

Anlage 3 des Kurz- und Festlegungsprotokolls der FAV-Sitzung vom 19.12.2000
(Fachausschuss Verkehr (Verknüpfungs- und Umsteigeanlagen) – FAV - beim MSWV
c/o BTU Cottbus, Lehrstuhl Eisenbahnwesen, Postfach 101344, 03013 Cottbus
Tel. 0355/69-2111, Fax –37 39, E-Mail hc.thiel@tu-cottbus.de

Planungsstand Neugestaltung Bahnhofsvorplatz/-umfeld Bf Falkensee

Es lagen vor:

- Förderantrag für die funktionale und gestalterische Verbesserung des Bahnhofsumfeldes
(Planungs- und Dokumentationsmappe mit Stand vom Oktober 2000)

Planungsträger: Stadt Falkensee
Falkenhagener Straße 43/49, 14612 Falkensee
vertreten durch den Bürgermeister, Herrn Bigalke

Entwurfsplanung: Schadow - Büro für Stadtplanung und Architektur
Kupfergasse 1, 73728 Esslingen, Nachtigallstraße 3, 14612
Falkensee
vertreten durch Herrn Dipl.-Ing. K.-W. Schadow

Die mit der vorgestellten Vorentwurfsplanung dokumentierte anzustrebende Gestaltung des Bahnhofsumfeldes des Bf Falkensee verfolgt das Ziel,

- den beim Ausbau der Eisenbahnstrecke Berlin – Hamburg anstelle eines Bahnüberganges errichteten Fußgängertunnel an die umliegende städtische Infrastruktur sowohl gestalterisch als auch im Sinne einer geschickten Verkehrsstromführung qualifizierter anzubinden
- Defizite in der derzeitigen Verknüpfung der öffentlichen Personenverkehrsangebote zu beseitigen und
- den erforderlichen Abstellraum für Fahrräder zu verwirklichen.

Deshalb ist das Planungsgebiet nicht auf das unmittelbare Bahnareal beschränkt, sondern erstreckt sich auf das gesamte Umfeld, wobei zugleich die optionale Ergänzung durch Anlagen für eine Gleichstrom-S-Bahn Berücksichtigung finden.

Der FAV sieht in der vorgestellten Vorentwurfsplanung die Forderungen beachtet und erfüllt, mit der eine fahrgastfreundliche Verknüpfungsstelle im Netz des ÖPNV geschaffen wird.

Die vorgesehene verkehrsplanerische Lösung wird unterstützt, auch wenn dem FAV bewußt ist, dass u. a. eine geplante zweite Querung des Bahnkörpers (Fußgängerbrücke mit Bahnsteigzugang) erhebliche finanzielle Aufwendungen erfordert.

Die vorgesehene eingeschränkte Nutzung der Finkenkruger Straße zwischen der Potsdamer und Hertzstraße (Vorfahrt, Kurzparkzone) bzw. die Widmung eines Teils der Bahnstraße für den privilegierten Verkehr (Bus, Taxi) wird als Instrument einer betont auf die Bedürfnisse des Fußgängers orientierten Gestaltung gesehen und befürwortet. Auf P+R-Anlagen am Bf Falkensee wird bewußt verzichtet, da die umliegenden Haltepunkte mit Pkw-Parkflächen ausgestattet werden bzw. sind und dies im übrigen auch dem Straßenverkehrskonzept der Stadt Falkensee entspricht.

Über die grundsätzliche Empfehlung hinausgehend, die strukturierte Gestaltungslösung weiter zu verfolgen, werden für die weiteren Planungsschritte folgende Empfehlungen gegeben:

Bereich der Finkenkruger Straße:

- Für das Abstellen der erheblichen Anzahl von Fahrrädern ist eine geschickte, auf die Bedarfsentwicklung orientierte Lösung zu finden.
- Die mit Rankgerüsten bzw. Pergolen zu überbauenden Flächen sollten teils überdacht und zugleich mit einer Überdachung der Bahnsteigszugänge kombiniert werden.

Bereich Bahnstraße:

- Solange die Option, die Gleichstrom-S-Bahn von Berlin-Spandau in Richtung Nauen zu verlängern, nicht eingelöst wird, sollte nach dem Abbruch bestehender Gebäude die Fläche zwischen dem Bahnsteig Nord und der Bahnstraße so gestaltet sein, dass fußläufige Verbindungen zwischen Bus und Bahn (ggf. auch Taxi) ohne Umwege möglich sind.
- Für den Fall, dass die Gleichstrom-S-Bahn den Bf Falkensee erreicht, wird vorgeschlagen, der S-Bahn unmittelbar zur Bahnstraße hin eine eigene Bahnsteigkante zuzuweisen und den Bahnsteig Nord als einseitig nutzbaren Bahnsteig für die Regionalbahn zu belassen. Sollte zudem die Gleichstrom-S-Bahn dauerhaft nicht über Falkensee hinaus Richtung Nauen verlängert werden, wäre für den Bahnsteig Nord auch weiterhin ein höhengleicher Zugang zur Bahnstraße möglich, der allerdings so nicht in den einreichten Planungsdokumenten enthalten ist.
- Für den Fall der Verlängerung der Gleichstrom-S-Bahn bis Falkensee behält sich der FAV weiterführende Empfehlungen zur anzustrebenden Gleisplan- und Bahnkörpergestaltung vor und kündigt Bedarf an Koordinierung mit der DB Netz AG und der Berliner S-Bahn GmbH an.

Unter Beachtung der vorgenannten Empfehlungen wird die Aufnahme des Vorhabens in das Programm der zu fördernden Vorhaben unterstützt.

Cottbus, 8.1.01

Univ.-Prof. Thiel