



Im vergangenen Jahr konnten 35 Zuwendungsbescheide für verschiedene Projekte aus dem Zuständigkeitsbereich des MIR überreicht werden. Besondere Schwerpunkte bei der Bewilligung standen nicht im Mittelpunkt. Die Gestaltungsmöglichkeiten nach den Grundsätzen zur Vergabe von Lottomitteln des MIR sind

entsprechend ausgeschöpft worden. Der Aspekt der Vielfältigkeit wurde dadurch eingehalten.

Ein großes Anliegen des MIR war es auch, mit Hilfe der Lottomittel Projekte zu unterstützen, die die Umsiedlungsproblematik in den Tagebaugebieten

aufbereiten, dokumentieren und auf verschiedenste Weise darstellen (u.a. auch mit künstlerischen Darbietungen). Nicht zuletzt unterstützte das MIR mit den Lottomitteln das Aktionsbündnis in Halbe sowie die Aktivitäten zum 60. Jahrestag der KZ-Befreiung. ■

## Sommerakademie der BTU

## Umgestaltung und Ausbau der Bahnhofsvorplätze - mehr als nur das!

Hans-Christoph Thiel

Eine landesweit vernetzte Struktur des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) zu schaffen, ist verkehrspolitischer Wille des Landes Brandenburg, von Anbeginn an im Nahverkehrsgesetz des Landes dokumentiert und wird unter anderem vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg im Auftrag von dessen Gesellschaftern veranlasst und betrieben. Es ist unstrittig, dass der Erfolg des ÖV im Wesentlichen auch von der Reisegeschwindigkeit im Vergleich zum Individualverkehr abhängig ist und dies im starken Maße von den Umstiegsbedin-

gungen an zahlreichen Verkehrsstationen beeinflusst wird. Deshalb fördert das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) gezielt die Umgestaltung und den Ausbau von Bahnhofsvorplätzen als fahrgastfreundliche barrierefreie Verkehrsanlage mit anspruchsvoller städtebaulicher Entwurfsqualität, einschließlich bedarfsgerechter Stellplätze für Fahrräder und Pkw (B+R/P+R).

Obwohl aus wirtschaftlicher Sicht in erster Linie die beteiligten Verkehrsunter-

nehmen Nutznießer der Umgestaltung und des Ausbaus der Verkehrsanlagen sind, wird der Prozess ausschließlich von kommunalen Planungs- und Bauträgern veranlasst und getragen. Der Erfolg jedes Einzelvorhabens wird dabei maßgeblich von korrespondierenden Vorhaben der betreffenden Verkehrslinie bzw. innerhalb eines Teilnetzes des ÖV bestimmt. Von besonderem Vorteil ist daher auch die Konzentration der Vorhaben auf nachfragestarke RegionalExpress- und Regionalbahn-Linien sowie auf Linien des Berliner



S-Bahn-Netzes in den angrenzenden Landkreisen Brandenburgs bzw. in Potsdam.

Aus den Erfahrungen mit dem 1995 angelaufenen Bahnhofsumfeldprogramm Brandenburgs hat das MIR seit 1999 für die fachliche Konsultation der Planungs- und Bauträger einen Fachausschuss etabliert, der im Zuge des Genehmigungsverfahrens zur Gewährung von Fördermitteln anzuhören ist und dessen zustimmendes Votum vorliegen muss. Die möglichst frühzeitige Konsultation der zuständigen Planungsstellen der Landkreise und kreisfreien Städte mit dem Fachausschuss unterstützt die Akteure, Planer und Träger öffentlicher Belange und trägt zu einem hohen Maß an verkehrsplanerischer und – soweit es sich um relevante öffentliche Räume handelt – auch städtebaulicher Qualität bei. Dies war bislang unter anderem bei einigen Verkehrsstationen an der RE 1-Linie zwischen Erkner und Frankfurt (Oder) auf angenehme Weise der Fall, so auch bei jenen der Heidekrautbahn zwischen Schönerlinde, Basdorf und Groß Schönebeck, entlang des Prignitz-Expresses (RE 6) zwischen Velten und Wittstock, aber auch das Gesamtpaket der Neugestaltung aller Verkehrsstationen der Gleichstrom-S-Bahn S 5 Berlin – Strausberg Nord im Landkreis Märkisch-Oderland.

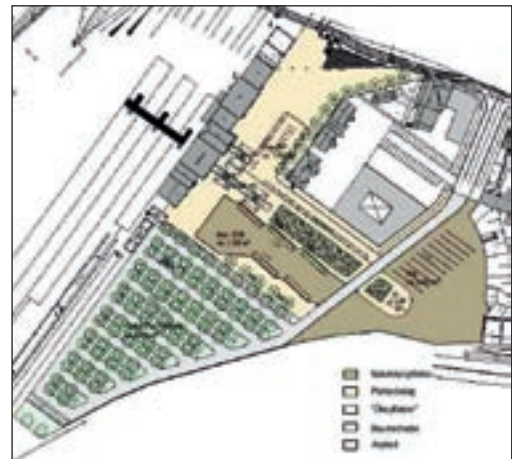
Die Neugestaltung der Bahnhofsvorplätze darf sich dabei nicht nur auf diesen Teil einer Verkehrsstation beschränken, die in der Regel durch den unmittelbaren Zugriff der Planungs- und Bauträger auf Grundstücke der Gemeinden und Städte initiiert wird und leider auch sehr oft auf diese beschränkt bleibt. Wie eingangs betont, ist für den gewollten Erfolg des ÖV die ganzheitliche Gestaltung einer Verkehrsstation zu betrachten und zu forcieren. Dabei kann das Denken und Handeln innerhalb von Zuständigkeitsgrenzen nur zufällig Ziel führend sein. Leider wird eine auf den oft beschworenen Kundennutzen zugeschnittene Entwurfs- und Gestaltungsidee vermisst. Es sei an dieser Stelle an die vorteilhaften, interdisziplinären Strukturen verwiesen, wie sie beim so genannten NRW-Bahnhofsprogramm, beim Ausbau der Infrastruktur im und unmittelbar um den Karlsruher Verkehrsverbund oder für das Programm RV05 der Schweizer Regionalbahnhöfe geschaffen wurden.

Neue, zeitgemäße technologische Standards im ÖV, insbesondere auch im Eisenbahnverkehr, machen Bahnanlagen in erheblichem Maße entbehrlich, hin-

terlassen imagefeindliche Brachen und fordern geradezu nach Neuordnung der Areale der Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder. Entbehrliche Verkehrsanlagen, wie zum Beispiel aufgegebene Kleinbauten, Bahnbetriebswerke und Ladestraßen vieler Zwischenbahnhöfe oder völlig zurück gebaute Anlagen von Kleinbahnen sollten bewusst als Gestaltungspotenzial eingebracht und genutzt werden. Das dabei die mit der Bahnreform und der weiteren Entwicklung des DB AG-Konzerns geschaffenen Konstellationen nicht immer von Vorteil sind, ist bekannt, sollte aber die Planungs- und Bauträger nicht abhalten, innovative Gestaltungsideen – vor allem zum Wohle der Fahrgäste des (vernetzten) ÖV – konsequent zu verfolgen. In diesem Sinne können solche Vorhaben nur begrüßt und propagiert wie zum Beispiel die Neugestaltung des S-Bahnhofs Hoppegarten (S 5 Berlin – Strausberg Nord) und seines Umfeldes oder die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Eberswalde.

In Hoppegarten werden die Wegebeziehungen zwischen Bussen und Bahnen erstmals fahrgastfreundlich disponiert und gestaltet, dabei konsequent barrierefrei. Die Bahnhofsfächen der ehemaligen Kleinbahn nach Altlandsberg und die der entbehrlichen Güterverkehrsanlagen der Ostbahn sind für die erforderlichen Park- und Abstellplätze herangezogen worden.

In Eberswalde sind vor Jahrzehnten – wie bei vielen Knotenpunkten des ÖV – dezentral die Bahnhofsvorfahrt, der Busbahnhof und die Stellplätze für Fahrräder und Pkw entwickelt worden, die zudem durch eine erhebliche räumliche Distanz geprägt sind. Die Stadt Eberswalde nutzt



Neugestaltung Bahnhofsvorplatz Eberswalde, Lageplan der Vorzugsvariante

zunehmend die sich ergebende Option, den Vorplatz des Bahnhofs ergänzt um die Fläche des stillgelegten Bahnbetriebswerkes als moderne Verkehrsstation des ÖV zu entwickeln, Brachen zu beseitigen und zielgerichtet auch innerstädtische, in diesem Falle bahnhofsnahe Quartierentwicklungen zu veranlassen.

Den Planungs- und Bauträgern im Lande Brandenburg werden in Kürze mit einem so genannten Leitfaden vielfältige Möglichkeiten der modernen Gestaltung der Verkehrsstationen des ÖV - eben nicht nur auf die Bahnhofsvorplätze beschränkt - aufgezeigt, über Erfahrungen berichtet und Hinweise und Empfehlungen zur Organisation und Moderation der Vorhaben gegeben. Als Konsulent steht der Fachausschuss Verkehr (Verknüpfungs- und Umsteigeanlagen) - FAV – beim MIR den Planungs- und Bauträgern der Landkreise und kreisfreien Städte über die bekannten Kommunikationswege zur Verfügung. ■



Neugestaltung des S-Bahnhofs Hoppegarten