

Bahnhofsvisite

Berlin Hauptbahnhof – Lehrter Bahnhof



Berlin, 1. Juli 2016

Veranlassung

Den DBV erreichten in den zurückliegenden Monaten immer wieder Hinweise von Mitgliedern und interessierten Besuchern, dass die Orientierung im Berliner Hauptbahnhof ein Problem darstelle. Deshalb entschloss sich der Landesverband, in den Schienenverkehrs-Wochen 2015 zu einer Begehung, einer Bahnhofsvisite, einzuladen, um eine Bestandsaufnahme vorzunehmen und den Verantwortlichen Verbesserungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

Der Berliner Hauptbahnhof, gelegen im Schnittpunkt der Nord-Süd- und Ost-West-Eisenbahnlinien, ist ein wichtiger Umsteigepunkt im Regionalverkehr. Die Bedeutung im Eisenbahnfernverkehr beschränkt sich allerdings größtenteils auf die Funktion als Start- und Zielbahnhof.

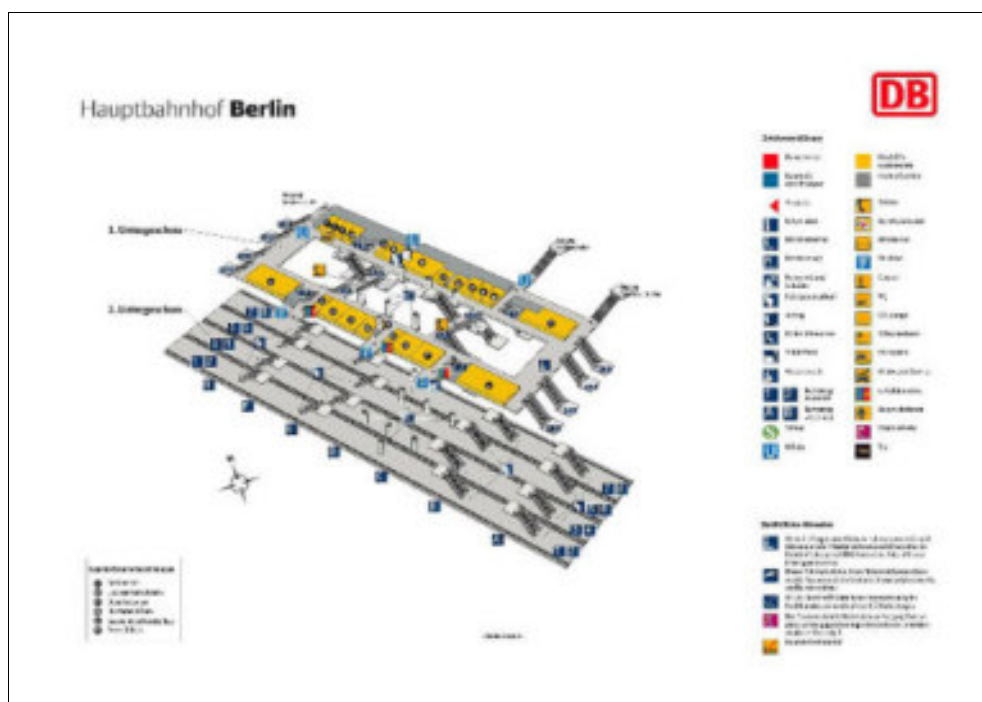
Die Orientierung innerhalb des Gebäudes ist schwierig, Wege sind zu lang, Informationen spärlich, teilweise auch widersprüchlich. Es sei überdeutlich, dass an allererster Stelle die Vermarktung der Verkaufsflächen stehe und die Erleichterung der Orientierung nachgeordnet ist. Der DBV-Landesverband kann diese Kritik nachvollziehen und teilt sie. Der Berliner Hauptbahnhof, so kann der Eindruck entstehen, ist in allererster Linie ein riesiges Kaufhaus und die Halte der öffentlichen Verkehrsmittel dienen nur dazu, die Geschäfte mit Kunden zu versorgen. Am Rande: so ist auch eine Toilettenanlage für den gesamten Bahnhofsbereich zu wenig.

Eine durchgehende Informationskette, quasi eine informatorische Richtschnur, gibt es nicht. Viele Menschen haben auch nach mehrmaligen Besuchen große Probleme mit der Orientierung innerhalb des Gebäudes. Jedes Unternehmen (DB AG, BVG, Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt) informiert nach eigenen Richtlinien und Bedürfnissen und nimmt dabei wenig Rücksicht auf die anderen. Guter Wille darf und muss bei allen Verantwortlichen angenommen werden. Jedoch fehlt die Einheitlichkeit und offenbar gibt es auch kaum gemeinsame Absprachen.

Nach zehn Jahren herrscht rund um den Hauptbahnhof immer noch pure Baustellenatmosphäre. Nichts ist so richtig fertig, das Unfertige, das Provisorische dominiert. Das macht sich überall - insbesondere bei der räumlichen Orientierung und Informationsmöglichkeiten zum Nahverkehr - bemerkbar. Wer hier umfassende Auskunft über Tarife und Verbindungen erhalten möchte ... Fehlanzeige!

Die Ebenenpläne

Ein Blick auf die schematisierten Ebenenpläne macht das ganze Dilemma der Unübersichtlichkeit deutlich.



Die Orientierung

Wer hier als auswärtiger Gast ankommt, verliert schnell die Orientierung. Das liegt daran, dass viele Treppen zueinander versetzt angeordnet sind und deshalb unnötig lange Wege entstehen. Nicht umsonst heißt es zum Beispiel auf der Internetseite eines Fahrtreppen-Herstellers: "Bei dieser Anordnung

legen die Fahrgäste kurze Strecken entlang der Fahrtreppe oder des Fahrsteigs zurück und können so gezielt an Aktions- oder Impulsartikelflächen vorbeigeführt werden." Deshalb werden Fußwege künstlich verlängert. Es sollen möglichst viele Fahrgäste an möglichst vielen Werbeflächen und Geschäften vorbeizuführen. Nur damit verdient DB Station & Service richtig Geld. Nicht dadurch, dass Fahrgäste auf kurzen Wegen auf den gewünschten Bahnsteig kommen oder auf kürzestem Wege das Gebäude verlassen können.

Wer von der oberen Ebene (Bahnsteige des Regional- und S-Bahnverkehrs auf der Stadtbahn) zu den Gleisen im Keller (Tiefbahnhof) gelangen möchte, legt so schätzungsweise bis zu 2/3 mehr Fußwege zurück. Das ist beabsichtigt, trägt jedoch nicht zur leichten Orientierung bei und verunsichert auch. Leider sind die geplanten "Eilaufzüge" nicht realisiert worden.

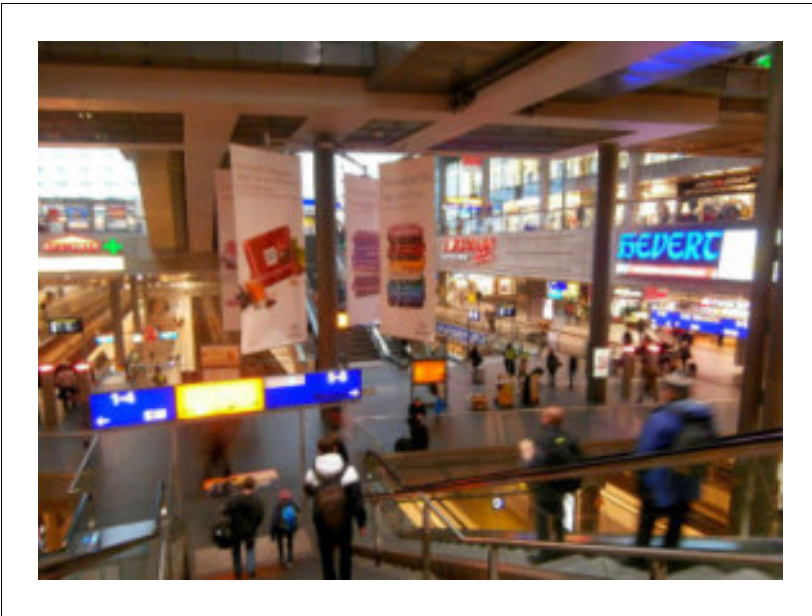
Die Zahl der Aufzüge ist viel zu gering, als dass sie beim Ebenenwechsel eine bedeutende Rolle spielen könnten. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind sie jedoch zwingend erforderlich. Deshalb sollte geprüft werden, ob die Statik es zulässt, pro Bahnsteig mindestens noch einen weiteren Aufzug einzubauen, der nur auf den für den Fahrgastwechsel relevanten Ebenen hält. ANgeblich waren weitere Aufzüge

Der Blick nach draußen, der auch zu einer Orientierung beitragen könnte, wird oftmals durch an dieser Stelle platzierte Werbung verhindert. Das mag aus Sicht des Werbekunden interessant sein, für den Fahrgast ist es störend.

Die Fahrgastinformation

Verträgt ein Gebäude so viel Werbung, wie sie im Berliner Hauptbahnhof anzutreffen ist? Kaum. Darunter leidet die Fahrgastinformation und Wegeleitung. Wenn, wie im Berliner Hauptbahnhof offenbar passiert, 1A-Flächen in allererster Linie der Werbeindustrie zur Verfügung gestellt werden, haben die orientierungslosen Fahrgäste das Nachsehen. Nicht umsonst zählt der Berliner Hauptbahnhof zu den Premiumstandorten des Werbeanbieters Ströer. Zitat: "Bahnhofsmedien: vor Ort am Zug. [...] Wie in zahlreichen deutschen Bahnhöfen, allen voran am Berliner Hauptbahnhof, zu sehen ist, existiert hier eine Vielzahl an Optionen, attraktive mobile Zielgruppen entlang der Reisekette mit innovativen Werbeideen zu erreichen."

Sinn und Zweck des Berliner Hauptbahnhofs muss die Funktion für Fahrgäste, die ankommen und umsteigen. Überlegungen einer Vermarktungs- und Erlösstrategie haben hinten anzustehen.



Suchbild: Wieviele Werbeflächen und Fahrgastinformationen finden Sie im Bild?

Wir haben 14 Werbeflächen und 9 Informationsflächen gezählt... Dieser Zahlenvergleich sagt bereits viel aus.

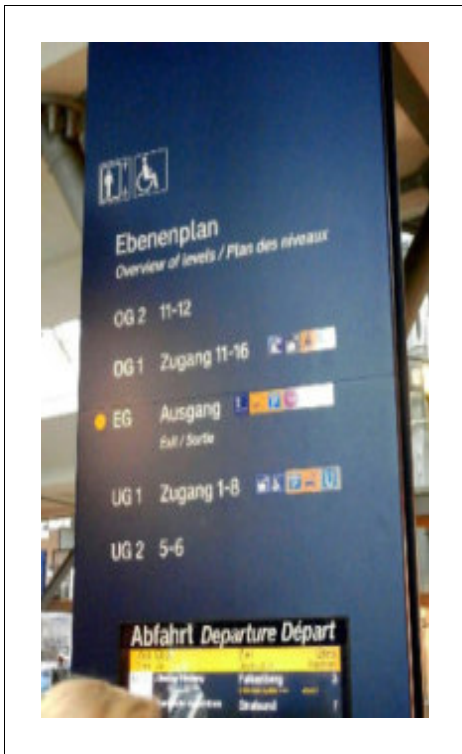
Die Wegeleitung

Neben der Reduzierung der Werbeflächen gehört eine einheitliche, durchgängige Wegeleitung zur verbesserten Fahrgastinformation. Bei der Bahnhofsvsitede hat der DBV festgestellt, dass die Darstellung der Verkehrsmittel anhand von Symbolen uneinheitlich und fehlerhaft ist. Fast überall fehlt etwas an Information.



Auf diesem Schild fehlt der Hinweis zu den Haltestellen der Stadt- und Fernbusse. Wo geht es zu den Gleisen 1, 2, 3 und 4?

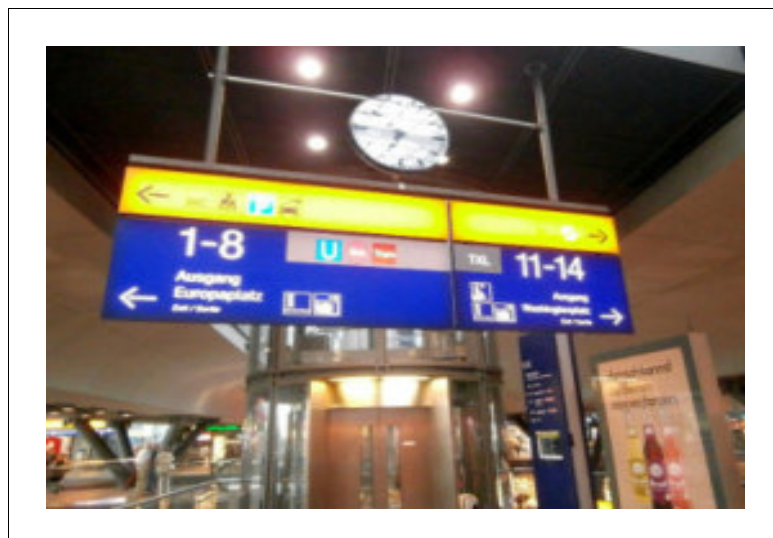
Zu den Gleisen 11 bis 16... Aber wie kommt der verwirrte Suchende zu den Gleisen 1 bis 10? Wo zur U-Bahn? Zu den Bussen? Wo befinden sich die Aufzüge? Völlig falsch ist das S-Bahn-Symbol. Denn die S-Bahn fährt nur auf den Gleisen 15 und 16 ab!



Verwirrung auch an den Säulen neben den Fahrstühlen.

Was bedeuten wohl im „UG 2“ die Ziffern 5 – 6, wenn über das „UG 1“ der Zugang zu den Gleisen 1 bis 8 möglich ist? Und es fehlen wieder die Hinweise zur Straßenbahn und zu den Bussen.

Informationen sind so angebracht, wie es den eigenen Richtlinien entspricht, nicht der Sinnhaftigkeit. Wo geht es zu den Gleisen 1 bis 10? Zur U-Bahn und zu den Bussen?



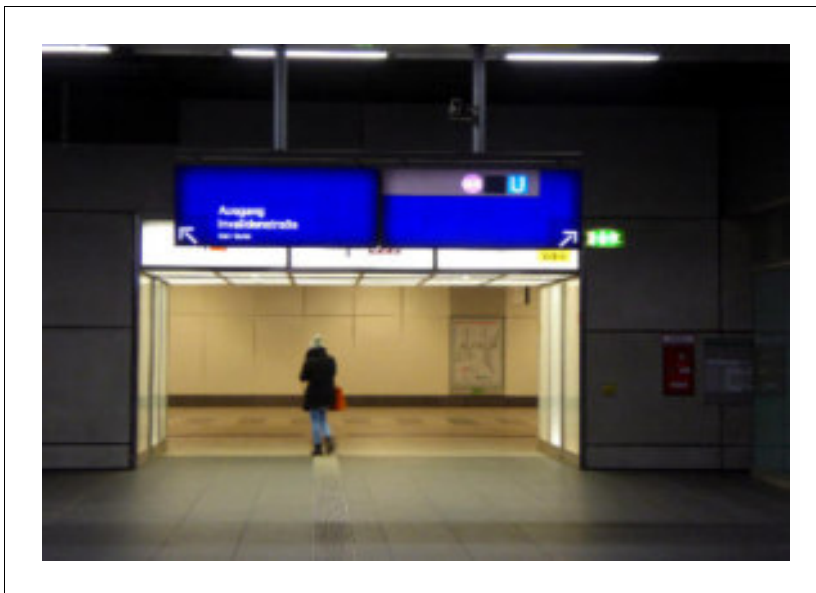
Links geht es angeblich nur zur U-Bahn... Falsch! Auch zur Straßenbahn geht es (die fehlt). Wo haben sich die Gleise 9 und 10 versteckt? Was bedeutet und was ist „TXL“? Und: wo fahren die Stadt- und Fernbusse ab?



Wohin geht es wohl geradeaus (rechter Bildrand)? Plötzlich ist hier von Gleis „1 Tief“ die Rede. Es fehlen: Straßenbahn, Stadt- und Fernbusse und die Gleise 9 bis 16.



Über den Ausgang Washingtonplatz kommt man auch zu einigen Buslinien!

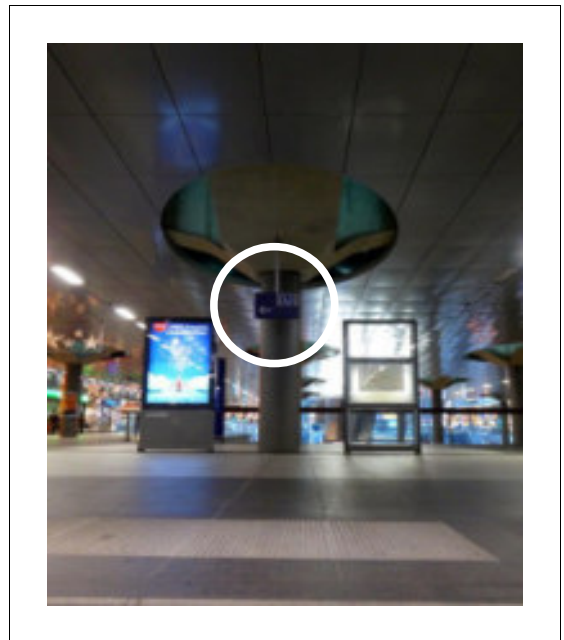


Der Übergang zur U-Bahn. Die schräg nach oben zeigenden Pfeile sind verwirrend. Denn zur U-Bahn geht es geradeaus! Und wer diesen Weg zu den Bussen (zu welchen?) nimmt, macht einen Umweg.



Die Werbeflächen auf den Böden sind überflüssig. Aber: sie bringen viel Geld. Am Hauptbahnhof bietet Ströer 45 Flächen zu je 170 € netto Mietpreis pro Woche und an den Zugängen Poster zu je 19 m² für 955 € netto/Woche an. Eine Wegeleitung an dieser Stelle würde keine zusätzlichen Erlöse bringen. Da fällt die Entscheidung leicht ...

Ein typisches Beispiel für das Informations-Stückwerk. 2006 wurde der Berliner Hauptbahnhof eröffnet, im August 2009 die U-Bahn-Linie 55. Auf dem Foto ein nachträglich angebrachter Hinweis nur zum U 55-Bahnsteig (siehe Markierung).



Übersichts- und Haltestellenpläne



Nicht viel besser sieht es mit den grafischen Hinweisen und Informationen aus. Auch hier wird wieder deutlich: es passt alles nicht zueinander und ist nicht abgestimmt.



Berlin ist, so suggeriert Überschrift und Stadtplanausschnitt, nicht sehr groß. „Die Stadt“ umfasst gerade einmal den Bereich vom Westhafen bis zum Hackeschen Markt.

Ergebnis dessen, dass das Rahmenlayout DB-konzernweit standardisiert ist und für kleinere Städte vielleicht passt.



Wie uneinheitlich die Darstellung in den Plänen ist, zeigt die Gegenüberstellung der DB-Variante (links) und der BVG (rechts).



Ein Vorteil des BVG-Plans (): die Darstellung des Gebäudes mit den zwei markanten Büroriegeln und die Nummerierung der Haltestellen auf der Nordseite. Fragen lassen die plötzlich hellgrün hinterlegte „RB 10“ aufkommen (alle anderen Liniennummern sind in roter Schrift gehalten), die zweimalige Erwähnung „Hauptbahnhof“ - einmal dunkelgrün hinterlegt und einmal dunkelblau.

ÖPNV-Außenanlagen

Auch wenn der Berliner Hauptbahnhof als Gebäude seit vielen Jahren fertig ist, hat in den zurückliegenden Jahren die Bautätigkeit in seiner unmittelbaren Umgebung stark zugenommen. Das bedeutet ständig wechselnde Verkehrsführungen und Wegeleitungen außerhalb (und damit auch teilweise innerhalb) des Gebäudes. Diese unfertige Situation ist einerseits ein großes Problem, andererseits bietet sie auch die Möglichkeit, noch Korrekturen vorzunehmen.

Fahrradwege



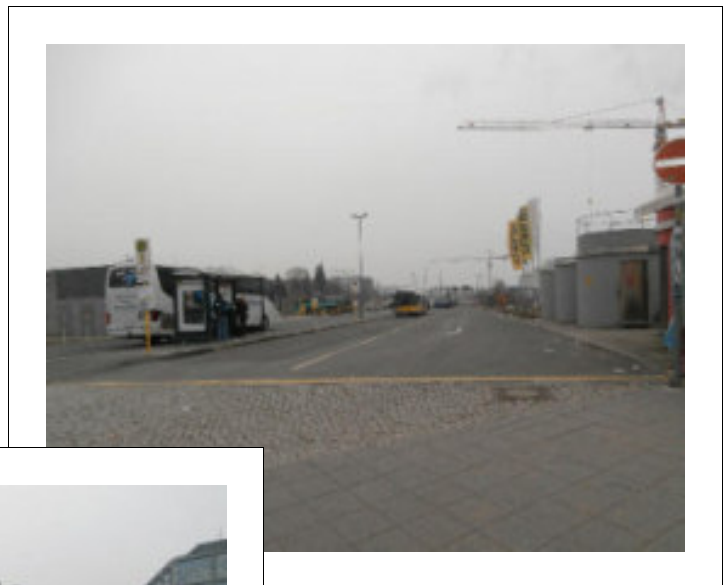
Die Fahrradwege parallel zu den Bushaltestellen am Europaplatz sind ein Problem. Sie verlaufen auf dem Gehweg in unmittelbarer Nachbarschaft von Haltestellenbereichen und Fußgängerweg. Häufig kommt es zu gefährlichen Situationen zwischen rücksichtslosen Fahrradfahrern und suchenden oder wartenden Fahrgästen. Deshalb muss auch hier gelten: die Radwege gehören grundsätzlich auf die Straße. Solange dies - z. B. aus Platzmangel wegen Bauarbeiten - noch nicht der Fall sein kann, sind die Fahrradwege deutlicher zu markieren und Fahrradfahrer durch Hinweisschilder auf eine angemessene und rücksichtsvolle Geschwindigkeit aufmerksam zu machen. Insgesamt bedarf es einer deutlich verstärkten Überwachung durch Polizei und Ordnungsamt.

30 cm Fußgängerweg ... da sind Konflikte vorprogrammiert.

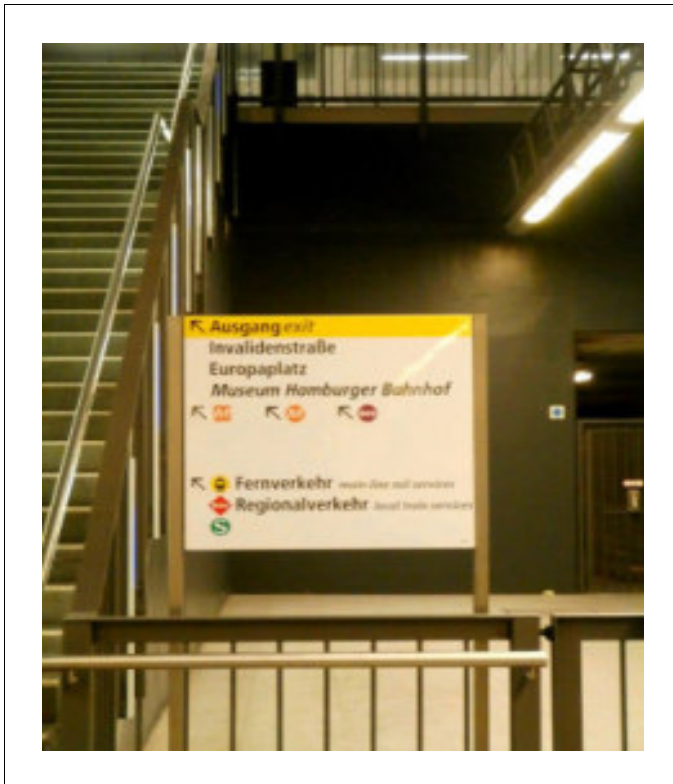


Fernbus

Die heutigen Fernbus-Haltestellen liegen auf einer eiligst asphaltierten Brachfläche ohne Wetterschutz und ohne Informationen. Billig fordert seinen Tribut. Die Anlage als "spartanisch" zu bezeichnen, wäre reichlich übertrieben.



U-Bahn



Der Unterschied zwischen den M's und „Bus“ ist vielleicht nicht jedem ausländischen Besucher klar und ist an dieser Stelle irrelevant. Wer vor dieser Treppe steht, sucht die Straßenbahn- oder die Fernbushaltestelle.

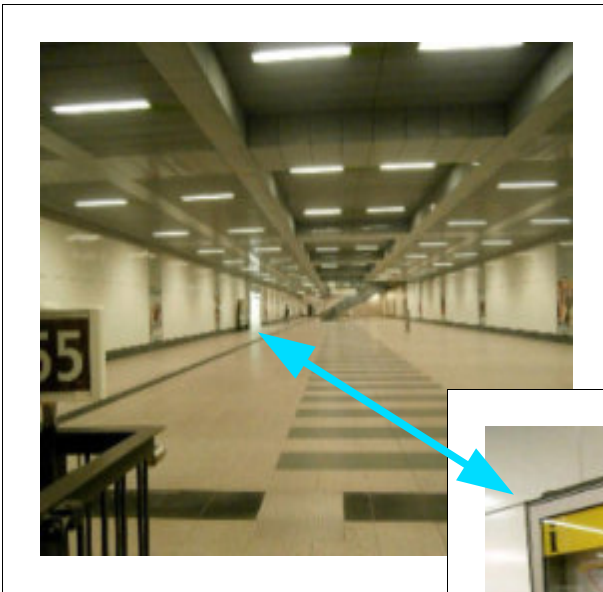
Ohnehin ist die Bezeichnung "M" für wichtige Straßenbahn- und Buslinien irreführend. Denn international wird das "M" für Metro (U- oder S-Bahn-System) benutzt.



Hier erhält der Flughafen-Bus zwei Symbole ... oder doch drei? Anders bei der DB (siehe Abbildung Seite), die ihm nur "TXL" zugesteht. Der Hinweis zur Straßenbahn und zum Fernbus fehlt hier richtigerweise! Denn wer vor dieser Tafel steht, kommt gerade von dort.



Viel Platz für eine ausreichende und übersichtliche Fahrgastinformation wäre im Zwischengeschoss vom U-Bahnhof zu den Bushaltestellen am Europaplatz. Bestimmt sind die Flächen für Verkaufsbuden und Werbeflächen vorgesehen, wenn etwas mehr Andrang herrscht...



An der Wand findet sich die Fahrgastinformation. Einsam, verloren, verschämt ... Ein kleiner Plan, der wesentlich mehr Platz verdient hätte! Leider dominiert auch im Schaukasten die Werbung.



Straßenbahn

Eigentlich eine gute Idee sind solche Infosäulen. Schade nur, dass die ausschließlich die Busse der BVG berücksichtigen. Selbst die U-Bahn fehlt hier.

Die zum Ende 2015 in Betrieb genommene Straßenbahnhaltestelle sieht schick aus. Sie ist jedoch viel zu klein und unpraktisch.



Obwohl die Straßenbahnen hier im Minutentakt ankommen und abfahren, ist sie baulich für nur einen Straßenbahnzug ausgelegt. Dadurch kommt es ständig zu Staus und überflüssigen Wartezeiten direkt vor oder hinter der Haltestelle, weil die Straßenbahnen häufig im Abstand weniger Sekunden ankommen.



Und wenn die Gleise sowieso angefasst werden, sollte auch ein grober Planungsfehler beseitigt werden. Die Gleise liegen in der Invalidenstraße 3,00 Meter auseinander. Nur im Bereich der Haltestelle Hauptbahnhof sind es 2,80 Meter. Damit ist ein späterer Einsatz breiterer Wagen durch die an der Haltestelle Hauptbahnhof zu eng liegenden Gleise unmöglich.

Vorschläge für eine völlige Neugestaltung der Straßenbahn-Haltestelle Hauptbahnhof wird der DBV in Kürze vorlegen.

Parkplätze, Situation für Fußgänger und Fahrradfahrer

Wie auch an anderen Stellen in Berlin gilt am Hauptbahnhof das Recht des Stärkeren – in der Regel des Autofahrers. Gehalten und geparkt wird dort, wo es dem Kraftfahrer sinnvoll erscheint. Das ist manchmal nicht dort, wo gestattet es auch ist. Eingeschritten wird dagegen höchst selten.



Es gibt im Hauptbahnhof ein Parkhaus mit 860 Stellplätzen. Wer nur 15 Minuten parkt, zahlt sogar gar nichts. Deshalb besteht überhaupt keine Notwendigkeit, unmittelbar am Hauptbahnhof Pkw-Stellplätze in größerer Zahl vorzuhalten und dafür den Bahn- und Busfahrgästen weite Wege zuzumuten!

Gegen die vielen Falschparker muss regelmäßig vorgegangen werden.



VBB-Auskunft

Berlin hat jedes Jahr mehr ausländische Besucher zu verzeichnen. Deshalb muss auch die touristische Fahrgastinformation verbessert werden. Hierzu eignet sich nach Meinung des DBV am besten eine personalbesetzte Informationsstelle. Diese könnte, thematisch passend, in der Tourist-Info untergebracht werden. Allerdings fehlt hier dann noch ein deutlich sichtbarer Hinweis - beispielsweise ein VBB-Logo.



Wie wichtig eine Auskunftsstelle ist, lässt sich beim Beobachten an den Bushaltestellen erahnen. Fast jeder Busfahrer wird von ratsuchenden Fahrgästen befragt. Aufenthaltszeiten von mehreren Minuten deswegen sind keine Seltenheit.



Der DBV hatte den Verkehrsverbund auf das Fehlen einer Auskunftsöglichkeit bereits vor über eineinhalb Jahren hingewiesen. Leider kam es noch zu keinem Ergebnis dieser Gespräche.

Platz für ein kleines Häuschen oder einen Container ist auf der Nord- wie der Südseite reichlich vorhanden.

Fazit: Viel Verwirrung, viel Verkaufsfläche, viel Platz, lange Wege, draußen viel Ödnis und viel Chaos

Obwohl Mitte 2006 auf einer Brache völlig neu erbaut, wurde auf kurze Umsteigewege kein Augenmerk gelegt. So entstehen durch weit auseinanderliegende Haltestellenbereiche, weite Wege. Insbesondere zwischen den Stadtverkehrsmitteln Straßenbahn und Bus sind die Wege extrem weit. Hier sollten die Verantwortlichen versuchen, die noch vorhandenen Freiflächen im nördlichen Teil, Europaplatz, zu nutzen, um an dieser Stelle alle Haltestellen zu bündeln.

Fahrgastfreundlich sieht anders aus.

Unsere Vorschläge

1. Alle Beteiligten – Verkehrsunternehmen, Grundstückseigentümer, Verwaltungen – müssen sich ein einheitliches Informations- und Wegeleitungskonzept für den Berliner Hauptbahnhof entwickeln und umsetzen.
2. Alle halbe Jahre sind alle Flächen gemeinsam zu begehen und Mängel abzustellen.
3. Weitere Werbeflächen verträgt der Hauptbahnhof nicht. Im Gegenteil. Sie sind an kritischen Stellen zu beseitigen. Bei der Flächenvergabe muss in Zukunft Priorität die Fahrgastinformation haben. Nur Flächen, die für Fahrgastinformation nicht benötigt werden, können für Werbezwecke vermietet werden.
4. Wegeleitung und Fahrgastinformation müssen auch außerhalb des Hauptbahnhofs im Vordergrund stehen.
5. An zentralen Stellen sind auf allen Ebenen Informationssäulen aufzustellen, die die wesentli-

chen Fragen beantworten:

- wo ist mein Standort?

- wo bekomme ich weitere Auskünfte/Fahrscheine?

- wo muss ich zur Weiterreise hin?

6. Die Bushaltestellen sind perspektivisch näher an das Bahnhofsgebäude heranzulegen. Haltestellen für Straßenbahn und Bus sind zu bündeln (z. B. durch eine Kombispur). Hierzu wird der DBV-Landesverband noch in 2016 ein eigenes Konzept vorlegen.

Impressum

Berlin-Brandenburgischer Bahnkunden-Verband e. V.

Wilmsdorfer Straße 113/114, 10627 Berlin

Telefax: 0 30 / 63 49 70 79

Mail: dbv.lv.bbrb@bahnkunden.de

Internet: www.bahnkunden.de

Facebook: @bahnkundenberlinbrandenburg

Stand: 1. Juli 2016