



Ausgabe
2023 erscheint
jährlich

NEUKÖLLN

KARL-MARX-STRAßE
SONNENALLEE

KARLSON

SANIERUNGSZEITUNG

November 2023 | Ausgabe Nr.10

Seiten 3 – 5

**Langsamer, leiser, verträglicher
Was beruhigt den Verkehr?**

Seiten 6 – 8

**Machbarkeitsstudie zur
Umgestaltung der Elbestraße**

Seiten 9 – 11

**Vorstudie Weichselstraße
Drei Varianten für die Umgestaltung**

GRUSSWORT



Liebe Leser*innen,

mit dieser nunmehr 10. Ausgabe der Sanierungszeitung KARLSON informieren wir Sie wieder über aktuelle Sanierungsvorhaben und -planungen im Lebendigen Zentrum und Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße / Sonnenallee im Bezirk.

Einen besonderen inhaltlichen Schwerpunkt dieses KARLSON bilden die Themen Verkehr und Mobilität. Im Frühjahr 2023 hat der Bezirk zwei vorbereitende Studien für die Umgestaltung der Elbestraße und der Weichselstraße in Auftrag gegeben. Insbesondere der Fuß- und Radverkehr, Barrierefreiheit, öffentliches Grün und die Aufenthaltsqualität vor Ort sollen auf diese Weise

verbessert werden. Ganz aktuell fanden dazu im November 2023 die öffentlichen Beteiligungsveranstaltungen statt, deren Ergebnisse nun in die fachliche Vorbereitung der konkreten Planungen einfließen werden. Ich freue mich über das rege Interesse aus der Anwohnerschaft, das Lebendige Zentrum und Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße / Sonnenallee zum Wohle aller mitzugestalten.

Diese eben genannten Sanierungsprojekte schließen konsequent an die Arbeit der letzten Jahre an: Radrouten werden komfortabler und zunehmend miteinander verknüpft, die Verkehrssicherheit – gerade für die schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen – verbessert und nicht zuletzt damit die Wohn- und Lebensqualität in den Quartiersstraßen gestärkt. Um das Zusammenspiel von verkehrsberuhigenden und -lenkenden Maßnahmen noch besser nachvollziehen zu können, wird in dem übergreifenden Artikel „Langsamer, leiser, verträglicher – Was beruhigt den Verkehr?“ ein Überblick über mögliche gestalterische und verkehrsrechtliche Eingriffe im Straßenraum gegeben. Dazu werden auch viele der bereits in diesem Sinne umgesetzten Maßnahmen im Sanierungsgebiet beschrieben.

Auch der historische Artikel zur Entwicklung der Sonnenallee streift das Thema Verkehr. So zeigt sich an der Sonnenallee, wie sich die ab Ende des 19. Jahrhunderts planmäßig angelegte Straßenachse zur Erschließung der neuen Stadterweiterungsgebiete in der damaligen Gemeinde Rixdorf immer weiter verlängerte.

Weitere Artikel befassen sich mit der Umsetzung des Verkehrskonzepts Reuterkiez sowie mit der in Arbeit befindlichen Fortschreibung der Sanierungsziele. Ein Fokus der Fortschreibung liegt dabei auf den Themenfeldern Klimaschutz und Klimafolgenanpassung, da die Klimaerwärmung neue Anforderungen an die Gestaltung der Stadträume und damit auch an die Stadterneuerung stellt. Dementsprechend verfolgt auch die Städtebauförderung Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung in den Quartieren als Querschnittsziel. Und damit schließt sich der Kreis zu den anfangs genannten Beteiligungsprojekten, denn die Verbesserung der Standortbedingungen für unsere Straßenbäume und die Schaffung zusätzlicher Grün- und Versickerungsflächen im Straßenraum ist eine weitere Hauptaufgabe bei den aktuellen Straßenplanungen für die Elbe- und Weichselstraße wie für andere künftige Umbauvorhaben.

Viel Freude beim Lesen und Entdecken!

Jochen Biedermann
Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung,
Umwelt und Verkehr

Die Maßnahmen im Lebendigen Zentrum und Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße / Sonnenallee werden durch das Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren und Quartiere“ gefördert. Die Städtebauförderung wird durch Mittel des Bundes und der Länder finanziert.

LANGSAMER, LEISER, VERTRÄGLICHER

Was beruhigt den Verkehr?

Die Wohn- und Lebensqualität in Stadtteilen und Kiezen hängt eng mit dem dort vorhandenen Verkehr zusammen. Der öffentliche Raum, der Straßen und Plätze einschließt, ist begrenzt. Er ist nicht für die Verkehrsströme ausgelegt, die sich heutzutage mal mehr mal weniger stockend durch die Straßen bewegen. Wenn gleich sich motorisierter sowie Fuß- und Radverkehr den Straßenraum teilen müssen, so ist festzustellen, dass der motorisierte Individualverkehr im Verhältnis aller Verkehrsformen den meisten Platz beansprucht, gesundheitsschädlichen Feinstaub ausstößt und den größten Lärm produziert.

Ein wichtiges Ziel im Sanierungsgebiet ist es daher, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung oder -verlagerung zu ergreifen, um die Kieze zu entlasten. Entsprechende Festlegungen wurden auch im Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) verankert. Damit eng verbunden sind Fragen der Verkehrssicherheit und der Reduzierung von Umweltbelastungen. In diesem Artikel geben wir einen kurzen Überblick über mögliche Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und -lenkung. Wir stellen darüber hinaus bereits umgesetzte Maßnahmen der Verkehrsberuhigung im Sanierungsgebiet vor. Über aktuelle Planungen und Umgestaltungen wie z. B. der Weichsel-,

Elbe- und Weserstraße berichten wir in weiteren Artikeln. Dabei ist zu beachten, dass sich die Anforderungen an Umbaumaßnahmen im Straßenraum stetig verändert haben und komplexer geworden sind. Dies zeigt sich auch im zeitlichen Vergleich von Straßenumbauten, z. B. der Umsetzung eines Projekts wie der Isar- und Neckarstraße gegenüber dem aktuell geplanten Umbau der Elbe- oder der Weichselstraße. Mittlerweile haben bauliche Maßnahmen für Klimaschutz und -anpassung, etwa in Form von Versickerungsmulden, vergrößerten Baumscheiben oder Vegetationsflächen, einen wesentlich höheren Stellenwert.



ALFRED-SCHOLZ-PLATZ

Im April 2014 wurde der Alfred-Scholz-Platz als Herzstück der Karl-Marx-Straße eröffnet. Vor seinem Umbau hieß der Platz noch „Platz der Stadt Hof“ und glich eher einem verbreiterten Gehweg. Der Platz wurde nach Süden bis zur Richardstraße deutlich erweitert. Für Aufenthaltsqualität sorgen Sitzmöbel, die Pflanzung zehn neuer Bäume sowie die alte Platane. Durch

die Sperrung der Durchfahrt zur Karl-Marx-Straße wurde ein neuer Stadtplatz geschaffen, der mit kleineren Veranstaltungen bespielt werden kann oder einfach zum Verweilen und Austausch einlädt. Im Zuge der Umgestaltung wurden auch die Ganghofer- und die Richardstraße entsprechend baulich angepasst und die Verkehrsführung geändert.

NECKAR- UND ISARSTRASSE

Die Isar- und Neckarstraße zwischen Karl-Marx- und Bodinstraße wurden von 2015 bis 2016 als verkehrsberuhigter Bereich hergerichtet. Die Fahrbahn wurde auf das Niveau der Fußwege angehoben und so durch veränderte Anordnung der Kfz-Stellplätze, Abgrenzung von Aufenthaltsbereichen durch Poller, ergänzenden Baumbestand und Straßenmöblierung eine Mischfläche mit besserer Aufenthaltsqualität geschaffen. Die Anlage von Vegetations- und Versickerungsflächen haben hier in der Planung noch keine Rolle gespielt. Die Maßnahme stand im Zusammenhang mit der Anlage der Kindl-Treppe als neuem Zugang zum Kindl-Gelände. In der übrigen Neckarstraße wurde der Straßenraum durch kleinere Maßnahmen wie Gehwegvorstreckungen verbessert.



GEHWEGVORSTRECKUNGEN

Gehwegvorstreckungen bezeichnen bauliche Maßnahmen, die den Gehweg stellenweise verbreitern und umgekehrt damit die Fahrbahnbreite verringern. Der Verkehr wird verlangsamt, die Sicht für alle verbessert und die Überquerung der Straße erleichtert. Gehwegvorstreckungen werden häufig an Kreuzungen und kritischen Übergängen, z. B. an Schulen, gebaut.

MODALE FILTER

Der Begriff „Modaler Filter“ bezeichnet Durchfahrtsperren für bestimmte Verkehrsmittel, in der Regel für den motorisierten Verkehr. Entsprechende Hindernisse können Poller (Pfostensperren), bauliche Mittelstreifen oder auch Blumenkübel sein. Ein Modaler Filter in Form einer Diagonalsperre z. B. teilt eine Kreuzung durch solche Hindernisse diagonal und führt den motorisierten Verkehr um die Ecke, während der Rad- und Fußverkehr in der Regel weiter in alle Richtungen möglich ist. Eine Quersperre kann eine Straße für bestimmte Verkehrsmittel in eine Stichstraße umwan-

deln. Überdies sind Poller meist für Rettungsfahrzeuge herausnehmbar. Modale Filter werden besonders häufig in sogenannten Kiezblocks und verkehrsberuhigten Bereichen eingerichtet, mit dem Ziel, den Durchgangsverkehr zu unterbinden.

KIEZBLOCKS

Ein Kiezblock bezeichnet ein Wohngebiet ohne Kfz-Durchgangsverkehr. Erreicht wird dies durch Maßnahmen wie Durchfahrtsperren, Einbahnstraßen und/oder Tempolimits. Der Hauptverkehr wiederum wird auf die Hauptstraßen geleitet. Alle Gebäude in den Kiezblocks bleiben jedoch weiterhin – auch für Rettungs-, Liefer- und Versorgungsfahrzeuge – erreichbar. Die Einrichtung von Kiezblocks in Berlin ist ein vergleichsweise junges Konzept und folgt unter anderem dem Vorbild der spanischen Stadt Barcelona. Diese hat mit dem Prinzip der Superblocks aufgezeigt, wie innerstädtische Quartiere vom Durchgangsverkehr entlastet und zugleich neue Aufenthaltsflächen geschaffen werden können.



WEICHSELSTRASSE HÖHE WEICHSELPLATZ

Die Weichselstraße wurde bereits 2016 im nördlichen Abschnitt am Weichselplatz für eine bessere Befahrbarkeit für Radfahrende asphaltiert. Zusätzlich wurden die Gehwege verbreitert und zwei neue Querungsmöglichkeiten geschaffen, um die Grünfläche besser erreichen zu können. Die Gehwegverbreiterung konnte durch die Anordnung der Stellplätze in Längsrichtung entlang der Weichselstraße ermöglicht werden. An der Kreuzung Fuldastraße wurde der Gehweg aufgeweitet und die Fahrbahn verengt, um den Übergang zum Weichselplatz zu erleichtern. Dieser Abschnitt wurde nachträglich als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Auch für den weiteren Umbau der Weichselstraße wird eine Verbesserung der Nutzbarkeit für den Fahrrad- wie Fußverkehr angestrebt, wobei jetzt noch verstärkt die Anforderungen der Regenwasserversickerung die künftige Gestaltung beeinflussen werden (vgl. Artikel Seite 9).



DONAUSTRASSE

Die Donaustraße wurde zwischen 2018 und 2020 umgebaut. Dabei wurden in den noch vorhandenen Kopfsteinpflasterbereichen die mittlere Fahrbahn zwischen Anzengruber- und Reuterstraße / Pannierstraße asphaltiert und so für den Fahrradverkehr besser benutzbar gemacht. Durch neue Gehwegvorstreckungen an den Kreuzungen kann die Donaustraße nun besser und sicherer zu Fuß überquert werden. Darüber hinaus wurde vor der Rixdorfer Schule durch die Einengung und Verschwenkung der Fahrbahn sowie den Verzicht auf Kfz-Stellplätze zugunsten breiterer Gehwege der Schulweg für die Kinder sicherer gestaltet und mehr Platz zum Aufenthalt vor der Schule geschaffen.

VERKEHRSBERUHIGTER BEREICH

In einem ausgewiesenen verkehrsberuhigten Bereich darf der Fußverkehr durch den Fahrzeugverkehr – motorisiert wie nicht-motorisiert – weder gefährdet noch behindert werden. Die entsprechend gekennzeichneten Straßen haben meist nur eine Aufenthalts- und Erschließungsfunktion. Durch bauliche Maßnahmen wie Aufpflasterungen, Blumenkübel und Sitzbereiche, wechselseitige Kfz- und Radstellplatzflächen u.ä. wird in der Regel das klassische Straßenbild mit Gehwegen und Fahrbahnen aufgelöst. Zudem wird die Einhaltung der maximal erlaubten Schrittgeschwindigkeit unterstützt.

FAHRRADSTRASSEN

In einer ausgeschilderten Fahrradstraße ist die Fahrbahn ausschließlich oder vor allem für den Radverkehr vorgesehen – das heißt, der Radverkehr darf hier weder gefährdet noch behindert werden und genießt in der Regel an Kreuzungen Vorfahrt; auch ist das Nebeneinanderfahren erlaubt. Andere Fahrzeuge dürfen die Straße in der Regel nur dann benutzen, wenn dies ausdrück-

lich gekennzeichnet ist. Erlaubt wird dies zumeist aber nur für den Anliegerverkehr.

PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG

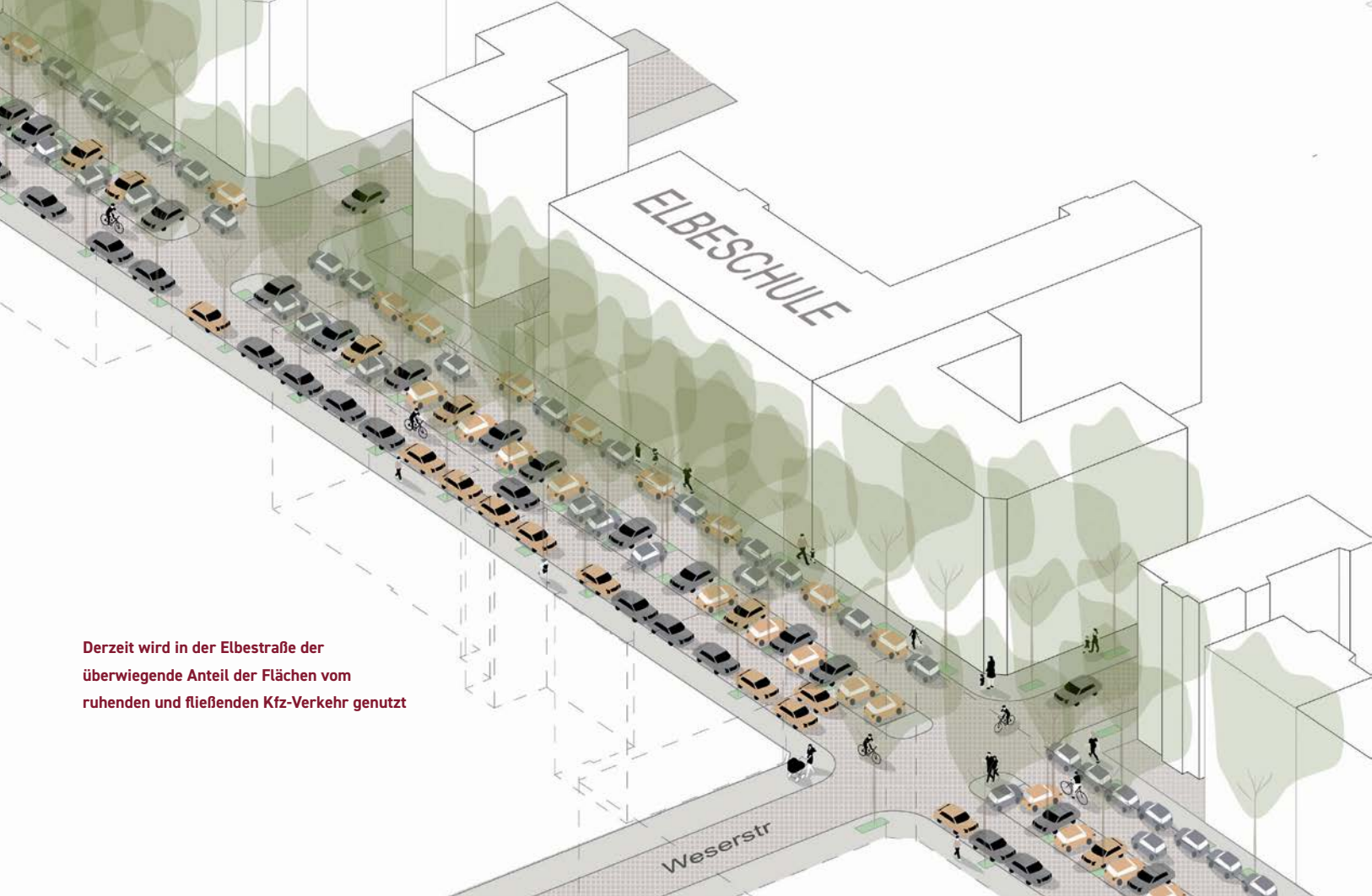
Mit der Parkraumbewirtschaftung wird der vorhandene Parkraum im öffentlichen Straßenraum organisiert und gesteuert – vor allem dort, wo die Zahl der parkplatzsuchenden Fahrzeuge die verfügbaren Plätze übersteigt. Parkraumbewirtschaftung stellt an sich kein Mittel der Verkehrsberuhigung dar. Durch das gebührenpflichtige Parken wird aber die Nachfrage reduziert und damit der Parksuchverkehr verringert, womit auch geringere Lärm- und Umweltbelastungen in Quartieren abseits der Hauptstraßen einhergehen. Anwohnende finden gleichzeitig leichter einen Parkplatz und müssen dafür in der Regel eine deutlich geringere Gebühr als Ortsfremde entrichten. Im Norden Neuköllns werden derzeit entsprechende Zonen eingerichtet. Den Anfang markiert der Reuterkiez zwischen Kottbusser Damm, Maybachufer, Pannierstraße und Sonnenallee.

Stephanie Otto

WEIGANDUFER

Von 2019 bis 2020 wurde das Weigandufer zwischen Fulda- und Innstraße umgestaltet und die Straße Weigandufer zu einer Fahrradstraße umgewidmet. Der Straßenabschnitt zwischen Wildenbruch- und Innstraße wurde für den Kfz-Verkehr geschlossen und durch Poller abgesichert. Die Fahrbahn wurde hier zugunsten breiter Radwege und Vegetationsflächen zurückgebaut. Um die verkehrliche Situation sowohl für den Rad- als auch den Fußverkehr weiter zu verbessern, wurde an der Kreuzung Weigandufer/ Wildenbruchstraße eine Mittelinsel eingebaut und ein Zebrastreifen angelegt. Da auch nach Einrichtung der Fahrradstraße im Abschnitt zwischen Wildenbruch- und Fuldastraße immer noch zu viele Autos fuhren, wurde der ursprünglich nur für die Dauer der Bauarbeiten vorgesehene Einrichtungsverkehr von der Elbe zur Wildenbruchstraße dauerhaft beibehalten.



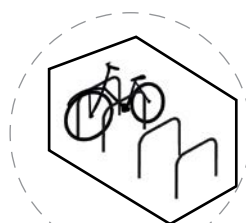


Derzeit wird in der Elbestraße der überwiegende Anteil der Flächen vom ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr genutzt

MACHBARKEITSSTUDIE ZUR UMGESTALTUNG DER ELBESTRASSE

Wie wird die Elbestraße attraktiv für Fuß- und Radverkehr?

Zur Vorbereitung der geplanten Umgestaltung der Elbestraße wurde im Mai 2023 vom Bezirk Neukölln die Erstellung einer Machbarkeitsstudie beauftragt. Ziel ist es zu untersuchen, wie die Elbestraße zu einem besonders für den Fuß- und Radverkehr attraktiven und klimangepassten Stadtraum umgestaltet werden kann.

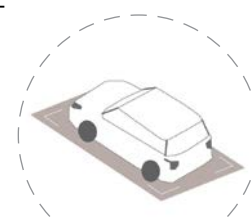


derzeit
26 Fahrradstellplätze

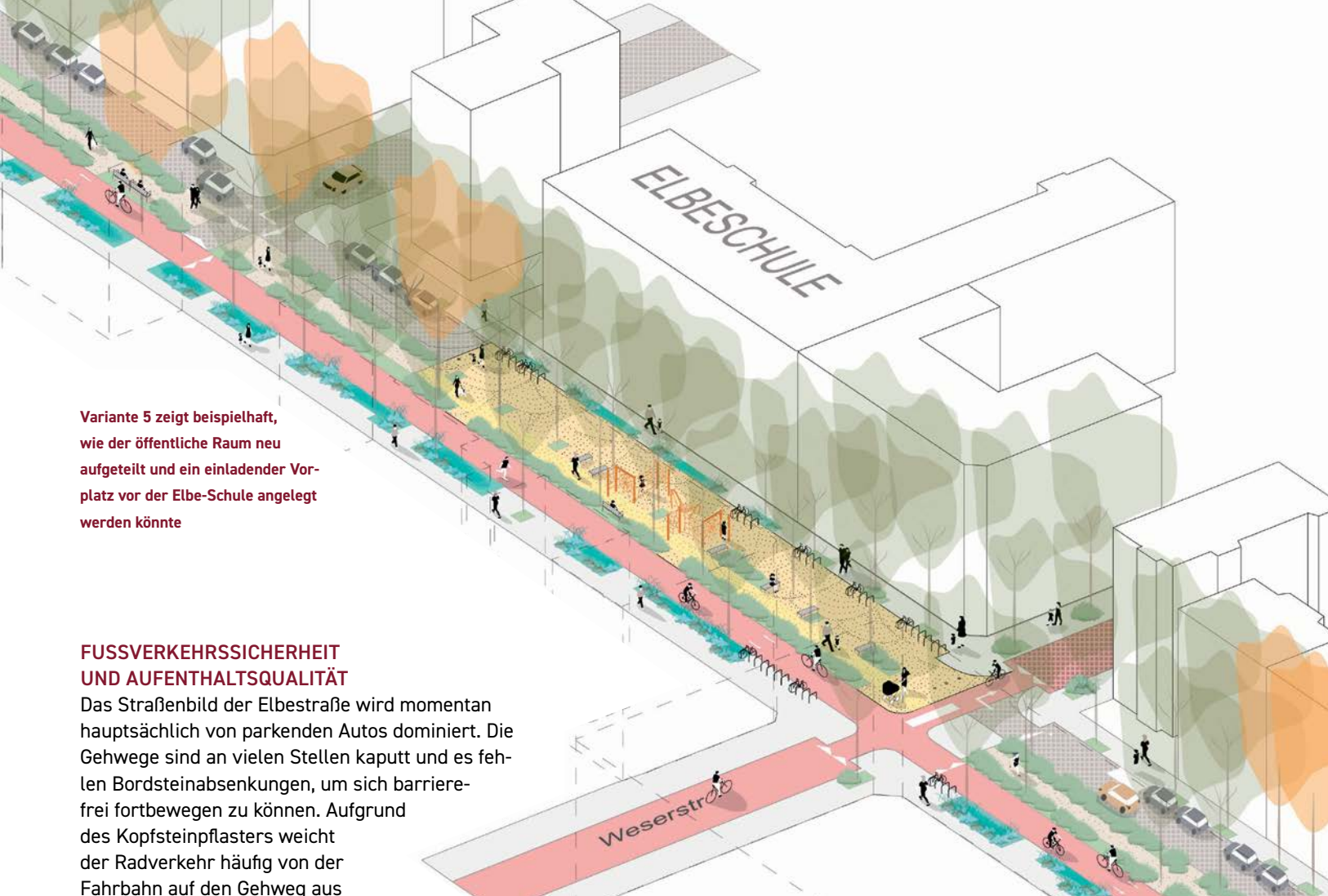
Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) hat im Jahr 2021 die Elbestraße als eines von insgesamt zwölf Berliner Modellprojekten für den Fußverkehr ausgewiesen, die für den Fußverkehr beispielhafte Lösungsansätze für die Mobilitätswende aufzeigen sollen. Aus Sicht der Stadtentwicklung muss ein Umbau der Elbestraße darüber hinaus dem besonderen Querschnitt und Erscheinungsbild des Straßenraums gerecht werden, der historisch durch die

baumbestandene Mittelpromenade repräsentativ gestaltet wurde (vgl. Artikel S. 12). Zweitens muss der Umbau die zahlreichen Funktionsmängel insbesondere für Anlieger und Radverkehrsteilnehmende mindern. Drittens ist die Elbestraße ein Teilabschnitt der Radvorrangroute von Treptow nach Tempelhof im Radverkehrsnetz Berlin, womit bestimmte Qualitätsstandards zu berücksichtigen sind. Dazu kommen die wachsenden Anforderungen an einen grünen und klimagerechten, vor allem hitzeangepassten und wassersensiblen, Stadtraum.

Den Zuschlag zur Erarbeitung der Machbarkeitsstudie erhielt das Büro bgmr Landschaftsarchitekten in Kooperation mit zwei weiteren Büros – dem Stadt- und Verkehrsplanungsbüro GRUPPE PLANWERK und dem Ingenieurbüro Sieker. Auf Grundlage einer umfassenden Bestandsanalyse wurden dabei zunächst Gestaltungsmöglichkeiten in fünf Varianten entworfen, deren Rahmenbedingungen und Prinzipien nachfolgend näher erläutert werden.



derzeit
292 Parkplätze



Variante 5 zeigt beispielhaft, wie der öffentliche Raum neu aufgeteilt und ein einladender Vorplatz vor der Elbe-Schule angelegt werden könnte

FUSSVERKEHRSSICHERHEIT UND AUFENTHALTSQUALITÄT

Das Straßenbild der Elbestraße wird momentan hauptsächlich von parkenden Autos dominiert. Die Gehwege sind an vielen Stellen kaputt und es fehlen Bordsteinabsenkungen, um sich barrierefrei fortbewegen zu können. Aufgrund des Kopfsteinpflasters weicht der Radverkehr häufig von der Fahrbahn auf den Gehweg aus und provoziert so Konflikte. Auch der

Zugang zur Elbeschule

für die Schulkinder ist nicht gefahrenfrei, wozu auch der Bring- und Abholverkehr mit „Elterntaxis“ beiträgt. Vor der Elbeschule wird in allen Varianten daher zumindest ein aufgepflasterter Bereich (Verbreiterung des Gehwegs vor der Schule zulasten von Kfz-Stellplätzen, Reduzierung der Geschwindigkeit, ggfs. Sperrung) vorgesehen. An Kreuzungen ermöglichen Gehwegvorstreckungen mit Bordsteinabsenkungen oder Aufpflasterungen mehr Sicherheit für den Fußverkehr.



**zukünftig
96 bis 112**

Fahrradstellplätze

Darüber hinaus werden verschiedene Bereiche als Spiel- und Begegnungszonen vorgeschlagen.

RADVORRANGROUTE

Die Radvorrangroute wird als getrennte Trasse auf einer der beiden Fahrbahnen geführt – in einer der Varianten auch auf der Mittelpromenade. Die Zufahrt zu Grundstücken bleibt dabei gewährleistet. Die jeweils andere Fahrbahn dient weiter dem Kfz-Verkehr. Die Anbindung über den Neuköllner Schifffahrtskanal hinweg zur Bouchéstraße soll über eine Fuß- und Radverkehrsbrücke erfolgen; die Querung der Sonnenallee durch eine Lichtsignalanlage gesichert werden.

BAUMALLEE

Prägend für die Elbestraße ist die vierreihige Lindenallee mit 137 Bäumen, die überwiegend in den Jahren 1975 bis 1987 gepflanzt wurden. Diese leiden jedoch vielfach unter den gegenwärtig zu kleinen Baumscheiben und dem zu geringen Abstand zu den parkenden Kfz. Der Mittelstreifen wird daher zugunsten der Vegetationsflächen beidseitig verbreitert und als baumbestan-

dene Fuß- bzw. auch Radpromenade erlebbar sein. In den übrigen Bereichen werden zumindest Baumscheibenvergrößerungen vorgesehen.

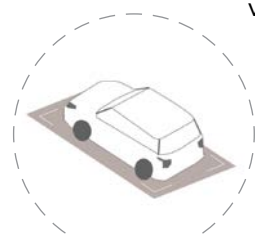
REGENWASSERBEWIRTSCHAFTUNG

Das Berliner Wassergesetz (BWG) fordert u. a. bei der Umgestaltung des öffentlichen Raums die Anlage von Versickerungsflächen für das Regenwasser, damit dieses nicht mehr in die Kanalisation eingeleitet werden muss. Hierzu sind technische Rahmenbedingungen zu beachten, wie zum Beispiel Mindestbreiten für Mulden oder Leitungsabstände – vor allem zum Misch- und Trinkwasser.

Zur Vermeidung von Konflikten mit den

Bestandsleitungen ist in der Elbestraße die Anlage dieser Versickerungsflächen entlang eines Streifens am

jetzigen westlichen Fahrbahnrand sinnvoll. Vorgeschlagen wird die Anlage von Tiefbeeten mit geringerem Flächenbedarf, welche die Versickerung zwischen den Bestandsbäumen ermöglichen. In diesem Streifen können abschnittsweise auch versiegelte Bereiche z.B. für Kfz- oder Radstellplätze oder Aufenthaltsflächen vorgesehen werden.

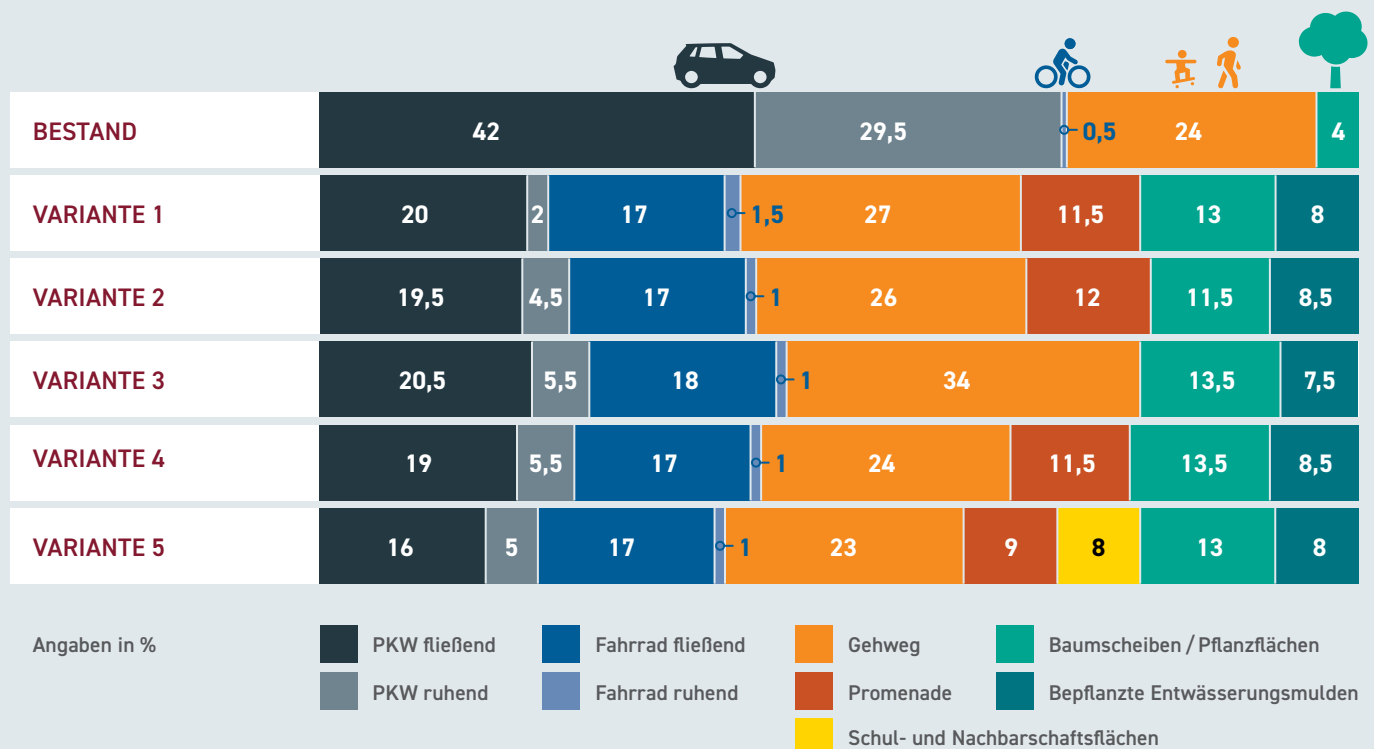


**zukünftig
19 bis 52
Parkplätze**



**zukünftig
12 bis 16 neue
Baumpflanzungen**

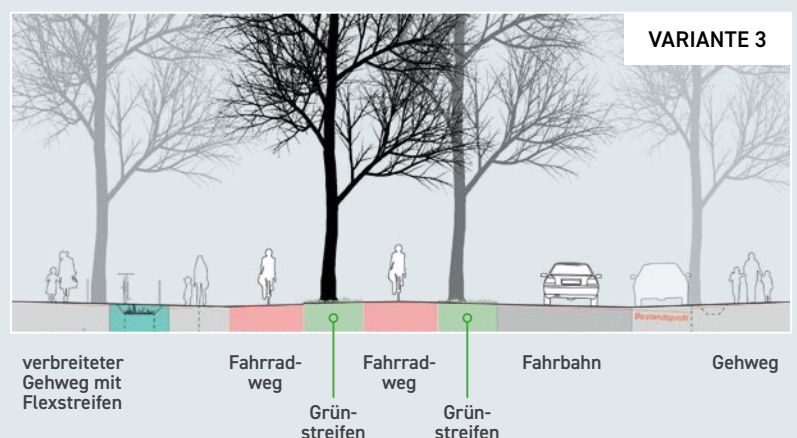
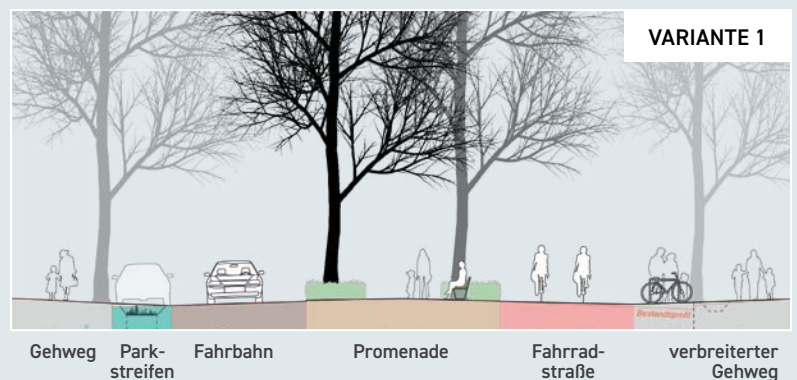
AUFTEILUNG DER VERKEHRSFLÄCHEN IM VERGLEICH DER VARIANTEN



Die Vielfalt der Umsetzungsmöglichkeiten im Straßenraum der Elbestraße zeigen darauf aufbauend die jetzt erarbeiteten fünf Varianten. An ihnen lassen sich auch die jeweiligen Vorzüge und Nachteile einzelner Lösungen festmachen und gegeneinander abwägen. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Sicht der potenziellen Nutzerinnen und Nutzer dieses Raumes. So fanden bereits auf den Kiezfesten 2022 und 2023 informelle Befragungen von Besucherinnen und Besuchern statt und ebenfalls 2023 eine Straßensafari mit Schulkindern der Elbeschule. Die Bestandsanalyse und die Varianten der Machbarkeitsstudie wurden am 9. November 2023 auf einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt und diskutiert. Danach bestand bis zum 26. November die Möglichkeit, Hinweise online auf dem Berliner Beteiligungsportal mein.berlin.de abzugeben. Alle Rückmeldungen werden derzeit durch die beauftragten Planungsbüros gemeinsam mit dem Bezirk für die Erarbeitung der Vorzugsvariante fachlich bewertet und abgewogen.

Die detaillierten Beschreibungen der Varianten können Sie auf der Internetseite des Fördergebiets www.kms-sonne.de/projekte/elbestrasse einsehen. Dort werden auch alle Neuigkeiten und Inhalte zum Fortgang des Verfahrens veröffentlicht.

Alexander Tölle, Torsten Kasat, Stephanie Otto



Bei Variante 1 wird die Fahrradtrasse auf der östlichen Seite (Schulseite) geführt und die Mittelinsel für den Fußverkehr umgestaltet. Bei Variante 3 wird der Fahrradverkehr in eine Richtung über die Mittelinsel und in der anderen über die Westseite geführt. Auf der Schulseite bliebe die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr mit Parkplätzen erhalten.



VORSTUDIE WEICHSELSTRASSE

Drei Varianten für die Umgestaltung

Die Weichselstraße gehört zu den Straßen mit einem besonderen Erneuerungsbedarf im Sanierungsgebiet, da sie derzeit einen schlechten baulichen Zustand aufweist und weder die Anforderungen an Barrierefreiheit erfüllt, noch mit dem Rad gut befahrbar ist.

Auf Grundlage einer 2022 erfolgten ersten groben Bestandsaufnahme und der Formulierung von Maßnahmezielen in Form eines so genannten Steckbriefs wurde im Frühjahr 2023 vom Bezirk Neukölln die Erstellung einer Vorstudie ausgeschrieben. Beauftragt wurde das Ingenieurbüro Ramboll mit Henning Larsen Landscape, dessen Aufgabe es war, anhand von drei Gestaltungsvarianten die Zielstellung und den Umfang möglicher Maßnahmen zur Umgestaltung der Weichselstraße zu prüfen. Die Weichselstraße soll dabei vor allem für den Fahrradverkehr attraktiv werden. Darüber hinaus sollen die Aufenthaltsqualität, die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit verbessert werden. Zusätzlich ist die Umsetzung von Klimaanpassungsmaßnahmen vorgesehen.

Die Vorstudie untersucht die Weichselstraße von der Karl-Marx- bis zur Pflügerstraße (570 m Länge, ca. 12.000 m² Fläche). Der Abschnitt nördlich davon wurde bereits 2016 im Zuge der Umgestaltung des Weichselplatzes erneuert. Ebenso ausgenommen sind die Kreuzungsbereiche mit der Karl-Marx-, der Donau-, der Weser- und der Pflügerstraße (Weigandufer), die mit Städtebaufördermitteln in den letzten Jahren umgebaut worden sind. Der Kreuzungsbereich Sonnenallee ist als gesonderte Problematik ebenfalls nicht Bestandteil der Studie. Die untersuchten

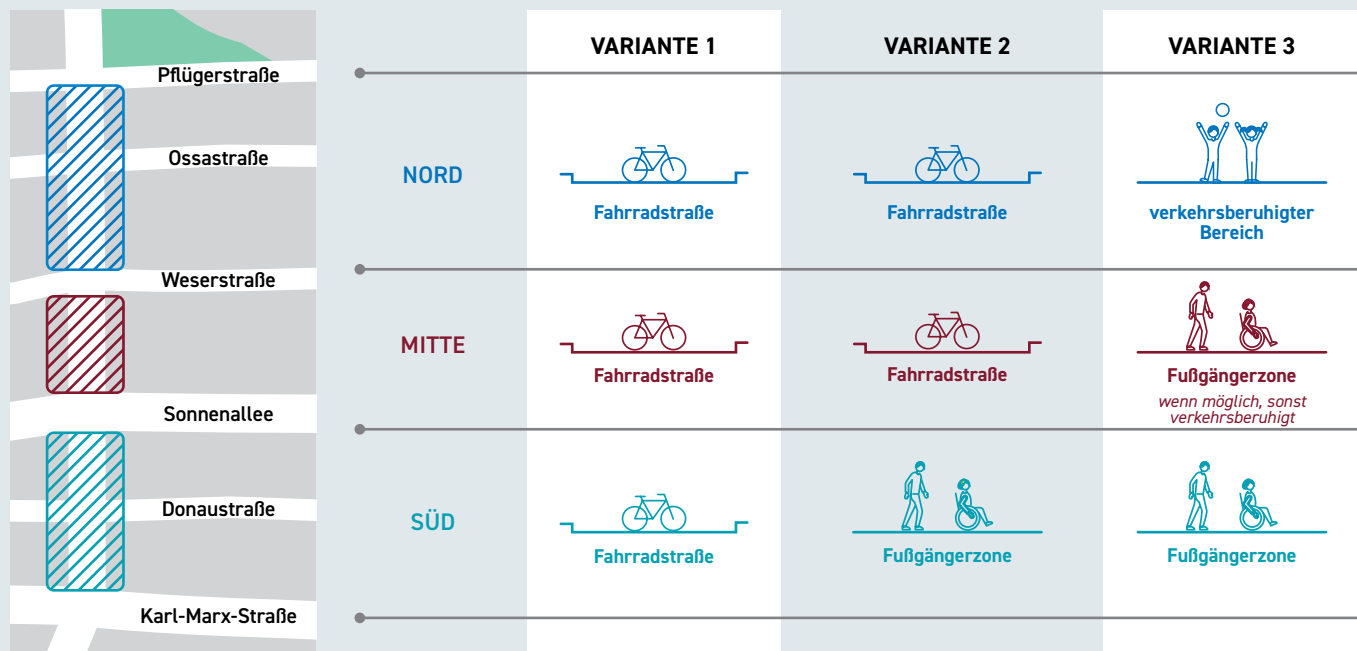
Die Weichselstraße im Kreuzungsbereich Donaustraße

Varianten sind jeweils in die drei Abschnitte Nord (Pflüger- bis Weserstraße), Mitte (Weserstraße bis Sonnenallee) und Süd (Sonnenallee bis Karl-Marx-Straße) gegliedert. Allen drei Varianten gemeinsam ist, dass sich die Anzahl der Kfz-Stellplätze deutlich, wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß, reduziert. Der gewonnene Platz soll stattdessen für Regenwasserversickerungsflä-



Die Gehwege sind vor allem im Bereich der Baumscheiben oft vermüllt

DREI GESTALTUNGSPRINZIPIEN FÜR DIE STRASSENABSCHNITTE DER WEICHELSTRASSE

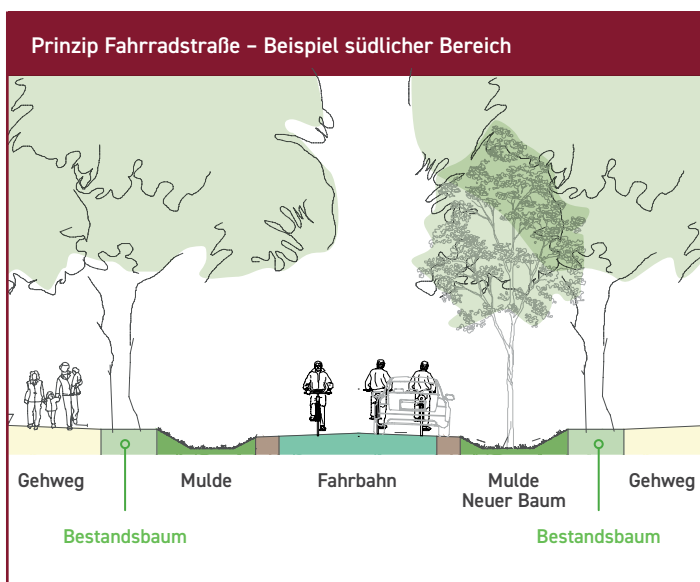


chen, Abstellflächen für Fahrräder und bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit und der sicheren Querung für den Fußverkehr genutzt werden. Der vorhandene Baumbestand bleibt vollständig erhalten und wird durch Neupflanzungen ergänzt. In allen Varianten wird die Fahrbahn im Kreuzungsbereich Ossastraße auf Gehwegniveau angehoben, um die Einfahrtgeschwindigkeit in die Weichselstraße zu reduzieren.

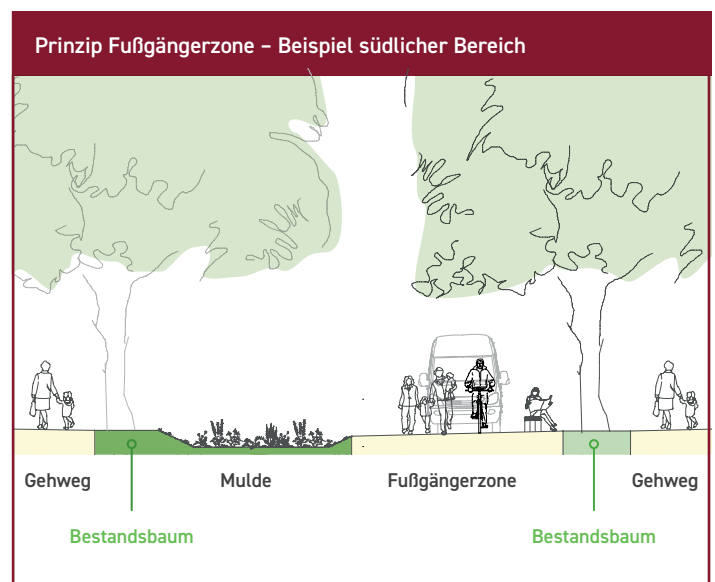
VARIANTE 1: FAHRRADSTRASSE

In dieser Variante wird die Einrichtung und Gestaltung einer durchgängigen Fahrradstraße untersucht, auf der für Anlieger-Kfz die Befahrung weiterhin gestattet ist. Diese Variante wird somit am besten der Tatsache gerecht, dass die Weichselstraße

nördlich der Donaustraße eine Ergänzungsrouten im Berliner Radverkehrsnetz ist. Vorgesehen ist u. a. der Einbau von Fahrbahnanhebungen mit fahrradfreundlichen Rampen – um zu verhindern, dass die zugelassene Höchstgeschwindigkeit überschritten wird. In bestimmten Bereichen der Straße dienen diese Fahrbahnanhebungen auch dazu, die Quermöglichkeiten für den Fußverkehr zu verbessern. Ein Teil der verbliebenen Kfz-Parkstreifen wird tagsüber als Ladezonen für den Lieferverkehr ausgewiesen. Beiderseits der Fahrbahn sieht das Konzept umfangreiche Grünstreifen vor, die als Regenwasserversickerungsflächen genutzt werden. In dieser Variante können besonders gut vorhandene Materialien, wie zum Beispiel das Großsteinpflaster, wiederverwendet werden.



Beim Gestaltungsprinzip Fahrradstraße flankiert beiderseits ein Streifen für Regenwasserversickerung, abschnittsweise auch für Parkplätze oder Fußgängerbereiche, die Fahrbahn



Beim Prinzip Fußgängerzone dient die Straße vorwiegend Aufenthaltszwecken und Grünflächen

VARIANTE 2: FAHRRADSTRASSE UND FUSSGÄNGERZONE

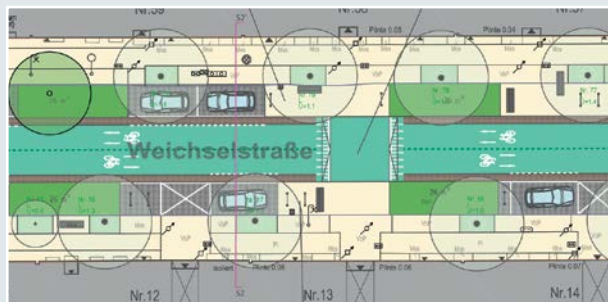
Diese Variante sieht nur zwischen Pflügerstraße und Sonnenallee den Umbau zur Fahrradstraße wie in Variante 1 vor. Der südliche Bereich weiter bis zur Karl-Marx-Straße wird zur Fußgängerzone umgestaltet, die in Schrittgeschwindigkeit auch vom Radverkehr und zu ausgewiesenen Zeiten vom motorisierten Liefer- und Ladeverkehr sowie zu den Grundstücken befahren werden darf. Der Straßenraum kann bei diesem Gestaltungsprinzip vorwiegend für Aufenthaltszwecke und Grünflächen genutzt werden. Dazu gehören beispielsweise mehr Sitzbänke oder auch Flächen für Gastronomie. Bestandsbäume und Neupflanzungen (Bäume und Stauden) würden in die Anlage neuer Versickerungsmulden für das Regenwasser integriert.

VARIANTE 3: FUSSGÄNGER- UND VERKEHRSBERUHGTE ZONE

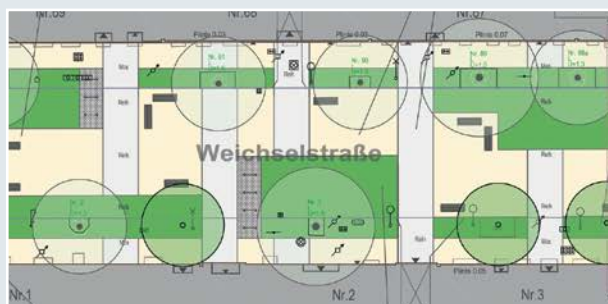
Diese Variante legt durchgängig ihren Schwerpunkt auf die Förderung des Fußverkehrs. Sie sieht einen Umbau der Weichselstraße zur Fußgängerzone wie in Variante 2 vor – jedoch über den südlichen Bereich hinaus bis zur Weserstraße, um auch im mittleren Straßenbereich mehr Grün- und Aufenthaltsflächen zu schaffen. Im nördlichen Bereich entsteht bis zum Weichselplatz ein verkehrsberuhigter Bereich. Dort ist der Kfz- und Fahrradverkehr in Schrittgeschwindigkeit weiterhin erlaubt, ebenso das Parken von Kfz in gekennzeichneten Bereichen. Die Nutzung der Straße als Quartiersraum für Spiel und Begegnung genießt jedoch Vorrang; für Kinderspiel sind z. B. dauerhafte Hüpfspielmarkierungen möglich. In dieser Variante ist somit die gesamte Weichselstraße für den Fahrradverkehr nur in Schrittgeschwindigkeit befahrbar.

Zu den Ergebnissen der Vorstudie findet aktuell ein öffentliches Beteiligungsverfahren statt, das bei Redaktionsschluss noch nicht abgeschlossen war. Im Anschluss daran werden die eingegangenen Hinweise vom Fachbereich Stadtplanung gemeinsam mit dem Straßen- und Grünflächenamt fachlich ausgewertet und abgewogen. Dies bildet die Grundlage für die Entscheidung über den Umfang und die abschließende Zielrichtung der Umbaumaßnahmen. Mit dem Fördermittelgeber, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, muss auf der Grundlage der vom Bezirk bevorzugten Konzeptalternative die Möglichkeit der

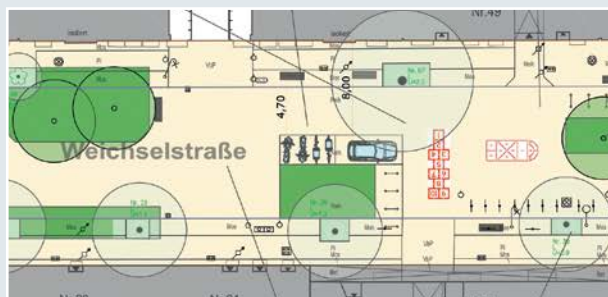
MÖGLICHE AUFTeilUNGEN DES STRASSENRAUMS



Gestaltungsprinzip Fahrradstraße

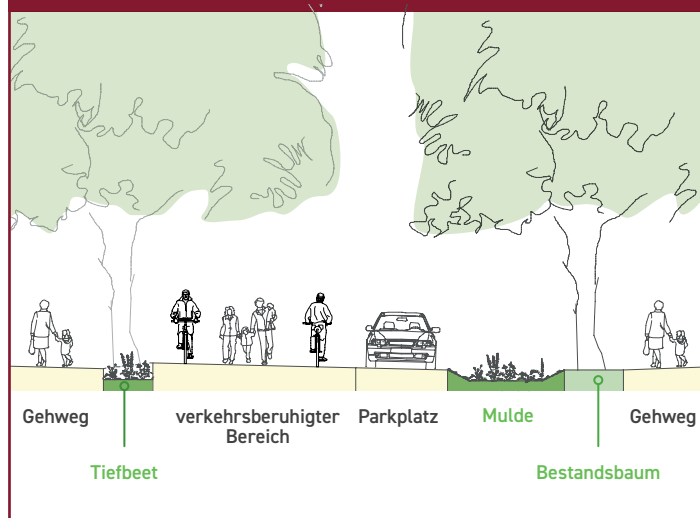


Gestaltungsprinzip Fußgängerzone



Gestaltungsprinzip verkehrsberuhigter Bereich

Prinzip verkehrsberuhigter Bereich – Beispiel nördlicher Bereich



Mit der Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen würden mehr Grün- und Aufenthaltsflächen geschaffen; die Nutzung der Straße als Spiel- und Begegnungsraum hätte Vorrang

Finanzierung durch die Städtebauförderung abgestimmt werden. Ist die Finanzierung gesichert, kann voraussichtlich 2025 die konkrete Entwurfsplanung beginnen. Deren Erarbeitung wird erneut mit einem öffentlichen Beteiligungsverfahren verbunden sein.

Die Ergebnisse der Vorstudie wurden auf einer öffentlichen Veranstaltung am 22. November 2023 präsentiert und zur Diskussion gestellt; bis zum 7. Dezember 2023 können Anregungen und Kritik auch digital über das Beteiligungsportal meinBerlin eingebracht werden. Weitere Informationen erhalten Sie auf der Internetseite des Sanierungsgebiets → www.kms-sonne.de/projekte/weichselstrasse. Hier informieren wir Sie voraussichtlich ab Anfang 2024 auch über die Ergebnisse der fachlichen Abwägung der eingegangenen Hinweise.

Stephanie Otto, Alexander Tölle, Torsten Kasat



Kaiser-Friedrich-Strasse Ecke Hermannplatz um 1920

AM LANGEN ENDE DER SONNENALLEE

Ein Blick in die Geschichte der Straße

Die Sonnenallee ist mit rund fünf Kilometern die längste Straße Neuköllns. Umso bemerkenswerter ist es, dass sie in historischen Quellen und Betrachtungen bisher verhältnismäßig wenig Spuren hinterlassen hat.

Überregional bekannt wurde die Sonnenallee 1999, als der gleichnamige Film von Leander Haußmann große Kinoerfolge feierte. Dieser bezog sich allerdings nur auf das etwa 400 Meter lange „kurze Ende der Sonnenallee“, das im damaligen geteilten Berlin im Ostteil und heute im Bezirk Treptow-Köpenick liegt. Das Sanierungsgebiet befindet sich ungefähr zwei Kilometer westlich von hier. Zwischen Inn- und Pannierstraße verläuft die Sonnenallee rund einen Kilometer durch das Sanierungsgebiet und stößt drei Querstraßen weiter auf den Hermannplatz.

VON DER STRASSE 84 ZUR REPRÄSENTATIVEN KAISER-FRIEDRICH-STRASSE

Die Bebauung der Sonnenallee entwickelte sich vom Hermannplatz aus gesehen genau andersherum, und zwar von West nach Ost. 1880 begann der Bau auf den ehemaligen „Köllnischen Wiesen“. Diese Flächen, die sich bis zum Baumschulenweg ausdehnten, waren ursprünglich im Besitz der Stadt Berlin und wurden

erst nach langwierigen Verhandlungen der damals noch selbstständigen Stadt Rixdorf überlassen. Obwohl sie sumpfig und im Winter meist überschwemmt waren (und vereist dann als Schlittschuhbahn dienten), sollte sich vor allem auf ihnen die weitere kommunale städtebauliche Entwicklung Neuköllns vollziehen. Die im ersten Bauabschnitt nur 300 Meter lange Straße



Die Sonnenallee in den frühen 1960er Jahren

der heutigen Sonnenallee hieß schmucklos „Straße 84“ und endete an der Reuterstraße. 1893 folgte die Umbenennung nach dem „99-Tage-Kaiser“ Friedrich III. Die Namensgebung deutete an, dass man mit der Straße bereits Größeres vorhatte. Die Wohnungsnot war akut und zwang auch Rixdorf zur Erschließung neuer Flächen.

Wiesen und Gärten mussten vor allem ab 1890 nach und nach neuen befestigten Straßen und Gebäuden weichen. Grundsätzlich war es nicht einfach, die Bebauung durchzuführen: Die hohen Häuser mussten vor allem im Bereich Pannier- und Pflügerstraße aufgrund des sumpfigen Geländes auf Pfahlrosten errichtet werden. An der Sonnenallee wollte federführend der damals umtriebige Bürgermeister Hermann Boddin eine repräsentative Bebauung durchsetzen, um z. B. auch kleinere Beamte zum Umzug nach Rixdorf zu bewegen. So erhielten trotz höherer Kosten (der zusätzliche öffentliche Raum konnte nicht als Bauland verkauft werden) die Kaiser-Friedrich-Straße und deren Nebenstraßen wie z. B. die Elbestraße baubestandene Mittelpromenaden und breitere Straßenquerschnitte als sonst in Rixdorf üblich. In der Folgezeit wurden zahlreiche Straßenbäume gepflanzt sowie Blumen- und Rasenflächen angelegt.

Die Promenade der Sonnenallee war ein gern genutzter Ort. Ein Zeitzeuge schrieb: „Die Promenade mit ihrer doppelten Lindenreihe und dem sich von Linde zu Linde rankenden wilden Wein war eine Sensation, genau wie die doppelte Fahrbahn. Im Sommer waren fast alle Ruhebänke von der lufthungrigen Bevölkerung besetzt, und manches Mal diese Reihe durch die vielen Kinderwagen mit ihrem quietschenden, krächzenden und schreienden Inhalt unterbrochen: denn Rixdorf war kinderreich!“ (aus: Mitteilungsblatt des Neuköllner Heimatvereins Nr. 5, 1955).

SOZIALE UND POLITISCHE VERWERFUNGEN SOWIE VIEL VERKEHR

1920 erhielt der südliche Teil der Straße außerhalb des S-Bahnringes den Namen Sonnenallee. Kurz dahinter befand sich das Arbeitsamt, das umgangssprachlich „Haus ohne Hoffnung“ hieß und in der schweren Wirtschaftskrise Ende der 1920er, Anfang der 1930er Jahre einen düsteren Ruf innehatte. Die Verzweiflung der Menschen, die auf Unterstützung und Arbeit hofften, schlug sich hier besonders deutlich nieder und nationalsozialistische sowie kommunistische Agitation fanden in dieser Situation reichlich Zuspruch. 1938 wurde die gesamte Straße namentlich zusammengefasst und nach Hitlers Geburtsort in „Braunauer Straße“ umbenannt. Ab 1947 hieß die Straße über die sowjetische und amerikanische Besatzungszone hinweg schließlich Sonnenallee.



Das Kaiser-Friedrich-Realgymnasium um 1910

NEUE NUTZUNG FÜR DIE SONNENALLEE 47-49

In der Kaiser-Friedrich-Straße 227-228 befand sich seit 1897 die Metallwarenfabrik Goliasch. Schon 1910 änderte sich die bauliche Situation auf dem Grundstück. Ein Zeitzeuge erinnerte sich: „Wo früher Holzplätze für Tischlereien, Bauunternehmen usw. waren, reckten sich innerhalb weniger Jahre Wohnhäuser in die Höhe, die in ihrer Aufmachung dann unsere Bewunderung erregten, wie z. B. das Wohnhaus, das der Metallwarenfabrik Goliasch vorgebaut wurde, dafür aber der alte Gußeisenzaun weichen musste.“ Das im Zweiten Weltkrieg zerstörte Vorderhaus wurde 1959 zu Wohnzwecken wieder aufgebaut. Ab 1976 siedelten sich hier und im alten Fabrikgebäude nach und nach medizinische Versorgungs- und Pflegeeinrichtungen an. 2016 wurden alle Einrichtungen vom Diakoniewerk Simeon übernommen. Mittlerweile soll jedoch die Pflegeeinrichtung aufgegeben und das Gebäude verkauft werden, da für den Träger eine Sanierung als nicht mehr wirtschaftlich erscheint.

Seit 1902 verkehrten unterschiedliche Straßenbahnlinien direkt neben dem Mittelstreifen – aus heutiger Sicht idyllisch anmutend unter den Baumreihen der Kaiser-Friedrich-Straße. Ganz anders sah es nach dem Zweiten Weltkrieg und dem Ausbau der autogerechten Stadt aus: Die Straße bot kaum noch Grün und hatte sich zu einer stark befahrenen Verkehrsachse gewandelt. 1965 titelte die Berliner Morgenpost: „Sonnenallee muss entschärft werden.“ Keine andere Straße der Stadt hätte so viele Verkehrstote gefordert wie die Sonnenallee, hieß es in dem Artikel. Neue Ampeln wie

ERNST-ABBE-GYMNASIUM

Durch das enorme Stadtwachstum wurde in Rixdorf Ende des 19. Jahrhunderts eine neue weiterführende Schule benötigt. 1899 ging das heutige Gymnasium als „Höhere Lehranstalt für Knaben“ in Betrieb, wurde aber ebenso wie die Straße kurz darauf nach dem verstorbenen Kaiser in „Kaiser-Friedrich-Realgymnasium“ umbenannt. Die Architekten waren Hermann Weigand und Reinhold Kiehl. In den 1920er Jahren wurde die Schule unter dem Namen Karl-Marx-Schule zu einem bedeutenden Ort der Reformpädagogik, wo z. B. Arbeiter ein Abitur machen konnten. Alle diese Bestrebungen wurden im Nationalsozialismus wieder zunichte gemacht. 1956 erhielt die Schule ihren jetzigen Namen nach dem Sozialreformer Ernst Abbe.

POLIZEIDIREKTION SONNENALLEE 107

1899 zog die königlich-preußische Polizei mit knapp 200 Polizisten in Rixdorf ein und ersetzte die damals zunächst zuständigen 14 Landgendarmen, die mit der Vielzahl der Aufgaben in Rixdorf völlig überfordert gewesen waren. Schnell wurde ein neues Gebäude benötigt und man fand an der Sonnenallee / Ecke Wildenbruchstraße ein passendes Grundstück. 1901 war Baubeginn unter dem Baumeister Timmermann. Es entstand ein L-förmiger Bau im Renaissance-Stil mit einem prägenden seitlichen Türmchen. In dem denkmalgeschützten Gebäude befindet sich noch heute der Abschnitt 54 der Berliner Polizei, der für rund 97.000 Menschen im umliegenden Gebiet zuständig ist.



Die Polizeidirektion an der Sonnenallee um 1910

an der Kreuzung Erk- und Wildenbruchstraße sollten die Situation verbessern. Drähte, die die Sträucher der Mittelpromenade von der Fahrbahn abgrenzten, wiederum wurden zur Stolperfalle: „Es ist mehrfach vorgekommen, dass Fußgänger – vor allem Kinder und Angetrunkene – die Straße an den nicht dafür gekennzeichneten Stellen überqueren wollten, über den Draht stolperten und auf die Fahrbahn fielen. Dabei wurden sie dann von Fahrzeugen erfasst“. Folgende Empfehlungen wurden damals ausgesprochen: Verengung der Promenade, Beseitigung der Stolperdrähte und Ausbau der beiden Fahrbahnen zu je einer Park- und zwei Fahrspuren. Die Straßenbahnlinien wurden seit den 1950er Jahren überall in West-Berlin und auch auf der Sonnenallee 1966 komplett eingestellt und durch Busse ersetzt.



Die eingeschossige Ladenzone wird durch den Neubau eines sechsgeschossigen Wohn- und Geschäftshauses ersetzt

Seit den 1980er Jahren wurde immer wieder der Niedergang der Geschäftsstraße thematisiert und über Möglichkeiten der Aufwertung beraten. Viele Krisen später ist die Straße national wie international berühmt und als die „arabische Straße“ Berlins bekannt geworden. Nicht zuletzt durch die vielen Menschen, die nach 2015 aus dem arabischen Raum in die Hauptstadt gekommen sind, haben sich hier zahlreiche arabische Geschäfte sowie Gastronomiebetriebe angesiedelt und die Konjunktur der Straße belebt.

Stephanie Otto

BAULÜCKENSCHLISSUNG IN DER SONNENALLEE 90

Gegenüber der Mündung Elbestraße in die Sonnenallee befand sich seit 1908 ein Vorderhaus mit komfortablen und mit Bädern ausgestatteten Wohnungen. Mit einer Sondergenehmigung war der Holzgiebel „zur Belebung der Fassade und Erhöhung der Gesamtwirkung“ ebenfalls repräsentativ ausgestattet worden. Im gleichzeitig entstandenen Quergebäude hatten u. a. ein Tischlereibetrieb und eine Galvanische Anstalt ihren Sitz, aber auch Leuchtröhren und Papierrollen wurden produziert. Das Vorderhaus wurde im Krieg zerstört, das Quergebäude wird bis heute gewerblich genutzt. Derzeit entsteht an dieser Stelle ein sechsgeschossiges Wohn- und Geschäftshaus mit ansprechender Straßenfassade.

AUFGABEN VERÄNDERN SICH

Die Fortschreibung der Entwicklungsziele für das Sanierungsgebiet

Im Sanierungs- und Fördergebiet Karl-Marx-Straße / Sonnenallee wird eine Vielzahl von Fördermaßnahmen umgesetzt, um die Entwicklungsziele zu erreichen. Die Grundlage für die Gebietsentwicklung und die städtebauliche Sanierung bildet hierbei das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK).

Darin wurden zu Beginn des Sanierungsverfahrens die Entwicklungsziele, Handlungsfelder und konkreten Fördermaßnahmen definiert. Das ISEK bildet somit zum einen die formale Voraussetzung für die Finanzierung aus dem Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“, zum anderen definiert es die Sanierungsziele im Sinne des besonderen Städtebaurechts (BauGB § 136 ff). Dies bedeutet, dass z. B. im Gebiet nur Vorhaben eine sanierungsrechtliche Genehmigung erhalten können, die diesen Zielen nicht zuwiderlaufen oder ihre Erreichung erschweren. Zu den Entwicklungszielen im Gebiet Karl-Marx-Straße / Sonnenallee gehören u. a. die Verbesserung des öffentlichen Raums, die Stärkung der Wohnfunktion, der Ausbau sozialer Einrichtungen sowie die Weiterentwicklung der Karl-Marx-Straße als Kultur-, Einkaufs- und Versorgungsstandort.

Das sich nun in Erarbeitung befindliche ISEK 2023 ist eine zweite Fortschreibung und Konkretisierung der mit der 12. Rechtsverordnung (RVO) im Jahr 2011 festgelegten Entwicklungsziele für das Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße/

Sonnenallee. Es baut auf den Zielen und Ergänzungen aus der Fortschreibung 2017 auf und nimmt, dort wo erforderlich, Aktualisierungen bzw. Ergänzungen vor.

Ein Fokus der zweiten Fortschreibung liegt auf dem Bereich Klimafolgenanpassung und Energie. Insbesondere in diesen Themenfeldern gelten mittlerweile veränderte inhaltliche, gesetzliche und fördertechnische Rahmenbedingungen, die zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus rücken mit Blick auf das Ende des Förderzeitraums im Jahr 2028 Maßnahmen zur dauerhaften Sicherung von städtebaulichen Zielen sowie zur Verstetigung erfolgreicher Beteiligungsstrukturen in den Vordergrund.

QUERSCHNITTSZIEL KLIMASCHUTZ UND KLIMAAANPASSUNG

Infolge der Klimaerwärmung werden zunehmend neue Anforderungen an den Städtebau und die Gestaltung der Stadträume gestellt. Die spürbar stärker werdenden klimatischen Herausforderungen im Stadtgebiet, vor allem in der Innenstadt, und neue gesetzliche Rahmenbedingungen für die klimaresiliente Gestaltung öffentlicher Räume haben auch Auswirkungen auf die Maßnahmen im Sanierungsgebiet.

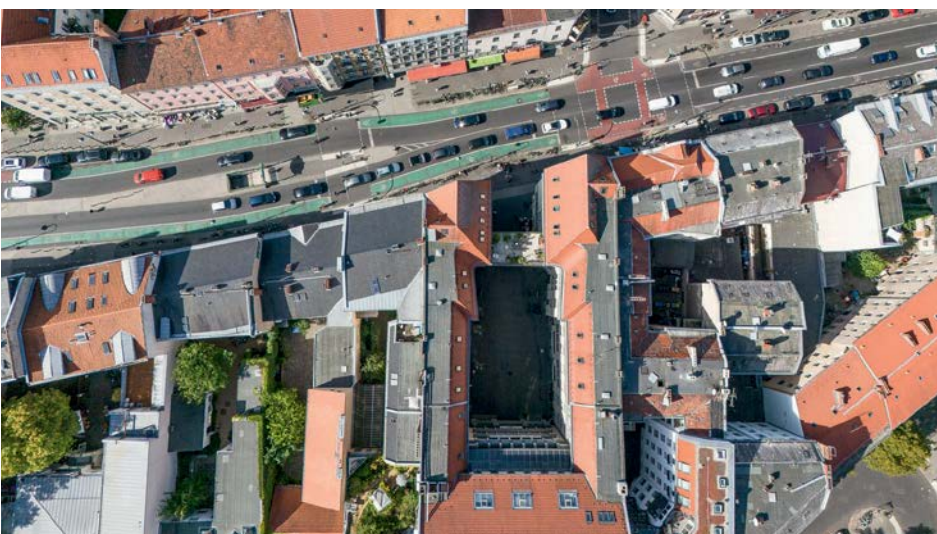
In der Städtebauförderung werden daher seit 2020 der Klimaschutz und die Klimaanpassung als Querschnittsziele verfolgt. Dabei sollen Maßnahmen umgesetzt werden, die dazu dienen, die

Aufheizung der Stadt und die Folgen von Extremwetterereignissen zu vermindern, aber auch die CO₂-Emissionsbilanz der Gebäude und des örtlichen Verkehrs zu verbessern. Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist insbesondere in einem dichten, umweltbelasteten Stadtgebiet wie dem Sanierungsgebiet wichtig. Es werden aber auch Nachteile im Sinne der Umweltgerechtigkeit gemindert. „Umweltgerechtigkeit“ beschreibt die unmittelbaren Einflüsse gesundheitsrelevanter Umweltbelastungen und den Zugang zu qualitativen Erholungsräumen und ist somit eng mit der Verbesserung sozialräumlicher Bedingungen verknüpft.

Konkret geht es im Förder- bzw. Sanierungsgebiet um die Qualifizierung und Schaffung zusätzlicher Grün- und Versickerungsflächen im Straßenraum. So soll eine Bewirtschaftung des Regenwassers vor Ort im Sinne des Leitziels der „Schwammstadt“ ermöglicht, die Mischkanalisation bei Starkregen entlastet und eine Hitzeminderung durch Verdunstungseffekte erzielt werden. Darüber hinaus sollen Konzepte für die Einsparung von CO₂-Emissionen beim Neubau oder der Sanierung von Gebäuden und für die Umstellung auf eine CO₂-mindernde Energieversorgung entwickelt und umgesetzt werden. Dies betrifft im laufenden Sanierungsverfahren in erster Linie öffentliche Gebäude und Einrichtungen, auf die die öffentliche Hand einen unmittelbaren Zugriff hat. Maßgeblich für diese Zielstellung sind die gesetzlichen Vorgaben entsprechend dem Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz (EWG Bln), Gebäudeenergiegesetz (GEG), Mobilitätsgesetz Berlin (MobG BE) und der „Begrenzung von Regenwasser-einleitungen bei Bauvorhaben in Berlin“ (BReWa-BE).

Die jetzt anstehenden Projekte, beispielsweise die Neugestaltung des Karl-Marx-Platzes, werden an die Vorgaben der rechtlichen Rahmenbedingungen angepasst, sodass u. a. natürliche Versickerungen vor Ort in die Planungen einbezogen werden. Auch bei zukünftigen Straßenumbauten, wie der Elbestraße und Weichselstraße, werden die Anforderungen bzgl. der Klimaresilienz berücksichtigt.

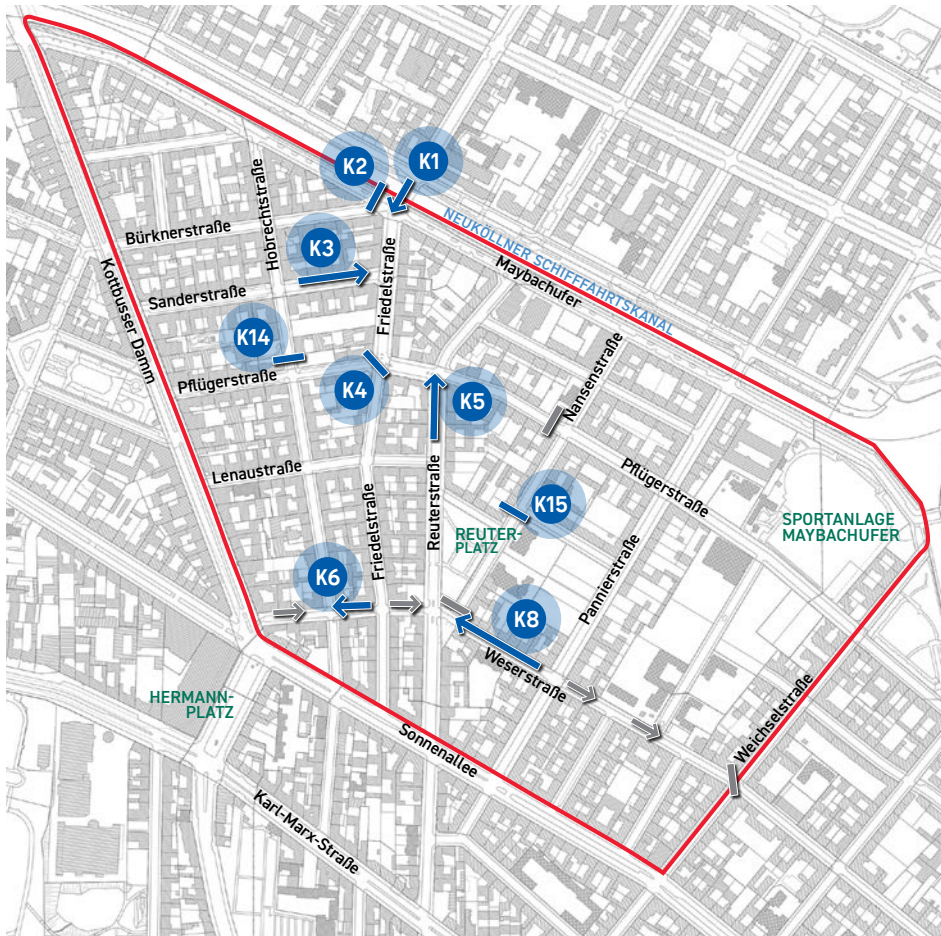
Christoph Hoppenstedt



Die umgebaute Karl-Marx-Straße aus der Luft mit Blick in die „Passage“ (Nr. 131 / 133)

REUTERKIEZ WIRD KIEZBLOCK

Die Umsetzung des Verkehrskonzepts für den Reuterkiez beginnt

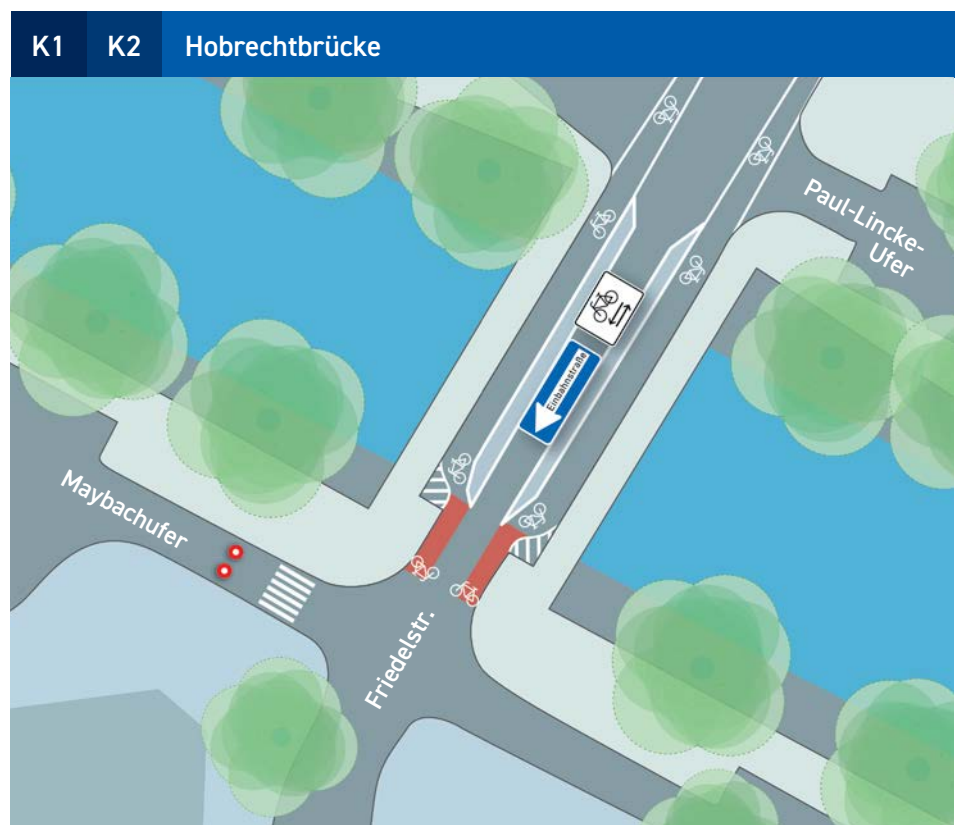


- K1** Einbahnstraßenregelung auf der Hobrechtbrücke
- K2** Quersperre am Maybachufer zwischen Bürknerstraße und Friedelstraße
- K3** Einbahnstraße in der Sanderstraße
- K4** Diagonalsperre an der Kreuzung Pflügerstraße/Friedelstraße
- K5** Einbahnstraße in der Reuterstraße
- K6** Einbahnstraße in der Weserstraße zwischen Friedelstraße und Hobrechtstraße
- K8** Einbahnstraße in der Weserstraße zwischen Pannierstraße und Reuterstraße
- K14** Quersperre in der Hobrechtstraße
- K15** Quersperre in der Nansenstraße

Im Reuterkiez, der in Teilen auch zum Sanierungsgebiet gehört, wird in diesen Wochen mit der Umsetzung erster Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept Reuterkiez begonnen. Bestandteil ist, einen sogenannten Kiezblock zur nachhaltigen Verkehrsberuhigung im Reuterkiez einzurichten und damit den Durchgangsverkehr zu reduzieren.

Das Verkehrskonzept wurde mit einer breiten öffentlichen Beteiligung erarbeitet. Dabei wurden in zwei Werkstätten sowie bei einer Online-Beteiligung Erfahrungen, Hinweise und Ideen aus der Anwohnerschaft gesammelt. Darüber hinaus wurden im Juni 2022 die Ergebnisse präsentiert, das Konzept finalisiert und von der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) beschlossen.

Die Maßnahmen sollen den Durchgangsverkehr von den Nebenstraßen zurück in die Hauptstraßen verlagern, unübersichtliche und gefährliche Stellen im Kiez entschärfen und die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowie die Aufent-



Verkehrsführung Hobrechtbrücke

haltsqualität im Reuterkiez insgesamt verbessern. Verkehrslärm und Luftverschmutzung werden in der Folge zurückgehen. Jeder Ort im Kiez bleibt mit dem Auto erreichbar – aber nicht mehr auf jedem Weg. Auch wer im Kiez wohnt und auf ein Auto angewiesen ist, profitiert von der Verringerung des Durchgangsverkehrs. Das gilt ebenso für den Lieferverkehr. Es gibt weniger Stau und weniger brenzlige Situationen.

Der Kiezblock ist der erste Teil der Umsetzung des Verkehrskonzepts und beinhaltet vor allem verkehrslenkende Maßnahmen. Sie unterbrechen die Verkehrsströme zwischen Kreuzberg und

Neukölln auf den Haupttrouten über die Hobrechtbrücke Richtung Sonnenallee sowie Bürknerstraße bzw. in umgekehrter Richtung. Dafür werden in einigen Straßen sogenannte Modale Filter eingebaut. Das sind Sperren, die die Durchfahrt nur für den Radverkehr ermöglichen (vgl. auch Seite 4). Hinzu kommen neue – teils gegenläufige – Einbahnstraßenregelungen. In die Planung der Maßnahmen wurden Polizei, Feuerwehr und Müllabfuhr einbezogen. Die zügige Erreichbarkeit des Kiezes durch Rettungsfahrzeuge bleibt erhalten.

Christopher Dathe



UMBAU WESERSTRASSE: DER ZWEITE BAUABSCHNITT

Ende Juli 2023 begannen die Bauarbeiten im zweiten Bauabschnitt zur fahrradgerechten Umgestaltung der Weserstraße. Der zweite Bauabschnitt zwischen Inn- und Fuldastraße schließt an den bereits fertiggestellten Abschnitt zwischen Pannier- und Fuldastraße an. Mit dem Umbau wurde zunächst im südöstlichen Bereich zwischen Inn- und Wildenbruchstraße begonnen; hier sollen die Bauarbeiten im Winter 2023/24 abgeschlossen sein. Anschließend folgt der Umbau des Bereichs zwischen Wildenbruch- und Fuldastraße. Von 2025 bis 2027 wird dann der dritte Bauabschnitt umgesetzt und danach die Weserstraße bis zur Ederstraße/ Sonnenallee als Fahrradstraße befahrbar sein.

Im Jahr 2024 finden, parallel zu den Straßenarbeiten, Bauarbeiten der Berliner Wasserbetriebe statt. Hierzu werden einige Baumfällungen notwendig sein, da die Wasserbetriebe sonst die sanierungsbedürftigen Leitungen nicht erreichen können. Alle Bäume werden anschließend durch Neupflanzungen ersetzt. Jeweils aktuelle Informationen zum Baufortschritt können Sie dem monatlichen Newsletter des Lebendigen Zentrums und Sanierungsgebiets Karl-Marx-Straße / Sonnenallee entnehmen. Auf der unten angegebenen Internetseite steht zudem ein Flyer zum derzeitigen Bauabschnitt zum Download zur Verfügung.

→ www.kms-sonne.de/projekte/weserstrasse



Fertig gebaute Diagonalsperre an der Kreuzung Weser-/ Weichselstraße

PLANUNGSSTAND TRAMLINIE M10

Mit dem Ausbau der M10 treibt die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) die Mobilitätswende in Berlin voran. Die 2,9 Kilometer lange Neubaustrecke, die voraussichtlich Ende 2030 in Betrieb gehen soll, verläuft vom S+U-Bahnhof Warschauer Straße über die Oberbaumbrücke, durch den Görlitzer Park, über den Landwehrkanal zum U-Bahnhof Hermannplatz und bindet damit zukünftig den östlichen Teil Kreuzbergs und den Norden Neuköllns besser an das Berliner Nahverkehrsnetz an. Das Sanierungsgebiet wird die Straßenbahn in der Pannierstraße und der Sonnenallee tangieren.

Nach einer umfangreichen Grundlagenuntersuchung hat der Berliner Senat im April 2021 die planerisch zu bevorzugende Streckenvariante für die Verlängerung der M10 von Friedrichshain nach Neukölln bestätigt. Derzeit führt die SenMVKU die Vorplanung durch, wobei auf Grundlage der planerisch zu bevorzugenden Streckenvariante verschiedene Konzepte entwickelt werden, wie sich die Tram bestmöglich in den Stadtraum einfügen kann. Ziel ist es, den Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) zu stärken und in den teilweise engen und stark befahrenen Stra-



ßenräumen gute Kompromisse zu finden. Eine ursprünglich in einem Infoflyer für die zweite Jahreshälfte 2023 angekündigte Information für Bürgerinnen und Bürger, online und in Form einer Veranstaltung, wird nach zwischenzeitlicher Auskunft der Projektleitung auf die erste Jahreshälfte 2024 verschoben.

Ausführliche Informationen zum Tram-Ausbau finden Sie auf der Homepage der verantwortlichen Senatsverwaltung, SenMVKU unter:

→ www.berlin.de/m10-hermannplatz

ZENTRUMSDIALOG DER [AKTION! KARL-MARX-STRASSE]

Unter dem Thema „Fokus Öffentlicher Raum“ fand am 11. Oktober 2023 in den Räumlichkeiten des Deutschen Chorzentums der Zentrumsdialog der [Aktion! Karl-Marx-Straße] statt, der wieder viele interessierte Menschen und Sichtweisen zusammenführte. Rund 45 Gäste – darunter Anwohnende und Engagierte entlang der Karl-Marx-Straße, aber auch Mitglieder der Lenkungsgruppe und Bezirksstadtrat Jochen Biedermann – tauschten sich über die Situation und vor allem über die Perspektiven des Öffentlichen Raums im Hauptzentrum Karl-Marx-Straße aus. Schwerpunkte bildeten die Aspekte Klimaanpassung, Ordnung und Sicherheit sowie der Öffentliche Raum als Erlebnis- und Begegnungsraum.

In den vielschichtigen Diskussionen wurde deutlich, welche unterschiedlichen Anforderungen an öffentliche Straßen, Plätze und



Anregende Beiträge und Gespräche beim Zentrumsdialog am 11. Oktober 2023

Grünflächen gestellt werden. Denn diese Flächen sind vieles: Aufenthaltsort, Ort der Begegnung und des Austauschs, Verkehrsraum usw. Vor allem aber sind es Räume für alle. Damit gehen zahlreiche Herausforderungen einher. So überlagern sich teil-

weise die verschiedenen Interessen oder stehen sich gar widersprüchlich gegenüber. Besonders wichtig sei es deshalb, so die Teilnehmenden, den Öffentlichen Raum neu und vor allem gemeinsam zu denken und zu entwickeln.

NEUE LENKUNGSGRUPPE GEWÄHLT

Am 11. Oktober 2023 wurde die Lenkungsgruppe der [Aktion! Karl-Marx-Straße] im Rahmen der Veranstaltung des Zentrumsdialogs neu gewählt. Alle Interessierten waren herzlich eingeladen, sich erstmalig oder erneut zur Wahl zu stellen.

Als Interessenvertretung im Hauptzentrum Karl-Marx-Straße steht die Lenkungsgruppe im engen Dialog mit dem Bezirk, um gute Entwicklungen voranzutreiben, Maßnahmen zu kommentieren und aktiv Einfluss zu nehmen.

Wir gratulieren herzlich allen neu und wiedergewählten Mitgliedern! Dies sind (im Bild von links nach rechts): Cindy Wegner (freischaffende Künstlerin), Prof. Dr. Ramón Sotelo (Eigentümer), Charlotte Saal (Berlin School of Business and Innovation), Wilhelm Laumann (Berliner Mieterverein), Marlis Fuhrmann (Anwohnerin), Axel von Zepelin (Anwohner) sowie (nicht im Bild): Annette Beccard (Haus und Grund e.V.),



Die frisch gewählten Mitglieder der Lenkungsgruppe der [Aktion! Karl-Marx-Straße]

Silvan Göde (Centermanager der Neukölln Arcaden), Susann Kühnapfel (Bildungsberaterin) und Nadine Lorenz (Kulturnetzwerk Neukölln).

Zu den Sitzungen der Lenkungsgruppe sind Gäste jederzeit willkommen. Termin und Ort sowie die Themen der jeweils nächsten Sitzung erfahren Sie unter
→ www.kms-sonne.de/lenkungsgruppe

ZWEI JAHRE FORUM KARL-MARX-STRASSE / SONNENALLEE

Seit Anfang 2022 gibt es nun schon das **FORUM Karl-Marx-Straße / Sonnenallee** als Informations- und Beteiligungsformat zu den Entwicklungen im Lebendigen Zentrum und Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße / Sonnenallee.

Mittlerweile haben sieben Treffen stattgefunden. In jeweils rund zwei Stunden wurden aktuelle Vorhaben, Planungen und Umsetzungen im Sanierungsgebiet besprochen. Aber auch weitere Aspekte

der bezirklichen Stadtentwicklung waren Themen im FORUM, wenn sie das Gebiet betrafen – z. B. Themen des öffentlichen Raums, der sozialen Infrastruktur und der Klimaanpassung. Als fester Programmpunkt wurde auch über aktuelle städtebauliche Themen in den angrenzenden Bereichen in Neukölln berichtet, wie zum Beispiel das Bebauungsplanverfahren zum Karstadt-Gebäude am Hermannplatz oder die Planungen für eine klimaresiliente Hasenheide.

Sehr bewährt hat sich das digitale Format der Veranstaltungen, da es eine niedrigschwellige Teilnahme ermöglicht. Auch im kommenden Jahr wird das FORUM fortgeführt. Die nächste Veranstaltung ist für Januar 2024 geplant. Alle Interessierten sind herzlich eingeladen, sich zu informieren, Fragen und Hinweise zu äußern, aber auch eigene Themen einzubringen. Wenn Sie teilnehmen möchten, informieren Sie sich unter → www.kms-sonne.de/forum oder im Newsletter des Sanierungsgebiets.

VERLÄNGERUNG DES FÖRDERZEITRAUMS

Die Festlegung eines Städtebauförderungsgebietes erfolgt grundsätzlich für einen befristeten Zeitraum, in welchem die vorgesehenen Maßnahmen zügig durchzuführen sind. Das 2011 festgelegte Gebiet Karl-Marx-Straße / Sonnenallee wird im Programm „Lebendige Zentren“ gefördert und sollte ursprünglich 2026 aus der Förderung entlassen werden. Im September 2022 entschied die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen auf

Anregung des Bezirks, den Förderzeitraum um zwei Jahre bis 2028 zu verlängern, um die für die Gebietsentwicklung wichtigen noch ausstehenden Maßnahmen finanzieren zu können.

Formal gesehen kann der Bezirk somit letztmalig 2028 Förderzusagen zur Durchführung von Vorhaben im Gebiet erhalten. Damit ist jedoch kein abruptes Ende, sondern ein allmähliches Auslaufen der

Förderung verbunden, da sich die Förderzusagen immer auch auf weitere Folgejahre erstrecken. Aktuell werden die aus einem Förderprogrammjahr bewilligten Mittel über einen Zeitraum von bis zu fünf Jahresraten – also über fünf Haushaltsjahre hinweg – aufgeteilt. Im Zeitrahmen bis zum Jahr 2032 müssen die Maßnahmen also durchgeführt und abgerechnet werden

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, Bauen und Wohnen, IV C 32

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

BSG mbH | Sanierungsbeauftragte des Landes Berlin

Karl-Marx-Straße 117 | 12043 Berlin
David Fritz | Saba Khanghahi | Christoph Hoppenstedt
Tel.: 030. 6859 8771 | E-Mail: kms@bsgmbh.com

Citymanagement der [Aktion! Karl-Marx-Straße]

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

raumscrip + Bergsee, blau

Schwedter Straße 34a | 10435 Berlin
Stephanie Otto | Patrick Voigt
Tel.: 030. 89 20 85 14 | E-Mail: kms@raumscrip.de

FORUM Karl-Marx-Straße / Sonnenallee

Aktuelle Informationen unter
www.kms-sonne.de/forum

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 18 Uhr im Büro der [Aktion! Karl-Marx-Straße] in der Richardstr. 5 | 12043 Berlin
www.kms-sonne.de/lenkungsgruppe

Abbildungen:

Titel, S. 15 u. © Frieder Salm | S. 2, S. 5 u., 14 u., 17 u. © Susanne Tessa Müller | S. 3 © Marcel Schwickerath | S. 4 o. und u., S. 5 o., 8 o., 16 o. (Hintergrundkarte Geoportal Berlin), 16 u., 17 o. © Bergsee, blau | S. 6, 7, 8 u. © bgmr Landschaftsarchitekten GmbH | S. 9 o. © Torsten Kasat | S. 9 u., 14, 15 © Ramboll / Henning Larsen | S. 12, 13, 14 o. © Museum Neukölln | S. 18 o. SenUMVK / Hintergrundkarte: K5 Geoportal Berlin | S. 18 u., 19 © raumscrip

MIETERBERATUNG

Die Beratungszeiten sind donnerstags 18–20 Uhr im Büro der [Aktion! Karl-Marx-Straße], Richardstraße 5, 12043 Berlin und dienstags 16–18 Uhr telefonisch.

Terminvereinbarungen sind nicht erforderlich. Es beraten die Rechtsanwälte Althoff, Poggemann und Poschmann.

Die telefonische Erreichbarkeit des jeweiligen Beraters entnehmen Sie bitte der folgenden Aufstellung:
www.kms-sonne.de/mieterberatung

Impressum

Herausgeber: Bezirksamt Neukölln von Berlin, Fachbereich Stadtplanung

Konzept, Steuerung, Redaktion: raumscrip

Gestaltung: Bergsee, blau

Produktion: Möller Pro Media GmbH

Ausgabe: 2023 (Stand: November 2023)



Die Sanierungszeitung KARLSON ist ein wichtiger Baustein der Öffentlichkeitsarbeit für das Lebendige 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 die im Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen. 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