

■ Bauten

Interview

aus SIGNAL 03/1989 (März 1989), Seite 16-17 (Artikel-Nr: 10001098)
IGEB

Am 6. März 1989 sprach die IGEB mit dem Schöneberger Baustadtamt Uwe Saager (SPD) über die Autobahnplanung am Sachsendamm, über das Südgelände und die Westtangente und über die S-Bahn-Planung, soweit sie den Bezirk Schöneberg betrifft.

IGEB: Nach der neuen Vereinbarung zwischen Reichsbahn und Senat, die den alten Vertrag über den Südgüterbahnhof ersetzt hat, scheint der Fertigstellung des Autobahn-Südtringes am Sachsendamm nichts mehr im Wege zu stehen. Umstritten ist aber noch die Ausführung. Wie ist der Verfahrensstand?

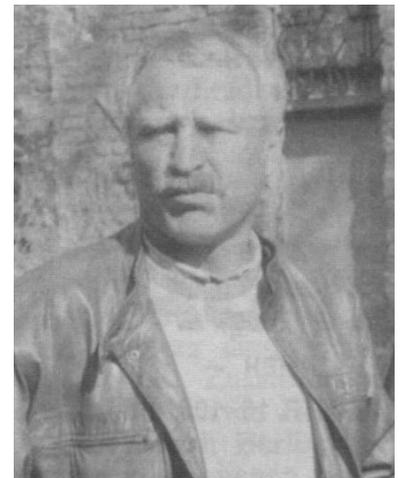
Saager: Der Verfahrensstand ist, daß die Hauptverwaltung mit drei Alternativen ins Verfahren gegangen ist, drei Alternativen, die alle davon ausgingen, daß die Autobahn in relativer Tieflage neben den Sachsendamm gelegt wird. Sie unterscheiden sich eigentlich nur hinsichtlich der Breite des zwischen diesen beiden Trassen liegenden Mittelstreifens. Wir hatten einen anderen Vorschlag ins Verfahren eingebracht: Autobahn in etwas stärkerer Tieflage, den Sachsendamm obendrauf legen in diesem Teilabschnitt. Dazu ist uns gesagt worden: technisch möglich, aber Probleme gibt; es mit dem Grundwasser, weil die Tieflage stärker sei, als bisher vorgesehen, und bei den Anschlüssen zu den bestehenden Strecken. Probleme gibt es außerdem während der Bauphase mit dem Verkehr: die seien nur behebbar, wenn man den Autobahntunnel in zwei Teilabschnitten baut. Das sei dann kostenaufwendig, wobei aber die Kosten bisher nicht quantifiziert worden sind. Uns ist zugesagt worden - darauf haben wir auch bestanden -, daß wir eine schriftliche Rückäußerung bekommen zu den technischen Bedenken und zu den Kostenfolgen unserer Lösung. Die liegt bisher nicht vor. Insoweit gehen wir davon aus - und das ist auch zugesagt worden -, daß unsere Lösung weiter im Verfahren ist.

Nun ist nachträglich noch eine andere Lösung ins Verfahren gekommen, die von Initiativgruppen am Gleisdreieck und Naturpark Schöneberg getragen und wohl auch von der AL übernommen werden wird. Dies ist das sogenannte Damm-Durchpreßverfahren, d.h., daß die jeweiligen Tunnelabschnitte außerhalb gebaut werden und dann durch den Bahndamm geschoben werden, so daß der Sachsendamm in der jetzigen Lage verbleibt, die Autobahn in zwei Fahrbahnen aufgespalten wird und die beiden Fahrbahnen der Autobahn dann links und rechts vom Sachsendamm durch den S-Bahn-Damm durchgepreßt werden. Sie berufen sich auf ein Bochumer Beispiel. Dazu gibt es auch eine Aussage vom Bausenator: es soll erstens technisch hier nicht anwendbar sein - was ich nicht beurteilen kann - und zweitens noch erheblich teurer sein. Ich sehe darüber hinaus noch folgendes Problem: die beiden vorhandenen Fahrbahnen der Autobahn, die von Tempelhof kommen und relativ eng zusammenliegen, müssen vor dem Bahndamm auseinandergezogen werden, so daß wir einen sehr breiten Verkehrsbereich vor dem Bahndamm bekommen würden. Jedenfalls hat diese Lösung auch in den Koalitionsverhandlungen eine Rolle gespielt.

IGEB: Wie würden Sie dem Einwand der Bausenators begegnen, daß die



Soll es so werden? Die fertiggestellte Autobahn östlich der Bahn vermittelt eine Vorstellung vom Flächenbedarf der Senatslösung.



Herr Uwe Saager (SPD), Baustadtrat

Schöneberger Lösung für eine bestimmte Zeit praktisch zur Lahmlegung des Verkehrs auf dem Sachsendamm führen würde und daß sie schon von daher ausgeschlossen sei, selbst wenn sie technisch möglich ist?

Saager: Nach meiner Kenntnis ist es möglich, eine Durchfahrung aufrecht zu erhalten, wenn man diesen Tunnel jeweils halbseitig baut. Das ist ein Kostenproblem. Eine Umleitungsstrecke über die Schöneberger Insel wird nicht möglich sein. Die Kolonnenstraße ist auch sehr schnell zu. Und die Langenscheidtstraße wird zwar demnächst geöffnet werden, so daß da eine kleine Entlastung herkommt, aber ich denke, ein totaler Verzicht auf die Durchfahrbarkeit in dem Bereich, das wird in der Tat wohl nicht möglich sein.

IGEB: Sehen Sie eine Möglichkeit, daß die Verkehrseinschränkungen durch die Bauarbeiten soweit rausgeschoben werden, bis eine erste Teilstrecke des S-Bahn-Südrings in Betrieb ist?

Saager: Möglich ist alles, nur ob man dafür eine Akzeptanz herstellen kann, muß ich bezweifeln. Ich kann mir nicht so recht vorstellen, daß ein neuer Senat die Diskussion über eine weitere Zurückstellung dieser Maßnahmen führen möchte. Die Frage ist nur, und das war der Streitpunkt: 1. Müssen die Brücken weg? Und 2.: War es sinnvoll, diese Rodungsarbeiten jetzt schon vorzunehmen? Dagegen hatte auch ich mich gewandt mit dem Argument: der Planfeststellungsbeschluß wird frühestens am Ende des Jahres vorliegen, d.h. ein echter Baubeginn ist erst im Frühjahr nächsten Jahres möglich, d.h. es wäre durchaus denkbar gewesen, die Bäume - wenn's denn erforderlich ist - erst abzuholzen nach dem 15. Oktober dieses Jahres, also in der vegetationslosen Zeit. Insoweit ist der Zeitdruck, nur zu erklären aus der Haltung des alten Senates, der nochmal ein bißchen Stärke markieren wollte.

IGEB: Und was wird jetzt aus den bisher für den Südgüterbahnhof vorgesehenen Flächen? Gibt es konkurrierende Nutzungsüberlegungen, und muß möglicherweise wegen vermuteter Munition die gesamte Vegetation erst einmal abgeräumt werden? Beispiele hierfür hat es auf dem Gelände Anfang der 80er Jahre ja schon gegeben.

Saager: Unsere Planungsvorstellungen sind folgende: Wir haben Bebauungspläne im Verfahren zur Sicherung der vorhandenen Kleingärten westlich der Bahn bis heran an die S2. Dort werden Flächen, die bereits abgeräumt wurden, wieder parzelliert. Weitere Nutzungen wie kleinere Sportflächen und ein Kinderbauernhof sollen hinzukommen. Für das Gebiet östlich der S-Bahn, also den Bereich der als Naturpark vorgesehen ist, gibt es bisher keine Planungsvorstellungen. Wir werden versuchen, das Bebauungsplanverfahren auf diese Flächen auszuweiten und sie für diesen Zweck zu sichern. Vorstellung ist, dort nicht einen Naturpark anzulegen, sondern die vorhandenen Flächen als solche zu erhalten und behutsam zugänglich zu machen. Inwieweit die Munitionssuche eine Rolle spielt, hängt auch davon ab, wie weit man öffnet. Wir wollen dort jedenfalls behutsam entwickeln, was da ist, und nicht neu gestalten. Kontrovers wird sicherlich noch sein, ob man sich auf die Fläche beschränkt, die im Flächennutzungsplan für Grün ausgewiesen ist. Sie wissen, daß östlich davon, in Richtung auf das Reichsbahnausbesserungswerk eine Nutzung als "Bahn-Gewerbegebiet" vorgesehen ist. Dagegen hat sich der Bezirk Schöneberg im Verfahren zum Flächennutzungsplan gewandt und gefordert, daß diese Flächen mit in die Überlegungen für den Naturpark einbezogen werden sollten. Bahn-Gewerbe heißt

Ansiedlung von Speditionen, z.B. als Esatzllächen für das, was auf dem Potsdamer und Ahalter Bahnhof wegfällt. Dies würde auch eine große Abräumung bedeuten, und die Natur ist nicht nur auf den jetzt als Grün vorgesehenen Flächen vorhanden, sondern auch in diesen Bereichen. Man wird sehen, ob wir uns in Hinsicht auf eine Erweiterung des Naturparks durchsetzen können.

IGEB: Überraschend war, daß bei den Verhandlungen mit der DR soweit die Protokollvermerke wurden, das Thema Westtangente/Nord-Süd-Straße und der Autobahndurchstich durch die Ringbahn, wovon ja auch Gleise der DR betroffen wären, keinerlei Rolle gespielt haben.

Saager: Das lag schlichtweg daran, daß der Senat die Durchführungsplanung im Norden begonnen hat. Wir können im Bereich Tempelhofer Weg auf der vorgesehenen Trasse eine provisorische Unterkunft für Aussiedler bauen mit der Zusage, daß sie fünf Jahre stehenbleiben kann.

IGEB: Wenn man sich die Geschichte der Westtangentenplanung ansieht, so ist diese sehr wechselhaft: Eine Zäsur war die Aufgabe der Planung 1981 durch den Senat unter Hans-Jochen Vogel. Die CDU hat die Westtangente unter neuem Namen wieder auf die Tagessordnung gebracht, und nun steht sie wieder zur Disposition. Sind Wege einer langfristigen Verhinderung, etwa durch Änderung des Flächennutzungsplanes, aber auch durch neue Nutzungen auf der Trasse denkbar.

Saager: Es ist erklärte Absicht, daß nicht insgesamt der Flächennutzungsplan neu aufgestellt werden soll, aber daß man Teilbereiche ändern wird. Dies müßte sowohl die Verschwenkung der S-Bahn wie auch die Straße umfassen. Aber auch solche Veränderungen sind natürlich keine Garantie, daß so etwas nicht wieder hochkommen kann. Ich meine aber, wenn es gelingt, die Straße jetzt erst mal ad acta zu legen und mindestens eine Legislaturperiode verstreichen zu lassen, dann hat sich bis dahin auch in der CDU eine andere Sicht von innerstädtischer Verkehrspolitik durchgesetzt, so daß ich mir nicht vorstellen kann, daß die Westtangente noch einmal auf die Tagesordnung kommt.

IGEB: Welche Konsequenzen hat der Verzicht auf die Westtangente auf die Verkehrsplanung im Umfeld, soweit es Schöneberg betrifft, z.B. Ausbau der Yorckstraße?

Saager: Die Yorckstraße wird sicherlich in der jetzigen Dimensionierung erhalten bleiben. An der Langenscheidtstraße wird sich auch nichts verändern. Die Kolonnenstraße ermöglicht wegen des engen Ouerschnitts und der Bebauung keine Erweiterung. Ich erwarte eine gewisse Entlastung durch die Lückenschließung am Sachsendamm. Aber die entscheidende Entlastung wird erst kommen, wenn man auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigt. Alles andere ist durch noch so viel Straßenbau nicht zu erreichen. Wir sollten deshalb auch nicht mehr Straßen bauen, sondern deutlich machen, daß wir in eine andere Richtung wollen.

IGEB: Fortsetzung mit der S-Bahn. Aus den Koalitionsverhandlungen hört man, daß die Verschwenkung der S2 auf die Trasse der Wannseebahn "gestorben" sei. Was bedeutet das für die Planung und den Bau vom S-Bf Kolonnensrraße?

Saager: Ob sie "gestorben" ist, kann ich nicht bestätigen. Ich würde begrüßen, wenn es so wäre, weil ich - in Abwägung aller Probleme - nicht habe einsehen können, daß der verkehrliche Nutzen einer solchen Verschwenkung die Nachteile überwiegen könnte. Nachteile sehe ich einmal darin, daß die vorhandene S-Bahn-Strecke mit der Option für einen S-Bahnhof Dudenstraße endgültig aufgegeben würde, und Nachteile sah ich bisher auch darin, daß dadurch der Weg für die Westtangente geebnet wurde. Der dritte Nachteil war der Kostenfaktor. Ich habe nicht einsehen können, weshalb hierfür ca. 300 Mio. DM aufgewendet werden sollten, obwohl nicht die Mittel da sind, die S-Bahn insgesamt in Betrieb zu nehmen. Die Auswirkungen auf die Planung des S-Bahnhofs Kolonnenstraße sind aus unserer Sicht interessante und wünschenswertere, weil wir dann von dem viergleisigen Betrieb wegkommen würden. Wir haben Interesse daran, weil wir erstens das vorhandene Grün erhalten und zweitens die Grüntangente realisieren wollen. Bei vier Gleisen ist dies nicht möglich, und eine Julius-Leber-Brücke mit größerer Spannweite ist zwar denkbar, aber kurzfristig nicht realisierbar. Ich meine, daß jetzt eine klare, rasche Entscheidung für den zweigleisigen Bau und gegen den Umsteigebahnhof erfolgen sollte, dies würde Kosten sparen, das Grün erhalten und die Grüntangente ermöglichen.

IGEB: Wann könnte ein zweigleisiger Bahnhof Kolonnenstraße mit nur einem Mittelbahnsteig realisiert werden?

Saager: Das Planfeststellungsverfahren ist eigentlich abgeschlossen, es liegt nur noch kein Beschluß vor. Baubeginn soll nach Aussagen des Bausenators im Herbst diesen Jahres sein. Inwieweit ein Verzicht auf einen viergleisigen Ausbau nun zu einer Straffung führen könnte, kann ich nicht sagen, aber zwei Jahre Bauzeit werden es wohl sein.

IGEB: Bestehen denn jetzt unter den veränderten Vorzeichen - also einfacher Mittelbahnsteig - noch Chancen, den 1. Preis zu realisieren?

Saager: Ich würde es sehr wünschen, weil ich den ersten Preis für einen sehr gelungenen Entwurf für ein Bahnhofsgebäude gehalten habe. Ich bin der Auffassung, daß sich auch der Öffentliche Nahverkehr repräsentieren darf. Der Entwurf mit Anklängen an die 20er Jahre hat mir sehr gefallen ...

IGEB: ... auch zur Aufwertung des Gebietes?

Saager: ... auch zur Aufwertung des Gebietes. Das Bauwerk ist nicht überzogen, es ist ein sehr technisches Bauwerk. Der Architekt Maedebach wird sicherlich in der Lage sein, den Entwurf entsprechend umzustellen. Ich hielte es für sehr bedauerlich, wenn der Entwurf völlig ad acta gelegt würde.

IGEB: Herr Saager wir danken Ihnen für das Gespräch.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001098>.

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