

+++ Entwurf +++

Radikal Radial!

Wiederbelebung von Hauptstraßen

Planungsbüro
Gruppe DASS

Machleidt + Partner
Büro für Städtebau
BDA/SRL



In Berlin wird darüber nachgedacht, für das Jahr 2020 eine Internationale Bauausstellung (IBA) vorzubereiten. Verschiedene Konzeptentwürfe wurden vorgelegt, von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und von den Grünen. Diese Vorschläge sollen nicht in Frage gestellt werden. Die Grundsatzfrage, ob Berlin eine neue IBA braucht, und wenn ja, welche IBA, ist allerdings bislang in der Öffentlichkeit nicht ausreichend diskutiert worden. Für eine solche Diskussion braucht es Alternativen.

Im Folgenden wird ein weiterer Vorschlag präsentiert. Eine Idee, die eine andere Dimension aufruft. Erstmals seit 1910 sollte wieder ein Thema von regionaler Dimension angepackt werden, ein Thema, das die vielfachen Spaltungen zwischen Innenstadt und Außenstadt, vielleicht sogar zwischen Berlin und Brandenburg aufgreift und versucht zu lösen.

Berlin möchte gerne Metropolregion sein, denkt aber nicht im Format einer Metropolregion. Berlin möchte gerne sozial und ökologisch nachhaltig sein, denkt aber nur in kleinen Einheiten, in isolierten Projekten, in einzelnen Kiezen. Die Frage muss daher lauten: Welche strukturellen Herausforderungen beziehen sich nicht nur auf ein Quartier, auf einen Teil der Stadt?

Die Radialen bilden das stadtregionale Ordnungsprinzip. An ihnen bündeln sich Themen der Zeit wie Klimawandel, demografischer Wandel, soziale Stadt, Bildung, Arbeit usw., hier lassen sich auch modellhafte Projekte für den Umgang mit diesen Themen entwickeln. Unsere Antwort heißt daher: die Wiederbelebung von Hauptstraßen, Ausfallstraßen, Radialstraßen oder **Radikal Radial!**

Radikal Radial!

Übersichtskarte der Radialstraßen	3
Warum sind die Radialstraßen wichtig?	4
Probleme der Radialstraßen	7
Eine neue IBA - Maßnahmen, Projekte, Verfahren	8
Ein internationales Thema	11
Mehringdamm/Tempelhofer Damm	12
Impressum	15



Prenzlauer Allee

Prenzlauer
Promenade
Pasewalker Straße
Hauptstraße
Schönelinder Straße

Greifswalder Straße

Berliner Allee
Malchower Chaussee

Landsberger Allee

Landsberger
Chaussee
Altlandsberger
Chaussee

Karl-Marx-Allee

Frankfurter Allee
Alt-Friedrichsfelde
Alt-Biesdorf
Alt-Kaulsdorf

Holzmarktstraße

Mühlenstraße
Stralauer Allee
Köpenicker
Landstraße
Adlergestell

Karl-Marx-Straße

Buschkrugallee
Rudower Straße
Neuköllner Straße
Waltersdorfer
Chaussee

Kottbusser Damm

Hermannstraße
Britzer Damm
Buckower Damm

Mehringdamm

Tempelhofer Damm
Mariendorfer Damm
Lichtenrader Damm

Potsdamer Straße

Hauptstraße
Rheinstraße
Unter den Eichen
Berliner Straße
Potsdamer Chaussee

Joachimstaler Straße

Bundesallee

Straße des 17. Juni

Bismarckstraße
Kaiserdamm
Heerstraße
Hamburger Chaussee

Hardenbergstraße

Otto-Suhr-Allee
Spandauer Damm
Charlottenburger
Chaussee
Ruhlebner Straße
Brunsbüttler Damm

Chausseestraße

Müllerstraße
Scharnweberstraße
Seidelstraße

Heidestraße

Sellerstraße
Reinickendorfer
Straße
Marktstraße
Residenzstraße
Lindauer Allee
Roedernallee
Oranienburger Straße

Schönhauser Allee

Mühlenstraße
Grabbeallee
Dietzgenstraße
Blankenfelder
Chaussee



Tempelhofer Damm Ecke Friedrich-Wilhelm-Straße, 2007



Großsiedlung am Zwickauer Damm/Neuköllner Straße, 2010

Als Berlin noch eine kleine Stadt war, zur Mitte des 19. Jahrhunderts, war es mit anderen Städten durch große Überlandstraßen verbunden, die an den Stadttoren ihren Ausgang nahmen. Diese Straßen wurden während des stürmischen Berliner Wachstums insbesondere von 1890 bis 1910 zu innerstädtischen Hauptstraßen, die auch Ausfallstraßen oder Radialstraßen genannt wurden. Dies sind heute etwa die Frankfurter Allee, die Landsberger Allee, die Greifswalder Straße, die Prenzlauer Allee, die Schönhauser Allee, die Müllerstraße, der Kaiserdamm, die Bundesstraße Nr. 1 zwischen Berlin und Potsdam, der Tempelhofer Damm usw. Zu den großen Ausfallstraßen kamen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nur mehr wenige neue Hauptstraßenzüge hinzu: etwa die Bundesallee, die Karl-Marx-Straße, die Brunnenstraße und der Kurfürstendamm.

Neben den beiden Hauptzentren Berlins – der historischen Mitte und der City West – bilden die Radialen den Fokus des ökonomischen, sozialen und gesellschaftlichen Lebens der Stadt. Sie gliedern städtebaulich die Stadtregion und dienen so der Orientierung. Sie bilden das Rückgrat der polyzentralen Struktur Berlins.

Die Radialstraßen bieten die Möglichkeit, auch den zurzeit stadtentwicklungspolitisch vernachlässigten äußeren Bereich Berlins (außerhalb des „Hundekopfes“) wieder stärker in die städtebauliche Debatte mit einzubeziehen und so das Thema der „Europäischen Stadt“ mit dem der „Zwischenstadt“ zu verknüpfen.

Radialen sind die Kraftlinien der Großstadt

Die Radialen durchlaufen die ganze Stadt: Von der stark verdichteten Innenstadt bis zu den locker bebauten Vororten. Sie durchziehen ganz unterschiedliche Welten und binden diese zugleich zusammen; sie sind das urbane Rückgrat der Stadt, ihre Lebensadern; sie gliedern den riesigen Berliner Raum in den Köpfen der Menschen. Diese Hauptstraßen reichen sogar weit nach Brandenburg hinein. An einigen Stellen verdichten sich die städtischen Nutzungen zu regelrechten Stadtteilzentren. Ohne Hauptstraßen keine Großstadt, ohne Radialen kein Groß-Berlin, keine Metropolregion.

Radialen sind einzigartig

Jede Radiale ist anders, hat besondere Eigenschaften, die sich in ihrem Verlauf immer wieder ändern - wie die



Schönhauser Allee/Danziger Straße, 2009

Namen auch. Nachdem sie ihren Ausgangspunkt an den historischen Stadttoren genommen haben, durchziehen sie die kaiserzeitlichen Mietkasernenviertel, in die bisweilen alte Dorfkern e eingebettet sind, dann Bereiche, die sich als „innere Peripherie“ bezeichnen lassen und die von Tankstellen, Gewerbe, Discountern und Drive-In-Restaurants gekennzeichnet sind, schließlich Siedlungen aus der Zwischenkriegszeit und den 1950er Jahren, Großsiedlungen der 1960er und 1970er Jahre, Einfamilienhausgebiete und den jeweils mehr oder weniger stark ausgeprägten „Speckgürtel“ im Berliner Umland. Die Radialen werden geschnitten vom S-Bahnring, manchmal von der Stadtautobahn A 100, von den im Süden der Stadt verlaufenden Kanälen und den ringförmig verlaufenden Hauptstraßen. An diesen Schnittpunkten befinden sich oftmals Einrichtungen mit einer besonderen Zentralität, im Bereich des östlichen S-Bahn rings beispielsweise Einkaufszentren. Selten erstrecken sich entlang der Radialen auch Orte von stadtre gionaler Bedeutung – etwa der ehemalige Flughafen Tempelhof oder das neue Quartier Johannisthal/Adlershof.

Radialen sind wertvoll

An den Radialen konzentrieren sich Geschäfte, Gaststätten und Dienstleistungseinrichtungen. Viele Radialen werden von Adern des öffentlichen Nahverkehrs flankiert – von S-Bahntrassen, von den parallel laufenden U-Bahnlinien, von Straßenbahnen und Bussen. Aufgrund

der umfangreichen Potentiale der Radialen ist die Revitalisierung und weitere Stärkung dieser Straßen *wirtschaftlich* sinnvoll.

Radialen sind kultiviert

Die Radialen sind Brennpunkte des lokalen kulturellen Lebens, hier konzentrieren sich private und öffentliche Einrichtungen. Hier finden sich auch die bedeutendsten (historischen) Bauwerke der Stadtquartiere, etwa Rathäuser, Kaufhäuser, Postämter, Theater und Bankgebäude. Aufgrund der umfangreichen Potentiale der Radialen ist die Wiederbelebung und weitere Stärkung dieser Orte *kulturell* sinnvoll.

Radialen sind das Herz des Berliner Lebens

Die Radialen sind oft der zentrale „Salon“ der umliegenden Kieze, Ausdruck der dortigen sozialen Milieus. Sie wirken bis tief in die Kieze hinein. Sie sind der Lebensraum sehr vieler Berliner. Die Radialen mit ihren markanten Gebäuden bieten bedeutende Identifikationspunkte innerhalb der Stadtregion. Sie entscheiden darüber, ob die Bürger auf ihr Quartier stolz sind oder nicht. Und sie sind eine künftige Adresse für den wachsenden Stadttourismus. Aufgrund der umfangreichen Potentiale der Radialen ist die Revitalisierung und weitere Stärkung dieser Orte *sozial* sinnvoll.



U Bahnhof Schönhauser Allee und Schönhauser Allee Arkaden bei Nacht , 2010



Frankfurter Allee, 2008

Radialen sind ein nachhaltiger Lebensraum

Die Radialen sind ein Schlüsselement der nachhaltigen „Stadt der kurzen Wege“. An ihnen verknüpfen sich die Verkehrsarten: Fußgänger- und Radfahrerverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und Autoverkehr. Diese Verknüpfung muss optimiert werden - in Richtung einer besseren Balance von Lebensraum und Durchgangsverkehr. Die Radialen sind das entscheidende Kettenglied eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes. Aufgrund der umfangreichen Potentiale der Radialen ist die Revitalisierung und weitere Stärkung dieser Orte *ökologisch* sinnvoll.

Radialen sind robust, flexibel und anpassungsfähig

Die Radialen haben sich bewährt. Ihre Mischnutzung, Erschließung und vielfältigen baulich-räumlichen Strukturen (Aufweitungen zu Plätzen, Kreuzungspunkte mit S-Bahntrassen, Autobahn, Kanälen, angrenzende Parks etc.) geben den Radialstraßen nicht nur die Einzigartigkeit und Vielfalt, sondern auch die notwendige Flexibilität, auch auf neue Nutzungsanforderungen reagieren zu können. Gebäude, die nicht mehr im Gebrauch sind,

bieten Potential für eine kreative Umnutzung. Große Entwicklungsgebiete Berlins liegen an Radialen und sollten im Kontext mit diesen betrachtet werden, etwa das ehemalige Flugfeld Tempelhof oder der Bayer Schering PharmaCampus.

Radialen verbinden Orte und Themen

Die Radialen bieten eine Möglichkeit, das Thema der städtebaulichen Qualifizierung von suburbanen Strukturen („Zwischenstadt“) weiter zu vertiefen. Das betrifft sowohl den Bereich der „inneren Peripherie“ (Zone direkt außerhalb des S-Bahnringes), der aufgrund der relativ zentralen Lage noch ein großes Potential für die Nachverdichtung aufweist, als auch die suburbanen Strukturen in den Randlagen Berlins und im Umland. Ein besonderes Aufgabenfeld bietet in diesem Zusammenhang das südliche Berliner Umland, in dem zwischen den beiden Wachstumspolen Potsdam im Westen und BBI im Osten eine besonders dynamische Entwicklung zu erwarten ist, die dringend der städtebaulichen Steuerung bedarf.

Die Radialen stehen vor großen Herausforderungen. An den Radialen verdichten sich brennglasartig viele Probleme der Stadt, deren Bewältigung für Berlin, aber auch für andere Städte national und international von besonderem Interesse ist.

Radialen sind durch den Autoverkehr entwertet

Radialstraßen wurden einseitig für den Autoverkehr präpariert, während das Leben entlang dieser Straßen immer unattraktiver wurde. Lärm und Abgase vertrieben viele Bewohner und urbane Einrichtungen. Noch geht mancherorts der autogerechte Ausbau der Straßen weiter, und viele zweifeln, ob diese je wieder zu Lebensräumen werden können. Unter der starken Verkehrsbelastung leiden vor allem die historischen Ortskerne entlang der Radialen, die häufig als solche nicht mehr erkennbar sind und ihrem Potential hinsichtlich Identitätsbildung, Nahversorgung, soziale Zentralität, städtebauliche und architektonische Qualität etc. nicht mehr gerecht werden.

Potenziale werden nicht genutzt

Potentiale - etwa an den Kreuzungsbereichen und Knotenpunkten mit anderen Verkehrsstrassen, auch mit den Kanälen – werden nicht immer erkannt und aktiviert. Zurzeit werden die Radialen vorrangig als Transitzonen und nicht als wichtige, qualitätvolle urbane Räume, die es zu revitalisieren und zu qualifizieren gilt, wahrgenommen. Das Potential vorhandener kleiner Nahversorgungszentren in den äußeren Bereichen wird zurzeit vernachlässigt. Diese verfallen und sind von Leerstand gekennzeichnet.

Radialstraßen konkurrieren mit Einkaufszentren

Nicht integrierte Einkaufszentren - innerhalb der Stadt und auf der „grünen Wiese“ - erschweren den kleinen Geschäften das Leben, sie bedrohen ganze Hauptstraßen, wenn sie jenseits dieser Straßen verortet werden. Die früher so begehrten Hauptstraßenlagen sind heute



Landsberger Allee, 2005

nicht mehr attraktiv. Traditionell wichtige Nutzungen an den Radialen in großen, bedeutenden Gebäuden stehen zur Disposition: Kaufhäuser, Postämter, Markthallen etc. Für die großen Gebäude müssen dringend neue Nutzungskonzepte gefunden werden.

Zuständigkeiten sind fragmentiert

Die Radialen erstrecken sich über mehrere Stadtteile und Bezirke und sogar über die Landesgrenzen hinaus. Keine Institution widmet sich der jeweiligen Radiale jedoch als Ganzes. Dadurch werden mögliche Synergieeffekte geschmälert und die Wirkung einzelner Maßnahmen geschwächt.

Mit dem klima- und energiepolitisch unausweichlichen Umbau unseres Großstadtverkehrs eröffnet sich die Chance, die geschundenen Hauptstraßen wieder zu beleben, sie wieder zu erstklassigen urbanen Räumen zu machen. Die Wiederbelebung einer oder mehrerer Hauptstraßen wäre in der Tat ein mögliches Thema für eine Internationale Bauausstellung – vielleicht in einer Art Wettbewerb untereinander. An einer solchen Bauausstellung wäre einiges neu: Sie wäre nicht mehr auf ein Quartier oder nur auf die Innenstadt beschränkt, ihr Thema wäre die ganze Stadtregion. Eine solche Ausstellung würde auch nicht mehr nur einen Träger haben, sondern viele, mehrere Bezirke, unterschiedliche Initiativen, die sich entlang der Hauptstraßen verbinden. Es bedarf aber auch einer Institution, die diese Aktivitäten bündelt, wie es in den 1980er Jahren mit großem Erfolg die IBA geleistet hat. Eine solche Ausstellung könnte auch über die Grenzen Berlins hinausführen. Ihr Ziel wäre die Reurbanisierung der Hauptstraßen als attraktive städtische Lebensräume, die keineswegs Fußgängerzonen sind, sondern unterschiedlichen Verkehren dienen, dem öffentlichen Verkehr, dem Fahrrad- und Autoverkehr, aber auch und in ganz neuem Umfang dem Verkehr der Fußgänger. Hauptgegenstand wäre also eine Umgestaltung und Qualifizierung des öffentlichen Raums. Natürlich sind gleichermaßen die Gebäude wichtig. Vor allem geht es um die Umnutzung von Gebäuden, die nicht mehr im Gebrauch sind, aber auch um gezielte Neubauten. Wichtige öffentliche Nutzungen, etwa Bibliotheken, Volkshochschulen, Familienzentren müssen wieder stärker an den Hauptstraßen konzentriert werden, denn diese Straßenzüge sind bereits jetzt hervorragend erschlossen und werden intensiv genutzt. Markante Gebäude bieten bedeutende Orientierungspunkte innerhalb der Stadtregion. Und sie sind eine künftige Adresse für den wachsenden Stadttourismus.

Entlang der Radialen müssen auch die Orte der Dienstleistungen und Nahversorgung sowie der sozialen und kultu-



Leerstehendes Postamt an der Karl-Marx-Straße, 2010

rellen Einrichtungen wiederbelebt und gestärkt werden. Sie bilden die Grundlage der „Stadt der kurzen Wege“ und somit einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Grundsätze

Grundsätzlich sollten alle Maßnahmen auf den bereits vorhandenen Potentialen aufbauen und diese hervorheben. Dies kann zu einer Stärkung der lokalen Identität beitragen und verdeutlichen, welche diversen Quartiere sich an den Radialen befinden. Die Maßnahmen sollen die Interessen der bereits vorhandenen Bewohner reflektieren, aber auch geeignet sein, neue Nutzungen und Nutzer anzuziehen. Alle Maßnahmen sollten von hoher gestalterischer Qualität sein und die Prinzipien des ressourcen- und klimaschonenden Städtebaus berücksichtigen. Die Maßnahmen sollten so gestaltet sein, dass sie eine Veränderung der Rahmenbedingung zulassen und flexibel auf diese reagieren können. Grundsätzlich ist eine Nachverdichtung entlang dieser gut angebotenen Räume zu verfolgen, sowie eine Diversifizierung und bessere Integration der Nutzungen.



„Zwischenstadt“ an der Karl-Marx-Straße, 2010

Optimierung von Mobilität

Eine neue Balance der Verkehrsarten muss austariert werden, diese muss auch den ruhenden Verkehr einbeziehen, welcher die Räume nicht dominieren sollte. Auch die Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs sollte angepasst werden. Flächen für Fußgänger sollten ausgedehnt und attraktiv gestaltet werden. Entlang der Radialen sollten breite Fahrradspuren angelegt werden, die den Radverkehr stärken und ein sicheres und gleichberechtigtes Nebeneinander der Verkehrsarten fördern. Die Stärkung und der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs entlang der Radialen mit kurzem Taktabstand kann dazu beitragen, vor allem außerhalb der Innenstadt die Autoabhängigkeit zu reduzieren. Angemessene Sicherung der Mobilität heißt auch über flexible öffentliche Personennahverkehrssysteme wie Ruftaxis oder Rufbusse nachzudenken.

Qualifizierung des öffentlichen Raumes

Ein gestuftes Regelwerk für jeweils eine Radiale könnte die gestalterische und funktionale Qualifizierung der Straßenabschnitte und Plätze steuern und zur Identitätsstiftung beitragen. Die Verwendung von einheitlichen



Dorfanger Alt-Tempelhof, 2007

Straßenmöbeln, Oberflächenbelägen oder Beleuchtungskonzepten entlang einer Radiale wäre zu prüfen. Die derzeitigen Verkehrsachsen müssen wieder - soweit sinnvoll - zu urbanen Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität werden und die Barrierewirkung mindern. Ebenso sollte die räumliche und visuelle Anbindung von Stationen des öffentlichen Personennahverkehrs an die Radialen durch attraktive Architektur und gut gestaltete öffentliche Räume sowie intelligente Leitsysteme verbessert werden.

Funktion der Radialen

Die Bedeutung der Zentren lokaler Nahversorgung und Dienstleistungen sowie des Kleingewerbes entlang der Radialen muss stabilisiert und in Bereichen neu ausgebildet werden. Historische Dorfkerne sollten als lokale Zentren mit eigener Identität gestärkt werden. Orte mit besonderer Zentralität und/oder wichtige Kreuzungspunkte sollten stadträumlich betont werden.

Gebäude entlang der Radialen

Strategien gegen Leerstand sind erforderlich. Die Umnutzung und Aufwertung nicht mehr genutzter Kaufhäuser

und herausragender Gebäude sind eine Herausforderung (etwa das alte Postamt an der Karl-Marx-Straße oder die Markthalle an der Müllerstraße). An Kreuzungspunkten ist oft eine ortsspezifische Verdichtung angemessen. Entlang der Radialen sollte auch die Konzentration von öffentlichen und Nachbarschaftseinrichtungen gefördert werden. Neben der Entwicklung neuer Geschäftstypen für Einzelhandel, Dienstleistung und Gewerbe muss auch das Wohnen an den Radialen wieder attraktiver werden. Dies beinhaltet die Aufwertung des Wohnumfeldes wie auch die Entwicklung neuer angepasster Wohnformen. Der für die Radialen so wichtige Typ des Wohn- und Geschäftshauses sollte besondere Aufmerksamkeit erfahren. Aber auch für den Umgang mit gesichtslosen „Funktionskisten“ (Discounter, Gewerbegebäude, self-storage-Bauten) und mit typischen strip-Nutzungen (McDrive, Tankstellen, Autowaschanlagen, Gebrauchtwagenhändlern) müssen neue Ideen entwickelt werden. Gebäude und Strukturen mit wichtigen lokalen, regionalen und überregionalen Funktionen (Beispielsweise: Krankenhaus Neukölln, Trabrennbahn Mariendorf, Markthalle Müllerstraße) sollten gestalterisch verbessert werden. Neben der Qualifizierung der innerstädtischen Quartiere sollte auch eine Qualifizierung der suburbanen Strukturen entlang der Radialen erfolgen, so dass diese sich zu Entwicklungsschwerpunkten der „Zwischenstadt“ entwickeln.

Vernetzung der Radialen mit ihrem „Hinterland“

Nicht nur der Lebensraum der Radiale selbst ist von Bedeutung. Es müssen auch Strategien für die „hinter“ den Radialen liegenden Quartiere entwickelt werden. Durch eine bessere Anbindung des „Hinterlandes“ an die Radialen lässt sich auch dessen Versorgung mit Einzelhandel, Dienstleistungen, Kultur, Bildung usw. fördern.

Vernetzung der Stadtregion durch die Radialen

Die Radialen laufen über die Stadtgrenzen hinaus und bieten somit Potenzial für gemeinsame Aktivitäten ver-

schiedener Gemeinden und Akteure entlang einer Radiale. Mit Hilfe von Radialenbroschüren, -pfaden oder der Inszenierung einzelner Radialen als Stadteingang bzw. Stadtausgang könnte auch der stadregionale Tourismus (Radialtourismus) gestärkt werden.

Verfahren

Um eine nachhaltige Wiederbelebung der Radialen zu gewährleisten, bedarf es zunächst einer Raum-, Funktions- und Sozialanalyse entlang der Radialen. Dabei müssen Grundstücke und Gebiete mit besonderen Entwicklungsproblemen und -potentialen definiert und gestalterische wie funktionale Richtlinien („Regeln“) entwickelt werden. Die Räume entlang der Radialen sollten hierarchisiert und mit unterschiedlichen Prioritäten versehen werden. Es gilt zu klären, welche Orte hohen Handlungsbedarf haben (Gegenstand für „Leitprojekte“) und welche als Multiplikatoren und Katalysatoren für weitere Entwicklungen wirken können. Ziel wäre ein flexibles Radialenplanwerk mit Regeln und Leitprojekten, die zusammen mit den Akteuren vor Ort erarbeitet werden müssen. Denn die lokalen Akteure verfügen über ein fundiertes und weitreichendes Wissen zu den jeweiligen Teilräumen. Das Radialenplanwerk kann die Vernetzung der Bezirke untereinander und mit der Gesamtstadtplanung und den angrenzenden brandenburgischen Gemeinden fördern. Die Einrichtungen von Radialforen als Diskussionsebene schafft einen offenen und transparenten Diskurs und fördert die Mobilisierung der Akteure vor Ort: Geschäftsleute, Gewerbetreibende, Bewohner, Eigentümer, Bürgerinitiativen, Schulen, Kultureinrichtungen, Vereine, etc.



Whitechapel Idea Store, London 2010
Verknüpfung von (Weiter)bildungsangeboten und Kultur.

Dass **Radikal Radial!** von größtem internationalen Interesse ist, zeigt ein Blick über unsere Grenzen. Der klassische Fall einer Großstadtregion, die mental durch kraftvolle Radialen geprägt wird, ist die Mutter aller Großstädte, die ewige Stadt Rom, die noch heute durch die großen altrömischen Straßen gegliedert wird: Erinnerung sei nur an die Via Appia, die Via Aurelia, die Via Flaminia, die Via Salaria usw. Jede Großstadt hat solche Ausfallstraßen. Beachtenswert ist gegenwärtig das Beispiel der Region London. Dort hat der Bürgermeister Boris Johnson die Initiative ergriffen, die High Streets aufzuwerten. Zudem wird angedacht, Investitionen für öffentliche Räume und neue öffentliche Gebäude an den Hauptstraßen zu konzentrieren, um möglichst viele Menschen davon profitieren zu lassen und um diese wichtigen städtebaulichen Kraftlinien weiter zu stärken.

Berlin > < Los Angeles

ist ein Seminar- und Entwurfsprojekt der Bauhaus-Universität Weimar, das sich mit der Wiederbelebung der Bundesallee und des Bundesplatzes in Berlin auseinandersetzt.

Berlin > < Los Angeles | Function Follows Form: Reurbanisierung der Moderne

Das Leitbild nachhaltiger Stadtentwicklung ist heute die Stadt europäischen Typs und damit die Wiederkehr bzw. Neuinterpretation des kompakten, fußläufigen, von öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen und vom öffentlichen Raum integrierten Stadtgefüges.

Vor diesem Hintergrund widmet sich das Entwurfs- und Seminarprojekt der Professur Entwerfen und Städtebau 1 der Bauhaus-Universität Weimar „Reurbanisierung der Moderne“ konkreten Fallbeispielen in zwei paradigmatischen Städten der 2. Hälfte des 20sten Jahrhunderts: Berlin und Los Angeles.

Die Bundesallee mit dem Bundesplatz in Berlin (Wilmerdorf) wird als Prototyp des modernen Stadtumbaus der 1950er Jahre von den Studierenden bearbeitet. Ziel des Projektes ist es, eine wegweisende städtebauliche Alternative zur heutigen Situation zu entwerfen. Unter der Leitung von Prof. Wolfgang Christ haben 18 ausgewählte Studierende an einer 14tägigen Exkursion nach Los Angeles teilgenommen. Dort wurden u.a. die University of Southern California, die Redevelopment Agency der Stadt Los Angeles sowie international renommierte Urban Planning und Urban Design-Experten besucht. In Workshops wurden die Geschichte, die aktuelle Lage und Szenarien zukünftiger Entwicklung der ‚Stadt der Engel‘, aus der eine Stadt der Autos wurde, diskutiert.

Angesichts der Entwicklung hin zu rasch wechselnden Nutzungen, hybriden Mischungen und einer zunehmenden Bedeutung von Aufenthaltsqualität im Raum der Stadt gewinnt die Form gegenüber der Funktion wieder massiv an Bedeutung: Function follows Form!

Autoren: Valentin Hadelich, Christian von Oppen

Die Radiale „Mehringdamm/Tempelhofer Damm“ (B 96) führt vom Berliner Zentrum über Tempelhof nach Zossen und weiter in den Süden Brandenburgs. Der Straßenzug gliedert sich im städtischen und vorstädtischen Verlauf in unterschiedliche Raumsequenzen. Querende Verkehrsinfrastrukturen wie der Teltowkanal und der S-Bahnring sind Zäsuren, an denen meist die Raumsequenz wechselt und der Straßenzug einen anderen Charakter erhält. An den Kreuzungspunkten mit querenden Straßen hingegen finden sich häufig baulich dichtere Quartiere mit Einrichtungen der Versorgung und des Handels. Die Raumsequenzen setzen sich meist über die Querstraßen hinweg fort. Die Radiale wird – in wechselndem Abstand – westlich von der S-Bahnlinie nach Blankenfelde begleitet.

Ursprünglich begann die Radiale am Halleschen Tor, im Zuge des Wiederaufbaus nach der Zerstörung des Zweiten Weltkrieges wurde das gesamte städtebauliche Umfeld des Mehringdamms zwischen Landwehrkanal und Großgörschenstraße/Blücherstraße verändert. Zu Gunsten des Autoverkehrs wurden die Straßenräume verschwenkt und aufgeweitet, so dass man heute eine stark fragmentierte städtebauliche Situation vorfindet. Das Umfeld südlich des U-Bahnhofs Hallesches Tor mit der überörtlich bekannten Amerika-Gedenk-Bibliothek, dem Blücherplatz sowie den Friedhöfen zwischen der Zossener Straße und dem Mehringdamm bedarf einer umfassenden Neuordnung und Aufwertung des Stadtraums unter Erhalt der besonderen Bildungsinfrastruktur AGB. An diesem Raum wird deutlich, wie der Autoverkehr den Stadtraum beherrscht.

Eine weitgehend geschlossene straßenbegleitende Bebauung fasst den Mehringdamm beidseitig von der Baruther Straße bis zum Platz der Luftbrücke. Ein erster urbaner Knoten ist die Kreuzung mit der Gneisenaustraße/Yorckstraße. Das kaiserzeitliche Stadtquartier mit einem hohen Wohnanteil und Einzelgeschäften in der Erdgeschosszone am Mehringdamm und in den Seitenstraßen erfreut sich großer Beliebtheit. Gerade der östlich



Tempelhofer Damm Ecke Ordensmeisterstraße, 2007

des Damms liegende „Bergmannkiez“ erfährt seit einigen Jahren eine starke Nachfrage als Wohnstandort und ist ein touristisches Ziel in der Stadt. Zu beobachten sind Ansätze von „gentrification“.

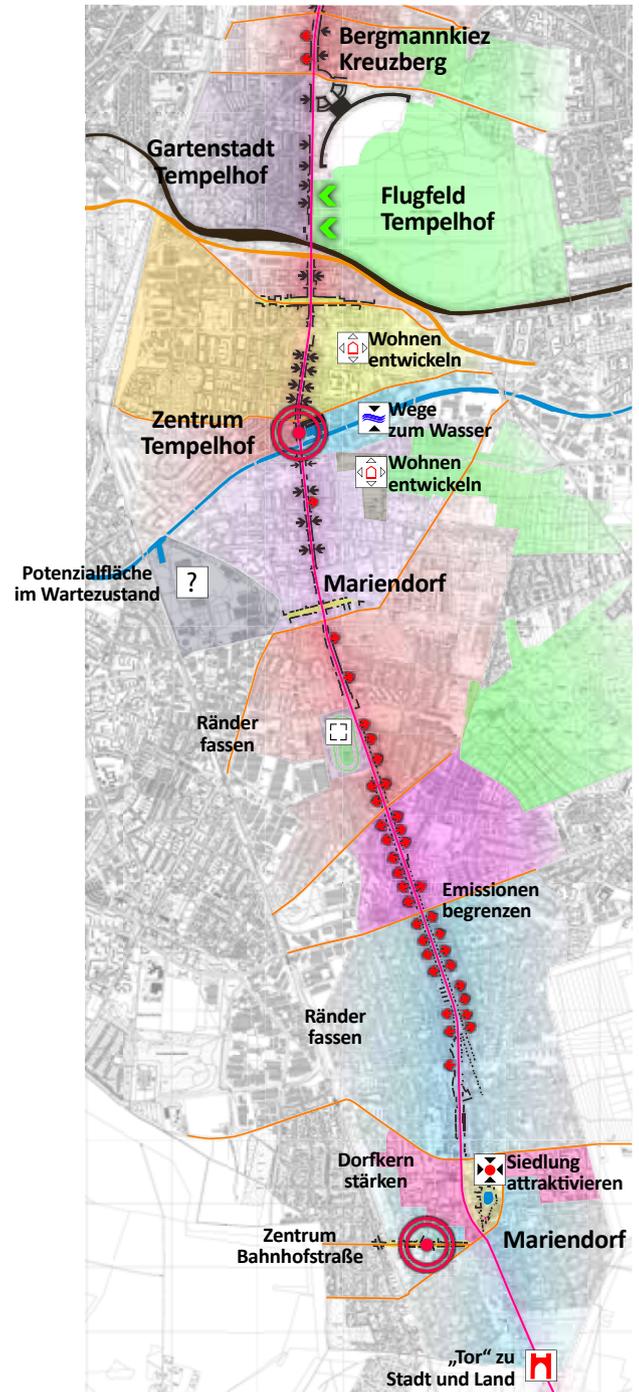
An der Kreuzung zur Dudenstraße/Columbiadamm wechselt die Szenerie. Ab hier heißt die Radiale Tempelhofer Damm. Südöstlich des weitläufigen Platzes der Luftbrücke liegt der ehemalige Flughafen Tempelhof mit dem markanten Flughafengebäude und der sich dahinter anschließenden offenen Wiesenfläche des aufgelassenen Flugfeldes. Dieses innerstädtische Potenzial ist weder städtebaulich noch nutzungsstrukturell abschließend determiniert und steht daher allen Ideen offen.

Entlang des ehemaligen Flugfeldes hat der Tempelhofer Damm bis zum Autobahnring ausschließlich Transitcharakter. Die unmittelbar begleitende Wohnbebauung wird stark durch die Verkehrsbelastung beeinträchtigt, während die dahinter liegende Gartenstadt Neu-Tempelhof aus den 1920er Jahren abseits vom Straßenverkehr sich als Familienwohntort großer Nachfrage erfreut. Sinnvoll ist eine Umgestaltung des Straßenzuges in diesem Abschnitt, damit sich der Transitraum zum Stadtraum wandelt.

S-Bahnring und Stadtautobahn sind als eindeutige Zäsuren in der Stadtstruktur wahrnehmbar, sie trennen die innere von der äußeren Stadt. Eine Veränderung der Mobilität zu Gunsten des öffentlichen Personennahverkehrs (für den Stadtverkehr) und des Fußgänger-/Radfahrverkehrs (für den Quartiersverkehr) stellt einerseits neue Anforderungen an das Verkehrsnetz, bietet aber auch neue Spielräume für die Umgestaltung der Straßen. Die Siedlungsentwicklung östlich des Damms ist aufgrund der Flughafennutzung und der vormals militärischen Nutzung des Tempelhofer Feldes insgesamt schwach ausgeprägt, der Stadtraum ist stark fragmentiert und das Quartier auf wenige Blocktiefen begrenzt. Dahinter erstrecken sich ausgedehnte Gewerbeareale sowie Kleingärten. Die Einstellung des Flugbetriebs eröffnet die einmalige Chance, die Lücke im Stadtkontext zu schließen und die Stadtquartiere und Freiräume in neue Beziehungen zu setzen. Es ergeben sich dadurch nicht nur neue Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Feld, sondern auch für die Stadträume, die sich südlich und östlich des Flughafelfeldes anschließen. Die Nähe und Anbindung zum Tempelhofer Feld sind ein wesentlicher Standortvorteil für die Aufwertung der angrenzenden Bereiche von Tempelhof, Kreuzberg und Neukölln.

Versteckt und unbemerkt liegt der Anger des Dorfes Tempelhof zwischen der Ringbahnstraße und dem Zentrum Tempelhof. Stark durch die Straßenplanung überformt lässt sich der Dorfanger vom Damm aus nicht wahrnehmen. Dieses Schicksal teilt er mit dem weiter südlich liegenden Mariendorfer Dorfanger, der zwar nicht durch den übergeordneten Straßenzug geteilt wird, aber im Windschatten der Aufmerksamkeit liegt. Aufgabe wird sein, diese Orte der Siedlungsgeschichte wieder zu neuem Leben zu erwecken und sie identitätsstiftend in die Quartiere wirken zu lassen.

Das traditionelle Stadtteilzentrum entlang des Tempelhofer Damms verfügt nur über einen eingeschränkten Nahbereich: Während sich westlich des Zentrums eine





Teltowkanal - Blick auf den Tempelhofer Damm, 2007

kompakte städtische Struktur anschließt, ist auf der Ostseite dieses Hinterland schwächer ausgeprägt. Die gute Lage sowie die Versorgungs- und Infrastrukturausstattung im Umfeld bilden allerdings geeignete Voraussetzungen für städtisches Wohnen und verträgliches Arbeiten. Damit könnte das östliche Umfeld des Tempelhofer Damms entwickelt und als unmittelbarer Einzugsbereich für das Zentrum gestärkt werden.

Der Teltowkanal könnte bei besserer Erschließung und Nutzung seiner Uferzonen eine wahrnehmbare Lagequalität für den umgebenden Raum ausstrahlen. Den Wert der Lage und der Hafenszenerie hat bereits vor einigen Jahren das Modezentrum erkannt und seinen Standort am Ullsteinhaus gewählt. Die Umnutzung der Hafenspeicher sowie die Gestaltung eines Uferabschnitts sind die ersten Schritte einer Wiederentdeckung der Teltowkanallage zwischen den Bezirken Tempelhof und Neukölln.

Innerhalb des Gewerbebandes sind Umstrukturierungen erkennbar, leider gehen sie in der Tendenz einerseits in Richtung Unternutzung und Verwahrlosung der Grundstücke sowie andererseits in Richtung Umnutzung zugun-

sten des Handels. Beides wird der Funktionsbestimmung dieses Raumes nicht gerecht. Für neue und für traditionelle Arbeitswelten gilt es, gerade in diesem wichtigen Wirtschaftsraum Tempelhof/Mariendorf räumliche und funktionale Perspektiven aufzuzeigen; diese können unter anderem auch im Standortmanagement bestehender Gewerbelagen liegen.

Südlich des Teltowkanals wechselt wieder der Name der Radiale, nun heißt sie Mariendorfer Damm. Die Radiale erweist sich vor allem hier trotz ihres hohen Verkehrsaufkommens als eine Wohnstraße. Dies zeigt sich gerade im Übergang zur kleinteiligen Bebauungsstruktur südlich des Westphalweges, die sich ab den 1950er Jahren sukzessive im umgrenzten West-Berlin in Mariendorf bis zur Stadtgrenze entwickelte.

Nach einem langen Abschnitt vorstädtischer Bebauung einschließlich der westlich gelegenen Trabrennbahn erreicht die Radiale die Kreuzung mit der großen südlichen Ringstraße (Buckower/Marienfelder Chaussee). Im Nordosten davon liegt die erneuerte Siedlung Schlierbacher Weg aus der unmittelbaren Nachkriegszeit. Südlich der Kreuzung heißt die Radiale Lichtenrader Damm. In den angrenzenden Siedlungen, die unterschiedliche suburbane Wohnvorstellungen zum Ausdruck bringen, steht der Generationswechsel an, die Infrastrukturen und die wohnungsnaher Versorgung bedürfen einer Anpassung für die Zukunft. Somit sind es gerade die kleinen Stadtteilzentren, die zunehmend wieder eine wichtigere Funktion haben werden und dafür ausgestattet werden müssen.

Die Radiale wechselt in Höhe des historischen Dorfkerns von Lichtenrade nochmals den Namen – in Kirchhainer Damm – und erreicht dann die Grenze Berlins. In der angrenzenden Gemeinde Mahlow passiert sie die wichtige südliche Querspange der Waßmannsdorfer Chaussee, dann die alten Dörfer Glasow und Dahlewitz und schließlich den Berliner Autobahnring.

Impressum

Planungsbüro Gruppe DASS:
Harald Bodenschatz

Machleidt + Partner, Büro für Städtebau:
Hildebrand Machleidt, Juliane Schonauer, Carsten Maerz,
Steffen Wörsdörfer

Think Ber!n:

Aljoscha Hofmann, Cordelia Polinna, Jana Richter, Johanna
Schlaack in Kooperation mit Michael Pape

Weitere Informationen zu London

- High Street London: Analyse und Bestandsaufnahme der Londoner High Streets, Konzepte stehen noch aus vgl. <http://www.designforlondon.gov.uk/what-we-do/#/high-street-london>
- konkretes Beispiel zur Umgestaltung und Qualifizierung der „Paradestrecke zwischen City of London und Olympischem Park: High Street 2012, vgl. <http://www.designforlondon.gov.uk/what-we-do/#/high-street-2012>
- neu: The High Street Life in Waltham Forest': für einen Einzelhandelskorridor in Nähe zum Olympiagelände (relativ) soll ein Konzept entwickelt werden, vgl. <http://www.designforlondon.gov.uk/what-we-do/#/high-street-life-in-waltham-forest>
- wichtiges realisiertes Beispiel aus London für den Rückbau der Straße, fußgängerfreundliche Umgestaltung: Kensington High Street, vgl. <http://www.cabe.org.uk/case-studies/kensington-high-street>

Bildnachweis

- S. 3: Übersichtskarte der Radialstraßen: Eigene Darstellung.
- S. 4: Tempelhofer Damm/Friedrich-Wilhelm-Str.: Machleidt + Partner
- S. 4: Großsiedlung am Zwickauer Damm: Cordelia Polinna
- S. 5: 360°-Panorama Schönhauser Allee, Ecke Danziger/Eberswalder Straße, 11. März 2009, Fotograf: Christian Thiele, lizenziert unter der Creative Commons-Lizenz Namensnennung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Deutschland. http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/10/Panorama_schoenhauser_allee_2009-03-11.jpg
- S. 6: U-Bahnhof Schönhauser Allee und Schönhauser Allee Arcaden bei Nacht: Jana Richter
- S. 6: Frankfurter Allee: Harald Bodenschatz
- S. 7: Landsberger Allee (Berlin) to Marzahn, 7. September 2005, Fotograf: User Nicor der deutschen Wikipedia, lizenziert unter der Lizenz: Creative Commons Attribution-Share Alike 2.5 Generic. <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/51/Landsberger2.jpg>
- S. 8: Leerstehendes Postamt an der Karl-Marx-Straße: Cordelia Polinna
- S. 9: „Zwischenstadt“ an der Karl-Marx-Straße: Cordelia Polinna
- S. 9: Dorfanger Alt-Tempelhof: Machleidt + Partner
- S. 11: Whitechapel Idea Store: Cordelia Polinna
- S. 12: Ordensmeisterstraße: Machleidt + Partner
- S. 13: Tempelhofer Damm: Machleidt + Partner
- S. 12: Teltowkanal: Machleidt + Partner

Umschlag: Frankfurter Alle bei Nacht: Harald Bodenschatz

weitere Informationen unter:
www.think-berlin.de