

## Schlechter Service am Potsdamer Hauptbahnhof - MAZ 12.07.2013

Im letzten Teil der MAZ-Bahnhofsserie steht der Potsdamer Hauptbahnhof auf der Liste. Zwar bietet er jede Menge Einkaufsläden, speziell für Gehbehinderte und Passagiere, die schnell umsteigen wollen, ist das Gebäude aber kein Vergnügen

**Potsdam.** Bahnhöfe sind dazu da, um in einer fremden Stadt anzukommen. Um voneinander Abschied zu nehmen, um täglich zur Arbeit zu fahren. Bahnhöfe sind oder waren zumindest früher die Visitenkarte, das Schaufenster, das Eingangstor zu einer Stadt. Ist der Potsdamer Hauptbahnhof ein solcher Bahnhof oder doch nur ein großes, anonymes Einkaufszentrum mit Gleisanschluss?

„Es ist beides“, sagt Center-Managerin Jana Strohbach diplomatisch, „ich möchte da keine Wertung vornehmen.“ Gisbert Gahler von der Bahn schreibt: „Bahnhöfe sind heutzutage moderne Dienstleistungszentren. Daher wird dort ein vielfältiges Angebot vorgehalten.“ Der eigene Eindruck: In dem sechsgeschossigen Gebäude mit 38.000 Quadratmetern Handelsfläche und sechs Gleisen steht nicht das Reisen im Zentrum.

Gemessen an anderen Haltepunkten wirkt Brandenburgs wichtigster Bahnhof ausgesprochen komfortabel. Doch auch hier bleiben viele Wünsche offen. Beim letzten Test im Rahmen unserer Bahnhofsserie wurde die MAZ von Klaus-Dieter Zentgraf begleitet. Der 61-jährige Fotograf aus Wilhelmshorst (Potsdam-Mittelmark) ist seit einer Blutung im Kopf in seiner Beweglichkeit stark eingeschränkt – trotzdem hat er mehr als 100 Bahnhöfe in Brandenburg fotografiert. Kaum einer kennt die Stationen so gut wie er.

**Reisezentrum:** Potsdam Hbf hat eines – immerhin. Es öffnet werktags erst um 8 Uhr, der erste Zug fährt aber schon um 4.18 Uhr. „Was machen Sie, wenn Sie vor acht Uhr nach München wollen?“, fragt Zentgraf. In dem Raum sind von vier Schaltern lediglich zwei besetzt. Eine Deutschland-Karte gibt es nicht, Fahrpläne zum Mitnehmen nur recht wenige.

**Wartesaal:** Auf zwei Bahnsteigen stehen „Windschutzelemente“ und gläserne Warteräume. Diese sind schmutzig und im Winter nicht geheizt. Im Übergang über die Gleise entdeckt man nur einige Ali-Bänke. Wer sich dort niederlässt, stört mit den Beinen vorbeieilende Reisende. Andere Sitzplätze gibt es nur bei Händlern oder Gastronomen. Offensichtlich ist es nicht erwünscht, sich hier aufzuhalten ohne einzukaufen.

**Toiletten:** Die Toiletten am Bahnhofsvorplatz im Süden sind seit Kurzem geschlossen. Jetzt gibt es nur noch WCs an der Babelsberger Straße – für einen Gehbehinderten ein sehr langer Weg. Man habe sich dabei an anderen Bahnhöfen mit einer einzigen Toilettenanlage orientiert, sagt Managerin Strohbach. Keine gute Idee. Immerhin soll die Benutzung auch künftig kostenlos bleiben.

**Bahnsteige:** Von den Bahnsteigen führen zwei Aufgänge hoch zur „Spange“ über die Gleise: einer mit, einer ohne Rolltreppe. Das ist zu wenig und sie sind zu schmal. Warum wurde keine zweite Unterführung gebaut? Weil die Fahrgäste dann den Bahnhof schneller verlassen könnten und nicht erst die Läden und Verkaufsstände passieren müssten?

**Zugverbindungen:** Im Sommer 2005 hielten in Potsdam die letzten ICE-Züge. Seitdem ist die Landeshauptstadt vom Fernverkehr so gut wie abgehängt. Zentgraf besitzt das Zuglaufschild eines längst eingestellten Interregios namens „Mark Brandenburg“. „Man konnte von hier aus direkt nach Aachen fahren“, staunt er.

Täglich benutzen rund 55.000 Reisende den Hauptbahnhof. Am gleichen Platz wurde 1838 der erste Potsdamer Bahnhof errichtet – daran erinnert nichts. „Statt dessen wurde einfach nur Beton ausgegossen“, sagt Zentgraf. Auf ziemlich hässliche Weise: Kritiker sprachen von einer „chinesischen Mauer“ oder vom „Potsdam-Bunker“. Aber Reisende wollen keine Betonburgen, die aussehen wie anderswo auf der Grünen Wiese auch. Sie wollen neugierig gemacht werden auf die fremde Stadt. Sie wollen wissen, ob sie schneller mit dem verspäteten Regionalzug in Berlin sind oder mit der S-Bahn. Sind sie behindert, würden sie sich über die Hilfe einer Bahnhofsmission freuen. Keine Chance. Aber einkaufen kann jeder, so viel er will. Von Klaus Stark