

Fachausschuss Verkehr (Verknüpfungs- und Umsteigeanlagen) – FAV -
beim Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) des Landes Brandenburg
c/o BTU Cottbus, Lehrstuhl Eisenbahn- und Straßenwesen
Postfach 101344, 03013 Cottbus

Festlegungsprotokoll der vor-Ort-Besprechungen am 07. Juni 2006

Zeit: 09.00 -14.00 Uhr
Ort: Thyrow, Götz, Golm, Pritzerbe
Teilnehmer: Herr Prof. Thiel (Vorsitzender des FAV, BTU Cottbus)
Herr Mathey (Stadtplaner, Berlin)
Herr Neumann (MIR)

in Thyrow:

Herr Josch Bender, Büro Josch Bender Ferch
Frau Rütz, Büro Josch Bender Ferch

in Götz:

Herr Stein, Leiter des Bauamtes, Gemeinde Groß Kreuz
Frau Siegemund, Bauamt, Gemeinde Groß Kreuz
Herr Josch Bender, Büro Josch Bender Ferch

in Golm:

Frau Woiwode, Stadtverwaltung Potsdam
Herr Vornberger, Baurconsult
Herr Castrischer, Schmitt Stumpf Frühauf und Partner

in Pritzerbe:

Herr Noack, Bürgermeister Stadt Havelsee
Herr Batsch, Ortsbürgermeister OT Pritzerbe
Frau Horn, Horn Planungs- u. Bau GmbH
Frau Neumeister, Amt Beetzsee

entschuldigt:

Herr Prof. Nagler (BTU Cottbus)
Herr Dr. Schupp (BTU Cottbus)
Herr Jagdhuhn (Deutscher Bahnkundenverband e. V.)

Tagesordnung:

- | | |
|--|---|
| 1. Bahnhofsumfeld Thyrow,
lfd. Vorhaben Nr. 100 | Festlegungen siehe Anlage 1 |
| 2. Bahnhofsumfeld Götz,
lfd. Vorhaben Nr. 101 | Festlegungen siehe Anlage 2 |
| 3. Bahnhofsvorplatz/Verknüpfung ÖPNV/SPNV Golm,
lfd. Vorhaben Nr. 102 | Festlegungen siehe Anlage 3 |
| 4. Vorplatz Bf Pritzerbe
lfd. Vorhaben Nr. 105 | Information und Votum
siehe Anlage 4 |
| 5. Vorplatz Bf Schwedt
lfd. Vorhaben Nr.97 | Information und Votum
siehe Anlage 5 |

Zu Top 4 und 5:

Zu den Vorhaben Pritzerbe und Schwedt hat der Unterzeichner vor-Ort-Gespräche bzw. telefonischen Kontakte und Schriftwechsel veranlasst und geführt sowie im Einvernehmen mit konsultierten Ausschussmitgliedern das ausgewiesene Votum formuliert.

Zu allen Vorhaben sind die Entscheidungen und Hinweise des FAV in der jeweiligen Anlage zu diesem Protokoll aufgeführt.

Die Protokollauszüge der Einzelvorhaben sind im Internet unter www.verkehrswesen.tu-cottbus.de/fav.html veröffentlicht.

Cottbus, 22.06.06



Univ.-Prof. Dr.-Ing. Thiel

Anlagen

Verteiler

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

Anlage 3 des Festlegungsprotokolls der Besprechung am 19. Mai 2006
Fachausschuss Verkehr (Verknüpfungs- und Umsteigeanlagen) – FAV - beim Ministerium für Infra-
struktur und Raumordnung (MIR) des Landes Brandenburg
c/o BTU Cottbus, Lehrstuhl Eisenbahn- und Straßenwesen, Postfach 101344, 03013 Cottbus
Tel. 0355/69-2111, Fax –37 39, Mobil 0177 2417089 Email hc.thiel@tu-cottbus.de

Bahnhofsvorplatz/Verknüpfung ÖPNV/SPNV Golm Ifd. Vorhaben Nr. 102

Es lag vor:

- Entwurfsplanung Bahnhof Golm/EÜ Wissenschaftspark
Bahnstrecke DB Netz AG 6068: Golm – Priort, Bahn-km 63,157
mit Stand vom März 2006
- Entwurfsplanung Bahnhof Golm/Personenverkehrsanlagen
Bahnstrecke 6068: Golm – Priort, Bahn-km 63,001 – 63,141
mit Stand vom 28.04.2006

Planungsträger: Stadt Potsdam
Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam
Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen,
Bereich Verkehrsanlagen
Hegelallee 6-10, 14461 Potsdam

Planungsbüro: Ingenieurgemeinschaft, bestehend aus:

Schmitt Stumpf Frühauf und Partner
Ingenieurgesellschaft im Bauwesen mbH
Schönhauser Allee 149, 10435 Berlin

Baurconsult
Oderstraße 56a, 14513 Teltow

Veranlasst vom Vorhaben WISSENSCHAFTSPARK GOLM der Stadt Potsdam stehen in unmittelbarer Umgebung des Bf Golm Erschließungsarbeiten an, die u. a. durch den Ausbau vorhandener Straße („In der Feldmark“) und den Neubau von Verkehrsanlagen („Eisenbahnüberführung [EU] Golm“, Planstraße 1 „Am Mühlenberg“) gekennzeichnet sind. Dabei wird die Planungsidee verfolgt, eine neue Eisenbahnüberführung im Bereich des viergleisigen Bahnkörpers des Bf Golm zu nutzen, dieses Bauwerk als Kernstück der Verknüpfung des Öffentlichen Personennahverkehrs zu definieren und im Kontext der benachbarten Baufelder (u. a. Uni Potsdam) hierzu alle erforderlichen Verkehrsanlagen (Bahnsteige und Bahnsteigzugänge, Bushaltestelle(n), Stellplätze für Fahrräder, Pkw) und Freiflächen (neuer Bahnhofsvorplatz) zu platzieren.

Im Netz des ÖPNV/SPNV werden öffentlicher Raum, Bus und Eisenbahn auf kurzem Wege für alle Passanten und Verkehrsteilnehmer, vor allem Fahrgäste verknüpft. Für den Fachausschuss ist die Planungsidee in seinen Bestandteilen des Neubaus und des Rückbaus unstrittig. Für den Fachschuss stehen beide Vorhaben

- (1) Bahnhof Golm / Eisenbahnüberführung Wissenschaftspark und
- (2) Bahnhof Golm / Personenverkehrsanlagen

im untrennbaren Zusammenhang. Beide Vorhaben werden als korrespondierende Vorhaben ausdrücklich begrüßt und erfahren deshalb ein gemeinsames, zustimmendes Votum.

Einzig die Platzierung der Bushaltestelle unmittelbar unter der Eisenbahnüberführung sieht der Fachausschuss als sehr bedenklich an. Dieser Einspruch liegt u. E. in der bewusst gewählten konkreten örtlichen Lage und Widmung genau dieses Teils der Verkehrsanlagen.

Die Anordnung der Bushaltestelle unmittelbar unter der Eisenbahnüberführung bezieht sich auf Empfehlungen aus dem Leitfaden „für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Brandenburg“ (Erläuterungsbericht Seite 14). Diese Empfehlungen beziehen sich aber auf den Fall von Bushaltestellen für kurzzeitigen Halt durchlaufender Buslinien. In der vorliegenden Situation der Bushaltestellen innerhalb der EÜ Golm soll es sich aber um endende (wendende) Buslinien handeln, die auch mit Blick auf die Verknüpfung mit der Bahn eine längere Verweildauer an der Bushaltestelle bedingen. Die erzwungene Wartezeit für zeitgleich ausgeschlossene Fahrzeugbewegungen wird u. E. zu Fehlhandlungen von Verkehrsteilnehmern führen und ist deshalb auch aus Gründen der Verkehrssicherheit für genau die an dieser Stelle gewählte örtliche Situation abzulehnen. Wir sehen die Lösung des Problems ausschließlich in der alternativen Veränderung des Entwurfs,

- entweder durch zweistreifige Richtungsfahrbahnen im Bereich der EÜ (Wobei sich der Fachausschuss bewusst ist, dass dies zu einer erheblichen Planänderung und Verteuerung der EÜ führt und mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht realisiert werden wird.)
- oder durch eine separate Bushaltespur jeweils in Fahrtrichtung vor der EÜ.

Für eine hohe Verkehrssicherheit sollte bei empfohlener Realisierung der zweiten Alternative die Mittelinsel im Bereich der EÜ auf alle Fälle beibehalten werden, zumal die Gradienten der Straßenführung mit dem Tiefpunkt in der Mitte der EÜ sehr anspruchsvoll ist und keine uneingeschränkten Durchsichtweiten bestehen werden.

Der Fachausschuss empfiehlt die Aufnahme beider Vorhaben in die jeweiligen Programme zu fördernder ÖPNV-Verknüpfungsanlagen im Land Brandenburg und erwartet die o. g. Planänderung im Sinne der aufgezeigten zweiten Alternative.

Cottbus, 22. Juni 2006



Univ.-Prof. Dr.-Ing. Thiel