



Protokoll

Projekt:	Sanierungsgebiet Südliche Friedrichstadt 3. Sanierungsbeiratssitzung 2019
Besprechung:	27.03.2019, 18:00 – 21:00, Rathaus Kreuzberg, Raum 2051
Tagesordnung:	Siehe Einladung
Verteiler:	Ständige Mitglieder des Sanierungsbeirats Herr Schmidt Herr Peckskamp Frau Haverbeck Homepage: www.sanierung-suedliche-friedrichstadt.de

Inhalt	Zuständig/ Termin
<ol style="list-style-type: none"> 1. Anmerkung zum Protokoll der letzten Sanierungsbeiratssitzung 2. Hinweise zum Tagesordnungspunkt „Sonstiges“ 3. Soziale Sanierungsziele Infrastruktur, Bildungs- und Kultureinrichtungen u.a. 4. BV Mehringplatz + Besselpark + Gitschiner Freiflächen 5. Neuwahl der Gebietsvertretung 6. Sonstiges 	
<p>1. Anmerkungen zum Protokoll Die asum weist daraufhin, dass sie in die AG Friedrichstraße 1-3 aufgenommen werden möchte.</p>	
<p>2. Hinweise zum Tagesordnungspunkt „Sonstiges“</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bauzäune Mehringplatz - Luftgeschosse Mehringplatz - Eröffnung Schulgarten Galilei-GS - Baustellenführung Kurt-Schumacher-Grundschule - Nachbarschaftsgarten Friedrichstraße 18 - Themenvorschlag Sanierungsbeirat: Gewerbeentwicklung 	
<p>3. Verkehrsuntersuchung Hallesche-Tor-Brücke Das mit der Untersuchung beauftragte Büro VCDB stellt die Zwischenergebnisse der Verkehrsuntersuchung vor. Ein Schwerpunkt liegt hierbei auf den Ergebnissen der Variantenuntersuchung zur Umgestaltung der Hallesche-Tor-Brücke (siehe Präsentation März 2019 sowie Dezember 2018). Ziel der Untersuchung ist es zu prüfen, inwieweit eine Verlagerung des Busverkehrs von der Hallesche-Tor-Brücke möglich bzw. ob und in welchem Umfang die Aufrechterhaltung des Busverkehrs auf der Brücke notwendig ist. Kriterien für die Entwicklung der Varianten waren neben der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Nutzungsqualität für den Fuß- und Radverkehr, der Erhalt bzw. die neue Entwicklung bequemer und leicht nachvollziehbarer Umsteigebeziehungen zwischen U-Bahn und Bus.</p> <p>In gemeinsamen Beratungen mit Vertretern von SenUVK, SenSW, BVG sowie mehreren Fachverwaltungen des Bezirksamts wurde hierbei die vierte Variante als Konsensvariante herausgearbeitet. Die Varianten umfassten dabei sowohl die 0-Variante des Bestands als auch eine Komplettverlagerung des Busverkehrs von der Brücke weg. Eine Verlagerung oder signifikante Einschränkung des Busverkehrs, wie es ursprünglich gefordert war, widerspricht jedoch den verkehrspolitischen Zielen des Landes Berlin hinsichtlich der Stärkung des Umweltverbundes, sodass diese Variante nicht die Zustimmung aller Beteiligten erhält. Die genannte Konsensvariante sieht eine Reduzierung von derzeit fünf auf drei Busspuren vor.</p>	

Hierdurch soll ein Kompromiss aus verkehrlichen Ansprüchen und dem Ziel der Steigerung der Aufenthaltsqualität auf der Brücke erzielt werden. Zudem werden die derzeit kaum genutzten östlichen Brückenbereiche für den Fuß- und Radverkehr besser erschlossen. Dadurch wird in dieser Variante eine Querung des Radverkehrs über die Brücke deutlich erleichtert.

Auf Nachfrage wird erläutert, dass eine Verlagerung des Busverkehrs an die östliche Brückenseite aufgrund der sich dort befindlichen Stützen des U-Bahn-Viadukts nicht möglich ist. Es ist nicht bekannt, ob und inwieweit eine Verlagerung des Autoverkehrs auf die Uferstraßen durch die umgesetzte Tempo 30-Zone in der Leipziger Straße erfolgte.

[die Reihenfolge der folgenden Diskussionspunkte wurde im Vergleich zur ersten Version des Protokolls geändert]

Seitens der Gebietsvertretung wird deutliche Kritik an der Variante 4 geübt. Die Gebietsvertretung findet, dass die städtebaulichen Belange nicht ausreichend berücksichtigt sind und vermisst ein zukunftsorientiertes Verkehrskonzept.

Seitens StaPI und Stadtkontor wird betont, dass es unstrittig sei, dass eine städtebauliche Verbesserung am besten mit einer Kompletterverlagerung des Busverkehrs erreicht werden würde. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass eine solche Verlagerung Auswirkungen auf das Gesamtnetz des Busverkehrs in Berlin und damit auch auf das Gesamtverkehrsnetz hätte und sich auch die Umsteigebeziehungen zur U-Bahn verschlechtern würden. Die Verlagerung der Bushaltestellen auf die Uferstraßen würde weiterhin die geplanten Radspuren behindern.

Die Gebietsvertretung bedauert, dass die Idee eines Tunnels aus dem Okra-Plan nicht weitergeführt wurde. Die städtebauliche Achse Friedrichstraße Blücherplatz werde nicht ausreichend hervorgehoben und unterstützt.

StaPI weist darauf hin, dass ein Tunnelbau bereits im Workshopverfahren zum Okra-Plan als nicht umsetzbar eingestuft wurde

Die Gebietsvertretung bittet um Erläuterung, wie im Bezirk mit dem Okra-Plan und den dort formulierten Ideen umgegangen wird.

Die Untersuchung solle nicht nur die verkehrlichen Belange, sondern auch die der Aufenthaltsqualität auf der Brücke beachten. Hierbei solle eine räumliche Vision für die nächsten 20-30 Jahre unter Beachtung von Entwicklungstrends in der Verkehrsplanung entstehen, statt eine räumlich begrenzte Veränderung herbeizuführen. Auch solle der Knoten Mehringdamm mitgedacht werden, auch dort ist ein Umstieg zwischen Bus und U-Bahn möglich. Daher wird diese Variante von der Gebietsvertretung abgelehnt.

StaPI und Stadtkontor erläutern, dass die vorgestellte Variante die Möglichkeit bietet, zeitnah die Situation an der Brücke für verschiedene Verkehrsteilnehmer zu verbessern und durch eine Öffnung der östlichen Brückenseite und Reduzierung der Busspuren die Nord-Süd-Achse zu stärken. Im Rahmen des Sanierungsgebiets kann eine gesamtstädtische Strategie für Berlin in den nächsten Jahrzehnten nicht entwickelt werden, sodass eine Variante, die auf 20-30 Jahre angelegt ist, nicht umsetzbar ist. Durch etwaige Straßenbahntrassen durch das Sanierungsgebiet, die jedoch noch nicht näher definiert sind, sowie den Bau der ZLB sind in diesem Bereich Dynamiken vorhanden, die eine mittel- und langfristige Anpassung der Verkehrsführung in dem Bereich wahrscheinlich machen.

Weiterhin wird für die Untersuchung angeregt, die Aspekte des benachbarten Sanierungsgebiets Rathausblock mitzudenken, da hier eine Vielzahl an neuen

<p>Wohnungen geschaffen wird. Es wird erläutert, dass diese bereits in der Aufgabenstellung berücksichtigt sind und die entsprechenden Mitarbeiter des Bezirksamts in die Studie eingebunden sind.</p>	
<p>4. BV Mehringplatz + Besselpark + Gitschiner Freiflächen</p> <p><u>Mehringplatz</u> In den letzten Wochen wurden die Baumpflegearbeiten am Mehringplatz durchgeführt und damit begonnen die Bodenbeläge aufzunehmen. Bei der anschließenden Kampfmittelberäumung in Teilen des Mehringplatzes wurde Munition und weiteres Kriegsgerät gefunden. Derzeit wird die innere Seite des westlichen Außenrings eingezäunt, um dort mit den Arbeiten zu beginnen. In diesem Bereich werden begleitend Arbeiten der Wasserbetriebe durchgeführt.</p> <p><u>Besselpark</u> Bei der SenStadtWohn wurden Mehrkosten in Höhe von 1.000.000 € beantragt. Die schriftliche Bestätigung der Fördermittelzusage steht noch aus. Falls diese zeitnah eintrifft, ist ein Baubeginn im Juni 2019 möglich. Die Bauzeit ist für ein Jahr angesetzt. Der Sonnenschutz im Besselpark wird bis Ende April / Anfang Mai 2019 eingebaut.</p> <p>Anwohner weisen darauf hin, dass auf der südlichen Seite des Besselparks derzeit Autos auf den Grünflächen abgestellt würden. Diese Information soll dem Grünflächenamt übermittelt werden.</p> <p><u>Gitschiner Freiflächen</u> Die Entscheidung des Baustadtrats zu den Baumfällungen ist weiter ausstehend. Anfang April soll hierfür ein Vor-Ort-Termin des Grünflächenamts mit dem Baustadtrat erfolgen, um über den Umgang mit den Pappeln zu entscheiden. Die Erstellung der Ausführungsplanung ist von der Entscheidung der Baumfällungen abhängig. Der Baubeginn ist aufgrund der Bauarbeiten am Mehringplatz nicht vor 2020 möglich.</p>	<p>FB Grün</p> <p>FB Grün</p>
<p>5. Programmanmeldung SDS 2020</p> <p>Die bezirkliche Abstimmungsrunde hat ergeben, dass das Projekt Friedrichstraße 1-3 zur Anmeldung im Städtebaulichen Denkmalschutz mit zweiter Priorität eingestuft wurde.</p> <p>Die Umgestaltung der Hallesche-Tor-Brücke wurde mit dritter Priorität versehen. Aufgrund der bei TOP 3 geäußerten Kritik, ist der Verbleib in der Maßnahmenliste kurzfristig zu prüfen.</p> <p>Für das Projekt Friedrichstraße 1-3 wird bis Ende April ein Bedarfsprogramm entwickelt. Der Vertrag für die Koordination des Stadtteilzentrums wurde soweit Stapl bekannt noch nicht unterzeichnet.</p>	<p>Stapl</p>
<p>6. Neuwahl der Gebietsvertretung</p> <p>Das auf der letzten Sitzung des Sanierungsbeirats vorgestellte Schema zum zeitlichen Ablauf der Wahl wird beibehalten. Die Gewerbetreibenden und Vertreter von Einrichtungen im Gebiet werden im April/Mai gesondert kontaktiert und angesprochen, um auf die Möglichkeit der Kandidatur hinzuweisen. Die Gebietsvertretung fordert, dass im Rahmen der Wahl auch die Perspektiven des Sanierungsgebiets für die nächsten Jahre aufgezeigt werden. Die Gebietsvertretung mahnt, dass die Zustellung der Südseiten im Sanierungsgebiet verbessert werden muss, damit die Informationen und Wahlunterlagen an</p>	

<p>alle Haushalte übermittelt werden. SenSW wird in einer der nächsten Sitzungen über die Zusammensetzung und Arbeitsweise der Betroffenenvertretungen in verschiedenen Sanierungsgebieten Berlins berichten.</p>	
<p>7. Sonstiges</p> <p><u>Bauzäune Baustelle Mehringplatz</u> Die Gebietsvertretung fordert den Bauzaun zeitnah gegen einen Gitterzaun auszutauschen. Es wird in Absprache mit der Baufirma geprüft, ob dies aus Sicherheitsgründen sowie wegen der Anforderungen, die sich aus den Kampfmittelverdachtsflächen ergeben, möglich ist. In der nächsten Sanierungsbeiratssitzung soll das Thema erneut behandelt werden. Es ist zu prüfen, ob die Bauzaunausstellung an anderer Stelle platziert wird. Hierfür müsste diese wegen der Vandalismusschäden jedoch erneuert werden.</p> <p><u>Tauben Gewobag Luftgeschoss</u> Es wird erneut auf die Tauben in den Luftgeschossen der Gewobag hingewiesen, die in den Zwischendecken brüten. Die hygienischen Zustände dort werden als nicht länger tragbar erachtet. Trotz Zusage der Gewobag, dass der Missstand schnellstmöglich beseitigt wird, seien noch keine Maßnahmen erkennbar. Stadtkontor wird die Gewobag erneut darüber informieren und um Beseitigung des Missstands bitten.</p> <p><u>Themenvorschlag Sanierungsbeirat: Gewerbeentwicklung</u> Die Gebietsvertretung regt an auf einer der nächsten Sitzungen das Thema Gewerbeentwicklung zu diskutieren. Hierbei soll ein Bericht über das Standortmarketing, welches 2013-2015 durchgeführt wurde, erfolgen. Die Wirtschaftsförderung wird zu diesem Termin eingeladen.</p> <p><u>Schulgarten Galilei-Grundschule</u> Der Schulgarten der Galilei-Grundschule, der im letzten Jahr auf dem ehemaligen Teichareal der Schule gebaut wurde, wird am 10.04.2019 offiziell eröffnet.</p> <p><u>Baustellenführung Kurt-Schumacher-GS</u> Am 01.04.2019 wird in der Kurt-Schumacher-GS eine Baustellenführung für Eltern und Lehrkräfte angeboten. Nach Anmeldung können auch Gebietsvertreter hieran teilnehmen.</p> <p><u>Gewerbeflächen Fußgängerzone Friedrichstraße</u> Stapl liegen keine Informationen zu den Gewerbeflächen auf der westlichen Seite der Fußgängerzone Friedrichstraße vor (Friedrichstraße 246). Es wurden seitens des Eigentümers keine Anträge auf sanierungsrechtliche Genehmigung für Neubauten o.ä. gestellt.</p> <p><u>Nachbarschaftsgarten Friedrichstraße 18</u> An dem zukünftigen Standort der Bauhütte wird derzeit bereits ein Nachbarschaftsgarten mit Hochbeeten angelegt. Hierbei sind alle Nachbarn herzlich zur Mitarbeit eingeladen. Die Bauhütte wird voraussichtlich in der ersten Aprilhälfte umziehen.</p> <p><u>Themen für Sanierungsbeiratssitzung am 24.04.2019</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Bericht SPK - Baumfällungen Gitschiner Ufer 	<p>Stadtkontor</p> <p>Stadtkontor</p> <p>Stapl</p>

Anhang:

- Präsentation Verkehrsuntersuchung
- Flyer Nachbarschaftsgarten Friedrichstraße 1-3

Stadtkontor GmbH

Editorische Notiz zur Schreibweise männlich/weiblich: Wir bitten um Verständnis, dass aus Gründen der Lesbarkeit auf eine durchgängige Nennung der männlichen und weiblichen Bezeichnung verzichtet wurde. Selbstverständlich beziehen sich alle Texte in gleicher Weise auf Männer und Frauen.

Verkehrsuntersuchung Hallesches Tor

**Vorstellung des Ergebnisstands
im Sanierungsbeirat**

Berlin, 27.03.2019



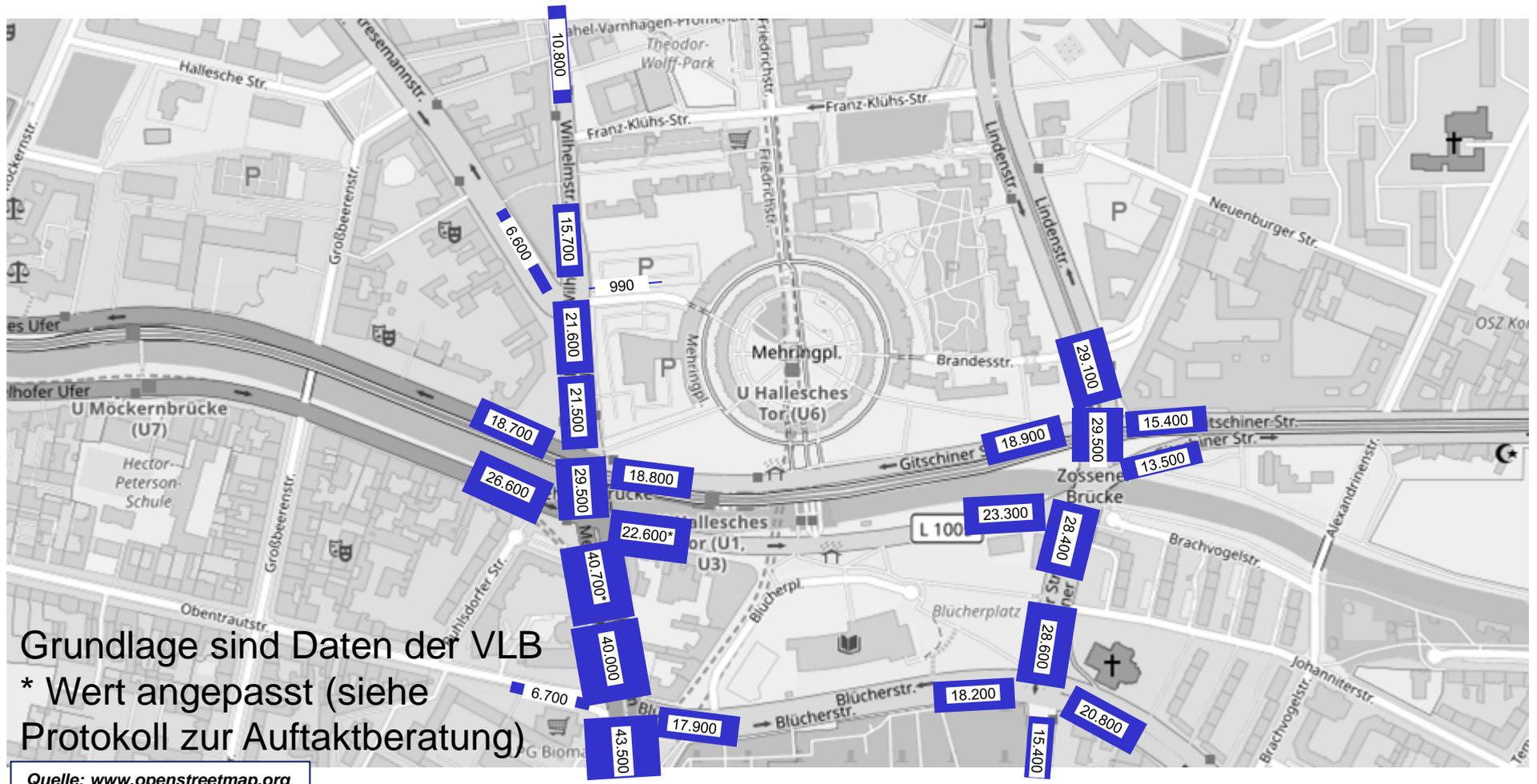
Agenda

- 1 Leistungsfähigkeiten an den Knotenpunkten und weitere Bedingungen Fußgänger / Radfahrer
- 2 Varianten Hallesche-Tor-Brücke
- 3 Prüfergebnisse Straßenbahneignung
- 4 Ausblick Prognoseberechnungen
- 5 Offene Punkte / nächste Arbeitsschritte

1

Leistungsfähigkeiten an den Knotenpunkten und weitere Bedingungen Fußgänger / Radfahrer

Zähldaten Kfz/24h (DTVw), Werte gerundet



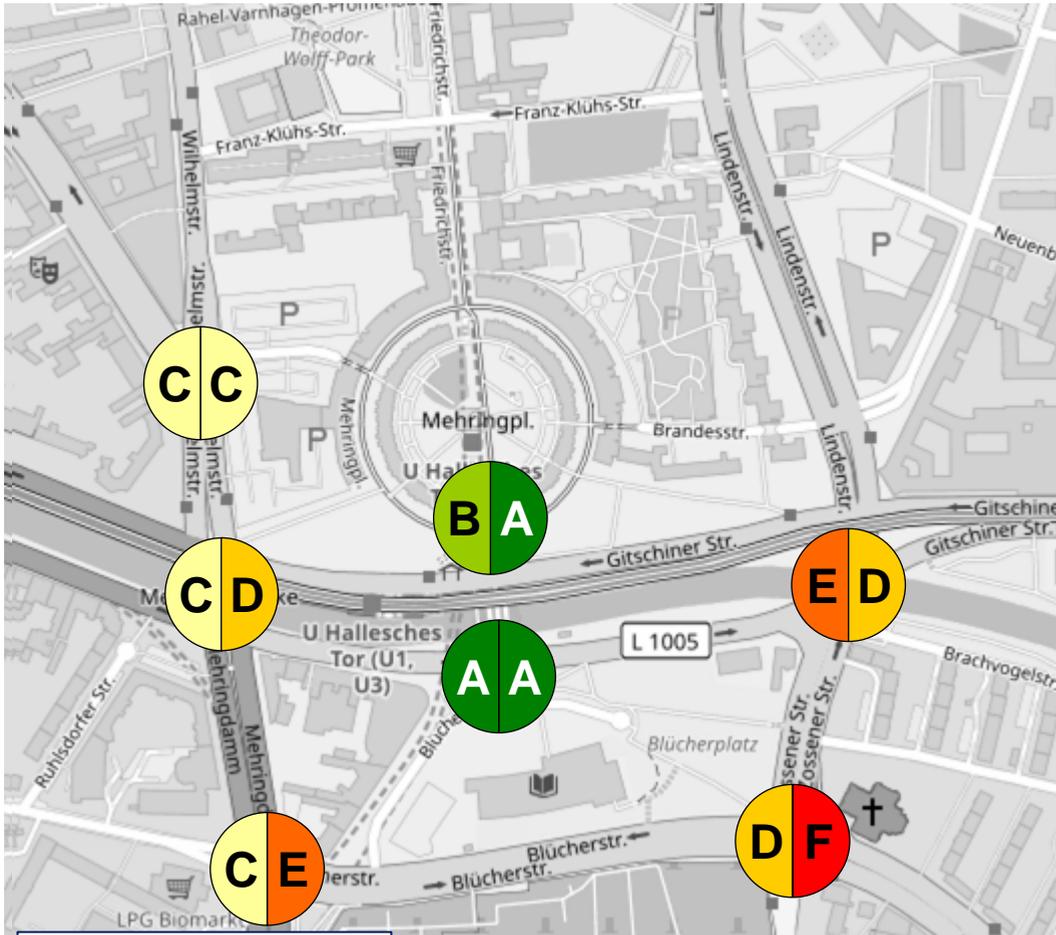
Verkehrsströme durch das Untersuchungsgebiet



Quelle: www.openstreetmap.org

Belastungswerte gerundet und in Kfz/24h (DTVw)

Qualitätsstufen Kfz-Verkehr



Quelle: www.openstreetmap.org

QSV früh/spät

QSV früh

QSV spät

Qualitätsstufe	mittlere Wartezeit [s]
	MIV
QSV A	≤ 20
QSV B	≤ 35
QSV C	≤ 50
QSV D	≤ 70
QSV E	>70
QSV F	-



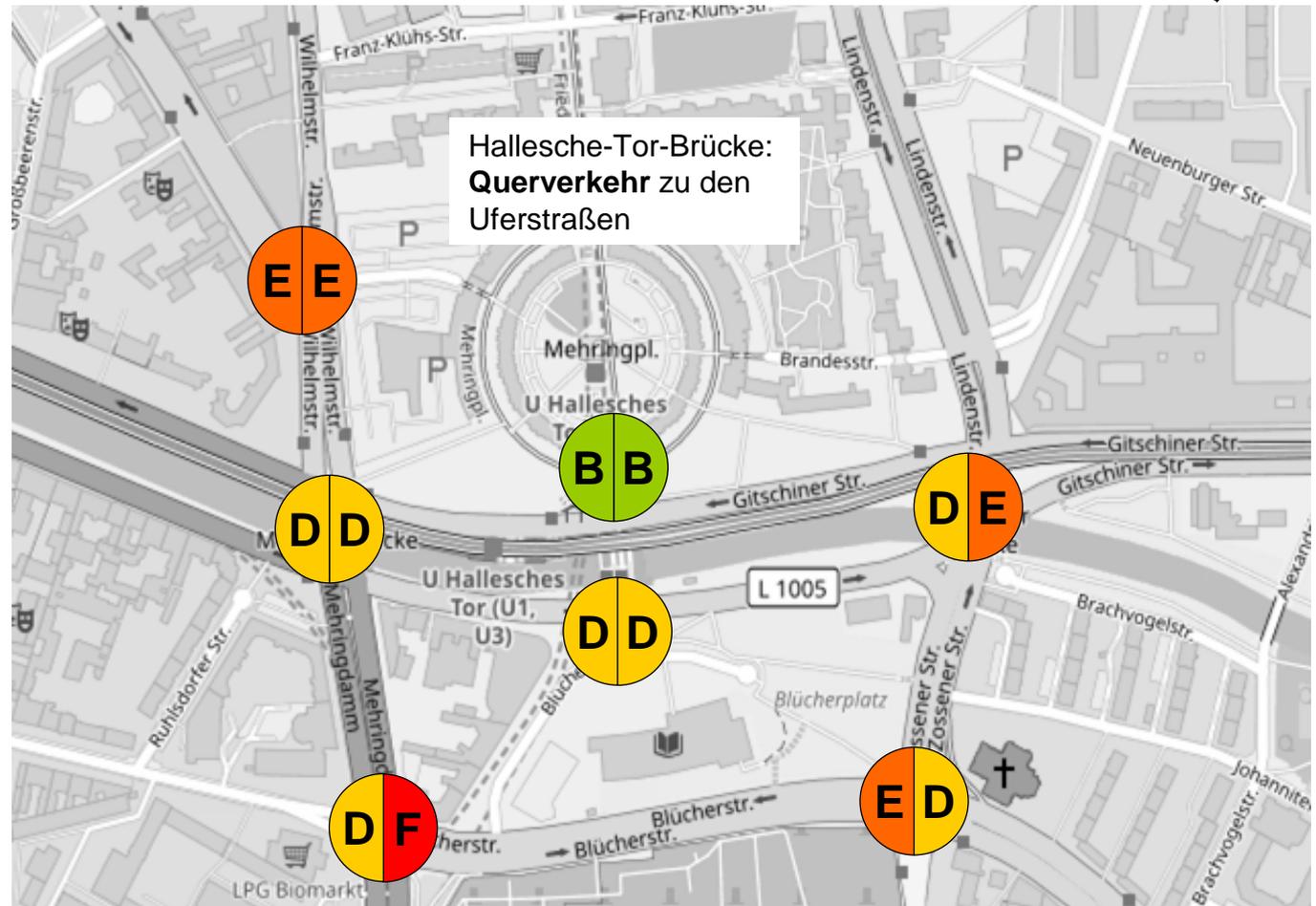
Qualitätsstufen Fußverkehr

QSV früh/spät

QSV früh 

QSV spät 

Qualitätsstufe	maximale Wartezeit [s] Fußgänger / Radfahrer
QSV A	≤ 30
QSV B	≤ 40
QSV C	≤ 55
QSV D	≤ 70
QSV E	≤ 85
QSV F	> 85



Quelle: www.openstreetmap.org



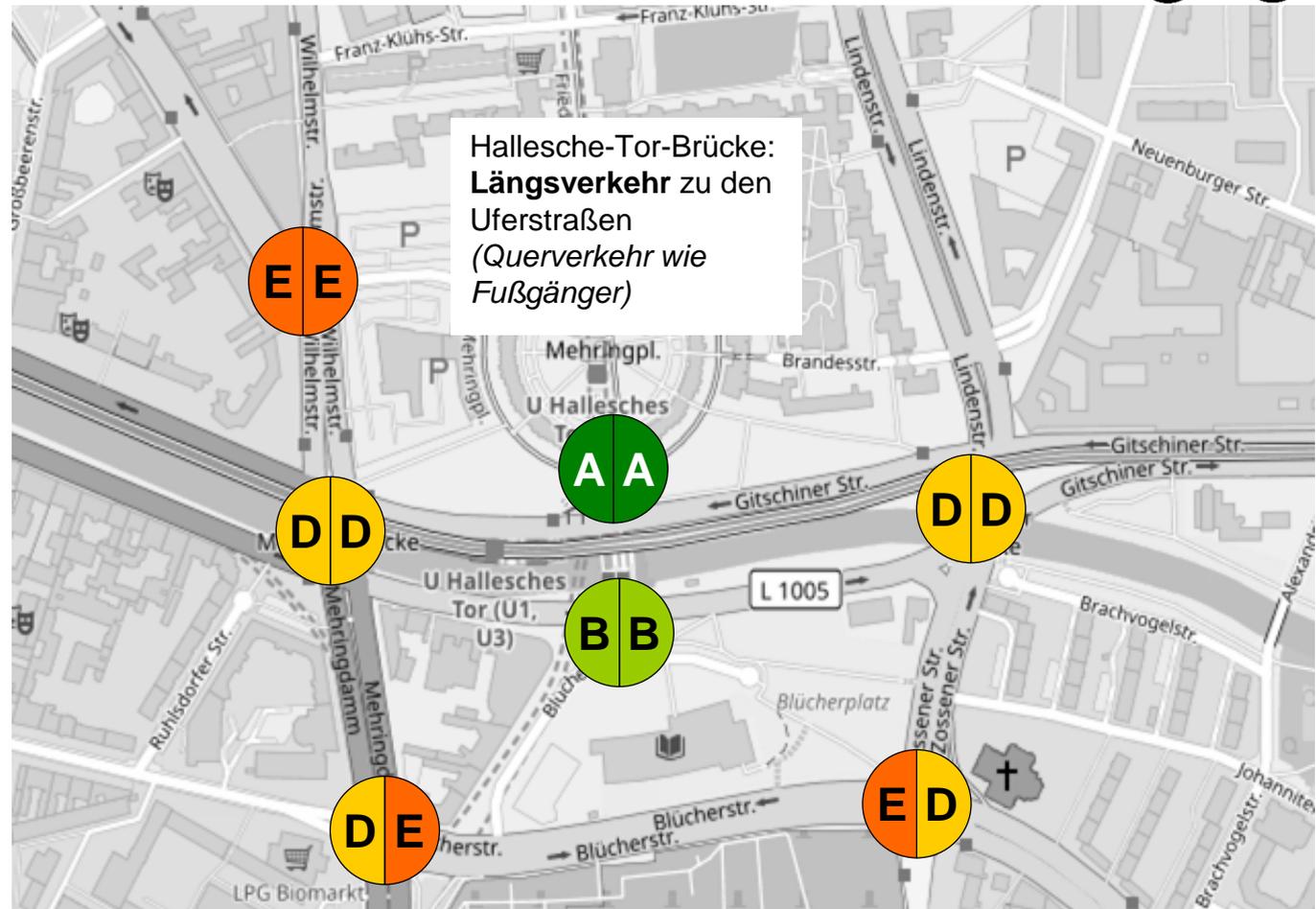
Qualitätsstufen Radverkehr

QSV früh/spät

QSV früh 

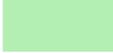
QSV spät 

Qualitätsstufe	maximale Wartezeit [s] Fußgänger / Radfahrer
QSV A	≤ 30
QSV B	≤ 40
QSV C	≤ 55
QSV D	≤ 70
QSV E	≤ 85
QSV F	> 85

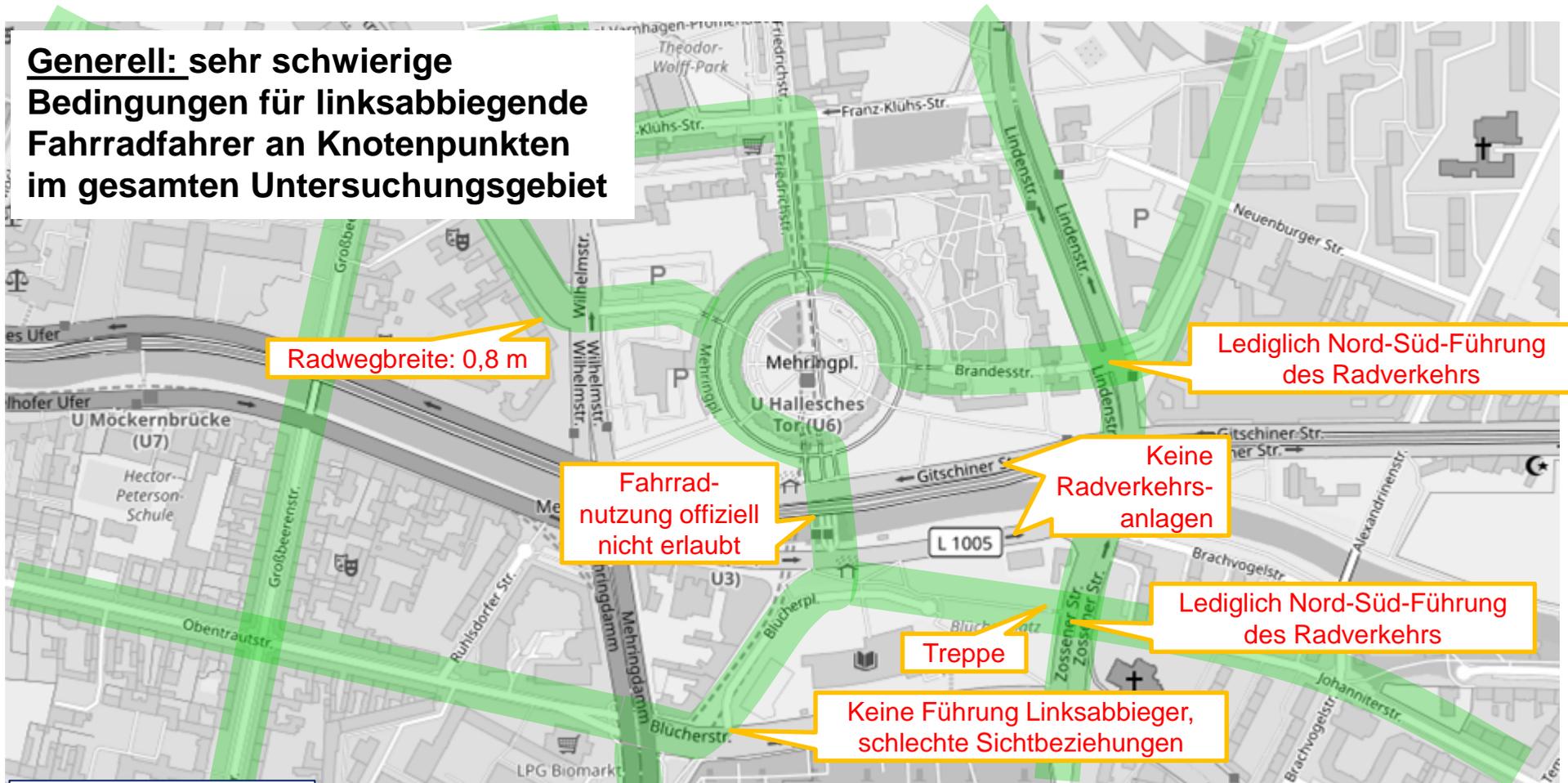


Quelle: www.openstreetmap.org

Übersicht Fahrradnetz – ausgewählte Mängel

Radrouten-
Ergänzungnetz 

Generell: sehr schwierige Bedingungen für linksabbiegende Fahrradfahrer an Knotenpunkten im gesamten Untersuchungsgebiet



Quelle: www.openstreetmap.org

2

Varianten Hallesche-Tor-Brücke

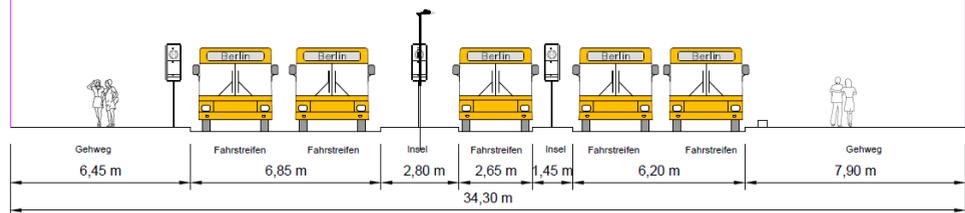
Ausgangslage

■ Bestand:

Hallesche-Tor-Brücke

West

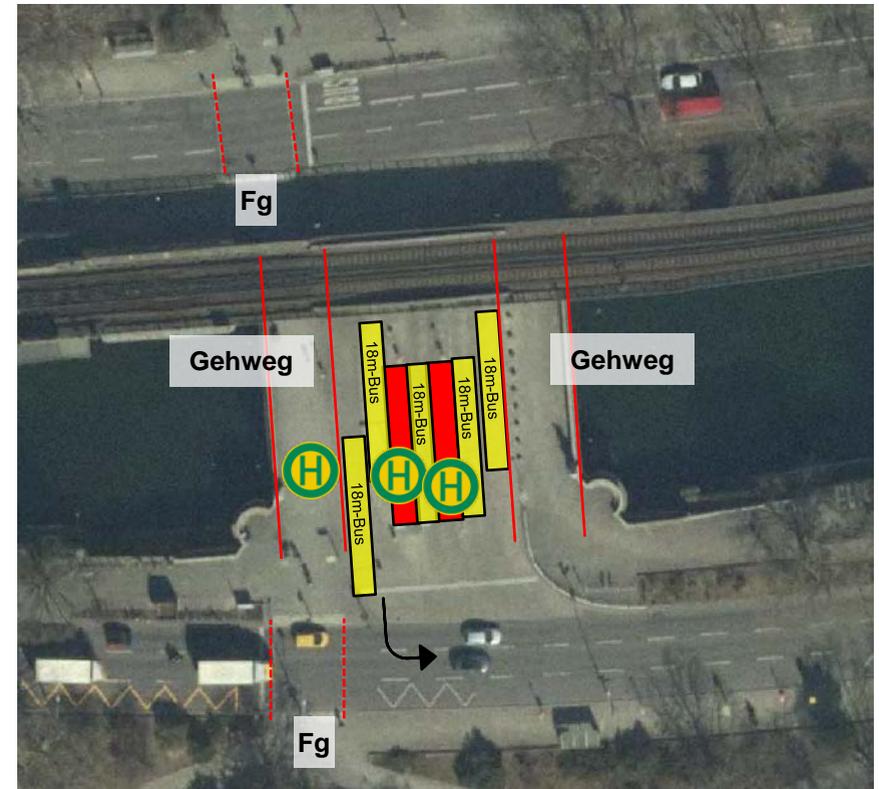
Bestand



Ost

■ Betrachtete Varianten:

- Variante 1: entspricht Bestand
- Varianten 2a und 2b: ohne Bushaltestellen
- Varianten 3a und 3b: bestandsnah mit Optimierung Flächenaufteilung
- Variante 4: beidseitige Furten



Quelle Luftbild: Geoportal Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2018

Bewertung der verschiedenen Varianten

- Fußgänger und Radfahrer
 - Nutzbare Breite zum Queren der Uferstraßen / Nutzbare Breite auf der Brücke
 - Konflikte Fußgänger – Radfahrer untereinander
- ÖPNV (Busverkehr)
 - Flexibilität in der Bedienung
 - Anfahrbarkeit der Haltestellen / Behinderungen der Busse untereinander
 - Betriebsleistung
 - Umsteigewege
 - Konflikte Fahrgäste / Querende
 - Schienenersatzverkehr

Bewertung der verschiedenen Varianten

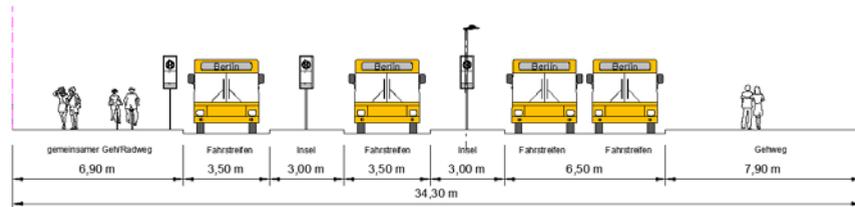
- Weitere verkehrliche Auswirkungen
 - Leistungsfähigkeit an der Tor-Brücke
 - Leistungsfähigkeit an den benachbarten Knotenpunkten
- Städtebau
 - Städtebauliche Öffnung des historischen Südeingangs der Friedrichstadt
 - Aufenthaltsqualität
 - Verknüpfung mit den Uferbereichen des Landwehrkanals

Zusammenfassung Bewertungsmatrix

Variante / Kriterium	Variante 1	Variante 2a	Variante 2b	Variante 3a	Variante 3b	Variante 4
FG/Rad	0	1,00	1,67	0	0,33	1,50
ÖPNV	0	-0,67	-1,00	0	0	0,17
Weitere	0	-0,67	-1,00	0	0	-0,33
Städtebau	0	1,00	2,00	0	0,67	1,00

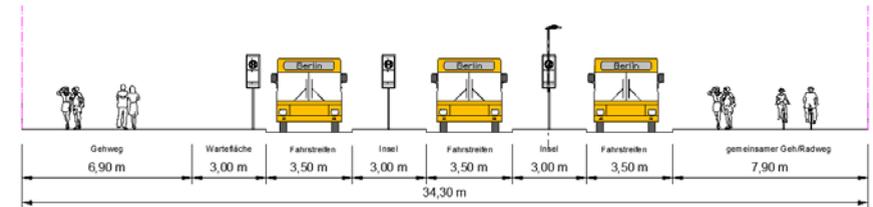
West Ost

Variante 3a



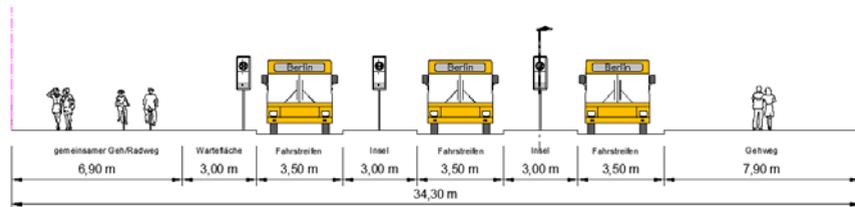
West Ost

Variante 4

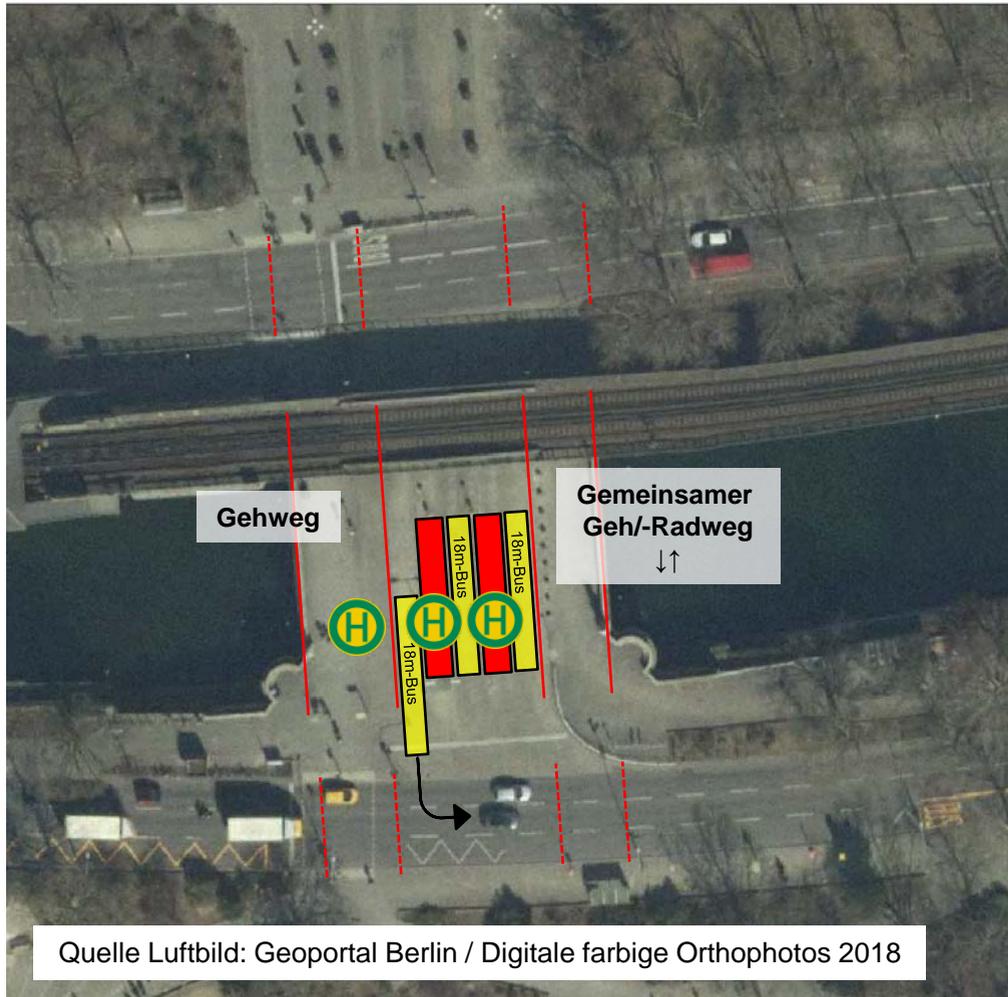


West Ost

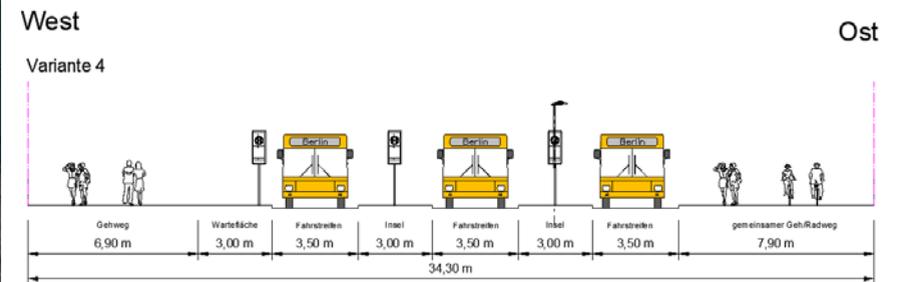
Variante 3b



Vorzugsvariante Hallesche-Tor-Brücke: Variante 4



- Kompromiss aus städtebaulichen und verkehrlichen Ansprüchen
- Soviel Busverkehr wie nötig, soviel Freiraum wie möglich

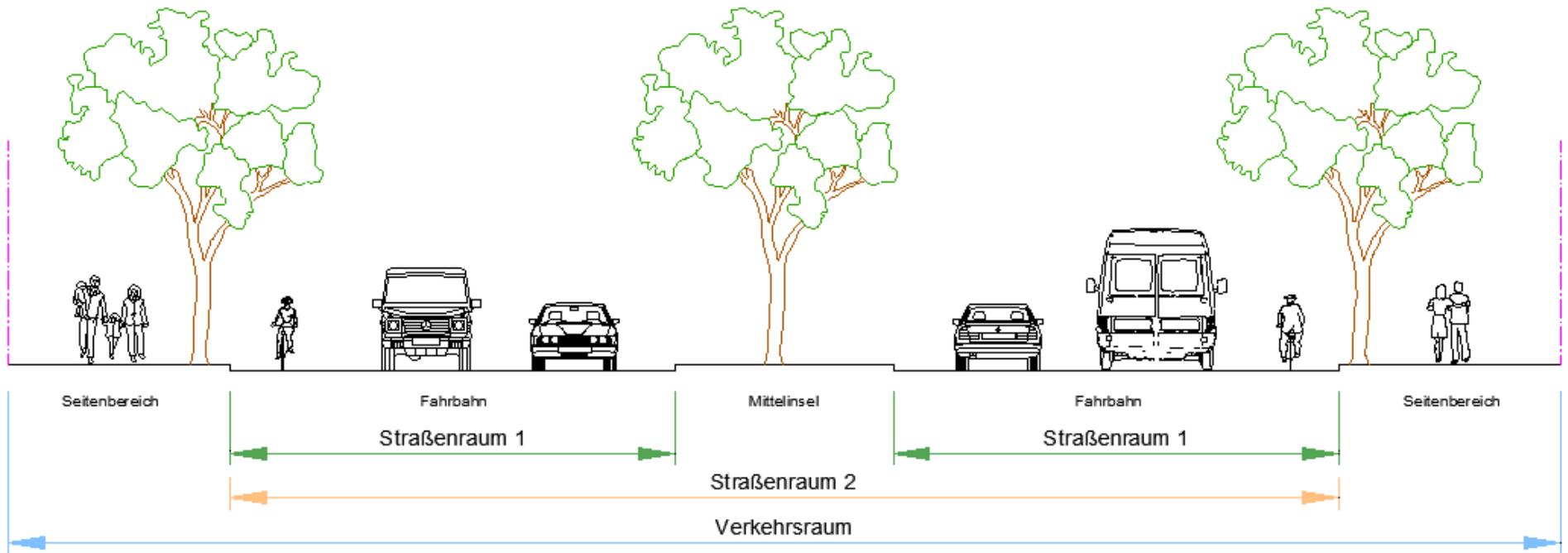


Quelle Luftbild: Geoportal Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2018

3

Prüfergebnisse Straßenbahneignung

Methodik der Erarbeitung

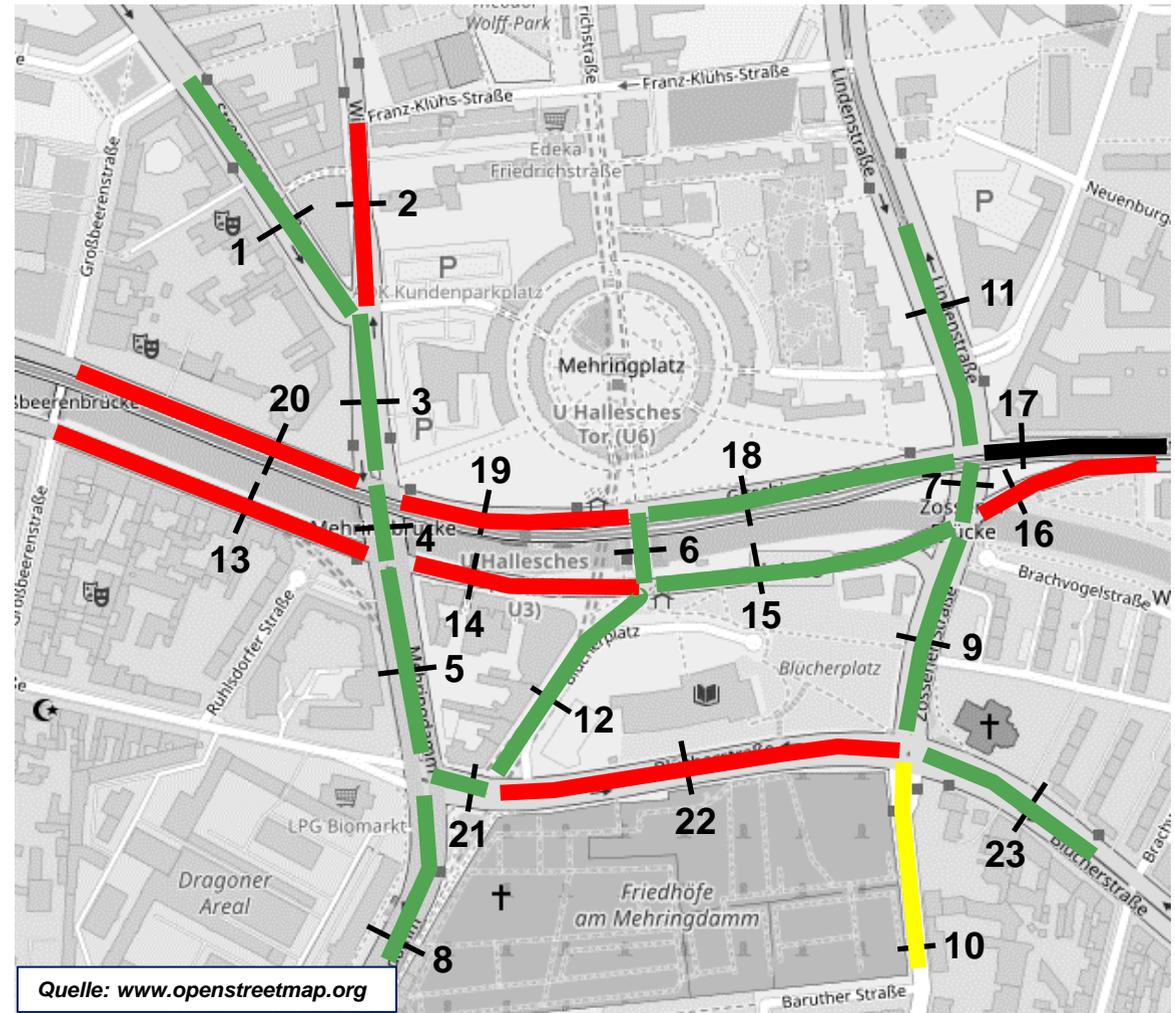


- Straßenraum 1** = Breite zwischen den Borden ohne Mittelinsel
- Straßenraum 2** = Breite zwischen den Borden mit Mittelinsel
- Verkehrsraum** = Breite zwischen den Flurstücksgrenzen

Mögliche Führungsformen

— 1 Querschnittsnummer

zweigleisig besonderer Bahnkörper	
eingleisig besonderer Bahnkörper	
zweigleisig straßenbündiger Bahnkörper	
ohne weitere Einschränkungen keine Tram möglich	



Bewertungskriterien für die Straßenbahn

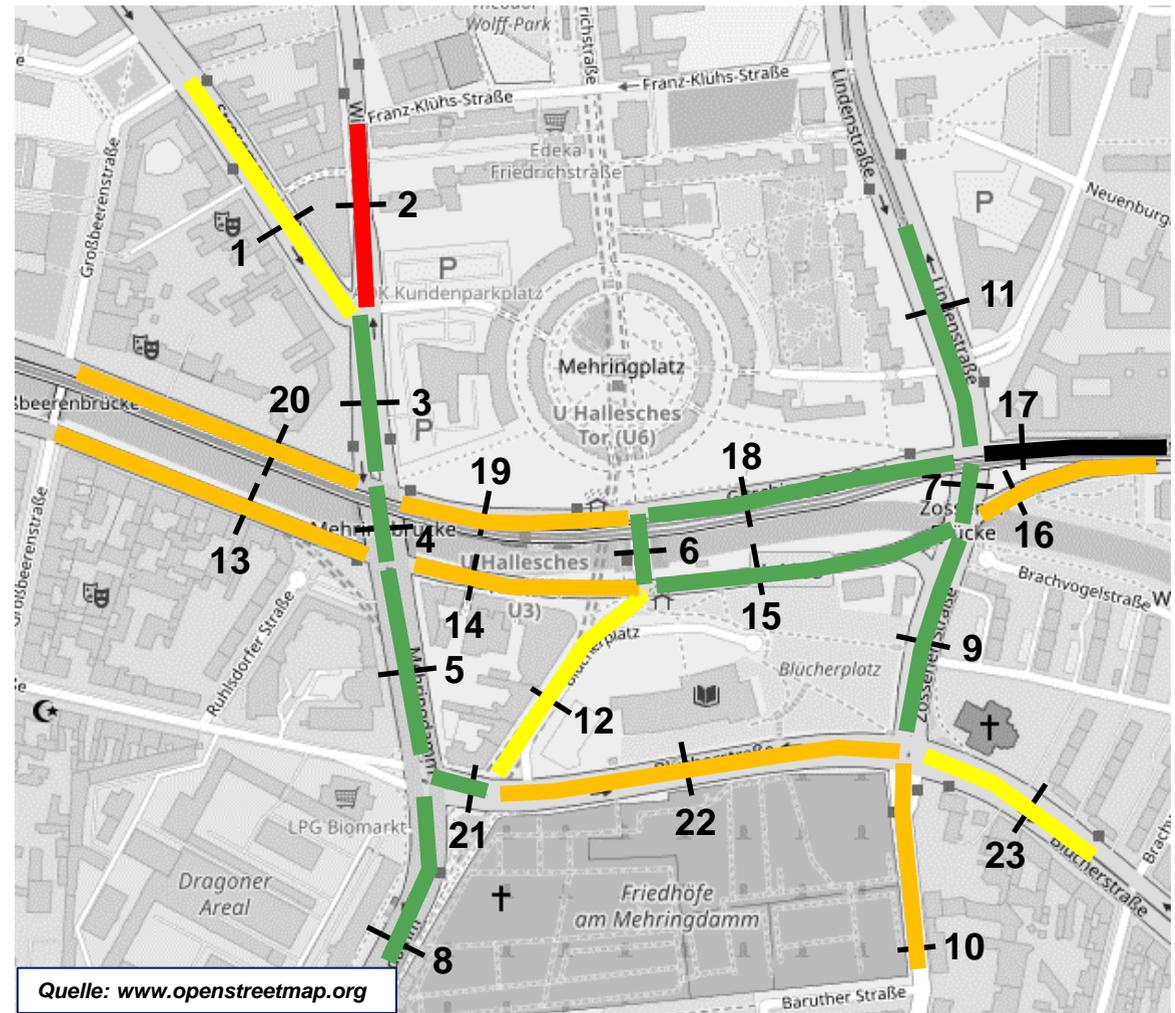
Zielgruppe	Hauptkriterium	Unterkriterium	Punkte					
Fahrgast	Reisezeit	Art des Bahnkörpers	besonderer BK zweigleisig	2	besonderer BK eingleisig	1	straßenbündiger BK	0
	Potenzialerschließung	Randbebauung	zweiseitig	2	einseitig	1	unbebaut	0
Betrieb	Streckenqualität	Art des Bahnkörpers	besonderer BK zweigleisig	2	besonderer BK eingleisig	1	straßenbündiger BK	0
Kommune	Auswirkung Kfz	Anteil des Mischverkehrs (Art des Bahnkörpers)	besonderer BK zweigleisig	2	besonderer BK eingleisig	1	straßenbündiger BK	0
		Entfall ruhender Verkehr	keine Veränderung	2	Entfall einseitig	1	Entfall beidseitig	0
Allgemeinheit	Auswirkungen auf Mobilität	Trennwirkung (Art des Bahnkörpers)	straßenbündiger BK	2	besonderer BK eingleisig	1	besonderer BK zweigleisig	0
	Verkehrsemissionen	Randbebauung	unbebaut	2	einseitig	1	zweiseitig	0

(Basis der Kriterien: Katalog gemäß SenUVK, reduziert auf die Kriterien, über die in der jetzigen Planungsstufe Aussagen getroffen werden können)

Bewertungsergebnis

— 1 Bezeichnung des Querschnittes

ohne weitere Einschränkungen keine Tram möglich	
4 und 5 Punkte (minimal möglich)	
6 und 7 Punkte	
8 und 9 Punkte	
10 Punkte (maximal möglich)	



4

Ausblick Prognoseberechnungen

Allgemeines

- Laut Aussage SenUVK weist das Prognosenetz 2030 keine höheren Verkehrsbelegungen aus als in der Analyse
 - Zusätzlich ist im Untersuchungsgebiet die Entwicklung der Zentralbibliothek zu berücksichtigen.
- Prognose 2030 ergibt sich aus den Bestandsdaten + den zusätzlichen Verkehrsaufkommen der Zentralbibliothek (siehe folgende Folie)

Prognose Zentralbibliothek

Rahmendaten der zukünftigen ZLB
(gemäß Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vom Dez.2016 von rheform):

	Werte
Nutzfläche	37.800 – 47.700 qm
Besucher/WT	10.000 (in Spitzenzeiten 15.000)
... davon gleichzeitig anwesend	5.000 – 6.000 (Spitzenzeiten: 8.000)
Beschäftigte	300
Bedarf Pkw-Stellplätze	800 (standortabhängig ggf. auch geringer)
Bedarf Fahrradstellplätze	1.100
Stoßzeiten	15 - 19 Uhr



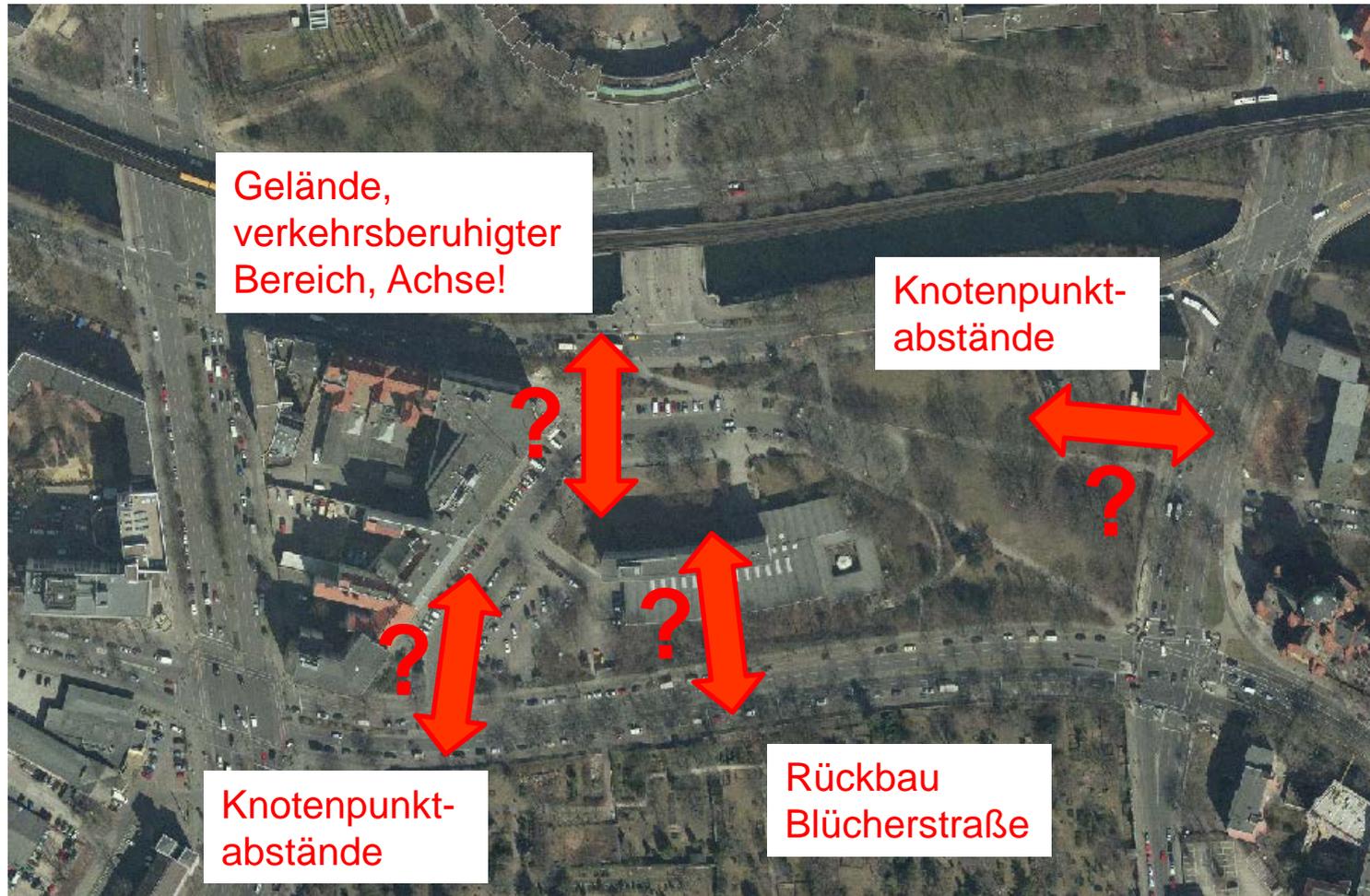
Ergebnisse nachvollzogen (nach SrV-Daten und Richtwerten FGSV) und ähnliche Werte ermittelt:

Anzahl je Werktag

- Kfz: 1.200
- Lkw: 20
- Fuß/ÖV: 6.800
- Fahrrad: 2.100

Aktuell ca. 3.000 Leser pro Tag (30% des prognostizierten Aufkommens)

Anbindung der Zentralbibliothek?



Geplante Radverkehrsanlagen im Bereich der Uferstraßen



Aktuelle Untersuchungen / Planungen:

Östlich Zossener Straße: geplante Umsetzung 2019

Tempelhofer Ufer / Waterloo-Ufer: geplante Umsetzung 2020/2021

Nördliche Uferstraßen: derzeit noch kein konkreter Umsetzungszeitraum

Wichtige Aspekte mit Wechselwirkungen

Bushaltestelle(n) an der Tor-Brücke und den Uferstraßen

Entfall ruhender Verkehr Tempelhofer Ufer

Uferbegleitende Radwege

5

Offene Punkte / nächste Arbeitsschritte

Offene Punkte / nächste Arbeitsschritte

- Auswertung der Unfalldaten
- Prognose-Nullfall
- Detailuntersuchung KP Mehringdamm / Blücherstraße
- Maßnahmenkonzept (Zusammenführung der Einzelbetrachtungen Blücherplatz, Hallesche-Tor-Brücke, Blücherstraße, Verbesserungen im Fuß- und Radverkehr)
- Objektkonkrete Prognose und Abschätzung der Wirkungen (Verkehrsverhältnisse, Lärm, Emissionen)

MACH MIT!...

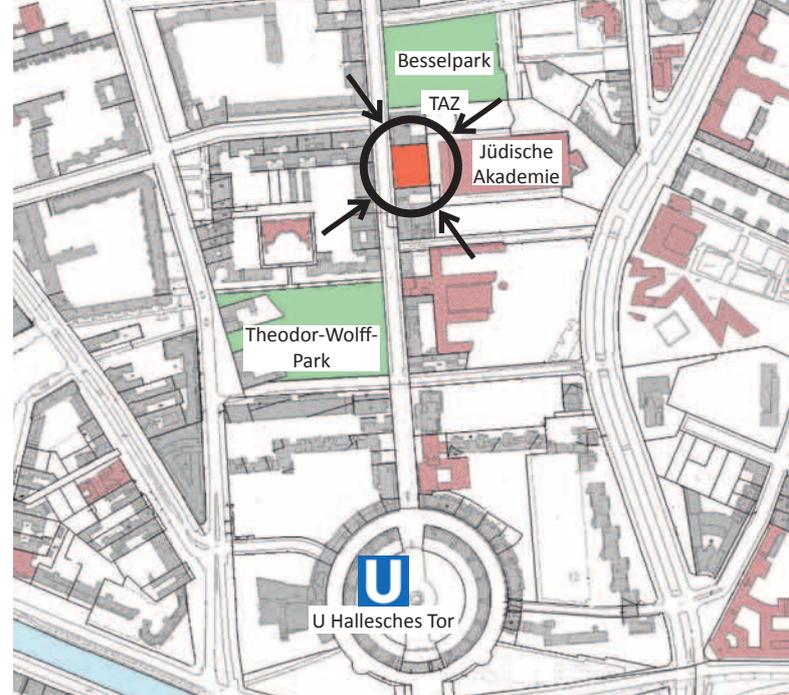
... Den ehemaligen Parkplatz am Besselpark in (d)einen bunten Nachbarschaftsgarten zu verwandeln.

MitMachBauen

Samstag, 30.03.- ab 10 Uhr bis Sonnenuntergang

MitBringBuffet

Sonntag, 31.03.- ab 13 Uhr für Essen & Trinken & Ideen



Friedrichstraße 18/19 - direkt neben dem taz-Neubau

Ein Projekt im Rahmen der
Bauhütte Südliche Friedrichstadt



Gefördert durch das
Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg

