

Straßentunnel als Entlastung von der Entlastungsstraße

17.3.06

Berlins Tiefbauer beklagten seit den 60er Jahren, dass die frühere „Entlastungsstraße“ westlich der Berliner Mauer keine Regenentwässerung hatte, weil sie ein Provisorium darstellte. Sie wurde von ihnen kurzfristig geplant und nach dem Mauerbau in nur 6-wöchiger Bauzeit noch vor dem Weihnachtsabend am 23. 12. 1961 eröffnet. Sie stellte einen Ersatzbau, genauer ausgedrückt: eine Umfahrungsstraße des durch den Mauerbau gesperrten Straßenzugs Friedrichstraße - Chausseestraße im Bezirk Mitte dar.

Wer den Namen „Entlastungsstraße in die Welt setzte, ist heute wohl nicht mehr festzustellen, aber in der Folgezeit des fast 44-jährigen Provisoriums weckte sie mit diesem Namen beim zunehmenden Autoverkehr offenbar Hoffnungen, an denen die heutige, nach 10-jähriger Bauzeit fertig gestellte Tunnelstraße von wohl nicht wenigen Autofahrern gemessen wird. Sie soll offenbar vom Albtraum eines jeden Autofahrers entlasten: vom allgegenwärtigen Stau auf den Innenstadtstraßen.

Wer sich mit dem gesamtstädtischen Verkehr beschäftigt, muss lernen, in vernetzten Systemen zu denken, um Lösungen erarbeiten zu können. Eingriff an einzelnen Stelle in komplexe Systeme, haben zahlreiche Auswirkungen: an anderen Knotenpunkten, auf andere Verkehre, Verschiebungen von Durchfahrverkehren u.ä.. So löst die Beseitigung eines Staus auf einem Straßenabschnitt oder vor einer Kreuzung in der Innenstadt längst keine Probleme mehr, sondern verlagert den Stau auf die nächste Straßenkreuzung oder den nächsten oder benachbarten Straßenabschnitt.

Sie den 60er Jahren wurde in der Ausbildung der Straßenbauer die Entlastungsphilosophie von Stadtstraßen durch Autobahnen sogar offiziell an Hochschulen gelehrt! Erst in den 70er Jahren erreichten die kritischen Töne aus den Betroffenen aufstän- den in allen Teilen der Bundesrepublik (in Form von Bürgerinitiativen) die Universitäten, führten zu neuen Studiengängen (z.B. Verkehrsplaner) und verlangten Nachweise der vielfach wiederholten Beschwörungsformel, dass Ringe, (Radial-)Achsen, Tangenten u.ä. Stadtgebiete tatsächlich entlasten. Entlastungsnachweise lieferte die Verkehrswissenschaft nicht - dafür Nachweise von Parallelverkehren, von räumlich sehr eng begrenzter Entlastungswirkung auf Kosten von induziertem (= zusätzlichem!) Autoverkehr und größerer Attraktivität des Autoverkehrs, der damit immer weiter wuchs! Stolze Bauherrn und Senatoren ließen sich feiern, zahlreiche Bürgerinitiativen klagten – auch vor Gericht. Der Traum von der Entlastung vom Innenstadt(auto)verkehr blieb auf der Strecke.

Die aus starker Anwohnerbetroffenheit gegründete Bürgerinitiative Westtangente (BIW) mischte sich in die Autobahnplanung Westtangente (zwischen den Autobahnkreuzen Schöneberg und Wedding) ab 1974 ein, weil sie die „Segnungen“ der modernen Gesellschaft als weitere Beschränkung ihres Lebensraumes empfand, protestierte mit unzählbaren Briefen, Flugblättern, Einsprüchen, organisierte Widerstand und Unterstützer von Alternativkonzepten. Die BIW-Kritik und Ideen wurden schließlich in zähen, jahrelangen Diskussionen von Parteien und Regierungen aufgenommen und führten 1981 zum Stop der Westtangente-Planungen (als Autobahn) durch den damaligen Regierenden Bürgermeister Vogel. 1984 versuchte Verkehrssenator Wronski eine Wiederbelebung dieser Pläne als Stadtstraße; erst 1991 wurde in der CDU/SPD-Koalitionsvereinbarung schriftlich das Ende der Westtangente formuliert - allerdings wurde gleichzeitig der Ersatzbau für die ‚Entlastungsstraße‘ als Stadtstraße mit Tunnel festgeschrieben.

Bereits 1982 legte die BIW einen 4 Stufen-Plan zur Vereinigung der 8 Teilstücke des Großen Tiergartens vor, wovon die Sperrung der Straße des 17. Juni der erste, die Sperrung der Entlastung an Wochenenden Schritt 2 und die vollständige Sperrung der Entlastungsstraße Schritt 3 und die Umlegung der Buslinien den letzten Schritt darstellte.

Die BIW wollte die Entlastung des Tiergartens vom Autoverkehr, weil ihre Mitglieder erkannt hatten, dass der Tiergarten als innerstädtische Erholungsfläche nur Erholung für Menschen, Tiere und Pflanzen bietet, wenn der Autoverkehr draußen bleibt und diese mit 215 ha größte innerstädtische Grünfläche umfahren muss. Am 25. Jahrestag der Inbetriebnahme der "Entlastungsstraße" demonstrierte die BIW mit Liegestuhl und Sonnenschirm trotz eisiger Kälte: "25 Jahre Entlastungsstraße sind genug" und verteilte an Autofahrer Lose einer Lotterie, in der jeder Berliner die - nach dem Richtwert der amtlichen Grünplaner - auf ihn entfallende Fläche von 7 m² als siedlungsnahes Erholungsgrün gewinnen konnte – nach Entsiegelung der Entlastungsstraße.

Die Maueröffnung hat die Umfahrung der Friedrichstraßen – Chausseestraßenspernung zwar überflüssig gemacht, aber Autofahrers Traum einer schnellen, nicht von Verkehrsampeln aufgehaltenen Innenstadt durchquerung lebte im sog. ‚kleiner Hundekopf‘ des Ringkonzepts weiter und versprach ihm freie Fahrt. Dass die Berechnungen der Verkehrsplaner keine Entlastung von innerstädtischen Staus versprochen, war nicht nur in den Verkehrsgutachten sondern auch in der Presse bereits 1994 nachzulesen. Aber Berlins Autofahrer fühlen sich durch die jetzt anstehende Eröffnung der Tunnelstrecke im Zuge der B 96 um die Verwirklichung eines Traums betrogen und träumen weiter

Die BIW weist heute immer noch darauf hin, dass mit dem Bau von Strassen (mit und ohne Tunnel) keine Verkehrsprobleme gelöst werden. Angesichts der bereits begonnenen Klimakatastrophe, des Restverbrauchs und Ausverkaufs unserer weltweiten Erdölreserven, des Flächenverbrauchs durch ständige Weiterversiegelung (vorrangig durch Straßenbau) setzt die BIW auf Ausdehnung der Innerstädtische Erholungslandschaft und engagiert sich seit 1978 für die Verwirklichung der als Alternative konzipierten „Grüntangente“ auf den Flächen der damaligen Autobahnplanung mit dem derzeitigen Schwerpunkt als Gleisdreieckpark, der einen knapp 30 ha großen Trittstein der Nord-Süd-Gründurchquerung zwischen Großem Tiergarten und dem Natur-Park Südgelände darstellt. Dieses Konzept bildete bereits seit 1988 die Grundlage für die BUGA '95 in Berlin.

Das Bundesverwaltungsgerichtsurteil vom 16. 3. 06 zum Flughafen Schönefeld rückt die nächste innerstädtische Grünfläche in den Mittelpunkt der Grünplanung: die stillzuliegenden Flughäfen Tempelhof und Tegel. Nach Fertigstellung gewinnt Berlins Profil dadurch eine weitere, 300 ha große Erholungsfläche und als Erholungslandschaft weiter nördlich die noch größere Fläche des Flughafens Tegel.

Weitere Informationen unter: www.bi-westtangente.de (incl. Chronik der BIW)
www.berlin-gleisdreieck.de

Kontakt: Norbert Rheinlaender, Tel. 788 33 96 / 615 75 23