

■ Berlin

## Steglitzer Kreisel: Hell, leer, freundlich. Lange Umsteigewege bleiben!

aus SIGNAL 09-10/2001 (Dezember 2001 - Januar 2002), Seite 10-12 (Artikel-Nr. 10002104)  
IGEB, Abteilung Stadtverkehr

### Nach jahrelanger Schließung wurde am 20. Oktober 2001 der umgebaute Busbahnhof im Steglitzer Kreisel dem Betrieb übergeben

Gegenüber der früheren dunklen Betonhöhle nimmt sich der neu entstandene Busbahnhof positiv aus, auch wenn der größte Teil der dort entstandenen Läden nicht fertig ist und überhaupt noch allerorten massive Bauarbeiten im Gange sind.

Die Bussteige sind mit elektronischen Haltestellenanzeigern, ähnlich denen bei U- und Straßenbahn, ausgestattet. Abfahrzeiten werden zwar (noch) nicht angezeigt, aber immerhin Liniennummer, Fahrtziel und (sehr erfreulich!) wichtige Durchfahrpunkte der benannten Linie. Ein Service der im Daisy-System der U-Bahn ist nicht möglich. Gegenüber der früheren drei Bussteige umfassenden Anlage sind nunmehr nur noch zwei Bussteige vorhanden, die im Einrichtungsbetrieb befahren werden. Die Verkleinerung ist ein Zugeständnis an die größere Ladenverkaufsfläche und hat zur Folge, daß durch die geringere Verkehrsfläche weniger Busse als in der früheren Anlage Platz finden können.

Auffällig erscheint dennoch die Leere in dem hell erleuchteten Areal, in das sich meistens allenfalls ein einzelner Bus verirrt. Ein Blick auf die zentrale elektronische Fahrzieltafel suggeriert dem Betrachter zunächst eine Fülle abfahrender Busse. Beim genaueren Hinsehen stellt man jedoch fest, daß hinter einigen angegebenen Liniennummern ein im Band laufender Text erscheint, der darauf hinweist, daß lediglich die Verstärkerwagen der betreffenden Linie hier verkehren. Im Endeffekt stellt sich heraus, daß in diesem schönen neuen Areal nur die Buslinien 170, 277 und 280 abfahren, wobei lediglich der letztgenannte auch seine Betriebshaltestelle hier hat.

Gleichzeitig wurde eine für die BVG revolutionäre Neuerung bei der Linie 280 eingeführt, die auf unsere ungeteilte Zustimmung stößt: Es ist erstmals möglich, durch die Mitteltür in ein zur Pause abgestelltes Fahrzeug einzusteigen. Auch nach 20 Uhr ist dieses machbar, auf die Fahrscheinkontrolle wird in diesen Fällen verzichtet. Diese beim Fahrpersonal nicht sonderlich beliebte Regelung (...da muß ick mir ja beim Stull'n essen zukiecken lass'n !!) trifft zunächst nur die Firma Hartmann, die die Linie 280 im Auftrag der BVG befährt. BVGeigene Linien sind davon bislang nicht betroffen. Endet deshalb vielleicht die Linie 170 sehr ungewöhnlich an der Ausstiegshaltestelle in der Kuhligkshofstraße, kurz vor der Einfahrt in den Busbahnhof?

### Wozu dieser große Aufwand?

Die wichtigste Funktion des Busbahnhofs sollte eine optimale Umsteigemöglichkeit zwischen den hier verkehrenden Bussen, der U- und der S-Bahn sein. Die Ankündigungen suggerierten auch etwas in dieser Art.

Es stellt sich nun heraus, daß genau dieser Punkt nicht ausreichend erfüllt wird und,



Haltestellen im Steglitzer Kreisel: Wo sind die Fahrgäste? (Foto: Alexander Frenzel)



(Foto: Alexander Frenzel)



Hier hält der 188er nicht. (Foto: Alexander Frenzel)

beim genauen Betrachten der Anlage, auch gar nicht erfüllt werden kann. Auf Kuhligkshofstraße im Ausfahrtbereich zum Schloßparktheater könnte ohnehin nur der in diese Richtung verlaufende Verkehr durch die neue Anlage im Kreisels geführt werden. Die Gegenrichtung in die Innenstadt muß in jedem Falle durch die Schloßstraße (und damit am Kreisels vorbei) geführt werden. Entgegen unseres Vorschlages im [Signal 9-10/2000](#), hat sich die BVG entschlossen außer dort endenden Linien alle anderen am Kreisels vorbei fahren zu lassen. Während das für alle in Richtung Albrechtstraße fahrenden Linien in Ordnung ist (die Sammelabfahrthaltestelle befindet sich in der Albrechtstraße in der Nähe des Hotel-Eingangs), ist die Haltestelle für die in Richtung Zehlendorf, Birkbuschstraße und Hindenburgdamm fahrenden Linien in der Schloßstraße am VW-Pavillon. Das ist weit ab vom S-Bahnhof und unverändert dort, wo sie sich auch während der Sperrung des Kreisels befunden hat.

Löblich ist zwar, daß alle in die Birkbuschstraße verkehrenden Linien gesammelt von dieser Haltestelle abfahren, aber für Fahrgäste, die mit der S-Bahn ankommen und mit den Linien 148,185,186 oder 283 weiterfahren wollen, bleibt damit weiterhin der lange Fußweg, und, was noch schwerer wiegt, die Gefahr im Spätverkehr den Anschlußbus nicht mehr rechtzeitig zu erreichen. Die Ankunft der S-Bahn-Linie 1 aus der Innenstadt erfolgt zur Minute 14, die Abfahrt der Busse zur Minute 17. Eine Umsteigechance hat nur, wer gut zu Fuß ist und wenn die S-Bahn absolut pünktlich eintrifft; schon 30 Sekunden Verspätung lassen einen nur noch die aufheulenden Motoren der abfahrenden Busse hören. In den folgenden 20 Minuten hat man dann genug Zeit, wieder zu ruhigem Atem zu kommen.

Auch in Richtung Birkbuschstraße fahrende Fahrgäste, denen sich zusätzlich die Möglichkeit anbietet, die auch im Busbahnhof abfahrende Linie 280 mit einem kürzeren Fußweg zu erreichen, haben wenig Chancen. Denn im Kreisels fährt der Bus bereits zur Minute 15 ab, um zur Minute 18 am VW-Pavillon abrauschen zu können. Die einzige Möglichkeit wäre, ihn an der unmittelbar am S-Bahn Ausgang in der Kuhligkshofstraße liegenden Haltestelle für die Linie 170 noch zu bekommen - dort hält er aber nicht!

### **Was wäre Berlin ohne ÖPNV-feindliche Verwaltungen?**

Zu der in der Albrechtstraße gelegenen Sammelhaltestelle in Richtung Steglitzer Damm gelangt man von der S-Bahn recht gut, aber hier sind die Wege von den U-Bahn-Eingängen weit und umständlich. Unsere schon im [Signal 9-10/2000](#) dargestellte Anregung zum Bau eines zusätzlichen U-Bahn Ausganges an der Kuhligkshof-/Albrechtstraße (im Bereich des gebauten aber nicht im Betrieb befindlichen UBahnsteiges Richtung Lankwitz), ist aktuell wie eh und je.

Weiterhin bleibt es unbefriedigend, daß Fahrgäste der Linie 283 vom Klinikum Steglitz kommend nach wie vor nicht an der Ausstiegs-Haltestelle in der Schloßstraße vor der Kreuzung mit der Albrechtstraße (in unmittelbarer Nähe zum U-Bahn Eingang) aussteigen dürfen. Diese Haltestelle ist nur Fahrgästen der Linien 185 E, 277, 280 und 285 vorbehalten. Wer im 283er sitzt, muß häufig am Ort der Haltestelle bei geschlossenen Türen und haltendem Bus warten bis es die Verkehrssituation nach mehreren Ampelphasen zuläßt, daß der Bus nach rechts in die Albrechtstraße abbiegen kann und dann dort die Türen zum Ein- und Ausstieg öffnet. Danach muß man

zurücklaufen, zu diesem Ort in der Schloßstraße, wo die »verbotene" Haltestelle steht und dann den dort befindlichen U-Bahn-Eingang benutzen. Wenn man Glück hat, kann man schon einen U-Bahn-Zug später fahren, als hätte man bereits in der Schloßstraße aus dem Bus aussteigen dürfen, aber ÖPNV-Benutzer haben ja Zeit.

Ausdrücklicher Dank sei hier einigen Busfahrern der privat bedienten Buslinie 283 gesagt, die im Stau stehend an eben dieser »verbotenen" Haltestelle dennoch die Türen öffnen und ihren Fahrgästen damit eine häufig auch laut vorgetragene Freude bereiten.

Es ist der IGEB durchaus bewußt, daß nicht die BVG, sondern eine Bedenken tragende Behörde den Halt der Linie 283 an dieser Stelle untersagt hat, da aus wohl übergeordneten Verkehrssicherheitsgründen nur Fahrgäste aus hier endenden Linien aussteigen dürfen. Bei durchfahrenden Linien, wie Linie 283, kann nicht ausgeschlossen werden, daß jemand an der nur zum Aussteigen genehmigten Haltestelle verbotenerweise dennoch einsteigt und deswegen ist ein Halt dort generell verboten.

### **IGEB-Vorschlag: Unsinn mit kundenfreundlichen Unsinn bekämpfen!**

Da man derartiger Behördenlogik hilflos gegenübersteht, hier kleiner Vorschlag an die BVG: Linie 283 wird wieder aufgeteilt in zwei Linien, den 188er vom Augustaplatz bis zum Rathaus Steglitz und den 283er, vom Rathaus Steglitz nach Marienfelde. Die Wagen gehen umlaufmäßig, wie bisher, von der einen auf die andere Linie über, die Ausstiegs-Haltestelle in der Schloßstraße kann nun zum Ausstieg benutzt werden, da die Linie offiziell hier endet. Der Bus schildert um auf Linie 283, durchfahrende Fahrgäste bleiben sitzen, einsteigende Fahrgäste steigen wie bisher in der Albrechtstraße zu.

Wenn Unsinn erforderlich ist um sinnvolle Ziele zu erreichen, sollte man Unsinn betreiben!

Wie schon in [Signal 9-10/2000](#) dargelegt, ist auch uns die Schwierigkeit bewußt, am Steglitzer Kreisel optimale Umsteigebedingungen zu schaffen. Auch unser veröffentlichter Vorschlag wies Schwächen in den reinen Bus-Bus-Umsteigebeziehungen auf. Um so dringender ist es, nochmals auf die zwingende Öffnung der Kuhligkshofstraße für Linienbusse in beiden Fahrrichtungen zu dringen. Nur mit dieser Maßnahme ist es möglich, gute Umsteigebeziehungen zwischen allen Verkehrsmitteln zu erreichen. Die hohe Zahl von Umsteigern rechtfertigt es, die dafür erforderlichen Kosten in Kauf zu nehmen, um die Kuhligkshofstraße baulich gegenüber der sich dort befindlichen Stadtautobahn-Ausfahrt zu trennen und in der Fahrbahnbreite für einen Zweirichtungsverkehr herzurichten.

Bei der bekannten Haushaltslage in dieser Stadt ist allerdings klar, daß eine derartige Maßnahme allenfalls mittelfristig realisierbar ist.

### **Um sofort etwas zu verbessern, schlagen wir folgende Maßnahmen vor:**

- Führung der Linie 185 E in Fahrtrichtung S-Bahnhof Lichterfelde Süd durch den Kreisel mit einem Halt an der Haltestelle der Linie 277 (gemeinsame Abfahrt

Richtung Hindenburgdamm).

Im Anschluß sollten die E-Wagen, analog zur Linie 280, an die Haltestelle am VW-Pavillon fahren und von dort aus gemeinsam mit den Tourenwagen dieser Linie, die vom Wittenbergplatz kommen, ihren Weg in Richtung Hindenburgdamm fortsetzen. In der Spätverkehrszeit sollte der dann generell erst ab Rathaus Steglitz verkehrende 185er genauso (ver)fahren. Der Vorteil dieser Maßnahme besteht in der Möglichkeit, den Umsteigern von der S-Bahn einen kürzeren Umsteigeweg für wenigstens einen Teil der Busse dieser Linie anzubieten und gleichzeitig die Haltestelle in der Schloßstraße, mit ihren wichtigen Bus-Bus-Umsteigebeziehungen, zu bedienen. An den Anzeigetafeln im Busbahnhof sollte auf die Möglichkeit weiterer Fahrtenangebote in der Schloßstraße hingewiesen werden.

In der Spätverkehrszeit sollten die am Rathaus Steglitz einsetzenden Linien 280, 277 und 185 zeitlich zwei Minuten versetzt an der zentralen Bushaltestelle Schloßstraße, VW-Pavillon abfahren (im Busbahnhof zur Minute 17, Schloßstraße Minute 19). S-Bahn Umsteigern wird so eine Umsteigechance gegeben und anm der Haltestelle in der Schloßstraße ist iüW die Busse wieder räumlicher Halteplatz nach der eigentlichen Anschlußsicherungszeit vorzufinden.

Da alle Linien aber auch an anderen Durchfahrpunkten zeitlich an Anschlüsse gebunden sind, ist zu prüfen, ob diese Maßnahme machbar ist. Andernfalls sollte überdacht werden, den Anschlußsicherungsknoten zeitlich zu teilen. Auf Grund der erfreulichen Tatsache, daß neben der U-Bahn nun auch die S-Bahn fast bis Mitternacht im 10-Minuten-Takt verkehrt, stellt sich die Frage, ob es nicht sinnvoller wäre den Sammelanschluß in zeitlich (zwei zehn Minuten versetzte) Treffen zu ändern. Beispiel: Zur Minute 17 treffen sich die Linien 148, 185, 280, 283, 383 und zur Minute 27 die Linien 183, 186 und 277. Vorteilhaft wäre, daß damit in der Schloß-, Albrecht- und Birkbuschstraße (sowie auf dem Wolfensteindamm bis zum Händelplatz) ein 10-Minuten-Takt gegenüber der heutigen zwanzigminütigen Wagenfolge möglich wäre. Für Fahrgäste, die auf Grund der langen Umsteigewege ihre Anschlüsse nicht rechtzeitig erreichen können, wäre somit die Wartezeit wenigstens halbiert. Nachteilig ist aber, daß es damit keinen Anschluß aller Linien untereinander mehr gibt und daher einige Fahrgäste generell zehn Minuten warten müßten.

An all diesen Überlegungen wird deutlich, daß, so sehr man sich auch dreht und wendet, Vorteile für Fahrgäste nur durch Nachteile für andere Fahrgäste erkaufte werden können. Um so wichtiger ist es, diesen Hauptumsteige-Knotenpunkt im Berliner Südwesten nicht nur einer optischen Verschönerung zu unterziehen, sondern hier muß eine Lösung realisiert werden, um die baulichen Gegebenheiten entsprechend unserem Vorschlag zu ändern und dadurch eine optimale Umsteigebeziehung zwischen allen Verkehrsträgern zu erreichen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002104>.

