

THINK BERLIN +

# Berlin hat mehr verdient!



„IST STADTENTWICKLUNG NACH DER WAHL EGAL?“

THINK BERLIN +

IN KOOPERATION MIT DER HERMANN-HENSELMANN-STIFTUNG  
UND DEM BILDUNGSWERK DER HEINRICH BÖLL STIFTUNG - UNTERSTÜTZT VON DER ROSA-LUXEMBURG-STIFTUNG

©2011 **THINK BERLIN** *plus*

Die in dieser Broschüre vorgelegten Anregungen anlässlich der Wahl im September 2011 sind eine Weiterentwicklung der auf der Tagung „Ist Stadtentwicklung nach der Wahl egal?“ vorgetragenen Ideen. Die Tagung fand am 6. Mai 2011 an der TU Berlin statt.

Redaktion: Think Ber!n *plus*

Satz und Layout: Eleonore Harmel

(Adaption nach der Grundgestaltung von umbra + dor – visuelle kommunikation)

Titelseite: Adaption des Flyers von umbra + dor – visuelle kommunikation

ISBN 978-3-7983-2371-1 (Druckausgabe)

ISBN 978-3-7983-2372-8 (Online-Version)

Druck/Printing:

Druckerei der TU Berlin

Vertrieb/Publisher:

Universitätsverlag der TU Berlin

Universitätsbibliothek

Fasanenstr. 88 (im VOLKSWAGEN-Haus), D-10623 Berlin

Tel.: (030)314-76131; Fax.: (030)314-76133

E-Mail: publikationen@ub.tu-berlin.de

Webseite: <http://www.univerlag.tu-berlin.de>



Technische Universität Berlin  
Fakultät VI | Institut für Soziologie  
FG Planungs- und Architektursoziologie  
FR 2-5 | Franklinstr. 28/29 | 10587 Berlin

# EINFÜHRUNG

Bald sind wieder Wahlen in Berlin, aber wer heute auf die Straßen, in die Kneipen oder zur Arbeit geht, merkt noch wenig davon. Berlin hat kein Wahlkampfieber. Nur die Parteien versuchen, dieses Fieber zu simulieren und schreiben Wahlkampfprogramme, Programme, die verkünden, was sie immer schon machen wollten, aber noch nicht gemacht haben, oder was die anderen hätten tun sollen, aber nicht machen wollten. Dort heißt es dann bei der einen Partei „Eine Stadt für alle“, bei der anderen „Lebenswerte Stadt für alle“ und eine Partei, die schon länger an der Regierung ist, präsentiert die interessante Losung „Berlin verstehen“ Wir fragen: Ist ein solcher Wahlkampf eigentlich noch auf der Höhe der Zeit? Ist das Bild des Bürgers, der von den Parteien gesagt bekommt, was denn schön für diese Stadt wäre, im Jahre 2011 noch angemessen? Nachdem zivilgesellschaftliche Initiativen – nicht nur in Stuttgart – längst gezeigt haben, dass die Idee vom passiven Wahlbürger und von den einzig für Politik zuständigen Parteien überholt ist? Müsste heute ein Wahlkampf nicht anders aussehen? Müsste auch nicht im Wahlkampf eine Belebung der angeschlagenen Parteiendemokratie gesucht werden? Müssten nicht in viel stärkerem Maße zivilgesellschaftliche Initiativen selbst auf die Bühne treten und formulieren, was sie für richtig und falsch empfinden? Müssten also nicht die Parteien weit mehr von ihren Wählern herausgefordert werden?

Sicher, in der Vergangenheit gab es auch schon Institutionen, die sich vor der Wahl zu Wort gemeldet

haben – etwa der DGB oder der ADAC mit ihren Wahlbausteinen. Im Prinzip waren das richtige Aktionen, aber eben auch nur Aktionen von Megaverbänden, bei der der Wahlbürger ebenso passiv blieb wie bei der Berieselung durch die Parteien.

Unsere Initiative „Think Berl!n plus“ versteht sich als Beitrag für eine neue Kultur des Wahlkampfes, eine Kultur, die eigenständige zivilgesellschaftliche Positionen in den Wahlkampf einbringt, nicht an eine bestimmte Partei, sondern an das Parteiensystem, nicht als untertänige Eingabe, sondern als Partner. Mit dem MEMORANDUM „Berlin hat mehr verdient! Plädoyer für ein Stadtentwicklungsprogramm“ mischt sich die Initiative „Think Berl!n plus“ in den Wahlkampf zum Berliner Abgeordnetenhaus am 18. September 2011 ein. Ziel ist es, jenseits des Parteienstreits Programmpunkte für die Zeit nach der Wahl vorzustellen. Wir haben uns die vorliegenden Parteiprogramme angesehen, um festzustellen, wie viel Substanz in den Programmen zu finden ist, wo vielleicht Lücken sind. Dabei konzentrieren wir uns auf das Thema Stadtentwicklung. Dies ist ein Thema, das für jede Stadt von zentraler Bedeutung ist, das in einigen anderen Großstädten Europas, etwa in London oder Barcelona, und in den USA im Mittelpunkt der lokalen Politik steht, ein Thema, das jeden angeht, jeden berührt, jeden begeistert oder aufregt, das aber in Berlin ein seltsames Schattendasein fristet. Das vor allem auch von dem Regierenden Bürgermeister kaum beachtet wird. Wir haben uns zunächst auf die

drei Parteien beschränkt, die vermutlich die nächste Landesregierung unter sich ausmachen werden: die SPD, DIE LINKE und Bündnis 90/Die Grünen.

Obwohl der Wahlkampf in die heiße Phase eingetreten ist, kommt Stadtentwicklung in den von den Parteien geführten Debatten und in den Wahlprogrammen kaum vor. Das ist verwunderlich, da in Berlin gerade viele Diskussionen über große Planungs- und Bauprojekte geführt werden und es genug Anlass gibt, diese Themen in den Vordergrund zu rücken und sich als Partei zu positionieren. Schließlich formt die Stadtplanung die Entwicklung Berlins maßgeblich und prägt viele Bereiche, die unmittelbaren Einfluss auf die Lebensqualität und die Lebensfähigkeit der Stadt haben – etwa die wirtschaftliche Entwicklung, den Tourismus, den Verkehr oder die Ausstattung mit sozialer und kultureller Infrastruktur. Das stadtentwicklungspolitische Vakuum wird mittlerweile auch in den Medien und von der Zivilgesellschaft beklagt.

In den vergangenen Monaten gab es mehrere Debatten über den Zustand von Baukultur und Stadtplanung in Berlin, beispielsweise zu Fragen der städtebaulichen Gestaltung im Umfeld des Hauptbahnhofes, aber auch zum Ausmaß und Umgang mit dem Tourismus in Stadtteilen wie Kreuzberg oder Friedrichshain. Mit unserem Memorandum gehen wir aber noch einen Schritt weiter – wir wollen nicht nur konkrete Missstände anprangern, sondern gemeinsam überlegen, welche Lösungsansätze es für die zahlreichen städtebaulichen Herausforderungen Berlins gibt. Wir haben deshalb generelle Forderungen zur Stadtentwicklung erarbeitet, die in ein strategisches Stadtentwicklungsprogramm für Berlin einfließen sollten und die wir als Meßlatte für die kommende politische Führung Berlins in Stadtentwicklungsfragen verstanden wissen wollen. Dieses Memorandum stellen wir mit dieser Publikation der Öffentlichkeit vor, als eine Position aus der Wissenschaft – jedoch mit praktischer Orientierung.

Angestoßen wurde die Initiative für das Memorandum von Harald Bodenschatz und Thomas Flierl, breite inhaltliche wie organisatorische Unterstützung kam von Franziska Eichstädt-Bohlig und Ephraim Gothe. Diese enge Kooperation der Verfasser des Memorandums mitten im Wahlkampf mit Vertretern von drei politischen Parteien, Bündnis 90/die Grünen, der Linkspartei und der SPD, ist besonders hervorzuheben. Außergewöhnlich ist, dass diese Politiker das nicht – zumindest nicht nur – taten, um mit- bzw. gegeneinander zu streiten, um auf eigenen Positionen zu beharren und sich strikt voneinander abzugrenzen. Denn es ist unser gemeinsames Anliegen, Politik und Öffentlichkeit für Fragen der Stadtentwicklung zu interessieren – mit gemeinsam getragenen Grundsätzen, die nach der Wahl als Meßlatte dienen können. Stadtentwicklung braucht einen parteiübergreifenden Rückhalt, Stadtentwicklung

braucht Strukturen, die nicht auf kurze Legislaturperioden ausgerichtet sind.

Wir danken der Hermann-Henselmann-Stiftung, der Rosa Luxemburg Stiftung sowie dem Arbeitskreis Nachhaltige Stadtentwicklung des Bildungswerk Berlin der Heinrich-Böll-Stiftung, welche die dieser Publikation zugrunde liegende Tagung am 6. Mai 2011 finanziell unterstützt haben. Unser Dank gilt zudem unseren Gästen Stefanie Bremer, Laura Calbet i Elias, Tobias Goevert und Harald Kegler, die sich mit großem Engagement in die Lage Berlins hineingedacht und Werkzeuge und Lösungsansätze für den Umgang mit den Herausforderungen Berlins empfohlen haben, sowie Engelbert Lütke Daldrup für seine Anmerkungen zum Memorandum.

# MEMORANDUM



Think BerlIn plus: Johanna Schlaack, Harald Bodenschatz, Cordelia Polinna, Christian von Oppen und Aljoscha Hofmann. Foto: TU Berlin Presse/Dahl

Berlin rutscht in den Wahlkampf. Das ist Problem wie Chance zugleich – Chance, Bausteine eines Stadtentwicklungsprogramms für Berlin öffentlich zu diskutieren. Das Problem ist, dass Stadtentwicklungspolitik im Wahlkampf, in den Wahlprogrammen kein relevantes Thema ist. Und dies, obwohl in diesem Feld vieles zu verbessern ist und alle davon betroffen sind. Mit dem folgenden Memorandum wollen wir zu einer neuen Kultur des Wahlkampfs beitragen, zu einem verstärkten Dialog und zu einer verbesserten Zusammenarbeit von Wissenschaft, Politik, Planung und zivilgesellschaftlichen Initiativen.

## **NOTWENDIGKEIT EINES STADTENTWICKLUNGSPROGRAMMS**

Die politischen Parteien haben keine Visionen für die Stadtentwicklung, kein visionäres Stadtentwicklungsprogramm für die Metropolregion Berlin. Ein Stadtentwicklungsprogramm ist kein Stadtentwicklungsplan. Ein Programm konzentriert sich auf Bausteine, die umgesetzt werden sollen. Diese müssen gesellschaftlich verhandelt werden. Ziel muss es sein, die vorhandene Stadt mit ihrer besonderen Geschichte, Tradition und Eigenart und ihren aktuellen Ressourcen und Potenzialen in eine nachhaltigere Zukunft zu führen – öffentlich und transparent, umweltverträglich und sozial. Jedes neue Projekt, jedes Bestandsprojekt muss darlegen, was es der Stadt bringt, von der es ja seinerseits profitiert. Unverzichtbar ist dabei die Auseinandersetzung mit internationalen Erfahrungen.

## **Abschied vom Archipel! Die Metropolregion ist der Maßstab!**

Fast alle Stadtentwicklungsprojekte, auch die Aufmerksamkeit der Politik und Öffentlichkeit, konzentrieren sich auf die Innenstadt. Dafür gibt es gute Gründe, die aber nicht zu einer Ausgrenzung der

Außenstadt führen dürfen und die all denen erläutert werden müssen, die nicht in der Innenstadt wohnen. Und das sind immerhin 3/4 aller Bürger der Metropolregion. Wir brauchen daher ein Stadtentwicklungsprogramm für die gesamte Metropolregion, welches das sozialräumliche Auseinanderdriften in dieser Region erkennt und gegensteuert. Die großen Themen der Zukunft – Nachhaltigkeit in sozialer, ökologischer, wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht – können nur auf stadtreionaler Ebene verhandelt, begründet und verantwortlich entschieden werden.

## **Die Orte und Themen im Zusammenhang denken!**

Wir erleben isolierte Projekte für isolierte Räume, wir erleben isolierte Konzepte aus einseitiger, sektoraler Sicht. Das gilt – räumlich betrachtet – etwa für den großen Freiraum am Fernsehturm und für das Flughafengelände in Tegel. Das gilt sektoral betrachtet etwa für die Themen soziale Stadt, ökologische Stadt, klimagerechte Stadt. Was fehlt, ist ein Denken im Zusammenhang – auf sektoraler, lokaler wie regionaler Ebene. Das gilt auch für das Handeln der Verwaltungen auf Bezirksebene, Berliner und Brandenburger Landesebene sowie auf der Ebene der Umlandkommunen. Auch innerhalb der Verwaltungen sollten Projekte integriert und ressortübergreifend bearbeitet werden.

## **Prioritäten setzen!**

Prioritäten setzen heißt zuallererst: Vorrang für die Pflege und Entwicklung dessen, was schon da ist. Die Zukunft Berlins gründet in seinem Bestand, dort liegt der Reichtum einer Stadt, dort finden sich auch zahlreiche Orte und Räume, die wieder belebt werden können. Bestandsentwicklung trägt dazu bei, die Vielfalt Berlins in den Kiezen und Bezirken zu bewahren. Prioritäten setzen heißt weiter, neue Projekte strategisch richtig zu verorten: nicht irgendwo, wo gerade Platz ist oder sich ein Investor meldet, sondern dort, wo bestehende Strukturen gestärkt

und nicht mehr genutzte Flächen wieder belebt werden – oft in den Stadtteilzentren und entlang der Hauptstraßen. Nicht integrierte Projekte müssen begründungspflichtig und ein Ausnahmefall werden. Prioritäten setzen heißt auch, manche Räume in der Stadt vorerst „in Ruhe“ zu lassen und nicht zu beplanen.

### **Klare Regeln für stadtweite sektorale Themen!**

Stadtweite Themen sind zu unterscheiden von teilraumbezogenen Themen. Soweit stadtweite Themen angesprochen sind, bedarf es einer Neujustierung bestehender oder der Schaffung neuer und robuster Regelwerke. Das gilt vor allem für Bildung, Wohnungspolitik wie auch Mietrecht, Verkehr, Klima-Standards, Denkmalschutz, Tourismus und die Belange des Einzelhandels ... Es muss aber auch dafür Sorge getragen werden, dass künftige und bestehende Regelwerke wirklich umgesetzt werden und nicht sofort Makulatur sind, etwa wenn mit privaten Investitionen und Versprechungen gelockt wird. Insgesamt ist die Rolle der öffentlichen Hand im Rahmen einer äußerst schwierigen Finanzlage neu und offensiv zu bestimmen.

### **Schönheit, Bau- und Raumqualität – kein Privileg!**

Schönheit darf nicht das Privileg weniger sein! Schönheit heißt auch nicht unbedingt teuer. Schönheit sichert aber Werte. Was Schönheit aber überhaupt ist, ist immer wieder in öffentlichen Auseinandersetzungen zu klären. Die öffentliche Hand muss daran arbeiten, den Boden für gute und schöne Gestaltung zu bereiten und bei öffentlichen Bauvorhaben selbst mit gutem Beispiel voran zu gehen, so dass es für Investoren selbstverständlich wird, mit städtebaulich und architektonisch hochwertigen sowie nachhaltigen Projekten in Berlin vorstellig zu werden. Gute Gestaltung muss nicht nur im Zentrum die Regel werden, sondern auch in den übrigen Räumen der Stadt. Strategische Projekte – im Stadtzentrum wie in der gesamten Stadtregion – müssen mittels neuer Organisationsformen gefördert werden: hinsichtlich der gestalterischen Qualität, des ressourcenschonenden und klimaschützenden Städtebaus und der Planungsprozesse. Hohe gestalterische Standards sollten auch über Richtlinien und Handbücher gesetzt werden.

### **Infrastruktur als Chance!**

Für Infrastrukturmaßnahmen gibt es auch in Zeiten knapper Budgets noch öffentliche Mittel. Infrastrukturprojekte werden jedoch zu oft nur einseitig als Verkehrsbauwerke oder Tiefbaumaßnahmen verstanden. Durch die Verknüpfung von Infrastrukturprojekten mit gestalterischen Ansprüchen und die Entwicklung von gestalterischen Richtlinien können Infrastrukturprojekte zu einer Chance für die Verbesserung städtebaulicher Qualität werden. Insbesondere die Straßenräume und die öffentlichen Räume sind wichtige Identifikationsräume der Stadt und müssen zivilisiert sowie gestalterisch und funktional qualifiziert werden.

### **Stadtgrün – mehr als Salatgarnitur!**

In einer Metropolregion sind große grüne Freiräume, aber auch Miniparks, grüne Straßen und Plätze sowie Stadtteilgärten aus klimatischen wie sozialen Gründen unverzichtbar. Dichte, urbane Bebauung und Grün sind kein Widerspruch, sondern ideale Partner. Grünräume müssen so gestaltet werden, dass sie einem breiter werdenden Nutzungs- und Programmspektrum gerecht werden, trotz abnehmender Budgets für Instandhaltung und Bepflanzung. Grün bedarf der Pflege – seitens der öffentlichen Hand wie der Zivilgesellschaft. Dafür sind klare Regeln nötig, aber auch eine Weiterentwicklung von Instrumenten zur Zwischennutzung und alternativen Aneignungs- und Nutzungsformen.

### **Auf die Umsetzung kommt es an!**

Die Diskussionen um Stadtentwicklung in Berlin in den vergangenen Jahren haben gezeigt, dass es nicht an guten Ideen mangelt, diese aber oft isolierte Bereiche betreffen und nicht von Umsetzungskonzepten begleitet werden. Genauso wichtig wie die Suche nach städtebaulichen Ideen ist die Suche nach geeigneten Instrumenten – insbesondere in einer Zeit, in der städtebaulichen Themen keine hohe politische Priorität eingeräumt wird und in der öffentliche Handlungsspielräume als eingeschränkt gelten.

### **Planung von oben und unten!**

Die zurzeit allgegenwärtige Skepsis gegenüber Planungsprojekten und planerischen Strategien darf nicht dazu führen, dass seitens der öffentlichen Hand nicht mehr geplant wird. Es müssen weiterhin Strategien zur Stadtentwicklung Berlins erarbeitet und zur öffentlichen Diskussion gestellt werden. Zugleich muss in stärkerem Umfang als bisher und mit veränderten Verfahren die Öffentlichkeit in die Planung einbezogen werden, etwa mittels Charrette-Verfahren (städtebauliche Werkstätten). Weiter müssen Verfahren entwickelt werden, die es Politik und Verwaltung ermöglichen, Projekte bei neuen Erkenntnissen schnell und flexibel an die neuen Rahmenbedingungen anzupassen.

### **Die Privatisierung der Stadt um jeden scheinbar guten Preis stoppen!**

Steuerung der Stadtentwicklung ist auch Bodenpolitik. Was wir aber erleben, ist die Verkümmern der Bodenpolitik zur Liegenschaftspolitik. Als „öffentliches Interesse“ wird oft nur ein maximaler Kaufpreis beim Verkauf von Flächen im öffentlichen Eigentum deklariert – ohne Berücksichtigung einer Stadtentwicklung im öffentlichen Interesse. Völlig vergessen wurde, dass erfolgreiche Bodenpolitik vor allem kluge Bodenvorratspolitik umfasst. Dagegen entblößt sich die öffentliche Hand ihres Bodens und damit ihrer wichtigsten Stadtbausteine.

## **Rückenwind durch die politische Führung!**

Ziele müssen umgesetzt werden. Eine Voraussetzung dafür ist der explizite Wille der politischen Führung, auch und gerade des Regierenden Bürgermeisters, ein Stadtentwicklungsprogramm offensiv zu vertreten. Ohne politischen Rückenwind kann die Verwaltung nur mit gebremster Kraft arbeiten. Auf politische Führung in stadtentwicklungspolitischen Fragen haben wir in Berlin bislang vergeblich gewartet.

## **SCHLÜSSELRÄUME EINES STADTENTWICKLUNGSPROGRAMMS**

Die gesellschaftlichen Herausforderungen werden vor Ort, in den Kiezen, Stadtteilen und Siedlungen, in unterschiedlicher Intensität und Kombination konkret. Ein stadtentwicklungspolitisches Programm für eine Großstadt ist per se sehr komplex und kann nicht auf wenige Räume reduziert werden. Im Mittelpunkt sollten aber die Räume stehen, in denen sich die städtebaulichen Herausforderungen der Zukunft ballen.

### **Das Zentrum Berlins**

Das Zentrum Berlins ist der Ort, der Identität stiftet, aber oft auch strapaziert. Es repräsentiert als einzigartiges und unterscheidbares Schaufenster die gesamte Metropolregion, es dient als Attraktion für den weltweiten Stadttourismus und fungiert als Werbebanner im internationalen Wettbewerb um Firmen und kreative gesellschaftliche Gruppen. Berlin hat ein besonderes Zentrum: erstens die historische Mitte, die sich wiederum in die ehemalige Altstadt und in die ehemalige City um die Leipziger Straße und Unter den Linden gliedert, und zweitens die City West um den Breitscheidplatz. Dieses komplexe Zentrum hat keine klare Perspektive. Heute stehen zwei fundamentale Fragen auf der Tagesordnung: Welche Rolle wird das Areal der ehemaligen Altstadt in Zukunft spielen? Und welche Rolle wird die City West künftig spielen? Und wie soll sich die jeweilige Rolle städtebaulich manifestieren? Zwar konnte die City West ihre Bedeutung als wichtiger Einzelhandelsstandort für die Metropolregion bewahren. Nach der Verdrängung einiger großer Kinos und Theater am Kurfürstendamm droht jedoch eine einseitige Ausrichtung auf den Konsum. Der Bahnhof Zoologischer Garten ist bereits zum Regionalbahnhof herabgestuft worden. In der ehemaligen Altstadt häufen sich Inselprojekte, die ohne Zusammenhang diskutiert und entwickelt werden: das Gebiet südlich des Bahnhofs Hackescher Markt, der künftige Neubau am Fernsehturm, der Umgang mit archäologischen Funden, das Klosterviertel, der große Freiraum, das Humboldtforum.

In der nächsten Zukunft stehen zwei wichtige Räume im Zentrum der Entwicklung: der große Freiraum zwischen Spree und Alexanderplatz sowie das große Areal hinter dem Bahnhof Zoologischer Garten. Auch hier herrscht bislang eine isolierende Sichtweise vor. Die beiden Räume

werden für sich betrachtet, ohne die entscheidende Frage der Vernetzung mit dem übrigen Zentrum vorrangig zu bedenken. Besonders hilflos erscheint der Umgang mit den Zeugnissen einer 800jährigen Geschichte im Areal der ehemaligen Altstadt.

Mögliche Bausteine eines Stadtentwicklungsprogramms:

- *Klärung der Perspektiven des ehemaligen Alt-Berlin wie der City West (Perspektivenwerkstatt)*
- *Entwicklung einer städtebaulichen Strategie für den Umgang mit dem Stadttourismus aber auch mit „rummelartigen“ Nutzungen*
- *Vernetzung der verschiedenen Fragmente der ehemaligen Altstadt*
- *Vollständige Erhaltung der Zeugnisse des mittelalterlichen Rathauses*
- *Auslobung eines offenen Ideenwettbewerbs für den großen Freiraum vor dem Rathaus einschließlich der räumlichen Einbindung der umliegenden Stadtfragmente (Voraussetzung: Kooperation von Architekten, Stadtplanern, Freiraum- bzw. Landschaftsplanern und Stadthistorikern)*
- *Weiterentwicklung des Projekts zum Rückbau der Frei- und Verkehrsfläche zwischen Stadthaus und Rotem Rathaus*
- *Entwicklung eines Konzepts für das Areal hinter dem Bahnhof Zoologischer Garten ohne Riesenrad*

### **Ehemalige Arbeiterquartiere**

Die innerstädtischen ehemaligen Arbeiterquartiere wie Neukölln Nord, Moabit und Wedding sind sehr dicht bebaut, urban und funktional durchmischt. Im Zuge der Deindustrialisierung verloren dort viele Bewohner ihre Arbeitsplätze. Heute werden diese Viertel durch Immigranten unterschiedlicher Herkunft geprägt. Sie sind die eigentlichen Labore der postindustriellen Gesellschaft. Gleichzeitig sind die Quartiere großem Druck ausgesetzt, bergen sie doch große Potentiale in sich: attraktive Bausubstanz und öffentliche Räume, zentrale Lage, gute Verkehrsanbindung. Urban orientierte Mittelschichten werden von den Qualitäten der Quartiere angezogen. In diesen Quartieren konzentrieren sich die großen sozialen Fragen: Wie können ganz unterschiedliche Bevölkerungsgruppen gut zusammenleben? Wie können Bildungseinrichtungen radikal verbessert werden? Wie schnell und stark dürfen die Mieten steigen? Wer zahlt die energetische Sanierung? Städtebauliche Maßnahmen in einem benachteiligten Quartier dürfen nicht aus Angst von einer immobilienwirtschaftlichen Aufwertung und daraus resultierenden Verdrängungsprozessen unterbleiben, sie müssen jedoch wohnungspolitisch begleitet werden. Die Stadtteilzentren sind das Aushängeschild dieser Stadtteile. Bislang ist ihre erforderliche Stärkung nicht gelungen, sie besitzen jedoch das größte Potential für eine Revitalisierung der Innenstadt.

Mögliche Bausteine eines Stadtentwicklungsprogramms:

- *Entwicklung von neuen Ansätzen zur „Sanierung“ der Gebiete: Wie können die Ziele von „Sanierung“*

den heutigen Herausforderungen in den Gebieten gerecht werden?

- Entwicklung von klaren städtebaulichen Visionen für die benachteiligten Stadtquartiere
- Entwicklung von Strategien für öffentliche Räume und Grünräume, die als „informelle Lernlandschaften“ eine zentrale Rolle bei der Stabilisierung der Quartiere spielen
- Stärkung der Stadtteilzentren einschließlich der großen Radialstraßen
- Modellprojekte zur sozial gerechten energetischen Stadtteilsanierung
- Entwicklung von städtebaulichen Strategien und von Modellprojekten zur Förderung des multiethnischen Zusammenlebens
- Einstieg in eine aktive Wohnungspolitik, die einen wohnungspolitischen Fokus auf die benachteiligten Quartiere legt sowie die Entwicklung neuer und die Weiterentwicklung vorhandener mietpreisbegrenzender Instrumente wie Milieuschutzsatzungen oder Mietobergrenzen
- Verbesserung der Bildungschancen für benachteiligte Bevölkerungsgruppen
- gestalterische und funktionale Verbesserung der sozialen und kulturellen Infrastruktur sowie der öffentlichen Räume – der Spielplätze, Parks, Bibliotheken, Schulen etc.
- Unterstützung der Bezirke bei der Planung und Realisierung von strategisch wichtigen Projekten durch eine neue Organisation innerhalb der Verwaltung

### **Große Stadtbrachen in innerstädtischer Lage**

Die großen Stadtbrachen, wie Heidestraße, Mediaspree, Tegel und Tempelhof sind die städtebaulich sichtbarsten Zeugen des Abschieds von der Industriegesellschaft, aber auch Ausdruck des Wandels an Anforderungen im Transportwesen und Einzelhandel. Dazu kommen die Spuren der Teilung der Stadt. Die großen, oft innerstädtischen Flächen bieten eine riesige Chance für den Städtebau von heute und morgen. Sie erlauben die Anlage neuer, gemischt genutzter Quartiere einschließlich des innerstädtischen Wohnens, aber auch neuer urbaner Parks oder besonderer Nutzungen. Sie können als Experimentier- und Testflächen neuer städtebaulicher Strategien dienen. Sie eröffnen zuallererst Spielräume für Zwischennutzer. Zur Entwicklung dieser Räume bedarf es besonderer Verfahren, vor allem vor dem Hintergrund geringen Entwicklungsdrucks und der Vielzahl der vorhandenen Flächenpotenziale. Entwicklung darf hierbei nicht um jeden Preis forciert werden, sondern erfordert eine langfristige und nachhaltige Planung mit lokalem wie gesamtstädtischem Blick.

Eine der bedeutendsten und zugleich umstrittensten Stadtbrachen Berlins ist der östliche Spreeraum. Dort wurde es versäumt, eine breit getragene Entwicklung voranzubringen, die den Potenzialen des Ortes angemessen

ist und die umliegenden Quartiere bereichert. Ebenso fehlt eine Diskussion mit Beteiligung der verschiedenen Verwaltungsebenen. Bezirke alleine sind der Steuerung und Gestaltung solch großflächiger Entwicklungen ohne politische Rückendeckung des Senats kaum gewachsen. Mögliche Bausteine eines Stadtentwicklungsprogramms:

- Differenzierung der Brachflächen: *Dranbleiben, Loslegen, Anpeilen, Zeit lassen, Zwischennutzen*
- Sicherung einer nachhaltigen Nachnutzung der ehemaligen Flughäfen Tegel und Tempelhof, die auch zur Stärkung der umliegenden Stadtteile führt
- Durchführung einer Charrette (städtebauliche Werkstatt) zur Erarbeitung eines neuen Rahmenplans für den östlichen Spreeraum unter Berücksichtigung der bereits festgeschriebenen Planungen, die auch die Vernetzung des Gebietes mit den umliegenden Quartieren umfasst
- Durchsetzung einer nachhaltigen Bodenpolitik anstatt schneller und unüberlegter, rein verwertungsorientierter Verkäufe öffentlicher Grundstücke
- Verbesserung der Planungssicherheit für Zwischennutzer und Vermieter/Verpächter
- Umsetzung der Versprechung nicht-kommerzielle Experimentierfelder einzurichten

### **Großsiedlungen des sozialen Wohnungsbaus**

Großsiedlungen wie Märkisches Viertel, Gropiusstadt, Falkenhagener Feld, Marzahn, Hohenschönhausen und Hellersdorf prägen die Außenstadt von Berlin. Sie sind eine der vielen Antworten des 20. Jahrhunderts auf das hart kritisierte steinerne Berlin. Heute sind sie Stadträume mit ungewisser Zukunft, sie laufen Gefahr, zu Brennpunkt sozialer, baulicher, städtebaulicher und energietechnischer Probleme zu werden. Dies liegt nicht nur an der Belegungspolitik, sondern auch an der wenig flexiblen städtebaulichen Form, an der geringen Nutzungsmischung, an der begrenzten Nutzungsvielfalt, am Großeigentum und nicht zuletzt an den wenig attraktiven öffentlichen Räumen. Wie in den benachteiligten Stadtteilen in der Innenstadt ist auch in den Großsiedlungen stärker als bislang auf eine qualitätvolle architektonische und städtebauliche Gestaltung aller Bauprojekte wie Maßnahmen im öffentlichen Raum zu achten. Eine „Billig-Gestaltung“ von Fassaden und manchen Einkaufszentren verstärkt den Eindruck des „Billig-Charakters“ eines Gebietes und damit dessen Abwärtsbewegung.

Mögliche Bausteine eines Stadtentwicklungsprogramms:

- Ausbau der Zentren zu Mittelpunkten im weiteren suburbanen Raum
- Stärkung und gestalterische Verbesserung der öffentlichen Räume sowie der kulturellen, sozialen und kommerziellen Infrastruktur
- Energetische Sanierung der Großsiedlungen im ehemaligen West-Berlin bei gleichzeitiger Stärkung der sozialen Mischung



- *Schaffung einer vielfältigen Gestaltung zur Identitätsstärkung*

### **Zersiedelte suburbane Landschaft**

Ein wichtiges Problem der Berliner Stadtregion sind ihre zersiedelten, ständig weiter wuchernden Ränder. Dort finden sich sehr unterschiedliche verinselte, funktional und sozial segregierte Siedlungsfragmente, die teilweise nur mit hohen Kosten infrastrukturell versorgt werden können und lediglich durch das Automobil miteinander vernetzt sind. Diese Siedlungsform ist nicht mehr zukunftsfähig. Bis zum Fall der Mauer blieb Berlin weitgehend von der Zersiedelung über die Stadtgrenze hinaus verschont. In den letzten beiden Jahrzehnten hat die Stadt diese Entwicklung jedoch sichtlich nachgeholt. Mit Blick auf den zersiedelten Raum im Berliner Speckgürtel stellen sich vor allem zwei Aufgaben: die Eindämmung der Zersiedelung und die Qualifizierung der vorhandenen suburbanen Landschaft. In erster Linie müssen die Bedingungen, welche die Zersiedelung fördern, verändert werden: etwa die autoorientierte Verkehrspolitik, steuerliche Vergünstigungen sowie die Zulassung nicht-integrierter, monofunktionaler Großprojekte.

Mögliche Bausteine eines Stadtentwicklungsprogramms:

- *Maßnahmen zur Eindämmung der Zersiedelung (Berlin/Brandenburg)*
- *Absolute Priorität der Umnutzung von Brachflächen vor Projekten auf der „grünen Wiese“*
- *Stärkung von Zentrumsfunktionen und Nachverdichtung an den Knoten des öffentlichen Nahverkehrs und entlang der großen Radialstraßen*
- *Keine Zulassung von ausschließlich auto-abhängigen monofunktionalen Einzelhandelsflächen, Gewerbe- und Wohngebieten*
- *Bessere Gestaltung von Gewerbegebieten und Verkehrsstrassen*
- *„Grenzübergreifende“ Zusammenarbeit von Berliner Bezirken und Brandenburger Umlandgemeinden*

### **Die Großstadtregion insgesamt**

Die Berliner Großstadtregion selbst ist der entscheidende Schlüsselraum. Alle reden von der Metropolregion Berlin Brandenburg, wengleich die städtebaulichen Konsequenzen dieser Beschwörung meist nicht sichtbar werden. Zwei Elemente können die Großstadtregion heute ordnen: das großflächige Großstadtgrün – von der urbanen Landwirtschaft über den klassischen Park bis zur Kaltluftschneise –, und das Netz der Stadtteil- und Ortsteilzentren mit den Strängen des nichtautomobilen Verkehrs und den großen Radialstraßen, den Kraftlinien der Metropolregion, welche die Hauptopfer des autogerechten Ausbaus der Städte waren und heute reurbanisiert werden müssen. Die Stärkung von vorhandenen Stadtteil- und Ortszentren in der gesamten Metropolregion sollte höchste Priorität haben, vor allem der Standorte mit

guter Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Öffentliche Ressourcen sollten in diesen Stadtteil- und Ortszentren konzentriert werden. Durch die Aufgabe des Flughafens Tegel werden sich die Ungleichgewichte in der Metropolregion verstärken: Der Norden droht weiter zurückzufallen, die Hauptentwicklung wird dem Süden zugute kommen: Dort entsteht ein Kraftdreieck Stadtmitte – BER – Potsdam. Die Entwicklungsachse BER – Potsdam bleibt außerhalb der Wahrnehmung der Berliner Stadtentwicklungspolitik.

Mögliche Bausteine eines Stadtentwicklungsprogramms:

- *Entwicklung von Strategien gegen den Bedeutungsverlust der nördlichen Metropolregion*
- *Stärkung der Vielfalt der Mobilität, Ausbau des nichtautomobilen Verkehrs – zugunsten des Fahrrades und des öffentlichen Nahverkehrs*
- *Stärkung regionaler Grünbereiche*
- *Reurbanisierung der Radialstraßen*
- *Genehmigungsstopp für großflächigen Einzelhandel und Einkaufszentren außerhalb der Stadtteil- und Ortszentren*
- *Attraktive Gestaltung der bedeutenden Eingänge in die Stadtregion Berlins: Stadttor BER, Bahnhofsplätze am Hauptbahnhof, Bahnhof Südkreuz und Ostbahnhof*
- *Stärkung einer wirklichen gemeinsamen Landesplanung, so dass Projekte in Berlin nicht durch Entwicklungen in Brandenburg konterkariert werden und umgekehrt.*

# DEBATTE



Strategietagung am 6. Mai 2011: Ist Stadtentwicklung nach der Wahl egal, Foto: Aljoscha Hofmann

**Harald Bodenschatz**

## STADTENTWICKLUNG STIEFKIND DES BERLINER WAHLKAMPFS

In allen drei betrachteten Parteiprogrammen wird das Themenfeld Stadtentwicklung angesprochen, wenngleich nicht gleich stark und erst recht nicht mit den gleichen Inhalten. In ihnen gibt es eine Unmenge guter und richtiger Schlagworte, viele, viele nette Wünsche, schon deutlich weniger Ideen, wie diese umgesetzt werden können, aber zweifellos auch einige ganz konkrete sinnvolle Projekte. Auffällig sind aber doch einige problematische Punkte, die wir hier natürlich etwas zuspitzen und die nicht für alle Programme aller drei Parteien in völlig gleicher Weise zutreffen.

- Kein Parteiprogramm macht eine wirkliche Analyse der Stärken und Schwächen Berlins heute. Im Vordergrund stehen entweder die eigenen Parteileistungen oder die Kritik an den Leistungen der anderen Parteien. Das ist zu eng gedacht, zu eng geschrieben, zu wenig fundiert.
- Keine Partei thematisiert die Stadtregion, die eigentliche räumliche Einheit Berlins. Alle machen an der Landesgrenze halt. Das ist zwar irgendwie verständlich, aber doch auch ein Zeichen, welches schädliches Korsett sich die offizielle Politik selbst gezimmert hat. Denn die entscheidenden Weichen für eine nachhaltige Stadt werden auf regionaler Ebene gestellt – man denke nur an den neuen Flughafen, der in Brandenburg liegt. Und auch die

zentrale soziale Frage nach einer solidarischen Stadt kann nur auf regionaler Ebene verhandelt werden. Das zunehmende soziale Auseinanderdriften innerhalb der Stadtregion ist ein Schlüsselthema für eine Stadtentwicklungspolitik von morgen.

- Die Aussagen der Programme sind wenig verräumlicht: Das konkrete Berlin, sein Zentrum, seine Stadtteile, seine Siedlungen, sein Umland kommen nur sehr fragmentarisch vor. Wenn aber einzelne Räume betrachtet werden, dann oft nur mit dem Tunnelblick. Aber gerade das ist das zentrale Problem: Wir bauen einen Hauptbahnhof, und denken erst einmal wenig über sein Umfeld nach. Wir bauen einen Bahnhof Südkreuz, und denken zunächst überhaupt nicht über sein Umfeld nach. Wir sind stolz auf das Projekt Heidestraße, sorgen uns aber auch hier nicht um die notwendige Vernetzung mit dem Umfeld. Wir streiten um die Bebauung oder Nichtbebauung des großen Freiraums am Fernsehturm, übersehen aber, dass das Hauptproblem die Vernetzung der übrig gebliebenen Fragmente der ehemaligen Altstadt ist. Alle sind sich einig, auf dem Flughafengelände in Tegel eine Art Technologiestandort zu errichten. Wie soll dieser aber mit Tegel und der übrigen Stadt vernetzt werden? Wird hier nicht wieder ein typisches Inselprojekt vorgedacht?

- Alle drei Parteien fordern eine neue Wohnungspolitik. Dieser Punkt nimmt einen sehr großen Raum ein. Das ist angesichts der Gleichgültigkeit in der Vergangenheit gegenüber dieser Frage schon ein wenig sonderbar, vor allem, was die beiden Regierungsparteien betrifft. Auffällig ist aber, dass in diesem schwer durchschaubaren Dschungel wenig Klarheit geschaffen wird, Klarheit, wo wirklich und mit welchen konkreten Maßnahmen etwas gemacht werden kann und soll, Klarheit wer was bezahlen soll: Drosselung der Mietsteigerungen, sehr wichtig in einer armen Stadt wie Berlin; keine Verdrängung, natürlich erstrebenswert; Erhaltung der quantitativ im Durchschnitt durchaus großzügigen Wohnflächen in Berlin, selbstverständlich eine feine Sache; Übernahme der Kosten für energetische Sanierung durch den Staat, wunderbar – insgesamt aber ein wenig abgestimmtes Gesamtkonzept.
- Von ausschlaggebender Bedeutung für die Zukunft Berlins ist die Weichenstellung in der Verkehrspolitik. Das wird durchaus gesehen, wenngleich die Rolle des Fahrrades, der Bahn, der S-Bahn, der Straßenbahn und des Flugverkehrs nicht immer richtig deutlich wird. Insbesondere beim besonders dringenden Problem der Belastung der großen Hauptstraßen Berlins mit Lärm und Feinstaub bleiben die Programme merkwürdig schweigsam.

Die Parteien sind offenbar davon überzeugt, dass Berlin wieder eine IBA braucht. Dafür sind aber ihre Vorstellungen, wenn sie überhaupt formuliert werden, sehr vage. Ob Berlin wirklich eine IBA braucht, hängt davon ab, ob sich Berlin eine IBA leisten will, vor allem aber, ob es eine Idee für eine IBA hat. Wir haben in diesem Punkt einen eigenen ganz konkreten Vorschlag entwickelt, das Konzept Radikal Radial, die Revitalisierung der großen Ausfallstraßen, ein städtebauliches, soziales, wirtschaftliches, ökologisches und verkehrliches Projekt von internationaler Bedeutung.

Alle Parteien sind in der letzten Zeit von zivilgesellschaftlicher Wut erfasst worden, die einen sind besorgt oder erschüttert, die anderen beflügelt. Dennoch gibt es keine offensiven Vorschläge, wie in die Politik der Stadtentwicklung in Zukunft zivilgesellschaftliche Initiativen eingebunden werden können. Dazu gehören übrigens auch wissenschaftliche Initiativen wie wir. Alle beschwören den Wissenschaftsstandort Berlin, keiner hat aber eine Idee, wie das vorhandene Know How auch in die Politik eingebunden werden kann. Und zwar nicht nur bei einzelnen Projekten, sondern schon bei der Entwicklung dessen, was wir Stadtentwicklungsprogramm nennen.

### **Diskussion von vier Schlüsselräumen**

Stadtentwicklungspolitik hat zwei Seiten. Die eine Seite betrifft allgemeine Regeln, wie etwa das Mietrecht oder die Bürgerbeteiligung. Was oft vergessen wird,

ist die zweite Seite, der konkrete Ort. Wir möchten uns im Folgenden auf konkrete Orte konzentrieren, in denen sich die städtebaulichen Herausforderungen der Zukunft ballen. Diese Orte nennen wir Schlüsselräume. Bei der Auswahl dieser Schlüsselräume stützen wir uns auf internationale Diskussionen und Erfahrungen, nicht zuletzt auf die Ausstellung Stadtvisionen 1910|2010, die wir letztes Jahr an der TU Berlin gezeigt haben.

Im Folgenden werden vier der im Memorandum aufgerufenen sechs Schlüsselräume, in denen sich die Herausforderungen in besonderer Weise konzentrieren, vertieft betrachtet. Die Fragestellungen dieser Räume – des Zentrums, der großen Brachflächen, der benachteiligten innerstädtischen Quartiere sowie der Stadtregion – werden mit nationalen und internationalen Projekten aus Los Angeles, Barcelona, London und dem Ruhrgebiet konfrontiert. Einmal mehr wird dabei deutlich, dass es Berlin nicht an guten Ideen mangelt, sondern dass diese meist untereinander nicht abgestimmt und räumlich isoliert gedacht werden. Vor allem fehlt es an innovativen praxisorientierten Konzepten zur Umsetzung. In der heutigen Zeit, in der Planung offensichtlich politisch wenig Beachtung findet, in der die öffentlichen Fördergelder immer weiter gekürzt werden, müssen neue planerische Ansätze und Instrumente entwickelt werden. Einige andere Städte, allen voran London und Barcelona, haben in dieser Hinsicht schon sehr interessante neue Konzepte entwickelt, von denen wichtige Impulse für Berlin ausgehen können. Auch für die Umsetzung von Projekten, die ins Kreuzfeuer zwischen Bezirks- und Landesinteressen geraten, sind neue Ideen gefragt. Neue Herangehensweisen werden gebraucht, wenn den Bezirken aufgrund harter Stelleneinsparungen das Know-how oder auch der Mut zum Experiment fehlt. Wie kann in der ganzen Stadtregion zukünftig eine höhere gestalterische Qualität erzielt werden? Wie soll einerseits in Zukunft mit privaten Investoren umgegangen werden, auch wenn diese mit abstrusen Ideen vor der Tür stehen? Wie kann auf der anderen Seite verhindert werden, dass Investoren immer mehr zu einem Feindbild der Planer und einer bewohnerorientierten Stadtentwicklung stilisiert werden? Welche neue Arten der Zusammenarbeit kann es geben, wie muss sich das Verständnis von Planung und Verwaltung ändern, um hier besser auf Herausforderungen reagieren zu können? Wie können Public-Private-Partnerships in der Zukunft gestaltet werden? Die Beiträge der auswärtigen Expertinnen und Experten skizzieren, wie einige dieser Fragen anderswo beantwortet werden, und das abschließende Kapitel zur Gründung einer Abteilung „BERLIN gestalten“ (S.25) widmet sich explizit stadtplanerischen Instrumenten zur Umsetzung der städtebaulichen Bausteine für Berlin. Diese Fragen zu vertiefen, wird eine wichtige Aufgabe der Städtebaudebatte in den kommenden Jahren sein.



Christian von Oppen

Berlin Alexanderplatz. Foto: Christian von Oppen

## DAS ZENTRUM

Seit der Wiedervereinigung der Stadt konzentriert sich das Interesse der Politik, der Investoren, aber auch der Öffentlichkeit auf das Stadtzentrum, jenen höchst komplexen Raum, der infolge der Teilung der Stadt zu einem doppelten Zentrum wurde. Seit 1989 ist dort viel geschehen, das Zentrum ist dennoch keineswegs fertig. Zwei große Aufgaben stellen sich in der Zukunft: erstens die Gestaltung der ehemaligen Altstadt zwischen Alexanderplatz und Spreekanal, die Gestaltung der sog. Stadtmitte, und zweitens die Umgestaltung der City West. Für beide Bereiche gibt es keine Visionen, welche die jeweiligen Stärken betonen. Es gibt aber zahlreiche größere und kleinere Projekte, die ohne wirklichen Zusammenhang entwickelt werden.

Überraschend ist, wie unklar die Perspektiven für die Stadtmitte sind. Zwar wird erregt diskutiert, ob der große Freiraum am Fernsehturm wieder bebaut werden soll oder nicht. Im Schatten dieser Debatten entstehen aber Projekte wie der neue Gebäudekomplex neben dem Fernsehturm von Sauerbruch & Hutton oder das neue Quartier zwischen Hackeschem Markt und Karl-Liebknecht-Straße, die Festpunkte für die Zukunft setzen, aber kaum öffentlich diskutiert werden. Zugleich ist unklar, wie mit den archäologischen Spuren des

mittelalterlichen Berliner Rathauses umzugehen ist und wie man diesen Fund in das bestehende U-Bahnkonzept und darüber hinaus in ein Stadtentwicklungskonzept für die Berliner Mitte einbinden könnte. Auf der anderen Seite dümpeln die Planungen für den Molkenmarkt vor sich hin, ein Ort, den eigentlich niemand kennt oder erkennt, einer der unattraktivsten Räume des Berliner Zentrums. Zweifellos fällt dem großen Freiraum zwischen Fernsehturm und Spree, dem so genannten Rathausforum, bei den Überlegungen zur Einbindung in den städtebaulichen Kontext eine Schlüsselrolle zu. Alt-Berlins Straßenraster hatte bis zu der Umgestaltung zur Hauptstadt der DDR eine Nord-Süd und eine Ost-West-Ausrichtung. In der Nachkriegszeit wurde diese doppelte Ausrichtung radikal vereinfacht, zugunsten des Ost-Westverlaufs. Die Vernetzung der Fragmente der Stadtmitte ist eine zentrale Aufgabe der Zukunft. Die Gestaltung des Rathausforums muss sich daran messen lassen.

Noch unaufgeregter wird die öffentliche Diskussion um den Breitscheidplatz und dessen Umfeld, das einstige Herz Westberlins, geführt. Der Platz ist das Gelenk, das die beiden Boulevards Tauentzienstraße und Kurfürstendamm zusammenhält. Heute erscheint dieses

Gebiet mehr und mehr nur noch als Shoppingmeile. Das ist wichtig, aber für ein Zentrum einer Metropole nicht genug. Der pulsierende Rhythmus des einstigen Herzens richtet sich nach den Öffnungszeiten der großen Einzelhändler. Dabei liegt das außergewöhnliche Potential der City West in der Vielfalt des Stadtteils. In unmittelbarer Nähe zum Breitscheidplatz liegen zwei Universitäten, ein großer Park, der Zoologische Garten, viele Programmkinos und ein Musical Theater. Von diesem Potential ist auf dem Platz nichts zu spüren. Vor dem verkehrsgerechten Umbau der City West bildeten die großen Boulevards, die auf den Breitscheidplatz führten, die Mitte der sie umgebenden Quartiere. Damals war der Breitscheidplatz mehr als ein Gelenk, er war der Knoten, der die Straßenräume zusammenhielt und daraus seine Kraft schöpfte und diesen wiederum als Orientierung diente. Mit der Umgestaltung verloren die Boulevards ihre Funktion der Quartiersmitte. Seit den 1980er Jahren ist die Aufwertung dieser Straßenzüge auf einem guten Weg. Die Erhaltung, geschweige denn der

Ausbau der Vielfalt eines wirklichen Zentrums erfordert aber weiter harte Anstrengungen.

Wichtig sind die weitere Wiederbelebung der großen Boulevards, die Wiederbelebung des großartigen Gelenks des Breitscheidplatzes, die Sicherung und der Ausbau der Nutzungsvielfalt. Strategisch geht es aber um mehr: um den Bau einer Brücke der City West zu ihrem großen urbanen Think Tank, zu den beiden Universitäten. Vor dem Bahnhof Zoologischer Garten liegt ein Platz, dessen Potenzial völlig verspielt wird. Und auch hinter dem Bahnhof liegt ein ganzes Areal, das der Entwicklung harret. Dort wurde das Riesenrad geplant, das gescheiterte Projekt Great Berlin Wheel. Die Entwicklung dieses wichtigen Brückenareals zwischen dem Herzen der City West und der großen, etwas vor sich hin schlummernden „Stadt des Wissens“ ist im Bereich der City West die zentrale Herausforderung für morgen.

Harald Kegler Bauhaus-Universität Weimar

## LOS ANGELES WIEDERGEBURT DES ZENTRUMS

Vor fast zwei Jahrzehnten rückte die Kernstadt von Los Angeles ins Zentrum internationaler Aufmerksamkeit: Vom 29. April bis 2. Mai 1992 brannten große Teile der Downtown nieder. Es war kein Erdbeben, es waren die größten sozialen Unruhen, welche die Stadt je erlebt hatte. Das Epizentrum lag im Umfeld von Bunker Hill, des Gründungsorts von L.A. Diese soziale Eruption erschütterte nicht nur die Stadt, sondern markierte zugleich eine Zäsur in der Planungspolitik der Stadt-Region.

L.A. war im Laufe des 20. Jahrhunderts zu einer der wichtigsten ökonomischen Zentren und Megastädte der USA aufgestiegen. Hier ballten sich Unternehmen der Öl-, Auto- und Luftfahrtindustrie. Der Großraum L.A. wurde zu einem Schwerpunkt der Rüstungsindustrie, aber auch der Film- und Freizeitindustrie. Im Laufe dieser industriellen Modernisierung wurde, neben der exorbitanten Ausweitung des Sprawl und dem Ausbau des Autobahnnetzes in der gesamten Stadt-Region, auch der zerstörerische Umbau der Kernstadt eingeleitet, der besonders Bunker Hill betraf. Dieser oberhalb des imposanten Rathauses gelegene Hügel war vor 100 Jahren ein beliebter Wohnort für die höheren Schichten. Nach dem Zweiten Weltkrieg trat er allerdings in den Schatten der neu angelegten, randlagigen Einfamilienhausareale (z. B. „Panorama

City“). Entwertung und Abwanderung markierten den schleichenden Verfall, der durch sich zuspitzende stadttechnische Probleme weiter gefördert wurde und der dazu führte, dass die Ober- und Mittelschichten an den Rand zogen.

Zurück blieben jene, die nicht weg konnten oder wollten. Etwa Mitte der 1960er Jahre startete die Stadtverwaltung eine Radikalkur für diesen – aus Sicht der Verwaltung und Stadträte – besonders unansehnlich gewordenen Stadtteil. „Clearance“ hieß die Parole, bei uns als „Kahlschlagsanierung“ bekannt. Tatsächlich wurde das gesamte Gebiet komplett abgerissen. Der Autobahnring um die „Altstadt“ wurde geschlossen, eine Querspange durch das Gebiet geschlagen, und erste Parkhäuser sowie (wenige) Bürohäuser wurden gebaut. Allerdings blieb das neue Quartier ein Fragment. Die Entwicklung verlagerte sich in den profitableren Südteil der Downtown, nach South Park. Hier entstand in den 1970er Jahren das Convention Center, welches später den Sport- und Entertainment Komplex, das Staples Center, und das von der Anschütz-Gruppe gebaute Vergnügungszentrum um die NOKIA-Plaza nach sich zogen. Bunker Hill begann erneut zu veröden – Brachen, Parkplätze und ohrenbetäubender Verkehrslärm verdrängten die letzten Anwohner. Zugleich mehrten sich die Obdachlosen. Die alte Stadtmitte wurde von

den weißen Mittelschichten aufgegeben. Dieser Prozess gewann an Dynamik, als nach dem Ende des Kalten Krieges zahlreiche Rüstungsbetriebe geschlossen oder verlagert wurden. Die Krise der gesamten Stadt-Region eskalierte Anfang der 1990er Jahre. Sie betraf vorrangig die wenig qualifizierten Arbeitskräfte, zumeist Farbige. Ein rassistisch gefärbtes Gerichtsurteil im Frühjahr 1992 ließ dann den „sozialen Vulkan“ ausbrechen. Er entlud sich mit ungeahnter Gewalt. Weite Teile der Kernstadt gingen in Flammen auf, regelrechte Straßenschlachten tobten, wie wir sie nur aus Kriegsgebieten kennen.



Das Museum of Contemporary Art (MOCA), im Herzen von Bunker Hill, stellt eine reurbanisierte Insel im früheren Abrissgebiet dar. Foto: Harald Kegler

Die Stadtregierung antwortete auf diesen Ausbruch der Gewalt nicht nur mit Notmaßnahmen und Sozialprogrammen, sondern auch mit einer Kehrtwende in der Politik für die Stadtmitte. Statt allein auf die Marktkräfte zu setzen, sollte nun eine planvolle Umgestaltung unter Nutzung von starken Marktakteuren eingeleitet werden. Ein erstes Instrument waren „Flagship-Projekte“. Ab 1999 wurde mit dem „Adaptive Reuse Ordinance“ diese strategisch ausgelegte Kernstadtplanung sanktioniert. Der Plan animierte private Investoren, die mit Großprojekten, aber auch mit Umnutzungen markanter Gebäude in der Stadtmitte Zeichen setzten. Mit der Disney Concert Hall (2003) von Frank Gehry, der großen Kathedrale („Cathedral of Our Lady“, 2002) und neuen Wohnprojekten sowie einer Aufwertung der öffentlichen Räume und der benachbarten Gebiete (die Wiederbelebung des historischen Bahnhofs und dessen Umfeld wirkte besonders nachhaltig) wurde eine Trendwende

eingeleitet. Diese hat jedoch auch eine Kehrseite: Zwar hat sich die Wohnbevölkerung im Kernbereich der Stadt inzwischen verdoppelt (von ca. 20.000 auf ca. 40.000), doch handelt es sich um eine klare Gentrifizierung. Während sich der Anteil der weißen Mittelschichten fast verdreifacht hat, halbierte sich der Anteil Farbiger und vor allem der Latinos. Die sozialen Probleme wurden exportiert, vorrangig in den Süden des Großraumes.

Um diesem Prozess gegen zu steuern, vor allem aber auch, um eine Gesamtstrategie für den Großraum L.A. zu gewinnen, wurde ab 2000 ein systematischer Planungsprozess begonnen, der den nachhaltigen Umbau der Stadtregion L.A. und dann noch einmal besonders der Kernstadt – mit Bunker Hill – zum Ziel hat. Dafür hatten sich die 191 selbständigen Kommunen des Großraumes L.A. zur größten Planungsorganisation der USA, der SCAG (Southern California Association of Governments), zusammen geschlossen. Der 2004 von der SCAG vorgelegte und in einem umfassenden Beteiligungsprozess erarbeitete „Compass-Plan“ für die 18-Millionen-Metropole zielt auf eine polyzentrale Stadtregion, deren infrastrukturelles Grundgerüst ein wieder aufgebautes System an Straßen- und Stadtbahnen (diese waren bis in die 1960er Jahre vollständig abgerissen worden – zugunsten von neuen Stadtautobahnen) sowie ein Netz revitalisierter Stadtzentren ist. Für Downtown wurde dann in den letzten Jahren ein gesonderter Plan für den integrierten Umbau von 13 Teilbereichen erstellt und bereits schrittweise – mit privaten Investoren zusammen – umgesetzt. Als herausragendes Projekt mit öffentlicher Finanzierung gilt der beabsichtigte Neubau einer „Lightrail“, die alle Innenstadtteile miteinander verbindet und den öffentlichen Raum aufwertet. Die neue Politik unter dem neuen Bürgermeister von L.A., Antonio R. Villaraigosa, dem ersten mit lateinamerikanischen Wurzeln, umfasst nicht nur ein Infrastruktur- und Städtebauprogramm, sondern auch ein Regelwerk für Toleranz und Ausgleich sozialer Gruppen in der Stadt. Flankiert wird dieser städtische Verhaltenscodex durch soziale Projekte und eine öffentliche Debatte um Sicherheit und Toleranz.

Die Probleme von L.A. sind gigantisch. Der Umbauplan dürfte sich zu einem Jahrhundertprojekt entwickeln. Mit diesen radikalen Initiativen, die bereits Früchte tragen – erste Bahnlagen sind gebaut – kann sich L.A. als erste resiliente Megastadt der Welt erweisen. Besonders angesichts der extrem schwierigen sozialen Ausgangslage ist die neue Stadtpolitik des sozialverträglichen und dennoch anspruchsvollen, nachhaltigen Umbaus der Kernstadt als Teil einer konsistenten und auf breite Beteiligung zielenden Strategie für die Stadt-Region bemerkenswert und maßstabsetzend.



Aljoscha Hofmann

Vorplatz am Berliner Hauptbahnhof. Foto: Aljoscha Hofmann

## BRACHFLÄCHEN

20 Jahre nach der Wiedervereinigung steht Berlin als „inoffizielle Hauptstadt der Brachflächen“ immer noch vor der Herausforderung einer schier endlosen Zahl an Brachen unterschiedlicher Größe, von denen vor allem die großen innerstädtischen wie das Mediaspree-Areal, Heidestraße viele Fragen aufwerfen. Für den in naher Zukunft brachfallenden Flughafen Tegel stellen sich ähnliche aber auch andere Fragen, etwa hinsichtlich der Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Trotz 20-jähriger Erfahrung wurden noch immer keine entsprechenden Instrumente für einen adäquaten und angemessenen Umgang mit den Brachflächen gefunden. An vielen Stellen herrscht Ideenlosigkeit, wie die städtebauliche Zukunft dort aussehen soll, vor allem aber darüber wo man beginnen muss. Häufig findet man nur mittelmäßigen Städtebau und „Investoren-Architektur“, die auf eine breite gesellschaftliche Kritik stoßen. So auch im Umfeld des Hauptbahnhofes, wo der auf O.M. Ungers zurückgehende städtebauliche Entwurf zwar gelobt wird, sich heute aber die Stimmen mehren, die sich über eine monotone und einfallslose architektonische Ausgestaltung beklagen.

Das Beispiel Mediaspree steht hier – als in der Öffentlichkeit viel beachtetes Beispiel – exemplarisch für ein

Scheitern der Berliner Stadtentwicklungspolitik. Nach 10 Jahren kreisen noch immer die gleichen Bilder von strahlenden gläsernen Bürobauten durch die Presse und das neueste Projekt, die Vertriebszentrale von Daimler-Benz, lässt die Hoffnung, dass dort ein urbanes, lebendiges Quartier entstehen wird, sinken. Stattdessen präsentiert sich das Gebäude auf dem Rendering mit abweisenden, inaktiven Erdgeschosszonen, als reiner Bürobau ohne Mischnutzung und ohne Attraktionen für den ohnehin schlechter gelegenen nördlichen Teil des Grundstücks an dem Bahnviadukt. Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, welcher einen Großteil der Planungen zunächst mit verantwortlich hat, rudert seit einiger Zeit – weitgehend alleine gelassen – zurück und versucht zu retten, was noch zu retten ist. So wurden der verabschiedete Bebauungsplan für das Columbushaus am Ostbahnhof geändert und nun etwa 15 statt zehn Meter Uferpromenade vereinbart, jedoch nicht ohne ein zusätzliches Geschoss an der Straßenseite als Ausgleich für den verlorenen Baugrund zur Spree zu genehmigen.

Trotz aller Bemühungen hat ein zielorientierter Dialog zwischen Senat, Bezirk, Entwicklern und Investoren sowie den protestierenden Anwohnern bislang nicht stattgefunden. Der Bürgerentscheid

„Spreeufer für Alle!“ gipfelte im Sonderausschuss Spreeraum der Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg – einem zahnlosen Tiger, ohne Verfügungsgewalt und ohne Beteiligung des Senats.

Der Unmut ist heute groß, die Fronten verhärtet und von dynamischer Entwicklung fehlt jede Spur. Davon zeugen auch noch bis zu zwölf Jahre alte Baugenehmigungen. Die Voraussetzungen von damals decken sich aber nicht mit der Realität von heute. An den Mediaspree-Plänen hat sich kaum etwas verändert, weder wurde der Wohnanteil erhöht, noch ernsthaft über den Neubau von preiswerten Wohnungen diskutiert. Stattdessen scheint ein zweites Urban Entertainment Quartier wie rund um den Potsdamer Platz weiterhin erklärtes Ziel zu sein. Aber nicht nur die Mediaspree-Projekte drohen, das Gebiet radikal zu verändern. Auch der sich seit der Wende entwickelnde Tourismus, der Zwischennutzungen und Freizeiteinrichtungen in Form von Strandbars, Clubs, Restaurants und Hostels nachfragt, drückt dem Spreeufer seinen Stempel auf. Besonders in den angrenzenden Quartieren Friedrichshain und Kreuzberg wird der Trend der zunehmenden Touristifizierung kritisch kommentiert.

Die vielen Zwischennutzer werden jedoch oft über ihre Zukunft im Unklaren gelassen. Zwischennutzer, egal ob gemeinnützig oder kommerziell, brauchen wie Anwohner, Politiker und Investoren eine gewisse Planungssicherheit für ihre Arbeit. Wer mit dem Flair dieser Zwischennutzungen wirbt, sollte sie auch mit

entsprechendem Respekt behandeln. Auch die vom Berliner Senat im September 2008 beschlossenen nicht-kommerziellen Experimentierfelder im Spreeraum sind noch nicht realisiert.

Für die großen vorhandenen und kommenden Brachflächen, wie Mediaspree, Tegel und Tempelhof sollte sich jetzt die nötige Zeit genommen werden, um über die Qualität bestehender Pläne nachzudenken. So haben sich vielleicht auch die Interessen von Investoren, die man so dringend auf den Brachen bauen sehen will, deren Pläne sich derzeit aber scheinbar nicht ökonomisch tragen, geändert. Wurde danach schon gefragt?

Berlin kann sich auf eine lange Tradition der Partizipation berufen. Festgesetzte Pläne, wie etwa die Westtangente oder Kahlschlagsanierungen in Kreuzberg wurden durch Beteiligung und Protest verhindert. Gerade in Berlin sollte es daher möglich sein, neue Formen der Partizipation zu entwickeln. Formen, die nicht nur eine bloße Erörterung der Fakten darstellen und bei denen die relevanten Entscheidungen wie vor kurzem in der Schlichtung um den Stuttgarter Bahnhof hinter verschlossener Tür getroffen werden. Berlin braucht eine neue Kultur der Transparenz und der öffentlichen Debatte – gerade mit Blick auf die großen Brachflächen, deren zukünftige Gestalt das Stadtbild für lange Zeit prägen und beeinflussen werden.

Laura Calbet i Elias TU BERLIN

## MUT UND UNMUT. STRATEGIEN FÜR DEN STADTUMBAU IN BARCELONA

Innerstädtische Brachen und Flächen, die einen drastischen Funktionsverlust erlitten haben, bilden einen zentralen Schauplatz der heutigen Stadtentwicklung. Durch ihre zentrale Lage und die Möglichkeit eines großflächigen Umbaus werden sie als Chance für städtische Transformationsprozesse angesehen. Aus der Sicht einer wirtschaftsfördernden Stadtpolitik gelten sie als Standorte, die Impulse für das regionale ökonomische Wachstum geben sollen. Dementsprechend werden auf sie sehr hohe Erwartungen projiziert.

Die innerstädtische Lage führt jedoch dazu, dass bei der Konversion von Brachflächen eine Vielzahl von Faktoren berücksichtigt werden muss. Die Anbindung an die Umgebung, die – nicht immer artikulierten und keinesfalls einheitlichen – Erwartungen der Anwohner an das Umbauquartier und die Nutzungen und Regeln,

die sich bereits im Gebiet etabliert haben, erfordern eine besondere Rücksichtnahme. Zusammen mit den politisch-ökonomischen Wunschvorstellungen macht dies den innerstädtischen Umbau zu einer höchst komplexen Angelegenheit. Trotzdem werden solche Großvorhaben häufig wie inselhafte Projekte auf der „grünen Wiese“ durchgeführt. Die Auseinandersetzung um das Umbauprogramm 22@-Barcelona kann einen Beitrag zur Diskussion über die Entwicklung innerstädtischer Brachen leisten.

Das Programm 22@-Barcelona strebte an, den heruntergekommenen, aber zentral gelegenen Industriebezirk Poblenou zum neuen wirtschaftlichen Motor der Region Barcelona umzuwandeln. Im Unterschied zu vergleichbaren Projekten lag der Fokus auch nach der Konversion auf produzierendem, aber nicht



störendem Gewerbe. Im Plan wurden bestimmte Branchen festgelegt, die bauliche Dichte wurde auf ein innerstädtisches Maß erhöht. Die Ansiedlung wurde von einer Vielzahl von wirtschaftsfördernden Maßnahmen begleitet.

Zugleich diente die Transformation der Anbindung des einst isolierten Industriegebiets an die Innenstadt Barcelonas. Im 200 Hektar großen Umbaugebiet lagen zahlreiche Wohnungen und historische Bauten. Eine behutsame Konversion und die Errichtung von geförderten Wohnungsbauten entsprachen den Wünschen der Bewohner. Dem zunächst vorgelegten anspruchsvollen Plan gelang es, trotz der Ausweisung innerstädtischer Produktionsstandorte die bestehende Wohnnutzung nicht zu ignorieren. Ziel war es, bezahlbare Wohnungen mit qualifizierten Arbeitsplätzen zu vereinen, verankert in einem modernen Umfeld mit historischer Atmosphäre. Das bei Großprojekten übliche Transformationsmodell, das einzelne Projekte in der Stadt isoliert betrachtet, vor „Tabula Rasa“ nicht zurückschreckt, die Produktion aus der Stadt fern hält und auf exklusiven Wohnraum ausgerichtet ist, schien damit überwunden zu sein.



Nach langen Konflikten konnten einige Gebäude des historischen Fabrikkomplexes Can Ricart erhalten werden. Die Anlage steht inzwischen unter Denkmalschutz und wird künftig verschiedene kulturelle Einrichtungen beherbergen.  
Foto: Albert García Escuder

Bald wurde jedoch eine beachtliche Diskrepanz zwischen Planungsgrundsätzen und Verwirklichung deutlich. Wohngebäude und historische Fabrikbauten fielen dem Immobiliendruck und dem Streben nach einer raschen räumlichen Umwandlung zum Opfer. Doch das Abweichen von den Zielen löste eine Gegenbewegung in der Bevölkerung aus, die den Konsens um die Stadtpolitik in Frage stellte. Interessanterweise stimmten die Forderungen dieser kritischen Bewegung mit den Grundsätzen des 22@-Programms nahezu überein.

Als wesentlicher Unterschied zwischen den Zielen der Bürgerinitiative und des Projekts 22@ muss die Einbeziehung der Betroffenen in den Umbauprozess und insbesondere in die künftige Stadtteilentwicklung betont werden. Zudem forderten die Anwohner, durch den Kauf von Grundstücken seitens der öffentlichen

Hand einige Flächen dem Entwicklungsdruck zu entziehen. Damit sollten temporäre oder nicht monetär verwertbare Nutzungen gefördert werden.

Das Beispiel Barcelona zeigt, dass Stadtentwicklung weitblickender Pläne bedarf. Es zeigt aber auch, dass innerstädtische Konversion ein komplexes und häufig konfliktreiches Vorhaben ist. Hier müssen standortpolitische Vorsätze mit den Erwartungen der Anwohner zusammengebracht werden. Für eine innenstadtorientierte Stadtentwicklung ist ein „behutsamer Stadtumbau“ erforderlich, der die anspruchsvollen Ziele mit den Anforderungen der Umgebung verbindet und auch bestehende Bauten oder weniger profitable Nutzungen mit einbezieht.



Cordelia Polinna

Berlin Weserstraße. Foto: Cordelia Polinna

## BENACHTEILIGTE QUARTIERE

Die Herausforderungen, vor denen innerstädtische benachteiligte Stadtquartiere wie Nord-Neukölln, Kreuzberg, Moabit oder Wedding stehen, werden von verschiedenen Ressorts der Politik umfangreich diskutiert. Die Probleme sind mehrdimensional, bestehen u.a. in den Bereichen Bildung, Arbeitslosigkeit, Integration, Wirtschaftskraft, Wohnungs- und Mietpolitik und haben Auswirkungen, die sich in der städtebaulichen Struktur der Gebiete widerspiegeln, etwa durch Segregation, überforderte Einrichtungen der sozialen und kulturellen Infrastruktur, verwahrloste öffentliche Räume aber auch wirtschaftlich geschwächte und nicht funktionierende Stadtteilzentren.

Gleichzeitig ist zumindest in einigen dieser Gebiete ein wachsender Entwicklungsdruck unverkennbar – etwa durch die Zunahme von Touristen und den vermehrten Zuzug von Studenten und „Kreativen“. Diese Entwicklung ist prinzipiell sinnvoll und gewollt, denn die Quartiere zeichnen sich durch eine attraktive Bausubstanz aus, sind gut erschlossen und eignen sich als Wohn- und Arbeitsquartiere für alle gesellschaftlichen Schichten. Sie löst jedoch bei Teilen der Bevölkerung Ängste aus – vor Gentrifizierung und vor Touristifizierung. Diese Ängste müssen Ernst genommen

werden. Es müssen Ideen entwickelt werden, wie in den „alternativen Szenekiezen“ mit den negativen Auswirkungen des Zuzugs von Besserverdienenden oder mit den wachsenden Touristenströmen, etwa Lärmbelästigung oder die Umwandlung von Wohnungen in Ferienwohnungen, umgegangen werden kann. Gleichzeitig bieten sich durch das wachsende Interesse an diesen Quartieren auch viele Chancen für die polyzentrale Stadt – die Stärkung der lokalen Ökonomie und des dezentralen Tourismus in den Bezirken oder die Qualifizierung der innerstädtischen Wohnquartiere im Sinne der klimagerechten, kompakten Stadt mit Mischnutzung und kurzen Wegen.

In den vergangenen Jahren sind umfangreiche Fördergelder in die benachteiligten Quartiere geflossen, in Form der Programme Quartiersmanagement bzw. soziale Stadt, Aktive Stadtzentren, Stadtumbau West und Aktionsräume plus; durch Vorzeigeprojekte wie den Campus Rütli sowie zuletzt im Rahmen der Festsetzung neuer Sanierungsgebiete, die zu einem großen Teil in den benachteiligten Innenstadtquartieren liegen. Mit Hilfe dieses wichtigen stadtplanerischen Instruments werden in den nächsten 15 Jahren rund 216 Millionen Euro vorrangig für die Verbesserung von

Schulen, Kitas, Straßen und Grünflächen investiert. In den benachteiligten Stadtquartieren überlagern sich also mehrere Förderkulissen. Welche Erfolge mit den bisherigen Maßnahmen erzielt wurden, wird jedoch nicht wirklich deutlich, im Gegenteil, das „Monitoring soziale Stadt“ dokumentiert seit Jahren einen immer weiter voranschreitenden Negativtrend.

Vor allem mangelt es an innovativen Konzepten für die Gebiete. Das im Rahmen des Programms Aktive Stadtzentren entwickelte Motto „Aktion! Karl-Marx-Straße – jung, bunt, erfolgreich“ klingt recht banal und austauschbar. Was die „Aktionsräume plus“ leisten und ob sie nicht in erster Linie Ressourcen binden, wird ebenfalls nicht deutlich, auch hier sind die bislang vorgestellten Konzepte schwammig und erschreckend visionslos.

Als zentrales Vorzeigeprojekt im nördlichen Neukölln ist der Campus Rütli geplant, die Aufwertung einer „Problemschule“. Der städtebauliche Entwurf für den Campus konnte jedoch nicht überzeugend darstellen, wie sich der Campus öffnen und das mittlerweile sehr lebendige Quartier einbeziehen wird. Im Gegenteil, hier ist immer noch eine Abschottung nach Außen geplant. Kann sich das Projekt mit dem vorhandenen Nutzungs- und Gestaltungskonzept wirklich zu einem lebendigen, attraktiven Anziehungspunkt des Stadtteils entwickeln? Und grundsätzlich: Welche neuen Funktionen müssen Einrichtungen der sozialen und kulturellen Infrastruktur in den benachteiligten Stadtquartieren übernehmen, um mit den Herausforderungen der Gebiete umgehen zu können? Und welche Rolle sollte die Gestaltung spielen, wenn eine Erneuerung oder der Neubau von Infrastruktureinrichtungen geplant werden?

Mit den neu ausgewiesenen Sanierungsgebieten fließt viel Geld in die benachteiligten Stadtquartiere und die öffentliche Hand hat mit der Ausweisung eine große Chance bekommen, städtebauliche Impulse zu setzen. Wie mit diesen zusätzlichen Geldern die Probleme gelöst werden sollen, bleibt jedoch unklar. Gibt es für diese „Sanierung“ überhaupt schon eine Leitidee, die über Allgemeinplätze hinausgeht? Muss nicht, bevor jetzt umfangreiche Maßnahmen in den Sanierungsgebieten geplant werden, erst mal eine völlig neue Definition von

Sanierung und Aufwertung entwickelt und diskutiert werden, die den heutigen Anforderungen an die Gebiete gerecht wird? Können wir mit den Instrumenten der Sanierung von vor 30 – 20 – 10 Jahren den neuen Fragestellungen überhaupt noch begegnen? Müssen hier nicht neue Ansätze entwickelt werden, die auf Fragestellungen wie das Thema der multiethnischen Stadt oder die Angst vor der Verdrängung, den Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel eingehen?

Und sind die Bezirke und vor allem die lokalen Planungsämter dieser Chance, aber gleichzeitig auch dieser neuen Herausforderung überhaupt gewachsen? Was für neue Instrumente müssen entwickelt werden, um „Sanierung“ durchzuführen? Die Konsequenz aus der Befürchtung, durch städtebauliche Maßnahmen immobilienwirtschaftliche Aufwertungsprozesse auszulösen, kann ja nicht lauten, in diesen Quartieren auf städtebauliche Projekte zu verzichten. Wie muss also der Begriff der Aufwertung neu definiert werden? Wie kann die private Wirtschaft stärker in diese Prozesse eingebunden werden? Mit anderen Worten: Es wurde versäumt, vor der Ausweisung der neuen Sanierungsgebiete eine breite gesellschaftliche Diskussion anzustoßen, was denn überhaupt die Merkmale einer neuen Generation von Sanierungsgebieten sein sollen.

Welche Rolle soll in diesen Gebieten das Thema der Baukultur, der städtebaulichen Qualität spielen. Muss nicht die städtebauliche und architektonische Gestaltung der Projekte stärker ins Blickfeld rücken – weg von „so billig wie möglich“ zu Projekten, auf die die Bewohner der Gebiete stolz sein und mit denen sie sich identifizieren können?

Doch der Blick auf die innerstädtischen Sanierungsgebiete reicht nicht aus. Wenn Menschen verdrängt werden, dann oft an den Stadtrand, in die Großsiedlungen des sozialen Wohnungsbaus. Um diese Siedlungen kümmern sich nur wenige Spezialisten. Diese Siedlungen rücken nur dann ins Blickfeld von Politikern, wenn dort radikale Parteien große Zuwächse bei Wahlen verbuchen. Das aber ist zu wenig. Wenn wir nicht aufpassen, ballen sich dort die Probleme von morgen.

Tobias Govert DESIGN FOR LONDON

## MAKING SPACE IN DALSTON

Dalston, ein problembelastetes Quartier im Londoner Bezirk Hackney, war in den vergangenen Jahren starken Transformationsprozessen ausgesetzt. Eine deutlich verbesserte Anbindung an den öffentlichen

Nahverkehr über die Station Dalston Junction und die – relative – Nähe zur City of London und zum Olympischen Park brachten den Stadtteil in das Visier der Immobilienentwickler und führten dazu, dass

einige kontroverse Wohnungsbauprojekte realisiert wurden. Der unterfinanzierten kommunalen Verwaltung gelang es nur langsam und oft erst nachträglich, diese Projekte sinnvoll in lokale Planwerke einzubetten. Viele Anwohner standen den neuen Entwicklungen sehr kritisch, aber ohnmächtig gegenüber, was auch darauf zurückzuführen war, dass für die Neubauprojekte Teile des auffälligen historischen Ortskerns weichen mussten, darunter das verfallene Dalston Theatre (auch bekannt als „The Four Aces Club“).

Unter der Regie von Design for London, der Städtebauabteilung des Londoner Bürgermeisters für strategisch wichtige Projekte, wurde eine an den Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung orientierte Stadterneuerungsstrategie entwickelt, die eine behutsame Reparatur und Aufwertung Dalstons zum Ziel hat. Durch die enge Kooperation mit Design for London wurde den Planern in der Bezirksverwaltung umfangreiches Know-how an die Hand gegeben, wie auf innovative Weise mit einem Schwerpunkt auf Bewohnerbeteiligung, nachhaltiger Stadtentwicklung und städtebaulicher Qualität den komplexen Herausforderungen im Gebiet begegnet werden kann. Die Büros *muf architecture/art* und *J&L Gibbons Landscape Architects* erarbeiteten zusammen mit Design for London sowie mit *community-*, Freiwilligen- und Künstlergruppen, Schulen und lokalen Gewerbetreibenden vielfältige Vorschläge, um Dalstons Potentiale besser für die Bevölkerung nutzbar zu machen.



Making Space for Dalston, *Community-garden* in der Eastern Curve.  
Foto: Cordelia Polinna

Dabei wurde ein prozesshaftes Gestaltungsprogramm von zunächst 76 Mikro-Projekten skizziert, die einer gemeinsamen Vision folgen, dem Motto „value what is there, nurture the possible, define what is missing“. Diese Strategie lässt die Zielsetzungen von Bezirk und Design for London für das Gebiet erkennen und ist auch nach außen gut kommunizierbar, was die Verhandlungsposition der Planer gegenüber den Akteuren im Gebiet stärkt.

Erste strategische Projekte wurden durch eine Finanzierung von Design for London angestoßen. Um auszutesten, ob die Ideen funktionieren, wurden einige Projekte erst als temporäre Nutzung angelegt und

dann in adaptierter Form in einen langfristigen Status überführt. Das brachliegende Bahngleis „Eastern Curve“ wurde seit dem Sommer 2010 Schritt für Schritt in ein Kunst- und Kulturprojekt und dann in einen temporären *community garden* umgewandelt. Der Bau eines scheunenartigen Pavillons auf dem Nachbargrundstück entstand in Zusammenarbeit von Bewohnern, den von Design for London beauftragten Büros und dem Künstlerkollektiv EXYZT.

Der beliebte, aber etwas chaotische Ridley Road Market und die aufgrund des starken Autoverkehrs nicht besonders einladende Kingsland Road werden vorsichtig umgestaltet. Um das Defizit an Grünräumen zu beheben, sollen zahlreiche halb-öffentliche Räume wie die oft kaum nutzbaren Freiflächen der Wohnsiedlungen aus den 1960er Jahren, Parkplätze, Brachflächen oder Schul- und Kirchhöfe zu einem „verstreuten Parknetzwerk“ zusammengefügt werden. Der Gillette Square wird als Veranstaltungsort und als temporärer Kinderspielplatz – die Spielgeräte sind mobil und können in einem Container verstaut werden – zu einer Bühne für das Engagement der Bürger.

„Making Space in Dalston“ zeigt eindrucksvoll, wie ein Stadtteil durch kleinteilige strategische Projekte behutsam stabilisiert und städtebaulich geformt werden kann – auch wenn die Gefahr besteht, dass die Projekte die Verdrängung finanziell schwächerer Bevölkerungsschichten, darunter auch viele Künstler und Kreative, beschleunigen. Trotzdem war es erst einmal wichtig, eine ökologisch nachhaltige, sozial-integrative und die lokale Ökonomie stärkende Entwicklung Dalstons anzustoßen, um die Stagnation des Gebietes zu stoppen, den vom Immobilienmarkt ausgehenden Druck zu kanalisieren und Investitionen in Zukunft auch in lokale, bewohnerorientierte Projekten fließen zu lassen. Zahlreiche regionale, nationale und internationale Preise belegen den Erfolg der Strategie.



Johanna Schlaack

Ortseingang Schönefeld an der Südachse nach Potsdam. Foto: Johanna Schlaack

## DIE STADTREGION

Die Metropolregion Berlin Brandenburg ist zwar ein gern beschworenes Bild, im tagespolitischen Geschäft wird die stadtregionale Dimension jedoch meist völlig außer Acht gelassen. Faktisch konzentrieren sich Pläne und Projekte in der Innenstadt. Dafür gibt es gute Gründe, aber diese Pläne müssen in einem größeren planerischen Kontext legitimiert und eingebettet werden. Die große Vision für Berlin, und erst recht über die Stadtgrenze hinaus, fehlt aber – ein Leitbild für Berlins Stadtentwicklung lässt nach wie vor auf sich warten. Die Konsequenz ist eine isolierte Sichtweise der verschiedenen Akteure in Politik und Verwaltung und eine verinselte städtebauliche Entwicklung in der Hauptstadtregion mit einem Flickwerk von Projekten.

Was aber sind zentrale ordnende räumliche Elemente der Stadtregion? Das sind zum einen die großflächigen Grünbereiche und zum anderen das Netz der Stadtteil- und Ortsteilzentren mit den Strängen des nichtautomobilen Verkehrs und den großen Radialstraßen. Diese Kraftlinien der Region mit ihren Identifikationsorten, an denen sich wichtige Einrichtungen konzentrieren, die einen Mittelpunkt des Alltagslebens für viele Berliner bilden, müssen heute im Sinne eines „Zugangs für Alle“ ihrer ursprünglichen Bedeutung und Attraktivität

wieder zugeführt werden. Hier gilt es, eine neue Balance zwischen Transitraum und Lebensraum zu finden. Nur auf der stadtregionalen Ebene kann so die Stärkung der Vielfalt der Mobilität als zentrales Ziel nachhaltiger Stadtentwicklung angepackt werden.

Der zersiedelte Raum im Berliner Speckgürtel bietet mit seinen verinselten Siedlungsfragmenten, die meist nicht mit dem öffentlichen Nahverkehr vernetzt sind, ein trauriges Bild. Aufgaben wie die Eindämmung der Zersiedelung und die Qualifizierung der vorhandenen suburbanen Landschaft müssen unverzüglich angegangen werden, da sich gerade in den Randlagen Berlins die wirtschaftliche Entwicklung in gesichtslosen Gewerbe- und Wohnparks ballt. Gewerbegebiete und Verkehrsstrassen müssen hierfür aus ihrem gestalterischen Schattendasein gehoben werden und ebenfalls räumlichen Ansprüchen an Nachhaltigkeit entsprechen.

Mit Blick auf die Flughäfen in der Region, den bereits geschlossenen Flughafen Tempelhof, den noch zu schließenden Flughafen Tegel und den zukünftigen Flughafen Berlin Brandenburg (BER), wird deutlich, dass ein Zusammendenken dieser drei wichtigen stadtregionalen Entwicklungspole nicht erfolgt. Diese

radikale Umstrukturierung des Berliner Luftverkehrs hat auch auf dem Boden deutliche Auswirkungen, die sich etwa in veränderten Verkehrsströmen, der Verlagerung von Logistik- und anderen Gewerbebetrieben oder neuartigen Zentralitäten in der Stadt manifestieren werden. Ein Bewusstsein für die entstehenden zunehmenden Ungleichgewichte in der Region muss ressort- und verwaltungsübergreifend geschaffen werden. Es besteht die Möglichkeit, dass der Norden Berlins aufgrund der Schließung des Flughafens Tegel und der daraus resultierenden Abwanderung von Arbeitsplätzen wirtschaftlich weiter geschwächt wird. Im Interesse einer Balance zwischen den Berliner Bezirken sollten daher Strategien gegen den Gewichtsverlust der nördlichen Metropolregion vorangetrieben werden. Dies verlangt unter anderem nach einem sinnfälligen Nachnutzungskonzept mit guter Erschließung für den Flughafen Tegel auf hohem Niveau, damit die dort angesiedelten nicht direkt flughafenaffinen Branchen am Standort gehalten werden können und nicht in den Süden der Berliner Stadtregion abwandern. So könnte einem weiteren Zurückfallen des Nordens begegnet werden.

Das in der Region entstehende Kraftdreieck „Stadtmitte – BER – Potsdam“ bedarf besonderer Aufmerksamkeit und Steuerung, da sich in diesem Raum ein Großteil

der wirtschaftlichen Entwicklung Berlins abspielt und auch zukünftig konzentrieren wird. Die beiden Seiten des Dreiecks, zum einen die historisch gewachsene Süd-West-Achse zwischen der Berliner Innenstadt und Potsdam und zum anderen der wirtschaftlich zu vermarktende Süd-Ost-Korridor vom Hauptbahnhof über Adlershof zum neuen BER, haben sich bereits in den Köpfen etabliert. Die Entwicklungsachse im südlichen Berliner Umland vom zukünftigen Flughafen BER nach Potsdam wird bisher jedoch kaum wahrgenommen und nicht in die Planung und Vermarktung miteinbezogen. Über die bloße Wahrnehmung hinaus fehlt es vor allem an Mut für klare räumliche und städtebauliche Visionen für die Entwicklungsachsen in der Stadtregion, die im Fall des Süd-Ost-Korridors nur zweidimensional in Plänen existieren. Wie sollen diese wichtigen Stadträume aussehen, wie sollen sie funktionieren und gestaltet sein? Wie nimmt man diese wahr – aus dem Auto, aus der S-Bahn oder vom Fahrrad aus? Die Entwicklungsachse BER – Potsdam verdient dabei als Schulterchluss der Brandenburgischen Landeshauptstadt mit dem Hauptstadt-Airport besondere Aufmerksamkeit. Am Rand der Kartenausschnitte ist eine gemeinde- und landesübergreifende Kooperation und Steuerung notwendig, damit periphere Räume nicht zu rein linearen Transiträumen mutieren.

Stefanie Bremer ORANGE EDGE

## SCHAUT AUF DIESE STADT VERKEHRSINFRASTRUKTUR ALS CHANCE

Berlin hat das Potenzial, das Zukunftsthema „urbane Mobilität“ weiter zu konkretisieren und damit die ganze Stadtregion im Sinne eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes zu qualifizieren. Die Europäische Union gibt unter dem Stichwort „urbane Mobilität“ eine neue Richtung in der Verkehrs- und Stadtpolitik vor: Nicht mehr die Stadt wird dem Verkehr angepasst, sondern der Verkehr muss sich der Stadt anpassen. Ein verbesserter öffentlicher Verkehr, eine Stadt der kurzen Wege und ein neuer Individualverkehr, der mit umweltfreundlichen Fahrzeugen und höheren Car-Sharing Anteilen besser zum System Stadt passt. Gesucht wird ein intelligentes Verkehrsmanagement, das einen Beitrag zum Klimaschutz leistet und die Lebensqualität in den Städten steigert. Ein solches Verkehrskonzept könnte sich zu einem wichtigen Standortfaktor im Wettbewerb der Städte entwickeln.

Weltweit experimentieren Städte mit neuen Konzepten und ersten Pilotvorhaben: Zürich verfolgt schon seit

einigen Jahren eine weitsichtige Mobilitätsstrategie, die mit kleinen Schritten Verkehr in verträgliche Bahnen lenkt. Duisburg wendet das Prinzip des Shared Space auf Hauptverkehrsstraßen an. London hat mit der Congestion Charge den innerstädtischen Berufsverkehr mit dem Auto um 20 Prozent verringert und investiert stark in die Erneuerung und den Ausbau seines Nahverkehrsnetzes. Kopenhagen verlagert Parkraum bewusst in unattraktive Parkhäuser und reduziert so auf subtile Weise das motorisierte Verkehrsaufkommen. Peking deckelt die Neuzulassungen von PKW durch eine Lotterie. Hongkong führt mit der Octopus Card ein System ein, das den Stadtbewohnern einen einfachen Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglicht.

Auch die Automobilindustrie stellt sich auf den Wandel ein: Nicht nur, dass der durchschnittliche Spritverbrauch eines Neuwagens kontinuierlich abnimmt, immer mehr Unternehmen verstehen sich als Mobilitätsdienstleister,

die für ihre Kunden eine gesamte Wegekette organisieren möchten: Das „Stadtrad“ der Deutschen Bahn ist dafür ebenso ein Zeichen wie das „car2go“ Projekt von smart in Hamburg oder die Überlegungen von Volkswagen zur „MicroCity“.

Diese Projekte markieren einen Neubeginn. Noch gehören sie zur Avantgarde, die von aufgeschlossenen und interessierten Menschen genutzt werden. Die Bewohner und Besucher der Berliner Innenstadt zählen nicht selten zu diesem Typ Menschen. Sie sind Early Adopters: jung, flexibel und/oder experimentierfreudig. Die Raum- und Verkehrsstruktur in Berlin bietet bereits eine solide Basis, um den Verkehr intelligenter zu steuern und damit das Leben in der Stadt attraktiver zu machen. Schon in der Vergangenheit sind Vorleistungen erbracht worden, auf die heute aufgebaut werden kann. Mit der Gründung der BVG auf Initiative von Ernst Reuter entstand in den 1920er Jahren ein Nahverkehrsbetrieb, der die Konkurrenz und Ineffizienz der bis dahin agierenden Einzelunternehmen überwand und den Grundstein für einen effizienten Betrieb legte. Dieses Potential muss gepflegt und weiter ausgebaut werden. Auch heute schafft Berlin immer wieder innovative Projekte oder Impulse, wie zum Beispiel das früh eingeführte Parkraummanagement oder die Novellierung der Stellplatzverordnung.



Fahrradverleihstation, Whitechapel, London.  
Foto: Cordelia Polinna

Noch mehr Stärke könnten diese Ansätze und Grundstrukturen entfalten, wenn sie in ein strategisches Gesamtkonzept eingebunden werden, das stadt- und verkehrsplanerische Aspekte mit wirtschaftlichen und kulturellen Belangen in Einklang bringt und neue Ideen und Verhaltensmuster breiten Bevölkerungsschichten zugänglich macht. Öffentlichkeitswirksamer Ansatzpunkte für solche integrierten Strategiekonzepte könnten bekannte Straßenräume bilden. Fachansätze und Strategien werden zu einem abgestimmten Projektpaket gebündelt, und der Bürger erlebt direkt vor Ort, welche Vorteile die neue urbane Mobilität bringt.

Der Kurfürstendamm feiert 2011 seinen 125-zigsten Geburtstag – ein guter Anlass, um die Straße zum Boulevard der urbanen Mobilität weiterzuentwickeln. Die Straße

wird behutsam an die neuen Anforderungen angepasst – mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge, mit einladenden U-Bahneingängen, neuen Mobilitätsdienstleistungen und noch mehr Aufenthaltsqualität im Straßenraum für Fahrradfahrer und Fußgänger. Dabei entstehen Möglichkeiten und Anlässe für eine Qualifizierung der angrenzenden Stadtgebiete. Die Straße wird wieder zur Bühne des städtischen Lebens und erzeugt Impulse für den Standort als Wohn- und Arbeitsort der Westberliner Innenstadt.

Der Ku'damm ist ein Beispiel. Unter den Linden, Friedrichsstraße, Straße des 17. Juni, Avus, Leipziger Straße, Bundesallee, Frankfurter Allee, Adlergestell: Berlin ist voll von interessanten Straßen mit vielfältiger Geschichte. Sie alle bieten Möglichkeiten, sich mit den Straßen als Motor der Siedlungsentwicklung intensiver auseinander zu setzen. Eine IBA mit entsprechendem Thema oder ein Weißbuch böten dafür einen passenden Rahmen.

# KOMMENTAR



v.r.n.l.: Engelbert Lütke Daldrup (Staatssekretär a.D., BMVBS), Ephraim Gothe (SPD), Franziska Eichstädt-Bohlig (B90/Die Grünen), Harald Bodenschatz (Think Berl!n plus), Thomas Flier (Hermann-Henselmann-Stiftung). Foto: Aljoscha Hofmann

**Engelbert Lütke Daldrup**

## EINIGE ANMERKUNGEN ZUM PLÄDOYER VON THINK BERL!N PLUS

### I. Möglichkeitsräume und Zukunftsträume

In der Metropolregion Berlin gibt es „Möglichkeitsräume“ im Überfluss. Berlin versucht viele Orte gleichzeitig zu entwickeln: Tegel, Adlershof, Tempelhof, den östlichen Spreeraum mit Projekten wie Mediaspree, das Umfeld des neuen Großflughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt (Gateway BER), das zentrale Europaviertel (Heidestraße), die Knotenpunkte Südkreuz, Ostkreuz, Nordkreuz, Westkreuz und vieles mehr.

Die zentrale strategische Frage lautet: Was kann warten und wo muss in den nächsten Jahren dringend etwas passieren? Hier sind Prioritätensetzungen nötig: Planung und Grundstückspolitik, öffentliche Investitionen und Fördermittel, die Schaffung von Baurechten und die Ökonomie der Aufmerksamkeit können in überschaubarer Zeit nicht jeden Entwicklungsraum wach küssen. Vieles wird Entwicklungsraum bleiben!

Auch die Gruppe Think Berl!n plus muss sich fragen: Wie viele Schlüsselräume kann die Stadt sich realistischerweise vornehmen? Was ist Pflicht und was ist Kür? Im Memorandum werden das Zentrum („Altstadt“ und City-West), die ehemaligen Arbeiterquartiere, die großen Stadtbrachen, die Großsiedlungen und die

zersiedelte suburbane Landschaft genannt. Auch die Großstadtregion insgesamt. Hier muss kritischer geprüft werden, welche der Bausteine des eingeforderten Stadtentwicklungsprogramms in überschaubaren Zeiträumen tatsächlich umgesetzt werden können.

Berlin muss sich räumlich stärker konzentrieren! Wer überall entwickeln will, kommt nirgendwo richtig voran. Prioritäten hat meines Erachtens weiterhin die Innenstadt: Der Hauptbahnhof wartet schon zu lange auf ein angemessenes Umfeld, in der Mitte stellen der Raum um das Stadthaus, das Humboldtforum sowie die Fertigstellung des Leipziger Platzes wichtige aktuelle Aufgaben dar. In der Mitte gibt es aber auch Nachrangiges: Die von vielen liebevoll gepflegte Altstadt-Debatte zeugt eher von Phantomschmerzen als vom echten Verständnis für den richtigen Zeitpunkt für die Lösung eines Problems. Die Griechen sprechen in diesem Kontext vom *καρπός*. Wenn das Humboldtforum und die neue U-Bahn im Bau sind, kommt die Zeit für eine sinnvolle Debatte zum alten Zentrum.

Von anderen Städten kann man lernen, dass die Konzentration auf wenige Projekte viel bringt: Hamburg konzentriert sich mit der Hafencity und dem Sprung über die Elbe erfolgreich auf die Innenstadt, München



hat mit der zügig entwickelten Messestadt Riem einige Jahre einen klaren Schwerpunkt gesetzt.

## **II. Das Memorandum zwischen Wunsch und Wirklichkeit**

Das Plädoyer für ein Stadtentwicklungsprogramm enthält unterschiedliche Forderungen: klare und richtige, wie einen Genehmigungsstopp für großflächigen Einzelhandel außerhalb der Zentren oder die Durchführung einer Charrette für den östlichen Spreerraum. Daneben stehen schon oft gehörte relativ allgemeine Wünsche wie die Stärkung der Vielfalt der Mobilität, die qualitätvolle Gestaltung von Gewerbegebieten und Verkehrsstrassen, die Verbesserung der Bildungschancen für benachteiligte Bevölkerungsgruppen. Einige Forderungen werden wohl Wunschträume bleiben. Dazu gehören die absolute Priorität der Umnutzung von Brachflächen vor Projekten auf der „grünen Wiese“ oder das tatsächliche Wirksamwerden einer gemeinsamen Landesplanung.

So leicht die programmatischen Imperative „Abschied vom Archipel“ oder „die Metropolregion ist der Maßstab“ formuliert sind, so schwer ist die planerische Einsicht „die Zukunft der Stadt ist die Region“ umzusetzen. Schon die Wahlprogramme der Parteien für die Abgeordnetenwahl im September zeigen, dass die Region nur am Rande erwähnt wird und die Metropolregion gar nicht vorkommt! Nur in den Sonntagsreden ist die Metropolregion präsent: „Ob und wie Berlin seinen Aufgaben als deutsche Hauptstadt und als europäische Metropole gerecht werden kann, hängt davon ab, ob die Metropolregion insgesamt ein tragfähiges wirtschaftliches Fundament für das 21. Jahrhundert findet.“ So Matthias Platzeck am 12. Juni 2006 in seiner Hauptstadt-Rede „Berlin und wir“. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass mit der gescheiterten Länderfusion die Metropolregion auf absehbares Zeit nur Lippenbekenntnis und keine Realität sein wird.

## **III. Integriert denken, klare Regeln verabreden, gut gestalten und umsetzen wollen.**

Viele der von Think Berl!n vorgeschlagenen Aufgaben des Stadtentwicklungsprogramms sind ausdrücklich zu unterstützen: Richtig ist es, die Bestandsentwicklungsstrategien ins Zentrum zu rücken, Prioritäten und Posterioritäten bei den Projekten neu zu diskutieren und klare Regeln zu definieren und ihre Einhaltung einzufordern. Die Essentials der Stadtentwicklungspläne sind nicht nur von der Stadtentwicklungsverwaltung, sondern vom gesamten Senat umzusetzen.

Der Qualitätsdiskurs darf nicht beim einzelnen Haus stecken bleiben, er braucht eine stadtentwicklungspolitische Fundierung und klare Spielregeln: Prozess und Produkt sind wichtig. Es geht also nicht nur um Diskurs

und Moderation, Strategien sind nötig und Bereitschaft, die vorhandenen Instrumente aktiv zu nutzen: Flächen, Baurechte, Geld sind und bleiben zentrale Instrumente zur Umsetzung planungspolitischer Ziele.

Spannend wird die Frage, ob die Politik die „Privatisierung der Stadt um jeden scheinbar guten Preis“ wirklich stoppen will. In den Wahlprogrammen ist zwar davon die Rede, dass „öffentlicher Grund und Boden in Wohngebieten für den sozialen Zusammenhalt eingesetzt werden soll“ (SPD), oder dass man „in Erhaltungsgebieten Vorkaufsrechte an Grund und Boden aktiv nutzen“ wolle (Bündnis 90 / Die Grünen). Wir werden nach den Wahlen sehen, ob tatsächlich umgesteuert wird, wie es der Beirat des Stadtforums eingefordert hat: „Im Zuge der notwendigen Rückgewinnung der Initiative der öffentlichen Hand bei der Stadtentwicklung sollte auch die Liegenschaftspolitik zum Wohle der gesamten Stadt wieder ein echtes Politikfeld werden. [...] es gibt gute Beispiele in anderen Städten (z.B. Hamburg), die ihre Liegenschaftspolitik gezielt für die Umsetzung von Zielen der Stadtentwicklung einsetzen.“

# BERLIN gestalten WIEDER HANDLUNGSFÄHIG WERDEN

Berlin spart, die Verwaltung schrumpft und altert. Die Instrumente zur Gestaltung der Stadt sind stumpf geworden und müssen wieder geschärft werden. Die für den Löwenanteil der Stadtplanung zuständigen Bezirke – quantitativ Großstädte – sind aufgrund fehlender Ressourcen und Personal weitgehend überfordert. Ist es vor diesem selbst verschuldeten Hintergrund überhaupt möglich, der Lähmung der Stadtentwicklung entgegen zu wirken? Ist die künftige Stadtentwicklungspolitik in der Lage, Antworten auf die wachsenden Herausforderungen zu finden? Wie kann die inzwischen eher zahnlose Verwaltung wieder handlungsfähig werden? Die Berliner Verwaltung kann nicht nur, sie muss mittelfristig wieder wendig und aktiv werden. Zunächst bedarf es jedoch dringend einer Zwischenlösung.

Wir schlagen daher vor, eine neuartige, kleine, operative Planungsabteilung einzurichten, die versucht, an Orten mit besonderen Herausforderungen mittels strategischer Planungsprojekte die Ziele des Berliner Stadtentwicklungsprogramms umzusetzen. Diese Abteilung – vielleicht mit dem Namen „BERLIN gestalten“ – könnte für Orte eingesetzt werden, die schon lange als „Problemfälle“ der Stadtentwicklung gelten, wo Konflikte schwelen, wo Bezirke und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nicht zueinander finden. Orte, für die es überhaupt schwer fällt, eine zündende Idee zu entwickeln, obwohl vielleicht Fördergelder bereit stehen, wo es unterschiedliche Zielvorstellungen zwischen Verwaltung und Anwohnern gibt oder wo Projektentwickler einen starken Druck ausüben. An Orten in Berlin, auf die derartige Konstellationen zutreffen, mangelt es nicht: Erinnerung sei an die östliche Stadtspre, an das Eingangstor zum bald frei werdenden Flugfeld am Kurt-Schumacher-Platz, an den Steglitzer Kreisel samt Umfeld, an das Quartier um den Hauptbahnhof, an das Rathausforum bzw. an die gesamte ehemalige Altstadt, aber auch an die neu ausgeschrieben Sanierungsgebiete.

*BERLIN gestalten* soll die Arbeit der Senatsverwaltung und der Bezirke nicht ersetzen, aber um eine Option ergänzen, die ohne Scheu vor eingefahrenen Strukturen und vor bürokratischen Hürden konkrete Lösungen für die planerischen Probleme vor Ort findet. Kernaufgabe von *BERLIN gestalten* sollte es sein, höchste Qualitätsstandards in der architektonischen und städtebaulichen Gestaltung sowie Ressourceneffizienz, Sozialverträglichkeit und Klimafreundlichkeit einzufordern und

in Planungsprozesse, Projekte, planerische Konzepte und Leitlinien einzubetten. *BERLIN gestalten* arbeitet mit der bestehenden Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, den Planungsämtern der Bezirke und anderen an der städtebaulichen Planung beteiligten Akteuren aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft zusammen, die Arbeit zielt auf Kooperation und nicht auf Konfrontation. *BERLIN gestalten* soll keine „Gegenabteilung“ sein und keine „Gegen- oder Parallelplanung“ erarbeiten, sondern auf Basis der Stadtentwicklungsplanung zur Konkretisierung und Umsetzung planerischer Konzepte beitragen.

Der Großteil der Arbeit von *BERLIN gestalten* besteht darin, die planende Verwaltung in den Bezirken und auf Landesebene zu beraten und zu unterstützen – in Bezug auf Schlüsselprojekte, auf Projektsteuerung und Umsetzung komplexer Vorhaben, auf städtebauliche Konzepte, aber auch auf großräumige und stadtweite Strategien. Den unterfinanzierten bezirklichen Planungsämtern werden hochqualifizierte Experten an die Seite gestellt, die bei der Gestaltung, Kommunikation und Umsetzung von städtebaulichen Projekten und Freiraumplanungen und bei der Suche nach „guten“ Architektur- und Planungsbüros Unterstützung leisten. *BERLIN gestalten* wird von einer anerkannten Fachpersönlichkeit geleitet und genießt politischen Rückhalt auf höchster Ebene. Dadurch verbessert sich die Verhandlungsposition mit Akteuren innerhalb, aber vor allem auch außerhalb der Verwaltung.

Das „Einfangen und Steuern“ städtebaulicher Vorhaben, die vorrangig durch private Investoren entwickelt werden, beispielsweise im Umfeld des Hauptbahnhofs oder an der östlichen Stadtspre, ist vor dem Hintergrund einer angespannten Haushaltslage eine zentrale Herausforderung für *BERLIN gestalten*. Diese Projekte sollen mit Hilfe von guten Alternativentwürfen, aber auch mit dem starken, öffentlich kommunizierten Rückhalt durch die politische Führung Berlins in eine Richtung gelenkt werden, die den Zielen der strategischen Planung der Stadt entspricht. Neben dem „Einfangen“ schwieriger und bereits laufender Planungen ist der zentrale Aspekt der Herangehensweise von *BERLIN gestalten*, zu einem sehr frühen Zeitpunkt in die Planungsprozesse miteinbezogen zu werden, so dass die strategischen Ziele von Beginn an in die Projekte einfließen können. Die Projekte werden dann kontinuierlich durch *BERLIN gestalten* begleitet – von der aktiven Bürgerbeteiligung bis hin zum Abschluss der Realisierungsphase.

Der Einfluss von *BERLIN gestalten* beschränkt sich nicht auf das Stadtzentrum und macht an Bezirks- oder Landesgrenzen nicht halt. Denn es ist wichtig, Orte in ihrem funktionalen Zusammenhang zu analysieren und zu bearbeiten, die Eigenheiten des Ortes zu klären und dabei gleichzeitig die strategischen Entwicklungsziele für die gesamte Stadt-Region im Blick zu behalten. Vor allem in den Bereichen außerhalb des Zentrums, in den als „benachteiligt“ geltenden Innenstadtquartieren, in den Großsiedlungen und in den vielen zersiedelten Gebieten außerhalb des S-Bahnringes wird über die Arbeit von *BERLIN gestalten* die städtebauliche und architektonische Gestaltung wieder stärker ins Blickfeld rücken. Die Devise „so billig wie möglich“ wird aufgeben, und es werden gezielt Projekte realisiert, auf welche die Bewohner (wie auch die Verwaltung) stolz sein und mit denen sie sich identifizieren können, die neue lokale Zentren der Stadtteile bilden und zur Umsetzung des Stadtentwicklungsprogramms beitragen.

*BERLIN gestalten* konzentriert sich auf Projekte, bei denen der Einfluss der öffentlichen Hand durch die Vergabe von Fördergeldern oder die Erteilung von Planungsrecht in vergleichsweise großem Umfang gewährleistet ist. Bei ohnehin durchzuführenden Infrastruktur- und Verkehrsprojekten sowie bei Tiefbaumaßnahmen wird geprüft, wie diese Projekte zur attraktiven und fußgängerfreundlichen Umgestaltung öffentlicher Räume beitragen können. Zudem nutzt *BERLIN gestalten* die Grundstückspotentiale des Liegenschaftsfonds, um die strategischen Entwicklungsziele Berlins umzusetzen. Zur Realisierung der Projekte greift *BERLIN gestalten* auf Förderprogramme zu, die für strategisch wichtige Gebiete bereits heute bereit stehen, etwa für Sanierungsgebiete oder für Aktionsräume plus, für gewerbliche Ansiedlungen oder für Infrastrukturprojekte. Durch die Auswahl von Projekten setzt *BERLIN gestalten* dort Prioritäten, wo bestehende Potentiale gestärkt und eine wahllose Streuung von Interventionen vermieden werden soll.

*BERLIN gestalten* ist eine Einrichtung auf Zeit, eine Zwischenlösung, bis die Verwaltungen der Bezirke und des Landes wieder aus eigener Kraft vorausschauend agieren können. Die Abteilung könnte zunächst für zwei Jahre bestellt werden – mit der Option auf Verlängerung. In ihr arbeiten vielleicht acht engagierte, teamfähige Fachpersonen, mit sehr guten lokalen wie internationalen Erfahrungen. Die Abteilung wird direkt der Führung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung unterstellt. Durch diese starke Position innerhalb der Verwaltung gelingt es *BERLIN gestalten*, hochqualifizierte und dynamische Fachleute anzuziehen. Sie verfügt über ein (kleines) eigenes Budget, um Konzepte und Machbarkeitsstudien in Auftrag geben zu können, wie die gestalterische Qualität der Projekte sowie deren ökologische, soziale und wirtschaftliche Nachhaltigkeit erhöht werden können. Auch zur Umsetzung eigener Ideen sollten

(zumindest geringfügige) Mittel bereitstehen. Die langfristige Begleitung der Entwurfsprozesse führt zu einem besseren Verhältnis der Akteure zueinander, fördert die Weiterentwicklung von Ideen und Entwürfen, stärkt die öffentliche Kontrolle der Ergebnisse und ermöglicht die Entwicklung von Alternativen im Falle der Veränderung der Rahmenbedingungen.

Die Projekte, die in Kooperation mit anderen Akteuren durch *BERLIN gestalten* realisiert werden, sind als Vorbilder zu verstehen, als Meßlatte, an der sich die Vorhaben privater Investoren in Hinblick auf gestalterische Anforderungen, Nachhaltigkeit, Funktionalität und Planungsprozesse orientieren sollen.

Das Konzept für *BERLIN gestalten* antwortet auf die besonderen Herausforderungen der deutschen Hauptstadt. Dennoch ist es keine völlige Neuerung, sondern profitiert von der zehnjährigen Erfahrung der strategischen Städtebauabteilung des Londoner Bürgermeisters, Design for London. Auch wenn London in vielen Aspekten nicht mit Berlin zu vergleichen ist, bestehen doch einige Anknüpfungspunkte: In beiden Städten gibt es eine komplizierte Verteilung der stadtplanerischen Zuständigkeiten auf Bezirke und Gesamtstadt, beide Städte kämpfen mit abnehmenden Spielräumen der öffentlichen Haushalte und müssen deshalb neue Ansätze für die strategische Planung entwickeln.

Die Wurzeln von Design for London liegen in der „Architecture and Urbanism Unit“, die 2001 von Richard Rogers unter dem Dach der Greater London Authority, der regionalen Regierung Londons gegründet worden war. Die Position der Abteilung innerhalb der Verwaltung ist einzigartig: Ihre Existenz ist dem besonderen Interesse des Bürgermeisters zu verdanken, und sie ist in keinem Gesetz festgeschrieben. Design for London entwickelt städtebauliche Ideen in einem Netzwerk von Partnern und arbeitet auf allen Ebenen, von der strategischen Planung bis zum konkreten Entwurf und der Realisierung. Zusätzlich berät das Team die gesetzlich verankerten Planungsabteilungen der Greater London Authority in Fragen zur gestalterischen Qualität. Weitere Schwerpunkte von Design for London liegen in der Unterstützung der lokalen Planungsämter bei der Gestaltung und Umsetzung von Projekten auf allen Maßstabsebenen. Mit einem Budget von unter zwei Millionen Euro jährlich widmet sich die Abteilung zudem besonders herausfordernden Projekten, die sich unter privater oder kommunaler Regie gar nicht oder nicht in wünschenswerter Richtung entwickeln würden. Design for London ([www.designforlondon.gov.uk](http://www.designforlondon.gov.uk)) wird heute bei vielen Fachleuten in Europa als „Speerspitze“ in Fragen der städtebaulichen Gestaltung und des vorausschauenden Planens in Großstädten gesehen.

# PRESSEERKLÄRUNG

**Franziska Eichstädt-Bohlig**, MdA, Bündnis 90/Die Grünen  
**Dr. Thomas Flierl**, MdA, DIE LINKE  
**Ephraim Gothe**, Stadtrat für Stadtentwicklung, SPD

**Berlin, 3. Mai 2011**

Think Berl!n plus macht nicht einzelnen Parteien, sondern der Politik insgesamt den Vorwurf, dass der Planungs- und Baukultur und den Aufgaben der Bestandspflege, der Wohnungspolitik, der Bildungsinvestitionen, des Klimaschutzes, des öffentlichen Raums und des nachhaltigen Verkehrs mit ihrer wechselseitigen Verknüpfung sowohl in den Wahlprogrammen als auch in der Tagespolitik zu wenig Beachtung geschenkt wird.

Dazu sagen wir parteienübergreifend: Ja, das ist richtig.

Berlins Ringen um ein gesamtstädtisches Leitbild ebenso wie um einzelne Projekte der Stadtentwicklung hat in den letzten Jahren stark nachgelassen. So fehlte eine gestaltende Wohnungspolitik, die den Zuzug junger Familien in die Innenstadt ebenso unterstützt wie die Stärkung von sozial benachteiligten Nachbarschaften. Auch hat die Tatsache, dass Berlin nur noch über sehr wenig Geld für städtebauliche Investitionen verfügt, zu einer starken Abhängigkeit von Investoreninteressen geführt. Beispielsweise hat Friedrichshain-Kreuzberg nicht das Geld, den Grünstreifen an der Eastside-Galerie zu finanzieren. Dies konnte nur im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages mit den Investoren auf dem Anschutzgelände realisiert werden. Der Preis ist eine überhöhte Grundstücksausnutzung und Verdichtung.

Damit können aber nicht Planungsfehler wie die reine Hotel- und Büronutzung am Hauptbahnhof oder die überverdichtete Bebauung der Mercedesworld am Salzufer oder die überbordenden Einkaufszentren an der Landsberger Allee etc. legitimiert werden. Der Berliner Städtebau der letzten Jahre war stark davon geprägt, dass Senat und Bezirke viele Investitionen unabhängig von ihrem stadtentwicklungspolitischen Nutzen und von ihrer städtebaulichen und baulichen Qualität genehmigt haben.

Berlins Stadtentwicklungspolitik muss sich dem Vergleich der großen Metropolen weltweit stellen. Darum setzen wir uns als Repräsentanten der Parteien SPD, Linke und Grüne gemeinsam dafür ein, dass Berlin planungspolitisch wieder mutiger und handlungsfähiger wird.

So ist für die Mitte Berlins als dem politischen, kulturellen und wissenschaftlichen Zentrum der Gesamtstadt die behutsame Re-Urbanisierung historischer Quartiere

ebensowiedieerhaltendeErneuerungderstädtebaulichen Strukturen der DDR-Zeit eine zentrale Herausforderung. Auch das Parlaments- und Regierungsviertel und das Quartier um den Hauptbahnhof stehen zu Recht im Fokus der Öffentlichkeit. Hier gilt es, in einem Aushandlungsprozess mit Bund und Eigentümern für eine urban gemischte Nutzungsstruktur und erstklassige Architektur zu kämpfen.

Um weiterhin eine Metropole urbaner Lebensqualität zu bleiben, muss Berlin die vielfältigen Wohnungsbaupotenziale innerhalb des S-Bahnringes aktivieren, und zwar für Menschen aller sozialen Milieus. Dies ist mit mietrechtlichen Initiativen zum Schutz der einkommensschwächeren Bewohner vor Verdrängung in die Stadtrand siedlungen zu verbinden. Die Siedlungen am Stadtrand brauchen ihrerseits mehr urbane Qualitäten und eine sozial ausgewogene Bewohnerstruktur.

Berlins polyzentrale Gliederung und die Vielfalt der bezirklichen Einkaufstraßen ist zu erhalten, mit Kultur und sozialen Einrichtungen zu verknüpfen und vor weiteren großflächigen Einkaufszentren zu schützen. Dies gilt ebenso für die wohnortnahen Nahversorgungszentren.

Grundsätzlich gilt: Berlin muss selbst wieder mehr aktiv gestaltend investieren. Senat und Bezirke müssen den privaten Investoren klare und stadtentwicklungspolitisch sinnvolle Vorgaben machen und Anforderungen in Bezug auf bezahlbaren Wohnungsbau, Klimaschutz und ihre Beteiligung an Infrastrukturinvestitionen stellen.

## DEBATTE ÜBER STADTENTWICKLUNG Blick fürs große Ganze

*Markus Langenstrass  
Der Tagesspiegel, 4. Mai 2011*

SPD, Grüne und Linke proben im Arbeitskreis die Wende in der Stadtentwicklung – und suchen ein Leitbild für die Metropolenregion. Austauschbare Architektur wie zuletzt am Hauptbahnhof halten Forscher für wenig nachhaltig.

Wer Großes im Blick hat, stolpert schnell übers Kleine. Und sei es nur ein Abflugtermin. Mit dem hatte Ex-Kultursenator Thomas Flierl (Linke) auf dem Rückweg aus dem Osterurlaub Probleme. Dabei hätte er den Journalisten im Abgeordnetenhaus gern selbst vom fehlenden großen Leitbild in der Berliner Stadtentwicklung erzählt. Wahlkampf ist Zeit für Visionen.

So hing es an Mittes Baustadtrat Ephraim Gothe (SPD) und der grünen Stadtentwicklungsexpertin Franziska Eichstädt-Bohlig, die Ideen der rot-rot-grünen Arbeitsgruppe vorzustellen. Die denkt seit September darüber nach, was schiefgelaufen ist in der Stadtentwicklungspolitik.

„Wo soll Berlin eigentlich hinentwickelt werden“, fragt Eichstädt-Bohlig. Da habe es bei Parteien und Senat bisher kaum Ideen gegeben.

In Kooperation mit „Think Berlin +“, einem Wissenschaftlerteam von der TU, erarbeitet die ungewöhnliche Koalition Vorschläge zur Stadtentwicklung: Nicht mehr kleine Ausschnitte, sondern die gesamte Metropolenregion müsse der Maßstab sein. Drei Viertel aller Berliner wohnten nicht im Innenstadtbereich, dennoch konzentrierte sich die Planung bisher fast nur darauf, sagt Harald Bodenschatz, Architektursoziologe an der TU. „Auch Großsiedlungen des sozialen Wohnungsbaus müssen endlich in der Stadtentwicklung Thema werden.“

Dass SPD-Mann Ephraim Gothe Berlins Stadtentwicklung seit Jahren als Baustadtrat selbst mitgestaltet, hindert ihn nicht, den Senat zu kritisieren. „Ich habe das Gefühl, dass nach Fertigstellung des Hauptbahnhofs in Berlin die Meinung herrscht, die Stadtentwicklung sei jetzt abgeschlossen.“ Seine Chefin Ingeborg Junge-Reyer habe es schwer, im Senat mit dem Thema anzukommen. Aus Sicht der Wissenschaftler geht es aber nicht ohne politische Richtungsentscheidungen. Bei vielen Fragen drängt die Zeit: Was passiert mit dem Nordosten, wenn Tegel geschlossen wird? Wie kann der Flughafen

kompensiert werden, was soll dort entstehen? Profitieren, das erwartet „Think Berlin +“, wird der Bereich um die Verbindungslinie zwischen dem neuen Großflughafen in Schönefeld und Potsdam. Und ein weiterer Konflikt sei ungelöst: „Das Verhältnis City-West zu Mitte ist bisher nicht geklärt.“

Wer den Blick vom Einzelprojekt zum Ganzen weite, müsse auch fragen, ob ein mit Bürotürmen zugebautes Spreeufer noch attraktiv für Berlin-Touristen ist. Es mache auch keinen Sinn, ohne überbezirkliche Absprachen Technologieparks zu bauen, sagt Harald Bodenschatz. Acht solcher Parks gibt es bereits. Die konkurrierenden Bezirke versuchten, Projekte in den eigenen Park zu locken. Franziska Eichstädt-Bohlig kritisiert: „Wenn der Senat keinen Schwerpunkt setzt, dann verhalten sich Bezirke wie klassische Umlandkommunen: Jeder kämpft für sich allein.“

Austauschbare Architektur wie zuletzt am Hauptbahnhof, wo ein Hotel eine Qualitätsdebatte ausgelöst hatte, halten die Forscher für wenig nachhaltig. Das Beispiel London habe aber gezeigt: Ein Umdenken ist möglich.

## **PLANLOSE HAUPTSTADT**

### **Berlin: Politiker und Wissenschaftler fordern »Leitbild« für die künftige Stadtentwicklung. Senat läßt Mieter im Regen stehen**

*Rainer Balcerowiak  
junge Welt, 4. Mai 2011*

Es wird wohl eines der ganz großen Themen des Berliner Wahlkampfes sein. Angesichts deutlicher Mietsteigerungen und der damit verbundenen Verdrängung Einkommensschwacher aus den begehrten innerstädtischen Wohngebieten spielt die künftige Stadtentwicklungs- und Wohnungspolitik eine zentrale Rolle für die Entwicklung Berlins.

SPD, Grüne und Linke sind sich einig, daß einiges im argen liegt, und wollen gemeinsam einen entsprechenden Diskussionsprozeß in Gang bringen. Dazu soll auch der wissenschaftliche Kongreß »Think Berlin – ist Stadtentwicklung nach der Wahl egal?« beitragen, der am 6. Mai in der Technischen Universität Berlin stattfindet. Unterstützt wird er unter anderem von den Stiftungen der drei Parteien. Einen Vorgeschmack auf die Veranstaltung gab es am Dienstag bei einem Pressegespräch, an dem neben Mitarbeitern der vor zwei Jahren gegründeten Projektgruppe »Think Berlin« auch die stadtentwicklungspolitische Sprecherin der Grünen im Abgeordnetenhaus, Franziska Eichstädt-Bohlig, und der für dieses Ressort zuständige Stadtrat von Berlin-Mitte, Ephraim Gothe (SPD), teilnahmen. Der ebenfalls angekündigte ehemalige Kultursenator und Stadtentwicklungsexperte Thomas Flierl (DIE LINKE) war kurzfristig verhindert.

Der Planungs- und Architektursoziologe Harald Bodenschatz von der TU Berlin vermißt bei allen Parteien so etwas wie ein »Leitbild« für die Stadtentwicklung. Planungen erfolgten viel zu kleinteilig und ignorierten häufig Wechselwirkungen mit anderen Teilen der Stadt und der Umlandregion. Zudem sei der Umgang mit den landeseigenen Liegenschaften auf möglichst schnellen und teuren Verkauf an irgendwelche Investoren ausgerichtet, ohne nähere Prüfung, ob deren Pläne in ein Gesamtkonzept paßten. Bodenschatz und seine Mitarbeiter plädierten dafür, Grundstücke vorrangig in Erbpacht zu vergeben und verlangten vom Senat ferner konkrete Schritte, um die Verdrängung Einkommensschwacher im Zuge der »Aufwertung« bestimmter Stadtteile wenigstens einzudämmen.

Das wollen laut Eichstädt-Bohlig auch die Grünen. Doch der Senat habe praktisch nichts unternommen und lediglich auf geplante Bundesratsinitiativen für Änderungen im Mietrecht verwiesen. Dafür seien aber keine Mehrheiten in Sicht. Die Politikerin verwies auf Vorschläge ihrer Partei, »eingemottete« Instrumente zur sozialen Stadtentwicklung wieder verstärkt einzusetzen.

Dazu gehören schärfere Maßnahmen gegen die Zweckentfremdung von Wohnraum, restriktivere Regelungen und erweiterter Mieterschutz bei der Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen, mietbegrenzende Milieuschutzsatzungen zum Erhalt der Sozialstruktur bestimmter Gebiete und ein anders gewichteter Mietspiegel. Gegen exorbitante Preisspüße bei Neuvermietungen gebe es allerdings keine Handhabe auf Landesebene, bedauerte die Politikerin.

SPD-Stadtrat Gothe wies den Vorwurf der Untätigkeit zurück. Der Senat habe neue Sanierungsgebiete ausgewiesen und werde viel Geld in die Hand nehmen, um heruntergekommenen Kiezen wie z.B. rund um die Brunnenstraße (Wedding) und die Turmstraße (Moabit) eine Entwicklungsperspektive zu geben. Daß eine derartige Aufwertung ohne umfassenden Mieterschutz besagte Verdrängungsprozesse beschleunigen könnte, sieht Gothe nicht. Es werde dort »keine neuen Kollwitzplätze geben«, so der Stadtrat in Anspielung auf ein Nobelquartier im Prenzlauer Berg. Wohnungspolitische Akzente will Gothe vor allem durch die bevorzugte Vergabe von innerstädtischen Grundstücken in Erbpacht an private Baugruppen und kleine Genossenschaften setzen. Doch in der Liegenschaftspolitik sorgen die beiden bislang entscheidenden Senatoren Ulrich Nußbaum (Finanzen, SPD) und Harald Wolf (Wirtschaft, DIE LINKE) nach wie vor für eine diametral entgegengesetzte Praxis. Und ohnehin sind mit derartigen »Alternativprojekten« massive Verdrängungsprozesse nicht aufzuhalten.

## **EINE VISION BITTE, HERR WOWEREIT** **Junge Stadtplaner verlangen ein schlüssiges** **Konzept**

*Thomas Rogalla*  
*Berliner Zeitung, 7. Mai 2011*

Man muss kein professioneller Planer oder Architekt wie Aljoscha Hofmann, Johanna Schlaack oder Harald Bodenschatz von der Initiative "Think Berl!n plus" sein um festzustellen, dass in der Stadtentwicklung vieles schief läuft. Auch den Laien schmerzt, dass der architektonisch anspruchsvolle Hauptbahnhof mit billigsten Hotelbauten verschandelt wird und dass sich das Gebiet um den Bahnhof nicht als hochwertiges Entree der Stadt, sondern als pommesbudenbestellte Brache darbietet. Mehr noch als die Kritik an diesen Unzulänglichkeiten, an den vielfach isoliert nebeneinander betriebenen Bauprojekten auf Landes- und Bezirksebene stört "Think Berlin" nach Lektüre der Wahlprogramme der Parteien, dass dort wenig über eine bessere Stadt- und Regionalplanung für Berlin zu finden sei.

Darüber sollte am Freitagabend mit Umweltsenatorin Katrin Lompscher (DIE LINKE), Mittes Stadtentwicklungstadtrat Ephraim Gothe (SPD), dem Ex-Kultursenator und Linksparteiabgeordneten Thomas Flierl und der grünen Stadtentwicklungsexpertin Franziska Eichstädt-Bohlig diskutiert werden.

Letztere hat als Oppositionspolitikerin vielfach Kritik an der Stadtentwicklungspolitik der rot-roten Koalition geübt. Verblüffend ist, dass Flierl, der stadtentwicklungspolitischer Sprecher seiner Fraktion ist und Gothe, der etliche der kritisierten Planungen in Mitte mitverantwortet, in einer gemeinsamen Presseerklärung mit der Grünen eingestehen: Ja, die Kritik von "Think Berlin", dass es in den Wahlprogrammen und der Tagespolitik an Aufmerksamkeit für Planungs- und Baukultur, für die Wohnungspolitik, für Investitionen in Klimaschutz und Bildung und an vielem anderen fehle, sei berechtigt.

Vieles sei der Tatsache geschuldet, dass Berlin mangels Bargeld auf die Interessen der Investoren habe eingehen müssen, heißt es entschuldigend. Damit könnten aber nicht Planungsfehler wie die reine Hotel- und Büronutzung am Hauptbahnhof oder die überverdichtete Bebauung der Mercedes-Niederlassung am Salzufer legitimiert werden. Auf die Frage, warum er – gewissermaßen in außerparlamentarischer Opposition gegen sich selbst – die "Think Berl!n"-Kritik unterstütze, sagte Flierl, er wolle die politische und die planerische Fachwelt zusammenbringen.

Die jungen Planer haben für "die Politik" ein Memorandum mit Anforderungen für die künftige

Stadtplanung entwickelt. Hauptpunkte: Entwicklung einer Vision für die Metropolenregion Berlin, wobei man sich nicht nur auf die Innenstadt kaprizieren dürfe. Drei Viertel der Bewohner wohnten außerhalb des Zentrums. Wichtig sei auch, endlich in Zusammenhängen zu planen und Projekte nicht isoliert voneinander zu entwickeln, etwa das Flughafengelände Tegel und den Freiraum am Fernsehturm in Mitte. Planungsaspekte wie Klimaschutz, soziale Stadt oder ökologische Entwicklung gehörten zusammen. Grundstücke der Stadt müssten wieder als wichtiges Gut für die Stadtentwicklung wertgeschätzt werden, statt sie an den Höchstbietenden zu verscherbeln.

Die Entwicklung des Bestands sei vorrangig vor neuen Projekten: Sie dürften nicht weiter dort entstehen "wo gerade Platz ist oder sich ein Investor meldet". Und direkt an Klaus Wowereit ist die Aufforderung gerichtet, ein gemeinsam erarbeitetes Stadtentwicklungsprogramm offensiv zu vertreten: "Auf politische Führung in stadtentwicklungspolitischen Fragen haben wir in Berlin bislang vergeblich gewartet."

„Think Ber!n“ wurde 2009 von Aljoscha Hofmann, Cordelia Polinna, Jana Richter und Johanna Schlaack – Stadtplaner, Architekten und Wissenschaftler der TU Berlin – gegründet. Die Initiative entstand aus der Idee, die Debatte über die Berliner Stadtentwicklung um eine junge, zugleich wissenschaftliche und praktische Position aus Architektur und Stadtplanung zu bereichern. Für das Projekt „MEMORANDUM“ wurde „Think Ber!n“ erweitert zu Think Ber!n *plus* um Christian von Oppen von der Bauhaus-Universität Weimar und Harald Bodenschatz von der TU Berlin, der gemeinsam mit Thomas Flierl (Herrmann Henselmann Stiftung) die Initiative zu diesem Projekt ergriffen hat. Von Anfang an wurde das Projekt von Franziska Eichstädt-Bohlig, Thomas Flierl und Ephraim Gothe kritisch begleitet, gefördert, kommentiert und entschieden vorangetrieben. Dies betrifft auch die Veranstaltung am 6. Mai, die von den drei politischen Experten für Stadtentwicklung mit initiiert wurde.

**Aljoscha Hofmann** lehrt am Fachgebiet Planungs- und Architektursoziologie an der TU Berlin und bereitet seine Promotion zum Berliner Spreeraum vor.

**Cordelia Polinna** ist Stadtforscherin mit Schwerpunkt London und Partnerin bei Polinna Hauck Landscape + Urbanism.

**Johanna Schlaack** ist Stadtforscherin und promoviert als DFG-Fellow zum Thema „Flughäfen als Impulsgeber für Metropolregionen“.

**Christian von Oppen** ist Partner bei n+1 architekten in Berlin und lehrt an der Bauhaus-Universität in Weimar Entwerfen und Städtebau.

**Harald Bodenschatz** ist Professor für Planungs- und Architektursoziologie an der Technischen Universität Berlin.

Weitere Informationen: [www.think-berlin.de](http://www.think-berlin.de)

Berlin, August 2011



ISBN 978-3-7983-2372-8