

■ Planung

Ungeklärte Fragen

aus SIGNAL 09-10/1992 (Dezember 1992), Seite 11-12 (Artikel-Nr: 10001563)

Dr. Irmgard Schwaetzer, Bundesministerin für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau

Bonn, den 13. Dezember 1991

"Sehr geehrter Herr Regierender Bürgermeister, lieber Herr Diepgen, Bundestag und Bundesregierung konkretisieren in dieser Woche ihre Vorstellungen für die Verlegung des Parlaments- und Regierungssitzes nach Berlin. Die Verhandlungen unserer Delegation zum Planungs- und Baurecht sowie zur Organisation der künftigen Zusammenarbeit zwischen Berlin, Brandenburg und dem Bund liegen im Zeitplan. Um so wichtiger erscheint es mir, daß auch die anstehenden Fragen der Verkehrsplanung im Spreebogen und Bezirk Mitte in weiteren Gesprächen zwischen dem Senat und der Bundesregierung alsbald einer einvernehmlichen Lösung zugeführt werden.

Da gegen Ende des Jahres die vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit Ihrem Senat beauftragten Gutachter Ihre Ergebnisse vorlegen werden, sollten die Gespräche alsbald im neuen Jahr beginnen. Lassen Sie mich zur Vorbereitung dazu einige grundsätzliche Fragen stellen:

1. Verkehrssenator, Bausenator und Stadtentwicklungssenator haben - wenn auch mit unterschiedlicher zeitlicher Bewertung - in der Konzeptkommission des Deutschen Bundestages das sog. Achsenkreuzmodell für die Führung des Schienenfernverkehrs in Berlin mit Nachdruck befürwortet. Danach würde im Bereich des Lehrter Bahnhofs ein Fernbahnhof entstehen, in dem sich alle auf Berlin gerichteten großen Eisenbahnlinien kreuzen. Die dadurch bedingte hohe Verkehrsgunst, die sämtliche andere Haltepunkte des Schienenfernverkehrs deutlich übersteigen würde, kommt auch Parlament und Regierung zugute; zugleich ist aber zu befürchten, daß der Kreuzungsbahnhof einen starken Kraftfahrzeugverkehr auf sich zieht, und dies in einem Stadtgebiet, das wegen seiner Zentralität schon den Wirtschaftsverkehr kaum verkraften kann.

Berlin folgt sonst aus guten Gründen dem Leitbild einer polyzentrisch-dezentralen Stadtentwicklung. Ich frage mich, ob nicht zur Stärkung der polyzentrischen Struktur das vom Bundesminister für Verkehr favorisierte Ringmodell zu befürworten und auf die Schaffung einer überragenden Zentralität am Lehrter Bahnhof zu verzichten wäre.

2. Wenn gleichwohl das Achsenkreuzmodell verwirklicht werden sollte, müßte ernsthaft erwogen werden, die Tunneltrassen soweit wie möglich nach Westen zu verschwenken, um die Hochbauplanung des Bundes im Spreebogen und die Tunnelplanung räumlich und damit auch zeitlich zu entzerren. Die Nord-Süd-Strecke und die Stadtbahnstrecke kämen daher am Lehrter Bahnhof stärker in Parallellage; die Tunnelbauweise dürfte sich bei beiden Trassen gleichen. Die Gutachter versichern mir daher, daß eine Westverschwenkung bau- und betriebstechnisch ohne nennenswerte Nachteile möglich ist.

3. Hinsichtlich der Straßenplanung dürften wir uns einig sein, daß der Kraftfahrzeug-Durchgangsverkehr aus dem Parlaments- und Regierungsbereich ferngehalten werden sollte und die Erschließung des Spreebogens so schonend wie

möglich erfolgen muß. Ich frage mich allerdings, ob die den Gutachtern übergebenen Straßenpläne diesem Grundsatz wirklich Rechnung tragen. Problematisch ist insbesondere die Führung des Ost-West-Verkehrs und die Anbindung des Nord-Süd-Straßentunnels.

Ich vermag nicht einzusehen, warum der Spreebogen und die sog. Ministergärten in Ost-West-Richtung durchschnitten werden sollen. Auch muß sichergestellt werden, daß die Anschlußstrecken und -knoten an den vorgegebenen Nord-Süd-Tunnel so leistungsfähig wie die Tunnelstruktur selbst ausgebildet werden.

4. Diskussionsbedarf besteht aus meiner Sicht auch über die Stellplatzfrage im Bezirk Mitte und dem Spreebogen. Einerseits wird vielfach die Erwartung an mich herangetragen, daß die beim Deutschen Bundestag und bei der Bundesregierung beschäftigten Personen auch künftig ihren Arbeitsplatz mit ihrem eigenen Pkw erreichen sollten. Aufgrund dieser Annahme wurden die Stellplatzanforderungen durch die Bundestagsverwaltung formuliert. Auf der anderen Seite dürften der auf den Bezirk Mitte gerichtete Wirtschaftsverkehr sowie die Erreichbarkeit des Gebietes für die im Bezirk Mitte ansässige Bevölkerung langfristig nur mit großen Anstrengungen aufrecht erhalten werden können. Der Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz propagiert eine Aufteilung zwischen Öffentlichem Personennahverkehr und Individualverkehr im Verhältnis von 80:20. Wenn diese Forderung in amtliche Politik umgesetzt werden sollte, müßte sie ihren Niederschlag auch bei den Stellplätzen finden. Sie kann nicht für jeden Arbeitgeber unterschiedlich formuliert werden. Sie haben sicher Verständnis dafür, daß ich die Beschäftigten des Bundes nicht schlechter behandelt sehen möchte als die Mitarbeiter von Sony, Hertie oder irgendeinem anderen privaten Arbeitgeber im Bezirk Mitte, daß der Bund aber auch keine Stellplätze anlegen will, die praktisch mangels entsprechender Straßenkapazität nicht genutzt werden können.

5. Der Stellplatzentscheidung muß der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs zwischen dem Bezirk Mitte und den übrigen Stadtteilen Berlins und dem Umland entsprechen. Für das Parlament und die Regierung ist darüber hinaus die Anbindung des Spreebogens an die Flughäfen Tegel und Schönefeld von besonderer Bedeutung. Es sollte gemeinsames Ziel sein, den Parlamentsbereich mit den Flughäfen Tegel und Schönefeld zu dem Zeitpunkt auf der Schiene zu verbinden, zu dem der Deutsche Bundestag in Berlin arbeitsfähig ist. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mir mitteilen könnten, wie der Senat dies auch zeitlich sicherstellen will.

Abschließend darf ich Sie bitten, dem zeitlichen Ablauf der verschiedenen Bauinvestitionen in Berlin-Mitte Aufmerksamkeit zu schenken, um Überhitzungen der Baukonjunktur bestmöglich zu vermeiden und eine rechtzeitige Fertigstellung auch der Verkehrsinfrastruktur im Bereich des Reichstages sicherzustellen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001563>.

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