



2007/22 Inland

<https://www.jungle.world/artikel/2007/22/aus-liebe-zum-automobil>

Aus Liebe zum Automobil

Von **Elke Wittich**

Das Zuhause ist da, wo das Auto steht. In Kreuzberg werden Luxuswohnungen gebaut mit Extrazimmer und Aufzug fürs Vehikel. von elke wittich

Selbst für Kreuzberger Verhältnisse ist die Straße ausgesprochen unmondän: Das Kleingewerbe besteht zum größten Teil aus Internetcafés, Zeitungsläden und Imbissbuden, die Häuser sind nicht chic gealtert, sondern unspektakulär vergammelt. Mitten in der Reichenberger Straße vollzieht sich allerdings derzeit auf einer recht unauffällig aussehenden Baustelle eine Veränderung, die, wenn es nach dem Willen der Macher geht, das Wohnen in den Metropolen für alle Zeiten verändern wird.

An der Ecke zur Liegnitzer Straße entstehen elf so genannte Carlofts, großzügig geschnittene Luxuswohnungen mit integriertem Autoparkplatz. Mit einem Spezialaufzug können die Bewohner mitsamt ihren Fahrzeugen von der Straße bis zur Wohnungstür gelangen. Die Erfinder des international lizenzrechtlich geschützten Prinzips sehen ihre Erfindung als Patentlösung für die Bewohner der unter chronischem Parkplatzmangel leidenden Innenstädte dieser Welt.

Auf der Homepage des Unternehmens kann der zahlungskräftige Citoyen seine neue Wohnung individuell zusammenstellen und zwischen verschiedenen Apartmentgrößen mit 45 oder 62 Quadratmeter großen Etagengärten und Sonderausstattungen wie Kamin und »Wellness-Oase« wählen.

Mindestens 450 000 Euro kostet ein Carloft. »Mich persönlich hat die Idee gleich begeistert, im Hinblick auf den Komfort, und vielleicht auch ein bisschen die Dekadenz«, sagt Christoph Berger, Leiter der Berliner Niederlassung der Firma Porr Solutions. Porr Solutions, Projektentwicklungs- und Tochterfirma des zweitgrößten österreichischen Bauunternehmens Porr, ist im Auftrag der Carloft GmbH seit dem Jahr 2005 mit dem Kreuzberger Bauprojekt beschäftigt. Ihn erinnere das Konzept an »übereinander gestapelte Einfamilienhäuser mitten in der Stadt«, schwärmt der Berliner Diplomkaufmann.

In seinem Unternehmen sei man von der Idee einfach rundum überzeugt, sagt Christoph Berger, und das zeige sich eben auch an Kleinigkeiten wie der im Vertrag enthaltenen Mobilitätsgarantie, die den Carloft-Bewohnern Taxi- oder Mietwagenkosten erstatte, falls der Autoaufzug einmal nicht funktioniere. Eine Mobilitätsgarantie, deren Versicherungsprämien der Homepage zufolge (»Gemäß Wirtschaftsplan beträgt das Hausgeld 2,30 Euro/qm, Doorman sowie Mobilitätsgarantie sind bereits berücksichtigt.«) nicht von der Carloft GmbH bezahlt,

sondern auf die Mieter oder Eigentümer umgelegt und damit von ihnen selbst getragen wird, ist allerdings nicht wirklich seriös. Das sieht auch Berger so, dem diese Passage bislang unbekannt war.

Die Kunden scheint das nicht zu stören. »Von elf Einheiten sind schon sechs verkauft«, freut sich Berger und beschreibt seine Kundschaft als »kreativ, ein bisschen ausgeflippt und in fast jedem Fall mit einer besonderen Affinität zum Automobil ausgestattet«.

Und vielleicht auch ein bisschen unfähig, eine Straßenkarte zu lesen? Schließlich liegt das Objekt, das mit den Worten »Wohnen am Kanal« angepriesen wird, mitnichten am Landwehrkanal, sondern gut 500 Meter davon entfernt in einer Querstraße. Mit anderen Worten: »Die Lagebeschreibung auf der Homepage ist irreführend, nicht wahr?« Berger lässt sich nicht aus der Ruhe bringen: »Da haben Sie, so gesehen, Recht«, sagt er, man müsse aber »den Gesamtzusammenhang sehen«. Das Grundstück, auf dem die Autolofts entstünden, fange nämlich am Kanal an und reiche bis zur Reichenberger Straße. Insofern bilde es mit den ebenfalls von Porr Solutions erstellten Paul-Lincke-Höfen am Kanal eine Einheit, »und ein bisschen werbliche Freiheit muss dabei sein«.

Zur »werblichen Freiheit« mag auch gehören, dass die Notwendigkeit von Carlofts ausgerechnet in einer abgelegenen Straße demonstriert wird, in der es genug Parkplätze gibt. Der Aufzug an sich wurde schließlich schon lange vor dem Carloft-Prinzip erfunden, streng genommen können schwere Bierkästen in die Wohnung transportiert werden, auch ohne das Auto gleich mitzunehmen. Das legt den Verdacht nahe, dass für die Klientel die Sicherheit doch wichtiger ist als die Bequemlichkeit.

Über den Sicherheitsaspekt mag Berger nicht so gern reden, obwohl es auf der Carloft-Homepage ausdrücklich heißt: »Bedrohliche Situationen in dunklen Seitenstraßen, schlecht beleuchtete Tiefgaragen, Angst vor Übergriffen sind für Sie Vergangenheit. Gefährdete Personen kommen direkt und ohne auszusteigen in ihr Loft.« Sollten Menschen, die vor ihrer Umgebung anscheinend so große Angst haben, dass sie nicht einmal die paar Meter zwischen einem der öffentlichen Parkplätze auf der Reichenberger Straße und der eigenen Haustür zurücklegen wollen, sich nicht einfach den ganzen Stress sparen und woanders hinziehen?

»Es ist ja nicht allein das Parken, wir wollen urban sein«, erklärt Berger, die Carloft-Klientel habe sich bewusst für den Wohnort Kreuzberg entschieden. »Sie möchte hier eben nicht nur wohnen, sondern auch ausgehen und das Flair des Kiezes genießen.« Aber dann schnell wieder zurück ins Loft. Berger glaubt nicht, dass die Carlofts wegen des zur Schau gestellten Luxus besonders bedroht sein könnten. Der gebürtige Berliner schluckt, außer am 1. Mai gebe es in Kreuzberg ja eigentlich keine Krawalle mehr, so dass das Thema in Gesprächen eigentlich nie eine Rolle gespielt habe, sagt er schließlich. Aber ein erhöhtes Sicherheitsrisiko sehe er eigentlich nicht, auch wenn er sehr wohl mitbekommen habe, »dass im Moment jeden zweiten Abend irgendwelche Autos abgefackelt werden«.

Arbeitet das Unternehmen Carloft denn nicht durch die Standortwahl wesentlich daran mit, die Struktur des Bezirks zu verändern und alteingesessene Bewohner durch steigende Mieten zu vertreiben? »Vertreiben würde ich nicht sagen«, antwortet Berger, der selbst in Neukölln zur Schule gegangen ist. »Ich habe das multikulturelle Kreuzberg immer so verstanden, dass dort Platz für jeden ist, und da finde ich nicht, dass man unseren Kundenkreis ausschließen darf. Keine andere Bevölkerungsgruppe wird dort hinterfragt, nur die, die über höhere Mittel als 60

Prozent der anderen Bewohner verfügen? Das kann es doch nicht sein.«

Stadtteile seien zudem immer im Wandel, fügt Berger hinzu. »Und ehrlicherweise muss ich sagen, dass ich natürlich nicht ausschließen kann, dass es in Kreuzberg zu einer Verdrängung kommen wird, aber da wird unser Projekt mit seinen gerade elf Wohnungen sicher nicht schuld dran sein.« Veränderungen, so Berger weiter, »sind nicht immer schlecht, man schaue sich den Bezirk Prenzlauer Berg an. Was wurde damals, als der Kiez hip wurde, nicht alles befürchtet – und jetzt finden's alle toll, wie positiv er sich gewandelt hat.«