

■ Berlin

Berliner Hauptbahnhof nun auch noch vom Busverkehr abgekoppelt

aus SIGNAL 01/2010 (März 2010), Seite 20 (Artikel-Nr: 10000538)
IGEB Stadtverkehr

Seit seiner Eröffnung im Mai 2006 ist der Berliner Hauptbahnhof für viele Fahrgäste schlecht erreichbar. Die Neubaustrecken für die S-Bahn in Nord-Süd-Richtung und die Straßenbahn von Mitte und Prenzlauer Berg nach Moabit wurden noch nicht einmal begonnen und von der U-Bahn-Linie 5 gibt es nur die Stummelstrecke zwischen Hauptbahnhof und Brandenburger Tor. Attraktiv ist lediglich die Anbindung über die Stadtbahn - vorausgesetzt, dass die S-Bahn ausreichend Züge zur Verfügung hat. So erhielt der Bus für den Zubringerverkehr eine erheblich größere Bedeutung, als einst geplant war.

Vor diesem Hintergrund ist es unfassbar, dass die Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Hauptbahnhof jetzt drastisch verschlechtert wurden. Anlass ist der Ende 2009 erfolgte Beginn der Bauarbeiten für die S 21 auf dem Abschnitt zwischen Nordring und Hauptbahnhof. Dadurch ist die zentrale Haltestellenanlage nördlich des Hauptbahnhofs auf der Invalidenstraße in Fahrtrichtung Westen nicht mehr benutzbar.

Obwohl es mit dem Washingtonplatz noch einen gleichwertigen Zugang auf der Südseite des Empfangsgebäudes gibt, müssen die Fahrgäste den gesamten Baustellenbereich durchqueren, um zu den Ersatzhaltestellen zu gelangen, die weit weg vom Bahnhof an der Heidestraße angelegt wurden. Zusammen mit der Instinktilosigkeit der Planungs- und Genehmigungsbehörden, den Autoverkehr unverändert zu belassen und nur den ÖPNV-Kunden weite Wege zuzumuten, zeigt sich wieder einmal, dass in Berlin (dem selbsternannten Kompetenzzentrum Verkehr!) die Uhren 50 Jahre nachgehen.

Um den unhaltbaren Zustand zu beenden, müssen die umgeleiteten Omnibuslinien über den Washingtonplatz geführt werden - wie jetzt schon die Flughafenlinie TXL.

Die Vorteile für die Fahrgäste sind:

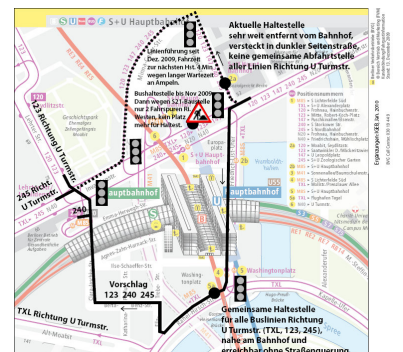
- wesentlich kürzere Wege vom Bahnhof zur Haltestelle (nur etwa die Hälfte!),
- keine zeitraubende Überquerung von Hauptverkehrsstraßen,
- keine Umwege um die Baustelle oder Wege durch die Baustelle für die Fußgänger,
- Abfahrt aller Linien einer Richtung umsteigefreundlich an einer Haltestelle.

Auch für die BVG bietet diese Änderung mehrere Vorteile:

- keine Standzeiten an den Ampeln (besonders im Bereich der Tunnelausfahrt, wo kein BVG-Vorrang zu erreichen ist),
- keine Behinderungen an den Haltestellen durch starken Autoverkehr,
- leichtere Information der Kunden (auch im Bahnhof wichtig!) aufgrund der einfacheren Wegführung zur Haltestelle,
- keine weiteren Abweichungen in späteren Bauphasen, weil der gesamte



Kurzer Fußweg zum Hauptbahnhof: An der Haltestelle des TXL sollten alle Busse in Fahrtrichtung U Turmstraße halten. Außerdem fehlt ein Warthäuschen. (Foto: Florian Müller)



10 Minuten Fußweg vom S-Bahnsteig entfernt und versteckt: Die Umleitungshaltestelle in der Heidestraße ist sehr ungünstig gelegen. (Foto: Florian Müller)

Baustellenbereich weiträumig gemieden wird, die geringfügig längere Fahrstrecke bedeutet keine längere Fahrzeit, da Standzeiten an Ampeln entfallen (besonders an den Knoten Minna-Cauer-Straße/Heidestraße und Minna-Cauer-Straße/Invalidenstraße, wo kein BVG-Vorrang zu erreichen ist), die Kosten für die geringfügig längere Fahrstrecke wird der BVG vom Verursacher der Baumaßnahme, der DB AG, erstattet, bleibt für die BVG also neutral.

Damit ergibt sich eine dem Standort angemessene Anbindung an den öffentlichen Verkehr, die die Fahrgäste nicht ins Auto zwingt. Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert Senatsverwaltung, Bezirksamt, Verkehrslenkung Berlin und BVG auf, diesen Vorschlag schnellstens umzusetzen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000538>.

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