



NEUKÖLLN

KARL-MARX-STRASSE
SONNENALLEE

Juni 2018 | Ausgabe Nr. 5

KARLSON

SANIERUNGSZEITUNG

Seiten 3–5
**Mitwirken erwünscht –
Beteiligung im Sanierungsgebiet**

Seiten 8–9
**Mehr Platz am Weigandufer –
Die Erneuerung geht weiter**

Seiten 10–11
**Umbau Donaustraße – Mehr Qualität
für Radverkehr und Fußgänger*innen**

GRUSSWORT



Seit 2014 berichten wir im KARLSON über die aktuellen Planungen und Projekte im Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße/Sonnenallee. In diesen fünf Jahren hat sich die Umgestaltung des Neuköllner Zentrums spürbar voran bewegt. Vor wenigen Wochen, Anfang Mai 2018, konnten wir den Startschuss für den 3. Bauabschnitt der Karl-Marx-Straße geben. Es sind primär die Verkehrsprojekte, die den Stadterneuerungsprozess öffentlich sichtbar werden lassen und zeitweise sind es auch jene, die uns allen die meisten Nerven abverlangen. Im Mittelpunkt dieser Verbesserungen stehen vor allem die Bedürfnisse der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen in Neukölln. Auch in dieser fünften Ausgabe des KARLSON können Sie diese Entwicklungen nachlesen: Neben dem Umbau der Karl-Marx-Straße betrifft es die fahrradgerechte Umgestaltung der Donaustraße sowie der Innstraße und die Entwicklung eines Verkehrskonzepts für den Richardkiez.

Die Einrichtung der Fahrradstraße am Weigandufer, die noch im laufenden Jahr ausgeschildert wird, bildet den Auftakt für die Erneuerung dieses Uferstücks zwischen Weichsel- und Wildenbruchplatz. Die Planungen für die Knotenpunkte mit den einmündenden Straßen, den Uferbereich am Kanal und den Wildenbruchplatz sind nahezu abgeschlossen. Auch dank der konstruktiven Anregungen vieler Anwohner*innen und des Beteiligungsgremiums Sonnenallee werden hier voraussichtlich ab Frühjahr 2019 die Bauarbeiten beginnen. Sie werden zu spürbaren Verbesserungen der Aufenthaltsqualität und der verkehrlichen Situation führen. Die Radfahrer*innen profitieren von einer neuen Aufteilung des Straßenraums und die Spaziergänger*innen werden einen aufgeräumten Uferweg – ohne „nasse Füße“ – entlang laufen können.

Eine Staffelübergabe gibt es bei den Schulerneuerungsprojekten im Sanierungsgebiet. Im Sommer verlagert sich die Baustelle endgültig von der Ernst-Abbe-Schule zur Elbe-Schule. Der neu gestaltete Schulhof der Ernst-Abbe-Schule wird nach den Schulferien den Schüler*innen und Lehrer*innen übergeben, während zugleich die Baumaßnahmen in der Elbe-Schule starten. Hier sind mittlerweile über 8 Millionen an Fördermitteln für die Erneuerung und Erweiterung der Schule bewilligt worden.

All diese Projekte werden mit viel Sachverstand geplant und umgesetzt. Die umfangreiche Information und Beteiligung der Öffentlichkeit sind dabei fester Bestandteil der Planungsprozesse. Seit mittlerweile etwa 10 Jahren sammeln wir Erfahrungen mit Beteiligungsprozessen im Gebiet. Das haben wir zum Anlass genommen, sie etwas ausführlicher zu würdigen und ein wenig zurückzublicken. Auch Sie haben weiterhin die Möglichkeit, auf die Gestaltung des Zentrums Karl-Marx-Straße und Ihre Nachbarschaft rund um die Sonnenallee Einfluss zu nehmen. Sie sind herzlich eingeladen, sich zu informieren, uns Fragen zu stellen und mit Ihren Hinweisen zu unterstützen. Schauen Sie bei den Sitzungen der Lenkungsrunde der [Aktion! Karl-Marx-Straße] vorbei oder wirken Sie im Beteiligungsgremium Sonnenallee mit. Alle Mitstreiter*innen freuen sich über Ihr Interesse und Ihr Engagement für Ihren Kiez.

Jochen Biedermann
Stadtrat für Stadtentwicklung, Soziales
und Bürgerdienste

MITWIRKEN ERWÜNSCHT

Positive Effekte der Bürgerbeteiligung im Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße/Sonnenallee

In Berlin wird gebaut und die Stadt an vielen Stellen erneuert. So auch im Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße/Sonnenallee. Dafür braucht es Akzeptanz und Verständnis in der Bevölkerung. Doch auch schon in wirtschaftlich schlechteren Zeiten war es allgemeines Ziel der Stadtplanung, die Öffentlichkeit zu informieren und die Bevölkerung im Gebiet an der Planung zu beteiligen. Das Baugesetzbuch fordert von jeher die frühzeitige Beteiligung, sei es bei der Bebauungsplanung oder bei Maßnahmen in der Stadterneuerung.

Dies ist kein Selbstzweck. Um Verständnis für Planungen und ihre Umsetzung zu wecken, müssen die Bewohner*innen einer Stadt wissen, was um sie herum geschieht. Die vielfach kritische Stadtgesellschaft braucht Angebote, mit den Entscheider*innen in der Verwaltung und der Politik in einen Dialog treten zu können, um ein gutes Klima bei der Umsetzung von Neubaumaßnahmen zu schaffen. Dazu gehört, dass Handlungsoptionen öffentlich diskutiert

werden können. Für eine gute und nachhaltig wirksame Planung wird zudem das lokale Wissen der Menschen vor Ort benötigt, denn oftmals haben diese einen anderen Einblick in die Situation ihrer Nachbarschaft als die Planer*innen. Im Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße/Sonnenallee wurde der Erneuerungsprozess von Beginn an durch eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Dazu gehören neben dem Internetauftritt und zahlreichen Publikationen viele Informationsveranstaltungen zu einzelnen Vorhaben, aber auch Treffen, die die Netzwerke vor Ort stärken möchten. Eine regelmäßige Mitarbeit bei der Gestaltung der Zukunft des Gebiets ist in der Lenkungsgruppe der [Aktion! Karl-Marx-Straße] für den Gebietsteil Karl-Marx-Straße und im Beteiligungsgremium Sonnenallee für den Gebietsteil Sonnenallee möglich.

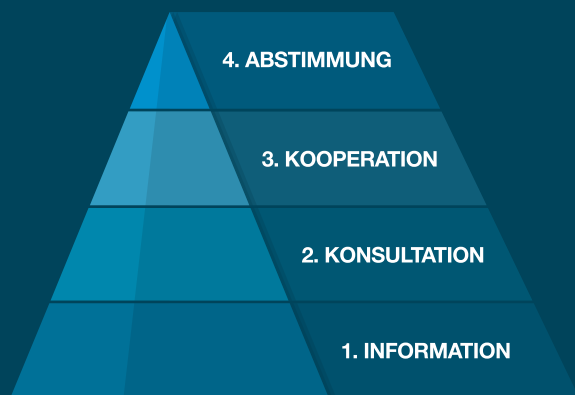
HERAUSFORDERUNGEN DER BETEILIGUNG – NICHT NUR IN NEUKÖLLN

Beteiligung bedeutet Meinungsvielfalt, Interessens Austausch und Dialog.

Neben dem richtigen Beteiligungszeitpunkt – nicht zu früh und nicht zu spät – sind auch die Spielräume der Beteiligung klar zu definieren. Zudem sollte auf eine gute Gesprächskultur zwischen den einzelnen Akteuren geachtet werden. Durch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit werden die Entwicklungen während des Planungsverlaufs transparent und nachvollziehbar gemacht. Allerdings zeigt die Erfahrung, dass es sehr schwierig ist, über den meist langen Planungszeitraum das Beteiligungsinteresse aufrecht zu erhalten.

Eine weitere Herausforderung von Beteiligungsprozessen sind die unterschiedlichen, teilweise gegensätzlichen Interessenlagen der beteiligten Gruppen. Dadurch entstehen Zielkonflikte, die innerhalb des Beteiligungsprozesses deutlich werden und im Rahmen des Beteiligungsverfahrens gegeneinander abzuwägen sind. Zusätzlich sind die Rahmenbedingungen wie z. B. rechtliche Vorgaben, Finanzierbarkeit,

STUFEN DER BETEILIGUNG



1. INFORMATION

Vermittlung von Wissen und Kenntnissen über eine Planung. Ohne Information ist keine Beteiligung möglich.

2. KONSULTATION

Abfrage der Meinungen zu einer Planung. Diese werden in die Abwägungsprozesse einbezogen.

3. KOOPERATION

Einbeziehung in die Ausgestaltung der Planungen. Mitwirkung an oder Beeinflussung von Eckpunkten der Planung.

4. ABSTIMMUNG

Rechtsverbindliche Entscheidung über Realisierung einer Planung, z. B. Bürger- oder Volksentscheid.

BÜRGERBETEILIGUNG

- schafft Akzeptanz für Veränderung
- bildet Vertrauen in den Prozess
- nutzt das Wissen vor Ort
- verbessert Planungsergebnisse
- bildet und stärkt Netzwerke
- erhöht die Identifikation mit dem Erreichten

BÜRGERBETEILIGUNG BRAUCHT

- klare Regeln und Grenzen
- Kontinuität
- Transparenz
- Kommunikation/Öffentlichkeit
- verschiedene Beteiligungsformate (Rundgang, Workshop, Informationsveranstaltung, digitale Formate etc.)
- fachliche Begleitung



Vor der Umgestaltung: Platz der Stadt Hof / Alfred-Scholz-Platz, 2011

räumliche Anforderungen sowie Inhalte und Zielsetzungen des jeweiligen Förderverfahrens zu berücksichtigen, welche die möglichen Handlungsspielräume definieren. Der Erfolg von Beteiligungsverfahren misst sich daran, wie gut alle diese Ansprüche miteinander in Einklang gebracht werden können.

Beteiligungskonzepte dürfen nicht statisch sein. Sie entwickeln sich durch den Austausch in unterschiedlichen Formaten immer weiter und ergeben neue Lösungen oder es entstehen neue Netzwerke, die das Wissen und die Anliegen der Menschen vor Ort einbeziehen. Im Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße/Sonnenallee werden die unterschiedlichen Zielgruppen wie z. B. Bewohner*innen, Gewerbetreibende und die interessierte Öffentlichkeit immer wieder in unterschiedlichsten Formaten eingeladen, sich über die jeweiligen Planungen zu informieren und ihre Meinung einzubringen. Wir haben drei Beispiele für die erfolgreiche Mitwirkung am Sanierungsprozess ausgewählt.

NEUGESTALTUNG ALFRED-SCHOLZ-PLATZ

Ein Herzstück der Umgestaltung des Neuköllner Zentrums ist der Alfred-Scholz-Platz, dessen Umbau im April 2014 abgeschlossen wurde. Der Platz wirkte vorher eher wie ein verbreiteter Gehweg. Gegenstand des städtebaulichen Wettbewerbs war die Neugestaltung des Platzes mit einem Beitrag aus dem Bereich Kunst und Design. Neben der Gestaltung ging es auch darum, wie der Platz von den Neuköllner*innen nach dem Umbau genutzt werden kann. Die Vorschläge reichten von einem Bürgerforum für öffentliche Debatten über einen Platz zur Vorstellung ortsansässiger Kunst bis hin zu einem Bereich für Feste und Präsentationen.

Der Wettbewerb wurde durch eine umfassende Bürgerbeteiligung begleitet, bei deren Vorbereitung und Durchführung die Lenkungsgruppe der [Aktion! Karl-Marx-Straße] eingebunden wurde. Bereits während des städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens wurden die Wünsche der Bevölkerung in die Planungs- und Entscheidungsprozesse einbezogen. Dazu fanden Umfragen, Kunstaktionen und Schülerworkshops statt. Auf einer Bürgerversammlung wurde ein zentrales Anliegen bezogen auf die Neugestaltung des Platzes deutlich: die Neuköllner*innen wollen „ihren“ Platz, mit dem sie sich identifizieren können.



Nach der Umgestaltung: Alfred-Scholz-Platz, 2014

Im Siegerentwurf von „el:ch Landschaftsarchitekten“ und der Künstlerin Kaabi-Linke konnte dieser Wunsch eingelöst werden. Die unterschiedlichen Herkünfte der Neuköllner*innen als Abbild der Neuköllner Vielfalt schlagen sich in der unterschiedlichen Pflasterung des Platzes nieder. Das Besondere: Im Zuge der Workshops „Meinstein“ haben Neuköllner*innen mit jeder ihrer Aussagen zum Zusammenleben in Neukölln die Anordnung der Steine auf dem Platz verändert. So ist aus reiner Statistik ein Abbild Neuköllns entstanden, das sich im „demographischen Mosaik“ des Platzes ablesen lässt. Des Weiteren wurde durch die Lenkungsgruppe ein Wettbewerb zur Namensfindung für den neuen Stadtplatz durchgeführt, der später zur Umbenennung in „Alfred-Scholz-Platz“ führte. Um den Platz weiter zu beleben und eine eigene Identität für den Alfred-Scholz-Platz zu fördern, wurde ein Interessenbekundungsverfahren für den Betrieb eines Bistros auf dem Platz durchgeführt. Mit der „Rixbox“ wurde nicht nur ein neues gastronomisches Angebot geschaffen. Von diesem Ort aus werden nun auch Veranstaltungen und Feste unterstützt – organisatorisch und technisch, wie z. B. durch die Bereitstellung der Wasser- und Elektroversorgung. Mittlerweile hat sich der Alfred-Scholz-Platz als beliebter Treffpunkt und Veranstaltungsort im Herzen Neuköllns etabliert.

UMGESTALTUNG LOHMÜHLEN- UND WEICHSELPLATZ

Im Herbst 2017 wurden die Bauarbeiten zur Erneuerung des Lohmühlen- und Weichselplatzes abgeschlossen. Ziel der Umgestaltungen war die Aufwertung der an den



Eröffnung des südlichen Lohmühlenplatzes, 2017



Gebietsrundgang des Beteiligungsgremiums Sonnenallee

Wasserstraßen gelegenen Grünverbindungen und Plätze sowie eine bessere Erschließung der Uferbereiche. Unter dem Leitbild „Grünes Band am Kanal“ wurde der Bereich Lohmühlen- und Weichselplatz durch die Umgestaltung für Naherholungs- und Freizeit Zwecke attraktiver gestaltet und besser vernetzt. Dabei wurden auch verkehrliche Maßnahmen in die Planung einbezogen.

Mit der Durchführung und transparenten Begleitung des Planungsprozesses durch öffentliche Beteiligungsveranstaltungen sowie die durchgehende Einbindung des Beteiligungsgremiums Sonnenallee wurden viele Anregungen der Bewohner*innen eingebracht. Die Planungsergebnisse konnten damit verbessert werden. Als Ergebnis des Beteiligungsverfahrens wurde die vorhandene Schmetterlingswiese am nördlichen Lohmühlenplatz in die laufenden Planungen zur Umgestaltung eingebunden und deren Erhaltung gesichert.

Als Ersatz für eine Aussichtsplattform am Neuköllner Schifffahrtskanal, die aufgrund der Befürchtung vor unerwünschten Lärmentwicklungen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens weggefallen war, wurden Sitzpodeste entlang des Uferwegs aufgestellt. Durch weitere Einwände von Anwohner*innen wurde die Verkehrsführung in Richtung Harzer Straße in einen Einrichtungsverkehr geändert und ein Gehweg entlang des Kiehlufers neu angelegt. Um frühzeitig über die geplante Umgestaltung zu informieren, wurden durch das Beteiligungsgremium vier Infotafeln rund um den Lohmühlen-/Weichselplatz aufgestellt. Auf Anregung der Anwohner-Initiative Schmetterlingswiese soll ein weiteres Infoschild zukünftig am Standort Harzer Straße Auskunft über die Grünbelange des südlichen Lohmühlenplatzes geben. Nach einer Forderung des Beteiligungsgremiums wurden darüber hinaus im Bereich des Uferwanderwegs Drängelgitter installiert, um die unerlaubte Nutzung der Grünanlage durch Radfahrer*innen zu erschweren und damit Konflikte mit Fußgänger*innen zu minimieren. Aufgrund von Vandalismus sind

**MITMACHEN
ERWÜNSCHT**
SIE SIND HERZLICH
EINGELADEN



Diskussion zu der Fortschreibung der Sanierungsziele

diese jedoch zurzeit funktionslos. Derzeit werden durch das Tiefbauamt geeignete vandalismussichere Varianten geprüft, die kurzfristig wieder eingebaut werden sollen. So ist nach Fertigstellung des Umbaus eine öffentliche Grünanlage entstanden, die von den Bewohner*innen angenommen und zur Freizeitgestaltung und Naherholung vielfältig genutzt wird.

FORTSCHREIBUNG DER SANIERUNGSZIELE

Die Erfahrungen aus vielen Beteiligungsprozessen auch abseits von Neukölln zeigen, dass das Interesse an Planungsprozessen steigt, je konkreter die Planungen in Richtung Umsetzung werden. Mit dem Grad der Betroffenheit steigt in der Regel die Bereitschaft in der Bevölkerung, sich in die Planung einzubringen. Sehr erfreulich war deshalb das hohe

Interesse an der Fortschreibung der Sanierungsziele für das Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße/Sonnenallee im ersten Halbjahr 2017, denn sie behandelte auf noch eher abstrakter Ebene die Entwicklungsziele für das Gebiet. Auf der zentralen Informationsveranstaltung wurden nach der grundsätzlichen Information zu Verfahren und Inhalten der Fortschreibung in drei moderierten Diskussionsrunden zu den Themen Wohnen, Verkehr und Zentrum die Anliegen der Anwesenden besprochen. Die Offenheit sowie die Transparenz des Prozesses und die sehr gute Gesprächskultur untereinander führten zu

einem lohnenden Ergebnis des Abends. Alle Beiträge des Publikums wurden dokumentiert und flossen in die Abwägung der Ziele ein – ebenso wie alle schriftlichen Hinweise, die in einem definierten Zeitraum eingingen. Unterstützt wurde der Beteiligungsprozess durch eine zentrale Internetseite, auf der alle Grundlagen der Fortschreibung und der Stand des Prozesses aktuell gehalten wurden. Hier wurde auch die fertige Abwägung der Stellungnahmen und Hinweise bzw. das Ergebnis der Beteiligung bis zum Beschluss der Ziele durch die Bezirksverordnetenversammlung Neukölln dokumentiert.

Ann-Christin Rolfes-Bursi, Stephanie Otto

STRASSENUMBAU IM HERZEN NEUKÖLLNS

Der 3. Bauabschnitt der Karl-Marx-Straße ist gestartet

Nach der planmäßigen Fertigstellung des 2. Bauabschnitts von der Uthmann- bis zur Briesestraße im April 2018 rückt die Baustelle weiter nach Norden und damit ins Herz des Neuköllner Zentrums mit dem Rathaus, dem Amtsgericht, dem Alfred-Scholz-Platz sowie den großen Handelsunternehmen. Von Mai 2018 bis Ende 2021 wird die Karl-Marx-Straße in einem rund 720 Meter langen Abschnitt bis zur Weichselstraße umgebaut.

WAS WIRD GEMACHT?

Mit dem Umbau wird die Aufenthaltsqualität deutlich verbessert und mehr Verkehrssicherheit für alle geschaffen. Hierzu werden die Gehwege soweit wie möglich verbreitert und das Überqueren der Straße erleichtert. Der Kfz-Verkehr wird künftig einspurig geführt. Wo der Stadtraum es ermöglicht, werden begehbare Mittelstreifen geschaffen, Bäume gepflanzt und Sitzgelegenheiten errichtet. Vor allem wird die Karl-Marx-Straße fahrradfreundlicher. Im 3. Bauabschnitt wird der durchgängige Radstreifen fortgesetzt. An zahlreichen Stellen werden vorhandene Stellplätze für Fahrräder erweitert und neue angelegt. An der Planung der Fahrradbügel ist gut ablesbar, wie sich die Planungsvorstellungen von 2012 bis heute verändert haben. Angesichts des ständig gestiegenen Bedarfs sind im 3. Bauabschnitt nun 150 Fahrradbügel (für 300 Fahrräder) vorgesehen. Im ersten Entwurf waren es noch 95 Bügel.

Auch im 3. Bauabschnitt werden an einigen Stellen besondere Möblierungselemente im Straßenraum realisiert. Hierzu gehören die vom Künstler Maik Scheermann gestalteten Sitzbänke sowie die mit

unterschiedlichen Pflastermaterialien spielenden „Gehwegintarsien“ und „Baumringe“. Für den zweiten Bauabschnitt hatte der Künstler Detlef Mallwitz spezielle, als „Wolke“ angeordnete Poller für den Bereich am U-Bahnhof Karl-Marx-Straße entworfen. Im 3. Bauabschnitt selbst wird es während des Umbaus und danach keine dauerhaften Stellplätze mehr geben. Im zentralen Bereich bieten vor allem die Parkhäuser in den „Neukölln Arcaden“ und in der Rollbergstraße erhebliche Stellplatzreserven mit günstigen Preisen. Nach 17:00 Uhr können die Anwohner*innen die auch während der Bauzeit eingerichteten Ladezonen für das Parken bis morgens 7:00 Uhr nutzen. In den Seitenstraßen gibt es teilweise Kurzzeitparkzonen für die Dauer von zwei Stunden. Diese werden dann auch in den Abendstunden für die Anwohner*innen frei.

UMLEITUNGEN WÄHREND DER BAUZEIT

Während der Bauzeit wird abschnittsweise eine Einbahnstraßenführung in nördliche Richtung eingerichtet. In den fertiggestellten Bauabschnitten kann der Verkehr wieder in beiden Richtungen fließen. Der Verkehr von Nord nach Süd wird weiträumig ab dem Herrmannplatz über die



Rundgang zur Fertigstellung des 2. Bauabschnittes Karl-Marx-Straße am 3. Mai 2018



Die Broschüre mit ausführlichen Informationen zum 3. Bauabschnitt erhalten Sie beim Citymanagement, Richardstraße 5 und unter www.aktion-kms.de

Hermannstraße und den Britzer Damm zur Blaschkoallee umgeleitet. Der Fahrradverkehr bekommt Richtung Süden eine Ausweichroute über die Donaustraße angeboten.

Um die Beeinträchtigungen während der Bauarbeiten so gering wie möglich zu halten, können Fußgänger*innen weiterhin Gehwege auf beiden Straßenseiten benutzen. Die Geschäfte und Wohnhäuser bleiben jederzeit erreichbar. Die beiden Buslinien 104 und 166, die über die Erkstraße und Werbellinstraße in die Karl-Marx-Straße fahren, bleiben in beiden Richtungen erhalten. Sie müssen allerdings zeitweise über die Donau- und Anzengruberstraße (bzw. Rollbergstraße) umgeleitet werden.

BAUARBEITEN UNTER DER STRASSE

Wie im vorherigen Bauabschnitt erfolgt zusätzlich zu den eigentlichen Straßenbauarbeiten die Abdichtung der Tunneldecke der U-Bahnlinie 7 durch die BVG. Die Abdichtung des U-Bahnhofs Rathaus Neukölln stellt dabei eine besondere Herausforderung dar. Hier müssen bei laufendem Baustellenbetrieb sehr hohe Fahrgastfrequenzen bewältigt werden. Die Erreichbarkeit des U-Bahnhofs wie auch der wichtigen Nutzungen im Umfeld (Arcaden, Rathaus) wird aber dauerhaft sichergestellt. Auch der Bahnbetrieb wird durch die Arbeiten nicht beeinträchtigt. Neben dem Straßenbau und der Tunnelabdichtung werden zahlreiche Versorgungsleitungen (Strom, Wasser, Kanalisation, Telefon und Fernwärme) erneuert. Die Leitungen liegen meist direkt neben dem U-Bahntunnel und müssen deshalb nicht gesondert aufgegraben werden.

AUSBLICK

Mit der Fertigstellung des 3. Bauabschnitts wird das größte Straßenumbauprojekt des Sanierungsgebiets im Neuköllner

Zentrum abgeschlossen. Der Umbau der Karl-Marx-Straße begann bereits 2010 am U- und S-Bahnhof Neukölln. Mit Einbeziehung des ersten Realisierungsabschnitts zwischen Silbersteinstraße und Thomasstraße werden 2022 im Zentrum Neuköllns knapp zwei Kilometer Straßenraum zukunftsfähig erneuert und insgesamt etwa 14 Millionen Euro verbaut worden sein. Auch der letzte große Abschnitt der Karl-Marx-Straße zwischen der Weichselstraße und dem Hermannplatz wird von Veränderungen nicht verschont bleiben. Schon jetzt wird die Anlage einer Fahrradspur geplant, die diesen Abschnitt und darüber hinaus die Straße Hasenheide sicherer für den Radverkehr machen soll. Auch für den Hermannplatz ist im Zuge der Tram-Planungen des Landes Berlin eine Umgestaltung angedacht.

Horst Evertz, Thomas Fenske



Spatenstich 3. Bauabschnitt

MEHR PLATZ AM WEIGANDUFER

Die Erneuerung am Neuköllner Schifffahrtskanal geht weiter

Der Weichselplatz und seine anliegenden Straßen sind fertig umgebaut. Nun soll die Neugestaltung des daran anschließenden Weigandufers und des Wildenbruchplatzes in Angriff genommen werden. Die Planungen dafür schreiten immer weiter voran.

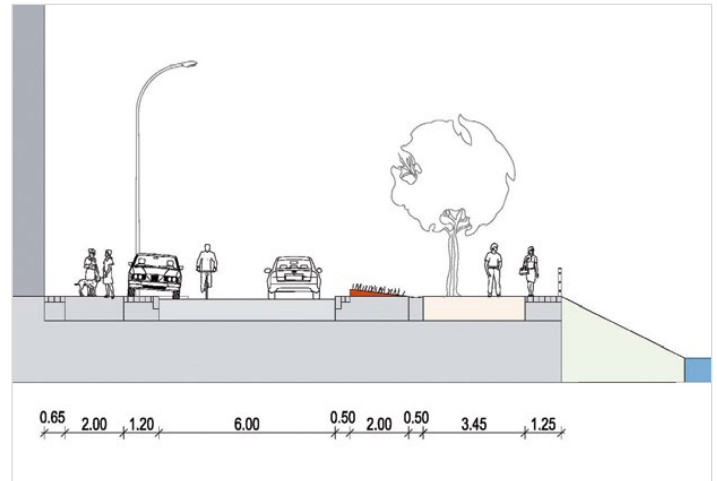
Zur Erinnerung: Ein Ausgangspunkt dieser Maßnahme war die Begehung des Weigandufers durch Mitarbeiter*innen der Verwaltung und die Mitglieder des Beteiligungsgremiums, wobei die Stärken und Mängel aufgenommen wurden. Auf dieser Grundlage werden nun die Qualität der Grünverbindung entlang des Ufers verbessert, mehr Aufenthaltsqualität auf der Uferpromenade geschaffen, der Radverkehr gestärkt, Spiel- und Freizeitnutzungen angeboten und die Verkehrssicherheit erhöht.

Auf Grundlage der im Sommer 2016 öffentlich präsentierten Vorstudie kam im Juli 2017 die Finanzierungszusage der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen. Damit konnten die Planungen weiter konkretisiert werden. Die Bewohner*innen und weitere Interessierte konnten sich im Dezember 2017 über die Entwurfsplanung informieren und Anregungen einbringen. Nach ersten Rodungsarbeiten Ende 2018 werden die Baumaßnahmen voraussichtlich im Frühjahr 2019 beginnen. Geplant ist die Umsetzung in drei Bauabschnitten, die im Folgenden näher erläutert werden. Die Fertigstellung der gesamten Maßnahme ist für 2020 vorgesehen. Um einen sensiblen Umgang mit den vorhandenen Grünstrukturen zu gewährleisten, soll es in allen drei Bauabschnitten eine ökologische Baubegleitung geben.

ERSTER BAUABSCHNITT: FULDASTRASSE BIS WILDENBRUCHSTRASSE

Der Uferweg entlang des Schifffahrtskanals wird geöffnet und übersichtlich gestaltet. Das bestehende Gehölz entlang der Fahrbahn und in der Uferböschung soll deutlich reduziert werden, um den Bezug zum Wasser zu verbessern und den Uferweg besser einsehen zu können. Bestandsbäume werden

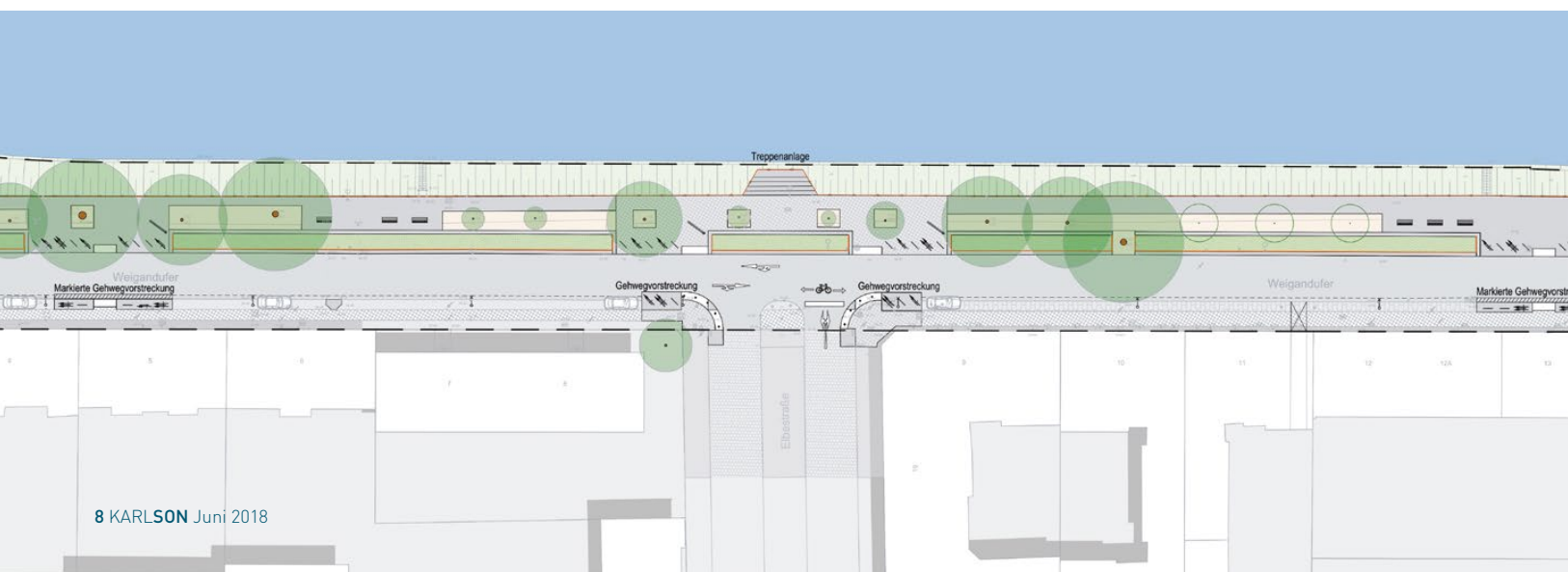
dabei in die Wegeplanung integriert. So wird der vom Weichselplatz geführte Pflasterstreifen breiter und an die Bäume angepasst. Auch in der Fortführung soll Mosaiksteinpflaster verwendet werden. Die übrigen Wegeflächen werden mit einer wassergebundenen Decke befestigt. Auch das Ufergeländer soll bis zur Wildenbruchbrücke einheitlich weitergeführt werden.



Straßenprofil Weigandufers zwischen Fulda- und Wildenbruchstraße mit Hochbeeteinfassung aus Cortenstahl

Entlang der Straße Weigandufers soll auf den gerodeten Flächen ein neuer Pflanzstreifen mit Bodendeckern und Gräsern angelegt werden. Parken wird auf der Straßenseite zum Grünstreifen nicht mehr möglich sein. Die Borde auf dieser Straßenseite werden als Hochborde ausgeführt. Der bisherige Straßenquerschnitt zwischen Wildenbruch- und Fuldastraße bleibt erhalten. Die Fahrbahnaufweitung am Knoten Weigandufers/Wildenbruchstraße wird zurückgebaut. Das gebäudeseitige Parken (halb auf dem Gehweg) wird beibehalten. Das Weigandufers wird in dem umzubauenden Bereich als Fahrradstraße umgestaltet.

Entwurf der Freien Planungsgruppe Berlin zur Umgestaltung des Weigandufers



IN DER DONAUSTRASSE TUT SICH WAS

Mehr Qualität für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen

Neben dem Umbau der Karl-Marx-Straße trägt auch die Aufwertung der Nebenstraßen zur Stärkung des Neuköllner Zentrums bei. Nach den bereits abgeschlossenen Maßnahmen in der Richard-, Ganghofer-, Neckar- und Isarstraße wird in diesem Jahr die Donaustraße in Angriff genommen. Sie wird durchgängig asphaltiert und damit radfahrtauglich werden. An mehreren Knotenpunkten wird die Straßenquerung für die Fußgänger*innen verbessert. Auf Höhe der Rixdorfer Grundschule wird der Schulweg sicherer gestaltet.

Die Maßnahme spielt im Radroutenkonzept des Bezirkes Neukölln eine wichtige Rolle, denn mit dem Ausbau kann künftig eine ruhige Alternative zur parallelen Karl-Marx-Straße mit Anschluss an weitere Radrouten genutzt werden. Der gesamte Bauabschnitt zwischen Reuter- und Ganghoferstraße ist rund 700 Meter lang.

Der Umbau der Donaustraße wird voraussichtlich 2019 abgeschlossen sein. Als letzter Abschnitt wird der Bereich zwischen der Anzengruber- und Ganghoferstraße gestaltet. Hintergrund ist, dass sowohl die Alte Post als auch die Karl-Marx-Straße 101 / Donaustraße 44 (u.a. „Schnäppchen-Center“) in naher Zukunft umgebaut werden. Für die Baustelleneinrichtung kommt jedoch nur das Straßenland der Donaustraße in Frage. Deshalb wird hier erst nach Abschluss dieser Maßnahmen das Großsteinpflaster entfernt und ein fahrradfreundlicher Asphalt eingebaut.

Mit der Asphaltierung werden auch vorhandene Straßenschäden beseitigt. In den Bereichen des vorhandenen

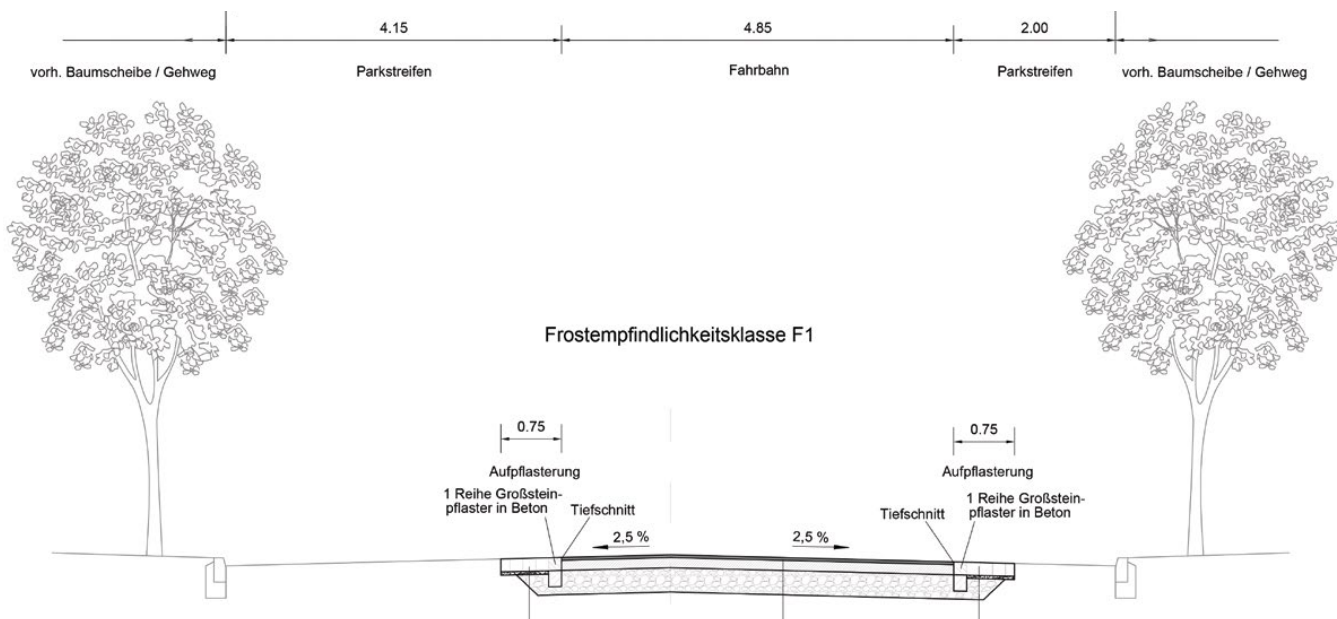
Großsteinpflasters sind erhebliche Unebenheiten vorhanden. Hierdurch ist die Donaustraße auch für den Kfz-Verkehr in ihrem Fahrkomfort stark eingeschränkt. Infolge des momentanen Fahrbahnzustandes treten erhöhte Erschütterungen vor allem beim Befahren mit Lastfahrzeugen auf. Die hieraus resultierenden Lärmimmissionen beeinträchtigen das Wohnen an der Straße.

Im Rahmen der Umbaumaßnahmen werden an den Kreuzungen der Donaustraße mit der Reuterstraße, der Pannierstraße, der Weichselstraße, der Schönstedtstraße und der Anzengruberstraße Gehwegvorstreckungen geschaffen, also vorgezogene Seitenräume, die die Sicht auf den fließenden Verkehr verbessern und ein kürzeres und sichereres Queren der Fahrbahn ermöglichen. Dies ist besonders für Kinder wichtig, die durch parkende Fahrzeuge leicht verdeckt werden und selbst nur schlecht in den fließenden Verkehr einsehen können. Die Gehwegvorstreckungen schaffen zudem mehr Aufenthalts- und Gestaltqualität im öffentlichen Straßenraum.

Die Gesamtbreite der Donaustraße mit Gehwegen beträgt circa 19 Meter. Das Parken der Kraftfahrzeuge am Fahrbahnrand soll nach Abschluss der Baumaßnahme weiterhin möglich sein. Die Seitenbereiche der Fahrbahn, die als Stellplatzfläche genutzt werden, werden wie bisher mit Großsteinpflaster befestigt. Die Breite der asphaltierten Fahrbahn im Bereich zwischen Weichsel- und Reuterstraße wird durch die einseitige Schräganordnung der PKW-Stellflächen 4,85 Meter betragen. Ab Weichsel- in Richtung Schönstedtstraße wird die Fahrbahn auf 5,50 Meter Breite begrenzt. Hier kann beidseitig



Wegen Kopfsteinpflaster und fehlender Radwege nutzen Radfahrer*innen häufig die Gehwege als Fahrbahn



Straßenprofil der Donaustraße zwischen Reuterstraße und Wechselstraße nach der Umgestaltung

in Längsrichtung geparkt werden. Die räumliche Einschränkung der Fahrbahnbreite dient auch dazu, hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu erschweren. Für die Gehwege verbleibt eine beidseitige Breite von rund vier Metern.

Eine besondere Situation stellt der Bereich vor der Rixdorfer-Schule dar. Hier wurden verschiedene sicherheitsverbessernde Varianten mit Anwohner*innen und Vertreter*innen der Schule erörtert. Im Ergebnis wird nun die Fahrbahn im Bereich zwischen den Zugängen zum Hof der Rixdorfer Grundschule in südwestlicher Richtung verschwenkt, um dem Kfz-Verkehr die Geschwindigkeit zu nehmen. Die Parkhäfen werden

zudem beidseitig in Längsrichtung angeordnet, um noch mehr Raum vor der Schule für wartende Schüler*innen sowie für Fahrradständer und Bänke zu gewinnen. Um den querenden Schulweg für den fließenden Verkehr zu verdeutlichen, werden die vier Meter breiten Übergänge über die Donaustraße durch einen Pflasterwechsel (Granit-Kleinpflaster) und eine Granitbord-Einfassung hervorgehoben.

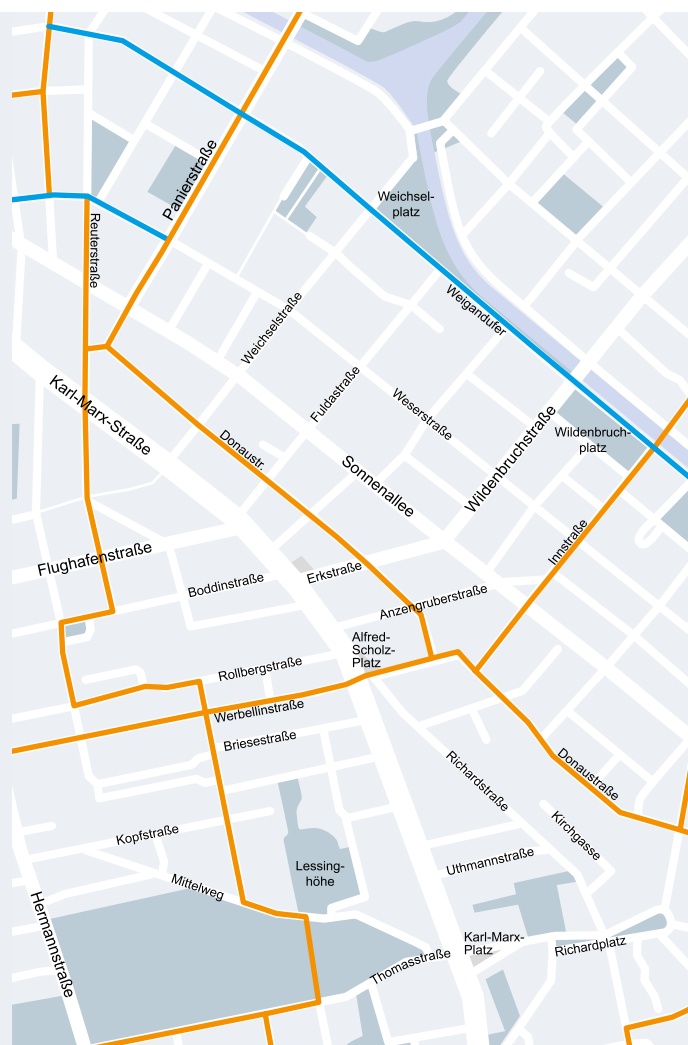
Horst Evertz, Thomas Fenske

NEUKÖLLN BAUT SEIN FAHRRADROUTEN-NETZ WEITER AUS

Die Innstraße ist eine der wichtigen Fahrradrouten vom Neuköllner Zentrum in Richtung Treptow oder Kreuzberg. Bereits 2017 sollten hier Baumaßnahmen beginnen. Der Baubeginn verzögerte sich aber um ein Jahr, da die Berliner Wasserbetriebe zunächst ihre Kanäle erneuern mussten. Ab Frühjahr 2018 wird nun ähnlich wie in der Donaustraße durch die Asphaltierung der Fahrbahn eine radfahrerfreundliche Gestaltung erreicht. Die Innstraße endet am Neuköllner Schifffahrtskanal am Elsensteg. Hier müssen Radfahrer*innen derzeit absteigen und das Rad über die Brücke schieben. Ob sich an dieser Situation etwas verändern lässt, ggf. sogar eine neue Brücke für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen gebaut werden kann, wird derzeit durch die Senatsverwaltung und den Bezirk Neukölln geprüft.

Es gibt noch weitere Straßen im Sanierungsgebiet, die mit altem Kopfsteinpflaster versehen sind und auf Grund des schlechten Allgemeinzustandes mit Hilfe von Fördermitteln erneuert werden sollen. So kann von der geplanten Sanierung der Boddinstraße, der Rollbergstraße und der Wechselstraße auch der Radverkehr profitieren. Hierzu gibt es jedoch noch keinen konkreten Zeitplan.

— Fahrradrouthenetz — Fahrradstraßen, geplant oder bereits fertiggestellt





Das Rathaus Neukölln mit der Straßenbahnlinie 47 in den 1960er Jahren

WÜSTENBAHN UND DIE LEGENDÄRE LINIE 47

Eine kurze Geschichte der Neuköllner Straßenbahnen

Derzeit hat der Berliner Senat Voruntersuchungen für den weiteren Ausbau des Straßenbahnnetzes beauftragt, auch für Strecken im ehemaligen Westteil der Stadt. Für das Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße/Sonnenallee ist dabei die geplante Verlängerung der M10 von der Warschauer Straße zum Hermannplatz von hohem Interesse, wird sie doch mit großer Wahrscheinlichkeit Teile des Sanierungsgebiets durchfahren. Diese Entwicklungen sind dem KARLSON ein willkommener Anlass, einmal in die Neuköllner Straßenbahngeschichte einzutauchen.

Berlin nahm aus historischer Sicht weltweit eine Vorreiterrolle bei der Entwicklung des Verkehrsmittels „Straßenbahn“ ein. Die Stadt verfügt bis heute trotz der zeitweise vollständigen Abschaffung der Straßenbahn in West-Berlin über eines der ältesten und größten Straßenbahnnetze der Welt. Die erste Pferdebahnlinie auf dem heutigen Berliner Stadtgebiet wurde am 22. Juni 1865 zwischen dem Brandenburger Tor und der Nachbarstadt Charlottenburg eingerichtet. Von diesem Zeitpunkt an wuchs die Zahl der Linien und Betreibergesellschaften in rasantem Tempo und hohem Wettbewerb untereinander. War man in Berlin vor den 1860er Jahren noch relativ bequem „zu Fuß“ ans Ziel gelangt, erforderten die Stadterweiterungen, die zahlreichen Eingemeindungen und die zunehmende Trennung von Wohnen und Arbeiten leistungsfähigere Verkehrsmittel.

Als die Straßenbahn 1899 in Neukölln – damals noch Rixdorf – Einzug hielt, nannte man sie schon liebevoll „Elektrische“, denn die Pferdebahnlinien waren bis 1902 vollständig elektrifiziert worden. Rixdorf war Haltepunkt der Ringlinie der Südlichen Berliner Vorortbahn (SBV). Start- und Zielpunkt war das Hallesche Tor. Sie fuhr von dort über Kreuzberg, Schöneberg, Tempelhof und Britz über die heutige Karl-Marx-Straße und den Hermannplatz zurück zum Halleschen Tor. Diese Straßenbahnlinie erhielt von den Berlinern den Namen „Wüstenbahn“, weil ihre Strecke in Tempelhof und Britz durch vorwiegend unbebautes Gelände führte, wo Sand- und Schneeverwehungen oftmals den Verkehr erschwerten. Besonders sonntags nutzten die Bewohner*innen der Vororte die Ringführung der Bahn für 10-20 Pfennig pro Person auch gern zu „Vergnügungsfahrten“ durch die dörfliche Umgebung. 1900 wurde eine neue Strecke von der Bergstraße (heute Karl-Marx-Straße) über den Richardplatz und die Kaiser-Friedrich-Straße (heute Sonnenallee) zum Hermannplatz

eingerrichtet. In der Folgezeit kam es immer wieder zu Streckenveränderungen und Umbenennungen der Linien. 1928 wurde mit der Liniennummer 6 ein neuer und erweiterter Ring geschaffen, der vom Ringbahnhof Neukölln über den Wildenbruchplatz, die Elsenstraße, über die alte Mitte Berlins, Moabit, die heutige City West und schließlich über Schöneberg wieder auf der alten Strecke nach Neukölln zurückführte. Die Fahrtzeit betrug insgesamt 139 Minuten. Die SBV hatte für ihren Betrieb 30 hellgrüne Triebwagen der „Neu-Berolina“ angekauft, die über 20 Sitz- und 12 Stehplätze verfügten.

Nach den großen Zerstörungen des 2. Weltkriegs wurden die Straßenbahnlinien sehr schnell wiederaufgebaut. Die Teilung der Stadt führte aber zu neuen Verwerfungen. War es zunächst noch möglich, ungehindert zwischen den Sektorengrenzen zu verkehren, mussten ab 1949 die Schaffner an den Grenzen zum Ostteil der Stadt wechseln. Dies betraf auch die Linie 6, die über die heutige Karl-Marx-Straße sowie Erk- und Wildenbruchstraße fuhr und an der Elsenstraße ihren Wechsellpunkt hatte. Weitere wichtige Linien im Norden Neuköllns waren die Linie 2 (mit Verlauf Hermannplatz, Sonnenallee, Reuter- und Pflügerstraße), die Linie 95 (fuhr durch die Sonnenallee), die Linie 15 (Sonnenallee, Braunschweiger Straße, Karl-Marx-Straße) oder die Linie 47. Letztere war spätestens seit ihrer durchgehenden Führung von Rudow bis zum Hermannplatz ab Mai 1950 eine wichtige und hochfrequentierte Erschließungslinie durch den Bezirk – trotz der parallelen Führung zur U-Bahnlinie 7. Die Triebwagen der „47“ vom Typ TF 50 verfügten über 26 Sitz- und 34 Stehplätze. Die Wagenkästen wurden von den Gaubschat-Fahrzeugwerken in Neukölln geliefert.

Im Juli 1954 begann in West-Berlin im Zuge des autogerechten Umbaus der Stadt der Rückbau des Straßenbahnnetzes. Nach und nach ersetzten neue U-Bahnlinien und Dieselbusse die Linienrouten. So schlug am 1. Oktober 1966 auch die letzte Stunde der Linie „47“, die als letzte Straßenbahnlinie im Berliner Süden verkehrte. Ein erhaltener Triebwagen steht heute



Die Linie 95 verkehrt neben dem Mittelstreifen auf der Sonnenallee, 1960er Jahre

Die geplante Verlängerung der M10

Für die geplante Neubaustrecke der M10, Warschauer Straße bis Hermannplatz, haben Anfang 2018 die Untersuchungen begonnen, die aus verschiedenen möglichen Trassenführungen eine Vorzugstrasse ermitteln sollen. Die Prüfung erfolgt anhand eines umfangreichen Kriterienkatalogs und einer für Berlin einheitlichen Methodik. Der Abschluss der Untersuchungen ist für das Frühjahr 2019 vorgesehen. Die Strecke nach Neukölln soll circa 2,8 Kilometer lang werden. Pro Tag werden 30.000 Fahrgäste erwartet. Die Realisierung kann nach erfolgreicher Prüfung in circa fünf bis sechs Jahren erfolgen.

im Deutschen Technikmuseum Berlin. Am 2.10.1967 fuhr dann die letzte Straßenbahn in West-Berlin. Nun, gut 50 Jahre danach, sieht es ganz danach aus, als ob die Straßenbahn in absehbarer Zeit wieder das Straßenbild von Nord-Neukölln prägen wird.

Stephanie Otto



Der Hermannplatz mit Karstadt-Filiale als Haltepunkt für die Straßenbahn

DIE BLAUBEERE REIFT

Der Jungendtreff Blueberry Inn erhält einen Neubau

Großen Fortschritt macht die Entwicklung im Block 77 mit dem Neubau für das Blueberry Inn. Die Erweiterung der Jugendfreizeiteinrichtung wurde Anfang des Jahres mit Gesamtkosten von rund 3,44 Mio. EUR in das Förderprogramm für den Baufonds aufgenommen und kann voraussichtlich bis Ende 2022 fertig gestellt werden.

Die Förderung stammt jeweils zu 50% aus Mitteln der Europäischen Union (Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung – EFRE) sowie aus Mitteln des Bundes und des Landes Berlin. Die Finanzierung des Neubaus ist möglich geworden, weil im letzten Jahr nach langen Verhandlungen das notwendige Grundstück für das Gebäude vom Land Berlin mit Mitteln der Stadterneuerung von einem privaten Eigentümer erworben werden konnte.

Der Neubau wird hinter bzw. nördlich des heutigen Gebäudes des Blueberry Inn, das erhalten bleiben soll, entstehen. Das vorhandene Gebäude ist seit langem viel zu klein, so dass viele Kinder und Jugendliche, vor allem auch die etwas älteren Jugendlichen ab 16 Jahren, hier keinen Platz mehr finden. Gerade die Heranwachsenden bleiben sich daher oft selbst überlassen und fallen in letzter Zeit häufig negativ im Kiez auf, teilweise sogar durch Straftaten. Durch die Kooperation des Betreibers mit der VHS und der Bibliothek können im rund 600 m² großen Neubau bald für die verschiedenen Altersgruppen differenzierte Angebote vom Freizeittreff bis zum Lernort verwirklicht werden. Modellhaft soll im neuen Blueberry Inn eine „Präventionskette“ entstehen. Das heißt: miteinander verzahnte Angebote, die die Kinder vom Grundschulalter bis zum Übergang in Ausbildung und Beruf begleiten und unterstützen. Auch ein Eltern-Kind-Café ist geplant. Noch in



Der Jungendtreff Blueberry Inn im Block 77

diesem Jahr wird die Planung des Gebäudes ausgeschrieben. Wahrscheinlich können bis zum Ende des Jahres bereits erste Entwürfe der Öffentlichkeit und den künftigen Nutzern vorgestellt werden.

Da das neue Blueberry Inn hinter dem kleinen Bestandsgebäude entsteht, profitiert auch der Käptn-Blaubär-Spielplatz. Er wird später bis an die Reuterstraße erweitert und der Zaun, an dem heute der Fußweg zum Spielplatz entlangführt, abgebaut. Auch für den neuen Spielplatz wird nun ein Gestaltungsentwurf erstellt. Über den Fortgang der Planungen und die Beteiligungsmöglichkeiten informieren wir rechtzeitig.

Torsten Kasat

EIN DOMIZIL FÜR DIE CHORMUSIK

Deutsches Chorzentrum entsteht an der Karl-Marx-Straße 145

Am 7. März 2018 überreichte die ehemalige Bezirksbürgermeisterin Dr. Franziska Giffey dem Präsidenten des Deutschen Chorverbands, Christian Wulff, die Baugenehmigung für den Umbau der Karl-Marx-Straße 145 zum Deutschen Chorzentrum.

Nach den Plänen der Architekten Kaden+Lager entsteht direkt neben dem Heimathafen ein neuer Kulturort an der Karl-Marx-Straße rund um das Thema Singen. Das Haus wird Bibliothek und Musikarchiv beherbergen und als Arbeitsstätte des Deutschen und Berliner Chorverbands ausgebaut. Die oberen Geschosse werden das Chorzentrum mit verschiedenen Verbänden beherbergen. Erdgeschoss und erstes Obergeschoss werden als musischer Kindergarten genutzt. Das Bestandsgebäude wird zu diesem Zweck saniert, umgestaltet

und durch eine Aufstockung auf dem Seitenflügel sowie dem Dachausbau im Vorderhaus ergänzt. Ziel ist es, den Bestands- und den Neubau zu einem harmonischen Ganzen zusammenzufügen, der das ortstypische Bild und die städtebaulichen Leitbilder respektiert und stärkt. Die Bestandsfassade zur Karl-Marx-Straße wird in ihrem Erscheinungsbild erhalten. Die Aufstockung nimmt mit ihrer gefalteten Fassade sowohl in ihrer Gliederung als auch in ihrer materiellen und farblichen Gestaltung Bezug auf die bestehende Architektur. Im Zuge der Aufstockung des Seitenflügels wird die bisherige hölzerne Dachkonstruktion des dritten Obergeschosses abgetragen und durch eine zweigeschossige Aufstockung in Holzbauweise ersetzt. Die Sanierung und der Ausbau des Gebäudes sollen voraussichtlich im Herbst 2019 abgeschlossen werden.

Stephanie Otto



Lebendige Sonnenallee

BUNTER KOSMOS SONNENALLEE

Ein Blick auf die Situation des Gewerbes

Die Sonnenallee führt als längste Straße des Bezirks 4,5 Kilometer durch Neukölln, davon gut einen Kilometer durch das Sanierungsgebiet. Die Vielfalt der Menschen, die hier leben und arbeiten, ist groß. Fernsehserien haben den bunten Schauplatz entdeckt; Artikelserien in Berliner Tageszeitungen widmen sich der Sonnenallee mit seinen Bewohner*innen und Geschäften. Für den KARLSON sprachen Ann-Christin Rolfes-Bursi und Stephanie Otto mit den Gewerbeberatern Eberhard Mutscheller und Refat Abusalem von der mpr Unternehmensberatung über die Situation der Gewerbebetriebe an der Sonnenallee.

KS: Welche Aufgaben nehmen Sie im Teilprojekt „Stadtteilmanagement Sonnenallee“ des BIWAQ-Projekts „Unternehmen Neukölln“ wahr?

mpr: Wir unterstützen die Gewerbetreibenden entlang der Sonnenallee, bieten Sprechstunden an, suchen die Gewerbebetriebe vor allem aber regelmäßig persönlich auf, um sie in allen unternehmerischen Fragen vor Ort zu beraten und so gemeinsam bedarfsgerechte Angebote für diesen Standort zu entwickeln. Dabei bringen wir auch die Unternehmen

mit Arbeitssuchenden zusammen und kooperieren eng mit den Netzwerken hier vor Ort.

KS: Wie schätzen Sie die Situation der Sonnenallee heute ein?

mpr: Die Sonnenallee ist etwas strukturierter als noch vor ein paar Jahren, z.B. auch nicht mehr so vermüllt. Die Anstrengungen aller, wie dem Ordnungsamt, dem Quartiersmanagement, dem Projekt „Schön wie wir“ oder unserem Projekt, zeigen Wirkung. Auch die Gewerbetreibenden sind achtsamer geworden. Der nördliche Teil wird nach verbreiteter Ansicht immer arabischer, was faktisch aber nicht stimmt. Zwischen Hermannplatz und Erkstraße befinden sich circa 50 % arabische Geschäfte, auf der westlichen Seite sehr viele kleine Geschäfte europäischer Prägung. Auch Deutsche machen mittlerweile mit arabischen Schriftzügen Werbung, um die arabische Kundschaft anzusprechen. Viele Geflüchtete kommen in die Sonnenallee, weil sie hier Angebote in ihrer Sprache und für ihre Bedürfnisse bekommen. Südlich der Erkstraße findet man dann eine eher typische Berliner Mischung. Das Publikum ist sehr international, gleichzeitig

gibt es auch bei den jungen deutschen Anwohner*innen keine Hemmschwellen, in arabischen Geschäften einzukaufen.

Grundsätzlich ist der Anteil der Gastronomiebetriebe sehr hoch. Zudem gibt es viele Friseurgeschäfte. Handwerksbetriebe finden sich eher südlich der Innstraße und in den Seitenstraßen.

KS: Mit welchen Anliegen wenden sich die Gewerbetreibenden an Sie?

mpr: Es sind oft Personalprobleme, zurzeit aber vordringlich die steigenden Mieten. Die kurzfristigen Kündigungen vieler Gewerbemietverträge führen zu großer Unruhe und steigender Unsicherheit. Die Alt-Eingesessenen bangen um ihre Geschäfte und ihre Kundschaft. Die Gewerbemieten liegen bei Neuvermietungen mittlerweile oft bei 55-80 Euro pro Quadratmeter. 2015 lag das Mietniveau noch überwiegend bei circa 20 Euro im Einzelhandel und 30-40 Euro für Gastronomiebetriebe.

KS: Wie bewerten Sie die Entwicklung der gastronomischen Einrichtungen?

mpr: Wir befürchten, dass die zunehmende Gastronomisierung uns in schlechteren Zeiten auf die Füße fallen

wird und viele Betriebe wieder schließen müssen. Die Straße sollte sich besser nicht zu einer „Fressmeile“ entwickeln, auch wenn es dafür zurzeit genügend Besucher*innen der Straße zu geben scheint.

KS: Welche Instrumente sind aus Ihrer Sicht geeignet, die Situation der Gewerbetreibenden im Gebiet zu verbessern?

mpr: Es bräuchte mehr Sicherheit für Gewerbetreibende. Die Mithöhen wird man hingegen nicht steuern können. Grundsätzlich ist es schwer, mit den Gewerbebetrieben gemeinsame Initiativen für die Straße zu starten. Für ehrenamtliches Engagement reichen die Kapazitäten der meisten Geschäftsinhaber*innen nicht aus. Außerdem haben viele keine Vorstellungen mehr davon, was sie an ihrem Standort eigentlich erreichen wollen; die Einflussfaktoren sind mittlerweile zu unübersichtlich und Visionen durchzusetzen, ist schwierig geworden.

KS: Wie würden Sie einem Berlin-Besucher die Sonnenallee kurz beschreiben?

mpr: Die Sonnenallee ist eine lebendige Straße und ein Seismograph dafür, wie Integration aussehen kann; dafür, wie Einheimische und Migranten friedlich miteinander umgehen und zusammenleben können. Die Sonnenallee steht in den Reiseführern, ist dynamisch, ohne größere Drogenprobleme wie rund um das Kottbusser Tor und auch nicht politisch belegt. Aber auch an der Sonnenallee ist das ehemalige „Piefke-Dorf“ West-Berlin zu einer temporeichen Weltstadt geworden, was manch einen vielleicht auch überfordert.



Sonnenallee

KS: Was sind Ihre Empfehlungen für einen Besuch an der Sonnenallee?

mpr: Man sollte unbedingt der Sonnenallee einen Besuch abstatten, wenn man die Unterschiede zwischen arabischer und türkischer Baklava kennenlernen möchte.

KS: Wir danken für das Gespräch!

Interview: Ann-Christin Rolfes-Bursi und Stephanie Otto

BERLIN GLOBAL VILLAGE

Berlin bekommt in Neukölln ein „Eine-Welt-Zentrum“

Der Berlin Global Village e.V. lässt auf dem ehemaligen Gelände der Kindl-Brauerei ein „Eine-Welt-Zentrum“ entstehen. In einem umgebauten ehemaligen Verwaltungsgebäude der Brauerei und einem Neubau wird Platz für einen neuen Ort der Begegnung geschaffen, der Impulse für das bürger-schaftliche Engagement geben möchte.

Berlin Global Village ist aus einer Initiative des Berliner Entwicklungspolitischen Ratschlags hervorgegangen und versammelt verschiedene Mitglieder, wie zum Beispiel kleinere ehrenamtliche Vereine, NGOs oder auch größere Dachverbände. Globale Herausforderungen und Probleme sind auch in Berlin zu meistern. Deshalb setzen sich die Akteure des Berlin Global Village für eine gerechtere Welt und ein gleichberechtigtes Miteinander der Menschen ein.

Das Eine-Welt-Zentrum soll ein Ort der Vielfalt, des Dialogs und Austauschs werden. Neben den Büroräumen werden auch Konferenz- und Seminarräume, eine Mediathek und ein faires Café eingerichtet. Außerdem wird durch die Realisierung des Zentrums die Arbeit von Berlin Global Village an der Schnittstelle von entwicklungspolitischen Themen und Stadtentwicklung hervorgehoben.

Die Gesamtkosten von Bestandserneuerung, Abriss und Neubau belaufen sich auf ca. 10,5 Millionen Euro. Die Berliner Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe hat eine Förderzusage über drei Millionen Euro getroffen. Das Areal ist in Besitz der Terra Libra Immobilien GmbH, einer Tochter der Schweizer Stiftung Edith Maryon, welche Immobilien für gemeinnützige Organisationen in Erbbaupacht zur Verfügung stellt.

Stephanie Otto



Ein Teil des künftigen „Eine-Welt-Zentrum“

SICHERER IM RICHARD-KIEZ

Bürgerbeteiligung stößt Veränderung am Karl-Marx-Platz an

Im Richard-Kiez sind bedingt durch seine Lage zwischen den zwei Hauptverkehrsstraßen Sonnenallee und Karl-Marx-Straße sowie der Nähe zum Bezirkszentrum Neukölln viele Straßen mit Durchgangs- oder Parksuchverkehr belastet. Es wird oftmals zu schnell gefahren, das Kopfsteinpflaster erschwert das Fahrradfahren und für Fußgänger*innen fehlen an einigen Stellen sichere Querungsmöglichkeiten. Im Auftrag des Bezirksamts wird derzeit ein Verkehrsgutachten erarbeitet, um mögliche Maßnahmen zur Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung im Richardkiez zu identifizieren. In die Erarbeitung dieses Konzepts werden unterschiedliche Nutzergruppen einbezogen. Über die ersten Ergebnisse, u.a. auch einer Beteiligungswerkstatt, sprachen wir mit dem Amtsleiter des Straßen- und Grünflächenamts Neukölln, Wieland Voskamp.

KS: Im Bürgerdialog zu den Verkehrsfragen im Richardkiez sind zahlreiche Anregungen, aber auch widersprüchliche Vorstellungen geäußert worden. Wie geht das Straßen- und Grünflächenamt mit diesen Ergebnissen um?

WV: Die Suche nach guten Lösungen erfolgt immer im Prozess. Es können nie die Vorstellungen aller zu hundert Prozent umgesetzt werden. Eine Dialog-Veranstaltung mit engagierten Bürger*innen ist deshalb sehr sinnvoll, um alle Interessen frühzeitig kennenzulernen und in das Konzept einbeziehen zu können.

KS: Im Rahmen des Bürgerdialogs wurde auch eine Verbesserung der Verkehrsführung am Karl-Marx-Platz besprochen. Gibt es aus Sicht Ihres Amtes konkrete Überlegungen, wie hier vorgegangen werden sollte?

WV: Am Karl-Marx-Platz führt die Erschließung derzeit als Einbahnstraße von West nach Ost an der südlichen und von Ost nach West an der nördlichen Platzkante. Eine Änderung könnte sein, die Durchfahrt Richtung Richardplatz zu schließen und den Verkehr an der südlichen Platzkante zurück zur Karl-Marx-Straße zu führen.



Wochenmarkt auf dem Karl-Marx-Platz

KS: In einer Arbeitsgruppe der Beteiligungs-werkstatt wurde gefordert, die parkenden Autos am Karl-Marx-Platz zu verbannen oder zumindest deutlich zu reduzieren. Was halten Sie davon?

WV: Dies würde natürlich einerseits zu mehr Möglichkeiten der Platzgestaltung führen. Andererseits ist die Reduzierung von Stellplätzen abhängig vom Liefer- und Gewerbeverkehr, auch der Markt und die Anlieger*innen müssen erreichbar bleiben.

KS: Ein wichtiges Anliegen ist für viele Beteiligte des Verfahrens die Verbesserung des Radverkehrs. Derzeit ist die Führung für die Radfahrer*innen von West nach Ost auf den Karl-Marx-Platz von der Karl-Marx-Straße kommend nur unzureichend. Welche Lösungen stellen Sie sich hier vor?

WV: Es könnte an der nördlichen Fahrbahn ein Radweg angelegt werden. Dazu müsste man Flächen des Platzes in Anspruch nehmen. Die Radroute erfordert auch, dass die Grünfläche am östlichen Ende des Karl-Marx-Platzes (wenigstens zum Teil) zurückgebaut werden müsste. Diese ist allerdings derzeit auch von minderer Qualität und hat eher eine Barrierewirkung.

KS: Das Kopfsteinpflaster auf zahlreichen Straßen des Richardkiezes, auch auf dem Karl-Marx-Platz, ist für den Radverkehr ungeeignet. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, den Belag zu verbessern. Welche würden Sie für den Karl-Marx-Platz empfehlen?

WV: Sinnvoll wäre es, nur den Radweg oder auch die Fahrbahn zu asphaltieren und die Seitenbereiche in Großsteinpflaster oder als Fugenverguss auszuführen. Das ist eine Kostenfrage. Da der Karl-Marx-Platz kein Denkmalsbereich ist, gibt es keine weiteren Auflagen zu beachten.

KS: Wann könnten die Planungen umgesetzt werden?

WV: Wir sind derzeit noch relativ am Anfang des Prozesses und haben erste Entwurfsskizzen erstellt. Zunächst sollten die Abstimmungen und Informationen in den Ämtern, Gremien und der interessierten Öffentlichkeit erfolgen. Danach könnten konkrete Planungsschritte in Richtung Umsetzung gegangen werden.

KS: Wir danken für das Gespräch.

Interview: Horst Evertz

WANN IST EIN BAD EIN BAD?

Eine interessante Kontroverse zum Thema Milieuschutz

Manche sind nur 80 cm breit, aber im Verhältnis scheinbar absurd lang. Wie auf einer Perlenschnur reiht sich eine komplette Badezimmersauna auf. Liebgewordener Teil der Berliner Altbauten oder unzeitgemäß? Am Schlauchbad scheiden sich die Geister.

Die Geschichte des Schlauchbads beginnt mit der Bau-Polizei-Ordnung von 1887. Hier wurde festgelegt, dass „Bedürfnisanstalten und Badestuben“ über ein Fenster verfügen müssen. Bereits damals war Baugrund kostbar. Typische Berliner Häuser hatten die Fenster an der Schmalseite der Zimmer, damit die Räume möglichst tief ausfallen konnten. Da ein Bad seinerzeit als verzichtbarer Luxus angesehen wurde, entstanden somit lange schmale Räume vom Korridor bis zur Außenwand, exklusive der Toilette.

Viele dieser schmalen Örtchen der Gründerzeit haben sich im Laufe der letzten 100 Jahre zu Bädern gemausert. Sie gleichen selten einander, sondern es gibt viele Varianten zur Unterbringung von WC, Waschbecken und Wanne oder Dusche auf ca. vier Quadratmetern. Für viele Bewohner*innen gehören diese besonderen Bäder zum Altbau dazu. So haben

bei Haushaltsbefragungen zum Milieuschutz nur rund drei bis fünf Prozent der Bewohner*innen angegeben, mit ihren Bädern unzufrieden zu sein.

Heute sind für Bäder keine Fenster mehr vorgeschrieben. Dies verschafft neue Möglichkeiten der Grundrissgestaltung. Immer wieder heißt es, wenn eine Wohnung saniert wird, sollte es nachhaltig sein. Die schmalen Bäder werden von manchen als nicht zeitgemäß empfunden. Sicherlich sehen Bäder in heutigen Neubauten meist anders aus. Aber in Bezug auf ihre Grundfläche sind sie oft auch nicht zwingend größer, nur anders geschnitten.

Einfach übertragbar auf einen Altbau sind moderne Badgrundrisse nicht, denn das Schlauchbad ist kein Zufallsprodukt. Ein solcher Umbau löst in den meisten Fällen eine Kettenreaktion aus. Z.B. müssen Leitungen verlegt, Fußböden und Nachbarräume angepasst werden. Am Ende entsteht oft eine andere Wohnung, die nicht mehr auf die Bedürfnisse derer zugeschnitten ist, die diese Wohnung einst für sich ausgesucht hatten.

Seit 2016 liegen fast alle Wohnungen des Sanierungsgebietes auch in Milieuschutzgebieten. Zentrales Ziel ist hierbei „die Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung“, wie es auf Amtsdeutsch heißt. Badmodernisierungen und ihr zulässiger Umfang sind seitdem immer wieder Streitgegenstand in Genehmigungsverfahren. Der Bezirk vertritt den Standpunkt, dass es nicht auf die Größe des Bades ankommt. Wichtig für einen zeitgemäßen Ausstattungsstandard ist, ob im vorhandenen Grundriss WC, Waschbecken und Badewanne oder Dusche vorhanden sind oder untergebracht werden können. Dies ist im Einzelfall sicherlich eine Herausforderung für die Architekten. Unmöglich ist es aber nicht. Pfiffige und auf den Einzelfall zugeschnittene Ideen sind gefragt.

Oliver Türk

Bild links: Modernes Beispiel eines Schlauchbads

Senden Sie uns gerne Fotos von Ihrem Schlauchbad

Da im Zusammenhang mit den erlassenen Milieuschutzverordnungen im Norden Neuköllns nun von einigen Eigentümer*innen gegen die Versagung einer Umbaugenehmigung geklagt wird, sind bald auch Gerichte vom Schlauchbad zu überzeugen. Wie steht es denn mit Ihrem Bad? Haben Sie ein Schlauchbad, das pfiffig gestaltet ist und/oder Ihren Ansprüchen völlig genügt? Dann schicken Sie uns Ihr Foto an milieuschutz@bezirksamt-neukoelln.de mit Angabe der Breite des Bades. Oder schreiben Sie uns einfach Ihre Meinung zum Thema Schlauchbad.



ELBESCHULE

Schülerweiterung beginnt im Juli 2018 mit Abriss des alten Hortgebäudes

Lange musste auf den Projektstart gewartet werden. Aber wenn die öffentliche Hand baut, sind aufwendige Prüfverfahren zu durchlaufen, damit wirtschaftlich und den baufachlichen Anforderungen entsprechend gebaut wird. Also wurden auch die Planungsunterlagen für den Neubau des Mehrzweckgebäudes, für den Dachgeschossausbau und für die Sanierung der in die Jahre gekommenen Schulgebäude eingehend bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen geprüft.

Ende März wurden die Baupläne nun endlich genehmigt und Anfang Mai

diesen Jahres auch die Finanzierungsmittel für das Bauvorhaben Elbe-Schule zugesagt. Von den Gesamtkosten, die nun 10,4 Millionen Euro betragen, finanzieren der Bund und das Land Berlin knapp 8,5 Millionen Euro aus der Städtebauförderung, Förderprogramm „Infrastrukturmaßnahmen in Stadterneuerungsgebieten“, den Rest der Bezirk Neukölln aus Stadterneuerungs- und Haushaltsmitteln.

Im Juli beginnen nun die Abrissmaßnahmen am Hortgebäude und gleich anschließend der Bau des neuen Mehrzweckgebäudes (siehe auch KARLSON,

Ausgabe 4). Im nächsten Frühjahr kann dann wahrscheinlich schon Richtfest gefeiert werden.

Insgesamt wird aber noch bis 2022 an den Schulgebäuden und der Schulsporthalle gebaut. Und wenn die Gebäude dann fertig sind, muss noch der Schulhof erneuert werden. Auch wenn bis dahin noch viel Zeit vergeht, wurde für den Schulhof der Förderantrag bereits gestellt, damit die Vollendung des Projekts nicht an der Finanzierung scheitert.

Torsten Kasat

ERNST-ABBE-SCHULE

Bis auf den Schulhof fertiggestellt

Gefeiert wurde die Fertigstellung der Schule schon am 17. November letzten Jahres im Beisein der Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen, Katrin Lompscher. Da waren die Sanierungsarbeiten an und in den Gebäuden weitestgehend abgeschlossen. Leider dauern die Arbeiten auf dem Schulhof viel länger als geplant und werden wohl erst im Sommer diesen Jahres beendet.

Die Fertigstellung der Schulgebäude wurde seitens der Schule als Tag der offenen Tür gefeiert. Mit dem feierlichen Festakt in der erneuerten Sporthalle wurde der Tag eingeleitet. Danach fanden Führungen durch die Räume der Schule statt, zuerst geleitet von den für die Baumaßnahmen verantwortlichen Architekten und Ingenieuren und später von den Schüler*innen selbst. Die

sanierten Klassenräume standen aber nicht leer, in vielen fand Projektunterricht statt, so dass die Besucher*innen Schulunterricht live erleben konnten.

Torsten Kasat

DER KARLSON

Sanierungszeitung für das Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße/Sonnenallee

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@raumscript.de, Tel. 030/89 20 85 14
oder als Download unter www.aktion-kms.de/sanierungszeitung-karlson



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

Nadin Wischnack | Tel.: 030. 90239. 2186

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, IV C 34

Württembergische Straße 6 | 10707 Berlin

Franziska Mühleis | Tel.: 030. 90139. 4933

E-Mail: franziska.muehleis@sensw.berlin.de

Beteiligungsgremium Sonnenallee

E-Mail: info@aktionsonnenallee.de

Das Beteiligungsgremium trifft sich in der Regel jeden

4. Montag im Monat um 18:30 Uhr

Büro der [Aktion! Karl-Marx-Straße]

Richardstr. 5, 12043 Berlin.

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 19:00 Uhr

Büro der [Aktion! Karl-Marx-Straße]

Richardstr. 5, 12043 Berlin

Links

Informationen zum Sanierungsgebiet → www.kms-sonne.de

Bezirksamt Neukölln → www.berlin.de/ba-neukoelln/

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

→ www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/foerderprogramme/stadterneuerung/

→ www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/foerderprogramme/aktive_zentren/

Abbildungen: Das Titelbild zeigt den Weichselplatz in Neukölln.

Titel, S. 4 unten, 5, 6, 7, 9 oben links, 16 unten © Bergsee, blau | S. 2, 10, 15, 16 oben, 17 © Susanne Tessa Müller | S. 4 oben © Armin Gründler

S. 9 oben rechts © BSG | S. 12 Kunst und Bild GmbH | S. 13 Archiv Sigurd Hilkenbach | S. 14 © Bezirksamt Neukölln von Berlin | S. 18 privat

BSG mbH | Sanierungsbeauftragte des Landes Berlin

Karl-Marx-Straße 117 | 12043 Berlin

Horst Evertz | Ann-Christin Rolfes-Bursi | Martina Zielke

Tel.: 030. 685987. 71 | E-Mail: kms@bsgmbh.com

Citymanagement der [Aktion! Karl-Marx-Straße]

Richardstraße 5 | 12043 Berlin

Sabine Slapa | Susann Liepe | Lukas Mohn

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 | kms@raumscrip.de

Mieterberatung

Jeden Montag und Donnerstag (außer an Feiertagen)
von 16:00 bis 18:00 Uhr

Büro der [Aktion! Karl-Marx-Straße]

Richardstraße 5, 12043 Berlin

Terminvereinbarungen nicht erforderlich,
aber möglich unter Tel.: 030. 6212836

Es berät das Büro für Sozialplanung BfS

Ulrike Stüven,

Alexander-Greco Koukoulas (Rechtsberatung)

Impressum

Herausgeber: Bezirksamt Neukölln von Berlin,
Fachbereich Stadtplanung

Konzept, Steuerung, Redaktion: raumscrip

Gestaltung: Bergsee, blau

Produktion: Möller Druck und Verlag GmbH

Ausgabe: Juni 2018