

Eine alte Dame mit Gehhilfe schrie: »Nicht schon wieder du! Jeden Tag muss ich dich hier ertragen! Wasch dich endlich!« – »Wo denn?«, brüllte die junge Frau zurück. »Darf ich vielleicht bei dir duschen, du Fotze!« Mein Sohn stand auf und ergriff meine Hand. Wir mussten ja sowieso raus.

Ich zog ihn durch die Massen in Richtung Treppenaufgang, aber mein Sohn blieb stehen. »Ist der Mann tot?«, fragte er. Ich drehte mich um. Da lag ein Kottianer, neben sich eine leere Flasche Doppelkorn. Niemand beachtete ihn, was sollte schon sein, es war ein ganz normaler Montagmorgen. Langsam hob und senkte sich der Oberkörper des Mannes. »Nein«, sagte ich, »er schläft nur.« – »Warum schläft er hier?«, fragte mein Sohn. »Er war wohl sehr müde«, sagte ich, »vielleicht gefällt es ihm hier.« – »Mir gefällt es hier nicht«, sagte mein Sohn. Er tat mir schrecklich leid. Das Schlimmste, was er im öffentlichen Nahverkehr bis dahin erlebt hatte, war ein Seppelhut-Träger gewesen, der zur Wieszeit *Sierra Madre* gelallt hatte.

Ich dachte, es sei eine gute Idee, meinem Sohn zur Beruhigung ein sehr frühes Eis zu spendieren, wir waren schließlich im Urlaub. Und so führte ich ihn, an der mehr oder weniger frischen Luft angekommen, zum Café Kotti. Das Café Kotti ist ein Lokal, das so eingerichtet und so verbracht ist, wie es Jugendhäuser mal waren. Es liegt auf der ersten Plattform des 1200-Einwohner-Kolosses, der einst »Neues Kreuzberger Zentrum« getauft wurde und heute nur noch »Zentrum Kreuzberg« (ZK) heißt. Seit 1974 überragt er den Kotti wie ein fragwürdiges Wahrzeichen.

Im Café Kotti trinke ich immer meinen Kottikaffee, wenn ich nach Berlin komme. Was ich nicht wusste: Im Café Kotti gibt es kein Eis. Mein Sohn bekam Apfelschorle aus einem fleckigen Glas, wir saßen an einem der Tische draußen auf der Terrasse. Er guckte nach oben und fragte: »Was sind das für riesige Teller?« Ich blickte an der weiß-gelben Fassade des ZK hinauf, an der unzählige Satellitenschüsseln in die Ferne ragen. »So empfangen die Anwohner hier ihr Fernsehprogramm«, sagte ich. »Gucken die so viel Fernsehen, weil es draußen so hässlich ist?«, fragte mein Sohn.

Ich sah in das suppige Grau des Kottihimmels über dem taubenkotweißen Dach des Hochbahnhofes. Ich sah hinunter auf die Commerzbank-Filiale, in de-

ren Vorraum gerade zwei Männer in ihren Schlafsäcken erwachten. Ich sah zwei Bomberjackenjungs, die unauffällig irgendwas austauschten. Ich sah die Schulkinder, die am Zebrastreifen an dem Loch, das durch das ZK auf die Adalbertstraße führt, vergeblich darauf warteten, dass eines der röhrenden Autos anhalten würde. Ich saß im Schatten des Wohnbunkers wie ein heimkehrender Tiroler unter einem Berg und spürte, wie er mich beruhigte. Die Zeitlosigkeit des Kotti. Montagmorgen, Donnerstagnachmittag, Sonntagnacht, scheinbar.

Ich dachte: Sieht mein Sohn das alles nicht? Dann wurde ich traurig und verstand: Es gibt nichts zu sehen. Das, was man sieht, ist einer der hässlichsten Flecken Stadt, die man sich vorstellen kann. Alles, was ich sehe, ist Nostalgie.

Trotz meiner blinden Liebe ist mir die große mediale Aufregung um den Kotti nicht entgangen. Reporter wetteiferten zuletzt wie Kriegsberichterstatter darum, wer hier am längsten ausharrt und wer die schockierendsten Szenen erlebt. Von einer neuen Dimension der Gewalt ist zu lesen. Von sexuellen Übergriffen, von »Antänzern«, die ihre Opfer beim Befummeln beklaulen, von einer regelrechten Hetzjagd auf Schwule. Auch die Zahl der Taschendiebstähle soll sich von 2014 auf 2015 verdoppelt haben, drei am Tag werden angezeigt.

Nichts davon will ich verhermalen. Doch kann es sein, dass einfach mehr Straftaten erfasst werden, seitdem der Kotti zur Partyzone geworden ist und sich hier Burgerladen an Hostel an Bar an Dealer reiht – und deswegen nicht nur immer mehr Besucher und Journalisten zum ersten Mal an den Kotti kommen, sondern auch immer mehr Polizei präsent ist? Und dass dem Regierenden Bürgermeister und seinem CDU-Innensenator diese Debatte über die innere Sicherheit vor der Wahl ganz gut in den Kram passte? Der Kotti ist ja nicht neu im Kriminalitätsatlas. Den Sicherheitsbehörden war es nur jahrzehntlang recht, die Klientel an diesem Verkehrsknotenpunkt zu wissen und zu lassen. »Polizei bezeichnet Hysterie der Bevölkerung als grundlos«,

lautete schon 1989 eine Schlagzeile über den Kotti.

Ein Blick in die Archive zeigt ohnehin, dass nicht einmal das derzeitige Kotti-Narrativ von den alteingesessenen Kottianern (Ex-Hausbesitzer gegen Obdachlose, einstige Gastarbeiter gegen Flüchtlinge), die sich nun plötzlich über die neuen Kottianer empören, neu ist. Schon 1991 hieß es: »Die soziale Kontrolle funktioniert nicht

Bereits Ende des 19. Jahrhunderts, noch bevor 1902 die Hochbahn gebaut wurde, war der Kotti, damals noch Cottbusser Thor geschrieben, ein Problemort. In der »Freistadt Barackia« hausten Tausende Obdachlose in Bretterbuden, darunter unzählige Familien, viele Arbeitsmigranten aus Schlesien, Ostpreußen oder Pommern. Diese Ur-Kottianer wurden schließlich mit Säbeln von der Polizei vertrieben, es kam zu blutigen Ausschreitungen, gegen die jeder 1. Mai, der noch folgen sollte, kuschlig erscheint. Fast 100 Jahre später, das hat man ebenso vergessen, tobten in der noch jungen türkischen Gemeinde Konflikte zwischen Nationalisten und Linken. Der Gewerkschafter Celalettin Kesim wurde direkt am Kotti erstochen.

Dass der Kotti eine lange Geschichte der Gewalt hat, soll das Entsetzen darüber, dass hier kürzlich nach einem »szenetypischen« Streit in einem Späti ein Familienvater erschossen wurde, überhaupt nicht mindern. Ich will nur sagen: Der Kotti war im Zweifel schon immer lebensgefährlich.

Und ist das nicht faszinierend, dass der Kotti eine eigene DNA hat, einen eigenen Charakter, der stärker ist als jeder Zeitgeist, als jede Polizeimaßnahme, als jede Stadtplanervision? Eine echte Großstadt ist größer als ihre Bewohner, sie wird nicht von den Menschen geprägt, sie prägt die Menschen. Der Kotti ist, keine Frage, Deutschlands urbanster Ort. Eine einzige Absage und Einladung zugleich: Hier kann es nicht jeder schaffen, aber hier kann es jeder versuchen. High zu sein. Frei zu sein.

Denn das muss auch gesagt werden: Der Kotti ist nur auf den ersten Blick ein menschenfeindlicher Platz. Sonst würde er die Menschen ja nicht seit je so magisch anziehen. Zwischen all der Härte findet man am Kotti unfassbar viel Herzlichkeit. Mein Gemüseman grüßt mich nach all den Münchenjahren wie einen verlorenen Sohn. Wer an die Fassade der Stadtbibliothek pinkelt, wird von der Kioskfrau gegenüber zusammengebrüllt. Der Obdachlosenzusteuerverkäufer hilft natürlich jeder Frau mit Kinderwagen die Stufen hoch,

wenn der Fahrstuhl mal wieder streikt. Es kann jeden erwischen, also passt jeder auf. Am Kotti sind alle gleich.

In meiner Kindheit richteten sich hier die Linksalternativen gemeinsam mit den Gastarbeitern ein. Heute randalieren die arabischen Clans gemeinsam mit den Airbnb-Nomaden. Am Kotti war immer Aufbruch und Abstieg zugleich. In ein paar Jahren werden die Problemkids von jetzt die Kottianer von dann sein und den Kotti gegen neue Störenfriede verteidigen. Der Kotti hat noch jeden integriert. Oder halt verjagt.

Zugegeben: Aus der Münchner Wohligkeit lässt sich mein Kotti leicht romantisieren. Ich kann kommen und gehen. Aber mir geht es gar nicht um Folklore. Ich glaube, mir geht es um Heimat. Heimat im Sinne von: Verlässlichkeit. Heimat als ein Ort, an den man immer wieder zurückkehren kann, um sich seiner Geschichte zu versichern. Und es ist nun mal so: Meine Eltern leben nicht mehr in Berlin. Die Wohnung meiner Kindheit, meiner Jugend: gibt es nicht mehr. In unser Stammbackerei wird jetzt coffee gebrewt und only English geredet. Meine besten Freunde, die letzten dort geborenen: haben Berlin verlassen, der Liebe, des Jobs wegen. Ich laufe durch Berlin und habe Heimweh. Das ist nicht schlimm. Das ist Metropole.

Aber irgendwann wird mein Sohn an Weihnachten nach Hause zu uns kommen, nach München. Und wenn die Innenstadt dann nicht nur noch aus Penthouses besteht, wird er nach der Bescherung seine Schulfreunde in seiner Stammkneipe treffen, und sie werden über früher lachen und es genießen, dass ihre Vergangenheit hier konserviert ist. Und ich? Ich werde am zweiten Weihnachtstag nach Berlin fahren. An den einzigen Ort, an dem ich mich noch zu Hause fühlen kann.

Ich werde mich auf die mit Kippentstummeln übersäten Stufen vom Café Kotti setzen und die urinschwangere Luft einatmen. Ich werde die Augen schließen und jemanden »Fick dich!« rufen hören. Das Klirren einer zerspringenden Bierflasche. Aus dem Hinterhof ein kleines Kind, das »Anne! Anne!« schreit, Mama, Mama. Ich werde frieren, aber es wird mir gut gehen. Und ich werde froh sein, dass der Kotti genauso unerträglich ist, wie er es immer war.



Der Kotti ist Deutschlands urbanster Ort. Absage und Einladung zugleich: Hier kann es nicht jeder schaffen, aber hier kann es jeder versuchen. High zu sein. Frei zu sein. Teil zu sein

mehr.« 1993: »Mieter am Cottbusser Tor sind genervt über die Drogenabhängigen.«

Ich mag Glück gehabt haben. Ich mag abgestumpft sein. Seitdem mich mal ein Gleichaltriger mit einem geklauten Notfallhammer aus dem Bus bedrohte und mein Fahrrad haben wollte, als ich zwölf war (so schnell bin ich nie wieder gelaufen), ist mir am Kotti jedenfalls nie wieder etwas passiert. Und wenn die Bezirksbürgermeisterin Monika Herrmann mit einer nur in Berlin möglichen Schnoddrigkeit sagt, der Kotti sei noch nie ein »Ponyhof« gewesen, danke ich: Janz genau! Und wenn ich lese, die Situation am Kotti eskaliere derzeit, dann danke ich: Na, was denn sonst?! Die Geschichte des Kotti ist doch die Geschichte einer ständigen Eskalation.

ANZEIGE

15. September 2016

Informationen zur Konferenz unter www.convent.de/mobility

connected mobility



Bereits mit 27 Jahren berät Max Orgeldinger von Torben, Lucie und die gelbe Gefahr große Firmen wie die Lufthansa zum Thema digitale Transformation. Er sagte, die Automobilbranche entwickle sich zu langsam für die schnelle Softwareindustrie.



Er ist einer der Key Driver, der der Messe Frankfurt einen Umsatzrekord nach dem anderen einfährt: Geschäftsführer Detlef Braun. »Die Konnektivität zählt neben der Elektromobilität zu den Top-Themen der Automechanik«, sagte er.



Wie sieht das Auto der Zukunft aus? Wo stehen deutsche Konzerne im internationalen Wettbewerb? Über diese Fragen diskutierten mehr als 300 Experten der Automobilbranche und der Softwareindustrie bei der Connected-Mobility-Konferenz auf der Automechanika.



»Die Welt braucht mehr Hacker«, sagte Chris Valasek vom Uber Advanced Technologies Center und meinte damit auch sich selbst. Ihm ist es zu verdanken, dass Fiat Chrysler 1,4 Millionen Fahrzeuge wegen Sicherheitslücken zurückrufen musste.

Das Auto der Zukunft: intelligent, vernetzt – und angreifbar

Die Automobilbranche befindet sich im Umbruch. Durch vernetzte Mobilität tun sich sowohl Chancen als auch Risiken auf. Schafft die deutsche Autoindustrie den Sprung in die neue Zeit oder wird sie vom Silicon Valley abgehängt?

Ein Audi RS7 rast mit 240 Stundenkilometern über eine Rennstrecke. Schnitt. Das knutschkugelige Google Car kutschiert Probefahrer durch die Straßen. Was beide gemeinsam haben: Es gibt keinen Fahrer. Dieses Video, das zu Beginn der Konferenz Connected Mobility – Driving Digitalization auf der Automechanika in Frankfurt am Main gezeigt wurde, veranschaulicht den alten Menschheitstraum vom selbstfahrenden Auto und verdeutlicht, wo es in Zukunft in der Automobilbranche hingeht. Die Digitalisierung verändert auch die Mobilität. Das Thema »Konnektivität«,

die digitale Vernetzung von Fahrzeugen, erörterten auf der Konferenz Automobilhersteller, Zulieferer, Softwareentwickler und andere Experten, Marc Brost, Leiter des Hauptstadtbüros der ZEIT, führte durch die Veranstaltung. Auch Detlef Braun, Geschäftsführer der Messe Frankfurt, betonte die Wichtigkeit der Konnektivität und deutete an, was in den nächsten Jahren alles möglich sein wird: Autos, die über ihre Nummernschilder kommunizieren oder per Smart-Watch-Steuerung einparken.

Lars Thomsen von der Future Matters AG prognostizierte als einer der weltweit führenden Zukunftsforscher »das Ende der Dummheit«. Durch die Vernetzbarkeit und Rechenleistung heutiger Geräte beginne nun die Zeit der künstlichen Intelligenz. Durch sie können moderne Autos selbst lenken, Gas geben, bremsen und mit ihrer Umwelt »kommunizieren«. »Connected Mobility« ist sozusagen

das Internet der Dinge auf Automobilebene. Um sich mit anderen Fahrzeugen, Ampeln und Infrastrukturen zu vernetzen, braucht es Sensoren, die ein »digitales Nervensystem« bilden, wie Thomsen es nannte. »Je mehr Synapsen dieses System hat, desto effektiver arbeitet es.« Das bedeute: mehr Komfort.

Doch dann betrat Chris Valasek die Bühne und zeigte ein anderes Video: Ein Mann tritt energisch auf die Bremse seines Jeeps – das Auto fährt weiter. In einem anderen Video schaltet sich wie von Geisterhand das Radio ein, jemand drückt auf den Off-Knopf – ergebnislos. Auf dem Bordcomputer erscheinen zwei Gesichter: die Hacker. Einer davon ist Valasek. Der Leiter der Sicherheitsabteilung des Uber Advanced Technologies Center wurde bekannt, weil er sich in einen fahrenden Jeep Cherokee einhackte, woraufhin Fiat Chrysler 1,4 Millionen Fahrzeuge zurückrufen musste. Mit ihren Experimenten wiesen

Valasek und andere Hacker auf ein eklatantes Problem hin: Früher war das Auto ein in sich geschlossenes System. Dann wurden diesem alten System komplexe Funktionen hinzugefügt, Bluetooth und WLAN, es wurde nach außen vernetzbar. Jede dieser Andockstellen berge auch eine Gefahr, eine Angriffsstelle für Hacker. Valasek berät Firmen, wie diese Sicherheitslücken vermindert werden können. Aber er warnte auch: »Kein Code ist unangreifbar.« Deshalb plädierte er für mehr IT-Sicherheitsleute in der Automobilbranche. »Wir brauchen mehr Hacker auf der Welt« – auf der guten Seite.

Während im Silicon Valley die Softwarefirmen im Bereich Connected Mobility vorantreiben, scheiden die deutschen Automobilhersteller etwas hinterherzuhinken. »Deutschland hat eine der innovativsten und technisch anspruchsvollsten Automobilindustrien«, sagte Zukunftsforscher Thomsen. Doch

sie habe ein wenig verschlafen in den letzten Jahren. »Im globalen Wettbewerb um Talente müssen wir sehen, dass wir die besten Leute hier behalten, um den digitalen Wandel zu vollziehen.«

Max Orgeldinger, Berater bei Torben, Lucie und die gelbe Gefahr, einer Agentur für digitale Transformation, hält die klassischen Automobilhersteller eindeutig für zu langsam. Softwarefirmen und Start-ups könnten viele Extra-Features der Autos durch günstigere und einfacher zu benutzende Devices ersetzen, wie das Fitnessarmband, das zeigt, ob der Lkw-Fahrer müde ist, statt einer teuren Technologie im Lenkrad, die dasselbe tut. Die Automobilhersteller hätten zwar »große Hoheit«, weil sie bestimmten, mit welchen Apps und Devices ihr System kompatibel sei. »Wenn das Interface aber nicht einfach genug ist und die Software nichts taugt, dann holt sich das der Kunde von woanders«, weiß Orgeldinger.

Es müsse ein fundamentaler Wandel in der Automobilbranche stattfinden. »Die interne Software muss genauso wichtig werden wie die Hardware«, forderte er.

Spricht man über selbstfahrende Autos, geht es immer auch um die Frage: private oder öffentliche Mobilität. Lars Thomsen sieht die Zukunft in einer Mischung aus beidem: die Privatsphäre und der Komfort eines Pkws zum Preis öffentlicher Verkehrsmittel. Mit selbstfahrenden Autos und dem Uber-Prinzip sei das möglich. Dem widersprach Thilo Koslowski, Geschäftsführer von Porsche Digital. »Ich sehe eher eine Renaissance des Automobils«, sagt er. Es gebe nach wie vor das Bedürfnis, ein Auto selbst zu steuern – wegen des Fahrerlebnisses. »Man muss immer in der Lage sein, die Funktion auszuschalten und selbst zu lenken«, sagte er. Doch beim Thema Software stimmte er zu: »Wir müssen mehr über Industriegrenzen hinweg denken.«

Veranstalter:
Mobility & Logistics

messe frankfurt

Partner:
CONVENT
die konferenzen der zeit