

Anlage 4 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 Vorplatz Bf Dallgow-Döberitz

Es lagen vor:

- Antrag auf Gewährung einer Landeszuweisung gem. GVFG für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden
Umgestaltung Bahnhofsumfeld Dallgow-Döberitz
(Erläuterungsbericht mit Kostenschätzung mit Stand vom August 2000, überarbeiteter Lageplan ohne Datum)

Planungsträger: Gemeinde Dallgow-Döberitz, Wilmsstraße 41, 14624 Dallgow-Döberitz
vertreten durch Frau Scholze, Leiterin des Planungsamtes

Entwurfsplanung: Planungsbüro Dagmar Gast – Thomas Leyser GbR
LandschaftsArchitekten BDLA, Hufelandstraße 22, 10407 Berlin
vertreten durch Herrn Leyser

Mit dem Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin - Hannover ist der Bahnkörper (Gleise, Bahnsteig, Bahnsteigzugang) des Bahnhofs Dallgow-Döberitz vollständig neu gebaut worden. Durch Lärmschutzwände auf beiden Seiten des Bahnkörpers getrennt, verblieben jedoch alte, von der Deutschen Bahn Gruppe nicht mehr genutzte Bahnanlagen (Empfangsgebäude, Vorplatz, Ladestraße, Stellwerke). Um den nunmehr als Haltepunkt betriebenen Bahnhof im Netz des öffentlichen Personennahverkehrs zu einem attraktiven Ort des Umsteigens zu machen, sollen sowohl auf der nördlichen als auch auf der südlichen Anlagenseite Abstell- bzw. Parkflächen für Fahrräder und Pkw entstehen, auf der südlichen Seite (Vorplatz) zudem auch die Haltestelle für Busse und Stellflächen für Taxi.

Der FAV sieht in der vorgestellten Planung grundsätzlich die Forderungen beachtet und erfüllt, die an eine fahrgastfreundliche Verknüpfungsstelle im Netz des ÖPNV gestellt werden.

Für die weitere Entwurfsplanung werden folgende Empfehlungen gegeben:

nördlicher Zugangsbereich:

- Dem Gestaltungsvorschlag für die Anordnung der Abstell- und Parkflächen für Fahrräder und Pkw wird gefolgt. Fahrradabstellflächen sind – wie vorgesehen - in unmittelbarer Nähe des Treppenzuganges aufzustellen. Der Zuschnitt der zur Verfügung stehenden Fläche gestattet die effektive Anordnung der Pkw-Parkflächen quer zur Fahrbahn. Hinsichtlich des Umfanges der Abstell- und Parkflächen werden keine Bedenken vorgebracht.

südlicher Zugangsbereich:

- Die funktionelle Gestaltung des Vorplatzes wird vom FAV unterstützt, indem die dauerhaft nicht mehr genutzten Ladegleise, -rampen und -straßen als Park+Ride-Fläche und die Fläche unmittelbar vor dem ehemaligen Empfangsgebäude den öffentlichen Personenverkehrsangeboten (Bus, Taxi - im Lageplan als Bahnhofsvorplatz bezeichnet -) zu widmen sind.
- Die Fahrradabstellplätze sind vorzugsweise auf der Fläche zwischen dem westlichen Giebel des Empfangsgebäudes und der Treppe zum Bahnsteigtunnel anzuordnen. Solange die Grundstücksfläche in Verlängerung der Tunnelachse zwischen der Treppe zum Bahnsteigtunnel und der Hauptstraße für eine geradlinige Verkehrsstromführung nicht zur Verfügung steht (Vermietung/Verpachtung der Fläche durch DBImm an Dritte), die im übrigen diesen südlichen Bahnsteigzugang stadträumlich öffnen und als solchen überhaupt erkennbar machen würde, sollte als alternative Fläche für Fahrradständer der Randbereich der Rampe zum Bahnsteigtunnel nicht gewählt werden.
- Als Anbindung der P+R-Fläche ist die im Plan ausgewiesene neue Zufahrt an der Bahnhofstraße herzustellen. Die Bord- und Flächengestaltung des Vorplatzes darf eine Querung durch Pkw nicht gestatten. Die P+R-Fläche ist dem Bedarf nach zu entwickeln, wobei die Gesamtfläche der ehemaligen Ladegleise und -straßenflächen bereits jetzt als gesamte P+R-Fläche ausgewiesen werden sollte. Als Kurzparkzone und als Vorfahrt (Halten statt Parken) sollte die Fläche vor dem ehemaligen Güterschuppen genutzt werden und ebenfalls über die Zufahrt zur P+R-Anlage angebunden sein.
- Da die P+R-Fläche nicht unmittelbar am barrierefreien Zugang an den Bahnsteigtunnel liegt, sollten die für Behinderte vorgesehenen Pkw-Stellflächen am nördlichen Fahrbahnrand der Hauptstraße angeordnet werden.
- Der Vorschlag für die Anordnung der Fahrbahn für Busse auf dem Vorplatz wird unterstützt, zumal im Zusammenhang mit der Widmung des Vorplatzes damit eine konfliktärmere fußläufige Verbindung zum Bahnsteigzugang hergestellt werden kann. Die Bushaltestelle sollte allerdings nur von Süden nach Norden (entgegen dem Uhrzeigersinn) angefahren werden, um einerseits als zusteigender Fahrgast in der Relation Bahn → Bus stets die Busse mit der vorderen Fahrtzielangabe sehen zu können und andererseits den Busfahrern bessere Sichtbedingungen beim Abbiegen auf Vorfahrtsstraßen zu gewähren.

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