

08.12.06

## **Gemeinsame Pressemitteilung von**

- **Parkgenossenschaft Gleisdreieck i. G.**
- **Netzwerk für 20 grüne Hauptwege in Berlin**
- **FUSS e.V .**
- **BUND, Landesverband Berlin**

## **Schildbürgerbrücke über den Landwehrkanal für 1,25 Mio**

Die vom Senat geplante Fußgängerbrücke über den Landwehrkanal zwischen dem Tilla-Durieux-Park am Potsdamer Platz und dem zukünftigen Gleisdreieck-Park blockiert mehr als sie verbindet. Deshalb fordern mehrere Verbände und Initiativen den Bau einer kreuzungsfreien Verbindungsbrücke, die nicht nur den Landwehrkanal sondern auch beide Fahrbahnen überquert.

Die jetzige Gestaltung der Brücke wurde in einem Architektenwettbewerb entschieden, doch schon die Ausschreibung des Senats ließ nur einen Schildbürgerstreich zu. Da sie vorgab, nur den Kanal zu überqueren, müssen die mehrspurigen Straßen an den Kanalufern an Fußgängerampeln überwunden werden.

Die bereits vorhandene Köthener Brücke verlangt vom zukünftigen Parknutzer einen Umweg von 100 m und die Nutzung von zwei Ampelkreuzungen. Die neue Brücke würde den Umweg nicht verkürzen, aber eine Ampelquerung mehr verlangen und hätte zudem lange Rampen.

### **Wie kommt es zu diesem Schildbürgerstreich?**

Die Brücke wird bezahlt aus den Geldern, die die Investoren vom Potsdamer Platz für ökologischen Ausgleich zur Verfügung gestellt haben. Laut städtebaulichem Vertrag sollte damit der Ort des Eingriffs (Potsdamer Platz) mit dem Ort des Ausgleichs (Gleisdreieck-Park) verbunden werden. Doch Planungsfehler der Senatsverwaltung torpedierten das Vorhaben:

- 1998 Abriss der früheren Baulogistikbrücke, die genau an der richtigen Stelle lag. Ohne Geld hätte diese Brücke für Fußgänger und Radfahrer genutzt werden können.
- Bei den Planungen des Tilla-Durieux-Parks wurde die Fußgängerbrücke nicht berücksichtigt. Dort, wo die Brücke ankommen sollte, ist nun eine Tiefgarageneinfahrt, die auch noch überbrückt werden müsste.
- Südlich des Kanals auf dem Potsdamer Güterbahnhofsgelände, wo eigentlich die Brücke ankommen und der ökologische Ausgleich realisiert werden sollte, ist nun eine neue Baufläche der VIVICO vorgesehen. Der Gleisdreieck-Park selbst wurde hier auf einen nur noch 35 m breiten Streifen zwischen der Baufläche und dem Parkhaus DEBIS reduziert.

### **Noch immer ist eine bezahlbare, kreuzungsfreie Brücke möglich! Die Verbände und Initiativen fordern deshalb den Berliner Senat dazu auf, die Planungen zu korrigieren:**

- Umsetzungsstopp für den Gewinnerentwurf
- Umsetzung des städtebaulichen Vertrags mit der DEBIS: Planung und Bau einer kreuzungsfreien Verbindungsbrücke zwischen dem Tilla-Durieux- und dem Gleisdreieck-Park.

## Zum Hintergrund der Schildbürgerbrücke

Am Landwehrkanal zwischen Tilla-Durieux-Park am Potsdamer Platz und dem zukünftigen Gleisdreieck-Park auf dem ehemaligen Potsdamer Güterbahnhof (heute befindet sich dort die Golfanlage) soll für 1,25 Mio. Euro eine neue Fußgängerbrücke gebaut werden. Der Wettbewerb für die Brücke ist abgeschlossen, die Ergebnisse sind teilweise zu sehen auf der Seite der [Senatsverwaltung für Stadtentwicklung](#) und auf der Seite von [Competition Online](#).

Der zukünftige Parknutzer kann für den Übergang über den Landwehrkanal zwischen zwei Brücken wählen. Vom Gleisdreieck kommend kann er die etwa 100 m westlich liegende neue Brücke nutzen. Dazu muss er drei Ampelanlagen überwinden: an der Flottwellstraße, an den Kanaluferstraßen südlich und nördlich des Kanals. Dazu kommen lange Rampen an der Brücke selbst. Oder er wendet sich etwa 100 m nach Osten und findet in gleicher Entfernung die vorhandene Köthener Brücke. Hier sind nur zwei Ampelanlagen zu überwinden und keine Rampen. Der Übergang ist also wesentlich bequemer. Aufgrund der Nähe der Köthener Brücke und der Marshallbrücke, die ebenfalls in unmittelbarer Nähe liegt, hatte einer der Preisträger des Wettbewerbs sogar überlegt, anstelle eines Brückenentwurfs auf diese vorhandenen Übergangsmöglichkeiten hinzuweisen.

Die Brücke wird bezahlt aus den Geldern, die die Investoren vom Potsdamer Platz für ökologischen Ausgleich zur Verfügung gestellt haben. Laut städtebaulichen Vertrag sollte damit der Ort des Eingriffs (also Potsdamer Platz) mit dem Ort des Ausgleichs (Gleisdreieck-Park) verbunden werden. Ursprünglich war dabei jedoch an eine Brücke gedacht, die beides kreuzungsfrei verbindet. In dem städtebaulichen Vertrag zwischen dem Land Berlin und DEBIS vom Potsdamer Platz aus dem Jahr 1994 heißt es dazu in §4:

*„ . . . Eine Kompensation . . . soll im Rahmen der Herstellung einer öffentlichen Grünanlage auf den in der Anlage 3 gekennzeichneten Flächen (ehem. Potsdamer/Anhalter Güterbahnhof) nebst Zugang durch Brückenbau über den Landwehrkanal erfolgen. . . “*

Der vollständige Vertragstext kann auf [www.berlin-gleisdreieck.de](http://www.berlin-gleisdreieck.de) im Menü Dokumentation/Papierkrieg nachgelesen werden.

Die Senatsverwaltung begründet die Schildbürgerversion mit den zu langen Rampen einer großen Brücke und mit finanziellen Erwägungen. Das hier gesparte Geld könne in die Ost-West-Brücke über die neue Fernbahn auf dem Gleisdreieck gesteckt werden. Ob das funktioniert, ist zweifelhaft, denn die Verwendung der Öko-Ausgleichsmittel ist vertraglich festgelegt und die Ost-West-Brücke steht nicht im städtebaulichen Vertrag.

Auf Basis einer Testplanung hat sich die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nach Auskunft von Herrn Ostendorff (Abt. Wettbewerbe) gegen die kreuzungsfreie Brückenvariante entschieden. Diese Testplanung würde belegen, daß die Rampen der Brücke viel zu lang wären. Leider ist die Testplanung nie veröffentlicht worden. Nach unserer Auffassung ist es immer noch möglich, die notwendigen Rampen in die Parke nördlich und südlich des Landwerkanals zu integrieren. Die Gründe für die Schildbürgerbrücke sind Planungsfehler, die die Senatsverwaltung in der Vergangenheit begangen hat:

- 1998 Abriss der früheren Baulogistikbrücke, die genau an der richtigen Stelle lag. Ohne Geld hätte diese Brücke für Fußgänger und Radfahrer genutzt und bei Bedarf mit wenig Geld umgestaltet werden können.
- Bei den Planungen am Potsdamer Platz wurde die Fußgängerbrücke nicht berücksichtigt. Im Entwurf des Tilla-Durieux-Parks wurde die Brücke nicht vorgesehen. Dort, wo die Brücke ankommen sollte, ist nun eine Tiefgarageneinfahrt gebaut worden, die auch noch überbrückt werden müsste.
- Südlich des Kanals auf dem Potsdamer Güterbahnhofsgelände, wo eigentlich der ökologische Ausgleich realisiert werden sollte, ist nun eine neue Baufläche der VIVICO vorgesehen. Diese Baufläche befindet sich auf dem westlichen, erhöhten Teil des Geländes, auf dem die Brücke bequem ohne langen Rampen ankommen könnte. Der Gleisdreieck-Park selbst ist hier an seinem nördlichen Ende auf einen nur noch 35 m breiten Streifen zwischen der neuen Baufläche der Vivico und dem Parkhaus DEBIS reduziert. Auf diesem schmalen, tiefer liegendem Streifen sind die Rampen einer langen Brücke sehr viel schwerer zu integrieren als auf dem erhöhten Teil.
- Die Senatsbauverwaltung ignoriert die Bedeutung dieser Verbindung für Fußgänger und Radfahrer. Die Brücke zwischen Tilla-Durieux-Park und Gleisdreieck ist Teil eines überregionalen grünen Hauptwegenetzes. Die Planung zu den 20 grünen Hauptwegen ist seit 1994 mit den Beschlüssen von Senat und Abgeordnetenhaus zum Landschaftsprogramm eine Arbeitsvorgabe für alle Verwaltungen Berlins! Der grüne Hauptweg Nr. 5 führt vom nördlichen Stadtrand entlang der Panke und des Spandauer Schifffahrtskanals durch den Tiergarten und über die ehemaligen Bahnflächen bis zum südlichen Stadtrand. Mit einer richtigen Brücke wäre der Abschnitt zwischen Potsdamer Platz und Bahnhof Südkreuz ein Weg im Grünen - ohne Ampeln und sonstige Hindernisse. Eine Superattraktion für Fußgänger - insbesondere für Kinder und ältere Menschen, für die das Queren so stark befahrener Hauptverkehrsstraßen ein gefährliches Hindernis darstellt. Die Mitbenutzung dieser Brücke durch Radfahrer sollte geprüft werden, da sie auch für diese eine attraktive und sichere Anbindung zwischen zwei Parkanlagen darstellt. Die Idee der „Grünen Wege“ wurde von Bürgerinitiativen entwickelt und ist inzwischen Teil der offiziellen Planung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung I für Stadt- und Freiraumplanung unter der Leitung von Reiner Nagel. Auch in den Koalitionsvertrag des neuen Rot-Roten Senats ist diese Idee aufgenommen worden. Offensichtlich ist das noch nicht in der Bauverwaltung angekommen.

Die Schildbürgerbrücke, wie sie jetzt geplant ist, bringt diese Qualität nicht. Durch die langen Rampen, die parallel zu den Fahrbahnen der Kanaluferstraßen laufen, blockiert sie außerdem die am Kanalufer verlaufenden Fußwege, die auf einen schmalen Pfad entlang der stark befahrenen Straßen reduziert werden. Gleichzeitig würde durch diesen Bau die Ressourcen verbraucht, die für eine richtige Brücke zur Verfügung stehen.