



Neuer Tunnel für die Schanze

STADTPLANUNG Senat will neue Verbindung zwischen Park, Messe und Karo Viertel schaffen. Das kostet 8,3 Millionen Euro. Planung stammt aus dem Kontrakt zur Messeerweiterung

VON GERNOT KNÖDLER

Die Vorarbeiten zum Bau eines neuen Fußgängertunnels unter dem S-Bahnhof Sternschanze haben begonnen. Die 8,3 Millionen Euro teure Unterführung soll eine freundliche und bequeme Verbindung zwischen dem Sternschanzenpark und dem Messeeingang West sowie dem Karolinenviertel schaffen. Sie ist Teil des Kontrakts zwischen dem Senat, dem Fleischgroßmarkt und der Anwohnerschaft zur Messeerweiterung und ersetzt ein seit 2006 bestehendes Provisorium, das aus Behördensicht nicht mehr lange genehmigungsfähig ist.

Die Vereinbarung aus dem Jahr 2000 enthielt eine Reihe von städtebaulichen Verbesserungen für das Karo Viertel. Dazu gehört, dass die ehemalige Verkehrsinsel rund um die Gnadenkirche an das Viertel angedockt wurde, die Erhaltung des ehemaligen HEW-Verwaltungsgebäudes „Karoline“ – unter dem Mesdach – und eben eine Verbindung zwischen dem Schanzenpark und der Messe sowie dem Karo Viertel.

Weil der Tunnel relativ kostspielig ist, beschränkte sich die Stadtentwicklungsbehörde 2006 zunächst auf ein Provisorium und zog die anderen Projekte vor. Den Stummel eines Tunnels aus dem Jahr 1901 ließ die Behörde zur Messe hin durchbrechen und mit Wellblech auskleiden. Vom Ausgang baute die Messe dann einen überdachten Fußweg bis zu ihrem Westeingang. Etwas weniger komfortabel gelangt man von dort aus in ein paar Minuten weiter ins Karo Viertel.

Der heutige Tunnel ist hell, aber verwinkelt. Auf halber Stre-



Dieser Abzweig führt in ein Fastfood-Restaurant, der neue Tunnel ist weiter hinten: Bahnhof Sternschanze Foto: dpa

cke befindet sich ein Treppenaufgang zum S-Bahnsteig. Kurz vor dem Ausgang Schanzenpark macht der Gang einen weiteren Knick, von wo es treppauf nach draußen, treppab zum U-Bahnhof geht. Diese Lösung sei zwar günstig, kommentierte die damals zuständige Stadtentwicklungsbehörde. Der Senat wolle jedoch eine breite, helle Unterführung, die das Gefühl von Si-

Der Senat wollte eine helle Unterführung, die Rollstuhlfahrer gut passieren lässt

cherheit vermittele und zudem Rollstuhlfahrer gut passieren lasse. Der neue Durchgang soll 139 Meter lang, 6,60 Meter breit und 2,50 Meter hoch werden.

Die Verkehrsbehörde – inzwischen zuständig – argumentiert anders: Zum einen sei der Tunnelstummel ja schon mehr als 100 Jahre alt. Zum anderen habe für seine Verlängerung eine Gleisbehelfsbrücke gebaut werden müssen, damit Züge darüber fahren können. „Diese Behelfslösung ist zeitlich begrenzt genehmigungsfähig“, teilte die Behörde mit. Nun müsse eine Dauerlösung gefunden werden.

Geplant und und gebaut wird der Tunnel vom Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer. Um den Bau zur ermöglichen,

muss die Bahn Gleisverkehrsbrücken bauen, weshalb die S-Bahnstrecke an dieser Stelle bis Anfang März an insgesamt acht Wochenenden gesperrt wird – das nächste Mal wird es am kommenden Wochenende einen Schienenersatzverkehr geben.

Davon, dass auch der S-Bahn-Zugang barrierefrei gemacht werden könnte, war in der Pressemitteilung der S-Bahn zumindest nicht die Rede. Die Hochbahn sieht einen Umbau im Rahmen ihrer langfristigen Planung erst für die Zeit nach Fertigstellung des Tunnels 2015 vor.

Die Messe freut sich über den Neubau. „Für uns ist es immer schön“, sagt ein Sprecher, „wenn unsere Gäste in einem ansprechenden Umfeld ankommen.“