

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

## Festlegungsprotokoll der Besprechung am 27. Mai 2004

Zeit: 09.00 -11:45 Uhr  
Ort: Besprechungsraum in Hause  
der Gemeindeverwaltung von Wildau (bei Berlin)  
Teilnehmer: Herr Prof. Thiel (Vorsitzender des FAV, BTU)  
Herr Matthey (für Herr Prof. Martin)  
Herr Jagdhuhn (Dt. Bahnkundenverband)  
Herr Neumann (MSWV)

zeitweise:

Frau Navratil, Gemeinde Wildau  
Herr Rohde, SR Stadt- und Regionalplanung Berlin  
Herr Härtling-Mollhelm, Agentur BahnStadt  
Herr Garkisch, HVB Ingenieurgesellschaft mbH Büro Berlin  
Frau Estel, Gemeinde Wandlitz

entschuldigt:

Herr Dr. Schupp (BTU)  
Herr Prof. Nagler (BTU)

### Tagesordnung:

1. Vorplatz/Bahnhofsumfeld S-Bf Wildau  
(Ifd. Vorhaben Nr. 58), **Festlegungen siehe Anlage 1**
2. P+R-Anlage am Bf Falkensee  
(Fortschreibung des Ifd. Vorhabens Nr. 21)  
**Festlegungen siehe Anlage 2**
3. Vorplatz Bf Schönerlinde  
(Ifd. Vorhaben Nr. 57), **Festlegungen siehe Anlage 3**
4. Sachstand P+R-Anlage Bf Bernau (b Berlin)  
(Ifd. Vorhaben Nr. 55), **Festlegungen siehe Anlage 4**
5. P+R-Anlage S-Bf Friedenstal  
(Ifd. Vorhaben Nr. 59), **Festlegungen siehe Anlage 5**

Zu allen Vorhaben sind die Entscheidungen und Hinweise des FAV in der jeweiligen Anlage zu diesem Protokoll aufgeführt. In das Protokoll sind Erkenntnisse aus telefonischen Kontakten mit den Antragstellern im Nachgang zur FAV-Sitzung eingeflossen.

Die Protokollauszüge der Einzelvorhaben sind im Internet unter [www.eisenbahn.tu-cottbus.de/favmsw/fav.htm](http://www.eisenbahn.tu-cottbus.de/favmsw/fav.htm) veröffentlicht.

Cottbus, 18. Juni 2004

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Thiel

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H.-A. Thiel', written in a cursive style.

Anlagen

Verteiler

- alle FAV-Mitglieder und LBVS komplettes Protokoll
- einzelne Planungsträger jeweils zutreffende Anlage des Protokolls

Anlage 1 des Festlegungsprotokolls der Besprechung am 27. Mai 2004  
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

## Vorplatz/Bahnhofsumfeld S-Bf Wildau (Ifd. Vorhaben Nr. 58)

Es lag vor:

- Dokumentation der Vorplanung zur Neugestaltung des Zuganges und Vorplatzes des S-Bf Wildau (bei Berlin)

Planungsträger: Gemeinde Wildau, Karl-Marx-Straße 36  
15745 Wildau

Planungsbüro: Arge SR Stadt- und Regionalplanung/  
Agentur BahnStadt / Rudolf + Bacher  
c/o SR Stadt- und Regionalplanung  
Gubener Straße 49, 10243 Berlin

Sowohl vom Planungsträger als auch vom Planungsbüro sind die Gestaltungsidee, die Entwurfsvarianten und jene Randbedingungen eingehend erläutert worden, die zur Begründung der angestrebten Vorzugsvariante (Variante 3) führen.

Den vorgebrachten Argumenten und dem Votum im Zuge des Prozesses der demokratischen Mitbestimmung innerhalb der Gemeinde Wildau für die zu realisierenden Gestaltungsidee verschließt sich der Fachausschuss nicht. Insbesondere wird die Gliederung des Planungsgebietes in die Nutzungszonen (von Ost nach West) P+R-Anlage, Marktplatz und Bahnhofplatz („Bahnhofstraße“) gewürdigt.

Die Entwurfsvarianten unterscheiden sich ausschließlich durch verschiedene Gestaltungsideen für den Bahnhofsvorplatz. Innerhalb dieser Ideen wird vom Fachausschuss der Variante 1 die höchste gestalterische Qualität zugesprochen, akzeptiert jedoch zugleich das Votum der Gemeinde Wildau für die von ihr ausgewiesene Variante 3 als Vorzug. Der Fachausschuss ist bestrebt, eben diese Variante 3 mit den Aspekten der Gestaltungsidee der Variante 1 zu kombinieren und kommt zu folgendem Ergebnis:

**Der FAV empfiehlt die Aufnahme des Projektes in das Programm zu fördernder Vorhaben der Verknüpfungsanlagen im Land Brandenburg und bittet im weiteren Planungsprozess folgende Hinweise bzw. Empfehlungen umzusetzen:**

- (1) Die strenge Form der Geometrie der Treppe zwischen dem Bahnsteigtunnel und dem Bahnhofplatz sollte zu Gunsten einer deutlichen Aufweitung bis zum oberen Treppenantritt aufgegeben werden, auch unter dem Aspekt, dass die ohnehin vorgesehene Bepflanzung des Bahnhofplatzes sich der Verkehrsfunktion dieses Platzes nicht verschließt und klare Blickbeziehungen in diesem Sinne zulässt und unterstützt.
- (2) Mit den zuständigen und beteiligten Unternehmen der Deutschen Bahn AG sind Verhandlungen mit dem Ziel zu führen, die Höhendifferenz, die Passanten bzw. Fahrgäste zwischen dem Bahnsteigtunnel und dem Niveau des Bahnhofplatzes zu überwinden haben, zu verkleinern. Dieses Verhandlungsziel führt zudem auch zu einer verkürzten Entwicklungslänge der bevorzugten Rampe als barrierefreie Wegeführung in dieser Relation.

- (3) Auch wenn kurz- bzw. mittelfristig nicht der adäquate Ersatz des westlichen Bahnsteigzuganges ansteht, sollte zumindest durch eine geschickte Bahnsteiggestaltung, im gewissen Sinne auch durch die in der Höhe begrenzten Gleislage der S-Bahn, die Blickbeziehung vom Bahnhofplatz zu den neu gestalteten Werkhallen gefördert werden. Da sich der sanierte Werkhallenkomplex nördlich der Achse des Bahnsteigtunnels befindet und die Bahnsteiglage ohnehin in Richtung Königs Wusterhausen verschoben wird, empfiehlt der Fachausschuss auf die Bahnsteiggestaltung gezielt Einfluss zu nehmen, den Treppenzugang zum Bahnsteig und den Personenaufzug inkl. der Dachentwicklung vorzugsweise südlich der Tunnelachse anlegen zu lassen und den Blick vom Bahnhofplatz auf diesen Sanierungskomplex freizugeben.
- (4) Die Querung der Karl-Marx-Straße sollte - wie bereits in der Planung ausgewiesen – sowohl Fußgänger als auch den Straßenverkehr trotz ihrer unterschiedlichen Interessen ausgleichend würdigen. Die Teilung der Fahrbahn und die Geschwindigkeitsbeschränkung in diesem Bereich werden begrüßt.  
Für die Halteorte der Kraftomnibusse wird allerdings empfohlen, in Fahrtrichtung nach der Fußgängerquerung separate Haltebuchten anzulegen. Sollte die Anschlusssicherung zwischen Bahn und Bus maßgebendes Qualitätsmerkmal an diesem Verknüpfungspunkt des ÖPNV sein (ggf. durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg bestätigen lassen), sind entweder direkte Blickbeziehungen zwischen den Verkehrsträgern anzustreben oder zeitnahe Informationen des Verkehrs- bzw. Betriebsleitsystems zu präsentieren.

Cottbus, 18. Juni 2004



Univ.-Prof. Dr.-Ing. Thiel