

04/23 südseite

Sanierungszeitung für die Südliche Friedrichstadt | Semt yenileme gazetesi | صحيفة اصلاح وتأهيل المنطقة

Seite 4/5 - Wie weiter mit dem Stadtteilzentrum F1

Seite 7 - Berlin verliert von Jahr zu Jahr Sozialwohnungen

Seite 9 - Radwege, Radstreifen und Fahrradstraßen

Seite 10 - Senat stoppt gefördertes Projekt





Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

2023 war in vieler Hinsicht kein einfaches Jahr, im Großen wie im Kleinen. Kriege und Krisen bestimmten die Nachrichten, und es fällt manchmal schwer, dennoch Zuversicht zu behalten.

Wir hoffen, dass Sie zumindest über die Feiertage Ruhe, Freude und Erholung finden konnten. Und wir hoffen für uns alle, dass das neue Jahr vielleicht wieder mehr Erfreuliches bringt.

Über alle wichtigen Entwicklungen im Kiez werden wir Sie auch im Jahr 2024 mit der „Südseite“ informieren – und wir freuen uns auch über Ihre Anregungen, Ideen, Kritik, die sie uns vielleicht übermitteln möchten.

Wir wünschen allen ein gutes neues Jahr!

Die Redaktion

»Südseite« per Mail

Sie möchten die aktuelle Zeitung lieber auf elektronischem Weg als PDF erhalten? Schreiben Sie uns einfach eine kurze E-Mail an redaktion-suedseite@gmx.de mit dem Stichwort „E-Versand“, und wir nehmen Sie gern in unseren Mail-Verteiler auf!

»Südseite« im Internet

Die „Südseite“ findet man auch im Internet mit sämtlichen bisher erschienenen Ausgaben als PDF: unter www.sanierung-suedliche-friedrichstadt.de/links-und-downloads/sanierungszeitung-suedseite/

Nachrichten

Aus dem Sanierungsbeirat

Die wichtigsten Themen der letzten Sanierungsbeiratssitzungen am 08.11. und 22.11. waren:

- Die aktuelle Entwicklung zum Stadtteilzentrum »F1«
- Verkehrsmaßnahmen
- Bauvorhaben Friedrichstraße 245
- Gewerbestrategie: Ergebnisse der Befragung

Der nächste Sanierungsbeirat findet am Mittwoch, dem 31. Januar 2024 um 18:00 Uhr im PopUp-Bau AGB am Blücherplatz statt.

Termine und Protokolle der Sitzungen finden Sie unter www.sanierung-suedliche-friedrichstadt.de

Sprechstunde Sanierungsgebiet

In der Kiezstube (Mehringplatz 7) wird einmal wöchentlich eine Sprechstunde zum Sanierungsgebiet durch den Sanierungsbeauftragten Stadtkontor angeboten. Die Sprechstunde findet jeden Mittwoch von 14 bis 17 Uhr statt.

Kostenlose Mieterberatung

Immer dienstags bietet asum für Mieterinnen und Mieter von 15 bis 17 Uhr kostenlose Sprechstunden mit einem Mietrechtsanwalt und einem Mieterberater in der Kiezstube am Mehringplatz 7 an. Die Sprechstunden können ohne vorherige Terminvereinbarung besucht werden. de/links-und-downloads/sanierungszeitung-suedseite/

Inhaltsverzeichnis İçindekiler

- 3 Wer benötigt Hilfe beim Einkauf?
Komsuluk desteği: Alanda ikmal
- 4/5 Friedrichstraße 1-3 – Der lange Weg zum Stadtteilzentrum
Friedrichstraße 1-3 – Şehir merkezine uzun mesafe
- 6 Kooperationsvereinbarung zwischen Senat und Wohnungsbauunternehmen
Senato ve konut inşaat firması arasında işbirliği anlaşması
- 7 Berlin verliert weiter Sozialwohnungen
Berlin sosyal konutları kaybetmeye devam ediyor
- 8/9 Fahrradwege im Gebiet
Alanda bisiklet yolu
- 10 Senat stoppt gefördertes Projekt am Landwehrkanal
Senato, Landwehrkanal'daki teşvik projesini durdurdu
- 11 Die Geschichte des Landwehrkanals
Landwehrkanal'ın hikâyesi
- 12 Gewerbe im Gebiet: Das Al Catzone
Alanda işletme: Al Catzone
- 13 Kältehilfe
Soğuk yardımı
- 14 Nachrichten
Haberler
- 15 Kinderseite: Eddi feiert Geburtstag
Çocuk sayfası: Eddi doğum günü kutluyor
- 16 Das Letzte
Son olan



Wer benötigt Hilfe beim Einkauf?

»KollektivEinkauf« organisiert konkrete Nachbarschaftshilfe im Kiez

Seit der EDEKA an der Friedrichstraße / Franz-Klühs-Straße im vergangenen Sommer schloss, ist das Einkaufen im Kiez schwieriger geworden. Bewohnerinnen und Bewohner des Mehringplatzes müssen jetzt weitere Wege in Kauf nehmen: Die nächstgelegenen größeren Supermärkte gibt es in der Stresemannstraße (EDEKA Gerstmann) und in der Charlottenstraße (LIDL-Markt). Vor allem für Menschen, die nicht so gut zu Fuß sind, ist das ein Problem.

Doch ein schneller Ersatz direkt im Kiez ist nicht zu erwarten: Zwar stehen diverse Gewerbeeinheiten rund um den Mehringplatz leer. Aber diese sind zu klein für Supermärkte oder Discounter, die meist Räume ab 600 Quadratmeter Nutzfläche aufwärts suchen. Und Neubauten brauchen eben ihre Zeit. Und das Wichtigste: Es muss sich auch ein Anbieter finden, der hier einen Supermarkt betreiben will – der Staat kann das nicht von sich aus organisieren.

Um trotzdem die aktuelle Versorgungssituation im Gebiet etwas zu verbessern, gab es die Überlegung, Nachbarschaftshilfe zu organisieren. Ähnlich wie in der Corona-Zeit, als insbesondere alte und kranke Menschen oft darauf angewiesen waren, dass andere für sie die Einkäufe erledigten. Das funktionierte damals ganz gut. Angelehnt an dieses Vorbild, organisieren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bauhütte Kreuzberg seit dem Herbst die Nachbarschaftshilfe

»KollektivEinkauf«. Hier können sich Menschen melden, die Hilfe bei der Versorgung mit Lebensmitteln brauchen, und auch Anwohnerinnen und Anwohner, die bereit sind, für andere (mit) einzukaufen. Die Organistoren vom »Kollektiveinkauf« bringen Angebot und Nachfrage zusammen. Dafür wurden Sprechstunden sowohl im F1 als auch in der Kiezstube Mehringplatz eingerichtet, außerdem eine eigene Telefonnummer und Mailadresse, unter denen man sich ebenfalls melden kann.

Nachfrage bei der Bauhütte: Wie läuft's eigentlich so mit dem »KollektivEinkauf«? Gibt es viele, die sich melden? Lisa Biermann, die sich bei der Bauhütte um das Projekt kümmert, berichtet, dass es bislang kaum Nachfrage gab. Was vielleicht auch daran liegt, dass – wie sich bei unserem Versuch herausstellt – die angegebene Telefonnummer für den »KollektivEinkauf« offenbar über Wochen nicht funktionierte. Das lag wohl am Telefonanbieter. Mit ihm konnte das Problem nun geklärt und behoben werden, das Telefon funktioniert jetzt also wieder.

Lisa Biermann hat auch öfter mal bei denen nachgefragt, die so ein Angebot eigentlich interessieren müsste, also beispielsweise bei Seniorinnen und Senioren, die ins F1 kommen.

»Bei manchen von ihnen kümmert sich ein Pflegedienst um die Einkäufe. Andere haben Nachbarn oder Verwandte, die sie versorgen. Und einige bestellen ihre Lebensmittel beim Lieferservice«, erfuhr sie. Einen solchen Lieferservice bieten die Supermarktketten REWE und EDEKA (direkt oder über »Bringmeister«) an, ebenso Drogerieketten wie Rossmann und DM

– allerdings muss man dort eine Mindestbestellsumme erreichen und Liefergebühren zahlen.

»Vielleicht hat unser Angebot der Nachbarschaftshilfe viele auch noch gar nicht erreicht«, sagt Lisa Biermann. »Deshalb wollen wir jetzt auch zusätzliche Informationswege suchen, um es im Kiez bekannter zu machen.« Das kostenlose Angebot des »KollektivEinkaufs« besteht weiterhin, und man sollte sich nicht scheuen, diese Nachbarschaftshilfe in Anspruch zu nehmen – oder auch, Hilfe anzubieten. Anruf genügt: Jetzt gibt es wieder Anschluss unter dieser Nummer. us

Nachbarschaftshilfe »KollektivEinkauf«

Sie brauchen Hilfe oder möchten selbst Hilfe anbieten? Dann melden Sie sich hier:

- F1 Stadtteilzentrum, Friedrichstr. 1: Di 11-15 Uhr, Do 15-18 Uhr
- Kiezstube, Mehringplatz 7: Mo 13-16 Uhr, Mi 10-13 Uhr
- Kontakt: Mo–Fr. 10-16 Uhr unter 0151 - 74 32 05 43
kollektiveinkauf@bauhuettenkreuzberg.de

Block 616

Die Planungen zur städtebaulichen Verdichtung des »Block 616« am nordwestlichen Mehringplatz kommen voran. Am 12. Dezember fand dazu die II. öffentliche StadtWERKSTATT im Gebäude der AOK statt. Der »Block 616« ist das Areal zwischen Friedrich-Stamper-, Wilhelm-, Franz-Klühs- und Friedrichstraße, das in den nächsten Jahren entwickelt werden soll: Wohnungen, Gewerbeflächen und Freiräume sollen hier entstehen. Bei der II. StadtWERKSTATT stellten vier Planungsteams insgesamt zwölf Vorschläge dazu vor. Mit den Anregungen der Öffentlichkeit im Kopf, wählte zwei Tage später ein Expertengremium jeweils eine Idee von jedem Team aus, die weiterentwickelt werden soll. Außerdem werden die Meinungen von Anwohnerinnen und Anwohnern, Gewerbetreibenden und anderen Beteiligten weiterhin gesammelt und sollen in die Weiterentwicklung einfließen.

In der nächsten Ausgabe werden wir ausführlicher darüber berichten. Außerdem kann man sich an jedem Donnerstag an einem Infostand auf dem Wochenmarkt Friedrichstraße über den aktuellen Verfahrensstand informieren. us



Der lange Weg zum Stadtteilzentrum

Seit Jahren fehlt das Geld für eine umfassende Sanierung der Friedrichstraße 1–3

Wenn es so etwas wie das soziale Herz eines Gebiets gibt, dann ist es für die südliche Friedrichstadt wohl das F1, was die Abkürzung der Adresse ist: Friedrichstraße 1, auch bekannt als »Inti-Haus«. Es ist mittlerweile Anlaufpunkt für viele im Kiez geworden: für Kinder, Jugendliche, für ältere Menschen, für Familien. Die Friedrichstraße 1–3 ist die Adresse vieler sozialer und kultureller Angebote, Projekte und Institutionen im Kiez: Hier findet man den Verein Kreuzberger Musikalische Aktion e.V. (KMA) und die Kantine Kreuzberg, das Quartiersmanagement Mehringplatz, den Verein »MINA – Leben in Vielfalt e.V.«, die Begegnungsstätte Mehring-Kiez, die Streetworker von Outreach.

Eigentlich ist es ein Wunder, dass es noch immer so viele soziale und Freizeitangebote hier gibt, denn das Haus ist seit Jahren in einem desolaten Zustand und ist dringend sanierungsbedürftig: vom undichten Dach über eine defekte Belüftungsanlage bis hin zu teilweisem Schimmelbefall berichtet aktuell ein Vertreter der KMA. Schon lange steht die umfassende Sanierung des F1 deshalb auf der Vorhabenliste des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg. Inzwischen wird der Sanierungsbedarf für die Friedrich-

straße 1–3 auf 21,8 Millionen Euro veranschlagt. Die Friedrichstraße 2/3 gehört zwar organisatorisch nicht zum Stadtteilzentrum F1. Aber die Gebäude Friedrichstraße 1–3 sind bautechnisch so eng miteinander verflochten, dass auch eine Sanierung für den Gesamtkomplex geplant werden muss. Doch so viel Geld kann der Bezirk allein nicht aufbringen. Deshalb wurde das Projekt nun in der Investitionsplanung des Bezirks auf das Jahr 2032 verschoben. Diese Nachricht erschreckte viele im Gebiet, weshalb das Thema ausführlich auf dem letzten Sanierungsbeirat im November 2023 diskutiert wurde.

Der Bezirksstadtrat für Arbeit, Bürgerdienste und Soziales Oliver Nöll (Die Linke) war gekommen, um Auskunft zur aktuellen Lage und zu den Perspektiven für das F1 zu geben. Die Gebäude Friedrichstraße 1–3 gehören zum Fachvermögen des Bezirks, genauer: des Fachbereichs Soziales. Er machte deutlich, dass nicht nur für ihn das Vorhaben F1 hohe Priorität habe, sondern für alle Stadträte des Bezirks »quer durch alle Parteien«. Das Problem besteht jedoch darin, dass Sanierungskosten von über 21 Mio. Euro den Bezirkshaushalt sprengen würden, der ohnehin kaum finanzielle Spielräume zulässt. So stehen für bauerhaltende Maßnahmen an Gebäuden des bezirklichen Fachvermögens Soziales pro Jahr ganze 661.400,- Euro zur Verfügung.

Doch auch Oliver Nöll sieht die Gefahr eines Teufelskreises: Denn je länger man auf eine Gebäudesanierung warten muss, desto mehr leidet natürlich auch die Gebäudesubstanz, und umso

teurer werden auch die notwendigen Maßnahmen. »2032 wäre das Gebäude dann womöglich abtragsreif«, sagte der Stadtrat. Deshalb suche man im Bezirksamt gemeinsam nach Wegen, um das Vorhaben schon früher umsetzen zu können.

Zwar ist die Südliche Friedrichstadt auch ein Fördergebiet im Bund-Länder-Programm »Lebendige Zentren und Quartiere«, doch auch dieser Förderpotopf ist viel zu klein: Für alle 19 Berliner Fördergebiete in diesem Programm zusammen standen im Jahr 2023 45 Millionen Euro zur Verfügung. Würde man also die Sanierung der Friedrichstraße 1–3 allein aus diesen Mitteln finanzieren wollen, wäre das fast die Hälfte des Gesamtberliner Jahresetats des Programms.

Deshalb bemühe man sich im Bezirksamt derzeit nach Kräften um alternative Finanzierungen aus anderen Fördertöpfen, sagte Oliver Nöll. Gleichzeitig müsse man natürlich mit notwendigen Instandsetzungsarbeiten dafür sorgen, dass das Haus zumindest betriebsfähig bleibt und überhaupt von der Öffentlichkeit weiter genutzt werden kann. Dazu hatte es schon in den vergangenen Jahren mehrere Sofortmaßnahmen gegeben, zum Beispiel, um den Brandschutz zu gewährleisten – ansonsten hätte nämlich das Haus für den Publikumsverkehr geschlossen werden müssen. Für solche »betriebsichernden Maßnahmen« wurde beispielsweise das SIWANA-Förderprogramm genutzt (»Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt und Nachhaltigkeitsfonds«).

Einer, der sich bestens mit dem Haus und auch mit seiner Bausubstanz auskennt, ist Wolfhard Schulze, ein Urgestein des Verein KMA e.V. und Mitglied im Vereinsvorstand. Auf der Sitzung des Sanierungsbeirats schilderte er nochmals ausführlich die desolate Lage im Haus. »Wir haben als Verein 2006 das Haus gepachtet, mit Spenden die Räume, die Kantine und den Garten ausgebaut, zahllose Instandsetzungsarbeiten geleistet. Wir brauchen Unterstützung wenigstens bei aktuellen kleineren Maßnahmen wie beispielsweise der Belüftungsanlage. Das muss jetzt gemacht werden.« Natürlich sieht auch Wolfhard Schulze, dass mit den derzeitigen Geldern des Bezirks kein Wunder zu erwarten ist.

Zumindest aber gibt es eine Strategie im Bezirk, um die Chancen für Fördermittel zu erhöhen. Und hier kommt wieder das Förderprogramm »Lebendige Zentren und

Quartiere« ins Spiel: Denn zumindest kann man aus diesen Fördermitteln die Planungskosten für die umfassende Sanierung finanzieren, bis hin zur Bauplanungsunterlage (BPU). Diese Planung kostet ja nicht nur Zeit, sondern auch Geld. Und wenn bereits eine fertige Planung vorliegt, kann man schneller Anträge bei möglichen neuen Förderprogrammen stellen und hat auch bessere Chancen, bei der Investitionsplanung berücksichtigt zu werden.

In der Zwischenzeit wird sich das F1 weiter mit notwendigen kleineren Instandhaltungen über Wasser halten müssen.

Eigentlich sollten auf dieser Sitzung des Sanierungsbeirats auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unionhilfswerks anwesend sein und Auskünfte zu ihrer Tätigkeit und zum Konzept des Stadtteilzentrums geben. Das Unionhilfswerk ist derzeit der Träger des F1 (siehe Kasten). Doch kurzfristig mussten dessen Vertreterinnen ihre Teilnahme absagen. Da laut Oliver Nöll

die Trägerschaft des Unionhilfswerks, die ursprünglich bis Ende 2023 befristet war, weitergeführt werden soll, wird die Vorstellung der Arbeit des Unionhilfswerks sicherlich nachgeholt.

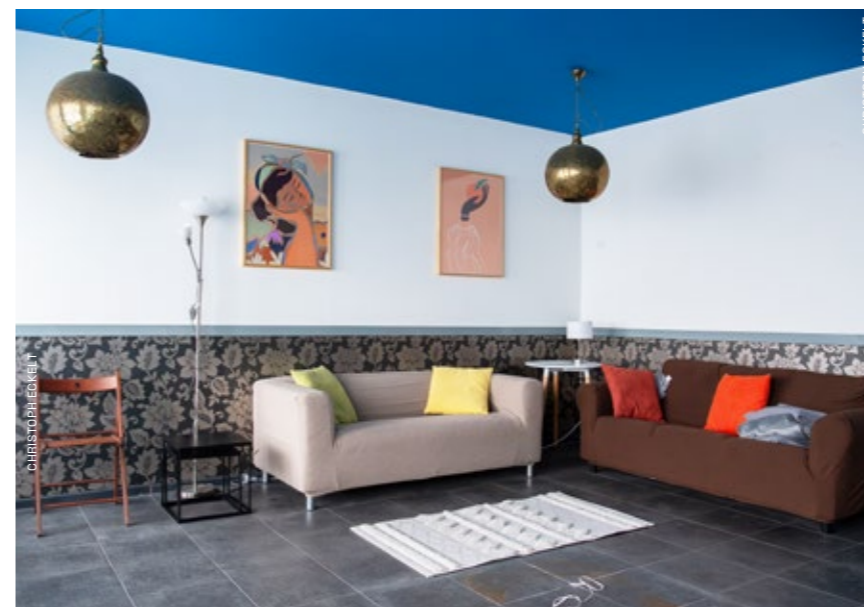
Mehr als deutlich wurde jedoch, wie wichtig das F1 als sozialer und kultureller Ort für das Gebiet ist – neben der Amerika-Gedenkbibliothek auf dem Blücherplatz. Nicht nur die Gebietsvertretung macht sich derzeit um beide Standorte Sorgen – wenn auch aus unterschiedlichen Gründen. Die Bewohnerschaft ist in besonderem Maße auf diese Einrichtungen angewiesen, die beide aktuell in Frage gestellt sind.

Mehr zum Stadtteilzentrum F1 und zu den dortigen Angeboten findet man unter:

→ www.unionhilfswerk.de/angebote/beratung-unterstuetzung/stadtteilzentrum-mehringplatz-f1/

→ <https://kma-ev.de/>

→ <http://www.qm-mehringplatz.de>



Vom Inti-Haus zum Stadtteilzentrum: Die Geschichte

Um zu verstehen, warum das Haus so wichtig für das Gebiet ist, muss man ein wenig in der Geschichte zurückgehen.

Die Geschichte des F1 beginnt 2006: Nach dem Auszug einer Kita standen die Räume in der Friedrichstraße 1 leer. Damals pachtete der Verein Kreuzberger Musikalische Aktion (KMA) vom Bezirk als Eigentümer des Hauses die freigewordenen Räume und legte damit den Grundstein für ein Integrationshaus für den Stadtteil, das »Inti-Haus«. Der Verein KMA e.V. hatte sich schon 1987 gegründet, um vor allem Kinder und Jugendliche im Gebiet mit musikalischen und multimedialen Projekten und Freizeitangeboten von der Straße zu holen. Es ging darum, die Kids zu motivieren, in ihrer Kreativität zu fördern und ihr Selbstwertgefühl zu stärken. Das Integrationshaus nutzte der Verein, um gemeinsam mit anderen Projektpartnern und unterschiedlichen Angeboten nicht nur Kinder und Jugendliche zu fördern, sondern auch Familien einen Platz zur Beratung, Wegweisung und Beteiligung zu bieten und nachbarschaftliche Strukturen zu stärken.

Schon damals war das Gebäude instandsetzungsbedürftig. Neben seiner eigentlichen Arbeit investierte die KMA deshalb viel Zeit in die Herrichtung der Räumlichkeiten: mit Spendenmitteln wurden dringende Reparaturen vorgenommen, Räume und Sanitäranlagen renoviert, die Kantine eingerichtet, der Garten ausgebaut – zu tun gab es eigentlich immer und überall etwas. Später bezogen auch das vom Berliner Senat eingesetzte Quartiermanagement Mehringplatz und andere Institutionen Räume im F1.

Im Herbst 2016 fasste der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg den Beschluss, das Inti-Haus künftig zum Stadtteilzentrum auszubauen. Zwei Jahre später beauftragte das Bezirksamt das Büro UrbanPlus mit der Erarbeitung einer Konzeptstudie, auf deren Basis das bisherige Inti-Haus in der Friedrichstraße 1 »nachhaltig und unabhängig von der Trägerschaft« zu einem »offenen Stadtteilzentrum für Alle« weiterentwickelt werden sollte – die bisherigen Angebote sollten dabei berücksichtigt und einbezogen werden. Die Studie diente auch der Vorbereitung einer öffentlichen Ausschreibung für die Trägerschaft des Hauses.

Im Zuge dieser Ausschreibung wurde im Juni 2021 das Freiwilligenmanagement der Stiftung Unionhilfswerk Berlin als neuer Träger ausgewählt und damit beauftragt, ein offenes und inklusives Stadtteilzentrum mit bedarfsgerechten Angeboten in der Friedrichstraße 1 aufzubauen. Die bisherigen Nutzerinnen und Nutzer sind auch weiterhin im F1 vertreten, ergänzt um neue Angebote des Unionhilfswerks wie z.B. das offene Kiezcafé, das immer sonntags zu kleinen Programmen und kostenlosem Mittagessen einlädt.

Sozial verträglich?

Zur neuen Kooperationsvereinbarung zwischen landeseigenen Wohnungsunternehmen und Senat

Seit dem 1. Januar ist eine neue Kooperationsvereinbarung zwischen dem Senat und den landeseigenen Wohnungsunternehmen (LWU) in Kraft getreten, die alle bisher bestehenden Regelungen ablöst. Sie betrifft die Wohnungsbaugesellschaften Berlinovo, Degewo, Gesobau, Gewobag, Howoge, Stadt und Land sowie WBM (Wohnungsbaugesellschaft Berlin Mitte). In der Südlichen Friedrichstadt haben die Gewobag und die Howoge umfassende Bestände.

Man könnte sich fragen, warum das Land Berlin überhaupt eine solche Vereinbarung braucht, um den eigenen Wohnungsbestand sozial verträglich zu bewirtschaften. Das liegt daran, dass die oben aufgezählten Wohnungsbaugesellschaften zwar landeseigene Unternehmen sind, aber nach privatwirtschaftlichen Regeln organisiert sind und wirtschaften müssen. Die erste Kooperationsvereinbarung mit den Wohnungsunternehmen wurde 2017 vom damaligen rot-rot-grünen Senat ausgehandelt, als Ergänzung zum Wohnraumversorgungsgesetz. Die Vereinbarung sollte eine sozialverträgliche Umsetzung dieses Gesetzes sichern. In den Jahren 2021 und 2022 wurden außerdem drei Ergänzungsvereinbarungen mit Sonderregelungen abgeschlossen. U.a. wurde dabei mit den landeseigenen Wohnungsunternehmen der sogenannte »Mietendimmer« vereinbart, der den Spielraum für Mieterhöhungen begrenzte.

Jährlich 6.500 neue Wohnungen

Weil die letzte Kooperationsvereinbarung zeitlich nicht begrenzt war, hätte sie auch weiterhin gelten können. Doch der neue CDU-SPD-Senat entschied, eine neue Vereinbarung auszuhandeln. Angesichts der sich verschärfenden Probleme auf dem Wohnungsmarkt wäre eine Nachbesserung tatsächlich sinnvoll und notwendig: Die Bevölkerung wächst und damit auch die Wohnungsnot insbesondere für Menschen mit geringen Einkommen, die Mieten steigen immer weiter, Strom und Gas sind teuer geworden, die Betriebskosten sind teilweise



drastisch gestiegen. Doch stellt die neue Kooperationsvereinbarung auch tatsächlich eine Verbesserung für Mieterinnen und Mieter dar?

Jährlich sollen die landeseigenen Wohnungsunternehmen 6.500 neue Wohnungen fertigstellen. Dabei soll die Hälfte der gesamten Wohnfläche in Neubauprojekten mit öffentlicher Förderung entstehen und mietpreis- und belegungsgebunden sein, also für Haushalte mit einem Wohnberechtigungsschein (WBS) zur Verfügung stehen (mehr dazu auf S. 7). Die andere, freifinanzierte Hälfte des Wohnraums soll eine Einstiegsrente von durchschnittlich 15 Euro/m² nettokalt nicht übersteigen, diese Rente kann aber jährlich erhöht werden – »in Höhe der jeweils aktuellen Steigerung des Berliner Mietspiegelmittelwerts«.

Bei der Neu- und Wiedervermietung wird zwar nicht vorgeschrieben, wieviel Wohnraum pro Person vergeben werden soll, wie es wohl im Gespräch war. Hier heißt es jetzt nur noch, dass ein »angemessenes Verhältnis von Haushalts- und Wohnungsgröße sicherzustellen« ist.

Viele Unklarheiten bei möglichen Mieterhöhungen

Insgesamt sollen die Wohnungsunternehmen sicherstellen, dass die »Belastung des jeweiligen Haushalts durch die Nettokaltmiete nicht mehr als 27% des Haushaltseinkommens« beträgt, solange die für einen WBS geltenden Einkommens- und Wohnflächenbegrenzungen nicht überschritten werden. Übersteigt die Miete diesen Anteil von 27%, können Mieterinnen und Mieter eine Absenkung der Miete beantragen.

Bislang lag diese Obergrenze bei 30% des Haushaltsnettoeinkommens, die neue Regelung wäre auf den ersten Blick also günstiger für Mieter. Allerdings ist sehr fraglich, ob die leichte

Absenkung der Obergrenze ausreicht, um die erheblich gestiegenen Betriebs- und Energiekosten auszugleichen. Sehr uneindeutig wird die neue Vereinbarung bei möglichen Mieterhöhungen. Hier heißt es, dass »in Summe die Mieten für die Bestandsmietverträge um nicht mehr als 2,9% jährlich steigen« sollen. Das klingt für den Einzelfall zunächst moderat. Ein Jurist des Berliner Mietervereins nennt diese Regelung jedoch »intransparent und nicht nachvollziehbar«. Denn diese 2,9 Prozent beziehen sich nach Auffassung von Juristen nicht auf eine Erhöhung der Mieten im einzelnen Mietverhältnis, sondern auf die Summe aller Bestandsmieten des jeweiligen Unternehmens. Allerdings ist die aktuelle durchschnittliche Bestandsmiete der landeseigenen Wohnungen nicht bekannt: Den diesjährigen Bericht dazu hat die Senatsverwaltung bis heute nicht veröffentlicht. Im Einzelfall könnte, so die Befürchtung u.a. des Mietervereins, die Mieterhöhung also deutlich drastischer ausfallen – wenn nämlich die derzeitige Miete unter dem Durchschnitt aller Bestandsmieten liegt. Bereits jetzt verschicken die LWU in großer Zahl Mieterhöhungen um bis 11%.

Ähnlich unklar ist die Lage bei der Begrenzung von Mieterhöhungen: Zwar werden Kappungsgrößen für Mieterhöhungen benannt. Für Wohnungen bis zu 65 Quadratmetern soll die Monatsmiete um maximal 50 Euro, bei Wohnungen bis zu 100 Quadratmetern bis zu 75 Euro und bei Wohnungen bis 125 Quadratmeter um maximal 100 Euro erhöht werden können. Offen bleibt jedoch, ob dies jedes Jahr möglich ist oder nur alle zwei, drei oder vier Jahre. In jedem Fall empfiehlt es sich, vor dem Abschluss eines neuen Mietvertrages oder bei Mieterhöhungsverlangen eine Mieterberatung mit Rechtsanwalt aufzusuchen! us

Berlin verliert immer mehr Sozialwohnungen

Der Neubau gleicht das jährliche Defizit nicht aus – gleichzeitig brauchen immer mehr Menschen eine Sozialwohnung



Die Wohnungsnot in Berlin wächst und wächst. Insbesondere Menschen mit kleinen und mittleren Einkommen haben kaum noch eine Chance, auf dem normalen Mietmarkt eine reguläre Wohnung zu finden. Das wird sich auch in den nächsten Jahren nicht ändern, denn gestiegene Zinsen und Baukosten haben die Bautätigkeit allgemein enorm verlangsamt.

Auch ein Wohnberechtigungsschein (WBS) erhöht nicht unbedingt die Wahrscheinlichkeit, eine bezahlbare Wohnung zu finden. Denn Berlin hat einen riesigen Mangel an geeigneten Sozialwohnungen. Schlimmer noch: Von Jahr zu Jahr nimmt die Anzahl an mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen, die nur mit einem WBS bezogen werden können, immer weiter ab.

Der Grund dafür liegt im Fördersystem. Denn die Förderprogramme sehen eine begrenzte Laufzeit von 20 bis 30 Jahren vor. Sozialwohnungen haben also nur für eine bestimmte Zeit eine Sozialbindung, die die Vergabe der Wohnung an Inhaber eines Wohnberechtigungsscheins und eine Mietpreisbindung vorsieht. Nach Ablauf dieses Zeitraums fallen die Wohnungen in den normalen Wohnungsmarkt zurück, den Mietern drohen sprunghafte Mieterhöhungen. (Derzeit darf die Miete bis zur ortsüblichen Vergleichsmiete alle drei Jahre um maximal 15% erhöht werden.)

Durch das Auslaufen der Belegungs- und Mietpreisbindungen »verliert« Berlin jedes Jahr tausende Sozialwohnungen. Im Gegenzug werden zwar wieder neue Sozialwohnungen gebaut, vor allem durch die landeseigenen Wohnungsunternehmen. Doch es sind zu wenige, um die Verluste auszugleichen. Erschwerend kam hinzu, dass es zwischen 1997 und

2014 in Berlin überhaupt keinen geförderten Sozialwohnungsbau mehr gab. So wuchs das Defizit von Jahr zu Jahr weiter. Hatte Berlin im Jahr 2001 noch ca. 264.000 mietpreis- und belegungsgebundene Wohnungen (sowohl bei den landeseigenen Unternehmen als auch bei privaten Vermietern), so war der Bestand im Jahr 2016 auf weniger als die Hälfte gesunken, im Jahr 2021 gab es laut Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen nur noch 96.215 Sozialwohnungen. 2022 entfiel für weitere 4.519 Wohnungen die Bindung.

In den nächsten fünf Jahren wird mit dem Verlust von 20.000 Sozialwohnungen gerechnet. Um das auszugleichen und so wenigstens den Status quo zu halten, müssten in Berlin jährlich mindestens 5.000 Sozialwohnungen neu gebaut werden. Doch davon ist die Stadt weit entfernt: So wurden im Jahr 2021 nur knapp 1.800 neue Sozialwohnungen gebaut, 2022 waren es bis zum 3. Quartal gerade mal etwas mehr als 1.100.

Zwar gibt es keine so kleinteilige Statistik, die genaue Zahlen nur für das Gebiet Südliche Friedrichstadt enthält. Doch zumindest für den Gesamtbezirk gibt es Zahlen: In Friedrichshain-Kreuzberg gibt es noch insgesamt etwa 9.000 belegungsgebundene Wohnungen (davon 4.900 bei landeseigenen Wohnungsunternehmen, 150 bei Genossenschaften und knapp 4.000 bei privaten Eigentümerinnen und Eigentümern). Davon fallen jedes Jahr zwischen 200 und 400 Wohnungen aus der Bindung. In den nächsten fünf Jahren betrifft das also ca. 1.000 Wohnungen bei den landeseigenen Wohnungsgesellschaften sowie 1.000 Wohnungen bei Privaten.

Doch während die Zahl der Sozialwohnungen immer weiter sinkt, nimmt auf der anderen Seite der reale Bedarf an solchen Wohnungen stärker zu. Denn immer mehr Menschen haben rechtlich einen Anspruch auf einen Wohnberechtigungsschein (WBS), der Voraussetzung für den Bezug einer Sozialwohnung ist. Denn weil neben der Wohnungsnot in den letzten Jahren auch die Mieten in Berlin so rasant gestiegen sind und auch Menschen mit kleinen bis mittleren Einkommen so gut wie keine Chance auf dem freien Wohnungsmarkt mehr haben, wurde der Kreis der WBS-Berechtigten erweitert. Jetzt gibt es in Berlin mehrere Varianten eines Wohnberechtigungsscheins, die nach der Höhe des maximal verfügbaren Einkommens gestaffelt sind. Neben dem »WBS mit besonderem Wohnbedarf« sind das der »WBS 140«, »WBS 160«, »WBS 180« und der »WBS 220«. Welche Einkommensgrenzen dabei jeweils gelten und welche Personengruppen bezugsberechtigt sind, ist sehr übersichtlich auf der Website der Berliner landeseigenen Wohnungsunternehmen dargestellt: www.inberlinwohnen.de Jeder und jede Wohnungssuchende ist also gut beraten, sich darüber zu informieren, ob man das Anrecht auf einen WBS hat. Mieterinnen und Mieter, die eine Wohnung mit Belegungs- und Mietpreisbindung bezogen haben, sollten anhand ihres Mietvertrags überprüfen können, ob und wie lange die Bindung noch besteht. Denn der Förderbescheid müsste als Anlage des Mietvertrages beigefügt sein. us



CHRISTOPH ECKELT

Radwege, Radstreifen, Fahrradstraßen

Bleibt die Mobilitätswende auf halbem Weg stecken?

Im Umfeld der Südlichen Friedrichstadt wurde die Infrastruktur des Radverkehrs in den letzten Jahren deutlich verbessert. An etlichen übergeordneten Straßen sind breite Radstreifen entstanden, die meist mit Pollern von der Fahrbahn der Kraftfahrzeuge abgegrenzt sind. An anderen Hauptverkehrsstraßen steht die Umsetzung der vom Berliner Mobilitätsgesetz geforderten Maßnahmen aber noch aus und auch im Nebenstraßennetz hat der Bezirk noch viel Potenzial.

Nach dem Wechsel im Senat stehen Vorhaben aber in Frage, wenn sie den Autoverkehr beeinträchtigen – und nach dem jüngsten Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzprogramm des Bundes ist auch die Finanzierung von Radverkehrsprojekten oft nicht mehr gesichert.

Ost-West: Paradebeispiel Kanalufer

Ein Beispiel für die Mobilitätswende in Kreuzberg sind die großen Hauptstraßen am Landwehrkanal. Auch wenn die »Blau-grüne Promenade« zunächst einmal nicht kommt (siehe S. 10), so ist entlang der Kanalufer in

den letzten Jahren eine leistungsfähige Radverbindung entstanden. Die Straße Hallesches Ufer an der nördlichen Kanalseite sowie das Schöneberger-, das Tempelhofer- und das Waterloo-Ufer auf der Südseite sind inzwischen überwiegend mit breiten und geschützten Radstreifen ausgestattet. Wo dies nicht der Fall ist, stehen dem Radverkehr zumindest breite Busspuren zur Verfügung. Nur auf der Hallesche-Tor-Brücke fehlt die Radverkehrsanlage noch, die die Radfahrenden an den Bushaltestellen vorbeiführt. Die Gebietsvertretung der Südlichen Friedrichstadt fordert schon seit langem eine fußgängerfreundliche Lösung für diesen Ort. Sie wurde aber immer wieder vertröstet, weil immer noch nicht geklärt ist, ob sich die Gegend um den Blücherplatz mit oder ohne einen Neubau für die Zentral- und Landesbibliothek (ZLB) weiterentwickelt.

Östlich der Hallesche-Tor-Brücke setzt sich die erstklassige Radroute fort: Im kommenden Jahr soll der geschützte Radstreifen entlang der Gitschiner Straße dauerhaft ausgebaut werden, der während der Pandemie in provi-

Der Straßenzug Blücher- und Urbanstraße hat meist nur einen schmalen Radweg.

sorischer Form eingerichtet wurde. Allerdings wollen zunächst die Berliner Wasserbetriebe Arbeiten unter dem Radstreifen in Fahrtrichtung Kottbusser Tor vornehmen. Hinter dem Kottbusser Tor ist die Skalitzer Straße bislang nur mit schmalen Radwegen auf dem Bürgersteig ausgestattet. Im kommenden Jahr soll bis zum U-Bahnhof Görlitzer Park aber ein erstes Teilstück einer Radfahrbahn unter dem U-Bahn-Viadukt eingeweiht werden, das vom Bund im Programm »Nationale Projekte des Städtebaus 2018/19« mit 2,16 Mio. Euro gefördert wurde. Man ist in ganz Berlin gespannt auf die entwickelte Lösung, denn ähnliche Hochbahnstrecken gibt es an vielen Stellen der Stadt.

An der anderen West-Ost-Verbindung durch die Südliche Friedrichstadt besteht dagegen weiter Handlungsbedarf: Entlang der Koch- und der Rudi-Dutschke-Straße ist lediglich auf der nördlichen Fahrbahn eine Busspur vorhanden, die man auch mit dem Rad nutzen kann. Die südliche Fahrbahn müssen sich Radfahrende mit dem motorisierten Verkehr teilen. Die Radwege in der westlichen Oranienstraße dagegen wurden seit 2019 saniert und verbreitert und befinden sich zwischen Lindenstraße und Moritzplatz inzwischen in gutem Zustand. Und jenseits des Moritzplatzes gibt es Überlegungen, die Oranienstraße zur autofreien Geschäftsstraße umzugestalten. Das Projekt wurde aber zu Beginn des Jahres 2023 zurückgestellt (also schon vor der Nachwahl und dem Regierungswechsel), weil der Bezirk für die Planung zu wenig Personal hat.

Nord-Süd: Es ist noch viel zu tun

Auch in Nord-Süd-Richtung durchziehen zwei Verkehrsachsen die Südliche Friedrichstadt. Dabei spaltet sich die westliche hinter dem Mehringdamm in die Wilhelm- und die Stresemannstraße auf, die östliche in umgekehrter Richtung hinter der Lindenstraße in die Blücherstraße (und später die Urbanstraße) sowie die Zossener Straße.

Am Mehringdamm wurden in den vergangenen Jahren die vorhandenen Radwege zwischen Fidicin- und Gneisenaustraße verbreitert und teilweise auch Radstreifen eingerichtet. Aller-

dings nicht in dem Abschnitt, der in das Sanierungsgebiet Südliche Friedrichstadt mündet, also zwischen der Gneisenau- und der Blücherstraße. Dort und in der sich anschließenden Wilhelmstraße sind die vorhandenen Radwege und -streifen zwar nicht so breit wie vom Mobilitätsgesetz gefordert, aber doch in relativ gutem Zustand, ihr Ausbau hat daher keine Priorität. In der Stresemannstraße dagegen stammen die alten Radwege auf dem Bürgersteig noch aus Zeiten, zu denen man einen Fahrradweg von mehr als einem Meter Breite schon für außerordentlich großzügig hielt. Heute verlangt die bundesweite Straßenverkehrsordnung (StVO) für benutzungspflichtige Radwege eine Mindestbreite von 1,50 Metern. Im Land Berlin sieht der geltende Radverkehrsplan derzeit für Radverkehrsanlagen eine Standardbreite von 2,30 Metern, im Vorrangnetz sogar von 2,50 Metern vor. Der neue Senat möchte das jedoch ändern. In einem Vorschlag der Berliner CDU (dem die SPD noch nicht zugestimmt hat) beträgt die Mindestbreite für Radstreifen am Fahrbahnrand nur noch 1,25 Meter (im Ausnahmefall sogar weniger) und für Radwege auf dem Bürgersteig 1,50 Meter.

Der deutlich zu enge Radweg auf dem größten Teil der Blücher- und Urbanstraße führt über einen relativ schmalen Bürgersteig und ist deshalb baulich nicht zu verbreitern. Geprüft wird deshalb die Einrichtung eines kombinierten Bus- und Radstreifens entlang der Fahrbahn. Dazu erstellt der Bezirk aktuell eine Machbarkeitsstudie zur Neuverteilung des Straßenraums, die den Umweltverbund aus Bussen, Bahnen und dem Fahrrad und Fußverkehr stärken und eine sichere Führung des Radverkehrs ermöglichen soll. Zu den erarbeiteten Varianten soll dann eine Info- und Dialogveranstaltung stattfinden.

Auch entlang der Lindenstraße entsprechen die vorhandenen Radverkehrsanlagen nicht den geltenden gesetzlichen Vorgaben, sie sind aber dennoch vergleichbar gut nutzbar. Am Jüdischen Museum müsste aus Sicht des Bezirks der vorhandene breite Radstreifen durch massive Poller abgesichert werden, so dass hier keine Autos mehr abgestellt werden können – nicht wegen der Mobilitätswende, sondern wegen des Schutzes vor Terroranschlägen. Dafür könnten dann vielleicht auch andere Finanzierungs-

modelle gefunden werden. Es ist nämlich unklar, wie das Förderprogramm der Bundesregierung für Radverkehrsanlagen, das »Sonderprogramm Stadt und Land«, in Zukunft fortgeführt werden kann. Denn das jüngste Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Bundeshaushalt entzieht ihm eigentlich die Finanzierungsgrundlage.

Im Bereich der Zossener Straße ist in diesem Frühjahr das kleine Teilstück zwischen Blücher- und Lindenstraße mit dauerhaften Radstreifen ausgestattet worden. Sie führen über die Zossener Brücke, die ja eine Kreuzungsbrücke mit hohem Verkehrsaufkommen und entsprechender Unfallgefahr ist. Zwischen Blücher- und Gneisenaustraße verfügt die Zossener Straße dagegen über keinerlei Radverkehrsanlagen. Hinter der Gneisenaustraße sind diese mittlerweile nicht mehr notwendig: im April wurde die Zossener Straße aus dem übergeordneten Straßennetz herausgenommen und als Nebenstraße gewidmet, für die nur noch der Bezirk zuständig ist. Dieser will den automobilen Durchgangsverkehr durch den Bergmannkiez künftig unterbinden und nur noch BVG-Busse durchlassen. Eine Bürgerinitiative (»Gneisenau-Kiezblock«) fordert bereits Vergleichbares für den besagten Abschnitt zwischen der Blücher- und der Gneisenaustraße.

Touristische Radroute über die Zossener?

Eine fahrradfreundliche Zossener Straße könnte in Zukunft für den Radverkehr im Zentrum der Stadt eine bedeutsame Rolle spielen und auch dem Tourismus Impulse geben. Im Nachbarbezirk Mitte entsteht nämlich gerade eine Nord-Süd-Radverbindung durch das historische Zentrum der Stadt. Der Clou: Sie verläuft weitgehend über Fahrradstraßen, wo man gemütlich nebeneinanderher radeln darf und wo der motorisierte Verkehr lange nicht so störend wirkt wie auf den Hauptverkehrsachsen. Sie dürfte deshalb früher oder später in die Berlin-Reiseführer aufgenommen werden.

Diese Radroute ist mit grünen Streifen und großen Abbildungen des Verkehrszeichens »Radstraße« auf der Fahrbahn markiert. Sie führt vom Wedding aus an der Mauergedenkstätte Bernauer Straße vorbei durch die Spandauer Vorstadt, unweit der Museumsinsel an der Humboldt-Universität entlang immer parallel der Friedrichstraße



CHRISTOPH ECKELT

Das Hallesche Ufer ist inzwischen vorbildlich ausgestattet.

durch das historische Zentrum. Südlich von Unter den Linden verläuft sie entlang des Gendarmenmarktes über die Charlottenstraße und erreicht die Bezirksgrenze zu Kreuzberg nur eine Straßenecke vom Checkpoint Charlie entfernt. Der größte Teil ist bereits ausgebaut und markiert, im Jahr 2024 soll nach aktueller Planung das letzte Teilstück fertig werden.

Nach den Vorgaben des Berliner Radverkehrsnetzes würde diese Route in Kreuzberg dann aber nach Westen abknicken und über die Besselstraße und die Rachel-Varnhagen-Promenade (also den Fußweg nördlich des Theodor-Wolff-Parks) zur Wilhelm- bzw. Stresemannstraße verlaufen. In der Gebietsvertretung sieht man das gar nicht gerne, denn damit würde man ja die Radfahrenden direkt zum Fußgängerbereich der Friedrichstraße und des Mehringplatzes leiten, wo massiver Fahrradverkehr nicht erwünscht ist. Wird die touristische Radroute aber über die Linden- und später die Zossener Straße geführt, dann würden die Radfahrenden unmittelbar zu den nächsten Hotspots geleitet: dem Jüdischen Museum und vor allem aber zum Bergmann-Kiez. Und auch die Anwohnerinnen und Anwohner der Südlichen Friedrichstadt hätten sicher nichts gegen eine Radroute, auf der man gemütlich zum Bergmann-Kiez gelangen könnte. cs

Vorerst keine »Blau-grüne Promenade«

Senat stoppt gefördertes Projekt entlang des Landwehrkanals



Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) will das Projekt »Blau-grüne Promenade« zur Umgestaltung des Halleschen Ufers in eine grüne, verkehrsberuhigte Zone nicht mehr unterstützen. Das teilte sie dem Bezirk am 1. November in einer Presseerklärung mit. Für das Vorhaben gibt es bereits Förderzusagen von 2,95 Millionen Euro vom Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen.

Diese Mittel sollten für einen ersten Bauabschnitt einer Promenade entlang des Landwehrkanals eingesetzt werden. Der Kfz-Verkehr sollte dabei nur noch entlang des südlichen Kanalufers geleitet werden und nicht wie jetzt an beiden Ufern in unterschiedliche Fahrtrichtungen fließen. Das nördliche Ufer sollte demnach ausschließlich dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung stehen. Die komplette Straße »Hallesches Ufer« sowie das östliche Ende der Gitschiner Straße bis zur Zossener Brücke wären nach der Fertigstellung des gesamten Projektes autofrei. Einschließlich des bereits begrünten Kanalufers östlich der Zossener Brücke mit dem Prinzenbad hätte die neue »Blau-grüne Promenade« eine Länge von rund 1,7 Kilometern.

Als erster Bauabschnitt war der rund 600 Meter lange Bereich zwischen Köthener Straße (am U-Bhf. Mendelssohn-Bartholdy-Park) und der Möckernbrücke vorgesehen. Hier ist die Verkehrsbelastung besonders intensiv. Zudem verläuft hier die Bundesstraße B96, für die das FDP-geführte Bundesministe-

rium für Digitales und Verkehr zuständig ist. Dieses müsste unabhängig vom Förderbescheid des SPD-geführten Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen dem Projekt zustimmen. Mit den knapp 3 Mio. Euro hätte u.a. eine umfassende Studie finanziert werden können, die Argumente für die Freigabe hätten liefern können.

Der besagte Abschnitt ist aber auch ein Nadelöhr im innerstädtischen Straßensystem, denn über ihn verläuft die einzige Straßenverbindung auf den knapp zwei Kilometern zwischen Potsdamer Platz und Yorkstraße. Historisch versperrten hier der Anhalter Bahnhof und der Potsdamer Güterbahnhof den Weg, jetzt blockieren der Park am Gleisdreieck sowie die mit einem Hotel überbaute Rampe zwischen dem Tunnel und dem Viadukt der U2 jede andere Straßenverbindung in Ost-West-Richtung. Laut der aktuellen Verkehrsmengenkarte des Senats werden hier täglich die beiden Ufer des Kanals von jeweils mehr als durchschnittlich 25.000 Kfz befahren, zusammengekommen also deutlich über 50.000 Kfz pro Tag. Im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg weist nur die Frankfurter Allee direkt am Frankfurter Tor eine ähnlich hohe Verkehrsbelastung auf.

Eine Sperrung der nordöstlichen Uferstraße würde den maximal möglichen Kfz-Durchfluss an dieser Stelle vermutlich drastisch verringern und hätte große Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr in einem größeren Umfeld. Das Ziel der alten Verkehrsverwaltung unter der damaligen Senatorin Bettina Jarrasch (Grüne) war es, den Autoverkehr in ganz Berlin deutlich zu reduzieren. Die neue Leitung der SenMVKU unter Manja Schreiner (CDU) will sich von dieser Politik deutlich absetzen. Zudem sieht sie kaum Realisierungschancen für das Projekt:

»Im Lichte der zu erwartenden hohen Personal- und Ressourcenbindung bitte ich um Ihr Verständnis, dass ich dieses Verfahren nicht einleiten werde und darum bitte, das Projekt Umgestaltung des Halleschen Ufers nicht weiter zu verfolgen«, so begründete laut rbb die zuständige Staatssekretärin Elif Stutz den Ausstieg ihrer Verwaltung.

Im Bezirk ist man anderer Auffassung. Bezirksbürgermeisterin Clara Herrmann (Grüne) kommentierte in der Presseerklärung: »Der Senat zeigt hier einmal mehr deutlich, dass er kein Konzept für Klimaanpassung in der Berliner Innenstadt hat. Weltweit haben Metropolen die Zeichen der Zeit erkannt und bauen in Anbetracht der Klimakrise die Städte klimaresilient um. Der schwarz-rote Senat betreibt ideologisch die Autopolitik des letzten Jahrhunderts und verhindert so eine grüne Oase am Landwehrkanal. In Berlin scheint es weiterhin wichtiger zu sein, den Status Quo beim motorisierten Verkehr in der Stadt aufrechtzuerhalten. Der Senat stellt das Recht der Bürger*innen auf saubere Luft und Kühl-effekte durch blau-grüne Infrastruktur offenbar hinten an.«

cs



Wasserstraße der Industrialisierung

Vor 173 Jahren wurde der Berliner Landwehrkanal angelegt – er diente auch der Arbeitsbeschaffung

Die ersten Planungen für den Bau des Landwehrkanals wurden 1818 entwickelt, unmittelbar nach den Befreiungskriegen gegen die Vorherrschaft Napoleons in Europa. Damals wurde die Modernisierung Preußens auf vielen Ebenen vorangetrieben. Doch schon 1820 ließ König Friedrich Wilhelm III. das Investitionsprojekt aus Kostengründen wieder abbrechen. Erst nach seinem Tod im Jahr 1840 erfolgte ein erneuter Anlauf. Sein Nachfolger Friedrich Wilhelm IV. übertrug dem Direktor der königlichen Gärten Peter Joseph Lenné die Verantwortung für die städtebauliche Planung Berlins. Der griff die Idee des Kanalbaus umgehend auf.

Der Verlauf des Kanals folgt ungefähr dem des alten Landwehrgrabens südlich der Berliner Zoll- und Akzisemauer. Der Name »Landwehrgraben« verweist dabei auf seine militärische Funktion zur Sicherung der Stadt. Er diente aber auch zur Entwässerung der sumpfigen Landschaft südlich der Spree und zusätzlich bereits dem Transport von Gütern: Hinter dem Halleschen Tor lag in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts der »Holtzmarkt«, der die Stadt mit dem Brenn- und Baustoff versorgte. Das Holz wurde dabei über den Graben herangefloßt. Dieser entwickelte sich zusätzlich zum Versorgungsweg für den wichtigsten Rohstoff der beginnenden Industrialisierung: Kohle. Schon im Jahr 1825 siedelte sich auf dem Gelände des heutigen Prinzenbades die »Imperial Continental Gas Association« an, die den allerneuesten Schrei-

aus London nach Berlin brachte: die Beleuchtung von Straßen mittels Leuchtgaslampen. Im September 1826 leuchteten Unter den Linden erstmals Gaslaternen. Das Gas wurde durch die Verkoksung von Steinkohle erzeugt, die folglich in großen Mengen herbeigeschafft werden musste. Der dabei entstehende Koks war wiederum gut zum Antrieb von Lokomotiven geeignet. So verwundert es nicht, dass auch die ersten beiden Bahnhöfe der Stadt am Landwehrgraben entstanden. Im Jahr 1838 eröffnete der Potsdamer Bahnhof und 1841 direkt daneben der Anhalter Bahnhof. Als Lenné die Planung für den Ausbau des Grabens zum Landwehrkanal wieder aufnahm, war die Bedeutung des Infrastrukturobjekts offensichtlich. In der Mitte des 19. Jahrhunderts wuchs Berlin rasant, die Bevölkerungszahl verdoppelte sich etwa alle 30 Jahre, es wurde also dringend Bauland benötigt. Dazu bot sich insbesondere das »Köpenicker Feld« an, ein sumpfiger Bereich zwischen der Spree und der Akzisemauer zwischen Schlesischem, Kottbusser und Halleschem Tor. Zu dessen Trockenlegung sollte auch der Luisenstädtische Kanal dienen, der etwa zur gleichen Zeit wie der Landwehrkanal entstand und an den heute noch das mit Wasser gefüllte Engelbecken erinnert. Der Bau des Landwehrkanals begann 1845, als auch in Berlin Hunger und

Berlin 1899: Der Landwehrkanal ist die wichtigste Wasserstraße Berlins. Der Urbanhafen ist gerade eröffnet worden, am Ufer gegenüber liegen die Gasanstalten, in denen aus Steinkohle Stadtgas gewonnen wird. Aus: »Berlin aus der Vogelschau«. Verlagshandlung Dietrich Reimer 1899, Ausschnitt

Not herrschten. Die Kartoffelfäule vernichtete einen großen Teil der Ernte, wenngleich sie Preußen nicht ganz so verheerend traf wie Irland, wo Millionen Menschen verhungerten oder auswanderten. Aber auch die Getreidernte war schlecht: Im April 1847 stiegen die Preise für Roggen in Berlin auf das Doppelte und für Kartoffeln sogar auf das Drei- bis Fünffache. Es kam zur »Berliner Kartoffelrevolte«, die vom Militär zügig niedergeschlagen wurde. Das gelang im folgenden Jahr nicht mehr so einfach: In der »Märzrevolution« von 1848 kam das feudale Staatsgefüge Preußens und anderer deutscher Staaten ins Wanken. Der Berliner Magistrat beruhigte die Massen mit einer frühen Art von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen und beschäftigte tausende zusätzliche Arbeiter im Kanalbau.

Schon fünf Monate vor seiner offiziellen Einweihung am 2. September 1850 war der Landwehrkanal betriebsfertig. Auf ihm konnten fortan Schleppkähne mit bis zu 350 Tonnen Ladegewicht verkehren, weit größere als damals durch die enge Stadtschleuse direkt neben dem Schloss passten. Sie brachten in den folgenden Jahrzehnten riesige Mengen an Baumaterialien nach Kreuzberg, das geradezu sprunghaft wuchs. 1853 wurde im direkten Umfeld der beiden Bahnhöfe der »Schöneberger Hafen« in Betrieb genommen. Dennoch musste viele Kähne an den Uferstraßen entladen werden, was den Schiffsverkehr behinderte. Zwischen 1891 und 1896 entstand deshalb zusätzlich der viel größere Urbanhafen. Etwa zur gleichen Zeit wurde jedoch durch den Bau der Mühlen-damm-schleuse die Spree in der Innenstadt für größere Schiffe passierbar gemacht. Und als im Jahr 1913 der Osthafen öffnete und 1923 der Westhafen, verlor der Landwehrkanal seine Funktion als bedeutsame Wasserstraße vollends. 1960 wurde der Schöneberger Hafen zugeschüttet und 1963/64 der größte Teil des Urbanhafens. Der Landwehrkanal dient heute nur noch als Naturraum – wenn auch ein ursprünglich künstlich angelegter. cs



Frisch, italienisch – und vegan

Pizza und mehr bei »Al Catzone«

Das Markenzeichen von Al Catzone ist ein dicker, breit grinsender Kater, der ein bisschen an Garfield erinnert. Der Kater schmückt inzwischen sogar T-Shirts, vor allem aber die Pizzakartons und die Speisekarten des Lokals, denn »Al Catzone« ist eine Pizzeria.

Und sie ist beliebt: Davon zeugen nicht nur die vielen lobenden, sehr guten Bewertungen im Internet, sondern auch Leute im Kiez empfehlen das »Al Catzone«, wenn man sie fragt, wo man am Mehringplatz gut essen kann. Dabei ist das Lokal im doppelten Sinn noch jung: Es eröffnete erst im Mai letzten Jahres, als die Corona-Pandemie im Abklingen war. Und auch das Team ist noch eher jung. Dabei dürfte das »Al Catzone« in mindestens einer Hinsicht eine Rarität in Berlin sein: Denn die Pizzeria wird tatsächlich von Italienerinnen und Italienern geführt. Wo neapolitanische Pizza draufsteht, ist auch genau das drin. Fragt man Anna Capone vom Al Catzone-Team, warum das Restaurant so erfolgreich und beliebt ist, reagiert sie ein bisschen überrascht: »Sind wir das denn?« Und dann. »Vielleicht, weil wir hier jeden Tag alles frisch zubereiten, mit guten Zutaten. Und weil wir das mit Liebe machen.« Im Moment seien sie etwa zehn Leute im Team, erzählt Anna. Weil das Al Catzone ein Familienbetrieb, sind die meisten von ihnen Italiener. Außerdem arbeiten jetzt auch eine Ukrainerin und ein Inder hier: »Und der spricht jetzt Englisch mit italienischem Akzent.« Es sei eben sehr familiär, eine Art Kollektiv.

Nach außen hin ist Englisch neben Deutsch die Hauptsprache, auf der Karte ebenso wie in den Social Media-Beiträgen. Das ist sinnvoll, weil eben auch viele hierherkommen, die nicht unbedingt Deutsch oder Italienisch sprechen. Denn das Publikum im Al Catzone ist sehr gemischt: Leute aus dem Kiez essen hier ebenso wie Besucherinnen und Besucher der umliegenden Einrichtungen wie der Amerika-Gedenkbibliothek. Auch manche Touristen auf dem Weg zum Checkpoint Charlie oder zum Jüdischen Museum verschlägt es hierher.

Die Atmosphäre ist freundlich, locker und entspannt, die Küche bodenständig: es gibt italienische Standards wie Pizza, Lasagne und Parmigiana, wobei die Pizzen saisonal variieren, was für die Frische der Zutaten spricht: so kommt im Winter auch mal Wurzelgemüse oder italienischer Stängelkohl auf den Belag. Die Karte ist überschaubar, auch das spricht für frische Küche: ein paar Antipasti, zwei Kindergerichte, Pizzen und Lasagne, vier Dolci. Aber das Entscheidende an einer Pizzeria ist ja: Wie gut ist das Essen? Wir probieren also mehrere Gerichte von der Karte: Unter den Pizzen, von denen die meisten hier Vornamen tragen wie Billie, Ed oder Lizzo, entscheiden wir uns für »Helmut«. Außerdem bestellen wir die Lasagne »Garfield«, den Panzanella-Salat und als krönenden Abschluss etwas Süßes: die Calzone »Al Catzone«, gefüllt mit Nuss-Nougat-Creme.

»Helmut« ist belegt mit einer Kombination aus Rosmarin-Kartoffeln, saurer Sahne, veganer Salsiccia und Käse, Knoblauch und rosa Pfeffer, der Boden ist dünn und elastisch, wie sich das für eine Pizza gehört, der Rand fluffig und ein bisschen knusprig zugleich, der Belag aromatisch. Kurz: einfach lecker! Ebenso wie der italienische Brotsalat Panzanella mit frischen Blattsalaten und Tomaten, Oliven, guten Zwiebeln, erstaunlich cremigen Feta-Würfeln und großen knusprigen Brotstücken, die wunderbar das Dressing aus qualitativ hochwertigem Olivenöl und etwas Balsamico aufsaugen. Auch die klassische Lasagne überzeugt in jeder Hinsicht. Die süße Calzone zum Abschluss mit Nuss-Nougat-Creme, Pistazien, dunklen Kirschen und Puderzucker rundet unser Menü ab: Sie ist angemessen süß, gefährlich lecker und so mächtig, dass sie als Dessert locker für drei Personen ausreicht.

Zugegeben: Das Essen hier ist nicht ganz billig. Aber wir sind satt, glücklich und dürfen außerdem noch ein gutes ökologisches Gewissen haben, denn ausnahmslos alle Speisen im Al Catzone bis hin zum »Ragu« der Lasagne, der Salsiccia auf der Pizza und dem Käse sind vegan. Es schmeckt ein wenig anders, aber keinesfalls weniger lecker. Die Betreiber des Lokals leben selbst vegan, aber sie wollen niemanden missionieren, und deshalb stellen sie das auch nicht unbedingt in den Vordergrund. »Wir wollen ja nicht nur die Veganer ansprechen. Wenn die Leute herkommen, die sonst nicht vegan essen, und merken, dass auch das sehr lecker sein kann, ist das doch schön«, sagt Anna. Oder, wie es auf der Karte heißt: »Wir wissen, dass Veganismus und »dolce vita« Hand in Hand gehen können. Und das möchte wir auch euch zeigen!« Offenbar mit Erfolg.

»Al Catzone«, Brandesstr. 7 (Eingang vom Mehringplatz aus!), geöffnet dienstags bis sonntags 17–22 Uhr, Tel.: (030) 25937260, www.alcatzone.com

Kältehilfe ausgelastet

In Berlin fehlen rund 400 Notübernachtungsplätze

Im Berlin fehlen in diesem Winter nach der Einschätzung der Wohlfahrtsverbände mindestens 400 Notübernachtungsplätze für Wohnungslose. Dennoch möchte die BVG in diesem Jahr keine U-Bahnhöfe über Nacht als »Kältebahnhöfe« geöffnet lassen.

In Berlin herrscht akute Wohnungsnot, entsprechend hoch ist die Zahl der Wohnungslosen, die auf der Straße leben. Aber auch der soziale Immobilienmarkt ist an seine Grenzen gekommen: Trotz intensiver Suche wurden im Sommer kaum neue Objekte gefunden, in denen im Winter Notübernachtungsplätze eingerichtet werden können, so erklärt Sabrina Niemietsch von der Kältehilfe-Koordinierungsstelle: »Uns wurden ausschließlich Objekte weit außerhalb des S-Bahn-Rings angeboten, in den äußersten Stadtteilen. Das allein heißt nicht, dass dort kein gutes Angebot entstehen kann. Aber für viele obdachlose Menschen sind weite Anfahrten einfach nicht möglich. Der Entwicklung von immer mehr Notübernachtungen am Stadtrand sehen wir deswegen mit größter Sorge entgegen. Vor allem, weil es auch innerstädtisch Leerstand gibt, der grundsätzlich vermieden werden sollte.«

Die Koordinierungsstelle kümmert sich ganzjährig um die Planung und Entwicklung von Standorten der Berliner Kältehilfe, um Schlafplatzmöglichkeiten für obdachlose Menschen im Winter sicher zu stellen. Dabei arbeitet sie eng mit dem Land Berlin, den Berliner Bezirksämtern und mit der Immobilienwirtschaft zusammen. Weiterhin sammelt die Koordinierungsstelle Informationen zu allen Einrichtungen und Angeboten der Berliner Kältehilfe und der niedrigschwelligen Wohnungsnotfallhilfe und veröffentlicht sie auf ihrer Webseite, in der Kältehilfe-App und als Druckversion im Wegweiser.

In früheren Jahren hat die BVG während besonders strenger Kälteperioden darüber hinaus bestimmte U-Bahnhöfe über Nacht offengehalten, die sogenannten »Kältebahnhöfe«. Als die Temperaturen im Dezember in Berlin gantztägig unter null Grad fielen, blieben jedoch sämtliche Bahnhöfe über Nacht zu. Die BVG begründet das mit der Gefährdung durch Zugverkehr und Starkstrom im Gleisbereich sowie mit fehlenden sanitären Anlagen.

Insgesamt stehen in Berlin in diesem Winter etwa 1.000 Plätze zur Verfügung. Eine große Notübernachtung bietet die Berliner Stadtmission in der Nähe des S-Bahnhof Frankfurter Allee (Am Containerbahnhof 1), mit Schlafplätzen für 98 Männer und 24 Frauen. In Kreuzberg bieten darüber hinaus zahlreiche Kirchengemeinden und andere Träger Notübernachtungsplätze an, so etwa das Diakonische Werk in der Wrangelstraße 30 (nur Frauen), die Gemeinde St. Marien Liebfrauen in der Wrangelstraße 50 (12 Plätze für Männer), die Tabor-Gemeinde in der Taborstraße 17 (40 Plätze), die Johanniter-Unfallhilfe in der Ohlauer Straße 22 sowie der Mehringhof in der Gneisenaustraße 2a (25 Plätze). Ein spezielles Angebot nur für Familien mit Kindern macht das Diakonische Werk Berlin Stadtmitte e.V. in der Wrangelstraße 12, das hier Übernachtungsplätze für rund 10 Familien vorhält.

In Friedrichshain halten im Winter Übernachtungsplätze vor: der ObDach e.V. in der Samariterstraße 27 (40 Plätze), der AWO-Kreisverband Spree-Wuhle in der Petersburger Straße 92 (10 Plätze für Männer, 15 für Frauen) und die St. Pius-Gemeinde in der Palsadenstraße 72 (Brot des Lebens e.V.: 30 Plätze für Männer).

Die Berliner Kältehilfe ruft dazu auf, nicht wegzuschauen und rät: »Wenn Sie vermuten, dass eine obdachlose Person unter den Witterungsbedingungen leidet, sprechen Sie sie höflich an und fragen, ob sie etwas braucht oder Hilfe annehmen will. Bitte handeln Sie, wenn Sie eine Gefährdung der Person befürchten!«

Hilfe-Hotline für obdachlose Menschen:
0157 - 80 59 78 70 (Montag–Freitag 09 bis 17 Uhr)

Kältehilfetelefon der GEBEWO pro gGmbH:
030 - 34 39 71 40 von Okt. bis April täglich 19 bis 23 Uhr

Kältebus der Berliner Stadtmission:
030 - 690 333 690 von November bis März täglich von 20 bis 02 Uhr

Wärmebus des DRK-Landesverbands:
030 - 600 300 1010 von November bis März täglich von 18 bis 24 Uhr

KARUNA Sub – Buslinie für Obdachlose:
0157 86 60 50 80 Montag - Freitag von 08 bis 16 Uhr

Wenn eine Person hilflos wirkt, nicht ansprechbar ist oder sich oder andere möglicherweise in eine akute Gefahrensituation bringt, kann von einer Notfallsituation ausgegangen werden. Im Notfall wählen Sie: **110** (Polizei) oder **112** (Feuerwehr/Rettungsdienst) Weitere Informationen zur medizinischen Versorgung von obdachlosen Menschen auf www.obdachlosigkeit-macht-krank.de.



Bezirke protestieren gegen Kürzungen

Die geplanten Haushaltskürzungen des Landes führen zu einem »Kahlschlag der sozialen Infrastruktur in Berlin«. Das befürchten die zwölf Bezirksbürgermeisterinnen und Bezirksbürgermeister und verdeutlichen in einem Schreiben an das Abgeordnetenhaus, welche dramatischen Auswirkungen die fehlende Finanzierung vor Ort haben wird.

Dabei geht es insbesondere um eine nachträgliche Änderung der Regeln, die zu einer weiteren Vorgabe und Handlungseinschränkung der Bezirke führt. Der Hintergrund: Bislang konnten die Bezirke Personalmittel, die wegen fehlenden Personals und freibleibender Stellen nicht ausgegeben werden konnten, als Einsparungen gegenüber dem Senat abrechnen. Das soll nun nicht mehr möglich sein: Die Bezirke müssen die Sparvorgaben des Senats anders erfüllen. In der Folge würde den Bezirken kein Spielraum mehr bleiben, sie müssten zwangsläufig bei der sozialen Infrastruktur sparen. Von den Kürzungen wird beispielsweise die Schulreinigung betroffen sein, aber auch soziale Einrichtungen in den Bezirken, wie Jugendfreizeiteinrichtungen, Familien- und Nachbarschaftszentren oder Seniorenfreizeitstätten. Zudem werden die Angebote zur Bekämpfung von Suchterkrankungen und Obdachlosigkeit eingeschränkt werden müssen.

Der Protest aller Bezirksbürgermeisterinnen und -bürgermeister ist dabei parteiübergreifend. Clara Herrmann, Bezirksbürgermeisterin von Friedrichshain-Kreuzberg, erklärte in dem Schreiben: »Es ist im Interesse von Land und Bezirken, dass Berlin besser funktioniert. Dafür müssen die Bezirke entsprechend ausgestattet sein – personell und finanziell. Denn die Bezirksämter und ihre Beschäftigten sind es, die vor Ort für die Berlinerinnen und Berliner im Einsatz sind. Wenn nun die Handlungsspielräume der Bezirksämter durch diese Sparvorgaben durch die Hintertür weiter eingeschränkt werden, wird Berlin nicht besser funktionieren, sondern schlechter!«

Dabei wird sie auch von der Grünen-Fraktion im Bezirk unterstützt, die ebenfalls die Rücknahme der Kürzungen fordert: »Die finanziellen Handlungsspielräume der Bezirke sind begrenzt und die meisten Ausgaben – über 90% – sind Pflichtausgaben. Wenn Bezirke nicht mehr eigenständig über liegende Personalmitel verfügen können, müssen die Kürzungen aus den verbleibenden 10% kommen. Das sind unter anderem: Obdachlosenhilfe, Suchthilfe, Stadtteilkoordination, Angebote für Senior*innen, kulturelle Angebote. Das wäre eine massive Kürzung im Bezirkshaushalt, die auf dem Rücken der Schwächsten ausgetragen wird.«



Wintermuckel am Mehringplatz

Am 29. November feierte der Mehringkiez wieder den »Wintermuckel« in der Fußgängerzone der Friedrichstraße, vor und auch im F1. Viele Akteure und Einrichtungen, u.a. die HOWOGE und die Gewobag, das Spielmobil, die Zentral- und Landesbibliothek, die Parkakademie und das Repair Café beteiligten sich und sorgten für vorweihnachtlich-nachbarschaftliche Atmosphäre. Das Quartiersmanagement hatte Balkone mit Lichterketten und den großen Weihnachtsbaum mit Sternen, Kugeln und Glitzeranhängern geschmückt. Tradition ist dabei mittlerweile die Unterstützung beim Schmücken durch einen Leiterwagen der Kreuzberger Feuerwache. Organisiert wurde der Wintermuckel vom Projekt Friedrich & mehr, das aus Mitteln des Programms Sozialer Zusammenhalt finanziert wird.

Umgestaltung von Kreuzungen für mehr Verkehrssicherheit

Für mehr Verkehrssicherheit und zur Förderung des Fußverkehrs gestaltet das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg seit Mitte November mehrere Kreuzungsbereiche im Bezirk um, u.a. auch an der Markgrafenstraße/Besselstraße. Durch den Umbau sollen sich alle Verkehrsteilnehmer besser sehen können. Mit Markierungen, Fahrradbügeln und neuen Abstellflächen für E-Scooter im Straßenland sowie durch Poller werden die Kreuzungen abgesichert.

So wird verhindert, dass Kraftfahrzeuge im Knotenbereich parken. Gleichzeitig werden die Gehwege von falsch abgestellten Fahrrädern befreit. Die Querungsbereiche für den Fußverkehr werden etwas in den Straßenbereich vorgezogen, sodass sich die zu überquerende Strecke etwas verkürzt. Diese Verengung der Fahrbahn soll außerdem dazu beitragen, dass sich der Kfz-Verkehr an die vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung hält.

Immer wieder sonntags ...

... ist die Amerika Gedenkbibliothek (AGB) geöffnet und bietet ein vielfältiges Veranstaltungsprogramm. So erwartet die großen und kleinen Besucherinnen und Besucher am Sonntag, den 21. Januar, u.a. eine Lesung (aus dem Buch »Östlich des Mittelmeers« von Abdalrachman Munif), außerdem wird es brasilianische Live-Musik mit dem Brasil Ensemble Berlin im PopUp-Saal, einen Kunstkurs für Kinder sowie den Workshop »Theaterspaß für Kinder« geben. Eine Woche später, am 28. Januar, lädt das »Repair Café« zum Vorbeikommen und auch Mit-Reparieren ein, außerdem Workshops zum Schreiben und zum Buchbinden. Noch viel mehr Sonntagsangebote der AGB findet man im Internet unter <https://www.zlb.de/soagb/>

Impressum

Südseite 4/2023, 9. Jahrgang
Erscheinungstermin 10. Januar 2023

Herausgeberin:
asum GmbH, Charlotte Weber (V.i.S.d.P.)
Thaerstr. 30d, 10249 Berlin, Tel.
030-29 34 31 18, info@asum-berlin.de
www.asum-berlin.de
im Auftrag des Bezirksamts
Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin
www.sanierung-suedliche-friedrichstadt.de

Redaktion: Christof Schaffelder,
Ulrike Steglich
Redaktionsanschrift: Südseite
c/o U. Steglich, Elisabethkirchstr. 21,
10115 Berlin, Tel. 030-283 31 27,
redaktion-suedseite@gmx.de

Übersetzung: Zehra Kübel

Fotoredaktion: Christoph Eckelt,
eckelt@bildmitte.de

Entwurf & Gestaltung: Kai Dieterich,
www.morgen-berlin.com



Eddi und die Geburtstagshöhle

Hallo, hier ist wieder der Eddi vom Mehringplatz. Heute will ich erzählen, wie wir Erdmännchen Geburtstag feiern. Wenn einer meiner Cousins oder Cousinen in Afrika Geburtstag hat, dann besuchen ihn den ganzen Tag Verwandte. Tanten und Onkels haben wir Erdmännchen ziemlich viele. Wir leben ja unter der Erde in Höhlen, die durch Gänge miteinander verbunden sind und die man »Kolonien« nennt. Und so ein Geburtstag ist immer eine gute Gelegenheit, um mal kurz bei seinen Nichten und Neffen in anderen Kolonien vorbeizuschauen. Besondere Geburtstagsgeschenke bekommen wir dabei nicht, aber wenn man unterwegs einen leckeren Skorpion erwischt, dann bringt man den natürlich mit.

In Berlin verläuft so ein Geburtstag ganz anders. Neulich war ich von einem Jungen aus meiner Klasse zu einem Kindergeburtstag im ANOHA eingeladen, das ist die Kinderwelt des Jüdischen Museums am Fomet-und-Moses-Mendelssohn-Platz. Jeder brachte ein brandneues Geburtstagsgeschenk mit, nur ich nicht. Von mir bekam mein Freund ein paar alte Sammelkarten. Ich wusste aber, dass er die unbedingt haben wollte, und er hat sich auch sehr ge-

freut. Mein großer Bruder war vor einigen Wochen auf einem Geburtstagsfest im F1, so heißt das Stadtteilzentrum in der Friedrichstraße 1.

Aber nicht alle Kinder in meiner Klasse feiern überhaupt ihren Geburtstag. Wir haben in der Schule einmal darüber gesprochen. Unsere Lehrerin hat erzählt, dass früher in Deutschland nur die Edelleute Geburtstag feierten, die normalen Leute hatten nur Namenstag, alle Eddis feierten also am selben Tag. Heute ist das in einigen Ländern noch immer so. In anderen feiert man nur bestimmte Geburtstage mit Geschenken, zum Beispiel den 15. Geburtstag für Mädchen in Mexiko oder Uruguay. Und dann gibt es ja auch noch Familien, in denen es für Kinder an mehreren Feiertagen im Jahr Geschenke gibt, bei Muslimen zum Beispiel zum Opferfest und zum Zuckerfest. Und weil man oft auch noch Weihnachten mit Weihnachtsgeschenken feiert, weil das in Deutschland eben Tradition ist, wird das mit den Geburtstagsgeschenken einfach zu viel.

Viele Familien feiern auch lieber mit Verwandten als mit befreundeten Kindern. Bei mir ist das auch so. »Ihr seht Euch doch jeden Tag in der Schule«, sagt meine Mutter, »lass uns Deinen Geburtstag lieber mit deinen Cousins und Cousinen feiern, die kriegen wir doch sonst kaum zu Gesicht!« Und weil ich im Winter Geburtstag habe und unsere Wohnung eng ist, könnte ich sowieso nur wenige Freunde einladen. Wir haben jetzt vereinbart, dass ich im Sommer stattdessen einen Spieltag mit meinen Freunden im Park am Gleisdreieck veranstalten darf.

Meine Lehrerin hat mal erzählt, wie es war, als sie selbst noch ein Kind war. Da gab es im Keller ihres Hochhauses einen Partyraum für alle, in dem man auch Kindergeburtstage feiern konnte. Wieso gibt es so etwas eigentlich in unserem Haus nicht? Hier leben so viele Leute, dass man bestimmt an jedem Tag im Jahr hier Geburtstag feiern könnte! Und wenn im Keller kein Platz ist, dann helfe ich gerne dabei, auf der Wiese hinter dem Haus eine große Geburtstagshöhle für alle Kinder zu buddeln. Wir Erdmännchen können sowas supergut!

Euer Eddi

ANOHA – Die Kinderwelt des Jüdischen Museums,
Fromet-und-Moses-Mendelssohn-Platz,
10969 Berlin. Tel.: (030) 25993300
Angebot u.a.: »Geburtstag auf der Arche Noah«:
Workshop für Kinder von 5 bis 10 Jahren
Vorherige Anmeldung und Buchung erforderlich!
Mehr Informationen unter <https://anoha.de/>

F1, Stadtteilzentrum am Mehringplatz,
Friedrichstraße 1, 10969 Berlin, Kontakt: Clara
Emmeluth-Schmoe, Tel. 0178 / 6 53 11 20,
clara.emmeluth-schmoe@unionhilfswerk.de



ULRIKE STEGLICH

das letzte

Poller im Schlafrock

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

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

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

Vor ein paar Tagen fiel mir ein anderes denkbare Motiv ein: Was, wenn die Umstrickung einen technischen Zweck hätte? Als eine Art Dämpfer für jene, die mit ihrem Auto dagegen fahren. Die Wolle finge dann die härtesten Schrammen ab, also am Auto. Vor dem Haus halten ja immer sehr viele Autos, auch teure SUVs, weil unten im Haus ein Kindergarten drin ist und viele Eltern ihre Kinder eben mit Autos dorthin bringen. Und SUVs bieten mehr Sicherheit für die Kinder, sagen die Eltern. Ich persönlich würde ja denken, dass die sehr großen und sehr schweren SUVs eher gefährlich sind, zum Beispiel für die Kinder, die nicht drinsitzen. Aber ich will nicht streiten. Dazu fielen mir ein paar Zahlen ein,

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

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

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

Wie wir erfahren gibt es tatsächlich einen Begriff und ein Konzept dafür: Guerilla-Knitting – https://de.wikipedia.org/wiki/Guerilla_Knitting