



Wir sind unabhängig und wollen es bleiben. Unterstützen Sie uns dabei?

Mobilität

BER-Bahnhof im Test: Züge und Bahnsteige passen nicht zueinander

Wer in den Flughafenexpress einsteigen will, muss Stufen überwinden. Senioren und Fahrgastvertreter von Pro Bahn stellen weitere Mankos fest.

Peter Neumann, 27.1.2021 - 16:49 Uhr

Artikel anhören



Foto: Berliner Zeitung/Benjamin Pritzkeleit

Der Flughafenbahnhof unter dem BER. Als er im Oktober feierlich eröffnet wurde, teilten sich ein roter Regionalzug und ein weißer Fernzug der Deutschen Bahn ausnahmsweise ein Gleis.

Berlin – Es ist ein Problem, das an vielen Bahnhöfen besteht: Die Höhe der Bahnsteige und der Einstieg vieler Züge passen nicht zueinander. So ist es auch in der jüngsten Bahnstation der Hauptstadt-Region, dem Flughafenbahnhof unter dem BER. Aber auch bei anderen Themen gibt es Anlass zur Kritik – trotz einer „gewissen Wohlfühlatmosphäre“ in der Tunnelstation, Sauberkeit und guter Beleuchtung. Das geht aus einem Testbericht hervor, den die Senior Research Group und der Fahrgastverband Pro Bahn Berlin-Brandenburg am Mittwoch veröffentlicht haben.

2011 ging der Flughafenbahnhof in Betrieb – pünktlich. Allerdings durften dort fast neun Jahre lang keine Fahrgäste ein- und aussteigen, weil sich der Bau und die Fertigstellung des direkt darüber gelegenen neuen Terminalgebäudes immer wieder verzögerten. Erst am 26. Oktober des vergangenen Jahres begann der S-Bahn-Verkehr. Seit dem 31. Oktober, dem Tag der BER-Eröffnung, halten auch an den beiden anderen Bahnsteigen Züge – im Regional- und Fernverkehr. Zwar findet wegen Corona derzeit kaum Flugbetrieb statt. Doch klar ist, dass der Bahnhof Flughafen BER – Terminal 1–2 wieder stärker genutzt wird, sobald das Passagieraufkommen zunimmt. Darum gerät er schon jetzt immer wieder in das Blickfeld von Experten.

Mobilität

Die Züge zum Flughafen BER haben neun Jahre Verspätung

Einigen von ihnen fiel schon bald auf, dass dort Fahrgäste des Regionalverkehrs anders als zum Beispiel S-Bahn-Fahrgäste nicht stufenfrei ein- und aussteigen können. Bei den Triebzügen vom Typ Talent, die auf den Linien RE7 und RB14 die Verbindung nach Berlin herstellen, ist vom Bahnsteig aus ein Schritt nach unten zu tun. Der Bahnsteig hat eine Höhe von 76 Zentimetern, doch der Einstieg liegt 16 Zentimeter tiefer. Beim Flughafenexpress FEX, dessen Wagen aus Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg stammen, befindet sich der Einstieg entweder in 60 Zentimeter oder in einem Meter Höhe. „Doppelstockwagen mit einer Einstiegshöhe von 76 Zentimetern sind nicht kurzfristig verfügbar“, bedauerte ein Bahnsprecher.

„Es ist ein Glaubenskrieg“

Mobile Rampen, die vom Kundenbetreuer oder dem Fahrpersonal angelegt werden, können die Stufen überbrücken, sagte Joachim Radünz vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB). „Insofern sind alle Voraussetzungen für die Nutzung der Regionalzüge zum Beispiel mit Rollstühlen gegeben“, sagte er. Trotzdem bleibt die Kritik: Der Bahnhof ist nicht ohne weiteres barrierefrei nutzbar.

„Das Problem besteht europaweit. Es gibt viele verschiedene Einstiegshöhen, die nicht harmonisierbar sind“, erklärte Jens Wieseke vom Fahrgastverband. Die Europäische Union trage dem Rechnung und lasse verschiedene Höhen zu – 103, 96, 76, 55, 38 Zentimeter und weniger. Im nationalen deutschen Recht schreibe die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung 76 Zentimeter als Regelhöhe vor.

Was aber leider nicht heißt, dass es keine Ausnahmen gibt. So lassen sich in Berlin und Brandenburg durchaus auch Bahnsteige mit anderen Höhen finden – etwa in Lichtenberg und Mahlsdorf, sagte ein Bahn-Insider. „Es ist ein Glaubenskrieg.“ In Berlin und Brandenburg habe der Verkehrsverbund in vielen Fällen Züge mit 55 Zentimetern Einstiegshöhe bestellt, hieß es.

Flughafen BER

Der Bahnhof, den keiner kennt, geht endlich ans Netz

Doch das beginnt sich zu ändern. Die geplanten Neubaufahrzeuge für die Linien RE1, RB33, RB37 und RB51 würden für einen stufenfreien Einstieg an 76 Zentimeter hohen Bahnsteigen optimiert, teilte VBB-Sprecher Radünz mit. „Die neuen Doppelstockzüge für die Linie RE1 werden sogar über verschiedene Einstiegshöhen verfügen“ – 55 und 76 Zentimeter.

Wlan nur auf der Zwischenebene

Nun beleuchtet ein Bericht andere Bereiche des neuen Berliner Flughafenbahnhofs. Bei dem Test haben die Senior Research Group, die am Zentrum Technik und Gesellschaft der Technischen Universität Berlin angesiedelt ist, und Pro Bahn Berlin-Brandenburg zusammengearbeitet.

Die Orientierung und Wegeleitung wurden als „zufriedenstellend“ bewertet – keine Bestnote. So fehlten im Bahnhof Hinweise, wie man sich im Flughafenbereich weiter orientieren kann und wo Umsteiger die am BER haltenden Linienbusse finden, hieß es nach einer Begehung. Ein weiteres Manko: Die Durchsagen seien schwer zu verstehen, wenn Züge einfahren, und es gebe sie nur auf Deutsch: „Das ist unzureichend.“ Nicht zuletzt: „Wlan ist nur auf der Zwischenebene möglich, auf den Bahnsteigen nicht.“

Zweites Thema: die Sicherheit. „Insgesamt kann man sich sicher fühlen“, so die Tester. Alle öffentlichen Bereiche seien „sehr sauber“, die Station sei „überall sehr gut ausgeleuchtet“. Allerdings sei die Ausschilderung für Notfälle mangelhaft. Zwar seien Wechselsprechanlagen in Betrieb, doch als die Tester sie nutzen wollten, war die Gegenstelle offensichtlich nicht besetzt.

Foto: imago images/Jürgen Heinrich

Im Flughafenbahnhof gibt es nur aufwärts führende Fahrtreppen. Ursprünglich sollten die Aufgänge breiter ausfallen, dann hätte es auch Platz für Fahrtreppen nach unten gegeben. Doch die Flughafengesellschaft, Bauherr des Bahnhofs, wollte sparen.

Beim Thema Barrierefreiheit gab es einige Kritik. Wie bereits oft bemängelt, gibt es im Bahnhof keine abwärts führenden Fahrtreppen. Für Fahrgäste mit Gepäck sei das ein Handicap, so die Tester. Für sie seien die Treppen „nur sehr mühsam zu bewältigen“. Die Fahrtreppen sollten auf automatischen Wechselbetrieb umgestellt werden – je nachdem, in welche Richtung sich die Haupt-Fahrgastströme bewegen. Der BER-Bahnhof verfüge zwar über Aufzüge, die aber meist im Doppelpack miteinander gekoppelt seien. „Wenn ein Aufzug defekt ist, bedeutet dies, dass der zweite daneben auch nicht fährt“, so die Analyse. Zudem seien einige Bahnsteigbereiche relativ schmal. Wenn sich Reisende dort begegnen, entstünde „ein Gefühl der Unsicherheit“.

Die Tester regten auch an, die Wegeleitung zu verbessern und Gepäckschließfächer zu installieren. „Wir werden aufmerksam beobachten, ob und wann unsere Vorschläge umgesetzt werden“, sagte Peter Cornelius von Pro Bahn.

Empfehlungen

Einzelhandel

Wie ein Start-up den Berliner Einzelhandel im Lockdown stärken will

Großbritannien

Klimawandel: Zerfall rund um Karl Marx' Grab

Seuchen machen Geschichte

Durch Cholera die Arbeitslosigkeit senken

Weitere aktuelle Themen

Pandemie

Spielverlag: Mensch ärgere dich nicht in der Corona-

In Lockdown-Zeiten verbringen Menschen zwangsläufig mehr Zeit zuhause. Das haben Unternehmen wie Schmidt Spiele. Gut für Gewinner und

Florian Thalmann, 29.01.2021

Corona-Gewinner

Von null auf hundert: Wie der Fitnesstrainer Michael

Viele Fitnesstrainer stehen vor dem Ruin, bei Michael Breda beflügelt. Fühlt er sich schlecht wegen seines Erfolgs?

Philipp Hauner, 29.01.2021

Fahradkuriere von Wolt & Co.

Die Liefer-Helden des Lockdowns

Für Kassierer wurde geklatscht, doch Lieferboten verdienen trotzdem Kälte und Corona. Wir haben zwei Fahrer durch

Dominik Bardow, 29.01.2021

© Berliner Verlag GmbH 2021. Alle Rechte vorbehalten.

