

■ Aktuell

Tiergarten-Tunnel

aus SIGNAL 03-04/1995 (Juni 1995), Seite 10 (Artikel-Nr: 10000944)
IGEB

Erörterungsmarathon abgeschlossen

Ein positives Ergebnis hat die Erörterungsveranstaltung zu den Tiergartentunneln immerhin schon gebracht: Die Deutsche Bahn AG sagte zu, die von der IGEB als zu niedrig kritisierte Bahnsteighöhe im Bahnhof Potsdamer Platz von 55 cm auf 76 cm über SO zu erhöhen. Sonst aber bestätigte die Mammutveranstaltung weitgehend die schlimmsten Befürchtungen.

Eine Erörterungsveranstaltung dieses Ausmaßes hat es zumindest in Berlin noch nicht gegeben. In fünf Runden wurde an insgesamt 18 Tagen erörtert, gefragt und debattiert, insgesamt rund 125 Stunden lang. Juristen warfen einander die neuesten Grundsatzurteile an den Kopf, Anträge auf Aussetzung des Verfahrens wurden gestellt und zurückgewiesen, es gab mehrere (vergebliche) Befangenheitsanträge gegen die Versammlungsleitung, Mitglieder der Verkehrsausschüsse des Berliner Abgeordnetenhauses und des Deutschen Bundestages traten auf, mehrere Mitglieder der IGEB meldeten sich zu Wort - und nicht zuletzt viele Bürgerinnen und Bürger. Trotz schikanöser Bedingungen fanden fast 500 Einwender den Weg in das Lichtenberger Kongreß-Zentrum. Praktischerweise fand die Erörterung der Tunnelpläne gleich in den Räumen des Antragstellers statt und zu deren Arbeitszeiten werktags von 10 bis 18 Uhr. Der Erörterungstermin war auch keineswegs öffentlich, wie Senator Haase fälschlicherweise gegenüber dem Parlament behauptete. Vielmehr gab es scharfe Personenkontrollen durch Wachschutzmannschaften, damit nur Zutritt zur Veranstaltung bekam, wer im Sommer letzten Jahres eine schriftliche Einwendung vorgebracht hatte und nun eine Einlaßkarte samt Personalausweis vorzeigen konnte.

Mehrfach verging ein ganzer Tag nur mit Verfahrensfragen, die die rechtlich äußerst fragwürdige Konstruktion dieses Planfeststellungsverfahrens bloßlegten. Aber auch die inhaltliche Erörterung brachte Erschreckendes zutage. Verkehrsprognosen erwiesen sich als völlig aus der Luft gegriffen. So soll am Lehrter Bahnhof der weitaus stärkste Verkehrstrom (35.000 Personen pro Werktag) ausgerechnet von den Umsteigern zwischen Stadtbahn und U5, also zwei parallel laufenden Schnellbahnlinien, kommen. Bei der Berechnung des Verkehrs auf der B96 wurden die Abbiegeströme zwischen Entlastungsstraße und Straße des 17. Juni (fast jeder Autofahrer biegt dort heute ab) völlig außer acht gelassen. Die Behauptung, der geplante Straßentunnel sei nur eine Tieferlegung der heutigen Entlastungsstraße, wurde Lügen gestraft. Die Verkehrsverwaltung mußte zugeben, daß mit den zusätzlichen Anschlußstellen an Invaliden- und Heidestraße die Attraktivität des Straßennetzes erhöht, also zusätzlicher Autoverkehr angezogen wird.

Desgleichen mußten die Senatsplaner zugeben, daß die erwarteten 100.000 bis 200.000 täglichen Fahrgäste der U5 genausogut mit ein oder zwei Straßenbahnstrecken befördert werden könnten - nur leider stehe der Platz nicht zur Verfügung, da der Senat beschlossen habe, 8.000 Autos pro Stunde und Richtung (!) durch die Ost-West-Verbindungen zu Schleusen, und dafür brauche man eben den



ganzen Straßenraum. Die Liste ließe sich noch lange fortsetzen. Insgesamt blieb der Eindruck, daß der Berliner Senat und die Deutsche Bahn gute Gründe hatten, die öffentliche Diskussion ihrer Pläne zu scheuen, denn ein Beispiel für solide Planung sind diese nicht.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000944>.

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