

VON NINA APIN

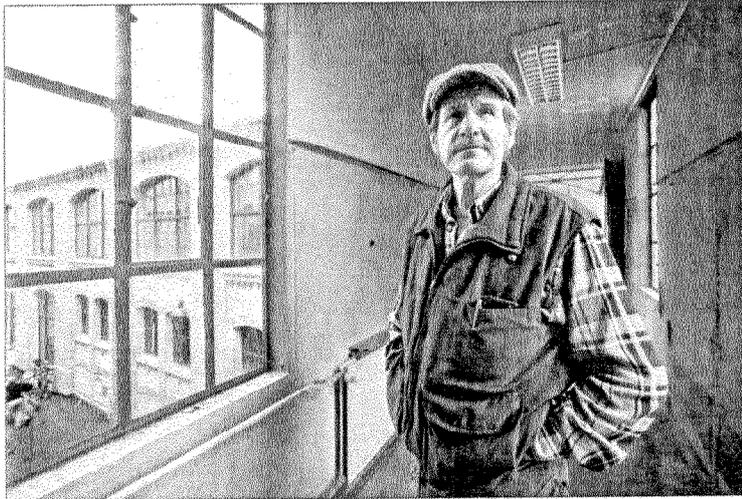
Die Wilhelminenhofstraße in Oberschöneweide ist ein lebendiges Denkmal für den Niedergang des Industriestandorts Berlin. Anfang des 20. Jahrhunderts erstreckte sich hier entlang der Spree „Elektropolis“, ein gigantisches industrielles Ballungsgebiet von Betrieben der Elektro- und Metallindustrie. Die Stockwerksfabriken, Produktionshallen, Mietshäuser und Verwaltungsbauten gehörten damals zur modernsten Architektur ihrer Zeit.

Heute sind die Betriebe abgewickelt, Industrielle und ArbeiterInnen verschwunden. Was übrig bleibt, sind muffige Miederwarengeschäfte, Erlebnisrampen, die „Schmackofatz“ heißen, und viel Leerstand. In den Rathenau-Hallen, wo einst AEG-Gründer Emil Rathenau residierte, versorgt heute eine Lidl-Filiale die Anwohner mit billigen Lebensmitteln.

Doch hinter den gelben Backsteinmauern, hinter denen früher malocht wurde, vollzieht sich eine Wandlung. Die Wilhelminenhofstraße setzt auf das, was in Berlin Zukunft hat und erfindet sich neu – als Zentrum für Kreative.

Wo früher das Kabelwerk Oberspree war, lernen heute 1.000 Studierende der Fachhochschule für Technik und Wirtschaft (FHTW) Gestaltung – bis 2010 soll die ganze Hochschule mit 6.000 Studierenden auf den neuen Campus umgezogen sein. Nebenbei, in den ehemaligen AEG-Transformatorwerken, bietet die Karl-Hofer-Gesellschaft der Universität der Künste ihren StipendiatInnen Arbeitsateliers. Auf dem 14.000 Quadratmeter großen Grundstück zur Spree hin, wo die 1924 erbauten „Reinbeckhallen“ vor sich hin rosten, soll bald ein Zentrum für Gegenwartskunst entstehen. Die „Schauhallen“ werden unter einem Dach Platz bieten für Dependance großer Museen, für Galerien und ganze Privatsammlungen. Im kommenden Jahr soll der Bau beginnen.

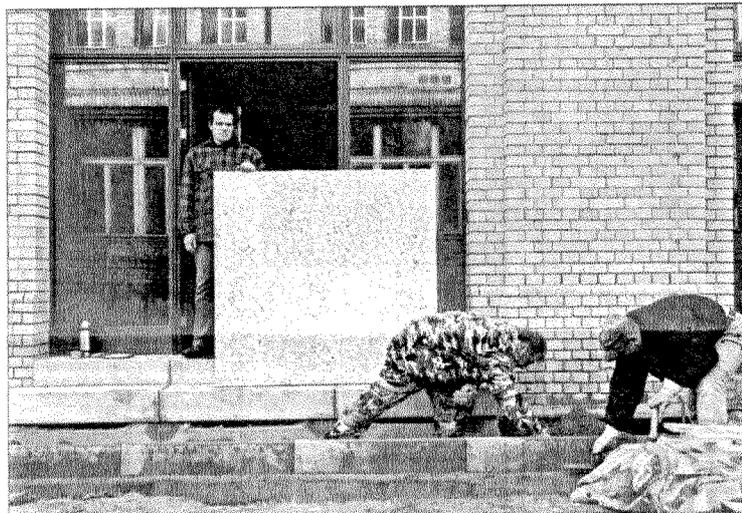
Im Haus 79 der ehemaligen Niles Werkzeugmaschinen-Fabrik, später AEG-Transformatorwerke Oberschöneweide (AEG-Tro), hat die Zukunft schon begonnen. Am Montag wird das Atelierhaus 79 eröffnet. „25 Räu-



„Wo, wenn nicht hier?“. Jürgen Draeger im zugemauerten Übergang zum Nachbargebäude FOTOS: ROLF SCHULTEN

Die Zukunft aussitzen

Der ehemalige Industriestandort Oberschöneweide soll zum Kreativzentrum werden. Im neuen Atelierhaus 79 bekommen Künstler einen Eindruck davon, was es heißt, Pioniere in der Ödnis zu sein



„Dieser Leerstand, der hat was Gewalttätiges“. Johan Jacobs beobachtet letzte Arbeiten vor seinem Atelier

me für Kulturschaffende aller Art, Modedesignerinnen, Kulturvermittlungsbüros und Künstlerinnen“, zählt Anke Schuster auf. Sie ist die Vermietungsmanagerin der gemeinnützigen Gesellschaft für Stadtentwicklung (GSE), die das Objekt verwaltet. Schuster präsentiert stolz die leeren, frisch verputzten Räume,

**Jürgen Draeger:
„Ein robuster Ort, eine harte Struktur, eine verlorene Welt“**

die sich mit Leben füllen sollen – rund die Hälfte sei bereits vermietet oder reserviert.

So gut sah es in der Wilhelminenhofstraße 83–85 nicht immer aus: Der Berliner Unternehmer Peter Barg, Geschäftsführer von „Ruhnke Optik“, wollte aus dem 1997 aufgegebenen AEG-Werk das „Kultur- und Technologiezentrum Rathenau“ machen. Die Insolvenz des Projektes benetzte 2006 die großen Pläne, das Gelände lag brach. Ein irischer Investor, die „Toruro GmbH“, kaufte schließlich das 73.000 Quadratmeter große Areal mit Spreezugang.

Vom Renditestreben der fernen Eigentümerin sei bislang nichts zu merken, sagt Schuster. Direkt am Wasser seien teure Lofts und Gewerberäume durchaus denkbar, was der Investor dort vorhabe, wisse man nicht. „Es gibt keinen Gesamtplan für das ganze Gelände“, sagt Schuster. Bei der Entwicklung des Hauses 79 zum Atelierstandort lässt die „Toruro GmbH“ Schuster und ihren Kolleginnen von der GSE jedenfalls freie Hand. Die Vermietung folgt Berliner Maßstäben: wenige große und teure Ateliers für arrivierte Künstler, daneben viele kleine mit erschwinglichen Mie-

**Johan Jacobs:
„Die Werke derer, die herkommen, werden sich verändern“**

ten für die mäßig Verdienenden. Jürgen Draeger gehört zur ersten Kategorie, er hat sich das Filetstück des Hauses gemietet: 220 Quadratmeter im ersten Stock, vier Meter Deckenhöhe, großzügiges Oberlicht. Wo früher Ingenieure über Bauplänen brüteten, kann er sich ausbreiten. Um mehr Platz zu haben, hat der 67-jährige Künstler den Lichtschacht in der Mitte des Bodens zumauern lassen. Das ist etwas blöd für die Mieter im Untergeschoss, bei denen es nun dunkler ist. Aber Draeger hat dafür versprochen, die amerikanische Küche in seinem Atelier für die Nachbarn zu öffnen.

Auch den zugemauerten Übergang zum Nachbargebäude will er wieder freilegen. Der behinderte AEG-Gründer Rathenau ließ einst die schmale Brücke im ersten Stock als Abkürzung zu seinen Ingenieuren im Hinterhaus bauen, heute ragt der zugemauerte Gang wie ein Blindrampe aus dem Atelier heraus. Draeger hat sie „Seufzerbrücke“ genannt und will Bäume darin pflanzen.

Der schnaubbärtige Künstler, der mit Schieberkappe und grobkariertem Hemd an einen Hauptmann von Köpenick in Zivil erinnert, hat gleich noch einen zweiten Raum gemietet: „für meine Bibliothek, mein Archiv und zum Pennen“. Draeger, der durch Porträts des Exbundeskanzlers Willy Brandt zu gewisser Berühmtheit gelangte, hatte seine Heimatstadt Berlin vor Jahren im Streit verlassen. 14 Jahre reiste er durch die Welt. Jetzt will er mit einem multimedialen Heimat-Projekt seinem Berlin-Gefühl nachspüren.

„Wo, wenn nicht hier?“, fragt er rhetorisch und deutet aus dem Fenster: Gegenüber die ehrwürdige Fassade der Rathenau-Hallen, auf dem Lidl-Parkplatz RentnerInnen mit Handkarren, rechts die verschlafene Hauptstraße. „Ein robuster, illusionssoser Ort, eine harte Struktur, eine verlorene Welt“, schwärmt der Künstler. Hier, hofft er, werde seine Arbeit besser gedeihen als am behäbigen Lietzensee in Charlottenburg, wo er bisher sein Atelier hatte.

Auch Johan Jacobs ist ein Oberschöneweide-Enthusiast. Obwohl der schweigsame Typ, dessen Basketball-Bilder die Max-Schmeling-Halle zieren, nicht so viele Worte darum macht, Jacobs wohnt in Karlsruhe und malt schon seit 1998 auf dem ehemaligen AEG-Gelände. Zeitweise, sagt er, war er der Einzige dort, neben dem Wachsenschutz. Aber er hielt aus. Warum? Jacobs steht ein wenig verloren in seinem nagelneuen Atelier im Untergeschoss: 53 sehr weiße Quadratmeter, 350 Euro warm, Spülbecken, Küchenzeile, Dusche und Klo.

Die Schiebetür an der Stirnseite des Raums führt nirgendwohin. Hier sollte mal das Bistro des „Kultur- und Technologiezentrum Rathenau“ rein. „Wurde ja nix draus“, sagt der Maler. Er ringt nach Worten, um seine Faszination zu erklären. „Die Gegend macht was mit einem“, sagt er zögernd. „Dieser Leerstand, der hat was Gewalttätiges.“ Er überlegt. „Inspiration für ihre Arbeit“, hilft die Vermieterin Schuster nach. Jacobs grinst: „Die Werke derer, die hier herkommen, werden sich jedenfalls verändern. Sie werden sehen.“

Bisher verändert sich vor allem die Gegend. Der „Kaisersteg“, die historische, von den Nazis gesprengte Brücke, verbindet seit diesem Jahr wieder Ober- und Niederschöneweide. Am Spreeufer betonieren Bauarbeiter Bänke und Stufen für den künftigen Stadtpark. Bald soll eine Uferpromenade an den denkmalgeschützten Industriedenkmalern entlangführen. Oberschöneweide macht sich hübsch für die Zukunft als Kreativstandort mit Naherholungswert.

Von der neuen Brücke blickt man auf die Fabrikanlagen an der Spree, die verschlafen in der Herbstsonne leuchten. „Baifour Beauty“ wirbt eine blaue Neon-schrift für einen noch immer hier produzierenden Schienensystemhersteller. Aus den Buchstaben ließe sich ein prima Slogan für die erwachte Gegend zusammensetzen: „Beauty laBor“.

warum bvg-busse nicht nur in neukölln zu pulkbildung neigen

Die hochkomplexe Wissenschaft von der Verspätung der Busse

Ein grauer Dienstagvormittag, es nieselt. Das ist schlimm genug, wird aber durch den Umstand verschärft, dass es an unserer Haltestelle kein Warthehäuschen gibt – obwohl es sich um eine sogenannte Metrolinie handelt. Gut, dass alle fünf Minuten ein langer Gelenkbus die Sonnenallee heraufgerollt kommt, um schlecht gelaunte, nieselnasse Neuköllner einzusammeln.

Das heißt: Der Bus müsste kommen. Er müsste schon längst gekommen sein. Laut Fahrplan war mit vier Minuten Wartezeit zu rechnen, einer selbst bei Regen überschaubaren Spanne. Jetzt sind acht Minuten vergangen, jetzt zehn. Die Haltestelle füllt sich mit Menschen, die in immer kürzeren Abständen mit finsterner Miene die Armbanduhr kontrollieren oder in einem nicht ungefährlichen Manöver den Hals über die Straßenkante hinaus verrecken. Fünfzehn Minuten. Selbstverständlich regnet es weiter. Da, endlich: Ein Bus taucht auf. Nein: zwei Drei! Drei sonnengebläute BVG-Busse kriechen im Komma heran. Wir nuck-

Unbekannt ist das Phänomen ja nicht und keineswegs auf Neukölln beschränkt. Steckt ein archaischer Herdentrieb von Busfahrern dahinter? Fühlen sie sich im Verband sicherer? Und wie schaffen sie es eigentlich, nach nur zehn Stationen – so viele trennen unsere Haltestelle vom Startpunkt der Linie – derartig verspätet zu sein?

Wir haben schließlich bei der BVG nachgefragt. Und siehe da: Das Konvoifahren ist ein altes bekanntes Problem, auch wenn es bei den Strategien des Verkehrsunternehmens anders heißt: „Pulkbildung“. Wie es zu ihr kommt und warum die Fahrer ihr machtlos gegenüberstehen, hat uns BVG-Sprecherin Petra Reetz erklärt. „Pulkbildung“, sagt sie, entsteht nur „auf stark ausgelasteten Buslinien mit dichtem Takt“. Wir versuchen das Prinzip mal in unseren eigenen Worten wiederzugeben.

Es beginnt meistens ganz harmlos, mit einer klitzekleinen Verspätung irgendwo auf der Strecke. Vielleicht ein Fahrgast, der sich vor dem Kauf seines Ti-

muss, wo die Fahrbahn ohnehin am engsten ist.

Noch handelt es sich nur um eine Verspätung von ein, zwei Minuten: ein Verzug im Larvenstadium sozusagen. Aber der beginnt jetzt auf unheimliche Weise zu wachsen: Weil der Abstand zum vorausfahrenden Bus größer geworden ist, warten mehr

Es beginnt mit einer klitzekleinen Verspätung im Larvenstadium, die dann auf unheimliche Weise immer weiter wächst

fahrgäste an den Haltestellen. Der Bus wird immer voller, das Ein- und Aussteigen dauert immer länger. Der nachfolgende Fahrer findet dagegen paradisi-sch leere Haltestellen vor und rückt beharrlich auf – bis er den Problemus eingeholt hat.

„Ist dieser Punkt erst erreicht, gibt es keine Lösung mehr“, erklärt Frau Reetz. Entweder fährt der Bus Nummer zwei (drei, vier usw.) fast leer hinterher – oder er überholt. Damit ist das Problem

der aber Bus Nummer zwei – jetzt eins – nicht, weil mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit jemand an dieser Haltestelle aussteigen möchte. „Und schon kleben“ die Busse aneinander“, sagt Petra Reetz.

Da sind wir platt: Offenbar trifft die Fahrer tatsächlich keine Schuld. Schuld ist – mal wieder – das System. Denn verhindern lässt sich das verhängnisvolle Aufschaukeln von Verspätungen nach Angaben der BVG-Sprecherin nur, wenn die Busse ihren Takt exakt einhalten können. „Und dazu bräuchten wir eine eigene, unabhängige Trasse für die Busse oder zumindest eine Strecke mit weniger Behinderungen.“ Dass das an der Sonnenallee und anderswo nicht der Fall ist, fällt in die Verantwortung der bezirklichen und überbezirklichen Verkehrsplaner.

Wenn es also irgendwann mal wieder länger dauert an der Haltestelle, meditieren wir eben ein wenig über das komplexe Verhalten von Verkehrsströmen und die Aporie der Fahrpläneinhalten unter inhärenten Ver-



ambulante dienste e.V.

Wir nehmen Abschied von unserem langjährigen Vorstandsmitglied

Markus Freudenberg
geboren 16.11.1956 gestorben 31.10.2007

Seit 1993 war er Mitglied des Vorstands von ambulante dienste e.V. und unterstützte unseren Verein in all diesen Jahren bis zu seinem Tod. Colbat auf unheimliche Weise... erntete Markus Freudenberg.