

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

## Kurz- und Festlegungsprotokoll der Bereisung am 23. März 2000

Beratungsort: Fürstenwalde bis Pillgram  
Zeit: 09.00 - 13.00 Uhr  
Teilnehmer: Herr Prof. Thiel (Vorsitzender des FAV, BTU)  
Herr Isenmann (MSWV)  
Herr Mathey (BTU) für Herrn Prof. Martin (BTU)  
Herr Hellmich (Lankreis MOL)  
zeitweise:  
Herr Müller (Dt. Bahnkundenverband e.V.)  
Frau Nötzel (Stadtverw. Fürstenwalde, Straßen-/Freiraumgest.)  
Frau Wilke (Stadtverw. Fürstenwalde, Straßen-/Freiraumgest.)  
Frau Müller (Landkreis MOL, Bauamt)  
Frau Kultus (Büro Kultus & Partner)  
Frau Wolter (Büro Kultus & Partner)  
entschuldigt:  
Herr Prof. Nagler (BTU)  
Herr Dr. Schupp (BTU)

### **Tagesordnung:**

1. Erweiterung P+R-Anlage Bf Fürstenwalde (Teil Nord)
2. P+R- und B+R-Anlage Bf Fürstenwalde Süd
3. Herstellung von B+R- und B+R-Anlagen im Amt Odervorland  
Bahnhöfe Berkenbrück, Briesen, Jacobsdorf und Pillgram
4. Sonstiges  
(Planungsstand Vorplatz Bf Kremmen)

Zu TOP 1: Erweiterung P+R-Anlage Bf Fürstenwalde (Teil Nord)  
Die eingereichte Genehmigungsplanung (Planungsheft mit Stand Januar 2000, Autor: Knabe und Rose Ingenieurplanungen Celle) wird zur Kenntnis genommen und ohne Auflagen seitens des FAV zur weiteren Veranlassung empfohlen.

Zu TOP 2: P+R- und B+R-Anlage Bf Fürstenwalde Süd  
Die eingereichte Vorplanung (Planungsheft mit Stand Januar 2000, Autor: IWS Berlin GmbH, Glienicke Nordbahn) wird zur Kenntnis genommen und ohne Auflagen seitens des FAV zur weiteren Veranlassung empfohlen.

Zu TOP 3: Herstellung von B+R- und B+R-Anlagen im Amt Odervorland

**Bahnhof Berkenbrück:**

Der Stand der Vorplanung (Stand Januar 2000, Autor: Kultus & Partner Ingenieurgesellschaft mbH Rauen) wird zur Kenntnis genommen.

Für die weiteren Planungsschritte wird empfohlen:

Der ausgewiesene Standort für die P+R-Anlage an der nördlichen Seite der L 36 zwischen dem Bahnübergang und dem vorhandenen Güterschuppen wird für die weiteren Planungsschritte als günstig angesehen.

Die Bus-Haltestelle aus Richtung Falkenberg nach Berkenbrück sollte vor dem Bahnübergang liegen.

Die gesamte Verkehrsanlagengestaltung hat die endgültige Lage der Bahnsteige an den Streckengleisen Berlin- Frankfurt (Oder) zu berücksichtigen, um kurze und übersichtliche Wegeführungen realisieren zu können.

**Bahnhof Briesen**

Der Stand der Vorplanung (Stand Januar 2000, Autor: Kultus & Partner Ingenieurgesellschaft mbH Rauen) wird zur Kenntnis genommen.

Für die weiteren Planungsschritte wird empfohlen:

Die Flächen des Bahnhofs bieten die Möglichkeit, den gesamten geforderten Parkraum in unmittelbarer Nähe zur Bahnanlage und zu den Bahnsteigen bzw. auf der Bahnanlage selbst anordnen zu können. Insbesondere sollten die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Hausbahnsteig und die Parkflächen für Pkw ausschließlich auf der nördlichen Bahnhofsseite (Zufahrt zur ehemaligen Ladestraße) konzentriert werden. Parkflächen in und an den südlich des Bahnhofs gelegenen Ortsstraßen werden mit Blick auf die Gesamtsituation als nicht günstig angesehen.

**Haltepunkt Jacobsdorf**

Die Vorplanung (Stand Januar 2000, Autor: Kultus & Partner Ingenieurgesellschaft mbH Rauen) wird zur Kenntnis genommen.

Für die weiteren Planungsschritte wird empfohlen:

Auf Grund der Tatsache, dass die Entwurfsgeschwindigkeit für den Streckenausbau zwischen Berlin und Frankfurt die Veränderung der Bahnsteiglage Richtung Frankfurt (Oder) veranlaßte, wird der für die P+R-Anlage ausgewiesene Standort nördlich der Streckengleise zwischen der L 37 und dem Güterschuppen als vorteilhaft angesehen. Jedoch sollten die Reste der ehemaligen Kopf- und Seitenrampe abgetragen werden, um im Erdausgleich das Niveau der ehemaligen Ladestraße als zukünftig öffentliche Straße mit beiderseitigen Parkflächen für Pkw anheben zu können.

**Bahnhof Pillgram**

Die Vorplanung (Stand Januar 2000, Autor: Kultus & Partner Ingenieurgesellschaft mbH Rauen) wird zur Kenntnis genommen.

Für die weiteren Planungsschritte wird empfohlen:

Als Standort für eine B+R-Anlage ist eine Fläche am rechten Fahrbahnrand der Zufahrtsstraße zum Bf unmittelbar vor dem ehemaligen Güterschuppen und vor dem Bahnübergang vorgesehen. Dem Standort wird insoweit zugestimmt, wenn mit der DB AG geklärt wird, dass am Standort des Bahnüberganges auch die Zugänge zu den neuen Bahnsteigen errichtet werden und damit die Forderung einer kurzer und übersichtlicher Wegeführung erfüllt wird.

**Für alle Standorte sind die Entwürfe mit den Planungen bzw. Auffassungen der DB Netz AG (Bahnkörpergestaltung, Gleisanlagen, Kabeltrassen, Bahnsteiglage) und der DB Station&Service AG (Bahnsteigparameter, -ausstattung, Zuwegung) abzustimmen.**

Zu TOP 3: 4. Sonstiges  
(Planungsstand Vorplatz Bf Kremmen)  
Eine überarbeitete Entwurfsplanung liegt vor, zu der sich die anwesenden FAV-Mitglieder zustimmend bekunden.  
siehe Anlage 1

Cottbus, 6.5.00

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Thiel

Anlage

## Anlage 1 des Kurz- und Festlegungsprotokolls der FAV-Sitzung (Bereisung) vom 23.3.2000

(Fachausschuss Verkehr (Verknüpfungs- und Umsteigeanlagen) – FAV - beim MSWV, c/o BTU  
Cottbus, Lehrstuhl Eisenbahnwesen, Postfach 101344, 03013 Cottbus, Tel. 0355/69-2111)

# Planungsstand Vorplatz Bf Kremmen

Es lag vor:

- Überarbeitete Entwurfsplanung Variante 4 vom 13.3.00  
Auftraggeber Landkreis Oberhavel, Amt Kremmen  
Auftragnehmer Voigt-Weber Ingenieure GmbH Berlin

Die Hinweise zur Entwurfsplanung mit Stand vom Juli 1999 und des Treffens vor Ort am 29.7.99 sind mit der vorgelegten Überarbeitung des Entwurfes umgesetzt worden. Hervorzuheben sind:

- Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes mit Verzicht einer zweiseitigen Anbindung für Kraftomnibusse
- Neuordnung der Flächen zwischen dem Bahnsteig (ehemaliger Hausbahnsteig) und dem Bussteig (Rampe, Fahrradabstellanlage)
- Neuordnung der Parkräume für Pkw

Für die Ausführungsplanung werden folgende Empfehlungen gegeben:

- Aus Gründen der stadträumlichen Situation sollte einerseits die vorhandene Grünfläche im Bereich der Vorplatzzufahrt in ihrer Geometrie beibehalten und andererseits auf den Fußgängerüberweg mit Mittelinsel zwischen dem Empfangsgebäude und der Grundstücksecke Berliner Chaussee 13 verzichtet werden.
- Ebenso sollte unmittelbar vor dem ehemaligen Empfangsgebäude auf die Grünfläche zwischen dem derzeitigen und in seiner Lage verbleibenden Gehweg und dem neuen Radweg zugunsten der Lage des Radweges unmittelbar am Gehweg verzichtet werden.

**Unter Beachtung der vorgenannten Empfehlungen wird die beantragte Förderung des Vorhabens unterstützt.**