

paperpress

.....N e w s l e t t e r.....

Impressum: paperpress Jugend- und kommunalpolitischer Pressedienst Berlin. Gegründet am 7.4.1976. Gründer und Herausgeber: Ed Koch. Chefredakteur: Chris Landmann (verantwortlich für den Inhalt), Fotoredaktion: Lothar Duclos. Träger / Verlag / Vertrieb / Druck: Paper Press Verein für gemeinnützige Pressearbeit in Berlin e.V., vertreten durch den Vorstand Ed Koch und Chris Landmann. Postanschrift: Paper Press, Postfach 42 40 03, 12082 Berlin. Web: www.paperpress.org (Textarchiv) / www.paperpress-newsletter.de (Newsletter-Archiv) / Telefon: (030) 705 40 14 Fax: 705 25 11 – Leserzuschriften, Be- und Abbestellung des Newsletters und der monatlichen Druckausgabe: E-Mail: post@paperpress.org – Nachdruck honorarfrei mit Quellenangabe. Der Newsletter wird kostenlos zugestellt. Alle Newsletter-texte auch auf www.paperpress.org. Die Druckausgabe erscheint monatlich. Preis für die Zustellung: 20 Euro jährlich.

Nr. 496 C

4. August 2013

38. Jahrgang

Gute Nachrichten vom Eisenbahn-Bundesamt: „Wiederinbetriebnahme des Zwangsarbeiterlagers in der Sântisstraße undenkbar!“

Mit Datum vom 2. Juli 2013 hat das Eisenbahn-Bundesamt seine Stellungnahme zum Rechtsgutachten der Kanzlei Groth, Gaßner, Siederer & Coll. zur Kleingartenkolonie in der Sântisstraße dem Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg übersandt. Das Gutachten kam zu der Feststellung, dass die Bauvorbescheide für die Logistikzentren auf dem Koloniegelände rechtswidrig sind: „Das von der Kleingartenkolonie Sântisstraße genutzte Grundstück in Berlin-Marienfelde, Sântisstraße 95 bis 127 (ungerade) stand vor und während des Zweiten Weltkriegs im Eigentum der Deutschen Reichsbahn. Diese plante dort die Errichtung eines der größten deutschen Güterwagenausbesserungswerke, das jedoch nicht mehr realisiert wurde. Stattdessen kam es infolge des Krieges auf dem damaligen Gesamtgrundstück zur Errichtung (mindestens) eines Zwangsarbeiterlagers, das durch die Reichsbahn über die Haupttrasse der Berlin-Dresdener Bahn erschlossen wurde. Die von der Reichsbahn auf dem Grundstück – einschließlich des Flurstücks 1164 - verlegten Gleisanlagen nebst Weichen und Nebengleisen sind noch heute vorhanden (siehe Foto auf Seite 2). Das Grundstück ist daher eisenbahnbetriebsbefangen“.

Und weiter im Gutachten: „Die Planungshoheit des Bezirks auf dem Grundstück kann somit nur dadurch hergestellt werden, dass das zuständige Eisenbahn-Bundesamt das Grundstück gemäß § 23 AEG von der Bahnnutzung freistellt. Dies ist bislang nicht geschehen“.

Das Eisenbahnbundesamt beeindruckt das umfangreiche Gutachten jedoch überhaupt nicht. Im Gegenteil, aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes ist es nicht verständlich, wie das Gutachten zu dem Ergebnis kommt, dass: „keine Zweifel beständen, dass das Koloniegrundstück eisenbahnbetriebsbefangen sei“.

Einige Sätze später stoßen wir auf folgenden Satz in der Stellungnahme des EBA: „Sofern man in Übereinstimmung für die Jahre des Zweiten Weltkrieges von einer faktischen Widmung des Flurstücks für den Eisenbahnbetrieb ausgeht, wäre diese aber bereits mit Kriegsende funktionslos geworden“. Denn so das Eisenbahn-Bundesamt weiter: „Seit Kriegsende ist jedoch offenkundig, dass eine Wiederinbetriebnahme des Gleises zu diesem Zweck vollkommen undenkbar ist“.

Das Eisenbahn-Bundesamt behauptet in seiner Antwort also ernsthaft, dass eine mögliche faktische Widmung als Bahnfläche während des Krieges schon alleine deshalb funktionslos geworden sein muss, weil nicht davon ausgegangen werden kann, dass in Deutschland ehemalige Zwangsarbeiterlager wieder in Betrieb genommen werden könnten. Die Logik: „Keine Wiederinbetriebnahme des Zwangsarbeiterlagers = keine Bahnfläche“ ist wohl die dümmste und peinlichste Äußerung, die in den fast vier Jahren der Auseinandersetzung um die Kolonie in der Sänstisstraße gemacht wurde.



Interessant ist diese Aussage vor dem Hintergrund einer Präsidialverfügung des Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes vom 31.10.2005. Diese führt u.a. aus: „Ist eine Eisenbahnbetriebsanlage des Bundes entbehrlich, bedarf es einer ‚Freistellung von Bahnbetriebszwecken‘ durch das Eisenbahn-Bundesamt. Demnach gibt es also keine automatische Freistellung durch Funktionslosigkeit. Aber auch zur Funktionslosigkeit macht die Präsidialverfügung klare Ausführungen: „Eine besondere, nur in Einzelfällen in Betracht kommende Ausnahme von dem Grundsatz der Freistellung von Bahnbetriebszwecken bildet das Institut der ‚Funktionslosigkeit‘, bei dem die Zweckbestimmung der Flächen, auf denen die Eisenbahninfrastruktur errichtet wurde, entfällt. Aus Gründen der Rechtsklarheit sollte auch in diesem Fall ein förmlicher feststellender Bescheid erlassen werden, in dem das Entfallen der Zweckbestimmung durch ‚Funktionslosigkeit‘ festgestellt wird. Eigentlich ist also alles klar geregelt. Nur offenbar für die unmittelbar in dieser Angelegenheit Beteiligten nicht.“

Das Bezirksamt wird sich über die Stellungnahme des EBA, die eher einem Abwimmelungsversuch als einer ernsthaften Auseinandersetzung mit der Problematik gleicht, sicherlich freuen. Auch wenn diese noch so abstrus ist, wird es die Stellungnahme als Kronzeugenbeleg für das aus seiner Sicht völlig korrekte Handeln in den zurückliegenden Jahren nutzen. Wer aus der Stellungnahme des EBA jedoch meint, für sich Kapital schlagen zu können, sollte sehr vorsichtig sein.

Bemerkenswert in diesem Zusammenhang ist auch, dass das Bezirksamt bisher immer behauptet hat, dass das Gleis lediglich zu einem „Bahnlager“ führte. Mehrfach ist den Bezirksverordneten dies sogar schriftlich gegeben worden. Das Bezirksamt hatte bis zur Veröffentlichung des Gutachtens niemals auf die Problematik der Zwangsarbeiterlager hingewiesen. Von einem „Bahnlager“ ist aber inzwischen keine Rede mehr. Weder für das Bezirksamt noch für das Eisenbahn-Bundesamt spielt das damals angebliche vorhandene „Bahnlager“ eine Rolle. Und der aufmerksame Leser wird sicherlich bemerkt haben, dass das EBA in seiner Stellungnahme im-

mer von einem Gleis spricht. Auch das Bezirksamt hat bisher immer von einem Gleis gesprochen. Ein Schelm, der Böses dabei denkt. Die Argumentations- und Interessenlage von Bezirksamt und Eisenbahn-Bundesamt laufen so synchron wie ein Bahngleis.

Zur Erinnerung: Es waren die Kleingärtner, die mit einem erheblichen Aufwand mehrere Gleise und Weichen auf dem Koloniegrundstück freigelegt haben. Auch dem Gutachten sind eine Vielzahl von Belegen zu entnehmen, die mehrere Gleise und Weichen zeigen. Auf dem Gelände befindet sich nicht ein Gleis, sondern eine ganze Gleisanlage. Sollte der neue Eigentümer jemals auf diesem Gelände etwas bauen wollen, was ein Fundament benötigt, wird er vorher viel Metall aus dem Boden entfernen müssen.

Aber noch einmal kurz zur bereits viel zitierten Präsidialverfügung. „Mit der Freistellung von Bahnbetriebszwecken endet die Eigenschaft als Betriebsanlage. Damit verbunden ist die Aufgabe des Fachplanungsvorbehalts und der Übergang der Planungshoheit auf die Kommune“ ist auf Seite 10 zu lesen. Diese liegt bis heute nicht vor. **Das Planungsrecht für das Koloniegrundstück in der Sätisstraße hat also der Bund und nicht der Bezirk.** Insoweit kann man sich der Schlussfolgerung, dass die Bauvorbescheide für Logistik auf dem Koloniegelände rechtswidrig sind, nur anschließen.

Jetzt liegt es an den Bezirksverordneten, sich mit diesen Aussagen näher zu befassen. Wir sind gespannt. Aber vielleicht bringt ja das durch den Einwohnerantrag beschlossene und durch das Bezirksamt zu beauftragende weitere unabhängige Rechtsgutachten neue Erkenntnisse.