

nr. 3 – juni / juli 2022

ecke köpenicker

Zeitung für das Sanierungsgebiet Nördliche Luisenstadt *Erscheint sechsmal im Jahr kostenlos.*

Herausgeber: Bezirksamt Mitte von Berlin, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung



WELCHE ECKE?



Die Luisenstadt hat ja bekanntlich viele schöne Ecken. Aber wo wurde diese Ecke aufgenommen? Wenn Sie den Ort wissen, schreiben Sie uns die Lösung und vergessen bitte auch nicht Ihre Post-Adresse! Denn unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir wieder einen Büchergutschein der Buchhandlung am Moritzplatz.

Schicken Sie uns Ihre Antwort per Post an: Ulrike Steglich c/o Ecke Köpenicker, Elisabethkirchstr. 21, 10115 Berlin oder per Mail an: ecke.koepenicker@gmx.net Der Einsendeschluss ist der Montag, der 15. August 2022.

Unser letztes Bilderrätsel zeigte das Wandbild an der Brückenstraße 1 Ecke Köpenicker Straße. Gewonnen hat Simone Böhlau – herzlichen Glückwunsch! Der Gutschein geht Ihnen per Post zu.

Ehrenamtspreis des Bezirks Mitte 2022

In Krisenzeiten ist Zusammenhalt und gegenseitige Unterstützung wichtiger denn je. Dabei nimmt ehrenamtliches Engagement einen entscheidenden Platz ein. Egal wie klein oder groß, sichtbar oder unsichtbar, jedes Ehrenamt ist ein Beitrag zu einer solidarischeren Gesellschaft und einer Ehrung würdig.

Bereits zum 17. Mal lobt das Bezirksamt Mitte den Ehrenamtspreis Mitte aus und bittet Sie, Einzelpersonen oder Gruppen aus gemeinnützigen Vereinen, kulturellen Einrichtungen, sozialen Organisationen, Gemeinden und Nachbarschaften für diesen Preis vorzuschlagen. Einzige Voraussetzung für den Preis ist, dass das auszuzeichnende Ehrenamt im Bezirk Mitte angesiedelt ist.

Die Verleihung des Ehrenamtspreises wird am 7. Oktober 2022 stattfinden, sofern die pandemische Lage und Haushaltslage dies zulassen.

Kennen Sie geeignete Menschen, die sich in herausragender Weise für das Gemeinwohl im Bezirk Mitte einsetzen, so reichen Sie Ihre Vorschläge auf der Website www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/amt-fuer-soziales/ehrenamtsbuero bis zum 1. Juli 2022 ein.

Bei weiteren Fragen, wenden Sie sich bitte an das Ehrenamtsbüro:
E-Mail: Ehrenamt@ba-mitte.berlin.de
Telefon: (030) 901 84 18 81

Elektronischer Versand

Sie möchten auf elektronischem Weg die aktuelle Zeitung als PDF erhalten? Schreiben Sie uns eine kurze E-Mail!

INHALT

Seite 3 WBM-Bauvorhaben Köpenicker Straße

Seite 4 Nachrichten

Seite 5 Brückentag

Seite 6 Kita-Sanierungen in der Schmidstraße

Seite 7 Bärenzwinger, Grünzug,
10 Jahre Holzmarkt

Seite 8/9 Spreeuferweg – aktueller Stand

Seite 10 Techno-Hauptstadt

Aus dem Bezirk Mitte:

- Seite 11 Zukunft der Parkhäuser
- Seite 12/13 Interview mit Bezirksstadträtin Dr. Almut Neumann
- Seite 14 Klimanotstand

Seite 15 Gebietsplan und Adressen

Seite 16 Eckensteher

IMPRESSUM

Herausgeber: Bezirksamt Mitte von Berlin, Stadtentwicklungsamt

Redaktion: Christof Schaffelder, Ulrike Steglich

Redaktionsadresse: »Ecke Köpenicker«, c/o Ulrike Steglich, Elisabethkirchstraße 21, 10115 Berlin, Tel (030) 283 31 27, ecke.koepenicker@gmx.net

Fotoredaktion: Christoph Eckelt, eckelt@bildmitte.de

Entwurf und Gestaltung: capa, Anke Fesal, www.capadesign.de

Druck: BVZ Berliner Zeitungsdruck GmbH, www.berliner-zeitungsdruck.de

V.i.S.d.P.: Ulrike Steglich

Für den Inhalt der Zeitung zeichnet nicht der Herausgeber, sondern die Redaktion verantwortlich.

Ecken im Web

Sämtliche Ausgaben der »Ecke Köpenicker« sind als PDF archiviert und abrufbar unter: www.luisenstadt-mitte.de sowie auf der Website des Bürgervereins Luisenstadt: www.buergerverein-luisenstadt.de

Die nächste Ausgabe

der Ecke Köpenicker erscheint Ende August 2022.

Baubeginn noch in diesem Jahr?

Das WBM-Neubauvorhaben Köpenicker Straße 104–114 nimmt Fahrt auf

Als vor acht Jahren erstmals die Rede davon war, dass die WBM im Zuge der Wohnungsbauoffensive entlang der Köpenicker Straße neue Wohnbauten errichten will, und zwar auf dem Areal des dortigen Parkplatzstreifens, war die Aufmerksamkeit groß. Und zunächst ging das Projekt auch recht zügig voran: Bereits 2015 lobte der Senat einen Architekturwettbewerb aus, den die Arbeitsgemeinschaft ARGE LOVE architecture and urbanism (Graz / Österreich) aufgrund der hohen städtebaulichen Qualität ihres Entwurfs für sich entscheiden konnte. Geplant waren ca. 160 Wohnungen in einer langgezogenen 3-geschossigen Wohnbebauung und einem 12-geschossigen Punkthochhaus. 2016 wurde vom Bezirksamt Mitte ein positiver Bauvorbescheid erteilt, im Folgenden verzögerte jedoch eine langwierige Auseinandersetzung mit der Lärmschutzproblematik das Verfahren. Im Zuge dessen nahm die WBM einige Umplanungen vor, u. a. wurde die unteren Geschosse des Punkthochhauses nun für eine Büro- statt für eine Wohnnutzung geplant.

Nun rückt der Baubeginn in greifbare Nähe: Die WBM hat beim Bezirksamt Mitte einen Bauantrag sowie einen Antrag auf sanierungsrechtliche Genehmigung gestellt. Die Wohnungsbaugesellschaft will sogar noch Ende dieses Jahres mit ersten Baumaßnahmen beginnen. In diesem Zusammenhang wurde die aktualisierte Planung auf dem Sanierungsbeirat auch der Betroffenenvertretung Nördliche Luisenstadt vorgestellt.

Das Bauvorhaben besteht aus einem dreigeschossigen Flachbau entlang der Köpenicker Straße 104–114 mit sechs Innenhöfen und einem elfgeschossigen Hochhaus an der Köpenicker Straße Ecke Michaelkirchstraße. Insgesamt sind 106 Wohneinheiten geplant, davon 58 gefördert. Das Untergeschoss des Flachbaus soll Fahrradabstellmöglichkeiten, Lagerräume und Mieterkeller aufnehmen; Kfz-Tiefgaragen sind nicht vorgesehen. Im Erdgeschoss wird es Räume für gewerbliche Nutzungen, also Läden und Dienstleistungen geben, u. a. für einen Supermarkt und ein Fitness-Studio. Das erste und zweite Obergeschoss bleibt dem Wohnen vorbehalten, insgesamt sind im Flachbau 78 Wohnungen geplant.

Im zwölfgeschossigen Punkthochhaus soll das Erdgeschoss öffentlich zugänglich sein, hier werden Concierge, Gastronomie und Dienstleistungen Platz finden. Für das erste bis vierte Obergeschoss sind Gewerbeeinheiten, also Büros vorgesehen. Im fünften bis achten Obergeschoss wird es Raum für »Cluster-Wohnen« geben. Damit sind Räume gemeint, die für unterschiedlichste Wohnge-

meinschaften geeignet sind, z.B. auch für Senioren-WGs. Pro Etage soll es zwei solcher Cluster mit je vier Wohneinheiten geben, insgesamt also 32, verteilt auf vier Geschosse. Im 9. bis 11. Obergeschoss sollen weitere 18 Wohnungen entstehen.

Auf dem Dach des Flachbaus ist eine Photovoltaik-Anlage vorgesehen. Eine rückwärtige Anliegerstraße erschließt den Neubau. Der Außenraum zwischen dem Flachbau und dem Hochhaus wird platzartig und frei zugänglich gestaltet, Sitzgelegenheiten und Gehölze akzentuieren den Raum. Hier wird auch an die Maschinenfabrik von Otto Lilienthal erinnert. Dazu wird im Außenraum eine Holzterrasse in Form eines Flügels der Lilienthalschen Flugapparatur angelegt. Der Lindenhain südlich des Hochhauses soll mit Spielelementen ausgestattet werden.

Die zuständige Sanierungsverwaltungsstelle des Bezirks ist in Abstimmung mit der WBM bezüglich der Gestaltung des Außenraums rund um das Hochhaus und dessen Einfügung in das aktuelle Planungskonzept zur Michaelkirchstraße.

Natürlich ist das Vorhaben vor allem für die Mieterinnen und Mieter in den Bestandsbauten entlang der Köpenicker Straße 104–114 von großem Interesse – schließlich entsteht hier direkt vor ihrer Haustür, ihren Fenstern eine neue Nachbarschaft. Und viele sahen das Vorhaben der WBM deshalb erstmal mit Skepsis.

Um ihnen die Ängste zu nehmen und für mehr Transparenz zu sorgen, lud die WBM deshalb Anfang Mai (wenn auch sehr kurzfristig) zu einem »Marktplatz« vor Ort ein. An mehreren Ständen kamen WBM-Mitarbeiter, Architekten und Planer mit Anwohnerinnen und Anwohnern ins Gespräch, informierten über das Vorhaben, beantworteten viele Fragen und diskutierten unterschiedliche Aspekte des Vorhabens.

Ausführlich sind die gesamte Bürgerbeteiligung zum Projekt und die Fragen, Reaktionen und Ergebnisse des »Marktplatzes« noch einmal zum Nachlesen auf der Website der WBM dokumentiert:

www.wbm.de/unternehmen/unternehmensauftrag/partizipation/koepenicker us



Sperrmüllaktionstage werden fortgeführt

Bezirksbürgermeister fordert nachhaltigere Lösungen

Matratzen, Kühlschränke, Sofas – illegal auf dem Gehweg abgestellter Sperrmüll gehört seit Jahren zum Alltag in Berlin. Die Entsorgung kostet das Land regelmäßig mehrere Millionen Euro. Um dieser negativen Entwicklung entgegenzuwirken, hat der Bezirk im Jahr 2019 zum ersten Mal dieser Form der »Entsorgung« den Kampf angesagt. Im letzten Jahr sind 1.324 Bürgerinnen und Bürger dem Aufruf gefolgt. Sie haben insgesamt 1.207 Kubikmeter Sperrmüll und 2.498 Elektroaltgeräte ganz legal in der Nähe ihres Wohnortes entsorgt. Auch in diesem Jahr führt das Bezirksamt die erfolgreiche Aktion in Zusammenarbeit mit der BSR fort.

Den Auftakt machen im Juni zwei Kiez-Tage im Wedding und Moabit. Neben der klassischen Sperrmüllentsorgung beinhalten sie auch Beratungs- und Mitmachangebote: einen Tausch- und Verschenkemarkt zum Wiederverwenden statt Wegwerfen sowie eine Reparaturstation, mit deren Hilfe kaputte Dinge (unter Anleitung) wieder zum Funktionieren gebracht werden.

In der Nördlichen Luisenstadt findet der nächste Aktionstag allerdings erst am 26. August am nördlichen Michaelkirchplatz statt (gegenüber der Kirche), den Termin kann man sich aber schon mal vormerken.

Die Sperrmüllaktionstage sind für die Bürgerinnen und Bürger kostenlos. Das Geld dafür stammt aus dem Aktionsprogramm »Sauberes Berlin« des Berliner Senats. Bezirksbürgermeister Stephan von Dassel: »Die Sperrmüllentsorgung in Berlin ist für viele Menschen eine große Herausforderung. Die Wertstoffhöfe sind mit unhandlichem Sperrmüll für viele ohne eigenes Fahrzeug nur schwer zu erreichen. Illegale Entsorgungen in der unmittelbaren Nachbarschaft und dubiose Angebote privater Entrümpelungsfirmer sind nicht selten die Folge – gefährliche Stolperfallen und unschöne Anblicke von Sperrmüllhaufen inklusive. Ich freue mich deshalb, dass wir im Bezirk Mitte die Sperrmüllaktions- und die Kiez-Tage in diesem Jahr fortführen können.« Zukünftig müsse die Sperrmüllabholung jedoch unabhängig von einzelnen Aktionstagen erfolgen – »und das kostengünstig, wohnortnah und durch die BSR zentral gesteuert«, forderte der Bezirksbürgermeister. In der Tat sorgen die Sperrmüll-Aktionstage zwar für eine kurzfristige Verbesserung und sensibilisieren für die Sperrmüllthematik, stellen jedoch keine nachhaltige Lösung dar: Sie sind vergleichsweise aufwändig und finden nicht flächendeckend und regelmäßig im gesamten Stadtgebiet statt. Das Sperrmüllkonzept der BSR beruht in Berlin darauf, dass der Sperrmüll mit dem Auto in die Recyclinghöfe gebracht wird, wo er in der Regel gebührenfrei entgegengenommen wird. Lässt man ihn zuhause abholen, werden mindestens 50 Euro fällig. Mehr als die Hälfte der Haushalte in der Innenstadt verfügt nicht über ein Auto.

Nun scheint von Dassels hartnäckige Forderung nach einer nachhaltigeren Lösung endlich Gehör gefunden zu haben: Die BSR soll dem Vernehmen nach künftig mehr Geld zur Durchführung regelmäßiger kostenloser Sperrmüll-Abholungen aus den Kiezen erhalten. us

Algen im Engelbecken

»Seit einigen Tagen beobachte ich ein massives Wachstum von Algen im Engelbecken«, schrieb ein Anwohner im Mai an das Amt für Umwelt und Naturschutz: »Große Teile des rechten Ufers sowie der Bereich rechts und links vom Café sind mit einem grünen Teppich überzogen. Fotos von einigen Stellen anbei. Die Algen wurden auch von Personen versucht, abzuschöpfen und die Reste liegen jetzt in den Grünstreifen entlang des Beckens.« Auch andere Bürger waren angesichts der Algen beunruhigt. Schließlich geht es nun schon seit Jahren um die besorgniserregende Wasserqualität im Engelbecken: Insbesondere durch die permanente Fütterung der Enten und Schwäne mit Brotresten u.a. war das ökologische Gleichgewicht im Gewässer bedenklich ins Kippen geraten, auch die unkontrollierte Aussetzung und Vermehrung von Fischen und anderen Wassertieren hatte dazu beigetragen. Das Bezirksamt ist bereits aktiv geworden und versucht seit zwei Jahren, mit unterschiedlichen, teils auch sehr aufwändigen Maßnahmen gegenzusteuern.

Das bezirkliche Amt für Umwelt und Naturschutz antwortete dann auch umgehend auf den Brief des Anwohners: »Wir haben uns die Sache im Kontext der wieder ertüchtigten Röhrrichtinseln angesehen und dazu heute eine Stellungnahme gegenüber der Stadträtin abgegeben. Die verantwortliche Algenart wurde bestimmt. Es besteht keine Gefahr durch Toxine. Das SGA wurde durch uns gebeten, den Algenteppich in vermutlich mehreren Etappen zu entfernen und somit gleichzeitig auch Nährstoffe zu entnehmen.

Die Ursachen sind dieselben wie bisher: Nährstoffüberschuss, Verschiebungen in den Nährstoffkonzentrationen, starke Sonneneinstrahlung über Wochen ähnlich wie in vielen Gartenteichen und manchen Aquarien.« us



Ch. Eckert

Brückentag Nr. 2

Ende Mai lud die ALLIANZ NEUE WAISENBRÜCKE erneut zum Aktionstag ein

Am 27. Mai, dem Brückentag zwischen Himmelfahrt und dem anschließenden Wochenende – fand nun schon zum zweiten Mal der »Brückentag« statt, mit dem die ALLIANZ NEUE WAISENBRÜCKE ihrer Forderung nach einem baldigen Brückenneubau Nachdruck verleiht.

Und damit nicht genug, denn die Forderung wurde noch ausgeweitet: »Wir holen uns die Straße und die Waisenbrücke zurück« lautete das diesjährige Motto. Die Allianz ist ein Zusammenschluss unterschiedlicher lokaler und anderer Akteure, darunter die Betroffenenvertretung Nördliche Luisenstadt, das Stadtmuseum Berlin, der Bürgerverein Luisenstadt, Changing Cities, der Verein Historischer Hafen e.V., NABU und BUND.

Sie fordern schon seit einiger Zeit den Neubau der Waisenbrücke als Fußgänger- und Radfahrerquerung der Spree. Die historische Waisenbrücke, die einst die alte Stadtmitte mit dem Märkischen Ufer verband, war im Krieg stark beschädigt und später abgerissen worden. Dieses Bindeglied zwischen den Quartieren der alten Berliner Mitte und den Museumsquartieren fehlt nun, ein Neubau der Brücke gehört daher zu den erklärten Sanierungszielen im Gebiet Nördliche Luisenstadt. In diesem Zusammenhang wird nun auch die Einbeziehung der Straße Am Köllnischen Park gefordert – diese soll möglichst für den Verkehr geschlossen und als bespielbarer Aktionsraum genutzt werden. Dafür setzt sich auch das Stadtmuseum Berlin ein, das die Straße gern in die Entwicklung des Kreativquartiers mit Märkischem Museum, Park samt Bärenzwinger und Marinehaus einbeziehen würde.

Am 27. Mai war das Wetter zwar launisch, dennoch waren viele gekommen, um sich am Aktionstag zu beteiligen oder einfach mal vorbeizuschauen. Wie schon im Vorjahr war das Highlight die symbolische Brücke, die durch Schiffe des Historischen Hafens gebildet wurde, diesmal visuell unterstützt von der Marameo Jugendtanzgruppe. Neben unterschiedlichen Redebeiträgen gab es Infostände der beteiligten Organisationen und Vorschläge zu neuen Verkehrslösungen, u.a. von der Initiative Kiezblock Nördliche Luisenstadt, der Interessengemeinschaft Leipziger Straße e. V. und dem Netzwerk Fahrradfreundliche Mitte – Changing Cities Central. Beim Team des Kreativhauses Berlin konnten Jung und Alt selbst Brücken im Kleinformat bauen, auch die »Easy Rider Road Show« von musuku wurde noch einmal präsentiert, und Rückenwind e.V. bot eine Fahrradselbsthilfe-Werkstatt an. us



Ch. Eckert (3)

Kita »Trauminsel« feiert Einweihung

Auch die Kita Schmidstraße 4 wird saniert und neue Kitaplätze entstehen

Es ist geschafft: Die umfangreichen Sanierungsmaßnahmen der Kita »Trauminsel« in der Schmidstraße 2 sind abgeschlossen. Am 1. Juli wird sie feierlich eingeweiht. Für die Kinder gibt es an diesem Tag ein buntes Programm mit Zauberei, Kunst, einer Pflanzaktion und anderen Attraktionen. Für die Großen werden Führungen durch das Gebäude angeboten und natürlich ist auch für das leibliche Wohl gesorgt.

Träger der Kita ist die Forum Soziale Dienste GmbH (FSD). Seit 2020 wurde das zweigeschossige Gebäude instandgesetzt und modernisiert. Neben der energetischen Sanierung der Fassade, die jetzt wieder in frischem Sonnengelb leuchtet, wurden auch notwendige Maßnahmen im Innenbereich wie z.B. die Kellerabdichtung oder die Erneuerung des Küchen- und Eingangsbereichs durchgeführt. Zudem wurden die Außenanlagen neugestaltet und das Spielangebot u. a. um einen Spielhügel mit Hangrutsche, einen Gemüsegarten und einen Wasser-Sandspiel-Bereich erweitert.

Finanziert wurden die Sanierungsmaßnahmen mit Mitteln aus dem Programm Städtebaulicher Denkmalschutz, die Kosten beliefen sich auf ca. 2,2 Mio. Euro. Auftraggeber war das Jugendamt des Bezirksamts Mitte von Berlin.

Erste Baumaßnahmen wie die Erneuerung der Fußböden, Leitungen und Elektroanlagen, die Aufbereitung der Fenster, die Trockenlegung der Mauer und der Ausbau von zwei Bädern waren bereits in Eigenleistung des Trägers sowie mit Unterstützung aus Mitteln des Kitasanierungsprogramms (KSSP) durchgeführt worden.

Schmidstraße 4

Auch in unmittelbarer Nähe der Kita »Trauminsel« wird derzeit gebaut: So wird das Gebäude in der Schmidstr. 4, in der bis vor wenigen Jahren die bilinguale Kita »Alegria« zuhause war, derzeit saniert. Der neue Träger der Einrichtung ist der Landesverband Berlin der Volkssolidarität.

Das in den 1960ern errichtete Gebäude ist seitdem kaum erneuert worden, entsprechend hoch war der Erneuerungsbedarf. Im Zuge der umfassenden Sanierung werden sowohl energetische Maßnahmen als auch dringende Instandsetzungsarbeiten und Ausstattungsverbesserungen vorgenommen. Auch die Außenanlagen werden erneuert und mit neuen Spielgeräten sowie neuen Grün- und Pflanzbereichen ausgestattet.

Finanziert wird die Baumaßnahme mit einem Gesamtvolumen von ca. 1,3 Mio. Euro aus dem Investitionsprogramm des Bundes zur Kinderbetreuungsfinanzierung. Nach Abschluss der Baumaßnahme soll der Kitabetrieb mit insgesamt 79 Plätzen voraussichtlich wieder im August 2022 beginnen.



MOKIB-Neubau

Und weil es im Gebiet an Kitaplätzen mangelt, wächst gleich neben der Kita Schmidstraße 4 zügig ein dreigeschossiger Neubau in modularer Bauweise heran: 120 neue Kitaplätze entstehen hier im Rahmen des Berliner Modellprojektes MOKIB (modularer Kitaneubau). Der Neubau wird lebendige, freundliche Räume zum Spielen, Lernen und Toben für die Kleinen sowie zum Arbeiten für die Großen bieten. Er ist einer von insgesamt neun modularen Kitabauten in Berlin – ein Modellprojekt der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen.

Das Kita-Gebäude wird als langgestreckter Riegel aus vorgefertigten Holzelementen gebaut. Durch die modulare Bauweise, also den Einsatz vorgefertigter Teile für Außen- und Innenwände, Decken und Fassade, werden die Bauzeit und -kosten minimiert. Im Sinne des nachhaltigen Bauens werden vor allem nachwachsende Rohstoffe wie Holz verwendet.

Der Entwurf und die Planung für die MOKIB-Variante mit bis zu 136 Kitaplätzen erfolgt durch das Münchner Architekturbüro karlundp. In einem 2017 durchgeführten Architekturwettbewerb gewann das Büro den ersten Preis. Die Freiflächen werden individuell von Frank Kissling Landschaftsarchitekten gestaltet.

Auch dieser Bau soll in diesem Jahr fertiggestellt werden, die Kosten belaufen sich auf ca. 2 Mio. Euro und werden aus dem SIWANA-Programm (Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt und Errichtung eines Nachhaltigkeitsfonds) finanziert. us

Bärenzwinger schreibt Open Call für Kunstprojekte aus

In Zusammenarbeit mit dem Berliner Residenzprogramm »an• other here« schreibt der Bärenzwinger in diesem Jahr erstmals einen Open Call für zwei künstlerische Positionen aus.

»an• other here« ist ein nomadischer Kunstaufenthalt, der Kunstschaffende unterstützen soll. Jede Ausgabe findet an einem neuen Ort statt, der aufgrund historischer und kultureller Besonderheiten des regionalen Ökosystems und seiner Entfernung zu den üblichen Gebieten kreativer Aktivitäten ausgewählt wird. Das Programm hat es sich zur Aufgabe gemacht, Projekte zu produzieren und zu verbreiten, die künstlerisch mit und durch den Reichtum dessen experimentieren, was geografisch in der Nähe der Residenz liegt. Die Initiative wird von der italienisch-französisch-deutschen Kuratorin Livia Tarsia in Curia geleitet. (www.anotherhere.com)

Zeitraum der Residenz: 01.12.2022–28.02.2023

Bewerben können sich professionelle Künstlerinnen und Künstler (abgeschlossene Ausbildung) mit Wohnsitz in Berlin, Designerinnen und Designer, Kollektive.

Arbeitsraum sind der Bärenzwinger als Gebäude und seine zwei Außenterrassen mit Gräben.

Bewerbungen sind bis zum 26. Juni, 12 Uhr, einzureichen an: opencall@baerenzwinger.berlin

Mehr Informationen unter: baerenzwinger.berlin/open-call

Sommerfest des Bürgervereins Luisenstadt

Am 18. Juni lädt der Bürgerverein nach längerer Pandemiepause wieder zum traditionellen Sommerfest ein: Es findet ab 15 Uhr wie immer auf dem Michaelkirchplatz statt. Etwas seltsam finden wir es ja schon, dass das Fest bislang offenbar nur in einer Terminalspalte auf der Vereinswebsite kurz erwähnt wird, aber vielleicht wird ja in den nächsten Tagen noch etwas offensivere Öffentlichkeitsarbeit gemacht.

Umso mehr, als am Abend ja noch eine nachgeholte Jubiläumsfeier ansteht: Denn der Verein konnte im letzten Jahr sein 30-jähriges Bestehen feiern, feierte dann aber aus den hinlänglich bekannten Gründen nicht, sondern verschob die Geburtstagsfeier auf dieses Jahr. Jetzt aber! Am 18. Juni ab 19 Uhr, und Gratulanten sind sicher willkommen! us

Wasser an die Bäume!

Noch hat der Sommer nicht begonnen, doch schon jetzt ist es wieder viel zu trocken für das Stadtgrün. Die AG Grün des Bürgervereins Luisenstadt lädt seit Mai wieder ein zum gemeinsamen Gießen auf dem Heinrich-Heine- und Michaelkirchplatz. Jede helfende Hand wird gebraucht! Jeweils sonntags um 17 Uhr auf dem Heinrich-Heine-Platz: 12. Juni, 3. Juli, 24. Juli, 14. August und 4. September Jeweils mittwochs um 17 Uhr auf dem Michaelkirchplatz: 22. Juni, 13. Juli, 0. August, 24. August und 14. September

Termine

Dienstag, 14. Juni, 18 Uhr: Luisenstadt Stammtisch im Lokal Kombrink am Alfred-Döblin-Platz (Dresdener Straße 27) Der Luisenstadt-Stammtisch trifft sich an jedem zweiten Dienstag im Monat. Hier kann man andere Menschen aus dem Kiez kennenlernen und sich über lokale Neuigkeiten und Themen austauschen. Wer wissen will, was im Kiez so los ist, ist hier genau richtig, und jede Menge Veranstaltungs- und Kulturtipps gibt es auch.

Anmeldung erbeten! Per Mail an: rosie.kuehne@web.de. Unter dieser Adresse kann man auch den Newsletter mit vielen Veranstaltungshinweisen in der Luisenstadt abonnieren.

Samstag, 18. Juni, 11 Uhr: Stadtrundgang zu Bona Peiser mit Frauke Mahrt-Thomsen (Bürgerverein Luisenstadt), Treffpunkt: Paula-Thiede-Ufer / Ecke Schillingbrücke 10179 Berlin

Dienstag, 21. Juni, 19 Uhr: Fete de la Musique mit Shanty-Chor Köpenick und Berliner Schiffermahl am Historischen Hafen

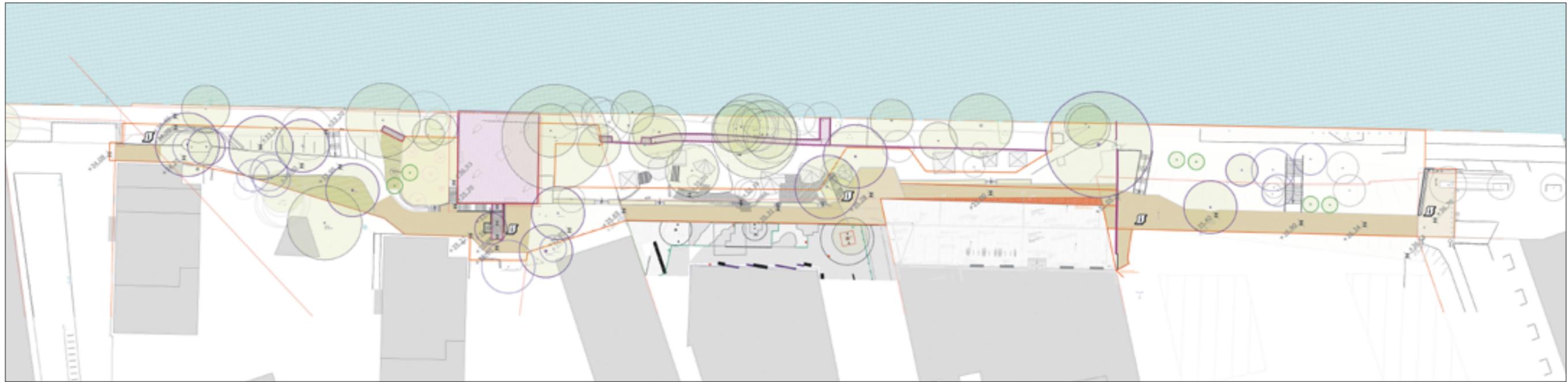
Holzmarkt feierte Jubiläum

Das bunte Kreativquartier Holzmarkt 25 feierte vom 28. Mai bis 6. Juni sein 10jähriges Bestehen mit einem zehntägigen Festival.

Die zwei Genossenschaften Holzmarkt 25 eG und Genossenschaft für Urbane Kreativität wurden 2012 gegründet und ermöglichten das Projekt als ein selbstverwaltetes Quartier, die Diskussion um die »Mediaspree« verlor damals den Wind in den Segeln.

Auf dem Programm des Festivals standen Musik, Debatten, Theater, Lesungen, Schmaus, Kunst, Kino, ein Kinderfest – und natürlich Rave. Nach dem Eröffnungswochenende in der wiederauferstandenen Bar 25 fanden wochentags unterschiedliche Debatten statt, unter anderem zur Zukunft des Hedonismus oder zu möglichen Wirtschaftsmodellen für selbstverwaltete Projekte der Zukunft. Auch für Kinder gab es Veranstaltungen, u.a. einen »Kinderpiratentag«. Das Festival endete mit einem dreitägigen Rave über Pfingsten, in unterschiedlichen Locations auf dem gesamten Holzmarktgelände und mit mehr als 50 musikalischen Acts.





Ökologie hat Priorität

Zum aktuellen Planungsstand des provisorischen Spreewegs im Holzferblock

Am Spreeweg ist derzeit vieles in Bewegung: Der Investor Trockland hat auf einem Teilgelände der früheren Eisfabrik durch Sanierung und Neubau das Projekt »Eiswerke« realisiert, nebenan baut die AEF GmbH das historische, denkmalgeschützte Kessel- und Maschinenhaus Im historischen Kessel- und Maschinenhaus (»Alte Eisfabrik«) zu einer »Denkfabrik« für Forschung und Entwicklung im medizintechnischen Bereich um. Und nach langer Vorbereitung und Planung können in diesem Herbst endlich auch die Bauarbeiten zur Herstellung des provisorischen Spreewegs im Abschnitt zwischen Wilhelmine-Gemberg-Weg und Schillingbrücke beginnen. Träger der Maßnahme ist die Stattbau GmbH, für die Planung ist das Landschaftsplanungsbüro gruppe F verantwortlich.

Der aktuelle Stand des Vorhabens wurde im Mai noch einmal im Sanierungsbeirat vorgestellt, an dem auch die Sprecher der Betroffenenvertretung Nördliche Luisenstadt teilnehmen. Anwesend war diesmal auch Stadtentwicklungstadtrat Ephraim Gothe, der eingangs noch einmal auf die besondere Ausgangslage des Vorhabens einging: Mit dem bisherigen Planungsprozess sei es gelungen, die Interessen der Akteure vor Ort, der Anlieger und Nutzer sowie die öffentlichen Interessen abzustimmen und gemeinsam Lösungen zu entwickeln. Die Einsetzung des treuhänderi-

schen Maßnahmenträgers Stattbau GmbH durch das Land Berlin entlaste das bezirkliche Straßen- und Grünflächenamt, auf diese Weise sei eine zeitnahe Umsetzung des Projektes möglich geworden.

Das Konzept des Spreewegs fokussiert auf den Fuß- und Radverkehr, respektiert vorhandene Nutzungen und nimmt nur geringe Eingriffe in den Vegetationsbestand vor. Es sei damit, so Gothe, ein gutes Beispiel für den Paradigmenwechsel in der Stadterneuerung seit den 1980er und 1990er Jahren hin zu Behutsamkeit und Nachhaltigkeit. Auch bei anderen Projekten in der Nördlichen Luisenstadt sollten ökologische und klimaschützende Aspekte eine hohe Priorität haben: als Stichworte nannte er öffentliches Grün, die »Schwammstadt« und die Mobilitätswende. Allein in Mitte, so Gothe, seien im letzten Jahr 375 Straßenbäume gefällt, aber nur 200 nachgepflanzt worden. »Dabei müsste man eigentlich für jeden Baum zwei nachpflanzen.«

Die Stattbau GmbH hat die öffentlichen Spreewegflächen im Rahmen eines Überlassungsvertrages vom bezirklichen Straßen- und Grünflächenamt übernommen und wird das Provisorium in den nächsten Jahren betreiben und verwalten. Zur Feinabstimmung der Planung werden derzeit noch weitere Gespräche mit Anrainern und Nutzern vor Ort durchgeführt. Mit dem TeePeeLand verhandelt Stattbau zurzeit einen Nutzungsvertrag. Etwas komplizierter gestaltet sich noch die Klärung von Grundstücksfragen mit einem Privateigentümer.

Die Landschaftsplanerinnen und -planer vom beauftragten Büro gruppe F stellten den aktuellen Stand der weit gediehenen Vorplanung für den ersten Bauabschnitt des provisorischen Uferwegs zwischen Paula-Thiede-Ufer und Wilhelmine-Gemberg-Weg vor. Die Planung orientiert sich an der Konzeption der vorausgegangenen Machbarkeitsstudie (wir berichteten im letzten Jahr ausführlich).

Kernelement ist ein durchgehender Weg mit einer Breite von mindestens 3 Metern, an Engstellen mindestens 2,50 Meter. Zum Ausgleich von Höhenunterschieden oder zum Schutz von wertvollen Gehölzen wird der Weg partiell gesplittet. Mit maximalen Steigungen von 4,5% ist der Uferweg weitgehend barrierefrei. Er dient vorrangig dem Fußgängerverkehr, Fahrradfahren ist jedoch erlaubt. Eine »Fahrradschnellverbindung« soll der Uferweg jedoch keineswegs werden: eine Rennpiste ist weder gewollt noch geben die örtlichen Bedingungen das her. Vielmehr soll der Weg Spaziergänger ohne Rad einladen, das Naturerlebnis und die historischen Artefakte auf dem Areal stehen im Vordergrund.

Die Planerinnen und Planer gingen bei der Präsentation auf einzelne Stationen des Weges näher ein – etwa auf das Paula-Thiede-Ufer, wo der Weg eine Balkonsituation mit Spreeblick eröffnet.

Auf Höhe der Alten Eisfabrik ist ein Fragment der Hinterlandmauer erhalten geblieben. Dieses soll freigestellt werden, das vierte Mauersegment wird für den Weg geöffnet. An diesem Ort soll eine der geplanten »Geschichtsiseln« mit Informationen zur Historie des Orts entstehen.

Die zum AEF-Areal gehörende Freifläche wird umgangen. Am TeePeeLand, dessen weiteres Bestehen ausdrücklich (auch politisch) erwünscht ist, wird es eine partielle Neuordnung des Areals geben: zwischen Siedlung und Weg soll eine grüne Pufferzone geschaffen werden. Vorgesehen ist der Umzug von Bühne und Bar an einen kleinen Platz.

Am alten Bootshaus wird die Treppe zum Podest verlegt, auch hier soll eine »Geschichtsisel« installiert werden. Der Obstgarten am Spreefeld bleibt erhalten und soll ökologisch noch aufgewertet werden.

Im Folgenden diskutierten die Teilnehmer des Beirats einzelne Planungsfragen wie die Entwässerung des Weges, die Erschließung und die Wegeführung im Bereich der Alten Eisfabrik sowie das weitere Verfahren zur Abstimmung mit den Akteuren vor Ort. Grundsätzlich wird die Planung auch von der Betroffenenvertretung Nördliche Luisenstadt ausdrücklich befürwortet.

Abschließend informierten die Vertreter der Stattbau GmbH und des Landschaftsplanungsbüros gruppe F über den weiteren Zeitplan. Nach Abschluss aller Planungsphasen und der Vergaben der Bauleistungen sollen die Bauarbeiten für den ersten Bauabschnitt im Oktober 2022 beginnen. Die Eröffnung könnte im Frühsommer 2023 stattfinden. Eine Beräumung des Geländes im Abschnitt Köpenicker Straße 36–38 ist bereits erfolgt. us



Ch. Eckelt

Wie Berlin Techno-Hauptstadt wurde

Nach dem Mauerfall begann im Tresor eine neue Jugendbewegung

Von März 2020 bis Mai 2022 war der Tresor wegen Corona geschlossen, jetzt ist er wieder auf. Für viele ist der Club ihre Jugend, die enden würde, wenn er verschwinden sollte. Möge er also mindestens 100 werden!

Die Geschichte des heutigen Techno-Clubs Tresor begann vor dem Mauerfall. Heute befindet er sich im südlichen, nicht mehr in Betrieb befindlichen Teil des Heizkraftwerks Mitte an der Köpenicker Straße und ist einer der wichtigsten Lokalisationen für elektronische Tanzmusik.

Bis 1988 hatten Dimitri Hegemann, Achim Kohlberger und Carola Stoiber im illegalen Club UFO in der Köpenicker Straße 6 in SO36 englische Acid-House-Musik gespielt. Dieselbe Straße, aber ein anderes Gesellschaftssystem: das alte West-Berlin. Um das UFO zu betreten, musste man in einer Küche durch eine Luke eine Leiter in einen nur 1,90 Meter hohen Keller hinuntersteigen. 100 Raver hätten hineingepasst, meist waren es eher weniger als 50. Das UFO musste wegen Beschwerden der Anwohner schließen, immerhin stieg dort 1989 noch die Afterhour-Party der ersten Loveparade.

Die Mauer fiel, Hegemann und Kohlberger waren auf der Suche nach neuen Clubräumen und es feierte zusammen, was zusammengehörte. Sie lernten auf der Party Tekknozid den Lichtenberger Techno-Fan Johnnie Stieler kennen und gemeinsam fanden sie auf abenteuerliche Art am Leipziger Platz die alten, noch erhaltenen unterirdischen Tresorräume des Warenhauses Wertheim. Die gigantischen Kellertresore der Wertheim Bank Aktiengesellschaft bildeten mit den vier unterirdischen Etagen des alten Reichsluftfahrtministeriums eine ganze unterirdische Stadt mit vierspürigen Straßen.

Die Schließfächer und Räume wurden von einer knietiefen Müllschicht gesäubert und es begann 1991 bis 2005 die größte Zeit eines der legendärsten Clubs der Welt. Im Niemandsland zwischen Ost und West am früheren Todesstreifen des Potsdamer Platzes überzeugte der gigantische Keller DJs und Tänzer aus aller Welt.

Lange Schlangen davor, drinnen war es bis 11 Uhr vormittags gerammelt voll. Bei den Bässen des schnellen, harten Schlagzeug-Taktes schlackerten die Hosen und die Lungen vibrierten. Die Dunkelheit wurde von Stroboskop-Lichtblitzen und Blaulicht im dichten Disco-Nebel zerhackt. Es gab nicht genug Sauerstoff zum Atmen, es reichte nicht einmal zum Entzünden eines Feuerzeugs. Manche DJs brachten sich Sauerstoffflaschen mit zum Dienst, um ihre Schicht zu überstehen. Kondenswasser tropfte von der Decke, die Raver trugen Gasmasken und Tarnkleidung. Es gehörte für Westberliner Mut dazu, sich in den anarchistischen Osten zu wagen. Es war der Beginn einer Jugendbewegung, eine Kulturexplosion. Diese minimalistische Musik passte in seiner Grobheit zum grauen und rauen Berlin. Ost und West vermischten sich in der Feier der Freiheit mit

dem richtigen Soundtrack im Tresor. Man erfuhr von den Partys durch einen Anruf bei der Raveline. Ecstasy spielte als Rauschmittel eine wichtige Rolle.

Der Sound wurde durch die Achse Berlin–Detroit zunehmend von House, Industrial und Electro aus den USA dominiert. Berlin wurde zur Techno-Hauptstadt mit vielen Besuchern aus der ganzen Welt. 2003 gab es zum Dank eine gewalttätige Drogen-Razzia der Berliner Polizei.

Die Nachwendzeit endete, Tränen flossen 2005, als nach 14 Jahren an der Leipziger Straße Schluss war. Wieso die Räume, anstatt als Weltkulturerbe erhalten zu bleiben, abgerissen und durch die gesichts- und sinnlose Mall of Berlin ersetzt wurden, ist eines der Geheimnisse der verfehlten Berliner Politik.

Der »Tresor im Exil« machte an verschiedenen Orten weiter, so im Maria am Ostbahnhof und im SO36. 2007 eröffnete der Tresor seine neuen Räume im Heizkraftwerk. Wie hat er sich verändert?

Es gibt drei Floors. Der »Batterieraum« und die +4-Bar mit Blick auf die alte Kraftwerksruine sind Electro und House vorbehalten. Durch einen 30 Meter langen Tunnel erreicht man den Keller mit seinem Berliner »Detroit-Techno«. Star DJs wie Paul van Dyk, Sven Väth oder Westbam bleiben dem Tresor auch in der Luisenstadt treu.

Die Schließfächer und massiven Stahlgittertüren wurden mitgenommen und im neuen Ort installiert. So ist die düstere Atmosphäre geblieben. Die tonnenschweren Tresortüren aus Stahlbeton liegen heute neben dem Klub unter freiem Himmel als Denkmal der friedlichen Revolution ganz anderer Art.

Falko Hennig

Der Autor lädt täglich ein zum Stadtspaziergang »Engel, Flieger & Genossen« (min. 5 Teilnehmer, 2h / €12,-) durch die Luisenstadt und den schmalsten Park Berlins ein, Treffpunkt: 11, 15 und 20 Uhr, U-Bahnhof Heinrich-Heine-Straße Ecke Köpenicker, Anmeldung erforderlich unter Telefon (0176) 20 21 53 39.



Hier liege ich, ich armes Tor: Tür des Tresors an der Leipziger in der Köpenicker Straße.

Kieze ohne Parkplätze

Modellversuch in Kreuzberg geplant

Im Kreuzberger Graefe-Kiez will die dortige Bezirksverordnetenversammlung einen Modellversuch für ein Quartier ohne Parkplätze starten. Im Bezirk Mitte gibt es Gebiete, die dazu besser geeignet wären.

Der Transformationsprozess der Innenstädte hat in den Köpfen schon eingesetzt. So sehen es die Wissenschaftler und -innen des WZB (Wissenschaftszentrum Berlin), die im vergangenen Jahr eine Studie in Friedrichshain-Kreuzberg durchführten. In enger Abstimmung mit dem Straßen- und Grünflächenamt und in Kooperation mit dem Meinungsforschungsinstitut infas hat eine Gruppe um den Soziologen Prof. Andreas Knie (TU Berlin) mehr als 1000 Bewohnerinnen und Bewohner des Bezirks repräsentativ befragt. Ihnen wurden drei Szenarien von möglichen Interventionen vorgestellt, anschließend wurden sie um Bewertungen gebeten: Im ersten Szenario sollte jeder zehnte Parkplatz entfallen und umgewidmet werden, im dritten der Autoverkehr fast völlig aus den Gebieten verbannt werden und nur noch im Ausnahmefall möglich sein. Im mittleren Szenario durften Autos zwar noch ins Gebiet einfahren, jedoch wurden dort alle öffentlichen Parkplätze mit Ausnahme der Behindertenparkplätze entfernt und nur noch kurzzeitiges Halten zum Be- und Entladen ermöglicht. Gleichzeitig sollte in privaten Parkhäusern für 30 Euro im Monat Parkplätze angemietet werden können. Wie die Forscherinnen und Forscher bereits vermutet hatten, hatte es einen großen Einfluss auf die Bewertungen, ob im Haushalt Autos vorhanden waren oder nicht. Etwa 55 % der Befragten hatten kein Kfz, das entspricht in etwa auch den Verhältnissen im Bezirk Mitte. Von den Befragten ohne Auto empfand eine überwältigende Mehrheit von 84 % das Szenario ohne Parkplätze positiv. Die mit Kfz im Haushalt waren dagegen mehrheitlich gegen diesen Vorschlag – aber nur knapp mit 52 %. Immerhin 48 % der Autobesitzer fanden ihn dagegen eher positiv. Insgesamt sprachen sich etwa zwei Drittel der Befragten für das Szenario ohne öffentliche Parkplätze aus.

»Diese Ergebnisse deuten darauf hin, dass sich die Dominanz des Autos in den Einstellungen der Menschen tatsächlich langsam zu relativeren beginnt,« schließen die Wissenschaftler und -innen aus diesen Resultaten. »Eine ›Mobilitätswende‹ im Sinne einer weitgehend auf alternative Verkehrsträger ausgerichteten Verkehrsentwicklung ist hier keine radikale Nischenposition, sondern repräsentiert die Mehrheit der im Bezirk wohnenden Bevölkerung.«



Ch. Eckelt

In der Bezirksverordnetenversammlung von Friedrichshain-Kreuzberg brachten Grüne und SPD Ende April einen Antrag für einen wissenschaftlich begleiteten Modellversuch im Graefe-Kiez ein. Im Gebiet zwischen Kottbusser Damm und Urban-Krankenhaus sollen für ein halbes bis ein ganzes Jahr wie im Szenario alle Parkplätze entfallen. Anwohner und -innen sollen ihre Autos unterdessen für 30 Euro im Monat u.a. im Parkhaus am Hermannplatz unterstellen können.

Allerdings sind die Parkhaus-Kapazitäten im Graefe-Kiez knapp. Denn dort wohnen rund 19.000 Menschen in knapp 10.000 Haushalten, die zusammen über etwa 4.000–5.000 PKWs verfügen. Auf öffentlichem Straßenland parken davon mehr als 2000. In Parkhäusern können aber nur knapp 1000 untergebracht werden. Zudem soll das Parkhaus am Hermannplatz im Zusammenhang mit der Neugestaltung des dortigen Karstadt-Kaufhauses zu einem Gewerbehause umgebaut werden. Das Modellprojekt könnte also wohl nicht über den Versuchszeitraum hinweg verlängert werden.

Im Bezirk Mitte gibt es Quartiere mit besseren Bedingungen. Etwa im Brunnenviertel, das baulich nach der Kahl-schlagsanierung der 1970er von Sozialwohnungsanlagen aus den 1980er Jahren dominiert ist. Die wurden damals sehr großzügig mit Tiefgaragen ausgestattet, was zu den späteren finanziellen Problemen des Landes Berlin nicht unwesentlich beitrug. Ein guter Teil des teuer subventionierten Parkraums liegt heute brach. In anderen Teilen des ehemaligen Bezirks Wedding gibt es komplett leerstehende Parkhäuser. Im Sanierungsgebiet Müllerstraße sogar gleich zwei: Das ehemalige Parkhaus der Hochschule für Technik in der Triftstraße mit ca. 500 Plätzen und das Parkhaus des ehemaligen Schillerpark-Center in der Ungarnstraße mit sogar rund 1000 Stellplätzen. cs

»Die Verkehrswende beginnt im Kopf«

Dr. Almut Neumann ist bündnisgrüne Bezirksstadträtin für Ordnung, Umwelt, Natur, Straßen und Grünflächen. Ein Gespräch über Fahrradstraßen, E-Mobilität und Rücksichtnahme

Frau Dr. Neumann, Verkehrswende ist ein großer abstrakter Begriff. Aber was bedeutet das konkret für Ihre Arbeit in den kommenden Jahren in Mitte?

Mir ist bei der Verkehrswende wichtig, dass alle – und damit vor allem die schwächsten Verkehrsteilnehmer:innen – sicher in Mitte unterwegs sein können. Wir müssen daher zuerst auf die Menschen schauen, die zu Fuß unterwegs sind. Deshalb will ich zunächst die Sicherheit an vielen Kreuzungen im Bezirk verbessern, auch mit den Kräften des Ordnungsamtes, indem wir dort beispielsweise Fahrradbügel und E-Scooter-Abstellflächen auf bisherigen Auto-Parkplätzen einrichten. Dann werden Kinder, die die Straße überqueren wollen, nicht mehr so leicht übersehen, und sie selbst können die Straße auch besser einsehen, weil die Kreuzungen nicht mehr zugesperrt werden können.

Dann ist da zweitens der Ausbau des Radverkehrsnetzes, der sehr viel schneller vorankommen muss als in der Vergangenheit. Dabei geht es nicht nur um Radstreifen an den Hauptverkehrsstraßen, sondern vor allem auch um Fahrradstraßen in den Nebenstraßen.

Drittens wollen wir in Mitte in den kommenden Jahren insgesamt zwölf Kiezblocks einrichten. Deshalb schauen wir uns gerade den ganzen Bezirk an, um die Kieze zu identifizieren, die am meisten vom Kfz-Durchgangsverkehr belastet sind. Im Gebiet um die Bellermannstraße haben wir zusammen mit örtlichen Initiativen schon ein Konzept entwickelt und mit der Umsetzung angefangen. Insgesamt sollen dort an fünf Stellen mit Pollern sogenannte »Diagonalsperren« eingerichtet werden, so dass man mit dem Auto zwar noch alle Stellen in dem Gebiet erreichen, aber nicht mehr einfach so über einen »Schleichweg« durch den Kiez hindurchbrettern kann. Zu der bereits umgestalteten Kreuzung im Bellermann-Kiez erreichen uns überwiegend positive Rückmeldungen.

Die meisten Fachleute lehnten solche Maßnahmen früher ab, weil sie den Verkehr in den Gebieten zu Umwegen zwingen und dadurch die Verkehrslast eher wächst als zurückgeht. Warum sollen solche Sperrungen jetzt sinnvoll sein?

U.a. liegt das an den modernen GPS-Navigationssystemen, die uns in Echtzeit Schleichwege über Nebenstraßen anzeigen, sobald es auf den Hauptstraßen voller wird. Das stört die Ruhe dort erheblich und die Abgasbelastung steigt. Dabei brauchen wir gerade in hochverdichteten Bereichen unbedingt Orte und Straßen, in denen es ruhiger zugeht – das ist ja gerade der Sinn der Unterteilung in Haupt- und Nebenstraßen. Deshalb fordern so viele Initiativen derzeit die Einrichtung von Kiezblocks.

Auch Expert:innen schlagen diese mittlerweile oft vor. Andere Maßnahmen, wie z.B. Fahrbahnverengungen, erfordern in der Umsetzung erhebliche Planungskapazitäten,



die wir einfach nicht haben. Und wenn bei Umbauten auch noch unterirdische Versorgungsleitungen oder die Kanalisation betroffen sind, müssen wir die Versorgungsbetriebe einbinden – dann wird es extrem aufwändig. Den Verkehr mit einer Reihe Poller umzulenken, ist dagegen vergleichsweise einfach. Diese Poller kann man übrigens mit einem besonderen Schlüssel auch umklappen, sodass Rettungskräfte durchkommen oder in besonderen Notfällen Umleitungen durch die Wohnviertel organisiert werden können. Im Bellermann-Kiez probieren wir es jetzt einfach aus. Und was mich besonders freut: An der Ecke Bellermann-, Heidebrinker und Eulerstraße entsteht gerade neben den Pollern der »Bellermanngarten« mit Sitzmöglichkeiten für die Nachbarschaft und mit Urban Gardening. Das ist es, was ich mir grundsätzlich für diese Orte wünsche: dass kleine grüne Oasen entstehen, wo vorher Autos geparkt haben, und dass sich die Menschen den öffentlichen Raum zurückholen.

Im Wedding und in Moabit wird in diesem Jahr fast überall die Parkraumbewirtschaftung eingeführt. Das Wedding Brunnenviertel hat zu Jahresbeginn den Anfang gemacht, dort kann man inzwischen in den Gewerbegebieten am Humboldt-hain sogar ganze Straßenabschnitte fast völlig ohne parkende Autos erleben. Wie sollen wir mit diesem gewonnenen Raum umgehen?

Generell muss der Platz neu verteilt werden. In Berlin sind etwa zwei Drittel des öffentlichen Straßenraums für Autos reserviert, obwohl nur jeder sechste Weg mit ihnen zurückgelegt wird. Das soll sich mit der Verkehrswende ändern – aber die Umgestaltung des öffentlichen Raums wird viel Zeit erfordern. Für das Stadtklima in Zeiten der Klimakrise ist auch die Entsiegelung von bisherigem Straßenraum ein

großes Thema, und wir arbeiten an entsprechenden Strategien. Aber dabei müssen wir realistisch bleiben, denn großflächige Entsiegelung ist sowohl planerisch als auch finanziell voraussetzungsvoll. Vorerst können wir auf öffentlichem Straßenland vor allem kleinere Maßnahmen umsetzen, etwa Hochbeete anlegen. Urban Gardening sollte meines Erachtens eine wichtige Rolle spielen und wir werden auf jeden Fall auf Initiativen aus der Bevölkerung angewiesen sein – so wie im Bellermanngarten!

Der alte Senat hat zwei Wochen vor der Wahl einen neuen Radverkehrsplan für Berlin beschlossen. Wie kommt Mitte, wie kommen Sie mit ihm zurecht?

Im Großen und Ganzen sehr gut. An einigen Stellen gibt es sicher noch Klärungsbedarf, insbesondere in Moabit, wo die südliche Beusselstraße aus dem Radwegenetz ausgespart bleibt, obwohl sie eigentlich ausreichend Platz für breite Radstreifen hat und nach dem Mobilitätsgesetz ohnehin welche bekommen müsste. Doch ansonsten bin ich sehr zufrieden mit dem Plan. Er ist eine gute Arbeitsgrundlage – deshalb hängt er auch in meinem Büro. Wir kümmern uns im Bezirk derzeit vor allem intensiv um die Nebenstraßen. Denn dort sind wir als Bezirk allein zuständig und können damit schneller agieren.

Umstritten sind Fahrradstraßen. Wie ist Ihre Haltung?

Ich bin für die Einrichtung von Fahrradstraßen. Dabei kommt es aber entscheidend darauf an, wie man sie konkret ausgestaltet. In der Linienstraße funktioniert sie meiner Ansicht nach ziemlich gut: Dort ist die Radstraße und die Dooring-Zone deutlich auf dem Boden markiert und gegenläufige Einbahnstraßen für Kfz halten den Kfz-Durchgangsverkehr aus der Straße heraus. In der Stargarder Straße in Prenzlauer Berg wurden dagegen bei der Einführung Fehler gemacht, weshalb einige jetzt ein Horrorbild von Fahrradstraßen zeichnen. Solche Fehler müssen wir aber nicht wiederholen. Im Gegenteil halte ich ein gut gemachtes Netz aus Fahrradstraßen für eine wirkliche Bereicherung für den Radverkehr.

In der Berliner Innenstadt fällt auf, dass hier kaum Jugendliche mit dem Rad unterwegs sind. Vor den Oberschulen stehen oft nur wenige Fahrräder, die Schülerinnen und Schüler kommen selbst im Sommer meistens zu Fuß oder mit der BVG. Wer in Berlin aufwächst, der scheint sich das Radfahren erst gar nicht anzugewöhnen. Wie kann man das ändern?



Wir müssen die Infrastruktur ändern! Überlegen Sie einmal: Kinder über zehn Jahre dürfen nach der Straßenverkehrsordnung nicht mehr auf dem Gehweg fahren, sondern müssen, falls keine Radwege da sind, die Fahrbahn benutzen. Das werden aber die wenigsten Eltern in der Berliner Innenstadt erlauben. Wenn aber sichere Radrouten zur Schule oder zum Sportverein führen, wird man auch mehr Jugendliche mit dem Rad auf der Straße sehen. Entscheidend ist dabei nicht nur die objektive Sicherheitsstatistik anhand von Unfallzahlen, sondern vor allem auch das subjektive Sicherheitsgefühl. Deshalb sollten Radstreifen entlang von Hauptverkehrsstraßen meines Erachtens immer geschützt sein und deshalb sind auch gute Radverbindungen im Nebenstraßennetz so wichtig.

Ein großes Thema ist die Elektromobilität. Verbrennungsmotoren sollen aus der Berliner Innenstadt ja verschwinden. Wer sich heute in der Innenstadt aber ein E-Auto zulegen will, findet dort kaum Auflademöglichkeiten, die wenigen Ladesäulen sind fast immer belegt. Gleichzeitig stehen zum Beispiel im Wedding ganze Parkhäuser leer...

Wir werden uns auf jeden Fall neue Modelle überlegen müssen. In der Tat könnten Parkhäuser ein Schlüssel für mehrere Herausforderungen sein: Zum einen könnten sie E-Auflademöglichkeiten bieten und so einen Beitrag zur Loslösung vom Verbrennermotor leisten. Zum anderen könnten sie auch Mobilitätshubs mit einer großen Flotte an Sharing-Angeboten sein, die den Bürger:innen zur Verfügung stehen. Ohnehin sollten wir meines Erachtens mehr in Richtung Carsharing denken. Die meisten privaten Autos sind in Wahrheit viel weniger »Fahrzeuge« als »Stehzeuge«, da sie nur sehr selten benutzt werden, aber natürlich die gesamte Zeit über Platz beanspruchen. Das könnte man mit verlässlichem Carsharing viel effizienter regeln. Spannend finde ich auch den Modellversuch eines autofreien Kiezes, der in Kreuzberg geplant ist. Hier sollen die Bürger:innen die vorhandenen Autos zumindest teilweise in einem nahegelegenen Parkhaus abstellen. Eine repräsentative Umfrage aus dem vergangenen Jahr hat gezeigt, dass eine große Mehrheit dies befürwortet. In vielen Kiezen in Mitte würde das Ergebnis ganz ähnlich ausfallen, da bin ich mir sicher.

Bei der Verkehrswende geht es meist um Umbau, Parkplätze, Radwege, Kreuzungen. Das ist die »Hardware«. Aber was ist mit der »Software«, also unseren Verhaltensweisen?

Generell müssen wir die Stadt und ihre Gestaltung viel mehr von den vulnerablen Gruppen, von den schwächsten Verkehrsteilnehmer:innen her denken. Dabei geht es vor allem um Kinder, aber genauso um ältere Menschen, die nicht mehr so gut zu Fuß sind, oder Menschen mit körperlichen Einschränkungen. Die Verkehrswende beginnt im Kopf, beginnt mit der Rücksichtnahme auf andere und der Bereitschaft, auch die Perspektive der Schwächsten wahrzunehmen. Wir alle sind irgendwann mal Fußgänger:innen, haben Kinder in der eigenen Familie oder im persönlichen Umfeld, wir alle werden mal alt. Mir liegt es sehr am Herzen, für diese »Verkehrswende im Kopf« zu sensibilisieren und an alle zu appellieren, diesen Perspektivwechsel zu vollziehen.

Interview: Christof Schaffelder, Ulrike Steglich



Klimanotstand!

Warum Abrisse möglichst verhindert werden sollten

»Berlin wird im Jahr 2100 das Klima haben, das heute in Toulouse herrscht.« Im Einleitungsvortrag zum Klimasymposium des Bezirks Mitte sollte ein kurzer Satz die schockierende Wahrheit ans Licht bringen. Oder auch nicht, denn ehrlich gesagt: die meisten Berlinerinnen und Berliner freuen sich eher über die Aussicht auf ein Klima wie in Südfrankreich.

Allerdings ist unsere Stadt darauf nicht eingerichtet. Viele unserer Straßenbäume würden in den trockenen Sommern verdorren. Unsere Wohnungen würden sich aufheizen, weil ihre Fenster sich nicht von außen verschatten lassen wie die in Südfrankreich. Die Zahl der Hitzetoten würde Jahr für Jahr steigen. Und es würde wohl sehr voll werden in unserer Stadt, denn die Menschen aus dem Süden würden in den kühleren Norden streben. Vier Grad mehr sind im Berliner Sommer auszuhalten – in Teilen Indiens oder Arabiens aber nicht.

Die BVV Mitte hat bereits im Januar 2020 den Klimanotstand ausgerufen und das Bezirksamt zu ambitionierten Schritten in Richtung Klimaneutralität aufgefordert. Das hat reagiert und will jetzt alle Beschlussvorlagen einem Klimacheck unterziehen. Zudem hat das Bezirksamt im Dezember das besagte Klimasymposium durchgeführt, ein Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept beschlossen und sogar zwei Stellen dafür bewilligt. Mehr noch: Jetzt

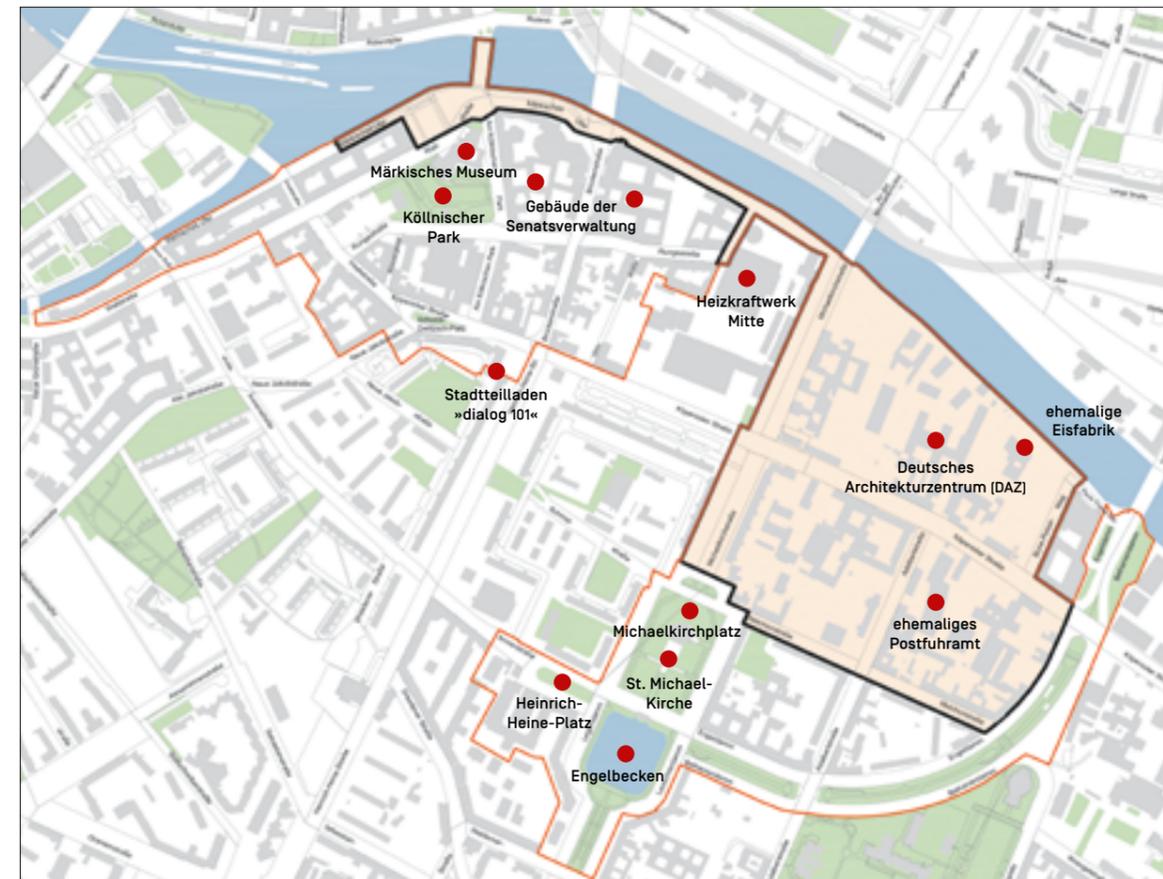
Das ehemalige Parkhaus der Hochschule für Technik in der Weddinger Triftstraße soll abgerissen werden. Sollte man es nicht besser als Quartiersparkhaus weiter nutzen? Oder als lokales Zentrum für Elektromobilität?

kommen auch noch regelmäßig im Frühjahr aktuelle Klima-Kennzahlen auf den Tisch. Wir haben sie uns näher angeschaut.

Es gibt, um es kurz zu fassen, noch Potenzial nach oben. Oft scheint es, als ob sich die einzelnen Abteilungen im Bezirksamt mit Hilfe der Kennzahlen Fleiß-Bienchen ins Muttiheft stempeln wollten. Was beispielsweise die Kennziffer »Bushaltestellen barrierefrei, Anzahl« zum aktuellen Stand der Klimaschutzbemühungen aussagen soll, erschließt sich nicht: Klar ist es schön, wenn der Busfahrer nicht aussteigen muss, um der Rollifahrerin die Rampe auszuklappen. Aber was hat das mit dem Klima zu tun? Und was bedeutet »kommunale Lastenräder, Ausleihquote«? Ist eine hohe oder niedrige Ausleihquote besser für den Klimaschutz? Kommt es nicht eher darauf an, wie viele Lastenräder in Gebrauch sind – egal ob sie der Kommune, einem Umweltverband oder Privatleuten gehören? Fragwürdig erscheint auch der Unterpunkt »Anzahl von Pressemitteilungen des Bezirksamtes«. Auch hier ist nicht klar, ob das Klima profitiert oder leidet, wenn die Pressestelle uns mehr oder weniger Meldungen zum Klimaschutz serviert. Mehr Meldungen halten zwar das Thema stärker im Bewusstsein – andererseits verbraucht der Server, auf dem diese Meldungen anschließend noch jahrzehntelang archiviert sind, ständig Energie und Rohstoffe.

Natürlich sind Kennziffern wie »private gesamte Fläche Neubau in m²« oder »gesamte Bruttogrundfläche Neubau des Bezirksamtes in m² in KfW 45« sinnvoll (»KfW 45« bezieht sich auf eine besonders hohe Energieeffizienz). Aber wo schlägt es sich nieder, wenn der Bezirk oder der Privateigentümer nicht abreißen und neu bauen lässt, sondern im Bestand saniert, wie es der Bezirk ja schon beim Haus der Statistik vormacht? Zement erzeugt schon bei seiner Produktion ziemlich viel Kohlendioxid und ist für fast jede zehnte Tonne CO₂ verantwortlich, die der Mensch in die Atmosphäre entlässt. Sanierung im Bestand ist daher allemal klimafreundlicher als noch der energieeffizienteste Neubau. »Durch bezirkliche Bemühungen eingesparter Beton, Tonnen« wäre also eine Kennziffer, die in der Klima-Bilanz des Bezirks aussagekräftiger wäre. Natürlich kann man so eine Ziffer aber nicht objektiv ermitteln. Und »versagte Abrissanträge, Anzahl« als Erfolgskategorie würde wohl zu politischen Konflikten führen. Man sollte dennoch versuchen, konkrete Schritte in diese Richtung zu tun und der Sanierung bzw. Umnutzung von Bestandsbauten möglichst den Vorzug vor Abriss und Neubau geben. Für den Klimaschutz wäre damit jedenfalls ganz handfest etwas gewonnen.

cs



Sanierungsgebiet
Nördliche
Luisenstadt

Erhaltungsgebiete

Adressen

Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung und Facility Management: Ephraim Gothe
Müllerstraße 146/147, 13353 Berlin
90 18-446 00
ephrain.gothe@ba-mitte.berlin.de

Bezirksamt Mitte von Berlin, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung
Müllerstraße 146, 13353 Berlin
Fachbereichsleitung: Kristina Laduch,
Tel 901 84 58 45
kristina.laduch@ba-mitte.berlin.de

Sanierungsverwaltungsstelle
Anke Ackermann
anke.ackermann@ba-mitte.berlin.de
Jan Schlaffke
jan.schlaffke@ba-mitte.berlin.de

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
Referat IV C – Stadterneuerung
Fehrbelliner Platz 4, 10707 Berlin
Joachim Hafen (Gebietsbetreuung Luisenstadt), Tel 901 39 49 19
joachim.hafen@senstadtum.berlin.de

Gebietsbetreuung Luisenstadt (Mitte)
Koordinationsbüro für Stadtentwicklung und Projektmanagement – KoSP GmbH
Andreas Bachmann, Tel 33 00 28 39,
bachmann@kosp-berlin.de
www.luisenstadt-mitte.de
Sprechstunde: Dienstag 15–18 Uhr
im Stadtteilladen »dialog 101«

Betreuung Programm Städtebaulicher Denkmalschutz beim Bezirksamt
Birgit Nikoleit, Tel 901 84 57 79
birgit.nikoleit@ba-mitte.berlin.de

Betroffenenvertretung Nördliche Luisenstadt
Treffen jeden dritten Dienstag im Monat um 18.30 Uhr im Stadtteilladen »dialog 101«
Ansprechpartner: Volker Hobrack,
Tel 275 47 69, volker.hobrack@gmail.com
bzw: bv.luisenord@gmail.com
www.luise-nord.de

Bürgerverein Luisenstadt
Michaelkirchstraße 2, 9. Etage,
10179 Berlin, Tel/AB 279 54 08
post@buergerverein-luisenstadt.de
www.buergerverein-luisenstadt.de
Bürozeiten: montags 13–17 Uhr

Mieterberatung für Mieter im Sanierungsgebiet und in den Erhaltungsgebieten
Montag, 15–18 Uhr (jeder 1. und 3. Montag mit Rechtsanwältin)
Stadtteilladen »dialog 101«
Köpenicker Straße 101, 10179 Berlin
Kontakt: Mieterberatung Prenzlauer Berg,
Tel 499 08 44 16
www.mieterberatungpb.de



Ch. Eckelt

ECKENSTEHER

Bloß Fußvieh der SNGebV

Ich werde diskriminiert. Und nicht nur ich, Sie auch. Denn auch Sie sind ab und an Fußgänger oder Fußgängerin oder fahren mit dem Rolli durch die Stadt. Und wenn der Gehweg gesperrt ist, ärgern Sie sich wie ich.

Berliner Gehwege sind recht häufig gesperrt. Bei mir in der Straße muss man aktuell gleich an zwei Stellen die Straßenseite wechseln: an der einen befindet sich seit einigen Jahren eine Baustelle, an der zwischendurch über einen längeren Zeitraum hinweg nicht gearbeitet wurde, wohl weil dem Bauherrn das Geld ausgegangen ist oder die Baufirma pleiteging oder beides. Das ist ärgerlich, passiert in Berlin aber recht oft.

An der anderen Stelle erstreckt sich ein Bauzaun bis zur Fahrbahnmitte, versehen mit einem Halteverbotsschild mit dem Zusatz: »22.02.22, 7h, bis 30.11.23 17h«. Mehr als drei Monate lang ist hier der Gehweg bereits komplett abgeriegelt, ohne dass auf ihm und auf der dahinterliegenden Baulücke auch nur das Allergeringste passiert ist. Das ärgert mich jedes Mal, wenn ich vorbeikomme.

Als ich bei der Recherche für einen Artikel jüngst auf die Anlage 1 der »Sondernutzungsgebührenverordnung« Berlins (SNGebV) stieß, konnte ich nachrechnen, was der Bauherr für das Sperren der halben Straße Monat für Monat ausgeben muss. Die geschätzt 17 x 14 Meter große Fläche sinnlos gesperrten öffentlichen Straßenlandes kostet

hier in der Nebenstraße 680 Euro im Monat. Peanuts für den Bauherrn einer Millionenimmobilie, das zahlt der aus der Portokasse. Soweit das Kapitel Ärger.

Wütend bin ich aus einem anderen Grund: Wie sich diese Summe zusammensetzt, ist himmelschreiende Diskriminierung. Denn für »nicht dem Fahrzeugverkehr dienende Straßenbestandteile wie Gehweg, Grünanlagen, Trenn-, Rand- oder Sicherheitsstreifen« berechnet die SNGebV 2 Euro pro Quadratmeter und Monat, für »alle Straßenbestandteile, die dem fließenden und ruhenden Fahrzeugverkehr zu dienen bestimmt sind« dagegen doppelt so viel, nämlich 4 Euro. Werde ich als Nutzer des Bürgersteiges dazu genötigt, die Straßenseite zu wechseln, ist das demnach nur halb so schlimm, als wenn ich als Autofahrer meine Karosse zum Parken ein paar Meter weiter rollen lassen muss. Bin ich ohne Fahrzeug bloß Fußvieh und deshalb als Bürger nur halb so schutzbedürftig?

Man hätte bei der Bemessung der Gebühren berücksichtigen können, dass für ältere Menschen mit Gehbeschwerden eine Komplettspernung des Bürgersteiges bedeuten kann, dass sie nicht mehr zu ihrem »Lädchen« oder zu ihrer Lieblingsbank oder ihren Bekannten kommen, sie also am guten Leben gehindert werden. Oder dass Kindern der schnelle Weg zum Spielplatz versperrt wird, weil sie noch nicht allein über die Straße dürfen. Doch so tickte der Berliner Senat als Verordnungsgeber leider nicht, zumindest nicht im Jahr 2006, als die Verordnung erlassen wurde. Ob die »Verkehrswende« nun etwas daran ändert?

cs