

Fachausschuss Verkehr (Verknüpfungs- und Umsteigeanlagen) – FAV - beim MSWV
c/o BTU Cottbus, Lehrstuhl Eisenbahnwesen
Postfach 101344, 03013 Cottbus

Kurz- und Festlegungsprotokoll der Beratung am 3.3.2000

Beratungsort: ServiceStation S-Bf Griebnitzsee
Zeit: 13.00 - 15.00 Uhr
Teilnehmer: Herr Prof. Thiel (Vorsitzender des FAV, BTU)
Herr Isenmann (MSWV)
Herr Prof. Nagler (BTU)
Herr Dr. Schupp (BTU)
Herr Müller (Dt. Bahnkundenverband e.V.)
zeitweise:
Herr Pfefferkorn, Stadtplanungsamt Potsdam
Frau Markmann, DB Station&Service Potsdam
Frau Schubert, Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen
Herr Oed, Amtsverwaltung Kreis Teltow-Fläming
Herr Haag, Ingenieurbüro Schmihing&Haag
entschuldigt:
Herr Prof. Martin (BTU)

Tagesordnung:

1. Planungsstand Vorplatz Süd des Bf Griebnitzsee
(Vorstellung durch das Stadtplanungsamt Potsdam)
2. Planungsstand Vorplatz Bf Michendorf
(veränderte Planung infolge des Vor-Ort-Termins/unserer
Empfehlung vom 29.7.99, Erläuterungen durch Schmihing& Haag
Berlin)
3. Sonstiges

zu TOP 1:

Der Stand der Vorentwurfsplanung und der bisherige Planungsprozess für die Neugestaltung des Vorplatzes Süd wurde von Herrn Pfefferkorn erläutert. In der anschließenden Diskussion und nach der Begehung des Planungsgebietes haben die Mitglieder des FAV in Einmütigkeit Bedenken zum Planungsansatz und der vorgelegten Planungsidee vorgebracht. Die Auffassungen, Bedenken und Hinweise der FAV-Mitglieder sind mit dem Auftraggeber der Planung abzustimmen (Herr Wenzel, Projektmanagement und Baubetreuungsgesellschaft mbH). Der Vorsitzende des FAV nimmt Kontakt mit dem Auftraggeber der Planung auf und unterrichtet die FAV-Mitglieder und das Stadtplanungsamt Potsdam zum Ergebnis der Gespräche unverzüglich.

Siehe Anlage 1

zu TOP 2:

Die überarbeitete Entwurfsplanung für die Neugestaltung des Vorplatzes des Bf Michendorf (Stand Januar 2000) wurde vorgestellt und unter Beachtung von Empfehlungen zur Förderung vorgeschlagen.
Siehe Anlage 2

zu TOP 3:

1. Der Vorsitzende des FAV informierte über seine Gespräche mit DB Station & Service AG, NL-Leiter Berlin/Brandenburg, Herrn Wallot, mit dem Ziel, ihn als ordentliches Mitglied für den FAV zu gewinnen. Die Gespräche verliefen mit Verweis auf anstehende Strukturänderungen bei DB Station & Service ohne Erfolg. Voraussichtlich ab April 2000 werden für den Bereich des Landes Brandenburg 5 Bahnstationsmanager berufen (Potsdam, Eberswalde, Wittenberge, Frankfurt (Oder), Cottbus), die dann dem FAV zur Verfügung stehen werden. Herr Wallot informiert den FAV rechtzeitig.

2. Auf telefonischem Wege ist der Vorsitzende des FAV über anlaufende Planungen zur Gestaltung der Vorplätze und P+R-Anlagen ausgewählter Bahnhöfe und Haltepunkte der RE1 von der Verwaltung des Landkreises Märkisch-Oderland informiert worden (Fangschleuse, Hangelsberg, Berkenbrück, Briesen). Der FAV wird rechtzeitig zur Bereisung der Orte einladen.

Cottbus, 3.3.00

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Thiel

Anlagen

Anlage 1 des Kurz- und Festlegungsprotokolls der FAV-Sitzung vom 3.3.2000
(Fachausschuss Verkehr (Verknüpfungs- und Umsteigeanlagen) – FAV - beim MSWV, c/o BTU
Cottbus, Lehrstuhl Eisenbahnwesen, Postfach 101344, 03013 Cottbus, Tel. 0355/69-2111)

Planungsstand Vorplatz Süd des Bf Griebnitzsee

Es lagen vor:

- Anschreiben des Stadtplanungsamtes Potsdam vom 9.2.00
- S/W-Kopie des Lageplanes der Vorentwurfsplanung (ohne Schriftfeld und Vermerk des Planungsstandes)

Der Stand der Vorentwurfsplanung und der bisherige Planungsprozess für die Neugestaltung des Vorplatzes Süd wurde von Herrn Pfefferkorn erläutert. In der anschließenden Diskussion und nach der Begehung des Planungsgebietes haben die Mitglieder des FAV in Einmütigkeit Bedenken zum Planungsansatz und der vorgelegten Planungsidee vorgebracht.

Die Auffassungen, Bedenken und Hinweise der FAV-Mitglieder konzentrieren sich auf Folgendes:

- Mit dem Vorhaben soll das Liniennetz des ÖPNV zusätzlich zum nördlichen Bahnhofszugang eine Anbindung im Süden erhalten. Mit der Anbindung der Buslinie(n) im Süden werden zwar die fußläufigen Verbindungen zum Universitätsgelände und zum Hasso-Plattner-Institut kürzer, jedoch verlängern sich die Wege im Übergang zur S-Bahn. Entsprechend der Bedeutung des Bahnhofs (Lage im Netz und tatsächliche Fahrgastzahlen) liegt aber der Schwerpunkt im Übergang zur S-Bahn. Die Verkehrsverteilung wird sich vsl. auch mit Eröffnung der Stammbahn (Regionalbahn-/Regionalexpress-Züge) nur wenig zuungunsten der S-Bahn verändern.
Mit Blick auf die vorhandene Vorplatzanlage im Norden, die bereits als Buswendestelle genutzt wird, ist für den FAV der Ausbau eines Vorplatzes Süd als Wendestelle für Busse nicht zweifelsfrei nachvollziehbar. Der bauliche Zustand und das fahrgastfreundliche Nutzungsprofil des Empfangsgebäudes favorisiert nach Auffassung des FAV die Beibehaltung des derzeitigen Bus-Bahn-Überganges.
Der noch fehlende barrierefreie Zugang im Norden (Aufzug zwischen der Halle des Empfangsgebäudes und dem Bahnsteigtunnel) ist ohnehin technisch möglich und geplant und scheidet als Argument für den Ausbau der Südseite zum ausschließlichen barrierefreien Zugang für den Bahnhof aus.
- Der Raum unmittelbar am südlichen Ausgang des Bahnsteigtunnels soll unter Würdigung des benachbarten Universitätsgeländes und des Hasso-Plattner-Institutes zum Vorplatz ausgebaut werden. Diesem Anspruch wird jedoch der vorgelegte Entwurf nicht gerecht. Insbesondere werden vorhandene Raumkanten nicht aufgenommen (verbleibende und bestehende Bebauung). Als Entwurfsidee sollte der in der beiliegenden Handskizze definierte Bereich als öffentlicher Raum städtebaulich durchgebildet werden. In diesem Sinne nimmt der FAV direkt mit der PHF Planungsmanagement und Baubetreuungsgesellschaft mbH Teltow (Auftraggeber der Planung) Kontakt auf.

- Unter Beachtung der zur Verfügung stehenden Fläche entlang der Planstraße A ist die gewählte Ein- und Anordnung der Pkw-Parkplätze nachvollziehbar. Die unmittelbare Nähe zur Universität läßt allerdings an der gezielten Nutzung der P+R-Plätze für Bahnreisende Zweifel aufkommen (Parkplätze für Studenten). Der Fördertatbestand sollte zweifelsfrei belegt werden.
Da nach Auffassung des FAV auf dem nördlichen Bahngelände Brachflächen für die Bahnhofsentwicklung zur Verfügung stehen (Gebäude und Flächen der ehemaligen Grenzübergangsstelle), sollten auch diese Flächen für die zukünftige Nutzung als P+R-Anlage ausgewiesen werden.

Der FAV nimmt den Stand der Vorplanung zur Kenntnis und sieht für den weiteren Prozess den o. g. Handlungs- und Entscheidungsbedarf. Der vorgelegte Vorplanungsentwurf wird im derzeitigen Planungsstand vom FAV nicht als zu fördernde Maßnahme empfohlen.

(Nachfolgend Handskizze)