

■ Nahverkehr

P+R in der Verkehrsentwicklung für die Region Berlin

aus SIGNAL 05/1993 (Juli 1993), Seite 12 (Artikel-Nr: 10001627)

Im 2. Zwischenbericht "VLP Region Berlin", vorgelegt im März 1993 von der Berliner Senatsverkehrsverwaltung und dem brandenburgischen Verkehrsministerium, heißt es zu Park-and-Ride u.a.: "Dabei geht es nicht um Kombination zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr um jeden Preis. Ein aus verkehrspolitischer Sicht übergeordnetes Ziel ist vielmehr die Förderung solcher Siedlungsstrukturen, die entweder ÖPNV-gerecht gestaltet sind bzw. in sich alle Verkehrszwecke im Nahbereich bzw. auch mit dem Fahrrad erfüllen lassen. Die Verkehrsentwicklungsplanung Berlin muß jedoch die realen Siedlungsstrukturen zum Ausgangspunkt nehmen, und das heißt: Kombination ÖV/IV durch Ausbau und attraktivere Gestaltung des Park & Ride- sowie des Bike & Ride-Systems sowie der Mitnahme von Fahrrädern im ÖV."

Und weiter: "Der Auf- und Ausbau eines flächendeckenden P&R-Systems stellt einen wesentlichen Bestandteil der Verkehrsentwicklungsplanung für die Region Berlin dar. (...) Im Rahmen der Ausarbeitung des P&R-Bauprogramms wurden 68 zweckmäßige Standorte innerhalb Berlins an Stationen vorhandener oder noch in Betrieb zu nehmender Schnellbahnstrecken ermittelt. Die Erweiterung vorhandener P&R-Plätze ist darin einbezogen (...) Zur Vorbereitung eines umfassenden P&R-Systems wird z.Zt. die Gründung einer 'P&R-Entwicklungsgesellschaft Berlin-Brandenburg' geprüft. Diese könnte später als Betreibergesellschaft fungieren. An der Entwicklungsgesellschaft würden die Länder Berlin und Brandenburg, die Verkehrsbetriebe, private Institutionen und Interessenverbände beteiligt sein."

Allgemein sei die Forderung durchzusetzen, daß alle Zugangsstellen von Regional- und S-Bahn über geeignete P&R sowie B&R-Plätze verfügen. Das Ziel bestehe dabei "nicht in der Gestaltung weniger übergroßer Anlagen". Stattdessen brächten viele kleinere Plätze an möglichst vielen Zugangsstellen größere Effekte in kürzerer Zeit. Die Einrichtung von Großanlagen mit Dienstleistungsangebot als "Personenverkehrszentrum" müsse dort untersucht werden, wo motorisierter individueller Fernreiseverkehr konzentriert auftritt und ihm ein geeigneter Schnittpunkt zum ÖV in Stadtrandlage angeboten werden kann.

(IGEB) Aufhorchen läßt in diesem Zusammenhang die Passage speziell zu Potsdam: "Um zu vermeiden, daß die S-Bahn-Endhaltestelle Potsdam Stadt zu einem stark frequentierten P&R-Platz für Verkehr nach Berlin wird, ist in einem entsprechenden Szenario der Vorschlag unterbreitet worden, die gleichstrombetriebene S-Bahn über die jetzige Endhaltestelle hinaus zu verlängern. Sie soll dann an einem Punkt enden, der ausreichende Flächen für einen leistungsfähigen P&R-Platz aufweist". Der dürfte dann allerdings schon die Dimension von Groß-Anlagen haben! Die Idee weckt Erinnerungen an altbekannte Vorschläge des ADAC, immerhin einer der mächtigsten Interessenverbände überhaupt - womöglich auch innerhalb der avisierten Entwicklungsgesellschaft? Konzentrierten "motorisierten individuellen

Fernreiseverkehr" gibt es zudem in etlichen Stadtrandlagen, in Altglienicke, Pankow, Tegel und andernorts. Die Absage an Groß-Terminals erweist sich mithin als verschwommene "Nein, aber"-Position.

Reichlich falsch ist dagegen die im Zwischenbericht enthaltene Behauptung, das P+R-Konzept für Berlin einschließlich eines Bauprogramms läge vor. Konkret geplant sind bislang nur wenige Einzelmaßnahmen. Doch genau hierin liegt die Chance für Berlin, den Kurs noch zu korrigieren. Voraussetzung ist, daß Politiker, Planer, Betreiber und auch die Fahrgäste sich den neuen Erkenntnissen über die gravierenden negativen Folgen von Park-and-Ride nicht länger verschließen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001627>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten