



Ausgabe
2020 erscheint
jährlich

NEUKÖLLN

KARL-MARX-STRASSE
SONNENALLEE

KARLSON

SANIERUNGSZEITUNG

Juni 2020 | Ausgabe Nr. 7

Seiten 6 – 7
**Die Weserstraße
wird zur Fahrradstraße**

Seiten 12 – 13
**Wie sieht der Karl-Marx-Platz
der Zukunft aus?**

Seiten 15 – 17
**Wie kommt das Klima
in die Planung?**

GRUSSWORT



Die Corona-Pandemie hat das öffentliche Leben im Frühjahr 2020 auch im Sanierungsgebiet weitgehend zum Stillstand gebracht. Aus meinem Büro blicke ich direkt auf die Karl-Marx-Straße. So leer habe ich sie tagsüber noch nie gesehen. Doch trotz des weitgehenden Stillstands des öffentlichen Lebens sind die Arbeiten und Planungen im Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße/Sonnenallee auch in dieser Zeit glücklicherweise weitergegangen.

Wir freuen uns deshalb umso mehr, Sie in dieser mittlerweile siebten Ausgabe der Sanierungszeitung KARLSON auf eine Tour durch das Sanierungsgebiet mitnehmen zu können. Konkrete Planungszusagen sind derzeit sicherlich gewagt. Dennoch möchten wir Ihnen gleich zur Einführung in die neue

Ausgabe der Zeitung einen Überblick geben, welche Maßnahmen bis zum Abschluss der Sanierung noch umgesetzt werden sollen.

Im Interview zur aktuellen Situation der Baustelle Karl-Marx-Straße erfahren Sie, was im Hintergrund immer wieder zu Herausforderungen für den Bauablauf werden kann. Die mittlerweile fertig umgebaute Donaustraße bietet besonders Fahrradfahrenden eine Alternativroute zu Sonnenallee und Karl-Marx-Straße. Nun naht der Umbau der Weserstraße auf ganzer Länge zur Fahrradstraße. Im vergangenen August gab es eine gut besuchte Veranstaltung dazu. Erfahren Sie nun, wie es mit den Planungen weitergegangen ist und wann die Umsetzung beginnen soll. Ein weiteres Vorhaben ist auch dank der vielen Anregungen aus der Bevölkerung ein gutes Stück vorangekommen: Der Wiltenbruchplatz ist eine wichtige, allerdings auch etwas in die Jahre gekommene Grünfläche im Gebiet, die im nordwestlichen Bereich und in den Eingangsbereichen nun umgestaltet werden soll. Die Hinweise der Anwohner*innen haben uns ein viel besseres Gefühl dafür gegeben, was geändert werden muss und was so bleiben soll.

Dem Karl-Marx-Platz hat sich das Redaktionsteam gleich aus mehreren Perspektiven genähert. Der historische Abriss zeichnet die Entwicklung des Platzes nach und zeigt auch, wie gesellschaftliche und politische Umstände einen Ort prägen können. Das Ideal

der autogerechten Stadt hat auch hier seine Spuren hinterlassen und ich bin immer wieder schockiert davon, wie verschwenderisch man in der Vergangenheit mit den Plätzen Berlins umgegangen ist. Die Planungen für eine neue Umgestaltung des Platzes sind derzeit – auch als Reaktion auf die Hinweise in der Bürgerveranstaltung vom Oktober 2019 – noch in vollem Gange. Sobald Ergebnisse vorliegen, werden diese wieder der Bevölkerung vorgestellt. Die Thomasstraße schließt sich an den Karl-Marx-Platz an. Als wichtige Wegeverbindung in Richtung Westen soll sie in den kommenden Jahren ebenfalls umgebaut werden.

Ganz wichtig war dem Redaktionsteam darüber hinaus ein grundsätzlicher Blick darauf, wie die Themen Klimaschutz und Klimawandel in der Planung und den konkreten Projekten der Stadterneuerung verankert werden können. Das Thema ist so wichtig und komplex, dass in diesem KARLSON nur eine Annäherung gelingen kann. Es ist an der Zeit, den Blick zu schärfen und jedes Vorhaben auf seine Klimafolgen zu prüfen: Die Stadt im Klimawandel kann nur durch gemeinsame Anstrengungen aller lebenswert bleiben.

Jochen Biedermann
Stadtrat für Stadtentwicklung, Soziales
und Bürgerdienste

SAGEN SIE UNS IHRE MEINUNG!

Online-Umfrage* zur Sanierungszeitung unter www.kms-sonne.de/karlson

* Die Teilnahme an der Umfrage ist bis zum 30. September 2020 möglich.

WIE GEFÄLLT
IHNEN DER
KARLSON?

WAS IST GEPLANT?

Aktuelle Vorhaben im Sanierungsgebiet

Seit 2009 werden Maßnahmen im Fördergebiet Karl-Marx-Straße, seit 2011 auch im Gebietsteil Sonnenallee durch Mittel der Städtebauförderung unterstützt. Bis voraussichtlich 2026 können noch Projekte zur Förderung angemeldet werden. Rund die Hälfte des Weges ist geschafft.

Im Kosten- und Finanzierungsplan sind für die investiven Sanierungsvorhaben rund 82 Millionen Euro eingeplant. Davon wurden bis Ende 2019 bereits 32 Millionen Euro in Projekte zur Erneuerung und Verbesserung der öffentlichen Infrastruktur investiert. Viele positive Veränderungen sind deutlich sichtbar wie am fertig umgebauten Alfred-Scholz-Platz oder am Weichsel- und Lohmühlenplatz. Andere Orte befinden sich noch im Umbruch, wie z. B. das ehemalige Kindl-Areal. Aber es gibt im Sanierungsgebiet auch noch viele „Baustellen“. Die größte und anspruchsvollste ist der Umbau der Karl-Marx-Straße, der jetzt in seinem dritten Bauabschnitt angekommen ist. Doch es bleibt noch viel zu tun. Die Projekte der kommenden Zeit stellen wir Ihnen nachfolgend kurz vor. Detaillierte Projektbeschreibungen finden Sie hier im Karlson und unter www.kms-sonne.de.

Beim fahrradgerechten Ausbau der Straßen nimmt der Bezirk Neukölln auch mit den Maßnahmen im Sanierungsgebiet berlinweit eine Vorreiterrolle ein. Die Fahrradstraße am Weigandufer wird demnächst fertiggestellt und ist auf dem bereits umgestalteten und autofreien Abschnitt zwischen Inn- und Wildenbruchstraße schon jetzt eine viel genutzte Verbindung. Die Donaustraße wurde in diesem Jahr fertig umgebaut und bietet nun eine gute Umfahrung des Baustellenbereichs der Karl-Marx-Straße. Die Karl-Marx-Straße selbst wird mit Fahrradstreifen und streckenweise einer Protected Bike Lane

SCHULE, JUGEND- UND SPORTEINRICHTUNGEN

Voraussichtlicher Umsetzungszeitraum

Elbe-Grundschule	Fertigstellung Hort 2020, weiterer Umbau 2021-2023
Blueberry Inn und Käpt'n-Blaubär-Spielplatz	Baubeginn Sommer 2020, Fertigstellung 2023
Familienzentrum Karl-Marx-Straße 52	in Planung
Jugendeinrichtung Manege	in Planung
Sportplatz Maybachufer	Zeitpunkt noch offen

für den Fahrradverkehr ebenfalls attraktiver. Mit dem Ausbau zur Fahrradstraße wird auch die Weserstraße fahrradfreundlicher; hier steht die Planung kurz vor dem Abschluss (siehe S. 6). Auch für die Thomasstraße liegen bereits Planungen vor, die in diesem Jahr konkretisiert werden (siehe S. 14). Die Planungen für die Umgestaltung der Elbestraße

beginnen voraussichtlich 2021. Hiermit wird zugleich eine wichtige Quervernetzung der Fahrradinfrastruktur geschaffen. Perspektivisch sollen auch die Weichsel-, Boddin- und Rollbergstraße als bedeutende Nebenstraßen der Karl-Marx-Straße im Rahmen der Sanierung erneuert werden.

STRASSENBAUMASSNAHMEN UND GRÜNFLÄCHEN

Voraussichtlicher Umsetzungszeitraum

Weigandufer	Fertigstellung 2020
Karl-Marx-Straße	Abschluss 3. Bauabschnitt 2023
Weserstraße	Baubeginn Frühjahr 2021
Thomasstraße	Baubeginn Frühjahr 2021
Elbestraße	Planungsbeginn Anfang 2021
Weichselstraße	Zeitpunkt noch offen
Boddinstraße	Zeitpunkt noch offen
Rollbergstraße	Zeitpunkt noch offen
Karl-Marx-Platz	Baubeginn 2021
Wildenbruchplatz	Baubeginn Ende 2020

Der Umbau des Karl-Marx-Platzes ist derzeit in der Planungs- und Beteiligungsphase (siehe S. 12), während die Planungen für die noch nicht erneuerten Bereiche des Wildenbruchplatzes vor dem Abschluss stehen (siehe S. 8).

Neben den Straßenbaumaßnahmen wird auch die soziale Infrastruktur im Gebiet verbessert. Dazu gehört die Sanierung und Erweiterung der Elbe-Grundschule. Ihr neues Mehrzweckgebäude soll Anfang 2021 eröffnet werden (siehe S. 18). In Kürze beginnen die Bauarbeiten für den Neubau der Kinder- und Jugendeinrichtungen Blueberry Inn. Nach seiner Fertigstellung soll in der Nachbarschaft gleich weitergebaut werden. Hier wird auf dem bisher als Parkplatz genutzten Grundstück Karl-Marx-Straße 52 ein Familienzentrum mit Kita entstehen, welches zugleich Räume für bezirkliche Kinder- und Familienangebote unter seinem Dach beherbergen wird (siehe S. 18).

Auf dem Gelände der Manege auf dem Campus Rütli soll ein größeres Gebäude entstehen, in dem unter anderem Einrichtungen der Jugendbildung neu aufgenommen werden (siehe S. 17). Das Sportplatzgelände am Maybachufer nördlich des Campus Rütli soll ebenfalls erneuert und mit einer Sporthalle und einem neuen öffentlichen Spielplatz besser ausgenutzt werden.

BAUSTELLE KARL-MARX-STRASSE

Ein Gespräch über die Herausforderungen des Umbaus

Der Umbau der Karl-Marx-Straße dauert nun schon mehrere Jahre. Über sichtbare und unsichtbare Herausforderungen und Abläufe an der Baustelle sprachen wir mit dem zuständigen Projektleiter im Neuköllner Straßen- und Grünflächenamt, Boris Schmiereck.

KS: Herr Schmiereck, was sind die besonderen Herausforderungen bei der Abwicklung der Baustelle Karl-Marx-Straße?

Die Karl-Marx-Straße ist keine einfache Straßenbaumaßnahme, dann wären wir deutlich zügiger in der Umsetzung. Der U-Bahntunnel wird gleichzeitig saniert und alle Leitungen neu verlegt. Die Karl-Marx-Straße und damit die Baustelle sind sehr eng. Jede Fläche, die nicht für den Verkehr freigehalten werden muss, wird für die Lagerung von Baumaterialien bzw. des Abbruchmaterials benötigt. Und weil diese nicht ausreichen, müssen auch Flächen in den Nebenstraßen genutzt werden. Der U-Bahntunnel hält ohne den darüber liegenden Straßenbelag wegen der fehlenden Lastverteilung weniger Gewicht aus. Daraus folgen enge Vorgaben für die Größe z. B. der Abbruchfahrzeuge, die dort eingesetzt werden dürfen. Durch die Besonderheit der Tunnelstatik muss in kleinen Baufeldern, schachbrettartig versetzt, gearbeitet werden.

KS: Warum wurde der Bauabschnitt zwischen Fulda- und Weichselstraße zeitlich vorgezogen?

Schaut man sich die Planungen von 2018 an, haben wir den Umbau des mittleren Bereichs am Rathaus Neukölln zunächst übersprungen. Das bisher geltende Konzept zur Baustelleneinrichtung war nicht mehr umzusetzen, da aufgrund geänderter Richtlinien zur Abfallentsorgung nun mehr Flächen zur Lagerung des Bauschutts erforderlich sind. Grundsätzlich kann immer nur so viel Material abgebrochen werden, wie auf

der Baustelle gelagert werden kann. Dieses Vorgehen hat die Baustelle sehr verlangsamt. Um nicht weiter Zeit zu verlieren, musste man für einen zügigen Baufortschritt prüfen, wo Flächen frei waren. Deshalb haben wir nun im Bereich zwischen Fulda- und Weichselstraße mit dem Umbau begonnen. Bei jeder neuen Planung muss die Verkehrslenkung einbezogen und auch die Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Diese und mehr Aspekte machen eine Umplanung sehr aufwändig.

KS: Warum werden überhaupt seit einiger Zeit Flächen für die Lagerung des Bauschutts im Baustellenbereich benötigt?

Tatsächlich ist die Lagerung des Bauschutts der wesentliche Grund, warum es zu Verzögerungen gekommen ist. Eigentlich ist „nur“ die Änderung einer Richtlinie dazwischen gekommen, die in unserem Fall die Entsorgung des Abdichtungsmaterials des Tunnels betrifft. In den vorangegangenen Bauabschnitten konnte das Abbruchmaterial sofort zur Deponie gefahren werden. Dort wurde dann entschieden, wie es entsorgt wird. Jetzt darf das Abbruchmaterial erst von der Baustelle geschafft werden, wenn es durch ein Analyselabor vor Ort beprobt, im Labor untersucht und klassifiziert wurde. Beim Abbruch des Schuttbetons der Tunneldichtung kann man nicht ausschließen, dass an dem Beton Abdichtungsmaterial haften bleibt. Über einem bestimmten Grenzwert darf das Material nicht recycelt, sondern muss deponiert werden. Diese Vorgaben führen zu einem zusätzlichen zeitlichen und räumlichen Aufwand.

KS: Wie arbeiten Sie mit den verschiedenen Leitungsunternehmen zusammen?

Da alle Leitungen neu verlegt werden, arbeiten viele verschiedene Leitungsbetriebe an der Baustelle mit. Jeder benötigt



Der Umbau zwischen Anzengruber- und Erkstraße schreitet voran

dafür andere Fachleute, denn die fachlichen Anforderungen sind jeweils höchst unterschiedlich. Z. B. kann die Verlegung von Elektroleitungen nicht durch einen Fachbetrieb für Abwasserentsorgungsleitungen übernommen werden und umgekehrt.

Die einzelnen Verlegungsarbeiten werden in einem Bauzeitenplan miteinander abgestimmt, auf den die Firmen ihre Planung ausrichten. Wenn es dann bei dem einen z. B. etwas schneller geht, kann der andere aber nicht einfach ad hoc seine Maßnahmen früher anfangen. Keiner steht allzeit bereit.

KS: Können Sie uns beschreiben, welche praktischen Auswirkungen es hat, wenn unerwartete Dinge auf der Baustelle auftreten?

Sobald eine Firma eine Besonderheit feststellt, meldet sie es der Projektsteuerung. Mögliche Verzögerungen müssen dann mit dem „Nachfolger“ auf der Baustelle geklärt werden. Manchmal stoßen die Unternehmen z. B. auf Leitungen, die nicht in den Bestandsunterlagen eingezeichnet sind. Dann muss zunächst geklärt werden, wem diese gehören und ob diese genutzt werden oder tot sind.

Beim Rückbau wurden auch schon unbekannte Hohlräume unter der Straße festgestellt. Hier musste herausgefunden werden, ob diese vielleicht durch Schäden in der Abwasserleitung verursacht wurden. Als Bauleiter für den Straßenneubau muss ich mich dann mit meinem Fachkollegen in der Straßenerhaltung in Verbindung setzen. Eventuell kann dann mit Suchschlitzen

das Problem untersucht und geklärt werden. Die große Aufgabe besteht für uns deshalb darin, für die einzelnen Aufgaben ausreichende Zeitfenster vorzugeben, um nicht bei jeder unerwarteten Entwicklung die Zeitpläne anpassen zu müssen. Die Zeitplanung muss aber auch Dinge wie Heizperioden bedenken. Die Fernwärmeleitungen können nur im Sommer bzw. außerhalb der Heizperiode erneuert werden. Das lässt sich nicht verschieben, sonst kann man erst im folgenden Jahr weiterarbeiten.

KS: Herr Schmiereck, ich danke Ihnen für das Gespräch.

Interview: Stephanie Otto

NEUE ROUTE FÜR DEN RADVERKEHR

Umbau der Donaustraße ist abgeschlossen

Die Donaustraße verläuft zwischen Ganghoferstraße und Reuterstraße mitten durch das Sanierungsgebiet. Die Straße wurde seit Ende 2018 umgebaut, im Frühjahr 2020 wurden die Baumaßnahmen nun abgeschlossen.

Die Donaustraße ist Teil der innerbezirklichen Radroute zwischen dem S-Bahnhof Neukölln/Richardkiez sowie der Pannierstraße in Richtung Kreuzberg. Aus diesem Grund wurden die noch vorhandenen Kopfsteinpflasterbereiche der Fahrbahn zwischen Anzengruber- und Reuterstraße/Pannierstraße asphaltiert und in diesem Zuge auch Straßenschäden beseitigt. Durch neue Gehwegvorstreckungen an den Kreuzungen kann die Donaustraße nun besser und sicherer zu Fuß überquert werden. Darüber hinaus wurde mit dem Umbau vor der Rixdorfer Grundschule der Schulweg für die Kinder sicherer gestaltet und mehr Platz zum Aufenthalt vor der Schule geschaffen. Hier wurden auch zusätzliche Radbügel und Bänke aufgestellt.

Problematisch war zunächst, dass trotz des Umbaus viele Autos auf den neu

geschaffenen Sperrflächen bzw. entlang der neu verschwenkten Fahrbahn vor der Schule parkten. Wenn sich größere Fahrzeuge begegneten, führte dies angesichts der geringen Fahrbahnbreite zum Stau. Im Sommer 2020 wird aus

diesem Grund die Sperrfläche nachträglich markiert und mit zusätzlichen Pollern geschützt. Eine neue Kennzeichnung mit Halteverbotsschildern soll die Situation zusätzlich entschärfen.

Stephanie Otto



Mehr Übersicht für die Schulkinder: der umgebaute Abschnitt vor der Rixdorfer Grundschule



DIE WESERSTRASSE WIRD ZUR FAHRRADSTRASSE

Mehr Platz für den Radverkehr

Das Netz fahrradfreundlicher Straßen in Neukölln wird in den nächsten beiden Jahren durch einen weiteren wichtigen Baustein ergänzt. Die Weserstraße wird bis voraussichtlich Ende 2022 auf ihrer ganzen Länge zur Fahrradstraße ausgebaut. Nachdem der Abschnitt zwischen Kottbusser Damm und Pannierstraße bereits 2017 als Fahrradstraße ausgewiesen worden ist, wird dies nun für den verbleibenden Abschnitt bis zur Ederstraße erfolgen.

Der neue Abschnitt umfasst insgesamt zwei Kilometer und stellt nach Fertigstellung ein wichtiges Verbindungsstück für den Fahrradverkehr zwischen der südlichen Sonnenallee und dem Kottbusser Damm beziehungsweise dem Hermannplatz dar.

Der Ausbau zur Fahrradstraße bedeutet, dass zwischen Pannier- und Thiemannstraße die mittlere Fahrbahn auf einer Breite von 5,50 Metern für den Fahrrad- und Anliegerverkehr asphaltiert wird (der bereits asphaltierte Abschnitt bis zur Ederstraße wird baulich nicht verändert). An den Fahrbahnrandern wird die Kopfsteinpflasterung instandgesetzt, bleibt also erhalten und

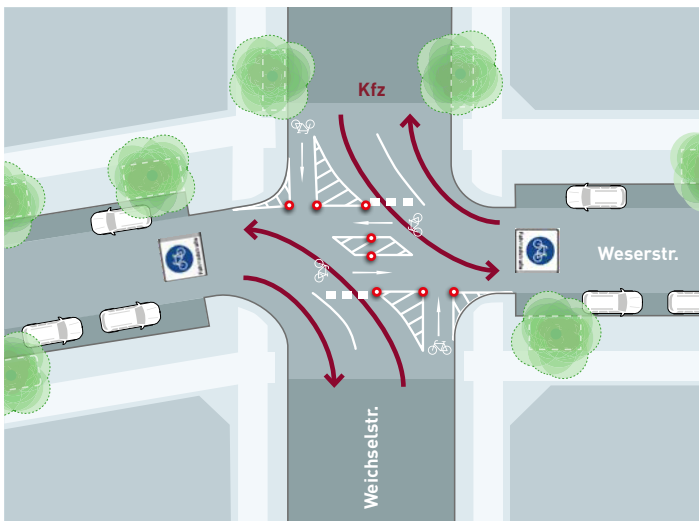
ist weiterhin für den parkenden Verkehr vorgesehen. Die deutlich zu schmalen und durch Wurzelschäden stark beeinträchtigten Flächen der bisherigen Radwege rechts und links der Fahrbahn werden dem Gehwegbereich zugeordnet. Hier muss auf einigen engeren Abschnitten „halb“ geparkt werden. Außerdem können nun sämtliche Baumscheiben entlang des alten Radwegs vergrößert und somit bessere Bedingungen für die Straßenbäume geschaffen werden. Die Bordsteine werden nicht versetzt.

Die Weserstraße wird anschließend wie die Straße Weigandufer als Fahrradstraße beschildert und markiert. Die gestalterische Ausführung orientiert sich dabei an der neuen „Arbeitshilfe Fahrradstraße“, die aktuell von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz überarbeitet wird. Damit entsteht für den Radverkehr eine sichere und attraktive Alternativroute zur Sonnenallee.

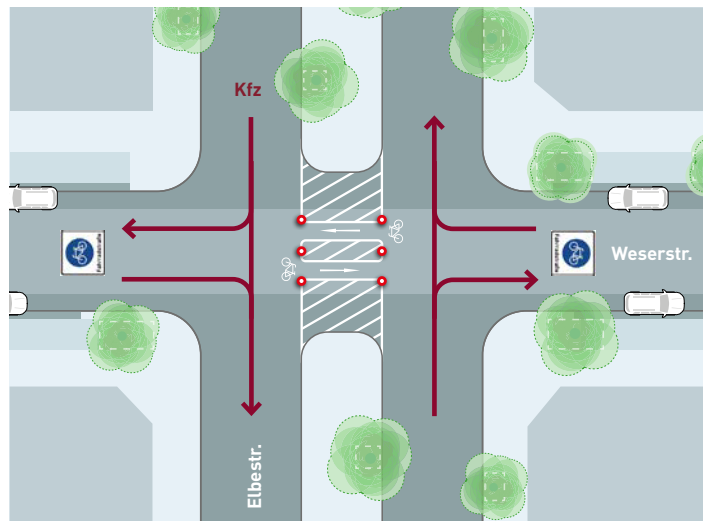
Zur Entlastung der Weserstraße vom Schleichverkehr sind weitere verkehrslenkende und -beruhigende Maßnahmen geplant. Dazu zählen zwei sogenannte

„Diagonalsperren“ an den Kreuzungen Weichsel- bzw. Roseggerstraße, mit denen die Kraftfahrzeuge gezwungen werden abzubiegen, und eine Quersperre an der Kreuzung Elbestraße, die den Kfz-Durchgangsverkehr unterbinden wird. Diese Kreuzungen werden in alle Richtungen somit nur vom Fuß- und Radverkehr passiert werden können. Die für die Sperrung notwendigen Poller können aber herausgenommen bzw. umgeklappt werden, um so auch die Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Die verkehrslenkenden Maßnahmen stützen sich auf eine Verkehrszählung im Jahr 2019, in der das Fahrzeug-Aufkommen in der Weserstraße auf unterschiedlichen Abschnitten erfasst wurde. Die Verkehrszählung zeigt, dass der Radverkehr bereits jetzt in den Straßenabschnitten zwischen Pannier- und Wildenbruchstraße die häufigste Verkehrsart darstellt. Auf den Straßenabschnitten zwischen Treptower Straße und Ederstraße ist aktuell hingegen der Pkw-Verkehr die häufigste Verkehrsart.

Neben der Verkehrszählung wurden für die Durchführung der verkehrslenkenden Maßnahmen auch weitere Aspekte



Diagonalsperren mit Pollern an den Kreuzungen Weichsel- und Roseggerstraße



Eine Quersperre an der Kreuzung Elbestraße soll ebenfalls den Kfz-Durchgangsverkehr unterbinden

berücksichtigt, beispielsweise die Erreichbarkeit von Supermärkten mit Lieferfahrzeugen sowie die Praxiserfahrung der örtlichen Polizei und der Straßenverkehrsbehörde.

Hauptanliegen des Projekts ist die Verbesserung des Radverkehrs. Für diese Maßnahme erhält der Bezirk erhebliche Finanzierungsmittel von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, die das Projekt als eine der größten Radverkehrsmaßnahmen aus dem „Sondervermögen Infrastruktur der wachsenden Stadt und Nachhaltigkeitsfonds“, kurz SIWANA fördert. Aufgrund dieser Zweckbindung ist es nicht möglich, zugleich die Gehwege zu erneuern.

Die Weserstraße wird aber durch den Bau sogenannter Gehwegvorstreckungen und das Absenken der Bordsteinkanten in den Kreuzungsbereichen künftig sicherer und komfortabler überquert werden können. Auf längeren Straßenabschnitten werden zusätzliche Überquerungsmöglichkeiten geschaffen, wo heute der kurze Weg über die Straße meist durch parkende Fahrzeuge versperrt ist. Die Gehwegvorstreckungen werden im Bereich der Fahrbahn durch Markierungen gekennzeichnet. So können auch Passanten leichter gesehen

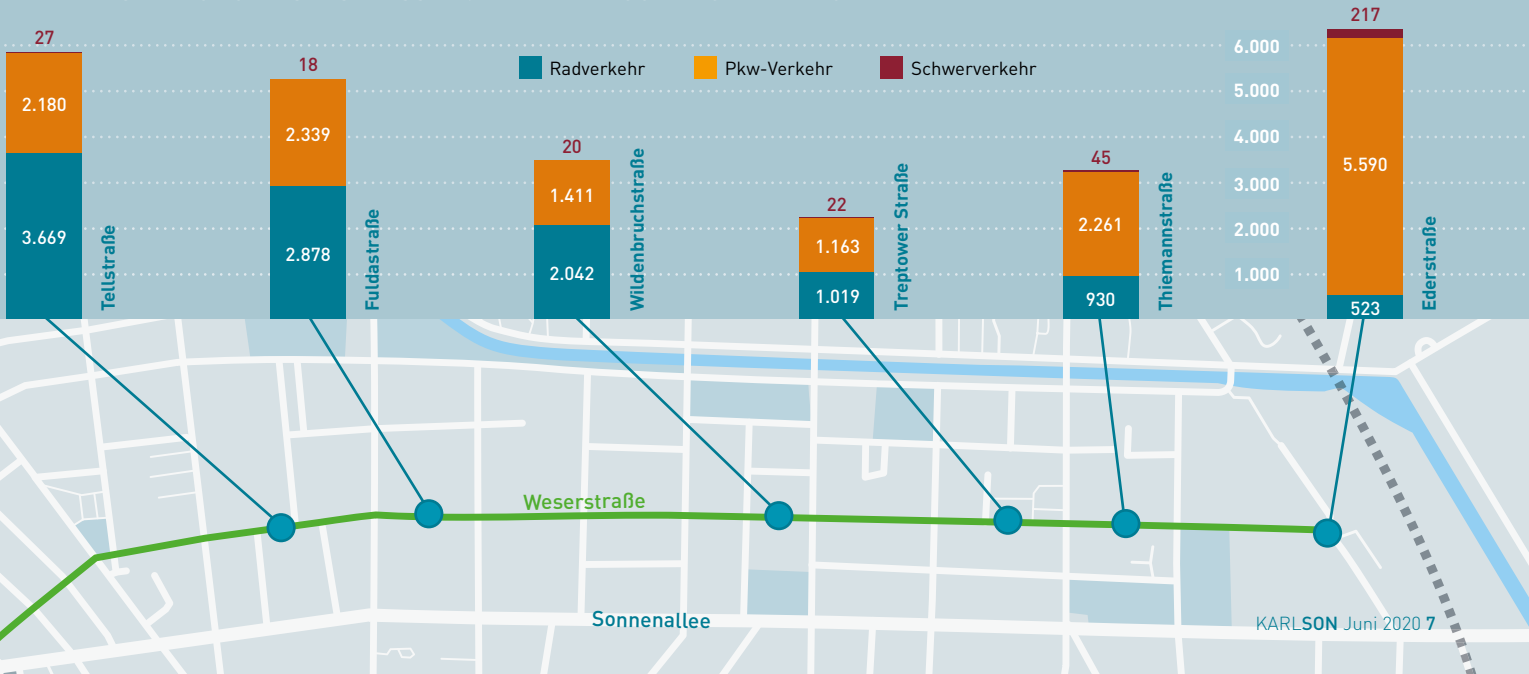
werden. Um zu verhindern, dass hier dennoch falsch geparkt wird, werden rechts und links jeweils Fahrradbügel aufgestellt.

Die Maßnahmen in den Gehwegbereichen werden im Zuge der Straßenbauarbeiten durchgeführt. Sie werden aus dem Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren und Quartiere“ (vormals „Aktive Zentren“) finanziert. Die Gesamtkosten für den Umbau des rund zwei Kilometer langen Abschnitts der Weserstraße werden sich auf ungefähr 3,75 Millionen Euro belaufen.

Die Bauarbeiten werden in den Jahren 2021 und 2022 umgesetzt. Sobald die genaue Planung der Bauphasen fertiggestellt ist, wird darüber auf der Internetseite www.kms-sonne.de berichtet. Im Rahmen des Sanierungsprozesses sind bis zum Jahr 2026 mit dem Ausbau der Elbe- und der Weichselstraße weitere Straßenumbaumaßnahmen vorgesehen. Die Vernetzung der Radinfrastruktur im Gebiet wird dabei durch die Verbindungen der Fahrradstraßen Weserstraße und Weigandufer weiter gestärkt.

David Fritz, Alexander Tölle

VERKEHRSZÄHLUNG WESERSTRASSE 2019 - FAHRZEUGE PRO WERKTAG



DIE PLANUNGEN FÜR DEN WILDENBRUCHPLATZ GEHEN WEITER

Teilbereiche der Grünfläche werden neu gestaltet

Der Wildenbruchplatz bildet den letzten Bauabschnitt der Neugestaltung der Uferbereiche am Neuköllner Schifffahrtskanal zwischen Lohmühlen- und Elsenbrücke. Nachdem in der Parkanlage bis 2018 bereits der Spielplatz sowie die Gehwege erneuert wurden, konzentrieren sich die Maßnahmen jetzt auf die Rand- und Eingangsbereiche sowie den nord-westlichen Bereich mit der Terrasse und der Pergola an der Wildenbruchstraße. Nach einer umfangreichen Beteiligung werden nun die konkreten Entwurfspläne erarbeitet.

UMFANGREICHE BETEILIGUNG DER ANWOHNENDEN

Die ersten Vorentwürfe wurden bereits 2017 öffentlich vorgestellt und erörtert (siehe Karlson 5). Nach Abschluss der Planungen für das Weigandufer wurden im letzten Jahr die Planungen für den Wildenbruchplatz wieder aufgenommen und erste Variantenentwürfe auf der öffentlichen Sitzung des Beteiligungsgremiums Sonnenallee im November 2019 vorgestellt.

Im Januar fand in Anwesenheit von Bezirksbürgermeister Martin Hikel und Bezirksstadtrat Jochen Biedermann schließlich eine öffentliche Veranstaltung im Guttempler-Haus statt, auf der sich mehr als 60 Besucherinnen und Besucher über den Stand der Planung informierten. Parallel wurden die Planungen auf der Webseite des Sanierungsgebiets veröffentlicht. Hinweise, Wünsche und Kritik zur geplanten Neugestaltung konnten bis Ende Januar schriftlich abgegeben werden. Eine vollständige Übersicht zu den Ergebnissen der

Auswertung findet sich auf der Webseite des Sanierungsgebiets www.kms-sonne.de.

ERKENNTNISSE FÜR DIE WEITERE PLANUNG

Alle eingegangenen Meinungsäußerungen und Vorschläge zur Planung wurden durch das Straßen- und Grünflächenamt ausgewertet. Dabei wurde jeder einzelne Hinweis abgewogen, auf seine Umsetzbarkeit hin fachlich geprüft und das Ergebnis schriftlich festgehalten. Mit Erfolg: zahlreiche Vorschläge und Ideen können nun in die weitere Planung eingearbeitet werden.

Im Beteiligungsverfahren ist deutlich geworden, dass viele in der Pergola mit dem Terrassenbereich an der Wildenbruchstraße ein prägendes Element des Wildenbruchplatzes sehen. So wird die Pergola nach Möglichkeit erhalten bleiben. Ein Ingenieurbüro ist beauftragt worden, die Standsicherheit der Pergola zu prüfen sowie die Kosten einer möglichen Sanierung zu ermitteln. Zahlreich geäußert wurde auch der Wunsch, den Vegetationsbestand auf dem Platz weitgehend zu sichern. Neupflanzungen sollen insekten-, vogel- und wildtierfreundliche Gehölze und Stauden sein. Dies wird in jedem Fall in die Planung einfließen.

Hingegen kann der Wunsch einiger Beteiligter, den Brunnen wieder in Betrieb zu nehmen, nicht erfüllt werden, weil die Kosten für Betrieb und Unterhaltung für den Bezirk nicht zu

Der Bereich um den Brunnen und die Pergola am Wildenbruchplatz soll neugestaltet werden





Der neue autofreie Abschnitt der Fahrradstraße Weigandufer zwischen Inn- und Wildenbruchstraße

finanzieren sind. In die Planung aufgenommen wird aber die Anregung, die „Mühlsteine“ des ehemaligen Brunnens als Regenwasser-Vogeltränke zu erhalten. Der Bereich um die alte Brunnenanlage wird entsiegelt und als Staudenbeet gestaltet. Daher sind ursprüngliche Überlegungen hinfällig geworden, die eine künstlerische Umgestaltung dieses Bereichs mit der Durchführung eines Ideenwettbewerbs anregen (siehe Karlson 6).

Auch weitere kreative Vorschläge werden geprüft. So soll der einst durch die Parkanlage verlaufende Bach durch gestalterische Elemente nachgezeichnet werden. Fest steht hingegen schon, dass im Bereich des Spielplatzes eine zweite Tischtennisplatte aufgestellt wird. Ebenso wird es künftig einen Trinkbrunnen geben. Im Übrigen wird sichergestellt, dass in Abschnitten gebaut wird und es nicht erneut zu einer kompletten Schließung des Parks kommt.

Kerstin Schmiedeknecht, Alexander Tölle

Eine mögliche Sanierung der Pergola wird zurzeit geprüft



Die Arbeiten am Weigandufer sind fast abgeschlossen

Die Baumaßnahmen am Weigandufer gehen ihrem Abschluss entgegen. Bereits Ende 2019 konnte die neue, für den Kfz-Verkehr vollständig gesperrte Fahrradstraße zwischen Inn- und Wildenbruchstraße fertiggestellt werden. Dafür wurde die ursprüngliche Fahrbahn auf vier Meter Breite zurückgebaut, der Gehweg entlang des Wildenbruchplatzes entsiegelt und als Vegetationsfläche mit der Grünanlage verbunden. Der Uferweg wurde mit vielfältigen Sitzgelegenheiten neu angelegt. An den Entwässerungsmulden wurde im Mai mit Ausbesserungsarbeiten begonnen, nach deren Abschluss nochmals zahlreiche Neupflanzungen in den Mulden und auch im Grünstreifen zum Wildenbruchpark vorgenommen werden. Die gepflanzten Stauden und Sträucher auf dem neuen Grünstreifen brauchen zwar noch ein, zwei Jahre, um sich zu entwickeln, aber die ersten Frühlingsstrahlen haben hier und da schon eine Blüte hervorgebracht. Leider wurden auch schon viele Stauden wieder zertreten, so dass nun für eine gewisse Zeit ein Zaun das Anwachsen der Pflanzen schützen wird.

Der zum Weichselplatz führende Uferweg zwischen Wildenbruch- und Fuldastraße ist ebenfalls fast fertiggestellt: Wie im Bereich des Wildenbruchparks wurden auch hier mehr als 300 neue Sträucher gepflanzt. Das historische Geländer zum Kanal wurde nach altem Vorbild erneuert. Da auch nach Einrichtung der Fahrradstraße in diesem Abschnitt immer noch viele Autos zu schnell unterwegs waren, soll nun der ursprünglich nur für die Dauer der Bauarbeiten vorgesehene Einrichtungsverkehr von der Elbe- zur Wildenbruchstraße dauerhaft beibehalten werden. Spätestens zum Jahresende werden weitere verkehrssichernde Maßnahmen abgeschlossen sein. So wird im Kreuzungsbereich Wildenbruchstraße eine neue Mittelinsel gebaut. Gegenüber der Bushaltestelle in Richtung Treptow wird ein neues „Haltestellencap“, ein zur Fahrbahn vorgestreckter Bereich des Gehwegs, mit einem Wartehäuschen eingerichtet.



Hohenzollernplatz mit Reiterstandbild Wilhelm I., nach 1902

VON MÜHLEN, HOHENZOLLERN UND KARL MARX

Eine kurze Chronik des Karl-Marx-Platzes

Das Stadtbild ist immer auch ein Spiegel der vielfältigen Geschichte eines Ortes. Auch am Karl-Marx-Platz werden Zeitenwenden sichtbar. Einst war er eher Übergangsraum vom deutsch-böhmischen Rixdorf zu den Mühlen am Rande der Siedlung und wurde rund 150 Jahre später zum Schauplatz des Denkmalkults um Kaiser Wilhelm I. Nach den Verheerungen des Zweiten Weltkriegs erfolgte 1950 die Umbenennung von Hohenzollern- zu Karl-Marx-Platz. Eine kurze politische Parteienkonstellation hatte dies wie auch schon bei der Karl-Marx-Straße ermöglicht. In den 1960er Jahren war der Platz trister Stadtraum der autogerechten Stadt und wurde ab den 1980er Jahren allmählich wieder umgenutzt. Nun soll er wieder zu einem Ort werden, der einem angenehmen Aufenthalt und umweltfreundlichem Verkehr den Vorrang einräumt.

Der Blick auf die Doppelplatzanlage Richardplatz/ Karl-Marx-Platz verwundert zunächst. Beide Plätze grenzen aneinander: der Karl-Marx-Platz verengt sich in Richtung Osten und führt zum historischen Kern Rixdorfs, dem Richardplatz. Hier ist der Karl-Marx-Platz jedoch mehr Straße als Platz. Vom großstädtischen Leben an der Karl-Marx-Straße fühlt man sich an dieser Stelle reingezogen in die fast dörfliche Welt dahinter. Der historische Straßengrundriss hat sich bis heute nicht wesentlich verändert. Der Karl-Marx-Platz hieß bis 1902 Mühlenstraße. Während man über die „nördliche Mühlenstraße“ über die Bergstraße (heute Karl-Marx-Straße) zum Grünen Weg (heute Thomasstraße) gelangte, führte die „südliche Mühlenstraße“ zum damaligen

Mühlenberg zwischen der heutigen Jonas- und Thomasstraße. Hier befanden sich seit 1737 und 1744 die deutsche und die böhmische Mühle. 1737 hatte der preußische König Friedrich Wilhelm I. das Rixdorfer Schulzengut erworben, um hier böhmische Glaubensflüchtlinge anzusiedeln. Seither gab es zwei getrennte Siedlungen: „Deutsch-Rixdorf“ und „Böhmisch-Rixdorf“ – letztere mit eigener Verwaltung, Gerichtsbarkeit, eigenen Gottesdiensten und seit 1764 auch mit eigener Mühle. Beide Mühlen wurden 1888 abgerissen.

Anfang des 19. Jahrhunderts waren die deutschen Schulverhältnisse noch immer sehr schlecht. Rixdorf benötigte dringend ein neues Schulhaus, musste die Kosten allerdings ohne Unterstützung des preußischen Königs tragen. 1840 wurde es zwischen den beiden Straßenzweigen der Mühlenstraße, also mitten auf dem heutigen Karl-Marx-Platz, feierlich eingeweiht. 1900 wurde es schon wieder abgerissen. Ein Grund dafür war wahrscheinlich, dass aus der Mühlenstraße ein neuer Schmuckplatz mit Namen „Hohenzollernplatz“ entstehen sollte. Nachdem Kaiser Wilhelm I. 1888

gestorben war, sahen viele deutsche Gemeinden es als ihre „vaterländische Pflicht“ an, diesem Kaiser ein Denkmal zu setzen. Für die Platzanlage hatte dies weitreichende Folgen: 1902 wurde mit viel ehrenamtlicher und euphorischer Unterstützung aus der Bevölkerung das Denkmal errichtet und eingeweiht. Obwohl nach dem 1. Weltkrieg die Monarchie abgeschafft wurde und der Kaiser nach Holland ins Exil flüchten musste, stand das Denkmal noch bis 1944 an seinem Platz. Auch die in Neukölln in den 1920er Jahren regierenden Sozialdemokraten schafften es aus rechtlichen Gründen nicht, sich des Denkmals früher zu entledigen. Eine Bepflanzung mit Efeu sollte es zumindest verstecken. Die Nationalsozialisten schmolzen das Denkmal 1944 dann zu Kriegszwecken ein.

Als Folge des 2. Weltkriegs standen auf den Grundstücken Hohenzollernplatz 19, 21 und 23 größtenteils nur noch Ruinen, die Anfang der 1960er Jahre abgetragen wurden. Bis in die 1980er Jahre hatte der 1950 umbenannte Karl-Marx-Platz dann eher eine unspektakuläre Funktion: er bot Raum für Parkplätze, eine Imbissbude und Telefonzellen, war also von einem attraktiven öffentlichen Raum im heutigen Sinne weit entfernt.

1972 rückte der Karl-Marx-Platz in den Fokus der künstlerischen Auseinandersetzung. Joseph Beuys kehrte nach einer 1. Mai-Demonstration den Platz mit einem Besen mit roten Borsten, um den dort liegendegebliebenen Abfall aufzusammeln. Dies diente nach Auskunft des Künstlers als eine kritische Auseinandersetzung mit dem Marxismus.

Ab Ende der 1980er Jahre kam auch im Zuge der 750-Jahr-Feier Berlins Bewegung in die



Der Platz in den späten 1940er Jahren

Neuordnung des Platzes und seiner Umgebung. In diesem Zusammenhang wurde 1986/87 der Brunnen „Imaginäres Theater“ des Künstlers Hartmut Bonk aufgestellt. Die Freifläche der Grundstücke Karl-Marx-Platz 19, 21 und 23 blieb bestehen und wurde nach einem landschaftsarchitektonischen Entwurf zu einer Wiesenlandschaft modelliert. Dahinter, von der Richardstraße aus zugänglich, liegt der Comeniusgarten. Von hier aus führt der symbolisch gestaltete „Lebensweg“ des Philosophen Comenius auch über den Karl-Marx-Platz zum südlich des Platzes gelegenen Eingangstor des „Böhmischen Gottesackers“ – dem Friedhof, der 1751 als Begräbnisstätte der eingewanderten Böhmen angelegt wurde.

Die geplante Umgestaltung des Platzes ab 2021, die die Menschen künftig noch mehr zum Verweilen einlädt und die Bedingungen für den Radverkehr deutlich verbessert, wird nun wieder eine kleine Zeitenwende markieren.

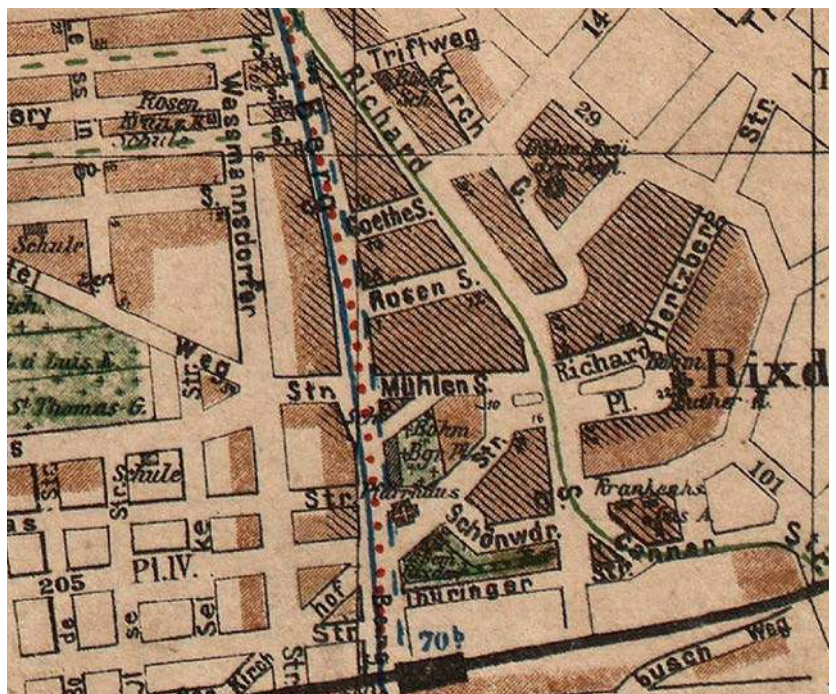
Stephanie Otto

Eingangstor zum Friedhof am südlichen Karl-Marx-Platz



Im Stadtplan von 1900 ist die mit dem Schulhaus

bebaute Fläche zwischen den Straßenzweigen der Mühlenstraße noch erkennbar



WIE SIEHT DER KARL-MARX-PLATZ DER ZUKUNFT AUS?

Planungen für die Umgestaltung werden erarbeitet

Der Karl-Marx-Platz bildet aus Richtung der Karl-Marx-Straße mit seiner markanten Dreiecksform den Auftakt zum historischen Rixdorf. Er ist begrenzt von gründerzeitlichen Wohn- und Geschäftshäusern mit vielen kleinen Fachgeschäften. Auf dem Platz findet zweimal in der Woche der beliebte „Wochenmarkt Rixdorf“ statt. Doch der Platz ist in die Jahre gekommen, ein Umbau soll im Rahmen des Sanierungsgebiets gefördert werden.

Der Karl-Marx-Platz zeigt heute deutliche Gestaltungs- und Funktionsmängel: schadhafte Beläge, ein nicht mehr genutzter Pavillon, eine grüne Platzspitze, die zunehmend zuwuchert und vermüllt. Besonders problematisch ist die Radwegführung auf der Nordseite des Platzes: der Radverkehr verläuft hier nicht nur über Kopfsteinpflaster, sondern auch entgegen einer schmalen Einbahnstraße. Damit gab es Grund genug, den Karl-Marx-Platz in die Liste der zu fördernden Umbaumaßnahmen im Sanierungsgebiet aufzunehmen.

ERSTE ENTWÜRFE FÜR DEN KARL-MARX-PLATZ

Öffentliche Plätze müssen vielen Ansprüchen in Bezug auf Gestaltung und Nutzung gerecht werden. So auch der Karl-Marx-Platz, dessen Umbau ab dem Jahr 2021 durch Gelder aus dem Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“ gefördert werden soll. Die Umgestaltung des Karl-Marx-Platzes resultiert aus einem in 2018 erarbeiteten Gesamtkonzept zur Verkehrsberuhigung in Rixdorf. Wesentliches Ziel ist, dass der Karl-Marx-Platz auf der nördlichen Platzseite künftig mit dem Rad gefahrlos passiert werden kann. Gleichzeitig soll die Aufenthaltsqualität verbessert und die Nutzung des Wochenmarkts gestärkt werden.

Ein erster Entwurfsvorschlag wurde im Oktober 2019 durch das vom Straßen- und Grünflächenamt Neukölln beauftragte

Verkehrsplanungsbüro LOPP Ingenieure im Rahmen einer gut besuchten Informationsveranstaltung im Rathaus Neukölln vorgestellt. Die präsentierten Entwürfe sahen zwei Schwerpunkte vor. Zum einen soll die Platzoberfläche erneuert und an die Anforderungen der Marktnutzung angepasst werden. Dazu zählt auch, dass die „grüne Spitze“ zugunsten einer Erweiterung der Marktpläche umgestaltet wird. Zum anderen soll an der nördlichen Platzgrenze eine asphaltierte Fahrradspur für den Fahrradverkehr von der Karl-Marx-Straße in Richtung Richardplatz entstehen. Zudem wird die Fahrbahn auf der nördlichen Seite asphaltiert, sodass auch der Fahrradverkehr in der Gegenrichtung gestärkt wird. Die Präsentation zu dem Entwurfsvorschlag kann unter www.kms-sonne.de/projekte/karl-marx-platz angesehen werden.

Auf der Informationsveranstaltung wurden diese Vorschläge größtenteils begrüßt. Darüber hinaus wurden aus dem Publikum weitere Planungs- und Gestaltungsideen vorgeschlagen. Dazu gehören vor allem die Wünsche, den Durchgangsverkehr durch die Schließung der sogenannten „Schnalle“ (der Verengung im Straßenraum zwischen Karl-Marx-Platz und Richardplatz) zu reduzieren, die Radwegführung in Richtung Richardplatz zu verbessern und die Aufenthaltsqualität zu steigern, indem die Anzahl der Kfz-Stellplätze verringert sowie die südliche Fahrbahn des Platzes in das Gestaltungskonzept einbezogen wird.

DIE WEITERENTWICKLUNG DER PLANUNG

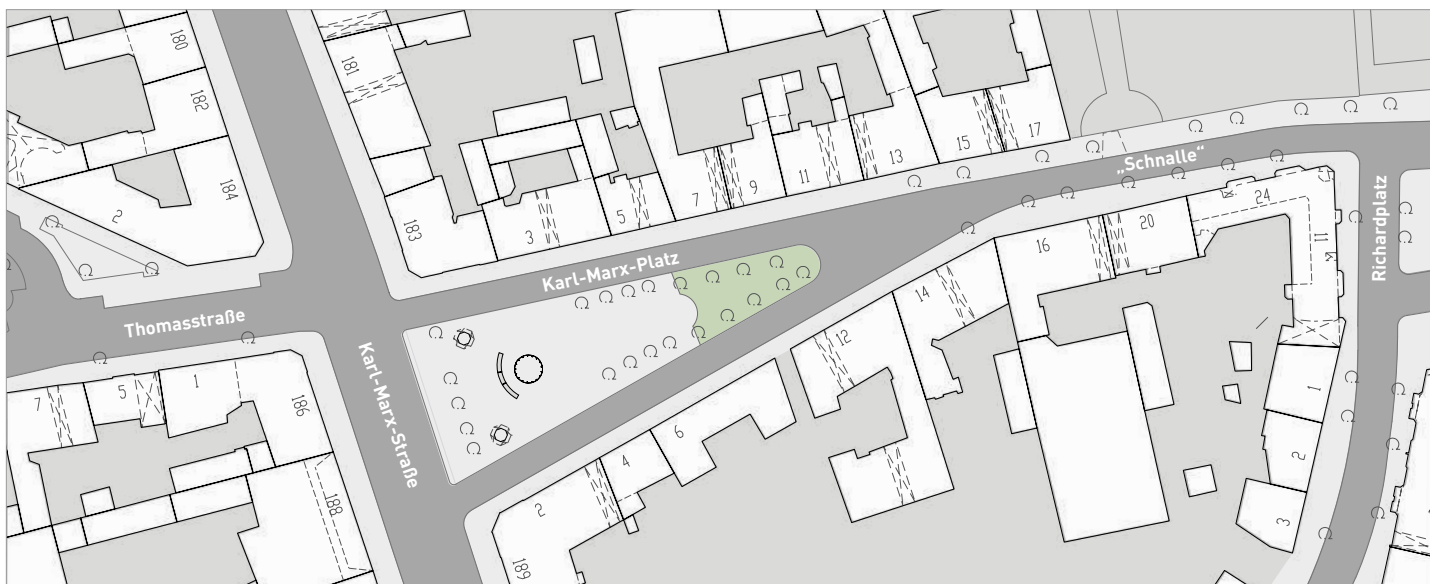
Die vorgeschlagenen Ideen wurden vom Straßen- und Grünflächenamt hinsichtlich ihrer Machbarkeit und der Auswirkungen auf die bisherigen Planungen bewertet. Mit den Vorschlägen ist eine deutlich umfassendere Platzgestaltung als bisher vorgesehen verbunden. Nun werden durch das beauftragte Planungsbüro drei Planungsvarianten untersucht, von denen

Südlicher Bereich des Karl-Marx-Platzes



Die nördliche Platzseite soll künftig gefahrlos passiert werden können





Aktuelle Situation des Karl-Marx-Platzes mit dem erweiterten Untersuchungsbereich der „Schnalle“

sich zwei auf die „Schnalle“ zwischen Karl-Marx-Platz und Richardplatz sowie eine auf die südliche Fahrbahn am Karl-Marx-Platz beziehen.

- Variante 1 sieht die einseitige Schließung der „Schnalle“ mit der Anordnung eines Wendehammers auf Höhe des Grundstücks Karl-Marx-Platz 14 vor. Durch diese Variante entsteht eine Sackgasse. Die dadurch bedingten Wendemanöver des Kfz-Verkehrs (Anlieferung, BSR etc.) stehen tendenziell im Konflikt mit dem Radverkehr, da die vorgesehene Fahrradspur gekreuzt wird.
- Variante 2 sieht die beidseitige Schließung der „Schnalle“ zwischen Karl-Marx-Platz und Richardplatz vor, wobei das Durchfahrtsrecht nur für Anwohnerinnen und Anwohner, die Feuerwehr sowie Ver- und Entsorgungsbetriebe gestattet wird. Diese Variante führt zu einer kleinen „Fußgängerzone“ zwischen Karl-Marx-Platz und Richardplatz. Allerdings würde sich die Organisation des Durchfahrtsrechts sehr komplex darstellen. Die Einrichtung automatischer Senkpoller ist sehr kostenintensiv und wartungsanfällig, die alternative Installation abschließbarer Klapp-Pfosten ist ebenfalls abstimmungsintensiv und fehleranfällig.

Beide Varianten hätten zudem zur Folge, dass der Binnenverkehr im Richardkiez nicht mehr über den Karl-Marx-Platz in Richtung Westen bzw. Süden abfließen könnte, sondern über Richardstraße – Braunschweiger Straße – Zeitzer Straße und Saalestraße verlaufen müsste.

- Variante 3 beinhaltet die umfassende Gestaltung des südlichen Bereichs des Karl-Marx-Platzes inklusive einer Verkehrsberuhigung und dem Wegfall von Kfz-Stellplätzen. Die „Schnalle“ wird wie bisher für den beidseitigen Kfz-Verkehr offen gehalten. Der südliche Straßenbereich wird an das Platzniveau und die Platzgestaltung angeglichen, sodass insgesamt eine einheitliche Gestaltung entsteht. Die südliche Fahrbahn wird mithilfe von Pollern auf 3,50 Meter begrenzt, sodass die dort aktuell vorhandenen Stellplätze entfallen und ausschließlich fließender Verkehr ermöglicht wird.

Geprüft wird darüber hinaus, die Stellplätze auf der Nordseite über sogenannte Gehwegvorstreckungen zu reduzieren sowie die verbleibenden Stellplätze zu asphaltieren, um hier eine einheitliche Oberflächengestaltung zu gewährleisten. Lieferzonen für die Gewerbetreibenden würden weiterhin berücksichtigt.

WAS SIND DIE WEITEREN SCHRITTE?

Noch in diesem Jahr werden die Planungen und somit auch das zukünftige Aussehen des Karl-Marx-Platzes ein großes Stück präziser werden. Die drei Varianten werden aktuell auf ihre Machbarkeit überprüft. Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung werden den Anwohner*innen, den Gewerbetreibenden sowie allen Interessierten dann über ein geeignetes Format ausführlich vorgestellt werden. Über den weiteren Verlauf der Planungen und das Format der Präsentation werden wir Sie unter anderem auf der Internetseite www.kms-sonne.de/projekte/karl-marx-platz rechtzeitig informieren.

David Fritz, Thomas Fenske

Blick auf die sanierungsbedürftige grüne Spitze des Karl-Marx-Platzes



PLANUNGEN THOMASSTRASSE

Ein neues Projekt für das Sanierungsgebiet

Auf den ersten Blick erscheint es zunächst nicht plausibel, dass die außerhalb liegende Thomasstraße seit Ende 2019 nun auch ein Projekt des Sanierungs- und Fördergebiets „Lebendige Zentren“ Karl-Marx-Straße/Sonnenallee ist. Die Begründung ist jedoch schnell gefunden, wenn man sich noch einmal die Sanierungsziele anschaut: als Bindeglied zwischen Hermannstraße und Karl-Marx-Straße stellt die Thomasstraße eine wichtige Wegeverbindung in das Sanierungsgebiet dar.

Gleichzeitig ist die Thomasstraße ein Teilstück der sogenannten „20 grünen Hauptwege“ Berlins und verknüpft beispielsweise das Sanierungsgebiet mit den für Neukölln so wichtigen Parkanlagen und Naherholungsgebieten wie der Thomashöhe oder dem Tempelhofer Feld.

Entsprechend der Programmatik der „grünen Wege“ soll die Thomasstraße nicht komplett saniert und umgebaut werden; die Aufteilung des Straßenraums in beidseitige Gehwege, Fahrbahn und Stellplätze wird weitgehend beibehalten. Vielmehr geht es um eine Verbesserung der Barrierefreiheit und Erhöhung der Verkehrssicherheit in diesem Bereich. Dazu gehören Maßnahmen wie der Umbau der Knotenpunkte Altenbraker Straße, Ilsestraße sowie Selkestraße durch sogenannte Gehwegvorstreckungen. Für eine bessere Übersicht



In der Thomasstraße sollen die Kreuzungsbereiche für den Fuß- und Radverkehr sicherer werden

der Kreuzungsbereiche für den Fußverkehr werden dort die Stellplätze reduziert. Eine sogenannte Anrampung vor den Kreuzungen und ein Belagswechsel sollen zum Einhalten des bereits vorgeschriebenen Tempos von 30 km/h in der Thomasstraße beitragen. Weiterhin sind zusätzliche Baumpflanzungen und eine neue Beleuchtung auf der Nordseite der Straße geplant.

Um einen sicheren Übergang zum Tempelhofer Feld zu schaffen, wird die Kreuzung Thomasstraße/Hermannstraße mit Radstreifen und Fußgängerüberwegen inklusive Ampelanlage neu gestaltet. Dies wird finanziert durch das Radverkehrsprogramm der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Ursprünglich sollten die ersten

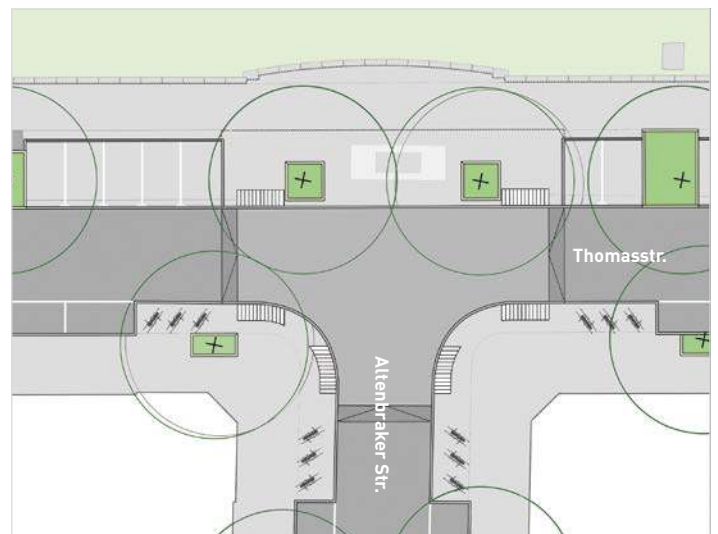
Baumaßnahmen bereits 2020 starten; allerdings wird die Planung wohl noch etwas mehr Zeit benötigen. Ein Grund für die Verzögerungen ist, dass die Bauvorhaben in der Thomasstraße mit der Anlage eines neuen Schulhofs der Konrad-Agahd-Schule koordiniert werden müssen - einem Projekt des Quartiersmanagement Körnerkiez. Dieser soll auf einer Teilfläche des gegenüberliegenden St. Thomas-Kirchhofs entstehen. Der künftige Weg zum neuen Schulhof quert die Thomasstraße und bedarf besonderer verkehrssichernder Maßnahmen. Bis Ende 2020 sollen nun die Planungen abgeschlossen sein. Geplanter Baubeginn des 1. Bauabschnitts zwischen Hermann- und Ilsestraße ist Frühjahr 2021.

Kerstin Schmiedeknecht, Thomas Fenske

Sicherere Überwege an der Hermannstraße mit Ampelanlage und Radstreifen



Der Verkehr wird beruhigt und das Überqueren der Straße erleichtert



WIE KOMMT DAS KLIMA IN DIE PLANUNG?

Eine Näherung an eine umfassende Aufgabe

Das Klima verändert sich. Der Treibhauseffekt lässt die durchschnittlichen Temperaturen steigen und es ist in Zukunft von immer mehr Dürreperioden auszugehen. In Berlin werden zunehmend Starkregenfälle erwartet, die die Kanalisation überlasten. Auch für die Stadtentwicklung sind Klimaschutz und Klimaanpassung strategische Planungsziele, um die Situation zumindest abzumildern.

Gleichzeitig ist der Zuzug in die Stadt gerade im Innenstadtbereich und damit auch in Neukölln ungebrochen. Der Druck auf die bestehenden Flächen wächst. Neuer Wohnungsbau bräuchte eigentlich mehr Flächen. Neue Bewohnerinnen und Bewohner benötigen auch mehr gebaute Infrastruktur. Gerade im dicht bebauten Norden Neuköllns wären zusätzliche Freiflächen dringend gewünscht, doch der Platz fehlt.

Aufgabe in Sanierungsgebieten ist es, Missstände zu erkennen und mit Zielen und Maßnahmen entgegenzuwirken. Die Klimaproblematik ist dabei in den vergangenen Jahren immer mehr in den Fokus gerückt. Die Sanierungsziele für das Neuköllner Sanierungsgebiet haben – wie bisher fast alle Sanierungsgebiete deutschlandweit – Aspekte des Klimaschutzes noch nicht direkt verankert. Sie wurden in den Vorbereitenden Untersuchungen 2011 als allgemeine Zielstellungen formuliert, jedoch ohne ein entsprechendes integriertes und fachlich qualifiziertes Umsetzungs- und Maßnahmenkonzept.

INTERNATIONALE UND NATIONALE STRATEGIEN

Wie fließen Umwelt- bzw. Nachhaltigkeitsstrategien in die Planung vor Ort ein? Auf Grundlage internationaler und nationaler Agenden, Gesetze und Richtlinien ist auch die lokale Politik und Verwaltung dabei, Strukturen zur Zusammenarbeit aufzubauen und konkrete Maßnahmen für Städte und Quartiere zu entwickeln sowie rechtliche Rahmenbedingungen auszuloten. Maßnahmen des

Klimaschutzes und der Klimaanpassung bewegen sich dabei in einem System, in dem verschiedene lokale, regionale und länderübergreifende Planungsträger aufeinandertreffen. Diese haben oft unterschiedliche Ziele und Interessen und entwickeln daraus jeweils eigene räumliche Vorgaben. Dabei können Zielkonflikte entstehen, die oft nicht oder nur schwer miteinander zu vereinbaren sind. Die Frage, wie die Stadt- und Regionalplanung ökologische und Klimaschutzbelange berücksichtigen soll, beantwortet die „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“, auf die sich die europäischen Staaten 2007 verständigt haben. Wichtige Grundsätze sind die Förderung ressourcensparender und kompakter Siedlungsstrukturen sowie die nachhaltige Modernisierung bzw. bedarfsgerechte Anpassung der städtischen Versorgungssysteme und Verkehrsinfrastruktur. Teil der Strategie ist auch die Aufwertung der öffentlichen Räume und Anlagen sowie der öffentlichen und privaten Gebäude in der Stadt.

BERLINS KLIMASCHUTZZIELE UND STRATEGIEN ZUR KLIMAAANPASSUNG

Berlin hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2050 klimaneutral zu sein. Umweltschädliche Emissionen sollen demnach um mindestens 85 Prozent im Vergleich zum Jahr 1990 gesenkt

werden. Der dazugehörige Fahrplan ist das 2018 beschlossene „Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030“. Für die Anpassung der Stadt an den Klimawandel hat Berlin darüber hinaus zwei Kernaufgaben formuliert: die städtebauliche Anpassung an urbane Hitze und Maßnahmen zur Reduzierung urbaner Überflutungen (vgl. StEP Klima KONKRET, 2016). Demnach muss eine an die steigende Hitze angepasste Stadt unter anderem die Durchlüftung und Verschattung des Stadtraums fördern und die Kühlung der Luft durch mehr Verdunstung erreichen. Eine gründerzeitliche Blockrandbebauung wie im Sanierungsgebiet ist eher hinderlich für die Durchlüftung. Aufgrund der hohen Baumasse und des geringen Grünanteils sind die Blöcke stark bioklimatisch belastet, ihre Höfe bilden zum Teil Hitzeinseln.

Die zweite Herausforderung betrifft Wetterextreme wie Starkregen. Hier besteht die Gefahr, dass die in den Innenstadtbereichen befindliche Mischwasserkanalisation überflutet. Schmutz- und Regenwasser fließen dabei gemeinsam in die Kanalisation. Bei Überflutungen des Kanalsystems gelangt verschmutztes Wasser in die Oberflächengewässer wie den Neuköllner Schifffahrtskanal und führt im schlimmsten Fall zu

Dichte Blockrandbebauung heizt sich im Sommer auf und erschwert die Durchlüftung der Stadt



massenhaftem Fischsterben. In Berlin wird deshalb seit einiger Zeit mit einem umfassenden Sanierungsprogramm das Kanalsystem aus- und umgebaut. Weitreichendes Ziel ist es, Niederschlagswasser gar nicht erst in die Kanalisation gelangen zu lassen, sondern dezentral, das heißt vor Ort, zu versickern.

LOKALE PLANUNGSINSTRUMENTE

Lokale Regelwerke, mit denen unter anderem auch Ziele des Naturschutzes umgesetzt werden können, sind Bebauungspläne. Diese werden in den Bezirken aufgestellt und als Rechtsverordnung festgesetzt. Darin können beispielsweise naturhaushaltswirksame Flächen, also etwa Vegetationsflächen, grundstücksbezogen festgelegt werden. Im dicht bebauten Nord-Neukölln sind aber vor allem die bezirklichen Leitlinien für die Beurteilung von Bauvorhaben der Nachverdichtung (Dachgeschossausbau, Lückenschließung, Aufstockung) wichtig. Diese werden angewendet, wenn Vorhaben das planungsrechtlich erlaubte Maß überschreiten. Bei diesen muss ein sogenannter Biotopflächenfaktor (BFF) erreicht werden. Dies trifft auf die meisten Bauvorhaben zu. Der BFF legt fest, welcher Mindestanteil der Flächen auf dem Baugrundstück für den Naturhaushalt wirksam sein muss. Das können bepflanzte Flächen, Flächen für Versickerung und Verdunstung, aber auch Fassaden- und Dachbegrünungen sein.

PFLEGE DER BÄUME UND PFLANZEN

Stadtbäume und -sträucher spielen eine wichtige Rolle, um das Klima in der Stadt zu verbessern. Sie spenden Schatten, verdunsten Wasser und kühlen ihr Umfeld. Doch sie haben es schwer – nicht nur durch Dürre und Hitze. Die meist hochverdichteten Tragschichten der Straßen lassen oft nicht mehr als einen Meter Tiefe für die Wurzeln zu. Das städtische Leben und der Verkehr führen zudem zu einer starken Verdichtung des Erdreichs. Hunde-Urin und Müll führen zu weiteren Schäden. Viele Straßenbäume mussten in den vergangenen Jahren gefällt werden. Aufgrund knapper Finanzmittel konnte ein Teil davon noch nicht nachgepflanzt werden. Die „Aufzucht“ eines neuen Baums kostet Pflege, für die in den Grünflächenämtern nicht genug Geld und Personal zur Verfügung steht. Gleiches gilt leider zunehmend auch für die Pflege der innerstädtischen Grünflächen.

STÄDTEBAUFÖRDERUNG UND SANIERUNGSGEBIET KARL-MARX-STRASSE/SONNENALLEE

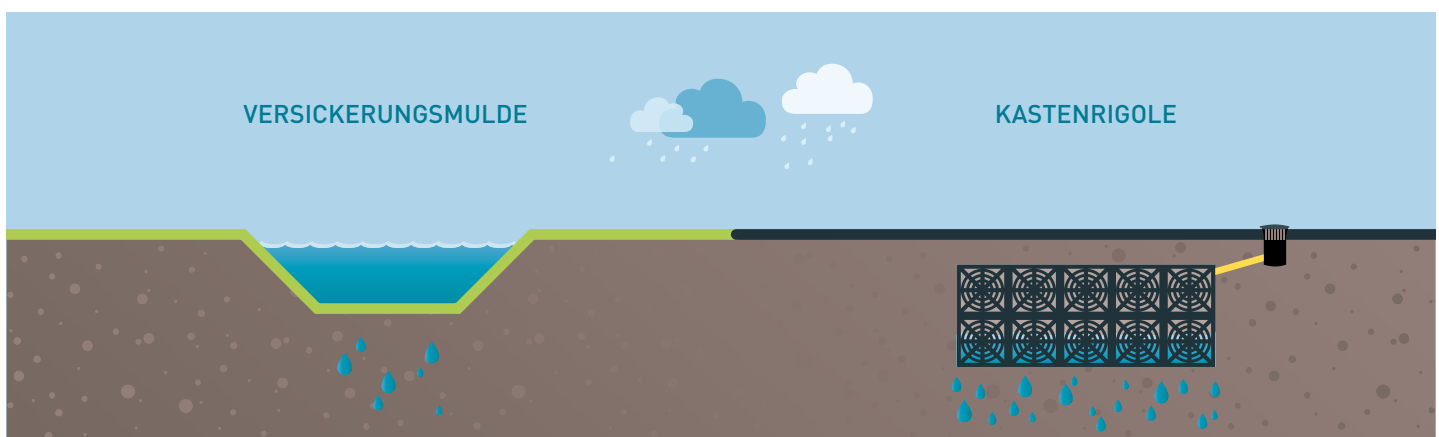
Das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, das Mittel der Städtebauförderung für die Bundesländer

bereitstellt, hat zu Beginn des Jahres die Förderziele neu gefasst: Maßnahmen zum Klimaschutz bzw. zur Anpassung an den Klimawandel werden nun als Querschnittsziele in allen Förderprogrammen berücksichtigt. Für das Sanierungsgebiet gibt es kein eigenes Maßnahmenkonzept für den Klimaschutz. Der Grund: mit der städtebaulichen Sanierung und den besonderen Genehmigungsvorbehalten sollen vor allem gravierende Missstände und Mängel beseitigt werden, die so nur in diesem Gebiet bestehen. Klimaschutzmaßnahmen sind aber nicht nur im Sanierungsgebiet, also lokal begrenzt, sondern in der gesamten Innenstadt notwendig, um wirken zu können. Es ist noch zu untersuchen, ob künftig Anpassungen der Sanierungsziele im Sinne des Klimaschutzes möglich sind.

Dennoch sind natürlich auch bei den Maßnahmen im Sanierungsgebiet Klimaschutzaspekte zu beachten und die Klimaschutzstrategien zu fördern. Insbesondere umweltfreundliche Mobilitätslösungen werden gefördert. Am besten sichtbar wird das im durchgängig fahrradfreundlichen Umbau der Straßen. Zudem werden die Grün- und Wegeflächen entlang des Neuköllner Schifffahrtskanals qualifiziert. Ziel ist es, diese wichtige Infrastruktur für die Bedürfnisse der gewachsenen Bevölkerung auch funktional zu verbessern. Allerdings wurde hier in den vergangenen Monaten auch ein Dilemma deutlich: für den Umbau des Weigandufers mussten die geltenden Berliner Regenwasserbestimmungen, besonders die des Regelwerks „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin“, umgesetzt werden, da neue befestigte Gehwege am Kanalufer angelegt wurden. Es war unter anderem nötig, bestehende Vegetation zu roden, um Versickerungsflächen schaffen zu können. Dies hat bekanntlich zur Entstehung der Proteste in Teilen der Bevölkerung beigetragen.

Auch Straßenumbaumaßnahmen – und das ist ein großer Teil der Sanierungsmaßnahmen – müssen auf die geltenden Entwässerungsbestimmungen Rücksicht nehmen. So verfolgen die Planungen für den Karl-Marx-Platz mit einem neuen Entwässerungssystem das Ziel der dezentralen Entwässerung. Sanierungsziel ist es zudem von Beginn an, möglichst viele Hofflächen in Blockinnenbereichen zu entsiegeln und zu begrünen. Hier ist man allerdings stark auf die Mitwirkung der Eigentümerinnen und Eigentümer angewiesen. Anders verhält sich dies bei Nachverdichtungen. Hier stellt die Einhaltung der Biotopflächenfaktoren (s. o.) ebenso ein sanierungsrechtliches Genehmigungskriterium dar wie die Verbesserung der Wohnbedingungen auf dem Grundstück. Das bezieht sich z. B. auf

Modelle der dezentralen Entwässerung: die Versickerungsmulde (umgesetzt am Weigandufer) und die Kastenrigole (geplante Umsetzung am Karl-Marx-Platz)





Baumneupflanzungen an der Innstraße



Imkern im Permakulturgarten des Café Botanico in der Richardstraße

grüne Hofgestaltungen, benutzerfreundliche Fahrradabstellplätze und die Beseitigung von Autostellplätzen in Höfen. Nachverdichtung mit Wohnbebauung soll vor allem über Dachgeschossausbauten erfolgen, denn freies Bauland gibt es kaum. Grundsätzlich gilt: wenn im Sanierungsgebiet auf der bestehenden Fläche insgesamt mehr Menschen wohnen, wird die Qualifizierung des öffentlichen Raums immer wichtiger – nicht nur in Bezug auf eine Anpassung an den Klimawandel, sondern auch um die Verkehrs-, Freizeit- und Erholungsbedürfnisse der Menschen zu erfüllen.

ZUSAMMENARBEIT

Betrachtet man die vielfältigen Herausforderungen, die die Stadt im Klimawandel vorausschauend zu bewältigen und zu beplanen hat – dieser Artikel kann dabei nur ein Schlaglicht bleiben – wird deutlich, wie wichtig es ist, den Klimaschutz als Querschnittsaufgabe der Politik und Verwaltung zu verankern. Umweltpolitik verfolgt die Prinzipien der Nachhaltigkeit, um

die überbordende Ausnutzung der vorhandenen Ressourcen zu begrenzen. Stadtplanung ist aber darüber hinaus Interessenenausgleich, der im Baugesetzbuch in der notwendigen „planerischen Abwägung“ verankert ist. Darin stehen ökologische Aspekte neben ökonomischen, kulturellen und sozialen Belangen als gleichrangige Ziele – wenn auch mancher im Klimaschutz eine nicht verhandelbare Voraussetzung für alle wichtigen (Planungs-) Entscheidungen sieht.

Es zeigt sich: eine integrierte, das heißt ressortübergreifende Betrachtung und Zusammenarbeit wird für die gerechte Abwägung der einzelnen Interessen auch im Sinne des Klimaschutzes immer wichtiger. Klimaschutz und Klimaanpassung sind als allgemeine Ziele leicht formuliert. In der konkreten Umsetzung müssen jedoch vielschichtige Aufgaben bewältigt werden, die hohe Ansprüche an das vernetzte Denken stellen. Hier bleibt auch auf struktureller Ebene noch viel zu tun.

Stephanie Otto

EIN NEUBAU AM STANDORT MANEGE

Mehr Platz für die Jugendkultur und Bildungsarbeit

In der letzten Ausgabe des Karlson wurden die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie für das Neubauprojekt „Manege“ auf dem Campus Rütli erstmals vorgestellt. Seitdem haben weitere Abstimmungen stattgefunden. Im Ergebnis soll der Neubau nun künftig rund 280 Plätze für die Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung bieten und die Nutzfläche verdoppelt werden. Ein Jugendbildungshaus entsteht.

Der Mangel an geeigneten und langfristig gesicherten Räumen für die Jugendkulturarbeit in Nord-Neukölln ist groß. Deshalb hat sich das Bezirksamt seit Durchführung der Machbarkeitsstudie für eine noch stärkere bauliche Ausnutzung des Grundstücks der Manege ausgesprochen. Ergänzend zur bisherigen Nutzung, zu der weiterhin das „Stadtteilbüro“ als Anlauf- und Koordinationsstelle für die Wohnbevölkerung im Kiez gehören wird, sollen am Standort auch Räume für die kunst- und kulturpädagogischen Angebote des Young Arts

Neukölln und für die Musikschule Paul Hindemith Neukölln entstehen. Hinter dem Arbeitstitel „Jugendbildungshaus“ steht die Idee, einen Ort zu schaffen, der Kindern und Jugendlichen Räume für Freizeit, Kunst, Musik und Kreativität bietet. Ihre Talente sollen gefördert und ihre Teilhabe gemäß dem Leitbild des Campus Rütli „Kein Kind, kein Jugendlicher geht verloren“ ermöglicht werden.

Nun muss das Gebäudekonzept noch einmal überarbeitet und der neue Kostenrahmen ermittelt werden. Für die weitere Planung wurden schon Mittel der Städtebauförderung bewilligt. Da der Finanzierungsbedarf für den Bau aber erheblich gestiegen ist, müssen voraussichtlich zusätzliche Finanzierungsquellen gefunden werden. Auch der ursprüngliche Zeitplan, der eine Fertigstellung im Jahr 2024 vorsah, muss wahrscheinlich um ein oder zwei Jahre gestreckt werden.

Alexander Tölle

MEHRZWECKGEBÄUDE ELBE-SCHULE

Die Fertigstellung rückt näher

Anstelle des im letzten Jahr abgebrochenen eingeschossigen Hortgebäudes entsteht gerade ein zweigeschossiger Neubau. Dort finden zusätzliche Gruppenräume und vor allem eine große Aula für die Grundschule Platz. Die Aula ist zugleich ein großer Mehrzweck-Saal, in dem Veranstaltungen und Theater- oder Musikaufführungen stattfinden sollen. Im Schulalltag wird der Saal vor allem als Schulmensa genutzt werden.

Nach anfänglichen Verzögerungen durch personelle Engpässe bei den Ingenieurbüros und Schwierigkeiten mit Baufirmen macht der Neubau jetzt große Fortschritte. Wenn nichts Unvorhergesehenes passiert, kann er Ende des Jahres von der Schule in Betrieb genommen werden. Die Räume werden dann auch dringend als Ausweichquartier gebraucht, damit der Ausbau des Dachgeschosses bzw. die Aufstockung auf dem Gebäudeflügel an der Elbestraße beginnen kann. Auch die Sanierung der Bestandsgebäude steht ab 2021 auf dem Programm.



Mehrzweckgebäude der Elbeschule soll 2020 fertiggestellt werden

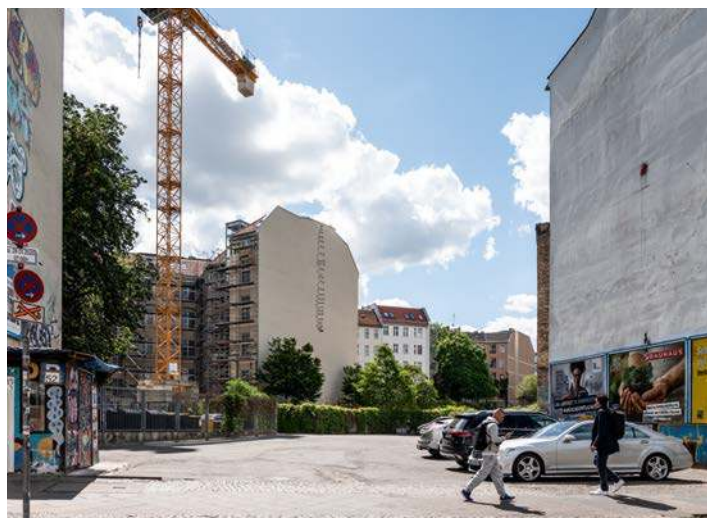
KINDER- UND FAMILIENZENTRUM KARL-MARX-STRASSE 52

Wieder auf der Tagesordnung

Schon seit vielen Jahren wird die Baulücke in der Karl-Marx-Straße 52 von einem Pächter als Parkplatz genutzt. Städtebaulich ist dieser Zustand unbefriedigend. So wurde bereits 2011 von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen sowie vom Bezirk festgelegt, hier in zentraler Lage ein Kinder- und Familienzentrum zu errichten. Dieses soll unterschiedliche Angebote für Kinder und Eltern unter einem Dach vereinen. Dieses Sanierungsziel wurde inzwischen mit einem Bebauungsplan rechtlich gesichert. Demnach soll die Baulücke mit einem bis zu sechsgeschossigen Gebäude geschlossen werden, das ausschließlich für Gemeinbedarfszwecke, also Einrichtungen für Kinder- und Familien, genutzt werden darf. Das Grundstück gehörte aber privaten Eigentümern, die zunächst andere Pläne hatten. Erst im Sommer 2019 ist es endlich gelungen, das Grundstück für das Land Berlin mit Städtebauförderungsmitteln zu erwerben.

Dies war der Startschuss für die Wiederaufnahme der Planungen. Nachdem fast neun Jahre seit den ersten Planungen vergangen sind, musste das Jugendamt die Bedarfe noch einmal aktualisieren und prüfen. Familienzentrum und Familiencafé sowie eine Kita bleiben die zentralen Nutzungen im Gebäude. Zusätzlich soll eine Familienberatungsstelle und der Kinder- und Jugendpsychiatrische Dienst Nord-Neukölln einziehen. Auch die Aktualisierung der 2011 erstellten Machbarkeitsstudie wird demnächst beauftragt. Damit der Bezirk

Finanzierungsmittel aus der Städtebauförderung beantragen kann, müssen die voraussichtlichen Gesamtkosten und Nutzflächen des Neubaus neu ermittelt werden. Außerdem muss der Bezirk noch einen Träger und Betreiber für das Gebäude und die Einrichtungen finden. Die weiteren Planungen und der Zeitplan sollen gemeinsam mit dem künftigen Träger ausgearbeitet werden. Es wird also noch ein paar Jahre dauern, bis es mit dem Bauen losgehen kann.



Auf der Fläche des Parkplatzes soll ein Kinder- und Familienzentrum entstehen

UNTERSTÜTZUNG DER BÜRGERBETEILIGUNG

Nicht nur im Sanierungsgebiet

Das Bezirksamt Neukölln hat eine Koordinierungsstelle für Bürgerbeteiligung und Engagement eingerichtet, die derzeit noch im Aufbau ist. Die Internetseite der Koordinierungsstelle wird künftig eine Übersicht bieten, wie alle in Neukölln lebenden Menschen und Interessierte aktiv werden und den Bezirk mitgestalten können. Die von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen initiierten „Leitlinien für Bürgerbeteiligung“ wurden vom Berliner Senat im September 2019 beschlossen. Das Bezirksamt will mit der Einrichtung der Koordinierungsstelle nun die Umsetzung der Leitlinien für Bürgerbeteiligung im Bezirk sichern.

→ www.leitlinien-beteiligung.berlin.de

Neues gibt es auch zum Thema Beteiligung im Sanierungsgebiet. Da das Beteiligungsgremium Sonnenallee durch den Rücktritt des überwiegenden Teils der gewählten Mitglieder nicht mehr beschluss- und arbeitsfähig ist, soll der regelmäßige Austausch zum Geschehen im Sanierungsgebietsteil Sonnenallee jetzt in verändertem Format weiter gewährleistet werden. Nähere Informationen erhalten Sie auf der Internetseite des Sanierungsgebiets:

→ www.kms-sonne.de/beteiligungsgremium



BAUBEGINN AN DER REUTERSTRASSE 10

Blueberry Inn und Käpt'n-Blaubär-Spielplatz entstehen neu

Damit an der Reuterstraße 10 das neue Blueberry Inn und ein größerer Spielplatz mit mehr Platz für Kinder und Jugendliche entstehen können, rücken zunächst die Bagger an. Der beliebte Treffpunkt muss daher leider Anfang Juli bis voraussichtlich 2023 schließen. Für den Jugendclub steht in der Zwischenzeit auf dem Flachdach des Bunkers an der Mainzer Straße ein mobiler Container als Ersatz bereit. Nebenan, auf dem Boddinspielplatz, kann dann auch das ein oder andere Loch gebuddelt werden, bevor sich die Kinder nach Abschluss der Bauarbeiten wieder auf dem neuen Käpt'n-Blaubär-Spielplatz austoben können.

→ www.kms-sonne.de/blueberry-inn



BLEIBEN SIE AUF DEM LAUFENDEN

Aktuelle Informationen auf www.kms-sonne.de

Auf unserer Internetseite www.kms-sonne.de informieren wir Sie jederzeit umfassend zu allen Neuigkeiten rund um das Lebendige Zentrum und Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße/Sonnenallee. Neben den aktuellen Informationen zu allen laufenden Projekten im Sanierungsgebiet können Sie die rechtlichen Grundlagen und Hilfestellungen zur Sanierung abrufen, Ansprechpartner kontaktieren, und sich – bei einem entsprechenden Anlass – an der Planung beteiligen. Auch die Sanierungszeitung KARLSON und das Magazin BROADWAY NEUKÖLLN der [Aktion! Karl-Marx-Straße] stehen auf der Internetseite als Online-Ausgaben zur Verfügung.

→ www.kms-sonne.de



Kontakte

Bezirksamt Neukölln – Fachbereich Stadtplanung

Karl-Marx-Straße 83 | 12040 Berlin
Gruppenleiter | Oliver Türk | Tel.: 030. 90239. 2517
E-Mail: stadtplanung@bezirksamt-neukoelln.de

→ Für den Gebietsteil Karl-Marx-Straße
Dirk Faulenbach | Tel.: 030. 90239. 2153
Thomas Fenske | Tel.: 030. 90239. 1278

→ Für den Gebietsteil Sonnenallee
Torsten Kasat | Tel.: 030. 90239. 3305
Alexander Tölle | Tel.: 030. 90239. 2186

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, IV C 32

Württembergische Straße 6 | 10707 Berlin
Anke Heutling | Tel.: 030. 90139. 4914
E-Mail: anke.heutling@sensw.berlin.de

BSG mbH | Sanierungsbeauftragte des Landes Berlin

Karl-Marx-Straße 117 | 12043 Berlin
Kerstin Schmiedeknecht | David Fritz | Nestor Martínez
Tel.: 030. 6859 8771 | E-Mail: kms@bsgmbh.com

Citymanagement der [Aktion! Karl-Marx-Straße]

Richardstraße 5 | 12043 Berlin
Susann Liepe | Tina Steinke | Katharina Knaus
Tel.: 030. 2219 7293 | E-Mail: cm@aktion-kms.de

raumscrip + Bergsee, blau

Schwedter Straße 34a | 10435 Berlin
Stephanie Otto | Patrick Voigt
Tel.: 030. 892085.14 | E-Mail: kms@raumscrip.de

Treffen Gebietsteil Sonnenallee

Die Vorhaben im Gebietsteil Sonnenallee werden in der Regel jeden 4. Montag im Monat um 19 Uhr in der Richardstr. 5 besprochen.

Stand Juni 2020: Aufgrund der Corona-Pandemie kann es zu Änderungen kommen. Bitte informieren Sie sich unter www.kms-sonne.de/beteiligungsgremium

Lenkungsgruppe der [Aktion! Karl-Marx-Straße]

E-Mail: lenkungsgruppe@aktion-kms.de
Die Lenkungsgruppe trifft sich in der Regel jeden 2. Dienstag im Monat um 19 Uhr im Büro der [Aktion! Karl-Marx-Straße].
Stand Juni 2020: Aufgrund der Corona-Pandemie kann es zu Änderungen kommen. Bitte informieren Sie sich unter www.kms-sonne.de/lenkungsgruppe

Abbildungen:

Das Titelbild zeigt Radfahrerinnen auf der Donaustraße in Neukölln.
Titel, S. 2, 15 © Susanne Tessa Müller | S. 3, 4, 5, 8, 9, 11 u.l. 12, 13, 14, 17, 18, 19 © Bergsee, blau | S. 10, 11 © Museum Neukölln | S. 11 u.r. © Landesbibliothek Berlin | S. 19 © Partner und Partner Architekten

Mieterberatung

Die Beratungszeiten sind Dienstag 16-18 Uhr und Donnerstag 18-20 Uhr im Büro der [Aktion! Karl-Marx-Straße], Richardstraße 5, 12043 Berlin

Terminvereinbarungen sind nicht erforderlich, aber möglich unter Tel.: 030. 694 26 22. Es beraten die Rechtsanwält*innen Herr Althoff, Herr Hersch, Herr Poggemann, Herr Poschmann und Frau Roßmann

Stand Juni 2020: Aufgrund der Corona-Pandemie finden die Beratungen bis auf weiteres nur telefonisch statt. Bitte informieren Sie sich unter www.kms-sonne.de/mieterberatung

Impressum

Herausgeber: Bezirksamt Neukölln von Berlin, Fachbereich Stadtplanung

Konzept, Steuerung, Redaktion: raumscrip

Gestaltung: Bergsee, blau

Produktion: Möller Druck und Verlag GmbH

Ausgabe: 2020/2021 (Stand: Juni 2020)



Die Sanierungszeitung KARLSON ist ein wichtiger Baustein der Öffentlichkeitsarbeit für das Aktive Zentrum und Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße/Sonnenallee. Sie erscheint seit 2014 einmal im Jahr und informiert über die Grundlagen und Fortschritte der Sanierung. Adressaten sind vor allem Eigentümer*innen, Bewohner*innen und die Gewerbetreibenden im Gebiet. Alle bisher erschienenen Ausgaben können weiterhin bezogen werden.

Kontakt: kms@raumscrip.de, Tel. 030. 89 20 85 14
oder als Download unter www.kms-sonne.de/karlson