

ecke köpenicker

nr. 5– nov/dez 2023

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

Herausgeber: Bezirksamt Mitte von Berlin, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung



WELCHE ECKE?



Die Luisenstadt hat 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, Elisabethkirchstraße 21, 10115 Berlin oder per Mail an: ecke.koepenicker@gmx.net. Bitte vergessen Sie auch die Absenderadresse nicht! Der Einsendeschluss ist Montag, der 11. Dezember. Unser letztes Bilderrätsel zeigte die Adalbertstraße 42. Gewonnen hat Michael Löffler – herzlichen Glückwunsch! Der Büchergutschein geht Ihnen per Post zu.

Kongress gegen Eigenbedarfskündigungen

Am Samstag, dem 18. November lädt das »Bündnis gegen Verdrängung und Mietenwahnsinn« alle Interessierten zum berlinweiten Kongress gegen Eigenbedarfskündigungen ein. In den letzten Jahren haben Eigenbedarfskündigungen stark zugenommen. Der Kongress soll dazu dienen, Informationen zu vermitteln und Erfahrungen auszutauschen, wie man von Eigenbedarfskündigungen betroffene Mieterinnen und Mieter unterstützen kann. Vor Ort werden auch viele Mieterinitiativen sein.

Nach einer kurzen Einführung wird es verschiedene Tische zum Austausch von Informationen und Erfahrungen zur verschiedenen Themen geben, z.B.:

- Umwandlung in Eigentumswohnungen, was kann die Hausgemeinschaft tun?

- Wie funktioniert eine Begleitung bei Besichtigungen von Käuferinnen und Käufern?
 - Wie damit umgehen, wenn die Eigenbedarfskündigung kommt?
 - Wie kann ich zum Eigentümer der Wohnung und zum angegebenen Menschen, für den / die der Eigenbedarf angemeldet wird, recherchieren?
 - Was ist wichtig bei einer Räumungsklage?
 - Gesundheitliche Auswirkungen
- Die Veranstaltung findet am Samstag, den 18.11.2023 von 14 bis 18 Uhr auf dem Kreuzberger Dragoner-Areal im »Kiezraum«, Obentrautstraße 19–21 statt.

Ecken im Web

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

INHALT

Seite 3 Wallstraße wird Fahrradstraße

Seite 4/5 Spreeuferweg: Öffentliche Veranstaltung zum Abschnitt Rungeblock

Seite 6 Begrünungsprogramm / Michaelkirchstraße

Seite 7 Ausstellung zum künftigen Kreativquartier

Seite 8 Nachrichten

Seite 9 Neues vom Bürgerverein Luisenstadt

Seite 10 Historische Kolumne

Aus dem Bezirk Mitte:

- **Seite 11** Wie geht es den Berliner Stadtbäumen?
- **Seite 12/13** Neue Fahrradstraßen und Radwege im Bezirk
- **Seite 14** Was kostet das Knöllchen? / Demokratie fällt heute aus

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.

Elektronischer Versand

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

Die nächste Ausgabe

der Ecke Köpenicker erscheint Mitte Dezember.

Anlieger frei

Auch die Wallstraße wird Fahrradstraße

Im Bezirk Mitte werden derzeit allort Nebenstraßen zu Fahrradstraßen umgewidmet. Dazu gehört auch der Straßenzug hinter den ehemaligen Festungsmauern aus dem 17. Jahrhundert. Im historischen Cölln und auf dem Friedrichswerder erinnern heute noch die Straßennamen an sie: Oberwall-, Niederwall- und Wallstraße. Zur neuen Fahrradstraße gehört zusätzlich ein Stück Märkisches Ufer, sie reicht also von der Jannowitzbrücke bis zum Hausvogteiplatz.

Die Arbeiten haben bereits begonnen und sollen noch in diesem Jahr abgeschlossen sein. Die Fahrradstraße wird beschildert, die Fahrbahn markiert, die neue Vorfahrtsregelung und die Fahrbahnaufteilung klar erkennbar gemacht. Die Kreuzungen werden auch für Fußgänger und -innen gut einsehbar gestaltet. Außerdem erhält die Wallstraße gleich hinter der Einmündung der Straße Am Köllnischen Park eine Durchfahrtsperre aus Pollern. Dadurch soll der Kfz-Schleichverkehr durch die Wallstraße unterbinden werden. Einsatz- und Rettungskräfte sowie die BSR können diese Poller im Bedarfsfall jedoch herausnehmen.

In Fahrradstraßen gehört Radfahrern und -innen die gesamte Fahrbahnbreite, sie dürfen jederzeit nebeneinander fahren und geben die Geschwindigkeit vor. Mit Kraftfahrzeugen darf man die Fahrradstraße nur mit einem »Anliegen« befahren, was durch das Zusatzzeichen »Anlieger frei« signalisiert wird. Darüber, was genau ein Anlieger ist und was kein legitimes Anliegen ist, existiert in Deutschland (wie sollte es anders sein), inzwischen eine komplexe Rechtsprechung. So ist Anlieger oder Anliegerin beispielsweise, wer eine Person nur abholen will und gleich weiterfährt, weil eben jene Person nicht anzutreffen ist. Kein Anliegen im Sinne der Straßenverkehrsordnung ist anderer-

seits die reine Parkplatzsuche. In der Praxis ist die Nutzungsberechtigung aber de facto nicht zu kontrollieren. Denn im Zweifelsfall kann man ja einfach behaupten, die Absicht gehabt zu haben, jemanden, eine Einrichtung oder ein Geschäft zu besuchen.

Es gibt im Bezirk Mitte dennoch Fahrradstraßen, die sehr gut funktionieren, etwa die Linienstraße in der Spandauer Vorstadt. Hier kann man sogar manchmal Eltern beobachten, die ihre Kinder auf dem Weg zur Grundschule mit Kinderrädern auf der Fahrbahn hinter sich herfahren lassen. Auf der Linienstraße hat der Bezirk das System zur Markierung von Fahrradstraßen entwickelt, das jetzt auch im Straßenzug Wallstraße umgesetzt wird: Eine grüne Markierung und größere Piktogramme auf der Fahrbahn verdeutlichen dabei den Status. Mit weißen Markierungen werden die sogenannten »Doorring Zonen« (der Gefahrenbereich neben längsparkenden Kraftfahrzeugen, in dem sich Fahrzeugtüren öffnen) am Rand der Fahrbahn gekennzeichnet. Dabei war es gar nicht so einfach, diese klare Signalisierung der Radfahrstraße durchzusetzen. Denn die Straßenverkehrsordnung sieht so etwas nicht ausdrücklich vor und kennt eigentlich nur weiß und gelb als Signalfarben zur Fahrbahnmarkierung. Letztlich haben sich im Bezirk und in der Senatsverwaltung die Pragmatiker gegen die Bedenkensträger durchgesetzt.

Welchen Unterschied diese Fahrbahnmarkierung macht, wird man künftig auf dem kleinen Stück Wallstraße am U-Bahnhof Märkisches Museum beobachten können, wo sich die Bushaltestelle für die Linien 147, 165, 265 und N40 befindet. Denn auf den gut 200 Metern mit Busverkehr zwischen Insel- und Neuer Roßstraße ist keine Fahrradstraße angeordnet. Dieser Abschnitt gehört zum übergeordneten Straßennetz Berlins, das man mit einem Kraftfahrzeug auch ohne spezielles Anliegen befahren kann. Da die Wallstraße östlich dieses Abschnittes durch die neuen Poller und westlich durch den Spittelmarkt zur Sackgasse für Kfz wird, wird der Teilabschnitt am Märkischen Museum hinsichtlich der Kfz-Verkehrsbelastung künftig deutlich hervorstechen. cs



Am Märkischen Ufer wurden die Fahrbahnmarkierungen für die neue Fahrradstraße aufgebracht. Nicht jeder nimmt das zur Kenntnis. Beachten Sie bitte die Farbanhaftung am Vorderreifen!

Als Provisorium geplant

Der Uferweg an der Spree zwischen Jannowitz- und Michaelbrücke

Der Uferweg entlang der Spree wird auch im Abschnitt zwischen Jannowitz- und Michaelbrücke vorerst nur als Provisorium angelegt. Das erfuhren die Besucher und -innen einer Informationsveranstaltung, die KoSP als Gebietsbetreuer des Sanierungsgebietes Nördliche Luisenstadt gemeinsam mit dem treuhänderischen Sanierungsträger Stadtbau und dem Landschaftsarchitektenbüro gruppe F am 17. Oktober durchführten. Hier wurden die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie präsentiert, die der Bezirk beauftragt hatte.

Der maßgebliche Grund für das Provisorium sei, so berichtete Andreas Bachmann vom Büro KoSP, die dringend notwendige Sanierung der Uferwände der Spree, die an vielen Stellen stark beschädigt seien. Diese Sanierung sei aber erst in den 2030er Jahren geplant. Denn der Senat repariere die Uferwände des Berliner Stadtflusses in großen zusammenhängenden Abschnitten. Seit etwa 2020 geschieht dies im Bereich zwischen der Schleuse Charlottenburg und dem Humboldthafen am Hauptbahnhof. Erst wenn diese Arbeiten abgeschlossen sind, also frühestens 2030, komme der Bereich östlich davon an die Reihe. Wann die nördlichen Luisenstadt erreicht sein werde, könne noch keiner seriös vorhersagen: vermutlich irgendwann in den 2030er Jahren.

Bis dahin ist das Sanierungsgebiet Nördliche Luisenstadt aber längst aufgehoben, die Finanzierung der Maßnahmen wäre verfallen. Deshalb soll jetzt am Uferweg ein etwa fünf Meter breiter Streifen entlang der maroden Uferwand für die Bauarbeiten freigehalten werden, der im Ausnahmefall mit flexiblen Gestaltungselementen ausgestattet werden kann. Erst nach der Sanierung der Uferwände könne man dort dauerhaft bauen.

Nicht alle begrüßen den öffentlichen Weg

Die Einrichtung des Uferwegs ist ein zentrales Projekt des Sanierungsgebiets Nördliche Luisenstadt. Das lässt sich schon anhand des Gebietszuschnitts erkennen (siehe Karte auf S. 15): Das gesamte Spreeufer zwischen dem historischen Hafen und dem Ver.di-Gebäude ist Sanierungsgebiet, davon ein langer Streifen zwischen Hafen und Michaelbrücke ohne nennenswertes Hinterland. Wenn man den Uferweg jetzt zurückstellen würde, so argumentierte Bachmann, dann könnte man in den nächsten Jahrzehnten nicht damit rechnen, dass Berlin erneut einen Anlauf unternimmt.

Manche der auf der Veranstaltung Anwesenden würden das sogar gut finden: bei einigen direkten Anrainern stößt der öffentliche Uferweg nicht unbedingt auf Gegenliebe.



Ch. Eckelt (3)

Denn natürlich ist es schöner, die tolle Lage am Fluss exklusiv im »Privatgarten« zu genießen, als sie an einem öffentlichen Uferweg mit Touristengruppen teilen zu müssen. Dabei brachten einige auch seltsame Argumente vor: etwa, dass bei der öffentlichen Nutzung die direkten Anrainer die Motivation verlören, gegen die Drogenszene vorzugehen, die sich vor allem in den Sommermonaten auf dem Gelände breit macht.

Partydrogen und Partyboote

Diese Drogenszene bildete den Stoff für allerlei Schreckensphantasien. Es ist ja auch verständlich, wenn Anwohner und -innen (auch die der hier neugebauten und nicht gerade billigen Eigentumswohnungen) verunsichert sind, wenn sich im Gebüsch hinter ihrer Wohnanlage Suchtkranke Heroin in die Venen spritzen. Aber das verwilderte Spreeufer ist definitiv kein Zentrum des Drogenhandels in Berlin, obwohl man es auch hier natürlich merkt, wenn der polizeiliche Druck im »Görli« oder am »Kotti« mal wieder hochgefahren wird. Vor der Pandemie fand in der Gegend zwischen U-Bahnhof Heinrich-Heine-Straße und dem Kraftwerk übrigens tatsächlich ein schwunghafter Handel mit Drogen statt: mit Partydrogen wie Ecstasy, Koks oder Speed vor allem und nachts und am Wochenende, wenn die Clubs in der Gegend geöffnet hatten. Am Runden Tisch Köpenicker Straße hörte man damals auch ständig von Suchtkranken, die in den Treppenaufgängen der Plattenbauten im Heineviertel ihre Drogen konsumierten. Während der Pandemie scheinen sich diese Verhältnisse geändert zu haben: In der Zeit, in der die Clubs geschlossen blieben, etablierten sich in Berlin neue Formen des Drogenhandels, u.a. die sogenannten »Koks-Taxis«, über die sich manche Konsumenten inzwischen offensichtlich lieber versorgen als über den klassischen »offenen« Drogenhandel auf der Straße.

Andere Einwände betrafen die Partyszene. So schlugen die Planer und -innen vom Planungsbüro »gruppe F« etwa in der Mitte des Abschnitts die Einrichtung einer demontierbaren Plattform vor, das als informelle Anlegestelle für Wassersportler dienen könnte – gleich neben der Kühlwasser-Auslaufstelle des Vattenfall-Heizkraftwerks. VDas sollte

noch einmal überprüft werden, denn so eine Plattform könnte ja auch als Badestelle verstanden werden, obwohl hier das Auslaufrohr unter der Wasseroberfläche gefährliche Strömungen verursacht. Aber unabhängig von solchen Gedanken sprachen sich ein Anrainer vehement gegen die Anlegestelle aus: »Hier nerven schon jetzt die ganzen lärmigen Partyboote. Wenn man denen auch noch die Möglichkeit bietet, anzulegen, dann wird es ja noch schlimmer!«

Für Radfahrende wenig geeignet

Die Planer und -innen werden den Uferweg, so versprochen sie nach der Veranstaltung im persönlichen Gespräch mit der Redaktion, mehr als Fußweg behandeln statt als Radweg, obwohl ihr Auftrag eigentlich die Planung eines kombinierten Fuß- und Radweges ist. Denn an einer Stelle ist der Uferweg ja bereits gebaut, auch wenn er nicht als solcher genutzt wird: auf dem Gelände von Vattenfall. Hier aber ist er teilweise so schmal, dass es wohl regelmäßig zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden kommen wird: An der Rampe hoch zur Michaelbrücke zum Beispiel oder unter der Brücke, die nur auf einem besonders schmalen Wegstück unterquert werden kann. Diese Konfliktbereiche zwischen Rad- und Fußverkehr lassen sich baulich nicht mehr entschärfen.

In der Alltagspraxis der Berliner Innenstadt spielt es zwar eine eher kleine Rolle, ob ein Fußweg offiziell für Radfahrende frei gegeben ist oder nicht. Kaum einer kennt und kaum einen kümmert hier den Unterschied zwischen dem blauen runden Schild mit dem Fußgängersymbol und dem, das darunter zusätzlich auch noch ein Fahrrad zeigt. Dennoch wäre es sinnvoll, schon jetzt die Nutzung durch Radfahrende aus der Aufgabenstellung zu entfernen. Das wäre ein Signal für jene Unternehmen, die geführte Radtouren durch die historische Innenstadt organisieren, dass der Uferweg für sie nicht geeignet sein wird.

Die Route entlang der Spree der Nördlichen Luisenstadt wäre inhaltlich nämlich besonders interessant. Denn von hier aus hat man nicht nur eine spektakuläre Aussicht auf Monumente der Berliner Clubszene wie den Holzmarkt mit dem »Kater Blau«, sondern kann seinen Kunden auch



echte Mauerreste und sogar ein ehemaliges Bootshaus der DDR-Grenztruppen präsentieren. Geführten Radtouren umfassen meist ein bis zwei Dutzend Fahrräder, die eins hinter dem anderen in einer langen Schlange daherkommen. Spätestens im Vattenfall-Abschnitt würde das regelmäßig zu kaum vermeidbaren Konflikten führen, wenn die Benutzung des Uferwegs für Radfahrende legal sein wird.

Verschließbare Tore bei Vattenfall

Der Spreeuferweg wird im Bereich von Vattenfall nach seiner Fertigstellung allerdings nicht immer durchgängig benutzbar sein. Denn ab und an werden sich die Tore am Kraftwerksgelände verschließen, etwa wenn der Öltank des Heizkraftwerks per Schiff betankt wird. Das läuft zwar in der Regel mit Gas (und in der Zukunft vermutlich mit Wasserstoff), lässt sich im Notfall aber auch vorübergehend auf Öl umstellen. Der Öltank befindet sich auf der hinteren Grundstücksecke gleich neben dem Uferweg und dem Wohnhaus Rungestraße 19.

Als die Nördliche Luisenstadt zum Sanierungsgebiet wurde, war auch geprüft worden, ob man einen Fußweg zwischen Spreeufer und Rungestraße über das Betriebsgelände hinweg einrichten könnte. Das lässt sich noch heute noch am Umriss des Sanierungsgebiets (Seite 15) erkennen. Aus Sicherheitsgründen wurde diese Idee schließlich verworfen. Der Öltank ist nämlich ein »Störfallbetrieb«, um den herum laut der »Seveso-III-Richtlinie« der EU ein Sicherheitsbereich besteht. Der Fußweg wäre dabei direkt über besonders sensible Leitungszonen verlaufen, die dadurch praktisch öffentlich zugänglich geworden wären.

cs

Mehr zum Thema finden Sie auf der Gebietswebsite www.luisenstadt-mitte.de



Finanzierungssuche für den Grünzug Michaelkirchstraße

Erste Planungsschritte fanden bereits 2021/2022 statt

Vor zwei Jahren begannen die Planungen für eine Neugestaltung des bereits in Ansätzen vorhandenen Grünzugs Michaelkirchstraße. Dabei soll der Seitenstreifen entlang der Michaelkirchstraße als Kaltluftschneise und Grünzug erhalten, gesichert und qualifiziert werden.

Zusätzlich soll der Abschnitt zwischen Köpenicker Straße und Michaelkirchplatz zu einer wohnungsnahen öffentlichen Grünfläche mit Erholungs- und Bewegungsangeboten weiterentwickelt werden. In Verbindung mit der Umgestaltung der Grünflächen wurde auch die geplante Verkehrsberuhigung der südlichen Michaelkirchstraße mitgedacht und -geplant.

Mit der Erarbeitung eines Entwurfs wurde 2021/2022 das Landschaftsarchitekturbüro bgmr beauftragt, das als ersten Schritt in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Gruppe Planwerk ein Planungskonzept erstellte. Auch die Bürgerinnen und Bürger wurden am Verfahren beteiligt: Zwar waren die Möglichkeiten durch die Kontaktregelungen während der Pandemie eingeschränkt, dennoch gelang es, einen Kiezspaziergang sowie ein Online-Beteiligungsverfahren zu organisieren. Die Büros bgmr und Gruppe Planwerk hatten unterschiedliche Varianten für eine Umgestaltung des Grün- und Straßenraums entwickelt, aus der sich infolge der Bürgerbeteiligung eine Vorzugsvariante entwickelte.

Doch dann kam das Verfahren ins Stocken. Ein wesentlicher Grund hierfür ist die bislang ungeklärte Finanzierung, denn die Maßnahme wird nicht in die Liste der Förderprojekte im Programm »Lebendige Zentren und Quartiere« aufgenommen. Aus diesem Grund versucht der Bezirk nun, anderweitige Finanzierungsmöglichkeiten zu akquirieren. Ein entsprechender Projektantrag wurde nun für das Bundesprogramm »Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel« für Teilbereiche des Projektes Grünzug Michaelkirchstraße gestellt. Zudem soll im nächsten Jahr eine kurzfristige Teilmaßnahme durch das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks erfolgen. us



Ch. Eckelt

Neues Informationsmaterial

Zwei Faltblätter informieren über das Gebiet und das Begrünungsprogramm

Das Büro KoSP als Gebietsbetreuer für das Fördergebiet Nördliche Luisenstadt hat im Auftrag des Bezirksamtes zwei neue Faltblätter im handlichen Taschenformat produziert.

Das Faltblatt »Fördergebiet Luisenstadt Mitte« informiert über die Städtebauförderung für das Gebiet und über alle damit verbundenen Vorhaben. Auf einer Karte sind gut erkennbar die einzelnen Projekte verzeichnet. Manche dieser Projekte sind bereits realisiert, andere sind derzeit in Arbeit und weitere Projekte stehen noch zur Realisierung an.

Zudem erläutert das Faltblatt kurz einige Handlungsschwerpunkte im Gebiet, etwa Verkehr oder Grün. Auf der Rückseite sind die am Sanierungsprozess beteiligten Institutionen mit ihren jeweiligen Ansprechpartnern und Kontaktdaten aufgeführt.

Das zweite Faltblatt »Luise Grün« stellt das neue Begrünungsprogramm für das Gebiet vor: Dieses Förderprogramm soll Eigentümer, aber auch Mietergemeinschaften, Initiativen oder gemeinnützige Träger ermutigen, auf privaten Grundstücken Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen umzusetzen. Im Faltblatt werden u.a. die Fördermöglichkeiten und -bedingungen erläutert, außerdem enthält es eine »Checkliste zur Antragstellung«, eine Skizze des Verfahrensablaufs sowie Hinweise für weitere Fördermöglichkeiten bei Land und Bund.

Das Begrünungsprogramm »Luise Grün« wurde bereits ausführlich in dieser Zeitung vorgestellt (Ausgabe 4/2023), zudem wurden das Faltblatt an die Haushalte im Gebiet verteilt. Das Büro KoSP berichtet, dass es bereits einige Interessenten für die Förderung gibt.

Beide Faltblätter sind im Stadteilladen dialog 101 erhältlich.

Luisenstadt-Stammtisch

Am »Luisenstadt Stammtisch«, organisiert vom Bürgerverein Luisenstadt, treffen sich einmal monatlich Anwohnerinnen und Anwohner, Nachbarn und Neugierige, um aktuelle Informationen über den Kiez auszutauschen, sich kennenzulernen und miteinander ins Gespräch zu kommen ...

Die nächsten Termine sind Dienstag, der 14. November sowie der 12. Dezember, jeweils ab 18 Uhr im Restaurant Agora, Annenstraße 13. Eine vorherige Anmeldung (um ausreichend Plätze im Lokal reservieren zu können) ist erwünscht per Mail an: stammtisch@buergerverein-luisenstadt.de

Der regelmäßig erscheinende Newsletter zum Stammtisch kann per Mail angefordert werden: rosie.kuehne@web.de.

»Was soll diese Statue da?«

Eine Ausstellung im Stadteilladen zeigt Entwürfe für das künftige Museumsquartier am Märkischen Ufer

Derzeit wird das Märkische Museum saniert. Das Stadtmuseum bildet das Zentrum des künftigen Museums- und Kreativquartiers, das hier am Märkischen Ufer entstehen soll, als grüne Stadtoase und neuer Begegnungsort.

Im Märkischen Museum werden die Geschichten Berlins aus verschiedenen und persönlichen Perspektiven erzählt. Der barrierefrei erschlossene Turm ermöglicht einen 360-Grad-Blick über Berlin. Neu hinzu kommt das sanierte ehemalige Marinehaus gegenüber dem Museum. Es wird 365 Tage im Jahr geöffnet sein. Dort entstehen Atelierräume, Theater- und Proberäume, ein großer Veranstaltungssaal und Präsentationsräume. Das neue Quartier soll seine Besucherinnen und Besucher dazu einladen, sich über Berlin und seine Entwicklung auszutauschen.

Doch wie kann das Märkische Museum mit dem umliegenden Stadtraum verschmelzen und die Zugänglichkeit verbessert werden? Wie kann das Marinehaus stärker sichtbar und das Quartier insgesamt belebt werden? Wie wird erlebbar, dass die beiden Häuser jedes für sich, aber auch gemeinsam für Berlin, seine Geschichten, seine Gegenwart und seine Zukunft in Kunst und Kultur stehen?

Mit diesen Fragen beschäftigten sich Studierende unterschiedlichster Fachrichtungen in einer Kooperation der Stiftung Stadtmuseum Berlin mit der Technischen Universität Berlin, Aufbaustudiengang »Bühnenbild_Szenischer Raum«. In einem ersten Ideenworkshop ging es vor allem um den Außenraum und Konzepte zur Einbindung des Museumsquartiers in den Stadtraum. Eine weitere Aufgabe bestand darin, Ideen für die Interimsnutzung während der sanierungsbedingten Schließzeit des Museums zu entwickeln. Dabei entstanden interessante Ansätze, etwa während der Umbauphase des Museums mit temporären schwimmenden Systemen auf den Wasserweg der Spree »umzusteigen« (»Kulturdock«) oder ausgewählte Sammlungsstücke des Museums im auffälligen Pop-Art-Stil nachzubilden und an verschiedenen Orten in der Stadt zu verteilen (Titel der Arbeit: »Was soll diese Statue da?«). Eine weitere Arbeit mit dem hübschen Titel »Hardest Museum on Earth« (Härtestes Museum der Welt) ließ sich von Clubkultur und der Tradition der alten Trinkhallen sowie von der bekannten Maskenfigur des »Pestartzes« im Museumsbestand inspirieren.

Insgesamt entstanden neun studentische Projektarbeiten, die in einem »Modellkoffer« abstrakt zusammengefasst wurden. Der Koffer ermöglicht die Verknüpfung mehrerer Ideen und ist flexibel für Präsentationen und Vorführungen einsetzbar.



Ch. Eckelt

Ausstellungseröffnung mit Paul Spies, Direktor der Stiftung Stadtmuseum Berlin

Die Studierenden nahmen auch am »Brückentag« im Mai 2022 teil und präsentierten dort ihre Ideen. Es folgte ein zweiter interdisziplinärer Workshop, der sich vor allem mit Leit- und Orientierungssystemen im künftigen Kreativquartier befasste, aber auch mit Formen der Ausstellungsgestaltung und der Begegnungskultur. Die daraus resultierenden zehn Projekte wurden dem Leiter der Stiftung Stadtmuseum Paul Spies und weiteren Stiftungsmitgliedern präsentiert, die von den Ideen und Ansätzen begeistert waren.

Die Ergebnisse der Workshops sind nun im Stadteilladen zu sehen, und es lohnt sich, sich etwas Zeit für die Ausstellung zu nehmen. Zudem ist eine überaus informative und reich bebilderte Begleitpublikation erschienen, die in der Ausstellung ausliegt und die die präsentierten Modelle näher erläutert.

Die Modelle und Visualisierungen stellen selbstverständlich keine konkreten Planungen dar. Vielmehr dienen sie als Inspiration und Kommunikationsmittel, die zum Austausch und Weiterdenken anregen. In den kommenden Jahren werden während der Umbauarbeiten weitere Ideen entstehen. us

Die Ausstellung ist zu den gewohnten Sprechzeiten im Stadteilladen dialog 101 (Köpenicker Straße 101) sowie zu Sonderzeiten mit Gesprächsmöglichkeiten mit Mitarbeitenden an dem Projekt Museums- und Kreativquartier bis Ende des Jahres öffentlich zugänglich:

Mo 15 bis 18 Uhr, Di 14 bis 18 Uhr, Do 15 bis 18 Uhr (Gesprächsmöglichkeiten bei einer Tasse Kaffee mit Teammitgliedern des Stadtmuseum Berlin)

Neue Töne aus dem Bärenzwinger

Die Ausstellung »Addressing« wendet sich an die Nachbarschaft

Am Donnerstag, dem 9. November lädt der Bärenzwinger zur Eröffnung der Ausstellung »Addressing« ein. Mit dieser Ausstellung will der Bärenzwinger seinen Blick nach innen wie nach außen richten, auf seine soziale und kulturelle Position im stadträumlichen Umfeld. »Addressing« soll ein Versuch sein, die eigene Rolle als Kunstinstitution in der Nördlichen Luisenstadt zu reflektieren: Das sind neue Töne für eine Kulturinstitution, die bislang eher durch eine – nun ja, eher akademisch-elitäre Sprache auffiel.

Jetzt wurden die Kollektive POLIGONAL und spätspäti eingeladen, um »das stadträumliche Umfeld des Bärenzwingers künstlerisch wie stadsoziologisch zu erforschen« und gleichzeitig den Bärenzwinger als Ort der Teilnahme für die Nachbarschaft zu öffnen.

Das Kollektiv spätspäti lädt dabei zur Aktion »Kill your Darlings!« ein. Der Titel bezieht sich auf die pragmatischen Vorschläge von spätspäti, die Architektur des unter Denkmalschutz gestellten Gebäudes durch räumliche Maßnahmen barrierefreier zu gestalten. Diese Vorschläge wurden jedoch von der Kunstinstitution abgelehnt – womit sich das Kollektiv von seinen eigenen »Darlings« trennen musste. Der Titel fordert die Kommunale Galerie Bärenzwinger und das Denkmalamt zur kritischen Reflexion auf und stellt die Frage, wie offen ein Zwinger – ein Gefängnis – sein kann. Was muss weg und was kann bleiben? Dieses Killen der eigenen Darlings macht schließlich Platz für die Darlings anderer Menschen – und zwar direkt in der Ausstellung, und stellt die Frage: »Woran halten wir fest und warum?«

Der Bärenzwinger als Kunstgalerie wird jetzt von spätspäti zu kollektiven Kellerräumen umgenutzt, die den Besucherinnen und Besuchern drei Monate lang zur Verfügung gestellt werden. Hier ist die Nachbarschaft gefragt: Lassen Sie Ballast los und werden Sie Teil der Ausstellung: Kill Your Darlings!

Haben Sie Sachen in Schränken oder Hintertüren, im Kopf oder im Keller, auf Dachböden oder in Garagen, von denen Sie sich schwer trennen können?

Bringen Sie sie vorbei, während des Aufbaus der Ausstellung im Bärenzwinger oder direkt zur Vernissage am 9. November. Die »Darlings« werden dort sorgfältig aufgenommen und für drei Monate vor Ort gelagert, bei der Finissage können sie entweder zurückgeholt oder Teil eines Tauschmarkts im Garten des Bärenzwingers werden.

Abgabe vor oder zur Eröffnung am 9. November 2023 ab 18 Uhr im Bärenzwinger oder auch über die gesamte Ausstellungsdauer während der Öffnungszeiten. Fragen per Mail an hallohallo@spaispaeti.eu, mehr Informationen zum Künstlerkollektiv unter spaispaeti.eu us

»Addressing«, 19.11.2023 bis 4.2.2024, Do–So 11–19 Uhr, Eintritt frei. Bärenzwinger im Köllnischen Park, Rungestr. 30

Neue bilinguale Kita in der Schmidstraße

In einem modernen Neubaukomplex in der Schmidstraße hat der Träger Kindergärten City am 7. September seine zweite bilinguale Kita eröffnet. Sie bietet Räumlichkeiten für Kinder, Familien und Fachkräfte mit deutsch- und italienischsprachigen Wurzeln. Mit rund 20 Plätzen für Kinder unter drei Jahren, 35 Plätzen für Kinder ab drei Jahren und einem zehnköpfigen, bilingualen pädagogischen Team ist die Kita Schmidstraße eine der kleineren City-Kitas. In einem übersichtlichen und familiären Rahmen bietet sie den Kindern einen geschützten Raum für die ersten Schritte ihres Bildungsweges außerhalb des Elternhauses.

Die Kita ist ebenerdig und barrierefrei und verfügt über acht Funktionsräume auf ca. 280 Quadratmetern. Ein zur Kita gehörender Garten bietet Platz zur Bewegung im Freien.

Lilienthal-Stele soll umgesetzt werden

Die (zugegeben nicht besonders eindrucksvolle) Stele für Otto Lilienthal ist leider nicht gewappnet gegen Graffiti-Attacken wie im Bild. Vielleicht wird sie besser geschützt, wenn sie demnächst für die Dauer der Bauarbeiten an der Köpenicker Straße 104–114 auf das Areal von Vattenfall umgesetzt wird... Wie berichtet, baut derzeit die WBM neue Wohnungen entlang der Köpenicker Straße.



Stillstand am Postfuhramt?

Betroffenenvertretung ist besorgt über brachliegenden Rohbau

Bei einem der größten Bauvorhaben in der Nördlichen Luisenstadt, dem ehemaligen Postfuhramt, scheint derzeit Stillstand zu herrschen. Anwohner verzeichnen schon seit Wochen keine Bautätigkeit mehr, ein erster Rohbau auf dem 14.000 m² großen Areal steht zwar, allerdings fensterlos (siehe Foto). In Zeiten, in denen wegen hoher Zinsen, gestiegener Kosten und Finanzierungsschwierigkeiten nicht wenige Bauprojekte aufgegeben werden, macht die ruhende Baustelle natürlich stutzig.

Wie berichtet, will der Privateigentümer des Grundstücks auf dem Areal des ehemaligen Postfuhramts ein ambitioniertes Vorhaben umsetzen: Entstehen soll ein neues Wohn- und Gewerbequartier mit insgesamt 195 Wohnungen, vier davon als betreutes Wohnen durch einen entsprechenden Träger. Die Wohnungen verteilen sich auf sechs Neubauten. Darüber hinaus sollen Büros, Räume für Einzelhandel und gastronomische Einrichtungen, Ausstellungsflächen, eine Kita für 45 Kinder und eine Tiefgarage mit 81 Stellplätzen entstehen. Die alten Remisen und Wagenhallen wurden bereits zwischen Herbst 2021 und Frühjahr 2022 abgerissen. Die frühere Generatorenhalle soll saniert und aufgestockt werden, ebenso sind die Sanierung des Pfortnerhauses und der Wiederaufbau des Brückenhauses geplant.

Auf Nachfrage des Stadtentwicklungsamts teilte die Vertreterin des Bauherren mit, dass derzeit Baumaßnahmen neu ausgeschrieben würden. Nach einer Neuvergabe sollen die Bauarbeiten wieder aufgenommen werden.

Die Betroffenenvertretung Nördliche Luisenstadt wies darauf hin, dass der Rohbau des Gebäudeteils E bislang ungesichert ist. Sie befürchtet zum einen Witterungsschäden, da die Nässe durch die nichtverglasten Fenster eindringen

kann, andererseits aber auch, dass sich hier Unbefugte leicht Zugang verschaffen können.

Zudem weist die Betroffenenvertretung auf einen weiteren Leerstand hin. Im zweiten großen, bereits realisierten Bauvorhaben mit historischer Bausubstanz, den »Eiswerken« auf dem Areal der ehemaligen Eisfabrik, ist ein wichtiger Hauptmieter abhanden gekommen: im Sommer zog der Digitalbroker Trade Republic aus dem Bürogebäude aus. Über eine Neuvermietung des ambitionierten Neubaus ist bislang nichts bekannt. us

»Weltbürger in einer bewegten Stadt«

Ein Vortrag von Anthony Obst über das Berlin des W.E.B. Du Bois

William E.B. Du Bois war als Historiker, Soziologe, Philosoph, Romanautor und Aktivist einer der bedeutendsten Intellektuellen des 20. Jahrhunderts. Er war Mitbegründer der US-amerikanischen Bürgerrechtsorganisation NAACP und der panafrikanischen Bewegung. Als erster Afroamerikaner promovierte er an der Harvard Universität.

Zuvor verbrachte der in Massachusetts geborene Du Bois zwischen 1892 und 1894 einen Teil seiner Studienzeit in Berlin, wo er unter anderem in der Oranienstraße wohnte. Seine drei Semester an der damaligen Friedrich-Wilhelms-Universität beschrieb Du Bois zeit seines Lebens als besonders prägend. Doch auch spätere Begegnungen mit der Stadt machten einen Eindruck auf ihn – nicht zuletzt jene während eines mehrmonatigen Forschungsaufenthaltes im Jahre 1936, der ihn u.a. in ein Berlin unter NSDAP-Herrschaft führte. Anhand einer Beleuchtung der vielschichtigen Berlin-Erfahrungen Du Bois' bietet der Vortrag einen Überblick über dessen breites und einflussreiches Schaffen und seine politisch-intellektuelle Laufbahn.

Anthony Obst ist Doktorand an der Graduate School of North American Studies der Freien Universität Berlin. In seiner Forschung hat er sich u.a. mit Du Bois' Texten aus den 1930er Jahren und dessen Demokratietheorie auseinandergesetzt.

Donnerstag, 16. November, 18.30 Uhr

Stadteilladen dialog 101, Köpenicker Straße 101

Eine Veranstaltung des Bürgervereins Luisenstadt

Jahresversammlung des Bürgervereins Luisenstadt

Der Bürgerverein Luisenstadt trifft sich zur diesjährigen Mitgliederversammlung, um Rückschau auf das Erreichte zu halten und neue Projekte und Initiativen zu diskutieren. Alle Mitglieder und auch interessierte Gäste sind herzlich dazu eingeladen! Sie findet in vorweihnachtlichem Rahmen statt.

7. Dezember, 18.30 Uhr

Stadteilladen dialog 101, Köpenicker Straße 101

Der vergessene Lebensretter

Von der Schießerei an der Mauer
1964

Ungefähr 300 Schüsse wurden 1964 im Todesstreifen der Berliner Mauer auf den Flüchtling Michael Meyer abgegeben, acht Kugeln trafen ihn in den rechten Arm, an beiden Oberschenkeln und im Rücken. 40 Minuten lag er schwer verletzt im Todesstreifen und wusste: »Wenn ich ohnmächtig werde, dann ist es aus!« Da kamen DDR-Grenzsoldaten angerannt.

Kann sein Lebensretter vergessen sein, der sein eigenes Leben riskierte, obwohl der Fall die Welt bewegte? Ditmar Wiese wird jedenfalls in keinem der vielen Berichte über die Schießerei an der Mauer erwähnt, außer in diesem. Doch schon direkt nach der Lebensrettung wollte Wiese lieber Anonymität.

Ditmar Wiese hat mich angerufen. In dieser Zeitung hatte ich vor einigen Jahren versucht, die blutigen Ereignisse zu rekonstruieren. Meine Version hielt sich an das, was in Literatur und auch auf der Gedenktafel in der Stallschreiberstraße 42 über Meyer zu lesen ist:

»Er wurde von DDR-Grenzsoldaten beschossen und verletzt. Ein Sergeant der US-Militärpolizei rettete ihm das Leben. Er kletterte auf die Mauer und zog ihn im Feuerchutz West-Berliner Polizei mit einem Seil über die Mauer.« Doch nach der Publikation bekam ich einen Anruf von Ditmar Wiese: »Das stimmt alles gar nicht!« Ich verabredete mich mit Wiese am Ort des Geschehens und der Gedenktafel.

Der 1942 geborene Ditmar Wiese bleibt dabei:

»Das waren mein Bruder Joachim und ich. Der Amerikaner hat die Vopos nur in Schach gehalten.« Er erzählt von 1964, als die Brüder Wiese um 3 Uhr morgens zu ihrer Wohnung wollen. Ditmar ist Bundeswehrsoldat in Oldenburg und hat seine letzte Urlaubsnacht gefeiert. Sie hören Schüsse und Hilferufe. Ditmar steigt an der Mauer auf die Schultern seines Bruders und sieht den Flüchtling im Grenzgebiet liegen. Er ruft ihm zu: »Versuche, bis an die Mauer zu kommen!« Bei jeder Bewegung schießen die DDR-Grenzsoldaten wieder auf den Verletzten.

Auf Westberliner Seite trifft die Polizei und amerikanische Militärpolizei ein. Joachim bittet die Polizei: »Wenn die Vopos schießen, gebt uns Feuerchutz!« Meyer gelingt es, mindestens ein weiteres Stacheldrahthindernis zu überwinden, doch dann hören sie Michael Meyer schreien: »Ich kann nicht mehr, ich verblute!« Die Brüder Wiese sprechen ihm weiter Mut zu. Der amerikanische Militärpolizist Pool hat sich eine Leiter besorgt und steigt die Mauer hoch. Den Grenzsoldaten ruft er zu: »Lasst den Flüchtling in Ruhe, sonst schieße ich.«

»Ich verblute! Ich verblute!« ruft Meyer, Stunden sind vergangen, er wird immer schwächer.

»Ich kann nicht mehr!« Unter einem Stacheldrahtzaun muss er noch durchkriechen, um bis an die Mauer zu kom-

men. »Komm ganz an die Mauer!«, ruft Ditmar auf den Schultern seines Bruders und schneidet den Stacheldraht auf der Mauer durch. Meyer schafft es bis zum Fuß der Mauer. Ditmar holt ein Seil, schlingt eine Schlinge und wirft es ihm rüber. Die Kugeln pfeifen Ditmar um die Ohren.

Nachdem sich Meyer die Schlinge um den Körper gezogen hat, ziehen die Wieses ihn hoch. Die Grenzer schießen weiter, Projektile schlagen ins Haus hinter ihnen ein, in die Außenmauer, ins Treppenhaus, durch Fenster, in Zimmer und Küchen. Zwei Bewohner werden verletzt. Eine Küchenuhr wird durchschossen und zeigt ab dann für immer die Uhrzeit der Schießerei an.

Meyer fällt auf westlicher Seite auf die Brüder und wird von der Feuerwehr ins Urban-Krankenhaus gebracht.

Dem Westberliner Senat ist die Wahrheit bekannt, Bürgermeister Willy Brandt ehrt Ditmar und seinen Bruder mit Lebensrettungsmedaillen samt Urkunden. Die offiziellen Stellen und auch die Zeitungsreporter halten dicht, Pool wird stattdessen zum »Helden von Berlin«, dem zwei anonyme Zivilisten bei der Rettung lediglich geholfen haben. Um sich Ärger zu ersparen, verzichtete Ditmar Wiese 60 Jahre lang auf eine öffentliche Richtigstellung. Bis jetzt.

Falko Hennig

Der Stadterzähler Falko Hennig lädt täglich 11 und 14 Uhr zu Spaziergängen (2h / €15,-/min. 5 Teilnehmer) durch die Luisenstadt und den schmalsten Park Berlins, Treffpunkt: U-Bahnhof Heinrich-Heine-Str. Ecke Köpenicker, Anmeldung erforderlich radiohochsee@gmail.com oder (0176) 20 21 53 39.



Ditmar Wiese um 1964 und in der Gegenwart vor der irreführenden Gedenktafel.



Wie geht es den Berliner Straßenbäumen?

Notwendig sind neue Stadtbaum-Konzepte

Im Oktober beginnt die Zeit, in der die Bezirke notwendige Baumschnittarbeiten oder auch Fällungen (z.B. in Vorbereitung von Bauarbeiten) vornehmen können. Das ist nur zwischen Oktober und Ende Februar möglich, denn ab März beginnt wieder die Brut- und Nistzeit – dann sind Baum- und Gehölzschnitte nicht erlaubt. Eigentlich – denn es kommt trotzdem immer wieder vor, dass die Bezirke auch in dieser Schutzzeit Bäume herausnehmen müssen, weil sie abgestorben und nicht mehr standfest sind.

Wie steht es denn insgesamt so um die Berliner Straßenbäume? Immerhin sind sie vielfältigen schädigenden Einflüssen ausgesetzt, die sich teilweise durch Wechselwirkungen noch verstärken. Um Erkenntnisse über den Zustand der Straßenbäume in der Berliner Innenstadt zu erhalten, lässt der Senat turnusmäßig alle 5 Jahre Colorinfrarot-Luftbildaufnahmen (CIR) anfertigen und auswerten. Die Luftbildaufnahmen mit der Wärmekamera geben Auskunft über die Kronenvitalität der Bäume. Damit lassen sich zwar keine detaillierten Aussagen zu Ursachen oder zur Verkehrssicherheit treffen, aber sie offenbaren Tendenzen. Die Ergebnisse werden im »Straßenbaum-Zustandsbericht Berliner Innenstadt« zusammengefasst. Er stellt den Zustand der Straßenbäume nach den untersuchten innerstädtischen Bereichen sowie nach am häufigsten vertretenen Baumgattungen dar (Linden, Platanen, Rosskastanien und Ahorn machen zusammen drei Viertel des Berliner Gesamtbestandes aus) und vergleicht den Befund mit Ergebnissen der vorhergehenden Auswertungen. Der letzte Straßenbaum-Zustandsbericht wurde im Sommer 2020 vorgelegt. Er zeigt, dass sich der schon 2015 konstatierte negative Trend weiter fortgesetzt hat.

In fast allen Berliner Bezirken wurde eine bedeutende Zustandsverschlechterung der Straßenbäume nachgewiesen. Während im Jahr 2015 noch etwa 52 % als nicht geschädigt eingestuft wurden, sind es für 2020 nur noch ca. 44 % – nicht mal mehr die Hälfte des Bestandes also.

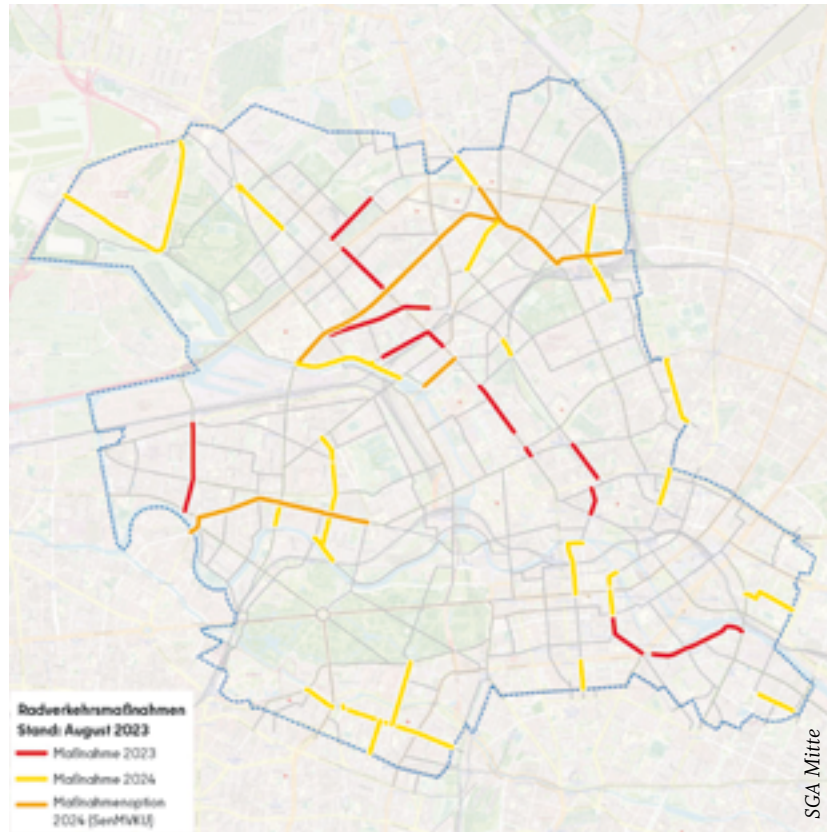
Aufgeschlüsselt nach den häufigsten Baumarten, ist das Bild teilweise erschreckend, auch im Vergleich zu 2015. Die beste Kronenvitalität weisen noch die Linden auf, hier ist immerhin etwas mehr als die Hälfte (56 %) des Innenstadtbestandes nicht geschädigt – 2015 waren dabei noch 60 % ohne Schäden. Die Platane folgt mit einem Anteil von 30 % nicht geschädigter Bäume (2015: rd. 50 %). Besonders schlecht geht es den Rosskastanien, hier gelten nur noch 11 % als nicht geschädigt (2015 waren das noch 47 %). Wesentlicher Schadfaktor dürfte hier die Kastanienminiermotte sein, die sich seit Anfang des neuen Jahrtausends in Deutschland rasant ausbreitete. Das Schlimmste: Selbst von den Jungbäumen, die erst innerhalb der letzten 15 Jahre gepflanzt wurden, ist kaum noch einer gesund. Beim Ahorn ist nur noch etwas mehr als ein Viertel des Bestandes ohne Schäden (29 %, 2015: rd. 38 %).

Die Verschlechterung des innerstädtischen Baumbestands ist ein Hinweis darauf, dass die Summe der schädigenden Einflüsse zugenommen hat. Hauptfaktoren sind das Stadtklima mit erhöhter Hitze, Trockenheit und Strahlung, verstärkt durch die Auswirkungen des Klimawandels (insbesondere die trockenen Hitzesommer der letzten Jahre sowie starke Herbststürme haben ihre Spuren hinterlassen). Aber auch mechanische Schäden durch Bauarbeiten im Wurzelbereich und durch allgemeine Bautätigkeiten, Schädlingsbefall (etwa durch die Miniermotte oder die Spinnmilbe), Schädigungen durch Tausalz (obwohl dessen Einsatz inzwischen eigentlich verboten ist), durch Bodenversiegelung und -verdichtung, Verkehrsunfälle und Verätzungen durch (Hunde-)Urin sind Stressfaktoren.

In den letzten fünf Jahren hat sich aus all diesen Gründen der Berliner Gesamtbaumbestand verringert, trotz Neupflanzungen. Für das Jahr 2022 verzeichnen fast alle Berliner Bezirke eine Negativbilanz von Fällungen und Neupflanzungen – mit Ausnahme der Bezirke Mitte und Tempelhof-Schöneberg. 2022 wurden in Mitte 267 Bäume gefällt und 407 neu gepflanzt.

Bedenkt man, dass für Berlin angesichts des Klimawandels bis zum Jahr 2100 klimatische Verhältnisse wie etwa heute im südfranzösischen Toulouse prognostiziert werden, ist klar, dass auf diese Veränderungen reagiert werden muss. Mit einem einfachen Neu- oder Nachpflanzen ist es nicht getan, zumal viele Bäume auch auf Standorte gepflanzt wurden, die dafür nur bedingt geeignet waren, oder teilweise zu eng zueinander gepflanzt wurden. Notwendig sind Stadtbaum-Konzepte, die widerstandsfähige Baumarten, geeignete Standorte, die Art und Weise der Pflanzung und integrierte Bewässerungseinrichtungen berücksichtigen.

Die Straßenbaum-Zustandsberichte des Senats sind im Internet veröffentlicht: www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/beauftragte/klimaschutz



Verkehrswende kommt voran

Im Bezirk Mitte sind enorm viele Fahrradstraßen in Planung

Die Fahrrad-Infrastruktur im Bezirk Mitte hat sich seit vergangem Jahr spürbar verbessert – und soll im kommenden Jahr noch einmal einen deutlichen Schub bekommen. Das zeigt der Plan mit den Radverkehrsmaßnahmen im Bezirk, der dem Mobilitätsrat des Bezirks Mitte Ende August vom bezirklichen Straßen- und Grünflächenamt (SGA) vorgelegt wurde (siehe Karte). Nach einer Liste, die Ende Oktober veröffentlicht wurde, könnte im kommenden Jahr sogar alle zwei Wochen eine neue Fahrradstraße entstehen.

Neue Radprojekte noch in diesem Jahr

In der zweiten Jahreshälfte 2023 (in der Grafik: rot) standen so viele Projekte in der Umsetzung, wie sie in vergangenen Legislaturperioden nicht in fünf Jahren zusammenkamen. Allein zwischen Mitte September und Mitte Oktober kündigten gleich drei Pressemeldungen die Umsetzung größerer Maßnahmen an. Darunter ist auch der von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt vorübergehend gestoppte (»überprüfte«) Ausbau eines geschützten Radstreifens entlang der Beusselstraße

in Moabit. Weiterhin wird eine neue Fahrradstraßen-Route zwischen Jannowitzbrücke und Hausvogteiplatz eingerichtet. Dort entsteht an der Einmündung Am Köllnischen Park / Wallstraße auch eine Quersperre aus Pollern. Eine dritte Fahrradstraße wird von der Tucholskystraße über die Kleine Hamburger und der Gartenstraße geführt und erhält eine zweiteilige Quersperre am Knotenpunkt Gartenstraße / Tieckstraße / Schröderstraße. Sie schließt an jenen Teil der Gartenstraße am Nordbahnhof an, der bereits mit einem vergleichsweise komfortablen Radweg ausgestattet ist.

Keine Radstraßen mit Busverkehr

Ursprünglich war geplant, alle Nebenstraßen zwischen Liesenbrücke und Nettelbeckplatz als Fahrradstraße auszuweisen und so eine lange zusammenhängende Route zwischen dem Wedding und dem historischen Stadtzentrum zu schaffen. In der Planung ist aktuell aber nur noch das Teilstück zwischen Liesenbrücke und Grenzstraße. Besonders bitter: auch der kopfsteingepflasterte Abschnitt der südlichen Gerichtstraße scheint inzwischen keine kurzfristige Option mehr zu sein, jedenfalls taucht er auf einer Ende Oktober vom SGA veröffentlichten Liste eines »Maßnahmen-Portfolio der möglichen Fahrradstraßen im Jahr 2024« nicht mehr auf. Auf der hier abgebildeten Karte ist er freilich noch verzeichnet: Sie entstammt der Präsentation, die das Straßen- und Grünflächenamt Ende August dem Mobilitätsrat vorlegte.

In noch älteren Ankündigungen sollte die Gerichtstraße bis zum Nettelbeckplatz Fahrradstraße werden, auch dort, wo der Linienbus der BVG verkehrt. Auch andere Radstraßenprojekte auf Straßen mit BVG-Busverkehr sind in diesem Sommer aus dem Listen des Bezirks verschwunden, zum Beispiel die Lehrter Straße in der Nähe des Hauptbahnhofs, die Scharnhorststraße unweit der Charité in der Friedrich-Wilhelm-Stadt und der Straßenzug Neue Roß-, Annenstraße und Engeldamm in der Luisenstadt. Offenbar lassen sich Fahrradstraßen auf Busrouten derzeit noch nicht realisieren.

Kritik an der Kommunikation

Aus anderen Gründen sind Radprojekte, die im März 2022 noch auf der Liste des Straßen- und Grünflächenamtes standen, von dort inzwischen verschwunden. So etwa die Anton-Wilhelm-Arno-Straße (bislang Mohrenstraße) in der Friedrichstadt genauso wie die parallel verlaufende Französische Straße. Für diesen zentralen Bereich der historischen Stadtmitte will der Senat bekanntlich noch ein Verkehrskonzept entwickeln, deshalb sind diese Vorhaben offenbar zurückgestellt.

Dagegen wurde die Komplettierung des Radstreifens entlang der Müllerstraße bereits im Sommer umgesetzt. Über Radverkehrsanlagen in der Geschäftsstraße war ein Jahrzehnt lang diskutiert worden, wobei die schließlich umgesetzte Version nicht dem ursprünglichen Planungen folgte, sondern den Forderungen des Vereins »Changing Cities«. Der Wegfall der Parkplätze führte denn auch zu Protesten von Gewerbetreibenden. Kritik an der Kommunikation der Verkehrsverwaltung kommt aber auch von der Stadtteilver-



tretung mensch.müller, denn die Maßnahme war zuvor nirgendwo öffentlich vorgestellt worden – und zu spät gelieferte Schilder zur Ausweisung der neuen Ladezonen sorgten zusätzlich für Irritationen.

24 neue Fahrradstraßen – aber wohl nicht alle im Jahr 2024

Ende Oktober hat das SGA Mitte in einer Pressemitteilung eine umfangreiche Liste mit 24 neuen potenziellen Fahrradstraßen im Nebennetz veröffentlicht. Sie deckt sich weitgehend mit dem hier auf der Karte gezeigten Netz aus gelben Linien, die Ende August präsentiert worden war. Die Karte zeigt aber auch noch die in der zweiten Jahreshälfte 2023 realisierten Projekte (in rot) und das »Maßnahmenportfolio mit der Projektgruppe Radverkehr der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt« (in orange). Das betrifft Projekte auf Hauptstraßen, für die der Bezirk keine Zuständigkeit hat. Bei zwei der hier gelb markierten Maßnahmen verhält es sich ähnlich. Die markierten Teilstücke der Residenzstraße und der Stromstraße gehören zum übergeordneten Straßennetz und unterstehen daher dem Senat. Wie zügig diese Planungen vorankommen, lässt sich derzeit schwer einschätzen – es gibt wohl noch recht viele Unstimmigkeiten mit der Leitungsebene.

Aber auch im Bezirk ist noch nicht entschieden, welche der aufgelisteten Nebenstraßen schon im kommenden Jahr tatsächlich zur Fahrradstraße umgewandelt werden. Denn das ist u.a. vom jeweiligen Planungsfortschritt und der Finanzierung abhängig. Dem Bezirk ist es aber wichtig, möglichst frühzeitig über die Planungsabsichten zu informieren. Wer Fragen hat, ist aufgerufen, sich per Mail direkt ans SGA zu wenden: beteiligung.sga@ba-mitte.berlin.de.

cs

Das Maßnahmen-Portfolio der möglichen Fahrradstraßen im Jahr 2024 umfasst laut Straßen- und Grünflächenamt (SGA) Mitte folgende Straßen:

- Charles-Corcelle-Ring
- Charlottenstraße Nord zwischen Unter den Linden und Dorotheenstraße
- Charlottenstraße Süd zwischen Leipziger Straße und Zimmerstraße
- Gartenstraße zwischen Grenzstraße und Liesenstraße
- Genthiner Straße zwischen Lützowstraße und Kurfürstenstraße
- Gormannstraße zwischen Tor- und Weinmeisterstraße
- Helgoländer Ufer zwischen Kirchstraße und Lüneburger Straße
- Jülicher Straße zwischen Bornholmer Straße und Behmstraße
- Kluckstraße / Stauffenbergstraße zwischen Tiergartenstraße und Lützowstraße
- Lützowstraße zwischen Lützowufer und Flottwellstraße
- Lützowufer zwischen Budaepster Straße und Lützowplatz
- Melchiorstraße zwischen Engeldamm und Michaelkirchplatz
- Nordufer zwischen Föhler Straße und Fennstraße
- Oberwallstraße zwischen Französische Straße und Am Zeughaus
- Planckstraße / Am Weidendamm zwischen Ebertbrücke und Dorotheenstraße
- Schwedter Straße zwischen Bernauer Straße und Choriner Straße
- Singerstraße / Schillingstraße zwischen (Kleine) Lichtenberger Straße und Alexanderstraße
- Swinemünder Brücke zwischen Behmstraße und Ramlerstraße
- Thomasiusstraße/Wilsnacker Straße zwischen Perleberger Straße und Helgoländer Ufer
- Togostraße zwischen Afrikanische Straße und Transvaalstraße
- Uferstraße zwischen Exerzierstraße und Wiesenstraße



BVV-Sitzung abgesagt

Was unsere Staatsräson bedroht – ein Kommentar

Gegenwärtig ist die Staatsräson Deutschlands in aller Munde. Vermutlich weiß aber kaum einer, was Staatsräson eigentlich ist, denn der Begriff wird ständig falsch eingesetzt. Denn bei der Staatsraison im ursprünglichen Sinn geht es nicht um gut oder schlecht oder um Werte und Ziele, sondern um die Fähigkeit zur Aufrechterhaltung eines funktionierenden Staatsgebildes. Ein Beispiel: Im Sinne der Staatsraison agierte Bundeskanzler Helmut Schmidt im Jahr 1977 als er es ablehnte, mit den Terroristen der RAF über die Freilassung des Arbeitgeberpräsidenten Hans Martin Schleyers zu verhandeln. Er wollte den Staat nicht als erpressbar erscheinen lassen und stellte damit die Staatsräson über das Leben seines persönlichen Freundes. In Berlin ist die Staatsräson häufiger mal bedroht: Hier kann man schnell den Glauben an den Staat verlieren. Doch vor allem auf diesem Vertrauen beruht die Funktionsfähigkeit eines Staates – jedenfalls in einer Demokratie. Ein Beispiel für den erschütterten Glauben war die endlose Pannengeschichte des BER, ein anderes der Wahlsonntag im Herbst 2021, der organisatorisch vor die Wand gefahren wurde, ohne dass der zuständige Senator dafür die Verantwortung übernahm.

Derzeit bereitet die Bezirksverordnetenversammlung Mitte Sorge. Denn die fängt jetzt an, ihre Sitzungen ersatzlos zu streichen: »Aufgrund des akuten Personalengpasses im BVV-Büro«, so begründete eine Presseerklärung die Absage der Sitzung am 12. Oktober. Wie man so hört, ist dieser Personalengpass keinesfalls nur akut. Er hat sich schon lange angebahnt und ist nicht nur wegen einer frühherbstlichen Erkältungswelle entstanden – wobei auch ein Schnupfen unsere Demokratie eigentlich nicht klein kriegen dürfte. Tatsächlich funktioniert das BVV-Büro schon seit Monaten nicht mehr richtig. Die Verordneten vermeiden es, wenn es geht, offizielle Raumanfragen zu stellen und treffen sich lieber in Cafés oder Kneipen. Im Internet findet man außer den Tagesordnungen kaum noch aktuelle Informationen. Das letzte Protokoll des Ausschusses Soziale Stadt zum Beispiel ist vom April. Derweil blähen sich die Tagesordnungen immer weiter auf, auf inzwischen mehr als einhundert Unterpunkte pro regulärer BVV-Sitzung, von denen die allermeisten gar nicht verhandelt werden. Kurz: unserer kommunalen Mitbestimmung geht es nicht gut.

Nun könnte man ja argumentieren, dass kommunale Demokratie für unsere Staatsordnung gar nicht so wichtig sei, weil die meisten Bürgerinnen und Bürger von ihr sowieso nichts mitbekämen. Da sei es wesentlicher, dass man in einem zumutbaren Zeitrahmen einen Termin auf dem Bürgeramt bekommen kann. Das ist natürlich nicht von der

Hand zu weisen: Die Staatsräson leidet auch unter dem Personalmangel der Ämter. Aber auch die demokratische Mitbestimmung (und genau die verkörpert die BVV) stabilisiert unseren Staat. Erinnern wir uns bitte an das Ende der 1980er Jahre, als ein ganzer Staat seine Legitimität verlor, monatelang nur noch hilflos herumzappelte und schließlich freundlich von seinem Nachbarstaat übernommen wurde.

Derzeit nagen mehrere große Krisen an der Staatsräson: Klimakrise, Wirtschaftskrise, Inflation, Flüchtlingskrise, Ukraine-Krieg, die Lage im Nahen Osten. Wir können eine zusätzliche Krise der kommunalen Demokratie im Bezirk gerade gar nicht gebrauchen. *Christof Schaffelder*

Knöllchen-Day

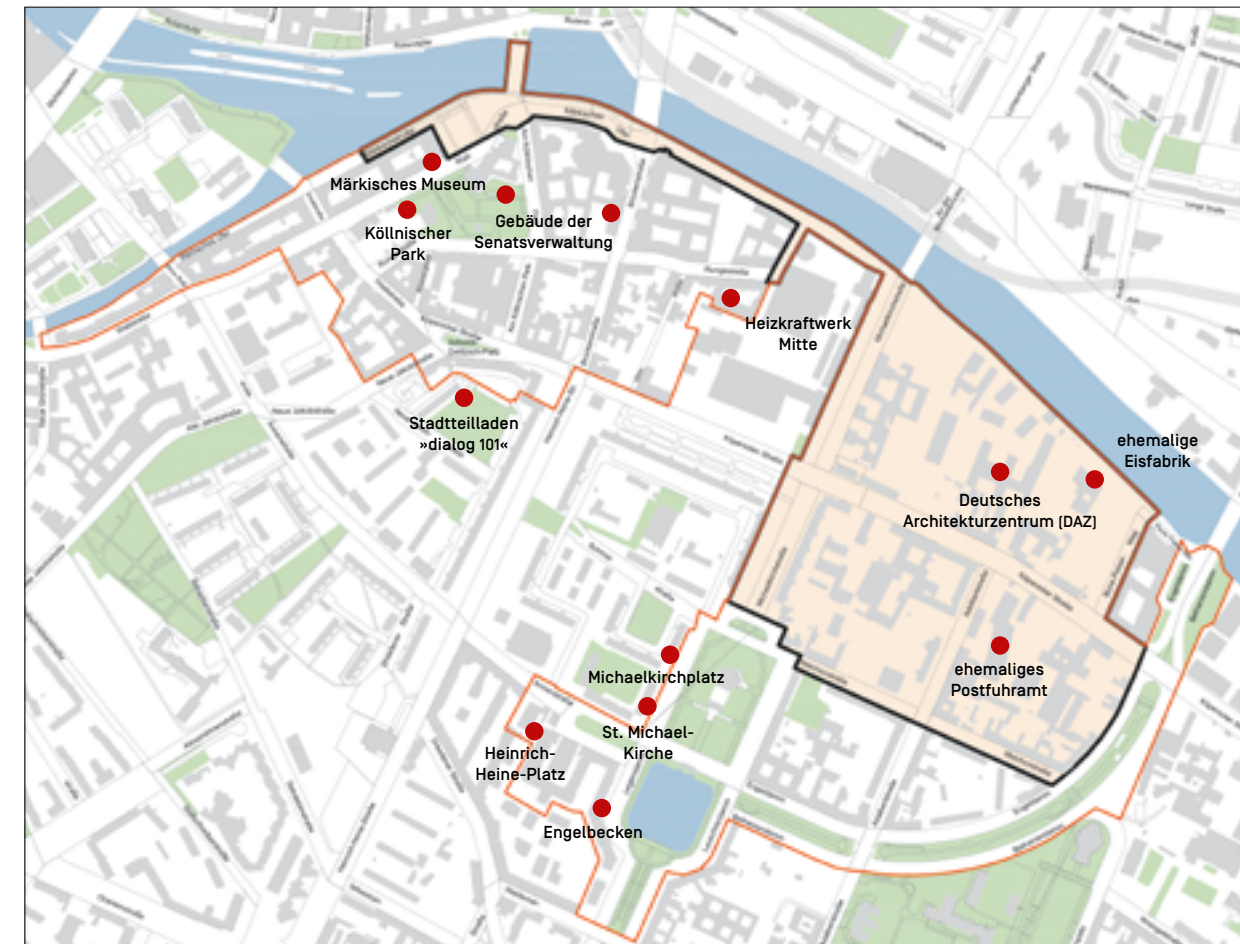
Im September haben die Berliner Ordnungsämter einen gemeinsamen Kontrollschwerpunkt auf die Verkehrssicherheit gelegt. Dabei lag ihr Augenmerk vor allem beim Rad- und Fußverkehr und auf sicheren Schulwegen. Es ging dabei aber auch um mehr Sicherheit für Menschen mit Behinderungen, für die ordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge und unerlaubte Gehwegnutzungen oft Gefährdungen darstellen.

Kontrolliert wurde insbesondere:

- unerlaubtes Parken auf Geh- und Radwegen (Ordnungsgeld: mindestens 55 Euro);
- unerlaubtes Parken auf Schutzstreifen (Ordnungsgeld: mindestens 55 Euro);
- unerlaubtes Parken in zweiter Reihe und auf Busspuren (Ordnungsgeld: mindestens 55 Euro);
- unerlaubtes Parken auf Schwerbehindertenparkplatz (Ordnungsgeld: mindestens 55 Euro);
- unerlaubtes Parken im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen (Ordnungsgeld: mindestens 10 Euro);
- unerlaubtes Fahrradfahren / E-Scooterfahren auf dem Gehweg (Ordnungsgeld: mindestens 25/15 Euro).



Ch. Eckelt



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
Fachbereichsleiter (komm.): Herr Giebel,
Zimmer 106, (030) 90 18-458 46
stadtplanung@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
Johanna Maske (Gebietsbetreuung
Luisenstadt), Tel 901 39 49 19
johanna.maske@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

Kathrin August, Tel 901 84 57 79
kathrin.august@ba-mitte.berlin.de

Betroffenenvertretung Nördliche Luisenstadt

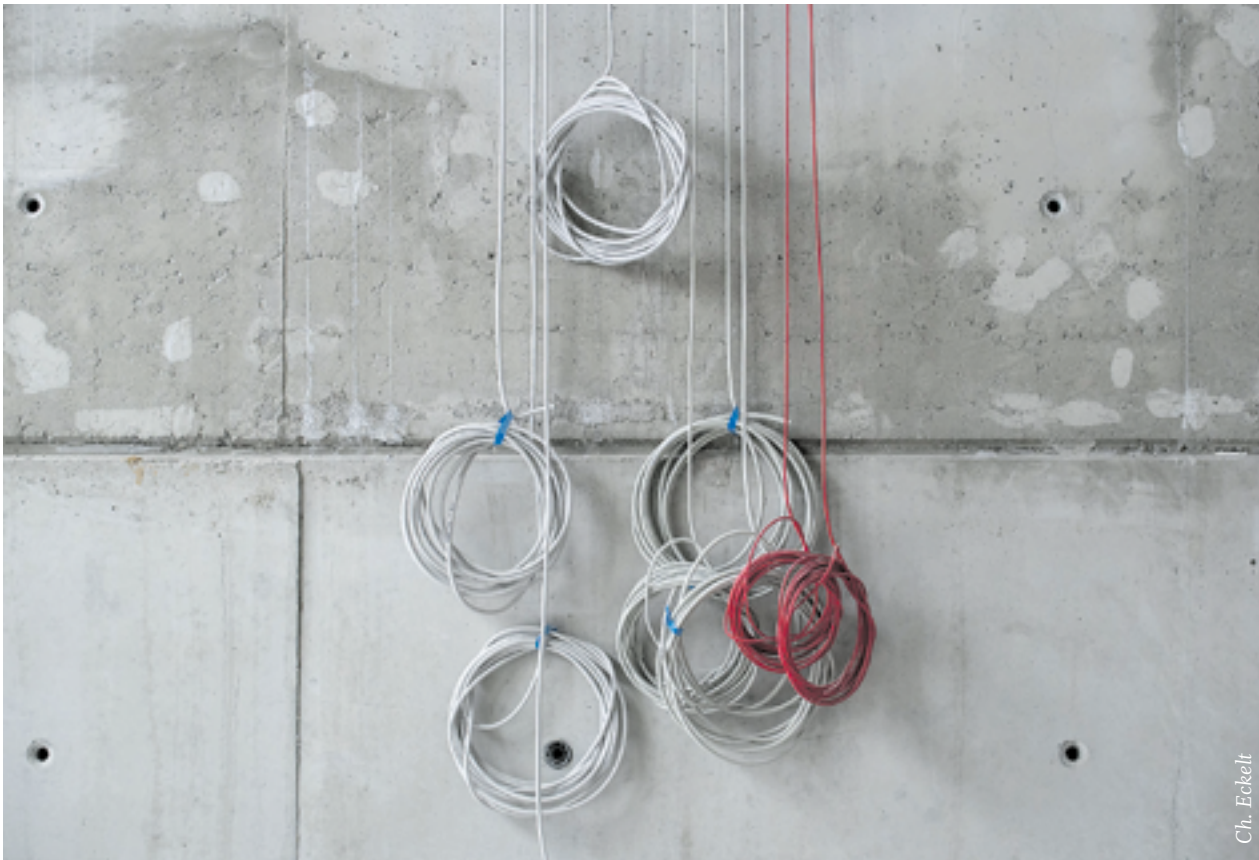
Treffen jeden dritten Dienstag im Monat um 18.30 Uhr im Stadtteilladen »dialog 101«
Ansprechpartner: Volker Hobrack,
Tel 275 47 69, volker.hobrack@gmail.com
bzw: bv.luisenord@gmail.com
www.luise-nord.de

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



ECKENSTEHER

Poller im Schlafrock

Vor unserem Mietshaus stehen ziemlich viele Poller – es handelt sich hier um einen verkehrsberuhigten Bereich, und offenbar ist das nicht anders zu vermitteln als eben mit Pollern.

Irgendwann, während Corona die Stadt mehr oder minder lähmte, hat jemand begonnen, die Poller zu bekleiden. Einer nach dem anderen bekam eine warme, handgestrickte Hülle übergestülpt. Die Hüllen sind sehr farbenfroh geringelt, vermutlich aus lauter Wollresten gefertigt, und erinnern irgendwie an überdimensionierte Kondome. Pardon, aber dieser Vergleich drängt sich nun mal auf.

Natürlich fragt man sich, warum sich jemand diese Mühe macht. Hat er oder sie aus Langeweile während der Pandemie mit dem Stricken begonnen? Sind dies Übungsstücke, bevor der oder die Strickende sich an Ambitionierteres wagt? Beruhigt das Stricken vielleicht die flatternden Nerven der /des anonymen Kreativen? Geht es um die Verschönerung der Umwelt, weil die Poller so nackt in der Gegend herumstehen? Ist es eine feministische Geste, um den Phallussymbolen ihre Dominanz zu nehmen?

Vor ein paar Tagen fiel mir ein anderes denkbare Motiv ein: Was, wenn die Umstrickung einen technischen Zweck hätte? Als eine Art Dämpfer für jene, die mit ihrem Auto dagegen fahren. Die Wolle finge dann die härtesten Schrammen ab, also am Auto. Bei uns vor dem Haus halten ja immer sehr viele Autos, auch teure SUVs, weil unten im Haus ein Kindergarten drin ist und viele Eltern ihre Kinder eben mit Autos bringen. Und SUVs bieten mehr Sicherheit für die Kinder,

sagen die Eltern. Ich persönlich würde ja denken, dass die sehr großen und sehr schweren SUVs eher gefährlich sind, zum Beispiel für die Kinder, die nicht drinsitzen. Aber ich will nicht streiten.

Dazu fielen mir ein paar Zahlen ein, die ich neulich mal in einem Nachrichtenmagazin gelesen habe. Dass die Parkplätze in Berlin-Mitte etwa fünfmal so viel Fläche beanspruchen wie sämtliche Spielplätze im Bezirk zusammen. Dass es in Hamburg dreimal so viele PKW gibt wie Kinder unter 15 Jahren, und dass jedem dieser Kinder knapp 10 Quadratmeter Spielfläche zur Verfügung stehen, während ein Parkplatz im Durchschnitt 12 Quadratmeter hat. Man könnte nun direkte Vergleiche zwischen Kindern und Autos anstellen (Reichweite, Leistung, Haltbarkeit, Verbrauch im Jahresmittel etc., Sie wissen schon), doch das führt jetzt vielleicht zu weit. Auch wenn es oft heißt, das Auto sei »der Deutschen liebstes Kind«. Aber wussten Sie, dass – stellte man sämtliche 48 Millionen PKWs der Bundesrepublik auf einen riesigen Parkplatz – dieser größer sein müsste als Frankfurt/Main und München zusammen?

Das sind so die Zahlen und Bilder, die mir durch den Kopf gehen, während ich die Poller anschau. Oder wenn ich morgens an der Hauptstraße stehe und der nicht endenden Karawane von PKWs zusehe, die da an mir vorbeizieht, und fast immer sitzt nur ein Menschlein drin. Faszinierend: Alle sechs Meter ein Mensch im Stau. Stellen Sie sich das mal ohne Metallummantelung vor! Was hat die Menschheit bloß geritten, dass sie nach der famosen Erfindung der Eisenbahn glaubte, es wäre doch wahnsinnig toll, wenn jeder etwa 12 Kubikmeter rollendes Blech für sich allein hätte? Um dann irre viele Tonnen von Beton und Asphalt in die Landschaft zu gießen, damit die Dinger auch rollen können?

Aber immerhin verdanken wir der Automobilkultur auch so wunderbare Dinge wie die Poller, die ja sonst gar nicht notwendig gewesen wären und die man nun hübsch umstricken kann. So steckt in allem ein tieferer Sinn.