

Nachbarschaftliche Gruppe Fraenkelufer
c/o Cora Jacoby-
Fraenkelufer 32
10999 Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
und Umwelt
IV C, Städtebauförderung Stadterneuerung
Referatsleiterin Frau Berning
Württembergische Straße 6
10707 Berlin

Berlin, den 25. Mai 2015

Antrag auf Aufnahme in das Programm städtebaulicher Denkmalschutz für das Fördergebiet Urbanstraße Fraenkelufer vom 16.11.2014 (Datum der Antragsänderung)

Sehr geehrte Frau Berning,
sehr geehrte Damen und Herren,

das Fraenkelufer, ein Vorzeigeprojekt der Internationalen Bauausstellung 1987 beliebt bei Anwohnern¹ und Berlinern und Touristen zur Erholung und zum Flanieren, soll nach dem Willen des Bauamtes des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg grundlegend mit Fördergeldern aus dem Bereich Denkmalschutz umgebaut werden (siehe o.g. Antrag). Wir, die **Nachbarschaftliche Gruppe Fraenkelufer** (im Folgenden **NGF**) wenden uns an Sie als zuständige Referatsleiterin der bewilligenden und aufsichtsführenden Behörde, um Sie über die aus unserer Sicht teilweise fachlich falschen bzw. tendenziös dargestellten Sachverhalte in diesem Projektantrag zu informieren. Wir werden im Folgenden Gründe anführen, die nach unserem Dafürhalten eine Ablehnung des Antrages rechtfertigen bzw. notwendig machen.

Zu unserem Hintergrund: Unsere NGF setzt sich vorwiegend aus Anwohnern zusammen mit einer hohen Identifikation für dieses innerstädtische Wohn- und Naherholungsgebiet. Anlass für unser Engagement war und ist, dass der Bezirk offenbar auf Biegen und Brechen sein Umbauvorhaben über die Köpfe der Anwohner und Gewerbetreibenden/Freiberufler durchsetzen will, dabei das historische Erbe (Lenné) und die im Rahmen der IBA auch mit den Anwohnern abgestimmte Konzeption mutwillig zerstört und die Bürgerbeteiligung nicht als solche wirklich zu bezeichnen ist. Deshalb haben sich in kurzer Zeit 305 Anwohner gegen den vom Bezirksamt geplanten Umbau ausgesprochen.

¹ Wegen der Lesbarkeit wählen wir die männliche Form, natürlich ist auch immer die weibliche gemeint.

Uns liegt das o.g. Datenblatt über die Antragstellung vor. Aus unserer Sicht werden dort diverse Sachverhalten unrichtig dargestellt, andere weggelassen. Darüber möchten wir Sie als obere Planungs- und Genehmigungsbehörde in Kenntnis setzen, mit der Bitte um vertiefte Prüfung. Selbstverständlich kann der Bezirk sein Planungs- und Gestaltungsrecht wahrnehmen. Wenn jedoch die Planung und Beantragung von Fördergeldern auf fachlich fragwürdigen Grundlagen und teilweise unrichtigen Begründungen beruhen, dann sehen wir Sie in der Pflicht, den gestellten Antrag abzulehnen und die unnötige Ausgabe von Steuergeldern zu vermeiden.

Der Einfachheit halber legen wir unsere Argumente anhand des Punktekatalogs des Antrages (Datenblatt) dar. Ausführliche Stellungnahmen wie zu den Themen Brandschutz, Kapazitätsbegründung usw. finden Sie in den Anhängen.

Zu Punkt 8 Gegenwärtige Nutzung

Zitat im Antrag „Darüber hinaus haben die uferbegleitenden Promenaden eine wichtige Transitfunktion. Als grüne Wegeverbindungen führen sie von Charlottenburg über Tiergarten und Kreuzberg bis nach Treptow.“

Unsere Sicht:

Diese Formulierung ist von uns nicht nachvollziehbar. Aus unserer Sicht soll mit der „Transitfunktion“ eine überörtliche Bedeutung suggeriert werden, die im realen Verkehrsgeschehen keine Rolle spielt.

Unverständlich ist für uns, dass hier von den Uferpromenaden am Landwehrkanal als Transitstrecke gesprochen wird. Zunächst besteht diese sog. Ost-West-Verkehrsverbindung aus einem Mix von Straßen mit völlig unterschiedlichem Charakter; von vierspurigen Straßen mit Busspur (Schöneberger Ufer, Hallesches Ufer) bis zu verkehrsberuhigten Zonen. Die Uferpromenade als „grüne Wegeverbindung“ endet für Fahrradfahrer, für Fußgänger erst recht, spätestens von Kreuzberg kommend, am Halleschen Ufer. Uns (auch wir sind Rad-, Autofahrer und Fußgänger) ist nicht bekannt, dass eine große Anzahl an Fußgängern und Radfahrern die einerseits verwinkelten und andererseits sehr stark mit Verkehr belasteten Straßen als Transitstrecke quer durch die Stadt benutzen. Diejenigen, die schnell sein wollen, fahren z. B. über die Skalitzer Straße und diejenigen, die ruhig gehen oder fahren wollen, benutzen einfach nicht die vierspurigen Straßen. Zur Erinnerung: Das Fraenkelufer selbst ist Teil einer verkehrsberuhigten Zone. Straße und beide Gehwege können von Fußgängern wie von Radfahrern benutzt werden. Von den Uferpromenaden als Transitstrecke durch die Stadt zu sprechen ist daher verfälschend und entspricht nicht der Realität.

Zu Punkt 10 Bestehende Mängel

Zitat im Antrag: Es wird behauptet, dass die „Rad- und Fußwegfunktion insbesondere in den schmalen Uferbereichen wie am Fraenkelufer häufig zu Nutzungskonflikten und Übernutzungserscheinungen führt. ...Die innerhalb der Wegeflächen stehenden Bäume verschärfen die Konfliktsituation zwischen Fußgängern und Radfahrern.“ Als weiterer Punkt werden die „fehlende (n) Sitzmöglichkeiten für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen“ genannt.

Unsere Sicht:

- Die derzeitige Wegesituation führt gerade dazu, dass Nutzungskonflikte sehr gering sind. Die Bäume und die nicht asphaltierten Wege bewirken, dass die Geschwindigkeit der Radfahrer gering ist und jeder – auch aus eigenem Interesse – Rücksicht nehmen muss. Aus den letzten 26 Jahren ist uns kein Unfall zwischen Fußgängern und Radfahrern bekannt. Im Übrigen: Radfahrer, die nicht mit Fußgängern auf derselben Verkehrsfläche fahren wollen, -können heute ganz einfach – ohne Nutzungskonflikt mit Fußgängern – auf der gepflasterten Straße fahren. Sie tun es auch. Der Bau eines Radschnellweges direkt neben dem Fußgängerbereich würde dagegen zu einer deutlich höheren Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Fußgängern und Radfahrern führen, da eine gut ausgebaute Strecke auch zum schnell Fahren einlädt (unabhängig davon, dass es sich nach wie vor rechtlich um einen verkehrsberuhigten Bereich handelt. Man stelle sich vor; einerseits schnell fahrende Radfahrer, (mit tendenziell steigenden Geschwindigkeiten durch E-Bikes (25 – 45 km/h) neben andererseits Familien mit Kindern. Wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass dies die Konflikte und Unfallgefahren deutlich erhöhen würde. Also ein zentrales Argument gegen den teuren Umbau.
- Es ist aus unserer Sicht kein Wunder, wenn nach vielen Jahren der Nicht-Pflege dieses Uferbereichs Abnutzungserscheinungen vorhanden sind. Warum können diese nicht im Wege von normalen Sanierungs- und Pflegemaßnahmen im Rahmen der vorhandenen Raumstruktur behoben werden? Also kein Argument für den teuren Umbau.
- Hält man es auf der relativ kurzen Strecke entlang des Fraenkelufers für notwendig, Sitzgelegenheiten für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen aufzustellen, so wäre dies – ohne den Geh- und Fahrfluss zu beeinträchtigen - ohne Probleme z. B. im Bereich der heute vorhandenen Ausbuchtungen möglich. Also kein Argument für den teuren Umbau. (Inwieweit diese Sitzmöbel wirklich von mobilitätsbeeinträchtigten Menschen genutzt würden oder vielmehr zur erweiterten nächtlichen Nutzung wie an der Admiralbrücke einladen, sei an dieser Stelle dahingestellt.)
- Es wird nirgendwo nachvollziehbar begründet, z.B. durch eine Verkehrsmessung oder Potenzialabschätzung, warum ein Kapazitätsausbau notwendig sein soll. Die vorhandene Struktur der Verkehrsfläche deckt den Bedarf vollständig ab. Das Fraenkelufer ist nach unserem Kenntnisstand in keinem Radverkehrskonzept der Stadt Berlin oder des Bezirks eingebunden. Dementsprechend würde der geplante Radweg in derselben Verkehrsstruktur enden wie bisher.

Zu Punkt 11 Städtebauliche Ziele

Im Antrag genannt werden als städtebauliche Ziele

- *Aufwertung eines bedeutenden Grün- und Erholungsraums.*
- *Entschärfung der Nutzungskonflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern.*

Unsere Sicht

Die genannten Ziele „Aufwertung“ und „Entschärfung von Nutzungskonflikten“ wären aus unserer Sicht an sich positiv. Aber wir haben folgende Einwände:

- Es ist aus unserer Sicht nicht ersichtlich, worin die behauptete Aufwertung des Grün- und Erholungsraumes bestehen soll. Im Gegenteil: Nach unserer Einschätzung führt die Umsetzung der Planung zu einer Entwertung dieses bedeutenden Grün- und Erholungsraumes, der bis jetzt mit seinem Charme und mit seiner Einladung zur Entschleunigung punktet.
- Nutzungskonflikte sind durch die vorhandene Struktur nicht wirklich vorhanden. Falls nennenswerte Nutzungskonflikte vorhanden wären, würden sie mit den geplanten Maßnahmen gerade nicht entschärft (siehe die Argumentation zu Punkt 10), sondern ein Nutzungskonflikt würde geradezu provoziert.

Zu Punkt 12 Art der Maßnahme , Maßnahmebeschreibung

Genannt werden im Antrag folgende vier Maßnahmen:

Antrag: *Erneuerung und Neuanlage von Wegeflächen*

Unsere Sicht:

- Die Ersetzung des jetzigen Belages durch eine Steinpromenade, die Anlage des Radschnellweges wie auch die Wegnahme der Büsche bei der Kurve des Fraenkelufers zerstören den bisherigen ruhigen und freundlichen Charakter und Charme dieses innerstädtischen Naherholungsgebietes.
- Die Schäden sind weniger ein Ergebnis der Übernutzung, denn auf die mangelnde Pflege bzw. Instandhaltung seit ca. 20 Jahren zurückzuführen.
- Durch die beabsichtigte „Plaza“ am Ufer des Landwehrkanals steht zu befürchten, dass eine Erweiterung des nächtlichen Szenetreffs an der Admiralbrücke (ein „Muss“ laut nahezu jedem internationalem Reiseführer) provoziert bzw. billigend in Kauf genommen wird. Ein Mediationsverfahren wie auch tägliche regelmäßige Polizeieinsätze haben zwar die Situation entschärft. Durch den beabsichtigten Umbau besteht die Gefahr von zusätzlichen Konflikten zwischen Anwohnern und Besuchern, zusätzlichen Polizeieinsätzen und damit weiteren Kosten für den Steuerzahler.
- Eine geplante Rampe (an der „Schnecke“), begründet mit einem Bedarf für Rollstuhlfahrer, erweist sich in der Planung als überdimensioniert und zu steil ausgelegt. Es steht zu erwarten, dass diese Rampe weniger Rollstuhlfahrern und mobilitätseingeschränkten Menschen zugute kommt, sondern dazu führt, dass Fahrradfahrer diese Möglichkeit mit Schwung nutzen. Rollstuhlfahrer würden vermutlich gefährdet bzw. eher abgeschreckt und die für Fußgänger vorbehaltenen Wegemöglichkeiten direkt am Ufer würden durch die Reifen der Fahrräder zerstört. Eine Tendenz, die man jetzt schon beobachten kann.

Antrag: *teilweise Reduzierung der Fahrbahn zur Reduzierung der Durchfahrgeschwindigkeit*

Unsere Sicht:

- Dieses Argument ist absolut befremdlich. Das Fraenkelufer ist eine verkehrsberuhigte Zone (umgangssprachlich Spielstraße) in der gemäß Bundesstraßenverkehrsordnung für den motorisierten Verkehr höchstens eine Schrittgeschwindigkeit von 7 km/h erlaubt ist (für den Radverkehr gilt Schrittgeschwindigkeit). Fahrbahnverengungen mit einem

geschwindigkeitsreduzierenden Effekt sind im heutigen Wegesystem bereits vorhanden.

Antrag: *Neuordnung der Stellplätze*

Unsere Sicht

- Die geplante Umstellung von Querparkplätzen auf Längsparkplätze ergibt eine durchgehende Autoreihe. „Demgegenüber verfügt der Bestand über eine sehr differenzierte Raumgliederung, bei der über mehr als die Hälfte der Maßnahmenlänge, nämlich 131 m, das originale Raumprofil von Peter Josef Lenné für jeden erfahrbar ist. Dies hat im Jahr 1987 zur Anlage der PKW-Inseln geführt.“ (Zitat Anlage 1: Schreiben der Architekten Baller an Frau Wolter, Amtsleiterin Bau- und Wohnungsaufsicht, vom 23.04.15)

- Die Anzahl der sowieso im Verhältnis zur Anwohnerdichte gering vorhandenen Autostellplätze würde nur dann nicht reduziert, wenn, wie in der Planung dargelegt und den Bürgern zugesagt, an den Einfahrten auf Häuserseite neue Parkplätze entstehen würden. Dies ist nach Auskunft und Recherche verschiedener Architekten feuerpolizeilich nicht zulässig; (siehe hierzu z. B. Anlage 1, Schreiben der Architekten Baller vom 23.04.2015 an Frau Wolter), „**Eine feuerpolizeilich nicht zulässige Planung darf nicht Grundlage einer staatlichen Fördermaßnahme sein.**

Da man davon ausgehen sollte, dass die zuständigen bezirklichen Behörden wie auch das beauftragte Planungsbüro Hanke die Rechtslage kennen, fällt es schwer, sich des Verdachts zu erwehren, dass hier eine Fehlplanung bewusst in Kauf genommen wird und der Bürger hinterher damit konfrontiert werden könnte, dass leider keine Ersatzparkplätze aufgrund der Rechtslage geschaffen werden können. Wenn dies zutrifft, muss von einer Täuschungsabsicht ausgegangen werden. Den Bürgern gegenüber ist zugesichert worden, dass keiner der 44 Stellplätze wegfällt. (siehe Anlage 2: Ausführungen zum Brandschutz)

Antrag: *Sanierung der historischen Geländer*

Unsere Sicht

- Ob eine Sanierung des Geländers aus Denkmalschutzgründen unverzichtbar ist, wird von uns nicht bewertet. Gegen eine Sanierung des historischen Geländers spricht unsers Erachtens an sich nichts. Dies ist jedoch vollständig unabhängig vom geplanten Umbau des Fraenkelufers zu betrachten. Für einen solchen Zusammenhang gibt es keine sachlogische Begründung. Auch ein finanzieller Zusammenhang („nur große Maßnahme möglich“) ist soweit uns bekannt nicht vorhanden, da sich seit 2014 die Bedingungen zur Bereitstellung von Fördermitteln für Maßnahmen im Rahmen des Denkmalschutzes geändert haben und somit nicht nur zur Umgestaltung, sondern nun auch Maßnahmen zur Erhaltung² möglich sind.

Zu Punkt 13 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung I: Alternativen?

- 2 Programmleitfaden Berlin Städtebauförderung vom März 2015, 6.1 Förderfähige Maßnahmen u.a.; die **Sicherung**, Modernisierung und **Instandsetzung** oder der Aus- und Umbau... oder sonstiger baulicher Anlagen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung
- die **Erhaltung** und Umgestaltung von Straßen- und Platzräumen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung.

in Verbindung mit

Zu Punkt 14 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung II : Bewertung der Alternativen bzw, der relevanten Lösungsmöglichkeiten zur Erreichung der Ziele

Antrag: *Es bestehen keine Alternativen*

Unsere Sicht

- Der Antragsteller stellt seinen großen Umbau als alternativlos dar. Aus unserer Sicht ist das Fraenkelufer in seiner jetzigen Gestalt zu erhalten und zu pflegen. Diese städtebaulich sinnvolle und erwartbar kostengünstigere Alternative wurde von vornherein ausgeschlossen. Die Äußerungen von Baustadtrat Panhoff bei der Bürgerversammlung am 15.01.2014 auf Einwände von Bürgern, „ ich finde unsere Planung gut“, „ich werde dran festhalten“ u. ä. sprechen nicht für ein wirkliches Interesse des Stadtrates, Bürgerbeteiligung ernst zu nehmen. Das Bezirksamt behauptet nur, dass es keine Alternativen, belegt dies aber nirgendwo. Kostengünstigere Alternativplanungen wurden offensichtlich nicht geprüft. Dies ist ein zentrales Versäumnis des antragstellenden Bezirks.
- Wir haben erhebliche Zweifel, ob die von der Verwaltung behaupteten Kapazitäten der Neuplanung am Fraenkelufer gemessen am Bestand überhaupt stichhaltig sind und einen Neuausbau der Uferstraße rechtfertigen. Es liegen keinerlei uns bekannte diesbezügliche Untersuchungen vor. Das Architekturbüro Baller kommt in seinem für uns angefertigten Gutachten vom 15.05.2015 (siehe Anlage 3) zu dem Ergebnis, dass ein Bedarf für den Umbau aus Kapazitätsgründen nicht abgeleitet werden kann.

Zu Punkt 16 Stand der Vorbereitungen:

abgeschlossenes konkurrierendes Entwurfsverfahren zur Auswahl des zu beauftragten Planungsbüro,

umfassende Bürgerbeteiligung (s.u.)

Unsere Sicht:

Eine Bürgerbeteiligung hat weder in ausreichendem Maße noch in der in Berlin vorgesehenen Qualität stattgefunden.

- Die Einladungen zu Veranstaltungen erfolgten ausgesprochen kurzfristig und wurden an den Haustüren außenseitig angeheftet, so dass nicht sichergestellt wurde, dass die Einladung die Anwohner wirklich erreichte. Unseres Wissens gab es auch keine gesonderte Einladung für dort tätige Freiberufler und Selbstständige.
- In den Aushängen zu den genannten Informationsveranstaltungen war für die Anwohner nicht automatisch erkenntlich, dass Veranstaltungen zum Böcklerpark auch das Fraenkelufer betrafen.
- Allein das formale Herangehen spricht nicht für eine umfassende Bürgerbeteiligung. Das ist jedoch nichts gegen die Erfahrungen, die teilnehmende Anwohner in den Prozessen gemacht haben.
- Offene Planungswerkstatt (18.11.2013) Hier wurden drei Vorschläge von den Beteiligten erarbeitet. Der Vorschlag, in dem Beteiligte sich für den Erhalt in der jetzigen Gestalt aussprachen und nur von Instandsetzungen ausging, fiel

unter den Tisch. Im Protokoll wurde dieses Ergebnis „als ergebnislos“ bezeichnet. Von da an wurde nur noch von zwei Vorschlägen gesprochen.

Bürgerinformationsveranstaltung 05.06.2014, (Beguinenhof) wurde unter den Anwesenden ein auch auf Nachfrage erklärtes Stimmungsbild zum Umbau des Fraenkelufers erhoben. Das Ergebnis des Stimmungsbildes war mit 9:10 (für den Hankeplan) denkbar knapp. Dieses Stimmungsbild wurde seitens des Baustadtrates als Zustimmung interpretiert und zur Grundlage weiteren Handelns erklärt.

Solche Vorkommnisse unter umfassende Bürgerbeteiligung einzuordnen, stellt die Ernsthaftigkeit einer gewünschten Beteiligung in Frage und degradiert bürgerschaftliches Engagement zum Alibi

- s. Punkt 18.

Zu Punkt 18 Geplante Beteiligungsverfahren

Im Antrag; - *Bisher wurden drei Bürgerinformationsveranstaltungen (13.03.2013, 20.08.2013, 05.06.2014) sowie eine offene Planungswerkstatt (18.11.2013) durchgeführt.*

Unsere Sicht (s. Punkt 16)

- Allein schon die Sprachwahl legt nahe, dass es sich nicht um eine wirkliche Bürgerbeteiligung gehandelt hat, noch dass sie angestrebt war. Wie sonst lässt sich erklären, dass von einer „umfassenden Bürgerbeteiligung“ gesprochen aber **Bürgerinformationsveranstaltungen** angesetzt wurden.
-
- Den Wert der Protokolle der o.g. Veranstaltungen stellen wir in Frage, da diese ausschließlich vom Baustadtrat Herrn Panhoff gesehen und bestätigt wurden, nicht aber, wie früher auch, von teilnehmenden Bürgern.
- Sogar die wenigen im Protokoll festgehaltenen Vereinbarungen scheinen für das BA keine Verbindlichkeit zu haben. Im Rahmen einer Anfrage zum Thema Bürgerbeteiligung und Transparenz in der BVV am 25.2.2015 sagte der Baustadtrat Herr Panhoff, es sei nicht sinnvoll, sich an -- protokollierte -- Vereinbarungen zu halten, denn dies stehe „**einem offenen Prozess im Wege.**“ - Nebenbei, mit dieser unserer Ansicht nach inkonsistenten Rechts- oder Verfahrensauffassung (mal sind Vereinbarungen verbindlich, mal offen) würde auch das zur Abstimmung umgedeutete Stimmungsbild wertlos sein müssen.

Diese Art des Umgangs mit engagierten, politisch bewussten Bürgern diskreditiert die 12 Grundsätze der Stadterneuerung, die u.a. aufgrund von Erfahrungen in Kreuzberg aufgestellt wurden, noch dürfte es den Grundsätzen und Kriterien entsprechen, die für die Vergabe von Mitteln im Rahmen von Stadterneuerung eingehalten werden sollen. Sie können sicherlich nachvollziehen, dass wir vor diesem Hintergrund bestreiten, dass von einer *umfassenden Bürgerbeteiligung* gesprochen werden kann. Aus unserer Sicht ist die Ausbaumaßnahme (Radschnellweg, Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit, ...) aufgrund der vorhandenen Kapazitäten nicht notwendig. Noch einmal muss betont werden, dass eine entsprechende Bedarfsprüfung nicht vorgenommen wurde. Die Planung selbst weist erhebliche fachliche Mängel in

planerischer Hinsicht auf: Nichteinhaltung der Brandschutzvorschriften, zugesagte Erhaltung der Stellplätze ist nicht gesichert, Schaffung eines Konfliktpotenzials zwischen Fußgängern und Radfahrern durch hohe Geschwindigkeitsdifferenzen mit der Folge von Unfallgefahren; weiteres Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern und mobilitätseingeschränkten Menschen mit Unfallgefahren; Erzeugung von weiterem Konfliktpotenzial durch eine Plaza mit hoher Wahrscheinlichkeit nächtliches Szenepublikum anziehen wird. Die Planung zerstört ferner wesentliche gestalterische Elemente von Lenné, die im Rahmen der IBA-Planung extra unter Einbeziehung der Anwohner herausgearbeitet worden sind. Das für diese Maßnahme vorgeschriebene Bürgerbeteiligungsverfahren wurde unzureichend, fachlich nicht sauber und manipulativ absolviert.

Wir hoffen Ihnen unsere Standpunkte und Argumente ausreichend dargelegt zu haben und hoffen sehr, dass Sie sich unserer Argumentation anschließen können. Falls Sie Rückfragen haben, stehen wir Ihnen selbstverständlich, auch in einem persönlichen Gespräch, zur Verfügung. Wir bitten um eine baldige Information über den weiteren Fortgang des Verfahrens.

Mit freundlichen Grüßen

Brigitte Scheidt

Cora Jacoby

Anlage 1: Schreiben der Architekten Baller an Frau Wolter, Stadtentwicklungsamt, vom 23.04.15

Anlage 2: Brandschutznachweis nach § 67 Abs. 1 BauO Berlin für die Gebäude Fraenkelufer 26 - 55 von Herrn Prof. Hinrich Baller vom 6.04.2015

Anlage 3: Gutachten zur Kapazität am Fraenkelufer in Kreuzberg zwischen Admiralbrücke und Urbanhafen von Herrn Prof. Hinrich Baller vom 15.05.2015

Dieses Schreiben geht zur Kenntnisnahme auch an folgende Mitglieder des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt:

- Herrn Dr. Manuel Heide, Vorsitzender
- Frau Katrin Lompscher, stellvertretende Vorsitzende
- Frau Irene Köhne, Schriftführerin
- Frau Marion Platta, stellvertretende Schriftführerin
- Sprecherinnen und Sprecher für Stadtentwicklung der Parteien: Frau Ellen Haußdörfer, Herr Stefan Evers, Frau Antje Kapek und Herr Wolfram Prieß.