

Anlage 1 des Festlegungsprotokolls der Besprechung am 28.11.02
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

Verkehrs- und Erschließungskonzept S-Bahnhof Teltow

Es lag vor:

- Verkehrs- und Erschließungskonzept S-Bahnhof Teltow-Stadt – Stand Juni 2000
- Übersichtsplan P+R-Plätze, Stand 1998
- Bebauungsplan Nr. 32 S-Bahnhof Teltow-Stadt, Stand 6/2002
- Straßenplanung Mahlower Straßenbrücke, BSBA, Stand 6/2000
- Vorentwurfsplanung Stadtplätze, Stand 6/2002
- Gestaltung des Nordplatzes (Vorschlag des Bauamtes)

Planungsträger: Stadtverwaltung Teltow
Potsdamer Str. 47- 49, 14513 Teltow

Planungsbüro: complan
Gesellschaft für Kommunalberatung, Planung
und Standortentwicklung mbH
Jägerallee 21, 14467 Potsdam

Der FAV hat den Werdegang und den Stand der Planung des neu zu bauenden Bahnhofs Teltow-Stadt, der zugleich eine mittelfristig abgeschlossene Netzergänzung der Berliner Gleichstrom-S-Bahn darstellt, in der gebotenen Ausführlichkeit zur Kenntnis genommen.

Hinsichtlich der Verknüpfung der verschiedenen Angebote und Leistungen im System des öffentlichen Nahverkehrs Stadt- und Regionalbussen sind

- die funktionelle Gestaltung und die Lage der Bahnanlagen mit einem Planfeststellungsbeschluss,
- die angestrebte Bebauung mit zwei mehrgeschossigen Gebäudeteilen entlang der Bahnböschungen südwestlich der zukünftigen Überführung der Mahlower Straße durch Wettbewerbsergebnisse und
- die verbleibenden Flächen zu benachbarten, bereits ausgebauten bzw. für den Ausbau vorgesehenen Straßenverkehrsanlagen

als verkehrsplanerische Randbedingungen bzw. Grenzen gesetzt.

Der FAV folgt der Widmung des Nordplatzes als Vorplatz mit betont verkehrsberuhigtem Charakter (der Innenstadt zugewandt, Vorfahrt, Taxi), der in Randlage zu den beiden Richtungsfahrbahnen der Mahlower Straße angeordneten Bushaltestellen und den – solange die angestrebte mehrgeschossige Bebauung nicht realisiert wird – ausgewiesenen Pkw-Stellflächen auf dem Südareal.

Der FAV nimmt den Standort für die Mehrzahl der ausgewiesenen Pkw-Stellflächen entlang der Südspange zur Kenntnis. Der FAV zweifelt jedoch die in den Unterlagen ausgewiesene Attraktivität des Standortes an, da für den Fahrgast zwischen P+R-Anlage und S-Bahnsteig fußläufige Wege von tatsächlich 300 bis 570 (!) m entstehen und mindestens zwei Straßen gekreuzt werden müssen. Eine alternative fahrgastfreundlichere Standortplanung wird vermisst, zumal mittelfristig die Weiterführung der Gleichstrom-S-Bahn bis nach Stahnsdorf nicht vorgesehen ist und für diesen Fall ohnehin nicht die Dimension des vor Jahrzehnten aufgefahrene Bahneinschnittes benötigt bzw. in Anspruch genommen werden wird.

Im Ergebnis der Erörterung weiterer grundsätzlicher Aspekte und von Detailfragen unterbreitet der FAV folgende Hinweise und Empfehlungen:

(1) barrierefreie ÖPNV-Verknüpfung:

Die nicht ebene zweigeteilte Erreichbarkeit des S-Bahnsteigs, allerdings nur mit dem barrierefreien Zugang mittels eines Aufzuges an der Bahnsteig/Fußgängerbrücke, bedingt auch einen direkten barrierefreien Zugang zwischen S-Bahnsteig und den Bussteigen an der nördlichen Fahrbahn der Überführung der Mahlower Straße. Die in den eingereichten Unterlagen ausgewiesene Konzentration der Umsteigevorgänge (bis zu 6 Busse je Richtung zu je einer S-Bahn-Ein-/Ausfahrt aller 20 min!) unterstreicht die Auffassung des FAV. Dem FAV ist bewusst, dass derzeit geltende förderpolitische Bestimmungen diesem Aspekt konsequent fahrgastfreundlicher Durchplanung nicht folgen.

(2) Da mit die Realisierung des Nordplatzes, der Vorrang vor den anderen um bzw. neu zu gestaltenden Flächen und Anlagen hat, begonnen werden soll, sind die Pkw-Stellflächen für Mobilitätsbehinderte auch am Nordplatz auszuweisen.

(3) Solange die mehrgeschossige Bebauung nicht realisiert werden wird, sollten die Fahrradstellflächen auf der Südseite des Areals auch sehr nah am südlichen Bahnsteigzugang angeordnet werden, mit Blick auf den möglicherweise befristeten Standort in temporärer, dennoch ansprechend gestalteter Bauweise.

(4) Die lang gestreckte Anordnung der Bussteige an der nördlichen Fahrbahn der Mahlower Straße – nahezu über die Gesamtlänge zwischen den benachbarten Straßenknoten ausgewiesen – wird als nicht optimal angesehen. Der FAV vermisst einen Nachweis für die Bussteigbelegung des Prognosefalls 2010, um genau jene ausgewiesene Planungslösung - wenn auch nur im Ansatz – mittragen zu können. Vor allem einsetzende Kurse der Buslinien 624 und 629 werden (erfahrungsgemäß) längere Standbelegungszeiten zur Folge haben, die sich bei der gewählten Bussteiganordnung ungünstig auswirken.

(5) Gestaltung Nordplatz (Vorschlag Bauamt Teltow):

Der Vorschlag des Bauamtes – Konzentration nur auf eine straßenseitige Anbindung - wird ausdrücklich begrüßt. Allerdings muss die veränderte Anschlusssituation die Regeln der Straßenverkehrssicherheit erfüllen (nahezu rechtwinkliger Anschluss der beiden Straßenachsen). Deshalb muss die Bushaltestelle und -spur in Richtung des Knotens mit der Mahlower Straße verschoben werden. Genau diese Anordnung bringt den Vorteil, auf die ansonsten erforderliche Überquerung einer Straßenverkehrsfläche verzichten zu können. Die Einfädelung über den Knoten mit der Mahlower Straße abfahrender Busse kann zweifelsohne durch Vorrangschaltung in der Lichtsignalanlage realisiert werden.

Der FAV ist dem positiven Votum für die Einordnung des Vorhabens in das Programm der zu fördernden Vorhaben des öffentlichen Personenverkehrs des Landes Brandenburg nicht abgeneigt und bittet den Planungsträger die in der Aufzählung genannten Aspekte in die fortzuschreibenden Planungsunterlagen einfließen zu lassen sowie zu gegebener Zeit den FAV zu unterrichten. Das abschließend positive Votum kann unter diesen Bedingungen sehr rasch erteilt werden.

Cottbus, 12. Dezember 2002

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Thiel