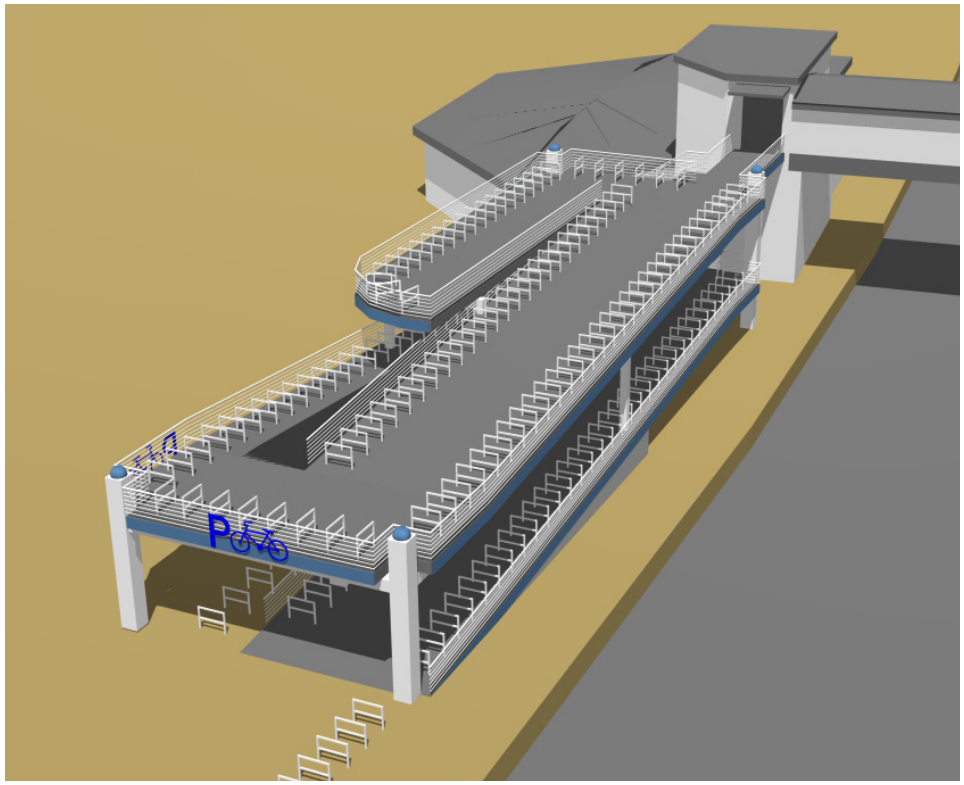
Stand: 30.03.2022

PLANUNGSAGENTUR
Büro für alternative Stadtentwicklung
Dipl.-Ing. Carsten Joost | planungsagentur.de
0177-4912757 | carsten-joost@gmx.de

IDEENSTUDIE Fahrrad-ParkRampe Ostkreuz





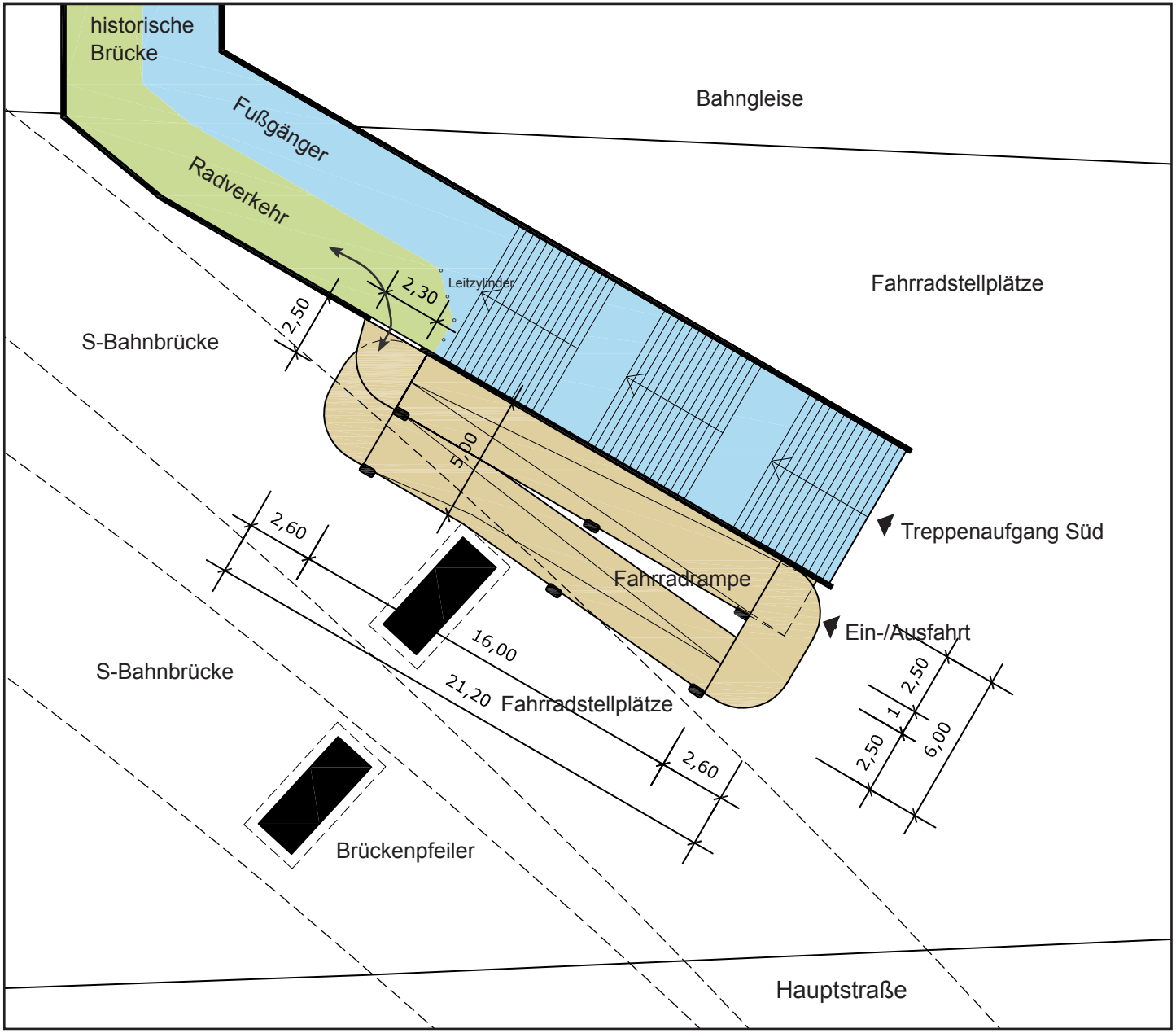


Ostkreuz Nordseite

Stand: 30.03.2022

PLANUNGSAGENTUR
Büro für alternative Stadtentwicklung
Dipl.-Ing. Carsten Joost | planungsagentur.de
0177-4912757 | carsten-joost@gmx.de

IDEENSTUDIE Fahrrad-ParkRampe Ostkreuz



Aufsicht Fahrradrampe Ostkreuz Südseite

Fahrradrampe Ostkreuz Südseite

Die alltagstaugliche Erschließung der historischen Brücke für den Fahrradverkehr wird auf der Südseite mit einer Rampe vervollständigt.

Trotz beengter Verhältnisse zwischen Treppenaufgang und S-Bahnbrücke lässt sich eine Fahrradrampe mit einer Fahrbahnbreite von jeweils 2,50 m hinzufügen.

Fahrradstellplätze haben auf der Rampe keinen Platz und werden ebenerdig im Bereich des Bahnhofvorplatzes angeordnet. Auch unter der S-Bahnbrücke ist Platz für Fahrräder.

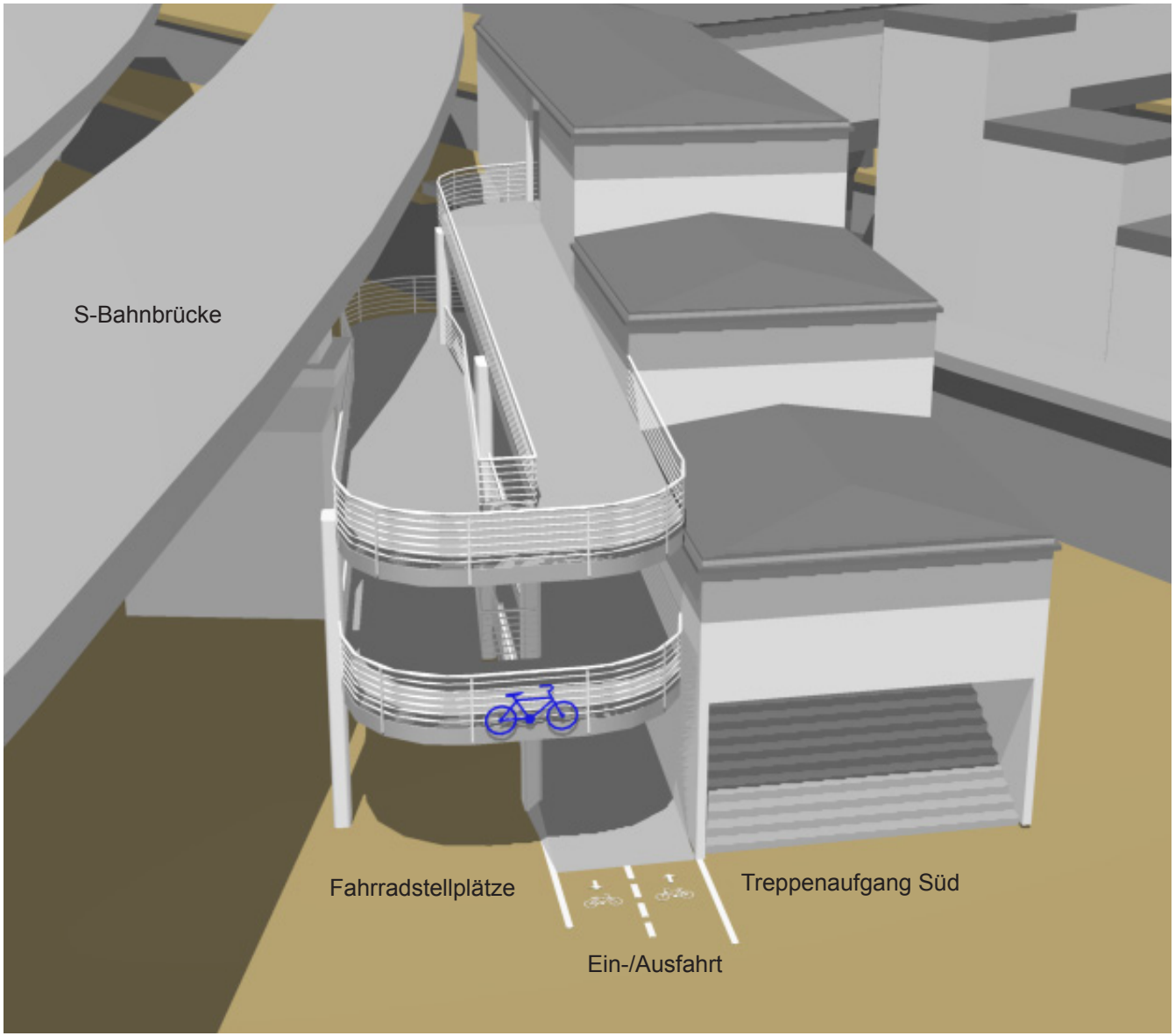
Die Rampenanlage hat eine Steigung von 9% und benötigt mit kurzen Rampenstücken zwei Wendelungen (vier Kehrungen). Sie erreicht die Brücke am obersten Podest mit einem ausreichenden Abstand zur S-Bahnbrücke. Alle Maße wurden vor Ort aufgenommen.

Es handelt sich um eine leichte Stahlkonstruktion, die die Engstelle optisch wesentlich aufwerten wird. Die Baukosten sind gemessen am Nutzen für den Fahrradverkehr gering.

Stand: 30.03.2022

PLANUNGSAGENTUR
Büro für alternative Stadtentwicklung
Dipl.-Ing. Carsten Joost | planungsagentur.de
0177-4912757 | carsten-joost@gmx.de

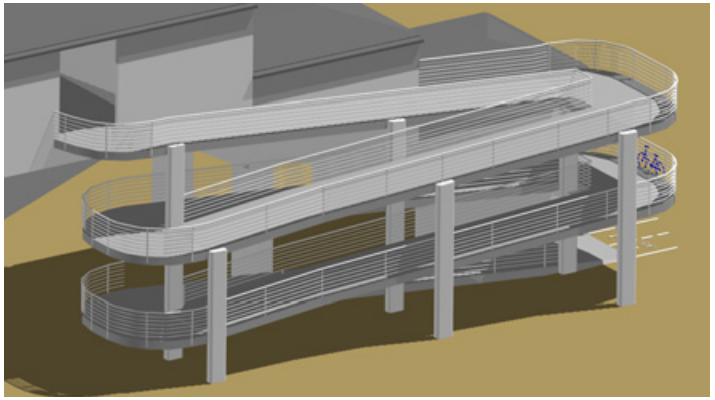
IDEENSTUDIE Fahrrad-ParkRampe Ostkreuz



Ansicht Fahrradrampe Ostkreuz Südseite

An der Engstelle am Kopfbereich des Brückenpfeilers gibt es eine nutzbare Breite von mehr als fünf Metern, was für die Rampenanlage ausreicht. Alle Maße wurden vor Ort genommen.

Zur offenen Seite hin weitet sich die Rampe zur bessen Befahrbarkeit auf. Die abgerundeten Podestkehren mit den horizontalen Geländerstäben verleihen der Rampenanlage eine leichte schiffsartige Erscheinung.

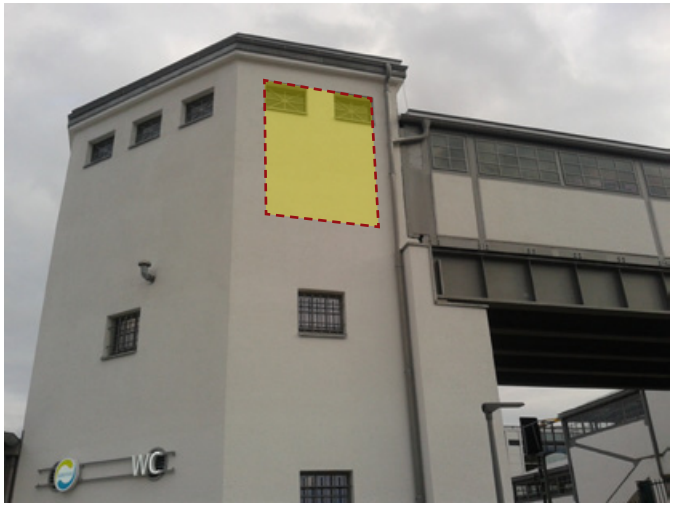


Seitenansicht Rampe ohne S-Bahn-Brücke

PLANUNGSAGENTUR
Büro für alternative Stadtentwicklung
Dipl.-Ing. Carsten Joost | planungsagentur.de
0177-4912757 | carsten-joost@gmx.de

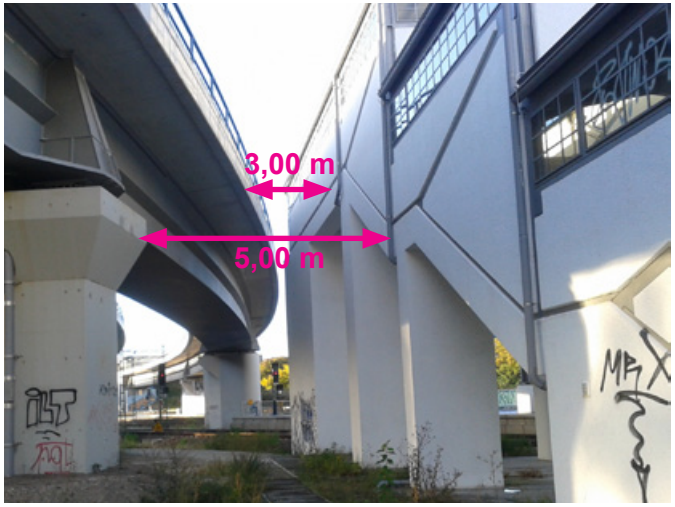
IDEENSTUDIE FAHRRAD-PARKRAMPE OSTKREUZ

Die Brücke ist mit knapp 6 Metern ausreichend breit für den Mischverkehr Fahrrad/Fußgänger.



Einfahrtsbereich Rampe Nordseite, Vergrößerung der vorhandenen Öffnungen (Gelbes Feld).

Einfahrtsbereich Rampe Nordseite Innenseite, Durchfahrtsmaße: 2,10 x 3,00 m.



Ausreichende Abstände für die Rampenanordnung zwischen Brückenabgang und S-Bahnbrücke.

Einfahrtsbereich Rampe Südseite Innenseite, Durchfahrtsmaße: 2,30 x 2,30 m, Leitzylinder zur Unfallvermeidung

Einfahrtsbereich Rampe Südseite, Vergrößerung der vorhandenen Öffnungen (Gelbes Feld).

PLANUNGSAGENTUR
Büro für alternative Stadtentwicklung
Dipl.-Ing. Carsten Joost | planungsagentur.de
0177-4912757 | carsten-joost@gmx.de

IDEENSTUDIE Fahrrad-ParkRampe Ostkreuz

Warum das alles nicht möglich sein soll…

… aus einem Antwortschreiben von „Grün Berlin für GB infraVelo GmbH“ vom 22.02.2022

- *„Ihrer Idee eines eigenständigen Rampenbauwerks im Süden stehen baurechtlich und brandschutztechnisch erforderliche Abstandsflächen zwischen dem Ringbahn-Brückenbauwerk und der Fußgängerbrücke entgegen.*
- *Bspw. muss für Revisionsarbeiten am Brückenbauwerk grundsätzlich eine Abstandsfläche eingehalten werden. Zudem befinden sich auf dem Gelände im Untergrund Anlagen der Deutschen Bahn, die eine Überbauung nicht zulassen.“*

Dazu ist zu sagen:

Im Selbstverständnis von infraVelo ist zu lesen: *„infraVelo ergreift Maßnahmen für eine bessere Radverkehrsinfrastruktur und gestaltet Berlins Mobilität mit.“*

Es sollte also nicht darum gehen, die Beseitigung von Defiziten der Radverkehrsinfrastruktur zu verhindern, sondern um deren Ermöglichung. Das Ostkreuz stellt unzweifelhaft ein solches Defizit dar. Die Bahn als bundeseigener Konzern sollte sich hier nicht sperren.

- Über problematische „**baurechtlich und brandschutztechnisch erforderliche Abstandsflächen“** müsste man sich austauschen. Unseres Erachtens ist die Brandlast gering und es handelt sich nicht um die Errichtung von Aufenthaltsräumen, sondern nur um zusätzliche Verkehrsflächen im luftumspülten Raum. Vom Brandschutz ist das eher unproblematisch.
- Für „**Revisionsarbeiten am Brückenbauwerk“** lässt sich die Rampenanlage sicherlich in die Baustelle integrieren. Sollte die S-Bahnbrücke in einigen Jahrzehnten einmal strukturell erneuert werden müssen, dann kann die leichte Fahrradrampe abgebaut und wieder errichtet werden. Dazu ist sie ggf. als eine verschraubte Stahlkonstruktion auszuführen.
- Bei den „**Anlagen der Deutschen Bahn“** handelt es sich um Kabeltrassen, die im Zuge der Fundamentierung der Rampenanlage um die Punktfundamente herum verlegt werden können. Der Aufwand ist gering und würde für jede Baumaßnahme der Bahn sicherlich kein Problem darstellen.

.

PLANUNGSAGENTUR
Büro für alternative Stadtentwicklung
Dipl.-Ing. Carsten Joost | planungsagentur.de
0177-4912757 | carsten-joost@gmx.de

IDEENSTUDIE Fahrrad-ParkRampe Ostkreuz

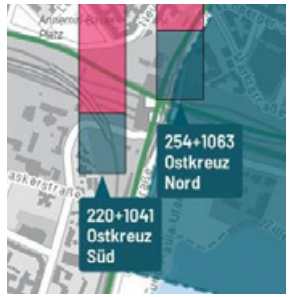
Warum das alles nicht möglich sein soll…

… aus einem Antwortschreiben von „Grün Berlin für GB infraVelo GmbH“ vom 22.02.2022

„Als landeseigenem Unternehmen ist uns eine bedarfsgerechte Planung gesetzlich vorgeschrieben, weshalb wir nur Planungsansätze verfolgen können, die den ermittelten Bedarf von ca. 2.000 Stellplätzen in Bahnhofsnähe decken oder annähernd decken können. (...) Das von Ihnen in der Studie vorgeschlagene rampenartige Bauwerk mit den integrierten 400 Stellplätzen auf der Nordseite deckt nur 20 Prozent des Bedarfes und entspricht daher keiner bedarfsgerechten und wirtschaftlichen Planung.

Sie schreiben auf Seite 2 Ihrer Ideenstudie, dass „Statt des geplanten zentralen Fahrradparkhauses für bis zu 2.000 Räder […] die Stellplatzbedarfe dezentral abgedeckt werden“ sollen. Die Erfahrungen des Bezirksamtes und der Deutschen Bahn wurden mit der durch uns durchgeführten Standort- und Potenzial-Analyse bestätigt, dass ab einer gewissen Entfernung zu den Zugängen zum Bahnhof Fahrradabstellanlagen nicht mehr genutzt werden. (...)“

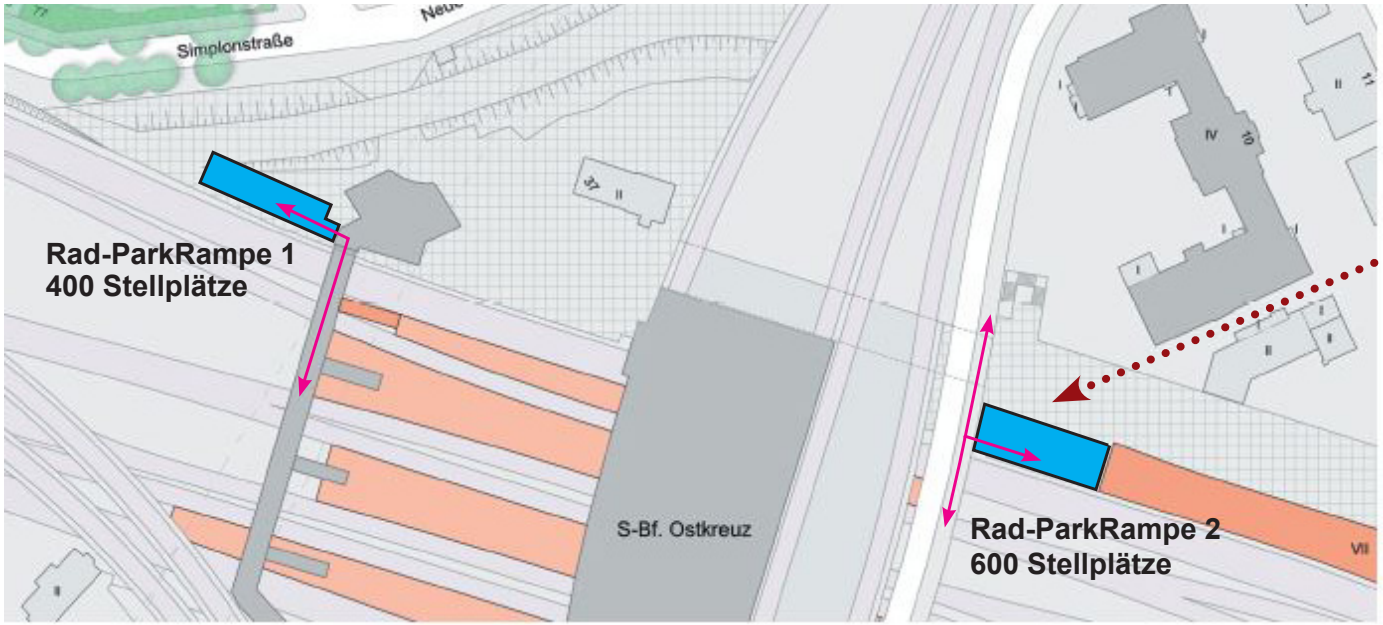
Dazu ist zu sagen:

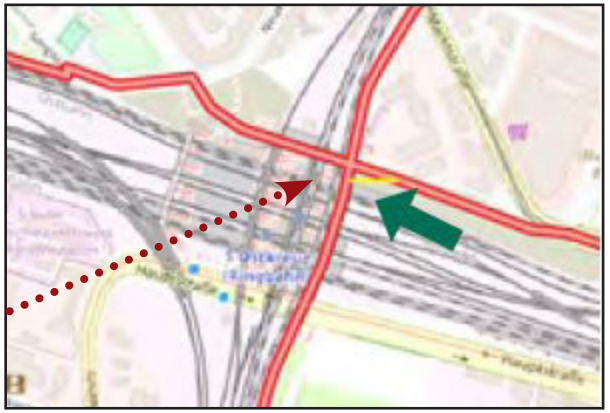


Es ist unstrittig, dass ein Block mit 2.000 Radstellplätzen an der Simplonstraße nicht die richtige Lösung ist, eine gewisse Verteilung auf die Quadranten des Ostkreuzes ist Stand der Diskussion und auch Ergebnis der Potenzialanalyse von infraVelo (Ausschnitt Bild rechts).

„Dezentral“ bedeutet dabei nicht weit entfernt vom Bahnhof, sondern im Gegenteil bedarfsorientiert an mehreren Stellen.

Auf der Nordseite kann ein zweiter Standort für eine Mehrfachfunktion Rampe/Parken mit 600 Stellplätzen die Radverkehrsplanung des Landes Berlin umsetzen - eine Rampe von der Kynastbrücke zur Marktstraße (Bild unten). Der Stellplatzbedarf für das Ostkreuz Nord wäre mit 1.000 gut abgedeckt, zusätzlich entstehen ebenerdige Stellplätze. Für Fahrradstellplätze auf der Südseite ist reichlich Platz vorhanden.





RADVERKEHRSPLAN DES LANDES BERLIN – ANLAGE 1.1
Geplant: Rampe Kynaststraße, direkte Verbindung zwischen Kynaststraße und Marktstraße

Vorschlag: Umsetzung als ParkRampe

PLANUNGSAGENTUR
Büro für alternative Stadtentwicklung
Dipl.-Ing. Carsten Joost | planungsagentur.de
0177-4912757 | carsten-joost@gmx.de