

BB 2070

Magazin für Städtebau und urbanes Leben



Nr. 1 Strahlender Metropolenstern

Wohin nur mit dem
ganzen Verkehr?

Große Pläne! Die Gewinner
des Städtebauwettbewerbs

Ein Projekt des AIV
zu Berlin-Brandenburg
Ausgabe 1/2020 6€



Das Projekt i2030 und mehr Investitionen in S- und Regionalbahn schaffen für Pendler*innen eine attraktive und klimafreundliche Alternative zum Auto. Darum: **Umdenken und umlenken.**

Für alle, die täglich
Strecke machen.

berlin.de/mobilitaetswende

Die Mobilitäts-
wende findet Stadt.
Und Land.

#umdenken
umlenken

Senatsverwaltung für Umwelt,
Verkehr und Klimaschutz

Editorial

„Wer die Perspektive ändert, sieht die Dinge in einem ganz anderen Licht“. Mit unserem Projekt „Unvollendete Metropole“ blicken wir, wie von unserem Ur-Vereinsmitglied Karl Friedrich Schinkel (1781–1841) empfohlen, einmal anders auf unsere Stadt. Denn zu oft verstellen uns Grenzen diesen Blick. Die Metropole Berlin ist heute viel größer als der Raum, den die 100 Jahre alte Landesgrenze umschreibt – sie ist wie ein Stern mit weit in das Land Brandenburg reichenden Strahlen und zwischen diesen Strahlen liegt tief in die Stadt reichende Landschaft. Über die Jahrhunderte ist der Stern gewachsen, mit all seinen Brüchen und Verwundungen. Aber dieses Wachsen war nicht naturgegeben: Es wurde von unseren Vorfahren erdacht, geplant, gebaut, zerstört und umgebaut. Für den Städtebau Berlins, wie wir ihn heute kennen, in seiner vielfältigen Schönheit, aber oft auch fraprierenden Hässlichkeit, sind vor allem unsere Vorfahren verantwortlich, aber für seine heutige Erscheinung auch schon wir selbst.

Die gebaute Wirklichkeit unserer Stadt ist unser gemeinsamer Lebensraum – materiell und auch geistig. Wie wir unsere Stadt gestalten, hat Einfluss auf unser Leben und auf unser Denken. Die schöne Stadt ist die, in der Wohnen, Arbeiten, Verkehr, Erholung, Industrie, aber auch Geschichte und Gegenwartskultur zusammenfinden und kein Einzelaspekt den anderen dominiert. Deshalb wendet unser Projekt „Unvollendete Metropole“ den Blick zurück in die Geschichte zu 100 Jahre Groß-Berlin, deshalb schauen wir hinüber zu anderen Hauptstädten in Europa heute, und deshalb zeigen wir die visionären Bilder unserer Metropole in 50 Jahren, wie sie unser Ideenwettbewerb hervorgebracht hat.

Die Ausstellung „Unvollendete Metropole“ ist noch bis 3. Januar 2021 im Kronprinzenpalais in Berlin-Mitte zu sehen. Dort findet auch eine Vielzahl an Diskussionen und Vorträgen statt. Unser Magazin „BB 2070“ begleitet in fünf Ausgaben die Themen der „Metropolengespräche“ und der Ausstellung, es illustriert wesentliche Aspekte, Fragen und Vorschläge verständlich und unterhaltsam. Ein sechstes Heft wird ein Manifest vorstellen, das Forderungen für die Zukunft zusammenfasst. Mit unserem Magazin wollen wir viele Menschen erreichen, nicht nur die Fachwelt, sondern besonders auch alle Berlinerinnen und Brandenburger. Alle, die sich für die Gestaltung unseres Lebensraums interessieren, alle, die wissen wollen, was Politik und Fachwelt als Bilder der Zukunft vorschlagen.

Städtebau ist schwierig, denn hier kommt alles zusammen. Wir brauchen das Verständnis der Bürgerinnen und Bürger für die Themen des Städtebaus, und wir wollen Begeisterung wecken für diese großartige Stadt, für die sich unser aller Einsatz lohnt.

Tobias Nöfer, Vorsitzender des Architekten- und Ingenieurvereins
zu Berlin-Brandenburg e.V.

Inhalt

- 4 **Kleines Lexikon des Städtebaus**
Die letzte Meile
- 6 **Große Rede**
Zur Eröffnung der Ausstellung
„Unvollendete Metropole“

Titel

- 12 **Leitbild der Metropole**
Das Geheimnis des
Siedlungssterns
- 20 **Berlin-Erzählungen**
Regula Lüscher im Gespräch
- 24 **Visionäre Pläne!**
So sehen Sieger aus

Schwerpunkt Verkehr

- 28 **Kluger Stadtumbau**
Warum sich die Verkehrs-
räume ändern müssen
- 34 **Mehr Nahverkehr**
Wie der Schienenverkehr
der Zukunft geplant wird
- 38 **Bessere Lebensqualität**
Wie Berliner Bürgerinitia-
tiven für ihre Kieze kämpfen
- 41 **Programm / Metropol-
gespräche / Impressum**
- 42 **Neue Mischbetriebe**
Wie die Tankstellen der
Zukunft aussehen
- 43 **Magazin**
Kein Exemplar von
BB 2070 verpassen!

Letzte Meile

Die Meile ist ein relatives Längenmaß, das der lateinische Ausdruck „mille passum“, zu deutsch „tausend Doppelschritte“ gut beschreibt. Jahrtausendlang haben die Menschen ihre Umwelt in Raum und Zeit gemäß dem eigenen Körper verstanden. So wurde im Mittelalter mit der Elle gemessen, die naturgemäß bei den Menschen unterschiedlich ist. Daraus entstanden 132 unterschiedliche Maßangaben. Aus dem Schritt entwickelte sich die Stunde (0,8 Meter pro Schritt) und schließlich die Meile. In Deutschland und Österreich maß die Meile 7,5 Kilometer, im Vereinigten Königreich und den USA bis heute circa 1,6 Kilometer.

Auf See herrschen andere Verhältnisse, eine Seemeile ist eine Winkelminute am Äquator, also 1,85 Kilometer lang. Flugmeilen dagegen werden gesammelt und sind Ergebnis der Multiplikation von Flugdistanz und Flugpreis. Im Märchen ist von Siebenmeilentiefeln die Rede, welche den kleinen Däumling von Charles Perrault mit wenigen Schritten Meilen zurücklegen lassen. In politischen Reden wird – damit vergleichbar – selbst im Stillstand „Meilenstein“ um „Meilenstein“ passiert. Flaniermeilen, sündige Meilen und Bannmeilen, allen voran aber die letzte Meile pflastern unsere Großstädte. Die letzte Meile kann im Sport sogar tödlich sein: Knapp die Hälfte aller Marathontoten sterben auf ihr, wie schon der erste Marathonläufer im Jahr 490 v. Chr. Tödlich ist die letzte Meile auch in amerikanischen Gefängnissen, selbst wenn der Weg von der Zelle zum Hinrichtungstrakt für die zum Tode Verurteilten oft nur wenige Schritte lang ist.

Für Jesus von Nazareth war die letzte Meile sehr grausam, weswegen Pilger dieses letzte Stück des Weges oft auf Knien zurücklegen. Deutlich nuch-

terner benennt der Duden das Synonym für die Letzte Meile: Teilnehmerschlussleitung. Damit wird Bezug auf das „Problem of the last mile“ genommen, welches als Begriff 1940 in den USA entstand. Kabelnetzwerke für Telefon und Fernsehen wurden damals zu Privathaushalten verlegt. Die relativ kurzen Netzwerkstrecken vom Hauptnetz zum Endgerät waren durch ihre Anzahl und den Abstimmungsbedarf exorbitant teurer als das Hauptnetz selbst. Die Problematik ist heute in der Logistikbranche, wo in Deutschland etwa drei Millionen Beschäftigte arbeiten, im Prinzip die gleiche. Hermes schätzt, dass die Hälfte der Zustellungskosten auf die letzte Meile entfallen. Von Peking bis Schönfeld kostet es also genau so viel wie von Schönfeld bis Neukölln.

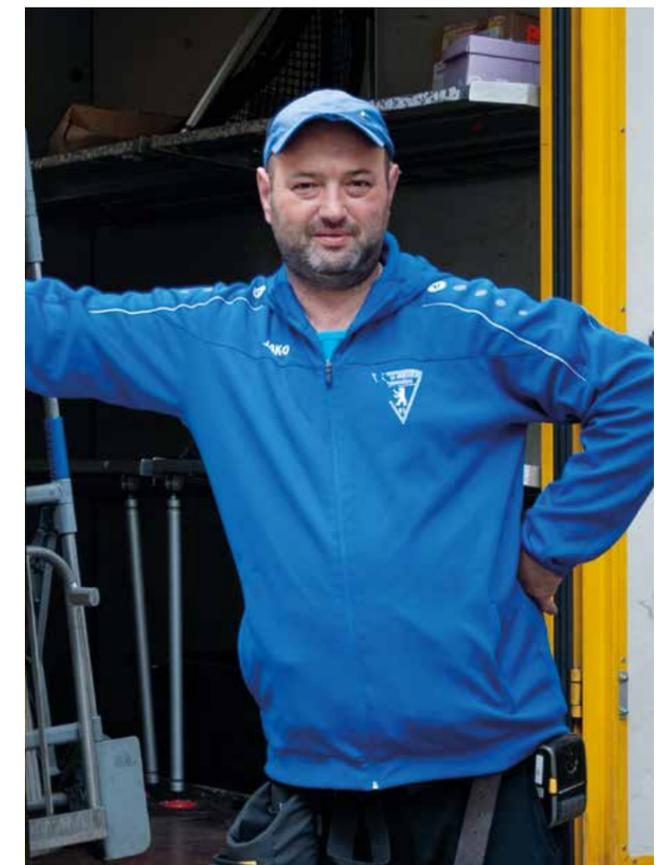
Die letzte Meile macht in Ballungszentren 30 Prozent des Verkehrs aus, verursacht aber 80 Prozent der Staus. Kaufhäuser werden durchschnittlich 7,5 Mal pro Tag beliefert und die Lkws halten in zweiter Reihe. Solche Anlieferzonen und Umschlagplätze belegen zunehmend hochwertige Flächen der Innenstädte. Mehrere Lösungen sind vorstellbar. Einen Ansatzpunkt bilden (wie immer) autonome Roboter, wie sie „Starship technologies“ entwickelt. Im neuen Drohnenaktionsplan der Bundesregierung schlägt Verkehrsminister Andreas Scheuer vor, Pakete mit Drohnen die letzte Meile über Verkehr und Köpfe zu tragen. Solche Vehikel ermöglichen – ähnlich wie Elektroroller für Personen – mehr Geschwindigkeit und Effizienz, verbrauchen aber große Energiemengen.

Es geht bei der letzten Meile nicht nur um ein logistisches und technisches Problem; insbesondere die Erdgeschosszone ist gefährdet. Immer mehr Liefer-

fahrzeuge belegen den Verkehrsraum. In der Studie „Aufbruch auf der letzten Meile“ von 2017 kommen die Wirtschaftsprüfer von PwC zu dem Ergebnis, dass nur ganzheitliche Quartierskonzepte das Problem der letzten Meile lösen können. Teil dieser Lösung könnte etwa IKEA sein, das kürzlich in Paris ein innerstädtisches Abholhaus eröffnete, auch in Berlin und anderen deutschen Städten sollen kleinere Einrichtungshäuser dort entstehen, wo die Kunden wohnen. Man kann so online einkaufen und die Ware selbst abholen. Auf ein anders Modell setzt das Berliner Startup „Seven Senders“: Es vernetzt Anbieter und Kunden, um Transporter lokal durch Lastenräder zu ersetzen. Für solche Konzepte braucht es auch architektonische und städtebauliche Lösungen wie die des Betreiberkonzerns Apcoa: In ganz Europa will Apcoa die Parkhäuser zu gewissen Tageszeiten als innerstädtische „Microhubs“ für Pakete und Lieferungen nutzen.

Kaufhäuser in Innenstädten, die jetzt reihenweise schließen, wären sicherlich auch als Lager-, Abhol- und Umschlagsräume nutzbar. So könnte der E-Commerce auch wieder Teil des städtischen Lebens werden. Statt entnervten Nachbarn mit gesenktem Blick das 10. Paket der Adventszeit abzunehmen, würde man sich dann im lokalen „Microhub-Café“ treffen und ganz nebenbei ungeliebte Weihnachtsgeschenke tauschen können.

Den Boten und Spediteuren, die wir täglich auf unserer Straße und vor unserer Wohnungstür treffen, wäre es sicher recht so. Die vielen Treppen, geschlossenen Türen, Retouren und schlecht gelaunten Nachbarn sind eine Zumutung bei diesem extrem harten und verantwortungsvollen Job auf der letzten Meile. ● *Felix Zohlen, Helene Peters*



„Was wir heute entscheiden, bestimmt das Leben unserer Kinder und Kindeskinde!“



Rudolf Caracciola im Silberpfeil in der unfallträchtigen Steilkurve mit dem Mercedeshaus im Hintergrund, 1937. Zugleich Werbebild der Initiative AVUS 100 für das 100-Jahres-Jubiläum der Straße 2021.

Blick auf den Bierpinsel von der Joachim-Tiburtius-Brücke, Berlin-Steglitz. Erbaut wurde das Gebäude zwischen 1972 und 1976 nach Plänen der Architekten Ralf Schüler und Ursulina Schüler-Witte.



Harald Bodenschatz zur Eröffnung der Ausstellung „Unvollendete Metropole“ im Kronprinzenpalais

Berlin ist 100 Jahre alt! Die meisten städtebaulichen Geburtstagsgeschenke kommen erst noch, wie es sich gehört: die Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg, die Eröffnung des Humboldt-Forums und die Eröffnung eines besonderen U-Bahnabschnitts durch die Stadtmitte. All diese Geschenke werden unsere Stadtregion nicht nur bereichern, sondern auch neu justieren. Unser Geburtstagsgeschenk – die Ausstellung „Unvollendete Metropole“ – wird, so hoffen wir, den gesellschaftlichen Diskurs über die Gestaltung der Zukunft unserer Metropole bereichern.

Das Geburtsjahr von Berlin, 1920, war ein ganz besonderes Jahr, ein Jahr extremer Unsicherheit, weit größerer Unsicherheit als heute. Als die Preußische Landesversammlung mit einer hauchdünnen Mehrheit den Weg zu Groß-Berlin ebnete, war es erst einen Monat her, dass der Kapp-Putsch zusammenbrach, der die junge Republik beiseiteschaffen wollte. Der Versailler Vertrag war gerade erst in Kraft getreten. Politisch war unklar, wie es mit Deutschland, wie es mit Berlin weiter gehen sollte. Und es war auch noch nicht lange her, dass die Spanische Grippe die Welt schwer getroffen hatte. Wohl mehr als 40.000 Menschen verloren wegen der Pandemie im Großraum Berlin ihr Leben. Kurt Tucholsky brachte am 11. März 1920 in der Zeitschrift *Die Weltbühne* die damalige Stimmung auf den Punkt: „Es dämert, und wir wissen nicht, was das ist: eine Abenddämmerung oder eine Morgendämmerung.“

Die Menschen hatten damals anderes im Kopf als Groß-Berlin, und dennoch war die Geburt von Groß-Berlin ein Jahrhundertereignis, summa summarum ein positives Ereignis. Aber auch später tat sich unsere Stadtgesellschaft schwer, dieses Ereignis zu würdigen. Runde Geburtstage waren oft Zeiten besonderer Unsicherheit: 1930, zum 10. Jahrestag, hatte die Weltwirtschaftskrise Groß-Berlin im Griff, zum 20. Jahrestag feierte der Diktator mit seinem Architekten Albert Speer etwas ganz anderes – den Sieg über Frank-

reich in Paris, zum 25. Jahrestag war das Ende des Krieges zu bewältigen. Erst der 50. Geburtstag konnte in einer Zeit relativer Sicherheit gefeiert werden. Zum 75. Geburtstag stand erneut anderes im Vordergrund: die Gestaltung der Wiedervereinigung der Stadt.

Dieser kurze Rückblick zeigt die einzigartige Zeitspanne, die unsere Ausstellung umfassen muss. Zeiten der Unsicherheiten, die diese Stadt schwer getroffen haben, die immer Umbrüche, oft auch Aufbrüche zur Folge hatten, jedenfalls Brüche, die sich ganz besonders auch im Städtebau widerspiegelten. Das gilt für die 1920er Jahre, mit ihren großartigen Leistungen im Wohnungsbau, in der Organisation des Massenverkehrs, in der Infrastruktur – etwa des Flughafens Tempelhof oder des Westhafens oder des Messegeländes. Wir dürfen nicht vergessen: Das war eine sehr kurze Zeit, 1920 bis 1933, ohne die wirtschaftlichen Krisenjahre eigentlich nur die Zeit von 1924 bis 1929.

Doch auch die nationalsozialistische Diktatur hat ihre Spuren hinterlassen, nicht nur Gebäude, sondern auch Infrastrukturen, etwa das Olympia-gelände, die zahlreichen Militärgelände im Umland, vor allem aber den äußeren Autobahnring. Durch die Teilung der Stadt wurde das stürmische Wachstum von Groß-Berlin drastisch gedrosselt. Die Nachkriegsjahrzehnte brachten uns die Mauer, zudem zwei völlig neue Zentren um den Alexanderplatz und den Breitscheidplatz, eine Vielzahl neuer Wohnsiedlungen unterschiedlichster Form, und weiter ost-west-übergreifend den Ausbau einer autogerechten Großstadt. Aber auch den äußeren Eisenbahnring. Die Teilung hatte aber einen unbeabsichtigten Nebenaspekt: Unsere geschundene Stadt blieb von der flächenhaften Zersiedelung verschont, wie sie andere westliche Großstädte seit den 1960er Jahren erleiden mussten.

Jede Metropole ist unvollendet, aber unsere Stadt in besonderem Maße. Immer wieder neu gestartet, blieb ihr Umbau auch immer wieder stecken. Erst 1990 konnte Groß-Berlin insgesamt wieder kommunal gesteuert werden. Wir feiern dieses Jahr ja auch 30 Jahre Wiedervereinigung Berlins. Unter demokratischem Vorzeichen ist Groß-

Berlin keine 100 Jahre alt, sondern gerade einmal 43 Jahre.

Das mehrfach gebrochene Projekt Groß-Berlin ist der Gegenstand unserer Ausstellung, und zwar die räumliche Dimension, der Städtebau für Groß-Berlin. Wie aber kann ein riesiges, kaum überschaubares räumliches Gebilde überhaupt in einer Ausstellung vorgeführt werden? Seit 2015 haben wir versucht, eine Antwort darauf zu finden, auf zahlreichen Tagungen, in Publikationen, in denen wir unsere Erkenntnisse festhielten. Denn eine Antwort kann nur im Gespräch, in einer gemeinsamen Suche gelingen, mit möglichst vielen Partnern.

In diesem Prozess mussten wir feststellen, dass so vieles vergessen worden ist, städtebauliche Leistungen von internationalem Rang, aber auch viele Protagonisten, Personen, deren Werk unsere Metropole mitgestaltet haben. Dazu gehören die Oberbürgermeister, etwa Martin Kirschner, der sich schon um 1910 für Groß-Berlin eingesetzt hatte, der auch der Vorsitzende des berühmten städtebaulichen Wettbewerbs „Groß-Berlin“ in diesen Jahren war, aber auch sein Nachfolger, Adolf Wermuth, der erst dieses Jahr wiederentdeckt wurde, und vor allem Gustav Böß, der von 1921 bis 1929 die Geschicke der Stadt lenkte, eine herausragende Persönlichkeit, die wir in unserer Ausstellung immer wieder programmatisch zu Worte kommen lassen.

In Vergessenheit geraten sind auch viele Orte und Projekte, die unsere Großstadt nicht nur geprägt haben, sondern die auch überregionale, ja manchmal internationale Aufmerksamkeit beanspruchen dürfen. Einer der größten Reichtümer unserer Stadt sind die vielen Zentren – große, mittlere, kleine und kleinste Zentren. Ein Erbe der Vorgeschichte Groß-Berlins. Denn baulich, verkehrlich, sozial, wirtschaftlich und kulturell war ja Groß-Berlin im Jahr 1920 längst vorhanden, Ergebnis des stürmischen Wachstums der Großstadtregion vor allem seit den 1880er Jahren. Zu den bemerkenswerten kleineren Zentren gehörten jene von Lichterfelde West und das kommunale Forum von Weißensee. Das vielleicht bedeutendste suburbane Zentrum, das die Großstadtregion zu bieten hat, ist jenes von Frohnau, ein Zentrum, das sich auf einer festen ➔



Wohnanlage der 1935 gegründeten Genossenschaft WBG am Schillerplatz in Potsdam, Gemälde von Hans Kloß, 1930er Jahre. Die Stadt förderte den Bau der 400 Kleinwohnungen mit der Übernahme der Baukosten und einem günstigen Grundstückspreis.



Die Unité d'habitation von Berlin an der Flatowallee 16, entworfen von Le Corbusier, das von 1956 bis 1958 errichtet wurde.

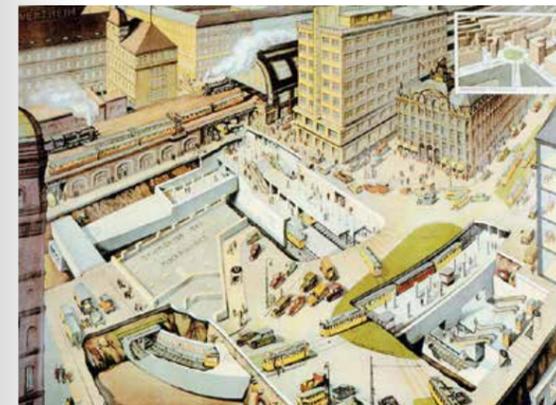


Blick von der Spree auf das Band des Bundes mit dem Bundeskantleramt von Axel Schultes, das 2001 fertiggestellt wurde.

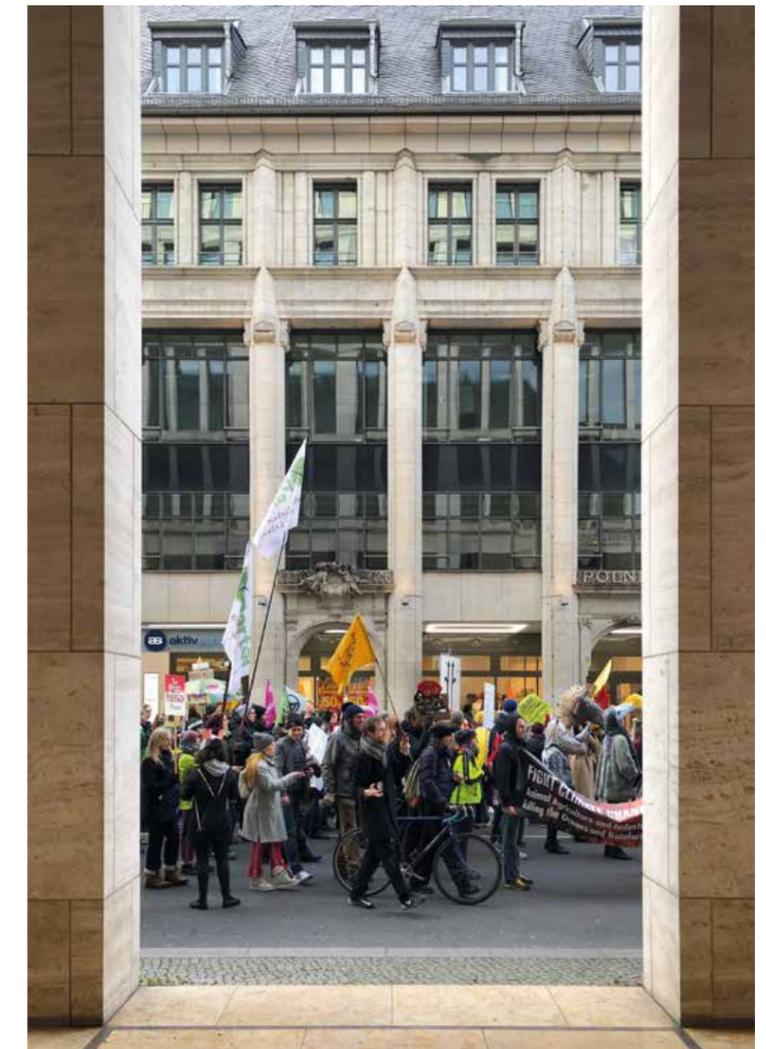


Karstadt-Neubau, um 1930, am Hermannplatz. Das ehemals modernste Kaufhaus wurde im April 1945 von SS-Truppen gesprengt.

„Groß-Berlin war in den 20er Jahren eine offene, international orientierte Stadt.“



„Weltstadtverkehr“ auf und unter dem Alexanderplatz, Richard Matz, 1930. Schnitt durch alle Verkehrsebenen. Der Alexanderplatz gehörte zu den bedeutendsten Verkehrsknoten von Groß-Berlin und war die wichtigste Bühne für radikale Experimente im Zentrum während der Weimarer Republik. Seine Umgestaltung blieb aber auf halbem Wege stecken.



2020: Blick aus den Arkaden der Friedrichstraße auf eine Demonstration von Fridays for Future in Berlin Mitte

und robusten grünen Grundstruktur im Laufe von 100 Jahren geformt hat. Frohnau ist insgesamt ein Musterbeispiel grünen Städtebaus, der in der Weimarer Republik einen großartigen Höhepunkt erreichte – mit der Schaffung von Volkspark, der Anlage des Strandbads Wannsee und der Umgestaltung zahlreicher Plätze. Neu zu entdecken ist hier etwa das Werk des Gartenarchitekten von Wilmsdorf, Richard Thieme, der zahlreiche Plätze an und neben der heutigen Bundesallee umgestaltet hat – ein gewaltiges Werk grünen Städtebaus, das im Zuge des autogerechten Umbaus von West-Berlin leider weithin zerstört worden ist.

Erinnert sei auch an den bedeutenden U-Bahnarchitekten Alfred Grenander, dem wir zahlreiche U-Bahnbauten bereits der 1910er sowie der 1920er Jahre verdanken, etwa die U-Bahnhöfe Alexanderplatz, Hermannplatz und Krumme Lanke. Die wichtigste verkehrspolitische Errungenschaft von Groß-Berlin war aber die Gründung der kommunal geführten BVG, des damals größten öffentlichen Verkehrsunternehmens der Welt. An diese Zeit erinnern auch die beeindruckenden Betriebshöfe mit ihren Wohnanlagen – oft ein Werk des Architekten Jean Krämer, ebenfalls ein heute weithin vergessener Architekt. Selbst im hoch gerühmten Wohnungsbau der Weimarer Republik mit seinen Weltkulturerbe-Siedlungen ist uns nur die Spitze des Eisbergs wirklich bekannt. Gerade eher urbane Projekte dieser Zeit wurden lange vergessen, wie etwa die Künstlerkolonie am Südwestkorso in Wilmsdorf. Entscheidend für die Entwicklung Groß-Berlins waren schließlich große Industrieunternehmen, ganz vorne dabei Siemens mit der Siemensstadt, die durch das Werk des Architekten Hans Hertlein ein unverwechselbares Gesicht erhalten hat. Es war die moderne Industrie, die Berlin besonders geprägt hat, auch, das darf nicht verschwiegen werden, in der Zeit der nationalsozialistischen Diktatur. Und es war auch ein Kennzeichen dieses Großraums Berlin, dass er wie kaum ein anderer durch riesige Militärfelder besetzt war – Flächen der Wehrmacht,

später der Roten Armee, Flächen, die heute erfreulicherweise anderen Nutzungen zugeführt werden können – auch in großem Umfang zum Wohnen. Kasernen zu Wohnstätten, das ist doch eine wunderbare Perspektive.

Damit ist die Struktur unserer Ausstellung angedeutet. Es geht um die großen städtebaulichen Fragen, um die Wohnungsfrage, die Verkehrsfrage, die Grünfrage und die Zentrenvielfalt, es geht auch um Großprojekte der Industrie, der Infrastruktur und des Militärs. Gezeigt werden exemplarische Orte und Projekte, die eine Antwort auf diese Fragen versuchten, Orte und Projekte, die zusammen unser Bild von Berlin bestimmen. Dazu kommen die großen Pläne, die die Richtung weisen sollten, aber auch Proteste aller Art, die die gesamte Entwicklung beeinflussten, nicht erst heute, nicht erst in den 1970er und 1980er Jahren. Berlin ist auch das Werk vieler zivilgesellschaftlicher Initiativen. Groß-Berlin war aber nicht nur eine protestfreudige Großstadt, Groß-Berlin war auch Hauptstadt, und zwar sehr unterschiedlicher Gesellschaftssysteme. Auch der Staat hat im Laufe der 100 Jahre seine prägenden Spuren hinterlassen. Nur nebenbei: 2021 jährt sich zum 150. Male, dass Berlin Hauptstadt des Deutschen Reiches geworden ist. Ein schwieriges Jubiläum, das womöglich vergessen wird. Schließlich bleibt noch einmal explizit festzuhalten, was implizit schon angeklungen ist: Berlin und Brandenburg gehören untrennbar zusammen, Berlin braucht Brandenburg und Brandenburg braucht Berlin. Was heißt das aber praktisch? Die Zusammenarbeit von Berlin und Brandenburg wurde bereits im Groß-Berlin-Gesetz beschworen, war aber seit 1920 nicht ganz einfach. Heute sind die Weichen auf mehr Zusammenarbeit gestellt.

Die Ausstellung blickt zurück, nicht nur und nicht vor allem, um zu staunen, was einmal war, sondern vor allem um zu verstehen, wo wir heute stehen, was für unglaubliche Schätze und Potenziale wir haben, etwa die Vielfalt der Zentren und Wohnquartiere, der Reichtum an Grün, das großartige Netz des schienengebundenen Verkehrs, aber auch die außerordentliche Zahl an Initiativen von unten. Die Ausstellung

soll aber auch verdeutlichen, was wir für Probleme haben, die wir angehen müssen, etwa das Erbe der autogerechten Stadtregion. Sie zeigt aber nicht nur die Orte, sie macht auch deutlich, was wir für einen komplexen Erfahrungsschatz haben – mit der schienengerechten Stadt, mit der autogerechten Stadt, mit dem öffentlich geförderten Siedlungsbau, mit dem privaten Wohnungsbau, mit der schwierigen Pflege und dem Ausbau von Grünanlagen, mit der Anlage von Gesundheits- und Wissenschaftsquartieren. Nur in Kenntnis unserer Großstadtregion, der besonderen, prägenden Orte, der prägenden Projekte, aber auch der Erfahrungen, die mit solchen Projekten gemacht wurden, nur in Kenntnis der gewordenen Gegenwart lässt sich die Zukunft verantwortungsvoll und nachhaltig gestalten.

Dieser Punkt ist uns besonders wichtig. Ein solches Jubiläum bietet ja nicht nur Anlass zum Erinnern und zum Feiern, zum Nachdenken und Diskutieren, es fordert auch dazu auf, wohl überlegte Entscheidungen vorzubereiten und dann zu handeln. Denn ob wir etwas tun oder ob wir nichts tun: Wir entscheiden *heute* maßgeblich mit darüber, wie unsere Kinder und Kinderkinder einst in dieser Region leben werden. In diesem Sinne ist das Jubiläum eine großartige Chance, ein Ansporn, die Zukunft zu gestalten. Diese Haltung war die grundlegende Perspektive unserer Ausstellung. Sie bleibt auch nicht abstrakt, sondern zeigt sich in den Ergebnissen des internationalen städtebaulichen Ideenwettbewerbs, den der AIV im vergangenen Jahr ausgeschrieben hat. Ergebnisse, die, so hoffen wir, die Debatte über strategische Projekte für eine nachhaltige Entwicklung der Großstadtregion voranbringen. Doch damit nicht genug. Groß-Berlin war und ist eine offene, international orientierte Stadt. Und wir sind davon überzeugt, dass auch heute ein Erfahrungsaustausch mit anderen europäischen Hauptstadtregionen unsere Taten beflügeln kann. ●

Prof. Dr. Harald Bodenschatz, TU Berlin, ist Kurator der Ausstellung „Unvollendete Metropole“. Wir dokumentieren seine Rede zur Eröffnung der Ausstellung am 30. September 2020.



Museum für Gestaltung für das Bauhaus- Archiv, geplante Fertigstellung 2022. Staab Architekten gewannen den Wettbewerb 2015 mit einem markanten Turm, unterirdischen Museums- und Veranstaltungsräumen, die Alt- und Neubau verbinden, sowie einem tiefgelegten Garten.

Städtebaulicher Wettbewerb Hochschulstadt, die am Nordrand des Grunewalds entstehen sollte. Der Entwurf von Otto Kohtz, 1937, zeigt den Geist einschüchternder Herrschaftsarchitektur.

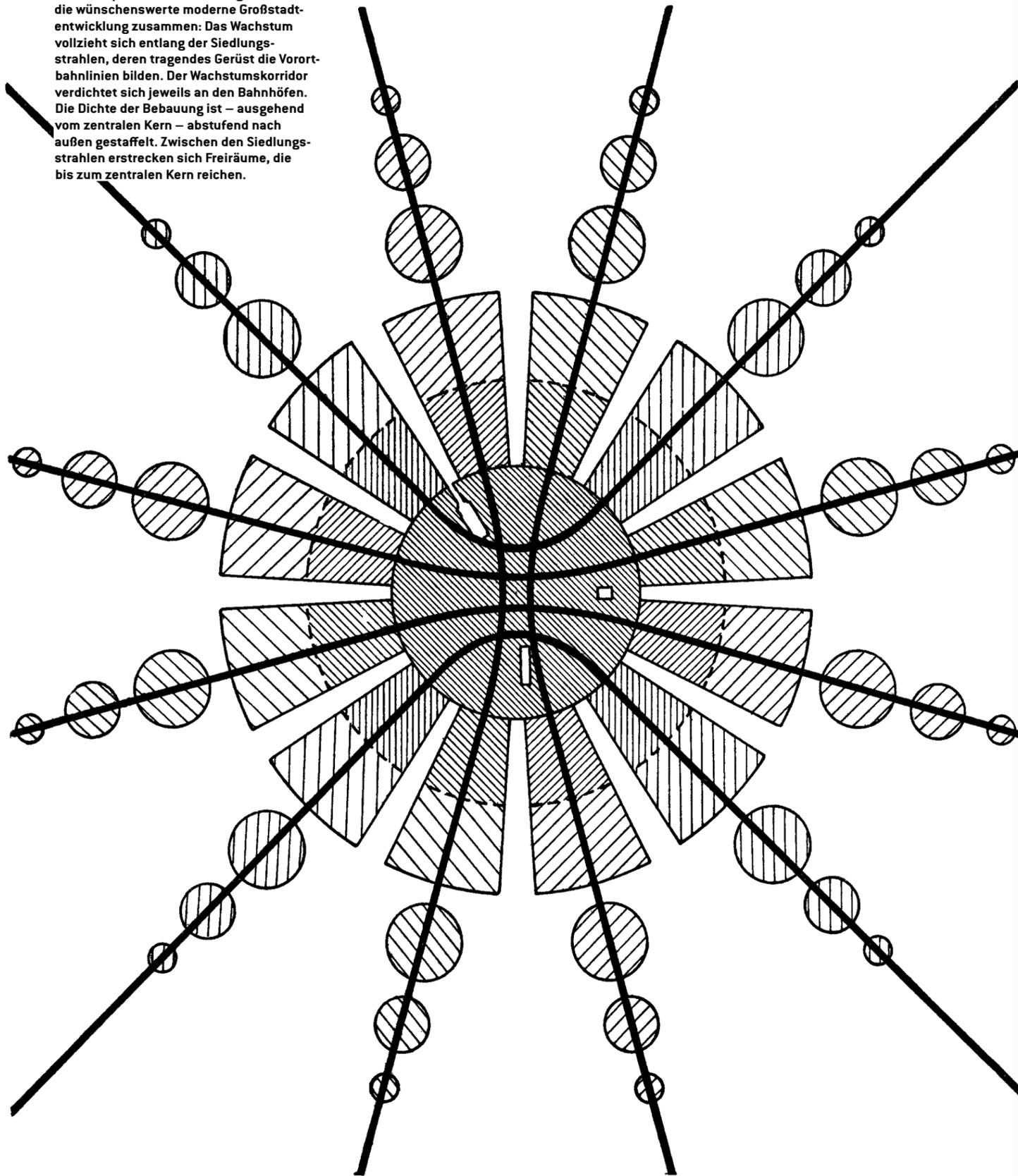


Charlottenburg: Wohnungsbau in der Eosanderstraße 18 von Hans Kollhoff, 1982 aus einem städtebaulichen Ideenwettbewerb des Senators für Stadtentwicklung und Umweltschutz hervorgegangen.

Bäume pflanzung nach dem Fall der Mauer: der Ursprung des Mauerparks, 1. April 1990.



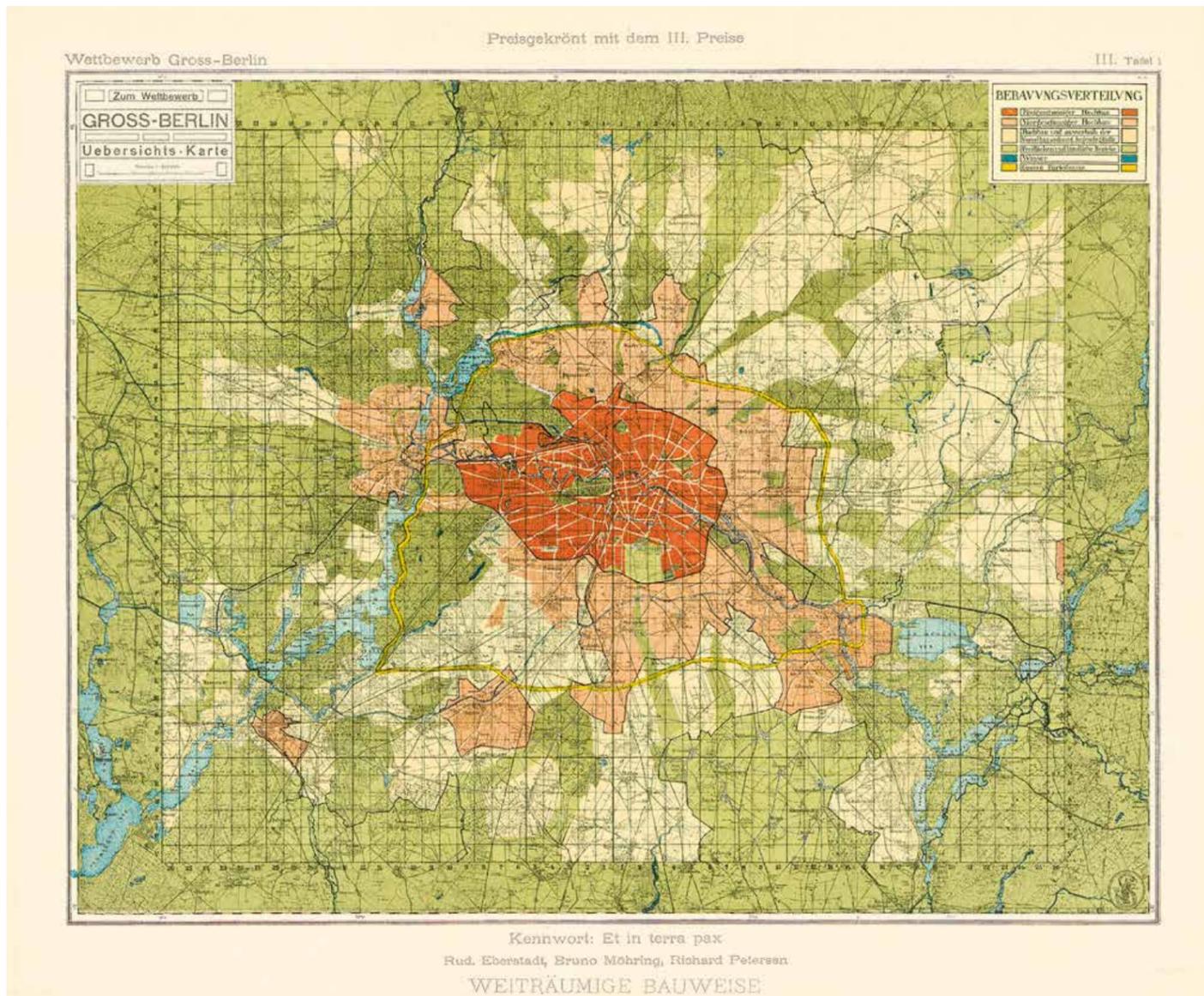
Dynamisches Konzept der radialen Stadterweiterung, 1911. Der von Richard Petersen präsentierte Siedlungsstern fasst die wünschenswerte moderne Großstadterweiterung zusammen: Das Wachstum vollzieht sich entlang der Siedlungsstrahlen, deren tragendes Gerüst die Vorortbahnlinien bilden. Der Wachstumskorridor verdichtet sich jeweils an den Bahnhöfen. Die Dichte der Bebauung ist – ausgehend vom zentralen Kern – abstuft nach außen gestaffelt. Zwischen den Siedlungsstrahlen erstrecken sich Freiräume, die bis zum zentralen Kern reichen.



*Von Harald Bodenschatz
und Markus Tubbesing*

Das Geheimnis des Siedlungs- sterns

Leitbild des Städtebaus von
Berlin-Brandenburg



Vorschlag einer „radialen Stadt“, beim Wettbewerb Groß-Berlin 1910 mit dem dritten Preis gekrönter Beitrag „Et in terra pax“ von Rudolf Eberstadt, Bruno Möhring und Richard Petersen: Kernstadt (rot, fünfgeschossig), Hochbauzone (orange, viergeschossig) und Flächen für künftige Vorortbebauung (beige). Deutlich sichtbar sind schmale grüne Korridore, die oft bis zur Kernstadt vordringen.

Ein Leitstern steht am Planungs-Firmament von Berlin-Brandenburg: der „Siedlungsstern“. Großartig, wenn es nicht ein kleines Problem gäbe: Kaum einer kennt diesen Stern, weder in Berlin, noch in Brandenburg, und wer ihn kennt, weiß nicht so genau, wie er zum Strahlen gebracht werden kann. Wer dem Siedlungsstern etwas näher kommt, wird bald feststellen, dass dieser Stern weit mehr ist als eine strahlende Idee. Denn er existiert wirklich. Geboren wurde er in der Zeit vor 1900 und hat seitdem verschiedene Entwicklungsstadien durchlebt, die engstens mit der Entstehung von Groß-Berlin im Jahr 1920 verwoben sind.

Entdeckung des Siedlungssterns

Der Siedlungsstern wurde einem größeren Publikum erstmals im Kontext des städtebaulichen Wettbewerbs Groß-Berlin 1908–1910 vorgeführt, der mit dem Anspruch angetreten war, die Metropole umfassend und planvoll zu gestalten. Eigentlich war der Stern damals schon nicht zu übersehen. Im Rahmen einer harten Konkurrenz zwischen Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Großbanken und privaten Projektgesellschaften hatte sich in wenigen Jahrzehnten die Grundstruktur des Berliner Großraums herausgebildet. Sie war sternförmig geprägt. Entlang der historischen Überlandstraßen, die Berlin mit anderen Städten verbanden und mit den umliegenden Dörfern verknüpften, bildeten sich seit etwa 1880 mehr und mehr urbane Entwicklungskorridore heraus. Dazu gehörten der Tempelhofer Damm, die Potsdamer Straße, die Karl-Marx-Straße, die Frankfurter Allee, die Landsberger Allee, die Prenzlauer Allee und die Müllerstraße. Die großen Ausfallstraßen wechselten auf ihrem Weg oft mehrfach ihren Namen. Noch wichtiger als diese Straßen aber waren die insgesamt 15 radialen Vorortbahnlinien, darunter die Potsdamer, Anhalter, Dresdner, Görlitzer, Stettiner, Hamburger, Lehrter, Wannsee- und Heidekrautbahn. Sie wa-

ren alle bis 1900 entstanden und wurden ab 1909 unter der Leitung der Preussischen Staatseisenbahnen im Vororttarifsystem vereinigt. Diese Schnellbahnen verbanden die Kernstadt mit den Vororten und waren die Grundvoraussetzung für die Entwicklung neuer Vororte. Oft bündelten sich Radialstraßen und Vorortbahnlinien – eine wichtige Bedingung für die Herausbildung eines Siedlungsstrahls. Deshalb sprach der Berliner Magistratsoberbaurat Roman Heiligenthal 1924 im Rückblick davon, dass die Preussische Eisenbahndirektion die eigentliche Mutter von Groß-Berlin war. Die vorausschauende Planung der Eisenbahndirektion ermöglichte die Erschließung von Bauland durch die privaten Projektentwickler.

Durch dieses radiale Wachstum setzte sich die werdende Großstadt vom bisherigen ringförmigen Wachstum der Stadt, wie es noch mit dem sogenannten Hobrecht-Plan von 1862 angestrebt und realisiert werden konnte, ab. Die Eisenbahn hatte nicht nur die Ketten der alten Stadt gesprengt, sie gab ihr auch eine neue Form, eben den Siedlungsstern. Beim Wettbewerb Groß-Berlin hatte vor allem die mit dem dritten Preis ausgezeichnete interdisziplinäre Gruppe aus dem Nationalökonom Rudolf Eberstadt, dem Architekten Bruno Möhring und Verkehrsengeieur Richard Petersen in ihrem Wettbewerbsbeitrag *Et in terra pax (Und Friede auf Erden)* die „radiale Stadt“ zum Leitstern erhoben.

Im Kern der von der Gruppe vorgeschlagenen Stadt lag das historische Berlin, das als Zentrum von Groß-Berlin und weiterhin ganz Deutschlands verdichtet und zu einer „City“ transformiert werden sollte. Sternförmig sollten von hier aus die Hauptverkehrsadern in den Berliner Großraum ausgreifen. Das künftige monumentale Zentrum sollte auch weiterhin vom dicht bebauten Wilhelminischen Ring umgeben werden, dem Miethausgürtel rund um den historischen Stadtkern, der lediglich durch einige größere Stadtparks unterbrochen werden sollte. Hierauf sollte eine weitere, etwa fünf Kilometer breite gürtelförmige Hochbauzone folgen, die von den ausstrahlenden Hauptverkehrsadern erschlossen und durch

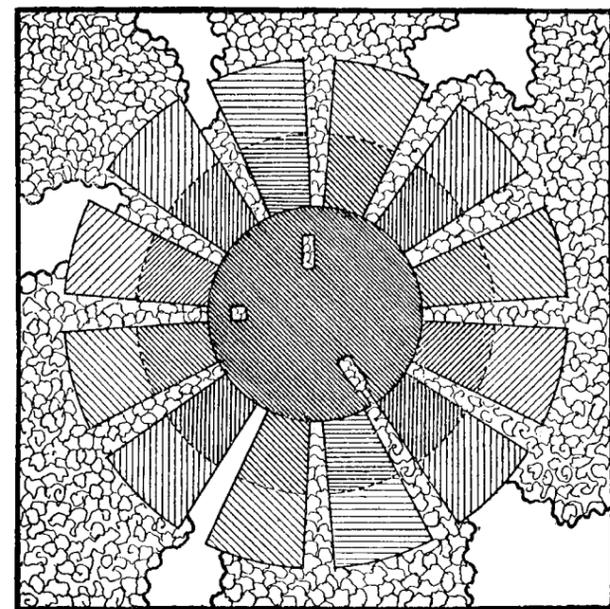
eindringende Grünkeile unterbrochen wurde. Außerhalb dieses Rings, auf dem Rückgrat der sternförmig aus dem Zentrum in die Peripherie hinauslaufenden Hauptverkehrsadern und zwischen den keilförmigen Grünzügen, sollten Flügel für eine Vorortbebauung in die Landschaft ausgreifen.

Dieses Modell der „radialen Stadterweiterung“ bestand also aus einem dichten Stadtkern, an den sich windradförmig zunächst dichte, dann locker bebaut, nach außen erweiterungsfähige Siedlungssektoren angliederten, die durch dazwischenliegende Grünkeile eingefasst wurden. Das Erweiterungsmodell sollte nicht nur für die Entwicklung von Groß-Berlin, sondern als Grundform für die Planung der neuzeitlichen Großstadt schlechthin gelten und das überkommene ringförmige Prinzip der konzentrischen Stadterweiterung vollständig ablösen.

Den Ausgangspunkt aller Überlegungen im Entwurf *Et in terra pax* bildete die Frage nach der künftigen Grundform des großstädtischen Schienensystems. An diese Grundform musste, so die Auffassung von Eberstadt, Möhring und Petersen, jede künftige Großstadtentwicklung anknüpfen, denn die Verkehrslinien waren nicht nur das Skelett der künftigen äußeren Siedlungsentwicklung, sie bestimmten auch die Kristallisationspunkte der künftigen Innenstadt. Wichtiger noch als die Neuordnung der Fernbahnlinien, das hatte Richard Petersen bereits 1908 ausgeführt, war die Neuordnung der Vorortbahnlinien, denn seiner Prognose nach ließ die „Bevölkerungszunahme Groß-Berlins ein ungeheures Anschwellen dieses Vorortverkehrs“ erwarten. Besonders ausführlich waren Petersens Überlegungen zu seinem eigentlichen Expertengebiet, den Schnellbahnen. Seine Vorschläge waren weniger auf die Interessen einzelner Linienbetreiber ausgerichtet, sondern wurden primär im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems und die Versorgung des Stadtgebiets mit Schnellbahnlinien entwickelt. Mit zahlreichen Vorschlägen für weitere Untergrundbahnlinien, beispielsweise vom Brandenburger Tor über den Alexanderplatz weiter zum Straußberger Platz oder vom Lehr-

ter zum Potsdamer Bahnhof, nahm er die spätere Entwicklung des Streckennetzes vorweg. Petersen hatte offensichtlich bereits einen kommunalen Verkehrsverbund im Auge. Er forderte eine „Tarifgemeinschaft zwischen den staatlichen, städtischen und privaten Bahnen“ zu einem „Groß-Berliner Streckennetz“ und antizipierte damit den Interessengemeinschafts-Vertrag von 1927 und die daraus hervorgegangene Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft (BVG) von 1928 – eine der herausragenden Leistungen von Groß-Berlin in der Zeit der Weimarer Republik.

Doch die von Eberstadt, Möhring und Petersen propagierte radiale Stadt beschränkte sich nicht nur auf die Verkehrsstrassen, sondern bezog sich auch auf die Räume zwischen diesen Trassen. Damit war ein entscheidender Schritt zu einem komplexen Verständnis des Siedlungssterns getan: Es kommt nicht nur auf die Strahlen des Sterns, sondern auch auf die Freiräume zwischen diesen Strahlen an. Hier reservierten Eberstadt, Möhring und Petersen große Flächen für Wälder und Wiesen und zogen diese so weit wie möglich ins Stadttinnere. Um die entstehenden Grünkeile untereinander verbinden zu können, fügten die Verfasser eine große Parkstraße ein, in deren 80 Meter breitem Profil im Bedarfsfall nachträglich noch



Schema der radialen Stadterweiterung aus dem Wettbewerb Groß-Berlin 1910, Rudolf Eberstadt

eine Schnellbahntrasse hätte aufgenommen werden können: „Eine in ferner Zukunft vielleicht erforderliche äußere Ringbahnlinie könnte sich dieses Straßenzuges bedienen. Vorläufig aber wird sie mehr als Parkstreifen für die von den großen Freiflächen abgelegenen Ortschaften, wie als Verkehrsträger in Frage kommen.“ Die Wettbewerbsjury fand diese Straße „außerordentlich geschickt geführt“.

Die Autorenschaft des radialen Stadtmodells aus Siedlungszungen und Grünkeilen geht nicht, wie man vermuten würde, auf den Verkehrsingenieur Petersen zurück, sondern kann eindeutig dem Nationalökonom Rudolf Eberstadt zugeschrieben werden, gänzlich neu war dieses Konzept aber nicht. Ähnliche Überlegungen hatte Sybella Gurney, eine führende britische Aktivistin der Gartenstadtbewegung, bereits im Juni 1907 auf der *City Beautiful Conference* in Liverpool vorgestellt und in ihrem *Diagram of a Park System* festgehalten. Zwar lässt sich nicht nachweisen, dass Eberstadt die Konferenz besucht hatte, spätestens durch einen Artikel des berühmten englischen Stadtplaners Henry Vaughan Lanchesters aus dem Jahr 1908 musste er aber Gurneys Diagramm gekannt haben. Lanchester hatte insbesondere den systematischen Zusammenhang zwi-

schen Siedlungs-, Verkehrs- und Freiflächenform betont. Diese Argumentation übernahm Eberstadt in seinem Erläuterungstext für *Et in terra pax* und entwickelte sie weiter.

Überhaupt war das Schema der radialen Stadterweiterung keine fixe „Idee“ irgendeines Experten. Zur Zeit des Wettbewerbs 1910 bestand Berlin ja bereits aus einem dichten Stadtkern, der von sternförmig angeordneten Siedlungszungen umgeben war, die sich über Jahrzehnte entlang der ausstrahlenden Verkehrsradien gebildet hatten. Eberstadt hat dies erkannt und in einem Schema veranschaulicht. Entsprechend betonte er, dass diese Stadtform „nicht aus subjektiver Erfindung hervorgegangen“ sei, sondern „auf den Tatsachen der neuen großstädtischen Entwicklung aufgebaut“ und „lediglich den tatsächlichen Verhältnissen abgelernt“ sei.

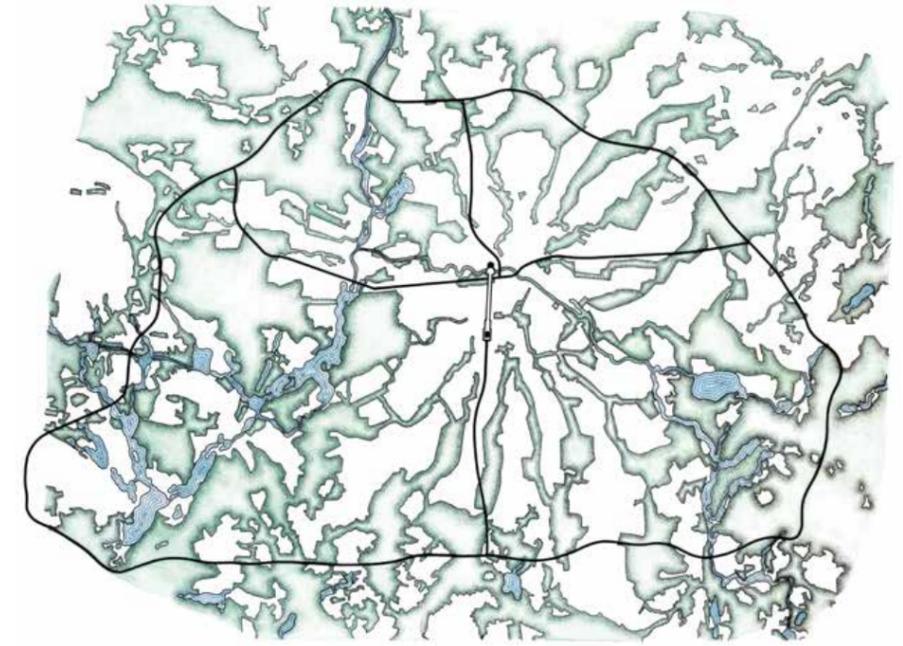
Karriere des Siedlungssterns

Seit dem Wettbewerb Groß-Berlin war die Bedeutung des Siedlungssterns eine doppelte: Er bezeichnete nicht nur die reale Entwicklung, er wurde nun auch zu einem städtebaulichen Leitbild, zur planerisch erwünschten Form großstädtischen Wachstums. In den ersten Jahren nach der Geburt von Groß-Berlin spielte der Leitstern aber keine besondere Rolle mehr. Erst in der ab 1929 Fahrt aufnehmenden Planung für die autogerechte Stadtregion gewann er wieder an Bedeutung – im Rahmen eines Ring-Radial-Konzeptes. Dieser von der Haupttiefbauverwaltung unter Stadtbaurat Hermann Hahn vorgelegte Plan sah eine Bündelung des Fern- und Hauptverkehrs mit 18 großen Hauptausfallstraßen und drei konzentrischen Ringstraßen vor. Es hatte große Ähnlichkeiten zum Verkehrskonzept von Eberstadt, Möhring und Petersen von 1910, war aber nun nicht mehr auf die Schiene, sondern auf den motorisierten Individualverkehr übertragen worden.

Außerhalb Groß-Berlins, im 1929 gegründeten Planungsverband Brandenburg Mitte, wurde der Siedlungsstern aber wieder als städtebauliches, nicht nur verkehrliches Leitbild hoch-

gehalten. So legte der Landesplaner Gustav Langen 1932 das „Schema eines Strahlenplanes“ vor, der das Konzept des Siedlungssterns weiter präziserte. Vorausgegangen war eine mehrjährige systematische Analyse des Großraums Berlin-Brandenburg. Das Schema bildete die Grundlage des Gesamtplans für den Planungsverband aus dem Jahr 1935, der wiederum die Generalbebauungsplanung von Albert Speer beeinflusste. Speers Planung, die oft auf die gigantomanischen Pläne für die Nord-Süd-Achse verkürzt wird, umfasste auch ein Konzept für den Berliner Großraum, das auf einer Art Ideal-Stern-Planung orientiert war, mit Siedlungsstrahlen und großen Grünkeilen, bezogen auf einen Planungsraum, der bis an die Grenze eines neuen Groß-Berlin, den äußeren Autobahnring, reichte. „Dieses System“, so Albert Speer rückblickend 1969, „das sich bei meiner Achsenstruktur zwangsläufig ergab, führte die Grünflächen radial tief ins Stadtzentrum.“

Nach der Niederlage des nationalsozialistischen Deutschlands entwickelte die neue, von der sowjetischen Besatzungsmacht eingesetzte und kontrollierte provisorische Regierung Berlins erste Überlegungen für einen Neuaufbau der Großstadt. Der unter der Leitung des Stadtrats für Bau- und Wohnungswesen, Hans Scharoun, entstandene sogenannte Kollektivplan verkörperte ohne Rücksicht auf Überkommenes die Vision einer neuen, autogerechten und funktionsgetrennten Stadtlandschaft, die sich in einem streifenartigen, ost-west-gerichteten Band entlang der Spree im Urstromtal erstrecken sollte. Im Außenbereich wurden freilich Ansätze des traditionellen Radialkonzeptes weiterentwickelt. Nach der Teilung Berlins war es mit dem stürmischen Wachstum des Siedlungssterns allerdings vorbei, der Bau der Mauer froh die Entwicklung Berlins ein. Potsdam etwa war nicht mehr die Fortsetzung einer durchgehenden Siedlungszunge entlang der S-Bahn und der Reichsstraße 1, sondern eine Stadt, die von West-Berlin gar nicht und von Ost-Berlin nur über einen langen Umweg erreicht werden konnte. In West-Berlin wurde die historisch so wichtige, nunmehr unter Ost-Berliner Leitung



Grünflächenplan des GBI, 1938. Erstellte wurde der Plan von Willi Schelkes, der für die Grünflächenplanung zuständig war. Er sah riesige Grünkeile vor, die die Bebauungsstrahlen von einander separieren sollten – ein Plan in Kontinuität der Siedlungssternkonzepte.

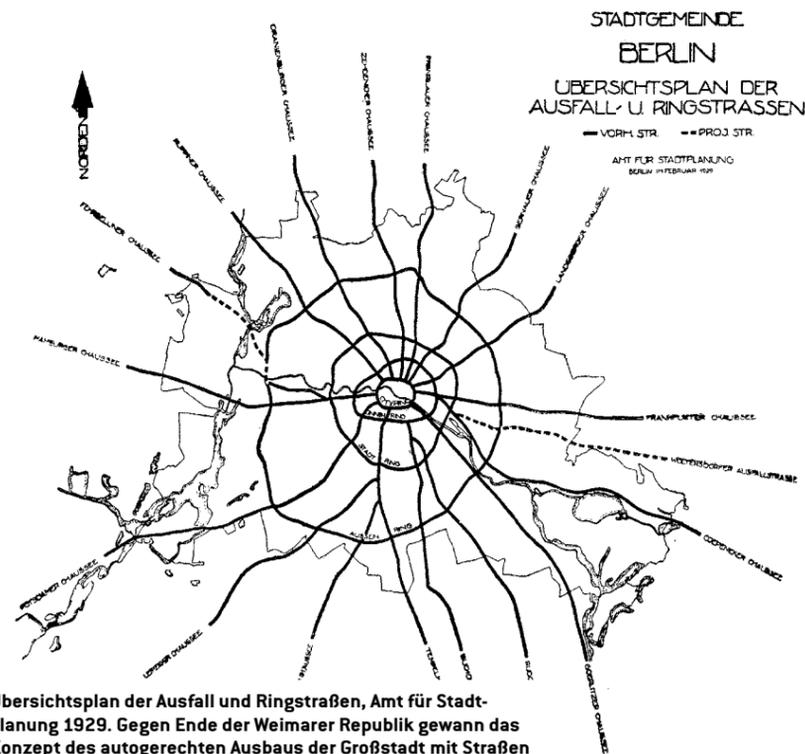
fahrende S-Bahn nahezu bedeutungslos, als Politik und Gewerkschaften zu ihrem Boykott als Antwort auf den Bau der Berliner Mauer aufriefen.

Die besonderen Verhältnisse einer harten Spaltung hatten eine unbeabsichtigte Nebenwirkung: Dem geteilten Berlin blieb eine wilde Zersiedelung erspart, wie sie das Umland anderer westlichen Großstädte vor allem seit den 1960er Jahren überrollt hatte. Das Schema der Ost-Berliner Generalbebauungsplanung des Jahres 1987 zeigt den Versuch, einen halben Stern zum Leitbild zu erheben – mit Siedlungsstrahlen und Grünkeilen. Wirksam wurde dieser Plan nicht mehr.

Auf den Fall der Mauer war bekanntlich keiner vorbereitet, auch nicht die Planer. Umso erstaunlicher ist es, dass sich in den ersten Monaten der Aufbruchseuphorie eine Gruppe von Fachleuten aus Ost und West, aus Berlin und dem Umland, fand: die Planungsgruppe Potsdam des Provisorischen Regionalausschusses. Nach ihren Empfehlungen sollten eine Zersiedelung des Umlands verhindert, Freiflächen gesichert, vorhandene Zentren gestärkt, die städtebaulichen Kulturwerte der Region erhalten, gleichwertige Lebensbedingungen erstrebt und der öffentliche Verkehr

verbessert werden – und dies alles ökologisch und sozial verträglich. Räumlich sollte die Metropole entlang der über mehr als 100 Jahre entstandenen radialen Siedlungsstrukturen weiterentwickelt werden. Diese Ideen im Zeichen einer Wiederentdeckung des Siedlungssterns als Leitbild beeinflussen das stadregionale Denken bis heute.

Im Jahr 1994 wurde das Leitbild des Siedlungssterns jedoch wieder aufgegeben – zugunsten des Konzepts der sogenannten „dezentralen Konzentration“. Bereits 1992 wurde diese Idee im Rahmen der Ausstellung „Die Landschaft und Berlin“ in den Römischen Bädern im Park Sanssouci vorgestellt. Erarbeitet wurde sie von Christoph Stroschein in Zusammenarbeit mit dem italienischen Architekturbüro Gregotti Associati. Das lobende Vorwort des kleinen Katalogs schrieb Manfred Stolpe, damals Ministerpräsident des Landes Brandenburg. Mit dem Konzept der dezentralen Konzentration – „Stärkt die Ränder“ – sollte versucht werden, die Wachstumsimpulse weg vom unmittelbaren Umland Berlins hin zu den Städten der so genannten zweiten Reihe zu lenken – etwa nach Brandenburg an der Havel, Neuruppin, Eberswalde und Frankfurt an der Oder. Bis etwa



Übersichtsplan der Ausfall und Ringstraßen, Amt für Stadtplanung 1929. Gegen Ende der Weimarer Republik gewann das Konzept des autogerechten Ausbaus der Großstadt mit Straßen und Ringen vor allem für Kraftfahrzeuge an Bedeutung.

2005 wurde dieser Kurs durchgehalten, dann war er endgültig gescheitert. Nun wurde eine neue Losung populär: „Stärken stärken“ – und das Leitbild des Siedlungssterns feierte ein Comeback. Es prägt nun auch den neuen Landesentwicklungsplan aus dem Jahr 2019, der von der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (GL) erarbeitet wurde.

Zukunft des Siedlungssterns

Der Landesentwicklungsplan ist aber kein Schlussstein, sondern vielmehr der Startpunkt für die Gestaltung eines nachhaltigen Metropolraums Berlin-Brandenburg. Der Siedlungsstern ist ein Programm, das mit Leben erfüllt werden muss. Zuerst müssen wir ihn kennen, verstehen und schätzen lernen: Woher kommt dieser Stern? Woraus besteht er überhaupt? Wo liegen die Probleme und was hat er für Potentiale? Dann müssen wir darum ringen, wie der Stern gefestigt und weiterentwickelt werden kann – als öffentlicher Raum, als Hauptbühne der Verkehrswende, als nachhaltige Antwort auf die Energie-

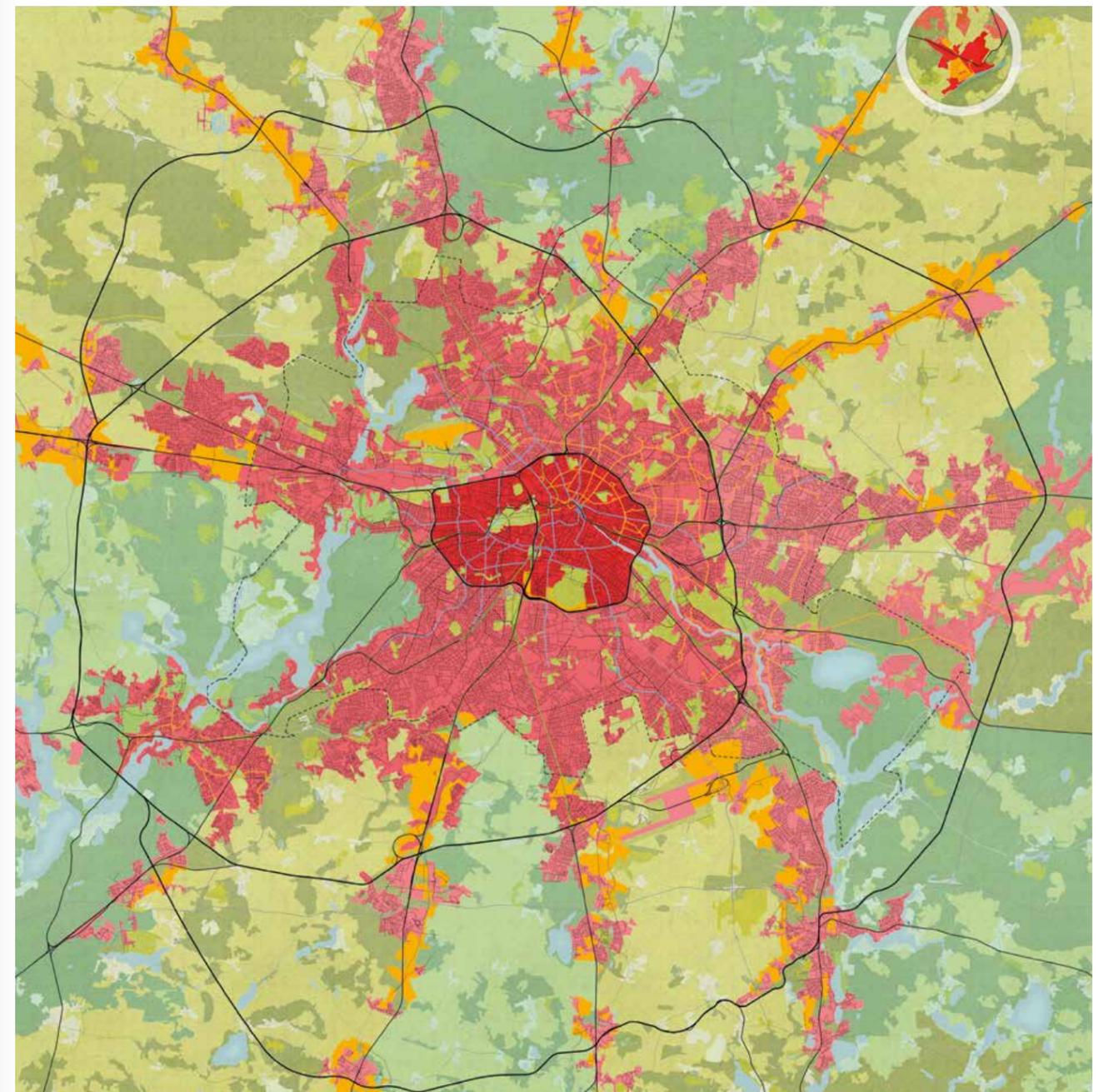
wende, als Landschaftsschutzkonzept, als Siedlungskonzept, als Plattform für Stadtteilzentren, als Bühne identitätsstiftender Bauwerke, als Raum für Nachverdichtung, als Kontrastraum zu den Regionalparks. Schließlich bleibt die vielleicht härteste Aufgabe: Wie kann ein Verfahren auf den Weg gebracht werden, in das alle Beteiligten sich einbringen können mit dem Ziel, die Strahlen mit ihren Freiräumen zum Glänzen zu bringen? Hier sind viele gefragt: die Bezirke, die Umlandgemeinden, die Senatsverwaltungen und Ministerien der beiden Länder, aber auch zivilgesellschaftliche Initiativen, Hochschulen und Wirtschaftsverbände.

Der Internationale Städtebauliche Ideenwettbewerb Berlin Brandenburg 2070 war ein wichtiges Instrument, um genau diese Fragen zu untersuchen und zu klären. Er kann die Debatte über eine nachhaltige Entwicklung der Großstadtregion bereichern, der dann aber auch Taten folgen müssen. Der Zukunftswettbewerb hat dazu beigetragen, alternative Entwicklungsmodelle kritisch zu überprüfen, aber auch das Konzept des Siedlungssterns zu ergänzen, anzureichern und weiterzuentwickeln, wie dies etwa die Arbeit mit dem

dritten Preis tut. Die Verfassergruppe aus Marc Jordi, Susanne Keller und Alexander Pellnitz mit der Landschaftsarchitektin Christina Kautz und dem Stadtplaner Ludwig Krause geht von einer Verdopplung der Einwohnerzahl im Metropolitanraum aus und schlägt vor, dieses Wachstum ausschließlich durch eine Bebauung von bereits bestehenden Siedlungsarealen wie Baulücken, Brachen, Konversionsflächen zu bewältigen. Die Idee der Gruppe ist es, Städte wie Brandenburg an der Havel zu stärken und das Leitbild des Siedlungssterns um das eines Sternarchipels zu erweitern, der u.a. für eine bessere Durchdringung der Naturräume in der Metropole sorgen soll.

Im Großen und Ganzen hat der Zukunftswettbewerb aber das Leitbild des Siedlungssterns noch einmal bestätigt, nicht nur, aber insbesondere durch die mit dem ersten Preis gekrönte Arbeit von Silvia Malcovati, Bernd Albers, den Landschaftsarchitekten Vogt und dem Ingenieurbüro Arup. Sie legen ihren Überlegungen ein Wachstum der Bevölkerung um eine Million Menschen in den nächsten 50 Jahre zu Grunde, das durch ein Verschmelzen der Kultur- und Stadtlandschaft Berlin-Brandenburg organisiert werden soll. Dieses Wachstum orientiert sich an den bestehenden Siedlungsstrahlen und verbindet vorhandene Städte miteinander. Auf die landschaftlich geprägten Zwischenräume legen die Autoren ihr besonderes Augenmerk. Wir sehen: Einmal mehr konnte sich das Konzept des Siedlungssterns als Konstante der Berliner Planungs- und Städtebaugeschichte durchsetzen, wie schon oft in der Geschichte Groß-Berlins. Er bietet ohne Zweifel Potenziale für eine nachhaltige Entwicklung, aber nur, wenn wir uns Länder und Kommunen übergreifend auf Ziele, Instrumente und Verfahren verständigen, diese Potenziale zu nutzen. Denn der Siedlungsstern ist – in einer Zeit der immer noch fortschreitenden automobiler Zersiedelung – noch lange kein Selbstläufer. ●

Dr. Markus Tubbesing ist Professor für Entwurf und Denkmalpflege an der FH Potsdam, Dr. Harald Bodenschatz ist em. Professor für Planungs- und Architektursociologie der TU Berlin.



„Zusammenwachsen Landschaft[st]adt“ heißt der Beitrag von Bernd Albers, Silvia Malcovati und Günther Vogt mit Maren Brakebusch (Vogt Landschaft) und Rudi Scheuermann (Arup) zum Internationalen Städtebaulichen Ideenwettbewerb Berlin-Brandenburg 2070. Die Arbeit wurden mit dem 1. Platz ausgezeichnet.

„Baukultur ist, wenn dir das Herz aufgeht!“

Ein Gespräch mit der Senatsbaudirektorin Regula Lüscher darüber, wie Berlin sich in Zeiten von Klimakrise und Corona verändert und eine Vorzeigestadt des 21. Jahrhunderts werden könnte.

Lassen Sie uns mit einem Gedanken-
spiel beginnen: Wie würden Sie einem
Menschen ohne Augenlicht Berlin und
Brandenburg erklären?

Die Großstadt Berlin liegt in einem Urstromtal, das von unglaublich viel Grün und Wasser geprägt ist. Am besten stellt man sich eine seitlich liegende T-Form vor, deren Querbalken von links unten schräg nach rechts oben reicht. Da ist die Havel mit dem Tegeler See im Norden und dem Wannsee im Süden. Die Spree bildet den senkrechten Teil des Buchstabens; unten finden sich dann die Dahme und der Große Müggelsee. Rechts und links von der Mitte des T-Stamms zeigen sich zwei Erhöhungen, die Barnim-Hochfläche und die Teltow-Hochfläche.

Für eine Schweizerin wie Sie ist das ja
topfeben ...

Stimmt, Berlin ist absolut flach, gar nicht zu vergleichen mit der Schweiz. Wenn man sich der Stadt aus der Luft nähert, erkennt man einen grünen Riesenteppich, der im Inneren in ganz viele unterschiedliche Zentren aufgeteilt ist, mal größere, mal kleinere Zentren. Berlin kann absolut ländlich sein. Berlin kann aber mit vielen Hochhäusern auch sehr großstädtisch sein, wie am Alexanderplatz oder in der City West am Bahnhof Zoo.

In was für einem Zentrum leben und
wohnen Sie?

Der Zufall hat mich nach Charlottenburg-Wilmersdorf gebracht. Es ist ein super Kiez mit lebendigen Erdgeschossen. Es gibt den Kiez-Bäcker, den Kiez-Metzger, die Kiez-Buchhandlung und zwei, drei Kleiderläden. In fünf Minuten Entfernung ist der Park, in dem ich jogge, drei U-Bahnstationen und mein Lieblingsplatz in der Nähe – ich bin bestens versorgt.

Als Senatsbaudirektorin haben Sie auch
die Aufgabe, die Baukultur in Berlin zu
fördern. Was genau verstehen Sie unter
Baukultur?

Der große Architekt und Bildhauer Gottfried Böhm hat die Frage einmal so beantwortet: Baukultur ist, wenn dir das Herz aufgeht, wenn du einen Raum betrittst und denkst: Wow! Es geht um den besonderen Moment der Erfahrung, den öffentliche Räume und Architektur kreieren können. Am Anfang von Baukultur steht für mich immer das Gespräch mit den Beteiligten über das Planen und Bauen. Stadtentwicklung ist ja explizit eine Profession mit geteilten Autorschaften aus Baufrauen, Bauherren und InvestorInnen, den Nutzerinnen und Nutzern, den Bürgerinnen und Bürgern. Alle gemeinsam füllen mit Leben, was Städtebau und Architektur

kreiert. Professionelle Akteure wie die Architekten, setzen das, was man miteinander bespricht in ein Programm um. Wenn alle Seiten permanent im Dialog bleiben, von Beginn der Planung bis zum fertigen Bauwerk, kann Baukultur gelingen. Städtebauliche und architektonischen Qualität sind daher immer das Ergebnis eines längeren Aushandlungsprozesses aller Beteiligten, die aus ganz unterschiedlichen Professionen kommen.

Und was gehört noch dazu?

Natürlich die Themen des Klimaschutzes oder der sozialen Nachhaltigkeit. Es geht also nicht ausschließlich um die Frage der Schönheit. Bei einer Bauaufgabe stellt sich immer auch die Frage, wie innere Organisation und äußere Erscheinung zusammenhängen, oder wie zum Beispiel ein Programm in eine Tragstruktur umgesetzt wird und wie diese sich dann in einer Fassade äußert. Wie zum Beispiel gut erkennbar am Gebäude für 50 Hertz in der Europacity. Baukultur bedeutet aber, dass eine architektonische Lösung auf zehn Anforderungen eine symbiotische Antwort gibt, die abgerundet ist, und eben nicht auf eine Frage tausend sich addierende Antworten. Schön zu sehen am Umbau für die Schauspielschule Ernst Busch oder an der Akustikdecke in der Staatsoper.





Wie moderieren Sie Interessenkonflikte, die sich nicht zuletzt aus den Raumsprüchen der Akteure ergeben?

Als ich 2007 aus Zürich nach Berlin kam, war ich zunächst überhaupt nicht vernetzt. Ich kam sozusagen als neutrale Person von außen in die Stadt und hatte keine Vorgeschichte. Weil ich am Anfang mit vielen Projekten konfrontiert war, deren Hintergrundgeschichte ich nicht kannte, musste ich lernen, auf neue Weise zuzuhören und die Antennen ganz weit auszustrecken. Bei vielen Bauprojekten habe ich zunächst nur verstanden: Hier gibt es riesigen Stress und viele unausgesprochene Worte.

Welche Schlüsse haben Sie aus diesem Erleben gezogen?

Zuhören ist der Schlüssel zur Konfliktlösung. Man muss sich in das Gegen-

über hineindenken und herausfinden, in welcher Situation ein Investor sich befindet, der ein Risiko eingeht, oder eine Denkmalpflegerin, die einen Bestand schützen will. Oder ein Bezirksbürgermeister, der eine politische Position verteidigt. Im Lösungsprozess geht es darum, allen Menschen, die an einem Projekt beteiligt sind, begreiflich zu machen, welcher enorme Wissensgewinn entsteht, wenn unterschiedliche Positionen zusammenkommen.

Gibt es Unterschiede zwischen der Diskussion in Berlin und Zürich?

In Berlin ist es besonders schwierig, weil im Grunde genommen jeder Ort, an dem man ein Bauprojekt bearbeitet, verbunden ist mit Ideologien, Schuld und oft auch mit Leid. Die „Doppelstadt“ mit einer Ost- und einer Westvergangen-

heit ist in den Bauprojekten dabei viel präsenter, als es die Traumata aus der Zeit des Nationalsozialismus sind. Auch wenn die Stadt zusammenwächst, gibt es immer noch enorme Gräben zwischen Ost und West. Dieses Gefühl, dass der Westen den Osten quasi in sich aufgenommen hat und viel an Kultur verwischt wurde. Das kann man nicht einfach wegdiskutieren. Man kann aber nicht nur primär fachlich und innerarchitektonisch argumentieren. Ich glaube, dass ich in Berlin als Außenstehende, besonders am Anfang meiner Tätigkeit, ein Gegengewicht bieten konnte.

Was macht es in Berlin komplizierter?

Die Bauprojekte brauchen mehr Zeit, auch weil man viel Geschichte aufarbeiten muss. Ich bewundere aber, mit welcher oft auch schmerzenden Akribie dieses Land seine zerstörerischen Brüche aufgearbeitet hat und weiter aufarbeitet. Dieser Umgang mit der Geschichte ist beeindruckend und auch ein Grund, warum ich mich habe einbürgern lassen und jetzt halb Deutsche, halb Schweizerin bin.

In Berlin, aber auch andernorts verändert sich das Bild der Stadt eher langsam und doch merklich: Postämter werden umgebaut, Kirchen verkauft, Karstadt- und Bankfilialen schließen. Nicht selten sind damit auch städtebaulich und gesellschaftlich relevante Räume betroffen. Was macht das mit der Stadt?

Dass sich Städte wandeln ist etwas Normales. Die Corona-Pandemie beschleunigt diesen Wandel jetzt aber nochmal oder nimmt ihn situativ vorweg. Zugleich bin ich überzeugt, dass die Kraft des Menschen als soziales Wesen so stark ist, dass wir andere Formen finden werden, um uns zu treffen. Bei der Frage, wie wir den öffentlichen Raum nutzen, sehe ich zum Beispiel eine Verbindung zur Frage des Klimawandels und der damit einhergehenden notwendigen Veränderung der Mobilität. Weil wir in Zukunft weniger Autoverkehr und weniger Umweltverschmutzung haben müssen, werden sich die traditionellen Straßenräume, wie wir sie heute erleben, stärker in Aufenthaltsräume transformieren. Oder denken Sie an die langen Hitzepe-

rioden im Sommer, in denen man mehr Zeit draußen verbringt. Hier brauchen wir neue Schutzfunktionen vor Sonne und Starkregen.

Betrifft das auch die Erdgeschosse von Häusern und Wohnungen?

Ja, auch die werden nicht zuletzt klimabedingt anders aussehen. Zum Beispiel mit Überhöhe und vielen offenen Durchgängen und Unterständen, die Schatten spenden, Durchlüftung ermöglichen oder Schutz vor Unwetter bieten. Als Stadtplaner, die wir mit der Hardware einer Stadt beschäftigt sind, müssen wir stets in hybriden Strukturen denken und Infrastrukturen schaffen, die für Wohnen und Arbeiten zur Verfügung stehen. Wenn der Einzelhandel unsere Erdgeschosszonen nicht mehr so sehr wie jetzt belebt, weil er weniger wird, werden wir diese für Arbeiten und Wohnen nutzen. Künftig wird es vielleicht mehr Co-Working-Spaces im Erdgeschoß des Hauses geben, in dem man auch wohnt. Das Homeoffice kann ja nicht ausschließlich in der eigenen Wohnung erfolgen, wo vielleicht kein Platz für ein Büro ist. Wir brauchen diese Arbeitsplätze in oder in der Nähe unseres Hauses, mit flexiblen Räumen, da wir unseren Quadratmeterverbrauch schon aus Nachhaltigkeitsgründen nicht immer weiter erhöhen können. Klimaschutz, Wirtschaft, Soziales, Pandemie, Geschichte. All das verändert unsere Städte nachhaltig. Die jungen Menschen, die jetzt auf die Straße gehen und für den Klimaschutz kämpfen, spüren, dass wir uns in einem Umbruch befinden mit gewaltigen ökonomischen und ökologischen Veränderungen, auch in der Stadt.

Kommt die Diskussion um die Zukunft der Städte vor dem Hintergrund von Klimaschutz und Corona-Pandemie zumindest aus städtebaulicher Sicht zur richtigen Zeit?

Ja. Gerade für die Metropolregion Berlin-Brandenburg ergeben sich sogar große Chancen. In Berlin entstehen derzeit sechzehn neue Stadtquartiere, etwa die Siemensstadt, das Schumacher Quartier oder die Wasserstadt-Oberhavel. Hier können wir neue Technologien und neue Erkenntnisse zum

Thema Stadtentwicklung direkt umsetzen. Wie fantastisch ist das denn? Ganz besonders wichtig ist mir, dass wir die bestehenden Nachbarschaften mitnehmen und so Akzeptanz schaffen. Ich wünsche mir auch in der Politik den Mut, diese Zukunftschancen zu nutzen. Das hippe Berlin könnte so in fünfzehn Jahren die Vorzeigestadt des 21. Jahrhunderts werden.

Klimaforscher wie Hans-Joachim Schellenhuber weisen auf die Umweltprobleme von Großstädten hin, die weit über die Emission von Treibhausgasen oder die Versiegelung von Böden hinausgehen. Gefordert wird ein neuer Ansatz beim Bauen: Weg von Stahl und Beton und hin zu Holz und anderen biobasierten Materialien. Weg vom Sondermüll beim Abriss eines Gebäudes und hin zu einer Kreislaufwirtschaft mit der späteren Wiederverwendung von Bauteilen. Die Rede ist auch von „regenerativen Stadtsystemen“, die sich als „Ganzes innerhalb der planetaren Grenzen“ bewegen sollen. Was halten Sie davon?

Ich persönlich suche in dieser Situation ganz konkret den Austausch mit Menschen aus anderen Professionen. Die globalen Themen lösen zu wollen, heißt, bei mir selbst zu beginnen. Als Senatsbaudirektorin kann ich in Berlin und Brandenburg versuchen, meine Projekte besser umzusetzen. Nehmen wir das Schumacher Quartier: Da dachte ich noch vor fünf Jahren, dass es reichen würde, wenn wir hier die Schwammstadt mit einer klimaangepassten und wassersensiblen Stadtentwicklung entwickeln und für eine Mobilität sorgen, die dem Rad- und Fußverkehr Vorrang gibt. Heute sind wir an einem anderen Punkt angelangt: Jetzt setzen wir dort auf ein Cradle-to-Cradle-System, mindestens. Wir wollen den Technologiestandort mit dem Holzbau verbinden und hier ein Holzmodellquartier errichten. Von der nachhaltigen Forstwirtschaft über den Bau bis hin zum Recycling und zum Rückbau soll alles vor Ort bzw. im direkten Umfeld des neuen Stadtquartiers stattfinden. Man darf sich von der vermeintlichen Überkomplexität eines Projekts nicht schrecken lassen, sondern muss akzeptieren, dass sich nicht immer hundert Prozent,

sondern vielleicht auch mal nur siebenzig Prozent aller Vorhaben umsetzen lassen. Aber wenn ich gar nichts mache, dann bin ich bei null Prozent. Und das ist keine Alternative.

Die Teilnehmer am Internationalen Städtebaulichen Ideenwettbewerb Berlin-Brandenburg haben Visionen entworfen, die fünfzig Jahre in die Zukunft weisen. Wären Sie keine Politikerin, sondern eine praktizierende Architektin, die an dem Wettbewerb teilgenommen hätte: Wie würde ihr Blick in die Zukunft der Metropole aussehen?

Ich bin keine Zukunftsforscherin, habe aber eine Vorstellung, dass aus Berlin im Jahr 2070 ein Großraum mit vielen hochverdichteten Stadtinseln und vielen dazwischenliegenden Grünzonen wird, ein Archipelgedanke. Diese urbanen Inseln, die in sich ziemlich autark funktionieren, haben sich 2070 weit in das heutige Brandenburg hineingeschoben. Aus Berlin ist keine Megacity, sondern ein Mega-Cluster mit mittelgroßen Zentren im Grünen geworden. Diese Landschaftsräume versorgen die Quartiere, die neuen Kieze, mit Lebensmitteln. Der ganze Warenverkehr erfolgt nur noch über den Luftraum, denn der Boden ist viel zu kostbar, um ihn für Auto-Mobilität zu nutzen. Der Fußabdruck für das Gebaute ist meiner Vorstellung nach ziemlich klein, die Menschen bewegen sich vor allem in den Grünräumen. Längst ist man in meiner Zukunftswelt dazu übergegangen, dass jeder Mensch zwei Berufe hat. Der eine befasst sich mit der Eigenversorgung, der andere mit Fremddienstleistungen, für die man besonders ausgebildet ist. Das, was man nicht selbst tun kann, wird auch künftig noch von anderen Menschen übernommen werden müssen. Insofern wird es immer noch Ärztinnen geben, und vermutlich auch Architektinnen. **◆** *Rudolf Spindler Regula Lüscher ist Architektin und Stadtplanerin und seit 2007 Senatsbaudirektorin und Staatssekretärin in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin. Ihr Gespräch mit Rudolf Spindler wurde als Video aufgezeichnet und findet sich ab 26. Oktober auf www.unvollendete-metropole.de und Youtube.*

1. Preis: Zusammenwachsen – Landschaft(f)tstadt

Bernd Albers, Silvia Malcovati, Günther Vogt mit Arup Deutschland

Pläne lesen bedarf der Schulung, selbst wenn sie so aufgeräumt aussehen, wie der Übersichtsplan für den siegreichen Entwurf „Zusammenwachsen – Landschaft(f)tStadt“. Prägnant zeichnet sich der „Hundekopf“ des inneren S-Bahn-Rings ab, satt rot gefüllt mit der Innenstadt Berlins. Deutlich spreizen sich die blässeren Finger des Siedlungssterns entlang den Eisenbahnradialen ins Umland. Sie zeigen das historische Wachstum Berlins, das nicht konzentrisch in Ringen oder Gürteln, sondern strahlenförmig verlief. Im Plan (BB 2070, S. 19) springt der Siedlungsstern klar ins Auge und verdeutlicht, warum er zur Grundmetapher des Berliner (Stadt)Wachstums werden konnte.

Beruhigt könnte man meinen, es sei alles gut, weil so viel Grün um die „rote Stadt“ herum liegt – nur erkennt man erst auf den zweiten Blick, wieviel Entwurfsarbeit in den Grünkeilen steckt. In Wirklichkeit sind sie keineswegs so klar konturiert. Ein großer Teil der Kreativität von Albers Malcovati Vogt ging dahin, die Grünräume tiefer in das Stadtgebiet Berlins hineinzuführen und profilierend von der Wohnbebauung abzusetzen. Brachen oder Mischnutzungen des heutigen Zustands werden zukünftig in klar definierte Kultur-Landschaftsräume überführt. Sie bestehen aus einer aparten Mischung von Land- und Agrarwirtschaft, Forst- und Wasserbetrieben, die eine Vielzahl von Aufgaben im Umgang mit Tieren und Getreiden, Bäumen und Wasserläufen, Erholung und Freizeitaktivitäten übernehmen müssen.

Im Entwurfsplan sind die architektonischen Vorschläge natürlich nur als Baumassen skizziert. Geschickt gewählt sind als Teilräume einer vertieften

Planung das Berliner Südkreuz-Tempelhofer Feld, das ca. 30 km nordöstlich von Berlin gelegene Bernau sowie das 80 Kilometer in derselben Himmelsrichtung liegende Schwedt an der Oder. Beispielhaft wird die ruhige Sprache der Europäischen Stadt genutzt, eine Architektur des städtischen Raums, nicht der solitären Objekte. An der Kreuzung von A100 und Tempelhofer Damm treten Hochhäuser auf, um die Torsituation anzuzeigen, in Bernau wird am Bahnhof eine hohe Nachverdichtung für diverse Nutzungen geplant. Die alte Residenzstadt Schwedt wiederum könnte durch die kritische Rekonstruktion des barocken Stadtgrundrisses eine Aufwertung, gleichsam ein Wachküssen erleben.

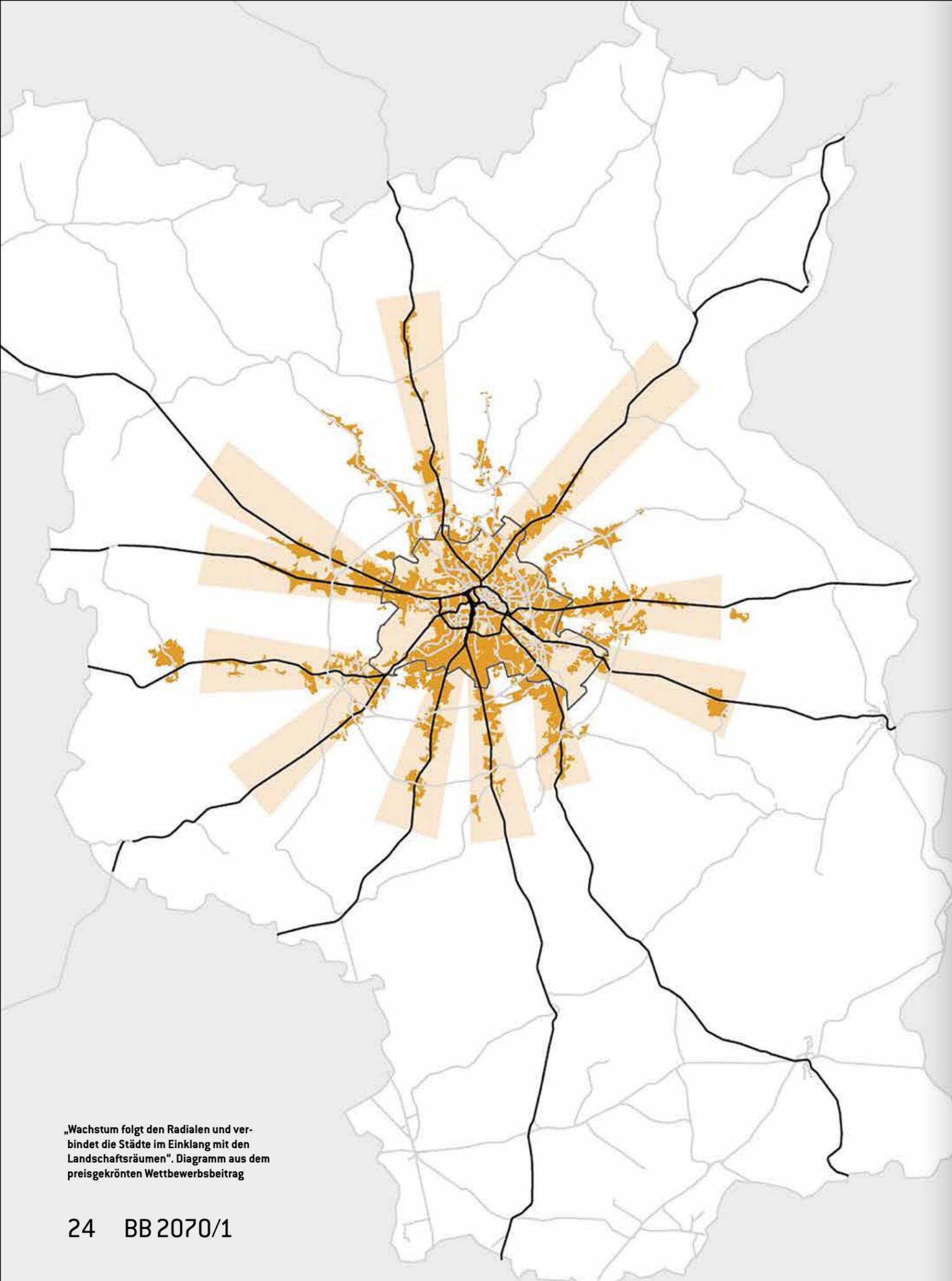
Als Voraussetzung des Gesamtplans nehmen Albers Malcovati Vogt ein Wachstum der Bevölkerung in den kommenden 50 Jahren um nur eine Million Bewohner an. Der dafür benötigte Wohnraum wird vornehmlich als Nachverdichtung entlang den Radialen geplant. Abrisse sind (planerisch) nicht vorgesehen, sondern die Respektierung des Bestands, sei er aus dem Barock, der Gründerzeit oder den Jahren des Sozialismus. Neubau soll die Bestandsbauten nicht verdrängen, sondern sich in ihren Kontext stellen.

Im Mobilitätskonzept setzt die Gruppe nicht mehr auf die Auto-, sondern die Eisenbahn. Der „Berliner Ring“ A10 existiert zwar und wird von den Planern auch nicht angefasst, aber als strukturell tragendes Element taucht er in der Planzeichnung nicht mehr auf. Die Verfasser schlagen kompensatorisch dazu einen „3. Eisenbahnring“ vor, der in einem weiten Außenradius die Stadt umfährt; auf einer kurzen Stre-

cke im Westen Berlins vereint er sich mit dem 2. Eisenbahnring. Aus Rücksicht auf die Kulturlandschaft soll er als Hochbahn gebaut werden. Der planerische Sinn ist, eine städtische Zentrumsbildung an den Kreuzungspunkten von Radialen und drittem Ring zu fördern und die Berlin umgebenden Mittelstädte miteinander zu verbinden. Damit wird eine relative Autonomie dieser Mittelstädte bewirkt, die ihre Beziehungen leichter untereinander entwickeln, und die Abhängigkeit vom Berliner Zentrum damit vermindern können. Umgekehrt wird auch die Innenstadt Berlins dadurch von Verkehren entlastet, die den Weg von Bernau nach Potsdam immer noch über die Berliner Mitte suchen.

Durch ein geringfügiges Verschieben der Eisenbahnlinie Berlin – Stettin wird die Randlage der barocken Residenzstadt Schwedt an der Oder am nordöstlichen Rand Brandenburgs aufgehoben. Die enormen Potenziale des Orts könnten geweckt werden. „Die Wahl dieses Orts wird besonders begrüßt“, schrieb die Wettbewerbsjury dazu. Drei Stadtmodelle aus dem Mittelalter, dem Barock und dem Sozialismus treffen hier aufeinander. Vorbildlich, so die Jury, reaktivieren die Planverfasser den Ort. Sie gewinnen ihn dadurch zurück für die wirtschaftliche Zukunft Berlins, die gewiss auch im Blick nach Polen liegt. ● Gerwin Zohlen

Verfasser: Bernd Albers/Silvia Malcovati/Günther Vogt. Team: Dan Dahari (Projektl.), Mitarbeiter: Iweel Bold, Maren Brakebusch, Bess Laaring, Gereon Uerz, M.Arch Rudi Scheuermann, Ibrahim Alsalamh. Landschaftsarchitektur: Vogt Landschaft GmbH. Fachplanung weiterer Disziplinen: Arup Deutschland GmbH.



„Wachstum folgt den Radialen und verbindet die Städte im Einklang mit den Landschaftsräumen“. Diagramm aus dem preisgekrönten Wettbewerbsbeitrag

Welches Bild der Stadt haben Sie?

Nicht das Bild der Stadt, sondern die Architektur der Stadt, also der Städtebau steht zur Debatte! Nicht „Wie man eine Stadt zu bauen hat“ ist die Frage, sondern „Wie man in der Stadt zu bauen hat“. Es geht im Städtebau also in erster Linie darum, zu vermitteln, auf welche Art und Weise Architektur in städtische Zusammenhänge eintritt, wie sie sich darin verhält und vor allem, wodurch sie sich das Potential erwirbt, städtische Zusammenhänge herzustellen. Im Gegensatz zum Modernismus, der die Auflösung und Fragmentierung der Stadt forciert hat, unter der viele Städte bis heute mehr oder minder leiden, muss nun das Ziel darin bestehen, diesem Prozess durch eine Re-Urbanisierung der Stadt entgegenzuarbeiten. In dieser Haltung drückt sich eine Erkenntnis aus, die schon bei Leon Battista Alberti im 15. Jahrhundert zu finden ist: nämlich die, dass jede Architektur immer auch als ein städtebauliches Phänomen und umgekehrt der Städtebau als ein architektonisches Phänomen begriffen werden müssen.

Wo ist Berlin schon gelungen?

Vieles ist gelungen, aber vieles auch offenbar schon wieder vergessen worden. Wie in kaum einer anderen Stadt Europas war das Verhältnis von Stadt und Architektur kontinuierlich Anlass für wegweisende Städtebaudebatten und nachhaltige Großprojekte, bei denen Theorie und Praxis, Politik und Stadtgesellschaft, Geschichte und Zukunft synchron verhandelt wurden: beginnend mit Gross-Berlin 1920 und der anschließenden Siedlungsstrategie Martin Wagners; nach dem Krieg in den 1950er Jahren mit der Interbau im Westen und der Stalinallee im Osten; gefolgt von der kritischen Rekonstruktion zu Zeiten der IBA in den 1970+80er-Jahren bis zur Reaktivierung des Berliner Stadtgrundrisses nach der Wiedervereinigung 1990 im Planwerk Innenstadt. Statt an diese international stark rezipierten Diskurse

anzuschließen, gefällt sich Berlin seit Mitte der 2000er-Jahre in vordergründigem Pragmatismus. Partizipationsrituale und klientelorientierte Stadt- und Mietpolitik ersetzen seitdem den Städtebau. Das fulminante Scheitern des Tempelhof-Projektes 2014 schwebt wie ein Damoklesschwert noch immer über den meisten Projekten. Mutlosigkeit und konzeptionelle Leere bestimmen weitgehend den städtebaulichen Diskurs.

Was muss in Berlin und Brandenburg dringend gemacht werden?

Berliner und Brandenburger haben sich in den vergangenen Jahrzehnten ausgiebig mit sich selbst beschäftigt, sie müssen aber dringend gemeinsam und zugleich öffentlich über ihr sehr besonderes Verhältnis und über ihre gemeinsamen Chancen für die Zukunft nachdenken und auch streiten lernen. Hierzu gehört auch ein neues Bewusstsein über die Rolle der Region im nationalen und vor allem europäischen Kontext. Schon zu lange hat die Pflege gegenseitiger Ressentiments die Berlin-Brandenburger mehr beschäftigt als die Idee eines großen gemeinsamen Projektes. Der neue Flughafen hatte einen schweren Start, der Verkehrspolitik fehlen die starken Ideen und das anhaltende Stadtwachstum wird zumeist eher als Last, denn als Anlass zur Freude gesehen. Wenn wir das ändern wollen, müssen wir zuerst die gemeinsamen Potentiale erkennen. Nehmen wir also die Chancen des Berliner Siedlungssterns endlich an und kombinieren sie mit den ökologischen und klimatischen Potentialen, die darin für Berlin-Brandenburg verborgen liegen. Erinnern wir uns der gemeinsamen kulturellen Wurzeln und greifen wir die großen Traditionen der Stadt- und Landschaftsarchitektur auf, die seit dem 18. Jahrhundert vor Ort bereits auf höchstem Niveau praktiziert wurden. Stadt und Land wurden hier schon komplementär begriffen, stellen wir uns also in diese Tradition – mit den Mitteln und Maßstäben unserer Zeit. ●

Silvia Malcovati und Bernd Albers



Oben: Perspektive auf Berlin-Tempelhof mit Vorschlägen zur Nachverdichtung entlang der Bahnlinien.

Unten: Perspektive auf Bernau bei Berlin, wo durch den vorgeschlagenen dritten Bahnring mit Nord-Süd-Radiale ein Mittelzentrum Brandenburgs entstehen würde.

Hauptstraßen als Bühne der Verkehrswende
von Cordelia Polinna

Wohin nur mit dem ganzen Verkehr?





Wie Berlin die Verkehrswende meistern soll, ist neben dem Thema des bezahlbaren Wohnraums wahrscheinlich die mit den meisten Emotionen geführte Debatte im Bereich der Stadtentwicklung. Zukunftsfähigkeit und Lebensqualität einer wachsenden Stadt wie Berlin hängen maßgeblich davon ab, wie dieses Wachstum gestaltet wird. Die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität ist dabei von zentraler Bedeutung.

Doch auch aus Klimaschutzgründen muss die Verkehrswende in den Fokus der Stadtentwicklung genommen werden. Der Verkehrssektor verursacht ein Fünftel der deutschen CO₂-Gesamtemissionen, und um das Pariser Klimaschutzabkommen umzusetzen, sind hier deutliche Einschnitte unumgänglich. Berlin muss die Dekarbonisierung des Verkehrs als Chance mit vielen positiven Nebeneffekten begreifen: bessere Luft, weniger Lärm, mehr Sicherheit und attraktivere öffentliche Räume. Doch wie soll das gelingen – in einer Stadt, in der zwar viele Quartiere innerhalb des S-Bahnringes gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln versorgt sind und schon weitgehend dem Leitbild der kompakten Stadt der kurzen Wege entsprechen, in der aber gleichzeitig auch fast zwei Drittel der Bewohner außerhalb des S-Bahnringes leben? In Gebieten, in denen durch die baulichen Strukturen ein autoorientierter Lebensstil durch große Einfamilienhausgebiete, aufs Auto ausgerichtete Fachmarktzentren oder ein lückenhaftes ÖPNV-Netz zementiert ist?

Immer lohnenswert sind Blicke in andere Städte. London beispielsweise stand Ende des 20. Jahrhunderts nicht in Verdacht, besonders fußgängerfreundlich zu sein. Der von 2000 bis 2008 amtierende Bürgermeister Ken Livingstone hatte es sich jedoch in den Kopf gesetzt, London zur „fußgängerfreundlichsten Stadt der Welt“ zu machen, nicht nur aus Gründen der Nachhaltigkeit, sondern weil er in der Verbesserung der Lebensqualität einen wichtigen weichen Standortfaktor sah. Ein vielfältiges Konzept wurde umgesetzt, das so-

wohl gestalterische Maßnahmen, etwa die fußgängerfreundliche Umgestaltung des Trafalgar Square, die Errichtung von neuen Grün- und Freiflächen als auch Maßnahmen zur Zurückdrängung des Autoverkehrs durch die Staugebühr *Congestion Charge* (ab 2003) beinhaltete. Flankiert wurden diese Projekte von einem umfangreichen Aus- und Umbau des öffentlichen Nahverkehrs. Von 2022 an wird ein verkehrsplanerisches gesamtbritisches Mega-Projekt in Betrieb gehen – die Hochleistungsregionalbahn *CrossRail*, die in West-Ost-Richtung durch die Stadt verlaufen wird und Orte, die bislang nur schlecht erreichbar waren, an den Flughafen Heathrow, das West End, die City of London oder das Subzentrum Canary Wharf anbindet. Viele Stationen wurden umgestaltet, so dass sie die gestiegenen Nutzerzahlen aufnehmen können. Neue Express-Buslinien wurden eingeführt, ebenso ein effizienteres Bezahlsystem für den Verkehrsverbund *Transport for London*. Die vielfältigen Maßnahmen zeigen, welche Qualitätssprünge durch Abstimmung und Kombination von Maßnahmen zu einem stimmigen Gesamtkonzept zu erzielen sind.

Und auch wenn aus Kopenhagen – der Musterstadt des umweltfreundlichen Verkehrs – sicher viele Ansätze nicht 1:1 auf Berlin zu übertragen sind, ist dennoch äußerst interessant, dass dort die Zurückdrängung des individuellen Autoverkehrs mit einem großen Gewinn an Lebensqualität einherging. Neben dem fließenden wurde auch der ruhende Verkehr vor allem in der Innenstadt drastisch reduziert und das urbane Leben konnte sich auf zahlreichen neu geschaffenen Plätzen sehr gut entfalten. Plötzlich gab es Raum für neue Sport- und Spielplätze auch in dicht bebauten Innenstadtkvartieren, wo vorher Parkplätze waren, etwa auf dem Israels Plads, oder Grün- und Spielzonen entlang von ehemaligen Durchgangsstraßen wie der Sønder Boulevard. Die starke Ausrichtung der öffentlichen Räume auf Fußgänger und Radfahrer erleichtert den Alltag und lockt viele Touristen in die dänische Hauptstadt.

Doch auch hinsichtlich der planerischen Prozesse liefern andere Städte spannende Anregungen. Mit dem In-

ternationalen Bauforum Magistralen setzte Hamburg im Sommer 2019 einen Paukenschlag. In einem einwöchigen Workshop – dem Bauforum – entwickelten 180 Planer aus dem In- und Ausland in 14 Teams Konzepte für sieben Hamburger Magistralen. Es entstand ein wahres Feuerwerk der Ideen für die Hamburger Hauptstraßen, ein Schatz, den es jetzt auf Machbarkeit zu prüfen gilt.

Berlin steckt mit vielen Plänen und Projekten natürlich schon mittendrin in der Verkehrswende, etwa mit der Neuauflage des Stadtentwicklungsplanes Verkehr, mit Projekten wie der Umgestaltung der Karl-Marx-Straße in Neukölln, der – zweifelsohne langwierigen – Planung neuer U- und S-Bahnstrecken sowie Tramverbindungen. Viele Ideen werden kontrovers diskutiert, etwa die temporäre Verkehrsberuhigung in der Kreuzberger Bergmannstraße oder von zentralen Abschnitten der Friedrichstraße. Viel zu selten wird die Mobilitätswende aber als integriertes Thema der Stadtentwicklung betrachtet – als Thema, das Fragen der Verkehrsplanung mit der Gestaltung des öffentlichen Raumes, dem Städtebau oder der wirtschaftlichen Entwicklung verknüpft. Verschiedene Ressorts der Verwaltung sowie Land und Bezirke sollten hier intensiver kooperieren. Dass diese gemeinsame Betrachtung notwendig und zur Entwicklung von Zukunftsvisionen auch vielversprechend ist, lässt sich besonders gut an den Radialen, den großen Ausfallsstraßen betrachten.

Radialen und dort die Zentren!

Die Hauptstraßen, vor allem die Radialen wie der Tempelhofer Damm, die Karl-Marx-Straße oder die Landsberger Allee, sind Schlüsselräume der Verkehrswende. Sie bergen ein großes Potenzial für eine nachhaltige Stadt- und Mobilitätsentwicklung, da sie sowohl Verkehrsräume als auch Orte der örtlichen Nahversorgung sind. Die Radialen sind – neben den Trassen von S- und U-Bahn – ein zentrales städtebauliches Gliederungselement Berlins und der die Hauptstadt umgebenden Region. Neben

den beiden Hauptzentren Berlins – der historischen Mitte und der City West – bilden insbesondere die Zentren an den Radialen den Fokus des ökonomischen, sozialen und gesellschaftlichen Lebens und die Knoten der polyzentralen Struktur der Stadt.

Die Radialen wurden vor allem in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts einseitig für den Autoverkehr umgestaltet. Lärm und Abgase vertrieben viele Bewohner und urbane Einrichtungen, so dass die Radialen heute vorrangig als Transitzonen und nicht als urbane Räume, die es zu revitalisieren und zu qualifizieren gilt, wahrgenommen werden. Erste „Rückeroberungen“ wurden in den vergangenen Jahren durch umfangreiche Umbauprojekte im öffentlichen Raum gemacht – etwa in der Schlossstraße oder der Karl-Marx-Straße, und diese offenbaren das große Potenzial, das nach wie vor in den Zentren steckt.

Die früher so begehrten Hauptstraßenlagen kämpfen heute damit, neue Aufgaben und Rollen zu finden. Traditionell wichtige Nutzungen in bedeutenden Gebäuden stehen zur Disposition, etwa Kaufhäuser und Kinos. Die Maßnahmen zur Bekämpfung der Covid-19-Pandemie haben diese Entwicklung zugespitzt, weil nun auch Gastronomie und der auf Erlebnis ausgerichtete stationäre Handel von Umsatzrückgängen betroffen sind.

An den Hauptstraßen braucht es große Anstrengungen, denn hier gilt es, die Dominanz des Autoverkehrs zu reduzieren, ohne dazu beizutragen, den Verkehr in die angrenzenden Quartiere zu verlagern. Ein deutlich reduzierter und entschleunigter Autoverkehr ist Voraussetzung dafür, diese prägenden städtischen Räume vom Transitraum zum Aufenthaltsraum zu machen und so wichtige Grundlagen für das Prosperieren anderer Nutzungen zu schaffen, die von Aufenthaltsqualität und attraktiven öffentlichen Räumen als „Bühne“ für Handel, Gastronomie, oder Kultur abhängig sind.

Verkehrsräume müssen fußgängerfreundlicher werden – aus sozialen Gründen!

Fußgängerinnen und Radfahrer, Kinder, Menschen mit allen Arten von Einschränkungen – also große Teile der Bevölkerung – werden in Verkehrsräumen, die primär auf das Auto ausgerichtet sind, gefährdet und in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt. Eine autogerechte Stadt ist nicht inklusiv.

Öffentliche Räume, die einen sicheren und bequemen Fußgänger- und Fahrradverkehr und das barrierearme, schnelle und flexible Wechseln zwischen Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr ermöglichen, können Inklusion und postfossile Mobilität gleichzeitig fördern. Gerade in Hinblick auf den demographischen Wandel ist eine kompakte Stadt mit fußgängerfreundlichen öffentlichen Räumen eine Möglichkeit, vielen – gerade auch älteren – Menschen ein selbstbestimmtes Leben in einer eigenen Wohnung zu ermöglichen. Für die Abkehr von einem Stadtypus, der von der automobilen Massenmobilität geprägt ist, spielt es eine zentrale Rolle, den öffentlichen Raum so zu gestalten, dass er Mobilität ohne Auto attraktiv macht, dass er die Menschen davon überzeugt, auf das Auto zu verzichten.

Der Umbau von großen Verkehrsflächen an den Hauptstraßen und autogerechten städtebaulichen Strukturen in der Innen- und der äußeren Stadt wird sich in den nächsten Jahren zu einem zentralen Thema des Städtebaus entwickeln. Angesichts der wachsenden Flächenkonkurrenzen wird es immer absurder erscheinen, einen so großen Teil des öffentlichen Raumes einzig der Funktion des fließenden und ruhenden Individualverkehrs zu überlassen. In Berlin finden sich viele Beispiele für „Plätze“, die kaum als Stadtplatz bezeichnet werden können, sondern als Kreisverkehre oder Kreuzungen von Hauptverkehrsstraßen dienen, wie etwa der Innsbrucker Platz oder der Jakob-Kaiser-Platz.

Hier eine Abkehr von der autogerechten Stadt einzuleiten, bietet eine

ganz enorme Chance – sie setzt nämlich große Flächenpotenziale frei. Diese Orte können anders genutzt werden – als zusätzliche Flächen für den Radverkehr, als öffentliche Räume, als grüne Infrastrukturen, aber auch für die bauliche Nachverdichtung. Diese Umgestaltung betrifft jedoch nicht nur Flächen an den Straßen, sondern auch auto-orientierte Strukturen wie Fachmarktzentren mit großen Parkplätzen, Drive-Ins oder Einfamilienhausgebiete. Dazu müssen vor allem in den schon heute gut angebundenen Lagen der Stadt Möglichkeiten zur baulichen Verdichtung geprüft werden. Durch eine Ergänzung und Verdichtung der baulichen Strukturen ließe sich hier die Nutzungs- und Bewohnerdichte erhöhen, so dass die kritische Masse von Nutzern für Einzelhandel und Gastronomie, für ein engmaschigeres ÖPNV-Netz oder für andere Infrastrukturen wie Mobilitätsstationen erzielt werden kann. Diese Quartiere können somit kompakter und nachhaltiger werden.

Wie Fragen der Nachverdichtung, Mobilität oder der Gestaltung von öffentlichen Räumen vor allem in den in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstandenen Gebieten Berlins angegangen werden können, ist Planern oft noch ziemlich unklar. Planerisches Handwerkszeug wurde in den vergangenen Jahren vor allem für die gründerzeitlichen Quartiere in der Innenstadt entwickelt. Gerade in den jüngeren Teilen der Außenstadt gilt es, planerische Konzepte zu entwickeln, wie größere Distanzen mit dem Fahrrad überwunden werden können und wie eine eher autoaffine Bevölkerung von nachhaltiger Mobilität überzeugt werden kann. Zu prüfen ist zudem, wie in sehr gut erschlossenen Lagen, etwa am Rudower Ende der U-Bahnlinie 7 oder am östlichen Ende der U-Bahnlinie 5, durch eine kluge Bestandsentwicklung noch weitere Wohnungsbaupotenziale erschlossen werden können. Mehr Menschen sollen im Umkreis von 500 Metern um einen Haltepunkt des leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehrs leben und arbeiten. Dadurch können mehr Menschen von einer guten Anbindung profitieren. Gleichzeitig gilt es, die Planungen zum Ausbau des Netzes von

U-Bahn, S-Bahn und Straßenbahn in bisher nicht gut angebundene Teile der Stadt mit höchster Priorität voranzutreiben – etwa ins Märkische Viertel, in den Norden Pankows oder von Rudow zum neuen Flughafen BER.

Die Verkehrswende braucht intensive Beteiligung und gut gestaltete Planungsprozesse!

Mobilität ist ein Thema, das hoch-emotional besetzt ist – viele Menschen fühlen sich in ihrer Freiheit eingeschränkt, wenn Tempolimits oder eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt oder Parkplätze zurückgebaut werden. Deshalb muss beim postfossilen Stadtbau die Mitwirkung und Beteiligung von Nutzerinnen und Nutzern an Planung und Umgestaltung gesichert werden. Gebrauchte Aushandlungsprozesse, die weit über die bisherigen Formen der Beteiligung hinausgehen.

Deutlich wird auch, dass die Anforderungen an Planungsprozesse in diesem komplexen Geflecht von Akteuren immer anspruchsvoller werden. Planungsprozesse müssen so gestaltet werden, dass die Akteure miteinander verwoben werden, dass Beteiligung mit der notwendigen politischen Abstimmung und der fachlichen Arbeit der Planerinnen und Planer zusammengebracht und synchronisiert wird. Gerade bei kontroversen Planungsprozessen, die sich für eine Umsetzung der Verkehrswende abzeichnen, ist zu klären, ob für ein Beteiligungsverfahren ein wirklich nennenswerter Handlungsspielraum existiert oder ob die Beteiligten letztendlich schon deshalb enttäuscht sein werden, weil sie eigentlich nichts mehr zu entscheiden haben. Die Verwaltung sollte sich als Change Manager verstehen. Im Sinne des Change-Management gilt es, den Wandel proaktiv zu gestalten: Wo steht Berlin heute – wo möchten wir mit Blick auf die Verkehrswende in drei, fünf oder zehn Jahren stehen? Welche Weichen müssen wir heute stellen, um diese Ziele zu erreichen? Was sind Schlüssel-

fragen und -projekte, die richtig angestoßen werden müssen?

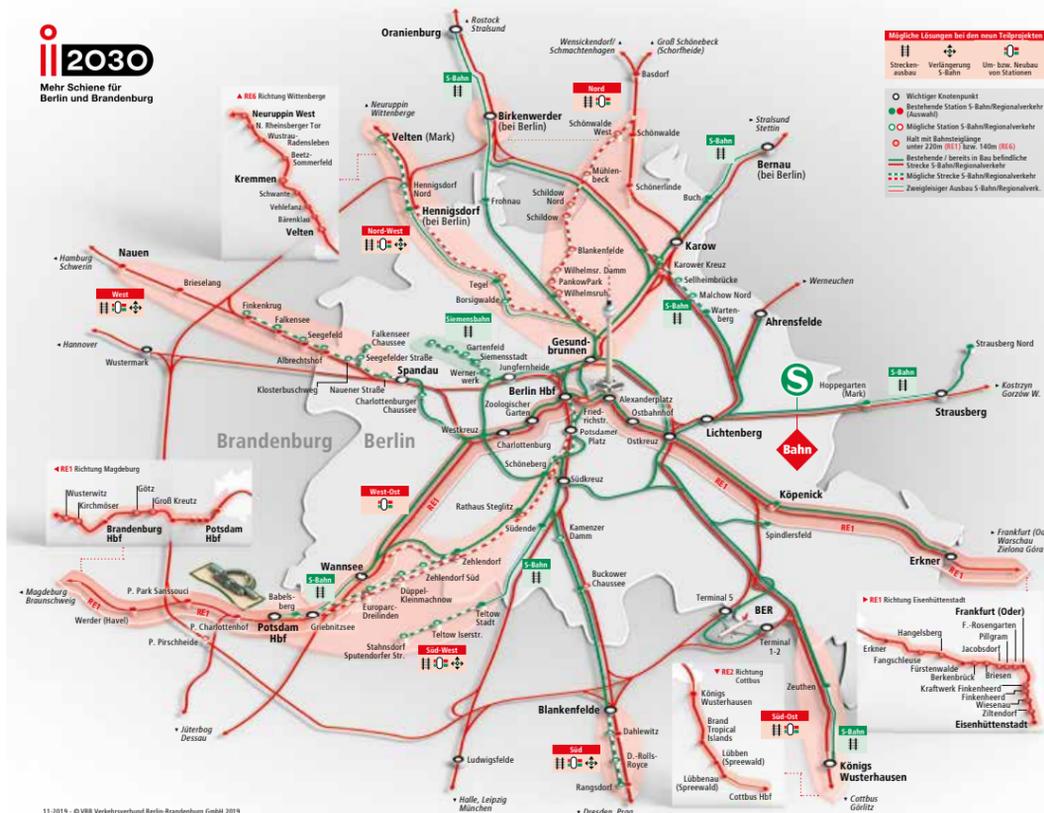
Oft ist es nicht die öffentliche Hand allein, die das schaffen kann – entwickelt haben sich neue Akteure, die abseits formeller Planungs- und Beteiligungsmodelle spannende Modelle von Kollaboration und Kooperation in die Stadtentwicklung einbringen. Gerade komplexe Transformationsprozesse wie die postfossile Verkehrswende funktionieren nur, wenn sie mit Hilfe der Zivilgesellschaft bewältigt werden können. Mit dem temporären Austesten von Ideen zur Verkehrsberuhigung oder der Umverteilung von Verkehrsflächen lassen sich Debatten um die Verkehrswende ganz konkret machen und auch emotional wahrnehmen. Diese Wahrnehmung der Veränderung ist für die Akzeptanz des Wandels bedeutender als das bloße Erläutern von Plänen in Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung. ■

Dr. Ing. Cordelia Polinna, ist Expertin für strategische Fragen der Stadtentwicklung und Geschäftsführende Gesellschafterin der Urban Catalyt GmbH.



Berlin-Brandenburg: 7-Punkte-Plan für den Schienen- verkehr im 21. Jahrhundert

Ein Gastbeitrag von
Susanne Henckel



Einige können sich bestimmt noch erinnern: Zur Jahrtausendwende sagten alle Prognosen für die Hauptstadtregion sinkende Bevölkerungszahlen voraus. Berlin war noch nicht sexy und wer Arbeit suchte, zog besser in andere Bundesländer. Brandenburgs Städte schrumpften und auch in Berlin prägten oftmals leerstehende Häuser das Straßensbild. Im Zuge dessen wurden einzelne Bahnhöfe stillgelegt und der Regionalverkehr teilweise ausgedünnt.

Zwei Jahrzehnte später zeigt sich ein völlig anderes Bild. In Brandenburg schießen Wohnsiedlungen und wirtschaftskräftige Gewerbegebiete aus dem Boden. Wer in Berlin eine Wohnung sucht, konkurriert mit vielen Mitbewerbern. Im Jahr 2018 waren in der Hauptstadtregion täglich 4,22 Millionen Menschen mit dem ÖPNV unterwegs. Im Vergleich zu 2008 wuchs die Zahl der Pendler zwischen Berlin und Brandenburg um 24 Prozent. Selbst der Corona-Lockdown sorgte nur temporär für eine sinkende Nachfrage und ziemlich leere Züge.

Aktuell flacht sich das stetige Bevölkerungswachstum in Berlin etwas ab und steigt dafür in einigen Landkreisen Brandenburgs stärker. Diese Entwicklungen haben die Verkehrsplaner im Blick: Die Nahverkehrspläne der Länder versuchen, die Zukunft abzubilden und geeignete Maßnahmenpakete vorzulegen. Wie sich die Dimensionen entwickeln werden, kann heute verständlicherweise niemand konkret und im Detail wissen. So sind im Zuge von Corona durchaus Änderungen beim Pendlerverhalten möglich. Viele Firmen erkennen, dass Homeoffice funktioniert und ein Teil der Arbeitnehmer wird durch den digitalen Umbau auch langfristig teilweise von zu Hause arbeiten. Die Wahl des Wohnsitzes wird damit auch flexibler. Schnelle und attraktive Schienenverbindungen werden aber in jedem Fall gebraucht.

Die Länder Berlin und Brandenburg, die den Verkehr bestellen, der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, der den Prozess plant und überwacht, die Deutsche Bahn als größter Infrastrukturbetreiber

und 37 weitere Verkehrsunternehmen sorgen schon jetzt dafür, dass vor allem der ÖPNV die Menschen in der Hauptstadtregion in den kommenden Jahren in Bewegung hält. Wir bauen dabei auf sieben wesentliche Faktoren, mit denen wir die Zukunft planbarer machen wollen.

1. Verkehr und Wohnraum zusammen denken

Der Gedanke dahinter: Wo es gute Verkehrsverbindungen gibt, allen voran der ÖPNV, da wollen die Menschen auch leben und arbeiten. Der gemeinsame „Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg“ (LEP HR) sieht ein gesteuertes Wachstum entlang der Achsen des sogenannten Siedlungssterns vor. Er deckt sich größtenteils mit den bestehenden Hauptverkehrskorridoren, die Schienenachsen gehen sternförmig vom Zentrum Berlins aus. Entlang dieser Achsen sollen auch Flächen für Wohnungsbau und Gewerbe ausgewiesen werden, die sich mit Freiräumen und Kulturlandschaften abwechseln. Darüber hinaus verfolgt der Plan das Konzept des „Sprungs in die zweite Reihe“: Orte, die bis zu einer Stunde Fahrzeit von Berlin entfernt sind, werden in den Fokus gerückt. Auch soll eine funktionierende überregionale und grenzüberschreitende Anbindung zu den Wachstumsregionen angrenzender Bundesländer sowie Polen geschaffen werden.

2. Zukunftssicher planen

Charlottenburg, Neukölln oder Köpenick gehören erst seit hundert Jahren zu Berlin. Davor waren sie eigenständige Stadtgemeinden. Der Siegeszug der Dampflok – die erste in Preußen fuhr von 1838 an zwischen Potsdam und Zehlendorf – legte den Grundstein für die Stadt- und Einheitsgemeinde Groß-Berlin. In den Anfangsjahren fuhren die Züge noch über lange Strecken an Feldern und Wäldern vorbei. Niemand konnte beim Bau der Schienenstrecken damals ahnen, dass sich die Stadt Ber-

lin soweit ausdehnen würde. Und der damaligen Entscheidung lagen keine Prognosen oder Nahverkehrspläne zu Grunde. Heute neue Strecken zu planen, erfordert dagegen viele Abstimmungen zwischen Politik, Verwaltungen und betroffenen Bürgern sowie komplizierte Vorausplanungen etwa zu Bahnübergängen, Lärmschutzbestimmungen oder zur Bebauung an den Gleisen. Zukünftig wird dieser Prozess nicht leichter und – davon ist auszugehen – das Wachstum der Hauptstadtregion nicht weniger. Deswegen müssen jetzt die Zukunftsentscheidungen für den Neu- und Ausbau im Schienennetz gefällt werden.

Ein gutes Beispiel dafür ist die Strecke zwischen Berlin-Spandau und Nauen. Aktuell teilen sich dort Regional-, Fern- und Güterverkehr zwei Gleise. Mit dem i2030-Projekt „Mehr Schiene für Berlin & Brandenburg“ werden sechs Gleise geplant, zwei Gleise davon für eine S-Bahnverlängerung über Berlin-Spandau hinaus bis nach Falkensee. Heutzutage ist das schon eine Herausforderung, aber in zwanzig Jahren wird eine Erweiterung in dieser Größenordnung nahezu unmöglich sein, auch weil dann die letzten verfügbaren Flächen, vor allem auf dem Berliner Gebiet, bebaut sein dürften. Deswegen wollen wir schon heute vorausschauend denken, verfügbare Flächen nutzen und so die Bahn frei für den Schienenverkehr der Zukunft machen.

3. Auf die Verkehrswende bauen

Der Klimawandel erlaubt keinen Aufschub. Deswegen initiieren Politik und Gesellschaft auf allen Ebenen Programme für eine umweltfreundliche und nachhaltige Zukunft. Die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich sollen bis 2030 um vierzig Prozent gegenüber 2018 gesenkt werden. Dabei kann beim sogenannten Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr) vorrangig die umweltfreundliche Schiene einen immensen Beitrag zur Verkehrswende leisten. Diese gewünschte Verlagerung passiert längst, wie die stetig steigenden Fahrgastzahlen in Berlin und Brandenburg beweisen. Schon heute ist die zu-

meist elektrifizierte Schiene das emissionsarme Massentransportmittel in der Region. Für die Strecken ohne Fahrdraht müssen Pilotprojekte neue Wege beschreiten: Batteriezüge werden in Ostbrandenburg zum Einsatz kommen, und Wasserstoffzüge mit Brennstoffzellen auf dem Dach könnten auf der Heidekrautbahn getestet werden, unter anderem auf der reaktivierten Stammstrecke zwischen Wilhelmsruh bis Groß Schönebeck. Diese Projekte gilt es entschieden finanziell zu fördern und politisch zu unterstützen, damit die Verkehrs- und Klimawende schneller in die Umsetzung kommt.

4. Finanzierung sichern

Der Ausbau der Schiene, dichtere Takte, die Modernisierung von Infrastruktur und Fahrzeugen, der Einsatz alternativer Antriebe, die Einführung elektronischer Tarife und gerechte Löhne in der Verkehrsbranche: Das sind die Grundlagen für attraktive Mobilität. Das gibt es nicht zum Nulltarif. Allein die Kosten für die Planung und Umsetzung der Projekte im Rahmen von i2030 werden auf fünf bis sechs Milliarden Euro geschätzt. Eine durchgehend gesicherte Finanzierung kann die Umsetzung so großer Projekte insgesamt beschleunigen, wie die Errichtung des Elektroautomobilwerks von Tesla in Brandenburg gerade eindrucksvoll beweist. Die Modernisierung auf der Schiene kann jedoch kein Bundesland allein stemmen. Europäische Union, Bund und Länder stocken jährlich ihre Finanzierungstöpfe für das ÖPNV-System auf, auch um den Investitionsstau der vergangenen Jahrzehnte abzufedern. Zusätzlich braucht es einen offenen Diskurs in der Gesellschaft über alternative Finanzierungswege. Der ÖPNV finanziert sich heute je zur Hälfte durch Ticketeinnahmen und Zuschüssen aus Steuermitteln. Eine dritte Finanzierungssäule werden wir perspektivisch brauchen. Um die Ticketpreise im ÖPNV fair zu halten, das Mobilitätsangebot auszubauen und die Verkehrswende insgesamt zu finanzieren, müssen wir Alternativen wie City-Maut, Parkraumbewirtschaftung oder Bürgerticket diskutieren.

5. Auf Qualität setzen

Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, saubere Busse und Bahnen: Die Qualitätskriterien des ÖPNV entscheiden darüber, ob wir gerne und häufig mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren. Wenn die grundlegenden Qualitätsstandards passen, ist ein Großteil der Fahrgäste bereit, einen entsprechenden Beitrag zu zahlen und auch einmal eine begrenzte Bauzeit auf der Heimstrecke auszuhalten. Damit Qualitätsstandards erreicht und gehalten werden, braucht es geschultes Personal, verfügbare und funktionierende Fahrzeuge, eine leistungsfähige Infrastruktur und einfache Umsteigebeziehungen. Denn wer heute die attraktiven Angebote von Bahn und Bus für sich und seine Angehörigen entdeckt, wird sie auch in Zukunft nutzen.

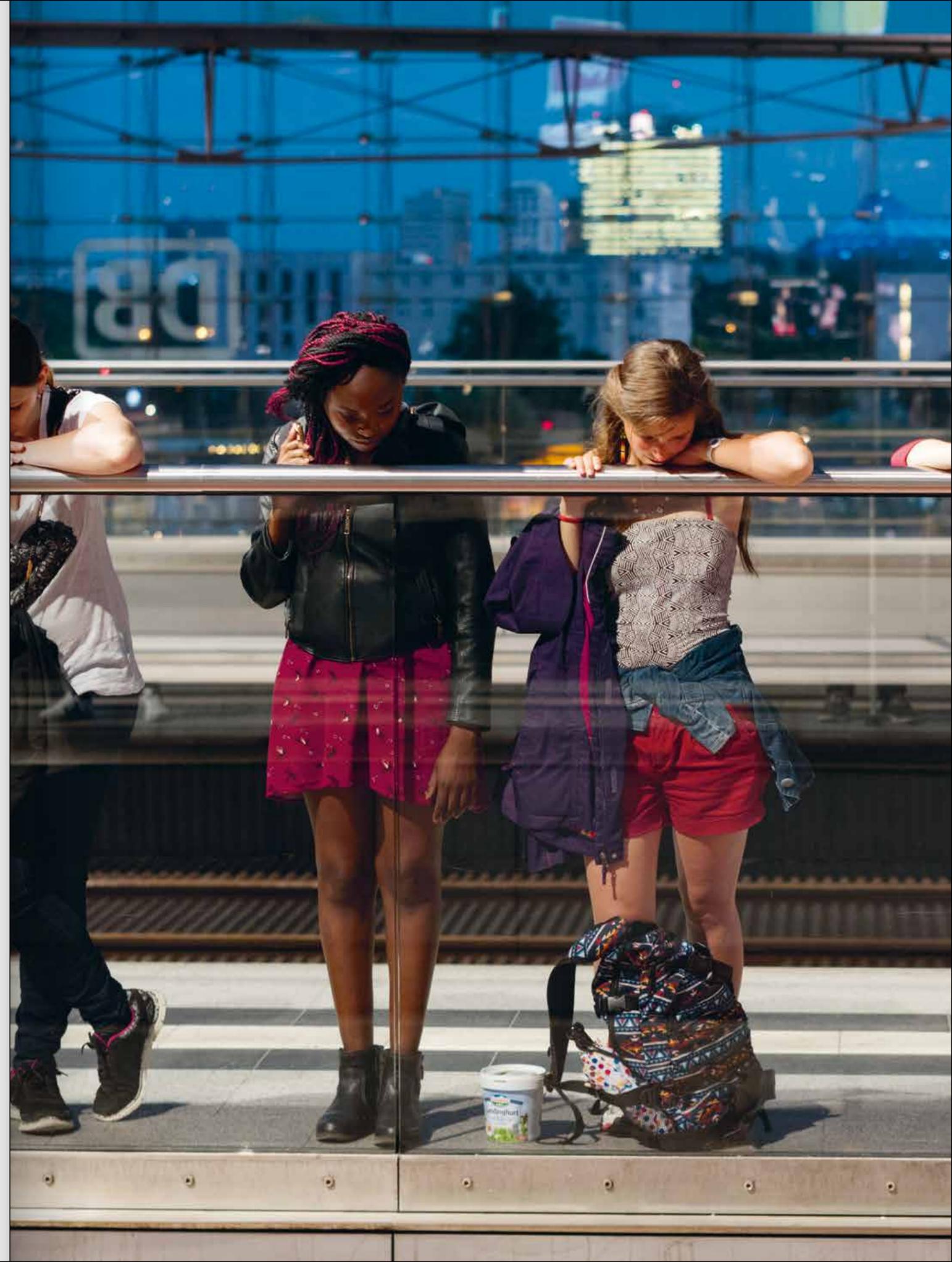
6. Die Digitalisierung nutzen

Auch der ÖPNV wird sich im Zuge der Digitalisierung weiter wandeln. In der Steuerung von Fahrgastströmen, vernetzten Verkehren und digitalen Tarifen stecken eine Menge Potenzial, das wir als Verkehrsverbund nutzen wollen. Mit neuen Apps und Sharing-Angeboten für die „letzte Meile“ können Fahrgäste ihre Fahrwege immer flexibler gestalten. Das eigene Auto betrachten vor allem im städtischen Umfeld immer mehr Menschen als überflüssig. Mit Services wie dem barrierefreien Routing oder dem individuell buchbaren Begleitservice können ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen den ÖPNV besser nutzen. Intelligent vernetzte Züge und ein digitalisiertes Controlling werden im Netz Elbe-Spree, das die Bundesländer Brandenburg, Berlin, Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern miteinander verbindet, ab 2022 eingeführt. Die Fahrzeuge melden dann beispielsweise digital, wenn WCs kaputt oder Türen gestört sind. Während die Planungsphasen in der Verkehrsbranche komplex bleiben und die Ausschreibungszyklen lang sind, können auf dem Feld der Digitalisierung schnelle und auch langfristige Erfolge erreicht werden.

7. Kräfte bündeln

Die historische Siemensbahn wurde innerhalb von zwei Jahren zwischen 1927 und 1929 errichtet. Die Zeiten, in denen eine Institution wie Siemens allein ein Schienenprojekt umsetzen konnte, sind längst vorbei. Durch mehrstufige Beteiligungs- und Genehmigungsverfahren auf diversen Ebenen können Großprojekte heute schnell ins Stocken geraten. Nur mit der Bündelung von Kompetenzen vieler Entscheidungsträger und größtmöglicher Transparenz gegenüber der Öffentlichkeit können in überschaubaren Zeiträumen neue Fertigstellungstermine gefeiert werden. Im Infrastrukturprojekt i2030 arbeiten Berlin und Brandenburg zusammen mit der Deutschen Bahn und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) am Ausbau eben dieser Schieneninfrastruktur in der Region. Das ist einmalig in Deutschland. Im Lenkungskreis, dem obersten Gremium, sitzen zusätzlich Mitglieder des Eisenbahn-Bundesamtes sowie Vertreter von Bezirken und Landkreisen mit am Tisch und bestimmen die Entwicklung in den Projekten mit. Konkrete Zielvarianten für die acht Korridore und die 35 Infrastrukturmaßnahmen bei der Berliner S-Bahn sind inzwischen abgestimmt und die vertieften Planungen werden angestoßen. i2030 und der gemeinsame Wille, Ausbauprojekte voranzutreiben, finden nun auch in anderen Bundesländern Nachahmer.

Wie vor 100 Jahren müssen auch heute mutige, zukunftsgerichtete Entscheidungen getroffen werden, um die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg in Bezug auf Wohnen und Verkehr lebenswert zu gestalten. Es gilt, über die Zeit einer Legislaturperiode hinauszuschauen und heute die Grundlagen für das Verkehrsnetz der Zukunft zu legen. Wir brauchen ein großzügig geplantes, umweltgerechtes und flexibles Netz, das zukünftige Generationen für ihre Bedürfnisse anpassen können. Unser Projekt i2030 hat genau das im Blick und wird in den nächsten Jahren die Schieneninfrastruktur bereitstellen, die „Groß-Berlin“ im 21. Jahrhundert benötigt. **◆**
Susanne Henckel ist seit 2014 Geschäftsführerin des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB).



Rückbau von Straßen und Brücken!

Wie drei Berliner Bürgerinitiativen für ihre Stadtteile kämpfen
von Bernhard Schulz



Autofreie Friedrichstraße

Bürgerinitiativen entstehen vielfach dann, wenn ein schon lange bestehender Zustand als störend und zugleich als gestrig empfunden wird. Meist handelt es sich um Verkehrsprobleme, genauer: Autoverkehrsprobleme. Die städtebaulichen Sünden der „autogerechten Stadt“ boten und bieten dafür vielfältige Anknüpfungspunkte.

Der Fall der Friedrichstraße weicht von dieser allgemeinen Regel in zweierlei Hinsicht ab. Zum einen ist die Friedrichstraße in ihrem zum Bezirk Mitte gehörigen und nach der Wiedervereinigung von 1990 neu bebauten Teil, also vom Checkpoint Charlie bis zur Stadtbahnbrücke am nach der Straße benannten Bahnhof, das Ergebnis einer massiven Investitionstätigkeit, die ihrerseits auf den Vorgaben des Senats fußt. Zum anderen richtet sich das Begehren interessierter Bürger – wie man es hier eher nennen muss, statt „Bürgerinitiative“ im engeren Sinne – nicht konfrontativ gegen die Verwaltung, sondern verfolgt eine gleichartige Zielrichtung.

Der Unmut von Bürgern, aber ebenso von Gewerbetreibenden und letztlich auch der Bezirksverwaltung, richtet sich gegen den als kalt und unwirtlich empfundenen Charakter der Straße. Sie ist insbesondere in ihrem Bereich zwischen Leipziger Straße und Unter den Linden charakterisiert durch ähnliche, in Volumen, Traufhöhe und Fassadengestaltung gleichartige Baublöcke in diesem nach barocken Idealen geformten Stadtgrundriss der Friedrichstadt. Das Straßenprofil ist mit 15 bis 17 Metern Breite für Berliner Verhältnisse eher schmal, und es gibt auch aus diesem Grund – wie auch sonst in der Friedrichstadt – keine Baumpflanzung. Die Friedrichstraße sollte – so das stadtplanerische Leitbild nach 1990 – eine Einkaufsstraße werden, die es an Attraktivität mit den bestehenden Einkaufsmeilen nicht nur aufnehmen kann, sondern sie in der Qualität des Angebots möglichst sogar übertreffen sollte. Paradigmatisch steht dafür die Ansiedlung des französischen Kaufhau-

ses „Lafayette“, das sich zwar in seiner extravaganten Architektur nicht den Vorgaben des – seinerzeit vorherrschenden – „steinernen Berlin“ fügt, wohl aber in der strikten Einhaltung der Vollausschüttung des Baublocks zwischen zwei Querstraßen.

Doch die Einkaufsmeile schwächelt. Derzeit wird der Leerstand auf rund ein Viertel der Verkaufsflächen geschätzt. Die Auswirkungen der Corona-Krise auf den Tourismus sind noch gar nicht vollständig zu übersehen; immerhin wurde die Straße überdurchschnittlich von Berlin-Besuchern frequentiert. Gewerbetreibende fürchten um die Anziehungskraft auf Kunden, Anwohner – die es in zwar geringerem Maße als in der Umgebung anderer Einkaufsstraßen, aber in durchaus nennenswerter Zahl gibt – beklagen die mangelnde Aufenthaltsqualität. Abhilfe soll die Ausschließung des Autoverkehrs schaffen: im Ergebnis eine Fußgängerzone auf 500 Metern Länge zwischen den beiden querenden Verkehrsadern der Leipziger und der Französischen Straße. Die Friedrichstraße wird zum Verkehrsversuch, sie gehört, wenn auch zeitlich bis zum 31. Januar 2021 befristet, den Fußgängern und Radfahrern. 65 junge Bäumchen in Kübeln, zu Dreiergruppen zusammengefasst, quergestellte Bänke in Holz, ausgedehnte Cafeterrassen auf dem Asphalt, gläserne Vitriolen der Ladengeschäfte sowie Aktionen der Händler sollen dazu beitragen, den „Erosionsprozess zu stoppen“, wie es unverblümt in den Medien hieß.

Hinzu kommen die auf dem Asphalt gezeichneten Radwege in der Mitte der Straße, die an die Stelle des in diesem Bereich freilich eher gemächlich fließenden Autoverkehrs getreten sind. „Man steht dort ja nur im Stau, als Radfahrer ist das eine der unangenehmsten Strecken“, hatte Bezirksbürgermeister Stephan von Dassel bereits eine frühere, kurzzeitige Aussperrung des Autoverkehrs begründet. Konflikte zwischen frei flanierenden Fußgängern und den teils mit beachtlicher Geschwindigkeit daher kommenden Radfahrern existieren, hier wie an anderen Stellen der Stadt; darüber wird noch zu verhandeln sein. Die Industrie- und Handelskammer, der Handelsverband Berlin-Bran-

denburg und der Verein „Die Mitte e.V.“ bemängelten in einer gemeinsamen Erklärung die Ausweisung des Radweges, auch wenn er als „Safety Lane“ auf eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h begrenzt sein soll. Immerhin hat die Polizei schon Geschwindigkeitskontrollen des Radverkehrs durchgeführt, mit Radarpistole im Anschlag – und bestätigte handzahn die jedem Augenschein widersprechende Einhaltung der 20-Stundenkilometer-Regel. Und das angesichts spurtstarker Essens-Austräger. Sei's drum. Entwickelt wurde das Gesamtkonzept von „Changing Cities“ und umgesetzt von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, die schon in ihrem Namen die Abkehr von der früheren, ausschließlichen Verkehrsverwaltung signalisiert.

Anders übrigens, als bei vielen anderen Bürgerinitiativen der Fall, zielt die Initiative für die Friedrichstraße nicht auf einen früheren Zustand der Straße. Denn die war in ihrer Glanzzeit eine, wenn nicht die Ausgehmeile der Stadt. Das galt seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert bis in die Nazizeit hinein. Der Volksmund hatte dafür ein treffendes Bild, mit dem er Unter den Linden, Leipziger Straße und Friedrichstraße verglich: „die Lauf-, die Kauf- und die Saufstraße“. Der amerikanische Schriftsteller Mark Twain, der über Berlin Reportagen schrieb, zählte „mehr Kneipen als Hausnummern“. Diesen Zustand will keine Bürgerinitiative wiederbeleben.

Reparatur Bundesplatz

Berlin hat eine ganze Reihe von „Plätzen“, die zwar als solche gewidmet sind, also einen entsprechenden Namen tragen, aber nicht als solche zu erkennen. Oder allenfalls mit Mühe: beispielsweise der Bundesplatz. Erkennbar ist von der Bundesallee her in südlicher Richtung eine Straßenaufweitung, die die Einfahrt in den Straßentunnel aufnimmt. Der verläuft unter dem querenden Straßenzug Detmolder und Wexstraße sowie anschließend unter den Brücken für Ringbahn und Stadtautobahnring, bis er

inmitten vergleichsweise enger Bebauung inmitten der südlichen Bundesallee endet. Aber nicht der Straßentunnel hat den Bundesplatz gemacht: So hat sich die Bürgerinitiative Bundesplatz, die auf eine über zehnjährige Aktivität zurückblicken kann, die Annäherung an einen früheren Zustand einer parkähnlichen Platzgestaltung zum Ziel gesetzt.

Dazu ein Rückblick. Die Platzanlage als solche gibt es seit ihrer Anlage im Jahr 1875. Seit 1888 mit dem Namen „Kai-

Mehr nachbarschaftliches Leben durch Straßenfeste und gemeinschaftliche Arbeit

serplatz“, besaß der Platz eine üppige, gartenbauliche Gestaltung mit Springbrunnen und Beeten. In den 1960er Jahren kam es zu den erheblichen Umbaumaßnahmen, die den Platz und mit ihm den ganzen Straßenzug der heutigen Bundesallee prägen. Zusätzlich zum Straßentunnel und baulich mit ihm verbunden entstand die Verlängerung der U-Bahnlinie 9 Richtung Steglitz, die 1971 eröffnet wurde und die Verkehrsströme insofern stark beeinflusste, als der Oberflächenverkehr durch Buslinien eingestellt und der Straßenzug allein dem Privatautoverkehr überlassen wurde.

Der Bürgerinitiative geht es nicht um die weitergehende Forderung der Aufgabe des Straßentunnels, jedenfalls nicht für den gegenwärtigen Zeitpunkt. Eine solche umfassende Lösung wäre ohnehin nur in Verbindung mit dem zweiten, citynäheren Tunnel unter Berliner und Badenscher Straße zu denken. Vielmehr geht die Bürgerinitiative kleinere, konkrete Schritte: die der Verbesserung der Qualität des durch die umfangreiche Straßenführung isolierten und zudem durch die mittige Tunnelleinfahrt geteilten Platzrestes. So

wurden die längst baufällig gewordenen Einfassungsmauern beseitigt, Sitzgelegenheiten ebenso wie neue Beete angelegt. Damit verbunden ist die regelmäßige Pflege und Bewässerung der Pflanzen. Der eine Aspekt ist also die Verbesserung der Aufenthaltsqualität des Platzes. Dazu zählt als grundsätzliche Maßnahme, den Platz auch von den beiden seitlich auftretenden Nebenstraßen, der Mainzer und der Tübinger Straße, zugänglich zu machen. Durchblicke und Sichtachsen wurden hergestellt, wenngleich eine tatsächliche Wegeverbindung der beiden Nebenstraßen ausgeschlossen bleibt, solange es den Tunnel gibt. Die Maßnahmen klingen zunächst nach wenig, haben aber den Platzzustand wesentlich verändert, war doch der verkehrsumflossene Platz bis dahin – ein halbes Jahrhundert lang – regulär nur von seinem südlichen Ende an der erwähnten Straßenkreuzung her zu betreten. Die Probleme an Fehlnutzung und Platzpflege, die sich daraus ergaben, liegen auf der Hand.

Der andere Aspekt besteht in der Reaktivierung des nachbarschaftlichen Lebens durch geführte „Spaziergänge“, durch Straßenfeste, überhaupt durch die gemeinschaftliche Arbeit an der Verbesserung des Platzes und der gesamten Umgebung. Bereits im Jahr 2013 hatte eine von der Bürgerinitiative angeregte und vom Bezirk getragene „Zukunftswerkstatt“ die Probleme des Bundesplatzes detailliert dargestellt. Das Urteil über die Verkehrsbauten der 1960er Jahre fällt vernichtend aus: „Seit Inbetriebnahme des Tunnels ist er nur noch ein Rudiment früherer Pracht: zerschnitten, seiner ursprünglichen Größe um den wesentlichen Teil beraubt, zunehmend verwahrlost und zweckentfremdet.“ Aber die Arbeitsergebnisse der Werkstatt betreffen nicht allein die missglückte Gestaltung der Platzmitte, und da setzt die Bürgerinitiative an. Denn zu beklagen ist ein erheblicher Leerstand der früheren Ladengeschäfte, der allenfalls durch rasch wechselnde Nutzungen unterbrochen wird. Die Dokumentation spricht von „Einzelhandels-Prekariat“. Der Mangel an attraktiven oder überhaupt an Einkaufsmöglichkeiten hat die Fußgängerfrequenz erheblich gesenkt – niemand

flaniert auf der einstigen Flaniermeile. Umgekehrt besteht die Hoffnung, dass von der Reparatur des Platzes weitergehende Auswirkungen auf das umgebende Stadtquartier ausgehen.

Die Bürgerinitiative mit ihren mittlerweile über 200 Mitgliedern hat in Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt durch die Arbeit der – wissenschaftlich begleiteten – „Zukunftswerkstatt“ wertvolles Material erarbeitet, das beispielhaft auch für andere Problemfälle der immer noch „autogerechten Stadt“ wertvoll sein kann. Allerdings ist die Arbeit auch da an Grenzen gestoßen, wo es um grundsätzliche Fragen der Verkehrsführung, im Falle Bundesplatz also der Tunnelführung der als überörtliche Hauptverkehrsstraße klassifizierten Bundesallee geht. Der Tunnel – beziehungsweise beide Bundesallee-Tunnel – ist nicht für die Ewigkeit gebaut, und die Veränderung der Anteile der verschiedenen Verkehrsträger, Stichwort „modal split“, steht im Begriff, sich zu verändern und wird in Zukunft noch weitere Veränderungen erfahren, und zwar zu Lasten des privaten Kfz-Verkehrs. Allerdings lässt sich über die künftige Verkehrsführung, mehr noch die künftige Verkehrsstrategie, derzeit kein Konsens herstellen. Für die kurze Frist bleibt nur die Aufwertung des bestehenden Zustandes, sprich: der Platzanlage, die keine Oase ist, sondern nur eine schmale Insel im Verkehrsgefüge bleiben muss.

Umbau Breitenbachplatz

Der Breitenbachplatz im Südwesten Berlins wird seit den 1970er Jahren von einer massiven Autobahnbrücke dominiert. Sie leitet den Verkehr des Stadt-autobahn-Abzweigs Wilmersdorf, der zunächst unter der als Modellprojekt entstandenen Überbauung Schlangebader Straße hindurchgeführt wird, über den Platz hinweg in die Schildhornstraße, von wo eine erneute Brückentrasse ansteigt, die unter dem Namen Joachim-Tiburtius-Brücke über die Autobahn A 103 und die von der S-Bahn genutzte Bahntrasse der einsti-

gen Potsdamer Bahn hinweg in Richtung Lankwitz weist. Die Brücke über den Breitenbachplatz ist allerdings ein Torso geblieben. Die ursprünglich geplante Weiterführung in Hochlage über eine dann mindestens auf einer Seite von der bestehenden Bebauung freigeräumte Schildhornstraße hinweg ist seit 1978 aus dem Vorhabenkatalog der Verkehrsverwaltung gestrichen.

Nun engagiert sich eine Bürgerinitiative für den Abriss der Breitenbachplatz-Brücke, zugleich für die Wiederherstellung des einst als Schmuckplatz angelegten Breitenbachplatzes. Wie dessen ursprüngliche Form beschaffen war, ist heute nicht mehr zu erkennen. Die Brückentrasse machte weiträumige Ab- und Zufahrten sowie Umfahrungen der vorhandenen, ebenerdigen Straßen notwendig, so dass der Platz heute nur mehr als enorme Kraftverkehrsfläche wahrgenommen wird. Mittlerweile haben sich nicht nur die Bezirksverordnetenversammlungen der von der Gesamt-Verkehrsführung betroffenen Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf für den „Rückbau“ der Brücke ausgesprochen, sondern vor allem hat der Senat erklärt, diesen Abriss planerisch in die Wege zu leiten.

Der Weg ist lang. Zunächst soll eine Machbarkeitsstudie untersuchen, unter welchen Bedingungen der Abriss der Trasse möglich ist. Deren Ergebnisse sollen sodann einem städtebaulichen Wettbewerb zugrunde gelegt werden. Vorgesehen ist in jedem Fall die Schaffung von Bauflächen für die Errichtung von Wohnbauten, was die Verminderung der bestehenden Verkehrsflächen zur Voraussetzung hat. Zwingend vorgeschrieben ist die Bürgerbeteiligung an diesen Planungsschritten – das ur-eigene Anliegen der Bürgerinitiative. Nach dem Abschluss dieser Planungsschritte müsste ein Bebauungsplan aufgestellt werden, die die Ergebnisse des Wettbewerbs in planungsrechtlicher Form festschreiben würde. Dass die Verkehrsverwaltung, wie gemeldet wurde, einem sofortigen oder auch nur baldigen Abriss der Breitenbach-Brücke widerspricht, ist angesichts der Komplexität Berliner Planungsverfahren nur folgerichtig.

Es war übrigens der frühere Senatsbaudirektor Hans Stimmann, der die Entstehung der Breitenbach-Planung nachgezeichnet hat. Demnach entsprang diese Planung einem Konflikt zwischen zwei Abteilungen der damaligen Bauverwaltung unter dem mächtigen Senator Rolf Schwedler, der ein grundsätzlicher Befürworter der Stadt-autobahnplanungen für Berlin war. Die Abteilung Stadtplanung wollte den geplanten Autobahn-Stadtring entlang der S-Bahn- und Eisenbahntrasse führen, wo sich am ehesten der nötige Baugrund bereitstellen ließ. Die Abteilung Tiefbau hingegen hatte die Anbindung des am und um den Fehrbelliner Platz in Wilmersdorf entstandenen Verwaltungszentrums an die Wohngebiete im Südosten (West-)Berlins im Sinn, also Steglitz, Lankwitz bis zu den Neubausiedlungen in Marienfelde. Der Kompromiss, wie so oft, bestand darin, beide Planungen umzusetzen

Allerdings wurde die ganze „Spange“ über dem Breitenbachplatz hinweg nie vervollständigt. Das hätte den Abriss von zahlreichen Wohnhäusern an der Schildhornstraße erfordert. In den 1970er Jahren war das zunehmend weniger opportun. Als Harry Ristock (SPD) 1975 Bausenator wurde, hatte sich die öffentliche Meinung bereits gegen Flächenabriss gewendet: Die Schildhornstraße wurde erhalten, die Planung der Autobahntrasse 1978 definitiv ad acta gelegt. Die jetzige Bürgerinitiative knüpft mithin an das bürgerschaftliche Engagement aus den 1970er Jahren an, als die Flächenabriss zunächst in Kreuzberg, dann auch im Wedding ausgesetzt wurden und sich die Sanierung historischer Wohngebiete des späten 19. Jahrhunderts abzeichnete, die im Rahmen des in seiner Bedeutung kaum zu überschätzenden Denkmalschutzjahres 1975 öffentliche Zustimmung erfuhr und schließlich zur Leitlinie der Berliner Politik wurde. ■

Die Bürgerinitiative Breitenbachplatz ist genauso wie die Initiative Bundesplatz aktiv im Netzwerk Menschengerechte Stadt, einer Gruppe von Initiativen, die u.a. die Abkehr von der Idee der „autogerechten Stadt“ fordern. Dazu gehören auch: Bürgerinitiative Wilmersdorfer Mitte e.V., Initiative Friedrich-Wilhelm-Platz e.V., Initiative Prinzregentenstraße, Stadtteilinitiative um den Leon-Jessel-Platz.

Ausstellung

Unvollendete Metropole.
100 Jahre Städtebau
für Groß-Berlin



Zentrenvielfalt, Wohnungs-, Verkehrs-, Grünfragen, Vertiefung von Großprojekten der Infrastruktur, der Industrie und des Militärs. Diese Faktoren erlauben es nicht nur, die Entwicklung und die Einzigartigkeit von Groß-Berlin zu verstehen, ihre sinnvolle Kombination ermöglicht es auch, die Metropole zu steuern. In der Ausstellung werden diese Themen anhand exemplarischer Orte, Projekte und Pläne entfaltet. Darüber hinaus zeigt sie alle Ergebnisse des Internationalen Städtebaulichen Ideenwettbewerbs Berlin-Brandenburg 2070.

Ort: Kronprinzenpalais
Unter den Linden 3, 10117 Berlin

Dauer der Ausstellung: noch bis 3. Januar 2021

Metropolengespräche

Wie können wir die Metropole der Zukunft gestalten? Wie kann Wohnraum in hoher Qualität geschaffen werden? Wie kommen wir weg vom Prinzip der autogerechten Stadt? Antworten auf drängende Zukunftsfragen wie diese suchen wir im Rahmen städtebaulicher Metropolengespräche, die die Ausstellung begleiten. Ein Besuch der Podiumsdiskussionen und Vorträge ist nach vorheriger Anmeldung möglich. Da Covid-19-bedingt nur 35 Zuschauer vor Ort sein können, werden die Gespräche live gestreamt und aufgezeichnet.

Ort: Kronprinzenpalais
Unter den Linden 3, 10117 Berlin

Programm: www.unvollendete-metropole.de

Bildnachweis

Cover: Zeichnung von FAKT; S. 5: J. Schmalöer; S. 6: Heinrich Hoffmann, akg/Imago Nr. 1047784, E. J. Ouwkerk; S. 8: E. J. Ouwkerk, J. Schmalöer, Potsdam Museum – Forum für Kunst und Geschichte; S. 9: SIGNA Prime Selection AG, Die Ausst. zur Geschichte der Stadt, 1987, J. Schmalöer; S. 11: AM TU Berlin Nr. 9831, Staab Architekten, J. Schmalöer, Gerd Danigel; S. 12: Katalog zur Ausst. „100 Jahre Groß Berlin“, Band 2, S. 111; S. 14: AM TU Berlin, Nr. B 2619,13; S. 16: Martin Wagner: Das Sanitäre Grün der Städte, 1915; S. 17: Landesarchiv Berlin, A Pr. Br. Rep. 107 [Karten], Nr. 411; S. 18: Gustav Böß: Berlin von heute, 1929, S. 117; S. 19: Städt. Ideenwettbewerb Berlin Brandenburg 2070 Nr. a2004; S. 21/22: Nora Blum; S. 24: Städt. Ideenwettbewerb Berlin Brandenburg 2070, Nr. a2004; S. 27: Städt. Ideenwettbewerb Berlin Brandenburg 2070, Nr. c2004, e2004; S. 29/30/33/37/42: E. J. Ouwkerk; S. 34: i2030; S. 38: E. J. Ouwkerk, Sabine Marzahn

Impressum

Herausgeber: Prof. Dr. Harald Bodenschatz,
Tobias Nöfer

Redaktionsleitung: Rudolf Spindler (verantwortl.),
Bernhard Schulz
Redaktion: Gerwin Zohlen, Felix Zohlen, Helene Peters, Therese Mausbach; Mitarbeit: Fabian Burns, Aljoscha Hofmann, Patrick Zamojski

Art Direktion: Vladimir Llovet Casademont
Fotos: Jan-Erik Ouwkerk, Jonathan Schmalöer

Verlag: Wasmuth & Zohlen, Quedlinburger Str. 11
10589 Berlin; Geschäftsführer: Bernhard Elias,
Gerwin Zohlen; www.wasmuth-verlag.de

ISBN: 978 3 8030 2206 6

©2020 Wasmuth & Zohlen, auch für alle Autoren,
Fotografen und Mitarbeiter

Druck: Druckerei Conrad, Sportfliegerstraße 7
12487 Berlin

Was aus den Tankstellen wird ...

Es mag noch ein wenig dauern, aber die Verkehrswende kommt bestimmt. Was machen wir dann mit den Tankstellen? Laut einer Studie von Aral und dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt werden Tankstellen trotz zunehmender Elektrifizierung nicht verschwinden, sondern radikal umgebaut werden. Einen Vorgeschmack, wohin die Reise geht, zeigt das Zukunftsmodell einer Großstadtтанке (von Aral) seit diesem Herbst in der Berliner Holzmarktstraße. Im sogenannten Mobility Hub kann klassisch getankt und Rewe-to-Go eingekauft werden, alles von Diesel und Wasserstoff über frische Orangen bis zur Tageszeitung. Neu sind die Schnellladestationen für Elektroautos, die Akkuwechselautomaten für E-Bikes und Motorroller, das Mobilitätssharing oder die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Wir können an dieser Tankstelle nun auch vom Cabrio, per App gemietet auf ein Mietfahrrad oder in den Bus umsteigen und den Akku unseres E-Scooters wechseln. In einer fernerer Zukunft traut sich Aral, na ja, sogar Lufttaxi Start- und Landeplätze auf dem Dach zu.

Ganz andere Visionen für städtischen Tankstellen wurden 2015 im amerikanischen Combo competition-Wettbewerb von Architekten und Designern entworfen: Der erstplatzierte Beitrag zeigt über den Köpfen schwebende Zeppelinrohnen, die per App angefordert werden und Fahrzeuge autonom über Tankrüssel mit Kraftstoff auftanken. Diese mobilen Tankwärter der Größe eines Mittelklassewagens starten von voll automatisierten „Tankdepots“ auf Dächern. Für Tankstellen im eher ländlichen Bereich hat der Designer Marco Brunori dagegen eine Runde Tankstelle im Kreisverkehr vorgeschlagen, deren Dach als Ring ganz selbstver-

ständig über dem Verkehr thront. Dieser „Mischbetrieb“ ist dem Treibstoff der Zukunft angepasst: Während des Nachladens von Akkus besuchen die Kunden das integrierte Fitnessstudio, gehen zum Friseur oder erholen sich auf der begrünten Dachfläche.

All diese Zukunftsvisionen richten sich auf die Perspektive der Verbraucher und Pächter. Die Frage nach der Zukunft des Ortes Tankstelle stellt sich dagegen die „Freie Internationale Tankstelle“ in Berlin. Die FIT pachtet schon 2003 eine stillgelegte Tanke am Prenzlauer-Berg und lässt sie seit dem von Künstlern umgestalten. Das Ergebnis bleibt ge-



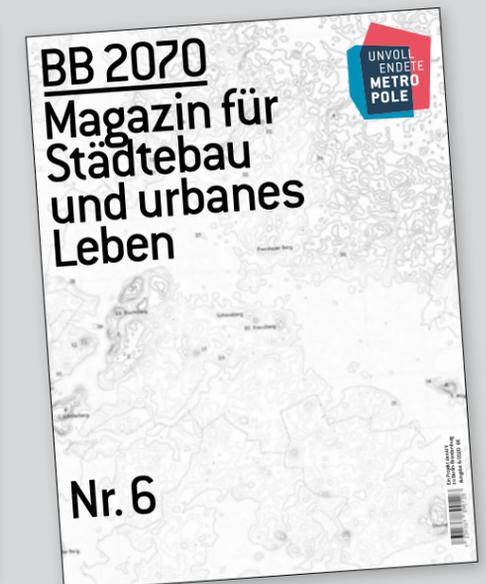
fühlt eine Tanke, ist aber auch Schauplatz wechselnder Veranstaltungen sowie Basis einer mobilen Sauna in einem alten Feuerwehrauto.

Tankstellen sind seit je besondere Orte und Räume: Zum einen besetzen die eingeschossigen Pavillons oft Grundstücke in gefragter Lage, meist an den Ecken der Blocks, und zerfransen damit den städtischen Raum. Zum anderen sind sie für jeden zugängliche, beleuchtete Außenräume, deren Ästhetik hinter ihrer Funktion zurücksteht. Als „Dritte Orte“ bezeichnet sie der Stadtsoziologe Bernhard Wiens deswegen, Schwellenräume mit hoher Fluktuation, wo man wartet, ankommt und zeitweise verweilt. Die

Berliner Rapcrew RapKreation und Big-Pat haben 2019 mit dem Song „Hängen an der Aral“ eine sinnverachtende Hommage an die zeitlose Unverbindlichkeit einer Kreuzberger Tankstelle verfasst. In Zeiten der Pandemie können solche dritten Orte als Treffpunkte zusätzliche Bedeutung gewinnen.

Vor dem Hintergrund der steigenden Mieten in Großstädten wie Berlin und den problematischen Folgen der versiegelten Flächenstadt stellt sich die Frage: Müssen alle Tankstellen eingeschossig sein? In Städten unterscheiden sie sich kaum von Tankstellen an der Autobahn, dabei ist der Kontext sehr unterschiedlich. In den 1920er Jahren wurde mit dem Kant-Garagenpalast im Westen Berlins eine Tankstelle durch den vertikalen „Mobility-Hub“ (Parkhaus) in den Stadtraum integriert. Was damals die erste Hochgarage war, ist heute geschlossen und wieder Zukunftsvisionen wert. Auch in Neapel, Paris und anderen europäischen Städten finden sich seit der Nachkriegszeit Tankstellen in den Erdgeschossen der Straßenfluchten. Die Dämpfe fossiler Brennstoffe und der Lärm der Verbrennungsmotoren sind mit vielen Nutzungen darüber schwer vereinbar. In Zukunft verschwinden diese Probleme wahrscheinlich durch Wasserstoff- und Elektromobilität. Parkhäuser, Fitnessstudios, Co-working spaces, begrünte Dächer, sogar Wohnbau, und vielleicht irgendwann Lufttaxi sind dann über Tankstellen vorstellbar. Die Tankstellen der Zukunft müssen in die Stadt integriert sein, deswegen dürfen die Zukunftsvisionen nicht am Boden bleiben. Nur in der dritten, vertikalen Dimension entsteht eine Stadt der kurzen Wege, die energieeffizient und fußgängergerichtet ist. ● *Felix Zohlen*

Stadt Land Fluß



BB 2070 – das Magazin für Städtebau und urbanes Leben. Wie schaffen wir Wohnungen in hoher Qualität? Wie arbeiten wir nach Corona? Wie sichern wir unsere Grünräume? Wie kommen wir weg vom Prinzip Autos first? Leben wir auch künftig zusammen in einer lebenswerten Metropole der Freiheit? Antworten finden sich in den sechs Ausgaben von BB 2070, die alle zwei Wochen vom 22. Oktober bis 18. Dezember erscheinen. Das Heft ist ein journalistischer Begleiter des 100 Jahre-

Großberlin-Projekts mit der „Unvollendete Metropole“-Ausstellung, dem Internationalen Ideenwettbewerb Berlin-Brandenburg und der hochkarätig besetzten Metropolitengesprächen im Kronprinzenpalais.

Alle Ausgaben von BB 2070 sind in der Ausstellung erhältlich, einzeln zu 6 Euro, ab 18. Dezember auch gesammelt in einem hochwertigen Buchschuber.

Bestellung von Einzelheften und Subskription der Heftsammlung (29 Euro) unter www.wasmuth-verlag.de



Wasmuth & Zohlen
Verlag



Fortschreitende Abrissarbeiten auf der ehemaligen Reemtsma-Cigarettenfabrik an der Mecklenburgischen Straße 32, Berlin-Schmargendorf. Aufgenommen im Oktober 2020.

Go West

**Bis 2027 entstehen hier 200.000 m²
Nutzfläche für die Berliner Wirtschaft.**