

■ Berlin

Fußball in Köpenick = Verkehrschaos: Ursachen und Lösungsmöglichkeiten

aus SIGNAL 04/2008 (September 2008), Seite 8-9 (Artikel-Nr: 10000229)
IGEB Stadtverkehr

Idyllisch liegt das »Stadion an der Alten Försterei« in Berlin-Köpenick direkt an der Wuhlheide. Aber etwa alle zwei Wochen, wenn der 1. FC Union Berlin hier ein Fußballspiel austrägt, ist es mit der Ruhe vorbei. Dann strömen die Fans aus allen Himmelsrichtungen ins Stadion. Gerade in der letzten Zeit gab es häufig Probleme mit der Verkehrsabwicklung bei den Spielen, die große Teile des Köpenicker Nahverkehrs lahm legten.

Der 1. FC Union spielt seit 1920 im »Stadion an der Alten Försterei«. Seit Jahren gibt es Diskussionen um den Standort, da das Stadion marode ist und dringend saniert werden muss. Die Fans bekennen sich klar zum traditionellen Standort. Im Frühjahr gab es endlich auch von der Politik eine Zusage, dass der Verein dort bleiben kann.

Daraufhin begann im Juni, überwiegend privat finanziert, die längst fällige Sanierung des Stadions. Wohl einmalig in Deutschland findet der Umbau mit reger Beteiligung der Fans des Vereins statt. Mit der ersten Ausbaustufe bis vsl. November erhöht sich die Stadionkapazität von 18 000 auf 20 500 Plätze. Dann ist die Alte Försterei die zweitgrößte Sportstätte Berlins. In einer zweiten Ausbaustufe, die voraussichtlich im Frühjahr 2009 startet, wird die Platzkapazität auf dann etwa 23 500 Plätze erhöht. Der Zuschauerschnitt des Vereins liegt derzeit bei 7100 Zuschauern pro Saison-Spiel, aber zu Spitzenspielen kommen auch deutlich über 10 000.

Verkehrliche Erschließung des Stadions

Die meisten Zuschauer kommen mit S-Bahn und Straßenbahn zum Stadion, mit der S-Bahn (hauptsächlich S 3) aus den Innenstadtbezirken, mit der Straßenbahn aus dem Raum Schöneeweide (Linien 27, 63, 67).

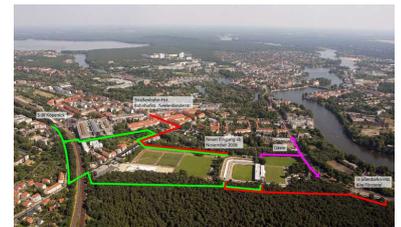
Mit dem Auto kommen nur wenige, da es so gut wie keine Parkplätze gibt. Diese Situation verschärft sich vor allem dann, wenn gleichzeitig in der benachbarten Parkbühne ein Konzert stattfindet wie zuletzt am 31. Mai.

Der Anteil der Radfahrer unter den Zuschauern wächst, aber es mangelt an geeigneten Abstellanlagen in Stadionnähe.

Aktuelle Verkehrssituation

Bei Spielen des Berliner Erstligisten Hertha BSC im Olympiastadion gibt es bei S- und U-Bahn stets ein Zusatzangebot, dessen Umfang sich nach der erwarteten Zuschauerzahl richtet. Wenn aber bei Union schon vorab mit mindestens 15 000 Zuschauern gerechnet wird und am Spieltag auf der S-Bahn-Linie 3 dennoch nur Kurzzüge unterwegs sind, dann ist das absolut unverständlich.

Markante Beispiele für die gravierenden Probleme bei der Verkehrsabwicklung waren die Spiele am 8., 17. und 31. Mai. Hier kamen jeweils zwischen 11 000 und 15 000



In der Umgebung des Stadions befinden sich die S-Bahnhöfe Köpenick und Spindlersfeld. Die Straßenbahn hält quasi direkt vor der Tür. (Foto: Hupe, union-foto.de, Eintragungen: IGEB)



Straßenbahn-Haltestelle Alte Försterei. Die Gitter versperren den direkten Weg zum Stadion und müssen zugunsten eines Ostabgangs beseitigt werden. (Foto: Jens Ullrich)

Zuschauer ins Stadion. Jedes Mal hatte das negative Folgen für den gesamten ÖPNV in Köpenick, wie Warnhinweise der BVG im Internet vor dem Spiel am 8. Mai zeigten. Absurd war, dass die S-Bahn als Ausweichmöglichkeit für die Zugausfälle auf der S 47 die BVG-Buslinie 167 angab, die von der BVG als eine der Linien mit möglichen Beeinträchtigungen genannt wurde. An den anderen Spieltagen im Mai gab es ähnliche Einschränkungen.

Auch der Verein hat sich zu den Verkehrsproblemen, verschärft durch Sicherheitsmaßnahmen, auf seiner Homepage geäußert, zum Beispiel vor dem Spiel des 1. FC Union gegen Dresden: »Durch den Abgang der Gästefans ergibt sich ein Aussetzen der Straßenbahn. Nach Absprache werden Straßenbahnzüge für den Straßenbahnverkehr in Richtung Berlin-Schöneweide auf der Strecke bereitgehalten, um diese unmittelbar nach Maßnahmebeendigung einzusetzen. Nach dem Abmarsch der Gästefans werden die Straßenbahnen in Richtung Altstadt Köpenick in kurzen Zeitabständen fahren. Der 1. FC Union bittet seine Zuschauer nach dem Spielschluss um die notwendige Geduld bei der Durchführung aller notwendigen Maßnahmen. Insbesondere Straßenbahnfahrer sollten nach Spielschluss noch etwas im Stadion verweilen.«

Die »bereitgehaltenen« Straßenbahnen gab es nach Angaben betroffener Fans allerdings nicht. Es ist nicht nachzuvollziehen, wieso erst Sonderzüge angekündigt werden und diese dann nicht fahren - und das ohne Information der Fans an der Haltestelle.

Schon seit einigen Jahren gibt es immer wieder diese Probleme, die vor allem den Straßenbahnverkehr betreffen. Einige aktuelle Erfahrungen von Fans, dokumentiert im Internet:

»Ick stehe da mit meinem Sohn in der Kälte und niemand kann sagen, wann die nächste Straßenbahn fahren wird ... Irgendwann dann durchgefroren und genervt, 6 km zum Bahnhof gelaufen - das kann es doch nicht sein!!!«

»Soll ich wieder im strömenden Regen stehen und danach 1 Stunde auf ´ne Straßenbahn warten?«

»Ich versuche es auch wieder und bringe jemand, der überzeugt werden muss, mit... und freue' mich jetzt schon, ihm die Stunde Wartezeit an der Straßenbahn zu erklären.«

»Ich werde mit dem Fahrrad kommen, weil die Straßenbahn nach Wendenschloß dann bestimmt wieder nicht fährt, wenn alles abgesperrt ist.«

»Wie sieht dit denn nachm Spiel aus? Kann mir das bitte jemand sagen? Dann brauch ich nicht (und andere) ´ne Stunde auf die Straßenbahn warten und loofe gleich nach Köpenick.«

Es besteht also dringender Handlungsbedarf.

Verbesserungsvorschläge Straßenbahn

An der Straßenbahn-Haltestelle Alte Försterei fehlt weiterhin der dringend notwendige Übergang am östlichen Ende der Haltestelle. Die Haltestelle kann nur in westlicher Richtung verlassen werden. Da sich das Stadion aber östlich der Haltestelle befindet, wird hier natürlich trotz Gitter die Straße überquert. Dies führt regelmäßig zu Konflikten mit dem Autoverkehr. Deshalb muss die Straßenbahn-Haltestelle Alte Försterei dringend einen östlichen Abgang erhalten.

Des Weiteren sollte vermieden werden, dass die Fans nach Spielende längere Zeit auf die Straßenbahn warten müssen. Dazu könnten beispielsweise mit Spielende einzelne Züge vor der Haltestelle bereitgestellt werden, um dann beim Eintreffen der Fans in die Haltestelle zu fahren. Sinnvoll wäre dazu der Bau eines dritten Gleises östlich der Haltestelle, um durch das Abstellen von Sonderzügen den Regelbetrieb nicht zu behindern.

Um wartende Fans an der Haltestelle besser zu informieren, sollte ein Fahrgastinformationssystem bereitgestellt werden. Das könnten ein Daisy-Anzeiger oder einfach ein Lautsprecher sein, über den von der Betriebsleitstelle Informationen an die Fahrgäste gegeben werden.

Bei erhöhtem Verkehrsaufkommen (mehr als 7000 Zuschauer) sollte in einem gewissen Umfang ein Straßenbahn-Sonderverkehr (beispielsweise Verdichtung des existierenden Angebotes auf einen 5-Minuten-Takt) angeboten werden. Als Route bietet sich die Verbindung S-Bahnhof Schöneweide--Alte Försterei--S-Bahnhof Köpenick an. Auf dem Abschnitt Schöneweide-- Alte Försterei ist das größte Aufkommen zu verzeichnen. Aber auch der Abschnitt zum S-Bahnhof Köpenick ist wichtig. Gästefans (falls diese nicht gesondert zum Stadion geführt werden), haben bereits häufiger den langen Weg vom S-Bahnhof Köpenick bis zum Gästeeingang des Stadions bemängelt. Auch durch den Bau der neuen Haupttribüne des Stadions, deren Eingangsbereich dann am besten von der Straße An der Wuhlheide erreicht wird, dürfte für ein höheres Verkehrsaufkommen auf diesem Abschnitt sorgen.

Des Weiteren sollte an Spieltagen der Einsatz von Doppeltraktionen im gesamten Köpenicker Netz statt den derzeit üblichen Solo-Wagen in Erwägung gezogen werden, vor allem in Richtung Mahlsdorf.

Verbesserungsvorschläge S-Bahn

Auch mit der S-Bahn gibt es immer wieder Probleme. Die S 47 nach Spindlersfeld ist nicht für die Anfahrt geeignet, da es immer wieder vorkommt, dass die Strecke als Sonderroute für die Gästefans genutzt wird. Dadurch steht sie dann für einen längeren Zeitraum allen anderen Nutzern nicht zur Verfügung. Hier muss man sich die Frage stellen, warum ausgerechnet die S 47 für diesen Sonderverkehr genutzt wird. Da die Strecke nach Spindlersfeld nur eingleisig ist und im 20-Minuten-Takt bedient wird, kann in solchen Fällen für längere Zeit kein regulärer Verkehr durchgeführt werden. Besser wäre es, als Sonder-Route für Gästefans die S 3 zu nutzen und die Fans vom S-Bahnhof Wuhlheide zum Stadion zu führen. Das wurde in der letzten Saison bereits einmal praktiziert und schien gut zu funktionieren. Es ist auf alle Fälle besser, als die Gästefans über die Köpenicker Altstadt nach Spindlersfeld zu leiten, wodurch der gesamte Verkehr in Köpenick zeitweise zum Erliegen kommt.

Auf der S 3, die eine Hauptlast des Stadionverkehrs zu bewältigen hat, kommt es regelmäßig zum Einsatz von Kurzzügen mit nur vier Wagen, zuletzt beobachtet am 31. Mai zum Saison-Endspiel gegen Oberhausen, als jeder zweite Zug als Kurzzug unterwegs war. Schon drei Stunden vor Spielbeginn waren diese Züge sehr voll. Deshalb muss die S 3 an Spieltagen immer mit Vollzügen gefahren werden. Bei Bedarf sollten Einsetzer für den Abschnitt Köpenick--Ostkreuz bereitgehalten werden.

Anpassungen der Infrastruktur

Es müssen aber auch Investitionen in die Infrastruktur in Betracht gezogen werden. Hier ist das Land Berlin gefordert, ähnlich wie beim Bau der O2-Arena in Friedrichshain, einem privaten Veranstaltungsort ähnlicher Größe (17 000 Plätze), öffentliche Gelder für die Infrastruktur bereitzustellen.

Die Straßenbahn-Haltestelle Alte Försterei sollte geringfügig nach Osten verschoben werden, um näher an den künftigen zentralen Eingangsbereich des Stadions (Höhe Forsthaus) zu rücken. Des Weiteren sollte das bereits erwähnte dritte Gleis gebaut werden, um bei der Bereitstellung von Sonderzügen den Regelbetrieb nicht zu behindern.

Ein Verlegen der Haltestelle auf die Nordseite der Straße An der Wuhlheide hätte den Vorteil, dass der Stadionverkehr unabhängig vom Autoverkehr erfolgen könnte. Nachteil wäre allerdings das zweimalige Kreuzen der Fahrbahnen.

Kombiticket

Wichtig ist auch die Einführung eines Kombitickets (Eintrittskarte ist zugleich VBBFahrkarte). Dieses Angebot gibt es in vielen Verkehrsverbänden Deutschlands, warum soll das nicht auch hier möglich sein? So wirbt der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV): »Für die Heimspiele einiger Fußballvereine im RMV-Verbundgebiet gilt die Eintrittskarte zugleich als Fahrkarte in den Verkehrsmitteln des RMV. Damit können Fans zu den Heimspielen der aktuellen Saison ohne nervenaufreibende Parkplatzsuche und ohne Aufpreis Busse und Bahnen zur Hin- und Rückfahrt nutzen.«

Reden Sie miteinander!

Das erste Spiel im sanierten Stadion findet voraussichtlich im November statt. Die Zeit ist also selbst für kleine Maßnahmen knapp. Entscheidend aber ist, dass die Verkehrsprobleme »da draußen in Köpenick« endlich ernst genommen werden und sich Vertreter von Verein, Bezirk, BVG, S-Bahn und Polizei zusammensetzen, um gemeinsam kurz- und mittelfristige Verbesserungen zu erarbeiten.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000229>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten