

■ Planung

Der Lehrter Zentralbahnhof, Berlins Tunnelbau zu Babel

aus SIGNAL 06/1993 (August 1993), Seite 15-18 (Artikel-Nr: 10001644)

Michael Cramer

Anlage zum Schreiben vom 19.05.93

Unter äußerst großer Zustimmung von Bevölkerung und Parteien hat der Bundespräsident, Richard von Weizsäcker, das Angebot des Berliner Senats dankend abgelehnt, sein künftiges Domizil in das Kronprinzenpalais zu verlegen, was Um- und Neubauten von mehreren hundert Millionen DM und die Schließung des populären Operncafes zur Folge gehabt hätte. Leider machte dieses Positivbeispiel öffentlicher Sparsamkeit keine Schule. Dem Bundesaußenminister bietet der Berliner Senat das Herzstück auf der Spreeinsel an, wo ein Neubau für die Bürokratie errichtet werden soll. Auch in der Verkehrsplanung kennt die Gigantomanie keine Grenzen - auch nicht die Endlichkeit der Finanzen.

Obwohl immer wieder das Gegenteil behauptet wird, wird mit dem Lehrter Zentralbahnhof Berlins Mitte neu erfunden. Ohne Rücksicht auf die Geschichte der Stadtentwicklung, der dezentralen Eisenbahntradition und der bestehenden Verkehrsknoten im innerstädtischen Bereich (die Bahnhöfe Zoo, Friedrichstraße, Alexanderplatz) soll in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Friedrichstraße ein neuer, gigantischer Verkehrsknoten sturzgeboren werden. Geburtsstätte soll der Ort sein, der bisher verkehrspolitisch lediglich durch einen S-Bahn-Haltepunkt bekannt war, wenn auch mit einem der letzten Bahnhöfe aus der Gründerzeit. Dieser soll - wen wundert's - der Abrißbirne zum Opfer fallen, obwohl er erst zur 750-Jahr-Feier Berlins aufwendigst und wunderschön restauriert wurde.

Um diesen Nicht-Verkehrsknoten gegenüber dem benachbarten Bahnhof Friedrichstraße verkehrspolitisch aufzuwerten, sind weitere Baumaßnahmen notwendig, die das knappe Bonner und Berliner Geld ebenso gnadenlos verschlingen wie sie den Umzug von Parlament und Regierung nach Berlin verlangsamen. In Berlin hängt nämlich alles mit allem zusammen: Der Umbau des Reichstags mit der Bebauung des Spreebogens. mit diesem der Zentralbahnhof, der ohne die Tunnel wertlos ist; auch der Moabiter Werder muß gestalterisch eingebunden werden. All diese Einzelelemente sind - bis dato jedenfalls - nur isoliert geplant worden. Um so schwieriger ist es, sie als städtebauliches Ensemble zusammenzuschmieden.

Über die Finanzierung redet niemand. Über Geld redet man nicht - man hat nichts, weder in Berlin noch in Bonn. Trotzdem wird aus dem vollen geplant. Nach Ansicht des Senats erfordert der Lehrter Zentralbahnhof für seine Funktionstüchtigkeit nicht weniger als vier Tunnelprojekte im zentralen Bereich: - einen Fernbahntunnel, um die Eisenbahn vom Bahnhof Gesundbrunnen über den Lehrter Zentralbahnhof zum geplanten Fernbahnhof Papestraße zu leiten, einen S-Bahn-Tunnel, um die Regierungsbahn S21 vom S-Bahnhof Yorckstraße über den Lehrter Zentralbahnhof mit dem Flughafen Tegel zu verbinden, einen U-Bahn-Tunnel für die Regierungsbahn U5 vom Alexanderplatz am Reichstag vorbei zum Lehrter Zentralbahnhof und einen Straßentunnel vom Landwehrkanalufer unter dem Tiergarten hindurch zur Invalidenstraße, um den inneren Straßenring ("Kleiner Hundekopf") zu schließen.

Diese Baumaßnahmen im zentralen Bereich sollen - so der Senat - 4,2 Mrd DM kosten, wobei der Lehrter Zentralbahnhof mit geschätzten 700 Mio DM noch hinzugerechnet werden muß. Diese erste Schätzung des Senats von ca. 5 Mrd DM - inzwischen ist der Straßentunnel schon von 600 auf 800 Mio DM hochgerechnet worden - darf nach dem Berliner Standard getrost vervielfacht werden. Legt man die Erfahrungen mit den Baukosten für den Preußischen Landtag zugrunde - dort stiegen die Kosten von 40 Mio DM auf 160 Mio DM - ist mit einem Kostenvolumen von 20 Mrd DM für den Tunnelbau zu rechnen. Und dieses Geld soll ausgegeben werden, obwohl heute schon der Potsdamer Platz mit der existierenden S-Bahn von Gesundbrunnen oder Papestraße erreicht werden kann.

Das "Pilzkonzert" im Eisenbahnfernverkehr

Trotz Bedenken des Bundesverkehrsministers und der Bundesbauministerin hat das Bundeskabinett im Juli 1992 dem vom Berliner Senat und der Deutschen Reichsbahn vorgelegten sogenannten "Pilzkonzert" für den Eisenbahnfernverkehr in Berlin zugestimmt. Dieses Pilzkonzert ist ein aus Kostengründen abgemagertes Achsenkreuzkonzept. Es verzichtet auf die Wiederherstellung des südlichen inneren Eisenbahnringes und der Stammbahn von Berlin über Zehlendorf nach Potsdam. Die Entscheidung für das Pilzkonzert - und damit für den Neubau von Tunnel und Zentralbahnhof und gegen die Sanierung und den Wiederaufbau der bestehenden Gleisanlagen - ist, wie Senator Hassemer auf dem Stadtforum am 3.4.1993 mitteilte, äußerst knapp ausgefallen.

Unabhängig von dieser knappen Entscheidung liegen im Pilzkonzert noch weitere Konflikte zwischen Bonn und Berlin begründet. Während die Bundesregierung im Pilzkonzert die endgültige Lösung sieht, die im Finanzrahmen der bereitgestellten 10 Mrd DM realisiert werden soll, wird in Berlin unverblümt von einem Rumpfkonzert gesprochen, dem nach dem Jahr 2000 die zweite Ausbaustufe folgen müsse. Die Kosten der dann fälligen 10 Mrd DM für den Ausbau von Ring und Stammstrecke muß - so denkt sich das Berlin - der Bund aufbringen. Schließlich sei dies ja alles für den Hauptstadtausbau.

Das Pilzkonzert ist aus den Bedürfnissen des Bahnbetriebes und nicht denen der Reisenden entwickelt worden. Der Zentralbahnhof liegt am Spreebogen, weil dort die Kreuzung der vorhandenen Ost-West-Trasse (Stadtbahn) und der geplanten unterirdischen Nord-Süd-Trasse am ehesten technisch lösbar scheint. Entgegen vielfach zu hörender Stimmen liegt der Bahnhof dort nicht, um das Parlaments- und Regierungsviertel oder andere wichtige Stadtteile zu erschließen. Im Gegenteil: Die Nachbarschaft von Zentralbahnhof und Regierungsviertel erschwert einerseits die Zufahrt zum Bahnhof und wird andererseits durch den Verkehr und den Ansiedlungsdruck, die der Zentralbahnhof erzeugt, erheblich belastet. Dies hat - leider zu spät? - auch der in diesen Fragen äußerst unsensible Bausenator Wolfgang Nagel erkannt. Anlässlich der Wettbewerbsergebnisse für den Alexanderplatz mit bis zu 2,5 Mio m² Brutto-Geschoßfläche (BGF) gestand er ein, daß dann die geplanten Dienstleistungszentren am S-Bahn-Ring, aber auch an der Olympiahalle "erledigt" seien, weil dort niemand mehr Büros mieten werde. Außerdem sei der Verkehrskollaps absehbar.

Auf dem Stadtforum wurde z.B. daraufhingewiesen, daß der ausgewählte

Architektur-Entwurf des Bahnhofs (von Gerkan) eine halbe Million Quadratmeter Bruttogeschoßfläche vorsieht. Hinzu kommen noch in unmittelbarer Nachbarschaft 200.000 m² im Zuge der geplanten Olympiahalle und noch einmal 300.000 m² BGF auf dem Gelände des ehemaligen Nord- bzw. Stettiner Bahnhofs. Diese insgesamt 1 Million Quadratmeter Brutto-Geschoßfläche für Bürobauten entspricht einer Zahl von 60.000 bis 70.000 Arbeitsplätzen und verursacht ca. 300.000 zusätzliche Fahrten pro Tag. Da in diesem Gebiet das Straßennetz nicht mehr erweiterbar ist, wird selbst bei einem Modal split von 80:20 zugunsten des ÖV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr der automobiler Stillstand eintreten. Der vorgesehene Straßentunnel wird lediglich dafür sorgen, daß der Stau sich unterirdisch bis zum Kanalufer fortsetzt - von den Schadstoffemissionen ganz zu schweigen.

Der termingerechte Bau der Nord-Süd-Trasse durch Berlins Mitte mit einem Zentralbahnhof am heutigen Lehrter Stadtbahnhof ist entscheidend für den Umzugsfahrplan von Parlament und Bundesregierung nach Berlin. Diesem Druck werden die Planungskultur - kein Wettbewerb für den Bahnhof, statt dessen eine undurchschaubare Auswahl eines Architektenentwurfs durch eine anonyme Gruppe aus Mitarbeitern der Verwaltung - und die Bürgerbeteiligung geopfert. Stattdessen gab es einen Auftrag für zwei Architektenbüros, die das 700-Millionen-Projekt der Öffentlichkeit vorstellten. Diese wird mit Fakten konfrontiert, statt über den Sinn oder wenigstens den Inhalt der Planung noch diskutieren zu können. Mittlerweile wird mit dem ausgewählten Bahnhofsentwurf das Planfeststellungsverfahren vorbereitet, obwohl auch dem Senat sonnenklar ist, daß der Gerkan-Entwurf des Bahnhofs und der Spreebogen-Entwurf von Schultes miteinander nicht kompatibel sind.

Die Planung und der ab 1995 beabsichtigte Bau des Tunnels und des Bahnhofs im Spreebogen binden neben den knappen Finanzmitteln wertvolle Planungs- und Baukapazitäten, die in der Instandsetzung und Modernisierung des bestehenden Netzes und bei der Schließung der immer noch vorhandenen Lücken fehlen. Ein schrittweiser Ausbau des Bahnnetzes unterbleibt in der Hoffnung auf eine perfekte Lösung nach der Jahrtausendwende.

Die vom Bund vorgesehene Kürzung der Obergrenze für den Bahnbau in Berlin von 20 Mrd DM auf 10 Mrd DM wird dazu führen, daß zur termingerechten Fertigstellung und aufgrund unvorhergesehener Zusatzkosten mehr Geld in den Tunnel fließt, als heute beabsichtigt ist. Dieses Geld wird an anderen Stellen eingespart werden müssen, z.B. an den wichtigen Haltepunkten des Fern- und Regionalverkehrs am Stadtrand oder bei den Zulaufstrecken. Doch auch diese Einsparungen zu Lasten der Reisenden werden nicht ausreichen. In Berlin wurde bisher jeder Bau teurer als geplant. Ist der Tunnelbau erst begonnen worden, wird er für den Bundesfinanzminister zum Faß ohne Boden werden, weil alle Beteiligten wissen, daß es kein Zurück gibt.

... ist eine regionalpolitische Fehlentscheidung

Die Entscheidung für das "Pilzkonzept", d.h., für ein abgemagertes Achsenkreuzmodell mit veränderten Ausbauprioritäten zu Lasten des Ringes, bedeutet auch eine regionalpolitische Fehlentscheidung zu Lasten des Landes Brandenburg. Im "Pilzkonzept" wird wegen der begrenzten Flächen vorrangig der Nord-Süd-Tunnel und der Lehrter Zentralbahnhof am Spreebogen gebaut. Der Ausbau des Südrings und der Bahnhöfe an den Schnittstellen von Ring und Radialen erfolgt nicht oder in zu

geringem Umfang. Die Orientierung auf diesen Kreuzungsbahnhof ist schon verwunderlich, weil immer betont wird, wie wichtig die Durchfahrung Berlins für den Eisenbahnverkehr ist. Dabei begannen bzw. endeten vor dem Krieg 97% aller Fahrten in Berlin. Berlin ist also Ziel und Quellverkehr und nicht der Ort, der möglichst schnell durchfahren werden muß. Und es spricht nichts dafür, daß sich dies in Zukunft ändert.

Außerdem hat nach der Prognose der deutschen Bahnen, die von dem Vertreter der Senatsverkehrsverwaltung, Herrn Lemnitz, auf dem Stadtforum bestätigt wurde, der Fernverkehr im öffentlichen Personennahverkehr von Berlin nur ein Anteil von 3%. Der Regionalverkehr erreicht mit 11% fast das Vierfache. Trotzdem wird dieser, ebenso wie der Güterverkehr, zugunsten des milliardenschweren Fernverkehrs zurückgestellt.

Im Regionalverkehr ist maximal ein Stundentakt für die wenigen Relationen, die die City berühren, vorgesehen. Andere Strecken fehlen völlig. Zum Teil müssen die Züge in den Randbereichen der Stadt bzw. auf Stationen enden, wo keine direkte Umsteigemöglichkeit zum hochwertigen Fernverkehr besteht. Für einige Relationen wird es so voraussichtlich keine attraktive Verknüpfung mit dem Fernverkehr oder ein direktes Erreichen wichtiger Ziele in der Berliner Innenstadt geben. Dies schädigt die Entwicklungschancen der Region, die eine leistungsfähige Anbindung an das Berliner Zentrum ebenso braucht wie an den ICE/IC-Verkehr, der nur in der Mitte der Stadt hält. Dadurch wird der Lehrter Zentralbahnhof zum einzigen Umsteigebahnhof der Brandenburger (Lemnitz, SenVuB, auf dem Stadtforum), die damit zum Umsteigen in das Zentrum von Berlin gezwungen werden. Mit dieser aberwitzigen, verkehrserzeugenden Lösung wird dann erst der Kreuzungsbahnhof begründet.

... und eine Stadt- und landschaftsplanerische Fehlentscheidung

Stadtplanerisch ist das "Pilzkonzept" ebenfalls eine Fehlentscheidung. In einer Untersuchung im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz (Dubach/Kohlbrener) heißt es u.a.: - "Das Ringbahnmodell erschließt mit seinen zusätzlichen Fernbahnhöfen an der Ringbahn einen größeren Bereich der Innenstadt, als dies das Achsenkreuz-Modell mit seiner Konzentration auf den sich ohnehin entwickelnden zentralen Bereich vermag.

Für eine stärkere Entwicklung von Zentren an der Ringbahn ist die Nord-Süd-Strecke negativ zu bewerten. Die in Zusammenhang mit dem Ringbahn-Modell (Verteilung des Zugangebotes) voraussichtlich erforderlichen Fernbahnhöfe Westkreuz und Ostkreuz lägen an wichtigen Entwicklungspotentialen der Stadt, erforderten allerdings auch erhebliche Eingriffe in das jeweilige Umfeld.

Bei einem Enden von Zügen - insbesondere des Regionalverkehrs am Ring - könnte auf einen ggf. erforderlichen Ausbau von Abschnitten der Ringbahn auf mehr als zwei Gleise und die damit verbundenen unverträglichen Eingriffe voraussichtlich verzichtet werden. [Dies gilt insbesondere für den von der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe geforderten "Flughafen-Shuttle", der im 15-min-Takt zu einem Flughafen südlich der Stadt verkehren soll. Er macht nicht nur den viergleisigen Ausbau des Tunnels erforderlich, sondern belegt auch die Hälfte der Tunnelkapazität. Nachdem der von Brandenburg so favorisierte Groß-Flughafen südlich von Berlin durch die Präferenz von Bonn und Berlin für Schönefeld eher unwahrscheinlich ist, ist ein weiteres Argument für den Tunnel hinfällig. Anmerkung M.C.]

Für die Entwicklung des zentralen Bereichs ist die Nord-Süd-Strecke mit einem zentralen Bahnhof am heutigen Lehrter Stadtbahnhof ein zusätzlicher Impuls, der die Standortgunst weiter erhöht. Verbunden damit wäre voraussichtlich eine Reihe von erheblichen Problemen infolge verkehrlicher Belastungen und des noch verstärkten Entwicklungsdruckes (im Umfeld). Dem bisherigen Ziel der Sicherung und Stärkung der Polyzentralität (Berlins) liefe dies entgegen."

Die landschaftsplanerische Bewertung in diesem Gutachten spricht sich ebenfalls für das Ring-Modell als das stadtverträglichere aus. Bei der Entscheidung für das "Pilzkonzept" wurden jedoch die Stadt- und landschaftsplanerischen Bedenken in keiner Weise gewürdigt.

Die Alternative zum "Pilzkonzept"

Es gibt zum "Pilzkonzept" inklusive Lehrter Zentralbahnhof eine preisgünstigere, effektivere und schneller realisierbare Alternative. Diese spielt in Berlin nach der Wende aber keine Rolle, weil die führenden Berliner Planer und Politiker trotz angespannter Finanzlage - Berlin zahlt derzeit jeden Tag 4 Mio DM Zinsen, die sich bis 1995 verdoppelt haben werden - der Meinung sind, daß das teuerste und beste für Berlin gerade gut genug sei, was im übrigen die Bundesregierung zu finanzieren habe. Für die damit einhergehende Verzögerung des begehrten schnellen Umzugs von Parlament und Regierung nach Berlin werden dann selbstverständlich immer "die anderen" verantwortlich gemacht. Die von der Fraktion Bündnis 90/Grüne favorisierte Alternative ist das Ring-Konzept, das wegen des Tunnelverzichts nicht nur erheblich billiger ist. Ein wesentlicher Vorteil ist auch, daß seine Verwirklichung stufenweise sinnvolle Verbesserungen bringen könnte, was bei zu erwartenden Kostensprüngen und Mittelbegrenzungen äußerst günstig wäre. Im übrigen tangiert es auch nicht die Baumaßnahmen im zentralen Bereich, wenn man einmal von den notwendig werdenden Bahnsteigverlängerungen des "Regierungsbahnhofs" Friedrichstraße absieht.

Die Alternative für die Tunnel der Regierungsbahnen S21 und U5

Auch für diese beiden Regierungsbahnen gibt es die von der Fraktion Bündnis 90/Grüne favorisierten Alternativen, die sich sogar mit dem Konzept decken, das für den Hauptstadt Wettbewerb im Auftrag des Bundesverkehrsministerium (BMV) entwickelt worden ist. Es handelt sich dabei um ein Straßenbahnkonzept, das in der Lage ist, die Innenstadt und das Regierungsviertel auf direktem Wege ohne Umsteigen mit den bisherigen ÖPNV-Knoten Alexanderplatz, Friedrichstraße und Zoologischer Garten ebenso zu verbinden wie mit dem Flughafen Tegel. Die Realisierung dieses Straßenbahnkonzeptes mit einem Umfang von ca 22 km kostet (bei dem vom Senat in Rechnung gestellten km-Preis von 12 Mio DM) mit 264 Mio DM nur einen Bruchteil der geplanten Neubauten von S21 und U5 und kann dadurch der Bundesregierung und dem Land Berlin einen Betrag von mehr als 2 Mrd DM einsparen.

Unter der Voraussetzung, daß die Finanzierung von 2,3 Mrd DM (200 Mio DM/km) für die S21 (7,5 km) und die U5 (4,0 km bis Lehrter Bahnhof) gesichert ist - und gerade das ist bis heute mehr als fraglich - muß eine Bauzeit von mindestens 10 Jahren

veranschlagt werden. Demgegenüber ist dieses Straßenbahnkonzept innerhalb von 3 Jahren realisierbar, bewegt sich im finanzierbaren Rahmen und kann im Zusammenhang mit den bereits vorhandenen U- und S-Bahn-Linien das zu erwartende Fahrgastaufkommen in der Innenstadt und im Regierungsviertel bequem bewältigen.

Dies wird auch von ersten Zwischenergebnissen bestätigt, die die Münchener Gutachtergruppe "Intraplan Consult GmbH" im Auftrag der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe für das standardisierte Bewertungsverfahren der S21 und der U5 ermittelt hat.

Aus den Unterlagen ist nämlich ersichtlich, daß die existierende S-Bahn (Stadtbahn) zwischen Alexanderplatz und Zoo mit einem Potential von 130.000 bis 160.000 Fahrgästen im Jahr 2000 dann ebensowenig überlastet ist wie die neue U-Bahn-Linie 2 zwischen Alexanderplatz und Zoo mit einem Fahrgastpotential von 40.000 Fahrgästen pro Tag. Für die dazwischen verlaufende U-Bahn-Linie 5 zum Lehrter Zentralbahnhof ist kein entsprechend hohes Potential vorhanden. Eine Straßenbahn ist für diesen Bedarf eher angemessen.

Die Fahrgastpotentiale, die für die bestehende Nord-Süd-S-Bahn prognostiziert werden, liegen bei ca. 100.000 Fahrgästen, weshalb eine parallele Tunnelstrecke ebenfalls überflüssig ist. Anstatt sich nun aber darüber zu freuen, daß 2.000.000.000 DM eingespart werden können, wird in Berlin die Anweisung gegeben, die S- und U-Bahn-Tunnel - selbstverständlich auf Bonner Kosten - schönzurechnen.

So werden die Fahrgäste einfach aus dem bestehenden in den neu zu bauenden S-Bahn-Tunnel verlagert. Bei der U-Bahn wird das Fahrgastpotential des innerstädtischen Busverkehrs in die U-Bahn hineingerechnet, außerdem wird die U-Bahn über den Lehrter Zentralbahnhof bis Jungfernheide verlängert. Das macht zwar für die 4-km-Strecke einen zusätzlichen Kostenbetrag von 800 Mio DM, reicht den Berliner Planern aber aus, um diese U-Bahn-Strecke zu begründen. Bei dieser "schöngerechneten" Prognose ergibt sich dann ein Wert von 1,5 im standardisierten Bewertungsverfahren. Selbst dieser "schöngerechnete" Wert kann mit dem S-Bahn-Nordring keineswegs konkurrieren, da er mit 4,0 fast die dreifach bessere Kosten-Nutzen-Kalkulation im standardisierten Bewertungsverfahren erreichte. Trotzdem wird die Wiederinbetriebnahme des S-Bahn-Nordrings zugunsten des Neubaus von U5 und S21 zurückgestellt.

Nicht nur, aber auch aus finanziellen Gründen bietet sich deshalb die Straßenbahn als Alternative an. Sie ist für den Kurzstreckenverkehr im zentralen Bereich besser geeignet, wäre erheblich kurzfristiger realisierbar und würde zudem bei einem doppelt so großen Netz lediglich ein Zehntel kosten. Die Anbindung des Flughafens Tegel mit einer S-Bahn ist ebenfalls unwirtschaftlich, weil dort lediglich ein Fahrgastpotential von 2.600 Personen/Tag ermittelt wurde, das am Flughafen in Bus und Bahn ein- bzw. aussteigen will.

Aus all diesen Gründen favorisiert die Fraktion Bündnis 90/Grüne anstelle der S21 und der U5 die drei Straßenbahnlinien durch die Leipziger Straße zum Bahnhof Zoo bzw. zum Kleistpark, durch die Französische Straße am Reichstag und Lehrter Stadtbahnhof vorbei zum Flughafen Tegel und durch die Friedrichstraße zum Potsdamer Platz. Letzteres fordern übrigens auch die Geschäftsleute und Investoren in

der Interessengemeinschaft Friedrichstraße.

Dieses Straßenbahnkonzept wird vom Berliner Senat noch nicht einmal als Auffangposition in Krwägung gezogen, wenn die zusätzlich gewünschten Bonner Gelder in Milliardenhöhe ausbleiben sollten. Der Senat will in diesem Falle nämlich den Rohbau der Tunnel im zentralen Bereich bauen, wie es aus einer Senatsvorlage hervorgeht, die allerdings noch nicht abgestimmt ist. Dort heißt es wörtlich: "Sollte es nicht gelingen, hierfür zusätzliche Mittel zu erhalten, könnten von den Projekten U5 und S21 lediglich Tunnelrohbauten im Spreebogenbereich erstellt werden. Gleichzeitig müßten zur Finanzierung dieser Rohbauwerke eigentlich unverzichtbare GVFG-Vorhaben wie der S-Bahn-Nordring und Straßenbahnneubaustrecken um mehrere Jahre verschoben werden."

Die Alternative zum Straßentunnel

Die Alternative zum Straßentunnel ist die drastische Reduzierung des Autoverkehrs. Ein 3,5 km langer Straßentunnel unter dem Tiergarten bringt dramatische Folgen mit sich.

- Aus Gründen der Sicherheit muß bei Unfällen, zur Reinigung und bei zu hohen Abgaskonzentrationen der Tunnel gelegentlich gesperrt werden können. Dafür wird eine oberirdische Straße mit dem gleichen Leistungsvolumen benötigt. Die Oberfläche kann also nicht entsiegelt werden. Stauprobleme lassen sich bei dieser Länge nicht ausreichend regulieren und vermeiden.

Die normale Konzentration von Autoabgasen im Tunnel kann nur mit kraftwerksgroßen Entlüftungsbauwerken an die Oberfläche gespült werden. Weltweit gibt es keine Autoabgas-Entgiftungstechnologie, so daß das Erholungsgebiet "Großer Tiergarten" wie auch der dicht bebaute Bezirk Mitte inklusive dem Regierungsviertel über Schornsteine mit diesen Giftgasen und Schadstoffen ständig berieselt werden. Auch wenn heute von Senatsseite die extrem teuren, das Grundwasser schonende Bauweisen versprochen werden, sind Grundwasserabsenkungen zur Kosteneinsparung bei ohnehin knappen Geldern abzusehen und somit sicher nicht zu vermeiden. Laut Gutachten werden diese katastrophale Auswirkungen haben: Der Wald im Tiergarten wäre trockengelegt wie auch die Straßenbäume im Umkreis von 5 km. Darüber hinaus ist der Reichstag bei einer Grundwasserabsenkung extrem gefährdet. Dieser ist nämlich auf Eichenpfählen gegründet, die bei einer Grundwasserabsenkung verfaulen würden.

Auch aus diesen Gründen kann von einer Autoverkehrsentlastung durch den geplanten Tunnel nicht gesprochen werden. Die Alternative zum Straßentunnel ist deshalb die drastische Reduzierung des Autoverkehrs. Dies ergibt sich auch aus der Belastbarkeitsstudie, die im Auftrag des Senats vorgenommen worden ist, aus der hervorgeht, daß in allen Hauptverkehrsstraßen innerhalb des S-Bahn-Rings die von Bundesumweltminister Töpfer geplanten Grenzwerte für Benzol, Dieselruß und Stickoxyden so stark überschritten werden (z.T. um das Dreifache), daß neben allen technischen Verbesserungen eine Reduzierung der Verkehrsmenge von 1991 um ein Drittel zwingend geboten ist.

Dies will auch der Senat. Der Senat hatte nämlich am 18. Dezember 1991 beschlossen, den Modal split innerhalb des "Kleinen Hundekopfes" von heute 40 : 60 auf morgen

80 : 20 zugunsten des öffentlichen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verändern. Eine Umsetzung dieses Konzeptes vorausgesetzt könnte der restliche Autoverkehr von der Invalidenstraße über den Großen Stern zum Kanalufer geleitet werden. Die Entlastungsstraße - nach dem Mauerbau durch den Tiergarten geschlagen - könnte diesem wieder zurückgegeben werden. Die Forderung der Bundesregierung: "Kein Durchgangsverkehr durch das Regierungsviertel" wäre auch ohne Tunnelbau erfüllt.

Fazit

Die Fraktion Bündnis 90/Grüne unterstützt ausdrücklich den oben angegebenen Senatsbeschluß ebenso wie die Forderung der Bundesregierung nach einem durchgangsverkehrsfreien Regierungsviertel. Sie ist allerdings der Meinung, daß für die Umsetzung dieser Forderungen bei der notwendigen Mobilisierung der grauen Zellen und des Einreißen ideologischer Barrieren in den Köpfen der Berliner Verkehrsplaner und Politiker nicht nur Zeit, sondern auch Geld in Höhe mehrerer Milliarden eingespart werden könnte. Mit nur einem geringen Teil des eingesparten Geldes könnten die Schienenlücken innerhalb der Stadt und mit dem Umland geschlossen werden die seinerzeit der Mauerbau gerissen hat. Dadurch könnte dann auch auf der Schiene zusammenwachsen, was zusammengehört.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001644>.

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