

■ Berlin

Im Schatten des Hauptbahnhofs

aus SIGNAL 04/2006 (August/September 2006), Seite 20-22 (Artikel-Nr: 10002940)
 Berliner Fahrgastverband IGEB

Beim Bahnhof Berlin Südkreuz haben viele versagt

Es sei zugestanden, dass bei Planung und Inbetriebnahme eines großen Bahnhofs immer auch etwas misslingt. Aber so gravierende Unzulänglichkeiten wie beim neuen Bahnhof Berlin Südkreuz (bisher S-Bahnhof Papestraße) darf es nicht geben. Dass hierfür nicht nur die DB verantwortlich ist, sondern auch BVG, Senat und Bezirk, macht es für die Fahrgäste kein Stück erträglicher.

Mit der Inbetriebnahme des Nord-Süd-Eisenbahntunnels erhielt Berlin auch zwei neue Fern- und Regionalverkehrsbahnhöfe: Gesundbrunnen und Südkreuz. Während im Bahnhof Gesundbrunnen neben den RE-Linien 3 und 5 und der zweistündlich verkehrenden IC-Linie Stralsund--Berlin--Halle nur wenige aus- bzw. einsetzende ICE halten, kommt dem Bahnhof Südkreuz eine sehr viel bedeutendere Funktion im Berliner Eisenbahnverkehr zu. Zusätzlich zu den in Gesundbrunnen haltenden Zügen kann man ab Südkreuz mit den IC-/EC- und ICE-Zügen Richtung Dresden, Leipzig und Hamburg und mit der RE-Linie 4 fahren. Wegen der eingeschränkten ÖPNV-Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs ist der Bahnhof Südkreuz insbesondere für die Fahrgäste aus den südlichen Berliner Bezirken eine wichtige Station im DB-Fern- und Regionalverkehrsnetz.

Doch im Gegensatz zur ambitionierten Architektur des Hauptbahnhofs stellt sich das vom Architekturbüro J.S.K. entworfene Bahnhofsgebäude als reiner Zweckbau mit erheblichen funktionalen und gestalterischen Mängeln dar, was in besonderer Weise auch für die Bahnhofsvorplätze gilt. Lediglich die große Ringbahnhalle, der die Verteilerfunktion für alle Fernbahnsteige zukommt, kann gestalterisch den Anforderungen an einen so wichtigen öffentlichen Bau genügen. Aber auf den in Nord-Süd-Richtung liegenden, durch hässlichen Rohbeton geprägten Fern- und Regionalbahnsteigen fühlt sich der Fahrgast eher wie auf einem schlecht belichteten U-Bahnhof, denn das Dach wird sowohl südlich wie auch nördlich der Ringbahnhalle durch unvollendete und nur eingeschränkt nutzbare Parkdecks gebildet.

Zu- und Abgänge von den Fernbahnsteigen erfolgen durch z.T. schlecht platzierte feste Treppen bzw. Fahrtreppen sowie je einen Aufzug in Richtung Ringbahnhalle. Autofahrer erreichen das eine bisher in Betrieb befindliche Parkdeck direkt, aber alle anderen Fahrgäste müssen zunächst zur Ringbahnhalle hoch, um dann wieder auf das Niveau der Eingangsbereiche und Vorplätze herunterzusteigen.

Freier Blick von der BSR zur DB

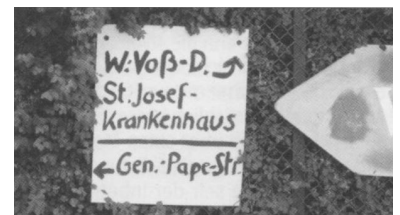
Während der östliche Vorplatz, der wegen einer nachträglichen Änderung des Planfeststellungsbeschlusses zugunsten eines Zugangs in der -1-Ebene und den daraus resultierenden Treppen und Rampen als Platz kaum nutzbar sein wird, bisher noch nicht fertig gestellt ist, kann der ebenfalls missratene westliche Vorplatz bereits genutzt werden. Ob hier die Architekten, die Bahn oder die Akteure bei Senat und Bezirk versagt haben, kann dahingestellt bleiben. Wohl um die zentrale Sichtachse auf



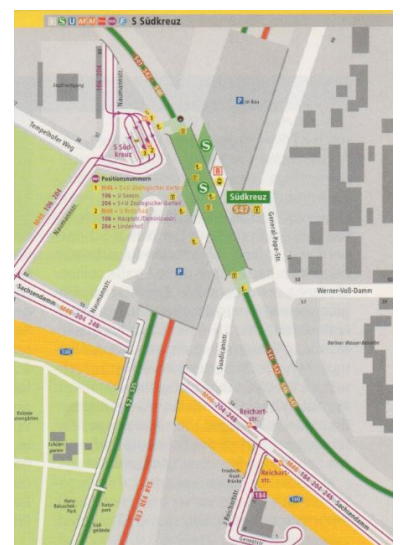
So »ansprechend« präsentiert sich der Bahnhof Südkreuz zum Sachsendamm hin. Immerhin: Diese Beschilderung weist keine Fehler auf. (Foto: Matthias Horth)



Fünf S-Bahnlinien - zwei davon falsch: Auf allen Schildern wurden die Fahrgäste noch wochenlang auf die seit dem Fahrplanwechsel Ende Mai nicht mehr verkehrende Linie S 45 zum Flughafen Schönefeld hingewiesen. Und statt der S 26 fährt längst die S 25. (Foto: Matthias Horth)



Wer den östlichen Zugangsbereich benutzt, hat keine Orientierungsmöglichkeiten, weil selbst normale Straßenschilder fehlen. Engagierte Bürger haben wenigstens provisorisch Abhilfe geschaffen. (Foto: Matthias Horth)



Umgebungsplan Bahnhof Südkreuz mit Buslinien, Stand 27. Juni 2006. Die Straßenunterführung von der General-Pape-Straße zur Reichartstraße (künftiger Name Ballonfahrerweg) ist noch immer nicht fertig gestellt worden. Die Buslinien 184 und 284 müssen einen Umweg fahren und erreicht nicht direkt den Bahnhof. Die BVG informierte über die Umleitung nur mangelhaft. (Lageplan: BVG)

den Haupteingang (von der gegenüberliegenden Sammelstelle der Berliner Stadtreinigung) frei zu halten, besitzt der in Beton gegossene Vorplatz kein Vordach, welches Fahrgäste vor Regen oder Sonne schützen könnte. Auch Bäume, die im Sommer etwas Schatten spenden könnten, behindern nicht den freien Blick auf den in der Fassadengestaltung nur unzureichend ablesbaren Eingang, sondern stehen am Rand des Platzes.

Damit auch kein Bus den freien Blick auf den Eingang und die unvermeidlichen Fahnenmasten trübt, sind die Bushaltestellen so angeordnet, dass unnötig viele Fahrgäste (an optisch kaum erkennbaren Querungsbereichen) die überbreite Hauptfahrbahn überqueren müssen, um die schmalen Haltestelleninseln zu erreichen. Die Abfahrthaltestellen der drei Buslinien sind für die Fahrgäste wenig nachvollziehbar angeordnet und Hinweistafeln gibt es keine. Kurios ist, dass die Busse der Linien 106 und 204 Richtung Norden (Schöneberger Insel) nicht direkt die nördliche Ausfahrt benutzen dürfen, sondern noch eine Schleife zur ampelgeregelten Haupteinfahrt fahren müssen.

Aber neben den baulichen Unzulänglichkeiten gibt es auch eine Menge Defizite, die leichter behebbar sind. Die für abfahrende Bahnkunden wichtigen elektronischen Abfahrtsafeln hängen in den Eingangshallen viel zu hoch und sind wegen ihrer kleinen Schrift kaum lesbar. Auf dem Ringbahnsteig gibt es erst gar keine zentrale Abfahrtsafel. Nur an den Treppenabgängen zu den Nord-Süd-Bahnsteigen sind bahnsteigebezogene kleine elektronische Hinweistafeln installiert. Hinzu kam in den ersten Wochen, dass in den beiden Eingangsbereichen kein einziger Abfahrtsplan aushing, was zwischenzeitlich wenigstens provisorisch nachgebessert wurde. Besonders ärgerlich sind die mangelnden Orientierungsmöglichkeiten für die Fahrgäste. Zu wenige Stadt- oder Umgebungspläne auf den Bahnsteigen und gar keine in den Eingangsbereichen oder auf den Vorplätzen sind hierbei besonders zu bemängeln.

Irreführung der S-Bahnfahrgäste und Taxi-Kunden

Leider kann man nicht einmal sicher sein, ob die Fahrgäste mit zusätzlichen Hinweistafeln tatsächlich besser informiert wären, denn über einen Monat lang wurde auf allen (!) S-Bahn-Hinweistafeln auf die seit der Inbetriebnahme des Fernbahnhofs hier nicht mehr verkehrende S45 zum Flughafen Schönefeld hingewiesen und so mancher Fahrgast zum Flughafen Schönefeld wartete hier wohl vergebens. Da mag der falsche Hinweis zur S 26 (statt S 25) beinahe vernachlässigbar erscheinen.

Aus der Ringbahnhalle schließlich werden die ein Taxi suchenden Fahrgäste noch immer zur östlichen Eingangshalle geleitet, wo sie dann mit ihrem Gepäck nach einer langen Odyssee über die Baustellenbereiche an beiden Ausgängen feststellen müssen, dass es hier weit und breit keinen Taxihalteplatz gibt, sondern dieser erst nach einem langen Marsch über die Ringbahnhalle auf dem westlichen Vorplatz zu finden ist.

Diesem Niveau an Desinformation jedoch steht das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg kaum nach: Straßenschilder gibt es zum Beispiel noch nicht mal an den Straßenkreuzungen, so dass engagierte Anwohner mit einem handgemalten Schild umherirrenden Fahrgästen wenigstens etwas Orientierung verschafft haben.

Auch BVG verärgert ihre Fahrgäste

Als besonderes Ärgernis stellt sich die nicht rechtzeitige Fertigstellung der neuen Straßenverbindung zwischen General-Pape-Straße und Sachsendamm (Ballonfahrerweg) dar, weil das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg erst Anfang Juli mit den Bauarbeiten begonnen hatte. Über diese Straße sollten die Buslinien 184 und 248 den östlichen Eingangsbereich erreichen. Zwar wurde in einer Antwort auf eine kleine Anfrage bereits im März vom Senat mitgeteilt, dass mit der Fertigstellung der Straße erst im Herbst zu rechnen sei. Die BVG sah sich aber nicht genötigt, ihre Fahrgäste in irgendeiner Weise über die deshalb notwendigen Umleitungen und die Nichterreichbarkeit des Bahnhofs Südkreuz mit den beiden Buslinien zu informieren.

In Südkreuz ankommende Bahnfahrergäste, die sich auf die vorher breit gestreuten Informationsmaterialien der BVG stützen, haben auch mangels Detailkenntnis des hilfsbereiten und zu WM-Zeiten sogar in großer Zahl präsenten Bahnhofspersonals keine Chance, die weit abseits des Bahnhofs liegenden Haltestellen dieser Buslinien zu finden. Dies ist besonders ärgerlich, weil auf dem westlichen Vorplatz mehr als genug Platz für beide Buslinien wäre. Dennoch fährt man zumindest mit der Buslinie 248 lieber gleich ohne Halt am Bahnhof vorbei. Die Buslinie 184 erreichen Glücksritter zeitweilig am westlichen Vorplatz: Immer dann, wenn der Wendekreis an der Endstelle in der Reichardtstraße zugeparkt ist ...

Dass sich die BVG mit dieser ignoranten Haltung nicht nur den Ärger der Bahnfahrergäste zuzieht, sondern auch die Bewohner Neu- Tempelhofs als Fahrgäste vergrault, sei hier nur am Rande erwähnt. Bis Redaktionsschluss hingen keine angepassten Umleitungsfahrpläne an den Haltestellen aus. Die Busse erreichen nach ihrer großen Umwegfahrt erst mit erheblicher Verspätung gegenüber dem aushängenden Fahrplan die Haltestellen, so dass man aufgrund der auf 20 Minuten ausgedünnten Taktfolge nie weiß, ob der Bus gerade weg ist oder gleich kommt. Ergebnis: Die Fahrgastzahlen der in Neu-Tempelhof verkehrenden Buslinien sind drastisch gesunken - ohne dass die BVG reagiert. Skeptiker haben den leisen Verdacht, dass dies in Kürze als Grund für weitere Angebotskürzungen im Busverkehr herhalten muss.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002940>.

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