



Die Ergebnisse bzw. beabsichtigten Ziele wurden in umfangreichen Protokollvermerken festgehalten. Zu den Ergebnissen im einzelnen:

zu Punkt 1:

Die Übergabe der dargestellten Flächen an den Senat erfolgt z.T. sofort, andere Flächen werden im Mai 1990, entsprechend dem Baufortschritt bei den oben beschriebenen Maßnahmen übergeben. Davon sind der östliche Teil des Potsdamer Güterbahnhofes und die Flächen des Bfs Tempelhof betroffen.

Durch die Aufgabe der Flächen des GBf.s Spreeufer und des Görlitzer Bahnhofes können die grün- bzw. stadtplanerischen Ziele für diese Flächen nun verwirklicht werden (u.a. BUGA 1995). Die Fläche entlang der Wanneseebahn ermöglicht die geplante Grüntangente, unter Umständen aber auch die Verschwenkung der Anhalter Bahn. Auf der Fläche des ehemaligen Rangierbahnhofes Tempelhof könnte der "Naturpark Südgelände" entstehen. Unklar ist allerdings noch, ob - wie zur Durchsetzung des Südgüterbahnhofes schon einmal versucht - hier noch nach Munition aus dem 2. Weltkrieg gesucht werden soll. Dies würde die Abräumung der Spontanvegetation bedeuten!

Die Flächen des Anhalter und Potsdamer Güterbahnhofes werden u.a. dem Ausbau des Museums für Verkehr und Technik sowie zur Verringerung der Grün- und Freiflächendefizite der angrenzenden Wohnquartiere dienen. Eine wesentliche Bedrohung für die Nutzbarkeit dieser Flächen wird - nach den bisher vertretenen - Standpunkten von AL und SPD hoffentlich wegfallen: die Westtangente (auch als "Nord-Süd-Straße" verschleiert). Auch die Ansiedlung von Firmen mit Gleisanschluß soll möglich sein. Es wird allerdings darauf zu achten sein, daß auf den Flächen nicht «tabula rasa» gemacht und noch nutzbare Baulichkeiten, die Zeugen der vergangenen Eisenbahngeschichte sind, abgerissen werden.

zu den Punkten 2 und 3:

In den kommenden Jahren soll der Containerbahnhof großzügig ausgebaut werden. Ab 1989 sollen in der ersten Stufe die vorhandenen Gleis- und Transportanlagen modernisiert und erweitert werden. Hinzu kommt die Erweiterung der Lagerflächen. Eine zweite Stufe sieht bis 1993 u.a. den Bau weiterer Gleisanlagen, eines modernen Zentralstellwerkes sowie verschiedener Einrichtungen für den Kombi-Verkehr sowie den örtlichen Ladungsverkehr vor. Moderne Transporttechnologien wie die "Rollende Landstraße", Huckle-Pack-Verkehr bzw. der Wechselbehälter/Containerverkehr sollen dadurch weiterentwickelt werden. Der Ausbau des Containerbahnhofes Richtung Westen bedeutet allerdings auch eine Reduzierung des Flächenpotentials für eine zukünftige Wagenabstellanlage für den Eisenbahn-Reiseverkehr.

Die Gesamtkosten werden etwa 350 Mio. DM betragen. Dies entspricht etwa dem 1979/80 für den Südgüterbahnhof ausgehandelten Finanzvolumen. Der Ausbau des Containerbahnhofes sowie weiterer noch auszuhandelnder Bahnhöfe ist Teil einer von der kritischen Fachöffentlichkeit schon verschiedentlich geforderten dezentralen Entwicklung des Güterverkehrs. Ob dahinter allerdings ein abgestimmtes Konzept steht, erscheint zweifelhaft. Der Ausbau des Containerbahnhofes an dieser Stelle wird den LKW-Verkehr in der Innenstadt weiter verstärken. Ein Gesamtkonzept für den Güterverkehr würde nach stadtverträglicheren Standorten für den Containerbahnhof suchen (z.B. im Bereich des GBfs Grunewald).

Ein weiterer Aspekt der Vereinbarungen ist die weitgehende Verlagerung von Rangieraufgaben auf Bahnhöfe außerhalb von Berlin (West). Statt über einen zentralen Rangierbahnhof innerhalb der Stadt sollen sie zukünftig in Wustermark bzw. Seddin erbracht werden. Im Regelfall soll der eingehende Verkehr in Wustermark zu Nahgüterzügen zusammengestellt werden und über Spandau in die Stadt gelangen, der ausgehende Verkehr dagegen über Seddin abgewickelt werden. Das erste Problem dieser Planung ist der vorgesehene Zusammenhang mit der bisher favorisierten Neubaustrecke von Hannover nach Berlin, die auch dem Güterverkehr dienen soll. Wenn mit der Neuordnung des Güterverkehrs bis zur Fertigstellung dieses Milliardenprojektes, dessen Verwirklichung noch nicht einmal gesichert ist, gewartet werden soll, wird leicht noch ein Jahrzehnt vergehen. Auch aus diesem Grund verbietet sich eine politische Fixierung auf die Neubautrasse. Das zweite Problem könnte sich als viel gravierender erweisen. Die Zusammenstellung der Güterzüge außerhalb der Stadt macht die Laufzeiten der Wagen für die Bahnkunden unberechenbar. Ohne ein Gerüst von Ganzzügen, die Berlin (West) zu durch Fahrplänen garantierten Zeiten verlassen, könnte der Güterverkehr deshalb möglicherweise sogar unattraktiver werden.

zu Punkt 4:

Die Sanierung verschiedener Bahnbrücken entlang der Wannseebahn deutet darauf hin, das dieser Strecke offenbar weiterhin eine Aufgabe im Rahmen des Güterverkehrs-Netztes zgedacht wird.

zu Punkt 5:

Die Auflösung des "Autobahn-Nadelöhrs" am Sachsendamm dürfte das ausschlaggebende Argument für den bisherigen Senat gewesen sein, neue Verhandlungen mit der DR zu führen. Auf wenigen hundert Metern fehlt ihr ein Stück zur Schließung des Stadtautobahn-Ringes zwischen Neukölln und Wedding. Täglich quälen sich hier zehntausende Pkw durch den vierspurigen Engpaß. Daß daneben das Angebot der Ringbahn bald ein Jahrzehnt stillliegt, gehört zu den Kennzeichen der (Auto)Verkehrspolitik des bisherigen Senats...

Ziel der Vereinbarung mit der Deutschen Reichsbahn ist die zügige Durchführung des Durchstiches für den Sachsendamm (vier Fahrspuren) und die Stadtautobahn (sechs Fahrspuren) bis 1994. Dafür müssen die alten S- und Fernbahn-Brücken abgerissen und durch neue mit erheblich größerer Spannbreite ersetzt werden. Mit Ausnahme einer Verbindung zum Post-/Anhalter GBf. sollen alle übrigen Fernbahnbrücken nicht wieder aufgebaut werden. Umstritten ist die Art des Durchstiches. Die mit der DR abgestimmte Planung des Senators für Bau- und Wohnungswesen sieht eine nebeneinanderliegende Führung von Autobahn und Sachsendam vor. Dazwischen soll ein Zug zum S-Bf. Papestraße liegen. Einschließlich der für den Bau abzuräumenden Flächen bedeutet diese Planung eine Schneise von über 100 Metern. Als Argument für diese flächenverschwendene und ökologisch fragwürdige - weil den Nord-Süd-Grünzug auseinanderreissende - Planung werden, im Vergleich; der unten dargestellten Alternative, geringere Kosten und eine leichtere Baudurchführung unter Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs genannt.

Der Bezirk Schöneberg hat erhebliche Kritik an der beschriebenen Planung angemeldet und einen eigenen Entwurf vorgelegt, der eine Führung von Sachsendamm und Autobahn übereinander vorsieht. Als Vorteile werden genannt: - geringere Breite

der Schneise, also leichtere Herstellung einer "Biotop-Brücke" (Gesamtbreite 33 bis 39 Meter).

geringerer Flächenverbrauch, d.h. eine umweltverträglichere und auch städtebaulich bessere Lösung.

Verringerung der Lärmbelastung für Fußgänger, Radfahrer und Umsteiger zur S-Bahn. Diese Lösung, die zwar angeblich während der Bauzeit größere Verkehrsprobleme durch Einschränkungen für den Verkehr auf dem Sachsendamm brächte, ist langfristig stadtverträglicher. Sie wurde deshalb im Dezember 1988 von allen (!) Fraktionen der Bezirksverordnetenversammlung Schöneberg befürwortet.

Ein dritter, von der AL bzw. verschiedenen Initiativen geäußelter Vorschlag sieht das "Durchpressen" von Tunnelröhren durch den vorhandenen Bahndamm vor. Beim Bau der Westtangente (!) Bochum unter Gleisen der DB wurde dieses Verfahren bereits angewandt. Dabei wird im Prinzip der vorgefertigte Tunnel durch den Damm gedrückt. Dieser auch vom Bezirk eher skeptisch bewertete Vorschlag würde die Erhaltung der alten Bahnbrücken und sämtlicher Vegetation ermöglichen, schafft aber erhebliche Trassierungsprobleme für Autobahn und Straße (vgl. hierzu das Interview mit Baustadtrat Uwe Saager).

Inzwischen wurden durch den Bausenator - gerichtlich abgeseget - erste Fakten geschaffen. Noch auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses den Südgüterbahnhof von 1980, dessen materiell-rechtliche Grundlage (nämlich der geplante Bahnhof) bereits entfallen ist, wurden auf den Brücken über den Sachsendamm Ende Februar Bäume gerodet. Da ein neues Planfeststellungsverfahren für die nunmehr angestrebte Planung ohnehin erst frühestens gegen Ende 1989 abgeschlossen werden kann und eine Fällgenehmigung für die betroffenen Bäume voraussichtlich auch in der Wuchsperiode zu erhalten gewesen wäre, sollten hier offenbar noch möglichst vor der neuen Kabinettsbildung Tatsachen geschaffen werden und die ökologischen Argumente für die "Durchpreß-Variante" entkräftet werden. Dennoch ist bei einem SPD/AL-Senat mit einer Überprüfung und Neubewertung der Alternativen für den Durchstich zu rechnen. Offenbar nicht behandelt wurde bei den Verhandlungen die Frage des Verschwenks der S2 über die Ringbahn (S4) zur Wanneseebahn (S1) sowie die Weiterführung der Westtangente unter der Ringbahn hindurch. Dies ist deshalb bemerkenswert, weil bei Abschluß der Verhandlungen wohl niemand mit der Niederlage des CDU/F.D.P.-Senats gerechnet hatte und die Westtangente eines der vorangigen Projekte nach dem Wahlsieg werden sollte. SPD und AL haben in ihren Wahlprogrammen die Westtangente abgelehnt. Ohne deren Bau entfällt auch der wichtigste Anlaß zur Verschwenkung der S2, so daß es nun auch keine Begründung mehr gibt, die Ringbahn nicht schnellstens über Schöneberg hinaus Richtung Tempelhof/Neukölln wieder in Betrieb zu nehmen (vgl. hierzu auch das Interview mit Baustadtrat Uwe Saager).

Aus den bekannten Ergebnissen der Verhandlungen ergibt sich folgendes Fazit: - Der "Zugewinn" an Flächen bietet bei überlegter Planung große Chancen für die Stadtentwicklung.

Der Ausbau des Containerbahnhofes und möglicher weiterer Güterbahnhöfe in Berlin (West) bedeutet eine Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Bahnverkehrs. Das Fehlen eines Gesamtkonzeptes bringt im Zusammenhang mit diesem Ausbau aber auch deutliche Probleme für die Stadt.

Die "Auslagerung" des Rangierverkehrs nach Wustermark und Seddin ist wegen der

damit geschaffenen zeitlichen Unsicherheiten für den Bahnkunden zunächst kritisch zu bewerten.

Bei Verwirklichung der vom Bezirk Schöneberg vorgeschlagenen Art der Trassenführung von Sachsendamm und Autobahn (übereinander) werden die ökologischen Eingriffe auf ein "Minimum" reduziert. Der Attraktivitätsgewinn für den Straßenverkehr dürfte schwerwiegend sein, so daß die Lückenschließung nur mit dem fortgeschrittenen Autobahnbau und der zu erwartenden Verkehrsentslastung in den umgebenden Straßen zu begründen ist.

Aus den Ergebnissen sind aber auch Forderungen abzuleiten: - Der Ansatz für eine Modernisierung und dezentrale Entwicklung des Eisenbahn-Güternetzes ist stadtverträglicher als das bisherige Projekt des Südgüterbahnhofes. Es ist nun an der Zeit, ein Güterverkehrskonzept für die Stadt zu entwickeln, das den Dezentralisierungsgedanken konsequent fortsetzt und das Aussagen für alle Eisenbahflächen und die weitere Güterverkehrspolitik enthält. Dazu gehört auch die Standortsuche für den Containerbahnhof und die Überprüfung der "Auslagerung» des Rangierverkehrs, ggf. auch dessen Neuorganisation.

Die Verhandlungen mit der DR über den Eisenbahnverkehr und dessen Flächen sind weiterzuführen, etwa um die mit der Ringbahn-Wiedereröffnung diskutierte Verlängerung der U8 bis zum Bahnhof Hermannstraße und die Öffnung der S-Bf. Potsdamer Platz und Bornholmer Straße zu ermöglichen (s. auch Nahverkehr, S. ). Die Verbesserungen im Eisenbahn-Güterverkehr dürfen nicht die Neubaustrecke zur Voraussetzung haben, sondern sie sind unabhängig von dieser zügig zu realisieren. Eine Abräumung der Flächen des Anhalter und Potsdamer Güterbahnhofes nach der Übergabe durch die Deutsche Reichsbahn darf nicht vor Erstellung eines ökologischen und denkmalpflegerischen Konzeptes für den Umgang mit der vorhandenen Substanz erfolgen. Auch für die vorhandenen Betriebe sind befriedigende Lösungen zu entwickeln. Ihre Verlagerung darf nicht zu Lasten von Kleingärten an anderer Stelle der Stadt erfolgen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001097>.

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