



Abb. 6 Verkehrslösung Reichssportfeld

## DER VERKEHR

Wesentlich für die Wirkung eines Festraumes von der Größe und Bedeutung des Reichssportfeldes ist seine eindeutige städtebauliche und verkehrliche Beziehung zur Stadt. Diese fand sich als kostbares Erbe von der Grunewaldrennbahn und dem alten Stadion her in der dreibahnigen Heerstraße als der unmittelbaren Fortsetzung der Via triumphalis Berlins. Die historischen Festplätze der Berliner Innenstadt, der Lustgarten und das Forum fridericianum am Opernhaus, sind durch die Straße Unter den Linden, das Brandenburger Tor und den Tiergarten hindurch mit ihrem monumentalen Gegenpol, dem Reichssportfeld, geradlinig verbunden. Die profanen Teile der Stadt werden kaum berührt. Ein einzigartiger Aufbau der Feier, der die ganze Stadt einbezieht, wird möglich. Die XI. Olympischen Spiele nehmen ihren Ausgang von der Festsitzung des internationalen Olympischen Komitees am Pergamonaltar. Von den Stufen des Alten Museums gelangen die Teilnehmer unmittelbar über die Feststraße in das Olympiastadion zur Feier der Eröffnung der Spiele.

Außer der dreibahnigen Heerstraße im Süden führen zwei weitere breite Ausfallstraßen, die zweibahnige Reichsstraße von Osten und die Spandauer Chaussee von Norden, an das Reichssportfeld heran. Vom Organismus der Stadt und diesen drei Ausfallstraßen her hatte der Architekt die Gliederung des Reichssportfeldes zu entwickeln. Von da aus wird man auch die starke Ostorientierung des Reichssportfeldes begreifen, der gegenüber die alte Süderschließung an die zweite Stelle rücken mußte. Für die Beziehung der drei

Straßen zum Reichssportfeld traf sich günstig der Umstand, daß sie nicht unmittelbar, sondern rings im Abstand von etwa 400 m das Reichssportfeld berühren. Die Zwischenräume zwischen großen Versammlungsstätten und den Anschlüssen an die Hauptzufahrten können nie groß genug sein, um durch die Verteilung der abströmenden Menschenmengen am Schluß der Veranstaltung störende Verkehrsballungen auszuschließen. Die verkehrliche Klarheit und Ordnung innerhalb so geräumiger Vorfahrten liefern neben dem praktischen Gewinn einen unschätzbaren Stimmungsbeitrag für die Einleitung und den Ausklang der Feiern. In diesem Sinne ist die monumentale Anlage des Olympischen Platzes als ein wichtiger Bestandteil des Reichssportfeldes selbst zu werten. Die 500 m lange Ostanfahrt steigt von der Olympischen Brücke bis an den Fuß der Kampfbahn in geradliniger Schräge an, verjüngt sich in ihrer Breite von anfangs 100 m gegen das Olympische Tor und verstärkt so die magnetische Blickführung auf den Haupteingang. Der Besucher erfaßt schon lange vor Betreten der Anlage von Osten den großen Zusammenhang der Feststätte im Gesamtbild.

Von den drei Hauptausfallstraßen her wurde das Reichssportfeld mit sieben strahlenförmig das Gelände anlaufenden Zubringestraßen erschlossen: der Hanns-Braun-Straße im Norden, der Olympischen Straße im Osten, der Sensburger Allee im Südosten, der Reichssportfeldstraße im Süden, der Friedrich-Friesen-Allee und der Schirwindter Allee im Südwesten und der Glockenturmstraße im Westen. Diese Zufahrten waren in gleicher Weise auf die wichtigsten Bauten und Anlagen im Innern des Reichssportfeldes zu beziehen.

Die verkehrlichen Vorbereitungen durften sich nicht auf die Höchstbeanspruchung der einzelnen großen Feststätten des Reichssportfeldes beschränken. Für große vaterländische Kundgebungen wie die Feier des 1. Mai ist durchaus mit einer gleichzeitigen Benutzung nicht nur aller Zuschaueranlagen, sondern auch aller inneren und äußeren Flächen durch die Versammlung von etwa 700000 Menschen und deren verkehrlicher Abwicklung zu rechnen.

Die Idealforderung für große Festräume, den breiten Strom der Fußgänger zu den Hauptstraßen und zu den Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel ohne jede Kreuzung des Fahrzeugverkehrs zu- und abzuleiten, ist im Reichssportfeld nahezu erfüllt. Die Stadt Berlin hat hierzu außer ihren drei großen Brückenbauten für das Reichssportfeld an drei Stellen Unterführungen unter den Fahrstraßen für die Fußgänger angelegt. Die großen Vorfahrtschleifen im Osten und Süden aber konnten in der Gesamtlösung ebenerdig ganz vom Fußgängerstrom freigehalten werden. Bei allen Festveranstaltungen wiederholt sich die schwierige Aufgabe, die Ehrengäste und Darsteller möglichst getrennt von den Zuschauermassen an- und abfahren zu lassen. Hierzu half im Reichssportfeld in einzigartiger Weise der alte Stadiontunnel, der zusammen mit seiner vorhandenen nördlichen Fortsetzung zum Sportforum in der neuen Lösung trotz starker Verschiebung des Olympiastadions genutzt werden konnte. Er ermöglicht nicht allein eine Ehrenauffahrt des Führers in die Kampfbahn, die unterirdische Anfahrt der Ehrengäste und der Presse unmittelbar unter ihre Logen, die ebenerdige Einführung großer Aufmärsche und reiterlicher Aufführungen, die vorbereitende Aufstellung für alle Darbietungen, das Parken von 100 Fahrzeugen der Prominenten, er verbindet insbesondere auch die verschiedenen Kampfstätten, das Olympiastadion, das Schwimmstadion und die nördlichen Athletikplätze mit den geräumigen Hallen und Garderoben des Sportforums. Der Verkehr der Wettkämpfer

bewegt sich auf diese Weise unauffällig und ungestört unter den Zuschauern hindurch zwischen den verschiedenen Anlagen.

Alles erschließbare Gelände neben den Hauptzufahrten und Haupteingängen im Osten, Süden und Westen wurde für die notwendigen Parkplätze mit Raum für 8000 Wagen genutzt. Die Parkplätze der Ehrengäste befinden sich unmittelbar vor der Südanfahrt nahe den Logen des Stadions. Die Autoparkflächen haben Rasendecke und der Gliederung der Fahrzeuge entsprechend Baumbepflanzung erhalten und liefern durch die so geschaffenen grünen Räume einen wertvollen Beitrag zum Gesamtbild und dessen Überleitung in die Landschaft.

Sämtliche vier städtischen Verkehrsmittel Berlins, die Schnellbahn, die Untergrundbahn, die elektrische Straßenbahn und die Omnibusse, liegen mit ihren Stationen und Rangieranlagen auf das günstigste rings um das Reichssportfeld verteilt und sind gemäß dem Verhältnis ihres Verkehrsanteils ausgebaut. Die fast gleich langen Entfernungen ihrer Zubringewege zu den einzelnen Anlagen des Reichssportfeldes sichern zugleich eine gute Verteilung der Besuchermassen auf die verschiedenen Verkehrsmittel.

Die U-Bahnstation im Osten des Reichssportfeldes ist schon im Jahre 1929 von der Berliner Verkehrsgesellschaft bei Kenntnis der Erschließungspläne für das neue Stadion auf zwei dreigleisige Bahnsteige mit einer Zugfolge von 2 Minuten ausgebaut worden. Der Bahnhof ist besonders günstig gelegen, weil er sich unmittelbar an den Betriebsbahnhof Grunewald anschließt, auf dem bei Massenveranstaltungen zahlreiche Züge in Bereitschaft gehalten werden können. Vom U-Bahnhof erreicht man durch zwei Straßenerunterführungen hindurch geradenwegs das Olympische Tor.

Der im Süden bestehende S-Bahnhof „Rennbahn“, heute „Reichssportfeld“, bleibt mit seinem Westausgang für den Abtransport der nach Süden abströmenden Menschenmassen des Olympiastadions und des Maifeldes weiterhin wichtig. Entsprechend der Verlegung des Haupteingangs des Olympiastadions nach Osten aber folgte die Reichsbahndirektion den Vorschlägen Werner Marchs mit der Anlage eines besonderen Ostausgangs des S-Bahnhofs „Reichssportfeld“, der geradlinig zum Olympischen Tor und an diesem vorüber über eine breite Promenade zu den Bauten der Reichsakademie führt.

Weiter westwärts entlastet den S-Bahnhof „Reichssportfeld“ der gleichfalls erweiterte S-Bahnhof „Pichelsberge“. Bei den Veranstaltungen auf der Freilichtbühne, auf dem Maifeld und auf dem Reiterplatz wird er die stärkste Verkehrsbelastung aufnehmen müssen.

Die alte Stadionallee im Süden des Olympiastadions und des Maifeldes, einst die Hauptzufahrt des alten Stadions, wurde durch die neue südliche Vorfahrtsschleife am Olympiastadion im Zuge der Reichssportfeldstraße ganz vom Fahrzeugverkehr entlastet und bot nun durch ihre frei gewordene Breite den gegebenen Raum für den Ausbau der Gleisanlagen und Warteplätze der elektrischen Straßenbahn. Die zentrale Parkfläche für die Autoomnibusse liegt wiederum im Osten auf der 400 m langen klinkergepflasterten Mittelfläche des Olympischen Platzes.

Der Architekt hat versucht, den reichen Organismus der verschiedenen Verkehrsmittel und ihrer Stationen, der Zubringewege, der Auffahrten für die Fahrzeuge und der Parkplätze nicht nur mit bester verkehrlicher Wirkung zu gliedern, sondern auch ihre klare Ordnung zu einander und zu den Feststätten jeweils für das städtebauliche Gesamtbild deutlich zu machen.