

Hauptstadtflughafen eröffnet – Infrastruktur: „geht so“

Mit neun Jahren Verspätung, inmitten einer weltweiten Pandemie und der bisher größten Krise des Flugverkehrs wurde am 31. Oktober 2020 der Berliner Großflughafen BER eröffnet. Die auffälligsten Peinlichkeiten, wie etwa eine Rolltreppe ins Nirgendwo, wurden in der Zeit beseitigt. Doch die 9 Jahre reichten nicht aus, um viele kleinere und mittlere Gemeinheiten und Stolperfallen für Fahrgäste zu beseitigen. Nachfolgend eine kleine Mängelliste – ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

aus:
verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 5-6/2020
(17. Januar 2021)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11



Zum neuen Flughafen-Bahnhof gibt es keine abwärtsführenden Rolltreppen. Wer am BER ankommt und mit S-Bahn, Regio oder Fernzug weiterfahren möchte, muss daher entweder seine Koffer die Treppe hinunterbugsieren oder auf einen der wenigen kleinen Aufzüge warten.

Fotos und Eintragungen: IGEB

Sowohl bei der Anfahrt zum als auch bei der Abfahrt vom BER kann ein Fahrgast so allerhand falsch machen. Dabei ist der neue Großflughafen eigentlich hervorragend ans ÖPNV-Netz angeschlossen.

Nur eine handvoll Busse erreichten den bisherigen Lastenträger des Flugverkehrs, den Flughafen Berlin-Tegel. Eine U-Bahn war immer im Gespräch. Über einige Vorratsbauten kam das Projekt aber nie hinaus. Das ist am BER anders. Der Flughafenbahnhof für S-Bahn, Regional- und sogar Fernverkehr ist seit 2011 fertig – sieht man einmal von der schnellen Direktverbindung über die Dresdner Bahn ab. Allein die beiden S-Bahn-Linien (S9 und S45, jeweils im 20-Minuten-Takt) bieten deutlich mehr Platz und Komfort als alle Buslinien in Tegel zusammen. Oben drauf kommen dann noch mehrere Regionalzuglinien, darunter ein eigener Flughafenexpress FEX, und auch Fernzüge. Zusätzlich fährt alle 5 Minuten ein Bus zum U-Bahnhof Rudow. Weitere Umland-Buslinien vervollständigen das Ganze.

Das hat alles Hand und Fuß, wäre da nicht noch das Terminal 5. Denn das liegt

gar nicht direkt am BER, sondern zwei S-Bahn-Stationen entfernt. Der alte Flughafen Schönefeld firmiert fortan als Terminal 5. Das muss man wissen, wenn man vom BER startet.

Wer schon einmal woanders in der Welt einen Flughafen genutzt hat, konnte sich sicher sein, dass, egal wie weit die Terminals auseinander liegen, die Flughafengesellschaft für einen reibungslosen Transport sorgt. In Frankfurt am Main zum Beispiel verbindet eine Einschienenbahn die Terminals – übrigens mit getrennten Kabinen und Bahnsteigen für innerhalb und außerhalb der Sicherheitskontrolle. Andere Flughäfen bieten Busshuttle an.

Nicht so am BER! Wer das falsche Terminal anfährt, hat ein Problem. Es gilt, ein ÖPNV-Ticket zu lösen und entweder eine der beiden S-Bahn-Linien für zwei Stationen zu besteigen oder mit der richtigen Buslinie zum anderen Terminal überzusetzen.

Oder man achtet bereits bei der Anreise darauf, zum richtigen Terminal unterwegs zu sein. Doch das ist gar nicht so einfach, wie gedacht. Denn wer zum Beispiel mit

dem Regionalverkehr anreist, kann sich nicht immer sicher sein, auch am Terminal 1-2 anzukommen.

Die Bahn macht's möglich: Ankunft am Terminal 5 statt 1-2

Da die Dresdner Bahn noch nicht fertig ist, fahren die Regios von und nach Berlin nicht über die westliche, sondern über die östliche Zufahrt zum Flughafenbahnhof. Und die wurde äußerst sparsam, um nicht zu sagen „unzureichend“ umgesetzt. Zum alten Flughafen Schönefeld existiert das Grünauer Kreuz, welches nicht nur zwei durchgehende Gleise von jeder in jede Richtung garantiert, sondern das auch noch durch allherhand Überwerfungsbauwerke weitgehend kreuzungsfrei.

Nicht so bei der Ostanbindung des neuen Flughafenterminals. Hier gibt es nur eine eingleisige Verbindung zur Hauptstrecke, wobei auch noch jedes Mal das Gegengleis gekreuzt werden muss. Für Autofahrer übersetzt wäre das in etwa so, als ob die Flughafenzufahrt am Ende der Autobahn nur eine einzige Fahrspur für beide Richtungen hätte und eine Baustellenampel den Gegenverkehr regeln würde.

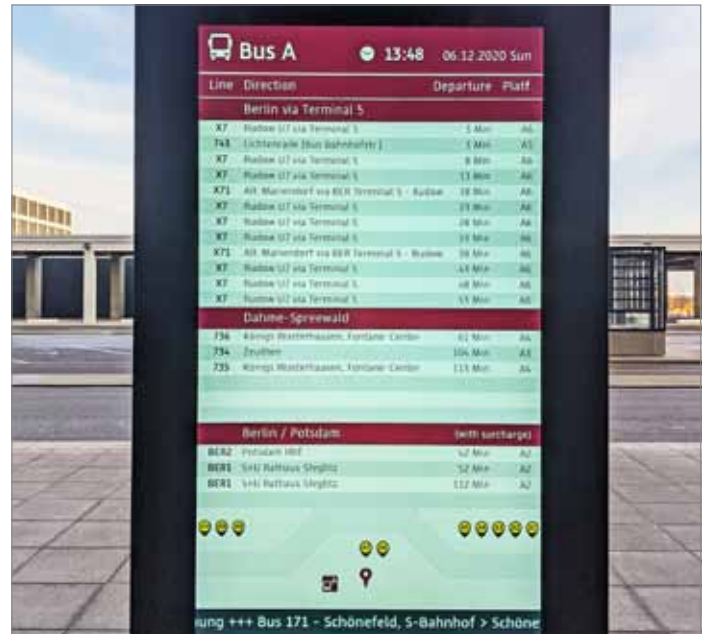
Ein einzelnes Sandkorn in diesem anspruchsvollen Fahrplanetriebe sorgt dann für Wartezeiten bei allen anderen Zügen. Oder dafür, dass sich die Operatoren dazu entscheiden, bei Verspätung eben mal einen Zug zum alten Flughafenbahnhof umzuleiten. Das ist bereits am Eröffnungswochenende mehrfach praktiziert worden – mit der üblichen mangelhaften bis Nicht-Information, die man als ÖPNV-Kunde auch sonst erfährt. So sind bereits Flugreisende, nachdem ihr RE 7 statt am Terminal 1-2 nun am Terminal 5 hielt, verwundert im Zug geblieben



Dieses unscheinbare Schild in winziger Schrift und ausschließlich auf deutsch weist darauf hin, dass der Bahnsteig neben den Treppen zu schmal ist und man deshalb hier nicht im Weg stehen soll. Ob das so funktioniert?



Eine komplette Übersicht für den ÖPNV fehlt völlig. Auf der großen Bahn-Anzeige (blauer Pfeil) fehlt die wichtige S-Bahn, Businfos gibt es nur direkt vor dem Eingang. Für die eigenen Busse hat die BVG Anzeigen im einzigen eigenen Haltestellenwürfel (gelber Pfeil), Umlandbusse findet man in einer Vitrine daneben (roter Pfeil). Allerdings auch nur dort. An den weit verteilten und spärlichen Haltestellenschildern in Spar-Variante (auch Schaschlik-Spieße genannt) gibt es keinerlei Echtzeit-Information. Fotos und Eintragungen: IGEB



Wer seinen Umlandbus über die 10 weitläufig verteilten Haltestellen suchen muss, stolpert dabei mit seinem Koffer über 4 solcher nicht abgesenkten Bordsteige – oder muss mehrere Umwege laufen.

Eine der beiden wenigen Busübersichten: Die Grafik ist nicht ganz richtig, 113 Minuten in die Zukunft rechnen zu lassen, zeugt auch nicht unbedingt von besonders großem Sachverstand des Informationsdesigners. Und fehlen hier nicht noch ein oder zwei Linien? Schwer zu sagen, denn auch eine Linienübersicht fehlt.



Auf dem Umgebungsplan wurde die große Fernbus-Station (Bus-Terminal B) vergessen. Doch gibt sie ...

Bild rechts unten:
 ... weit entfernt und spärlich ausgestattet, komplett ohne elektronische Echtzeit-Informationen.



aus:
 verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 5-6/2020
 (17. Januar 2021)
 Berliner Fahrgastverband IGEB
 www.igeb.org • igeb@igeb.org
 Tel. (030) 78 70 55 11



Flugzeug hui, Bahn pfui: Diese schicken modernen Abflug-Anzeigen gibt es im Flughafenterminal, ... Fotos: IGEB



... doch bei der Bahn hat es nur für diese klobigen, hässlichen und vergilbten Monochrom-Anzeiger gereicht. Doch ...



... zum Beispiel in Berlin-Charlottenburg beweist die Bahn, dass es auch schön und modern geht. Wieso nicht am Flughafen?

und dann in Blankenfelde gestrandet. Unschön.

Überall unzureichende Fahrgastinformation

Doch auch wer den Flughafen verlassen will, wird nicht gerade mit nützlichen Informationen überhäuft. Einen großen Übersichtsplan vermisst man genauso, wie eine übersichtliche Abfahrtstafel für alle Verkehrsmittel. Die große Zug-Abfahrtstafel verschweigt alle S-Bahn-Züge, und eine intelligente Sortierung für Fahrgäste in die Berliner City gibt es nicht. Da hilft auch das gut versteckte Reisezentrum der DB nicht weiter. Wer einfach die nächste Verbindung nach Berlin sucht, kann nur raten

oder würfeln oder eine Glaskugel im Souvenirshop kaufen. Liniennetzpläne gibts auch keine – schon gar nicht zum Mitnehmen. Und auch keine Karte mit einer Tarifübersicht.

Die Bahnsteige sind recht schmal – neben den Abgängen für einen Flughafenbahnhof sogar zu schmal. Ein Schild soll's nun richten: Man soll dort nicht stehen. Etwas weltfremd. Genauso wie der Verzicht auf abwärts führende Rolltreppen. Wer hätte ahnen können, dass Fluggäste häufig Koffer dabei haben?! Die haben jetzt die Wahl: entweder einen der spärlichen Aufzüge suchen und sich anstellen oder ins Treppenhaus „Vorsicht“ rufen und den Hartschalenkoffer die Treppe hinunterschubsen.

An den Bahnsteigzugängen hängen Monochrom-Anzeiger, teils vom Sonnenlicht vergilbt. Ihnen sieht man ihr Alter an. Kein Vergleich zu den modernen Farbdisplays, wie man sie zum Beispiel am Bahnhof Berlin-Charlottenburg erleben kann. An den Bushaltestellen hat sich die BVG nur für ihre eigene Linie eine kleine Anzeigetafel im Haltestellenkubus spendiert. Die restlichen 9 Haltestellen für die Umlandbetriebe haben nur die billigen Schaschlik-Spieße mit Papieraushang erhalten. Einem Hauptstadtflughafen ist das alles nicht würdig.

Und wenn sich nun doch ein Fahrgast nach seiner Flugreise zumutet, den kilometerlangen Bussteig abzulaufen, um seine Umlandlinie zu finden (denn eine große Übersichtstafel, was wo abfährt, wie einst am Flughafen Tegel, gibt es hier nicht), stolpert er dabei über mehrere Hochborde an Autozufahrten, die dringend noch abgesenkt werden müssen!

Ganz arm dran sind Reisende, die mit dem Fernbus weiterfahren möchten. Die Fernbusstation am Terminal 1-2 ist so weit weg und so irreführend und lückenhaft ausgeschildert, dass sich wohl niemand von allein dorthin verirrt. Auch dort gibt es wieder null elektronische Information. Genauso wie am Terminal 5. Dort ist der neue Busbahnhof, der zwischen Bahnhof und Terminal 5 am Fußgängerlaufsteg entstehen sollte, noch im Bau. In der Zwischenzeit halten die Busse mal am Terminal und mal am Bahnhof – wo man landet, ist vom Zufall bestimmt. Ein Konzept ist jedenfalls nicht zu erkennen.

Dafür gibt es am Terminal 5 gute Tarif- und Linienübersichten – zumindest für das Schienennetz. Aber nur, wenn man zunächst den langen beschwerlichen Weg vom Terminal bis in den Bahnhofstunnel auf sich genommen hat – also viel zu spät. Solche Informationen gehören so dicht ans Terminal wie möglich!

Fazit

Zusammenfassend kann man sagen: Die Zustände für ÖPNV-Kunden, die den neuen Flughafen BER tatsächlich benutzen (und nicht nur mal kurz gucken gefahren sind), sind stark verbesserungswürdig. Aber, und das ist die gute Nachricht, mit mäßigem Aufwand auch recht einfach verbesserungsfähig. Gut, Aufzüge und Fahrtreppen nachzurüsten, ist etwas aufwändiger. Aber mehr moderne Anzeigen und digitales Nachrüsten (nicht nur, aber besonders) für die Umland- und Fernbuslinien, große Übersichtspläne für Tarifgebiete, Bus-Abfahrts-Positionen (Fern und Regionallinien) und auch Liniennetzpläne zum Mitnehmen sowie der ein oder andere abgesenkte Bordstein und allgemein eine bessere ÖPNV-Ausschilderung ... Das ist alles leicht gemacht – wenn man nur überlegt und ein Konzept erstellt. Das ist hier allerdings bisher offensichtlich noch nicht passiert. Also los!