

Anlage 1 des Festlegungsprotokolls der Besprechung am 27.02.2003
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

P&R-Anlage Bahnhof Pritzwalk

Es lag vor:

- Erläuterungen – P+R Parkplatz Bahnhof Pritzwalk,
inkl. Lagepläne Variante 1 bis Variante 3
Stand November 2002
- Auszug aus Rahmenplanung Südstadt, Stadt Pritzwalk
Autor: Planungsbüro Richter+Richard Aachen/Frankfurt (Oder)
Stand November 1998

Planungsträger: Stadtverwaltung Pritzwalk
Marktstraße 46, 16928 Pritzwalk

Planungsbüro: Ingenieurbüro Telschow GmbH
Bergstraße 48, 16928 Pritzwalk

Der FAV nimmt die Rahmenplanung zur Neu- und Umgestaltung der nicht eisenbahngebundenen Personenverkehrsanlagen und des Umfeldes des Bahnhofs Pritzwalk zur Kenntnis. Die darin enthaltenen Erkenntnisse und Ansprüche an die verkehrliche Gestaltung sowie die Begründung der Vorzugsvariante 2 (Bahn-/Bussteig südlich des Empfangsgebäudes) sind schlüssig und werden vom FAV mitgetragen. Rückfragen zu Elementen alternativer Gestaltungsvarianten (z. B. Lage des Bahnsteigtunnels, die Anlage querende Fahrgastströme, Stadtzugang) haben im Weiteren diesen Standpunkt gefestigt. Deshalb stimmt der FAV auch dem beantragten Standort der P+R-Anlage zu.

Für die weiteren Planungsschritte und Abstimmungen mit den Unternehmen der Deutschen Bahn Gruppe bittet der FAV folgende Hinweise zu prüfen bzw. einfließen zu lassen:

- Die Ausbildung des Straßenknotens (östlich des Empfangsgebäudes) für den Anschluss der P+R-Anlage und für den verbleibenden Straßenanschluss der Ladestraße und der Güterhalle als Kreisverkehr ist durch einen Nachweis der Leistungsfähigkeit mit dem Ziel zu bringen, wegen der Fahrbewegungen der Kraftomnibusse (fahr-dynamische Gründe) auf einen Kreisverkehr zu verzichten.
- Als Abstellfläche für Lkw/Lastzüge ist vorzugsweise die Ladestraße, jedoch nicht die P+R-Anlage zu nutzen. Der FAV empfiehlt Verhandlungen mit der DB-Gruppe, dass ein Teil der Ladestraße auch als LKW-Hof genutzt werden kann.
- Die Pkw-Stellplätze für Mobilitätsbehinderte sollten unmittelbar am Gehweg vor dem östlichen Giebel des Empfangsgebäudes angeordnet werden (keine Querung von Straßenflächen notwendig, unmittelbare Anbindung an das barrierefreie Wegenetz gegeben). Im Rahmen der Ausführungsplanung ist die barrierefreie Wegegestaltung durch abgesenkte Borde etc. sicherzustellen.

- Vor der Bebauung der für den gemeinsamen Bahn-/Bussteig vorgesehenen Fläche sollte durch eine Baugrunduntersuchung der Nachweis erbracht werden, dass evtl. vorhandene, überdeckte Kellerräume des ehemaligen Empfangsgebäudes dem verkehrsplanerischen Konzept der Gesamtanlage nicht entgegenstehen.

Der FAV wird der Aufnahme des Projektes in das Programm zu fördernder Vorhaben der Verknüpfungsanlagen im Land Brandenburg zustimmen werden und bittet unter Beachtung der aufgeführten Hinweise um Vorlage der fortgeschriebenen Entwurfsplanung.

Cottbus, 10. März 2003

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Thiel