

Neue Tram- und Bus-Anlage

„Verkehrslösung Schöneweide“ ist verbesserungsfähig



Im neuen Tunnel treffen Bus und Straßenbahn aufeinander. Trotz des breiten Randweges/ Rettungsweges werden Fußgänger und Radfahrer ausgeschlossen. Fußgänger können den neuen Personentunnel des Bahnhofs 30 Meter daneben nutzen, Fahrräder müssen dort geschoben werden.

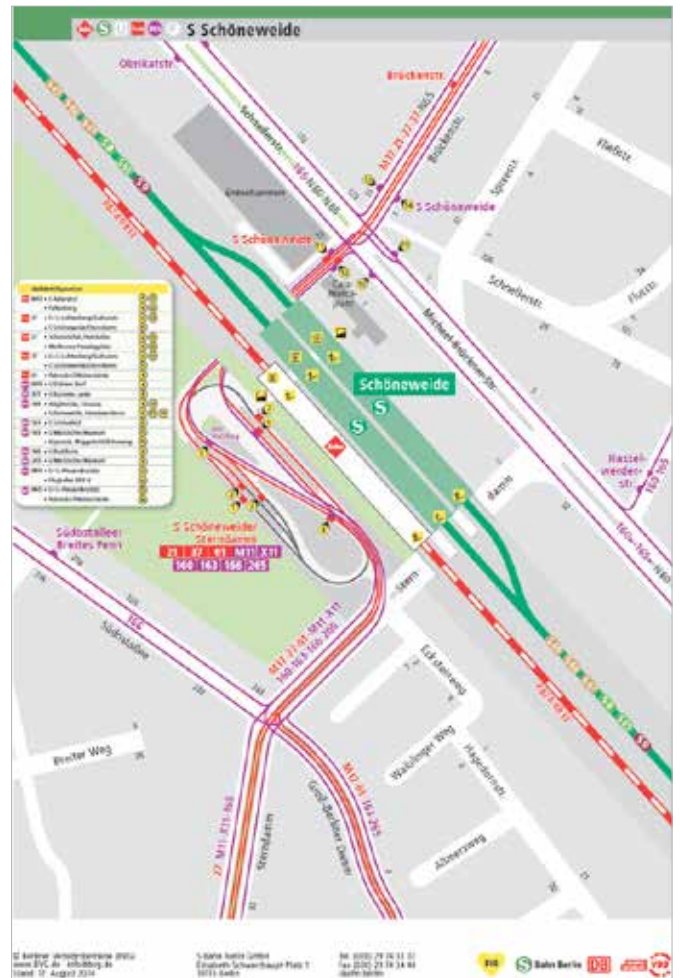
Foto: Christian Linow

„Der Bahnhof Schöneweide und sein Umfeld werden zur attraktiven Mobilitätsdrehscheibe. Diese soll nicht nur verschiedene Mobilitätsangebote miteinander verknüpfen, sondern auch zentraler Aufenthalts- und Begegnungsraum werden.“ So jedenfalls stellt sich das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Treptow-Köpenick den Verkehrshotspot im Südosten der Stadt vor, wo nach mehr als zwei Jahren Bauzeit am 17. August auch endlich der neue BVG-Umsteigeknoten samt Gleisschleife an den Start gegangen ist. Echte Feierlaune will aus Fahrgastsicht bei näherer Betrachtung indes nicht aufkommen. Wie so oft zeigt sich, dass gut gemeint nicht gleich gut gemacht ist.

Erinnern Sie sich noch an die Werbung eines namhaften Kosmetikherstellers, der für sein berühmtes Haarspray eine erfolgreiche Businessfrau in den 1980ern und 1990ern quer um den Globus tingeln ließ? „Berlin, Windstärke fünf, das Haar sitzt – Drei Wetter Taft. London, umsteigen bei Regen, die Frisur hält – Drei Wetter Taft. Mit der Concorde über den Atlantik. New York – 30 Grad, die Sonne brennt, das Haar bleibt geschützt.“ Die gute Nachricht vorweg: Durch die Welt mit der Concorde jetten muss man als Berliner für dieses Feeling nicht. Es reicht be-

reits ein Ausflug mit Bus und Bahn nach Schöneweide. Drei Wetter Taft könnte jedoch weiterhin nicht schaden und natürlich eine Sonnenschutzcreme Faktor 100 nebst einem Regenanzug, einer Daunenjacke und langen Unterhosen samt selbst gehäkeltem Isländer-Pullover. Dann zumindest hat man das elementare Rüstzeug, um auf der tristen Mobilitätsplatte aus Asphalt und Beton ausharren zu können, wenn es wegen Verspätungen und Ausfällen mit dem Umsteigen mal wieder länger dauert. Etwas, das in Zeiten von Notfahrplänen sowie Fahrzeug- und Fahrermangel bei der BVG nicht besonders unwahrscheinlich ist.

Zweifelhafte Begegnungsverbote, von denen man hätte erwarten können, dass es sie nach einer Kernsanierung nicht (mehr) gibt, tun ihr Übriges. Doch dazu später mehr.



Die neue Verkehrslösung am Bahnhof Schöneweide seit 17. August 2024. Grafik: BVG

Über 20 Jahre liegen zwischen Ankündigung und Verwirklichung, mit der Straßenbahn von der Brückenstraße weiter geradeaus durch den Bahndamm, anstatt einen Haken über den Sterndamm zu schlagen. In etwa genauso lange, wie es dauerte, die Tram von Adlershof nach Schöneweide zu verlängern. Genug Zeit, um eine angemessen dimensionierte, komfortable und vor allem ausreichend überdachte Anlage zu konzipieren, wo Fahrgäste trockenen Fußes zwischen S-Bahn, Regionalbahn, Tram und Bus umsteigen können – möchte man wenigstens meinen. Aber weit gefehlt, denn was Reisenden geboten wird, ist eine mit Gitterorgien dekorierte Wüste aus Stein, die so gut wie keinen Unterschlupf vor Witterung bietet. Ein unglaublicher Vorgang allein vor dem Hintergrund von täglich 131 000 prognostizierten Reisenden bis zum Jahr 2030, die am Bahnhof Schöneweide erwartet werden und von denen 32 000 Ein- und Aussteiger sein sollen.

Gitterorgien statt ZOB

Zum Vergleich: An der Busumsteigeanlage des Bahnhofs Hamburg-Poppenbüttel werden 60 000 Fahrgäste täglich gezählt, wovon ein Teil auf die rund 20 000 Ein- und Aussteiger der S-Bahn entfällt. Im Gegensatz aber zu Schöneweide verfügt Poppenbüttel über einen hochwertigen ZOB, der komplett

aus: verkehrspolitische Zeitschrift
 SIGNAL 354-355 (Nov 2024)
 Berliner Fahrgastverband IGEB
 www.igeb.org • igeb@igeb.org
 Tel. (030) 78 70 55 11





An dem gemeinsamen Bahnsteig von Bus und Tram kann es schon mal eng werden, wenn irgendetwas nicht planmäßig läuft. Insbesondere in Richtung Johannisthal und Adlershof ist das keine Seltenheit.

Foto: Christian Linow

überdacht tatsächlich den Begriff Mobilitätsdrehscheibe verdient. Dort können Fahrgäste, ohne nass zu werden, zwischen Bus und Bahn umsteigen und sind im Sommer nicht der gleißenden Sonne ausgesetzt. Ebenso vergeblich sucht man in Poppenbüttel Zäune und Umlaufgitter an den Bussteigen, wie sie in Schöneweide die Regel sind. Vielmehr verhindern intuitiv gestaltete Wege das ungewollte Überschreiten der Fahrbahnen. Klar, eine Straßenbahn, die längere Bremswege als ein Bus hat, verkehrt dort nicht. Trotzdem fällt der Unterschied auf.

Wer in Schöneweide beispielsweise vom Sterndamm kommt – auch als Umsteiger von S- und Regionalbahn über den südlichen Ausgang – und mit der M 17 weiter in Richtung Karlshorst fahren möchte, kann die Abfahrts Haltestelle gar nicht auf direktem Weg erreichen. Mit sehr viel Hingabe und Verve wurde der Perron eingefriedet.

In Sachen Fahrgastinformation sieht es nicht besser aus. Die neuen Kuben der BVG stehen ausschließlich an der Bahnsteigspitze und sind je nach Lichtverhältnissen von Weitem nur schwer lesbar. Der Gipfel an Desinformation ist spätestens bei der Beschilderung erreicht, wo als statisches Schild die Linie 60 an der Säule prangt, obwohl baubedingt noch bis November die 27 nach Johannisthal fährt. Ohnehin ist eine geschickte Wegeleitung ebenfalls nicht gerade eine Stärke des Verkehrsknotens. Auch hier lassen Hamburgs Busbahnhöfe Berlin im Schatten und Schöneweide besser gesagt im Regen stehen. Während man in der Hansestadt auf übersichtlichen Tafeln die Linien, deren Ziele und ihre Abfahrtspositionen anschreibt,

muss sich der ortsunkundige Fahrgast am Sterndamm erstmal auf die Suche begeben. In der Hoffnung, dass er den Anschluss nicht verpasst.

In der Hauptverkehrszeit dürften sich diesbezüglich die Chancen erheblich verbessern, wenn nämlich dank Verspätungen der Pulk aus Bussen und Bahnen am gemeinsamen Bahnsteig eh nicht vorankommt. Was aus Fahrgastensicht zweifellos die größte Verbesserung ist, da jetzt bequem ohne zusätzliche weite Wege umgestiegen werden kann, stellt betrieblich zugleich die größte Hürde dar. Und Unregelmäßigkeiten sind selbst auf der frisch sanierten Tram-Osttangente alles andere als unwahrscheinlich. Diverse Begegnungsverbote und ein für Flexity gesperrtes Gleis in der Haeckelstraße legen den Grundstein dafür.

Das ist schon insofern aberwitzig, als man die Straßenbahn-Magistrale gerade erst aufwendig rekonstruiert hat und man gut beraten gewesen wäre, die Engstellen im selben Atemzug zu beseitigen. Stattdessen wurde ein Zustand geschaffen, der für Jahrzehnte im Betriebsablauf Inflexibilität zementiert. Konkret bedeutet das zum Beispiel an der Rummelsburger Straße/Edisonstraße, dass zwei Flexity auf der Kreuzung An der Wuhlheide nicht zugleich einander vorbeifahren dürfen. Ein Zug Richtung Königsplatz darf die Stelle unter der markanten Hochbrücke erst passieren, nachdem eine Bahn gen Karlshorst den Bereich geräumt hat. Im ungünstigsten Falle könnte sich ein zweiter Flexity von Schöneweide aus nähern, der dann Vorrang hätte, was zu enormen Verspätungen nach Adlershof führen würde. Ein weiteres Begegnungsverbot befindet

sich an der neu gebauten Haltestelle Traiberweg, dessen Effekt sich hier freilich nicht so drastisch auswirken dürfte, aber letzten Endes genauso ärgerlich ist.

Hegerichtet für Flexity heißt gesperrt für Flexity

Problematischer ist indes das an der Wendeschleife Haeckelstraße für Flexity in Gänze gesperrte rechte äußere Gleis, was die Wendekapazität signifikant verringert und dem Einsatz dieses Fahrzeugtyps nach Johannisthal Grenzen setzt. Auch hier wurde im Rahmen einer mehrwöchigen Sperrung die Infrastruktur komplett erneuert und vonseiten der BVG sogar besonders betont, das Areal rund um den Sterndamm und die Winkelmannstraße für die bis dato neuesten Straßenbahnen befahrbar zu machen. Inwiefern die zweite Generation namens Urbanliner ebenso von dem Fahrverbot und den oben genannten Restriktionen betroffen sein wird, ist zur Stunde unbekannt. Allerdings muss dieses Szenario wohl befürchtet werden, handelt es sich doch im Wesentlichen um einen Ableger der Vorgängerserie.

Und was all diese Unzulänglichkeiten nicht zu schaffen vermögen, erledigt vielleicht der Linksabbiegerstreifen in der Brückenstraße vis-à-vis vom Bahnhof Schöneweide. Wo noch bis vor kurzem eine Sperrfläche das Gleis in südlicher Richtung vom restlichen Verkehr abtrennte, blitzt jetzt ein Pfeil in weißer Markierungsfarbe. Er weist Autos den Weg, die von der Brückenstraße auf die B96a gen Adlershof fahren möchten. Dabei handle es sich lediglich um Anwohner, wie Verantwortliche von Bezirk und BVG immer wieder hervorheben. Der Impuls für die Maßnahme soll sogar von den Berliner Verkehrsbetrieben selbst ausgegangen sein, die sich davon eine längere „Grünphase“ erhoffen, von der auch die Straßenbahn profitieren würde. Was auf den ersten Blick plausibel klingt, erweist der Tram in letzter Konsequenz einen Bärendienst. Linksabbieger sind einer in Richtung Königsplatz entgegenkommenden Bahn gegenüber wartepflichtig und blockieren in diesem Falle so lange das Gleis, auf dem es für den ÖPNV folglich auch kein Durchkommen mehr gibt – trotz verlängerter Grünphase.

Gut gemeint ist eben nicht zwangsläufig gut gemacht, was last, but not least der 160er beweist. Insgesamt dreimal lässt ihn die BVG am Bahnhof Schöneweide auf dem Weg zur Hasselwerderstraße stoppen. Das ist nicht bloß maßlos übertrieben, sondern kostet auch unnötig Zeit. In Anbetracht von Fahrer-

aus: verkehrspolitische Zeitschrift
SIGNAL 354-355 (Nov 2024)

Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11

IGEB
Berliner Fahrgastverband

mangel und Notfahrplänen kein unwesentlicher Fakt. Anstelle einer Bahnhofsrundfahrt könnte die Linie 160 zur Hasselwerderstraße direkt von der neuen Umsteigeanlage links in den Sterndamm einbiegen, um sich auf diese Weise die Halte an der Michael-Brückner-Straße, auf Höhe der Brückenstraße und die Tunnelquerung zu sparen.


Kein Licht am Ende des Tunnels

Jene ist sowieso pikant. Links und rechts neben den Gleisen flankieren Hochbordwege die Betonwände, in deren Eck kurz vor der Decke zu beiden Seiten ein Lichtband aus Leuchtstoffröhren hängt, das die dunkle Eisenbahnüberführung spärlich ausleuchtet. Metallschranken sollen die illegale Benutzung der Wege durch Fußgänger und Radfahrer verhindern. Ein Versuch, der bereits am Eröffnungstag gehörig misslang. Dabei hätten sich Planer und Ingenieure von vornherein denken können, dass umwegsensible Pedalisten und Flaneure, deren Ziel hinter dem Tunnelende liegt, geradewegs zufahren und -gehen werden. Ergo wäre es sinnvoll gewesen, eine legale Möglichkeit für die Mitbenutzung des Tunnels durch Radler und Fußgänger planerisch zu berücksichtigen. Nicht zuletzt auch im Interesse des Fahrpersonals, das dort jetzt wahrscheinlich noch mehr auf der Hut vor unachtsamen Passanten sein muss.

Am besten wäre es natürlich gewesen, wenn man den Vorschlag der IGEB umgesetzt und die Straßenbahnhaltestelle im Tunnelbereich ähnlich wie in Halle, Erfurt oder Duisburg realisiert hätte. Kurze und zugleich witterungsgeschützte Wege hätten das Umsteigen zwischen S-Bahn, Regionalbahn und Tram zu einem angenehmen Erlebnis gemacht. Und auch wenn es triftige Gründe gegen diesen Vorstoß gegeben hat, so ist bei Straßenbahn und Bus unterm Strich eine Station herausgekommen, die den Fahrgast nach jahrelanger Bauzeit ernüchert und verstört zurücklässt. Zurücklässt auf einer nicht für Menschen gemachten nackten Fläche aus kahlem Beton, die qualitativ vielmehr dem Standard eines ZOB entsprechen müsste und nicht einer brutalistischen Lichtung mit Gleisanschluss.

Gegenüber der Berliner Morgenpost hat die BVG mittlerweile Verbesserungen angekündigt und sich zugleich zu rechtfertigen versucht. Auslöser dürfte nicht zuletzt der massive politische Druck aus dem Bezirk Treptow-Köpenick gewesen sein. Pressesprecher Nils Kremmin sagte

aus: verkehrspolitische Zeitschrift
 SIGNAL 354-355 (Nov 2024)
 Berliner Fahrgastverband IGEB
 www.igeb.org • igeb@igeb.org
 Tel. (030) 78 70 55 11




Hamburgs Umsteigeknoten in Poppenbüttel ist für Fahrgäste vorbildlich gelöst. Von der Schnellbahn kommt man kreuzungsfrei und überdacht zum Busbahnhof...



... und auch der Busbahnhof selbst ist komplett überdacht und Fahrgäste können im Kiosk mit kurzen Einkäufen die Wartezeit überbrücken.

Fotos: Christian Linow

in der Morgenpost: „Es wurde also – wie bei solchen Anlagen üblich – ein Fokus auf die Funktionalität und den komfortablen Umstieg und nicht auf die Aufenthaltsqualität über längere Zeiträume gelegt.“ Weiter schreibt das Blatt unter Berufung auf die BVG, dass der Hauptfokus dabei auf kurzen Wegen, guter Orientierung und Fahrgastinformation sowie Barrierefreiheit gelegen habe. Eine Intention, die man, zumindest was die Themen kurze Wege – Stichwort Absperrgitter – und Fahrgastinformation – Stichwort Kuben und Linienschilder – anbelangt, dem Umsteigeknoten überhaupt nicht anmerkt!

So wundert es einen auch nicht, wenn die BVG bei profanen dunklen Folien auf den Dächern der Unterstände verbrämend von Verbesserungen spricht. Die

will sie anbringen, wobei man sich fragt, auf welchen Dächern die Anstalt des öffentlichen Rechts das überhaupt machen will, so wenige wie es davon in Schöne-weide gibt. Und dazu wollen die Verkehrsbetriebe noch ein paar Bäume pflanzen, obwohl es vorher so gut wie keine gegeben habe und die überschaubare Botanik an der alten Wendeschleife ungepflegt gewesen sei, wie Kremmin nicht müde wird zu legitimieren.

Dabei ist es nicht zu viel verlangt, echte nachträgliche Korrekturen zu fordern, zu denen mehr Unterstellmöglichkeiten, Wartehäuschen und eine passagenartige Überdachung zum S- und Regionalbahnhof gehören müssen. Bis dahin bleibt die Mobilitätsdrehscheibe ein unfertiges Provisorium.

Christian Linow