

betrifft: Stadt mit zwei Rädern



Das 175 Meter hohe Anschutz-Riesenrad hinter dem Berliner Ostbahnhof

Foto: Anschutz Entertainment Group

Die Geschichte, die hier erzählt wird, hat noch kein Ende gefunden. Sie handelt von zwei kreisrunden Planungen, von denen zumindest eine falsch herum dreht und im Nichts enden wird. Zwei Investorengruppen wollen zeitgleich die Hauptstadt mit einem fest installierten Riesenrad beglücken, aber nur eines darf gebaut werden. Ihre Projekte sind weit vorangeschritten und haben bereits erhebliche Kosten verursacht. Die Sache ist also riskant. Beim West-Standort hinter dem Bahnhof Zoo wurde das Grundstück im August von der Berliner Senatsfinanzverwaltung für 20 Millionen Euro an eine Firma World Wheel Berlin Holding mit Sitz in Florida und auf den britischen Jungferninseln verkauft. Beim zweiten Standort hinter dem Ostbahnhof hat sich das Riesenrad die Anschutz Entertainment Group aus Los Angeles ausgedacht. Das Terrain gehört Anschutz. Man will erreichen, dass ihr dort bereits genehmigtes Destination Entertainment Center mit der O2-Multifunktionsarena einen weit sichtbaren Eyecatcher bekommt. Anschutz hat sogar schon den Bad Oeynhausener Riesenradbauer Steiger, ein Routinier in dritter Generation, mit Studien beauftragt, und ein weiterer Routinier, Jerde Partnership aus Santa Monica, lieferte ein neu überarbeitetes Gesamtkonzept der O2-World inklusive eines professionell präsentierten Besucher-Saugkonzepts per Auto, Bus, Bahn oder Schiff.

Warum gibt das Land Berlin, vertreten durch die Stadtentwicklungssenatorin, für beide Planungen weiterhin grünes Licht? Politisch ist die Sache heikel, wenn nicht sogar unverantwortlich. Hier scheint die Stadt zwei Bezirke gegeneinander auszuspielen. Mitte August, bei einer öffentlichen Anschutz-Veranstaltung zum Riesenrad, stellte Steiger-Geschäftsführer Theo Rosenzweig die Frage, warum der Ost-Bezirk sich nicht deutlicher für die rund 150 neuen Riesenrad-Arbeitsplätze einsetzt, bevor sie in den Zoo-Bezirk wandern. Anschutz' zweiter Präsident Kevin Murphy bleibt zuversichtlich. Er ist schlicht der Meinung, wer am schnellsten plant, bekomme den Zuschlag. Die wahren politischen Hintergründe für die bisherige Hinhaltetaktik sind nicht bekannt. Vermutet werden kann, dass bei beiden Standorten gleichzeitig etwas versprochen wurde, das nun nicht wieder rückgängig gemacht werden kann.

Die Dimensionen beider Riesenräder sind in etwa gleich. Bei Anschutz am Ostbahnhof ist es 175 Meter hoch (15 Meter mehr als beim bisher höchsten im chinesischen Nanchang, aber 25 weniger als beim Moskauer Projekt für 2007). Bestückt mit vierzig abgeschlossenen Gondeln à 28 Plätzen soll das Berliner Rad mit nur 1,1 Kilometer pro Stunde „sehr gemächlich schlendern“. Drum herum sind, wie im Bebaungsplan vorgesehen, Hochhäuser platziert. Das Foto mit der Simulation macht sofort verständlich, wie wichtig es ist, gleich bei Ankunft in die Höhe fahren zu können, um dieser dicht bebauten und auf Jahre leer stehenden Ödnis zu entfliehen. Das Anschutz-Rad kann auch komplett gemietet werden. Für ein möglichst schaukelfreies Geschäftsessen ist es ratsam, die Fahrt weiter zu drosseln. Bei Hochzeiten können aber auch zwei Kilometer pro Stunde erreicht werden. Ist die Trauungsgondel ganz oben, kann der Stopp beliebig lang sein. Bleibt noch zu ergänzen, dass bei einem möglichen Aus für das Ost-Rad von Anschutz die Größe-Befürworter und -Begeisterten im Bezirk noch bis Ende September alte Größen bestaunen können. In der Halle des Ostbahnhofs werden der Ambulocetus und andere Giganten der Meere aus den Tiefen der Urzeit ausgestellt. *SR*