

Pressemitteilung der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. zur Eröffnung des Flaschenhalsparks

Mit einem lachenden und einem weinenden Auge sehen wir die heutige Eröffnung des Parks am Flaschenhals.

Mit der Eröffnung des Flaschenhalsparkes kommen wir der Vision Grüntangente wieder ein Stück näher. Der Gleisdreieckpark endet nun nicht mehr an den Yorckbrücken, sondern folgt den alten Bahngleisen über den Graben der Yorckstraße hinweg. Darüber freuen wir uns. Im Flaschenhals finden wir heute noch die berühmte „Eisenbahnwildnis“, die „Natur der vierten Art“ (Prof. Kowarik), aus deren Entdeckung durch illegale Spaziergänger vor vierzig Jahren sich schließlich die Vision „Grüntangente statt Westtangente“ entwickelt hat. Und wir möchten daran erinnern, dass es Bürger (von der damals Verwaltung gelegentlich als Spinner bezeichnet) waren, die diese Vision ersponnen haben

im Kampf gegen die Planungen für die Stadtautobahn Westtangente – auch wenn anlässlich der Eröffnung heute ausschließlich Politiker das Sagen haben.

Gleichzeitig sehen wir den Flaschenhalspark auch mit einem weinenden Auge. Denn anders als im Gleisdreieck-Park wurden die Planungen für den Flaschenhalspark ohne begleitende Bürgerbeteiligung durchgeführt. Die anderen Projektbeteiligten waren praktisch die gleichen wie beim Gleisdreieck-Park, nämlich die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, die Grün Berlin GmbH, das Atelier Loidl und der Bezirk Tempelhof-Schöneberg (beim Gleisdreieck war es der Bezirk F'hain-Xberg). Bei den Planungen für den Flaschenhalspark fehlte jedoch die Beteiligung der Anwohner und Bürgerinitiativen, auf die die Senatsverwaltung beim Gleisdreieck oft so stolz hingewiesen hat.

Was hätte man im Flaschenhalspark anders machen können, anders machen sollen?

Auch wenn ein guter Teil der Eisenbahnwildnis erhalten blieb, an einer entscheidenden Stelle beklagen wir einen schlimmen Verlust an historischen Spuren. Ursprünglich führte von der Monumentenstraße eine von großen Bäumen gesäumte, gepflasterte Allee zum Lokdepot des Technikmuseum hinunter. Die Allee mit dem „Märchenwald“ - wie Anwohner ihn nannten - ist verschwunden. Stattdessen gibt's nun die neue Betonrampe und den noch unvollständigen roten Riegel mit Eigentumswohnungen für Menschen, die sich 5000.- €/m² leisten können. Im Kleinen ist hier genau das passiert, was am Tempelhofer Feld im Großen befürchtet wird. Die Wohlhabenden werden in der ersten Reihe zum Freiraum wohnen, während die Interessen der vorhandenen Bewohner missachtet werden. Eine Koalition aus CDU/SPD/Grünen verweigerte die Suche nach einem Kompromiss.

Schildbürgerstreich Nr. 1

Der vom Gleisdreieck-Park kommende Fahrradweg ist Teil der überregionalen Fahrradverbindung Kopenhagen - Leipzig. Es gab deswegen eine extra EU-Förderung für den Fahrradweg. An der Monumentenbrücke muss dieser Fahrradweg nun von der Ost- auf die Westseite der Bahn wechseln. Die Folge ist eine schildbürgerartige Wegführung mit zahlreichen Wendungen auf kurzer Strecke, dann 6 m hoch auf die Brücke, dann die Brücke überqueren und drüben wieder 6 m hinunter. Die Bürgerinitiativen haben immer gefordert, den überregionalen Fahrradweg auf der Westseite der Bahn zu führen. Da hätte der Fahrradweg einen ganz einfachen Verlauf nehmen können, ohne Höhenstufen. Vergeblich. Obwohl auch auf der Westseite ein

Weg entstehen soll und der Zugang zum Gleisdreieckpark über die schon sanierte Yorckbrücke Nr. 5 und das Grundstück des Baumarktes Hellweg möglich ist.

Schildbürgerstreich Nr. 2

Der Übergang über die Yorckstraße. Seit Jahren ist klar, dass der Gleisdreieckpark hier über die Brücken fortgesetzt werden soll. Die Senatsverwaltung hat aber die Verhandlungen mit der Deutschen Bahn um die Brücken nicht rechtzeitig geführt. Erst vor kurzem wurde ein Vertrag dazu abgeschlossen. Und als klar war, dass sie mit den Brücken zu spät dran sind, haben sie sich nicht um einen Zebrastreifen und Ampel gekümmert. Nun werden die Leute die Yorckstraße überqueren, auch wenn es lebensgefährlich ist.

Wir fordern:

Kurzfristig muss der Übergang über die Yorckstraße mit einer Fußgängerampel gesichert werden. Die Ampel bleibt so lange, bis der Übergang über die Brücke Nr. 10 funktioniert. Das ist die erste Brücke östlich der aktuellen Fernbahn. Die Brücke Nr. 10 ist im Vergleich zu den meisten anderen Yorckbrücken sehr solide und im guten Zustand. Sie stammt aus den 1930er Jahren, ist also rund 50 Jahre jünger als die meisten anderen Brücken. Bis 1994 sind noch die Züge zum Postbahnhof über diese Brücke gerollt. Die Brücke könnte relativ schnell mit einfachen Mitteln instandgesetzt und benutzbar gemacht werden. Eine aufwendige Sanierung mit Abbau und Wiederaufbau der gesamten Brückenkonstruktion (für 450.000.- €) wie letztes Jahr bei der Brücke Nr. 5 ist hier nicht notwendig.

Die Idealroute für den Fahrradweg auf der Westseite der Bahn ist noch möglich.

Brücke Nr. 5 ist schon instandgesetzt. Kosten: 450.000,- €

Schildbürgerstreich Nr. 2: Lebensgefährliche Querung der Yorckstraße. Provisorische Fussgängerampel notwendig, bis die Brücke benutzbar ist. Die in den letzten Tagen installierten Schutzgitter an den Bordsteinkanten verschieben das Problem nur.

Brücke Nr. 10 muss erst noch instandgesetzt werden.

Schildbürgerstreich Nr.1: verrückte Wegeführung für den überregionalen Fahrradweg

Kontakt: Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. , 21. 03. 2014

Matthias Bauer, Bülowstraße 52, 10783 Berlin, Tel. 030 215 11 35, <http://gleisdreieck-blog.de>

Norbert Rheinlaender, Tel. 030 6 15 75 23