

■ Verkehrspolitik und -planung

Olympia 2000 für Fahrgäste

aus SIGNAL 02/1993 (März 1993), Seite 17-18 (Artikel-Nr: 10001598)

IGEB

Ein ernstzunehmendes Verkehrskonzept für die Ausrichtung der Olympischen Spiele 2000 in Berlin fehlt bisher. Während Manchester als Konkurrent um die Austragung der Spiele bis zum Jahr 2000 ein umfassendes Nahverkehrssystem mit Schwerpunkt Straßenbahn aufbaut und Sidney ebenfalls mit innovativen Ideen den Schwerpunkt seiner Bewerbung auf die Bewältigung des Verkehrs richtet, fällt dem Senat von Berlin trotz gravierender Probleme in der Stadt nichts ein. Daher werden hier Auszüge aus den Vorstellungen des Berliner Fahrgastverbandes IGEB zur Bewältigung des Olympia-Verkehrs veröffentlicht.

Die bisher bekannten offiziellen Vorstellungen gehen davon aus, daß die Olympischen Spiele 2000 in Berlin mit vergammelten Regionalbahnstrecken, die weit vor der Stadt enden, stillgelegten S-Bahn-Strecken und einer völlig veralteten Straßenbahn auf maroden Gleisen bewältigt werden sollen. Maßnahmen zur Sanierung, Reaktivierung und zum Ausbau dieser Verkehrsmittel sind im Senatskonzept nicht enthalten. Die einzige Maßnahme, die überhaupt mit dem öffentlichen Nahverkehr in Verbindung zu bringen ist, ist der dreigleisige Neubau des U-Bhfs. Schwartzkopffstraße am ehemaligen Stadion der Weltjugend.

U-Bhf. Schwartzkopffstraße

Um die maximal 20.000 Besucher der dort geplanten und mit Senatsmitteln gebauten Olympia-Halle zu bewältigen, wird von Senatsseite der Bau eines zweiten Bahnsteigs und einer ausgedehnten Abstellanlage für erforderlich gehalten. Diese Baumaßnahme, die auf mehr als 150 Millionen DM geschätzt wird, hat allein nur geringen verkehrlichen Wert. Gleichzeitig soll das Nahverkehrsangebot im Bereich der Olympia-Halle erheblich geschwächt werden. Die Straßenbahn in der Chausseestraße soll stillgelegt und abgerissen werden, eine neue Trasse in der Scharnhorststraße gleicht dies nicht aus.

Olympia-Expreß

Für die Besucher von Olympia 2000 ist eine Fahrt mit dem mehr als 250 Mio DM teuren Olympia-Expreß verboten. Dieser Zug ist für Funktionäre, Reporter und Sportler reserviert. Nach 16 Tagen Olympia werden die eigens für den Expreß geschaffenen Gleise, Signalanlagen, Fahrleitungsmasten und Bahnsteige wieder abgerissen. Während an nahezu jeder Stelle der Stadt dringend überholungsbedürftige Straßenbahngleise und stillliegende S-Bahn-Strecken auffallen, ist das Glanzstück des Senatskonzeptes ein Wegwerfartikel für eine Viertelmilliarde ohne Nutzen für die Stadt.

Flucht vor den realen Problemen

Zu Olympia 2000 werden täglich 83.000 Teilnehmer und 16.000 Medien Vertreter und im Gesamtzeitraum etwa 3 Millionen Besucher erwartet. Unterstellt man den Medienvertretern drei Fahrten pro Tag und allen anderen nur zwei Fahrten pro Tag,

müssen von BVG und Reichsbahn täglich 1.200.000 Fahrgäste zusätzlich bewältigt werden. Dies entspricht einem Anstieg um etwa 25% gegenüber den Fahrgastzahlen des Berufsverkehrs. Diesem Zuwachs auf der Nachfrageseite steht als Erweiterung des Angebotes lediglich eine zusätzliche Bahnsteigkante an der Olympia-Halle gegenüber - welche ein unglaubliches Mißverhältnis.

Olympischer Straßenbau

Da nach offizieller Planung trotz Olympia kein Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs stattfindet, müssen die zu erwartenden Verkehrsströme durch massiven Straßenausbau und -neubau bewältigt werden. In einem Konzept vom Mai 1990 wird das als Ausweisung und Bau spezieller Olympiastraßen bezeichnet. Für die Rummelsburger Bucht beispielsweise, den geplanten Standort der Olympischen Familie, an dem zur Nachnutzung 3400 Wohnungen und 13.000 Arbeitsplätze entstehen sollen, ist der Ausbau des mittleren Tangentenringes, ein Durchbruch einer Direktverbindung zwischen Markgrafendamm und Bahnhofstraße sowie die Schaffung zusätzlicher Anbindungen zum überörtlichen Hauptstraßennetz vorgesehen. In der gleichen planerischen Überlegung wird das derzeit vorhandene ÖPNV-Angebot für ausreichend gehalten. Es besteht aus zwei S-Bahnstationen in extremer Randlage und der Bummel-Buslinie 143.

Olympia im Dieselqualm

Für die Feinverteilung im Bereich der Sportstätten ist ein "Bus-Shuttle-System" vorgesehen. Auch hier wird groblich verkannt, daß sich Busse zur Bewältigung großer Verkehrsmengen grundsätzlich nicht eignen. Zudem tragen Busse schon heute zu 25% zur Luftverschmutzung der Berliner City mit krebserregenden Stoffen bei. Es ist scharf zu kritisieren, daß diese Luftverschmutzung durch langsame, unbequeme Busse noch deutlich erhöht wird. Alternative Antriebe wie z.B. Erdgasmotoren sind noch nicht über das Versuchsstadium hinaus bzw. tragen, wie z.B. batteriebetriebene Fahrzeuge, letztendlich zu noch mehr Luftverschmutzung bei.

Über die erheblichen Kosten für Fahrzeuge, Personal und Straßen bei Installation des Shuttle-Systems liegen bisher keine Zahlen vor. Aufgrund vorliegender Erfahrungen kann jedoch von Kosten in Höhe von mindestens 50 Mio. DM (ohne Fahrzeugbeschaffung) ausgegangen werden.

Unzureichende Berücksichtigung der Behinderten

Verbunden mit der Olympiade sind die Weltspiele der Behinderten, die Paralympics. Berlin verfügt weder über ein behindertengerechtes Verkehrsnetz noch über Konzepte, die alle Versäumnisse der letzten Jahrzehnte in nur sieben Jahren wieder aufholen lassen. Bei U- und S-Bahn fehlen an über 100 Stationen Rampen bzw. Aufzüge; neue Niederflurstraßenbahnen sollen auch im Jahr 2000 die Ausnahme sein. Selbst der geringe Anteil behindertengerechter Busse bleibt wirkungslos, wenn die dazugehörige Haltestellenausstattung mit Buskaps vom Staatssekretär der Verkehrsverwaltung verboten wird. Noch düsterer sieht die Situation bei der Berücksichtigung der Belange von Seh- und Hörbehinderten aus, die von Senat und BVG vollständig ignoriert werden.

Grundsätze für ein realistisches olympisches Verkehrskonzept

Die aufgezeigten Kritikpunkte machen deutlich, daß Berlin wohl nicht mit der Verwirklichung der z.T. absurden Vorstellungen rechnen muß. Ein realitätsnahes Olympia-Verkehrskonzept muß folgende Grundsätze berücksichtigen: - Aufbau eines einheitlichen Olympia-Verkehrssystems für Sportler, Funktionäre, Presse, Zuschauer und "normale" Fahrgäste,
Investitionen ausschließlich in Verkehrsinfrastruktur, die vollständig und ohne Umbauten weiternutzbar ist,
Neubau nur bei Verkehrsmitteln mit hohem Nachholbedarf bei gleichzeitig niedrigen Kosten und hoher Wirksamkeit, also nur bei Regionalschnellbahn, S-Bahn und Straßenbahn,
Durchsetzung eines gesonderten Paralympics-Programms zur Aufholung des Nachholbedarfs bei der behindertengerechten Ausstattung der Verkehrsmittel.

Olympia-Verkehrskonzept für Fahrgäste

An den wichtigsten Sportstätten und Wohneinrichtungen soll gezeigt werden, wie eine olympische Verkehrserschließung mit bleibendem Nutzen für die Stadt erreicht werden kann.

Olympiastadion

Das Olympiastadion und die angrenzenden Sportstätten sind die wichtigsten Austragungsorte. Allein hier sollen sieben Disziplinen ausgetragen werden. Grundsatz der Verkehrserschließung muß es sein, möglichst viele Vernetzungen zwischen den Verkehrsträgern U-Bahn, S-Bahn und Regionalschnellbahn zu schaffen und das Erreichen jeder Sportstätte ohne Aufbau eines weiteren Verkehrssystem ("Shuttle-System") zu gewährleisten. Im einzelnen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Wiederinbetriebnahme der S-Bahn Westkreuz bis Falkensee mit den Olympiabahnhöfen Olympiastadion und Pichelsberg, letzterer mit zusätzlichem Westausgang,
Reaktivierung des 8-gleisigen Veranstaltungsbahnhofs Olympiastadion. Dadurch wird in Richtung Stadt eine hohe Beförderungsleistung bereitgestellt. Anders als am Standort der Olympiahalle in der City liegt am Olympiastadion der Schwerpunkt des Verkehrs auf nur einer Richtung. Daher ist die Nutzung von Aufstellgleisen an dieser Stelle sinnvoll.
Die geforderte Erschließungs- und Nahverbindungsfunktion übernehmen moderne, elektrisch betriebene, auf Straßenniveau spurgeführte Fahrzeuge mit stufenlosen Einstiegen (sog. Niederflur-Straßenbahnen), die auf vier Linien Spandau, die westlichen Olympia-Standorte, Charlottenburg und das vorhandene Straßenbahnnetz verbinden. Die Messehallen, in denen ein Großteil der Hallensportarten untergebracht ist, können ebenfalls durch diese Linien erschlossen werden.

Durch eine Erschließung mit der Straßenbahn ist im Gegensatz zum geplanten Shuttle-Bus-System auch kein Straßenbau erforderlich. Die Erzeugung neuen Straßenverkehrs, die mit jedem Straßenaus- und -neubau einhergeht, kann so vermieden werden.

Olympiahalle

Die Erschließung der Olympiahalle, die auf dem Gelände des Stadions der Weltjugend errichtet wird, muß zusätzlich zur U-Bahn durch Straßenbahnlinien in alle Richtungen erfolgen. Auch hier wird fast ausnahmslos lediglich die Verwirklichung bereits bestehender Planungen gefordert, die vom Senat allerdings nicht mit Realisierungszeiträumen versehen worden sind.

Rummelsburger Bucht

Die Erschließung dieses Standortes sollte durch zwei Straßenbahnlinien in Ost-West-Richtung und in Nord-Süd-Richtung erfolgen. Auch bei der Anbindung der Rummelsburger Bucht an den Öffentlichen Personennahverkehr wird an offizielle Pläne angeknüpft. So wird das Schlesische Tor in wenigen Jahren von der Straßenbahn bedient, ebenso soll der Hauptbahnhof durch die Straßenbahn erschlossen werden.

Kapazitätssteigerung im Öffentlichen Nahverkehr

Durch die vorgesehene Umstellung von Buslinien auf modernen Straßenbahnbetrieb wird ein deutlicher Qualitätsgewinn im gesamten Berliner Öffentlichen Nahverkehr erreicht. Jedoch müssen zur Beförderung der Olympia-Zuschauer besonders hohe Kapazitäten geschaffen werden, die unmittelbar nach den Spielen nicht mehr in diesem Umfang benötigt werden. Auch hier ist die Erweiterung des Straßenbahnnetzes die einzige kostensparende Problemlösung. Berlin verfügt gegenwärtig über etwa 1000 Tatra-Straßenbahnwagen mit einer Lebensdauer von mindestens weiteren 10 Jahren. Daneben muß der Ersatz des Fahrzeugparks durch moderne Niederflurwagen weiter vorangetrieben werden. Der ersten Bestellung von 120 Fahrzeugen müssen weitere 500 Fahrzeuge folgen, die zum Teil bereits zur Olympiade 2000 zur Verfügung stehen. Somit ist es möglich, mit einem großen Bestand an älteren Tatra-Fahrzeugen sowie mit den nach und nach eintreffenden Neubaufahrzeugen für Olympia 2000 eine große Kapazitätsreserve aufzubauen. Ohne weitere Kosten können dann die Tatra-Wagen, nachdem sie bei der Olympiade nochmals zum Einsatz kamen, nach und nach ausrangiert werden.

Finanzierung

An vielen Stellen wird in diesem Konzept auf Planungen des Berliner Senats zurückgegriffen. Die Projekte des Senats müssen und können problemlos aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bestritten werden, wenn dafür auf verkehrlich sinnlose Milliardenprojekte wie die Regierungs-U-Bahn Alexanderplatz: - Lehrter Bahnhof - Flughafen Tegel verzichtet wird. Sicherzustellen sind daher nur die hier vorgeschlagenen Investitionen zur Erschließung der Olympia-Standorte. Da bei der Erstellung dieses Konzeptes im Gegensatz zu den offiziellen Vorstellungen auf eine 100%ige Nachnutzung Wert gelegt wurde, bietet die Ausrichtung der Olympischen Sommerspiele 2000 in Berlin die Gelegenheit, dringend erforderliche

Verbesserungen des Öffentlichen Nahverkehrs auch tatsächlich zu realisieren, anstatt sie immer nur zu versprechen. Die ermittelten Gesamtkosten in Höhe von ca. 370 Mio DM sind als olympia-bedingte Kosten nicht aus dem GVFG, sondern aus Zuschüssen des Bundes abzudecken bzw. vorzufinanzieren und aus den Olympia-Einnahmen abzulösen.

Das vollständige Olympia-Konzept mit genauer Darstellung der Führung aller vorgeschlagenen Linien ist erhältlich gegen Überweisung von 7,50 DM (einschl. Porto, Verpackung und Versand) auf das Konto 582605-102 beim Postgiroamt Berlin. Bitte auf der Überweisung die genaue Versandanschrift angeben!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001598>.

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