nr. 6 – dez 2019 / jan 2020

ecke turmstraße

Zeitung für das »Aktive Zentrum« und Sanierungsgebiet Turmstraße. *Erscheint sechsmal im Jahr kostenlos.*
Herausgeber: Bezirksamt Mitte von Berlin, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung

Ch. Eckelt

Wir wünschen allen Leserinnen und Lesern ein gutes Jahr 2020!

KIEZMOMENT

Auf einem seiner Streifzüge fand unser Fotograf Christoph Eckelt dieses Motiv. Haben auch Sie eine gelungene Aufnahme im Gebiet gemacht – einen zufälligen Schnappschuss, eine lustige oder skurrile Situation? Etwas, was Sie wundert oder verärgert? Oder Ihren Lieblingsort im Kiez, eine ungewöhnliche Perspektive? Oder lagern in Ihrer Schublade sogar noch historische Aufnahmen aus Moabit?
Teilen sie Ihren Kiezmoment mit anderen! Egal, ob Gelegenheits-, Hobby- oder Profi-Fotograf: Senden Sie uns Ihr Foto aus Ihrem Kiez rund um die Turmstraße! Das aus unserer Sicht interessanteste Bild wird dann an dieser Stelle unter der Rubrik »Kiezmoment« veröffentlicht.
Sichten Sie also Ihre Bestände, ziehen Sie los mit der Kamera und schicken Sie uns die Aufnahmen, am besten per E-Mail im jpg-Format an: ecketurm@gmx.net

Wir sind gespannt auf Ihre Bilder!

Liebe Leserinnen und Leser,

das Jahr neigt sich dem Ende zu, viele freuen sich auf ein paar Tage der Erholung und Entspannung, und sicher werden etliche von uns auch eine kleine persönliche Rückschau auf das Jahr 2019 anstellen.
Auch für uns, die »Ecke«-Redaktion, war 2019 ein bewegtes und spannendes Jahr – und wir freuen uns, im Jahr 2020 das Geschehen weiter publizistisch begleiten zu können.

An dieser Stelle möchten wir vor allem all jenen danken, die diese Zeitung lesen und sie mit hilfreichen Hinweisen, Kommentaren und »Feedbacks« begleiten. Wir freuen uns auf ein diskussionsfreudiges Jahr 2020, in dem sich hoffentlich einiges (nicht nur) im Gebiet zum Positiven bewegen wird, und auf Ihre Beiträge!
Bis dahin wünschen wir schöne, erholsame Feiertage und einen guten Start ins neue Jahr!
Die Redaktion

Elektronischer Versand

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

Ecken im Web

Sämtliche Ausgaben der »Ecke Turmstraße« sind als PDF archiviert und abrufbar unter: www.turmstrasse.de/akteure/ecke-turmstrasse

INHALT

Seite 3 *»Wasser-Quartier Moabit«*

Seite 4 *Gestaltungskonzept Lübecker Straße*

Seite 5 *Parkplätze – Ein Kommentar*

Seite 6 *Straßenbeleuchtung Moabit / Investitionsstau*

Seite 7 *Die fLotte kommt*

Seite 8/9 *Moabiter Geschichte: Albrecht Haushofer*

Seite 10 *Planunterlagen Straßenbahn*

Aus dem Bezirk Mitte:

- **Seite 11** *Was die grüne Verkehrssenatorin von Bürgerbeteiligung hält*
- **Seite 12/13** *Mietendeckel + Kommentar*
- **Seite 14** *Kolumne: Mit Gefühl*

Seite 15 *Adressen + Gebietskarte*

Seite 16 *Eckensteher + Pflastersteine*

IMPRESSUM

Herausgeber: Bezirksamt Mitte von Berlin, Stadtentwicklungsamt
Redaktion: Christof Schaffelder, Ulrike Steglich
Redaktionsadresse:
»Ecke Turmstraße«, c/o Ulrike Steglich, Elisabethkirchstraße 21, 10115 Berlin
Tel (030) 283 31 27, ecketurm@gmx.net
Fotoredaktion:
Christoph Eckelt, eckelt@bildmitte.de
Entwurf und Gestaltung:
capa, Anke Fesel, www.capadesign.de
Druck: BVZ Berliner Zeitungsdruck GmbH, www.berliner-zeitungsdruck.de
V.i.S.d.P.: Ulrike Steglich
Für den Inhalt der Zeitung zeichnet nicht der Herausgeber, sondern die Redaktion verantwortlich.

Die nächste Ausgabe

der Ecke Turmstraße erscheint Anfang Februar 2020.

Leitungswasser statt Plastikflaschen

Das Wasser-Quartier Moabit ist Teil des neuen bundesweitens Projekt »Wasserwende«

Gerade in den letzten beiden Sommern haben es viele gemerkt: Gerade, wenn man länger draußen unterwegs ist, ist man dankbar für etwas kühles, klares Trinkwasser. Aber nicht jeder kann es sich leisten, unterwegs ständig in Läden eine Flasche Mineralwasser zu kaufen (Obdachlose beispielsweise, oder Kinder) und viele lehnen es auch wegen des enormen Plastikeinsatzes ab. Und dann? Dann ist man dankbar, in Parks oder auf Plätzen einen Trinkbrunnen zu finden. Doch noch gibt es zu wenige in der Stadt.
In anderen Ländern, vor allem in südlichen, sind Trinkbrunnen an jeder Ecke längst üblich. Ebenso, wie sich in Cafés und Läden die Trinkwasserflasche kostenlos mit Leitungswasser auffüllen zu lassen. Beides steckt in Berlin noch in den Kinderschuhen. Zwar haben die Wasserbetriebe eine große Trinkbrunnenoffensive gestartet, doch das lässt sich nicht überall umsetzen. Immerhin gibt es allmählich mehr und mehr umweltbewusste Läden, die kostenlos Leitungswasser zum Nachfüllen anbieten. Doch all das ist noch ausbaufähig. Dabei ist längst bekannt, dass Leitungswasser nur ein paar Cent kostet, umweltfreundlicher als Mineralwasser in Plastikflaschen ist – und in Berlin auch von wesentlich besserer Qualität als viele der Markenwässerchen.

Genau darum geht es im »Wasser-Quartier Moabit«. Dahinter steckt ein gemeinsames Pilotprojekt des Vereins a tip: tap e.V., der Berliner Wasserbetriebe und des Bezirksamts Mitte. Die Schirmherrschaft hat Bezirksbürgermeister Stephan von Dassel übernommen. Das »Wasser-Quartier Moabit« wiederum ist Teil des neuen bundesweiten Projekts »Wasserwende« mit zwölf Quartieren. Ziel ist es, Menschen, Unternehmen und Institutionen dazu bewegen, auf Leitungswasser umzusteigen und damit etwas für Klimaschutz und gegen Plastikmüll zu tun. Gemeinsam mit den lokalen Wasserversorgen fördert der Verein a tip: tap e.V. den Konsum von Trinkwasser. Durch den Umstieg von Flaschen- auf Trinkwasser leisten die rund 500.000 Bürgerinnen und Bürger in den »Wasser-Quartieren« einen wichtigen Beitrag für den Klima- und Ressourcenschutz, müssen keine Flaschen mehr schleppen und sparen dabei Geld.

Zu den Maßnahmen gehören individuelle Beratung von Anwohnern, Unternehmen und Vereinen vor Ort rund um das Thema Leitungswasser, u.a. mit Infoständen und Workshops. Kindergärten, Schulen und außerschulische Lernorte werden in ihrer Bildungsarbeit zu Leitungswasser unterstützt. Zudem fördern die Partner im Wasser-Quartier den Aufbau weiterer Trink-Orte wie Trinkbrunnen, Refill-Stationen und Trinkbecken in Bildungseinrichtungen.
Bei Stephan von Dassel rennt man da offene Türen ein: »Ich trinke Leitungswasser, weil es gesünder und ökologischer ist als Wasser aus abgefüllten Plastikflaschen und weil ich weiß, was für ein Privileg es ist, jederzeit so gut wie kostenlosen Zugang zu sauberem Trinkwasser zu haben.«

Neben dem Bezirk hat a tip: tap e.V. in Moabit weitere Partner: Die Berliner Wasserbetriebe, die die Trinkwasserversorgung für 3,6 Millionen Bürger sichern und das Berliner Abwasser reinigen. Das Quartiersmanagement Moabit-West, das gemeinsam mit Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Engagierten Strategien und Ideen erarbeitet, wie sich das Quartier weiter entwickeln kann. Die S.T.E.R.N. Gesellschaft für behutsame Stadterneuerung wiederum hat ein breites Aufgabenspektrum: neben allen Bereichen der Städtebauförderung ist S.T.E.R.N. Gebietsbeauftragte für das Quartiersmanagement Moabit West und den Stadtumbau im Bezirk Mitte. STATTBAU entwickelt bauliche Konzepte mit ökologischem und sozialem Anspruch in der Stadt, hier koordiniert die Gesellschaft das Sanierungsmanagement im Rahmen von Green Moabit. Denn seit Februar 2017 wird die klimagerechte Weiterentwicklung des Industrie- und Wohngebietes Moabit West als Modellgebiet der energetischen und klimaangepassten Stadtentwicklung verfolgt. Das Sanierungsmanagement Green Moabit setzt sich aus einem interdisziplinär arbeitenden Team zusammen: STATTBAU, BLS Energieplan, Nolde und Partner und Plan Zwei Stadtplanung und Architektur.
Und was wäre wohl besser als ein Wasserquartier-Pilotprojekt geeignet als die Insel Moabit, in einer Stadt, die mehr Brücken hat als Venedig?

LK Argus (2)

Mehr Aufenthaltsqualität für die Lübecker

Auf dem 4. Beteiligungstermin wurde die grundsätzliche Planungslösung für die Umgestaltung präsentiert

Ende Oktober ging das Beteiligungsverfahren zum Neugestaltungskonzept Lübecker Straße in eine neue Runde. Nach einer Begehung der Straße mit Anliegern, einem Workshop und einer ersten Konzeptvorstellung war dies der vierte Termin. Denn nach der Vorstellung der ersten Konzeptfassung gab es noch viele Anmerkungen von Anwohnern und Überarbeitungsbedarf. Mangelnde Mitsprachemöglichkeiten kann man dem Bezirksamt in diesem Verfahren also wirklich nicht vorwerfen.

Ende Oktober wurde nun die abschließende Fassung präsentiert, die das Ergebnis einer ausführlichen Erörterung durch das Bezirksamt und Abwägung der Anwohnereinwendungen ist, wie die zuständige Stadträtin Sabine Weißler anmerkte. Anpassungen des nun vorliegenden Konzepts im Detail seien noch möglich, jedoch werde es keine grundsätzliche Konzeptüberarbeitung mehr geben, dieser Termin sei der Abschluss der Beteiligung in der Konzeptphase. Bei der Planungsausarbeitung werde es dann weitere Beteiligungsmöglichkeiten geben.

Wie hier mehrfach berichtet, war der Anlass für eine Neugestaltung der Lübecker Straße die unbefriedigende Verkehrssituation, die mangelnde Aufenthaltsqualität für Anwohner und Nutzer sowie die Befürchtung, dass mit dem Schultheiss-Quartier die Lübecker zum Schleichweg für Besucher des Geschäftskomplexes werden könnte. Ohnehin ist der Durchgangsverkehr eine große Belastung für die Wohnstraße und soll weitmöglich erschwert werden.

Alexander Reimann vom beauftragten Planungsbüro LK Argus stellte die Ergebnisse dieses Abstimmungsprozesses vor und beschrieb zunächst noch einmal die Ausgangssituation und den Arbeitsauftrag an die Planer. Dazu gehörten die Vermeidung von anwohnerfremden Verkehren, Geschwindigkeitsreduzierung, die Neuordnung von Parkmöglichkeiten (kein Parken in zweiter Reihe, ausdrücklicher Anwohnerwunsch: Reduzierung der Stellplätze), Die Verbesserung der Querungssituationen sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, die Schaffung eines Platzbereiches vor dem Spielplatz Perleberger Straße sowie Raum für Begrünung, Bänke, Fahrradständer und Mülleimer.

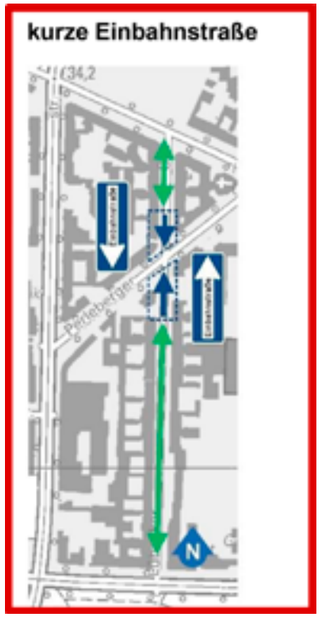
Die jetzt vorliegende Planungslösung resultiert aus den Wünschen der Anwohner, zahlreichen Abstimmungsrunden sowie der Prüfung der verkehrstechnischen Möglichkeiten.

Die Straße soll insgesamt auf Bürgersteigniveau gepflastert werden, so dass eine weitgehend einheitliche Fläche entsteht. Vorgesehen ist eine sogenannte »kurze Einbahnstraße«, d.h. zwei gegenläufige Einbahnstraßenabschnitte, die durch den Knoten Perleberger Straße getrennt werden. Von zwei schließlich entwickelten Gesamtkonzeptvarianten wurde schließlich die Vorzugsvariante »Mischverkehr, Parken beidseitig längs« beschlossen. So bliebe noch Raum für Begrünung – wo genau die geplanten Baumneupflanzungen erfolgen können, werden die Leitungsberichte ergeben.

Die Parkplätze werden in dieser Variante deutlich reduziert (von jetzt 160 auf 80), Parken soll künftig nur noch auf den dafür markierten Flächen erfolgen. Vorgesehen sind auch Möglichkeiten für den Lieferverkehr. Von der Parkraumbewirtschaftung, die auch für die Lübecker Straße eingeführt wird, verspricht man sich auch mehr Kontrolle sowie Ahndungen von Falschparkern und anderen Verkehrsverstößen.

Die Vorzugsvariante stieß auf die deutlich überwiegende Zustimmung der Anwohner. Dennoch blieben noch viele Nachfragen und Anregungen, gab es noch Diskussionsbedarf, u.a. zur Frage der Stellplätze (siehe nebenstehende Seite). Bei der Freiraumgestaltung wird es nach Aussage der zuständigen Bezirksamtsmitarbeiterin noch Beteiligungsmöglichkeiten geben. Ein Baubeginn kann nach Aussage des für die Realisierung zuständigen Straßen- und Grünflächenamtes wohl erst im Jahr 2022 stattfinden.

Sowohl das ausführliche Protokoll der Veranstaltung (inklusive der Sammlung von Wünschen und Anregungen) als auch die Konzeptpräsentation von LK Argus stehen als PDF-Dokument zum Download zur Verfügung: unter www.turmstrasse.de/aktuelles *us*



Skizze oben: Entwurf Lübecker Straße, nördlicher Abschnitt

EINWURF

Nicht ohne meinen Parkplatz!

Erst neulich gab es wieder eine Bürgerdebatte zur Umgestaltung einer Wohnstraße, hier: der Lübecker Straße. Anwohnerinnen und Anwohner, aber auch hier ansässige soziale Einrichtungen hatten mehrheitlich gefordert, im Zuge einer allgemeinen Neugestaltung auch die Verkehrsberuhigung und die Unterbindung des Schleichverkehrs vieler PKW durch die Straße durchzusetzen. (siehe nebenstehende Seite)

Und natürlich taucht auch hier die obligatorische Frage nach der künftigen Zahl von Parkplätzen in der Straße auf. In der vorgestellten Variante sollte die Hälfte der bisherigen Stellplätze wegfallen. Die Mehrheit der Anwohner hatte kein Problem damit (viele besitzen sowieso keinen PKW) – bis sich schließlich zwei junge Frauen meldeten, die nach eigener Aussage selbst kein Auto haben, aber fragten, wo denn dann die armen Autofahrer abends ihre Autos abstellen sollten. (In unmittelbarer Nähe dieser Straße gibt es gleich zwei nicht ausgelastete Parkhäuser, nur kostet das eben auch etwas.)

Um nicht missverstanden zu werden: die Frage, wo Autos künftig parken können, ist berechtigt. Nur gibt es eben einen kleinen, aber bedeutenden Unterschied zwischen »einem Parkplatz« und »einem kostenlosen Parkplatz vor der eigenen Haustür«.

Immerhin: Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung erleichtert es vielen Anwohnern deutlich, einen Stellplatz zu finden und so den Park-Such-Verkehr zu reduzieren. Zudem gibt es im unmittelbaren Umkreis gleich zwei nicht ausgelastete Parkhäuser, nämlich im Moa-Bogen und im Schultheiss-Quartier. Als auf der Veranstaltung zur Lübecker ein zugezogener Student fragte, wie teuer denn so ein Parkplatz auf öffentlichen Straßenland sei, erfuhr er, dass eine Anwohnervignette in Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung derzeit ca. 20 Euro koste – für zwei Jahre Laufzeit. Der Student rechnete kurz nach, wieviel das pro Tag bedeutet, und war fassungslos darüber, wie billig die Stadt den öffentlichen Raum anbietet.

Um die ganze Debatte einzuordnen, lohnt sich ein Blick zurück in die 50er und 60er Jahre. Noch Anfang der 50er war das überhaupt kein Thema, es waren ja kaum private PKW unterwegs, und wenn doch einmal eines am Straßenrand stand, war das eine kleine Sensation. (Ein völlig anderes Bild als heute, wo an den Straßenrändern die PKW Stoßstange an Stoßstange stehen, dass ein Passant kaum noch durchkommt.) Doch dann wurde Ende der 50er, Anfang der 60er im Zuge der Zeit und des westdeutschen Wirtschaftswunders die autogerechte Stadt ausgerufen. Überbreite Straßenprofile, mehrspurige Schnellstraßen, großzügige Parkplätze waren nun angesagt, auf den öffentlichen Nahverkehr in Westberlin meinte man zumindest teilweise verzichten zu können – beispielsweise auf die Straßenbahn, die nun mühsam und aufwändig hier und da wieder eingeführt wird.

Ch. Eckelt

Doch das Zeitalter der »Autostadt« geht nun zu Ende, die Situation hat sich auch auf den Straßen verändert: Immer mehr Nutzungen müssen sich nun den öffentlichen Straßenraum teilen: öffentliche Verkehrsmittel, Privat-PKWs, der massiv zunehmende Lieferverkehr, Fahrräder, Pedelecs und E-Scooter, und nicht zu vergessen die Fußgänger, obwohl es selten um deren Interessen geht.

Immer mehr teilen sich den insgesamt knapper werdenden Stadtraum, Verteilungskämpfe bleiben nicht aus. Wegen der wachsenden Dichte hat der öffentliche Raum immense Bedeutung, und hier und da wird versucht, dem Stadtraum noch ein Fleckchen Freifläche abzuringen. Das bedeutet aber auch, dass dort eben niemand parken kann.

Autos (und Parkplätze) stehen in diesem Land immer noch zu oft im Vordergrund. Parkplätze sind ein sensibles Reizthema. Wo und weshalb immer sie reduziert werden sollen, ob wegen geplanter Neubauten oder für breite Radspuren, gibt es erstmal einen empörten Aufschrei vieler Anlieger. An dieser Stelle muss einmal in Erinnerung gerufen werden, und ich weiß, dass ich damit bei vielen unbeliebt mache: Es gibt kein Menschenrecht auf einen Parkplatz vor der eigenen Haustür. Oder überhaupt einen Parkplatz. Es gibt noch nicht mal ein Menschenrecht auf einen eigenen PKW.

So. Die verblüffende Selbstverständlichkeit, mit der ein kostenloser, öffentlicher Parkplatz am Straßenrand vorausgesetzt wird, lässt sich erklären mit schierer Gewohnheit: Fast 50 Jahre lang wurde das fraglos hingenommen. Darüber ist in Vergessenheit geraten, dass es sich hier um ein Privileg handelt; zwar ein sehr liebgewonnenes, das sich quasi verselbständigt hat, aber eben doch ein Privileg, das nicht von Gott gegeben und nicht unantastbar ist. Dass sie kostenlos sind und selbst in Parkraumbewirtschaftungszonen die Anwohner nur eine Bearbeitungsgebühr zahlen müssen, nimmt man in anderen Ländern, wo Innenstadtmaut und Parken teuer sind, eher kopfschüttelnd zur Kenntnis. In Tokio erhält man sogar erst die Zulassung für ein Auto, wenn man einen Stellplatz nachweisen kann.

In der Berliner Innenstadt, wo das ÖPNV-Netz sehr dicht ist, ist es ohnehin wesentlich leichter, auf ein Auto zu verzichten – zumal, wenn Tief- und Hochgaragenplätze im Umfeld zur Verfügung stehen. Die Zeiten, in denen man den öffentlichen Raum in Größenordnungen lauter Blechkarossen, sprich: dem »ruhenden Verkehr« überlässt, sollten endgültig vorbei sein. *us*

Bauunternehmen fehlt Personal

In ganz Deutschland stockt der Wohnungsbau

Die Bauunternehmen in Deutschland schieben einen riesigen Auftragsberg vor sich her, ihnen fehlt aber das Personal, um ihn abzubauen. Das vermeldete das Bundesamt für Statistik am 4. Dezember 2019.
Die gestiegene Nachfrage nach Wohnraum lässt sich demnach an den jährlich erteilten Baugenehmigungen ablesen. Diese haben sich seit 2009 von etwa 178.000 auf fast 347.000 im Jahr 2018 nahezu verdoppelt. Der Höchstwert von mehr als 375.000 erteilten Baugenehmigungen wurde dabei im Jahr 2015 erreicht, seitdem sei die Zahl leicht rückläufig – auch in Berlin, wofür die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen regelmäßig scharf kritisiert wird. In der Presseerklärung heißt es aber auch: »Für den bestehenden Wohnungsmangel entscheidender ist jedoch die Situation des Bauüberhangs – also der Wohnungen, deren Bau zwar genehmigt ist, deren Fertigstellung aber noch auf sich warten lässt. Zwischen 2008 und 2018 hat sich der Bauüberhang bundesweit von rund 320.000 auf 693.000 genehmigte und noch nicht fertiggestellte Wohnungen mehr als verdoppelt.« Zudem haben sich die Preise für Leistungen von Bauunternehmen für Wohnungsneubau von Wohngebäuden um 24,3 % erhöht. Seit 2008 haben sich die Umsätze von Baubetrieben mit 20 und mehr Beschäftigten von 8,6 Milliarden Euro auf 20,3 Milliarden Euro im Jahr 2018 mehr als verdoppelt.
Der Auftragsbestand im Wohnungsbau hat 2018 den höchsten Stand seit 1997 erreicht: Aktuell warten Aufträge im Wert von rund 9,1 Milliarden Euro auf ihre Ausführung. Den Bauunternehmen fehlt aber das Personal zur zügigen Realisierung. Während die Zahl der Beschäftigten im Wohnungsbau von 2008 bis 2018 um lediglich 25 % stieg, haben sich die Auftragsbestände in diesem Zeitraum nahezu verdreifacht. Ende 2018 waren im Bauhauptgewerbe 467.000 Menschen beschäftigt. Das waren deutlich weniger als noch in den späten 1990er Jahren, als die Beschäftigtenzahlen mit mehr als 700.000 berufstätigen Menschen Rekordstände erreichten.
Der Mangel an Personal, die überfüllten Auftragsbücher und die gestiegenen Kosten sind u.a. ein wesentlicher Grund dafür, dass auch viele kommunale Vorhaben stocken, die eigentlich längst umgesetzt werden könnten *red*

Ordnungsamt gegen Tretroller

Während einer dreiwöchigen Schwerpunktaktion im November hat der allgemeine Ordnungsdienst des Bezirks Mitte mehr als 1200 Anzeigen gegen die Nutzerinnen und Nutzer von E-Tretrollern gestellt, weil sie das modische Gefährt unsachgemäß abgestellt haben. Die Verleihfirmen sollen die Bußgelder weiterleiten und dürfen auch eine Bearbeitungsgebühr aufschlagen. Das war mit ihnen in Gesprächsrunden mit den Berliner Bezirken und der Senatsverkehrsverwaltung so vereinbart worden. Bezirksbürgermeister Stephan von Dassel: »Bisweilen haben die Dienstkräfte des Ordnungsamtes stark behindernde E-Tretroller selbst aus dem Weg geräumt. Dies ist und kann nicht Teil des Aufgabenspektrums des Ordnungsamtes sein. Letztlich stellen E-Tretroller gerade an Ampeln und Fußgängerüberwegen nicht nur ein erhebliches Hindernis für Rollstuhlfahrende und Kinderwagen, sondern auch eine große Gefahrenquelle für sehbeeinträchtigte Menschen dar.«

Ch. Eckelt

Umweltfreundlichere Straßenbeleuchtung in Moabit

Derzeit rüstet die Arbeitsgemeinschaft »Licht für Berlin« im Auftrag des Landes Berlin die Gasaufsatzleuchten auf umweltfreundlicheren Elektrobetrieb um. Die Lichtmaste werden in der Regel standortgleich ausgetauscht. Dabei werden u.a. die alten Gussmaste der Gasaufsatzleuchten aufgearbeitet, auf Elektrobetrieb umgerüstet und wieder eingebaut. Die Tiefbauarbeiten werden 10–14 Arbeitstage je Lichtmaststandort in Anspruch nehmen.
Die Baumaßnahme im Bereich Moabit dauert voraussichtlich noch bis Mitte Dezember 2019. In dieser Zeit kann es kurzfristig zu Einschränkungen im Gehwegbereich kommen. Rückfragen an die AG »Licht für Berlin« können Sie unter der Telefonnummer (030) 772 05 20 oder per E-Mail unter info@rakw.de stellen.

Ch. Eckelt

Mit der fLotte durch die Stadt

Kostenloser Lasträder-Verleih auch in Mitte

Sie heißen »Dicke Berta« oder »Müggelkäfer«, Salomon oder Helene: und fahren inzwischen in vielen Teilen der Stadt. Es handelt sich um die Lastenfahrräder des ADFC-Projekts »fLotte – kommunal«, das als Pilot in Spandau und Lichtenberg in Kooperation mit den dortigen Bezirksämtern startete und dort so erfolgreich war, dass beide Bezirke dafür die Auszeichnung »FahrradStadtBerlin« als Anerkennung »für Verdienste um die Förderung des Radverkehrs in Berlin« von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz erhielten.

Lastenfahrräder erfreuen sich als praktische und umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Verkehr zunehmender Beliebtheit: ob man Kinder zur Kita bringt oder mit ihnen Ausflüge macht, den großen Wochenendeinkauf zu erledigen hat, Umzugsgüter, Waren oder Arbeitsmaterial transportieren muss. Allerdings sind Lastenfahrräder in der Anschaffung auch ziemlich teuer, und hätte jede Familie eines, hätte Berlin ein weiteres Platzproblem.
Deshalb sind »Freie Lastenräder« als Sharing-Modell mittlerweile zu einer breiten Bewegung geworden: In mehr als 40 deutschen Städten gibt es freie Lastenräder zum Ausleihen. Oft mit Unterstützung des örtlichen ADFC stehen die Räder an Kiezeinrichtungen, Biomärkten und Fahrradläden zur kostenlosen Ausleihe bereit.
In Berlin hat sich die Initiative »fLotte – kommunal« gegründet, die sich im Frühjahr auch auf dem Moabiter Stadtteilplenum vorstellte. Unter dem Motto »Freie Lastenräder für Berlin« baut sie ein kostenloses Leihsystem auf, das sich schon jetzt großer Resonanz und Nachfrage erfreut. Zum Jahresende 2019 konnte man darin bereits 95 Lastenräder kostenfrei ausleihen, fast dreimal so viel wie zu Jahresbeginn. Und rund 10.000 Nutzerinnen und Nutzer haben sich schon auf »flotte-berlin.de« registriert. Auch im Bezirk Mitte gibt es etliche Verleihstationen.

Dabei erfolgt die Ausleihe und Rückgabe der Lastenräder vor allem über privat betriebene Ladengeschäfte. Die Lastenräder sind vom ADFC finanziert, der auch die digitale Infrastruktur zur Verfügung stellt und die Wartung der Lastenräder übernimmt. Die Buchung der Lastenräder erfolgt über die Website der fLotte (www.flotte-berlin.de). Hier kann man sich registrieren und dann kostenlos buchen. Eine Tabelle gibt Auskunft, wann wo welche Räder verfügbar oder bereits gebucht sind. Außerdem findet man auf der Website auch viele praktische Hinweise zur Ausleihe und Nutzung sowie Informationen zum Projekt selbst.
Der Bezirk Mitte würde im Programm »flotte-kommunal« gerne auch mit eigenen Einrichtungen teilnehmen. Spandau und Lichtenberg haben nämlich als Pilotbezirke gezeigt, dass das sehr gut funktionieren kann. Seit November sind auch die Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg, Steglitz-Zehlendorf, Tempelhof-Schöneberg und Marzahn-Hellersdorf dabei.
Diese Projekte werden aus den Mitteln des Berliner Energie- und Klimaschutzprojektes BEK 2030 und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz finanziert. Die Bezirke verfügen dabei über je zehn Lastenräder. Das Förderprogramm umfasst außerdem die Finanzierung der Räder, Pflege eines Buchungssystems, Betreuung der Ausleihstandorte, Wartung und Reparatur der Räder, die Öffentlichkeitsarbeit sowie die Evaluierung der Ergebnisse. Der ADFC übernimmt in den Bezirken über einen Dienstleistungsvertrag diese Aufgaben und Leistungen mit Ausnahme des eigentlichen Verleihprozesses, also der Ausgabe der Räder.

Solch eine Kooperation hält auch die Bezirksverordnetenversammlung Mitte für denkbar und wünschenswert. Für das Bezirksamt, dass dieses Anliegen unterstützt und umsetzt, ist die Anschaffung und der Verleih von Lastenrädern jedoch nicht nur eine administrative Herausforderung, sondern auch durch entsprechende personelle Ressourcen zu untersetzen. Ein Förderantrag bei SenUVK wurde bereits erfolgreich gestellt, ein Dienstleistungsvertrag mit dem ADFC muss noch geschlossen werden. Zudem müssen mögliche Ausleihstationen im Bezirk identifiziert werden. Doch auch unabhängig davon sucht das fLotte-Team möglichst viele PartnerInnen, die mit einem Standort mitwirken wollen, denn natürlich braucht man Ausleihstationen. Das Team nimmt auch gerne bereits vorhandene Räder in die fLotte auf und kümmert sich um Bereitstellung und Wartung. *us*

Mehr Informationen unter: www.flotte-berlin.de

Ch. Eckelt (3)

Über Albrecht Haushofer, Autor der »Moabiter Sonette«

von Anna Opel

In der literarischen Welt und unter literarisch interessierten KiezbewohnerInnen sind die »Moabiter Sonette« ein Begriff. Die Lebensgeschichte ihres Autors Albrecht Haushofer und die dramatischen Umstände, unter denen sie entstanden, sind dagegen kaum bekannt. Dabei erzählt Haushofers Geschichte viel über den konservativen Widerstand zur Zeit des Nationalsozialismus. Haushofers stufenweise Wandlung vom Akademiker mit Standesdünkel zum politisch Widerständigen wirft interessante Fragen auf. Klug und zögerlich wie Hamlet ist er – und zu Unrecht vergessen. Albrecht Haushofer braucht, obwohl er die Katastrophe der aggressiven NS-Politik schon seit 1933 kommen sieht, ganze fünf Jahre, bis er sich zum aktiven Widerstand bekennt. Lange hat er vergeblich einzuwirken versucht, sich überschätzt und verzockt. Dann kriegt Haushofer doch noch die Kurve und wird – ironischerweise in der Haft – innerlich frei.

Zwischen Dezember 1944 und Februar 1945, in den letzten Monaten des Zweiten Weltkriegs, schreibt sich Albrecht Haushofer in einer Zelle des Moabiter Zellengefängnisses alles von der Seele. In banger Erwartung des nahen Kriegsendes, beflügelt vom Bewusstsein, endlich doch noch offen und für alle sichtbar auf der richtigen Seite zu stehen. Unmittelbar bevor die Rote Armee das Kommando über die Stadt übernimmt, bevor er also in Sicherheit gewesen wäre, wird Haushofer in der Nacht vom 22. auf den 23. April mit anderen Häftlingen ermordet. Auf Befehl eines gewissen Gestapomannes, der mit Haushofer noch eine Rechnung offen hat. Knapp drei Wochen nach der Ermordung führt der Kommunist Herbert Kosney, einziger Überlebender der Erschießungsaktion, Haushofers Bruder Heinz zu den Toten.

Im Mai 1945 beschreibt Heinz Haushofer in einem Brief an die Eltern, wie er seinen Bruder gefunden hat: »Der Albrecht lag friedlich auf der Seite, als ob er eben zusammengefallen wäre. Anzeichen für einen Todeskampf waren nicht zu sehen, der Tod scheint augenblicklich gewesen zu sein. In seiner Tasche hatte er seine Abschrift der 80 Sonette, die er im Gefängnis geschrieben hatte und ein Thomas-Morus-Fragment, an dem er zuletzt gearbeitet hatte.«

Heute findet sich an diesem Ort im Schatten des Hauptbahnhofes ein von Obdachlosen frequentierter kleiner Park, Übernachtungsmöglichkeit und Rückzugsort.

Irmgard Schuhr, eine Schülerin des Geographen Albrecht Haushofer, wohnt in der Thomasiusstraße. Sie hatte Haushofer in der Haft mit Papier und Lebensmitteln versorgt und kümmert sich in jenen Maitagen gemeinsam mit Heinz Haushofer darum, dass der Tote angemessen bestattet wird. Ein Grabstein auf dem Kriegsgräberfriedhof Wilsnacker Straße erinnert heute noch an ihn.

Wer ist Albrecht Haushofer? In persönlichen Briefen an seine Mutter, auch in seinen wissenschaftlichen Artikeln entdeckt man Splitter eines Lebens. Zusammen ergeben sie ein bunt schillerndes Bild. Richtig oder falsch? Jahrelang quält Haushofer sich mit der Frage herum, wie er sich dem NS-Regime gegenüber verhalten muss. Wo liegt seine Verantwortung? Mitmachen und von innen einwirken oder ausscheren? Haushofer entscheidet immer fürs Drinbleiben. Trotz hellsichtiger Einsicht in die verbrecherische Natur des Systems. In bester Absicht und aus Verantwortungsgefühl, vielleicht auch aus Existenzangst bleibt er drinnen.

Albrecht Haushofer wird im Jahr 1903 als ältester Sohn des Geographen Karl Haushofer und dessen Ehefrau Martha in München geboren. Er ist ein altkluges Kind, eigenbrötlerisch, wissenschaftlich begabt. Gelegentlich schreibt er leicht pathetische Verse. Als national eingestellten Konservativen beschäftigt Albrechts Vater Karl Haushofer die Niederlage Deutschlands im Ersten Weltkrieg. Er, der ehemalige Militär, sucht nach Wegen, in Friedenszeiten seinem Land als Wissenschaftler zu dienen. Karl Haushofer etabliert die Geopolitik, jene wissenschaftliche Disziplin, die den Menschen und seine Einwirkung auf die Umwelt in ihre Überlegungen einbezieht.

Zwischen der Familie Haushofer und der Elite im Dritten Reich bestehen persönliche Verbindungen. Während des Ersten Weltkriegs hatte Karl Haushofer den jüngeren Rudolf Hess kennen und schätzen gelernt. Die beiden unterstützen einander, wenn Not am Mann ist. Haushofers Einfluss hilft, die Reputation der Nationalisten durchzusetzen. Er soll Hess und Hitler nach deren Putschversuch im Jahr 1923 in der Haft mit Büchern versorgt haben. Umgekehrt beschützt Rudolf Hess ab 1933 die Familie Haushofer, deren Stammbaum mit jüdischen Vorfahren »belastet« ist.

Seit 1924 arbeitet Haushofer als Assistent von Albrecht Penck am Institut für Erdkunde in Berlin und hat gute Kontakte zu höchsten politischen Kreisen. Anders als Vater Karl, der den Ideen und dem großspurigen »Germany First« der Nationalsozialisten einiges abgewinnen kann, äußert sich der Sohn in seinen Briefen von Anfang an kritisch über die politischen Aufsteiger. Albrecht Haushofer will im Bereich Außenpolitik arbeiten, unter der immer autoritäreren Fahne des Nationalsozialismus werden ihm Politik und Wissenschaft zu schwierigem Gelände. Resigniert beobachtet Albrecht Haushofer, wie Institutionen in

Windeseile zentralisiert und gleichgeschaltet werden. Für unabhängige Köpfe schwindet der Platz. »So, wie unsere deutsche Welt sich entwickelt, sehe ich keine Wirkungsmöglichkeiten für mich, … Daß ich mit akademischen Leben nichts zu tun habe, ist unter den jetzigen Verhältnissen ein Glück« schreibt er am 7. Mai 1933 aus dem italienischen Taormina an seine Mutter Martha.

Durch die Vermittlung von Rudolf Hess erhält Albrecht Haushofer im Juni 1933 das Angebot, eine Stelle an der Berliner Hochschule für Politik anzunehmen. Er zögert, schlägt schließlich doch ein, teils aus Mangel an Alternativen, teils aus Rücksicht gegenüber der Familie. Als freiberuflicher Berater in Sachen Außenpolitik steht Haushofer jetzt in engem Kontakt zu Rudolf Hess und später zu Hitlers Außenminister Ribbentrop. Haushofer sieht sich als Mahner, der auf unterschiedlichen Wegen auf die immer aggressiver werdende Außenpolitik einzuwirken versucht.

Im Herbst des Jahres 1938 wird nach der Sudetenkrise und dem Münchner Abkommen offenbar, dass Sachargumente nicht mehr zählen. Haushofer stellt seine Beratertätigkeit ein. Da hat Ribbentrop schon »Secret Service Propaganda« an den Rand einer vertraulichen Mitteilung Haushofers zu Empfehlungen für die Politik gegenüber England gekritzelt. Haushofers Plan, von innen auf das System einzuwirken, ist komplett gescheitert. Mit Kriegsausbruch stellt er auch die Arbeit als Redakteur der Zeitschrift für Geopolitik ein. Den »Bericht aus der atlantischen Welt«, den er seit 1932 jeden Monat publiziert und in dem er das ganze Jahr 1938 über vor dem Krieg gewarnt hat, will er nicht mehr schreiben. Auch die Selbstachtung hat erheblich gelitten: »Wer sich unablässig selbst anspuckt, wird irgendwann wertlos,« schreibt Haushofer der Mutter.

Von da an setzt er sich literarisch mit dem Machtmissbrauch, mit der Zeitenwende auseinander. Er schreibt Römerdramen. Außerdem nimmt er ab dem Jahr 1940 Kontakte zu Ulrich von Hassell, Johannes Popitz und zu Carl Gordeler auf, einer Gruppe von Wissenschaftlern, die schon seit Jahren heimlich über eine mögliche Nachkriegsordnung ohne Hitler nachdenkt.

Albrecht Haushofer gerät im Mai 1941, kurz vor Beginn des Russlandfeldzugs, ins Fadenkreuz der großen Politik. Rudolf Hess hatte ihn im Jahr zuvor gebeten, seine vorzüglichen Kontakte nach England für eine geheime Friedensmission zu aktivieren. Zeitgleich und parallel zu diesen Bemühungen versuchen Haushofers Freunde aus dem Widerstand, in England Verbündete für einen Staatsstreich zu gewinnen. Haushofer spielt ein gewagtes Spiel: er will den Hess-Auftrag für die Sache des Widerstands nutzen. Hess' Englandflug im Mai 1941 scheitert erwartungsgemäß – und Haushofer wird zu Adolf Hitler auf den Obersalzberg zitiert und anschließend wochenlang im Gestapo-Gefängnis in der Berliner Prinz-Albrecht-Straße festgehalten. Reinhard Heydrich verhört ihn dort und der Gestapo-Mann Müller, derselbe, der drei Jahre später den Befehl zu Haushofers Ermordung erteilen wird. Haushofer beweist gute Nerven, nachzuweisen ist ihm nichts. Er wird freigelassen und von da an intensiv bespitzelt. In den letzten Julitagen des Jahres 1944, im Trubel der allgemeinen Hetzjagd auf die Verschwörernetzwerke, setzt sich Haushofer in die heimatlichen Berge ab.

Die Gestapo ist ihm auf der Spur, sie lässt nicht locker. Im Dezember 1944 findet sie ihn, bringt ihn zurück nach Berlin, diesmal ins Zellengefängnis in der Lehrter Straße. Nach dem 20. Juli 1944 hat man hier Platz geschaffen für die vielen »Verräter«.

In der Haft schreibt Albrecht Haushofer weiter. In den Moabiter Sonetten blickt er intensiv, kritisch und geläutert auf seine konkrete Gegenwart und auf sein Leben. Er schreibt über ALLES. Über die Mücken und die Spatzen, die er von seiner Zelle aus beobachtet. Die Gefangenen, die vor ihm in der Zelle waren. Seine Schuld. Wichtige Menschen auf seinem Weg. Mutter und Vater. Freunde.

Im Februar sind die Sonette fertig, aber Haushofer schreibt weiter. Die Texte sollen als tröstende Lektüre zwischen den Häftlingen gekreist sein. Zuletzt über Thomas Morus, Staatsmann und Autor, Erfinder von Utopia, jenem wunderbaren Land, das noch erschaffen werden muss.

Anna Opel setzt sich literarisch mit Gegenwart und Geschichte des Bezirks Moabit auseinander. Ihr Roman Ruth.Moabit ist im März 2019 bei der edition.fototapeta erschienen. Aktuell schreibt sie Albrecht Haushofers Biographie.

Galerie Nord

Text Bild Exzess

Eine Ausstellung in der Galerie Nord

Noch bis zum 11. Januar zeigt der Kunstverein Tiergarten in der »Galerie Nord« die Ausstellung »Text Bild Exzess« mit Arbeiten von Magali Desbazeille, Hannes Kater und Karen Scheper.
Zwei zeichnerische Rauminstallationen und eine datenbasierte interaktive Installation reflektieren in Text Bild Exzess die vielschichtigen Verhältnisse zwischen Sprache, Schrift, Text und anderen zeichenhaften Codes in einer Gesellschaft, die schriftliche Texte zusehends durch Bilder ersetzt. Sie untersuchen und dekonstruieren die spezifischen Verbindungen, die Texte und Zeichen je nach Einsatzgebiet eingehen und miteinander unterhalten. Beispielhaft zeigen diese drei künstlerischen Positionen, wie die Arbeit mit Bild und Text wiederum neue Verhältnisse von Zeichen- und Bedeutungszusammenhängen herstellt, ohne dabei Grenzen zwischen Text, Sprache und Schrift oder ihren verschiedenen Ausprägungen definieren zu wollen.
Aus dem Abstraktionsraum von Zeichen- und Buchstabenfolgen heraus entwickeln die KünstlerInnen in der Galerie Nord begehbare Installationen mit exzessiven Verflechtungen von Bild und Text in einer räumlichen Verschachtelung vielfältiger Informationsebenen.

Begleitende Veranstaltungen:
– *dienstags und freitags, 14–18 Uhr: Labor Hannes Kater*
Die Installation wird vor Ort weiterentwickelt.
– *Fr 10.1., 19 Uhr*
Finissage mit der Performance »pas du tout satisfait, plutôt …« von Magali Desbazeille

Kino für Moabit

Filme im Dezember und Januar

Am 21. Dezember, dem kürzesten Tag des Jahres, ist Kurzfilmtag. »Kino für Moabit« zeigt: OBEN RUM, UNTEN RUM. LAMBERTS GESAMMELTE EINAKTER (2008–2019, R: Lothar Lambert, mit Evelyn Künneke, Henry de Winter, Selman Arikboga, Hans Marquardt, Erika Rabau, Eva Mattes, Hilka Neuhof, Carl Andersen, Erwin Leder, Magy da Silva, Frank Schoppmeier, Betty Lerche, Stefan Stricker a.k.a. Juwelia, Julika Adachi, Lily, 87 min)
Zehn dokumentarische Kurzfilme und einen Epilog vereint das neueste – und nach eigener Aussage letzte – Werk von Lothar Lambert, dem »König des Berliner Undergroundfilms«. Mit ihm taucht der leidenschaftliche Berliner noch einmal ein in die eigene Vergangenheit, präsentiert und portraitiert aber auch Freunde und Bekannte, deren Leben und Werk ihm bemerkenswert erscheinen. So entsteht eine abendfüllende bunte Revue Berliner Geschichte und Gegenwart – nostalgisch, berührend, bizarr, witzig und immer spannend.
Gast (angefragt): Lothar Lambert, Regisseur, oft zugleich Autor, Produzent, Darsteller, Kameramann, Cutter, von 40 Filmen, darunter einige, die in seinem Atelier in der Oldenburger Straße entstanden sind.
21.12., in der » plattform moabit«, Oldenburger Straße 3a, Beginn: 20 Uhr, Eintritt frei

Vorschau:
10. Januar: TOUR DU FASO (D/F 2014, R: Wilm Huygen, 92 min)
Gesprächsgast: Malte Wulfinghoff (Uni Münster)
Ort: velophil, Alt-Moabit 72, Beginn: 20 Uhr, Eintritt: 5 Euro
17. Januar, 23. Januar, 14. Februar: Thema »Ikonen von der Elbe«

Nächstes TIM-Frühstück

Die TIM (Turmstraßen-Initiative-Moabit) ist ein Zusammenschluss von Gewerbetreibenden, Kulturschaffenden und anderen Engagierten, die dazu beitragen wollen, Moabit attraktiver zu machen und eng mit dem Geschäftsstraßenmanagement Turmstraße kooperieren.
Regelmäßig treffen sich die TeilnehmerInnen zum gemeinsamen Frühstück, um Erfahrungen und Informationen auszutauschen und gemeinsame Aktionen (wie z.B. das jährliche Turmstraßenfest oder Weihnachtsaktionen) zu besprechen und vorzubereiten. Auch die beleuchteten grünen Herrnhuther Sterne, die derzeit vor diversen Moabiter Geschäften zu sehen sind, sind eine Aktion der TIM.
Das nächste Frühstück der TIM findet am Mittwoch, den 15.01.2020, um 8.30 Uhr im Stadtteilladen Moabit, Krefelder Straße 1a, statt.

Info-Broschüre Klima-Check

Das Unternehmensnetzwerk Moabit hat die Infobroschüre »Klima-Check« neu aufgelegt. Anhand von sieben Fragen aus sechs Lebensbereichen können Sie Ihre persönliche Klima-Bilanz prüfen und Ihren ökologischen Fußabdruck ermitteln. Zusätzlich können Sie lernen, mit welchen Maßnahmen und Verhaltensweisen Sie Ihren CO_2-Beitrag zum Schutz des Klimas reduzieren können. Die Infobroschüre liegt im Stadtteilladen Moabit aus und kann zu den Sprechzeiten (Di 15–18 Uhr und Fr 9–11 Uhr) abgeholt werden.

KOMMENTAR

Par ordre du mufti

Verkehrssenatorin Regine Günther ordnet eine Blümchenwiese an – und pfeift auf Absprachen, Bezirk und Bürgerbeteiligung

Karl-Marx-Allee, II. Bauabschnitt: Östlich des Alexanderplatzes hat der Systemwettlauf im geteilten Berlin der Nachkriegszeit ein imposantes Stück Stadt hinterlassen. In direkter Antwort auf die »IBA 57« im Westberliner Hansaviertel hat die DDR alle ihre Reserven mobilisiert, um der Welt zu beweisen, dass der moderne Städtebau seine Heimat im real existierenden Sozialismus hat. Noch vor dem Mauerbau entstanden die Pläne für ein Wohnviertel, das richtungsweisend für das östliche Europa werden sollte. Heute erinnert eine Nachbildung des »Sputnik« auf dem Dach des »Café Moskau« an die Aufbruchsstimmung dieser Epoche.

Es ist eine große Leistung der Berliner Stadtpolitik zu erkennen, dass das kein Unfall der Geschichte war, den es schnellstmöglich zu korrigieren gilt. Durchgesetzt hat sich – dank des Engagements des Bezirks – stattdessen die Erkenntnis, dass dieses Beispiel der sozialistischen Nachkriegsmoderne unbedingt erhaltenswert ist: Es gibt nur wenige Orte in der Welt, wo sich die Grundideen der städtebaulichen Moderne so idealtypisch vorstellen. Die »KMA II« ist inzwischen Erhaltungsgebiet und Fördergebiet im Programm »Städtebaulicher Denkmalschutz«, übrigens als bundesweit erstes aus der Epoche der Nachkriegsmoderne. Angestrebt wird derzeit die Aufnahme ins Unesco-Weltkulturerbe.

SenUVK / Eve Images

Zum baulichen Ensemble gehört auch der Straßenraum der Karl-Marx-Allee zwischen Alexander- und Strausberger Platz. Seit dem Jahr 2010 wird über die Umgestaltung dieses nach heutigen Maßstäben überdimensionierten Verkehrsraums diskutiert – mit den Denkmalschützern der Stadt, aber auch mit den Anwohnern der KMA II. Dabei wurde u.a. auch erwogen, den Mittelstreifen der Magistrale zu begrünen und die Parkplätze dort aufzugeben. Das wurde aus guten Gründen und nach langen Abstimmungsrunden, auch mit den Bewohnern, wieder verworfen: Denn erstens würden Bäume auf dem Mittelstreifen die Sichtachsen und damit den Raumeindruck zerstören, der diesen Abschnitt so imposant macht (kaum ein Berlin-TV-Krimi kommt ohne eine Autofahrt über die Karl-Marx-Allee aus). Und zweitens gibt es in dem Gebiet auch vergleichsweise wenige Parkplätze: Das Wohngebiet ist geprägt von etlichen begrünten, ruhigen Innenhöfen und ist auch nicht wie viele Großsiedlungen der Nachkriegsmoderne im Westen großflächig durch Tiefgaragen unterkellert.

Im Jahr 2016 wurde ein umfangreicher Planungsprozess zum Umbau der Straße abgeschlossen. Im Mai 2018 begannen die Bauarbeiten. Demnächst soll im dritten und letzten Bauabschnitt der Mittelstreifen an die Reihe kommen. Verantwortlich ist die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Die hat schon im vergangenen Jahr viel Unmut auf sich gezogen, als sie kurz vor Baubeginn die Planungen urplötzlich und ohne jede Absprache mit dem Bezirk änderte und statt eines 2,75 Meter breiten Radwegs zwischen Fahrbahn und Parkstreifen eine sogenannte »protected bike lane«, also einen wesentlich breiteren, mittels Pollern »geschützten Radstreifen« verordnete, dafür sollte eine von drei Richtungsfahrbahnen wegfallen. Das wurde offensichtlich mit heißer Nadel gestrickt. Denn die Gehwegvorsprünge an den Querungstellen für Fußgänger ragen jetzt weit in den geschützten Radstreifen hinein. Ursprünglich sollten sie die Fußgänger über den Parkstreifen leiten, der aber verlegt wurde. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz begründete die kurzfristige Umplanung mit dem neuen Mobilitätsgesetz für Berlin.

Nicht heranziehen kann Senatorin Regine Günter dieses Gesetz freilich für ihre jüngste Anweisung, nach der der Mittelstreifen zur Wildwiese werden soll, wofür 165 Parkplätze verschwinden müssen. Stattdessen verweist sie auf den Klimaschutz. Tatsächlich haben Wiesenflächen aber einen eher geringen Einfluss auf das Stadtklima. Technisch gäbe es zudem auch die Möglichkeit, das Regenwasser auf dem Mittelstreifen auf einer wasserdurchlässigen Pflasterung im Boden versickern zu lassen. Besonders beliebt ist die Senatorin bei vielen Bürgern ohnehin nicht. Und viele ihrer Parteifreunde vermissen auch spürbare Fortschritte in der Verkehrspolitik. Dass sie diese Zweifel durch einsame autoritäre Entscheidungen wie bei der Karl-Marx-Allee zerstreuen kann, darf bezweifelt werden.

Christof Schaffelder

Ch. Eckelt

Nicht ganz so Revolutionäres aus Berlin

Nach dem Mietendeckel müssten die Mieten vor allem in kleinen Wohnungen sinken

Allerorten debattiert man dieser Tage über den Berliner »Mietendeckel«. Die Verbände der Hauseigentümer laufen Sturm, Mieterorganisationen jubeln. Die FDP spricht von »Sozialismusphantasien des Senats« (Mario Czaja), auf »die-linke.de« ist bereits ein »Mietendeckelrechner« eingerichtet und Horst Seehofer hält das ganze Vorhaben für verfassungswidrig. Doch bisher gibt es lediglich einen Entwurf für ein »Gesetz zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mietenbegrenzung«. Im Verlauf der Beratungen im Abgeordnetenhaus wird vermutlich der Gesetzestext noch geändert.

Doch so neuartig ist der Mietendeckel gar nicht. Die französische Zeitung »Le Monde« schreibt dazu zwar: »Es ist lange her, dass eine Gesetzesvorlage in Deutschland als ›revolutionär‹ bezeichnet werden konnte.« Aber auch im Westteil Berlins waren bis Januar 1988 die Mieten gesetzlich gebunden. Der Senat legte damals die Mietobergrenzen für Wohnungen in bis 1948 gebauten Häusern regelmäßig neu fest. Auch in der Weimarer Zeit galten nach dem »Reichsmietengesetz« von 1922 in ganz Deutschland gesetzlich festgelegte Mietobergrenzen. Und als 1948 das Grundgesetz entstand, war ein staatlicher Mietendeckel noch ganz selbstverständlich.

Das bisherige Vergleichsmietensystem des Berliner Mietspiegels würde durch das neue Gesetz außer Kraft gesetzt. Nach der aktuellen Gesetzesvorlage soll in fast allen Wohnungen in Häusern mit einem Baujahr von vor 2014 die Miethöhe auf dem Stand vom 18. Juni 2019 eingefroren werden und ab 2022 nur noch in der Höhe der allgemeinen Preissteigerung erhöht werden dürfen. Auch mietvertraglich vereinbarte Mieterhöhungen wie z. B. Staffelmieten sind von der Kappung betroffen und auch möblierte Wohnungen würden diesen Regeln unterliegen. Bei Neuvermietungen müssten die Vermieter den neuen Mietern zudem nachweisen, wie hoch die Miete der Wohnung zuvor war. Aber auch die Mieten in bestehenden Mietverhältnissen müssten unter bestimmten Umständen gesenkt werden.

Für eine Wohnung in einem Altbau aus der Zeit vor 1918 mit Bad und Sammelheizung in einer einfachen Wohnlage betrüge danach die maximal zulässige Miete zum Beispiel 7,40 Euro/qm nettokalt, in Altbauten aus der Zeit zwischen 1919 und 1949 (mit Bad und Sammelheizung, einfache Wohnlage) 7,19 Euro/qm nettokalt. Bei »moderner Ausstattung« würde ein Zuschlag gewährt. Für Altbauten von vor 1918 wären dann in der genannten Kategorie 8,60 Euro/qm möglich und für Altbauten von 1919–1949 maximal 8,39 Euro/qm. Die Definition von »moderner Ausstattung« ist in der Gesetzesvorlage aber recht streng, sehr viele Altbauwohnungen werden wohl nicht in diese Kategorie passen.
Eine Klassifizierung nach der Größe der Wohnung wie im Mietspiegel ist in der Gesetzesvorlage nicht mehr vorgesehen. Vor allem in kleinen Wohnungen werden deshalb voraussichtlich die Mieten gesenkt werden müssen. Hier liegen nach dem aktuellen Mietspiegel sogar die Mittelwerte von Wohnungen unter 40 Quadratmeter deutlich über den nach der Gesetzesvorlage zulässigen Maximalmieten für Wohnungen ohne »moderne Ausstattung«.
Durchgesetzt werden müssten die neuen Mietobergrenzen durch das Land Berlin – und nicht durch die Mieter mittels zivilrechtlicher Klagen wie im Vergleichsmietensystem. Der Gesetzesentwurf legt eine »Geldbuße bis zu 500.000 Euro« fest. Es soll aber auch eine Härtefallregelung geben, wenn Vermieter nachweisen können, dass sie die Mietpreisbindung wirtschaftlich nicht stemmen können. Das heißt aber auch, dass sich die Mieter nicht unbedingt darauf verlassen könnten, dass ihre Miete tatsächlich sinkt. Auf keinen Fall sollten sie ihre Miete einseitig absenken: Zivilrechtlich gelte ja noch das bundesweite Mietrecht weiter und das gibt den Vermietern bei höheren Mietrückständen ein fristloses Kündigungsrecht!

Nach dem Fahrplan des Senats sollte das Gesetz ursprünglich bereits im Januar in Kraft treten, viele Beobachter rechnen allerdings damit, dass die Beratungen im Abgeordnetenhaus länger dauern werden als geplant. Möglicherweise werden auch noch gerichtliche Verfügungen erlassen: Das Thema wird uns im Jahr 2020 wohl noch länger beschäftigen. *cs*

KOMMENTAR

Der Deckel und der Neubau

Berlin hat nach langen Debatten den Mietendeckel tatsächlich beschlossen, was in anderen Kommunen hoffnungsvolle Zustimmung fand oder doch zumindest auf Interesse und Neugier stieß. Wie erwartet hagelte es andererseits auch prompt massive Kritik, natürlich seitens der Immobilienwirtschaft und -lobby, flankiert von FDP und CDU. Einer der wichtigsten Vorwürfe, der gebetsmühlenartig zu hören ist: auf diese Weise würde in Berlin keine einzige Wohnung neu gebaut. Nun, das hatte ja auch nie jemand behauptet. Aber es ist in Deutschland längst ein üblicher Reflex, bei jeder Veränderung zugunsten von Bürgern gleich die Katastrophe zu prophezeien. Egal ob Mindestlohn, Mieterschutz, Arbeitnehmer- und Verbraucherrechte – stets drohten die Lobbyisten wie ein griechischer Chor mit dem Untergang des Wirtschaftsstandorts Deutschlands und massenhaften Pleiten. Bekanntlich ist nichts davon eingetreten.
Zur derzeitigen Lage ein paar Fakten: Zwischen 2009 und 2019 stiegen die Bestandsmieten bzw. die »ortsüblichen Vergleichsmieten« in Berlin laut Mietspiegel um ca. 40 Prozent. Noch größer fällt im selben Zeitraum die Steigerung der Angebotsmieten bei Neuvermietungen aus: In Berlin stiegen sie von durchschnittlich 5,82 Euro/qm im Jahr 2009 auf derzeit 10,34 Euro/qm laut Wohnraumreport der Berlin Hyp. Das sind satte 77 Prozent Zuwachs. Demgegenüber betrug die Bruttolohnsteigerung zwischen 2007 und 2017 ca. 24 Prozent, das »verfügbare Pro-Kopf-Einkommen« ca. 20 Prozent. In diesem Jahrzehnt stiegen die Mieten also doppelt so stark wie die Einkommen, für Wohnungssuchende sogar viermal so stark. Ganz zu schweigen von der Explosion der Bodenpreise und der Kaufpreise für Eigentumswohnungen in Bestandsbauten. Fette Jahre für Spekulanten, Immobilienhaie und Anleger.
Das ist die Ausgangslage – und die schmerzhafteste Demonstration dessen, was geschieht, wenn man ganz auf den freien Markt vertraut, wie es der Neoliberalismus predigt. Ein Ende der Preisspirale nach oben ist noch nicht abzusehen. Es geht munter weiter. In dieser Situation hat der rot-rot-grüne Senat die Reißleine gezogen und den Mietendeckel verabschiedet.
Der Vorwurf der Kritiker, so würden Investitionen verhindert und keine der dringend benötigten neuen Wohnungen entstehen, ist allerdings ein so fadenscheiniges wie unsinniges Argument. Kein Mensch kann ernsthaft vom Mietendeckel erwarten, dass er neuen Wohnraum generiert. Vielmehr geht es hier um den Schutz des Bestandes.
Der Witz an der Sache ist ja, dass für jede Wohnung, in der die bisherigen Bewohner bleiben dürfen und nicht verdrängt werden, eben keine neue Wohnung gebaut werden muss, die ja nötig wäre, wenn die Leute zum Umzug gezwungen würden. Und wohin, bitte schön, sollen denn all die Busfahrer, Erzieherinnen, Verkäufer, Polizisten, Krankenschwestern, Pfleger, die jungen Familien und die Rentner hinziehen? Jede Neubauwohnung würde automatisch eine deutlich höhere Miete bedeuten. Das ist auch von stadtökonomischer Bedeutung: Schützt man Mieter vor exorbitanten Mieten, fließt ein Teil der Einkommen eben nicht mehr in die dicken Taschen der Spekulanten, sondern in die lokale Ökonomie oder auch Alterssicherung etc.
Gerade weil es aber auch dringend neuen, erschwinglichen Wohnraum braucht, setzt die zuständige Senatorin Katrin Lompscher (Linke) auf eine Doppelstrategie: Neubau preisgünstiger Wohnungen in Größenordnungen durch die städtischen Wohnungsgesellschaften einerseits (wie man gerade in Spandau gut sehen kann), was nebenbei auch den Anteil kommunaler Wohnungen erhöht, und Sicherung bezahlbarer Wohnungsbestände andererseits.
Doch die Sache mit der Errichtung kommunaler Wohnungen ist nicht so einfach, wie es die »Neubau, Neubau, Neubau!«-Rufer suggerieren. Neubau stößt an räumliche und preisliche Grenzen. Die Ressource Boden ist nicht reproduzierbar. Schon deshalb ist es dringend notwendig, den Bestand zu sichern und zu stärken.
Grund und Boden in Berlin ist ein rares und teures Gut. Und die Bodenpreise gelten für jeden – auch für Kommunen. Für sie ist es deshalb sehr schwer geworden, überhaupt noch Grundstücke in Berlin anzukaufen, denn sie müssen jene Preise zahlen, die durch maßlose Bodenspekulation erst in die Höhe getrieben wurden.

Unterm Strich geht es hier um nicht weniger als Gesellschaftspolitik. Wer zulässt, dass sich die Stadtgesellschaft immer mehr spaltet in betuchte Eigentümer großzügiger Lofts einerseits und »Banlieues« mit hoher Belegungsdichte am Rand, setzt den sozialen Frieden der Gesellschaft aufs Spiel. Eine Stadt gehört eben nicht nur denen, die sie sich kaufen und »leisten« können, sondern vor allem aus jenen, die das Leben in der Stadt erst möglich machen. Und wie pervers ist ein Wohnungsmarkt, wenn junge Familien sich kaum trauen, noch Kinder zu bekommen, weil Kinder eben auch Wohnraum brauchen, oder der Alte dazu zwingt, in zu groß gewordenen Wohnungen zu bleiben, weil jede kleinere trotzdem das Doppelte kosten würde?

us

Ch. Eckelt

Mit Gefühl

von Kathrin Gerlof

In unserem Quartier ist Armut wenig sichtbar. Auch hier leben Menschen mit schmalen Renten und sogenannte Bedarfsgemeinschaften, in denen der Kauf eines kleinen Weihnachtsbaums bereits zur großen Rechenaufgabe gerät. Auch hier wohnen Alleinerziehende, die sich wünschen, sie könnten ihren Kindern ordentlich Geschenke unter den Weihnachtsbaum legen, und von der Erfüllung dieser Wünsche sehr weit entfernt sind.

Aber sichtbar ist das erst einmal nicht. Hin und wieder kann man – versteckt im kahlen Grün oder unter Balkonvorsprüngen – die Habseligkeiten eines oder einer Wohnungslosen sehen. Und der Anstand, es muss nicht immer gleich Mitgefühl sein, gebietet dann, die nicht anzurühren und auch nicht irgendwo anzurufen, um die Forderung auszusprechen, dass »die Sache geklärt, sprich beseitigt wird«. Passieren tut es trotzdem.

Nur drei Steinwürfe entfernt gehört die Armut zum öffentlichen Raum. Wer den Alexanderplatz überquert, wird ihrer angesichtig. Sie stört das geschäftige Treiben des Weihnachtsmarktes, die glitzernden Schaufensterfassaden und das wohlige Gefühl, ein schönes und warmes Zuhause zu haben. Sie riecht schlecht, hält sich oft mit Alkohol warm, pöbelt manchmal rum, ist laut und egal, was für ein netter Mensch man selbst ist, der große Bogen läuft sich fast von allein. Hin und wieder kann man beobachten, wie das Sicherheitspersonal versucht, die lockenden Eingänge von Kaufhof und Co von solchen, dem Glanz abträglichen, Erscheinungen zu befreien.

Es gibt keine offiziellen Zahlen, nur Schätzungen. Und nach denen leben in Berlin zwischen 4000 und 10.000 Menschen auf der Straße, 30.000 haben keinen Mietvertrag und werden in betreuten Wohnformen und Pensionen untergebracht. Bundesweit geht man von mehr als 650.000 Wohnungslosen aus.

1994 gab es in Berlin den ersten Kältetoten. Seitdem existiert der von der Berliner Stadtmission betriebene Kältebus. Der ist im vergangenen Winter rund 15.000 Kilometer durch die Stadt gefahren und hat mehr als 2000 Menschen erreicht. Erreicht meint meist, geholfen. Oft nur mit einem heißen Getränk, etwas zu essen, einer wärmenden Decke. Manchmal aber war es auch Rettung in letzter Minute, wenn der gesundheitliche Zustand eines wohnungslosen Menschen so bedenklich war, dass medizinische Hilfe nottat.

Die Stadtmission bittet darum, Menschen, die nachts auf der Straße schlafen, anzusprechen und ihnen anzubieten, den Kältebus anzurufen. Das kostet Überwindung. Nützt nichts, es zu beschönigen. Aber das sollte uns nicht hindern. Man kann auch, wenn klar ist, dass sich jemand in der Nähe der eigenen Wohnung für ein paar Tage einen Schlafplatz eingerichtet hat, einen vielleicht übriggebliebenen Schlafsack vorbeibringen oder etwas zu Essen. Und wenn zu erwarten ist, dass die kommende Nacht Minusgrade bringt, ruft man beim Kältebus an und fragt, ob sie da vorbeifahren können auf ihrer Tour.

Auch die Ehrenamtlichen, die den Kältebus betreiben und fahren, geraten oft an ihre Grenzen, wenn der Zustand der Wohnungslosen schlimm ist. So sind beispielsweise immer mehr Hilfebedürftige nach einer Beinamputation auf den Rollstuhl angewiesen. Die Stadt bräuchte inzwischen drei Kältebusse statt nur einen. Ein bisschen Spenden hilft also ebenfalls, ohne die Politik aus der Verantwortung zu entlassen, hier mehr und verlässlich Geld zuzuschießen. Berlin ist eine in jeder Hinsicht wachsende Stadt. Auch, was Armut und Elend anbelangt.

In der Nacht vom 29. zum 30. Januar wird es stadtweit eine Zählung obdachloser Menschen geben, um sich einen Überblick über notwendige Hilfe (Kältebusse, Unterkünfte) zu verschaffen. Auch dafür werden freiwillige Helferinnen und Helfer gesucht.

Kathrin Gerlof ist Publizistin und Schriftstellerin in Berlin

Ch. Eckelt

Telefonnummer Kältebus: 0178-523 58 38

*Freiwillige Helfer*innen bei der stadtweiten Zählung können sich unter www.berlin.de/nacht-der-solidaritaet anmelden*

Adressen

Aktuelle Informationen zum Gebiet finden Sie auch auf www.turmstrasse.de und zur Entwicklung von Moabit auf www.moabitonline.de

Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung, Soziales und Gesundheit: Ephraim Gothe
Müllerstraße 146/147, 13353 Berlin
(030) 9018-446 00
ephraim.gothe@ba-mitte.berlin.de

Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung
Müllerstraße 146, 13353 Berlin
Fachbereichsleiterin: Frau Laduch,
Zimmer 106, (030) 9018-458 46
stadtplanung@ba-mitte.berlin.de

Vorbereitende Bauleitplanung, Städtebauförderung
Müllerstraße 146, 13353 Berlin
Sprechzeiten: dienstags, 9 –12 Uhr,
donnerstags, 15 –18 Uhr
stadtplanung@ba-mitte.berlin.de
Gruppenleiter: Stephan Lange
(030) 9018-436 32
Aktives Zentrum und Sanierungsgebiet Turmstraße
Zimmer 180/181
Annett Kufeld (030) 9018-454 36
annett.kufeld@ba-mitte.berlin.de
Dirk Kaden (030) 9018-458 22
dirk.kaden@ba-mitte.berlin.de

Prozesssteuerung
Koordinationsbüro für Stadtentwicklung und Projektmanagement – KoSP GmbH
Karsten Ketzner (030) 33 00 28 32
ketzner@kosp-berlin.de
Uwe Lotan (030) 33 00 28 41
lotan@kosp-berlin.de
Sprechstunden: Di 9.30–12 Uhr,
Do 15.30–18 Uhr im Stadtteilladen,
Krefelder Straße 1a, (030) 23 94 53 39
www.kosp-berlin.de
www.turmstrasse.de

Geschäftsstraßenmanagement Turmstraße
die raumplaner
Di 15–18 Uhr, Fr 9–11 Uhr im Stadtteilladen, Krefelder Straße 1a, (030) 23 93 85 08
gsm@turmstrasse.de
www.turmstrasse.de

Quartiersmanagement Moabit-West
Rostocker Straße 35, 10553 Berlin
(030) 39 90 71 95
qm-moabit@stern-berlin.de
www.moabit-west.de

Quartiersmanagement Moabit-Ost
Wilsnacker Straße 34, 10559 Berlin
(030) 93 49 22 25
team@moabit-ost.de
www.moabit-ost.de

Mieterberatung
für die Bewohner der Milieuschutzgebiete Waldstraße und Birkenstraße
sowie des Sanierungsgebiets Turmstraße
Sprechzeiten: Mo 16–18, Do 10–12 Uhr
im Stadtteilladen, Krefelder Straße 1a,
Mieterberatung Prenzlauer Berg
(030) 44 33 81 23
www.mieterberatungpb.de

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
STÄDTEBAU-FÖRDERUNG von Bund, Ländern und Gemeinden
aktive zentren Berlin
BEZIRKSAMT MITTE VON BERLIN
berlinbaut lebendige Quartiere
be Berlin Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

Ch. Eckelt

ECKENSTEHER

Saubere Sache

Es hat ein bisschen gedauert, aber jetzt sind sie da: Verkehrsschilder, die Dieselfahrzeugen bis Abgasnorm Euro 5 künftig die Durchfahrt verbieten. Natürlich nicht flächendekkend in der Innenstadt, sondern auf insgesamt acht Straßen. In Moabit betrifft das die Stromstraße zwischen Turm- und Bugenhagenstraße, außerdem den Abschnitt der Straße Alt-Moabit zwischen Gotzkowsky- und Beusselstraße.

Vom Fahrverbot ausgenommen sind »Anlieger« – das sind nicht nur die direkten Anwohner, sondern alle Personen, die ein beruflich oder privat begründetes Anliegen in der Straße haben, also auch private Besucher, Handwerker, Geschäftskunden, Patienten und Pflegedienste auf Hausbesuch.

Außerdem gilt jetzt berlinweit für 33 hoch belastete Straßen Tempo 30. In Moabit betrifft das die Turmstraße zwischen Strom- und Beusselstraße. Dieselfahrverbote und Tempolimit sollen dazu beitragen, die Stickstoffdioxid-Belastung in den Straßen zu mindern, Abgas-Grenzwerte einzuhalten und damit die Luftqualität zu verbessern. Die Gründe für das Verbot sind bekannt.

Letztlich zwingen die Verwaltungsgerichte die Kommunen dazu, die Umweltrichtlinien einzuhalten, die die Bundesregierung auf europäischen Druck hin erlassen musste. In Berlin hatte das Verwaltungsgericht den Berliner Senat im Jahr 2018 dazu verdonnert, dafür zu sorgen.

Das ist erstmal eine feine Sache. Nicht ganz so fein ist allerdings, dass sich die Diesel-Fahrer künftig anderen Wege suchen müssen und das mit Sicherheit auch werden. Beispielsweise durch Seitenstraßen, in denen – anders als in der Stromstraße – viele Anwohner leben. Die dürften wohl weniger amused sein, wenn die Blechstinker ihre Wohnstraße als Schleichweg benutzen. Ob das die Berliner Luft insgesamt sauberer macht, darf bezweifelt werden – schließlich bedeuten Umwege auch immer längere Wege, wobei logischerweise mehr Abgase ausgestoßen werden.

Und zweitens ist ja ein Verbot immer nur so gut, wie dessen Einhaltung kontrolliert wird und Verstöße sanktioniert werden. Eltern lernen das sehr schnell: Wenn Regelverstöße keine wirklichen Konsequenzen nach sich ziehen, nimmt sie bald keiner mehr ernst.

Tempo 30 zu kontrollieren, ist dabei noch das Einfachste. Blitzer, Verkehrskontrollen, Knöllchen und Bußgelder bewegen dann doch die meisten dazu, auf die Bremse zu treten.

Aber wie kontrolliert man Dieselfahrzeuge – genauer: Woran erkennt man sie überhaupt, wenn sie so durch die Stromstraße brettern? Sie haben ja keine Plakette dran, die den Diesel als solchen erkennbar machen. Für Ordnungsbehörden ist es praktisch unmöglich, zu erkennen, welche Schadstoffklasse ein Dieselfahrzeug hat und schon gar nicht, ob der Fahrer ein Anliegen hat, das ihn zum Befahren der Straße berechtigt. Die Polizei plädiert deshalb für die Anschaffung von Systemen zur automatischen Kennzeichenerfassung. Die funktionieren ähnlich wie mobile Radarfallen und können die Kennzeichen über das Flensburger Zentralregister mit den dort gespeicherten Fahrzeugdaten abgleichen. So ließe sich die Schadstoffklasse der Fahrzeuge feststellen. Das allerdings ruft wiederum die Datenschützer auf den Plan, die sofort chinesische Verhältnisse befürchten. Patt also.

Berlin hat schon zu viele solcher politischen Schnellschüsse erlebt, als dass man sich davon noch wirklich beindrucken ließe. In Neukölln beispielsweise, das zeigte neulich eine kurze Stichprobe des rbb, ignorierten Lastwagenfahrer unverdrossen die LKW-Verbotsschilder. Lagen vermutlich im toten Winkel. *us*