

# Berlin

Serie zum Ruhestand,  
2. Teil: Beratung bei der  
Rentenversicherung  
Seite 10

Neuer Name: Warum die Berliner Polizei sich umbenennt **Seite 12**  
Neues Projekt: Genossenschaftliches Wohnen für Geflüchtete **Seite 14**

## Stadtbild

### Süßes oder Saures!



**Ingo Meyer**  
freut sich einigermassen  
auf Halloween.

Donnerstag ist Halloween. Die Leute setzen sich Kürbisse auf die Köpfe, hüllen sich in Star-Wars-Kostüme oder hängen sich Federn an die Köpfe und zelebrieren einen fröhlichen Fasching.

Das Internet überschlägt sich dieser Tage mit Ratschlägen, was man in diesem Zusammenhang tun sollte, tun müsse und keinesfalls dürfe. Zum Beispiel, sich als Kultur oder Rasse verkleiden. So etwas habe mit Imperialismus und Kolonialismus zu tun und sei rassistisch. Kritisiert wird die sogenannte kulturelle Aneignung, also die gedankenlose Verwendung bestimmter Symbole von Ethnien und Gemeinschaften. Gedankenlos?

Ich erinnere mich, wie ich als Kind am liebsten zum Fasching ging – als Indianer auf dem Kriegspfad. Mit rotem Plastetomahawk am Kunstleder-gürtel und ein paar Taubenfedern im Haar, im Kopf die edlen Worte Winnetous und im Herzen die Wut über das, was man seinen Brüdern und Schwestern angetan hatte. Mein Gesicht glühte vor Stolz, als ich den fiesen Bleichgesichtern entgegentrat. Hätte Häuptling Graue Wolke, der mir von dort drüben über den großen Teich zusah, gedacht: „Heh, du rassistischer Bengel, der du keine Ahnung vom Indianerleben hast. Zieh sofort dein albernes Kostüm aus und hör auf, mich und mein Volk zu verspotten!“

Oder hätte er geschmunzelt, mich herangewunken und gesagt: „Nicht schlecht für den Anfang, mein Kleiner. Lass uns runter zum Fluss gehen, dort zeig ich dir mal, wie man mit bloßen Händen einen Fisch fängt.“ Ich kann mir keine schönere Identifikation mit einer anderen Kultur vorstellen, als für einen Moment in ihre Haut zu schlüpfen. Deshalb bin ich unerschütterlich, wenn Kitas Kinder und Eltern derzeit auffordern, auf Indianerkostüme zu verzichten. Ihre Begründung: Die amerikanischen Ureinwohner wurden vertrieben und getötet, die Nachfahren der Aggressoren sollen kein Schindluder mit dieser Leidensgeschichte treiben.

Ich glaube, dass die Nachfahren der amerikanischen Ureinwohner differenzieren können und es sie nicht stört, wenn bei uns Kinder im Indianerkostüm herumlaufen. Aber bevor wir uns ein zweites Mal über eine Minderheit hinwegsetzen, diesmal mit einer vorgefertigten Meinung über ihr Empfinden, fragen wir sie doch einfach selbst. Liebe Amerikaner mit indianischen Wurzeln: Bitte lasst uns wissen, ob mit Federschmuck kostümierte Kinder euch verletzen oder begeistern.



Donnerstag ist es mal wieder soweit. Mit oder ohne Kürbiskopf. IMAGO IMAGES



Wer heute hier Rad fährt, muss Nerven wie Stahlschleife haben: Verkehrsgewühl auf dem Kottbusser Damm in Kreuzberg. GERD ENGELSMANN

## NACHRICHTEN

### Erste Infosäule am Breitscheidplatz eingeweiht

Am Breitscheidplatz in Charlottenburg ist die erste von 220 Informations-säulen für Berlin-Besucher eingeweiht worden. Weitere sieben Säulen seien bereits montiert und sollen in den nächsten Wochen für die Pilotphase in Betrieb genommen werden. Die Stelen sind Teil des Projekts „Free WiFi Berlin“. Sie enthalten Informationen unter anderem zu Sehenswürdigkeiten, Verkehrsverbindungen, Spielplätzen und Toiletten. Auch bieten sie einen kostenfreien Zugang ins Internet. *(dpa)*

### Suppen genießen und Gutes tun – Tafel startet Aktion

Ab diesem Freitag können Berliner Restaurantbesucher wieder etwas Gutes für Obdachlose tun: 100 Lokale beteiligen sich an der Aktion „Suppe mit Sinn“, bei der jeweils ein Euro pro Suppe der Berliner Tafel zu Gute kommt. Der Verein unterstützt damit verstärkt die Berliner Kältehilfe mit Lebensmitteln. 2018 beteiligten sich 93 Restaurants, die rund 40 000 Euro mit ihren Suppen für die Tafel einnahmen. *(dpa)*

### Verfahren eingestellt: Rabbinder nicht entmutigt

Es ging um einen antisemitischen Angriff, das Verfahren wurde eingestellt: Der attackierte Rabbinder Jehuda Teichtal will sich davon nicht entmutigen lassen. „Wir dürfen auf keinen Fall unser Jüdisch-Sein verstecken“, so Teichtal. Er warb für „Null-Toleranz gegenüber Intoleranz“ und für aktive Prävention gegen Antisemitismus. „Eine Attacke gegen Juden ist eine Attacke gegen uns alle.“ Der Rabbinder der Jüdischen Gemeinde zu Berlin war von Männern auf Arabisch beschimpft und bespuckt worden. *(dpa)*

### BVG-Chefin soll DB-Güterverkehr sanieren

Die Deutsche Bahn richtet für die verlustreiche Güterbahn möglicherweise wieder ein eigenes Vorstandsressort ein. Die Chefin der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Sigrid Nikutta, stellt sich dazu an diesem Mittwoch im Personalausschuss des Aufsichtsrats vor, wie am Montag aus Kreisen des Kontrollgremiums verlautete. Der Name der 50-Jährigen war in Medienberichten genannt worden. Überzeugt die promovierte Psychologin den Ausschuss, könnte sie der Aufsichtsrat bei seiner Sondersitzung am 7. November in den Vorstand berufen. In der schon länger geplanten Sitzung soll es um den geplanten Teilverkauf der Tochtergesellschaft DB Arriva gehen. *(dpa)*



Könnte den Güterverkehr auf Vordermann bringen: Sigrid Nikutta. VOLKMAR OTTO

## Wem gehören Berlins Straßen?

Nicht nur den Autos, sagt Bezirksstadtrat Florian Schmidt. Darum werden drei Verkehrsachsen umgebaut

Von Peter Neumann

Hamburg, Wien, Paris, Kopenhagen, Kassel – in mehreren Städten wurden Straßen umgebaut, um dem nichtmotorisierten Verkehr mehr Platz zu geben. Jetzt sind auch in Berlin solche Projekte in Sicht. Am Montag hat Bezirksstadtrat Florian Schmidt bekräftigt, dass in Friedrichshain-Kreuzberg drei Hauptverkehrsstraßen umgestaltet werden. Wo heute noch Autos fahren oder parken, entstehen mit Pollern geschützte Radfahrstreifen. In einem Fall ist auch die Verbreiterung des Gehwegs geplant. Stets geht es um die Frage: Wem gehören die Straßen?

Schmidt weiß, dass seine Politik viele Autofahrer stört – und verstört. Doch derzeit seien über zwei Drittel der Verkehrsflächen in Berlin Kraftfahrzeugen gewidmet, dabei würde nur ein Drittel alle Wege mit dem Auto zurückgelegt. „Wir wollen das Verhältnis umdrehen“, so der Grünen-Politiker. Das sei nur gerecht, den Fuß- und Radverkehr, mit dem in Berlin mehr als 40 Prozent der Wege abgewickelt werden, endlich sicher und attraktiv zu machen.

### Gehweg wird verbreitert

„Mittelfristig werden wir auf vielen Verkehrsachsen den Raum für Autos verringern, um den motorisierten Verkehr zu verringern“, so Schmidt. Doch damit könne nicht überall zur selben Zeit angefangen werden. Drei Straßen stehen deshalb im Fokus.

„Noch in diesem Jahr sollen die Arbeiten auf der Frankfurter Allee in Friedrichshain beginnen“, kündigte der Stadtrat an. Demnächst soll einer Baufirma der Auftrag erteilt werden. Wie berichtet geht es um die Fahrbahn stadtauswärts zwischen Niederbarnim- und Jessnerstraße.

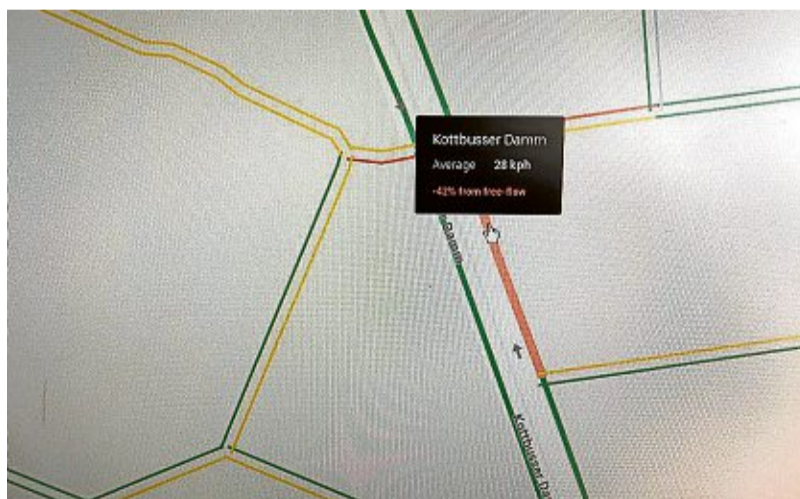
Heute gibt es dort drei Fahrspuren – wobei die rechte oft von haltenden Autos versperrt wird. Künftig soll es nach Osten nur zwei Fahrstreifen für Autos geben, die aber deutlich breiter sind als die heutigen: drei statt 2,70 Meter. Rechts davon entsteht ein Radfahrstreifen – als Ersatz für den schmalen und kurvigen Gehweg-Radweg. Die Radlspur auf der Fahrbahn fällt etwas breiter als zwei

### VERKEHRSDATEN IM NETZ

**Neues Info-Angebot:** Wie schnell geht es auf den Straßen in Berlin voran? Darüber gibt ein neues Internetangebot Auskunft. Betrieben wird Uber Movement von dem US-Technologieunternehmen Uber, das auch in Berlin Fahrten mit Taxis und Mietwagen vermittelt.

**Tempo, Tempo:** Auf [www.movement.uber.com](http://www.movement.uber.com) stehen Daten zum Durchschnittstempo bereit – in „kph“ (Kilometer pro Stunde). Sie lassen sich nach Tagen und Tageszeiten differenzieren. Grüne, gelbe und rote Markierungen zeigen, wie staugefährdet eine Straße ist.

**Immer frisch:** Die Daten werden mit Hilfe der Uber App gewonnen, die benötigt wird, um Fahrten zu buchen. Schätzungen zufolge sind in Berlin rund 3 000 Mietwagen mit Fahrer für Uber im Einsatz. Die Taxibranche kritisiert, dass die Betreiber Regeln nicht einhalten.



Das Bildschirmfoto vom neuen Datenangebot Uber Movement zeigt: Immerhin geht es auf dem Kottbusser Damm zügig voran, bis auf einen Abschnitt auf der Ostseite. STICKFORTH

Meter aus. Feste Poller und flexible Baken sollen große Teile davor bewahren, dass dort Autos halten oder parken. Für den Lieferverkehr sind Haltezonen vorgesehen, hieß es.

Das zweite Projekt betrifft den Kottbusser Damm in Kreuzberg. An den Seiten werden alle Parkplätze verschwinden – zugunsten von Radfahrstreifen links. Die Entwurfsplanung ist fertig, sagte der Stadtrat. Baustart: frühestens Sommer 2020.

Weil manch einer auf sein Auto angewiesen ist, bemühe sich der Bezirk um Alternativen, so Schmidt. Im Blickpunkt steht das Karstadt-Parkhaus am Hermannplatz, das rund

300 Parkplätze bietet, aber nicht ausgelastet ist. Noch verlangt Karstadt für einen Monat Parken 35 Euro, Eigentümer Sigma und der Bezirk seien aber gesprächsbereit, hieß es.

Umbauprojekt Nummer drei: „Auf der Südseite der Mühlenstraße in Friedrichshain, vor der East Side Gallery, reicht der Platz für Fußgänger und Radfahrer nicht aus“, berichtete der Stadtrat. Voraussichtlich im Herbst soll dort damit begonnen werden, den Gehweg zu verbreitern und einen Poller-Radweg anzulegen – zu Lasten von Parkplätzen.

Die Opposition reagierte mit Skepsis. Die Pläne für den Kottbusser Damm seien die „gelebte Fantasielosigkeit des Baustadtrates, der sein Heil ausschließlich in der Verpolle-

lung der Straßen und der Übermöblierung des öffentlichen Raumes in Kreuzberg durch Parklets sucht“, warnte Bernd Schlömer von der FDP.

Oliver Friederici (CDU) kritisierte den „Überbietungswettbewerb“ bei den Grünen. „Einer will autofeindlicher als der andere sein“, sagte der Abgeordnete. „In zwei Jahren wird in Berlin gewählt. Da ist es offenbar wichtig, jeden Tag eine neue Sau durchs Dorf zu treiben.“ Schmidt sei bemüht, den Wählern in Friedrichshain-Kreuzberg eine „gemütliche Heimstatt zu geben“ – ruhig und geschützt vor Autoverkehr. Doch die Berliner Bezirke seien nicht für sich selbst da, mahnte Friederici. Jeder von ihnen habe dazu beizutragen, dass die 3,7-Millionen-Einwohner-Stadt Berlin funktioniert. „Und dazu gehört, die Hauptverkehrsstraßen funktionsfähig zu halten, damit der Durchgangsverkehr rollen kann.“

### Mehr Autos – weniger Parkplätze

Als Durchgangsstraße werde der Kottbusser Damm weiterhin genug Kapazität haben, so Schmidt. „Faktisch gibt es dort schon heute nur einen Fahrstreifen pro Richtung, auf dem anderen wird gehalten.“ Erfahrungen aus anderen Städten zeigten, dass der Handel höhere Umsätze verbucht, nachdem Straßen radlerfreundlich gestaltet worden sind.

„Man kann nicht ignorieren, dass viele Menschen auf das Auto angewiesen sind. Auch die steigenden Pkw-Zulassungszahlen sind ein Indiz dafür, dass hier nach wie vor ein Bedarf besteht“, sagte Sandra Hass vom ADAC. Zu bedenken sei zudem, dass das Rad nicht für jedes Alter, nicht für jede Distanz und vor allem auch nicht für jede Saison das passende Verkehrsmittel ist. Der ADAC kritisierte auch, dass die Schere zwischen Parkplatzbestand und -bedarf immer weiter auseinander gehe.

Die geplanten Umbauten würden vielen Bürgern nützen und den anderen nicht schaden, entgegnete Schmidt. „Das wird nicht kritisch.“



Peter Neumann erwartet noch viele Debatten dieser Art.