

■ Berlin

WM-Nachlese

aus SIGNAL 04/2006 (August/September 2006), Seite 25 (Artikel-Nr: 10002945)
Berliner Fahrgastverband IGEB

Die S-Bahn kommt über die Flanke, die BVG durch die Mitte. Werden sie es schaffen? Ein packendes Schauspiel und - der Zug ist drin, das Spiel ist aus, Berlin ist Weltmeister im ÖPNV!

Beide großen Verkehrsbetriebe der Stadt konnten ihre Muskeln spielen lassen, und beide lieferten eine meistens gelungene Vorstellung. Beim Busverkehr waren naturgemäß eher Umleitungen als Ausweitungen zu bemerken, aber die Nutzung des Tiergartentunnels durch den M 41 hat sich als Ausweichroute bewährt und trug zur Fahrplanstabilität bei. Für die An- und Abreise zur Fanmeile wurden die Buslinien zum Großen Stern, wo sich der Hauptzugang befand, erstaunlich gering genutzt. Die Fans verließen sich lieber auf den Schienenverkehr und die eigenen Füße.

Die U-Bahn zeigte sich gut gerüstet und bot außer den erwarteten zusätzlichen Zügen auch mehrsprachige Ansagen in Zoo und Olympiastadion. Dort standen an den Spieltagen auch Zusatzkräfte mit Infomaterial in der Vorhalle bereit. Ein kleiner Wermutstropfen waren zuweilen die Daisy-Anzeigen, die bei der Rückfahrt nicht immer wussten, welcher der zwei Züge am selben Bahnsteig zuerst fährt.

Verkehr ohne Baustellen

Die Straßenbahn hatte zwar keine direkte Berührung mit den Spielen, aber ein Monat ohne jede Baustelle war für die Stammfahrgäste eine schöne Erleichterung. Ebenso ungewohnt flüssigen Verkehr gab es bei der S-Bahn. Da auch hier keinerlei Baustellen die Leistungsfähigkeit des Netzes einschränkten, rollte der Verkehr fast zuverlässiger als vor der WM. Nur zu den Spielen, besonders denen mit deutscher Beteiligung, waren die Züge merklich mehr belastet. Einige Probleme gab es vor einem Spiel am S-Bahnhof Olympiastadion, als eine Fehlbedienung im Stellwerk den Verkehr für 20 Minuten lahm legte. Ebenso hatte die S-Bahn mit ungerechtfertigten Betätigungen der Notbremsen und Polizeieinsätzen wegen übermütiger Fahrgäste zu kämpfen.

Fanmeile unterschätzt

Unterschätzt hatten die Organisatoren offenbar den Zulauf zur Fanmeile auf der Straße des 17. Juni. Während zum Olympiastadion knapp 1000 zusätzliche S-Bahnzüge unterwegs waren und zahlreiche Schilder und Ansagen zum Stadion wiesen, waren Hinweise zur Fanmeile gar nicht zu finden. Die Fanmeile besuchten nach Schätzungen der S-Bahn an Spitzentagen ca. 250 000 bis 300 000 Menschen. Damit hatte die Fanmeile täglich bis zu vier mal so viele Besucher wie Zuschauer in das Olympiastadion passen. 80 bis 90 % der Besucher nutzten nach Angaben der BVG den ÖPNV für die An- und Abreise. Pro Tag beförderte die BVG 155 000 zusätzliche Fahrgäste.

Dennoch haben BVG und S-Bahn den unerwarteten Ansturm zur Fanmeile gut gemeistert, größtenteils sogar ohne das reguläre Verkehrsangebot auf der Stadtbahn und der U 9 zu stärken. Das beweist, wie leistungsfähig das Berliner Schnellbahnnetz



Der S-Bahnhof Olympiastadion mit seinen 10 Gleisen konnte zur WM seine Leistungsfähigkeit beweisen. (Foto: Florian Müller (Juni 2006))

ist. Diese Leistungsfähigkeit darf keinesfalls durch kurzsichtige Kürzungen der Finanzierung beschnitten werden.

Der durchgehende Nachtverkehr auf allen S-Bahnlinien in allen Nächten während der WM wurde nach einer Eingewöhnungszeit durch die Fahrgäste besonders auf der Stadtbahn sehr gut angenommen. Auf den meisten anderen Strecken, auch auf der Ringbahn, blieb die Besetzung allerdings sehr übersichtlich. Die BVG bot in den Nächten nach Spielen in Berlin einen durchgehenden U-Bahnverkehr an.

Besonders gut bewährt haben sich nach Angaben der S-Bahn die Kombitickets. Damit galten Eintrittskarten fürs Olympiastadion gleichzeitig als Tageskarte für den ÖPNV. Diese Regelung sollte nach Auffassung der IGEB künftig bei allen Großveranstaltungen gelten, insbesondere dann, wenn ein hoher Anteil auswärtiger Besucher zu erwarten ist.

S 21 im Fernbahntunnel

Ein besonderes Schankerl hatte sich die DB für den neuen Tiergartentunnel ausgedacht: Sie ließ vom 8. Juni bis 10. Juli zwei Münchner S-Bahnzüge (Baureihe 423, siehe Titelbild [SIGNAL 3/2006](#)) auf der Strecke Gesundbrunnen--Hauptbahnhof (tief)--Potsdamer Platz--Südkeuz im angenäherten 20-Minutentakt pendeln. Sie waren als S 21 geschildert. Allerdings wurden diese Fahrten von den Fahrgästen nicht gut angenommen. Mehr als 15 Fahrgäste pro Fahrt (darunter etliche »Tunneltouristen“) konnten kaum beobachtet werden.

Leider wurde dieses Zusatzangebot nur sehr zögerlich beworben. Aushangfahrpläne der S 21 waren rar und auch erst nach mehreren Tagen im Internet zu finden. Aufgrund der eingeschränkten Erschließungswirkung durch die Bedienung nur der vier Bahnhöfe ist die geringe Nutzung nicht verwunderlich. Das war auch der DB nach eigenen Angaben von vornherein bewusst. Immerhin führte sie die Fahrten auf eigene Rechnung ohne Bestellung und Bezahlung durch den Besteller aus. Die regulären RE-Züge aus Brandenburg waren im Tunnel hingegen durchweg gut besetzt.

U 55 nochmals verschoben

Die BVG ersparte den Berlinern und Gästen eine Peinlichkeit: Die verschobene Eröffnung der Stummel-U-Bahn U 55 zwischen Hauptbahnhof und Bundestag ist für die Fahrgäste kein Verlust. Allerdings blieb die BVG der Öffentlichkeit die offizielle Begründung für die erneute Verzögerung, nun bis Ende 2007, bisher schuldig.

DB Regio setzte mehrere nächtliche Zusatzzüge für heimkehrende Fans nach verschiedenen Städten Brandenburgs ein. So konnten auch die Einwohner Brandenburgs ohne Auto das Olympiastadion und die Fanmeile besuchen.

Fazit

Der öffentliche Nahverkehr in Berlin ist so leistungsfähig, dass er Fahrgastzuwächse bis zu 25 % verkraften kann. Das setzt aber voraus, dass die Verkehrsunternehmen bei Personal und Fahrzeugen über eine Reserve verfügen, die sie bei Bedarf mobilisieren können. Dieser Aspekt muss vom Berliner Senat bei der Planung von Strecken und bei

den Verkehrsverträgen mit S-Bahn, BVG, DB Regio und künftigen Wettbewerbern berücksichtigt werden.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB dankt allen Mitarbeitern insbesondere bei S-Bahn, BVG und DB Regio für ihren erhöhten Einsatz und den Beweis ihrer Leistungsfähigkeit. (af,fm)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002945>.

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