

■ Berlin

Nach dem U-Bahn-Kurzschluß ein politischer Kurzschluß?

aus SIGNAL 06/2000 (August 2000), Seite 6 (Artikel-Nr: 10001921)
IGEB

Pressedienst vom 12. Juli 2000

Am 13. Juli 2000 will das Abgeordnetenhaus von Berlin auf Antrag von CDU und SPD eine EntschlieÙung über die »Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs« annehmen. Die IGEB begrüÙt jede Anstrengung, dem ÖPNV endlich den notwendigen Stellenwert zu geben.

Neben vielen positiven Aspekten findet sich in der EntschlieÙung aber auch folgender Satz: »Im Zusammenhang mit dem elektronischen Ticket ist im Schnellbahnnetz ein geschlossenes System mit Zugangssperren einzurichten.«

Der Brandgeruch auf dem U-Bahnhof Deutsche Oper ist noch nicht verfliegen, trotzdem will die Regierungskoalition die U-Bahnhöfe für 125 Millionen DM verbarrikadieren. Eine notwendige und wichtige Lehre aus dem Brand auf dem U-Bahnhof Deutsche Oper ist aber, daß Fluchtwege frei zugänglich und erkennbar sein müssen. Die Zugänge zu den Bahnhöfen sind die ersten Flucht- und Rettungswege. Auch beim Brand am 8. Juli 2000 erreichte die Feuerwehr zuerst den Bahnsteig über den normalen Zugang. Hätte die Feuerwehr erst Sperren zersägen sollen, damit sie mit ihren Rettungsgeräten problemlos auf den Bahnsteig gekommen wären?

Demgegenüber hat die S-Bahn Berlin GmbH nicht die Absicht, ihre Bahnhöfe mit Zugangssperren auszurüsten. Danach stehen die Kosten in keinem Verhältnis zur Schwarzfahrer-Quote. Außerdem lassen die Bahnhöfe vielerorts einen nachträglichen Einbau nicht oder nur mit erheblichem Kostenaufwand zu. Auch denkmalpflegerische und sicherheitstechnische Belange stehen dem entgegen.

Die IGEB fordert die Berliner Abgeordneten dazu auf, BVG und Senatsverkehrsverwaltung mit der Erarbeitung eines vernünftigen und umfassenden Konzeptes zur Fahrgastbetreuung und zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs zu beauftragen. Zugangssperren sind dabei aber sehr kontraproduktiv.

Zugangssperren stellen nicht nur für ältere Fahrgäste und für Fahrgäste mit Behinderungen, Kinderwagen, Gepäck oder Fahrräder eine zusätzliche Barriere zur ÖPNV-Nutzung dar, sondern verschlingen sowohl bei der Anschaffung wie auch im laufenden Unterhalt erhebliche Gelder, ohne daß Schwarzfahren - wie das Beispiel Paris zeigt - gesenkt werden können.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001921>.

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



Wie in Paris sollen auch die Berliner Fahrgäste ein paar zusätzliche Barrieren überwinden, bevor sie S- und U-Bahnen benutzen dürfen. Das jedenfalls haben die Abgeordneten der CDU und SPD am 13. Juli 2000 mehrheitlich im Abgeordnetenhaus beschlossen. (Foto: Matthias Horth)