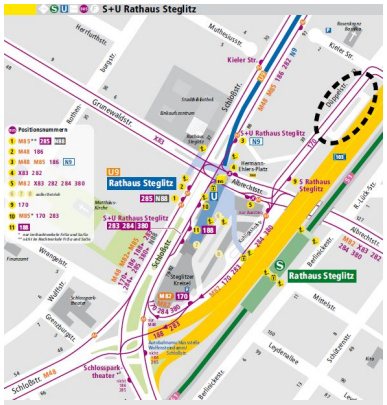
SIGNALARCHIV.DE

Stadtverkehr

Am Kreisel geht´s nicht mehr rund
Busbahnhof am Rathaus Steglitz gesperrt

aus SIGNAL 03/2014 (Juni/Juli 2014), Seite 19 (Artikel-Nr: 10003421)
IGEB Stadtverkehr

Der Busbahnhof im »Kreisel« genannten Hochhaus am S+U-Bf Rathaus Steglitz ist verwaist. Die Zufahrt ist für Busse gesperrt, weil sich die BVG (Eigentümer des darunter liegenden U-Bahnhofs) und der Privat-Eigentümer des Hochhauses nicht einigen können, wer eine möglicherweise sanierungsbedürftige Betondecke des BVG-Tunnels/Fußbodenuntergrund des Busbahnhofs reparieren soll oder darf. (Foto: Marc Heller)



Um die wesentlichsten Haltestellen-Probleme der Linien 188, 283 und 186 (E) zu lösen, fordert die IGEB, den Buswendeplatz an der Düppelstraße (gestrichelt markiert) provisorisch wieder zu nutzen. (Grafik: BVG, Stand 18. Dezember 2013, Ergänzungen: IGEB)

Tausende Umsteiger müssen jeden Tag die Untätigkeit des Berliner Senats und der BVG ausbaden

Weil die Tragfähigkeit der Decken am U-Bahnhof Rathaus Steglitz darauf keinen Busverkehr mehr erlaubt, kann die BVG den Busbahnhof im Steglitzer Kreisel seit 22. November 2013 nicht mehr anfahren. Die einzigen Linien längs der Steglitzer Schloßstraße, die weiterhin ihre Stammhaltestellen bedienen, sind die **M 48, M 85** und **186**. Auf den Linien **188**, **283**, **285** und den Berufsverkehrs-Einsetzern der Linie **186** halten die ankommenden Wagen je nach Zahl der gleichzeitig ankommenden Busse 100 bis 200 Meter vor dem U-Bahn-Eingang, also fast unmittelbar hinter der Haltestelle Schloßparktheater. Der somit entstehende lange Umsteigeweg ist durch Baustellengerüste auf dem Gehweg zusätzlich erschwert. Bei den Linien **170**, **188** und **283** erfolgt die Abfahrt an der ehemaligen Ausstiegshaltestelle. Daisy-Anzeigen und wettergeschützte Wartemöglichkeiten fehlen dadurch. Auch die gemeinsame Abfahrthaltestelle der Linien **186** und **283** in Richtung Birkbuschstraße wird nun nicht mehr angeboten.

Aber nicht nur die Fahrgäste haben es schwerer, auch die BVG selbst hat zahlreiche Nachteile. Die Busse der Linien **186 (E)** und **285** haben nach dem Ausstieg eine extrem lange Wendefahrt über Grunewald-, Lepsius-, Schildhorn- und Schloßstraße bis zur Abfahrthaltestelle etwa am üblichen Standort. In dieser Zeit hätte man auch mit Fahrgästen durch die Schloßstraße bis zum Walther-Schreiber-Platz fahren können. Ein an der Abfahrthaltestelle zusätzlich aufgestellter Haltestellenmast stellt für den **285er** den Wendezeitplatz dar. Die dort an der üblichen Haltestelle stehenden Fahrgäste müssen warten, bis der Fahrer zur Abfahrtzeit die Türen öffnet. Auf Grund der langen Wendefahrt wird in der Praxis zum Glück oft sofort weitergefahren.

Für die Wendezeiten der Linien **M 82** und **284** konnten provisorische Lösungen in der Schloß- und Kuhligkshofstraße gefunden werden.

Insgesamt ist die Situation für Umsteiger zwischen U-Bahn und Bus sehr unübersichtlich und - leider typisch für Berlin - auch schlecht ausgeschildert. Im U-Bahn-Verteilergeschoss weisen immer noch Pfeile zu längst gesperrten Ausgängen, und die hinterleuchteten Infoflächen über den Ausgängen sind ebenfalls nicht auf dem oben beschriebenem aktuellen Stand. Allenfalls kleinere Bauzettel in den für Busfahrgäste uninteressanten Infovitrinen auf dem U-Bahnsteig weisen auf die verschlechterten Bedingungen hin.

Die BVG muss dringend handeln

Für einen überschaubaren Übergangszeitraum wären die Erschwernisse für Fahrgäste vielleicht noch hinnehmbar gewesen. Da dieser Zustand aber auf unabsehbare Zeit andauern wird, muss eine fahrgastfreundlichere Regelung gefunden werden. Der Fahrgastverband IGEB schlägt daher vor, dass der beim Ausbau des Busbahnhofs im

Kreisel seinerzeit genutzte Wendeplatz in der Düppelstraße reaktiviert wird. Die Omnibuslinien **188**, **283** und **186(E)** könnten dann ihre Stammhaltestellen nutzen und das wesentlichste Problem wäre gelöst. Da dieser Wendeplatz unter der Autobahnbrücke nicht für Doppelstockbusse nutzbar ist, sollte die Linie **285** bis U-Bahnhof Walther-Schreiber-Platz verlängert werden. Das wäre bei der jetzigen Betriebsform kein Mehraufwand. Sollte die am Walther-Schreiber-Platz befindliche Wendemöglichkeit für die Linien **X 76**, **176** und **181** den Zusatzverkehr nicht aufnehmen können, böte sich die Endstelle U-Bahnhof Friedrich-Wilhelm-Platz an, die derzeit nur vom **246er** genutzt wird. Dort ist genug Platz.

Angesichts der Verkehrsbedeutung dieses Umsteigeknotens und der unabsehbar langen Betriebszeit dieses Provisoriums ist diese Lösung das Minimum an Erleichterungen - für die BVG und ihre Kunden. (af)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003421.

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