

Senatorin will neuen S-Bahn-Tunnel neben Denkmal in Berlin – Sinti und Roma protestieren

Peter Neumann

Der Streit schwelt seit Jahren, doch eine Einigung mit allen Beteiligten ist nicht in Sicht. Jetzt möchte Verkehrssenatorin Manja Schreiner einen Schlusstrich ziehen und [das Projekt, in der Innenstadt einen zweiten S-Bahn-Tunnel zu bauen](#), endlich voranbringen. Wenn sich der Senat an diesem Dienstag trifft, liegt eine Beschlussvorlage aus der Verwaltung der CDU-Politikerin auf dem Tisch. Danach soll das Land Berlin grünes Licht für den Plan der Deutschen Bahn (DB) geben, eine der beiden Röhren direkt neben dem Denkmal für die im Nationalsozialismus ermordeten Sinti und Roma Europas zu bohren. Doch noch bevor der Senat entschieden hat, flammt der Konflikt wieder auf.

Der Verband Deutscher Sinti und Roma (VDSR) spricht von einer „Verhöhnung der Opfer“, die Hildegard-Lagrenne-Stiftung kündigt Widerstand an – „notfalls mit dem Einsatz unseres eigenen Körpers“. Auch rechtliche Schritte werden in Aussicht gestellt. „Die deutschen und europäischen Sinti und Roma werden keine Form des legitimen Protests und Widerspruchs unversucht lassen, um diesen der Erinnerungskultur der Bundesrepublik unwürdigen Vorgang zu verhindern oder aufzuhalten“, teilte Daniel Strauß, Vorsitzender des VDSR Baden-Württemberg, der Berliner Zeitung mit.

Der erste Abschnitt der City-S-Bahn soll 2024 eröffnet werden

Es geht um ein Berliner Verkehrsprojekt, das in den 1990er-Jahren begonnen wurde – das aber kaum jemand kennt. Um den S-Bahn-Tunnel in der östlichen Innenstadt zu entlasten und neue Direktverbindungen zu ermöglichen, entsteht eine zweite unterirdische Nord-Süd-Verbindung in Berlin. [Der erste Abschnitt, der vom Nordring zum Hauptbahnhof führt, ist bereits in Bau. Vom kommenden Jahr an soll dort die neue S15 verkehren, die Gesundbrunnen und Wedding mit einer provisorischen Tunnelstation unter der Invalidenstraße verbindet.](#) Der genaue Starttermin steht noch nicht fest.

Meistgelesene Artikel

S-Bahnstrecken in der Berliner Innenstadt





Grafik: Mónica Rodríguez/Berliner Zeitung Quelle: sbahn-berlin

Der zweite Bauabschnitt der City-S-Bahn, wie das Vorhaben offiziell heißt, soll den Hauptbahnhof mit dem S-Bahnhof Potsdamer Platz verbinden. Das 1,9 Kilometer lange Teilstück, dessen Bau Ende der 2020er-Jahre beginnen soll, führt durch ein sensibles Gebiet. Der Plan, östlich vom Reichstagsgebäude eine Doppelröhre zu bauen, wurde von der Baukommission des Bundestages abgelehnt. Eine offene Baugrube hätte den Parlamentsbetrieb vier Jahre lang gestört. Nach langen Debatten entschied sich die DB deshalb, den Tunnel nach der Spreeunterquerung aufzuteilen. Eine Röhre erstreckt sich östlich, die andere westlich vom Reichstagsgebäude – mit 7,40 Metern Abstand.

In der Variante 12h, die den Vorzug bekam, führt die Weströhre in der Nähe des Denkmals für die im Nationalsozialismus ermordeten Sinti und Roma Europas unterm Tiergarten hindurch. Nach mehreren Überarbeitungen des Plans soll sie in nun rund acht Meter Entfernung von dem Wasserbecken, das als zentraler Teil des Denkmals gilt, in 2,80 Meter Tiefe verlaufen. Die Schildvortriebsmaschine, die den S-Bahn-Tunnel bohrt, bewegt sich vom Hauptbahnhof bis zum Platz des 18. März durch den Untergrund.

Neben dem Denkmalsgelände sollen viele Bäume im Tiergarten fallen

Wie berichtet, müssen auf dem Gelände des Denkmals, das von dem israelischen Bildhauer Dani Karavan entworfen wurde, sieben Bäume und einige Büsche entfernt werden. Sie werden später neu gepflanzt. Zudem wird der Schacht, der zu der dreieckigen Stele im Becken führt, mit einem anderen Verlauf neu gebaut. Der unterirdische Zugang wird benötigt, damit die Blume auf der Stele ausgetauscht werden kann. Das Wasser im Rundbecken symbolisiert Tränen. Eine dreieckige steinerne Stele im Becken soll an den Winkel auf der Kleidung von KZ-Häftlingen erinnern.





Der DB-Plan sieht vor, „dass die Trasse unterhalb eines Teils des Geländes vom Denkmal geführt wird, ohne dieses oberirdisch zu tangieren“, erläuterte die damalige Mobilitätssenatorin Regine Günther 2021. „Der tägliche Wechsel der Wildblume, der für das Mahnmal hohe Symbolkraft hat, wäre davon nicht beeinträchtigt“, so die Grünen-Politikerin. „Gleiches gilt für das Denkmal selbst, und das auch während der eigentlichen Bauphase der S-Bahn.“ Daran hat sich im Prinzip nichts geändert, wie es jetzt hieß.



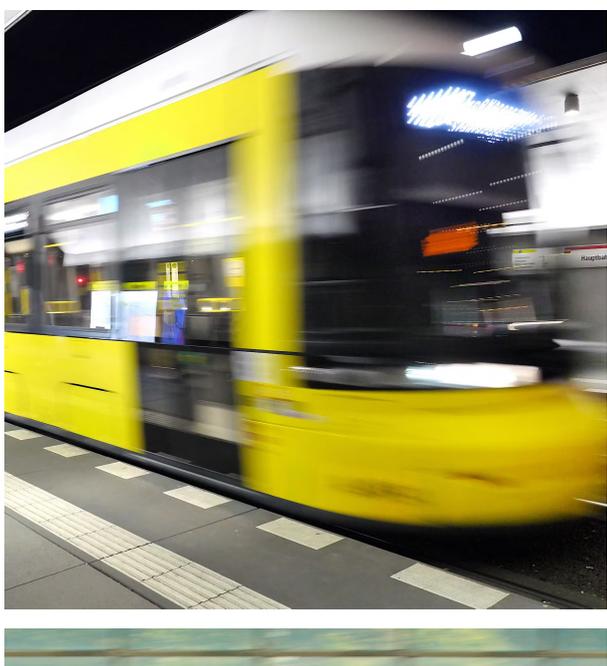


Bauarbeiter im Berliner S-Bahn-Tunnel. Die unterirdische Strecke wurde 1939 fertiggestellt. Doch sie ist überlastet. Deshalb plant die Bahn einen zweiten Tunnel, der den Hauptbahnhof erschließt. Markus Wächter/Berliner Zeitung

Der Zentralrat Deutscher Sinti und Roma bezeichnete die Variante 12h schon damals als eine „gute Gesprächsgrundlage“. [Dagegen befürchtet das Aktionsbündnis „Unser Denkmal ist unantastbar“](#) [„eine nie mehr wiedergutzumachende Zerstörung“](#). Neben dem Gedenkort sollen Baugruben entstehen – etwa für die Verlegung des unterirdischen Zugangs. „Der Schacht würde ein offenes Baufeld von etwa sieben mal 15 Meter sein, das bis 6,70 Meter an die Brunnenschale heranreicht“, hieß es. Zudem sollen mehr als sieben Bäume fallen – rund 70. Die meisten sind der noch größeren Baugrube im Weg, die neben dem Denkmalsgelände geplant ist. Dort endet die Fahrt der Schildvortriebsmaschine.

Aktionsbündnis fühlt sich vor vollendete Tatsachen gestellt

Am Wochenende bekräftigte das Aktionsbündnis, dem rund 60 Organisationen angehören, seine Kritik – und richtete schwere Vorwürfe an den Senat. Senatorin Günther habe 2021 versprochen, dass „wir vollständig in die Planung und die Überlegungen der DB eingebunden werden. Seit letztem Jahr ist das nicht mehr der Fall. Die Verantwortlichen haben ihre Entscheidungen ohne Transparenz getroffen, wir werden, wie gewohnt, vor vollendete Tatsachen gestellt“, teilte Sprecher Alexander Diepold der Berliner Zeitung auf Anfrage mit. Er ist Vorstand in der Bundesvereinigung der Sinti und Roma (BVSR) sowie Geschäftsführer der Hildegard-Lagrenne-Stiftung.





Diepold erinnerte daran, dass sich das Bündnis gegründet habe, um „das Mahnmal in seiner Ganzheit, das heißt das Kernareal sowie das dahinterliegende Baumbiotop, zu schützen“. Es sei „eine Blamage für Deutschland, Angehörige der Minderheit so zu missachten“, sagte er zu dem geplanten Senatsbeschluss. „An der Behandlung von Minderheiten erkennt man, ob der Staat die Würde des Menschen achtet. Die Würde unserer Verstorbenen ist im Kurs der DB und unserer Bundesregierung nicht sehr hoch.“

Schon Dani Karavan, der 2021 gestorbene Schöpfer des Denkmals, habe angekündigt, „jeden einzelnen Ast der Bäume mit seinem Körper zu schützen“, rief der Sprecher in Erinnerung. Auch Alexander Diepold kündigte Widerstand an: „Wir werden uns weiterhin dafür stark machen, dass unser Mahnmal in seiner Ganzheit geschützt wird, notfalls mit dem Einsatz unseres eigenen Körpers.“

„Mangelnde historische Sensibilität ist ein erinnerungspolitischer Skandal“

Die Ankündigung der Berliner Verkehrssenatorin sei „ein erschütterndes Zeugnis eines bislang ungeahnten mangelnden Bewusstseins für die Verbrechen des Nationalsozialismus in unserem Lande“, so Daniel Strauß, Ko-Vorsitzender der BVSR und Vorsitzender des Landesverbands Baden-Württemberg des VDSR. „Diese mangelnde historische Sensibilität ist ein erinnerungspolitischer Skandal.“

„Ungeachtet der verkehrspolitischen Notwendigkeiten im Land Berlin kann eine solche Entscheidung nur in enger Abstimmung und im Zuge wiederholter Konsultationen mit allen relevanten Gruppen und Vertretungen der Sinti und Roma in Deutschland und Europa getroffen werden“, mahnte Strauß. „Alles andere stellt eine Verletzung der Würde der Opfer und ihrer Nachkommen dar.“

Die Familie von Dani Karavan habe bereits rechtliche Schritte angekündigt, die internationale Unterstützung aus der jüdischen Community erfahren werden, hieß es in der Stellungnahme weiter. „Auch die deutschen und europäischen Sinti und Roma werden keine Form des legitimen

Protests und Widerspruchs unversucht lassen, um diesen der Erinnerungskultur der Bundesrepublik unwürdigen Vorgang zu verhindern oder aufzuhalten“, sagte Daniel Strauß.



Verkehrspolitisch sei es notwendig, eine Entscheidung zum Bau des S-Bahn-Tunnels zu treffen, gab der Berliner Linke-Politiker Kristian Ronneburg zu bedenken. Die Vorzugsvariante sei jedoch „erinnerungspolitisch falsch“. Die Streckenführung werde das Mahnmahl beeinträchtigen, die Bäume und die Akustik seien davon nicht einfach zu trennen, mahnte der Abgeordnete. Wenn dieser Bereich mit Blick auf die deutsche Geschichte 1933 bis 1945 und den Völkermord an den europäischen Roma ein „ewiger Ort“ sei, gelte er als „in Gänze unantastbar“. Doch der Bundestag lehne eine andere Tunnelführung ab und der Senat unternehme keine Anstrengungen, so Ronneburg.

Fahrgastverband und Grüne setzen sich für den Tunnelbau ein

Daniel Wesener von den Grünen bezeichnete die aktuelle Planungsvariante der DB als eine „gute Grundlage, da sie eine Untertunnelung des Denkmalareals im Tiergarten vorsieht, mit der dieser wichtige Erinnerungsort weder in der Bauphase noch langfristig beeinträchtigen würde“. Umso

bedauerlicher sei es, dass es der Senat entgegen seiner Ankündigung nicht geschafft habe, mit den verbliebenen Kritikern ins Gespräch zu kommen und die letzten Bedenken auszuräumen, so der Abgeordnete. Dabei sei der Tunnel eines der „wichtigsten Verkehrs- und Infrastrukturprojekte Berlins“.

Auch der Berliner Fahrgastverband IGEB hob die Bedeutung des S-Bahn-Projekts hervor. Die DB halte sich strikt an den vom Land Berlin festgelegten Denkmalsbereich, stellte [Sprecher Jens Wieseke fest](#). „Das Mahnmal wird faktisch nicht beeinträchtigt, nur der Tunnel für die tägliche frische Blume muss neu gebaut werden. Wir gehen davon aus, dass die Bahn mit der größtmöglichen Sensibilität arbeiten wird, da sie sich der historischen Verantwortung bewusst ist.“ Die IGEB freue sich für die Fahrgäste, dass die wichtige Nord-Süd-Verbindung zur Anbindung des Hauptbahnhofs endlich entsteht. Wichtig sei auch der Abschnitt vom Potsdamer Platz zur Yorckstraße mit dem Umsteigebahnhof Gleisdreieck.