

**Protokoll 48**

- Anlass:** 3. Bewohnerinnen- und Bewohnerversammlung  
Vorstellung / Diskussion möglicher Brückenverbindungen zwischen Kreuzberg und Friedrichshain
- Termin:** 04.05.2007, 17.00 - 20.00 Uhr
- Ort:** KATO, im U-Bahnhof Schlesisches Tor, 10997 Berlin
- Anwesende:** ca. 150 bis 200 Bewohnerinnen und Bewohner  
Herr Dr. Schulz, Bezirksbürgermeister Friedrichshain-Kreuzberg  
Herr Prof. Machleidt, Machleidt & Partner (Moderation)  
Herr Heinz, Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH  
Herr Adams, Technische Universität Berlin, Fachgebiet Straßenplanung und Straßenbetrieb  
Herr Herwarth v. Bittenfeld, Herwarth + Holz (Stadtumbaumanagement)

**Themen / Ergebnisse / Festlegungen:**

**1. Begrüßung und Einführung**

Herr Dr. Schulz begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger, die Referenten Herrn Heinz, Herrn Adams und Herrn Herwarth v. Bittenfeld sowie den Moderator Herrn Prof. Machleidt. Thema der Veranstaltung sind mögliche neue Brückenverbindungen über die Spree in Verlängerung der Manteuffel- sowie in Verlängerung der Brommystraße. Der große und damit unstädtische Abstand von mehr als 1300 m zwischen Schillingbrücke (Bezirk Mitte) und Oberbaumbrücke und die Funktion der Oberbaumbrücke als Teil des sogenannten inneren Straßenrings führen zu erheblichen Verkehrsbelastungen insbesondere im Bereich des Knotens Schlesisches Tor sowie auf der Oberbaumbrücke selbst. Damit verbunden sind hohe Immissionsbelastungen sowie Einschränkungen in der Verkehrsführung für Fußgänger und Radfahrer.

Vor diesem Hintergrund wurden zwei Studien erarbeitet, über die die zukünftige Verkehrsentwicklung im Stadtumbaugebiet mit und ohne die Brückenverbindungen analysiert und eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für eine Vorzugsvariante durchgeführt wurde.

Ziel der Veranstaltung ist eine Information der interessierten Bürgerinnen und Bürger, die Diskussion der Untersuchungsergebnisse sowie das Aufnehmen von Anregungen für den weiteren Planungsprozess.

Die Moderation der Veranstaltung wird an Herrn Prof. Machleidt übergeben.

**2. Verkehrsstudie Brückenverbindungen Kreuzberg - Friedrichshain  
(Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH)**

*Erläuterungen*

Herr Heinz stellt die Ergebnisse der Verkehrsstudie zu den Brückenverbindungen zwischen Kreuzberg und Friedrichshain vor. Aufgabenstellung war die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes für das Stadtumbaugebiet Kreuzberg – Spreeufer unter Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklung beidseitig der Spree. Dabei waren die Brückenverbindungen nicht als Erweiterung des übergeordneten Straßennetzes zu konzipieren, Fuß- und Radwegeverbindungen mit und ohne Kfz-Verkehr zu betrachten und eine weitgehende Vermeidung bzw. Minimierung von zusätzlichem Durchgangsverkehr im Quartier südlich der Köpenicker Straße zu beachten.

Bewertet wurden neben der Null-Variante (keine neuen Brückenverbindungen bzw. Status quo) acht weitere Varianten (Bau beider Brücken bzw. jeweils einer Manteuffel- oder Brommybrücke; nur für Fußgänger und Radfahrer bzw. zusätzlich mit Kfz-Verkehr). Bewertungskriterien waren die Auswirkungen auf den MIV<sup>1</sup>, den Fußgänger- und Radverkehr, den ÖPNV<sup>2</sup>, die Knotenpunkte, die städtebaulichen Gestaltungsmöglichkeiten, die Aufenthaltsqualität, die Schall- und Abgasemissionen, die Baukosten und die Zeit- und Betriebskosten.

Für die neun Varianten wurden u.a. die bestehende sowie die prognostizierte Frequentierung der Straßenräume (jeweils unterschieden nach den verschiedenen Verkehrsmitteln) dargestellt. Bezogen auf die einzelnen Straßen wurde gezeigt, in welcher Größenordnung zusätzlicher bzw. weniger Verkehr zu erwarten ist (Anzahl der Fahrzeuge pro 24 Stunden). Für Fußgänger und Radfahrer wurde bezogen auf beispielhafte Start-Ziel-Verbindungen (z.B. Markthalle - Ostbahnhof) die Veränderung der Reisezeit dargestellt. Für den Busverkehr wurden neue Führungen unter Einbeziehung der jeweiligen Brücke vorgeschlagen. Darüber hinaus wurde geprüft, ob eine Leistungsfähigkeit von angrenzenden Straßenkreuzungen bei Realisierung der jeweiligen Brückenverbindungen gegeben ist. Für die einzelnen Straßenräume wurden die zu erwartenden Lärmemissionspegel in dB(A) dargestellt. Über Prinzipskizzen wurden mögliche Querschnittsgestaltungen der Brückenverbindungen sowie die Knotenpunktgestaltung verdeutlicht.

In einer Bewertungsmatrix wurden die Bewertungen für alle Varianten zusammengefasst. Im Ergebnis der sehr umfangreichen Untersuchungen schnitten die Varianten 3 (Brommybrücke mit Kfz-Verkehr, Manteuffelsteg ohne Kfz-Verkehr) sowie 5 (Brommybrücke mit Kfz-Verkehr, kein/e Manteuffelsteg / -brücke<sup>3</sup>) am besten ab.

### *Frage / Stellungnahme*

Warum sind die Varianten ohne Kfz-Verkehr nicht ähnlich positiv bewertet?

### *Antwort*

Aufgrund der erforderlichen Umwegfahrten über Schilling- und Oberbaumbrücke sowie der Knotenpunktbelastungen durch den MIV erfahren diese Varianten keine günstigere Bewertung.

### *Frage / Stellungnahme*

Mit einer neuen Brommybrücke kann bei Veranstaltungen in der O<sub>2</sub>-Arena Parksuchverkehr auf Kreuzberger Seite entstehen.

Um Parksuchverkehr im Quartier auf Kreuzberger Seite zu vermeiden, sollten die Betreiber der O<sub>2</sub>-Arena verpflichtet werden, kostenlose Stellplätze anzubieten.

### *Antwort*

Die Untersuchung des ruhenden Verkehrs im Zusammenhang mit der O<sub>2</sub>-Arena war nicht unmittelbar Gegenstand der Verkehrsuntersuchung. Das Thema ruhender Verkehr auf Kreuzberger Seite bedarf ggf. einer vertiefenden Untersuchung. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass das Erschließungskonzept für die O<sub>2</sub>-Arena in Abstimmung mit dem Investor wegen der guten Anbindungen auf öffentliche Verkehrsmittel ausgelegt ist. Es wird erwartet, dass ca. 65 bis 80 % der Besucher/innen mit dem ÖPNV kommen. Darüber hinaus sind für die Arena ca. 1.200 Stellplätze vorhanden.

### *Frage / Stellungnahme*

Wieso erzeugt die Variante 'Manteuffelbrücke' mehr Kfz-Verkehr im Quartier als die Variante 'Brommybrücke'?

---

<sup>1</sup> MIV = Motorisierter Individualverkehr (Pkw, Lkw, Motorräder)

<sup>2</sup> ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr (Busse, Straßenbahnen, S-Bahnen, bezogen auf Stadtgebiet)

<sup>3</sup> In der Studie wird zwischen einer 'Brücke' (offen für alle Verkehrsteilnehmer) sowie einem 'Steg' (offen nur für Fußgänger- und Radfahrer) unterschieden.

### *Antwort*

Aufgrund des unmittelbaren Anschlusses an die Straße der Pariser Kommune auf Friedrichshainer Seite wird deutlich mehr überörtlicher Verkehr prognostiziert.

### *Frage / Stellungnahme*

Warum wird vorgeschlagen, die Eisenbahnstraße als Einbahnstraße in Richtung Süden auszuweisen? Die Führung als Einbahnstraße würde den gerade erst aufgewerteten Bereich Lausitzer Platz (Spielplatz, verkehrsberuhigte Zone) belasten.

### *Antwort*

Bei Realisierung der Straßenverbindung über die Brommystraße entsteht aufgrund des Straßenversatzes zur Eisenbahnstraße eine erhöhte Knotenpunktbelastung. Eine Einbahnstraßenlösung würde den Knoten entlasten. Eine Einbahnstraße in Richtung Süden würde auch eine Entlastung der Straße bedeuten, da der nach Norden führende Verkehr nicht mehr vorhanden wäre. Ungeachtet dessen ist die vorgeschlagene Einbahnstraßenregelung nur eine von mehreren denkbaren Lösungen.

### *Frage / Stellungnahme*

Wurde das Anschutz-Areal als Verkehrserzeuger berücksichtigt? Warum wurden in der Studie Wegebeziehungen zu der (von vielen Bürger/innen nicht gewünschten) O<sub>2</sub>-Arena als Berechnungsgrundlage benutzt?

### *Antwort*

Das Anschutz-Areal ist als eigene sog. 'Verkehrszelle' in die Berechnung eingeflossen. Die Wegebeziehung zur O<sub>2</sub>-Arena ist lediglich als Beispiel berücksichtigt. Wegebeziehungen zu anderen Orten lassen sich adäquat bewerten.

### *Frage / Stellungnahme*

Ist es richtig, dass für die Manteuffelstraße eine Erhöhung der Kfz-Belastung von derzeit 3.500 Kfz / 24 h auf ca. 10.800 Kfz / 24 h zu erwarten ist?

### *Antwort*

Dies ist korrekt, trifft aber nur für die Variante 7 (Realisierung einer durch Kfz nutzbaren Manteuffelbrücke) zu<sup>4</sup>. Diese Variante ist jedoch keine Vorzugslösung.

### *Frage / Stellungnahme*

Ist mit der Realisierung der Vorzugslösungen Varianten 3 und 5 (mit jeweils ca. 10.200 Kfz / 24 h über die Brommybrücke) ein deutlicher Zuwachs der Kfz-Frequentierung in der Eisenbahnstraße sowie der benachbarten Straßen verbunden?

### *Antwort*

Ja, die Frequentierung wird voraussichtlich von heute 1.500 Kfz / 24 h auf 3.000 bis 3.800 Kfz / 24 h steigen. Benachbarte Straßen sind gleichfalls von Mehrbelastungen gegenüber der Ist-Situation betroffen (z.B. Manteuffelstraße von 3.500 auf 6.500 bis 6.700 Kfz / 24 h oder Pücklerstraße von 2.000 auf 3.400 bis 3.600 Kfz / 24 h<sup>5</sup>).

Zu beachten ist allerdings, dass auch bereits ohne Realisierung einer Brücke (Prognose zum 'Nullfall') eine Steigerung des Kfz-Aufkommens in der Eisenbahnstraße von 1.500 auf 2.100 bis 2.500 Kfz / 24 h, in der Manteuffelstraße von 3.500 auf ca. 6.200 bis 6.400 Kfz / 24 h sowie in der Pücklerstraße von 2.000 auf ca. 2.400 bis 2.600 Kfz / 24 h zu erwarten ist<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> vgl. Abb. 2 im Abgleich mit Abb. 7 der Studie 'Brückenverbindungen Kreuzberg - Friedrichshain' (Kurzfassung)

<sup>5</sup> vgl. Abb. 2 im Abgleich mit Abb. 6 der Studie 'Brückenverbindungen Kreuzberg - Friedrichshain' (Kurzfassung)

<sup>6</sup> zur Prognose des 'Nullfalls' siehe Anlage 4-10a der Langfassung der Studie 'Brückenverbindungen Kreuzberg - Friedrichshain'

*Frage / Stellungnahme*

Wird es in der Eisenbahnstraße bei Realisierung der Vorzugsvarianten zu einer Verdoppelung der Lärmbelastung kommen?

*Antwort*

Nein, die Lärmbelastung steigt von 51 auf 54 dB(A). Eine Verdoppelung der Kfz-Frequentierung bedeutet nicht, dass sich gleichzeitig die Lärmbelastung verdoppelt. Tatsächlich bedeutet dies in etwa eine Steigerung um ca. 3 dB(A). Erst bei einer Erhöhung um ca. 10 dB(A) wird der Lärmpegel als doppelt so hoch wahrgenommen.

**3. Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Vorzugsvariante  
(Technische Universität Berlin, Fachgebiet Straßenplanung und Straßenbetrieb)**

*Erläuterungen*

Herr Adams erläutert die Aufgabenstellung der Nutzen-Kosten-Untersuchung der Vorzugsvarianten 3 und 5. Ziel war die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) einer neuen Brückenverbindung, d.h. die Prüfung des volkswirtschaftlichen Nutzens im Abgleich mit den entstehenden Kosten.

Dabei wurden als monetär bewertbare Kriterien für den Kfz-Verkehr und den Rad- und Fußgängerkehr die Veränderung der Fahrzeiten und des Unfallgeschehens sowie für den Kfz-Verkehr die Veränderung der Betriebskosten, der Lärmbelastung, der Schadstoffbelastung, der Klimabelastung, der Trennwirkung von Straßen sowie die Veränderung der Flächenverfügbarkeiten untersucht bzw. berechnet.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass der volkswirtschaftliche Nutzen des Baus einer auch mit Kfz befahrbaren Brommybrücke (mit oder ohne Manteuffelsteg) die Kosten rechtfertigen würde (Gesamt-Nutzen-Kosten-Verhältnis 1,4- bis 1,7). Damit wäre die Brückenverbindung sinnvoll.

*Frage / Stellungnahme*

Wie ist der Begriff 'Unfallnutzen' zu verstehen?

*Antwort*

Gemeint sind die Vorteile, die durch Unfallvermeidungen entsteht.

*Frage / Stellungnahme*

Sind Zeitgewinne durch schnellere Verbindungen in Geld umrechenbar? Wurden (wie bei vergleichbaren Studien) auch Sekundenberechnungen zugrunde gelegt?

*Antwort*

Zur Berechnung von Zeitgewinnen gibt es fachlich anerkannte Ansätze. Für den nicht motorisierten Verkehr liegen diese bspw. bei 4 bis 7 Euro pro Stunde Zeitgewinn. In der TU-Studie wurden aufgrund des relativ kleinen Betrachtungsgebietes sekundenbezogene Gewinne aller Nutzer des Berliner Straßennetzes nicht mit einbezogen (untersucht wurde nur der unmittelbare Nutzen einer Brücke für die Verkehrsteilnehmer/innen aus dem engeren Umfeld).

*Frage / Stellungnahme*

Wurde bei der Berechnung auch die Null-Variante (keine Brücke) einbezogen?

*Antwort*

Ja, diese war Ausgangsbasis für die Berechnung der Veränderungen.

#### **4. Allgemeine Diskussion der Verkehrsstudien**

*Frage / Stellungnahme*

Was verbessert sich durch Umsetzung der Vorzugsvarianten 3 und 5 gegenüber der Nullvariante?

*Antwort*

Es ergeben sich vor allem deutliche Verbesserungen für den Fußgänger- und Radverkehr, die Gebietserschließung durch den Busverkehr sowie für die verkehrliche Entlastung der beiden bestehenden Brückenverbindungen.

*Frage / Stellungnahme*

Unter Berücksichtigung der Führung des Autoverkehrs wäre die Realisierung einer Manteuffelbrücke besser. Warum wird dennoch die Brommybrücke präferiert?

*Antwort*

Die Präferierung der Brommybrücke ergibt sich aus einer Vielzahl an Bewertungskriterien. Die Brommybrücke liegt insgesamt 'mittiger' zwischen den beiden bestehenden Brücken Schillingbrücke und Oberbaumbrücke; sie ist damit für die Erschließung des Kreuzberger Spreeufer-Quartiers für alle Verkehrsteilnehmer/innen sinnvoller.

*Frage / Stellungnahme*

Wenn beide Brücken für den Kfz-Verkehr ausgelegt werden, entsteht eine Belastung in der Summe von ca. 23.000 Kfz / Tag; wenn nur die Brommybrücke für Kfz genutzt wird, reduziert sich die Belastung auf 10.000 Kfz / Tag. Wo verbleibt die Differenz von 13.000 Kfz / Tag?

*Antwort*

Bei der alleinigen Nutzung der Brommybrücke als Kfz-Verbindung wird sich der Kfz-Verkehr stärker auch auf die beiden bestehenden Brücken verteilen.

*Frage / Stellungnahme*

Die geplante Brücke darf nicht allein dazu dienen, das 'Anschutz-Areal' zu erschließen.

*Frage / Stellungnahme*

Die geplanten Kfz-Verkehrstrassen stehen im Widerspruch zu dem Stadtumbau-Ziel, grüne Achsen aus dem Quartier zur Spree zu schaffen.

*Frage / Stellungnahme*

Im Mittelpunkt der Kritik sollten weniger die Gutachter, sondern vielmehr der Auftraggeber (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg) stehen, da dieser die Zielsetzung einer für Kfz nutzbaren Brücke vorgegeben hat, um durch eine bessere Erschließung mehr Investoren zur Schaffung gewerblicher Nutzungen zu animieren. Insgesamt ist die Variante 6 vorzuziehen (der Bau eines nur für Fußgänger und Radfahrer nutzbaren 'Brommystegs'), da auch an eine Verbesserung der Wohnqualität beidseitig der Spree gedacht werden muss.

*Zwischenstatement des Bezirksbürgermeisters*

Herr Dr. Schulz bringt zum Ausdruck, dass er – wie die überwiegende Zahl der Bewohner/innen im Saal - aus verkehrspolitischen Gründen eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke in Verlängerung der Brommystraße (Variante 6 der Studie) präferiert. Von besonderer Bedeutung aus seiner Sicht ist auch, dass ein 'Brommysteg' zu einer deutlichen Verbesserung der Beziehungen der Ortsteile Friedrichshain und Kreuzberg führen würde. Herr Dr. Schulz stellt eine Mehrheit in der Bezirksverordnetenversammlung (vor allem aus Mitgliedern der Fraktionen der Grünen und der SPD) zu einer Kfz-freien Brückenlösung in Aussicht.

*Frage / Stellungnahme*

Wenn sich eine parteienübergreifende Mehrheit sowie die Bewohner/innen gegen eine auch für Kfz nutzbare Brücke ausspricht, hätte man dann nicht auf die Studien verzichten können?

*Antwort*

Einerseits wurde über die vorliegenden Studien eine fundierte Bewertung der alternativen Lösungen möglich, andererseits gibt es ggf. auch Interessentengruppen, die eine bessere Kfz-Erschließung befürworten (z.B. Gewerbetreibende); d.h. die Verkehrsstudien mussten alle Aspekte der Brückenverbindungen berücksichtigen.

*Frage / Stellungnahme*

Die Verbesserungsmöglichkeiten im Bereich des ÖPNV sind nicht hinreichend berücksichtigt. Es kann z.B. eine bessere Straßenbahnanbindung erfolgen.

*Frage / Stellungnahme*

Ein Manteuffelsteg für Fußgänger und Radfahrer wäre für die Wohngebiete auf Kreuzberger Seite die bessere Lösung, weil zu befürchten ist, dass viele Besucher der O<sub>2</sub>-Arena nach den Veranstaltungen über einen 'Brommysteg' kommen, um Kneipen oder Clubs aufzusuchen. Damit ist eine hohe Lärmbelastung in den Nachtstunden verbunden.

*Frage / Stellungnahme*

Mit einem Manteuffelsteg statt einem 'Brommysteg' könnte eine bessere Anbindung an den Ostbahnhof erreicht werden.

*Antwort*

Die mittige Lage eines 'Brommystegs' zwischen der Schilling- und der Oberbaumbrücke wäre für die zahlreichen möglichen Wegebeziehungen zwischen beiden Uferseiten vorteilhafter als die eher westliche und außermittige Lage eines 'Manteuffelsteg'. Langfristig ist nicht nur die Verbindung zum Ostbahnhof zu betrachten. Die landseitigen Anschlussgrundstücke für einen 'Brommysteg' befinden sich bereits im Besitz des Landes Berlin, d.h. es fallen keine zusätzlichen Grunderwerbskosten wie bei einem 'Manteuffelsteg' an.

*Frage / Stellungnahme*

Wann werden die Gutachten bzw. die Präsentationen veröffentlicht? Erfolgt eine Veröffentlichung im Internet?

*Antwort*

Die Veröffentlichung der Studien (hier insbesondere die internetfähigen Kurzfassungen) erfolgt nach Rücksprache mit dem Bezirksamt. Die Bürgerinnen und Bürger werden auf den Veröffentlichungstermin und -ort hingewiesen.

**5. Weitere Verfahrensschritte / Weitere Maßnahmen im Umfeld  
(Herwarth + Holz, Stadtumbaumanagement)**

*Erläuterungen*

Herr Herwarth v. Bittenfeld erläutert die weiteren Verfahrensschritte zur Herstellung einer Brückenverbindung. Diese sind im Einzelnen:

- Abstimmung zur Variantenauswahl im Bezirksamt sowie in den bezirklichen Gremien der Bezirksverordnetenversammlung
- Abstimmung innerhalb und mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung sowie der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen
- Klärung der Finanzierung / Beantragung von Fördermitteln
- Entscheidung Senat / Hauptausschuss / Abgeordnetenhaus (Ende 2007)

- Durchführung eines Realisierungswettbewerbs (2007 / 2008)
- Entwurf / Ausführungsplanung (2008)
- Beginn der Bauarbeiten (ab 2009)
- Fertigstellung (ca. 2011).

Anhand von Fotos und Zeichnungen wird die derzeitige Situation (Fragmente der historischen Brommybrücke, landseitige Anschlüsse) sowie der in Bau befindliche 'Spreebalkon' in Verlängerung der Brommystraße dargestellt.

Darüber hinaus wird die geplante gestalterische und funktionale Aufwertung der Straßen im westlichen Kreuzberger Spreeufer-Quartier (Wrangelstraße, Querstraßen Manteuffel-, Pückler-, Eisenbahn- und Zeughofstraße) als eine wichtige Stadtumbaumaßnahme zur Aufwertung des Wohnumfeldes erläutert.

Mögliche Maßnahmen sind u.a. der Bau von Gehwegvorstreckungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Gehwegweiterungen, der Rückbau von Gehwegüberfahrten, die Anordnung von Fahrradabstellmöglichkeiten, die Erneuerung und Ergänzung des Straßengrüns und die Neuordnung des ruhenden Verkehrs. Hierzu wird ein verkehrsplanerisches Gesamtkonzept erarbeitet, das nach Vorliegen in einer weiteren Bewohnerversammlung vorgestellt wird.

## **6. Abschließende Diskussion**

*Frage / Stellungnahme*

Was kostet ein Steg im Vergleich zu einer Brücke?

*Antwort*

Für eine auch für Kfz befahrbare Brücke sind ca. 10 Mio. Euro, für einen Fußgänger- und Radfahrersteg ca. 2,5 Mio. Euro zu veranschlagen.

*Frage / Stellungnahme*

Stimmt es, dass ein nur für Fußgänger und Radfahrer nutzbarer Steg nicht EU-gefördert wird? Kann deswegen eine Realisierung scheitern?

*Antwort*

Nach den derzeitigen Richtlinien des Programms 'Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur' ist ein Fußgänger- und Radfahrersteg vermutlich nicht förderfähig. Dies ist aber im Detail zu klären, genauso wie andere Finanzierungsmöglichkeiten (z.B. eine Finanzierung aus Mitteln des Stadtumbau-Programms).

*Frage / Stellungnahme*

Der Steg sollte so schnell wie möglich gebaut werden, damit in 2 oder 3 Jahren nicht erneut über eine Kfz-Brücke diskutiert wird.

Auch ein Fußgänger- und Radfahrersteg hat eine wirtschaftsfördernde Wirkung. Daher ist die Nichtförderfähigkeit über das Programm 'Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur' nicht zu verstehen.

*Frage / Stellungnahme*

Die Entscheidung pro oder contra Kfz-Brücke wird offenbar auf Senatsebene erfolgen, daher sollte das Bezirksamt seine Position gegenüber der Senatsverwaltung sehr deutlich vertreten.

*Frage / Stellungnahme*

Gegenüber der Senatsverwaltung sollte verdeutlicht werden, dass ein Fußgänger- und Radfahrersteg das Land Berlin (ohne Stadtumbau West-Förderung) insgesamt 2,5 Mio. Euro kosten würde, während bei Realisierung einer Kfz-Brücke auch im Falle einer Förderung über das Pro-

gramm 'Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur' ein Eigenanteil des Landes Berlin in Höhe von 5,0 Mio. Euro anfallen würde.

Angeregt wird, in etwa 2 Monaten eine erneute Bewohner/innenversammlung durchzuführen, um die Ergebnisse der bis dahin zu erfolgenden Abstimmung mit der Senatsverwaltung zu diskutieren. Dies könnte z.B. über eine Einladung der SPD-Fraktion der Bezirksverordnetenversammlung erfolgen.

*Frage / Stellungnahme*

Die Musical-Aufführungen im Veranstaltungszelt der O<sub>2</sub>-Arena sind mit Lärmbelästigungen für die Anwohner/innen am Gröbenufer verbunden. Das O<sub>2</sub>-Werbeschild wirkt sehr störend, die hier angebrachten Kameras stoßen auf erhebliche Bedenken.

*Antwort*

Nach Änderung der Bauordnung Berlin bestand für das Bezirksamt keine Möglichkeit mehr, über das Instrument Baugenehmigung den Bau des Veranstaltungszeltes zu steuern. Für die Genehmigungen ist die Senatsverwaltung zuständig. Vereinbarungen zur Lärminderung zwischen Bezirksamt und Veranstalter sind vorgesehen. Das Werbeschild ist Teil des O<sub>2</sub>-Arena-Geländes und war bereits Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens für das Areal. Hinsichtlich der Kameras wird überprüft, ob Persönlichkeitsrechte verletzt werden.

**7. Resümee**

Dr. Schulz dankt den Beteiligten der Veranstaltung für die engagierte Diskussion. Er verdeutlicht die dringende Notwendigkeit eines 'Schulterschlusses' von Bezirksamt und Bewohner/innen, um gegenüber der Senatsverwaltung die Umsetzung einer Radfahrer- und Fußgängerbrücke zu forcieren.

Zum weiteren Vorgehen wird festgehalten, das Thema Brückenverbindungen kurzfristig mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung sowie der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen zu diskutieren. Ein Termin wird durch das Stadtumbaumanagement (Herwarth + Holz) vereinbart.

Darüber hinaus wird angeregt, dass Bewohner/innen sich schriftlich an das Stadtumbaumanagement und an das Bezirksamt wenden können, um ihre Vorzugslösung für eine Brückenverbindung mitzuteilen.

Dr. Schulz kündigt weitere Bewohner/innenversammlungen an, über die rechtzeitig informiert wird.

Prof. Machleidt bedankt sich bei den Bewohner/innen, den Referenten und den Organisatoren. Für das weitere Verfahren zur Planung und Umsetzung einer Brückenverbindung hofft Prof. Machleidt auf ein für alle Beteiligten zufriedenstellendes Ergebnis. Die Versammlung wird um 20.00 Uhr geschlossen.

Berlin, den 14.05.2007

Herwarth + Holz

gez. Thomas Fenske

**Verteiler:**

Bezirksbürgermeister, Moderator und Referenten (s.o.)

Interessierte Bürgerinnen und Bürger:

- E-Mail-Verteiler 'Newsletter Stadtumbau West – Kreuzberg - Spreeufer

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg:

- Fr. Kalepky, Bezirksstadträtin, Abt. Bauen, Wohnen u. Immobilienservice

## **Berlin Stadtumbau West – Kreuzberg - Spreeufer**

Stadtumbaumanagement / Öffentlichkeitsbeteiligung

---

- Hr. Peckskamp, FB Stadtplanung (Stapl L)
- Hr. Ahlemann, FB Stadtplanung, Koordination Stadtumbau (Bau P 2), Hr. Rudolph (Stapl B9)
- Hr. Schulz-Herrmann, Amt für Tiefbau, AL
- Hr. Schädel, Amt für Umwelt und Natur, Nat FL

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung:

- Hr. Ostendorff, SenStadt II D
- Hr. Böttcher, SenStadt IV D 4, Fr. Schammer, SenStadt IV D 44
- Fr. Junge, SenStadt VII A 34, Fr. Schmidt, VII B 16
- Hr. Kollotschek, SenStadt X O
- Fr. Lingen, SenStadt X PI E, Hr. Zeuch, X P IE 52

Sonstige:

- Quartiersmanagement Wrangelkiez
- Regionalmanagement media spree e.V.
- Stadtteilausschuss Kreuzberg e.V.
- KoKo Mariannenplatz