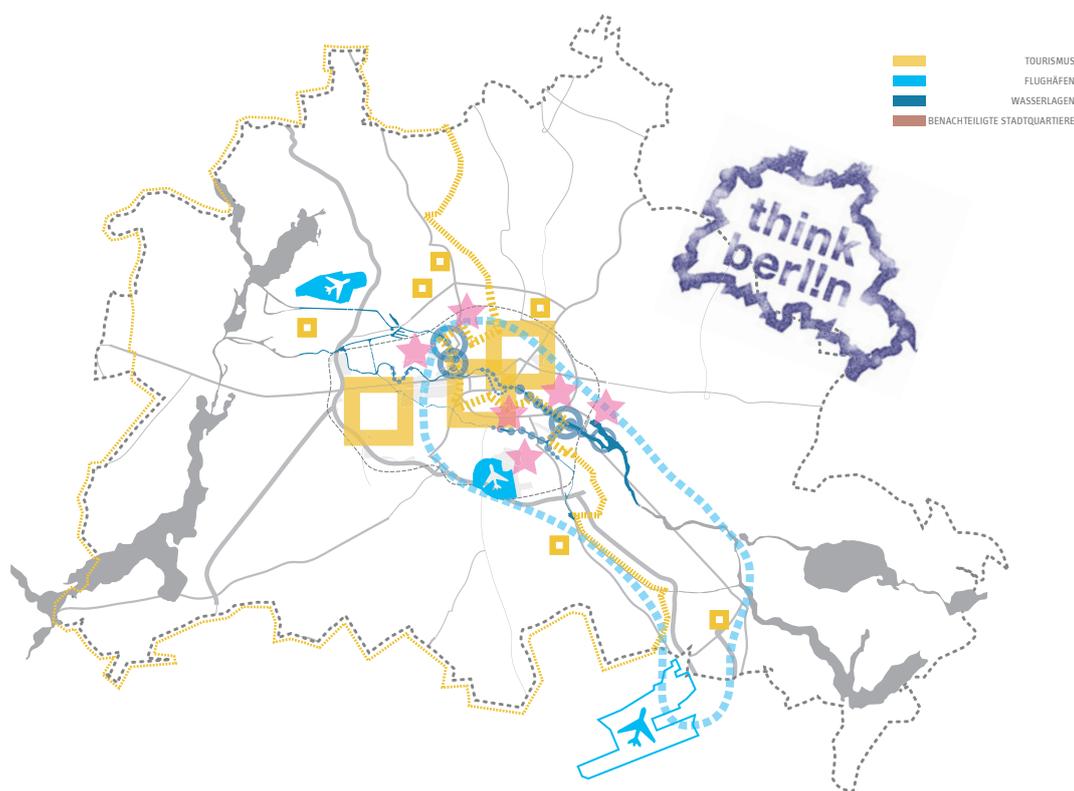


Neue Ideen – Strategische Entwicklung weiterdenken!

BEYOND PLANWERK INNENSTADT WORKSHOP 28./29. JANUAR 2010

initiiert und veranstaltet von

Aljoscha Hofmann (TU Berlin)
Cordelia Polinna (TU München/TU Berlin)
Jana Richter (TU Berlin/TGK/CMS)
Johanna Schlaack (TU Berlin/TGK/CMS)

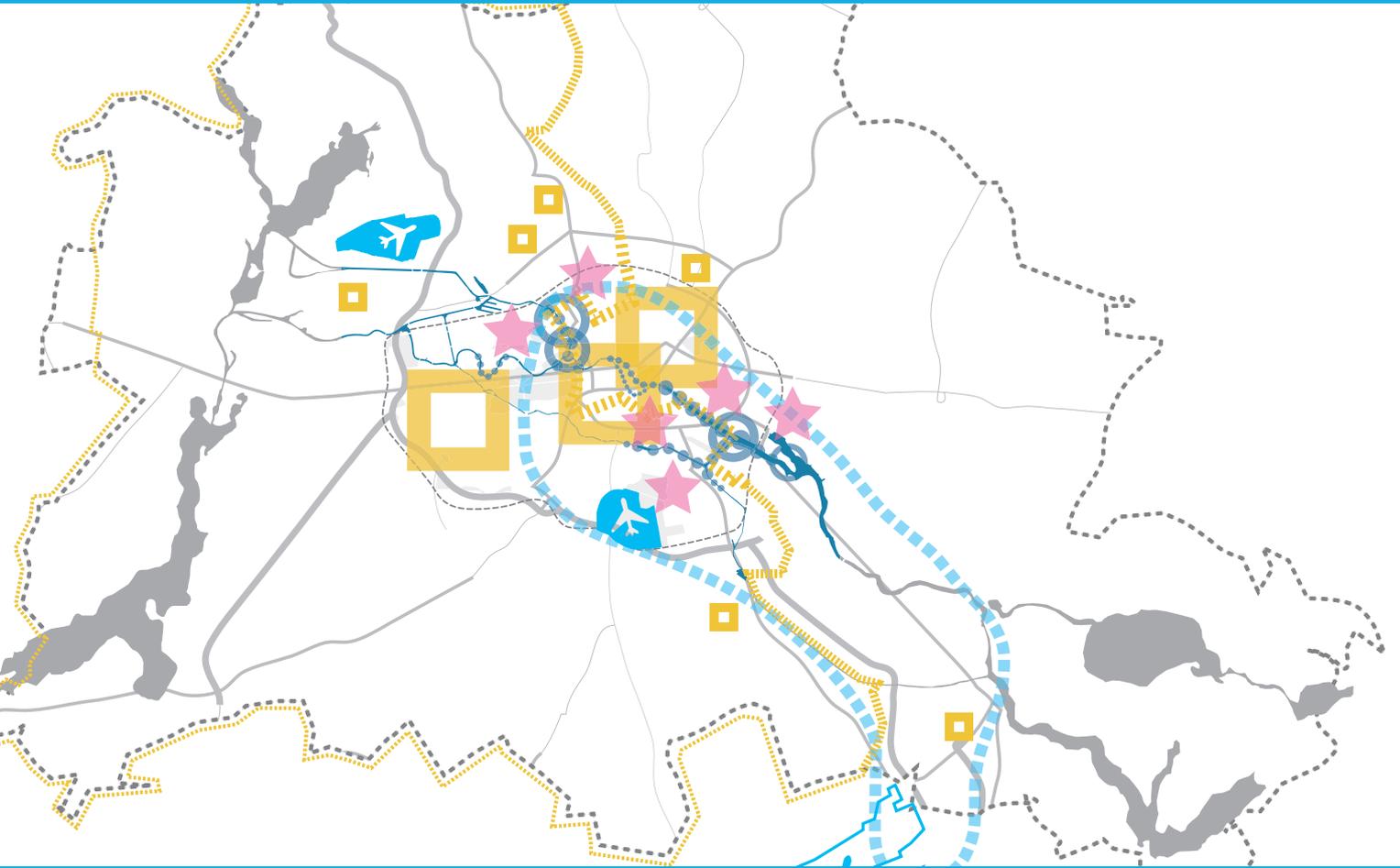


DOKUMENTATION

Workshop BEYOND PLANWERK INNENSTADT
28. und 29. Januar 2010 am Center for Metropolitan Studies an der TU Berlin

A	AUFTAKT	
1.	EINLEITUNG Aljoscha Hofmann, Dr. Cordelia Polinna, Jana Richter, Johanna Schlaack	007
2.	BEGRÜSSUNG Prof. Dr. Rudolf Schäfer, TU Berlin	008
3.	NEUE HERAUSFORDERUNGEN Aljoscha Hofmann, Dr. Cordelia Polinna, Jana Richter, Johanna Schlaack	010
4.	PLANWERK INNENSTADT BERLIN: BOTSCHAFTEN VON VORGESTERN Prof. Dr. Harald Bodenschatz, TU Berlin	014
5.	AKTUELLE STADTENTWICKLUNGSSTRATEGIEN – KONSEQUENZEN FÜR DAS PLANWERK INNENSTADT Reiner Nagel, Manfred Kühne, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung	018
B	INPUTVÖRTRÄGE	
1.	TOURIST CITY	
1.1	Jana Richter, TGK/CMS/TU Berlin	034
1.2	Reiner Nagel, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung	038
1.3	Gerhard Buchholz, BTM	042
1.4	Beatrix Mohren, bgmr Landschaftsarchitekten	046
1.5	Johannes Novy, CMS/TU Berlin	050
2.	FLUGHÄFEN	
2.1	Johanna Schlaack, TGK/CMS/TU Berlin	056
2.2	Reiner Nagel, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung	060
2.3	Dr. Lutz Kaden, IHK Berlin	064
2.4	Prof. Joachim Schultz, FH Münster	068
2.5	Nils Nolting, Cityförster	072
3.	WASSERLAGEN	
3.1	Aljoscha Hofmann, TU Berlin	078
3.2	Ralf Steeg, SPREE2011	082
3.3	Paola Alfaro d'Alençon, TU Berlin	086
3.4	Daniela Konrad, TU Berlin	090
4.	BENACHTEILIGTE STADTQUARTIERE	
4.1	Dr. Cordelia Polinna, TU München/TU Berlin	096
4.2	Maria Berning, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung	100
4.3	Christian Holl, Uni Stuttgart	104
4.4	Nikolai Roskamm, ISR/TU Berlin	108

C	WORKSHOP	
1.	TOURIST CITY	116
1.1.	Zusammenfassung der Expertenrunde	
2.	FLUGHÄFEN	124
2.1.	Zusammenfassung der Expertenrunde	
3.	WASSERLAGEN	132
3.1.	Zusammenfassung der Expertenrunde	
4.	BENACHTEILIGTE STADTQUARTIERE	138
4.1.	Zusammenfassung der Expertenrunde	
D	ERGEBNISSE UND DISKUSSION	
1.	PRÄSENTATION DER ERGEBNISSE DER EXPERTENRUNDEN Aljoscha Hofmann, Johanna Schlaack	144
2.	PODIUMSDISKUSSION, ZUSAMMENFÜHRUNG DER THEMEN Leitung: Prof. Hildebrand Machleidt	148
3.	FAZIT DER INITIATIVE »THINK BERLIN« Aljoscha Hofmann, Dr. Cordelia Polinna, Jana Richter, Johanna Schlaack	154
	KURZBIOGRAPHIEN DER INITIATOREN	158
	IMPRESSUM	159



BEYOND PLANWERK INNENSTADT

a

AUFTAKT

Beyond Planwerk Innenstadt

Einleitung

Johanna Schlaack, Dr. Cordelia Polinna,
Aljoscha Hofmann, Jana Richter, Initiative »Think Berl!n«



Berlin steht vor neuen Herausforderungen: Benachteiligte Quartiere, die vielfältigen, lange vergessenen Wasserlagen, ehemalige und zukünftige Flughäfen und deren Einbindung in die Stadt sowie der zunehmende Tourismus sind einige zentrale, aber längst nicht alle Themen, die verstärkt ins Blickfeld planerischer Debatten gerückt sind. Diese Themen werden jedoch zu oft isoliert voneinander betrachtet, im Rahmen von sektoralen oder räumlich begrenzten Entwicklungsplänen, etwa nur unter dem Aspekt der Wirtschaftsförderung oder der Bildung. Es bedarf jedoch innovativer, vernetzter Betrachtungsweisen, um Anstöße für die Entwicklung eines neuen gesamtstädtischen räumlichen Leitbildes abzuleiten. Planer und Politiker in Berlin müssen sich wieder auf eine breitere Stadtentwicklungs- und Städtebaudebatte einlassen, um den Blick auf die gesamte Stadt mit all ihren Facetten zu richten.

Was bedeutet eigentlich *beyond*, warum Beyond Planwerk Innenstadt? Laut gängiger Übersetzungen vereint der Begriff *beyond* die äußerst vielfältigen Dimensionen der deutschen Worte „jenseits“, „mehr als“, „weiter als“ und „darüber hinaus“, „außerhalb“ in einem Wort. Die Grundlage des Workshops „Beyond Planwerk Innenstadt. Neue Ideen – Strategische Entwicklung weiterdenken!“ bildete daher zum einen die Erweiterung der klar begrenzten räumlichen Ausdehnung des Planwerks, mindestens über den zentralen durch das Planwerk beplanten Bereich zwischen Ernst-Reuter-Platz im Westen und Ostbahnhof im Osten hinaus auf die gesamte Innenstadt innerhalb des S-Bahnringes. Zum anderen stand eine Erschließung inhaltlich neuer strategischer Handlungsfelder und planerischer Ansätze im Vordergrund, ohne die Qualitäten des Planwerks Innenstadt dabei ganz aus den Augen zu verlieren.

Zum Workshop

Der von der Initiative »Think Berl!n« organisierte Workshop stellt den Auftakt und eine neue Plattform für eine solche zukunftsweisende, übergreifende Diskussion der Berliner Stadtentwicklung dar. Ziel ist es, Konzepte zu wichtigen Fragestellungen der städtebaulichen Entwicklung Berlins unter besonderer Einbeziehung des wissenschaftlichen und planerischen Nachwuchses zu entwickeln.

Zur Initiative »Think Berl!n«

Die Mitte 2009 von Aljoscha Hofmann, Cordelia Polinna, Jana Richter und Johanna Schlaack gegründete Initiative »Think Berl!n« entstand aus der Idee, die Debatte über die Berliner Stadtentwicklung um eine junge, zugleich wissenschaftliche und praktische, Position aus Architektur und Stadtplanung zu bereichern. Neben inhaltlichen Fragen beschäftigte die Initiatoren, die teilweise sehr kritische und unkonstruktive Art der Stadt-Debatten der vergangenen Jahre. Oft wirkte es, als ständen nicht Fragen nach Qualität und Sinnhaftigkeit von sozialen, städtebaulichen und architektonischen Vorhaben im Vordergrund, sondern der Wunsch, mit harter Polemik und lauter Kritik auf der Pressebühne zu erscheinen. Es geht jedoch nicht darum Streit zu vermeiden – Streit kann gewinnbringend sein und ist nicht selten notwendig bei der Suche nach der besten Lösung. Ziel der Initiative ist es, die Diskussion auf konstruktiver Ebene in einen Dialog zu führen, der es beispielsweise ermöglicht, alternative Vorschläge zu entwickeln.

Auftrittsvortrag

Prof. Dr. Rudolf Schäfer

Begrüßung

Prof. Dr. Rudolf Schäfer, TU Berlin, Lehrstuhl für
Baurecht und Bauverwaltungslehre

Ich begrüße Sie herzlich im Namen der TU Berlin, insbesondere im Namen der Fakultät VI Planen – Bauen – Umwelt und des Centers for Metropolitan Studies und freue mich, dass so viele der Einladung gefolgt sind. Die Zahl und Breite der Anwesenden, aus der Studierendenschaft, der Stadtöffentlichkeit, den unterschiedlichsten Disziplinen, der Verwaltung und der wissenschaftlichen Institute zeigt, dass das Planwerk Innenstadt, selbst wenn man es, wie der Titel der Veranstaltung andeutet, überschreiten will, noch immer eine zugkräftige Metapher ist.

Wir alle wissen ja, dass das Planwerk Innenstadt vor 10 Jahren so etwas wie der Kulminationspunkt der nach-wendlichen Städtebaudebatten war. Ich habe damals über längere Zeit das Stadtforum moderiert und erinnere mich noch an eine Reihe von Veranstaltungen zu diesem Thema. Die schönste fand im Staatsratsgebäude statt. Mit etwa 500 Teilnehmern, die den Saal nahezu stürmten. In der Debatte gab es dann fast schon – akademisch gemeint – bürgerkriegsähnliche Auseinandersetzungen, denn das Thema war ja sehr hoch geladen und nicht nur eine städtebauliche Fachdebatte, sondern auch eine ganz spezifische Begegnungsform der beiden Teile der Stadt. Speziell von Teilen der Intelligenz der Architektur- und Städtebauszene in Ost und West. Es war aber auch eine sehr fruchtbare Diskussion. Eben im Gespräch stellte ich dies erneut fest: Die damaligen Ansagen, jenseits sehr umstrittener Details, wie dieser oder jener Blockkante und diesem oder jenem Bezugspunkt historischer Art, haben die gesamte nationale Debatte sehr befruchtet. Im Grunde war es eine für Manchen kritikbedürftige Variante, sich mit dem Thema der kompakten europäischen Stadt auseinander zu setzen. Das ist Herrn Stimmann und den Mitstreitern, die ihn damals begleiteten, sehr gut gelungen. Beachtenswert ist auch, dass je weiter man – auch damals schon – von Berlin weg kam, umso



mehr dieser Kern der Debatte wahrgenommen und aufgenommen wurde, auch in ganz anderem kulturellen Kontext. Bei einer gemeinsamen Reise mit Herrn Stimmann nach Usbekistan war es verblüffend zu beobachten, wie dort, angesichts völlig anderer Praktiken im Städtebau, diese Gedanken ebenfalls gezündet haben.

Es sind nun aber 10 Jahre seit der Verabschiedung vergangen und das Planwerk wird weiter fortgeschrieben und im Zuge der Umsetzung von Vorhaben aktualisiert. Es ist aber sicher an der Zeit, nicht nur das Planwerk selber einer kritischen Revue zu unterziehen, sondern, und das ist das eigentliche Programm der Veranstaltung heute und morgen, weitere Themenfelder, die sich mit dem Komplex innerstädtischer Entwicklung befassen, mit einzu-beziehen. Vier sehr spannende Themenfelder sind auf der Einladung benannt. Damit sind Kernbereiche der Debatte getroffen. Die Intention, hier wieder eine komplex und gesamtperspektivisch angelegte Debatte zu beginnen, kann man nur begrüßen. Es sind ja in letzter Zeit in der Stadt, ob zu recht oder nicht, genug Stimmen laut geworden, die solche Ansätze vermissen. Dass eine solche Initiative von der TU, genauer vom Center for Metropolitan Studies und Angehörigen unserer Fakultät VI ausgeht, kann ich als Angehöriger der TU nur begrüßen und Sie dazu beglückwünschen, dass Sie diese Initiative ergriffen haben.

In gewisser Weise ist dies auch ein Stabwechsel der Generationen. Die schon etwas älteren, die diese Debatten vor vielen Jahren geführt und miterlebt haben, können zufrieden sein und sich freuen, dass jetzt eine ganze Garde von Nachwuchswissenschaftlerinnen und Nachwuchswissenschaftlern antritt, um von sich aus initiativ zu werden. Es ist daher auch zu begrüßen, dass, wie sich an der Anwesenheit entsprechender Vertreter sehen lässt, die

Stadt vertreten ist und in dieses Gespräch eintritt. Dies heute ist der Start einer neuen Plattform des innerstädtischen Dialogs zu gesamthaft orientierten, planerischen Konzepten. Es ist zu wünschen, dass hieraus eine regelmäßige Serie wird, die den innerstädtischen Dialog befruchtet.

Auftaktvortrag

Auftrittsvortrag

*Dr. Cordelia Polinna****Neue Herausforderungen -
Einführung in den Workshop
aus Sicht der Initiatoren***

Dr. Cordelia Polinna, TU München, Lehrstuhl für
Landschaftsarchitektur und öffentlichen Raum/
TU Berlin

Ich möchte Sie ganz herzlich hier am Center for Metropolitan Studies begrüßen und mich bei Herrn Prof. Schäfer sehr für die Worte zur Begrüßung bedanken. Darüber hinaus begrüße ich sehr herzlich die weiteren Redner am heutigen Abend, Prof. Bodenschatz von der TU Berlin sowie Reiner Nagel, Leiter der Abteilung Stadt- und Freiraumplanung bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Manfred Kühne, Leiter der Abteilung Städtebau und Projekte bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Ebenso begrüße ich alle anderen Experten, die wir morgen hören werden, und die Zuhörer, über deren zahlreiches Erscheinen wir uns sehr freuen!

Im Frühjahr vergangenen Jahres haben wir uns – angeregt durch einen Workshop der Herrmann Henselmann Stiftung mit dem Titel „Planwerk 2.0“ – erstmals zusammengesetzt. Wir wollten als Nachwuchsplaner und -architekten einen Anstoß zu einer breiten Städtebaudebatte geben, die den Blick auf die gesamte Innenstadt mit all ihren Facetten richtet. Damit war die Idee geboren, einen Workshop zu initiieren. Wir freuen uns, dass dieser Workshop auf so große Resonanz gestoßen ist und Sie heute so zahlreich zum Auftakt ins Center for Metropolitan Studies gekommen sind. Der Workshop soll eine neue Plattform für eine zukunftsweisende, übergreifende Debatte der Berliner Stadtentwicklung bieten und wir freuen uns darauf, in den kommenden 1 ½ Tagen wichtige Fragestellungen der städtebaulichen Entwicklung Berlins mit Ihnen diskutieren zu können. Wir, das sind:

Jana Richter, die Stadtplanung und Architektur studiert hat und die als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Lehrstuhl Städtebauliches Entwerfen und Architektur der TU Berlin arbeitet. Sie ist beim Transatlantischen Graduiertenkolleg Berlin – New York assoziiert. Jana erforscht die Transformation



von Architektur und von Stadträumen durch den ansteigenden urbanen Tourismus in Berlin. Der Fokus der Arbeit liegt auf den räumlichen Wechselwirkungen zwischen touristischer Nutzung und der Ausformung der architektonischen und städtischen Räume.

Johanna Schlaack hat Architektur studiert und promoviert im Rahmen des DFG-Transatlantischen Graduiertenkollegs Berlin – New York zum Thema „Flughäfen als Impulsgeber für Metropolregionen“ mit Schwerpunkt auf dem Berliner Flughafen ausbau. Außerdem ist sie seit 2 Jahren Projektleiterin des „Planungslabors FlughafenStadt BBI“, das ein Schwerpunktprojekt am Kompetenzzentrum für Stadt und Region in Berlin-Brandenburg ist.

Aljoscha Hofmann studierte Architektur und ist seit eineinhalb Jahren wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Planungs- und Architektursoziologie der TU Berlin. Er beschäftigt sich unter anderem mit Konversionsflächen und Wasserlagen im internationalen Kontext. Forschungsschwerpunkt ist derzeit die Veränderung des Areals entlang der östlichen Stadtsprees.

Und ich, Cordelia Polinna, habe Stadt- und Regionalplanung studiert und zum Städtebau in London promoviert. Ich habe die vergangenen zwei Jahre als Post Doc am Transatlantischen Graduiertenkolleg Berlin-New York gearbeitet. Ich forsche jetzt an der TU München zu stadtplanerischen Strategien für die Aufwertung von benachteiligten Stadtquartieren durch Leuchtturmprojekte und den Wirkungen dieser Maßnahmen.

Wir haben eine Vielzahl von Herausforderungen für die Stadtentwicklung Berlins definiert, Herausforderungen, die zu oft isoliert voneinander betrachtet werden. Gut zehn Jahre nach der Verabschiedung

des Planwerks Innenstadt durch den Berliner Senat bietet sich ein geeigneter Anlass, sich mit diesen Themen auseinanderzusetzen.

Das Planwerk Innenstadt Berlin löste vor zehn Jahren einen Sturm der Entrüstung in Planer- und Architektenkreisen aus und markierte den Höhepunkt der Städtebaudebatte in der Nachwendezeit in Berlin. Nur einige Vorschläge des Planwerks wurden in die Praxis umgesetzt, als nahezu einziges Vorzeigebispiel gilt die Bebauung des Friedrichswerders mit den Townhouses. Die grundlegenden Ideen des Planwerks haben die Stadt jedoch nachhaltig geprägt, etwa die Verdichtung auf dem historischen Stadtgrundriss oder die Qualifizierung öffentlicher Plätze und Freiräume, die vertikale Nutzungsmischung, die Leitidee der Innenentwicklung vor Außenentwicklung. Bei vielen aktuellen Planungsprozessen scheint das Planwerk jedoch keine Rolle mehr zu spielen und es entsteht der Eindruck, dass der Plan mittlerweile als ein Kapitel der Städtebaugeschichte Berlins abgehakt werden könne. Heute, zehn Jahre nach der Verabschiedung des umstrittenen Planwerkes, stellt die Soziologin Martina Löw im Tagesspiegel fest, dass die Stadt immer noch nach Ihrem eigenen Leitbild sucht. Dieter Hoffmann-Axthelm mahnte ebenfalls bereits vor einem Jahr: „Berlin plant nicht mehr“. Ganz so stimmt das nicht - es wird geplant, aber manchmal kommt der Eindruck auf, dass die eine Hand nicht zu wissen scheint, was die andere tut. Betrachtet man die Vielzahl von aktuellen Planungen und Stadtentwicklungsdebatten, sieht man schnell die gesamtstädtische Vision vor lauter Plänen nicht mehr.

Das Planwerk Innenstadt Berlin setzte maßgeblich auf die kritische Rekonstruktion des Stadtgrundrisses, die Rückkehr der neuen Urbaniten in die Innenstadt und damit auf den freifinanzierten Wohnungsbau. Heute wird deutlich, dass die sehr enge Fassung es nicht vermag, konzeptionelle Antworten auf die drängenden Fragen durch neue Herausforderungen an die Berliner Innenstadt und wichtige strategische Orte zu geben. Sie alle wissen sicherlich, dass das Planwerk Innenstadt im Laufe der Zeit aus verschiedensten Gründen angefeindet wurde. Uns geht es heute in diesem Workshop jedoch nicht um eine generelle Kritik am Planwerk, wir wollen heute auch keine alten Gräben wieder aufreißen. Wir wollen in eine neue Debatte einsteigen, wie sie auch die Entstehung des Planwerks Innenstadt begleitete. Mit dem Anspruch verschiedenste Akteure von Anfang an in die Debatte mit einzubeziehen und auf die neuen Herausforderungen zu reagie-

ren, vor denen die Berliner Stadtentwicklung steht. Dass dabei heute und morgen kein fertiges neues Planwerk oder ein neuer strategischer Entwicklungsplan herauskommen kann und soll, ist uns bewusst. Wir wollen jedoch Kommunikation anregen, Diskussionen anstoßen und erste Punkte für so einen Strategieplan ausloten.

So wollen wir im Workshop „Beyond Planwerk Innenstadt“ die folgenden Themenkomplexe vertiefend betrachten:

- die Entwicklung der als benachteiligt geltenden Quartiere, beispielsweise im Norden Neuköllns, in Wedding, Moabit oder Lichtenberg;
- den Umgang mit den Potentialen der innerstädtischen Wasserlagen an Spree und Landwehrkanal;
- die städtebauliche Planung und integrierte Entwicklung der zunehmend touristisch genutzten Gebiete im Stadtzentrum und die Nutzung der Entwicklungskraft des Tourismus für die gesamte Stadt sowie
- die vernetzte Betrachtung der Nachnutzung der innerstädtischen Flughafenareale Tempelhof und Tegel und der geplanten Entwicklungsachse vom Hauptbahnhof zum neuen Flughafen BBI.

Schaut man derzeit auf die Vielzahl an städtebaulichen Debatten und Themen, muss man sich zwangsläufig fragen, warum wir diese vier gewählt haben. Warum Tourismus, Flughäfen, Wasserlagen und benachteiligte Stadtquartiere? Warum nicht andere übergeordnete Themen wie beispielsweise das Thema Klimawandel, das derzeit in aller Munde ist? Dies begründet sich zum einen durch unsere jeweiligen Forschungsschwerpunkte, zum anderen halten wir die Themen klimagerechtes Bauen, Verkehr, Wohnen und Gestaltung für so wichtig, dass sie als Querschnittsthemen in allen Diskussionen anwendungsorientiert mitgedacht werden sollen. Die Auswirkung des Klimawandels auf Städtebau und Stadtentwicklung, die Wohnungspolitik, die infrastrukturelle Anbindung und die städtebauliche Gestaltung müssen unserer Meinung nach integriert gedacht und in die vier Themenbereiche eingewoben werden und können nicht isoliert auf einem Podium abgehandelt werden.

Viele einzelne Orte, die zurzeit die Berliner Städtebaudebatte beschäftigen, etwa die Neugestaltung von Rathausforum und Gendarmenmarkt, die Entwicklung des Umfeldes Hauptbahnhof oder die Neugestaltung der City West oder des Kulturforums,

Auftaktvortrag

wollen wir zunächst nur in ihrer grundsätzlichen Wirkung betrachten. Wir wollen uns vielmehr mit übergeordneten Fragestellungen auseinandersetzen und nicht in die einzelnen Debatten um konkrete Standorte einsteigen. Trotzdem tauchen auch diese Orte immer wieder auf und sind wichtig für unsere Themen.

Wir sind der Meinung, dass bei den meisten der in Berlin zurzeit geführten Debatten ein gesamtstädtischer Ansatz fehlt oder nicht erkennbar ist. Es wird nicht klar, ob eine Vernetzung der eh schon sehr komplexen Fragestellungen bedacht wird. Beispielsweise wie sich die Entwicklung von Büroquartieren an der oberen Stadtspreewald auf die dort vorhandenen Clubs und Bars auswirkt, die einen wesentlichen Beitrag für den Tourismus in Berlin leisten. Wie die Umnutzung des Flughafens Tempelhof die umliegenden Quartiere in Neukölln, Kreuzberg und Tempelhof verändern wird und wie damit umgegangen werden kann. Oder in welcher Form der Tourismus ökonomische Impulse in den benachteiligten Stadtquartieren auslösen könnte.

Die von uns gewählten Themen sind einerseits strategischer wie räumlicher Natur, andererseits stellen sie einen Querschnitt unserer persönlichen Forschungsschwerpunkte dar. Diese Expertise ist notwendig, um in die Diskussion eintreten zu können. Wir sind uns bewusst, dass der gesamtstädtische, ganzheitliche Anspruch des Workshops, den wir uns vorgenommen haben, sehr hoch ist und wir ihn heute und morgen nur bedingt erfüllen werden können, begrenzt durch unsere Möglichkeiten als Einzelpersonen und besonders durch den inhaltlichen und zeitlichen Rahmen dieses Workshops. Dieser Anspruch muss jedoch zwingend vorhanden sein, um sich in der Auseinandersetzung mit einzelnen Themen diese gesamtstädtische Perspektive immer wieder vor Augen zu führen und eine ganzheitliche Vision für Berlin entwickeln zu können. Wir wollen vor allem einen Prozess in Gang setzen und die Veranstaltung heute und morgen ist der Auftakt für diesen Prozess. Wir denken, dass uns dieser Ort, die Universität, hierfür einen großen Freiraum ermöglicht.

Bei der Vorbereitung der Themen sind einige zentrale Fragen immer wieder aufgetaucht, die auch schon auf die Vernetzung hindeuten, die wir uns mit diesem Workshop zum Ziel gesetzt haben. Dies sind quasi die Leitfragen, auf die wir mit dem Workshop Antworten finden wollen. Ich will einige dieser Fragen kurz nennen:

Sehr schnell zeichnete sich ab, dass das Thema des bezahlbaren Wohnraums in der Innenstadt ein zentrales Thema ist, das uns alle tangiert. Wie kann der gordische Knoten in Bezug auf die Fragestellung städtebauliche Aufwertungsmaßnahmen für benachteiligte Stadtquartiere – das Gebiet wird daraufhin für Mittelschichten attraktiver – Verdrängungsmechanismen werden ausgelöst – zer schlagen werden? Auch bei der Diskussion um die Wasserlagen spielt der Wohnungsbau eine zentrale Rolle. Sollen beispielsweise an der Oberen Stadtspreewald überhaupt Wohnungen entstehen oder nur Büros? Und in welchem Marktsegment soll der Wohnungsbau entlang von Wasserlagen angesiedelt sein, auch entlang des Neuköllner Schifffahrtskanals, wo gerade ein neues Sanierungsgebiet festgelegt wird? Ohne den Ergebnissen des Workshops vorweg greifen zu wollen – wir haben oft darüber diskutiert, dass es uns sehr wichtig ist, dass diese attraktiven Lagen Wohnorte für alle gesellschaftlichen Gruppen sein sollen, dass hier Möglichkeiten gefunden werden müssen, wie der Staat wieder mehr Einfluss auf den Wohnungsmarkt ausüben kann.

Wie können die planenden Behörden wieder selbstbewusster werden, eine stärkere städtebauliche Vision entwickeln und diese auch wieder stärker gegenüber Investoren vertreten? Wie kann eine breite Koalition initiiert werden, bestehend auch aus Wirtschaft, Planern und Bewohnern, die zukunftsweisende Konzepte für die Stadt entwickeln kann – miteinander und nicht gegeneinander?

Wie können die verschiedenen angesprochenen Großprojekte und Handlungsschwerpunkte gemäß dem geringen Entwicklungsdruck in Berlin sinnvoll priorisiert und miteinander integriert entwickelt werden? Und wie können in diesem Zusammenhang die Planwerke Innenstadt, Südost- und Westraum nachhaltig miteinander vernetzt werden?

Wie kann die Entwicklungskraft des Tourismus auf verträgliche Weise in die Entwicklung der gesamten Stadt einfließen und als Querschnittsaufgabe etabliert werden, die sozialen, kulturellen, gestalterischen und ökologischen Aspekten verpflichtet ist? In welcher Form kann ein gesamtstädtisches „Leitbild Tourismus 2015“ andere Faktoren der Stadtentwicklung wie den Entwicklungsraum BBI - Innenstadt, die benachteiligten Stadtquartiere oder den Spreerraum integrieren? Würde nicht auch hier eine kompromisslose Öffnung der Spree – von Charlottenburg bis zur Treptow – als Fuß- und Rad-

wege-Verbindung mit neuen Ankernutzungen den Spreerraum auch als Wohnstandort fördern und zusätzlich eine neue nachhaltige touristische Verbindung zwischen City West und City Ost schaffen?

Wie sollte ein integriertes Verkehrs- und Tourismuskonzept gedacht werden, das die internationale Erreichbarkeit Berlins vom neuen BBI von Südosten aus attraktiv gestaltet und die ehemaligen Flughäfen vielschichtig in das Berliner Stadtgewebe an- und einbindet.

Dieser Workshop soll der Auftakt für eine Plattform sein, auf der innovative städtebauliche Leitkonzepte für Berlin diskutiert werden. Im Focus stehen Interessen und Visionen unterschiedlicher Akteure, die gemeinsam weiterentwickelt werden können. Von Professor Harald Bodenschatz vom Fachgebiet Planungs- und Architektursoziologie der TU Berlin werden im folgenden Vortrag die aktuellen städtebaulichen Herausforderungen Berlins vor dem Hintergrund der Entwicklungen seit dem Fall der Mauer entfaltet. Anschließend werden Reiner Nagel und Manfred Kühne von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung die neuesten Strategien für die Stadtentwicklung Berlins und die Konsequenzen, die daraus für das Planwerk Innenstadt abgeleitet werden, vorstellen.

Morgen werden wir dann tiefer in die Debatten und Einzelthemen einsteigen. Wir werden zu jedem der vier Themen von uns, den Initiatoren des Workshops, eine Einführung hören. Anschließend werden die eingeladenen Expertinnen und Experten in kurzen Inputvorträgen ein Blitzlichtgewitter an Potenzialen, Problemen, ersten Maßnahmenvorschlägen und Visionen präsentieren. Da wir mit dieser Veranstaltung sowohl die vertikale wie auch die horizontale Vernetzung fördern wollen, bestehen die Expertenrunden aus erfahrenen Akteuren und innovativen Denkern, aus Vertretern der Planungspolitik und der Wirtschaft, aus Planungsbüros sowie aus etablierten wie auch Nachwuchswissenschaftlern. Während des Workshops sollen bereits vorhandene Planungen analysiert und themenhaft Perspektiven für Berlin entwickelt werden. Zum Schluss werden wir die Ergebnisse der Workshopgruppen präsentieren. In der von Hildebrand Machleidt moderierten Abschlussrunde haben wir dann die Gelegenheit, die Ergebnisse und die Einzelthemen vernetzt zu diskutieren.

Mit dieser Veranstaltung soll der Dialog jedoch nicht beendet sein. Der Workshop „Beyond Plan-

werk Innenstadt. Neue Ideen – Strategische Entwicklung weiterdenken“ versteht sich als Auftakt zu einem in weiteren Formaten denkbaren Dialog, der die angestoßenen Debatten weiterverfolgt. Er leitet zudem die Veranstaltungsreihe BERLIN-DIE GANZE STADT ein, mit der das Center for Metropolitan Studies der TU Berlin den Wandel Berlins seit 1989/90 kritisch erörtern und wichtigen Diskussionen über die zukünftige Entwicklung der Stadt neue Impulse geben will.

Ich möchte mich an dieser Stelle noch sehr herzlich bei den Unterstützern dieser Veranstaltung bedanken, dem Center for Metropolitan Studies, insbesondere Elisabeth Asche und den zahlreichen studentischen Hilfskräften vom CMS und vom Fachgebiet Bodenschatz und Zillich, bei unserem Kooperationspartner, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, sowie dem Kompetenzzentrum Stadt und Region in Berlin Brandenburg und dem Schinkelzentrum der TU Berlin.

Aufaktvortrag

*Prof. Dr. Harald Bodenschatz,
TU Berlin*

Planwerk Innenstadt Berlin: Botschaften von vorgestern

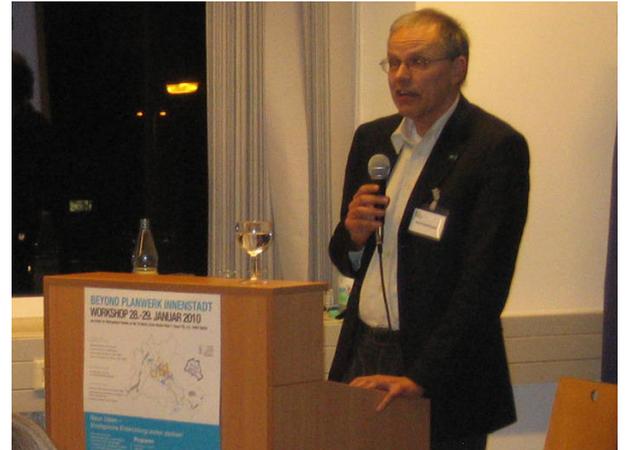
Harald Bodenschatz, Professor für Planungs- und Architektursoziologie an der TU Berlin

Die Verhältnisse, in denen sich Berlin bewegt, haben sich seit den Jahren des Streits um das Planwerk Innenstadt grundlegend verändert. Daher ist es auch nicht verwunderlich, dass das Planwerk weithin in Vergessenheit geraten ist. An der TU Berlin ist dies ganz drastisch erlebbar: Die jetzige Studentengeneration weiß in der Regel nichts mehr vom Planwerk, erst recht nicht von dessen Protagonisten und Inhalten, ihnen ist auch der damalige Streit sehr fern und fremd. Das Planwerk erscheint daher nicht nur von gestern, sondern von vorgestern. Schon vor diesem Hintergrund ist es sehr begrüßenswert, dass sich jüngere Wissenschaftler an das Planwerk erinnern, und zwar mit Blick in die Zukunft.

INTERNATIONAL

Berlin als Wolkenkuckucksheim im Wachstumsfieber (nach dem Mauerfall)

Das am 29. November 1996 vorgestellte Planwerk Innenstadt Berlin war Folge, Produkt und Ausdruck des Zusammenbruchs der Fieberträume der frühen 1990er Jahre, der Hoffnungen, ja Gewissheiten, dass Berlin die Boomstadt in Europa werden würde, eine Stadt, die Investoren magisch anzieht und neue Bewohner lockt, und zwar nicht irgendwelche Bewohner, sondern gut verdienende Mittel- und Oberschichten. Erwartet wurde 1991 ein Wachstum der Einwohnerzahl Berlins bis 2010 um 800.000 bis 1,6 Mio. und mehr. Die unternehmerische Antwort auf diesen heute nur mehr schwer verständlichen Wachstumsrausch war: Neubau von Büros und Shopping Welten vor allem im Zentrum. Berlin schien ins Visier der globalen Ökonomie geraten zu sein. Die Transformation des staatlichen Eigentums in privates Eigentum einerseits und die Setzung eines städtebaulichen Rahmens andererseits waren die staatlichen Instrumente für das Management dieser gefühlten Herausforderung. Der Rahmen ist uns noch heute gut bekannt – die Prinzipien der sogenannten europäischen Stadt, der kompakten, mischgenutzten, ihre



Geschichte bewahrenden und reflektierenden Stadt, die kritische Rekonstruktion der Stadt, ein Konzept, das in den 1980er Jahren in West-Berlin unter ganz anderen Verhältnissen entwickelt wurde, das aber auch in Ost-Berlin, im historischen Zentrum, bereits in den 1980er Jahren Anwendung fand, wenngleich es dort natürlich nicht so genannt wurde. Dazu kam eine ehrgeizige Wohnungspolitik, die auf den erwarteten Ansturm neuer, gut verdienender Stadtbürger antworten sollte. Der Bau von 400-800.000 neuen Wohnungen (1991) galt als zentrale politische Aufgabe, für die es weiterhin Subventionen gab.

STADTREGIONAL

Berlin als selbstreflexive Ernüchterungsanstalt (Zweite Hälfte der 1990er Jahre)

Dem Rausch der frühen 1990er Jahre folgte eine grundlegende Ernüchterung. Einen ersten Schlag erhielt die Boomseligkeit am 23. September 1993, als Berlin bei der Olympiabewerbung kläglich durchfiel. Berlin wurde nicht nur nicht ausgewählt, es erreichte nicht einmal die Endausscheidung. Die Gewissheit, dass die ganze Welt auf Berlin schaue, nach Berlin kommen wolle, ja Berlin liebe, war angeschlagen. Die Politik brauchte aber noch einige Zeit, bis sie die Konsequenzen aus dem sich abzeichnenden Ausbleiben des großen Booms zog. Erst nach der Abgeordnetenhauswahl vom 22. Oktober 1995 war Schluss mit dem Rausch, auch in den Kreisen der politischen Führung. In der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wurde ein harter Kurswechsel eingeleitet, dessen prominenter Ausdruck das Planwerk Innenstadt Berlin war.

Das Planwerk war ein Dokument des Abschieds vom internationalen Höhenflug Berlins, ein Dokument der Rückbesinnung auf die eigenen Widersprüche der Stadtregion. Denn nunmehr war klar, was die Überproduktion von Stadt konkret bedeutete: harter Wettbewerb um vorhandene Ressourcen innerhalb

der Stadtregion, um Menschen, Büros und Kaufkraft, ein Weglocken auf der einen Seite, ein Festhalten auf der anderen Seite. Denn dem produzierten Leerstand konnte in der Regel nur dadurch begegnet werden, dass man anderswo in der Region etwas wegnahm, dass man also den Leerstand räumlich verschob. Das galt auch und in besonderem Maße für das neue Zentrum Berlins.

Eine Triebfeder des Planwerks war nicht nur das Anliegen, das hinsichtlich Nutzung und Sinnstiftung brachgefallene historische Zentrum wieder zu beleben. Ziel war auch, die 1993 einsetzende massive Suburbanisierung des Wohnens zu bremsen, sogar am inneren Rande von Berlin selbst, wo der Senat mit dem Bau sogenannten Vorstädte ein riesiges Wohnungsbauprogramm angeschoben hatte, das wiederum in Konkurrenz zu den Aktivitäten der Umlandgemeinden stand. Die Konzentration des Planwerks auf die Stimulierung des Baus frei finanzierten Wohnraums im inneren Stadtbereich sollte der Stadtfucht der Mittelschichten entgegenwirken.

Hans Stimmann, damals Staatssekretär in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, vorher als Senatsbaudirektor noch der Erfinder der Vorstädte, deren Musterbeispiel Neu-Karow werden sollte, erklärte Ende 1996 den Weiterbau der Vorstädte für nicht mehr angemessen und orientierte auf einen radikalen Kurswechsel zugunsten innerstädtischen Wohnens. Die Konzentration der Kräfte auf das Zentrum von Berlin war auf den ersten Blick nur eine Fortführung der Politik der Boomjahre. Doch anders als in den frühen 1990er Jahren war dies nun nur mehr mit den eigenen, stadtreionalen Ressourcen möglich. Berlin samt Umland musste sich nach dem Scheitern der Wachstumsträume wieder mit sich selbst beschäftigen, oder genauer: mit den Widersprüchen, die die Wolkenkuckuckspolitik der frühen 1990er Jahre der Stadtregion beschert hatte.

Alle Prinzipien des Planwerks verweisen auf diese neue stadtreionale, selbstreflexive Orientierung ohne großen wirtschaftlichen Druck: Wohnungsbau für Urbaniten, Rückbau der autogerechten Straßen, Stärkung der öffentlichen Plätze, vor allem aber Rückbesinnung und Rekonstruktion des historischen Stadtgrundrisses. Das Planwerk war eine programmatische stadtreionale Reaktion auf das Nachwendefieber. Es war darüber hinaus, das darf nicht übersehen werden, in einer neoliberal geprägten Zeit auch ein Zeichen des gar nicht mehr selbstverständlichen Anspruchs der Politik, Stadtentwicklung steuern zu wollen, selbst unter den neuen Verhält-

nissen privater Stadtproduktion. Im Grundsatz waren die Prinzipien des Planwerks der Situation angemessen, im Grundsatz, aber nicht im Detail. Vor allem an diesen Details, und in erster Linie am Politikstil entzündete sich der Streit, der heute längst Geschichte geworden ist. Im Kern war dies auch ein Streit um die Art des Zusammenwachsens von Ost und West, ein Streit zugleich um die DDR-Moderne – weniger im Bereich der Architektur als im Städtebau.

IN RUHESTELLUNG

Berlin als Chill-out-Zone (nach der Jahrtausendwende)

Der Verabschiedung des Planwerks folgte eine Periode der Stagnation. Die Ernüchterung machte einer Lähmung Platz. Wurde zu Zeiten der Planwerkserstellung zwar nur mehr wenig gebaut, aber wenigstens noch viel gestritten, so wurde jetzt weder viel gebaut noch viel gestritten. Zugleich erwies sich eine Beschäftigung nur mit sich selbst mehr und mehr als gefährliche Selbsttäuschung. Diese Selbstbezogenheit, Introvertiertheit, diese Selbstliebe und dieses Selbstmitleid waren natürlich nicht neu, sie waren in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg vor allem in West-Berlin kultiviert worden. Nunmehr aber wurde das wiedervereinigte Berlin, das war nicht mehr zu übersehen, immer stärker durch den Wettbewerb der europäischen Stadtregionen gebeutelt, einen Wettbewerb, dessen Koordinaten sich gründlich verändert hatten. Der Wettbewerb vollzog sich jetzt im Zeichen eines Abschieds von der Industriegesellschaft, einer damit verbundenen zunehmenden Polarisierung von Reich und Arm, eines Ringens um neue wirtschaftliche Grundlagen, um kreative Klassen und Unternehmen, eines Abschieds von der Zeit billiger Energie, einer Bedrohung durch den nicht mehr zu verdrängenden Klimawandel. Zahlreiche Rankings zeigten immer wieder, dass es um Berlin in diesem Wettbewerb nicht ganz so gut bestellt war. Und die starken Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur Berlins zeigten, dass alte Schemata, insbesondere der lange gepflegte Hauptwiderspruch zwischen Ost und West, zu verblassen begannen.

INTERNATIONAL UND STADTREIONAL

Herausforderungen für Berlin von morgen

Berlin hat sich auf die neuen Verhältnisse noch nicht richtig eingestellt. Die Stadt schwankt zwischen fort-dauernder Eigenbrötelei, einer die eigene Überlegenheit betonenden Selbstbeschwörung und der ab und zu aufblitzenden Gewissheit, dass man sich vielleicht doch etwas mehr bewegen muss, um im internationalen Maßstab nicht den Anschluss zu verpassen. Zugleich sind die Potenziale der Stadtregion nicht zu

Aufaktvortrag

übersehen und die in der Verwaltung entwickelten Grundsätze der Stadtentwicklung sind sicher korrekt: Konzentration auf die Innenstadt, Vermeidung weiterer Zersiedelung, Orientierung auf strategische Räume, Gegensteuern gegen das weitere Auseinanderdriften von armen und reichen Stadtteilen, Aufbau neuer wirtschaftlicher Grundlagen, Förderung von Zwischennutzungen, Werben um Kreative, Stärkung des öffentlichen Verkehrs und des Fahrradverkehrs usw. Was aber fehlt, jedenfalls erscheint es so vielen Beobachtern, ist eine klare Strategie der politischen Führung, die, wie es in unserem Fachjargon so schön und gleichzeitig unverständlich heißt, integrativ ist, die die verschiedenen Herausforderungen nicht isoliert, sondern in einer komplexen und flexiblen Stadtentwicklungsstrategie zusammenführt, die auch auf Senats Ebene Kooperationsfähigkeit zeigt, etwa mit der Sozialpolitik, mit der Bildungspolitik, mit der Wirtschaftspolitik, mit der Umweltpolitik. Und die an Schlüsselprojekten deutlich macht, wie die proklamierten Grundsätze auch umgesetzt werden können.

Immer wieder wird in der Öffentlichkeit ein gewisses politisches Vakuum hinsichtlich einer integrierten Stadtentwicklungsstrategie beklagt. Eine gewisse Hilflosigkeit der Politik zeigt sich etwa an dem ungeheuren Imageverlust des bis vor kurzem international herzeigbaren öffentlichen Nahverkehrssystems angesichts der dramatischen Krise der S-Bahn. Auch für die großen Entwicklungsgebiete an den Knoten des S-Bahnnetzes wird keine zusammenhängende Strategie erkennbar: am Westkreuz, am Südkreuz, am Ostkreuz. Am Ostkreuz etwa erleben wir ein Nebeneinander des Ostkreuz-Umbaus, der Autobahnplanung und der Projekte des sogenannten Mediaspreegbietes. Das gesamte außerordentlich bedeutsame Entwicklungsgebiet östlicher Spreerraum ist sicher kein Beispiel für eine erfolgreiche Steuerungsleistung der öffentlichen Hand. Nicht zuletzt zeigen sich Widersprüche bei der Entwicklung des Tempelhofer Feldes, und die Kooperation zwischen den Senatsverwaltungen beispielsweise hinsichtlich der Stabilisierung benachteiligter Quartiere und beim Klimaschutz ist nicht so recht sichtbar. Manche Entwicklung, etwa der rasant gewachsene Stadttourismus, scheint offenbar kein relevantes Themenfeld der Stadtpolitik zu sein, wenngleich innerhalb der Verwaltung Leitbilder entwickelt wurden. Auf der anderen Seite gibt es natürlich auch vorbildhafte Verfahren, wie etwa bei der City West.

Eine programmatische Konsequenz aus den neuen Entwicklungen darf daher nicht der Ausstieg aus

einer planwerkähnlichen strategischen städtebaulichen Planung sein, sondern eine Erneuerung des Planwerks, ein Planwerk 2.0, wie es bereits auf einer Tagung der Hermann-Henselmann-Stiftung ange mahnt worden ist. Für eine solche Erneuerung bedarf es einer Verarbeitung der Erfahrungen des Planwerks, wie einer handlungsorientierten Reflexion der aktuellen Entwicklungen. Eine Erneuerung des Planwerks muss die Methoden, Allianzen, den räumlichen Zuschnitt, die zentralen Themen und schließlich die strategischen Räume neu justieren.

Hinsichtlich des räumlichen Zuschnitts war das alte Planwerk ein wenig un schlüssig, es konzentrierte sich auf das Zentrum und die City West, bezog aber auch andere Räume der Innenstadt mit ein, etwa den östlichen Spreerraum und das Quartier hinter dem Hauptbahnhof, ein bisschen auch Moabit, ohne diese Orte allerdings in der gebotenen Tiefe zu thematisieren. Heute erscheint es angemessen, die gesamte Innenstadt in etwa innerhalb des S-Bahnringes in den Blick zu nehmen, dort vor allem die strategischen Räume von stadtre gionaler Bedeutung. Dabei muss aber die Innenstadt selbst vor dem Hintergrund der Veränderungen in der Stadtregion thematisiert werden, etwa im Lichte der Entwicklung des neuen Flughafens. Absehbar ist eine starke Verschiebung der Schwerpunkte der Stadtregion Berlins in Richtung Süden – entlang der künftigen Entwicklungsachse Südost zum Flughafen Schönefeld, die die bereits vorhandene historische Entwicklungsachse Südwest nach Potsdam ergänzt. Dagegen droht nach der Stilllegung des Flughafens Tegel ein weiterer Gewichtsverlust der nördlichen Berliner Stadtregion – mit Auswirkungen auf die nördliche Innenstadt.

Das Planwerk ist manchmal wegen seiner Bildlastigkeit kritisiert worden. Es habe sich, so der Vorwurf, auf einen stadträumlichen Endzustand fixiert. Das wäre nicht meine Kritik. Die stadträumliche Darstellung des Planwerks war nicht als Endzustand gedacht, sondern als Testentwurf. Und es hat sich gezeigt, dass solche Testentwürfe sehr gut geeignet sind, eine Diskussion über die enge Fachwelt hinaus anzuregen. Bilder sind wichtig, die dritte Dimension, der Raum ist entscheidend. Das zeigt sich sehr gut auch an den Vorschlägen für Tempelhof. Es reicht einfach nicht, einige planerische Prinzipien ins Spiel zu bringen, sie müssen gestalterisch getestet werden. Dass das nicht flächendeckend für die gesamte Innenstadt sinnvoll ist, wird niemand bestreiten. Insofern müssen auch andere Wege der grafischen Präsentation gesucht werden. Aber eine gestaltlose Replanerisierung der strategischen Stadtentwicklungsdebatten wäre ein

Holzweg. Was das Planwerk allerdings auch lehrt, ist die Notwendigkeit eines vorsichtigen, verantwortungsvollen Umgangs mit Bildern. Ein durchaus wieder aktuelles Thema, wenn man sich manche Planung für Tempelhof oder für das Rathausforum heute betrachtet.

Angesichts der Ernüchterung war das Spektrum der durch das Planwerk angesprochenen Akteure relativ schmal. Heute müssen für Stadtentwicklung breitere Akteursallianzen angestrebt werden, Allianzen aus Politik, Verwaltung, Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft. Hier sind auch Verbände der Wirtschaft gefordert, über ihre engeren Interessen hinaus Verantwortung zu übernehmen – wie etwa in Köln. Das heißt aber nicht, diejenigen zu vergessen und auszugrenzen, die am Wirtschaftsleben nicht teilhaben können.

Die entscheidende strategische Integrationsleistung heute betrifft vor dem Hintergrund der Entwicklung seit dem Fall der Mauer die Zusammenführung der beiden bislang eher isolierten Ebenen: der internen stadtregionalen Ebene, der zum Teil hausgemachten Probleme der Stadtregion, und der internationalen Ebene, der Chancen und Gefahren, die im internationalen Wettbewerb liegen, die die Stadt von außen bedrängen oder beglücken, je nach Projekt und je nach Sichtweise.

Manchmal stoßen diese beiden Ebenen in einem strategischen Raum etwas brüsk aufeinander. Das ist beim Flughafen Tempelhof der Fall, wo die Strategie, Entwicklungspotenziale aus den Nachbargebieten und aus dem stadtregionalen Raum kleinteilig einzubringen, mit der Strategie kollidiert, auf einen Akteur von außen zu setzen, der zunächst einmal nichts mit den Nachbargebieten zu tun hat und der auch nicht kleinteilig agiert. Dieser Fall ist insofern exemplarisch, als er zeigt, dass zunehmend bestimmte Räume außerhalb des Zentrums nicht mehr nur als Kiezzentren fungieren, sondern als Räume stadtregionaler Zentralität außerhalb des eigentlichen Zentrums. Das schafft neue Konfliktfronten und damit neuen Bedarf an integrierender Steuerung und Moderation.

Ein solcher Zusammenstoß ist auch im östlichen Spreerraum zu beobachten, wenngleich dort seit einiger Zeit ein Schauspiel Kiez gegen Zentralregierung inszeniert worden ist. Gerade die sogenannten Zwischennutzungen des östlichen Spreerraums haben eine internationale Attraktion und sind längst ein wenngleich spezifischer Teil des Berliner Stadttourismus geworden. Nicht nur hier zeigt sich, dass

der Stadttourismus längst die Grenzen des Zentrums überschritten hat. Dass der neue Flughafen, ein Medium nicht nur des Stadttourismus, in Schönefeld die ganze Stadtregion ins Wackeln bringen wird, steht außer Frage. Interessant ist aber hier das wie, und damit ist wiederum eine integrierend steuernde Politik gefragt.

Und die ehemaligen Arbeiterquartiere, die oft als Problemgebiete gehandelt werden, etwa Neukölln Nord, Wedding und Moabit? Ist die Entwicklung dieser Quartiere von stadtregionaler Bedeutung? Mancher Politiker winkt hier ab. Das aber wäre kurzfristig. Wie kaum anderswo zeigt sich hier, wie Berlin insgesamt auf die sozialen und ethnischen Herausforderungen einer postindustriellen Stadt reagiert. Auch diese Stadtquartiere sind Laboratorien der Stadtregion der Zukunft, nicht nur die Stadtquartiere des Wissens. Ihre Entwicklung ist nicht nur von lokalem Interesse und Kiezsache, sie betrifft die gesamte Stadtregion. Hier und im Umweltbereich lassen sich international wie lokal Lorbeeren holen und gleichzeitig die gesamte Stadtregion konsolidieren. Doch wiederum stellt sich die Frage: Was heißt das im praktischen Detail, und wie kooperieren die verschiedenen Ebenen der öffentlichen Hand, und wie kooperieren diese wiederum mit Akteuren der Zivilgesellschaft, Wissenschaft und Wirtschaft?

Im Januar 2010 hat die Partei des Regierenden Bürgermeisters in einer Klausur in Eisenach Leitlinien für eine Metropolenpolitik entwickelt. Sehr schön! Nur leider gibt es auch hier einen Schönheitsfehler: Es war die Partei und nicht die Landesregierung, die hier Flagge zeigt. Es war der Start in einen Wahlkampf, dessen Ende erst im Herbst 2011 erreicht ist. Wir brauchen aber Politik, Visionen und integrierte Ansätze der Stadtentwicklungspolitik der jetzigen Landesregierung, wir brauchen keinen überdehnten, fast zweijährigen Wahlkampf. Berlin benötigt dringend eine Revitalisierung eines integrierten, strategischen, zielorientierten Denkens und Handelns in der Stadtentwicklung. Dabei sollte das Planwerk nicht vergessen werden. Es wurde zwar in einer ganz spezifischen historischen Konstellation entwickelt, die von vorgestern ist, es bleibt aber strategisch durchaus aktuell: Die Restrukturierung der Berliner Mitte, dieses Schaufensters der Stadtregion für Berlin wie Besucher, ist noch keineswegs vollendet. Das Planwerk bietet nicht nur einen reichen, durchaus kontroversen Erfahrungsschatz, sondern es verkörpert auch den Anspruch auf aktive Steuerung der Stadtentwicklung seitens der öffentlichen Hand, eine Option, die alles andere als von vorgestern ist.

Aufaktvortrag

Reiner Nagel

Aktuelle Stadtentwicklungsstrategien – Konsequenzen für das Planwerk Innenstadt

Reiner Nagel, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Leiter der Abteilung I - Stadt- und Freiraumplanung

Natürlich hat sich auch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Überlegungen über Strategien für die Stadt Berlin mit Bezug auf das Planwerk Innenstadt gemacht. Besonders erfreulich ist, dass es vergleichsweise unkompliziert und relativ kurzfristig zu dieser Kooperation gekommen ist. Das ist insofern von Bedeutung, als dass wir nicht nur überhaupt in eine Diskussion kommen, sondern versuchen mit denjenigen zu kooperieren, die Interesse am Thema haben. Auch wir leiden mitunter darunter, wenn die Dinge nicht vorangehen, aber das ist nicht nur das Thema der Politik, sondern auch ein Abbild der Stadtgesellschaft. Bestimmte Diskussionen können nicht von oben herab gestartet werden, der Impuls muss vielmehr aus der Stadt heraus kommen. Und diesen Impuls finden wir hier vor. Die Themen der Veranstaltung sind gut gewählt. Wir können in den nächsten zwei Tagen unsere Ideen vorstellen und in die Diskussion kommen. Die Ergebnisse lassen sich zudem als Bausteine für unsere weitere Arbeit an der Strategie Innenstadt praktisch nutzen. Es ist also keine „Show-Veranstaltung“ – jedenfalls nicht aus unserer Sicht und auch nicht aus Sicht der Initiatoren. Im Gegenteil, die kommenden Stunden bedeuten richtige Arbeit und sollen Auftakt zu einem kontinuierlichen Arbeitsprozess sein. Dies wollen wir, wenn möglich, gemeinsam nutzen.

Aktuelle Stadtentwicklungsstrategien für Berlin, Konsequenzen für das Planwerk Innenstadt

„Beyond Planwerk Innenstadt“ hat mehrere Bedeutungen, einerseits heißt es, darüber hinaus, jenseits' und damit: „Was gibt es über das Planwerk hinaus in Berlin?“, möglicherweise auch „stattdessen“. Andererseits bedeutet es das banale „danach“ – wie geht es jetzt weiter? (Bild 1) Was kommt nach dem Planwerk? Und beide Fragen, die sich hier stellen, sind für uns von großer Relevanz. Ich möchte daher zunächst einmal auf den Aspekt der Stadtidentität eingehen. Berlin ist immer noch dabei sich selbst zu



suchen und zu finden. Berlin wird immer, ist nie: „Be-Berlin“. Ausgehend von der Europakarte möchte ich in immer größerem Zoom auf Berlin steuern und versuchen über die folgende Frage Auskunft zu geben: Wo und Wer sind wir eigentlich?

Von Zentralität und Polyzentralität

Berlin gewann seit den 1990er Jahren kontinuierlich an europäischer Lage-Zentralität. Das Bewusstsein über dieses Lagepotenzial innerhalb des neuen Europas nimmt kontinuierlich zu. Die Lagegunst ist durch die Anbindung Osteuropas und die EU-Erweiterungen noch einmal gestiegen. (Bild 2) Es gibt also durchaus positives Potenzial hinsichtlich einer stabilen Bevölkerungsentwicklung und einer stabilen wirtschaftlichen Situation. Das Stadtentwicklungskonzept 2020 versucht diese Tendenzen (selbst-)suggerativ zu kartieren und die verschiedenen Potenziale Berlins aufzuzeigen: die Nord-Süd Achse und auch die dominante Orientierung nach Osten. Es bleibt zu hoffen, dass dieses Potenzial ähnliches Gewicht entfalten wird, wie das Modell der „Blauen Banane“ von Roger Brunet für den Wirtschaftsraum Westeuropas. Zoomt man näher, erkennt man, dass Berlin mit seinen Kiezen nicht so polyzentral ist, wie meist angenommen wird. Raumordnerisch ist die Region sehr monozentral, alles konzentriert sich auf Berlin. Das stellt eine besondere Ambivalenz Berlins dar: Gleichzeitig polyzentral eine Stadt der vielen Kieze und das Zentrum einer großen Region zu sein, in der sich alles auf die Innenstadt Berlins konzentriert. Deutlich wird das in der Siedlungsstruktur des Landesentwicklungsplans, die sternförmig entlang der Infrastruktureinrichtungen auf Berlin weist. (Bild 3) Bei genauerer Betrachtung setzt sich das beispielsweise im gemeinsamen Flächennutzungsplans von 1994 fort, der einerseits deutlich die Polyzentralität zeigt, in dem andererseits aber die Innenstadt in Form des sogenannten „Hundekopfes“, also der Inneren Stadt innerhalb des S-Bahn-Ringes mit ih-

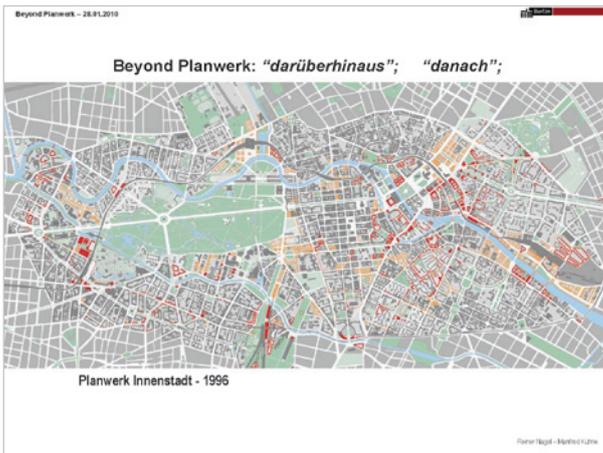


Bild 1



Bild 2

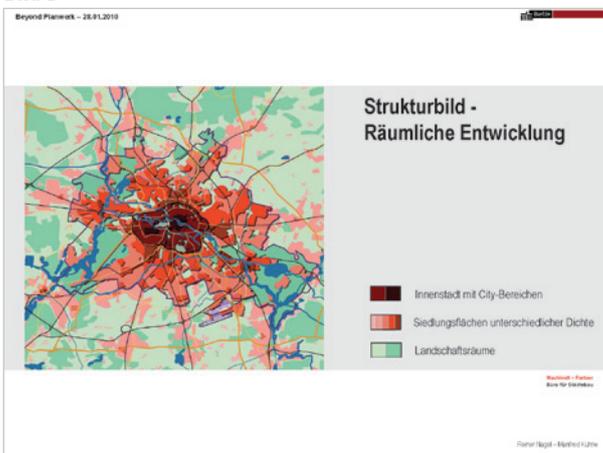


Bild 3



Bild 4



Bild 5



Bild 6

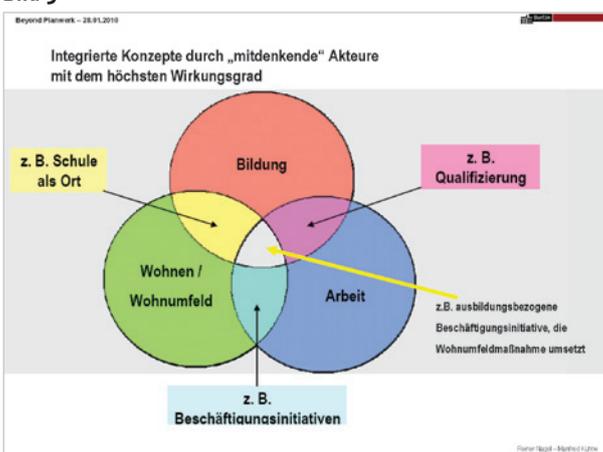


Bild 7

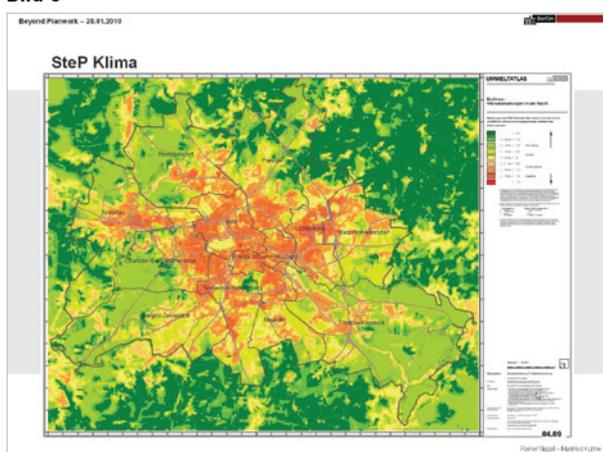


Bild 8

Auftaktvortrag

rer Dichte hervor tritt. Hinzu kommen noch die zwei übergeordneten Innenstadtbereiche City-West und Historische Mitte. Diese Pläne wurden schon zu Zeiten des Planwerks wie auch nach dem Planwerk durch verschiedene strategische Stadtentwicklungskonzepte überlagert. Wie beispielsweise durch den Stadtentwicklungsplan Zentren. Dieser bildet die Einzelhandelsfunktion der polyzentralen Stadt ab und gibt Handlungsräume vor. Räume, die stabilisiert werden können und in denen etwas an der Qualität verbessert werden kann. Es handelt sich also nicht um eine quantitative, sondern um eine qualitative Strategie.

Konzentration auf die Innenstadt und Kritische Rekonstruktion

Die Konsequenz dieser strategischen Pläne zeigt sich im Stadtentwicklungskonzept 2020 und letztlich wahrscheinlich auch flankierend zu der Politik des damaligen Senats: eine Konzentration auf die Innenstadt. Diese leitete die Abkehr von den Entwicklungsmaßnahmen am Rand der Stadt ein, zur Vermeidung von Suburbanisierungstendenzen. Sie führten damit zum Planwerk Innenstadt.

Der dominante Ansatz der städtebaulichen Rekonstruktion, ergibt sich aus dem Blick auf die historischen Pläne. Betrachtet man die Vorkriegsbebauung als das historische Gedächtnis der Stadt, besteht dieses zu großen Teilen aus der Infrastruktur und den Straßen. Die Leitungen und die bestehende Stadttechnik, wie S- und U-Bahn, die wir auch heute noch nutzen und die auf diese historische Stadt ausgerichtet ist. Die historische Struktur wurde nun aber in großen Teilen während der Kriegs- und Nachkriegszeit zerstört, weiter durch den Abriss und die bauliche Entleerung der Stadt und zuletzt durch die Trennung. Es folgten in beiden teilen der Stadt ähnliche städtebauliche Strategien der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ und erst langsam begann das Wiederauffüllen der historischen Stadt. Betrachtet man diese Schritte nun in der Folge, ist, insbesondere nach der Wiedervereinigung ein Schluss ganz naheliegend: der der städtebaulichen Rekonstruktion. (Bild 4)

Beispielsweise am Molkenmarkt, dessen Rekonstruktion eine Erweiterung des Planwerks Innenstadt darstellt und in ihm noch gar nicht enthalten war. Hier wird nun mit noch größerer Präzision versucht Reparaturen in der Stadt durchzuführen. Die Stadt derart kleinteilig zu reparieren, stellt ein äußerst schwieriges Unterfangen dar, das eines professionellen Entwicklungs-Managements bedarf.

Ensemble und Einzelarchitektur

Nicht in kausalem aber in zeitlichem Zusammenhang mit dem Planwerk steht der Regierungsumzug. Die Entscheidung und die Konzeption des Umzugs in die integrierte Struktur der Inneren Stadt, schlugen sich bereits in den ersten Überlegungen zum Planwerk nieder. Im Ergebnis sind städtebauliche Ensembles entstanden und das ist einer der wesentlichen Aspekte, die man dem Planwerk zugute halten muss: In der Konsequenz ist hier das städtebauliche Ensemble wichtiger als die Einzelarchitektur. Das zeichnet sich heute in der Friedrichstadt, am Pariser Platz, an der Regierungsspanne, am Areal um den Hauptbahnhof und weiteren Orten der Stadt positiv ab. Im Detail sind möglicherweise Chancen für Einzelarchitekturen vertan worden. Aber das städtebauliche Ensemble sitzt und dominiert über die Einzelarchitektur, die sich dem Ensemble unterordnet. Trotzdem sind mit dem Planwerk Innenstadt Räume entstanden, die zu einer Internationalisierung und zu einer hohen Nutzerfrequenz in der Stadt geführt haben. Die Themen, die für den Workshop ausgewählt wurden, sind gut gewählt. Die Internationalisierung - also der Tourismus - und die Wirtschaftskraft, die daraus entstanden ist, sind auch eine Konsequenz des Planwerks Innenstadt.

Strategische Positionen und notwendige Priorisierung

Was ist aber neben dem Planwerk, das „vorgestern“ entstand, gestern noch in Betrieb war und dessen heutige Bedeutung hier zur Debatte steht, aktuell für unser Handeln relevant? Es sind zunehmend, wie das Stadtentwicklungskonzept 2020 zeigt, strategische Positionen, die für die Stadtentwicklung bedeutsam werden. Das betrifft die Gesamtregion, dass betrifft aber auch den inneren Bereich der Stadt. Das Stadtentwicklungskonzept 2020 zeigt bereits einige Räume - ähnlich der Karte, die auf der Einladung zu sehen ist - beispielsweise die Süd-Ost Achse und andere strategische Räume aber beispielsweise nicht die Quartiere, die auf der Einladung als benachteiligte Quartiere eingezeichnet sind. Hieran zeigt sich bereits wie wichtig die Diskussion ist, zum einen für die innere Strukturierung, zum anderen für die Profilierung nach außen, eine Fokussierung auf einige wenige Strategieräume vorzunehmen, um an diesen die Implementierung von stadtentwicklungspolitischen Strategien zu erproben. Das haben wir zunächst einmal für die Historische Mitte und für die City West erprobt. Das haben wir aber auch für den Spreeraum, für das Areal Heidestraße am Hauptbahnhof sowie für Tempelhof und Tegel konkretisiert und angewandt.

Neue Planungsinstrumente

Für alle diese unterschiedlichen Strategieräume haben wir unterschiedliche Planungsinstrumente gewählt, vielleicht auch als Testfall für ein künftiges Planwerk Innenstadt 2.0. In der Heidestraße, wurde bewusst nicht die Darstellungsform des Planwerks Innenstadt gewählt, also nicht der städtebauliche Rahmenplan und das Bauvolumen zur Grundlage des Masterplan gemacht, sondern ein strategisches Bild davon. Ein abstraktes Bild, das eine Reihe von Leitlinien formuliert und mit fünf programmatischen Thesen die Weiterentwicklung dieses Gebietes begleitet.

Der Spreeraum, für den es auch einen städtebaulichen Rahmenplan gibt, ist in Wirklichkeit sehr stark über die Zwischennutzungsstrategie entwickelt worden. Das Management ist hier sicherlich nicht ganz perfekt gewesen. Gleichzeitig hat das auch etwas mit Berlin zu tun. Wäre der Spreeraum richtig gut gesteuert, die Projekte konsequent realisiert worden, würde das nicht oder nur bedingt zu Berlin passen. Eher ist die offene Variabilität, die dort noch möglich ist, charakteristisch. Auch das hat etwas mit Entwicklung zu tun. Man muss die Prozessoffenheit aber in die Gesamtkonzeption einbeziehen und darf sie nicht als Unfall betrachten, sondern sollte aus ihr lernen.

Ein weiteres Beispiel ist die Süd-Ost Achse, wo, vor dem Hintergrund des Wissens, dass der neue Flughafen die Stadtstruktur massiv beeinflussen wird, der gesamte Raum noch einmal auf den Prüfstand gestellt wurde und mit dem Instrument des Planwerks nach Räumen gesucht wurde, die durch die Entwicklung in einen neuen Bedeutungszusammenhang rücken und die z.B. infrastrukturell ertüchtigt werden müssen. Ein Verfahren, in dem Bilder mit einer städtebaulichen Chiffre entstehen, die durch die Darstellung der Farblichkeit eine strategische Ebene erhält.

Einen Sonderfall bildet die Nachnutzung Tempelhof, wegen der politisch konträren Diskussion im Vorfeld. Hier bildet der prozessuale Masterplan ein grobes Flächengerüst aus Parklandschaft in der Mitte und Bauflächen an den Rändern ab und stellt zusätzlich in Form einer Pixelgrafik Entwicklungspotentiale dar. Damit wird eindeutig lesbar, dass hier ein Umwandlungsprozess und keine feste städtebauliche Umbau-Vorstellung beabsichtigt ist.

Zuletzt Tegel, wo auf der Grundlage einer substanziellen Grundlagenentwicklung zunächst nur eine

vorläufige Entwicklungsstrategie abgebildet wurde. (Bild 5) Die Entwicklung wird vermutlich vom Terminal ausgehen. Darüber hinaus ist die Anbindung an Reinickendorf im Osten wichtig. Der Rest ist ein Zukunftsraum, der für unterschiedliche Nutzungen geeignet ist, die in Szenarien planerisch beleuchtet wurden. Die Entwicklung kann in unterschiedliche Richtungen gehen, es existiert zunächst eine Vermutung: Um das Terminal herum, und nördlich angrenzend, entstehen Bauflächen, der Rest bleibt als Landschaftsflächen Grundlage der künftigen räumlichen Qualifizierung, die noch erfolgen muss. Als Ergebnis der auf Planungsszenarien aufbauenden Planungswerkstatt, hat sich ein stadtgemeinschaftlicher Nachnutzungskonsens zu einem, in die Landschaft integrierten Forschungs- und Industriestandort für Zukunftstechnologien herausgebildet.

Zwischennutzer als Identitätsstifter

Diese unterschiedlichen Herangehensweisen haben natürlich mit dem Potenzial Berlins zu tun. In Berlin können vielfältigen Potenzialflächen für Stadtentwicklung gefüllt werden, für deren Wahrnehmung die Zwischennutzer eine ganz besondere Rolle spielen. Sie sind in den Prozess integriert, sollten jedenfalls prozessintegriert sein. Das ist vielleicht auch das Thema des Spreerraums. Denn wenn sie prozessintegriert sind, schaffen sie nicht nur neue Standorte, sondern tragen dauerhaft zur deren Identität bei. Interessanterweise ist die Wetterkarte für Zwischennutzer oftmals phasenversetzt zu den Räumen, die wir aktuell als interessant für Stadtentwicklung erachten. (Bild 6) Damit wird deutlich, dass sie tatsächlich ein Entwicklungsinstrument für die Stadt sein können.

Wohnen, soziale Räume und der Nah-Raum

Auch beim Thema Wohnen in der Innenstadt müssen Antworten gefunden werden, denn die die Fragen sind gestellt und werden diskutiert. Es gibt einen Wohnflächenzuwachs in Berlin. Unabhängig von Flächenzuwachs-Potentialen, die in der allgemeinen Entwicklung von Berlin liegen, ist allein der Wohnungsbestand nicht ausreichend. Das wird sich in den nächsten Jahren weiter abzeichnen. Es wird zwar keine Wohnungsnot geben, um den Wohnungsbedarf aber sinnvoll für die Stadt zu nutzen, muss das Thema qualitativ volles Wohnen in der Innenstadt weiter befördert werden. (Bild 7) Es gibt in Berlin nicht nur Baugemeinschaften, sondern inzwischen auch vielfältige, selbstnutzende genossenschaftliche Projekte, die hier durchaus vorbildlich sind.

Auftaktvortrag

Als weitere strategische Ebene sind die Gebiete mit schwacher sozialer Bevölkerungsstruktur relevant, in denen die Probleme so gelagert sind, dass man sie mit Hilfe integrierter Handlungskonzepte systematisch lösen muss. Hier wurden Zukunftsräume, sogenannte Aktionsräume Plus definiert, fünf große zusammenhängende Gebiete, in denen künftig durch intensive, integrierte Maßnahmenansätze eine Verbesserung erreicht werden soll. Gleichzeitig aber auch eine Mitnahme der dortigen Bevölkerung mit der Gesamtentwicklung der Stadt. Wir haben hierzu eine Rahmenstrategie Soziale Stadtentwicklung erarbeitet, mit der über Rahmen- und Zielvereinbarungen ressort- und institutionenübergreifend mit den Bürgern vor Ort gearbeitet werden kann. Die räumliche Bezugsebene ist hier der Stadtteil, der Sozialraum. Das zeigt noch einmal den Unterschied zu den beschriebenen „top-down“-Strategien, die mit dem Zoom von Europa auf Berlin gezeigt wurden. Für die Zukunft werden zunehmend die Nahräume, also die Kieze, relevant werden. Die Relevanz wird aufgrund der demographischen Entwicklung, aufgrund des Klimawandels und aufgrund des geänderten Mobilitätsverhaltens immer stärker zunehmen. Für den Nah-Raum ist nicht unbedingt relevant wie das Einzelgebäude steht, vielmehr ist alles relevant, was die Qualität, die Versorgung, die Freiflächen und Aufenthaltsmöglichkeiten betrifft.

Innenstadtgrün und Klimawandel

Hinsichtlich der gesamtstädtischen Relevanz ist auch der Grünsektor als Querschnittsthema bedeutend, der im Planwerk Innenstadt nicht die heutige Bedeutung hatte. War der öffentliche Raum im Planwerk durchaus wichtig, hatten die Grünflächen, die jetzt aus klimatischen Gründen für Berlin so wichtig werden eine geringere Bedeutung.

Der Klimawandel - mit zweieinhalb bis drei Grad Plus in Berlin bis 2050 - führt dazu, dass die klimatisch ohnehin belasteten Innenstadtquartiere, die wir heute als besonders attraktiv empfinden, zukünftig zusätzlich durch Hitzestress belastet werden. Will man in diesen Quartieren eine klimatisch bedingte Innenstadtflucht verhindern, vermeiden, dass das Einfamilienhaus mit seinen klimatisch wirksamen Grünräumen wieder zum Wohntraum wird, muss an einer Qualitätsverbesserung der Innenstadt gearbeitet werden. (Bild 8) Das bedeutet auch, wo erforderlich Baulücken als Durchlüftungskorridore offen zu halten, anstatt sie im Sinne der Rekonstruktion des Stadtgrundrisses systematisch zu schließen.

Soviel zu den Rahmenbedingungen für das Thema „Beyond Planwerk Innenstadt“, also das, was über das Planwerk Innenstadt hinaus für das Planwerk Innenstadt heute relevant ist.

Manfred Kühne

Auftaktvortrag

Manfred Kühne, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Leiter der Abteilung II - Städtebau und Projekte

Mit dieser thematisch sehr breiten und sehr grundsätzlichen Einführung wurden ziemlich alle Maßstabebenen vorgestellt, auf der die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung arbeitet. Davon ist das Planwerk Innenstadt eine. Hier sind heute zwei Abteilungsleiter von insgesamt vier Abteilungen, die sich mit Stadtplanung beschäftigen. Fragen der Städtebauförderung und der sozialen Stadterneuerung sind in der Abteilung IV angesiedelt, das ist die Abteilung mit dem größten Budget. Trotz der finanziell schwierigen Haushaltslage Berlins. Daneben existiert noch eine gut aufgestellte und leistungsfähige Verkehrsabteilung. Der Stadtentwicklungsplan Verkehr wurde gerade aktualisiert und ist zum ersten Mal mit Brandenburg gemeinsam aufgestellt worden. Das zeigt, dass die Maßstäbe und Perspektiven, die gerade vorgestellt wurden glaubwürdig sind. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung bearbeitet durchaus einen größeren Rahmen als die Berliner Innenstadt, auch wenn die Abteilung II sich auch hauptsächlich auf die Innenstadt konzentrieren muss.

Einige Rahmenbedingung für die Entstehung des Planwerks wurden bereits benannt. Zwei weitere Aspekte sollen im folgenden hervorgehoben werden. Die Genese und die heutige Bedeutung des Planwerks. Es wird in dieser Stadt häufig unterschätzt, dass das Jahr 1995 ein Systembruch war. Im Prinzip sind wesentliche Verwaltungsprinzipien und Rechtsgrundlagen, die seit der Bildung von Groß-Berlin 1920 gegolten haben, in Frage gestellt worden. Das wurde besonders deutlich, als Frau Lüscher ihre Stelle in Berlin angetreten hat. Der Senat ist seit 1995 grundsätzlich nicht mehr für das Management von städtebaulichen Projekten, für Baugenehmigungen und für denkmalrechtliche Genehmigungen zuständig. 1995 waren die Grundstücke zum großen Teil schon privatisiert und die öffentlichen Haushalte zusammengebrochen. Eine der großen Leistungen

des Planwerks ist es die weitgehende Entmachtung der stadtplanenden Senatsverwaltung getarnt zu haben. Es ist auch aus einem besonderen Konfliktlager heraus entstanden. Vor 1995 hat Hans Stimmann als Senatsbaudirektor über die planungsrechtlichen Verfahren verfügt, er hat in der Regel auch über die Grundstücksvergabe und über die Baugenehmigungsverfahren verfügt. Das änderte sich 1995 und ist bis heute nicht mehr so. In der alltäglichen Arbeit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung gibt es heute zwei wesentliche Tätigkeitsfelder. Das Planwerk spielt heute atmosphärisch und planungspolitisch immer noch eine zentrale Rolle für die Verständigung der beiden Koalitionsfraktionen. Wurde das Planwerk damals unter einer großen Koalition beschlossen, wird es seit mehreren Jahren von einer rot-roten Koalition umgesetzt. Damit ist die politische Kraft in dieser Stadt, in der die stärksten Kritiker des Planwerks beheimatet sind, verantwortlich für den Umgang mit diesem Instrument und hält die Diskussion im Abgeordnetenhaus und den entsprechenden Ausschüssen, aber auch in der Öffentlichkeit am Leben. Es ist zu erwarten, dass das Planwerk als Feld starker emotionaler politischer Auseinandersetzung mit dem Ende dieser Legislaturperiode in beiden Koalitionsfraktionen abgearbeitet sein wird. Hierzu einige Hinweise auf der konkreten Projektebene.

In unserer alltäglichen Arbeit – die Abteilung II koordiniert und überwacht das planungsrechtliche Geschehen in den Bezirken – ist das Planwerk nach wie vor ein wichtiges Instrument für die Steuerung von baulichen Aktivitäten. Innerhalb der Planwerkskulisse befinden sich die vier Bezirke: Charlottenburg-Wilmersdorf, Tempelhof-Schöneberg, Friedrichshain-Kreuzberg und Mitte. All diese Bezirke haben politisch besetzte Bezirksämter und Verantwortlichkeiten und in allen vier Bezirken haben sich nicht erst seit dem Planwerk vollständig unterschiedliche Planungskulturen und zum Teil gegensätzliche Vorstellungen von Zielen der Innenstadtentwicklung herausgebildet. Diese sind teilweise bundesweit bekannt. Deswegen ist auch in der Überarbeitung des Planwerks die ehemalige Sektorengrenze zwischen Mitte und Kreuzberg nach wie vor eine Demarkationslinie. Es gilt mit diesen unterschiedlichen Sichtweisen, sowohl bei Koalitionsverhandlungen im Abgeordnetenhaus als auch in den Bezirken produktiv umzugehen. Diese Punkte sollen im folgenden im Mittelpunkt stehen, denn die eigentliche Überarbeitung des Planwerks ist im Wesentlichen eine relativ undramatische, redaktionelle. Layouts werden geändert, es wird aktualisiert und politische Dissenspunkte werden geklärt. Das Planwerk soll auch in Zukunft

Auftaktvortrag

eine unverzichtbare Planungsgrundlage in Berlin sein, aber der Eindruck soll vermieden werden, dass dieses Planwerk jemals den Anspruch hatte, das integrierende Planungsinstrument zu sein, das hier bereits in unterschiedlicher Form als notwendiges Planungsinstrument angesprochen worden ist.

In den Koalitionsvereinbarungen 2006 haben die Koalitionsfraktionen folgenden Handlungsauftrag formuliert: „Das Planwerk Innenstadt ist die Grundlage der weiteren Innenstadtentwicklung und wird im Dialog mit Bezirken, Fachöffentlichkeit und gesellschaftlichen Akteuren weiterentwickelt. Die Innenstadt muss als Wohn- und Arbeitsort für sozial unterschiedliche Bevölkerungsgruppen bewahrt und qualifiziert werden. Vorhandene Wohnbebauung ist daher zu erhalten. Die Qualität des Wohnens darf durch Nachverdichtungsmaßnahmen nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt werden. Baulücken in der Innenstadt sind für Wohnungsneubau zu aktivieren.“

Dieser Arbeitsauftrag muss noch im Laufe dieses Jahres erfüllt werden. Was das Redaktionelle angeht, wurde der Darstellungsraum erweitert. Der sehnliche Wunsch des Baustadtrats von Mitte, auch den nördlichsten Zipfel von Mitte zu integrieren, konnte aus graphischen Gründen noch nicht erfüllt werden. Das ist eine Maßstabsfrage und Tempelhof hat derzeit eine größere Bedeutung. Insofern zeigen sich wenige sehr pragmatische Grundsätze: Die räumliche Erweiterung und die inhaltliche Neustrukturierung. Das Planwerk war in der bisherigen Darstellung an vielen Punkten problematisch. Im klassischen Planwerk sind die tatsächlich abgestimmten, verfestigten Planungen blass und die reinen Vorschläge kräftig dargestellt. Aus Plausibilitätsgründen wird dies umgedreht. Das gleiche gilt für die bedeutsamer werdenden Grünflächen. In der neuen Darstellung lässt sich nachvollziehen, welche Grünanlagen bestehen und welche entwickelt werden.

In Bereichen, in denen es kein verfestigten, abgestimmten städtebaulichen Figuren gibt, wie auf dem Flughafen Tempelhof, wird durch eine abstraktere, einfach flächige Darstellung angedeutet, dass Baupotenziale vorhanden sind. Weiterhin wurden in Fleißarbeit thematische Karten, die bereits bestanden, aber auch solche, die bislang in Nachbarabteilungen bearbeitet und separat dargestellt wurden, redaktionell dem Planwerk zugefügt, um bestimmte Themen, wie Sozialräume, Verkehr oder ähnliches einfacher greifbar zu machen. Und damit zeigt sich, dass die Senatsverwaltung für Stadtent-

wicklung nicht alleine mit dem Planwerk arbeitet, sondern mit einer großen Fülle an Planungsinstrumenten und Strategieansätzen. Zukünftig soll diese Aktualisierung regelmäßig, alle zwei bis drei Jahre, erfolgen, die Abstimmung mit den Bezirken ist ebenfalls fast abgeschlossen. Deswegen sind diese Darstellungen bislang nicht veröffentlicht, es handelt sich hier noch um formell unabgestimmte Pläne, die der Senat noch beschließen wird. Dann wird er sich vielleicht auch dazu positionieren, ob der Wille besteht, die Vorgaben aus dem Planwerk gegenüber den Bezirken stärker durchzusetzen oder nicht. Die meisten Themen im Planwerk lassen sich nicht auf dem großen Maßstab klären, deswegen erfolgt die tatsächliche weitere Bearbeitung des Planwerks in der Regel kleinmaßstäblich. Insbesondere in dem Raum, der momentan als Rathausforum bezeichnet wird und auf den sich die politische Auseinandersetzung in der öffentlichen Wahrnehmung und in den Koalitionsfraktionen weitgehend konzentrieren. Es ist in Vergessenheit geraten, dass schon die große Koalition beschlossen hat, dass dieser Raum nicht bebaut werden soll. Es wird auch in der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen, dass die jetzige Koalition absolut entschlossen ist, diese Fläche nicht für eine Bebauung zur Verfügung zu stellen. Das heißt nicht, dass dieser Raum nicht gestaltet werden muss, das heißt nicht, dass er für Bebauungen generell tabu ist, es ist nur in dieser Stadt immer relativ schwer, klare politische Setzungen zu kommunizieren und bei den Gesprächspartnern vorauszusetzen, dass sie davon ausgehen, dass diese gültig sind. Das nur am Rande.

Es wurde weiterhin ein Differenzplan erstellt, der zeigt was sich geändert hat, was realisiert worden ist und was nicht. Erstmals gibt es eine Karte der „Planungsräume mit gesamtstädtischer Bedeutung“. Das Eingreifen in bezirkliche Planungen stützt sich auf zwei Paragraphen des Ausführungsgesetzes zum Baugesetzbuch. Will der Senat irgendwo in der Stadt das Management übernehmen, muss er in der Regel im Konflikt mit den Bezirken die Planungshoheit an sich ziehen. Diese Karte gibt in der Planwerkskulisse einen groben Überblick, wo die Senatsverwaltung, also überwiegend die Abteilung II, aber auch die Abteilung I im Bezug auf Grünflächen oder die Strategieräume überhaupt aktiv sind. Diese starke räumliche Konzentration ergibt sich nicht nur aus der Tatsache, dass seit Beschluss des Planwerks, die Personalressourcen dramatisch zurückgegangen sind. Die Aufgaben in diesen Planungsräumen sind insofern unter relativ schwierigen Ressourcenbedingungen zu bewältigen und in der Regel ist das

ureigenste Geschäft der Abteilung II, nämlich die Aufstellung von Bebauungsplänen, das unkomplizierteste und entspannteste Geschäft. In großen Strategieräumen, wie der schon angesprochenen City West, muss vermieden werden, dass es zu starken politischen Friktionen mit den Bezirken kommt, und dass ist in der City West sichtbar gelungen. Eine der Grundlagen für die Befriedungsstrategie war, dass die Aktivitäten der Stadtentwicklungsverwaltung sich weitgehend auf die Wissenschaftsstadt Charlottenburg konzentrierten. Es ist ein offenes Geheimnis, dass es erst seit einem Jahr für einen der großen Wissensstandorte in der Innenstadt einen Masterplan gibt. Es gibt bis heute keinen Masterplan für den Standort der Charité und auch nicht für den innerstädtischen Standort der Humboldt Universität. Trotz der schwierigen Zusammenarbeit ist dies für den Standort der TU gelungen.

Kommunikation

Die Einzelaktivitäten in Bebauungsplänen für das Humboldt-Forum, für den Spittelmarkt, für den Petriplatz und für das Klosterviertel sind kaum kommunizierbar. Deswegen wurden diese Einzelprojekte zu einem Gesamtprojekt „Historische Mitte“ zusammengefasst. Das soll verhindern, dass immer nur über die Problemfälle im Einzelgebiet, die Gertraudenbrücke, den Neptunbrunnen oder die Kurve am Roten Rathaus diskutiert wird, obwohl die konkrete architektonische, städtebauliche Durcharbeitung immer, meist im Workshopverfahren, im Konsens mit einem sehr aufgeschlossenen Bezirk, in Kooperation mit den Eigentümern und in der Regel mit erheblicher öffentlicher Beteiligung erfolgt. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung stand bislang vor einem kommunikativen Dilemma, wenn Projekte in diesem Raum vorgestellt wurden. In der Regel erschienen zu den Veranstaltungen nur die üblichen Verdächtigen und zwar in der Kampfkonstellation von 1996. Die Veteranen, die das Planwerk Innenstadt noch verinnerlicht hatten, trafen sich im neuen Stadthaus oder in der Parochialkirche und führten rituell - auf dem Stand und der Emotionalität von 1996 - die Diskussionen weiter. Um diesem Dilemma zu entfliehen, wurde die Kommunikationsstrategie in einem Akt produktiver Verzweiflung grundsätzlich umgestellt. Die Teilräume werden jetzt unter lebensweltlichen Perspektiven betrachtet und es soll glaubhaft dargestellt werden, dass für die fünf wichtigen Teilräume auch fünf unterschiedliche Strategien existieren.

Anders beim Humboldt-Forum und der Bauakademie. Hier tut die Senatsverwaltung das, was man

ihr gerne unterstellt, sie muss Fassaden rekonstruieren, wobei hier glücklicherweise im Wesentlichen der Bund den Konflikt auszuhalten hat. Am Gendarmenmarkt wird ein bedeutender historischer Ort entwickelt und kultiviert, im Bereich Spittelmarkt, Petriplatz, Klosterviertel ist die klassische kritische Rekonstruktion das Leitmotiv, inklusive Straßentrückbau, Baulandgewinnung und Vernetzung der städtebaulichen Strukturen. Die Aufgabe beim Rathausforum ist hingegen eine gänzlich andere, hier muss, nachdem befreundete Kräfte ein sehr starkes Bild von einer möglichen Entwicklungsperspektive dieses Raumes in allen Köpfen verankert haben, aufgezeigt werden, dass es sich lohnt, noch einmal grundsätzlich über diesen Raum nachzudenken, weil eine Realisierung jeglicher Vorhaben vor dem Ende des U-Bahnbaus 2017 sehr unwahrscheinlich ist. Das Nachdenken in Planwerkskategorien begleitet die Alltagsarbeit, macht sie aber nicht aus, da Fragen der strategischen Partnerschaften, der kommunikativen Möglichkeiten und vor allem der Kampagnenfähigkeit im Vordergrund stehen. Neuerdings beschäftigt auch ein neues Instrument, das es bei der Geburt des Planwerks noch nicht gab, nämlich das Bürgerbegehren, welches gerade auch die Prozesse im Spreeraum Friedrichshain-Kreuzberg massiv beeinflusst, das Alltagsgeschäft.

Bestimmte thematische Karten sind hilfreich, so zum Beispiel eine Übersicht der Fördergebiete in der Berliner Innenstadt, sie lässt erahnen mit wie vielen Programmen und mit welchen Budgets dort gearbeitet wird. Um so mehr erstaunt es, dass dieser Bereich, der auch in der Auffassung des Senats als besonders umstritten und besonders entwicklungsbedürftig gilt, seit 20 Jahren völlig ohne Förderkulisse ist. Eine Schwierigkeit in der Umsetzung liegt auch darin, dass das Planwerk mit einem übermäßigen Vertrauen in die Kräfte des Marktes beschlossen wurde. Diese Erwartung hat sich nicht immer erfüllt.

Betrachtet man die starke Wohnungsbau-Fixierung des Planwerks, lässt sich auch hier ein Wandel beobachten. War es in den ersten 10 Jahren noch ein harter Kampf sich gegen die Interessen der Investoren, die grundsätzlich nur Einzelhandel oder Kerngebietenutzung wollten, um die Mischnutzung in der Innenstadt zu bemühen, ist die Situation heute leider ins Gegenteil gekippt. Derzeit wollen Investoren auch in als Kerngebiet ausgewiesenen Bereichen reine Wohnnutzungen unterbringen. Das eine ist so falsch wie das andere und auch diese Fragen lassen sich nicht mit Planwerksgraphiken lösen, sondern

Auftaktvortrag

nur im konkreten Workshopverfahren oder neuerdings durch Vermittlung im Baukollegium. Eine Einrichtung, die Frau Lüscher, geprägt von ihrer Schweizer Konsensorientierung, als Gestaltungsbeirat installiert hat. Obwohl dieser Beirat bei vielen dieser Fragen hilft, gibt es ein grundsätzliches Problem: Kein Bezirk und kein Investor kann gezwungen werden vor dieses Baukollegium zu treten, es fehlt das Rechtsinstrument und man bleibt auf Kooperation und Freiwilligkeit angewiesen.

Weiterhin wurde die Planwerksdarstellung um weitere Ebenen ergänzt: die Denkmalbestände, den Verkehr, die Sozialräume, die bestehenden Bebauungspläne, von denen es in der historischen Mitte noch sehr wenige gibt, und die sich in Bearbeitung befindlichen. Das lässt Schlüsse über die Aktivitätsschwerpunkte zu, beispielsweise das Aufstellen von Bebauungsplänen.

Abschließend lässt sich bilanzieren: Das Planwerk hat sich als Katalysator für die planungspolitischen Auseinandersetzungen zwischen den Koalitionsfraktionen bewährt. Diese Rolle hat das Planwerk offensichtlich schon in der großen Koalition gespielt, in der der eine Koalitionspartner, die CDU, sehr stark auf Verkehrsfragen fixiert war. Dieselbe Rolle hat das Planwerk jetzt auch in der rot-roten Koalition gespielt. Mit den abschließenden Bebauungsplänen für viele dieser rituellen Konfliktorte ist nun zu hoffen, dass diese Konflikte bald beigelegt werden. Diesen Konsens zu erreichen wird zur Zerreißprobe für die Koalition. Wenn er glückt, wurden im Rahmen städtebaulicher Gutachten und Workshops ganze Bereiche tendenziell planwerksfrei gemacht.

Am Ende bleibt die Frage, was von diesem Konsens umgesetzt wird. Diese letzte Abstimmung wird in vielen Bereichen, wie beispielsweise dem zweiten Bauabschnitt der Karl-Marx-Allee die Nachverdichtungsambitionen des Planwerks Innenstadt durchaus reduzieren. Auch im Leitbild City West hat es eine Verständigung mit den Bezirken Charlottenburg-Wilmersdorf und Schöneberg-Tempelhof gegeben, dass derzeit niemand die Absicht hat, den Stadtraum an der Urania umzubauen. Als politischer und strategischer Akteur berechenbar zu sein und berechenbar zu bleiben, ist ein wichtiger Punkt. Auch wenn die Planungen in diesem Bereich vorläufig im Planwerk verzeichnet bleiben, wird die Stunde kommen, in der man sich darüber verständigen muss, ob solche Pläne jemals umgesetzt werden. Das Hauptinteresse besteht darin, jede abstrakte und nicht umsetzbare Planwerksdiskussion zu vermeiden, weil sonst in der

Regel der Re-Emotionalisierungseffekt eintritt. Das ist für unsere Alltagsarbeiten nicht hilfreich. Frau Lüscher hat aus der Schweiz einen Stempel mitgebracht, der leider sehr selten zum Einsatz kommt, darauf steht: „Genehmigt bis ein besserer Vorschlag kommt“. In diesem Sinne bleibt zu hoffen, dass dieser Workshop neue Anregungen bringt. Derweil beschäftigt das Planwerk die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung weiter, stellt aber nicht das drängendste Planungsthema im Alltagsgeschäft dar.

Reiner Nagel

Zusammenführung

Reiner Nagel, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Leiter der Abteilung I - Stadt- und Freiraumplanung

Jetzt hängt alles davon ab, wie wir diesen Statusbericht interpretieren. Befinden wir uns, wie die Architekten sagen, in der Dokumentation des Prozesses, also in Leistungsphase 9? Sind wir mit dem Planwerk fertig, pflegen es im Bestand oder legen es sogar zu den Akten? Die Kartierung, die gerade gezeigt wurde, ließe diesen Schluss zu. Oder ist dies der Beginn eines neuen Prozesses, Beyond Planwerk, also nicht mehr jenseits des Planwerks, sondern nach dem Planwerk. Befinden wir uns wieder in der Leistungsphase 1, Grundlagenermittlung und gehen langsam in den Vorentwurf über und überlegen, was man unter strategischen Aspekten mit dem Planwerk machen kann? Sicher ist es richtig noch mal genau zu gucken: Passt das eigentlich noch? Ist das Planwerk für sich als Raum wirksam? Sind 30 km innerhalb der Inneren Stadt richtig abgegrenzt oder muss das Planwerk auf den gesamten „Hundekopf“ ausgeweitet werden? Dies wurde gerade ja schon beantwortet. Dann sollte man natürlich weiter eine Bestandsaufnahme machen und alles Relevante eintragen. Also beispielsweise die inzwischen entwickelten oder durchgeführten größeren Planungskonzepte.

Es ist sicher ein atemberaubender Maßstabssprung von der Europakarte bis zum Neptunbrunnen und man läuft Gefahr die Handhabbarkeit zu verlieren. Dann die Ausdehnung des Blattformates, so banal wie wichtig; Wo wird später durch den Plankopf etwas verdeckt und wo wird alles zu sehen sein. Wichtig sind auch die Planungsräume des Flächennutzungsplans von 1994, der verwaltungsrechtlich eine verbindliche Grundlage darstellt. Das Planwerk steht dagegen als strategische Ebene über dem Flächennutzungsplan, bzw. konkretisiert diesen, wie ein Stadtentwicklungsplan.

In einem nächsten Schritt könnte man das Planwerk mit stadtentwicklungsstrategischen Ansätzen über-

lagern. Was passiert, wenn man Strategieräume auf diese Planwerksebene bezieht und wenn man diesen Betrachtungsraum neu wirksam werden lässt, dann immerhin für gut 100 km innerhalb des S-Bahnringes.

Das ganze bekommt ein Gesicht, wenn man anfängt die bestehenden Planungsräume unter denen wir uns etwas vorstellen können, beispielsweise das Stadtumbaugebiet Heidestraße, dem Tiergarten, die Historische Mitte, den Spreerraum, die Achse am Gleisdreieck, die Süd-Ost-Achse, Tempelhof, etc. einzutragen.

Neben diesen Bereichen gibt es innerhalb dieser 100 km aber auch viele Zwischenräume und verbindende Flächenareale, die Berliner Kieze, die unterschiedlichen Handelsbedarf haben. Besondere Räume stellen die Nahtstellen dar, die „In-Between“-Räume. Wie vernetzt man diese Strategieräume, sind sie isolierte Betrachtungsräume, die Adressen haben und dazwischen ist sozusagen Reststadt? Oder vernetzt das Planwerk auch diese Räume, beispielsweise Friedrichshain-Kreuzberg, wo der Sprung von West nach Ost und von Süd nach Nord als Möglichkeiten dieses Raumes z.B. im östlichen Spreerraum noch immer eine anhaltende Entwicklungsaufgabe ist. Welchen Einfluss haben die über den S-Bahn-Ring der inneren Stadt hinausgehenden Strategieräume für die innere Struktur der Stadt, also zum Beispiel Tegel mit seinem Flächenpotenzial oder die Süd-Ost-Achse mit dem BBI. Wie wirken sich diese Räume auf den inneren Bereich aus? Kann man die innenstädtischen Strategieräume überhaupt ohne die Berücksichtigung dieser äußeren Einflüsse diskutieren? Denkt man all diese Themenfelder zusammen, wo sind dann die Schwerpunkt-, wo die Zwischenräume?

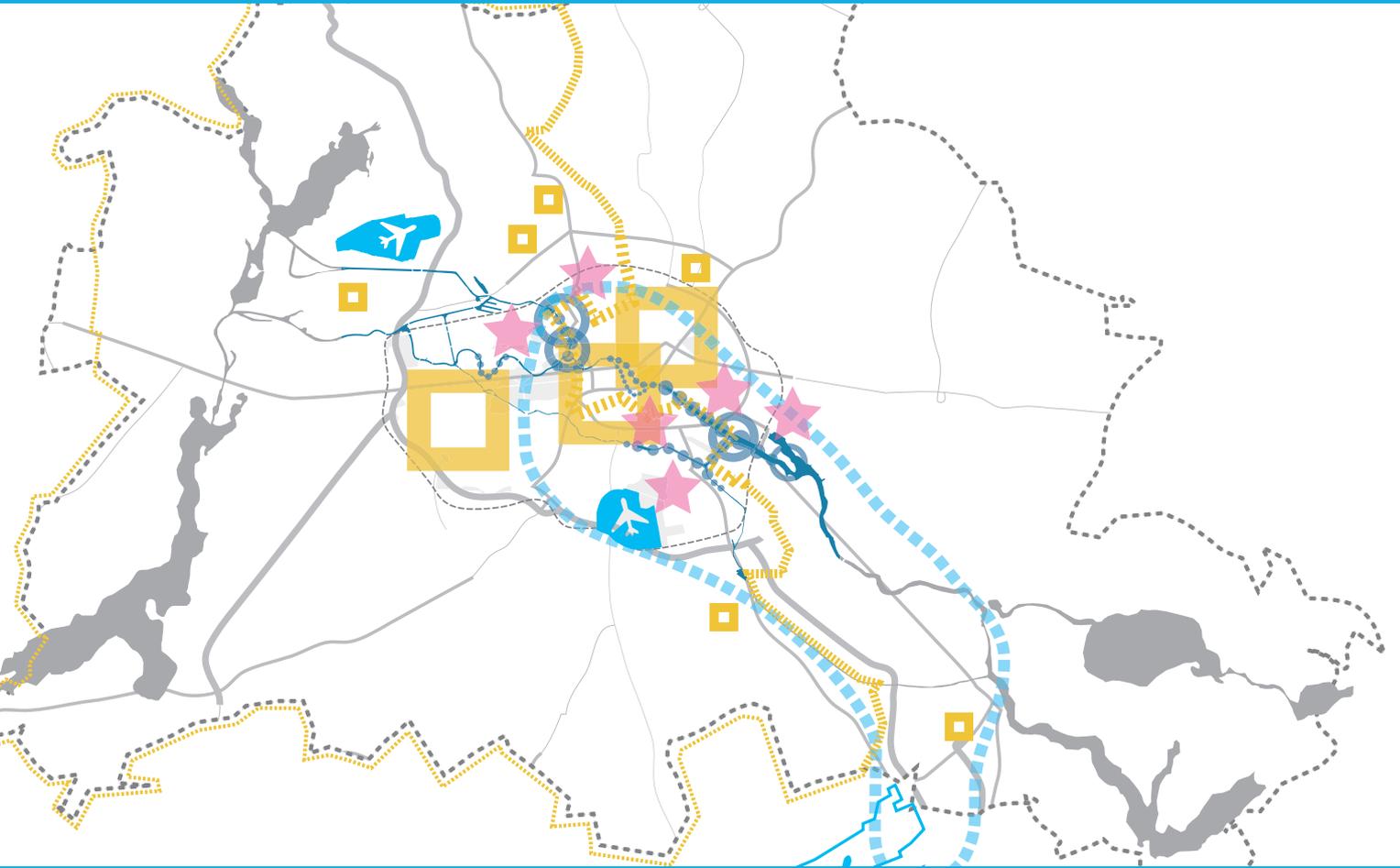
Addiert man weitere Querschnittsthemen, wie den Klimaschutz, die Kreativwirtschaft, die Frage nach der Architektur, steigt die Komplexität noch einmal immens. Und dann das „branding“ unterschiedlicher Räume, also Heidestraße, oder wie sie die Vivico jetzt nennt: „Europacity“. Themen scheinen Namen zu brauchen, damit sie sich in der Wahrnehmung verstetigen. Manche Adressen sind traditionell gegeben, Tempelhof – „THF“ oder Tegel – „TXL“. Diese Räume legen sich als zusätzliche Schwerpunkte, zusätzliche Schichten, zusätzliche Ebenen, als strategische Ebenen über das Planwerk, welches letztlich den deduktiven Untergrund all dieser strategischen Räume bildet. Es leuchtet ein, dass man damit zu einer stärker differenzierten Betrachtung kommt,

Auftaktvortrag

kommen sollte. Dabei ist wichtig, um auch hier zu einem Schluss zu kommen, das ganze Thema der Berliner Innenstadt noch einmal zu prüfen: ist es für sich ausreichend belastungsfähig um einen Standortimpuls für ganz Berlin zu geben? Ist die Berliner Innenstadt, bezogen auf die polyzentrale Stadt vieler Kieze nicht nur für Touristen, sondern auch für die Berliner nicht eigentlich der wichtigste Ort? Diese Sinnfrage sollte gestellt werden.

Als weiteres Thema muss man die Qualitäten, im erweiterten Planwerk finden und sichern: Was lässt sich nutzen, woraus kann man überhaupt ein Thema machen? Ist das Thema IGA in Tempelhof beispielsweise ein Motor für neue Themen der Freiraumentwicklung. Innerhalb dieser Struktur müssen Schwerpunkte gesetzt werden, nicht alles geht gleichzeitig. Das war vielleicht auch ein Versäumnis beim Planwerk Innenstadt, das neben anderen Dingen dazu führte, dass es nicht alleine als strategisches, impulsgebendes Konzept verstanden worden ist, sondern zunehmend als begrenzender, städtebaulicher Rahmen wirksam wurde. Hier muss überlegt werden, wie sich Initiativen aus diesem Planwerk ableiten lassen. Das Planwerk ist erst strategisch, wenn es beispielsweise Aussagen zur Rangfolge und Priorisierung trifft. Was kommt zuerst, was kommt später, was ist wichtiger, was ist weniger wichtig, was hat Finanzierungsvorrang, was nicht?

Die angesprochenen Themen müssen mit dem Planwerk verbunden werden damit es neu wirksam wird. Und möglicherweise muss man sich auch noch einmal mit dem Thema der Instrumente beschäftigen. Letzter Punkt Rechtssetzung: Das Planwerk wurde 1999 vom Senat beschlossen und ist in sofern abwägungsrelevant – als sogenannte sonstige städtebauliche Planung. Mit dem Planwerk ließ sich vieles regeln. Man konnte in Bauleitpläne eingreifen, sich durchsetzen. Die jetzigen informellen Planungen haben diese Rechtsetzungskraft nicht und möglicherweise brauchen sie sie auch nicht. Insofern gratuliere ich den Veranstaltern zu ihrer Symposiumsidee und zu dem, die Tragkraft des guten Argumentes stützenden Ansatz ihres Stempels: „Think Berlin“.



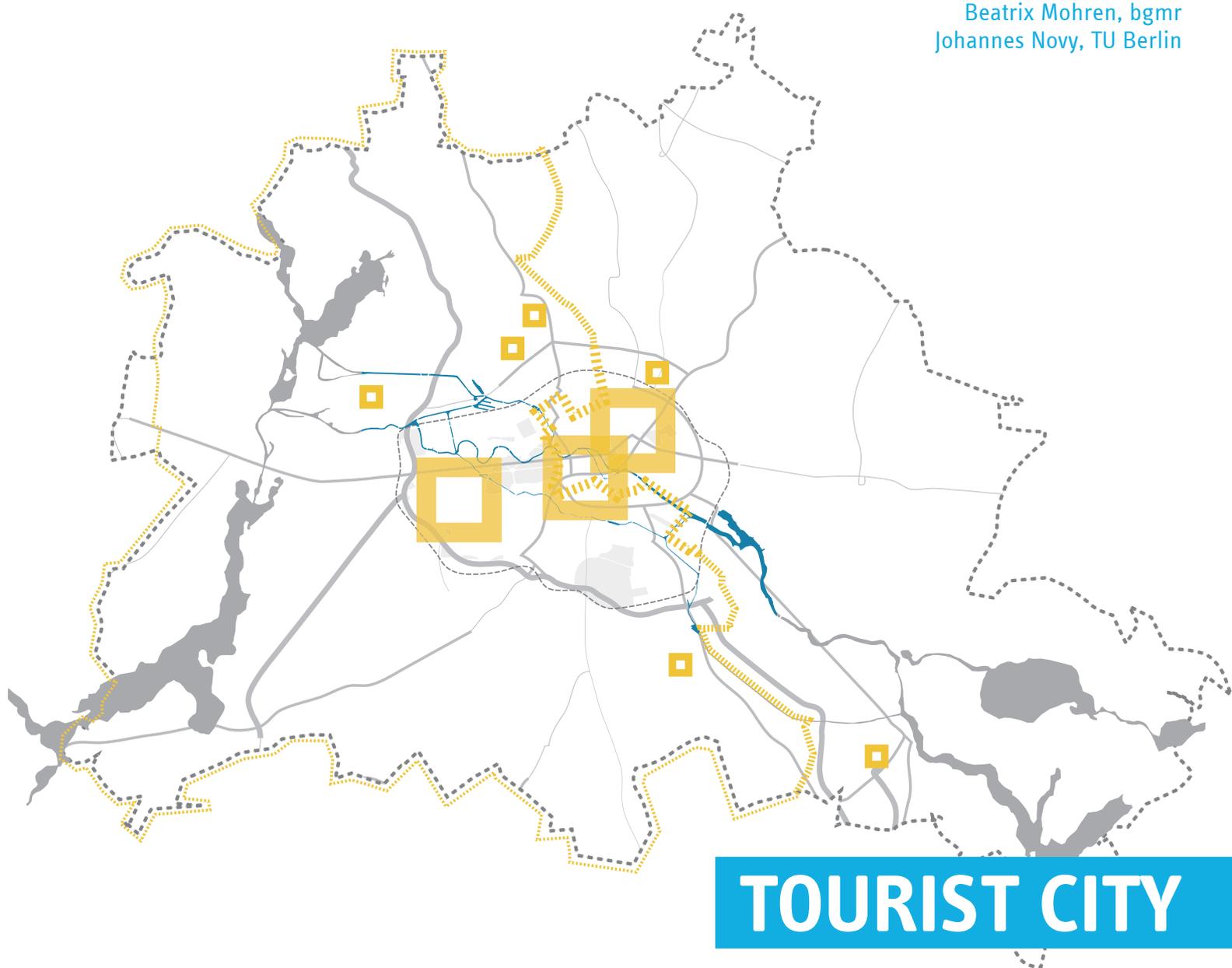
BEYOND PLANWERK INNENSTADT

b

INPUTVORTRÄGE

VORTRAGENDE:

Jana Richter, TU Berlin
Reiner Nagel, Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung
Gerhard Buchholz, BTM
Beatrix Mohren, bgmr
Johannes Novy, TU Berlin



TOURIST CITY

Inputvortrag

Jana Richter

Jana Richter, TU Berlin, Institut für Architektur,
Center for Metropolitan Studies,
DFG-Transatlantisches Graduiertenkolleg Berlin-New York

Guten Morgen. Ich beginne mit dem ersten unserer heutigen vier Themen, der touristischen Entwicklung Berlins. In meiner Arbeit beschäftige ich mich mit den räumlichen Auswirkungen des Tourismus in Berlin.

Ausgangspunkt: Berlin hat sich in den letzten 20 Jahren zu einer touristischen Metropole entwickelt, die unterschiedliche Facetten touristischer Nutzung bietet. Vor allem aber durch den Massentourismus in der Innenstadt haben sich viele Stadträume und Gebäude massiv verändert. Der Tourismus wird weiterhin wachsen. Darum ist der Anspruch an diesen Workshop, dass wir gemeinsame Positionen finden für die zukünftige touristische Entwicklung der Innenstadt und der Gesamtstadt.

Die Statistiken der Übernachtungen in Berlin zeigen, dass es zwischen 1900 und heute einen radikalen Anstieg der Übernachtungen, ja eine annähernde Verdreifachung, gegeben hat, wie sie Berlin in seiner Geschichte so noch nicht erlebt hat (Bild 1). Der Tourismus wird, wie die Prognosen zeigen, weiter wachsen. Diese wahrscheinliche Weiterentwicklung bedeutet auch, dass die massive Veränderung vieler Stadträume, ja ganzer Stadtteile, die sich durch das stetige Wachstum des Tourismus vollzogen hat, weitergehen wird.

Ich möchte in Kürze die wichtigsten räumlichen Auswirkungen aufzeigen:

Erstens bringt Tourismus einen massiven Konsum von Gütern und Dienstleistungen, sowie die verstärkte Nutzung von städtischen Infrastrukturen mit sich, welche von der Stadt geleistet werden müssen. Dazu gehören z.B. die Unterkünfte in Form von Hotels und Hostels, welche sich hauptsächlich im Zentrum verdichten. Dazu gehören weiterhin die gastronomischen Einrichtungen, die sich auch in der Innenstadt und in den Kiezen verteilen. Dazu gehören die von Touristen stark genutzten Shopping-Möglichkeiten,



die sich u.a. mit Flagshipstores und Showrooms ganz stark im touristischen Zentrum Ost und West verdichten. Besonders der Fokus von Kunst- und Kulturstandorten liegt historisch aber auch aktuell zunehmend auf der engeren Innenstadt. Diese Zentrierung der Sehenswürdigkeiten wird zurzeit noch verstärkt, z.B. durch den Umzug der Museen Dahlem auf die Museumsinsel, die Fokussierung der Berlinale auf den Potsdamer Platz und die Diskussion um einen neuen Schwerpunkt der Kunst am Hauptbahnhof. Wir sollten diskutieren, ob es der richtige Weg ist, die ehemalige polyzentrale Struktur welche durch die Teilung der Stadt entstanden ist, aufzugeben.

Zweitens werden die Stadträume massiv durch die permanente Bewegung der Besucher transformiert. Sightseeing-Touren und auch individuelle Bewegung erzeugen starke touristische Bewegungsströme. So entsteht zusätzlicher Stau und Überfüllung an den touristischen Knotenpunkten in der Innenstadt. Eine Überlagerung der typischen Guided-Tours per Bus, per Fahrgastschiff, per Rad und zu Fuß zeigt, dass vor allem die Bustouren sehr homogen ausgeprägt sind und fast alle Anbieter dieselben Strecken durch die Stadt befahren (Bild 2). Fuß- und Radtouren sind etwas flexibler. Ein weiteres Problem wird sichtbar: Der Fokus und die Vielfalt liegt fast ausschließlich auf der historischen Mitte.

Ein dritter räumlicher Faktor, der vor allem die historische Mitte betrifft, ist die Besetzung des Stadtraumes mit touristischen Servicenutzungen. Das sind zum Beispiel Verkaufsstände, Souvenirläden, Ticketboxen oder Verleih-Stationen, sowie Informationswände, die sich an den Bewegungsrouten der Besucher etablieren. Die blauen Symbole in der Karte (Bild 3) verdeutlichen die verschiedenen Nutzungen die sich im öffentlichen Raum eingelagert haben. Es findet sich eine Ansammlung dieser Funktionen ent-

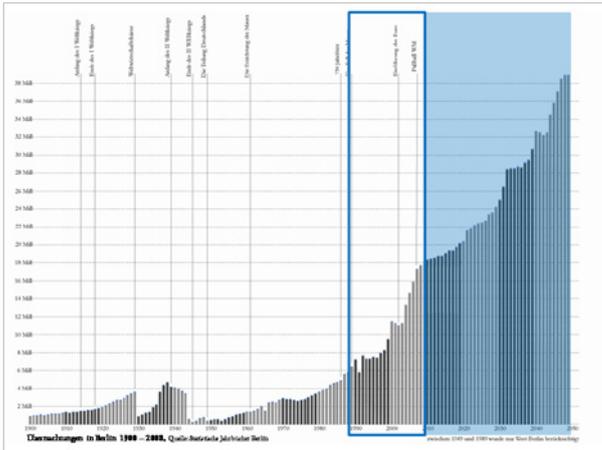


Bild 1 Die Übernachtungen haben sich seit 1989 verdreifacht.

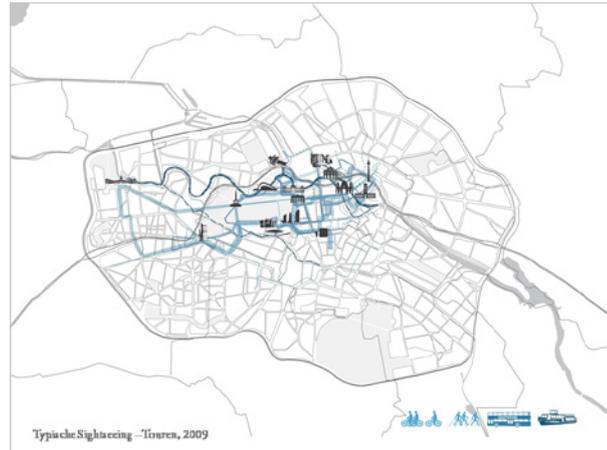


Bild 2 Überlagerung der typischen Guided Tours, Berlin 2009

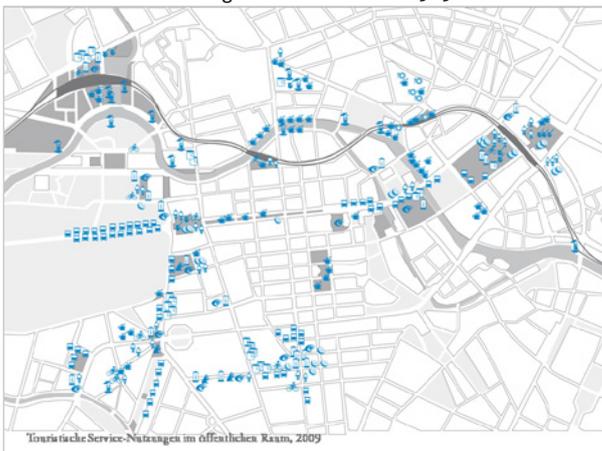


Bild 3 Besetzung von öff. Stadtraum mit tour. Servicenutzungen

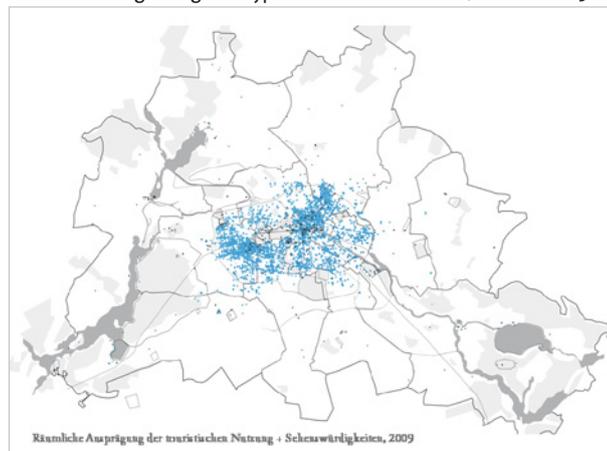


Bild 4 Überlagerung aller tour. Nutzungen, Berlin 2009

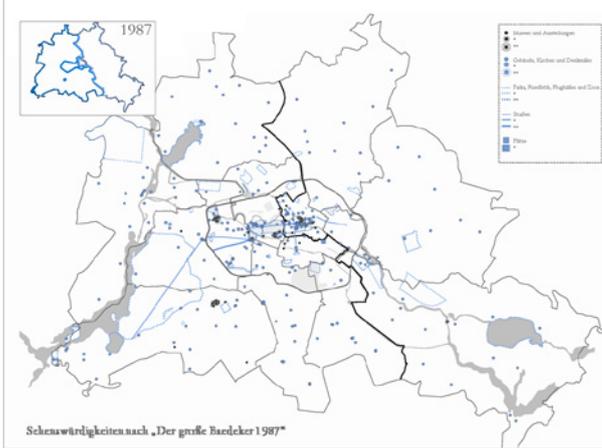


Bild 5 Kartierung der im Baedeker verzeichneten Sehensw. 1987

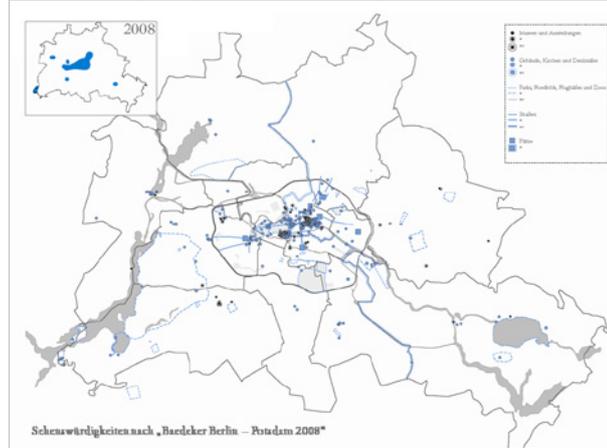


Bild 6 Kartierung der im Baedeker verzeichneten Sehensw. 2008

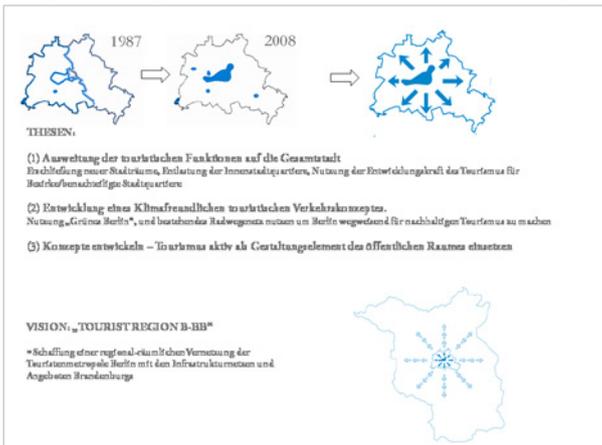


Bild 7 Ausweitung der tour. Funktionen auf die Gesamtstadt

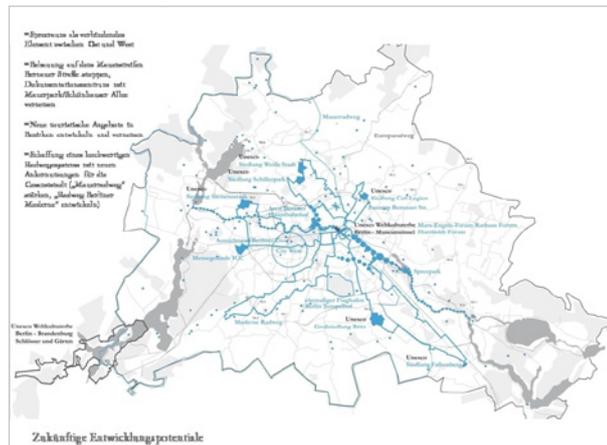


Bild 8 Karte: Konkrete Entwicklungspotentiale Gesamtstadt

Inputvortrag

lang der Uferzonen der Spree. Hauptsächlich konzentrieren sie sich aber entlang der Freiflächen des ehemaligen Mauerstreifens. Von der Verdichtung am Checkpoint Charlie, über den High-Flyer, die Topographie des Terrors, den Potsdamer Platz, am Holocaust Mahnmahl bis nach Norden auf die vakanten Flächen rings um den Hauptbahnhof, finden sich diese ungeordneten privatwirtschaftlich bestimmten Stadträume, die zumeist ohne nachhaltige Planung entstehen. Aufgabe eines zukünftigen touristischen Konzeptes sollte es auch sein diesen Nutzungen aktiv Gestalt zu geben und mit ihnen den Stadtraum auf- und nicht abzuwerten.

Die aktuelle Übersicht über die räumliche Ausprägung der touristischen Nutzung und die Lage der Sehenswürdigkeiten für Berlin entsteht aus der Überlagerung aller gezeigten touristischen Nutzungen mit den im Baedeker Berlin 2008 eingezeichneten Sehenswürdigkeiten für Berlin 2008 und den Sehenswürdigkeiten der Bezirke (Bild 4).

Die Inhalte des Planwerks Innenstadt haben die Zunahme des Tourismus gefördert. Kritische Rekonstruktion, die Gestaltung des historischen Bereiches, die Schaffung qualitativer öffentlicher Räume usw., haben zur Entwicklung in der Innenstadt beigetragen. Konzeptionelle Ideen zur Tourismusedwicklung sind aus dem Planwerk allerdings nicht abzuleiten. Inzwischen geht der touristische Bereich weit über die Grenzen des Planwerks hinaus. Ein Ansatz für eine zukünftige Planung sollte es meiner Meinung nach sein, ein räumliches Gesamtkonzept der touristischen Entwicklung für die ganze Stadt zu konzipieren.

Auch die Geschichte zeigt, dass es in den Bezirken große Potentiale gibt. Während der Teilung Berlins wurden die Bezirke als touristische Sehenswürdigkeiten stark ausgebaut. Eine Kartierung der im Baedeker Reiseführer von 1986 aufgeführten Sehenswürdigkeiten zeigt die fast flächendeckende Verteilung von Sehenswürdigkeiten in den Bezirken (Bild 5). Die Karte der Sehenswürdigkeiten des Baedeker 2008 zeigt zum Vergleich sehr deutlich, wie aufgrund der Hauptstadtwerdung und der hohen Bautätigkeit in der Innenstadt, nur noch die Sehenswürdigkeiten im Zentrum herausgehoben werden, und sich damit seit 1989 die touristische Aufmerksamkeit auf einen sehr kleinen Bereich verengt hat (Bild 6). Meine Thesen, die ich in die gemeinsame Diskussion tragen möchte, sind (Bild 7):

1. Der Fokus der touristischen Entwicklung sollte wieder auf die Gesamtstadt ausgedehnt werden.

Das hätte folgende Vorteile: Es würden sich dem Tourismus vollkommen neue Stadträume (wieder-) erschließen. Dies würde die Innenstadtquartiere entlasten, dort könnte man das Wohnen stärker fördern. Die Entwicklungskraft des Tourismus könnte für die Bezirke und benachteiligte Standquartiere eingesetzt werden.

2. Ein klimaneutraler touristischer Verkehr muss angestrebt werden, um Berlin wegweisend für nachhaltigen Tourismus zu machen. Dazu sollte der Busverkehr reguliert und u.a. auch die Vorteile des grünen Berlins und das bestehende Radwegenetz genutzt werden.

3. Tourismus sollte aktiv als Gestaltungselement des öffentlichen Raumes eingesetzt werden.

4. Langfristige Vision sollte eine „Tourist – Region B-BB“ sein, eine regional-räumliche Vernetzung der Touristenmetropole Berlin mit den Infrastrukturnetzen und Angeboten Brandenburgs.

Die kurzfristigen konkreten Entwicklungspotentiale die ich einbringen möchte sind (Bild 10):

Für die Innenstadt sollte der Spreerraum als verbindendes Element als Rad- und Fußweg mit einer Perlenkette von neuen Ankernutzungen zur Verbesserung der touristischen Vernetzung der City-West mit der neuen Mitte Ost entwickelt werden.

Für die Gesamtstadt sollte neues touristisches Angebot in den Bezirken geschaffen und untereinander und mit der Innenstadt vernetzt werden. Dazu gehört u.a. die touristische Erschließung der Siedlungen der Berliner Moderne, welche 2008 in das UNESCO-Welterbe aufgenommen wurden, die auch außerhalb der Innenstadt liegen.

Es sollte auch ein stadtweites, hochwertiges touristisches Radwegesystem mit Ankernutzungen zwischen den Angeboten entwickelt werden. So wird zurzeit im Rahmen der touristischen Erschließung der UNESCO-Siedlungen ein Radweg „Siedlungen der Berliner Moderne“ entwickelt, der weitere Orte der Moderne integriert und die Aufmerksamkeit bereits auf die Bezirke lenken wird. Auch der Mauerweg sollte stärker stadträumlich vernetzt und mit zusätzlichen Angeboten ausgebaut werden.

Ich freue mich, dass wir zu diesem Workshop die vier anwesenden Referenten gewinnen konnten und gebe direkt weiter an Herrn Nagel. Vielen Dank.

PROBLEME

- Gentrifizierung/Übernutzung durch Tourismus – vollständige Veränderung von ganzen Stadtbereichen (Mitte/Prenzlauer Berg/Kreuzberg)
- Überfüllung/Stau an Infrastrukturknotenpunkten und Stadträumen besonders durch Bustouren (Friedrichstraße/Unter den Linden)
- Unzureichend vernetzte touristische Bereiche (z.B. Eastside Gallery/City West-Messe/Schloss Charlottenburg/Bernauer Straße) erzeugen zusätzlichen Verkehr
- Touristische Servicenutzungen besetzten den öffentlichen Raum und bilden ungeordnete, privatwirtschaftlich bestimmte Stadträume; Planung erst im Nachhinein (z.B. Checkpoint Charlie/Zimmerstraße/Umgebung Hbf.)
- Aufgabe der polyzentralen Struktur (Dahlem > Museumsinsel, Berlinale > Potsdamer Platz) – Tourismusstrom hat sich nach Mitte verschoben; City West verliert Attraktivität

POTENTIALE

- Aktive räumliche Tourismusplanung für Gesamtberlin
- Erschließung neuer Stadträume durch Ausbau des touristischen Angebotes in der Gesamtstadt, z.B. für City West/Messezentrum und Außenbezirke
- Fokussierung auf die historische Innenstadt überwinden (z.B. Einsatz der Entwicklungskraft des Tourismus für benachteiligte Bezirke) – genug Potential ist da
- Entwicklung eines klimagerechten Tourismus (Verringerung des touristischen Verkehrsaufkommens (Bustouren) in der Innenstadt durch vielfältige Vernetzung)

MASSNAHMEN

- [Innenstadt:] Vernetzung der City West/Messezentrum mit der Neuen Mitte Ost, z.B. durch Schaffung hochwertiger Freiräume, durchgängiger Wege und neuen touristischen Ankernutzungen entlang der Spree als verbindendes Element (Ganzer Spreeraum: Schloss Charlottenburg bis zur Eisenbrücke)
- Aktive Gestaltung der touristischen Servicenutzungen im öffentlichen Raum/Innenstadt
- Touristische Vernetzung des isoliert liegenden Dokumentationszentrums der Berliner Mauer mit dem Mauerpark/Schönhauser, dafür Baustopp auf dem Mauerstreifen, Bernauer Straße und Verlängerung der Open Air Ausstellung als Park
- [Gesamtstadt:] neue und bestehende Besuchsziele der Bezirke für Tourismus attraktiv vernetzen; (3 UNESCO Standorte Berlins vernetzen; UNESCO-Siedlungen erschließen und in einen Radweg der Berliner Moderne einweben; Mauerweg als Gedenk-, Freizeit- und Landschaftsraum mit zusätzlichen Nutzungen stärken)
- Breite hochwertige Radwegesysteme mit neuen Ankernutzungen/Perlenkette durch die Gesamtstadt

VISIONEN

- Integrierte Planung der touristischen Entwicklung mit der Stadtentwicklung (Spree2011/Benachteiligte Stadtquartiere/Tempelhof/Verbindung zu SXF, usw.)
- Regional-räumliche Vernetzung der Touristenmetropole Berlin mit den Infrastrukturnetzen und Angeboten Brandenburgs

Inputvortrag

Reiner Nagel

Reiner Nagel, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Leiter der Abteilung I - Stadt- und Freiraumplanung

Mein Name ist Reiner Nagel und ich vertrete hier heute Frau Plate. Ich werde Ihnen die Themen zum Tourismus aus Sicht der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung kurz schildern. Gestern wurde in diesem Rahmen schon über die polyzentrische Stadt gesprochen und darüber was der Tourismus aus einer Stadt wie Berlin macht.

Das Thema der Wiedervereinigung und das daraus resultierende Ansehen der Stadt Berlin als bedeutende und aufregende Stadt, die man besuchen muss, ist das größte Potential. Berlin ist eine Stadt, die etwas mit der eigenen Geschichte Deutschlands und der Geschichte Europas zu tun hat. Deshalb wird die Suche nach der Geschichte, also die Suche nach den Relikten der Mauer, noch bedeutender werden - als ein touristisches Element. Aber im Grunde ist auch die Teilung der Stadt, also der Mauerbau, sehr wichtig, weil er Berlin bis heute prägt. Die Stadt besitzt zwei unterschiedliche Identitäten, die der ehemaligen Teilung geschuldet sind. Zum einen das angestaubte West-Berlin und dann das neue, junge, spannende Ost-Berlin

Berlin ist eine Stadt mit einer extrem hohen Fluktuation von Zu- und Abzügen. Wir haben seit 1991 etwa 1,9 Mio. Menschen, die aus Berlin weggezogen sind. 2 Mio. sind neu hinzugekommen. Dabei überwiegt die Altersgruppe der 18-35 Jährigen. In der Bilanz ist das ein Zufluss von etwa 300.000 Zuzüglern. Dies zeigt, dass Berlin eine sehr hohe Aufmerksamkeit besonders unter den jungen Menschen genießt, in der Folge dann auch bei deren Freunden, die als Touristen in die Stadt kommen.

Es ist in den Jahren nach der Wiedervereinigung ein neues Zentrum entstanden, das durch die Berliner Regierungsfunktion aber auch durch den Potsdamer Platz - einen sehr bezeichnenden Ort für den Tourismus - geprägt ist. Diese Orte schaffen neue



Bilder, gerade im öffentlichen Raum und somit auch Aufenthaltsmöglichkeiten für Touristen. Aber Berlin hat vielfältigste Qualitäten. Berlin ist auch die Stadt der Kreativität oder des Designs. Denken sie nur an die Bread & Butter letztes Wochenende. Diese Messe war sowohl unter touristischen, als auch wirtschaftlichen Aspekten ein gigantischer Erfolg. Oder denken sie an die Berlinale in der kommenden Woche, was dieser Anlass touristisch für Berlin bedeutet. Diese kreativen Anlässe bieten beinahe eine Form der Sonderkonjunktur für den Tourismus in Berlin. Auch wenn die Leute, die diese Events besuchen, sich nicht als Touristen fühlen, so sind sie es aus Sicht der Funktion der Stadt dennoch.

Berlin gilt also als spannende Stadt, als kreative Stadt und dies ist den internationalen Orten der Stadt geschuldet. Diese Orte haben wir in der Kartierung von Frau Richter schon gesehen. Ich möchte diese noch um die ca. 140 internationalen Botschaften, internationalen Organisationen und Kinos mit Filmen im Originalformat ergänzen. Und tatsächlich zeigt die Karte, dass sich diese Orte sehr stark auf die innere Stadt konzentrieren. Aber wir sind sicher, dass auch urbane Milieus von den Touristen besucht werden. Berlin ist auch das Ziel von Mehrfachtouristen, die sich weit mehr als die gängigen Sehenswürdigkeiten anschauen. Sie suchen die Kieze und deren Qualität des städtischen Lebens in Berlin. Dies wird auch bei weiterer Ausdehnung des Tourismus angestrebt.

Berlin liegt seit vielen Jahren, nach Paris und London, auf dem dritten Platz in der Besucherstatistik. 2008 hatten wir 17,8 Mio. Übernachtungstouristen, weiterhin bedeutet das 8,4 Mrd. Euro tourismusbedingten Umsatz und etwa 255.000 Arbeitsplätze. Der Tourismus ist also ein enorm bedeutsamer Wirtschaftszweig für die Stadt. Bei 17,8 Mio. Touristen sind nur die Übernachtungsgäste erfasst, die

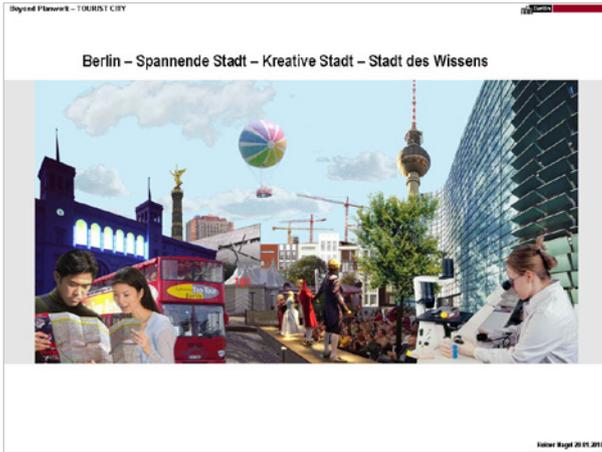


Bild 1

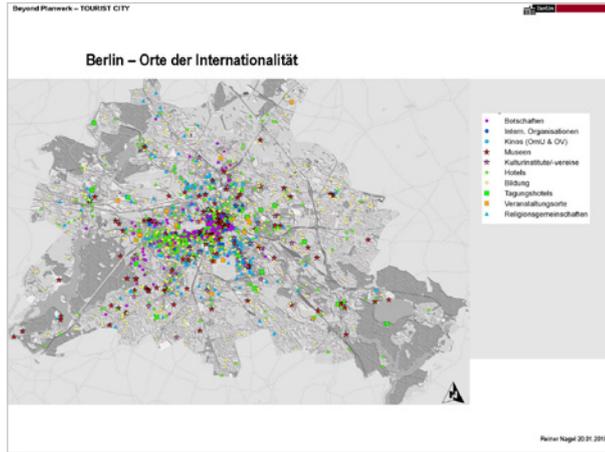


Bild 2

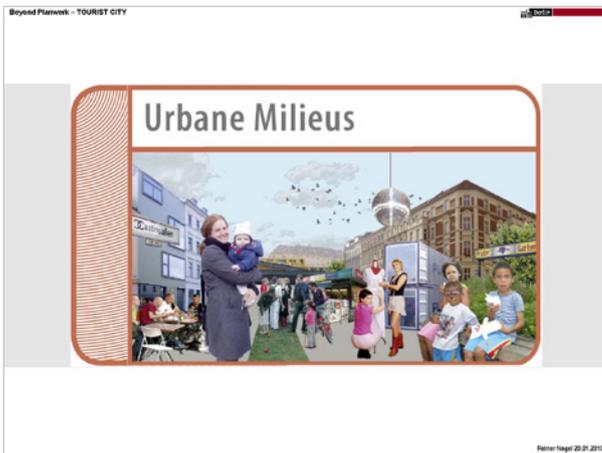


Bild 3



Bild 4



Bild 5



Bild 6

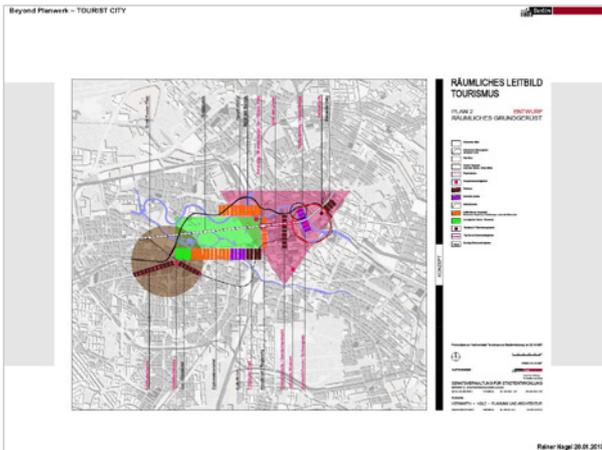


Bild 7

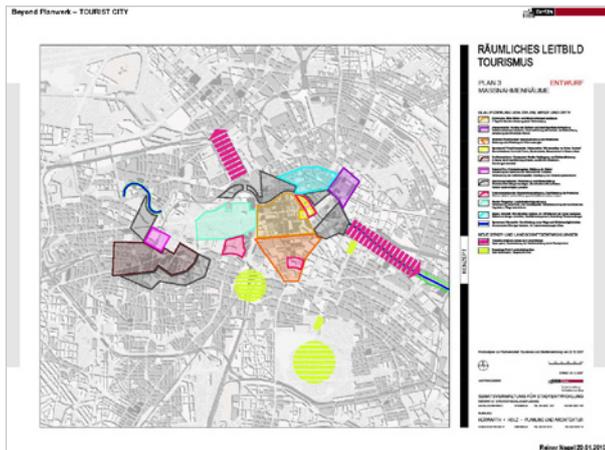


Bild 8

Inputvortrag

Schätzungen gehen davon aus, dass ca. 100 Mio. Touristen die Stadt besuchen, das bedeutet, dass täglich 300.000 Gäste die Stadt erkunden. Das sind ca. 10% der Berliner Gesamtbevölkerung und auf die Innenstadtbezirke gerechnet ist das überproportional viel. Diese Zahlen belegen, dass die Vitalität der Stadt stark mit dem Tourismus zusammen hängt.

Die meisten der 17 Mio. Touristen kommen aus Deutschland, direkt auf Platz 2 folgen die Touristen aus Großbritannien und Nordirland. Das kann man eindeutig auf den Standort der Billig-Fluglinie Easyjet am Flughafen BBI zurückführen. Als die neuen Verbindungen mit Easyjet eingerichtet wurden, konnte man in der Statistik ein deutliches Peak verzeichnen. Und das führt auch gleichzeitig zu Rückschlüssen auf die Art des Tourismus, der stattfindet.

Daraus können Probleme resultieren. Ein Beispiel: Easyjet hatte jahrelang in seinen Empfehlungen für die Besucher ein Restaurant, welches dann regelmäßig von Touristen überrannt wurde, die ein schnelles Essen erwarteten. Das Restaurant konnte so nie seine echte Qualität beweisen.

Die Berliner Tourismus Marketing GmbH wirbt ganz offiziell mit diesen Bildern. Die Folien zeigen die Anlässe, die Tagesausflügler und Touristen nach Berlin locken. Das sind Theater, Kino, Museen, Ausstellungen und die Wahrzeichen – wie das Brandenburger Tor. Es ist aber in zunehmendem Maße auch der Kultur- und Eventtourismus. Als Beispiel nenne ich die Großmarionetten zum Tag der deutschen Einheit denn zahlreiche Touristen kamen deswegen nach Berlin.

Es gibt aber auch noch einen zweiten Tourismus: den Tourismus der Alltagsorte – die Berliner Kieze. Man sucht im Grunde die szenigen Plätze und das echte Leben Berlins. Auch dieser Bereich ist besonders wichtig. Dieser Tourismus findet im öffentlichen Raum statt – hier ist das Schlagwort „grünes Berlin“.

Die Senatsverwaltung nähert sich gegenwärtig über Mapping diesen touristischen Orten. Die besonders frequentierten Orte sind dann beispielsweise die dreistündige Schifffahrtsroute auf dem Landwehrkanal, die Achse entlang der S-Bahnlinie vom Zoo zur Warschauer Straße oder die Orte mit eindeutig touristischen Sehenswürdigkeiten. Verbindet man diese Orte, so landet man doch sehr eindeutig bei

der historischen Mitte, vielleicht noch ergänzt um die City-West. Der Tourismus entwickelt sich von dort sehr stark in die Quartiere Kreuzberg, Prenzlauer Berg und Neukölln und hat so auch die Chance diese vitalen Stadtteile zu erreichen.

Unsere Vermutung und Annahme ist, dass wir mit der Bipolarität der historischen Mitte und der City-West und einer grünen Mitte, dem Tiergarten, zunächst einen engeren Rahmen setzen. Die touristischen Funktionen müssen also von dort ausstreben, um den Tourismus für die Stadt verträglicher zu machen. Aber es muss beachtet werden, dass die Gefahr der Touristisierung und damit verbundene Banalisierung besteht. Dennoch muss der Tourismus für die Stadt nutzbar gemacht werden.

Dies war mein kurzes Statement. Vielen Dank.

PROBLEME

- Differenzierung tut Not: Tourist ist nicht gleich Tourist und Berlin bietet viel: Mauer & Geschichte, Museen, Theater & Konzerte, Architektur & Stadtentwicklung, Clubs & Pubs, Messen & Kongresse, Shopping, Sport & Verwandtschaftsbesuche.
- Die Wahrnehmung und Bewertung der „touristischen“ Verhältnisse (Überlastung von Gebieten, gewünschte Auslastung von Teilräumen und Entlastung durch die Erschließung neuer Gebiete etc.) beruht vielfach auf gefühltem Wissen, empirischen Eigenerhebungen und -präferenzen.
- Es sind nachhaltige Wege der Tourismusansprache erforderlich, um auch in Zeiten steigender Energiepreise die Tourismus-Attraktivität Berlins zu sichern.
- Das, was Touristen in Berlin machen, ist bislang nur unzureichend für die unterschiedlichen Handlungsebenen ermittelt und beschrieben. Offene Fragen mit Bezug zur Stadtentwicklungsplanung beziehen sich beispielsweise auf das Sportinteresse von Touristen (Joggingrouten etc.).

POTENTIALE

- Berlin ist nicht Prag oder Venedig. Es gibt in Berlin nicht nur die Karlsbrücke oder den Markusplatz. Berlins Stadtstruktur mit vielfältigen Zentren, auch in der innern Stadt, ist ein stabiles Gerüst, das den Tourismus, auch wenn er weiter wächst, gut verträgt.
- Berlins Attraktivität für Tourist/innen lebt vom Image des Nicht-Erwarteten, Nicht-Geplanten, (noch) Nicht-Fertigen. Es ist daher gut, nicht alles zu planen, zu erschließen und zu vermarkten. Entdeckungen machen und Alltagssituationen authentisch erleben zu können, ist ein wichtiger Teil der europäischen Städtetourismus-Kultur.
- Berlin beeindruckt viele Besucher/innen durch seine Größe, die Weite der Räume, die Höhe der Häuser, die Vielzahl der Kulturen, die Menge des Stadtgrüns.
- In der regionalen Perspektive ist Potsdam wichtig.

MASSNAHMEN

- Die Lenkung touristischer Potentiale und Aktivitäten ist im Kernbereich zwischen der City-West und dem Alexanderplatz eher möglich und nötig, als in allen übrigen Bereichen.
- Berlin braucht – nicht nur, aber auch für den Tourismus – attraktive öffentliche Räume und durchgängige Netze (u.a. sicher, belebt, erlebnisreich, barrierefrei), für Menschen, die ohne Auto und ohne den öffentlichen Verkehr unterwegs sind bzw. sein wollen.

VISION

- Willkommenskultur ist ein selbstverständlicher Teil der Berliner Mentalität.
- Berlin wird keine Kulisse, sondern bleibt das echte Berlin: offen, spontan, historisch aufgeladen, zeitlich vielschichtig, räumlich aufgebrochen, spannend, weiter werdend und verlässlich mit blau, grün und grau.

Gerhard Buchholz

Gerhard Buchholz,

Berlin Tourismus Marketing GmbH

Die BTM ist 1993 gegründet worden und die Idee dahinter war, dass die Branchen, die vom Tourismus profitieren, also in erster Linie Hotellerie, Gastronomie und Einzelhandel, sich auch an den Kosten für die touristische Berlin-Werbung beteiligen sollten. Diese Idee ist anfangs gescheitert, weil einige Hoteliers dagegen bis zum Bundesverfassungsgericht geklagt haben. Es wurde dann mit dem BTM-Hotelpartnerverein e.V. ein neues Modell erarbeitet und seitdem wird die BTM von Jahr zu Jahr zunehmend erfolgreicher.

Aber was ist der Zweck dieses Unternehmens? Ganz kurz: Förderung des touristischen Geschäfts- und Reiseverkehrs und von Veranstaltungen, Messen, Tagungen, Kongressen. Das heißt wir haben zwei Säulen, nicht nur der Tagesbesucher, der Gast, der übers Wochenende bleibt, sondern auch der Geschäftsreisetourismus stehen im Fokus unserer Arbeit. Berlin ist weltweit unter den Kongressdestinationen Nummer 3. Berlin hat international einen sehr guten Ruf und das zieht in der Folge dann auch Veranstalter in eine Stadt wie Berlin. Für Kongressveranstalter sind vor allem die Pre- und Post-Convention Möglichkeiten von besonderem Reiz.

Tourismus als Wirtschaftsfaktor

Der Tourismus ist mittlerweile Berlins wichtigster Wirtschaftsfaktor. Berlin hat sich von einer ehemaligen Industriestadt zu einer Dienstleistungsmetropole entwickelt. Der Tourismus hatte bis vor kurzem in Berlin als Wirtschaftsfaktor den 2. Platz, nach Nahrung, Tabak und Genussmitteln kam direkt der Tourismus. Seit dem Jahr 2009 hat der Tourismus mit einem Bruttoumsatz von fast 9 Mrd. Euro Platz 1 erreicht.

Das heißt, das Land generiert hohe Steuerrückflüsse über den Tourismus. Deswegen ist der Stellenwert des Tourismus bei der Landespolitik natürlich

auch sehr hoch. Unser bester Werber ist natürlich der Regierende Bürgermeister, der dieses Potenzial recht früh erkannt hat. Am „Runden Tisch Tourismus“ werden unter seiner Leitung Kampagnen und Maßnahmen verabredet.

Also 9 Mrd. Euro Umsatz, 230.000 Arbeitsplätze. Der normale Tourist, der nach Berlin kommt, gibt etwa 200 Euro aus, der Kongressbesucher wesentlich mehr. Wir wissen, dass die Gäste etwa 2,4 Tage in der Stadt bleiben. Wir gehen für 2009 davon aus, dass wir einen neuen Rekord bei den Übernachtungen erreichen werden, denn bis November hatten wir schon weit über 19 Mio. Übernachtungen. Das bedeutet: die Attraktivität der Stadt ist ungebrochen.

Ein Zitat aus der Berliner Zeitung: „Das englische Topmodell war ehrlich und sagt: Ich habe den Namen der deutschen Designerin noch nie gehört, deren Kleider ich auf der *Bread and Butter* trage. Ich bin nur wegen der Stadt gekommen.“ Und das ist die Message, die uns überall begegnet bei unseren Werbeauftritten national und international. Die Menschen sind vom Berlin-Hype angesteckt, mit unserer Werbung rennen wir also offene Türen ein. Das ist auch ein Grund, warum Berlin sich in den letzten Jahren so rasant entwickeln konnte.

Das Problem

Wir haben allerdings auch ein Problem. Die Attraktivität der Stadt lockt viele Investoren an. Wir haben einen wahnsinnigen Bettenboom in der Stadt. Als die BTM vor 17 Jahren an den Start ging, hatten wir 40.000 Betten, mittlerweile sind wir bei 106.000 Gästebetten und weitere 20.000 sind in der Planung. Wir sehen das mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Aber die durchschnittliche Bettenauslastung ist auch nicht wesentlich gesunken.

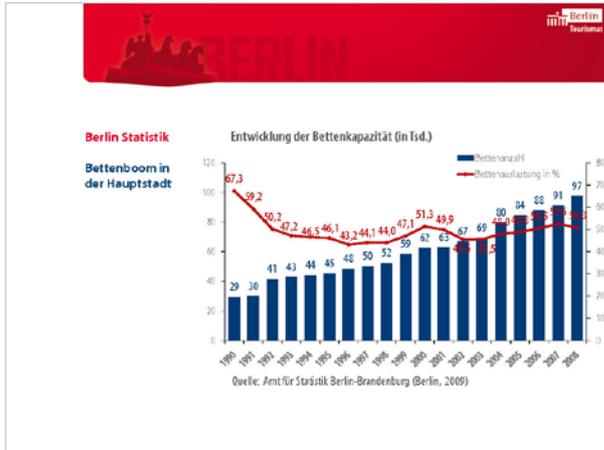


Bild 1



Bild 2



Bild 3

- Weitere Probleme**
- Aufwendige Genehmigungsverfahren z.B. bei Veranstaltungen
 - Vernetzung innerhalb der Stadt
 - Einbindung der Bezirke
 - „Bezirksjuwelen“ als Angebote
 - Synergien nutzen
- Innerhalb der Stadt**
- be open
be free
be berlin

Bild 4

- Potenziale**
Im Tourismus-Marketing
- Darstellung des Facettenreichtums von Berlin
- 1500 – 1600 Veranstaltungen täglich / „Kultur-Monitoring“
 - Touristische Kampagne „Von Berlin hat man mehr.“
 - Schaffung von neuen Produkten und Kreieren von neuen Ideen
 - Sportmetropole Berlin
 - Tourismus als Initialzündung für Stadtentwicklung / Quartiere
 - Erschließung neuer Segmente „Grünes Berlin“, „Stadt am Wasser“
- GRÜNBERLIN GMBH**

Bild 5

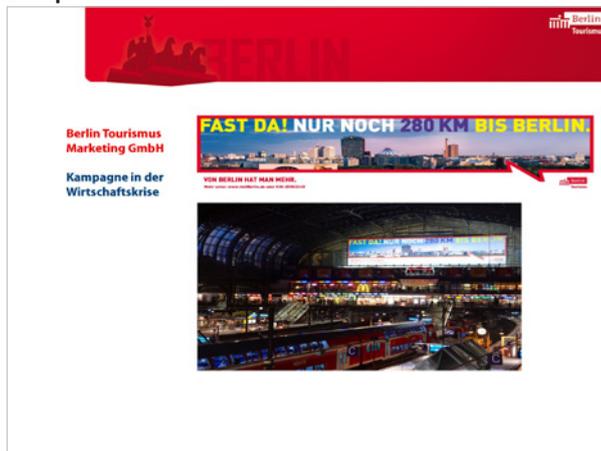


Bild 6



Bild 7

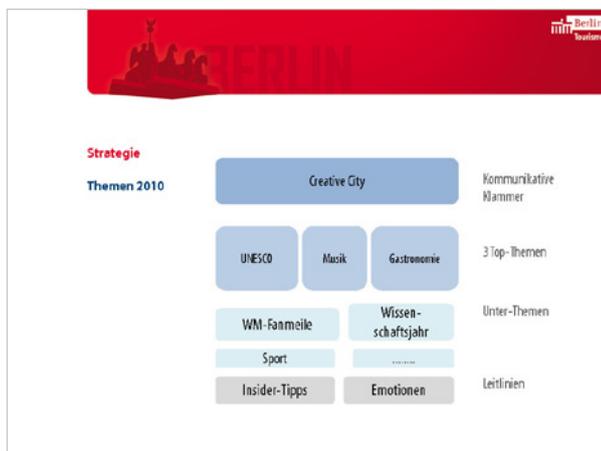


Bild 8

Inputvortrag

Das Image

Die Fußball WM war ein internationaler Durchbruch für Berlin. Der erste kam mit dem „Christo-Jahr“ 1995, bis dahin war die touristische Entwicklung sehr schwach. Gleich nach der Maueröffnung sind die Besucherzahlen gestiegen, aber nachdem jeder die Mauer gesehen hatte, flaute der Besucherstrom deutlich ab. Aber seit der WM steigen die Besucherzahlen kontinuierlich.

Wir haben auch das Problem, dass wir in der Stadt viel präsenter sein müssen, um die Gäste vor Ort noch intensiver zu informieren. Wir haben zwar vier Infopoints und Serviceschalter. Wir werden ab 2011/12 am BBI mit einem neuen Laden vertreten sein, ein zweiter Flagshipstore entsteht am Hauptbahnhof. Wir haben kleinere Läden am Brandenburger Tor und am Kranzlereck. Aber an Orten wie dem Potsdamer Platz und Leipziger Platz, dort irren die Touristen mit ihren Stadtplänen umher, weil sie den Weg von der U- in die S-Bahn suchen. Dort sollten wir mobile Infopoints einrichten. Wir müssen das Angebot also vorhalten und erhöhen. Und sind auch dabei!

Ein weiteres Problem sind die aufwendigen Genehmigungsverfahren für Veranstaltungen. Hier sollten die Bezirke flexibler reagieren. Wir haben sehr viele Veranstalter, die auf uns zukommen und Empfehlungen und Unterstützung haben möchten. Wir sind daran interessiert, durch Veranstaltungen wie Leichtathletik-WM, Riesenmarionetten, DFB-Pokalendspiel viele Gäste in die Stadt zu locken, die dann wieder neue Gäste locken, denn das sichert der Stadt ihre wirtschaftliche Überlebenskraft im touristischen Bereich.

Potenziale

Natürlich ist es so, dass der Gast, der 2,5 Tage in der Stadt ist, sich dort aufhält, wo die Attraktionen sind, also in der historischen Mitte, im Regierungsviertel rund um die Botschaften. Die große Masse will in kurzer Zeit alle Tipps des Reiseführers abhaken. Aber die Leute wollen auch den morbiden Charme der Stadt erleben. Denn wenn hier der letzte Giebel verputzt ist und der letzte Stuck rekonstruiert ist, dann können wir auch eine Art Rothenburg ob der Tauber sein.

Die Gäste kommen auch wegen dieser „Bezirksjuwelen“. Wir haben jetzt mit den Bezirken neue Webangebote erstellt, wo sie ihre Angebote zeigen können, um so auch Leute nach Treptow-Köpenick oder Zehlendorf-Steglitz zu locken. Grünes Berlin

ist auch dabei für uns ein starkes Thema. Wir arbeiten an Angeboten zum Thema Parks und Gärten der Welt, Tempelhofer Feld oder Gleisdreieck.

Vision

Wir wollen die Nummer eins in Europa werden! Momentan liegen wir noch hinter London und Paris. Wir haben eine optimale verkehrstechnische Infrastruktur und gehen fest davon aus, dass mit der Eröffnung von BBI neue Besucherströme in die Stadt ziehen werden. Wir brauchen aber auch optionale Kommunikationsbedingungen. Fast 40% unserer Gäste sind schon international, das heißt die Mehrsprachigkeit in Einzelhandel und Gastronomie muss erhöht werden, auch dafür haben wir schon Angebote. Auch mit der UNESCO arbeiten wir eng zusammen, denn das ist auch für uns ein Vermarktungsthema. Wir sind, neben Hamburg, momentan die einzige Stadt die touristisch wächst. Im touristischen Bereich ist Berlin der Gewinner der Krise und hatte 2009 das beste touristische Jahr überhaupt. Aber die Zunahme der Besucherströme stellt die Stadt natürlich auch stadtplanerisch vor neue Herausforderungen. Die Aufenthaltsqualität und das subjektive Sicherheitsgefühl sind wichtige Kriterien für den Besucher und hier geht es manchmal auch um einfache Dinge, wie das Auffinden einer Toilette, oder den barrierefreien Zugang zu einem Museum.

PROBLEME

- Wie behalten wir das positive Image der Stadt Berlin bei?
- Wie halten wir Berlin weiter interessant?
- Müssen wir uns immer wieder neu erfinden oder vertrauen wir auf das, was wir haben?
- Wie kann die Aufenthaltsqualität für Einwohner und Gäste erhöht werden?
- Überkapazitäten im Hotelbereich (über 700 Betriebe)
- „Steuerung“ der Besucherströme
- ca. 500.000 Tagesgäste („13. Bezirk“)
- Mobile Infopoints fehlen
- Aufwendige Genehmigungsverfahren
- Tourismusorganisation muss innerhalb der Stadt gut vernetzt sein
- Bessere Einbindung der Bezirke, „Bezirksjuwelen“ als Angebote

POTENTIALE

- Entwicklung neuer Angebotsthemen
- Tourismus als Initialzündung für Stadtentwicklung/Quartiere
- Schaffung von neuen Produkten und Kreieren von neuen Ideen
- Darstellung des Facetten-Reichtums von Berlin
- Aufenthaltsqualität für den Besucher
- Mehr Gäste erhöhen Angebot an Tourist-Attraktionen
- Erschließung neuer Segmente: Grünes Berlin, „Stadt am Wasser“
- 1500-1600 Veranstaltungen täglich
- Ausweitung des Fahrradtourismus

MASSNAHMEN

- Weiterentwicklung des Mehr-Zentren-Konzeptes (City-West usw.)
- Mit Events und Großveranstaltungen Berlin immer wieder ins Gespräch bringen
- Service in the City
- Binnenmarketing

VISION

- Berlin mittelfristig als Tourismusdestination Nummer eins in Europa
- Optimale verkehrstechnische Infrastruktur
- Optimale Kommunikationsbedingungen (z. B. Web 2.0, W-LAN)
- Erhöhung der Internationalität

Beatrix Mohren

Beatrix Mohren,

bgmr - Becker Giseke Mohren Richard, Landschaftsarchitekten

Ich habe meinen Beitrag zum Thema Tourismus unter den Titel „Grün als Faktor für den Tourismus“ gestellt. Ich möchte die Thesen als Vorlage nutzen, also Probleme, Potenziale, Maßnahmen und Visionen aufzeigen.

Berlin ist im europäischen wie im internationalen Vergleich eine grüne Metropole, mit historischen Parks, Plätzen, Volksparks, Kleingärten, Friedhöfen, Naherholungsgebieten, Wäldern, Naturschutzgebieten, designten Parkanlagen und auch Zwischennutzungen. Diese Liste ließe sich noch vervollständigen. Dieser üppige und vielfältige Freiraumbestand trägt wesentlich zu dieser Lebensqualität und zur Aufwertung bei.

Die attraktive Freiraumgestaltung in Berlin wird von vielen Gästen immer wieder betont. Der Qualitätsstandard vieler Freiflächen kann aber auf Grund des hohen Nutzungsniveaus, bei gleichzeitig schwindenden finanziellen Spielräumen, von den Bezirken vielerorts nicht mehr gesichert werden.

Der Tourismus zählt weltweit zu den großen Wirtschaftszweigen. Aber nicht jeder Tourist nutzt die Angebote im Freiraum. Dennoch denke ich, dass die Angebote im Freiraum wichtig sind für den Imagetransfer nach außen.

Grün ist eine Gegenwelt, die das Urbane der Metropole stärkt und auch ergänzt. Die urbane Kultur und Lebensqualität entwickeln sich mehr und mehr zu einer wichtigen Kapitalanlage der Städte, wenn es darum geht Standortvorteile auszubilden. Zu nennen sind die Grün- und Freiräume, die mittlerweile weltweit bekannt sind. Das ist zum Beispiel „Schwimmen in der Spree“ mit dem Badeschiff oder dann „Berlin on Bike“ Touren. Die Geschichte der Berliner Mauer kann hier hautnah erlebt werden. „Sunset in Berlin“, der Mauerpark ist ein

beliebter Treffpunkt für junge Gäste und Familien. Darüber hinaus wirbt Berlin auch mit zahlreichen Strandbars und Cafés an der Spree.

Berlin investiert in die touristischen Schwerpunktbereiche, in Freiraumprojekte und in die Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur mit dem Ausbau von Fuß- und Radwegen in Parks sowie entlang von Havel, Spree und Straßen. So zum Beispiel in den Radweg durch Spandau, der auch der überregionale Radweg Berlin-Kopenhagen ist. Diese Förderung von Projekten sollte über ein integriertes Handlungskonzept zur Tourismusförderung und zur Attraktivitätssteigerung von Freiflächen gleichermaßen ausgebaut werden.

Die Qualität der investiven Maßnahmen ist durch eine intensive Pflege langfristig zu sichern, das ist im Moment leider nicht der Fall. Im Augenblick werden nur die investiven Maßnahmen gefördert, aber nicht die langfristige Pflege. Dafür sind Finanzierungsstrategien aufzuzeigen, Synergien auszuloten und Win-Win-Strategien zu entwickeln. Beispiele hierfür sind die Förderung von Eigeninitiativen im Freiraum und privat-wirtschaftliches sowie bürgerschaftliches Engagement. Neben dem integrierten Handlungskonzept sollte auch über eine Flächensicherung von unbebauten Grundstücken nachgedacht werden.

Eine Schlüsselmaßnahme ist die Freihaltung von Mauergrundstücken im Bereich des „Grünen Bandes“ Berlin. Das „Grüne Band“ ist eine Wegeverbindung von der dicht bebauten Innenstadt, vom Hauptbahnhof, bis zum Landschaftsraum Berliner Barnim. Mit der Veräußerung von Mauergrundstücken wäre die einmalige Chance vertan, die Erinnerung an die Teilung der Stadt mit einer touristischen Attraktion und Aufwertung der nördlichen Quartiere zu verknüpfen.

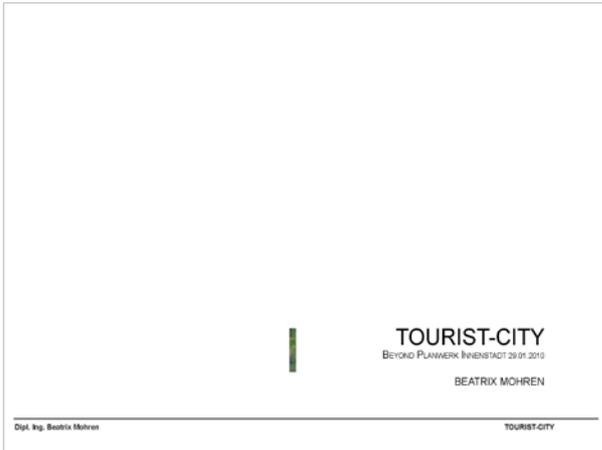


Bild 1



Bild 2

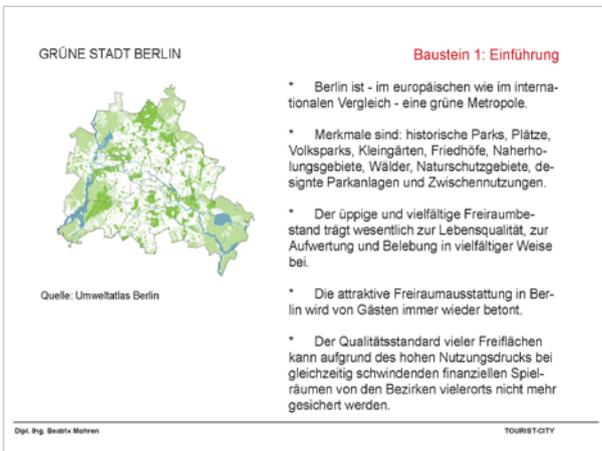


Bild 3

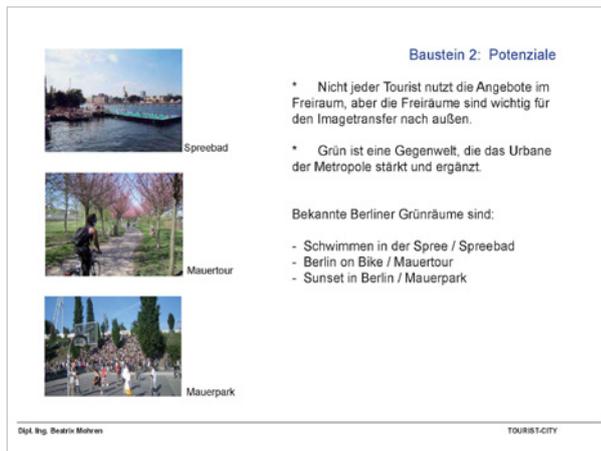


Bild 4

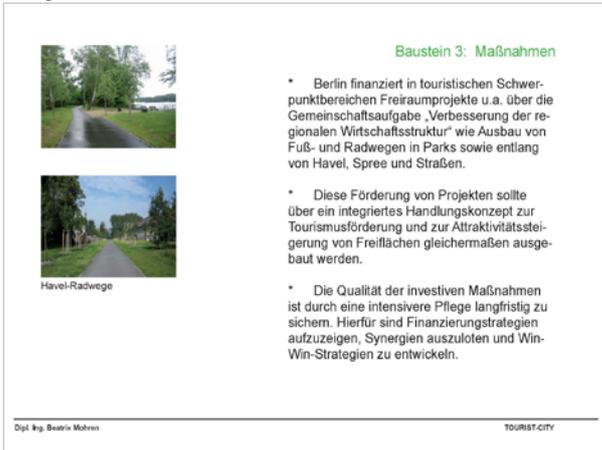


Bild 5

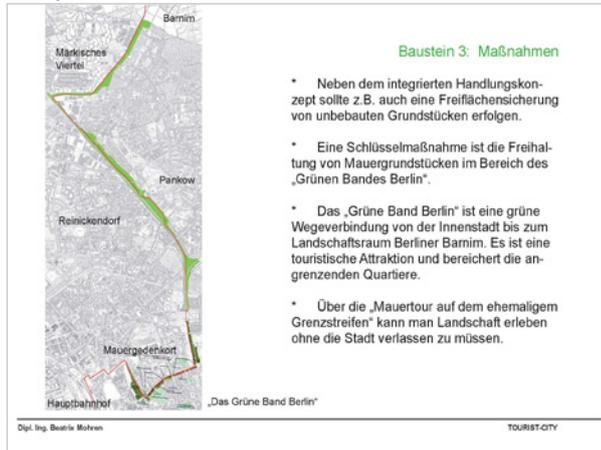


Bild 6

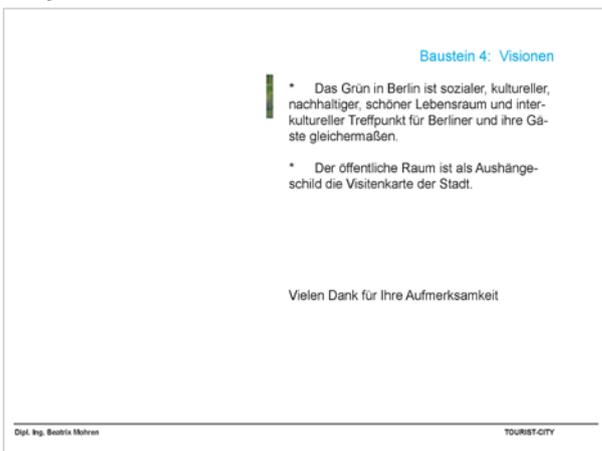


Bild 7

Inputvortrag

So bestehen auch weitere Verknüpfungsoptionen für den Tourismus. Der Mauerradweg ist eine Möglichkeit zur Verknüpfung des Spreerraums mit der touristischen West-Ost-Wegeverbindung. Eine Gelegenheit in die Landschaft hinaus zu gelangen, ohne Bus, nur mit dem Rad. Über die Mauertour auf dem ehemaligen Grenzstreifen kann man Landschaft erleben, ohne die Stadt verlassen zu müssen, auch das ist eine Qualität von Berlin.

Mit einer zeitgemäßen Freiraumentwicklung könnten darüber hinaus die stark frequentierten Grünflächen in Mitte, wie der Mauerpark, entlastet werden.

Ich denke Grün in Berlin ist ein sozialer, kultureller, nachhaltiger, schöner Lebensraum und interkultureller Treffpunkt für Berliner und ihre Gäste. Der öffentliche Raum ist Aushängeschild und Visitenkarte der Stadt. Aber diese Botschaft ist natürlich in hohem Maße abhängig von dem gestalterischen Zustand und dem Gebrauchswert.

PROBLEME

Berlin ist:

- im europäischen wie im internationalen Vergleich
- eine Grüne Metropole. Der üppige und vielfältige Freiraumbestand trägt wesentlich zur Lebensqualität und zur Aufwertung und Belebung der Innenstadt in vielfacher Weise bei.
- Die attraktive Freiraumausstattung in Berlin wird von Gästen immer wieder hervorgehoben. Berlin tut sich schwer mit diesen Qualitäten in der Selbstdarstellung zu werben. Darüber hinaus kann der Qualitätsstandard vieler Freiflächen, aufgrund des hohen Nutzungsdrucks bei gleichzeitig schwindenden finanziellen Spielräumen, von den Bezirken vielerorts nicht mehr gesichert werden.

POTENTIALE

- Die Tourismusbranche zählt weltweit zu den größten Wirtschaftszweigen.
- Grün als Faktor für den Tourismus hat wachsende Bedeutung. Die städtischen Freiräume in Berlin werden gerne von Besuchern aufgesucht, denn Grün ist auch eine Gegenwelt, die das Urbane der Metropole stärkt und ergänzt.
- Die Freiräume sind wichtig für den Imagetransfer nach außen.

Neue Berliner Grünräume, die um die Welt gehen:

- Spreebad/Schwimmen in der Spree
- Mauertour/Berlin on Bike
- Mauerpark/Sunset in Berlin

MASSNAHMEN

- Das Spektrum der Umsetzungsstrategien ist sehr vielfältig. Berlin finanziert in touristischen Schwerpunktbereichen Freiraumprojekte u.a. über die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ wie Ausbau von Fuß- und Radwegen in Parks sowie entlang von Havel, Spree und Straßen etc. Diese Förderung von Projekten ist im Rahmen eines Gesamtkonzeptes an strategisch ausgewählten Orten zu ergänzen.
- Darüber hinaus ist die Qualität der investiven Maßnahmen durch eine intensivere Pflege langfristig zu sichern.
- Hierfür sind Finanzierungsstrategien aufzuzeigen, Synergien auszuloten und Win-Win-Strategien zu entwickeln.

Potentielle Schlüsselmaßnahmen sind:

- Sicherung und Entwicklung des „Grünen Bandes Berlin“, „Mauertour auf dem ehemaligen Grenzstreifen“
- Intensivierung der Pflegemaßnahmen in touristischen Zentren

VISION

- Das Grün in Berlin ist sozialer, kultureller, ökonomischer, nachhaltiger, schöner Lebensraum und interkultureller Treffpunkt für Berliner und ihre Gäste gleichermaßen.
- Der öffentliche Raum der Stadt ist als Aushängeschild die Visitenkarte der Stadt.
- Im Rahmen eines Gesamtkonzeptes wurden Schlüsselprojekte ergänzt und die Pflege von intensiv beanspruchten Freiräumen intensiviert.

Inputvortrag

Johannes Novy

Johannes Novy, Technische Universität Berlin,
Center for Metropolitan Studies

Beginnen möchte ich mit einem Punkt, der bereits angesprochen wurde, der aber meines Erachtens gar nicht genug betont werden kann. Ich glaube, dass es unerlässlich ist, dass wir – und damit meine ich alle mit Berlins Entwicklung befassten Akteure – uns stärker mit der Frage befassen, womit und mit wem wir es zu tun haben, wenn wir über Tourismus sprechen.

Das bedeutet für mich einerseits, dass wir uns begriffliche Klarheit verschaffen sollten, was wir unter dem Begriff Tourismus verstehen – der running joke, dass bei Städtetourismusveranstaltungen in der Regel exakt so viele Tourismusdefinitionen Anwendung finden wie Diskutanten am Tisch sitzen, ist meines Erachtens nach wie vor nicht überholt. Und es bedeutet für mich andererseits – und dafür ist eine vorherige Begriffsklärung sicherlich hilfreich – dass wir mehr in Erfahrung bringen sollten über die, die uns besuchen.

Was die Begriffsfrage angeht, glaube ich, dass wir in einem Kontext wie dem heutigen, gerade in einer Stadt wie Berlin, gut daran täten, eine möglichst breite, umfassende Definition anzuwenden, die der tatsächlichen Vielfalt touristischer Aktivität, mit der wir es in Berlin heute zu tun haben, sowie den zunehmend verschwimmenden Grenzen zwischen Tourismus im engeren Sinne und anderen Mobilitätspraktiken Rechnung trägt.

Ich möchte also dafür plädieren, die Diskussion nicht, wie häufig üblich, auf einzelne Segmente touristischer Aktivität wie die für die Tourismusindustrie besonders relevanten Geschäftsreisenden und „klassische“ Städtetouristen zu beschränken, sofern man von letzteren angesichts der voranschreitenden Marktsegmentierung überhaupt noch sprechen kann. Stattdessen erscheint es mir sinnvoll, Autoren wie Claude Kaspar und das Phä-



nomen ganzheitlich unter Berücksichtigung aller Erscheinungen zu betrachten, die sich aus dem Aufenthalt von Personen ergeben, für die Berlin weder hauptsächlicher und dauernder Wohn- noch Arbeitsort ist.

Für Teile der Tourismusindustrie wie z.B. das Hotelgewerbe, mag es nicht sonderlich nützlich erscheinen, z.B. die gerade in Berlin stark vertretenen, häufig nicht in Hotels absteigenden hybriden Nomaden der sogenannten Kreativen Klasse, die gerade Teile Kreuzbergs auf den Kopf stellen, oder z.B. Zweitwohnsitzler, Austauschstudierende, Gastwissenschaftler und Freunde und Verwandtschaftsbesuche zu berücksichtigen.

Aus Perspektive der Stadtentwicklung ist dies aber meines Erachtens wichtig, da alle Formen temporärer Mobilität raumproduzierend wirken bzw. Städte und ihre Teilräume beeinflussen, und es, wie bereits erwähnt, ohnehin zunehmend fragwürdig erscheint, Tourismus im herkömmlichen Sinne und andere Mobilitätspraktiken rigide voneinander zu trennen.

Daraus folgt für mich, dass wir Tourismus neu denken müssen und um dies zu tun, wie eingangs angedeutet, mehr über die enorme Vielfalt von Formen temporärer Mobilität und ihre Effekte in Erfahrung bringen sollten, von denen viele bislang allenfalls theoretisch oder anekdotisch, also nur unzureichend empirisch erforscht sind. Hinzu kommt, dass auch weiterführende Empirie über Touristen im engeren Sinne meines Erachtens angesichts des anhaltenden Wandels von Reiseverhalten und Reisebedürfnissen von eminenter Bedeutung ist.

Ich will nicht leugnen, dass sich die Datenlage in den letzten Jahren verbessert hat, bin aber der Auffassung, dass nach wie vor Typologien von Touris-

ten und Tourismus die Diskussion dominieren, die die Realität nur bedingt adäquat widerspiegeln. Dies hat viele Gründe, ist aber u.a. der Tatsache geschuldet, dass Besucher, die nicht den klassischen Annahmen über Touristen und ihre Bedürfnisse und Aktivitäten entsprechen, im Stadtbild schwerer zu identifizieren und von der Forschung schwerer zu erfassen sind. Auch ist zu berücksichtigen, dass viel von dem was wir über Touristen im engeren Sinne wissen, auf Empirie der Tourismusbranche selbst sowie, auch das ist nicht zu unterschätzen, auf persönlichen Erfahrungen und Eindrücken von Branchen-Insidern beruht. Ihre Expertise will ich nicht in Abrede stellen, aber darauf hinweisen, dass die Branche unweigerlich nur mit einem selektiven Ausschnitt der Berlinbesucher in direkten Kontakt kommt. Andere, gerade die, die weniger klassische touristische Angebote in Anspruch nehmen, bleiben, wie es Robert Maitland aus Großbritannien formuliert, sowohl für die Forschung als auch für die Industrie weitgehend „unsichtbar“.

Weil dem so ist und weil ich darüber hinaus glaube, dass diese „unsichtbaren“ Touristen sowie tradierten Tourismusmustern nicht entsprechende Formen temporärer Mobilität in Berlin schwerer ins Gewicht fallen als andersorts, meine ich, dass eine Bestandsaufnahme – also eine Auseinandersetzung mit den die Nachfrageseite betreffenden Wissenslücken – einer Diskussion über Handlungserfordernisse und Handlungsempfehlungen auf der Angebotsseite vorangeschaltet sein sollte.

Handlungserfordernisse und Handlungsempfehlungen bringen mich zu meinem zweiten Punkt. Der Frage „to what end“, also zu welchem Zweck, bzw. mit welchem Ziel.

Politisch wird Tourismus, damit sage ich Ihnen nichts Neues, primär als Wirtschaftszweig Aufmerksamkeit zuteil; Es geht in der Regel um die Initiierung touristischen Wachstums, um Gäste- und Übernachtungszahlen sowie die Einnahmen, die man sich von Tourismuszuwächsen verspricht. Die dabei von Seiten der Landespolitik – gemeinsam mit der Tourismusbranche – formulierten Wachstumsziele wurden in den letzten Jahren durchweg erreicht, bzw. sogar übertroffen. Bezogen auf die Ziele, die man sich gesetzt hat, kann man also durchaus von einer erfolgreichen Politik sprechen.

Tourismus ist jedoch mehr als ein Wirtschaftszweig, wie wir alle wissen, und ich halte es für notwendig, dass wir uns einerseits mehr den vielfältigen – po-

sitiven wie auch problematischen – Auswirkungen touristischer Aktivität jenseits ihrer ökonomischen Effekte zuwenden. Und dass wir andererseits – verzeihen sie den Allgemeinplatz – uns vergegenwärtigen, dass Wachstum per se kein Selbstzweck ist und dass wir gut daran täten, quantitative mit qualitativen Zielvorstellungen zumindest zu ergänzen.

Ich will damit sagen, dass wir – in voller Anerkennung der beschränkten Möglichkeiten der Einflussnahme und bereits existierender Ansätze – meines Erachtens z.B. mehr darüber nachdenken sollten, wie Tourismuspolitik übergeordneten (soziale, kulturelle und ökologische Aspekte berücksichtigenden) Politikzielen zuträglich sein kann. Und ich bin der Überzeugung, dass es an der Zeit ist, dass Planung und Politik sich offensiver mit Entwicklungen auseinandersetzen, bei denen sich Aspekte touristischer Aktivität – stadtweit oder auch teilräumig – als problematisch erweisen, bzw. sich touristisches Wachstum als unverträglich mit anderen Zielsetzungen herausstellt. Für mich erscheint es z.B. viel dringlicher, über die tourismusbedingte (legale und illegale) Umwidmung von Wohnraum in Berlin zu sprechen, als über neue touristische Wegeleitsysteme oder ähnliches zu diskutieren.

Vieles von dem, was ich jetzt gesagt habe, dürfte sie an die im ländlichen Tourismus längst geläufigen, gelegentlich überstrapazierten Prinzipien des nachhaltigen Tourismus erinnern, einen Ansatz, der in städtischen Kontexten auf Projektbasis erprobt, in der Breite bislang aber relativ wenig Resonanz zu finden scheint. Die mit ihm verbundenen Möglichkeiten sollte man nicht überbewerten, aber ich glaube dennoch, und damit komme ich zum Schluss, dass es Berlin gut zu Gesicht stünde, dies zu ändern.

Langfristig auch im Interesse des Tourismusstandorts Berlin, denn das Prinzip der Nachhaltigkeit beinhaltet auch, existierende Ressourcen nicht nur besser zu vermarkten, sondern auch verstärkt Maßnahmen zur Bewahrung und (sozial- und umweltverträglichen) Förderung touristisch relevanter Strukturen und Angebote zu ergreifen.

A 4 Thesenblatt **Tourismus(-politik) neu denken**

„Tourismus ist die Gesamtheit der Beziehungen und Erscheinungen, die sich aus der Reise und dem Aufenthalt von Personen ergeben, für die der Aufenthaltsort weder hauptsächlich und dauernder Wohn- noch Arbeitsort ist.“ (Kaspar 1996)

„Tourismuspolitik ist die Summe aller Massnahmen öffentlicher Institutionen auf allen Ebenen politischen Handelns, die direkt und indirekt, bewusst oder unbewusst die Gestaltung und Entwicklung des Tourismus bestimmen.“ (Mundt 2004)

PROBLEME & POTENTIALE

- Tourismus in Berlin hat in den letzten 10-15 Jahren kontinuierlich zugenommen, ist zu einem die Stadtentwicklung prägenden Faktor geworden. Mit dieser Entwicklung gehen sowohl Chancen als auch Risiken einher.
- Trotz anderslautender Beteuerungen und vereinzelter Fortschritte, fristet Tourismus in Politik und Wissenschaft nach wie vor ein Nischendasein.
- Häufig wird sich entweder einseitig affirmativ oder aber pauschal ablehnend mit Stadttourismus auseinandergesetzt.
- Politisch wird Tourismus primär als Wirtschaftszweig Aufmerksamkeit zuteil; vorrangiges Bestreben ist es, touristisches Wachstum zu initiieren. Um dieses zu gewährleisten, verlässt man sich sehr auf die Expertise der Tourismusindustrie.
- Dies hat zur Folge, dass die Auseinandersetzung über Tourismus einerseits von klischeebeladenen, negativ konnotierten Vorstellungen und andererseits von der Tourismusindustrie und ihren Verbänden dominiert wird – Akteuren, die aus nachvollziehbaren Gründen versuchen, Tourismuspolitik im Sinne ihrer Interessen zu beeinflussen, sich auf „industrielle relevante“ Aspekte touristischer Entwicklung konzentrieren und es nicht als ihren Auftrag sehen, Tourismus in seiner zunehmenden Vielgestaltigkeit zu erfassen.
- Sowohl die Angebots- als auch die Nachfrageseite betreffend, ist unser Wissen begrenzt und besonders „neue“ Formen temporärer Mobilität („new tourism“), die tradierten Vorstellungen über „klassischen“ Städtetourismus nicht entsprechen, aber in Berlin erheblich ins Gewicht fallen, sind nach wie vor unzureichend erforscht.
 - > *Wir wissen zu wenig, beschränken uns weitgehend auf Tourismusförderung (im Gegensatz zu Tourismuspolitik als ein weit über die wirtschaftliche Sphäre hinausgehendes Feld) und nehmen die Chancen eines integrierten Ansatzes, der die Auseinandersetzung mit Tourismus mit anderen Fachpolitiken im Sinne einer nachhaltigen, integrierten Stadtentwicklung verknüpft, nur begrenzt wahr.*

MASSNAHMEN

- Informations- und Wissenslücken schließen; evtl. institutionelle und personelle Ressourcen & Know-How (auf Landes- und Bezirksebene) optimieren.
- Tourismuspolitik als Querschnittsdisziplin etablieren, bzw. positive und negative Effekte (bzw. Chancen und Risiken) touristischer Entwicklung ressortübergreifend stärker berücksichtigen.
- Quantitative Ziele durch qualitative Ziele ergänzen; Tourismuspolitik sollte übergeordneten (soziale, kulturelle und ökologische Aspekte berücksichtigenden) Politikzielen verpflichtet sein.
- Ein derartiges Umdenken würde bedeuten, sich - analog zu längst etablierten Prinzipien eines nachhaltigen Naturtourismus und mittel- und langfristig auch im Interesse der „Destination“ Berlin - nicht nur damit zu befassen, existierende Ressourcen besser zu vermarkten, sondern auch verstärkt Maßnahmen zur Bewahrung und Förderung touristisch relevanter Strukturen und Angebote zu ergreifen.
- Dies gilt in Berlin - einer Stadt, deren touristische Attraktivität nicht unwesentlich von dezentralen und „alternativen“ Angeboten abhängt (z.B. Off-, Kiez- und Kreativkultur) - insbesondere für Lebensräume und Alltagswelten in innenstadtnahen Kiezen, die derzeit (auch als Folge tourismusinduzierten Wandels) weitreichende Veränderungen erfahren, sowie die ihnen innewohnenden Angebote und Prägungen (Vielfalt, Offenheit, Innovativität, Multikulturalität etc.).
- Und es würde bedeuten, tourismusbezogenen Maßnahmen und Investitionen als Gestaltungschance mehr Bedeutung zukommen zu lassen. Wie wollen wir uns nach außen präsentieren, welches Selbstverständnis transportieren? Welche Tourismusformen sollen mit welchen Zielsetzungen im Vordergrund stehen? Welche Möglichkeiten gibt es, Beschäftigungsqualität und -bedingungen im Tourismussektor zu verbessern? Wie könnte Tourismus(-politik) dazu beitragen, Austausch und Verständigung zu fördern, Klima- und Umweltschutz zu unterstützen, Berlins Kultur- und Kreativszene zu stärken und Kieze sozial- und bewohnerorientiert zu entwickeln? Zweifellos sind die Möglichkeiten der Einflussnahme begrenzt, aber dies enthebt nicht von der Notwendigkeit, diese und ähnliche Fragen stärker zu gewichten. Nicht nur wie bisher primär auf Projektbasis, sondern in der Breite.

VISIONEN

- Den Worten folgen Taten (an Absichtserklärungen etc. mangelt es ja nicht) und die nicht unwesentlichen Mittel, die das Land Berlin bereits für Tourismus aufwendet, werden zukünftig für eine Politik investiert, die einem qualitativen Leitbild folgend koordiniert, fördert und, wenn nötig, regulierend eingreift.

VORTRAGENDE:

Johanna Schlaack, TGK/CMS/TU Berlin

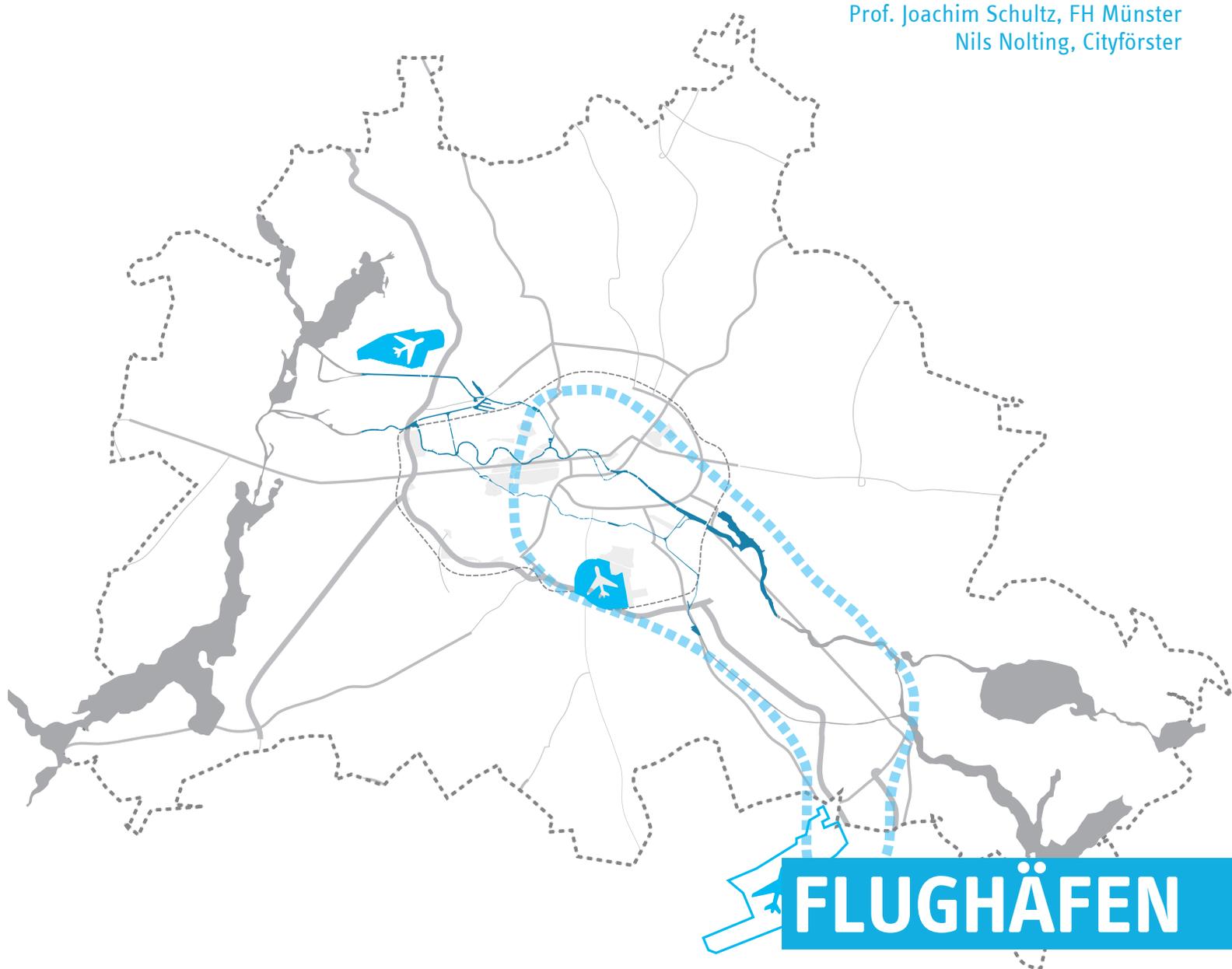
Reiner Nagel, Senatsverwaltung für

Stadtentwicklung

Dr. Lutz Kaden, IHK Berlin

Prof. Joachim Schultz, FH Münster

Nils Nolting, Cityförster



Inputvortrag

Johanna Schlaack

Johanna Schlaack, TU Berlin,
Center for Metropolitan Studies,
DFG-Transatlantisches Graduiertenkolleg Berlin-New York

Das Berliner Flughafensystem befindet sich im Umbruch: Die beiden innerstädtischen Flughäfen Tempelhof und Tegel werden zugunsten des neuen Berlin Brandenburg International (BBI), der Mitte 2012 in Schönefeld im Südosten Berlins eröffnen soll, geschlossen. Im Zuge dieser Entwicklung werden die beiden ehemaligen Flughafenareale, mit einer Gesamtfläche von nahezu 900 ha an zwei strategisch wichtigen Orten inmitten von Berlin, für Neukonzeptionen, städtebauliche Ideen und Planungen frei. Trotz vielfältiger Bemühungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in Form von städtebaulichen Wettbewerben, Standortkonferenzen oder dem Online-Dialog zur Tempelhofer Freiheit, ist die strategische Ausrichtung der Planungen, die An- und Einbindung der Areale in die Stadt und die konkrete Nachnutzung in vielen Bereichen nach wie vor unklar. Nicht zuletzt der überstürzte Nutzungsvertrag mit der Modemesse Bread & Butter oder die unlängst versuchte Besetzung des ehemaligen Flughafenareals Tempelhof durch linke politische Gruppen verdeutlicht den planerischen Handlungsbedarf, die politische Brisanz und die gesellschaftliche Kontroverse um die Nachnutzung.

Für die großräumige Verlagerung der Infrastruktur und Anbindung der Hauptstadt Berlin sieht die Senatsverwaltung indessen ein stadregionales strategisches Konzept vor, das einen zusammenhängenden Wachstumskorridor vom Hauptbahnhof über den östlichen Spreeraum, Schöneeweide und Adlershof zum neuen BBI vorantreiben soll. Wie jedoch sehen konkrete Nutzungskonzepte für diese Bereiche aus und wie können in diesem Zusammenhang die beiden Planwerke Südostraum und Innenstadt sinnvoll miteinander verwoben werden?

Bezug zum Planwerk

Das Thema der Nachnutzung der Flughäfen Tempelhof und Tegel sowie die strategische Entwicklungsachse vom Hauptbahnhof zum BBI findet sich räumlich gesehen in den drei Planwerken Innenstadt, Westraum und Südostraum wieder. Im Bereich des Planwerks Innenstadt liegt der innerstädtische Anker der Entwicklungsachse mit dem



Hauptbahnhof. Wichtiges Ziel ist es, die wirtschaftlichen Impulse und Erreichbarkeitsvorteile des neuen Flughafens auch an das Berliner Stadtzentrum weiterzugeben. Im Bereich des Planwerk Südostraums erstreckt sich die weitere Entwicklungsachse in Richtung BBI sowie die Nachnutzung und Einbindung des ehemaligen Flughafens Tempelhof mit dem Vertiefungsraum Tempelhof/Neukölln. Hierbei sollte ein vielfältiges Verweben der beiden Planungsräume Innenstadt und Südost, gerade an den „Nahtstellen“ und im Anschlussbereich, im Vordergrund stehen. Der Flughafen Tegel mit seiner künftigen Nachnutzung und Anbindung befindet sich im Bereich des Planwerks Westraum. Wichtig wird hier sein, eine städtische An- und Einbindung von Tegel nicht nur wie kartografisch angelegt in Richtung Westen, sondern vor allem auch in Richtung Südosten zum Hauptbahnhof und dem Areal Heidestraße strategisch voranzutreiben.

Relevante Ziele des Planwerks Innenstadt wie die Leitidee „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“, die Qualifizierung von öffentlichem Raum und innerstädtischen Grün- und Freiflächen und die Verflechtung von bezirklichen Einzelplanungen zu „städtebaulich-stadtgestalterische Zusammenhängen“ sind insbesondere für die Nachnutzung der innerstädtischen Flughäfen und die strategische Entwicklungsachse BBI - Hauptbahnhof von Bedeutung.

Leitfragen und Thesen**1. Strategisch Vernetzte Planung**

Ein erster zu diskutierender Punkt hierbei ist, dass sich das durch die Teilung Berlins bedingte wirtschaftliche West-Ost-Gefälle mit der Schließung der innerstädtischen Flughäfen und der anvisierten Nachnutzung von Tegel zunehmend in ein Süd-Nord-Gefälle umzuwandeln droht. Der schon seit dem 19. Jahrhundert prosperierende Süd-Westen Berlins und der strategisch zu entwickelnde Süd-Osten in Richtung BBI würden somit einem ökonomisch eher schwachen Norden gegenüberstehen. Wie können solche Entwicklungen durch eine breitere inhaltliche Vernetzung und eine integrierte strategische Weiterformulierung der Planwer-



Bild 1



Bild 2



Bild 3

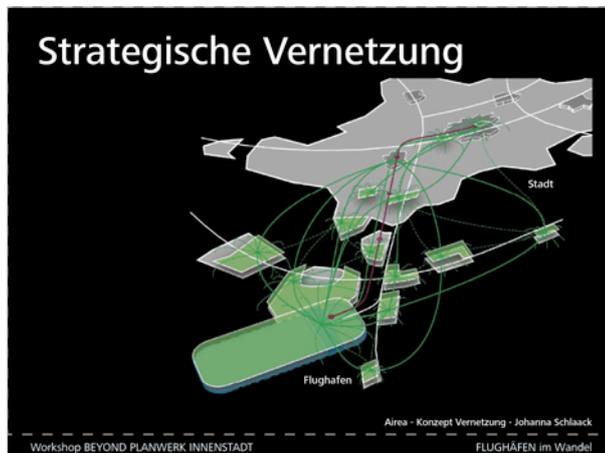


Bild 4



Bild 5



Bild 6



Bild 7



Bild 8

Inputvortrag

ke Innenstadt, Südost- und Westraum für die (ex-)flughafenbezogenen Entwicklungsräume abgepuffert werden? Weiterhin wichtig ist, dass der Entwicklungskorridor BBI - Hauptbahnhof nicht als bloßer Wirtschaftsraum zweidimensional in Karten gedacht werden darf, sondern vielmehr mit einer Sequenz von Erlebnisräumen den „Gateway“ BBI - Hauptstadtzentrum erfahrbar machen sollte. Schlagworte müssen hierbei Kontinuität, Qualität und Wiedererkennbarkeit sein. Wie werden allerdings Querverbindungen sinnvoll geplant und gestaltet, damit der Flughafenwachstumskorridor mit seiner geplanten linearen Entwicklung und den zentralen Verkehrsachsen nicht zur Barriere im Stadtraum mutiert?

2. Integriertes Verkehrskonzept

Die zunehmende Verkehrsproblematik und die damit verbundene drohende Überlastung des bestehenden Verkehrssystems stellt eine weitere große Herausforderung für Berlin dar. Durch die Schließung der innerstädtischen Flughäfen zugunsten des neuen Großflughafens BBI und seiner zur Eröffnung mangelnden Schienenanbindung sind höchstwahrscheinlich massive Engpässe auf Straße, Schiene und im Luftverkehr (General Aviation) zu erwarten. Wie kann zum einen mit dieser großräumlichen Bündelung der Verkehrsströme umgangen und eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung erreicht und zum anderen die verkehrliche An- und Einbindung von Tegel, Tempelhof und vor allem dem BBI gesamtstädtisch und kleinräumlich gewährleistet und weiter ausgebaut werden? Eine besondere Rolle sollte hierbei die verkehrliche Feinverteilung spielen.

3. Nachnutzung THF und TXL

Ein wichtiger Punkt ist die Adressbildung. Die Lagegunst, das Image und die Symbolkraft sind schon da: Tempelhof und Tegel sind als zentrale relativ gut angebundene „Orte“ mit bedeutender historischer Bausubstanz und als ikonografische Architekturdenkmale in der Stadt- und Fachöffentlichkeit bereits etabliert. Wie kann jedoch die schwierige Aufgabe gelöst werden diese beiden stadt-identifikatorisch wichtigen Areale vielschichtig in das Berliner Stadtgewebe einzubinden? Beide Flughafenareale kennzeichnen ähnliche Sondermerkmale: der sie umschließende Flughafenzaun, der hohe Grad an Versiegelung und die sie umgebenden Mobilitätskorridore wie Schnellstrassen und Bahntrassen.

Außerdem darf die Chance der Nutzung der Areale als Experimentierfelder für neue und bereits etablierte Ideen nicht vergeben werden - Berlin sollte eine internationale Vorreiterrolle im beispielhaften und mutigen Umgang mit der Nachnutzung von innerstädtischen Flughafenarealen übernehmen. Die in der Nachnutzungsdebatte bereits vorhandenen innovativen Ansätze, z.B. Klimateffizienz, nachhaltiger Tourismus, neue Formen der Produktion, innerstädti-

sche Landwirtschaft, gesellschaftliche Teilhabe, alternative Mobilitätskonzepte usw. sollten ernster genommen und progressiv vorangetrieben werden. Welche Konzepte könnten zum Beispiel zum Thema „Autarkie“ - exemplarische Ansätze zur Selbstversorgung Berlins - entwickelt werden? Was kann Berlin von anderen Städten mit aktuell ähnlichen Prozessen der innerstädtischen Flughafennachnutzung, wie beispielsweise Denver in den USA, lernen? Und wie kann sich Berlin zukünftig als Benchmark oder Vorzeigebispiel für einen strategischen Umgang mit ehemaligen Flughafenarealen auch international positionieren?

4. Flächenüberangebot / Entwicklungsvakuum

Das Überangebot an innerstädtisch zu entwickelnden Flächen stellt gleichzeitig eine große Herausforderung und ein Potential der Stadtregion Berlin dar. Die riesigen frei werdenden Flächenpotentiale Tempelhof und Tegel mit nahezu 900 ha entspannen den ohnehin schwachen Berliner Immobilienmarkt zusätzlich und könnten zukünftig in Konkurrenz zu anderen Großprojekten wie Hauptbahnhof/Heidestraße, Mediaspree, Gasometer etc. treten. Wie müsste eine Priorisierung der Stadtentwicklungsprojekte in Berlin realistisch aussehen? Und wie können die Themen Liegenschaftspolitik, Bezirksausgleich und das Rückhalten potentieller Entwicklungsflächen in Tempelhof, Tegel und in der Entwicklungsachse BBI sinnvoll eingebracht werden. Warum nicht Leere als Luxus verstehen und anstatt weiter von Flächenexpansion zu träumen eine Qualifizierung von öffentlichem Frei- und Erholungsraum vorantreiben?

5. Positionierung Berlins

Eine wichtige und aktuelle Frage, die sich hier stellt, ist: Wie kann Berlin-Brandenburg als „Wiege der Luftfahrt“, man denke beispielsweise an den Flugpionier Otto Lilienthal, seine überregional starke Luft- und Raumfahrtbranche im Zusammenhang mit der Messe ILA in Zukunft besser nutzen und in konkrete Stadtentwicklungsprojekte integrieren? Und wie will sich die Region ab 2012 mit seinem neuen multimodalen Luft-Drehkreuz BBI strategisch auf der Weltkarte und im globalen Wettbewerb der Stadtregionen und Flughäfen positionieren? Eine zweite drängende Frage ist, wie sich die Ströme in Berlin durch die neue Situation der alleinigen internationalen Erreichbarkeit aus der Luft im Südosten der Stadt verlagern werden? Welche Wanderungsbewegungen von vernetzungssensiblen Funktionen und Nutzungen wie Hotels, Firmenzentralen, wissensintensiven und kreativen Industrien sind realistisch zu erwarten? Und wie werden sich die verschiedenen Zentren und strategischen Orte der Stadt in diesem Zusammenhang positionieren? Wer wird Gewinner, wer wird Verlierer dieser Entwicklung sein - die City West ohne Flughafen Tegel und ohne übergeordneten Fernbahnhof im Gegensatz zum Hauptbahnhof mit „Short-Cut“ zum BBI, so denn die Schienenanbindung gewährleistet ist?

PROBLEME

- Das durch die Teilung Berlins bedingte wirtschaftliche West-Ost-Gefälle droht sich mit der Schließung der innerstädtischen Flughäfen und der anvisierten Nachnutzung von Tegel zunehmend in ein Süd-Nord-Gefälle zu wandeln: Der historisch prosperierende Süd-Westen Berlins und der strategisch zu entwickelnde Süd-Osten in Richtung BBI stehen einem ökonomisch eher schwachen Norden gegenüber
- Schwierige und mangelnde An- und Einbindung von Tegel und Tempelhof in das Berliner Stadtgewebe (Flughafenzaun, Schnellstraßen, Bahntrassen, unzureichender ÖPNV)
- Verkehrsproblematik und drohende Überlastung durch Schließung der beiden innerstädtischen Flughäfen zugunsten des neuen Großflughafens BBI: Mangelnde Schienenanbindung BBI, Entstehung von Engpässen auf Straße, Schiene, ÖPNV und im Luftverkehr (General Aviation), großräumliche Bündelung der Verkehrsströme
- Entwicklungsvakuum und Überangebot an innerstädtisch zu entwickelnden Flächen: Die riesigen frei werdenden Flächenpotentiale THF und TXL mit nahezu 900 ha entspannen den ohnehin schwachen Berliner Immobilienmarkt zusätzlich und treten in Konkurrenz zu anderen Großprojekten wie Hauptbahnhof, Mediaspree, Gasometer etc.

POTENTIALE

- Experimentierfelder für neue und bereits etablierte Ideen
- Berlin-Brandenburg als „Wiege der Luftfahrt“ mit überregional starker Luft- und Raumfahrtbranche und multimodalem, funktionsoptimiertem Luft-Drehkreuz BBI
- Adressbildung - Lagegunst, Image und Symbolkraft: Tempelhof und Tegel sind als zentrale, relativ gut angebundene „Orte“ mit bedeutender historischer Bausubstanz und als ikonografische Architekturdenkmäler in der Stadt- und Fachöffentlichkeit etabliert

MASSNAHMEN

- Der Entwicklungskorridor BBI-Hauptbahnhof darf nicht als bloßer Wirtschaftsraum gedacht werden, sondern sollte mit einer Sequenz von Erlebnisräumen den Gateway BBI-Hauptstadtzentrum erfahrbar machen: Kontinuität, Qualität, Wiedererkennbarkeit
- Internationale Vorreiterrolle für Berlin: Beispielhafter und mutiger Umgang mit der Nachnutzung von Flughafenarealen durch innovative Ansätze, z.B. Klimateffizienz, nachhaltiger Tourismus, neue Formen der Produktion, innerstädtische Landwirtschaft, gesellschaftliche Teilhabe, alternative Mobilitätskonzepte usw.
- Gewährleistung und Ausbau der verkehrlichen An- und Einbindung von Tegel, Tempelhof und BBI: Gesamtstädtisch und kleinräumlich, verkehrliche Feinverteilung
- Inhaltliche Vernetzung: Integrierte strategische Weiterformulierung der Planwerke Innenstadt, Südost- und Westraum für die (ex-)flughafenbezogenen Entwicklungsräume
- Priorisierung der Entwicklung: Liegenschaftspolitik, Rückhalten potentieller Entwicklungsflächen in Tempelhof, Tegel und in der Entwicklungsachse BBI, Bezirksausgleich

VISIONEN

- Integrierte ökonomisch, ökologisch, sozial und gestalterisch nachhaltige Entwicklung der freiwerdenden innerstädtischen Flughafenareale im Zusammenhang mit der Entwicklungsachse BBI-Stadtzentrum und mit dem BBI-Flughafenumfeld
- Leere als Luxus – Qualifizierung von öffentlichem Frei- und Erholungsraum
- Autarkie – Exemplarische Ansätze zur Selbstversorgung Berlins

Inputvortrag

Reiner Nagel

Reiner Nagel, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Leiter der Abteilung I - Stadt- und Freiraumplanung

Wenn wir über Berlins Flughäfen aus Sicht der Stadtentwicklung reden, dann weniger in den klassischen städtebaulichen Kategorien des Planwerks Innenstadt, sondern als eher darüber hinaus wirksamer Entwicklungsrahmen („beyond“).

Berlin ist wahrscheinlich die einzige Stadt der Welt, die gegenwärtig einen großen, leistungsfähigen, internationalen Flughafen BBI neu baut und gleichzeitig zwei Flughäfen schließt, nämlich Tempelhof und Tegel. Damit sind für die kommenden Dekaden große Stadtentwicklungsaufgaben verbunden.

Der Flughafen BBI wird gebaut und soll in der Nacht vom 29. auf den 30. Oktober kommenden Jahres geöffnet werden. Das Terminal ist mit beeindruckenden Ausmaßen fast fertiggestellt. Ich glaube, dass viele Berliner, wenn sie das erstmalig sehen, ins Nachdenken kommen werden über ihre Stadt und die Bedeutung, die mit einem neuen internationalen Flughafen verbunden ist. Also Bedeutungszuwachs für den Standort Berlin und nicht nur eine allgemeine Aufgabe städtischer Infrastruktur. Damit gerät der gesamte Südostraum unter „Entwicklungshochdruck“, was wir mit einer Fieberfarbe grafisch dargestellt haben. Es geht uns darum diese Kräfte überwiegend auf der süd-ost-gerichteten Entwicklungsachse zwischen Innenstadt und Flughafen zu bündeln, denn dort sind aufgrund der Infrastruktur der A113 und der teilweise noch zu realisierenden Bahnanbindung die Chancenräume für die Stadt. Das ist der planerisch nutzbare Impuls, der funktionsgerecht gesteuert werden muss. Der Hauptbahnhof kann als zentraler Check-in für den neuen Flughafen mitgedacht werden. Ich glaube nicht, dass sich ein neues Bedeutungsgefälle in der Stadt zwischen Nord-Süd oder Ost-West ergibt, denn wenn Sie die Fahrtzeit-Isochronen vom BBI ansehen, dann ist interessanterweise Charlottenburg durch die Autobahnanbindung vergleichsweise auch zu BBI zentral gelegen. Wir haben das Thema der Lage und



Einbindung BBIs in die Stadt auf drei Ebenen und in drei unterschiedlichen Raumkulissen untersucht. Mit dem Planwerk Südost, in der Zugangssituation durch den Masterplan Gateway-BBI und in der sogenannten Flughafenregion, die nicht nur quer zum Flughafen liegt, sondern eigentlich auch quer zu der natürlichen Entwicklungsrichtung stadtaffiner Funktionen.

Die Eingangssituation zum Terminal und die infrastrukturelle Anbindung waren zu optimieren. Dabei ist zu beachten, dass der Flughafen in der Gemeinde Schönefeld liegt und von dort planerisch koordiniert wird. Wir haben uns außerhalb der planungsrechtlichen Zuständigkeit der Gemeinde Schönefeld für eine informelle Kooperation angeboten, um wesentliche, auch gemeindeübergreifende Anbindungsfragen zu prüfen und zu klären. Das ist uns weitgehend gelungen. Wir haben ein gemeinsames Papier, den Masterplan Gateway BBI, erarbeitet und beschlossen. Dieser definiert einen strukturellen Entwicklungsrahmen und schreibt eine strategische, tripolare, zeitlich gestufte Entwicklung fest. Dabei entwickelt die Flughafengesellschaft selbst, im Zugangsbereich auf ihren Flächen, eine Airport-City, mit zentralen Dienstleistungs- und Versorgungsfunktionen. Parallel dazu bietet der BBI-Businesspark der Flughafengesellschaft auf Berliner und Brandenburger Flächen ein Logistikflächenpotential, das professionell und weltweit vernetzt entwickelt wird. Darüber hinaus steht der gesamte Südostraum mit Standortergänzungs-Flächenpotentialen zur Verfügung, im Bereich der östlichen Spree, in Oberschöneweide oder Adlershof.

In Folge der Öffnung des „Single-Airport“ BBI, dessen Planfeststellung ganz wesentlich durch die rechtlich festgeschriebene Lärmkontingentierung in Bezug auf die bisher bestehenden, zentraler und lärmsensibler gelegenen Flughäfen Tempelhof und Tegel getragen



Bild 1



Bild 2



Bild 3

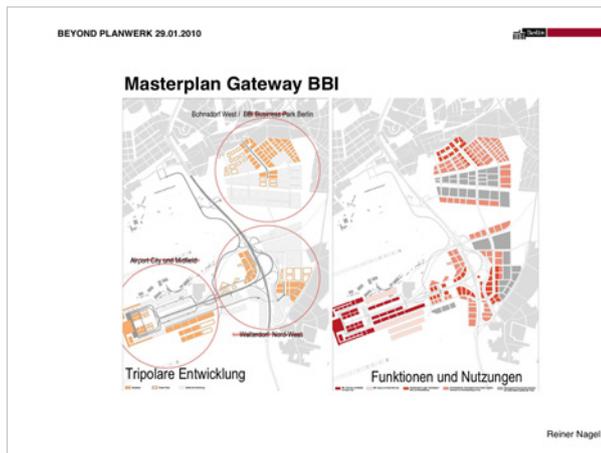


Bild 4



Bild 5



Bild 6



Bild 7



Bild 8

Inputvortrag

wird, werden diese beiden Flughäfen geschlossen. Im Falle Tempelhofs ist das im vergangenen Jahr so geschehen und mit der am 8. Mai 2010 bevorstehenden Öffnung des Flughafengeländes wird ein neues Kapitel innenstädtischer „Bewegungsfreiheit“ für Berliner, die angrenzenden Stadtteile und Gäste der Stadt aufgeschlagen werden. Für den als prozessual zu beschreibenden Umwandlungszeitraum der nächsten Jahre ist mit freizeitbezogenen Nutzungen aber auch mit dem Thema der Kulturwirtschaft ein erster prägender Standortfaktor gefunden worden. Die Modemesse *Bread and Butter* als rahmende Vermietung ist insofern als erster Baustein in einem iterativem Nutzungskonzept für das Gebäude zu sehen.

Das Masterplankonzept sieht darüber hinaus kleinere, stadtteilergänzende Quartiere vor, die vor allen Dingen Baupotentiale für neue, experimentelle Nutzungen, zum Beispiel im Zuge einer IBA, bieten. Wir sehen jedoch ganz überwiegend den neuen städtischen Nutzen von Tempelhof in einer frequentierten Grünanlage. Das historische Photo zeigt, wie etwa vor hundert Jahren im August 1909, 300.000 Menschen das Tempelhofer Feld anlässlich von Flugübungen aufsuchten. Diese Frequentierung durch Bevölkerung trifft im direkten Umfeld der angrenzenden Stadtteile für gut 200.000 Menschen auf eine defizitäre Freiflächenversorgung von 182 ha bisher fehlender Grünflächen bezogen auf die Richtwerte des Flächennutzungsplans. Deshalb ist es nicht nur eine Frage der Klimagerechtigkeit oder der Ausgleichsfunktion, die vom städtischen Grün ausgeht, sondern auch der Aufenthaltsqualität und der Freizeitgestaltung im öffentlichen Raum, die es hier sinnvoll machen die Parklandschaft zu qualifizieren. Ich bin froh, dass wir mit der IGA-Entscheidung erstens ein gewisses Investitionsvolumen haben, zweitens ein Zieljahr 2017 und drittens einen roten Faden, der realisierungsbezogen ist. Wir können damit die Themen, die in der Diskussion aufgerufen sind, von sozialer Kohäsion der Nachbarquartiere über Gesundheit, Klimafragen oder Freiraumqualität damit verbinden und das weiterführen zu einer IBA, die dann sicher nicht nur Tempelhof-bezogen gedacht werden kann, sondern die natürlich in das weitere Umfeld Neuköllns, Kreuzbergs und Tempelhofs reicht.

Letzter Punkt ist die Nachnutzungsperspektive für Tegel. Auch hier handelt es sich um ein 460 ha großes Areal. Die Entwicklungsaufgabe stellt sich neben stadtstrukturellen Anforderungen allein schon aus dem Flächen-Versiegelungsgrad und natürlich wegen des Terminal-Gebäudes, das man mit einem latent

vorhandenen Nachnutzungspotential weiter entwickeln sollte. Auch hier gibt es eine Gestaltungsaufgabe, die von Stadtentwicklung über Stadtplanung, Flächennutzungsplan bis hin zum Entwicklungsmanagement und zur Projektentwicklung reicht. Aufsetzend auf dem bisherigen Planwerk West haben wir ein Werkstatt-Verfahren durchgeführt, bei dem wir das Terminal zum Thema gemacht haben und dessen weitere Verwendung im Zuge übergeordneter Standortscenarien. Der Architekt des Flughafens, Professor Meinhard von Gerkan, hat als Anstoß für die Diskussion selbst den Vorschlag gemacht eine *Sustainable City TXL+* zu bauen, die letztlich aktuelle Fragen des Klimawandels aufwirft und sich selbst zum Showcase macht. Das Gebäude, das als Spezialimmobilie errichtet wurde und daher nur im geringen Maße drittverwendungsfähig ist, könnte hierbei als Adresse in Form eines Kompetenz-Zentrums zum Thema Klima genutzt werden. Darüber hinaus haben wir mit verschiedenen Szenarien – landschaftsbezogen, gewerbe- und industriebezogen, gemischt genutzten, freizeitbezogenen oder querdenkend – überlegt, was Thema für künftige Entwicklung sein könnte. Die bisherige vorläufige Vermutung, die wir natürlich städtebaulich qualifizieren müssen und weiter diskutieren wollen, ist, dass wir, ausgehend von einer landschaftsbezogenen Nutzung als Freifläche und Wald, an Reinickendorf angrenzende Teilflächen gemischt genutzt entwickeln wollen und darüber hinaus ein neues Thema eines industriellen Produktionsortes für neue Umwelttechnologien aufmachen – als standortpolitische Offensive für Berlin.

Ausschlaggebend ist bei allen drei Flughäfen, dass wir es wegen der Größe und Bedeutung der Vorhaben mit Ausnahmeprojekten zu tun haben, die einerseits einen Ausnahmezustand erzeugen können, der durch eine IGA und/oder IBA genutzt werden kann, andererseits aber, im Falle Tegels, eine Ausnahmeconjunktur benötigen. Wir können in Berlin wegen des aktuell fehlenden Nutzungsdruckes auch nicht die üblichen Verfahren der Stadtentwicklung gehen. Nichts zu machen bleibt eine, wie ich finde eher theoretische Option, allenfalls im Sinne von, „wir lassen den Prozess zu und sind in diesem Zusammenhang aktiv“. Wichtig ist in jedem Fall, dass beide Flughäfen bedeutsam sind für unsere städtischen Anpassungsstrategien im Klimawandel. Schon deshalb ist die dominant freiflächenbezogene Dimension, die wir hier verfolgen, in jedem Fall ein wichtiges Zeichen der Nachhaltigkeit.

PROBLEME

- Berlin ist derzeit weltweit die einzige Stadt, die einen großen, internationalen und leistungsfähigen Flughafen neu baut und gleichzeitig zwei innenstädtische Flughäfen schließt. Berlin steht damit standortpolitisch, stadtstrukturell und stadtentwicklungsplanerisch vor großen Aufgaben und Herausforderungen.

POTENTIALE

- Steigerung der Standortzentralität Berlins durch BBI
- Stärkung der SO-Achse
- Flächenpotentiale in THF und TXL für strategische Stadtentwicklungsthemen

MASSNAHMEN

- Qualifizierungsinitiative für den SO-Raum, Aktualisierung Planwerk Süd-Ost.
- Kulturwirtschafts- und Freiraumentwicklung für THF – IGA als Motor
- Landschaftsentwicklung und (antizyklischer) Standortimpuls für industrielle Forschungs- und Umwelttechnologie am Standort TXL

VISIONEN

- Standortprofilierung Berlins als europäische Stadt mit zunehmender Weltgeltung und Stärkung der Lebensqualität in der Stadt durch Klimapolitik und Freiraummaßnahmen.

Inputvortrag

Dr. Lutz Kaden

Dr. Lutz Kaden, Industrie- und Handelskammer Berlin,
stellvertretender Branchenkoordinator
des Teams Bau- und Immobilienwirtschaft

Auch und gerade die Stadtentwicklung muss ihren Bezugsrahmen in den übergeordneten Zielen der Landesplanung haben. Deshalb stelle ich an den Anfang das Leitbild der Hauptstadtregion, aus dem ich drei grundlegende Sätze zitiere:

1. Wir wollen die Region Berlin-Brandenburg zu einer starken und wettbewerbsfähigen europäischen Metropolregion entwickeln.
2. Arbeit ist die wesentliche Voraussetzung für Lebensqualität.
3. Wir wollen eine wachstumsstarke Wirtschaftsregion sein. Damit wollen wir dauerhafte und wettbewerbsfähige Arbeitsplätze schaffen.

Lebensqualität bedeutet eben nicht nur, in einer schönen Stadt zu leben, sondern auch, dass die Menschen dort Arbeit haben. Und dieser Beschäftigungsaspekt ist gleichzeitig auch der Schlüssel zu den Herausforderungen des demographischen Wandels. Dort, wo es Arbeitsplätze gibt, ziehen junge Menschen hin. Will man also junge Menschen anziehen, muss man die Standortbedingungen für Unternehmen verbessern, die dann Arbeitsplätze schaffen können. Auch die sozialräumlichen Probleme, die Thema der Stadtentwicklung sind, hängen mit dem Angebot an Arbeitsplätzen zusammen. Und genau deshalb steht das Ziel der wachstumsstarken Wirtschaftsregion so pointiert in unserem Leitbild.

Weil die Stadtentwicklungspolitik die Standortfaktoren für unternehmerische Tätigkeit stark beeinflusst, mit Infrastrukturentscheidungen wie mit Rechtsvorschriften, ist Stadtentwicklungspolitik immer auch Wirtschaftspolitik. Deshalb darf man bei stadtentwicklungspolitischen und städtebaulichen Entscheidungen nicht nur fragen: Wird das gut aussehen?, sondern vor allem immer: Wird das funktionieren? oder noch deutlicher: Schafft die-



se Entscheidung Arbeitsplätze oder verhindert sie eher welche?

Seit der deutschen Wiedervereinigung hat die Berliner Wirtschaft einen schmerzhaften Strukturwandel hinter sich, von der Industrieproduktion hin zum Dienstleistungsstandort. Durch die radikal veränderten Rahmenbedingungen in beiden Teilen der Stadt nach dem Mauerfall, war das ein anhaltender Prozess der Zerstörung und Neuerfindung.

Über die stark steigende Bedeutung des Tourismus, die ich nur unterstreichen kann, ist schon gesprochen worden. Trotz der positiven Entwicklung in den letzten Jahren, ist die Wirtschaftsleistung in Berlin im Vergleich der Bundesländer immer noch unterdurchschnittlich. Erst 2008 hatte Berlin zum ersten Mal nach langem wieder ein überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum. Und das hängt auch zusammen mit dem Spitzenplatz, den Berlin bei den Unternehmensgründungen einnimmt. Hier entsteht eine besondere Vielzahl von Innovationen. Und die brauchen die richtigen Rahmenbedingungen und auch Raum, um sich zu entwickeln. Wirtschaftspolitisch ist die Stadt jetzt mit Zukunftscleistern aufgestellt, die jeweils produzierendes Gewerbe und Dienstleistung integrieren. Da ein neuer Industriearbeitsplatz im Mittel drei Dienstleistungsarbeitsplätze nach sich zieht, kann die Bedeutung der Industrie, des verarbeitenden Gewerbes, für die Beschäftigung in der Stadt gar nicht hoch genug geschätzt werden.

In den letzten Jahren entwickelt sich gerade die Berliner Industrie sehr gut. Die Wertschöpfung pro Beschäftigten ist in den letzten drei Jahren deutlich gestiegen. In diesem Zeitraum hat auch der Exportanteil des Berliner verarbeitenden Gewerbes um ein Drittel zugelegt. Das zeigt die stark gestiegene Konkurrenzfähigkeit der Berliner Industrie. Gleichwohl haben wir davon heute vergleichsweise we-



Bild 1



Bild 2

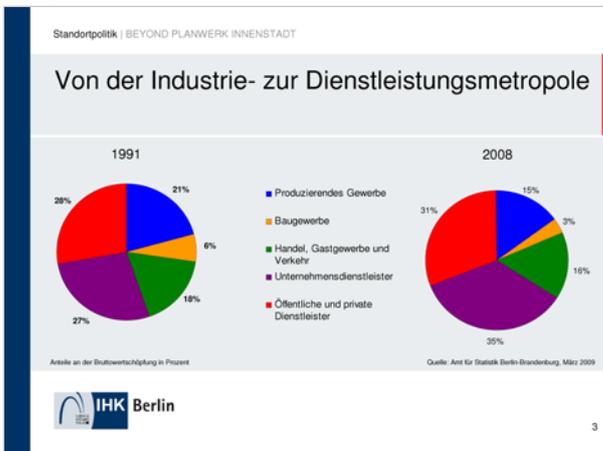


Bild 3



Bild 4



Bild 5



Bild 6



Bild 7



Bild 8

Inputvortrag

nig in der Stadt. Nach einer Analyse des DIW fehlen für eine ausgewogenen Wirtschaftsstruktur rund 90.000 Industriearbeitsplätze in Berlin. Deswegen lautet einer unserer Wünsche an die Berliner Stadtentwicklung für Investoren und Erweiterungswillige in der Industrie Flächen bereit zu stellen. Und dafür haben wir uns im Planungsprozess für die Nachnutzung des Flughafens Tegel unter Federführung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung eingesetzt.

In Tegel kann man eine große zusammenhängende und restriktionsarme Fläche für Industrie frei halten. Wegen der historischen Entwicklung haben viele andere Flächen, die wir in der Stadt haben, verschiedene große Restriktionen, unter anderem wegen der nahen Wohnbebauung, fehlender Erweiterungsmöglichkeiten oder denkmalgeschützten Gebäudebestands. Das alles gibt es in Tegel nicht und dazu kommt die vorhandene Autobahnanbindung, die ebenfalls für große Investoren wichtig ist. Dass die Bedeutung der Industrie auch in der Politik und in der Verwaltung erkannt wurde, zeigt, dass im Moment sowohl ein Masterplan Industrie der Stadt, als auch ein Stadtentwicklungsplan Industrie und Gewerbe erarbeitet wird, wo wir uns natürlich gern mit der Vorstellung der Unternehmen einbringen.

Das Thema Tempelhof muss dagegen erst noch weiter gedacht werden. Damit ist nun eine Entwicklungsgesellschaft betraut, die wir auch gern mit Ideen unterstützen. Die Entscheidung für die *Bread & Butter*, die mitten in den Planungsprozess hinein kam und erst mal das Gebäude für 5 Jahre festgelegt hat, hatte aber für einige Irritationen gesorgt.

Zum Flughafen Berlin Brandenburg zeigt eine Karte vom Airport Region Team, das zur Vermarktung des Standortes international angetreten ist, dass 35 Gewerbegebiete in dieser Flughafenregion liegen, die alle profitieren wollen, sollen, können. Besonders gute Voraussetzungen haben natürlich die Gewerbeparks, die direkt im Umfeld entstehen, u.a. die Airport City am Flughafen selbst, dann der Gatelands Business Park, der BBI Business Park, der Airport Park Berlin-Brandenburg usw. Dazu kommt die Achse in die Stadt hinein. Um das ganze Potenzial der Jobmaschine BBI nutzen zu können, müssen aber möglichst alle Teile der Stadt verkehrlich angeschlossen werden. In den letzten Jahren sind auf den Berliner Flughäfen pro Tag 2 Arbeitsplätze neu entstanden. Dort arbeiten heute 18.000

Menschen. Insgesamt 40.000 Arbeitsplätze hängen direkt vom Luftverkehr ab. Das sind über 1 Milliarde Einkommen pro Jahr. Mit dem neuen Flughafen ist dafür ein enormes Wachstum prognostiziert. Er wird auch im Arbeitsmarkt der ganzen Stadt ein wesentlicher Standortfaktor sein: Auf der Baustelle bei BBI arbeiten heute 3000 Menschen. Zwei Drittel der Bauaufträge sind an Unternehmen in der Region gegangen. Dazu kommen mit der Eröffnung Gastronomie und Handel, die am neuen Flughafen noch eine wesentlich größere Rolle spielen werden als heute.

Um aber auch die entfernteren Stadtquartiere profitieren zu lassen, muss das Abgeordnetenhaus auch den Weiterbau der A100 nach Treptow und später nach Lichtenberg beschließen sowie auch die sogenannte Tangentialverbindung Ost. Diese Verlängerung der Märkischen Allee nach Süden ist ebenfalls sehr wichtig, um den Osten Berlins anzubinden.

Über das Planwerk Innenstadt hinaus ist es für die Zukunft überaus wichtig, dass die einzelnen Fachplanungen StEP-Gewerbe, StEP-Zentren und StEP-Verkehr sehr genau aufeinander abgestimmt sind. Denn zum Beispiel setzt die StEP Verkehr die A100-Verlängerung voraus, um Durchgangsverkehr aus der Innenstadt herauszuhalten. Ohne dies kann die im Planwerk Innenstadt angestrebte Verdichtung der Innenstadt nicht durchgeführt werden, ohne Funktionsverluste für Wirtschaftsverkehr in Kauf zu nehmen. Zudem sollte bei der funktional und gestalterisch sicherlich notwendigen weiteren Verdichtung in der Innenstadt darauf geachtet werden, dass trotzdem noch freie Räume, großzügige Plätze und städtische Achsen erhalten bleiben.

PROBLEME

- Die Industrie als Basis des Wirtschaftsgefüges ist in Berlin zu wenig ausgeprägt. Es fehlen Industriearbeitsplätze, von denen auch Dienstleister abhängen. Zu den Folgen gehören die unterdurchschnittliche Wirtschaftskraft im Bundesländervergleich, die relativ hohe Arbeitslosigkeit und soziale Ungleichgewichte.
- Für größere Investitionen fehlen heute große Flächen mit guter Anbindung und geringen Restriktionen sowie Nähe zur Wissenschaft.
- Mit der *Bread & Butter*-Entscheidung wurde die Entwicklung einer tragfähigen Nachnutzung des Flughafens Tempelhof nicht erleichtert.

POTENTIALE

- Der Flughafen BBI wird als Sekundärhub und Heimatflughafen zusätzliche Arbeitsplätze schaffen. Mit zusätzlichen Flugverbindungen wird Berlin noch attraktiver als Reiseziel, aber auch für internationale Investoren. Das Zukunftscluster Luft- und Raumfahrtindustrie hängt von einem starken Luftfahrtstandort ab und kann sich mit BBI weiterentwickeln.
- Das Flughafengelände Tegel bietet große zusammenhängende Freiflächen mit Autobahnanbindung und Abstand zur Wohnnutzung in einer traditionellen Industrie und Gewerbelage. Dort besteht die Chance Zukunftstechnologien anzusiedeln und so die industrielle Basis Berlins zu verbreitern.

MASSNAHMEN

- Erste Priorität hat die fristgerechte Fertigstellung und Eröffnung von BBI. Die Schienenanbindung ist schnellst- und bestmöglich zu realisieren, auch nach Osten.
- Die Straßenanbindung des BBI ist für die ganze Stadt zu optimieren. Dazu muss die A100 nach Nordosten verlängert und der Tunnel Britz leistungsfähig gesteuert werden. Nur so kann auch die Innenstadt von Durchgangsverkehr entlastet werden.
- Die sektoralen Stadtentwicklungspläne (Zentren, Gewerbe, Verkehr,...) müssen genau auf einander abgestimmt sein, um den Zielen der Wirtschafts-, Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik zu genügen.

VISIONEN

- „Wir wollen eine wachstumsstarke Wirtschaftsregion sein.“ Das ist das Leitbild der Hauptstadtregion, denn „Arbeit ist die wesentliche Voraussetzung für Lebensqualität.“ Zu den zwingenden Voraussetzungen gehören die notwendigen Flächen für Expansion und Investition ebenso wie leistungsfähige Verkehrsnetze.
- Die Innenstadt ist so zu reparieren und zu verdichten, dass mehr Urbanität entsteht ohne dabei Freiräume aufzugeben oder notwendige Verkehrsräume zu verstopfen.
- Berlin ist vor allem auch durch seine ständige und schnelle Veränderung interessant. Dafür muss auch künftig Raum bleiben. Temporäre Nutzungen sind ein Schlüssel dazu.

Inputvortrag

Prof. Joachim Schultz

Prof. Joachim Schultz, FH Münster, Department für Städtebau

Planungsstrategien

Mehrere Fachgebiet der TU Berlin haben sich intensiv und über mehrere Semester mit der Nachnutzung der Freifläche des Flughafens Tempelhof auseinandergesetzt. In der Ausstellung „Tempelhof – next generation“ zur Langen Nacht der Wissenschaften im Juni 2009 wurden nicht nur die besten Projekte gezeigt, sondern ein Katalog möglicher Planungsstrategien.

Mit diesem Ansatz können Hochschulen Beiträge zur Verbesserung der Planungskultur leisten, denn die seit den 70er Jahren im wesentlichen festgeschriebene in der Praxis gebräuchliche Bauleitplanung kennt die Randbedingungen nicht, die die Planung in Tempelhof erschweren.

Mit 380 Hektar geht es um eine weitaus größere Fläche als der Tiergarten. Hier liegt derzeit die vielleicht größte Chance und gleichzeitige Herausforderung für die Stadt, ein Zeichen für das Berlin des 21. Jahrhunderts zu setzen. Nur es gibt weder ein bauliches Programm für diese Flächendimension noch finanzielle Mittel, um diese Freifläche als Park zu unterhalten. Jedoch braucht Berlin nach der frühen politisch geforderten Schließung des Flughafens 2008 dringend tragfähige Konzepte und eine pro-aktive Haltung für die Moderation eines schwerlich anlaufenden Nachnutzungsprozesses.

Wie kann man mit den herkömmlichen Mitteln der Bauleitplanung das ‚Tempelhofer Planungstal‘ verlassen? Schon der naheliegende Gedanken, die Fläche zunächst ruhen zu lassen, ist in der Praxis nicht möglich. Dabei wäre die Idee einer planungsrechtlich legitimierten Brachfläche hilfreich, die den Zustand eines Erwartungslandes zugewiesen bekommt und zu gegebenem Zeitpunkt aktiviert wird. In der gewonnenen Zeit werden entstehende Konzepte in einem moderierenden Komitee aus



jungen Soziologen, Planern und Architekten gesammelt, das über Legislaturperioden hinweg die Rolle des Landmeisters übernimmt.

Flächenpatenschaften werden vereinbart und Pionieren werden Orte zugänglich gemacht, die die zukünftige Entwicklung nicht behindern und einmalige Qualitäten, wie den Blick auf den weiten Horizont frei lassen. Dieses entstehende Netz von Nutzungen bildet eine der zukünftigen Schichten des zu bebauenden Gebietes und ist Grundlage für den Flächennutzungsplan mit sozialer Vorprägung.

Die Landmeister vergeben Doktorandenstipendien für eine fundierte akademische Unterstützung des Prozesses. Auf diese Weise reifen erstklassige Strategien in einer Periode mit mäßigem Bebauungsdruck. Exemplarisch am Beispiel Tempelhoofs werden Planungsinstrumente entwickelt, die für anstehende Aufgaben der Zukunft tauglich sind. Im Jahr 2013 soll Tegel geschlossen werden.

Zeitgewinn
Prozess - Strategie

Doing (almost) nothing.

Frank Mitman #1 Columbia University GSAPP, Architec 2005

Warum etwas tun, wenn die Konzepte noch reifen? Nach Öffnung des Feldes werden die Flächen extensiv genutzt und durch Beweidung unterhalten. Blumen blühen und verblühen, Grillfeste, open-air Workshops von Studenten, die die Zukunft des Feldes mit 1:1 Installationen testen.

Nach mehreren Jahren entsteht der "iPhone-Effekt": wenn die Nachfrage gestiegen ist, holt man die Konzepte aus der Schublade.

Miriam Frank, Marcel Roth, Arthur Wraythorhead

Bild 1

[1] SCHAFE!
Kostengünstiger Erhalt der 'großen Leere'.

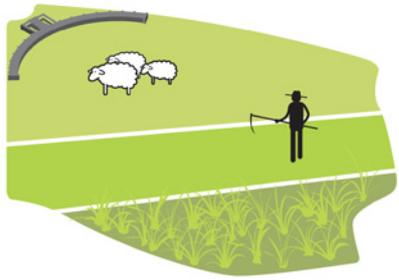
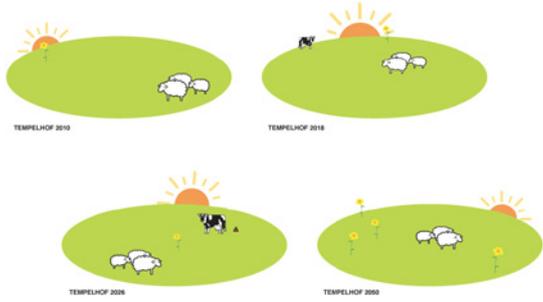


Bild 2

[2] IDYLLE
Der Prozess des Zeitgewinns ist wunderschön.



TEMPELHOF 2010 TEMPELHOF 2011
TEMPELHOF 2012 TEMPELHOF 2013

Bild 3

Rand
Prozess - Strategie

Perhaps we should fall in love with turbulent boundaries.

Benjamin Day, University of Dortmund, School of Planning

Bisher nur Rückseite der Stadt ist der Rand des Flugfeldes der Ort für ein landschaftliches Rückgrat, das Adressen bildet und den Rahmen für zukünftige Planungen formt. Querbezüge zwischen Stadt und Feld, bewußte Vernetzung oder Abgrenzung, Ausbildung von Übergängen, Sichtbezügen und künstlichen Horizonten sowie die Integration von Lärmschutzwällen im Süden formulieren den spannungsreichen und turbulenten Übergang.

Johannes Hill, Simon Jappann, Clara Leon

Bild 4

[1] ORTUNG
Wo hört die Stadt auf, wo fängt das Feld an? Dazwischen liegt die Randzone.



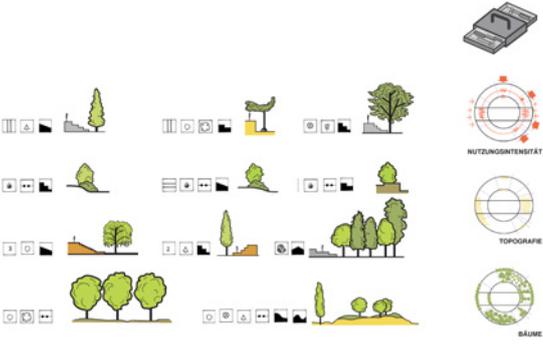
Bild 5

[2] ZÄSUREN
Welche angrenzenden Bereiche beeinflussen und gliedern die Randzone? Bestehende und neue Landmarken.



Bild 6

[3] RANDBAUSTEINE
Wege, Bäume, Topografie



NUTZUNGSDENSITÄT
TOPOGRAFIE
BÄUME

Bild 7

[4] ADRESSBILDUNG FÜR ZUKÜNFTIGE NUTZUNGEN
Bestehende und neue Verbindungen bilden Eingangsbereiche für das Feld.



Bild 8

Präsentations-
folien
(Ausschnitt)

Kontext FNP
Prozess - Strategie

Nach Ablauf von Zwischennutzungen gibt es oft Unruhen und Demonstrationen, wenn "Investorenprojekte" Orte großer Beliebtheit neubesetzen. Wie kann man temporäre Nutzungen erfolgreich in die Zukunft integrieren?

Die Methode des Kontext-FNP funktioniert so: Temporäre Programme werden nach räumlichen Kriterien lokalisiert. Dieses entstehende Netz von Nutzungen bildet eine der zukünftigen Schichten des zu bebauenden Gebietes und ist Grundlage für den Flächennutzungsplan.

Auf diese Weise läßt sich die Fläche in Tempelhof erschließen und vorprägen.

Foto: Böhm, Karoline Kozlik, Marco Stark

Bild 9

[1] HORIZONT ERHALTENDE PROGRAMME
Pionier-Nutzungen als Teaser am Rand

Bild 10

[2] ETABLIERUNG EINES SOZIALEN GEFÜGES
Neue Strukturen entstehen im Wechselspiel zwischen Nutzern/Nutzerin und umgebender Stadt

Bild 11

[3] KONTEXT FNP
Informelle Strukturen als Ausgangspunkt für zukünftige Flächennutzung

Bild 12

Flächenpatenschaft
Prozess - Strategie

Exklusive Baurechte auf die Freifläche des Tempelhofer Feldes werden erkauf mit der Patenschaft des Eigentümers für die angrenzende öffentliche Fläche. Es gibt nur die eine Bedingung, dass sich diese Flächen berühren müssen. Auf diese Weise entsteht ein Wege- bzw. Parknetz und ausserdem wird der Unterhalt gewährleistet.

Bautypologien integrieren sich in die Landschaft.

Olivia Cosenhino, Caroline Frensdorf, Maria Müller

Bild 13

[1] OBJEKT & FLÄCHE
Neue Typologie, die nicht nur das Gebäude vorgibt, sondern auch die Integration der Landschaft fördert.

1 GEBÄUDE
2 PATENFLÄCHE
3 ERSCHLIESSUNG
4 FREIFLÄCHE EXTENSIV

Bild 14

[2] KORRIDORE VON PATENFLÄCHEN

Bild 15

[3] EXTENSIVE FLÄCHEN
Die Lage der Körner ermöglicht weitgehend die Brückentage der ehemals leeren Fläche

Bild 16

PROBLEME

- viel Raum - wenig Programm
- Planungszwang ohne passende Planungsinstrumente
- komplexe Zusammenhänge/Beteiligte

POTENTIALE

- langfristig planen
- Brachflächen = Chance

MASSNAHMEN

- Zeit gewinnen
- neue Planungsinstrumente konzipieren
- (Super-)Planung über Legislaturperioden hinweg
- Flächenmoderation

VISIONEN

- Rock'n'Roll and Harmony

Inputvortrag

*Nils Nolting***„QUERKRÄFTE“**

Nils Nolting, Cityförster - network for architecture

Die Leere Tegels**...ermöglicht neues Denken**

Mit Tegel gewinnt Berlin eine Fläche von 460ha in innerperipherer Lage - es wird ein Stück Hauptstadt frei. Gegenwärtig gibt es keine Nutzung, die eine Fläche in dieser Größe und Lage benötigt bzw. ad hoc sinnvoll ausfüllen könnte: Tegel hat Zeit. Gleichzeitig stehen enorme gesellschaftliche Veränderungen an. Die bestehenden Systeme, die unser Zusammenleben leiten, benötigen grundlegende Korrekturen, Ergänzungen, Neustarts: Es gibt einen Bedarf für Erneuerung.

Die Schließung von Tegel ist das Beste, was Berlin passieren kann: Es sind die Leere und die Größe des Ortes, die die Suche nach Zukunft ermöglichen und die Entwicklung neuer planerischer Strategien erforderlich machen.

Zukünftige Entwicklungen**...erfordern Erneuerungen der Gesellschaft**

Die globalisierte Welt erlebt massive Veränderungen, die sich grundlegend auf die Art unseres Zusammenlebens auswirken werden. Die Realität des Klimawandels und ein Bewusstsein für die Endlichkeit von Ressourcen erfordern nicht nur die Entwicklung neuer Energiesysteme, effizienter Stoffkreisläufe und Technologien, sondern vor allem ein Umdenken und das Überdenken der eigenen Lebensweise. Die weltweite Durchdringung von politischen und wirtschaftlichen Systemen führt zu einer zunehmenden Mobilität, in Verbindung mit Informations- und Kommunikationstechnologien zu einer neuen Art von Nähe und Vernetzung - zu einem globalen Bewusstsein bei gleichzeitiger Ausbildung diverser lokaler Identitäten. Das Paradigma des 20. Jahrhunderts, der feste Glaube, dass unser Wohlbefinden von wirtschaftlichem Wachstum abhängt, ist im Umbruch: Ein fortschrittsbedingter Produktivitätszuwachs kann vernunftgemäß



nicht in eine endlose Erhöhung von (materieller) Produktion münden. Es zeichnet sich eine plurale Ökonomie und eine neue ‚Arbeits‘welt ab, die von diversifizierten Rhythmen und abnehmender Erwerbsarbeit gekennzeichnet sein wird. Eine wissensbasierte Wirtschaft mit der Kreativwirtschaft als wichtigem Schwerpunkt erfordert ebenso wie die zunehmende Bedeutung gemeinnütziger Tätigkeiten und zivilen Engagements eine Neugestaltung von ‚Arbeits‘umfeldern, die Begegnung und Austausch fördern und Freiräume zur Mitbestimmung anbieten. Ein zunehmendes Gesundheitsbewusstsein, strategisches Konsumverhalten (bio, fair trade, customized etc.) und die Technisierung des Alltags werden neue Märkte, neue Produkte und neue Nutzungsmuster von Raum generieren. In einer Wissensgesellschaft sind Information und Bildung zentrale Ressourcen - ein uneingeschränkter Zugang dazu stellt die Basis für Gleichberechtigung und Selbstbestimmung. Der demografische Wandel, eine alternde Bevölkerung, weniger Kinder, zunehmende Migration, Flexibilität und Mobilität führen zu einer gesteigerten Vielfalt von Lebensmodellen und Kulturen. Die sich daraus ergebenden verschiedenartigen, auch gegensätzlichen Ansprüche brauchen ein breites Spektrum an Orten und ‚Programmen‘ - für Kommunikation und Austausch, auch Verhandlung und Konflikt, für Integration ebenso wie für individuelle Entfaltung. Die Konvergenz der Wissenschaften weist auf neuartige Kombinationen, Überlagerungen und das Zusammenwirken verschiedener Disziplinen hin, um die Heterogenität zukünftiger Aufgaben bewältigen zu können: Eine räumliche Entsprechung dieses Paradigmas und die radikale Verknüpfung von Programmen können als Katalysator für Innovation wirken.

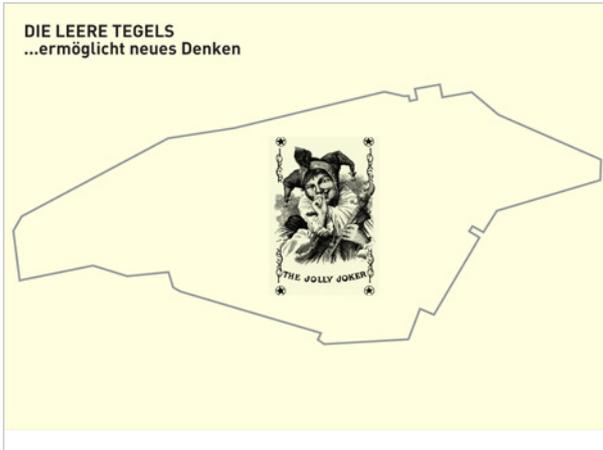


Bild 1



Bild 3

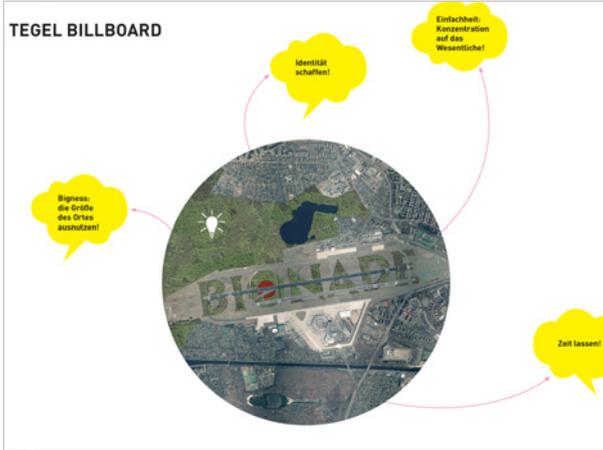


Bild 5

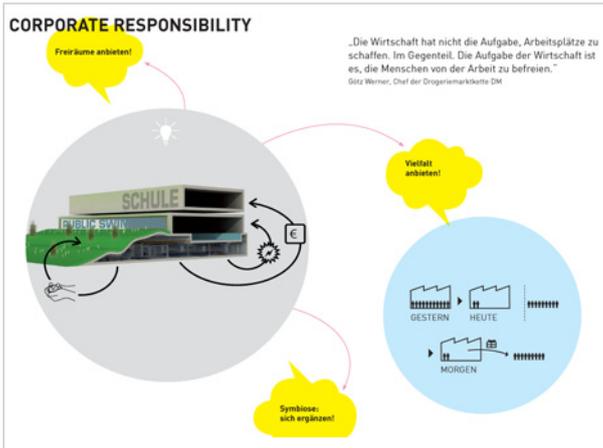


Bild 7



Bild 2



Bild 4

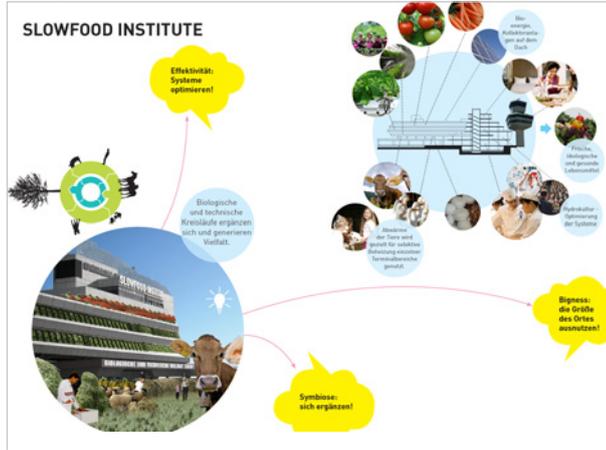


Bild 6

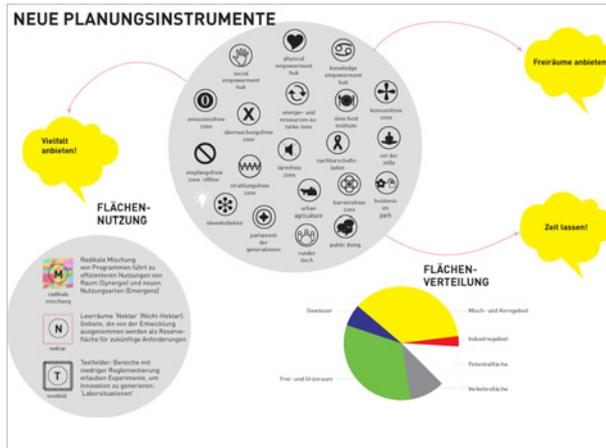


Bild 8

Inputvortrag

Freiheit**...ist das Mittel zur Veränderung**

Um der Komplexität der anstehenden Veränderungen gesamtgesellschaftlich gerecht werden zu können, wird das Prinzip der Freiheit in den Mittelpunkt des Handelns gerückt. Freiheit ermöglicht eine maximale aktive Beteiligung und somit von allen getragene Entwicklungsprozesse. Entscheidend ist ein Verständnis von Freiheit, das zwei Seiten berücksichtigt: Erstens die Freiheit von etwas, also die Unabhängigkeit und Abwesenheit von Zwang und Unterdrückung, die dazu befähigt eigene und freie Entscheidungen zu treffen. Zweitens die Freiheit zu etwas, die dazu ermächtigt, Verantwortung zu übernehmen, Inhalte festzulegen und umzusetzen.

Qualifizierend bedeutet dies ein erneutes Ausbalancieren von Freiheitsaspekten mit dem Fokus auf folgenden Hauptthesen:

1. Eine wirtschaftliche Existenzsicherung ist die Grundvoraussetzung für jegliche Art der Teilnahme an gesellschaftlichen Prozessen. Ermöglichen!
2. Wissen, Bildung und Information sind der Schlüssel zur Erfassung und Diskussion von gesellschaftsrelevanten Themen. Bewusstsein schaffen!
3. Möglichkeiten der Gestaltung, Selbstverwirklichung und Einflussnahme sind die Grundlage und Motivation zur Übernahme von Verantwortung. Engagement generieren!

Gerade weil zukünftige Entwicklungen fast ausnahmslos durch den Willen und das Handeln ihrer Akteure bedingt und verursacht sind, muss die gesamte Gesellschaft diese mitgestalten. Die Befähigung und Ermächtigung aller Gesellschaftsgruppen kann einen konstruktiven Diskurs generieren, der eine hohe Beteiligung an und breite Unterstützung von Entscheidungsprozessen ermöglicht. Dies schafft die Motivation für Engagement und die Übernahme von Verantwortung und bildet die Grundlage für Innovationskraft und Effektivität einer Vielzahl von Akteuren, die zukünftige Herausforderungen selbstbewusst annehmen können.

Ideenopulenz**...ist das Resultat von Freiheit**

Tegel bietet den Freiraum vor dem Hintergrund zukünftiger Entwicklungen und mit dem Prinzip der Freiheit Zukunftsoptionen zu entwerfen. Diese werden als Thesen und Ideen entworfen - mit dem

Blick auf naheliegende Szenarien ebenso wie auf Wildcards, die unwahrscheinlich erscheinen, als alternative Wirklichkeit allerdings mit erheblichen Konsequenzen verbunden wären. Im Ganzen leisten die Thesen und Ideen eine diskursive Grundlage, die im Planungsprozess Tegels als Impuls, Kritik, Irritation und Verhandlungsbasis dienen soll.

Weiter!

Freiheit im planerischen Prozess ermöglicht eine vielfältige Gruppe gestaltender Akteure und bewirkt somit eine Multiplikation von Ideen und möglichen Entwicklungsprozessen.

In der Folge muss Planung vielfältige Leitbilder parallel zulassen und neue Formen der Prozessgestaltung entwickeln. Moderierende und strukturierende Planungsinstrumente bringen dabei Entscheidungen voran und binden in jeder Stufe aufs Neue relevante Akteure ein.

Die zahlreichen Handlungsoptionen werden in einem kreativen Planungsablauf kanalisiert, während die Ideenopulenz konstant fortgeschrieben wird.

In Bezug auf Tegel sollte Planung den gedanklichen Freiraum nicht abschaffen, sondern kultivieren. Aufkommenden Entwicklungen Raum geben und das Neue initiieren bedeutet, der Zukunft selbst eine Richtung zu geben.

PROBLEME

- Mit Tegel gewinnt Berlin eine Fläche von 460 ha in innerperipherer Lage: Es wird ein Stück Hauptstadt frei
- Gegenwärtig gibt es keine Nutzung, die eine Fläche in dieser Größe und Lage benötigt bzw. ad hoc sinnvoll ausfüllen könnte: Tegel hat Zeit
- Zukünftige Entwicklungen (wie eine plurale Ökonomie, die auf Wissen und Kreativität basiert, neue Arbeitsstrukturen, zunehmende Mobilität, Klimawandel, Ressourcenrückgang, demografischer Wandel, Vielfalt an Lebensmodellen und Kulturen etc.) erfordern gesamtgesellschaftliche Erneuerungen: Die bestehenden Systeme, die unser Zusammenleben leiten, benötigen grundlegende Korrekturen, Ergänzungen, Neustarts

POTENTIALE

- Die Schließung von Tegel ist das Beste, was Berlin passieren kann: Es sind die Leere und die Größe des Ortes, die die Suche nach Zukunft ermöglichen und die Entwicklung neuer planerischer Strategien erforderlich machen: Die Leere Tegels ermöglicht neues Denken
- Freiheit ist das Mittel zur Veränderung: sich einmischen, engagieren, Verantwortung übernehmen, Inhalte vorschlagen und realisieren
- Die Vervielfältigung der gestaltenden Akteure und die Multiplikation von Ideen und Ansprüchen macht einen neuen Umgang mit Planung erforderlich: Es müssen Leitbilder und neue Planungsinstrumente entwickelt werden, die der Moderation und Strukturierung der Ideenvielfalt dienen

MASSNAHMEN

- Identität schaffen! ...um ein Bewusstsein und Wertschätzung für Tegel herzustellen
- Beteiligen! ...um Engagement und Verantwortungsbewusstsein zu provozieren
- Freiräume anbieten! ...um das Unvorhersehbare zu ermöglichen, Experimente zu zulassen und Innovation zu provozieren
- Bigness: die Größe des Ortes ausnutzen! ...um

Einzigartiges umzusetzen

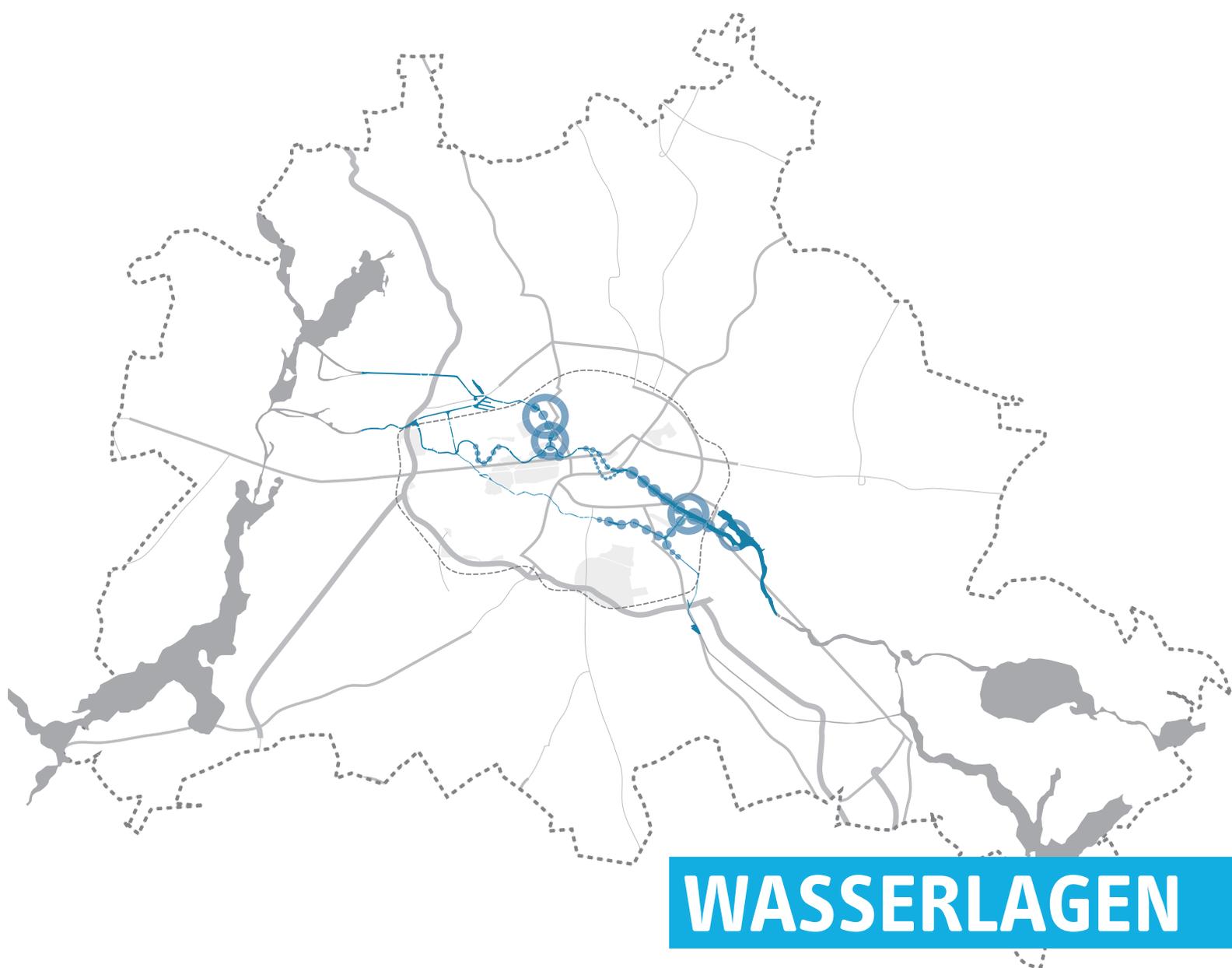
- Zeit lassen! ...um statt kurzfristigen Ansprüchen langfristige Potentiale zu realisieren
- Vielfalt anbieten! ...um durch Überlagerungen und Diversität verschiedenartigen Ansprüchen und Lebensweisen gerecht zu werden
- Zugang schaffen! ...um durch mehr Wissen, mehr Information, mehr Mobilität Selbstverwirklichung zu ermöglichen
- Symbiose: sich ergänzen! ...um durch Teilen mehr zu haben
- Einfachheit: Konzentration auf das Wesentliche! ...um mit möglichst wenig möglichst viel zu erreichen
- Effektivität: Systeme optimieren! ...um Wirkungen zu multiplizieren

VISIONEN

- Tegel wird als Freiraum genutzt, um im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen und mit dem Prinzip der Freiheit Zukunftsoptionen zu entwerfen
- Es werden Leerräume eingerichtet, die von der Entwicklung ausgenommen werden: 'Nektar' (Nicht-Hektar) als Reserveflächen für zukünftige Anforderungen
- Es werden Testfelder eingerichtet: Bereiche mit niedriger Reglementierung erlauben Experimente, um Innovation zu generieren: 'Laborsituationen'
- Radikale Mischung von Programmen führt zu effizienteren Nutzungen von Raum (Synergie) und neuen Nutzungsarten (Emergenz)

VORTRAGENDE:

Aljoscha Hofmann, TU Berlin
Ralf Steeg, SPREE2011
Paola Alfaro d'Alençon, TU Berlin
Daniela Konrad, TU Berlin



WASSERLAGEN

Inputvortrag

Aljoscha Hofmann

Aljoscha Hofmann, TU Berlin, Fachgebiet
Planungs- und Architekturoziologie

Vor mehr als 40 Jahren startete in den Vereinigten Staaten, genauer in Baltimore, Maryland mit der Revitalisierung des Inner Harbours ein Trend, der bis heute anhält. Weltweit fand seitdem ein Umdenken im Umgang mit urbanen Wassergrundstücken statt. Die Ursachen hierfür sind vielfältig: technische Neuerungen wie die Containerschiffahrt, Veränderungen der innerstädtischen Logistik, Deindustrialisierung und eine Verbesserung der Wasserqualität durch den Einsatz von umweltschonenden Technologien, um nur einige zu nennen.

Diese Hinwendung der Städte zum Wasser ist inzwischen scheinbar nichts großartig Neues mehr. Einige der Projekte besitzen inzwischen einen weltweiten Ruf, wie der Stadtumbau in Bilbao, allem voran das dortige Guggenheim-Museum von Frank O. Gehry. Auch wenn der hiermit ausgelöste Trend des immer gleichen Einsatzes von Wow-Architektur zur Revitalisierung, egal an welchem Ort, nicht ganz unkritisch betrachtet werden sollte. Einige Projekte sind aber auch erst nach großen Anfangsschwierigkeiten zu Erfolgsgeschichten geworden, wie beispielsweise die Docklands in London. Und an manchen Orten sind die Stadt und ihre Wasserlage durch Bilder und ikonenhafte Bauten unzertrennlich miteinander verbunden, wie beispielsweise in Sydney, Australien oder Venedig mit seinen Wasserpalästen.

Es zeigt sich, dass es heute eine Vielzahl an Wasserlagen gibt, die aufgewertet und umgenutzt werden können. Wasserlagen mit unterschiedlichen Topographien, wie maritime Bereiche, Flusslagen oder innerstädtische Seen. Sie alle bieten verschiedene Qualitäten. Zu berücksichtigen ist die Dimension des jeweiligen Gewässers und der spezifische Ort. Berlin lässt sich in seinem Verhältnis zum Wasser nicht mit Venedig vergleichen, auch wenn es hier mehr Brücken gibt.



Beispiele für die Wiederentdeckung von innerstädtischen Flussläufen gibt es zur Genüge: Die Aufwertung der Ufer des Yarra Rivers in Melbourne oder die Entwicklungen entlang der Südufer der Londoner Themse, die Neugestaltung der Rheinwiesen in Frankfurt am Main oder die Projekte zur Aufwertung des Donaukanals in Wien, um nur einige zu nennen. Auch in Berlin ist in den vergangenen Jahrzehnten viel am Wasser passiert. Auch hier gibt es eine Hinwendung zum Wasser.

Betrachtet man die immensen Wasserflächen in Berlin, immerhin gut 6% mit gut 200km urbaner Ufer, so erstaunt es doch, dass Berlin heute kaum einen internationalen Ruf für seine Gewässer besitzt. Zumindest nicht in der breiten Öffentlichkeit. Berlin ist hip und sexy, aber scheinbar nicht am Wasser. Einige jüngere Projekte nutzen die Gewässer als Spiegelfläche, schaffen jedoch kaum oder zu wenig Angebot am Wasser, wie beispielsweise im neuen Regierungsviertel, wo vor der Bundesschlange zwar riesige Liegewiesen, die nächsten gastronomischen Angebote für Uneingeweihte aber erst in Zehn-Minuten-Entfernung zu finden sind. Der Ort verschenkt so einen Teil seiner Aufenthaltsqualität. Andere Entwicklungen, durchaus erfolgreich und angenommen, werden fast gar nicht wahrgenommen. So fristet das schon zu DDR Zeiten rekonstruierte Nikolaiviertel zumindest hinsichtlich seiner Hinwendung zum Wasser ein wenig beachtetes Dasein in der Fachwelt.

Kurz nach der Wende und vor dem Hintergrund des erwarteten Bevölkerungswachstums wurden riesige Wohnquartiere am Wasser geplant. Die Wasserstadt Spandau ist heute wenig beachtet, gewinnt vielleicht zukünftig aber wieder an Attraktivität durch die Schließung von Tegel. Die Rummelsburger Bucht – ebenfalls ein großes Entwicklungsgebiet seit Mitte der Neunziger – ist nach anfänglichen Problemen zwar inzwischen als ein durchaus angenommener



Bild 1 Sydney Opera House + Circular Quay. Stadt am Wasser!

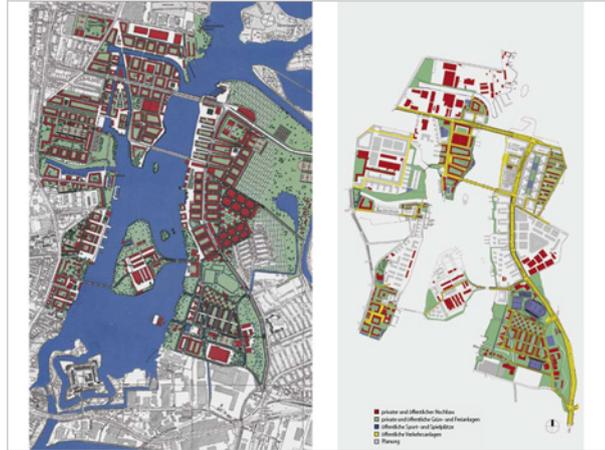


Bild 2 Wasserstadt Spandau. Planungen 1994 + Realisierung 2007



Bild 3 Rummelsburger Bucht. Beliebte Wohnlage ohne Nahversorgung



Bild 4 Wasserlagenentwicklungsplan, 2002. Ausschnitt: Obere Stadtspre



Bild 5 Maybachufer. Gestaltung des öffentlichen Raumes



Bild 6 Paul-Linke-Ufer. Getrennte Räume



Bild 7 Osthafen Getrennt: Kreative Klasse und Öffentlichkeit?



Bild 8 Wasser entdecken! Und ganzjährig Verbindungen schaffen

Inputvortrag

und attraktiver Wohnstandort etabliert, leider mit fehlender Nutzungsmischung.

An dieser Stelle möchte ich daher noch einmal auf einen uns wichtigen Punkt hinweisen: Gerade zu Zeiten der wirtschaftlichen Rezession oder zumindest Stagnation muss Innen- vor Außenentwicklung stehen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass bestehende Strukturen nicht weiter qualifiziert werden sollen, aber für neue Projekte sollte dies gelten. Gerade angesichts der immensen innerstädtischen Flächenpotenziale.

Im Jahre 2002 wurde der Berliner Wasserlagenentwicklungsplan veröffentlicht. Der Plan, durchaus ambitioniert und mit tiefgreifender Analyse, legte vier neue Entwicklungsschwerpunkte und Handlungsfelder fest. Heute, acht Jahre später zeigt sich jedoch auch, dass die Entwicklungsdynamik sich an vielen Stellen entgegen den Erwartungen entwickelt hat. An manchen Stellen wurde gegen Festsetzungen des Planes inzwischen grob verstoßen. So schlägt der Plan hier für den Osthafen mit zwei grünen Sternen noch große Parkanlagen vor. Ein Hinweis darauf, dass Pläne dieses Maßstabs flexibel genug sein müssen, um auf veränderte Rahmenbedingungen zu reagieren. Viele andere Punkte dieses Planes sind jedoch noch heute aktuell und wegweisend.

Ich möchte nun aber auf einige Potenziale der Berliner Wasserlagen zu sprechen kommen.

Entlang der Berliner Ufer finden sich noch heute große wie kleine Freiflächen. Gerade die Vielfältigkeit des jeweiligen urbanen Kontexts bietet eine einmalige Chance weiter an den verschiedenen Bedeutungsebenen – lokal, regional und global – zu arbeiten und diese herauszustellen. So bieten viele der innerstädtischen Kanäle ein hohes Potenzial als Naherholungsflächen und die Chance die umliegenden Stadtquartiere noch attraktiver zu gestalten. Ein Standort mit großem Potenzial ist beispielsweise der Landwehrkanal, wo das neu gestaltete Maybachufer inzwischen den Blick auf das Wasser frei gibt und zum Flanieren einlädt, während gleichzeitig die Straßenfront noch zu wenig Nutzungsvielfalt aufweist. Auf der anderen Seite des Kanals in scharfem Kontrast das Paul-Linke-Ufer, welches den Uferbereich durch abgesenkte Uferwege hinter Gebüsch vom Straßen- und damit vom Stadtraum trennt und aufgrund dieser gefühlten Isolation nachts auch als Durchgangsort von vielen gemieden wird, während einige Meter weiter bei etwas anderer Ufergestaltung ein beliebter Platz für Sport und Freizeit ent-

standen ist. Gleiches gilt an anderen Orten der Stadt. Hier wird klar, dass mit qualitativer Gestaltung des öffentlichen Raumes mehrere Ebenen angesprochen sind: Das Raum- und damit Nutzungsangebot sowie die Qualität der baulichen Maßnahmen.

Ich möchte mich nun abschließend den Uferbereichen entlang des Berliner Hauptgewässers, der Spree, zuwenden. Diese bieten die Möglichkeit großstädtische Uferbereiche mit globaler Wirkung zu erschaffen. Hierbei scheint es mir jedoch wichtig den Berliner Charme und das Flair der Nutzungsgemischten Stadt mit einzubinden. Orte wie der Osthafen, die derzeit als Enklave einer für die Stadt so wichtigen ökonomischen Branche entwickelt werden, sind verschenkt. Hier könnten die kreative Klasse und die restlichen Bewohner der Stadt miteinander in Kommunikation treten und somit auch bestehende Vorurteile und Ängste im Zusammenhang mit Aufwertungsprozessen überwinden. Ohne gemeinsame räumliche Angebote ist dies nicht möglich.

Noch sind nicht alle Flächen entlang der Berliner Ufer verbaut. Das Potenzial die Ufer zu einem bedeutenden, weltweit rezipierten Merkmal der Stadt zu entwickeln also noch nicht vergeben. Mit Hilfe einiger aufregender Projekte, aber besonders auf Grundlage der typischen Berliner Mischung. Die Stadt zu entwickeln sollte neben ökonomischen Erfolgen auch bedeuten eine lebenswerte Stadt für alle Bewohner und Besucher zu schaffen. Das Thema Wasserlagen ist daher ebenfalls ein Schlüsselthema bei der Frage nach einer sozialverträglichen Mischung in der Stadt: Wem gehört die Wasserlage? Wer darf hier wohnen? Wer Arbeiten? Aber auch andere Fragen stehen im Raum: Was können die Wasserlagen zur Abmilderung der Effekte des Klimawandels leisten? Was bedeutet der wachsende Tourismus für die Ufer und welchen Einfluss hat die neue Entwicklungsachse vom Hauptbahnhof zum BBI?

Zu guter Letzt muss die stadträumliche Trennung, die Wasser mit sich bringen kann, überwunden werden. Die Berliner Gewässer müssen ganzjährig zu einem verbindendem Element werden.

PROBLEME

- Trotz vermehrter Versuche Berlin als eine Stadt am Wasser zu promoten, hat die Stadt derzeit im internationalen Kontext (besonders Tourismus) keinen besonderen Ruf als eine „Wasserstadt“. Hier hat sich bspw. London in den vergangenen Jahren stärker profilieren können
- Die Nutzungen, welche neu entwickelten Wasserlagen zu teil kommen, nutzen die Potenziale der Lage nicht aus
- Die Nutzung der innerstädtischen Wasserlagen als Naherholungsgebiete, Wohnorte für eine breite Bevölkerungsschicht sowie zur touristischen Verwertung ist unterentwickelt
- Nach dem Scheitern von Großprojekten wie der Wasserstadt Spandau muss über die Art und Größe der Entwicklung zukünftiger Projekte neu nachgedacht werden. Gerade bei den vorhandenen Flächenpotenzialen in Berlin, kommt es schnell zu keiner Prioritätensetzung und damit nicht zur gezielten Steuerung von Investitionen, was wiederum häufig zum Verlust baulicher und gestalterischer Qualität führt (Konkurrenz, Marktfähigkeit, Gewinn-optimierung)

POTENTIALE

- Es existieren riesige Entwicklungsflächen an Wasserlagen, deren Potenziale noch ausgeschöpft werden können
- Die Unterschiedlichkeit der Wasserlagen ermöglicht ein differenziertes Bild aus Naherholung, Tourismus, kommerzieller Nutzung, Wohnen und Arbeiten zu schaffen
- Die Berliner Wasserlagen können einen maßgeblichen Beitrag zur Aufwertung und Entwicklung von bisher unterentwickelten Stadtlagen schaffen
- Mischnutzungsprinzip zur Entwicklung von Wasserlagen anwenden

MASSNAHMEN

- Vorhandene Entwicklungen entlang der Wasserstraßen müssen nachgebessert werden (Bspw. Osthafen, wo es derzeit an jeglicher touristischen und öffentlichkeitswirksamen Nutzung fehlt)
- Ein differenziertes Leitbild über die Verwendung der genutzten und ungenutzten Wasserlagen (wie der Wasserlagenentwicklungsplan) muss aktualisiert und konzeptionell überarbeitet werden, dabei jedoch wieder integrativ in die restlichen Anforderungen an die Stadt gedacht werden
- Die Wasserlagen und Freiflächen müssen zwischen privatwirtschaftlichen und gesellschaftlichen Interessen verhandelt werden
- Verbesserung der Wasserqualität (Spree2011)

VISION

- Berlin wendet sich dem Wasser zu, auch in Hinblick auf Mobilität (Wassertaxis schaffen eine Entlastung des straßengebundenen Verkehrs und eine Wahrnehmung des Flusses)
- Der Einführungstext des Lonely Planet zum Thema Berlin erwähnt die schönen Uferlagen der Stadt

Inputvortrag

Ralf Steeg

Ralf Steeg, SPREE2011

Die Geschichte der Architektur und die Geschichte der Stadt sind zugleich eine Geschichte des Bauens am und mit dem Wasser. Die beeindruckenden Wasserfronten von Budapest, Havanna, Paris, New York und auch der Museumsinsel in Berlin zeugen davon. Sie ist aber auch zugleich eine Geschichte des Bauens und des Handelns gegen das Wasser. Flüsse und Seen werden und wurden kanalisiert, durch Abwässer verschmutzt, mit Straßen überbaut und im Extremfall zugeschüttet. Seit einigen Jahrzehnten scheint es nun wieder eine Rückbesinnung auf die Ressource Wasser als Thema und Mittel der Stadtentwicklung zu geben.

Der damalige Kulturdezernent der Stadt Frankfurt am Main und spätere Präsident des Goethe-Instituts, Hilmar Hoffmann, hat schon 1980 der Stadt Frankfurt ein Konzept für die Gestaltung der Ufer des Mains vorgelegt. Obwohl deutsche und internationale Unternehmen an diesen Ufern Firmensitze errichten wollten, ist die Entscheidung zugunsten einer Kette von Museen entlang des Flusses, also für die Einrichtung eines weitestgehend der Kultur verpflichteten Raumes, gefallen. Die Schaffung des Frankfurter Museumsufers beinhaltet damit eine Botschaft: Die Ufer des Mains sollten zu einem der wichtigsten öffentlichen Bereiche der Stadt werden, und damit auch das Leben der Einwohner Frankfurts wieder mit dem Fluss verbunden. In Frankfurt ist so eine neue Kulturlandschaft entstanden, in der Ökonomie, Ökologie und soziale Ansprüche auf gelungene Art zusammenfließen. Die Ufer wurden für breite Schichten der Bevölkerung erschlossen: um den Alltag zu verschönern, wohnungsnaher Erholungsgebiete zu schaffen und die Menschen zu erfreuen. Vielleicht würde man heute anders handeln, aber der Ansatz, diesen qualitätvollen Teil der Stadt nicht einseitigen kommerziellen Interessen zu opfern, war richtig.



Ähnlich gelungene Unternehmungen zur Wiedererschließung von Flüssen, Seen und Meeren hat es zum Beispiel in München, Seoul und Kopenhagen gegeben. In Seoul wurde der unter einer sechsspurigen Autobahn verschwundene Cheonggyecheon wieder ans Tageslicht zurück geholt. Er erhielt durch den Abriss der Magistrale seinen ursprünglichen Raum zurück und ist heute zum wichtigsten Naherholungsraum der koreanischen Hauptstadt geworden. In Kopenhagen wurde das Hafenbecken gereinigt und teilweise zu einem Schwimmbad umfunktioniert.

Auch in Berlin ist einiges geleistet worden. In den letzten Jahren wurden fast unbemerkt von der Bevölkerung eine Milliarde Euro in die Verbesserung der Wasserqualität von Flüssen und Seen investiert, der Stadtumbau West hat sich der Ufer in Kreuzberg angenommen, im Tiergarten und am Hauptbahnhof sind neue Parkanlagen entlang der Ufer entstanden.

Und trotzdem wird das Potenzial der Berliner Gewässer erst nach und nach und leider erschreckend langsam erkannt. Die großen städtebaulichen Dispute wurden um den Pariser Platz, die Friedrichstraße und den Alexanderplatz, nicht um die Spree und den Landwehrkanal geführt. Behörden, Investoren und Initiativen arbeiten isoliert voneinander und stimmen sich nur selten ab. Ein gemeinsames Leitbild fehlt nach wie vor.

Den wichtigsten Beitrag dazu, die Menschen an den Fluss zu bringen, haben in Berlin vor allem die NGOs, Privatinitiativen und Unternehmer wie die Betreiber der Strandbars, der Club der Visionäre und das Badeschiff geleistet. Und doch werden gerade solche Initiativen von Verwaltung und Politik kontinuierlich behindert und vertrieben. Man denke an den Umgang mit dem Ergebnis des Bürger-



Bild 1 3D-Modell der zukünftigen Museumsinsel Berlin

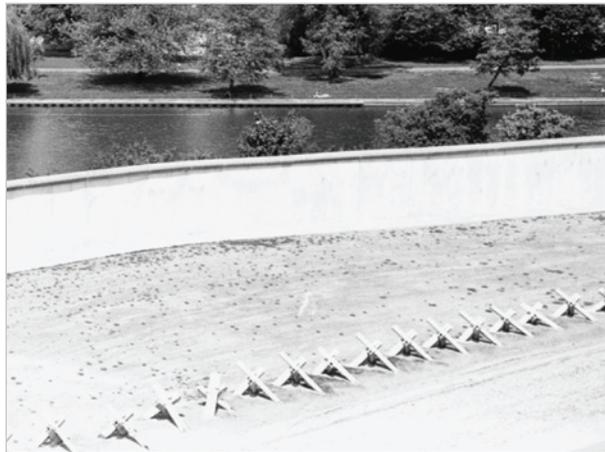


Bild 2 Grenzanlagen der DDR am Neuköllner Ufer des Landwehrkanals



Bild 3 Einleitungsstelle für ungeklärtes Abwasser im Regierungsviertel



Bild 4 Museumsufer in Frankfurt am Main



Bild 5 Neu gestaltetes Ufer am Berliner Hauptbahnhof

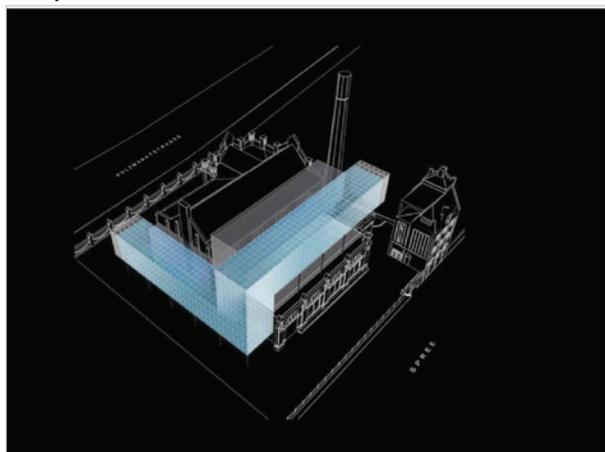


Bild 6 Architektur am Wasser: Radialsystem V, Architekt: Gerhard Spangenberg



Bild 7 Anlage zur Verbesserung der Gewässerqualität mit Nutzung als öffentlicher Garten



Bild 8 Der Sprung in die Spree – vielleicht bald wieder Realität?

Inputvortrag

entscheidungs zu den Flussufern, von der Bewegung „Mediaspree versenken!“ initiiert, an den Umgang mit den Bäumen am Landwehrkanal und der Initiative, die sich gegen die Abholzungen wehrte, oder eben an die Strandbars, die täglich um ihr Überleben kämpfen.

In Berlin fehlen noch immer die Visionen für den Umgang mit den Wasserlagen, obwohl sich gerade aufgrund der vielen noch nicht belegten oder qualitativ schlecht erschlossenen Flächen entlang der Ufer große Chancen bieten. Die Parzellierung und der schnellstmögliche Verkauf, bei dem den Erwerbenden wenig Vorgaben gemacht wurden, hat Nullachtfünfzehn-Planungen – vor allem für Bürobauten – hervorgebracht, die überall stehen könnten, ohne Bezug zum Ort, seinen Potenzialen und seiner Geschichte.

Um langfristige tragende Erfolge zu erzielen, muss die Fragestellung im Umgang mit den Ufern deshalb einzig und allein folgende sein: Wie sieht die Stadt am Fluss in der Zukunft aus, welche Potenziale bergen die Verbindung von Stadt und Fluss? Welche Qualitäten in der Planung brauchen wir dafür?

Einige Vorschläge für die Entwicklung der Berliner Gewässer:

Das Berliner Gewässersystem muss bezirksübergreifend verwaltet werden. Ein Rat der Weisen, der für die Bezirksämter und Senatsverwaltung Empfehlungen zur Gestaltung der Ufer gibt, soll gegründet werden. Die Initiativen und Unternehmen, die bereits in diesem Themenbereich arbeiten, sollen ein gleichberechtigtes Mitspracherecht haben. Die Stadt soll diese Initiativen als Beitrag engagierter Bürger – und Experten – anerkennen und nicht warten, bis ihre Initiative durch zu viele Widerstände erlischt. Und es soll ein „Spreebeauftragter“ eingesetzt werden, an den sich alle Initiativen wenden können. Weitgehend öffentliche Nutzungen für die Flächen an der Spree sind zu gewährleisten. Die Stadt soll durch die Öffnung von Zugängen, auch provisorischen, besser mit dem Fluss verknüpft werden. Vor allen Dingen müssen Grünanlagen am Fluss geschaffen und damit wohnungsnahe Erholungsräume gewährleistet werden. Die Gewässer sollen botanisch und faunistisch aufgewertet werden. Die verstärkte Einführung und Förderung von Solarschiffen, die Erteilung von Genehmigungen für das Wassertaxi, zusätzliche Anlegestellen für Passagierschiffe und die Erlaubnis, auch mit Muskelkraft betriebenen Booten in die Innenstadt zu

fahren, also beispielsweise mit dem Kanu, würden die Stadt weiter beleben.

Wichtigster Punkt ist die Verbesserung der Gewässergüte. Hierfür sollen die Mittel aus dem Berliner Haushalt erhöht und die bereits gefällten Beschlüsse umgesetzt werden. Berlin soll versuchen, beim Bund einen Hauptstadtumweltfonds zu initiieren, um die Reinigung des Flusses jetzt endgültig durchzuführen. Berlin könnte ein weltweites Aushängeschild zum Thema Zusammenspiel von Metropole und Naturraum werden. Die Stadt hat es in der Hand.

PROBLEME

- Schlechte Wasserqualität im gesamten innerstädtischen Bereich
- Schlechte Vernetzung der Gewässer und der Ufer mit den umliegenden Stadtteilen
- Schlechter Zustand der Uferbereiche
- Gewässer und deren Ufer werden nicht als zu entwickelnder Kulturraum erkannt
- Keine Initiativen, deren Wirkung über die Stadtgrenzen hinausreichen
- Initiativen im Bereich der Gewässerentwicklung werden nicht unterstützt oder behindert

POTENTIALE

- Ökonomisch: Funktionierende Flusslandschaften werden zu einer wirtschaftlichen und finanziellen Stärkung der Stadt beitragen (Städteranking, Tourismus)
- Ökologisch: Die Berliner Gewässer sind Teil des internationalen Wasserkreislaufs. Die Verbesserung der Wasserqualität wird eine Erholung von Flora und Fauna nach sich ziehen
- Städtebaulich: Die „Stadt am Fluss“ ist für Berlin noch nicht erfunden
- Kulturell: Wasser und Stadt können in Berlin eine neue „Kulturlandschaft“ bilden

MASSNAHMEN

- Masterplan „Berliner Gewässer“
- Schwerpunkt der Stadtentwicklung wird auf die Gewässer und die Uferlagen gelegt
- Verbesserung der Gewässerqualität innerhalb der nächsten fünf Jahre
- Spree-Rat / Einsetzen eines Spreebeauftragten als zentrale Anlaufstelle
- Zugänglichkeit zu allen Uferbereichen, auch provisorisch
- Gleichberechtigtes Mitspracherecht für Initiativen
- Initiierung eines Hauptstadtumweltfonds zur Verbesserung der Wasserqualität

VISION

- Am Beispiel Berlins wird mit dem Schwerpunkt auf die Gewässer die „Stadt der Zukunft“ entwickelt
- Baden in allen innerstädtischen Gewässern
- IWA Internationale Wasserausstellung (IBA Fluss)

Inputvortrag

Paola Alfaro d'Alençon

Visionen vs. Konflikte – Der Spreerraum zwischen Elsen- und Schillingbrücke in Berlin

Paola Alfaro d'Alençon, TU Berlin, Habitat Unit

Wie der Spreerraum der Zukunft aussehen könnte und auf welche Probleme Planungen stoßen, stand im Mittelpunkt bereits verschiedener Entwurfsseminare der Initiative Wasserschaft Spree an der TU-Berlin, am Institut für Architektur.

Das Ergebnis: Der Spreerraum der Zukunft soll vom Wasser aus konzipiert werden.

Seit einigen Jahren ist eine Vielzahl ehemals industrieller Flächen entlang der „Oberen Stadtspre“ von vielfachen Restrukturierungsimpulsen betroffen. Die Diskussion um endgültige Realisierungen verharret. Gegenseitige Positionen werden herausgebildet, für die derzeit keine Lösungen entwickelt werden. Es sollen jedoch bessere Zeiten für die Spree kommen: „Es geht nicht so sehr um die bauliche Form. Das Visionäre an der Planung für die Obere Stadtspre ist die Grundkonzeption: Die Annahme, dass es um die Bereitstellung einer ortsangepassten Planung geht, die Wasserareale von ihrem wichtigsten Element, dem Wasser, begreift und entwickelt.“ Darüber waren sich Studierende, Fachexperten und Dozenten der Veranstaltungen einig. Welches sind jedoch die Konflikte, die sich einer wasserorientierten Planung in Berlin entgegenstellen, und wie sehen eigentlich die Potentiale und Visionen aus? Dieser Beitrag verweist auf zwei relevante Charakteristika.

1. Rechtliche Gebietszugehörigkeit vs. gesamtstädtisches Strukturierungsinstrument

Die rechtliche Gebietszugehörigkeit als Landesgut der Berliner Wasserflächen lässt schwerlich eine angepasste Gebietsplanung entstehen. Zwar erschließt die Spree die gesamte Berliner Innenstadt und fließt zu bedeutenden Grünbereichen in peripheren Lagen. Zudem stehen die ehemaligen Industriestandorte am Wasser in guter Anbindung zu Bahnflächen und dem Straßennetz der Stadt. Jedoch zeigt der „Mikro“-Blick, dass durch kollidierende rechtliche Voraussetzungen zwischen der Bezirks- und Lan-



desgrenze großmaßstäbliche Qualitäten eher zu Restflächen werden und die infrastrukturelle Anbindung, mit überschneidenden Bahnanlagen und obsoleten Funktionsflächen ehemaliger industrieller Nutzung, zum weiteren ungestaltenden Unglück. Damit werden gesamtstädtische Bezüge sowie spezifische Besonderheiten in ihrer Wechselwirkung nicht erkennbar.

VISIONEN: Enge räumliche, soziale und funktionale Verflechtung zwischen Wasser und Stadt

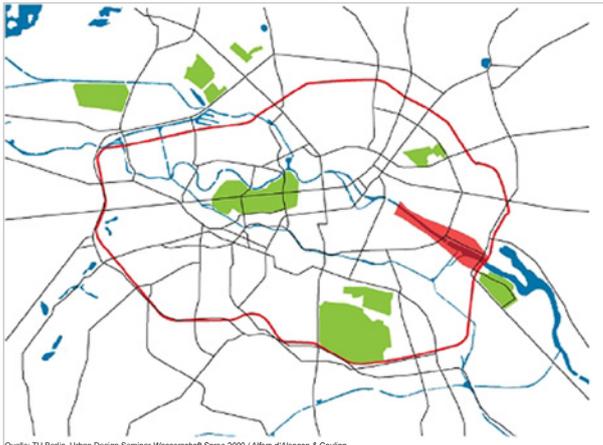
Eine der Leitideen ist das simultane Nutzen der kleinmaßstäblichen und gesamtstädtischen Potentiale. Das Brachfallen der industriellen Nutzung ermöglicht eine neue räumliche Konzeption für attraktive städtische Räume. Es geht um die Bereitstellung einer urbanen Landschaft, von der aus die Wasserflächen als offenes System geplant werden:

Floating Homes: Funktionen, die mit den Wasserräumen assoziiert werden, wie die Rekreation und temporäre Wohnnutzungen, gesamtstädtisch zu verbinden und als Beitrag zur Verbesserung des urbanen Kontexts durch spezifische Erholungsorte.

Floating Mobility: Wasserspezifische Mobilitätsformen, wie Wassertaxis als eine Funktion, um sich der Qualität des Mediums Wasser aus der Perspektive einer engen räumlichen und funktionalen Verflechtung zwischen Wasser und Stadt anzunähern.

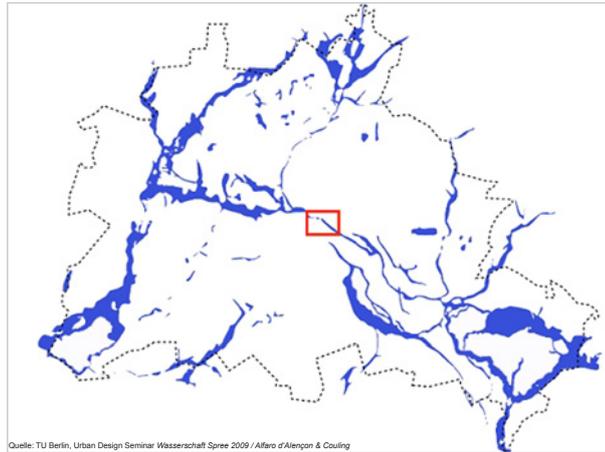
2. Komplexe lokale Akteurslandschaft vs. globale Entwurfsstrategien

Urbane Wasserräume und ihre Umbauprozesse, wie das Beispiel in Berlin verdeutlicht, stehen derzeit als Stadtentwicklungsprozesse im Spannungsfeld zwischen globalen und lokalen Anforderungen. Polaritäten, die bereits in der Konzeptentwicklung entstehen,



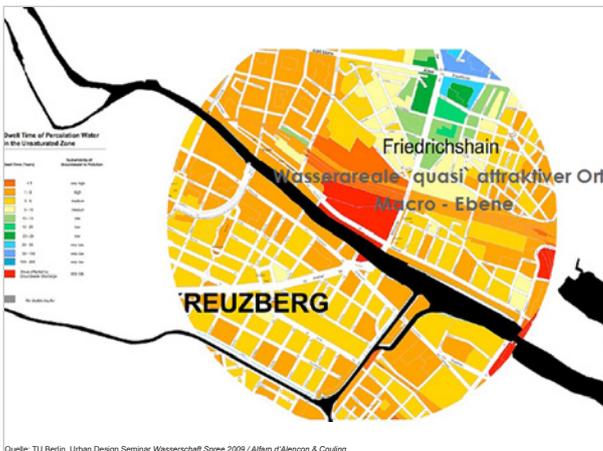
Quelle: TU Berlin, Urban Design Seminar Wasserschiff Spree 2009 / Affaro d'Alençon & Couling

Bild 1 Wasser und Straßen



Quelle: TU Berlin, Urban Design Seminar Wasserschiff Spree 2009 / Affaro d'Alençon & Couling

Bild 2 Wasser und Stadt



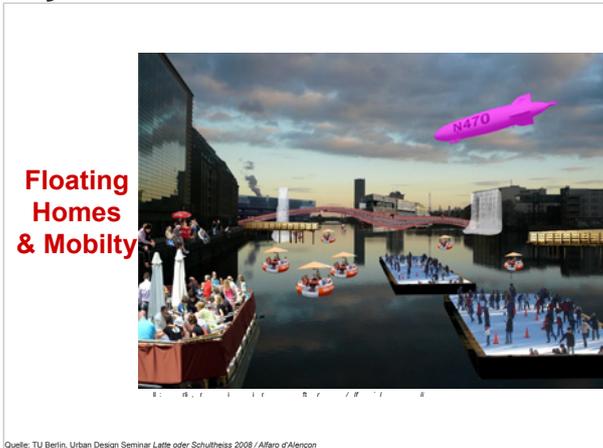
Quelle: TU Berlin, Urban Design Seminar Wasserschiff Spree 2009 / Affaro d'Alençon & Couling

Bild 3 Mikrofläche Wasser



Quelle: TU Berlin, Urban Design Seminar Latte oder Schultheiss 2008 / Affaro d'Alençon

Bild 4 Kleinmaßstäbliche Merkmale



Quelle: TU Berlin, Urban Design Seminar Latte oder Schultheiss 2008 / Affaro d'Alençon

Bild 5 Floating Homes und Mobility

... Kultur des Ortes

Thankst!

Woher kommen Sie?
Where are you from?

Wie sind Sie hierher gekommen?
How did you get here?

Wie haben Sie von dem Festival erfahren?
How did you get to know of this festival?

Warten Sie diese Saison immer in dieser Gegend?
Do you wait in this area every year?

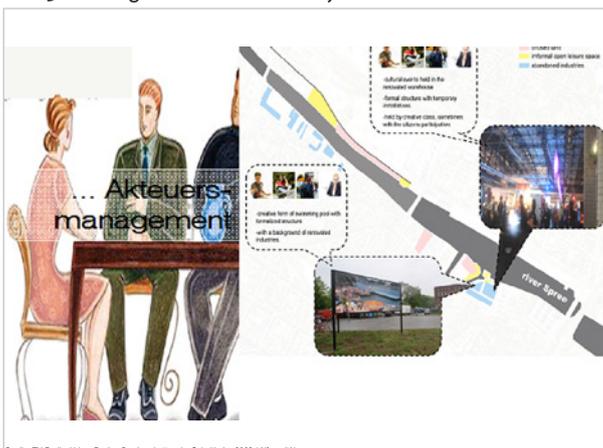
Wenn Ja: Auf welche Art verbringen Sie die freizeitliche Zeit in dieser Gegend?
If yes: What is your leisure activity around here?

Was positionieren Sie am meisten hier?
What do you see most around here?

Was sollte in dieser Gegend verbessert werden?
What should be improved in this area?

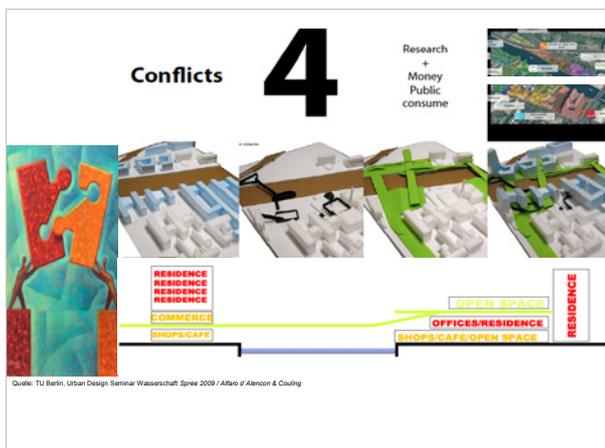
Quelle: TU Berlin, Urban Design Seminar Wasserschiff Spree 2009 / Affaro d'Alençon & Couling

Bild 6 Kultur des Ortes



Quelle: TU Berlin, Urban Design Seminar Latte oder Schultheiss 2008 / Affaro d'Alençon

Bild 7 Akteursmanagement



Quelle: TU Berlin, Urban Design Seminar Wasserschiff Spree 2009 / Affaro d'Alençon & Couling

Bild 8 Funktionsmischung

Inputvortrag zwischen globalen „erfolgreichen“ Musterlösungen innerstädtischer Reaktivierung und den primären und lokalen Stadtkulturen, die sekundäre Beachtungen finden. Referenzbeispiele werden nicht als Möglichkeiten, sondern als bewährte Musterlösung begriffen, wie die prominenten Beispiele der Hafencity in Hamburg oder Puerto Madero in Buenos Aires. Die Persistenz zeigt sich in internationalen Masterplänen, die weltweit graduell differenzieren und dabei massiv lokalen Ansprüchen widersprechen. Wie es die Berliner Debatte zwischen Planungsbeteiligten und der Zivilgesellschaft zeigt, bestehen Bemühungen, die Lebens- und Wohnqualität aus dem lokalen sozial-räumlichen Gefüge heraus zu entwickeln. Die Folge ist, dass der Einfluss von „Global Players“ und spezifischen „Elite-Gruppen“ auf die Entwicklung des Raumes bereits in der Planungsphase wachsen. Gentrifizierung, als Beiwerk der Segregation, mit bekannten Folgen, spielt bei der Veränderung der ursprünglichen Bevölkerungsstruktur und des Orts-Charakters eine prägende Rolle. Oder die Kollision unterschiedlicher Interessen führt zu einer Überspannung von Planungszeiträumen und einer Budgetierung und stellt somit eine nachhaltige Entwicklung in Frage. Dieser Konfliktrahmen verweist darauf, dass urbane Wasserräume zunächst vor allem ein Phänomen und ein Aktionsraum neuer urbaner sozial-ökonomischer Tendenzen sind und in diesem Kontext, sowohl in der Literatur als auch in der Praxis, haben ortsspezifische, stadtentwicklungspolitische und sozial-räumliche Bedeutungen bisher nur wenig Beachtung gefunden.

VISIONEN: Ergänzung der globalen Erfolgsbeispiele durch spezifische Fallbeispiele: Ortsbezug als ökonomische, soziale und städtebauliche Größe entdecken.

Eine weitere Leitidee ist die Stärkung ortsspezifischer Planungen gegenüber spekulativen Projekten, die das Wasser als stadtentwicklungspolitischen Parameter identifizieren. Dafür mangelt es an Studien, die lokale und globale Vernetzung integrieren und zur Bildung neuer Referenzbeispiele beitragen. Diese Zielsetzungen erfordern eine interdisziplinäre Arbeit mit Experten, Planern und Akteuren zum konkreten Ort.

Im zeitgenössischen Diskurs urbaner Ökonomien, der derzeit den Dienstleistungsfaktor und seine Dynamiken (wie internationale Stadtkonkurrenz und wachsende touristische Wirtschaft) als bestimmende Größe identifiziert, wird das Ortsspezifische bereits als wichtiger ökonomischer Faktor identifiziert.

Spezifische Orte ziehen mit ihren besonderen Merkmalen Investment an (Porter: 1989). In der stadtplanerischen Debatte verweisen Autoren auf so genannte „Hot Spots“, Flächen, für die ein komplexer Handlungsbedarf besteht, wobei die ortsbezogene Planung zur Schaffung oder Konservierung von nachhaltigen sozialen, ökonomischen und räumlichen Milieus essentiell beitragen kann (Christiaanse: 2004). In diesem Kontext werden Visionen entwickelt, die Spree in Hinblick auf ihre Potentiale zu betrachten:

Kultur des Ortes: Industrieraum, öffentliche Badeanstalt, Holzmarkt, Mauerbau und ehemalige Isolation sowie Grenzsituation zwischen zwei Quartieren (Kreuzberg und Friedrichshain) können mit dem Wasser und über das Wasser in einem Brückenschlag revitalisiert und verknüpft werden. Angesichts der ökonomischen Situation der Stadt müssen Planungsstrategien entwickelt werden, die mit einfachen Methoden auskommen und Platzhalter sowie Generatoren zukünftiger Entwicklungen darstellen.

Akteursmanagement: Kreative Wirtschaft und temporäre Lösungen zur Sicherstellung der sozialen Einbindung von ökonomischen Entwicklungen. In einer ortsangepassten Planung bedarf es, wegen der zunehmenden Bedeutung der sozial-räumlichen Konfiguration des Ortes, einer Reflektion über planungspraktische Strategien und Multi-Akteursmodelle.

Funktionsmischung: Arbeiten, Erholung und Freizeit. Besucher an der Spree ko-existieren mit Bewohnern, Büros und Betrieben. Typologisch gesehen stellen Wasserareale sogar Einzelmerkmale in der Stadt dar, durch ihre baulichen Charakteristika wie Grundstücksgrößen, Bautypologien und große Gebäudedimensionen. Die Berliner Mischung als ortsspezifisches Potential nutzen, um ein multifunktionales Cluster entstehen zu lassen, das neben guten Arbeitsbedingungen eine Überschneidung mit Wohn-, Freizeit- und Erlebnisqualitäten herstellt.

Literatur

Christiaanse, Kees (2004), Design and Strategies in Urban Space, Zürich, Script Urban Design.
Porter, Michael E. (1990), The Competitive Advantage of Nations, New York, The Free Press.

PROBLEME

1. Ort mit kontroversen lokalen und globalen Ansprüchen:
 - Internationale Investoren und touristisches Marketing stehen im Widerspruch zu lokalen Bemühungen, Lebens- und Wohnqualitäten nachhaltig zu entwickeln.
 - Vernachlässigung lokaler sozial-räumlicher Gefüge und Wechselbeziehungen bei der Planung zugunsten von Mononutzungen und international bewährter Masterpläne. Auswirkungen: wachsende Segregation des Raums, „Global Player“ und spezifische „Elite-Gruppen“ nehmen wachsenden Einfluss auf Entwicklung des Raums.
2. Komplexe Akteurslandschaft:
 - Kontroverse planungspraktische Debatte um Prioritäten und Ziele in Bezug auf umweltbezogene, wirtschaftliche und soziale Aspekte. Auswirkungen: Zwar sind ökologische und ökonomische Potentiale bekannt, nicht aber stadtentwicklungspolitische und sozial-räumliche Bedeutungen.
3. Wassergebiete und ihre rechtliche Gebietszugehörigkeit:
 - Durch Berliner Wasserflächen als Bundesgut, findet eine angepasste Gebietsplanung kaum statt. Auswirkungen: Keine Interaktion zwischen Makro- und Mikroebene in der Planung.

POTENTIALE

1. Wasserareale sind attraktive Flächen durch spezifischen Ort:
 - Gute infrastrukturelle Angebundenheit, spezifische räumliche Qualitäten aufgrund ehem. industrieller Nutzung (Grundstücksgrößen, Bautypologien mit großen Gebäudedimensionen)
2. Wasserareale werden durch das Medium Wasser und seinen rekreativen Wert im urbanen Raum zu besonderen Attraktoren:
 - Neue räumliche Konzepte in attraktiven Lagen und eine Verbesserung des städtischen Kontexts durch spezifische Erholungsorte. (Ortsspezifisch / Gesamtstädtisch)
3. Spezifische morphologische Qualitäten:
 - Morphologische Charakteristika (fließendes, großräumliches Element) helfen urbanen Raum gleichzeitig aus der Makro- und Mikroebene zu gestalten.

MASSNAHMEN

1. Ergänzung der globalen Erfolgsbeispiele durch spezifische Fallbeispiele:
 - Umbausituation als prototypisches Beispiel zu den internationalen „globalen Wassererfolgsbeispielen“ und „spekulativen Flagship-Projects“ heranziehen.
 - Neben umweltbezogenen und wirtschaftlichen Ressourcen stadtentwicklungspolitische und sozial-räumliche Parameter als Einflussfaktoren einer nachhaltigen Entwicklung identifizieren.
2. Ortsbezug als ökonomische, soziale und städtebauliche Größe entdecken:
 - Ortsspezifische Charakteristika tragen zu einem einzigartigen Potential für sozial-räumliche Entwicklungen bei und werden zudem für die wachsende touristisch-orientierte und kreative Wirtschaft wichtiger.
3. Akteursmanagement: Reflektion über planungspraktische Strategien, die ein Multi-Akteursmodell als Ausdruck der ortsspezifischen Planung berücksichtigen.

VISION

1. Floating Homes und Mobility: Enge räumliche, soziale und funktionale Verflechtung zwischen Wasser und Stadt (Beispiele der amphibischen Stadt / Floating Homes)
2. Multifunktionalität als Milieuschutz: Existente Berliner Mischung als Potential nutzen, um ein multifunktionales Cluster entstehen zu lassen, das neben guten Arbeitsbedingungen eine Überschneidung mit Wohn-, Freizeit- und Erlebnisqualitäten herstellt.
3. Kreative Wirtschaft und temporäre Lösungen zur Sicherstellung der sozialen Einbindung von ökonomischen Entwicklungen:
 - Angesichts der ökonomischen Situation müssen Planungsstrategien entwickelt werden, die mit einfachen Methoden auskommen und Platzhalter sowie Generatoren zukünftiger Entwicklungen darstellen.

Inputvortrag

Daniela Konrad

**Berliner Wasserlagen –
Identität, Authentizität und
planerische Konsequenzen**Daniela Konrad, TU Berlin,
ADIP - Architecture Design Innovation Program

Welche Ansätze für die Gestaltung der urbanen Wasser-räume in Berlin zeigen Perspektiven auf? Lassen sich neue Spielräume für die Planung eröffnen?

Die Berliner Wasserlagen haben sich im Laufe der Geschichte der Stadt immer wieder verändert. Heute haben Berlins Wasserlagen mannigfaltige Gesichter, viele zeugen jedoch von Brachflächen, Zwischennutzungen oder saisonal begrenzten Angeboten. Dadurch entsteht bei Akteuren und Interessenvertretern ein vielschichtiger Erwartungshorizont für zukünftige räumliche Planungen. Heutige städtebauliche und architektonische Leitbilder für diese Räume werden jedoch weitestgehend von ökonomischen und typologischen Aspekten bestimmt. Immanente räumliche und atmosphärische Qualitäten der Wasserlagen sind noch unzureichend benannt und werden somit nicht für Planungen herangezogen.

Aus der traditionellen Arbeit des Architekten wird zudem deutlich, dass entwurfsrelevante Kriterien vorrangig die Funktion von Gebäuden betreffen und der Standort nur als untergeordnete Variable verstanden wurde. Die im Laufe der letzten Jahrhunderte entwickelten, und heute vielfach noch gültigen, Bautypologien beziehen sich daher hauptsächlich auf funktionale Aspekte eines Gebäudes. Durch diese Ausgangsannahme, dass die Morphologie der Funktion entlehnt sein soll, konnten sich bauliche Idealtypen entwickeln, die unabhängig vom Ort ihre Gültigkeit bewiesen.

Der Ort als Autor

Orte sind unverzichtbarer Teil im Entstehungsprozess von städtebaulichen und architektonischen Räumen. Zudem hat der Mensch ein Urbedürfnis, die Gegenstände und Phänomene seiner Welt in Beziehung zueinander zu setzen. Was Walter Benjamin in seiner Schrift „Lehre vom Ähnlichen“ mit Fokussierung auf die Sprachsoziologie beschrieben hat (Benjamin, 1972, S. 23ff.), findet in der Architektur auf unterschiedlichen Ebenen statt. Insbesondere geschieht das „In Beziehung setzen“ auf einer visuell-räumlichen Ebene. Doch Gebäude können auch auf Grundlage von nicht-vi-



suellen Ähnlichkeiten eine Beziehung zu ihrer Umgebung aufbauen. Der Ort kann dabei essentieller Ausgangspunkt für das Aufgreifen von Potentialen und das Fortschreiben von Identität sein.

Die Forderung nach einem stärkeren Ortsbezug in der baulichen Planung ist kein neues Phänomen. Mit ihrem „Urban Re-Identification Grid“ proklamierten beispielsweise die Architekten Alison und Peter Smithson in den 1950er Jahren die Rückbesinnung zu den Bezugsgrößen des Menschen zur Stadt mit ihren einzelnen Bausteinen (Smithson, Alison und Peter Smithson, 1953). Auch der Architekt und Architekturtheoretiker Christian Norberg-Schulz verweist auf die Relevanz des Ortes, der durch seine Identität und Präsenz zur Identifikation des Menschen mit seiner Umwelt verhilft (Norberg-Schulz, Christian, 1982).

Gleichzeitig sind ortsspezifische Eigenschaften und Ordnungsmuster oft nicht auf den ersten Blick erkennbar und werden erst durch intensive Studien offengelegt. Jedoch zeugt ihre Existenz von orts- und nutzerabhängigen Feinheiten. Ihre Erhaltung beziehungsweise Stärkung kann eine Steigerung der lokalen Identität bedeuten, die Orte schlussendlich zu authentischen Raumgefügen werden lässt – und der Aspekt der Authentizität schließt hier insbesondere ein, dass der Zweifel an der Identität des Wahrgenommenen minimiert wird und der Ort als „echt“, als „original“ empfunden wird.

Im Gegensatz dazu steht der Sachverhalt, dass nationale und internationale Referenzbeispiele als Lösungsanleitungen anstatt als Fallbeispiele mit Alleinstellungsmerkmal betrachtet werden. Am Beispiel von Melbourne soll ein Aspekt der Problematik dieses Phänomens verdeutlicht werden: In den Melbournen Docklands wurde der vorherrschende bautypologische Ansatz der Innenstadt bis ans Wasser weitergezogen. Wenige bauliche Merkmale, wie beispielsweise Balkone, lassen eine veränderte Umgebung erahnen. Dabei liegen hier markante ortsspezifische Charakteristika vor, bauliche – einige Gebäude stehen direkt auf dem Wasser – aber auch klimatische und insbesondere atmosphärische. In Beobachtungen und Umfragen zusammen mit Studierenden des RMIT (Royal Melbourne



Bild 1 Obere Stadtspre Berlin im Sommer



Bild 2 Obere Stadtspre Berlin im Winter



Bild 3 Melbourne Docklands



Bild 4 Kontakt mit dem Wasser

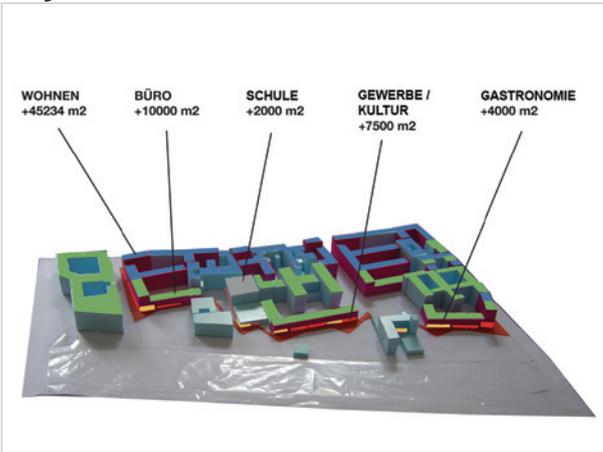


Bild 5 Nachverdichtung



Bild 6 Erhalt von heutigen Qualitäten

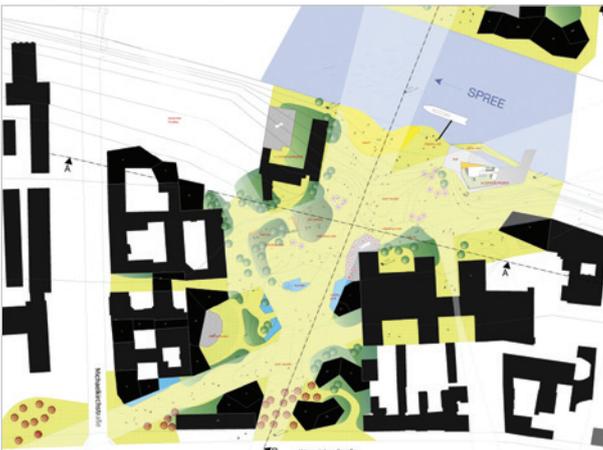


Bild 7 Offenes urbanes Gefüge am Wasser



Bild 8 Die aktivierte Uferfront bei Nacht

Inputvortrag

Institute of Technology) wurde festgestellt, dass heute viele Orte menschenleer sind, der Melbournier oft aus Neugierde über das neue Stadtquartier kommt, dann aber weg bleibt. Für die Melbournier Docklands wird somit deutlich, dass auf ökonomischer, ökologischer und sozialer Ebene, trotz eines vertrauten Bautypus und des Konzepts der hohen Dichte und der Funktionsmischung, Planungsdefizite vorliegen. Ortschaftspezifische Szenarien für wassernahes Wohnen und Kulturangebote wurden für die Docklands nicht entwickelt, wurden aber von studentischer Seite sehr wohl als Potential erkannt und in Entwürfen exemplarisch getestet.

Merkmale und Qualitäten von Berliner Wasserlagen

Die Berliner Wasserbezogenheit ist grundlegend als übergreifendes Potential zu verstehen und bietet konkrete programmatische, morphologische aber auch atmosphärische Ansatzpunkte für zukünftige räumliche Planungen. Mit künstlerischen Projekten wie dem „Weather Project“ hat Olafur Eliasson beispielsweise gezeigt, dass ein einfaches Phänomen, wie die strahlende Sonne, zu einer von Millionen von Menschen erhofften Wahrnehmung wird (Eliasson, Olafur, 2003). Die Berührung mit dem Wasser bedeutet gleichermaßen eine sinnliche Erfahrung. Diese Ideen müssen zurück in den Städtebau und die Architektur gebracht werden. Wasserlagen bedürfen daher einer baulichen Planung, die nicht typologischen Ansätzen entlehnt ist, sondern die Charakteristika der Umgebung zu entwurfsgenerierenden Faktoren macht. Einfache Sachverhalte wie jahreszeitlich bedingte Nutzungen können bereits einen großen Effekt auf die Planungen haben. Weiterhin sollten räumliche und programmatische Bezüge zum Wasser geboten werden. Der öffentliche Raum und die Zugänglichkeit des Wassers spielen hierbei eine zentrale Rolle. Aspekte wie Eigentumsverhältnisse, Grundstücksgrößen und -lagen, durch vorherige industrielle Nutzung oft unzureichende öffentliche Erschließung sowie planungsrechtliche Regelungen in Bezug auf Wasserlagen erschweren jedoch die Planungsprozesse.

Parallel dazu zeigen eine Reihe von Zwischen- und Umnutzungen entlang der östlichen Bereiche der Berliner Stadtspreewie, wie Orte Ausgangspunkte für attraktive Nutzungsangebote sein können. Durch so genannte „Bottom Up“ Prozesse, das heißt in diesem Fall durch selbstgesteuerte und informelle Initiativen, die ein konkretes Angebot planen, ohne übergeordnete stadtentwicklungspolitische Belange abzuwägen, haben sich Berlins Wasserlagen in den letzten Jahren einem größeren Publikum geöffnet. Auch kreatives Gewerbe hat sich in zahlreichen leerstehenden Gebäuden angesiedelt. Handelt es sich dabei um erkämpften Freiraum, den es zu verteidigen gilt? Oder haben wir es vielmehr mit Keimzellen städtischer Aufwertung zu tun? An vielen Orten wird deutlich, dass temporäre Nutzungen der letzten Jahre nicht nur Brachflächen an Berliner Wasserlagen interimweise bespielen, sondern prägende

funktionale, aber auch soziale Qualitäten ins Gebiet gebracht haben. Da Zwischennutzungen und die Ansiedlung von kulturellem und kreativem Gewerbe in der zeitgenössischen Stadtforschung wie auch im Standortmarketing von Städten immer mehr Aufmerksamkeit gewinnen, ist also vielmehr die Frage zu stellen, wie das heutige Gefüge bereichert werden kann.

Insbesondere die Kombination der lokalen Qualitäten mit den stadtentwicklungspolitischen Anforderungen an die Wasserlagen können neue planerische Ansätze hervorbringen. Berlins multiple Identitäten unterstützen dabei die Idee der ortsspezifischen Interventionen und erlauben, eine wasserlagenspezifische Planung exemplarisch an brachgefallenen Flächen zu erproben.

Arbeitsansätze für zukünftige Planungsstrategien

Durch einen verstärkt interdisziplinären Arbeitsansatz von Planern und Akteuren kann das Zusammenspiel von formellen und informellen Planungsinstrumentarien gefördert werden, um insbesondere neue bauliche Entwurfsansätze zu entwickeln, die über bekannte Typologien hinaus gehen. Auch die Ausbildung von akademisch-berufspraktischen Partnerschaften kann dazu ihren Beitrag leisten. Im Rahmen mehrerer Entwurfseminare an der Technischen Universität Berlin untersuchten beispielsweise Studierende, wie Gebiete erhalten werden können, die für Berlin nachhaltig prägend sind und die heute bereits Raumangebote machen. Sie erarbeiteten einen Vorschlag für eine intensive straßenseitige Nachverdichtung, so dass an der Spree Raum für öffentliche Nutzungen aber vor allem für Freiräume bleibt. Vielleicht wären dort sogar Orte denkbar, an denen man dem Wasser ganz nahe kommt. Aber auch eine Bebauung entlang der Spree erscheint möglich: Ein Solitärgebäude am Wasser kann Bestandteil eines großräumigeren Planungsansatzes sein, der eine differenzierte Ballung erlaubt. Warum also sollten die Planungen für die Gebiete entlang der Spree allgemeingültigen Regeln folgen, wenn es Raum für spezifische Lösungen gibt?

So bleibt die Vision, dass Berlins Wasserlagen authentische Kristallisationspunkte kommunaler, kultureller und ökonomischer Aktivitäten werden und Orte mit überregionaler Anziehungskraft bilden.

Literatur:

- Benjamin, Walter (1972). Die Lehre vom Ähnlichen. In: Unseld, Siegfried (Hg.). Zur Aktualität Benjamins. Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main.
- Smithson, Alison und Peter Smithson (1953). Urban Re-Identification Grid.
- Norberg-Schulz, Christian (1982). Genius Loci: Landschaft, Lebensraum, Baukunst. Übersetzt von Angelika Schweikhardt. Klett-Cotta, Stuttgart.
- Eliasson, Olafur (2003). The Weather Project. Turbine Hall, Tate Modern, London.

PROBLEME

- Als Brachflächen oder temporär genutzte Areale mit multiplen Charakteristiken, hinterlassen viele Berliner Wasserlagen bei Akteuren und Interessenvertretern einen breiten Erwartungshorizont für zukünftige räumliche Planungen.
- Heutige städtebauliche und architektonische Leitbilder werden weitestgehend von ökonomischen und typologischen Aspekten bestimmt. Immanente räumliche und atmosphärische Qualitäten von Berliner Wasserlagen sind noch unzureichend benannt und werden somit nicht für zukünftige Planungen herangezogen.
- Nationale und internationale Referenzbeispiele werden als Lösungsanleitungen anstatt als Fallbeispiele mit Alleinstellungsmerkmal betrachtet.
- Aspekte wie Eigentumsstrukturen, Grundstücksgrößen und -lagen, durch vorherige industrielle Nutzung oft unzureichende öffentliche Erschließung sowie planungsrechtliche Regelungen in Bezug auf Wasserlagen machen herkömmliche Planungsstrategien für die Berliner Wasserlagen obsolet.

POTENTIALE

- Die Wasserbezogenheit ist als übergreifendes Potential zu verstehen und bietet programmatische, morphologische und atmosphärische Ansatzpunkte für zukünftige räumliche Planungen.
- Temporäre Nutzungen der letzten Jahre haben nicht nur Brachflächen an Wasserlagen interimweise bespielt, sondern prägende funktionale, aber auch soziale Qualitäten ins Gebiet gebracht.
- Berlins multiple Identitäten unterstützen ortsspezifische Interventionen. Brachen und leerstehende Gebäude sind dabei als Möglichkeitsräume für Entwicklungen zu verstehen.

MASSNAHMEN

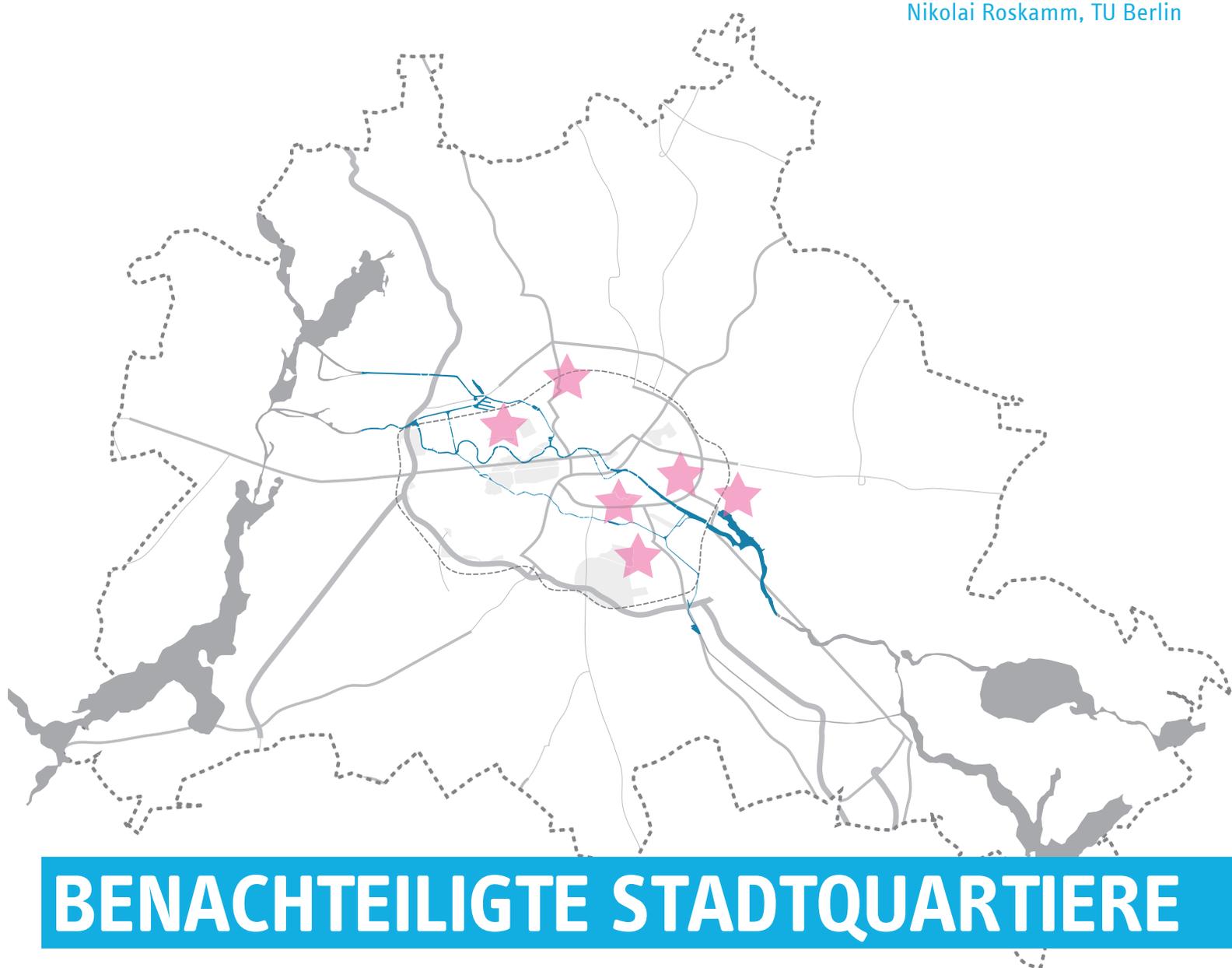
- Wasserlagen bedürfen einer baulichen Planung, die nicht typologischen Ansätzen entlehnt ist, sondern sich hauptsächlich der Charakteristika der Umgebung bedient und diese zu entwurfsgenerierenden Faktoren macht. Dabei müssen lokale Charakteristika und Bedarfe erforscht und mit übergeordneten stadtentwicklungspolitischen Anforderungen kombiniert werden.
- Interdisziplinärer Arbeitsansatz von Planern und Akteuren, der das Zusammenspiel von formellen und informellen Planungsinstrumentarien beinhaltet, um Synergieeffekte sektoraler Planungsansätze zu ermöglichen und neue bauliche Entwurfsansätze, die über bekannte Typologien hinaus gehen, zu entwickeln.
- Ausbildung akademisch-praktischer Partnerschaften zur Integration von sich gegenseitig bereichernden Forschungs- und Planungstätigkeiten.

VISION

- Bereicherung und Stärkung des lokalen räumlichen, sozialen und funktionalen Gefüges. Dabei geht es um die Integration von heutigen Qualitäten und stadtentwicklungspolitischen Anforderungen an die Wasserlagen.
- Steigerung der Qualität der Wasserlagen durch eine städtebauliche und architektonische Planung, die räumlichen und programmatischen Bezug auf das Wasser nimmt. Der öffentliche Raum und die Zugänglichkeit des Wassers spielen hierbei eine zentrale Rolle.
- Berlins Wasserlagen fungieren als Kristallisationspunkte kommunalen Lebens, kultureller und ökonomischer Aktivitäten sowie als überregionale Attraktoren.

VORTRAGENDE:

Dr. Cordelia Polinna, TU München/TU Berlin
Maria Berning, Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung
Christian Holl, Uni Stuttgart
Nikolai Roskamm, TU Berlin



BENACHTEILIGTE STADTQUARTIERE

Dr. Cordelia Polinna

Dr. Cordelia Polinna, TU München, Lehrstuhl für Landschaftsarchitektur und öffentlichen Raum/TU Berlin

Der Umgang mit benachteiligten Stadtquartieren wird auch in den kommenden Jahren ein zentrales Thema der Stadtentwicklung in Berlin bleiben. Die Probleme sind außerordentlich komplex und reichen in eine Vielzahl von politischen Bereichen hinein. Aus diesen Problemen ergibt sich eine Reihe von städtebaulich-räumlichen Konsequenzen:

- Die Gebiete drohen sich zu segregierten Armutsquartieren zu entwickeln.
- Die öffentlichen Räume leiden vielerorts unter Vermüllung; Kinderspielplätze und Parks sind in schlechtem Zustand. Möglichkeiten der Aneignung von öffentlichen Räumen gibt es kaum.
- Soziale und kulturelle Infrastruktureinrichtungen stehen vor großen Herausforderungen. Werden Kindergärten und Schulen von bildungsorientierten Eltern als „schlecht“ wahrgenommen oder sind Bibliotheken mangelhaft ausgestattet, fällt den im Gebiet ansässigen Mittelschichtsfamilien der Wegzug in ein bürgerliches Wohnquartier oder in das suburbane Umland nicht schwer. Die prekäre Finanzlage der öffentlichen Hand ermöglicht es sozialen und kulturellen Infrastruktureinrichtungen kaum noch, mit der wachsenden Konkurrenz von privaten Angeboten, von der Videothek bis hin zur Koranschule, mithalten zu können.
- Für die traditionellen Einkaufsstraßen, die früher das Zentrum dieser Quartiere bildeten, ist die Kaufkraft eingebrochen, hier dominieren mittlerweile die viel beklagten Ein-Euro Shops, Nagelstudios und Wettbüros. Es wird für die Straßen immer schwieriger, im Wettbewerb mit Einkaufszentren ihre ganz speziellen Qualitäten behaupten zu können.

Von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und den Bezirken wurde in den vergangenen Jahren ein beachtliches Spektrum von Maßnahmen angestoßen, darunter das Quartiersmanagement, eine ganze Zahl von neuen Sanierungsgebieten, die bereits festgelegt wurden bzw. für die jetzt vorbereitende Untersuchungen laufen, das Programm „Aktive Stadtzentren“ zur Stärkung der Einkaufsstraßen



und das noch neue Programm „Aktionsräume plus“. Diese Programme sind – je nach Ort mehr oder weniger – in großräumige planerische Strategien eingeordnet. Im Stadtentwicklungskonzept 2020 werden viele dieser Gebiete als „innovatives urbanes Milieu“ gekennzeichnet. Ein solches ist Nord-Neukölln, das im Bereich des Planwerks Südostraum liegt, das für die Achse zwischen Innenstadt und BBI Entwicklungslinien aufzeigt.

Bei dieser Vielfalt der Strategien und den so eingesetzten Fördergeldern dürfte es nur noch eine Frage der Zeit sein, bis der Reuterplatz der neue Kollwitzplatz ist. Oder sollte das gar nicht das Ziel der Stadtplanung sein? Seit ein, zwei Jahren wird ein merkwürdig anmutender Protest gegen die angeblich aus der Stadterneuerung resultierende Aufwertung immer lauter. Linke Gruppierungen versuchen die Aufwertung zu verhindern oder zu konterkarieren. Die Aktionen reichen vom nicht ganz ernst gemeinten Anbringen von Satellitenschüsseln aus Pappe auf dem Balkon – die suggerieren sollen, dass hier integrationsunwillige Ausländer wohnen – bis hin zum allnächtlichen Abfackeln von Autos. Offenbar ist die primäre Aufgabe der Stadterneuerung nicht mehr deutlich zu erkennen. Soll ein Stadtteil zum Zweck einer besseren Vermarktung durch den Immobiliensektor aufgewertet oder sollen doch eher die Lebens- und Wohnqualität und die Chancengleichheit der Bewohner verbessert werden? In den vergangenen Jahren haben sich die Ziele der Stadterneuerung massiv gewandelt. Fragen der Standortentwicklung spielen heute eine viel größere Rolle als noch in der Hochzeit der behutsamen Stadterneuerung der 80er Jahre. Die Proteste – so sehr sie zu verurteilen sind – zeigen, dass ein neuer Konsens über die Stadterneuerung ausgehandelt werden muss. Stadterneuerung muss beides sein: Sie muss dazu beitragen, die innerstädtischen Quartiere attraktiv für alle gesellschaftlichen Schichten zu machen, dass sich hier aber auch neue Firmen ansiedeln. Die Strategien müssen auch die Chancengleichheit steigern wie beispielsweise durch den Umbau der verfallenen Rütli Schule in das Bildungs-Vorzeigeprojekt Campus Rütli. Nur so können mittelfristig die Segregation, aber auch die Ab-



Bild 1



Bild 2



Bild 3

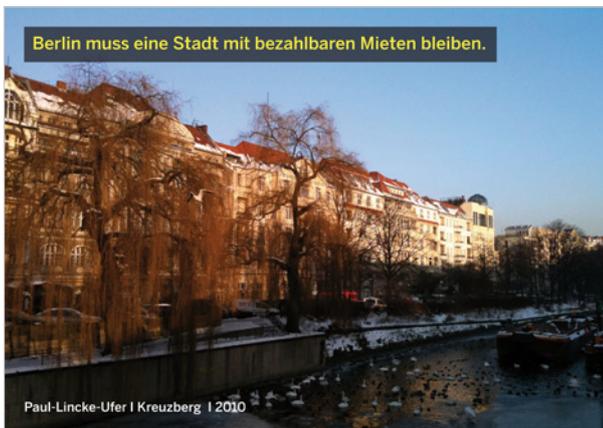


Bild 4



Bild 5



Bild 6



Bild 7



Bild 8

Inputvortrag

wanderung der Mittelschichten ins suburbane Umland und der damit verbundene wenig nachhaltige Lebensstil reduziert werden. Nur so kann das Ziel einer kompakten, gemischt genutzten Stadt der kurzen Wege erreicht werden.

Abschließend will ich einige Maßnahmen zur Lösung von Problemen in benachteiligten Stadtteilen in London vorstellen – eine Stadt, die im Zentrum meines Forschungsinteresses steht und die aus vielen Gründen nur schwer mit Berlin zu vergleichen ist. Das Interessante an London ist jedoch, dass hier seit ca. zehn Jahren neue Wege im Städtebau gegangen werden, die zwar nicht immer nur positiv zu bewerten sind, die jedoch in vielfacher Hinsicht Anregungen für Berlin bieten können.

1. Die zentrale Aufgabe der Politik und Planung wird es in den nächsten Jahren sein, wieder eine soziale Wohnungs- und Mietpolitik zu entwickeln. In London führte es fast zum Kollaps der Stadt, dass die Erfüllung des Grundbedürfnisses Wohnen einem entfesselten Immobilienmarkt überlassen wurde. So genannte *key worker* (einfache und mittlere Angestellte im öffentlichen Dienst wie Krankenschwestern, Feuerwehrleute, Polizisten, Lehrer) konnten es sich nicht mehr leisten, in akzeptabler Entfernung zu ihrem Arbeitsplatz zu wohnen, viele Stellen im öffentlichen Dienst konnten nicht mehr besetzt werden. Der vergleichsweise linke Bürgermeister Ken Livingstone führte für Projektentwickler die Pflicht ein, bei Wohnungsbauprojekten einen Anteil von 50 Prozent *affordable housing* unterzubringen oder einen Ausgleichsbetrag an ein gemeinnütziges Wohnungsbaunehmen zu überweisen. Diese Regelung reicht längst nicht aus, die Wohnungen sind noch immer sehr teuer und es sind noch immer viel zu wenige. Aber das Thema „bezahlbarer Wohnraum in der Innenstadt“ wurde mit höchster politischer Priorität auf die Agenda gesetzt und ist in allen Debatten um Stadtentwicklung präsent. Auch in Berlin muss das Thema „bezahlbares Wohnen“ bei den Strategien zur Aufwertung der benachteiligten Quartiere stärker als zuvor beachtet werden. Stand beim Planwerk Innenstadt noch die Attraktivitätssteigerung des Berliner Zentrums für die oberen Mittelschichten im Vordergrund, muss es jetzt darum gehen, die Innenstadt zu einem bezahlbaren Wohnort für alle gesellschaftlichen Schichten zu machen.

2. In anderen Bereichen der Stadterneuerung sollten stärkere Zeichen gesetzt werden. Warum nicht die neue Kunsthalle auf dem Gelände der Kindl-Brauerei errichten und damit natürlich einen Impuls setzen, der das Gebiet aufwerten würde, der aber über die zu erwartenden Besucherzahlen auch die lokale Ökonomie im Gebiet deutlich stärken würde? Das wäre unproblematisch, so lange der Anstieg der Mieten im Quartier begrenzt würde. Aber nicht nur über große Leuchtturmprojekte aus dem kulturellen Sektor könnte der Staat hier Zeichen setzen, sondern auch

über Vorhaben, die sich speziell an die lokale Bevölkerung richten wie z.B. attraktive Bibliotheken und Volkshochschulen, die sich wie die Idea Stores in London zu Zentren der *community* entwickeln könnten.

3. Die Potentiale, die in der sehr diversifizierten ethnischen Zusammensetzung der Gebiete stecken, müssen noch stärker als bisher genutzt werden. In London wird damit experimentiert, wie städtebaulich mit der multiethnischen und multikulturellen Stadt umgegangen werden kann. Wertvolle Anregungen liefert die im Stadtteil Spitalfields entstandene Banglatown, ein stark durch bangladeschische Einwanderer geprägtes Gebiet. Dieses Gebiet wurde durch ein ethnisches *theming*, durch die denkmalschutzgerechte Instandsetzung der historischen Baustrukturen und durch eine fußgängerfreundliche Umgestaltung der öffentlichen Räume in eine Ausgeh- und Touristenattraktion verwandelt. Natürlich gibt es auch negative Aspekte dieser Entwicklung, viele Klischees werden bedient. Die hohen Besucherzahlen haben aber dazu geführt, dass die Restaurants und Geschäfte deutliche Gewinnsteigerungen verzeichnen konnten und viele Arbeitsplätze geschaffen wurden. Die bangladeschischen *Curries* sind mittlerweile fester Bestandteil der englischen Küche, die Einwanderergruppe ist im Land stärker bekannt und auch anerkannt als zuvor. Die neueste Ergänzung für Banglatown wird ein *cultural trail* sein, ein ausgeschilderter Weg, der wichtige Orte der Einwanderung in Spitalfields sichtbar macht und erklärt. Die lokale Moschee, untergebracht in einem Gebäude, das bei seinem Bau als protestantische Kirche geplant war und später als Synagoge genutzt wurde, erhielt in diesem Zusammenhang ein künstlerisch gestaltetes, 30 Meter hohes Minarett. Diese Eingriffe können auch dazu beitragen, dass die Identifikation der Bewohner mit ihrem Stadtteil gestärkt wird, dass die Bewohner stolz auf ihren Stadtteil sind.

4. Bei allen Maßnahmen sollte stärker als bisher die Qualität der städtebaulichen Gestaltung im Vordergrund stehen. Am südlichen Ende der Karl-Marx-Straße wird gerade das Neuköllner Tor errichtet, - eigentlich eine tolle Idee - um den Eingang nach Nord Neukölln zu markieren und um die nicht gerade einladende Brückensituation an der Ringbahn etwas freundlicher zu gestalten. Die Umsetzung durch einen großen Immobilienentwickler, der einige Discounter im Schlepptau hat, wird von der gut gemeinten Idee nicht viel erkennen lassen. Qualitätvolle städtebauliche Gestaltung kann aber über Erfolg und Misserfolg solcher Projekte entscheiden, weil sie gut gestaltet besser und länger funktionieren. Die Gebäude sind so zudem oft flexibler zu nutzen und somit nachhaltiger. Zudem haben sie durch eine anspruchsvolle städtebauliche und architektonische Gestaltung die Chance, über ihre Primärfunktion hinaus noch eine Rolle als Zeichen, als Leuchtturm für die Erneuerung der Gebiete zu spielen.

PROBLEME

- Komplexe soziale und sozio-ökonomische Probleme in den Gebieten ziehen auch Probleme im baulich-räumlichen Bereich nach sich.
- Segregation
- Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume nimmt aufgrund von mangelnder Instandhaltung, Nutzungskollisionen, Jugendkriminalität ab.
- Soziale und kulturelle Infrastruktureinrichtungen können aufgrund finanzieller Einschränkungen nur unzureichend auf neue Herausforderungen reagieren.
- Für die traditionellen Einkaufsstraßen, die früher das Zentrum dieser Quartiere bildeten, ist kaum noch ausreichend Kaufkraft vorhanden, Leerstand.
- Abwanderung der bildungsorientierten Mittelschichten ist ein Problem, genauso aber wird auch der Zuzug von bildungsorientierten Schichten als Problem gesehen, da Verdrängungsprozesse befürchtet werden (z.B. im Reuterkiez).
- Zahlreiche Programme zur Stabilisierung dieser Kieze wurden angestoßen, die städtebaulich-gestalterische Perspektive ist jedoch nur schwach ausgebildet.
- Koordination der verschiedenen Programme?
- Großprojekte konterkarieren die Aufwertungsmaßnahmen, z.B. die Verlängerung der A 100.

POTENTIALE

- Gründerzeitliche Bausubstanz
- Nähe zum Stadtzentrum, gute Erschließung mit dem öffentlichen Nahverkehr
- Gebiete werden wieder attraktiv für Familien
- Ethnische Kultur, Kunst- und Kulturfestival „48 Stunden Neukölln“
- Nähe zu Tempelhofer Feld und zur Entwicklungsachse BBI-Zentrum

MASSNAHMEN

- Soziale Wohnungspolitik, um ein Ansteigen der Mieten infolge der Aufwertungsmaßnahmen zu verhindern bzw. weiterhin genügend bezahlbare Wohnungen in den attraktiver werdenden Quartieren zu behalten.
- Stärkung der sozialen und kulturellen Infrastruktur (Schulen, Bibliotheken, multifunktionale Kulturzentren): Hier sollte der Staat durch seine Präsenz Zeichen setzen und gleichzeitig durch ein gutes Bildungs- und Weiterbildungsangebot die Chancengleichheit stärken. Referenzprojekte: Idea Stores/London, Tate Modern/London, PS1 Queens/NYC.
- Einen Städtebau entwickeln, der die Potentiale der multiethnischen Stadt aufgreift, keine Folklore oder billige Inszenierung, sondern Strategien, die die Lebensqualität verbessern, die Identifikation mit dem eigenen Quartier stärken, die lokale Ökonomie und vielleicht sogar den Tourismus fördern (Referenzprojekte: Yppenplatz/Wien, cultural trail/Banglatown/London), vorhandene touristische Attraktionen stärken/besser sichtbar machen.
- Bei allen Maßnahmen immer die Qualität der städtebaulichen Gestaltung beachten.

VISION

- Nord-Neukölln und die anderen als benachteiligt geltenden Stadtteile verlieren ihr schlechtes Image und werden mit ihrer Bevölkerungsstruktur, Bausubstanz und Lage als Potential wahrgenommen.

Inputvortrag

Maria Berning

Maria Berning, Senatsverwaltung Stadtentwicklung
Leiterin des Referates IV C - Städtebauförderung/Stadterneuerung

Maria Berning leitete ihren Vortrag mit der Erklärung ein, dass die „solidarische Stadt“ ganz oben auf der politischen Agenda stünde. Die Bewahrung und zum Teil auch Wiederherstellung des sozialen Zusammenhalts ist eine vorrangige Zielsetzung von Stadtpolitik in einer sich immer stärker differenzierenden Gesellschaft. Diese Aufgabe kann nur durch eine integrierte und integrierende Stadtpolitik erfolgreich bearbeitet werden, die Ressourcen fokussiert und bündelt. Sie ist auch Grundlage für eine erfolgreiche Integration.

Zunächst stellte sie mit dem „Monitoring soziale Stadtentwicklung“ das Stadtbeobachtungssystem vor, das es der Senatsverwaltung ermöglicht, Gebiete mit einem speziellem Handlungsbedarf für sozialräumliche Maßnahmen zu erkennen. Mit dem „Monitoring soziale Stadtentwicklung“ werden seit 12 Jahren kleinräumig Veränderungen der sozialräumlichen Entwicklungen in der Stadt untersucht. Aus den Ergebnissen dieser Untersuchung werden die Interventionskulissen der Städtebauförderung abgeleitet, insbesondere für das Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“, das in Berlin vor allem über das Quartiersmanagement abgedeckt wird. Über das „Monitoring soziale Stadtentwicklung“ werden räumlich abgegrenzt Daten u.a. zur Arbeitslosigkeit, zum Transferbezug und zum Migrationshintergrund sowie zur Fluktuation in den Gebieten erhoben, aus denen Entwicklungsindizes berechnet werden. Diese Indizes markieren dann Gebiete, in denen besonderer Handlungsbedarf besteht.

Berning sprach von einer hohen räumlichen Konzentration und Überlagerung von sozialen und wirtschaftlichen Problemen in fünf zusammenhängenden Bereichen: Kreuzberg-Nordost, Neukölln-Nord, Wedding/Moabit, Spandau-Mitte und Nord-Marzahn/Nord-Hellersdorf.

Diese fünf Stadtregionen sind gekennzeichnet von Problemen, die sich teilweise überlagern und wechselseitig verstärken, darunter hohe Arbeitslosigkeit der Bewohnerinnen und Bewohner, somit auch eine hohe Quote von



Empfängerinnen und Empfängern staatlicher Unterstützungsleistungen, ein hoher Anteil an Bevölkerung mit Migrationshintergrund (in besonderem Maße bei Kindern und Jugendlichen) sowie infrastrukturelle und städtebauliche Defizite. Das Ergebnis ist, dass die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Menschen in diesen Gebieten eingeschränkt sind. Insbesondere zeigen sich eine starke Beeinträchtigung der Bildungschancen von Kindern und Jugendlichen, Kinderarmut sowie zunehmende gesundheitliche Probleme bei Kindern und Jugendlichen. Unter den Bedingungen eines sich zunehmend qualifizierenden Arbeitsmarkts bedeuten eingeschränkte Bildungschancen von Kindern und Jugendlichen eine Gefährdung der wirtschaftlichen Zukunftschancen der Stadt.

Die Anteile an der Bevölkerung mit Migrationshintergrund sind in vier der fünf Räume überdurchschnittlich groß. Dies gilt vor allem für jüngere Altersgruppen. Fluktuation und der rückläufige Anteil stabilisierend wirkender Bevölkerungsschichten haben Prozesse der sozialen und ethnischen Segregation in den betroffenen Quartieren begünstigt. Die Werte aus dem Monitoring sind laut Berning in den Gebieten anderthalbmal so hoch wie in der übrigen Stadt und die Problemlagen konzentrieren sich in diesen Gebieten schon über einen längeren Zeitraum. Sie hob hervor, dass die Probleme in diesen Gebieten primär sozio-ökonomischer und nicht städtebaulicher Art sind. Diese Gebiete werden zukünftig als „Aktionsräume plus“ gekennzeichnet und besonders gefördert. Ca. 900.000 Einwohner leben in diesen Stadtgebieten.

Anschließend gab Berning einen Überblick über die Aktionskulisse der Stadterneuerung im Rahmen des Bund-Länder-Programms der Städtebauförderung (StBF). 75 Gebiete der StBF gibt es in Berlin aus den Programmen „Sanierung“, „Städtebaulicher Denkmalschutz“ (seit 1991), „Soziale Stadt“ (seit 1999), „Stadtumbau“ und „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (seit 2008). Für dieses Programm war die Karl-Marx-Straße in Neu-

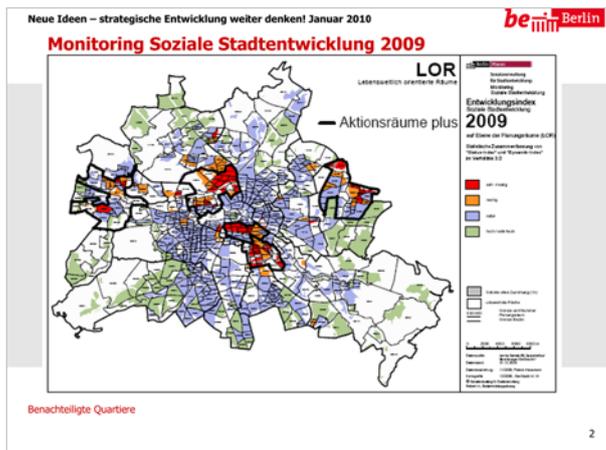


Bild 1

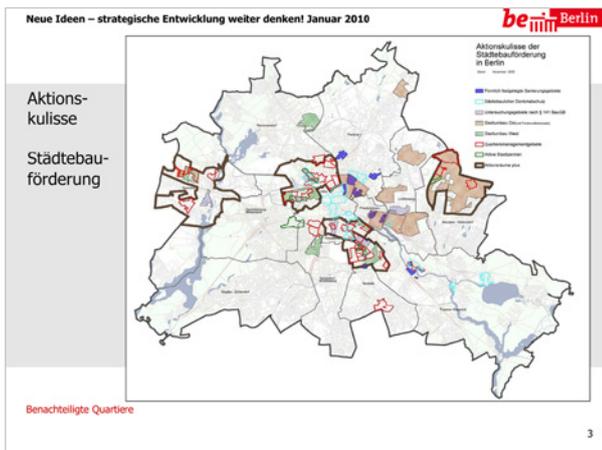


Bild 2

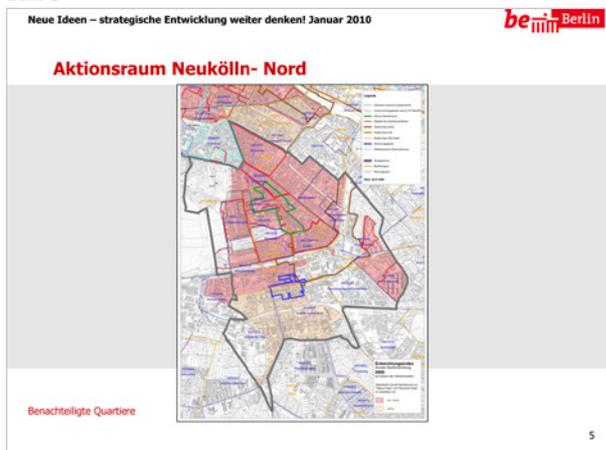


Bild 3

Aktionsräume plus

Strategische Ziele

- Integrierte Stadtteilentwicklung
- Sozialräumliche und städtebauliche Entwicklung quartierübergreifend verbessern
- Sozialraumorientierung der Stadtentwicklung (Rahmenstrategie)
- Zukunftsfähigkeit der Quartiere sichern
- Zukunftschancen für Kinder und Jugendliche erschließen: Schlüsselthema Bildung

Bild 4

Aktionsräume plus

Übergreifende Entwicklungsziele

- Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen
- Anpassung von Siedlungsstrukturen (demografischer und sozioökonomischer Wandel)
- Verbesserung der Bildungschancen
- Vermittlung zusätzlicher Fähigkeiten und Fertigkeiten an die Bewohnerinnen und Bewohner (Empowerment)
- Stärkung von quartierbezogenen Images und Identifikationen

Bild 5

Aktionsräume plus

Leitbild 2020
jung bunt erfolgreich

Aktion
Karl-Marx-Straße

Interessen bündeln! Platz schaffen! Vielfalt stärken!

Bild 6

integrierte Stadtteilentwicklung

Integration der Ressourcen

- Sozialraumorientierung der Verwaltung/ Koordination der Fachverwaltungen
- Förderkulissen und Verfahren vernetzen
- Städtebauförderung und Ressortförderungen bündeln
- Synergien erschließen/ Effektivität erhöhen

Bild 7

Aktionsräume plus

- Bestehende Quartiersverfahren vernetzen
- Partnerschaften unter den lokalen Akteuren aufbauen
- Lebensweltliche Zusammenhänge erhalten
- Identitäten stärken

Verstetigung!

Bild 8

Inputvortrag

köln ein Vorläufer und wurde schon vor dem offiziellen Programmstart für die Förderung vorbereitet. Von 75 werden 35 Quartiere durch das Programm der „Sozialen Stadt“ gefördert, diese Quartiere konzentrieren sich in den vorher genannten Gebieten der „Aktionsräume plus“. Berning erklärte, dass in den Aktionsräumen die StBF präsent und seit Jahren eingeleitet sei. Berlin sei mit dem Programm der Sozialen Stadt sehr erfolgreich. Das Prinzip der Förderung hätte sich jedoch deutlich gewandelt: Weg von baulich-räumlichen Investitionen, sei die zentrale Botschaft heute „Investition in die Köpfe“ vorzunehmen, also in Bildung zu investieren. Im Vordergrund steht hier die Verbesserung der Situation der Schulen, aber auch der Ausbau der nonformalen Bildung.

Berning ging dann schwerpunktmäßig auf Nord-Neukölln ein, das Teil des Planwerks Südostraum ist. Nord-Neukölln hat 170.000 Einwohner und liegt am südöstlichen Innenstadtrand. Trotz der genannten Probleme sind die Potentiale des Gebietes vielfältig: Es ist gut in das Nahverkehrssystem eingebunden, verfügt über eine gute Ausstattung an zentralen Einrichtungen, gute Einkaufsmöglichkeiten, urbane gründerzeitliche Baustrukturen und über eine intakte Wohn- und Gebäudesubstanz, hat ein vitales Zentrum und eine junge multiethnische Bevölkerung. Die kulturelle und kreative Infrastruktur ist lebendig und es gibt Tendenzen zur Aufwertung im Reuterkiez und vom Maybachufer aus, wodurch auch Touristen angelockt werden. Positiv wirkende Impulse sind aufgrund der Nähe zum Tempelhofer Feld und der Lage in der Entwicklungsachse zum BBI zu erwarten.

Aufgrund der Problemlagen überschneiden sich in Nord-Neukölln die Interventionskulissen der Städtebauförderung, so dass auch die Ausweisung als „Aktionsraum plus“ erfolgt. Zwölf Planungsräume im Gebiet entsprechen der niedrigsten Kategorie des „Monitoring soziale Stadtentwicklung“, in Nord-Neukölln liegt die größte Fläche in Berlin mit höchster und zeitlich stabilster Problemdichte. Über die Hälfte der Bewohner haben einen Migrationshintergrund, es besteht ein hoher Anteil Arbeitsloser bei den unter 25-jährigen und eine hohe Kinderarmut (65% der Kinder). Identitätsbildend seien in diesem großen Stadtteil etwa das Bezirkszentrum Karl-Marx-Straße, der Reuterkiez, die Schillerpromenade und Alt-Rixdorf. Besondere Problemlagen sind in den Großsiedlungen wie High Deck Siedlung oder Dammwegesiedlung zu erkennen.

Strategisch reagiert die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im Rahmen der integrierten Stadtteilentwicklung. Städtebauliche und sozialräumliche Entwicklung sollen quartiersübergreifend verbessert werden. Die Sozialraumorientierung soll in allen Ressorts der Verwal-

tung angewendet werden, also auch in den Bereichen Bildung, Wirtschaft etc. Es geht darum die Zukunftsfähigkeit der Quartiere zu sichern und die Chancen für Kinder und Jugendliche zu erschließen. Ein Schlüsselthema dabei ist Bildung. Als übergreifende Entwicklungsziele für den Raum nannte Berning die Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen, die Anpassung von Siedlungsstrukturen an die demographische Entwicklung, die Verbesserung von Bildungschancen, die Vermittlung zusätzlicher Fähigkeiten und Fertigkeiten an die Bewohner, die Stärkung von Image und Identifikation. Die Potentiale der lokalen Bevölkerung sollen stärker aufgegriffen, das bereits umfangreich vorhandene zivilgesellschaftliche Engagement soll genutzt werden. Als Beispiel beschreibt Berning die „Aktion Karl-Marx-Straße“: Hier wurde mit großem Engagement ein Leitbild 2020, mit dem Motto „jung, bunt, erfolgreich – Interessen bündeln, Platz schaffen für neue Aktivitäten, Vielfalt stärken“, lokal entwickelt.

Künftig wird in diesen Räumen die Beförderung einer integrierten Entwicklung über die (politikfelderübergreifende) Vernetzung der Verwaltung und eine sektorübergreifende Steuerung angestrebt. Abschließend fasste Berning die zentralen Aspekte der integrierten Stadtteilentwicklung zusammen: Wichtig sei eine Sozialraumorientierung der Verwaltung und eine Koordination der Fachverwaltungen. Die Integrierte Stadt(teil)entwicklung der „Aktionsräume plus“ ist im Sinne eines Rahmenprogramms angelegt, das vor allem Anknüpfungspunkte für Maßnahmen anderer Fachprogramme und Ressorts (insbesondere aus den Bereichen Bildung, Integration, Arbeit und Gesundheit) bietet und diese in einen gebietsbezogenen Kontext integriert. Bestehende Förderkulissen und Quartiersverfahren sollten stärker vernetzt und miteinander abgestimmt werden. Partnerschaften lokaler Akteure sollten aufgebaut bzw. verstetigt und Identitäten gestärkt werden. Die Städtebauförderung, Ressortförderung und Finanzierung sollten gebündelt, Synergien erschlossen und die Effektivität erhöht werden. Das Engagement in den Gebieten sollte dahingehend verändert werden, dass nicht mehr nur Projekt nach Projekt finanziert wird, sondern dass erfolgreiche Ansätze langfristig weitergeführt werden, die Verstetigung von Maßnahmen sei ein wichtiger Punkt für die Stadtteilentwicklung. Abschließend nannte Berning einige Fragen, die auch in der Diskussion näher beleuchtet werden sollten: Was benötigt integrierte Stadtteilentwicklung speziell in Berlin (z.B. in Bezug auf Governance)? Wo liegen Ansatzpunkte für Veränderungsstrategien? Was sind die Leitbilder für eine kreative und weltoffene Mischung in Bezug auf Wohnen und Arbeiten?

PROBLEME

- Ergebnis „Monitoring soziale Stadtentwicklung“ in Berlin zeigt in fünf großen zusammenhängenden Gebieten starke räumliche Konzentration von sozialen Problemlagen
- Betroffen sind:
 - die drei innerstädtische Gebiete im Westteil: Wedding/ Moabit, Nord-Neukölln, Kreuzberg
 - sowie zwei randstädtische Siedlungsbereiche Spandau und Marzahn
- Komplexe Problemlagen der Gebiete, die sich überlagern und wechselseitig verstärken:
 - Hohe Arbeitslosigkeit
 - Hohe Quote Transferempfänger
 - Hohe Kinderarmut
 - Hoher Anteil Bevölkerung mit Migrationshintergrund (im besonderen Maße Kinder und Jugendliche)
- Infrastrukturelle und städtebauliche Defizite
- Einschränkung der Lebens- und Arbeitsbedingungen, starke Beeinträchtigung der Bildungschancen von Kindern und Jugendlichen, d. h. Armut als Hemmnis und Bildung als Voraussetzung für Teilhabe am Arbeitsmarkt und am gesellschaftlichen Leben ist die zentrale Herausforderung
- Neukölln-Nord weist sehr hohe Problemdichte im räumlichen Zusammenhang auf; daher wurden zahlreiche Interventionskulissen eingerichtet: u.a. 10 Gebiete der sozialen Stadt mit Quartiersverfahren, ein Gebiet „Aktive Stadtzentren“

POTENTIALE

- „Stadt“ in der Großstadt
- Hervorragend eingebunden, sehr gute verkehrliche Infrastruktur
- Positiv wirkende exogene Veränderungsimpulse: Entwicklungsachse BBI, Flugfeld-Entwicklung Tempelhof
- Gute Ausstattung an zentralen Einrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten
- Urbane Baustrukturen, relativ intakte, preiswerte Wohn- und Gewerberäume
- Lebendige/kreative kulturelle Infrastruktur („48h“, Neuköllner Oper...)
- Junge, multiethnische Bevölkerung
- Tendenzen zur Aufwertung (Reuterkiez, alter Ortskern Rixdorf, Maybachufer/ Elbestr.)
- Großes bürgerschaftliches Engagement

VISIONEN

- Gewährleistung von Chancengerechtigkeit
- Zukunftsfähigkeit der Quartiere sichern
- Zukunftschancen für Kinder und Jugendliche erschließen (Schlüsselthema Bildung)
- Positive Außenwahrnehmung erreichen
- Starke quartierbezogene Images und Identifikationen wie z.B. Motto der Karl-Marx Straße: „jung, bunt, erfolgreich“

MASSNAHMEN

Strategische Maßnahmen:

- Integrierte und integrierende Stadtpolitik
- Ressourcen fokussieren und bündeln
- Konsequente Orientierung der Fachpolitiken auf den Sozialraum – neue Kooperationsqualität
- Intensivierung der öffentliche Stabilisierungsmaßnahmen
- Vernetzung der Quartiersverfahren und quartiersübergreifendes Vorgehen („Netze stärken“)
- Weitere Bündelung der Städtebauförderung mit anderen Fördermitteln und Finanzierungsbeiträgen anderer Ressorts
- Geplante Festlegung als „Aktionsraum plus“ zur quartierübergreifenden Vernetzung und Steuerung

Handlungsfelder:

- Schaffung einer attraktiven Bildungslandschaft (z.B. durch Bildungsnetzwerke)
- Chancen durch kulturelle Vielfalt, soziale Mischung und Internationalität (u. a. „Stadtteilmütter, Förderung gesellschaftl. Engagement, Nachbarschaftszentren)
- Attraktivierung öffentlicher Räume, vernetzte Stadtlandschaft (gute Wegeverbindungen und Querungen, Neukölln zum Wasser, Flugfeldentwicklung)
- Stärkung der lokalen Ökonomie (u.a. „Aktion Karl Marxstraße“/ Geschäftsstraßenmanagement, Ausbildungs- und Arbeitsplatzbörse)
- Stärkung von Plattformen zur Partizipation und (ehrenamtlichem) Engagement (Empowerment)
- Verbesserung Wohnen und Nachbarschaft (Sicherung stabiler Nachbarschaften durch generations-, ethnien- und kulturübergreifende Angebote, Stärkung der Möglichkeiten von Wohnungsbau und -sanierung jenseits der konventionellen Formen wie z.B. genossenschaftl. Wohnen und Baugruppen)

Inputvortrag

Christian Holl

Christian Holl, Fachgebiet Grundlagen der Orts- und Regionalplanung, Universität Stuttgart, Architekturpublizist

Christian Holl berichtete von dem Sondergutachten im Rahmen des ExWoSt-Forschungsfelds „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere zu Stadtquartieren für Jung und Alt - Europäische Fallstudien“, durchgeführt vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) und der Universität Stuttgart. In der Studie werden zwölf Projekte mit innovativen Ansätzen für familien- und altengerechte Stadtquartiere aus sieben europäischen Ländern vorgestellt. Im Fokus stehen quartiersbezogene Ansätze, die die Nachbarschaft stützen und das Zusammenleben der Generationen fördern. Die Ansätze sind nach drei thematischen Schwerpunkten unterschieden:

- Gemeinschaftseinrichtungen
- Urbane Freiräume
- Wohnen in Nachbarschaften

Als innovativ gelten Projekte der Quartiersentwicklung, die bewusst von der bisherigen Routine abweichen und neue Wege eröffnen, sei es dass sie bessere Antworten auf alte Probleme oder aber aussichtsreiche Antworten auf neue Probleme bieten. Die Innovationen beziehen sich auf die Ziele, Programme und Inhalte („Produktinnovation“) wie auch auf die Methoden und Verfahren („Prozessinnovation“). Die Erfahrungen aus den europäischen Projekten geben Hinweise zur Qualifizierung der Modellvorhaben im ExWoSt-Forschungsfeld „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere“.

Entscheidendes Kriterium für die Auswahl der europäischen Projekte ist der Quartiersbezug. Dabei geht es nicht nur um kommunale Infrastrukturangebote und Freiräume, sondern auch um Einrichtungen, die von Bewohnern, Vereinen oder Wohnungsbaugenossenschaften getragen und gestaltet werden. Wichtig ist die Offenheit der Nutzung, die ein dauerhaft verträgliches Mit- und Nebeneinander von Nutzergruppen gewährleistet. Von Interesse sind des Weiteren Wohnprojekte,



die sich durch die Gemeinschaftseinrichtungen und besondere Wohnangebote (etwa generationenübergreifende Wohnformen) für die Nachbarschaft öffnen. Bei der Auswahl der Projekte hatten meist Verfahrensqualitäten Vorrang, funktionale und gestalterische Qualitäten standen im Hintergrund, waren jedoch erwünscht. Es geht um eine präventive Stadtplanung und Infrastruktur-, Freiflächen- und Wohnungspolitik, weniger um Konzepte und Strategien zur Lösung bestehender sozialer Problemlagen und Konflikte.

Nach einer umfassenden Sichtung der „europäischen Projektlandschaft“ wurden in einem mehrstufigen Auswahlverfahren zwölf innovative Projekte ausgewählt – je vier für die einzelnen Themenbereiche.

In den Falldokumentationen werden der Länderkontext skizziert sowie die Ziele, das Konzept, die Akteure und die Verfahren der Umsetzung nach einheitlichem Muster vorgestellt. Aus dem Vergleich der Projekte werden Empfehlungen gewonnen: Was lässt sich von den europäischen Fallstudien für die Praxis in Deutschland und für die Modellvorhaben des ExWoSt-Forschungsfeldes lernen? Die Empfehlungen lassen sich drei Themenbereichen zuordnen:

1. Inhalte und Programme

Es hat sich bewährt, allgemeine und spezifische Angebote in der Quartiersinfrastruktur und in den städtischen Freiräumen zu kombinieren; dies begünstigt Begegnungen quer durch alle Bewohnergruppen. Unterschiedliche Nutzergruppen und Organisationen im Quartier sollten gezielt zusammengeführt werden. Das Neben- und Miteinander etablierter und neuer Institutionen und Akteure setzt Synergien frei. Traditionelle quartiersbezogene Infrastruktur lässt sich erfolgreich mit weiteren Inhalten füllen und so an einen veränderten Bedarf anpassen.

Ergebnisse

I Inhalte und Programme
 (2) Unterschiedliche Nutzergruppen und Organisationen im Quartier verknüpfen

Beispiel: Park und Villa Herlijkheid Hoogvliet, Rotterdam



Christian Holl, Universität Stuttgart
 BEYOND PLANWERK

Sondergutachten Stadtquartiere für Jung und Alt
 Europäische Fallstudien

Bild 1

Ergebnisse

I Inhalte und Programme
 (3) Traditionelle, quartiersbezogene Infrastruktur transformieren

Beispiel: Brede School Nesselande, Rotterdam



Christian Holl, Universität Stuttgart
 BEYOND PLANWERK

Sondergutachten Stadtquartiere für Jung und Alt
 Europäische Fallstudien

Bild 2

Ergebnisse

II Vorgehen und Verfahren
 (4) Ohne Einbeziehung der Bürger geht es nicht

Beispiel: Holmbladsgade Kopenhagen



Christian Holl, Universität Stuttgart
 BEYOND PLANWERK

Sondergutachten Stadtquartiere für Jung und Alt
 Europäische Fallstudien

Bild 3

Ergebnisse

II Vorgehen und Verfahren
 (5) Interdisziplinär und ressortbergreifend agieren

Beispiel: Piazza Romana dell'Acquedotto, Rom



Christian Holl, Universität Stuttgart
 BEYOND PLANWERK

Sondergutachten Stadtquartiere für Jung und Alt
 Europäische Fallstudien

Bild 4

Ergebnisse

II Vorgehen und Verfahren
 (6) Lokale Verankerung, überlokale Vernetzung

Beispiel: Sargfabrik und Miss Sargfabrik, Wien



Christian Holl, Universität Stuttgart
 BEYOND PLANWERK

Sondergutachten Stadtquartiere für Jung und Alt
 Europäische Fallstudien

Bild 5

Ergebnisse

II Vorgehen und Verfahren
 (7) Projekterfolg durch langfristig belastbare Strukturen sichern

Beispiel: Siedlung Saussaie, St. Denis



Christian Holl, Universität Stuttgart
 BEYOND PLANWERK

Sondergutachten Stadtquartiere für Jung und Alt
 Europäische Fallstudien

Bild 6

Ergebnisse

III Städtebau und Architektur
 (8) Überschaubarkeit und Eindeutigkeit gewährleisten

Beispiel: Angell Town, London



Christian Holl, Universität Stuttgart
 BEYOND PLANWERK

Sondergutachten Stadtquartiere für Jung und Alt
 Europäische Fallstudien

Bild 7

Ergebnisse

III Städtebau und Architektur
 (9) Zeichenhaftigkeit und Architektur von überregionalem Interesse

Beispiel: Idea Stores, London



Christian Holl, Universität Stuttgart
 BEYOND PLANWERK

Sondergutachten Stadtquartiere für Jung und Alt
 Europäische Fallstudien

Bild 8

Inputvortrag

2. Verfahren und Prozesse

Ohne Einbeziehung der Bürger geht es nicht. Innovative Impulse sind deutlich stärker, wenn die Bevölkerung von Beginn an einbezogen wird. Erneuerungsansätze im Quartier lassen sich nur interdisziplinär und durch ressort- und akteursübergreifende Kooperationen umsetzen. So wichtig wie die lokale Verankerung ist auch die überlokale Vernetzung der Projekte – nicht nur, um den finanziellen Spielraum zu erweitern, sondern auch, um die inspirierende Wirkung neuer Ideen von außen nutzen zu können. Der Übergang vom Experiment zur Routine bedarf weitsichtiger Planung über den Projekthorizont hinaus, um die langfristige Kontinuität durch belastbare Strukturen (personell und finanziell) zu sichern.

3. Städtebau und Architektur

Zeichenhaftigkeit der Gestalt kann dazu beitragen, das Image eines Projektes zu fördern und dem Quartier ein erkennbares „Gesicht“ zu geben. Bei urbanen Freiräumen sind Überschaubarkeit und Eindeutigkeit entscheidende Qualitäten.

Mut zum Risiko, Mut zum Experiment!

Meist sind es Konflikte oder Defizite in Quartieren, die den Anstoß für die Entwicklung und Erprobung neuer Lösungen geben. Daraus entstehen häufig neue Ideen, die von aktiven und engagierten Gruppen, Initiativen und auch von Verwaltungen mit Elan ins Spiel gebracht und oft nur unter großem Einsatz gegen eine zunächst skeptische Umgebung in die Tat umgesetzt werden können. Solche neuen Ideen, die häufig nicht viel kosten müssen, sondern eben eher Neuarrangements des Vertrauten sind, haben es häufig schwer, sich Geltung zu verschaffen. Das Format des ExWoSt-Forschungsfeldes ist ein inzwischen bewährtes Instrument, das seit vielen Jahren in diese Richtung wirkt. Es ist zu wünschen, dass auch außerhalb von ExWoSt-Forschungsfeldern der Mut zum Risiko gewürdigt wird. Dies heißt im Übrigen auch zu akzeptieren, dass Projekte scheitern dürfen, denn dieser Mut ist die Voraussetzung dafür, dass überhaupt Neues entsteht.

Zur Situation in Berlin und im Hinblick auf langfristige Entwicklungen skizzierte Holl einige Visionen:

Die Idee der Prävention sollte grundsätzlicher, breiter und wirkungsvoller das planerische Handeln bestimmen. Man solle sich stärker auf einen Problemtyp als auf Personen, die von ihm betroffen sind, konzentrieren. Es solle beispielsweise nicht von Ausländern oder Senioren gesprochen werden, sondern vielmehr Fragen der Bildung oder der Gestaltung des öffentlichen Raumes im Vordergrund stehen. Das Primat der sozialen Nachhaltigkeit solle vor dem Primat des ökonomischen Profits stehen.

Mit dem Verweis auf Karl Popper wurde darauf aufmerksam gemacht, dass ein wissenschaftliches Problem nicht erst dann behandelt werden könne, wenn alle es betreffenden Begriffe definiert seien. Auf die Stadt übertragen bedeute dies, dass man in einem Quartier bereits anfangen müsse zu handeln, bevor garantiert werden könne, dass die verfolgten Konzepte die in sie gesteckten Erwartungen erfüllen. Man müsse den Mut zum Experiment haben und Experimente müssten auch scheitern dürfen. Als letzte Vision forderte er, die Idee einer „fertigen“ Stadt (eine Idee, die dem Planwerk zugrunde liege) aufzugeben, denn Stadt müsse eher als Prozess, als ein sich ständig transformierender Raum verstanden werden.

Anregungen aus dem ExWoSt-Forschungsfeld „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere“ – Europäische Fallstudien (BBSR und Uni Stuttgart) für das Thema „Benachteiligte Stadtquartiere“:

PROBLEME

Herausforderungen demografischer Wandel:

- Umbau und Anpassung der sozialen Infrastruktur, die der veränderten Bevölkerungszusammensetzung nicht mehr angemessen ist
- Geänderte Anforderungen an das Wohnen und das Wohnumfeld, den öffentlichen Raum
- Großer Nutzungsdruck in den Freiräumen schafft Konflikte

POTENTIALE

- Quartiersidentität und lokale Qualitäten
- Hohe Bereitschaft zur Beteiligung
- Vereine, private Interessengruppen, Institutionen bieten Möglichkeiten zur Kooperation
- Zusammenschluss mehrerer mit dem Problem konfrontierter Institutionen
- Bestehende Infrastruktur kann transformiert werden

MASSNAHMEN

- Umfangreiche, gruppenspezifische und stetige Bürgerbeteiligung gewährleisten
- Spezielle Angebote mit allgemeinen verknüpfen
- Angebote lokal verankern, aber über das Quartier hinaus vernetzen
- Unterschiedliche Nutzergruppen und Organisationen zusammenführen
- Interdisziplinär und ressortübergreifend agieren
- Aneignungsspielräume und Gemeinschaftsräume schaffen
- Verstetigen von Prozessen und Schaffen von langfristig stabilen Strukturen
- Gestalterische Stärkung lokaler Qualitäten

VISION

- Prävention vor Konfliktlösung
- Fokussierung auf den Problemtyp und nicht auf die Personengruppe, die davon am meisten betroffen ist.
- Primat soziale Nachhaltigkeit statt Primat der Ökonomie

Inputvortrag

Nikolai Roskamm

Nikolai Roskamm, TU Berlin,
Institut für Stadt- und Regionalplanung
Stadtplaner bei der Freien Planungsgruppe Berlin GmbH

Ich möchte, bevor ich etwas zum Thema benachteiligte Stadtquartiere sage, noch auf ein paar Dinge aus den hochinteressanten Vorträgen von gestern Abend eingehen. Ich möchte ein paar Aussagen noch einmal - vielleicht in etwas überspitzter Form - hinterfragen. Ich glaube nämlich - anders als Herr Kühne von der Senatsverwaltung -, dass Diskussionen, Streit und Widerspruch enorm wichtig sind für eine fruchtbare Stadtentwicklungsdebatte. Und im Vergleich mit den wirklich hitzigen Diskussionen zum Planwerk Innenstadt geht es hier doch - so ist mein Eindruck - bisher fast beängstigend brav und widerspruchsfrei zu. Gestern Abend hat Harald Bodenschatz eine „Revitalisierung des strategischen Denkens“ gefordert. Eine Strategie erfordert aber ein Ziel. Vor der Frage nach der richtigen Strategie müsste daher die Frage nach einem geeigneten Ziel stehen. Und darüber, über ein geeignetes Ziel für die eingeforderte strategische Stadtentwicklungsplanung, habe ich gestern Abend nicht viel gehört. Ich fände es spannend, über genau dieses Thema weiter zu diskutieren. Harald Bodenschatz hat in seiner Analyse gestern das Planwerk Innenstadt als „Abschied aus dem Fiebertraum“ der frühen 1990er Jahre bezeichnet, als eine harte Ankunft aus dem Wolkenkuckucksheim der Nachwendephantasien in der brutalen neoliberalen Realität. Ich bin mir nicht so sicher, ob das wirklich so gewesen ist. Meiner Erinnerung nach ging es in der Debatte eigentlich um ganz andere Dinge. Nämlich zum einen um den Umgang mit den städtebaulichen Hinterlassenschaften der DDR. Zum anderen um die Frage, was ein solcher Plan eigentlich vermag. Das ist eine interessante Frage, die in den 1990er Jahren viel diskutiert wurde und auf die ich gleich noch einmal zurückkommen werde. Das Planwerk Innenstadt nun nachträglich damit zu legitimieren, dass es eben die notwendige Anpassungsleistung an die veränderte ökonomische und gesellschaftliche Entwicklung gewesen wäre, ist meines Er-



achtens nicht wirklich überzeugend. Aber vielleicht können wir ja darüber im Laufe des Tages noch weiter diskutieren.

Noch ein Wort zu den Beiträgen von den beiden Herren aus der Senatsverwaltung. Natürlich - das muss ich vorausschicken - ist es überaus begrüßenswert, mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zu kooperieren und einen Gedankenaustausch zu pflegen. Trotzdem führt das mitunter auch zu Schwierigkeiten - oft geht es nämlich dann um das Thema, was die Senatsverwaltung alles nicht machen kann - und das scheint eine ganze Menge zu sein. Herr Kühne hat uns davon einen guten Eindruck gegeben: Nach dem „Systembruch“ von 1995 wäre die Senatsverwaltung, zumindest seine Abteilung, ja gar nicht mehr befähigt, eine inhaltliche Planung durchzuführen, dafür fehle sowohl der Auftrag als auch das Geld. Nach Herrn Kühnes Ausführungen wurde mir endlich klar, warum einige Menschen behaupten, dass Berlin nicht mehr plant. Interessant war auch der Hinweis von Herrn Kühne, dass seine Abteilung (und die von Herrn Nagel) keinen nennenswerten Etat zur Verfügung hätten, die andere Abteilung, die für die Soziale Stadt und die Städtebauförderung zuständige Abteilung IV, hätte dagegen „richtig viel Geld“. Und das ist meine Überleitung zum eigentlichen Thema „benachteiligte Stadtquartiere“.

Sieben Fragen - sieben Versuche einer Antwort:**1. Wer ist hier eigentlich benachteiligt?**

Der Teil dieses Workshops, in dem wir uns gerade befinden, trägt - in Anlehnung an das Städtebauförderungsprogramm der Sozialen Stadt - den Titel „benachteiligte Stadtquartiere“. Ich habe mich immer gefragt, wie Quartiere eigentlich benachteiligt sein können. Die Sozialdaten, auf denen eine solche Klassifizierung beruht, zeugen von sozialen Ungleichheiten, von einer hohen Anzahl von Per-



sonen, die von staatlichen Transferleistungen abhängig sind, von einer relativ hohen Kinderarmut. Sind es dann nicht eher die BewohnerInnen, die benachteiligt sind?

2. Können städtebauliche Maßnahmen überhaupt den Bewohnern eines „benachteiligten Stadtquartiers“ helfen?

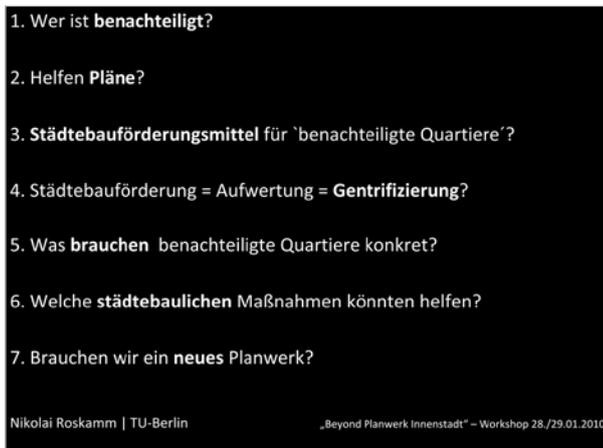
Ich glaube, für Stadtplaner und Städtebauer ist es immer wieder wichtig, sich mit dieser Frage zu beschäftigen. Ich persönlich neige zu der Annahme, dass baulich-räumliche Maßnahmen kaum zur Verbesserung der sozialen Situation beitragen können. Die soziale Situation der benachteiligten Bewohnerinnen und Bewohner ist abhängig von politischen und ökonomischen Bedingungen, die zu beeinflussen städtebauliche Maßnahmen kaum in der Lage sind.

3. Ist es dann überhaupt sinnvoll, Städtebauförderungsmittel bevorzugt in benachteiligte Quartiere fließen zu lassen?

Ich finde: unbedingt. Ich denke, eine sozial orientierte Ausrichtung von Stadtpolitik ist unbedingt unterstützenswert. Und auch, wenn solche Maßnahmen an der sozialen Lage nichts ändern, ist doch zumindest eine Verbesserung des städtischen Umfeldes in Gebieten, wo Menschen mit weniger Geld leben, anzustreben und meines Erachtens auch möglich.

4. Führt Städtebauförderung zur Aufwertung und zu Gentrifizierung?

Aus städtebaulichen Maßnahmen folgen Aufwertungsprozesse und natürlich führt Aufwertung tendenziell zur Verteuerung und zu Verdrängung. Deshalb jegliche Aufwertung abzulehnen, halte ich jedoch für falsch. Ich denke, dass es immer notwendig ist, über Gegenmaßnahmen nachzudenken, etwa über die Einführung von Mietobergrenzen.



Aber unter uns – ein bisschen Gentrifizierung ist vielleicht manchmal gar nicht so schlecht, und ich denke, dass große Teile von Neukölln in absehbarer Zeit noch eine ganze Menge von Aufwertungsmaßnahmen verkraften könnten.

5. Welche Maßnahmen sind für Quartiere wie Neukölln vorstellbar?

Da wurde heute schon viel zu gesagt. Auch ich denke, dass eine soziale Stadtentwicklung heute nur noch über das Thema Bildung funktionieren kann. Investitionen in die soziale Infrastruktur, mehr KITAS, bessere Schulen und vor allem mehr Erzieherinnen und Erzieher und mehr Lehrerinnen und Lehrer sind notwendige Maßnahmen für benachteiligte Stadtquartiere. Auf diesem Gebiet gibt es schon viele Ansätze. Wer sich aber die Mühe macht, und sich Schulen und Kitas in den entsprechenden Gebieten anschaut, wird sehen, dass es in diesem Bereich auch noch ein großes Verbesserungspotenzial gibt. Auch auf der Durchführungsebene: In der taz wurde die Vorstellung des Programms der „Aktionsräume plus“ kritisiert, weil die Schulverwaltung dabei nicht mit am Tisch gesessen hat. Ich denke, dass diese Kritik sehr berechtigt, und eine engere Verzahnung von Bildungspolitik und Stadtplanung nicht nur möglich, sondern auch nötig ist.

6. Können auch originäre städtebauliche Maßnahmen zur Verbesserung beitragen?

Auch hier lautet meine Antwort: ja, können sie. Ich möchte dabei gar nicht gegen Programme wie die Soziale Stadt und auch nicht gegen das Quartiersmanagement argumentieren. Ich frage mich allerdings, warum diese Programme alternativ zur klassischen Stadterneuerung konzipiert sind. Die behutsame Stadterneuerung hat, glaube ich, eine Menge Positives zur Stadtentwicklung beigetragen und ich frage mich daher, warum kaum irgendwo eine Diskussion zu finden ist, weshalb diese Stadt-

Inputvortrag

erneuerungspraxis eingestellt wurde. Ich denke, dass viele Strategien und Ansätze aus der Stadterneuerungspraxis der 1980er Jahre auch in der heutigen Situation hilfreich wären. Der dort probierte und geprägte „Bottom up“-Ansatz der Stadtentwicklungspolitik fehlt bei heutigen Stadtumbauprojekten – das ist zumindest meine Wahrnehmung – weitgehend.

Ein weiterer Bereich früherer Stadtentwicklungspolitik wird in der stadtpolitischen Debatte ebenso wenig diskutiert wie das Ende der behutsamen Stadterneuerung: Dass seit nunmehr zehn Jahren der geförderte Wohnungsbau in Berlin komplett eingestellt worden ist, wird merkwürdigerweise akzeptiert, als wäre diese Einstellung ein gottgewolltes Naturereignis gewesen. Begründet wird dies meist mit dem Leerstand und dem demographischen Wandel. Dabei hat es in Berlin nie einen größeren Leerstand gegeben, und wenn man sich den Wohnungsbedarf nicht auf gesamtstädtischer Ebene, sondern auf der lokalen Ebene anschaut, stellt man überrascht fest, dass es in vielen Bereichen, etwa in Kreuzberg oder in bestimmten Teilen von Neukölln, sehr wohl auch einen statistisch nachweisbaren Wohnungsbedarf insbesondere für preisgünstige Wohnungen gibt. In anderen Städten – und ich meine nicht Peking oder Shanghai, sondern etwa Wien oder Amsterdam oder Kopenhagen – gibt es weiter geförderten Wohnungsbau, teils in beträchtlichem Ausmaß. Ich glaube, dass die Gefahr besteht, dass man sich hier von Debatten und Kenntnissen, die in der sozialen Wohnungsbaupraxis in anderen Ländern permanent weiterentwickelt werden, durch die Abstinenz in diesem Sektor zunehmend entfernt.

7. Zum Schluss zur Frage: Brauchen wir ein neues Planwerk?

Ich glaube: nein. Ich glaube, dass die Diskussion von vor 12 Jahren immer daran gekrankt hat, dass eigentlich die falschen Themen diskutiert wurden. Daher finde ich es auch nicht überraschend, dass so wenig von dem Planwerk umgesetzt worden ist. Wenn man über strategische Stadtentwicklung in Berlin nachdenken will, sind meines Erachtens Ansätze, was eine soziale Stadtentwicklung sein und wie sie aussehen könnte, um einiges Entscheidender als Fragen über einen historischen Stadtgrundriss, den die Stadtplanung umzusetzen offensichtlich sowieso nicht in der Lage ist.

PROBLEME

- Probleme der Begrifflichkeiten: Wer ist da eigentlich benachteiligt? Das Quartier? Die BewohnerInnen? Und kann Stadtplanung/Städtebau überhaupt eingreifen? Wenn ja, wie?
- Neoliberale Stadterneuerung
- Wie geht „Aufwertung“ ohne „Verdrängung“?
- Soziale Probleme: Armut in mehreren Generationen, Ausgrenzung, Rassismus, Frustration, Perspektivlosigkeit, hohe Arbeitslosigkeit, Segregation und Stigmatisierung. Zu wenig Bildungschancen
- Baulich-räumliche Probleme: steigende Mieten, wenig Grünflächen, Parks, Spielplätze, Sportplätze. Zu viel Autoverkehr, zu wenig ruhige Wohnstraßen, Spielstraßen etc.

POTENTIALE

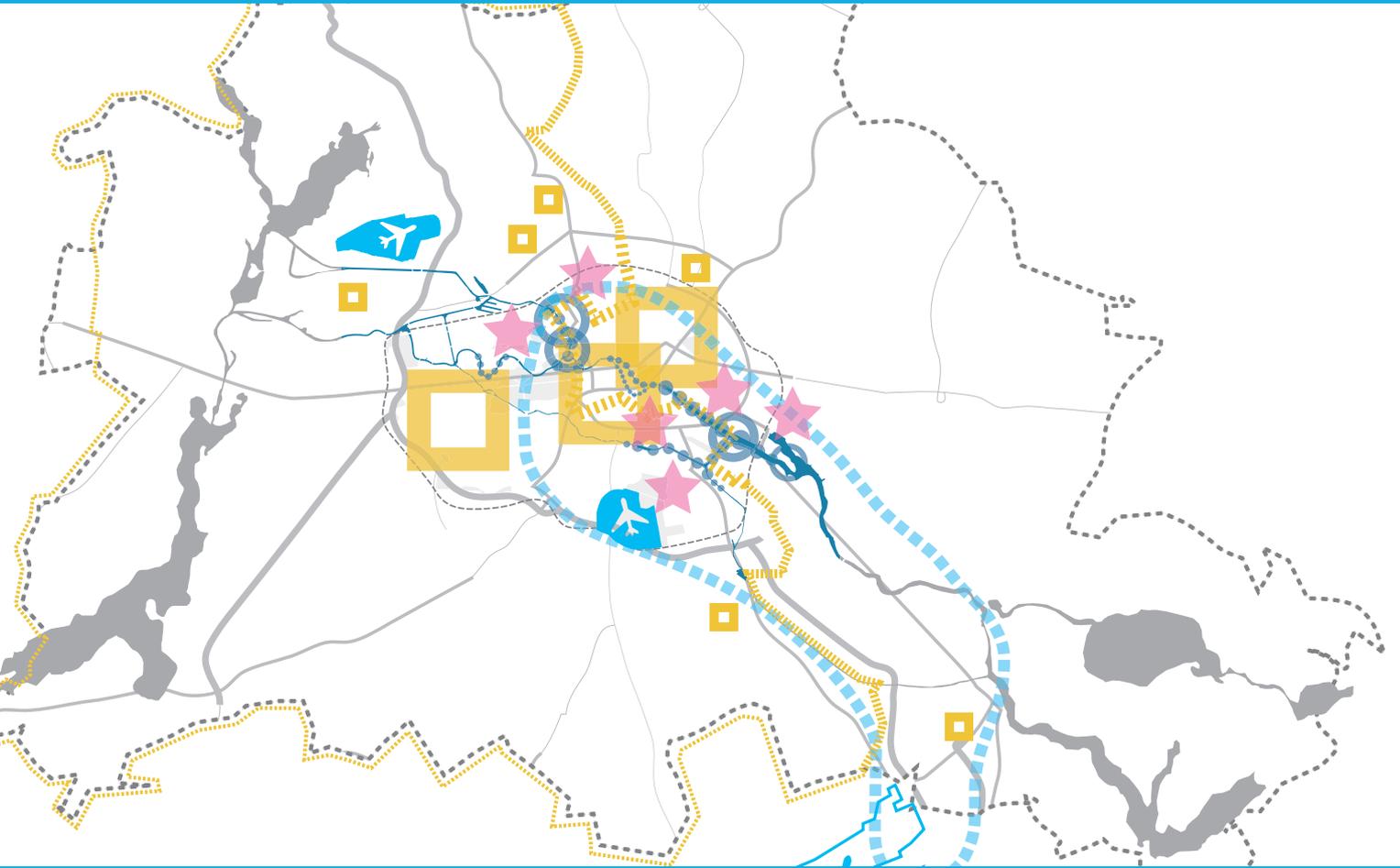
- Soziale Potentiale: Viele Kulturen, viele junge und kreative Menschen. Viele Freiräume
- Baulich-räumliche Potentiale: Günstige Wohnungen, Straßenräume, Tempelhofer Feld, Campus Rütli

MASSNAHMEN

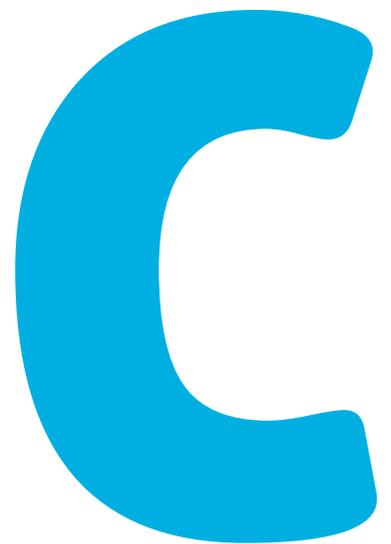
- Einbindung der lokalen Akteure
- Identifizierung und Förderung von „Bottom-up-Ansätzen“
- Sozialer Wohnungsbau
- Ausbau der sozialen Infrastruktur. (kostenlose Kitaplätze, Ganztagschulen mit kostenlosem Mittagessen, Familienzentren, etc.)
- Engere Verknüpfung von Stadtplanung und Bildungsplanung
- Straßenumbau zum lokalen Freiraum
- Behutsame Stadterneuerung
- Mietobergrenzen

VISION

- Glück, Interaktion und Teilhabe



BEYOND PLANWERK INNENSTADT



WORKSHOP

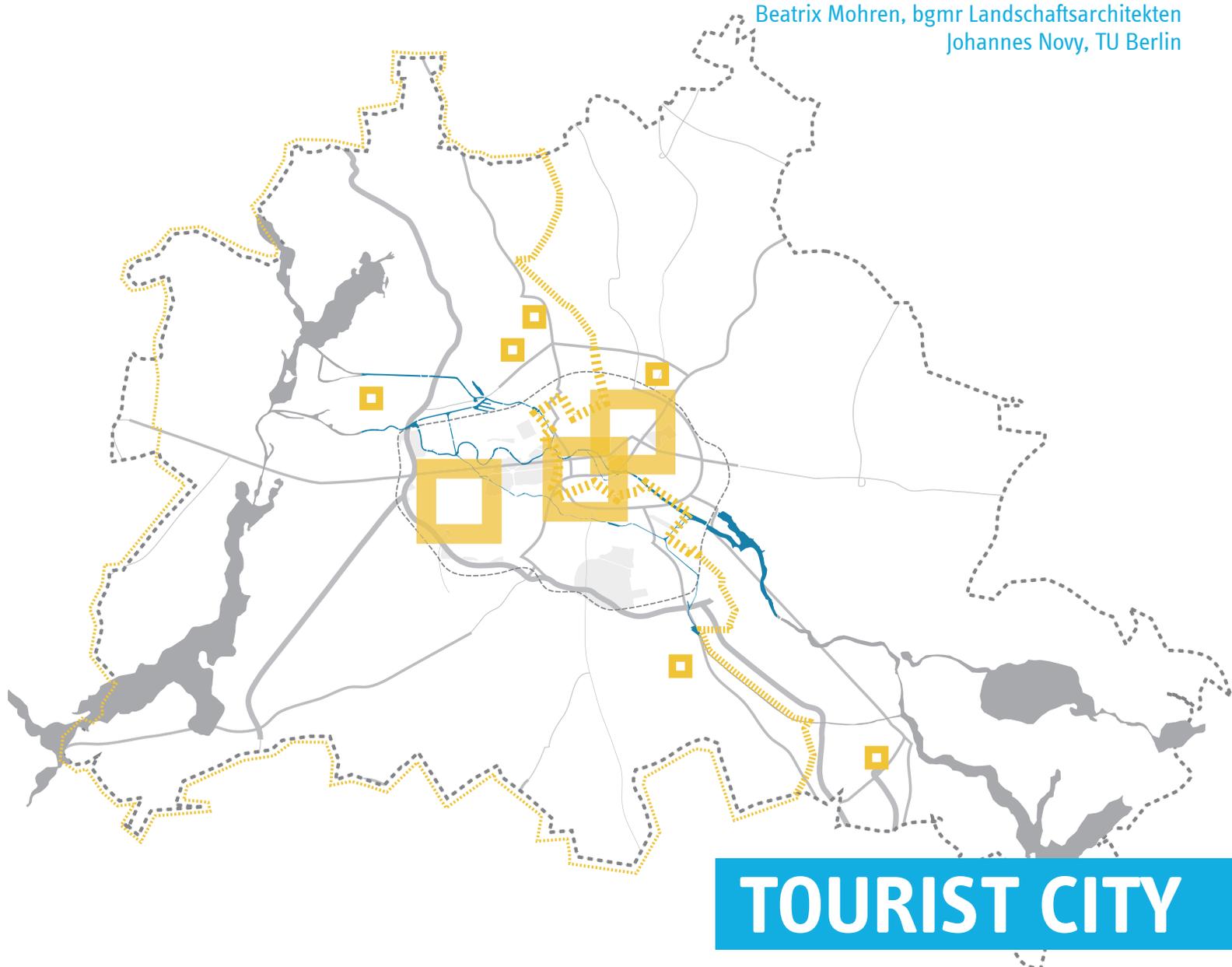
EXPERTENRUNDE:

Jana Richter, TU Berlin
Till Warmbold, Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung

Gerhard Buchholz, BTM

Beatrix Mohren, bgmr Landschaftsarchitekten

Johannes Novy, TU Berlin



TOURIST CITY

LEITUNG:

Jana Richter (TU Berlin, TGK, CMS)

MITWIRKENDE:

Gerhard Buchholz (BTM)

Till Warmbold (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung) für Elke Plate

Johannes Novy (CMS/TU Berlin)

Beatrix Mohren (bgmr Landschaftsarchitekten)

Nachdem Jana Richter die Anwesenden begrüßt hatte, schlug sie vor, im zweistündigen Gespräch sechs bis acht Leitideen zu entwickeln, zu diskutieren und schließlich in den Berlinplan einzuzeichnen. Zu Beginn des Gesprächs wurde jeder der Experten dazu aufgefordert, seine Vision zum Thema vorzustellen.

„Berlin wird keine Kulisse, sondern bleibt das echte Berlin“, lautete die Vision der Senatsverwaltung. Till Warmbold führte aus, dass es die Suche nach dem Authentischen sei, die viele Berlintouristen bewege, und diese Suche müsse die Stadt auch bedienen. Die Intention der Senatsverwaltung sei, eine Überformung zu vermeiden, das „ordinäre Bild von Berlin“ zu erhalten und zu entwickeln.

Als Vertreter der Wirtschaft wünschte sich Gerhard Buchholz „Berlin mittelfristig als Tourismusdestination Eins in Europa.“ Die wirtschaftliche Wichtigkeit von Tourismus für Berlin sei nicht zu unterschätzen. Seit einem Jahr liege Berlin in Europa auf Platz Drei hinter London und Paris. Seine Vision sei also Berlin weiter so attraktiv zu gestalten, dass die Stadt irgendwann die Nummer Eins werden könne.

„Der öffentliche Raum ist als Aushängeschild die Visitenkarte der Stadt“, lautete die Vision der Landschaftsarchitektin Beatrix Mohren. Ihr war dabei wichtig, dass der Berliner Grünraum in gleichem Maße für Gäste als auch für die Bewohner der Stadt attraktiv sei. Der Gast müsse als Teil des Berliner Lebens begriffen werden, so stärke sich das multikulturelle Bild der Stadt.

Jana Richter ergänzte, das, was für den Touristen entwickelt wird, auch für den Bewohner interessant sein könne. Beispiele seien der Ausbau des Radwegenetzes und die Erschließung von Uferbereichen. Ausnahmen seien nur die touristischen Serviceeinrichtungen, von denen der Bewohner nicht in gleichem Maße profitieren könne. Jana Richters Vision zielte auf eine „integrierte Planung der touristischen Entwicklung mit der Stadtentwicklung“ ab.

Johannes Novy wünschte sich eine „zukünftige Politik, die einem qualitativen Leitbild folgt, koordiniert fördert und, wenn nötig, regulierend eingreift.“

Aus dem Publikum wurde angemerkt, dass der Stadtteiltourismus ein wichtiger Schlüssel für den zukünftigen Tourismus sei. Das gezielte Lenken der Touristenströme in Bezirke wie Prenzlauer Berg, Kreuzberg oder Neukölln sei eine Aufgabe für die Zukunft und könne das Zentrum entlasten. Diese Meinung wurde nicht von allen Anwesenden geteilt. Ein Bewohner der Kastanienallee z. B. klagte über die Belastung des Stadtraumes durch die Touristen und wünschte sich, dass die Touristen nicht noch mehr in die innerstädtischen Wohngebiete überschwappten, sondern vielmehr konzentriert die touristischen Brennpunkte besuchten und so ein weiterer Wegzug der Berliner Bevölkerung aus dem Stadtkern verhindert werde.

Till Warmbold ergänzte, dass es natürlich eine ganze Bandbreite von Touristen gebe. Hier sei es insofern wichtig zu differenzieren, weil man nicht alle dieser Stadtbesucher wirklich steuern könne, gerade die Kiezbesucher seien hier schwer erfassbar. Die anderen jedoch, die breite Masse von Stadtbesuchern könne man sehr wohl steuern und müsse es auch, um zum Beispiel die Randerscheinungen des Phänomens wie ein erhöhtes Verkehrs- und Müllaufkommen nicht in Wohnquartiere zu tragen. Die Frage der Lenkung der Touristen (medial, räumlich) sei ein wichtiges Thema, die Instrumente allerdings seien sehr unterschiedliche je nach Art des Touristen.

Gerhard Buchholz war auch der Ansicht, dass sich viele Touristen überhaupt nicht steuern ließen. Der Kultur- und Kieztourist bleibe im Schnitt länger als der Durchschnittstourist (4,8 anstatt 2,4 Tage), seine Informationen „where to go“ ziehe er aus den neuen Medien: twitter, myspace etc. Er wisse, wie er sich zurechtfinde.

Beatrix Mohren ergänzte, dass die unzureichende Streuung der Hostels Probleme herbeiführe, Ballungen von Bettenburgen führten zwangsläufig zu einem Konflikt zwischen Bevölkerung und Besuchern in den Kiezen. Hier müsse angefasst werden. Gerhard Buchholz erklärte, dass dies am Genehmigungsverfahren der Bezirksbauämter liege: Ist die Nutzung bereits in den Bebauungsplänen enthalten, wisse man, ob man sich auf sicherem Terrain bewege.

Aus dem Publikum verwies Matthias Titze auf die problematische Bipolarität zwischen dem Interesse, dem Touristen das Authentische der Stadt zu zeigen und auf der anderen Seite den Tourismus aus den

Kiezen fernzuhalten. Hier stelle sich die Frage nach einer Strategie.

Jana Richter schlug vor die wichtigsten Themen, die sich aus den vorab verfassten Thesenblättern ergeben haben, untereinander zu diskutieren. Dazu gab es folgende Punkte:

1. Bewahrung und Förderung: authentisches Berlin.
2. Tourismus als Initialzündung für die Stadtentwicklung, Bezirksjuwelen.
3. Öffentliche Orte fördern und Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie der Anzahl der Freiflächen: „Grüne Metropole Berlin“.
4. Informations- und Wissenslücken schließen, Differenzierung zwischen den unterschiedlichen Touristenarten.
5. Konzepte „viele Zentren“ – auch für Tourismus – weiterentwickeln.
6. Tourismus als Querschnitts-Disziplin etablieren und integrierte Planung betreiben.
7. Klimagerechter Tourismus.
8. Schaffung durchgängiger Rad- und Fußläufiger Netze sowie die touristische Vernetzung.

Jana Richter stellte die Thesen zum ersten Punkt „Bewahrung und Förderung: authentisches Berlin“ vor. Der Standpunkt der Senatsverwaltung ging Hand in Hand mit der Vision vom „echten Berlin“ und zielte in die Richtung nicht alles zu planen, zu erschließen und zu vermarkten, sondern den Berliner Alltag, die Authentizität zu erhalten. Jana Richter stellte die Frage, wie man mit touristischer Übernutzung umgehen und die fortschreitende Gentrifizierung von Stadtbereichen begrenzen könne und Johannes Novy betonte die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Bewahrung und Förderung touristisch relevanter Strukturen und Angebote, womit er u.a. auf die Erhaltung der innenstadtnahen Kieze sowie die Alternativkulturen Berlins anspielt. Die an die Expertenrunde gerichtete Fragestellung lautete nun, was die konkreten Vorschläge und Maßnahmen zum Bewahren und Fördern seien.

Till Warmbold führte aus, dass bestimmte Gebiete zu touristischen Selbstläufern geworden seien und ihr Angebot sich über Mund-zu-Mund-Propaganda



verbreitete. Für diese Gebiete sollte ein gezieltes Bewerben durch Szeneführer und ähnliches vermieden werden. Gerhard Buchholz machte allerdings darauf aufmerksam, wie realitätsfremd dieser Vorschlag sei, Werbung sei immer schon eine Antwort auf eine Nachfrage gewesen. Till Warmbold ging es aber darum, dass die Stadt nicht als Initiator solcher Publikationen in Erscheinung trete und Jana Richter ergänzte seine Idee um den Vorschlag, doch andere Kieze zu bewerben und damit das Interesse der Touristen auf neue Orte zu lenken, als Beispiel verwies sie auf die Unesco-geschützten Siedlungen der Moderne. Gerhard Buchholz bestätigte diese Annahme. Eine Verlagerung der Kieze sei durchaus möglich und werde immer schon betrieben. Die Touristenführer aktualisierten ihre Geheimtipps. Vom Prenzlauer Berg aus ginge es nach Friedrichshain. Als Beispiel für einen neu entstandenen Touristenmagnet führte er die Warschauer Brücke an. Bewerbung gehe hier allerdings mit der Nachfrage Hand in Hand. Gerhard Buchholz betonte seinen Standpunkt, dass er den Berlingast nicht steuern wolle. Er wolle dem Gast die Freiheit lassen sich selbst zu entscheiden, wohin er sich wann bewegen wolle, ihn interessiere einzig, dass der Gast komme, um die Stadt zu besuchen. Aus dem Publikum wurde angemerkt, dass die Stadt aber in erster Linie für die Bewohner und in zweiter Linie für den Touristen zu sorgen hätte. Johannes Novy griff diesen Gedanken auf und führte aus, dass man in der Vergangenheit häufig dazu tendierte, die Interessen der Hotel- und Tourismusindustrie mit den Interessen der Stadt gleichzusetzen. Natürlich gebe es hier Überschneidungen, jedoch genauso klar identifizierbare Unterschiede.

Im Bewerben von neuen Bezirken sah Johannes Novy einen falschen Ansatz, er befürchtete das Entstehen ähnlicher Probleme und forderte dazu auf, nachzudenken, welche Möglichkeiten es gebe, einen nachhaltigen Tourismus zu entwickeln, der einer-

Protokoll

seits konkrete Benefits für Bewohner mit sich bringe und andererseits nicht Gefahr laufe in fünf Jahren Prozesse loszutreten, die als negativ empfunden werden würden. Novy fand irritierend, dass der Begriff des „nachhaltigen Tourismus“ im städtischen Tourismuskurs so selten auftaucht. Jana Richter forderte dazu auf, den Begriff zu konkretisieren, was sei für eine Stadt wie Berlin ein „nachhaltiger Tourismus“? Johannes Novy wünschte eine Tourismuspolitik, die versuche stärker Vorteile für die lokale Gemeinschaft zu generieren und das zu bewahren, was der Initiator des Touristenaufkommens sei.

Gerhard Buchholz betonte die Bedeutung der Entwicklung neuer Angebotsthemen. Berlin solle sich in seinem gesamten Facettenreichtum darstellen, so erst könne Tourismus als Initialzündung für die Stadtentwicklung fungieren. Konkrete Maßnahme sei die Einbindung der „Bezirksjuwelen“ in den touristischen Angebotskatalog. Diese touristische Erschließung könnte schließlich zu einer Entlastung der Innenstadt führen.

Unter dem nächsten Themenblock, der „Förderung öffentlicher Räume“, betonte Beatrix Mohren die Bedeutung von Flächensicherung. Es sei wichtig darüber nachzudenken, was die Stadt wolle und was sie brauche. Es gebe viele Bereiche in der Stadt, die nicht einfach an den Höchstbietenden Gewinn bringend verkauft werden dürften, bevor es nicht eingehende Konzepte zu möglichen Nutzungen gebe. Till Warmbold bettete diese Idee in die Theorie der „sozialen Stadt Berlin“ ein, es gehe nicht mehr nur um den Verkauf von Flächen, sondern durchaus auch um den erneuten Ankauf von Flächen, als Beispiel nannte er die „Marzahner Gärten“, die um neue Flächen erweitert werden sollen.

Johannes Novy forderte dazu auf, mehr über den Schutz der Qualitäten nachzudenken, die den Touristen nach Berlin lockten. Jana Richter wies auf die Problematiken hin, die eine Anbindung der Siedlungen der Moderne an ein touristisches Radwegenetz zur Folge hätte. Matthias Titze ergänzte mit dem Negativbeispiel des Columbiaquartiers. Die Eckkneipen müssten geschlossen werden, da die Mietpreise stiegen. Hier sehe man deutlich, dass die Authentizität vom Tourismus verdrängt werden würde. Jana Richter fragte nach konkreten Maßnahmen, um diesen Entwicklungen entgegenzuwirken. Johannes Novys Antwort lautete, die Erkenntnis, dass Tourismus nur ein einseitig positives Potential für die Stadt habe, sei bereits eine Maßnahme. Das Phänomen Tourismus begünstige auch Prozesse, die wir als problematisch anerkennen. Neukölln sei hier ein brisantes

Thema und ein Lösungsansatz sei, die Debatte über Tourismus und Tourismuspolitik enger mit einer neuen Stadtentwicklungspolitik zu verknüpfen, die einen größeren Stellenwert für die Idee des sozialen Ausgleichs und der Gerechtigkeit einräume. Er gab zu bedenken, dass sich Prozesse nicht eins zu eins wiederholen lassen. Britz sei kein Prenzlauer Berg oder Friedrichshain und diese Standortfaktoren gelte es zu berücksichtigen.

Jana Richter wollte einen neuen Kunstschwerpunkt in Neukölln statt am Hauptbahnhof diskutieren. Was würde daraus resultieren, ein benachteiligtes Quartier mit neuen touristischen Potentialen zu versehen?

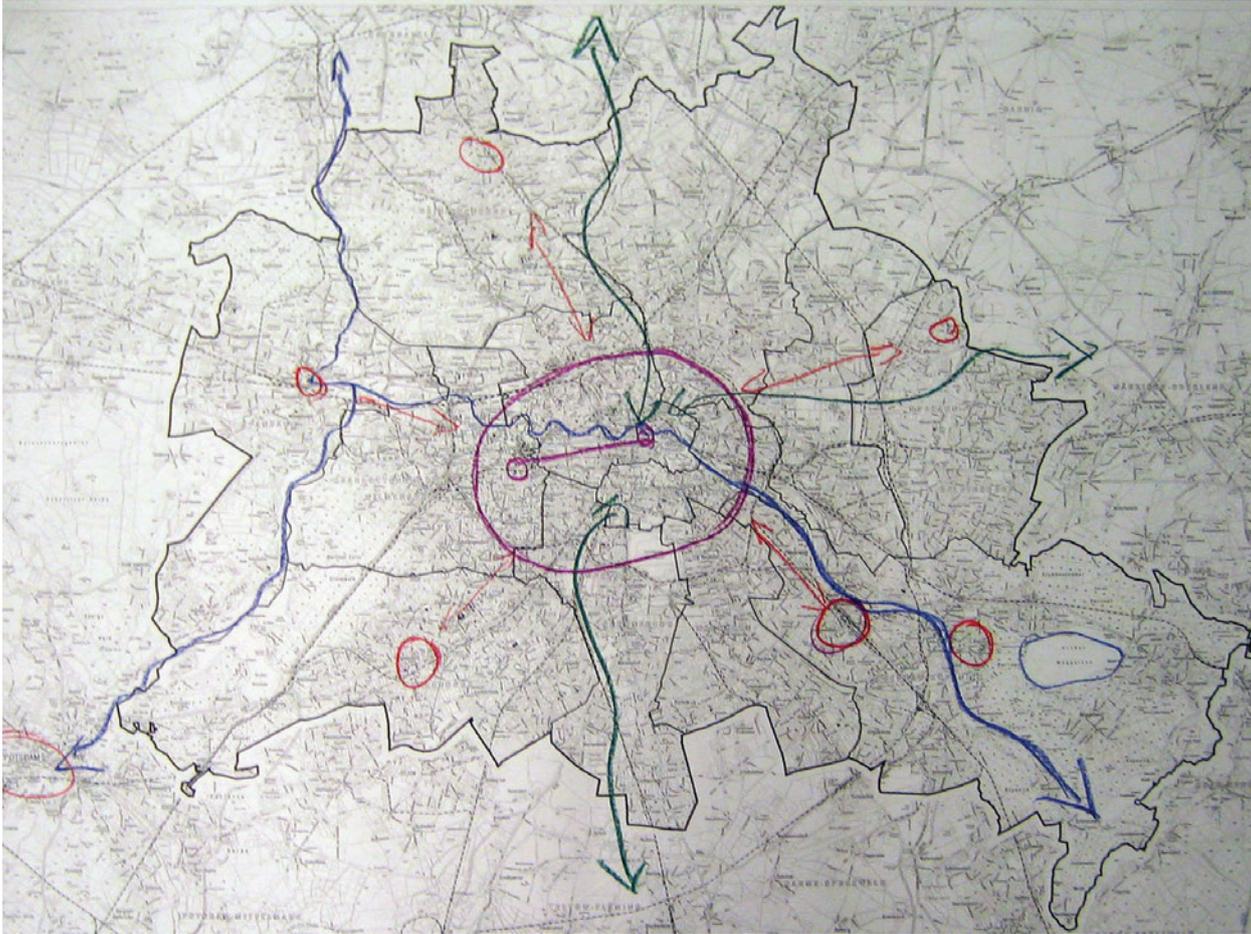
Gerhard Buchholz glaubte nicht an diese Idee und führte das Beispiel der Berlinischen Galerie an, die das Scheitern einer kulturellen Institution in einer sozialschwachen Wohnregion demonstrierte. Till Warmbold wies auf die Bedeutung einer starken Vernetzung hin, die hier weiter versucht wird. Die Galerie solle auf einem Kulturpfad u.a. mit dem Jüdischen Museum und dem als Kunsthalle nachgenutzten Blumengroßmarkt liegen.

Jana Richter lenkte die Diskussion von den Problemen des Tourismus auf die Potentiale, die auch in Vorträgen am Vormittag angeklungen wären, und forderte zur Konkretisierung der Vorschläge auf. Welche konkreten „Bezirksjuwelen“ ließen sich wie vermarkten? Wie könnten an konkreten Orten neue Angebotsthemen entwickelt werden?

Gerhard Buchholz verwies auf die aktuelle Lage der touristischen Attraktoren, die sich fast alle in der historischen Mitte der Stadt befinden, bzw. in der City West. Da Berlin jedoch aus zwölf Bezirken bestehe und jeder dieser Bezirke ein kulturelles und architektonisches Eigenleben habe, sei die BTM daran interessiert, diese Vielfalt auch zugänglich zu machen. Zur Zeit sei man dabei den Bezirken jeweils eine eigene Webpräsenz einzurichten, die man dann direkt von der Seite der BTM erreichen könne und die den Bezirken die Möglichkeit gebe, sich nach eigenem Belieben im Internet zu präsentieren. In dem Medium Internet sah Gerhard Buchholz ganz konkret eine Möglichkeit der Entzerrung des Tourismus und erhoffte sich damit eine Entlastung der Innenstadtbezirke.

Beatrix Mohren erläuterte ihr Konzept zur Entzerrung und Streuung des Tourismus. Sie sah in der Vernetzung die wichtigste Maßnahme. Der Ausbau der Radwege (Mauerradweg, Spreeradweg, Havelradweg) habe oberste Priorität. Es sei eine wichti-

Strategieplan
der
Expertenrunde



Arbeitswand
der
Expertenrunde



Protokoll

ge Qualität von Berlin, dass man Landschaft erleben könne, ohne die Stadt verlassen zu müssen. Es müssten mehr Radstationen errichtet werden, um hier ein Signal zu setzen. Man müsse dieses „nachhaltige Tourismuskonzept“, diesen klimagerechten Tourismus nur vermarkten, damit der Tourist die Attraktivität erkenne. Die Informationen seien hier das größte Problem. Die Angebote müssten richtig kommuniziert werden. Till Warmbold verwies auf zwanzig Radwege, die es im Faltblattformat gebe und auf ein Leporello der Kulturstandorte.

Gerhard Buchholz bekräftigte, dass Informationsmaterial vorhanden sei. Der Berlinitourist sei nur nicht daran interessiert, die grüne Seite Berlins kennen zu lernen. Die meisten Gäste (60%) kämen aus der Bundesrepublik und diese Gäste kämen nicht zum Naturbesuch in die Hauptstadt. Johannes Novy bezweifelte die Richtigkeit dieser Aussage, er wollte wissen, auf welche Touristen sich diese Aussage beziehe, auf die Hotelbesucher oder auf den allgemeinen Berlinbesucher, er meinte, man müsse Natur und Stadt nur richtig verknüpfen. In der Aussage von Buchholz meinte er zu sehen, wie dieser ein gewisses Segment des Tourismus anderen vorziehe, für die Stadt sei aber von Bedeutung alle Segmente zu berücksichtigen. Er sah darin seine Annahme bestätigt, sich zunächst mit den Touristen als solchen auseinandersetzen und Informationen sammeln zu müssen (siehe 4. Thema: „Informations- und Wissenslücken schließen“). Till Warmbold bestätigte dies. Es gebe noch nicht genügend empirisches Material zum Thema Tourismus.

Johannes Novy antwortete auf die Frage nach der Strategie. Er war der Ansicht, es gebe viele Gestaltungschancen. Es gehe ihm nicht nur um Verhindern, auch wenn das wichtig sei, denn die negativen Aspekte von Tourismus ließen sich nicht ausblenden. Außerdem sah er Gestaltungschancen, weil die Stadt in Tourismus investiere. Novy fragte hier nach der Prioritätenliste, ihn interessiere, warum nicht mehr Geld für Bezirksmuseen da sei, warum nicht mehr in die Unterstützung soziokultureller Angebote fließe. Man solle versuchen, Migrantenarbeit mit Tourismus zu verknüpfen; das Konzept der sozialen Stadt mit Tourismus zu verknüpfen.

Johannes Novy verwies auf Initiativen in den USA, die ähnlich argumentierten: Seattle, San Francisco, New York. Hier werde „commercial gentrification“ aggressiv begegnet, es werde teilweise top-down entwickelt, um die „Flagshipisierung“ und „Filiaalisierung“ zu verhindern. Darüber hinaus gebe es



freiwillige Ansätze, die teilweise deckungsgleich mit Ansätzen hier funktionierten. Große Projekte subventionierten kleinen Einzelhandel, weil das Bewusstsein für den eigenen, durch diese Subventionierung erreichten, Profit vorhanden sei. Novy schlug eine Art freiwillige Mietpreisbindung vor.

Novy schlug vor, über Kurtaxe und Tourismussteuer zu diskutieren. Er verwies auf Paris, wo die Bettensteuer keinesfalls als negativ empfunden werde, und auf Köln, wo man bei jedem Hotelwechsel erneut zahlen müsse. In Anbetracht der Tatsache, dass über Investitionen in ein großes Museum diskutiert werde, müsse der Blick doch dafür geschärft werden, dass in den Bezirken für die Basics kein Geld mehr zur Verfügung stehe und hier vielleicht der Tourismus die notwendigen Mittel liefern könne. Als Beispiel führte er an, dass Charlottenburg nun beschlossen habe, die Heerstraße und die Straße des 17. Juni nicht mehr zu bepflanzen. Es gebe nicht genügend Geld, um die dreimal jährliche Beschneidung der Bepflanzung zu gewährleisten. Gerhard Buchholz ergänzte, dass dieses Thema alle fünf bis acht Jahre einmal auf die Tagesordnung käme, Problem sei aber, dass es politisch nicht durchsetzbar sei, man befürchte eine Imageschädigung. Persönlich halte er die Kurtaxe allerdings für einen sinnvollen Schritt, er befürwortete, dass dann mehr Geld für verschiedene Maßnahmen zur Verfügung stünde.

Als Nächstes öffnete Jana Richter die Diskussion zum Konzept der „vielen Zentren“. Neben der historischen Mitte im Osten, gebe es das Zentrum der City West, dazwischen den Tiergarten. Die S-Bahn-Verbindung zwischen den Zentren sei jedoch meist überlastet, fußläufig seien die Zentren nur schwer erreichbar und der Spreeraum noch nicht attraktiv und offen genug, um als verbindendes Glied zu fungieren. Die Senatsverwaltung vertrat hier die Position, dass die vielen Zentren ein stabiles Gerüst bilden könnten,

das auch den wachsenden Tourismus verträgt. Jana Richter sah hierin die Möglichkeit die polyzentrale Struktur, die durch die spezifische Geschichte der Stadt bedingt entstanden sei, aufrechtzuerhalten, betonte jedoch die Bedeutung einer Fußgänger- und Radfahrergeeigneten Vernetzung der beiden Räume.

Das nächste Thema lautete: „Öffentliche Räume fördern“. Beatrix Mohren beobachtete, dass die Qualitätsstandards vieler Freiflächen nicht mehr gesichert werden könnten, es bestehe ein zu hoher Nutzungsdruck und zu knappe finanzielle Mittel. Gerhard Buchholz bestätigte, dass die Förderung der Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume eklatant für eine touristische Nutzung und die Stadt sei. Jana Richter vertrat die Position, dass Tourismus in den meisten Fällen zu einer Qualitätssteigerung des Freiraums beitrage, mit Ausnahme der Räume, die ausschließlich touristisch, also monofunktional genutzt würden. Als Beispiel für eine derartig negative Entwicklung von öffentlichem Freiraum führte sie die Straßenzüge um den Checkpoint Charlie auf. Sie forderte Konzepte zur Gestaltung dieser Freiräume, die nicht nur aus privatwirtschaftlichen Interessen heraus entstehen sollten.

Till Warmbold ergänzte, dass es schwer sei für alle Räume Konzepte zu formulieren, hier seien die Ressourcen der Stadt einfach zu knapp. Er bestätigte aber die Problematik des Fehlens eines Leitbildes für touristisch genutzte, öffentliche Räume. Er forderte einen räumlichen Prioritätenkatalog, der festlege, an welchen Stellen Steuerung wichtig sei und wo öffentliche Räume von fundamentaler Bedeutung für den Tourismus seien. Gerhard Buchholz griff die von ihm in seinem Vortrag bereits erwähnte Initiative „Service in the City“ noch einmal auf. Ein Stichpunkt der Arbeitsgruppe sei die Sauberkeit. Ein Beispiel, was die Arbeitsgruppe erreicht habe, sei die Einigung mit Anrainern vom Alexanderplatz und mit der Berliner Stadtreinigung, zweimal jährlich die Platten zu reinigen. Hierfür verfüge der Bezirk nicht über die nötigen finanziellen Mittel, die Reinigung werde privatwirtschaftlich und bürgerschaftlich organisiert.

Aus dem Publikum wurde angemerkt, dass eine besondere Qualität der Stadt die innerstädtischen Brachflächen, die verwilderten Ecken seien. Diese Räume seien es wert, erhalten zu bleiben. Gerhard Buchholz bestätigte, dass es wichtig sei, nicht jede Ecke der Stadt zu verkaufen und zu verbauen. Diese Freiräume seien auch für die Anrainer von Bedeutung. Johannes Novy betonte, die Bewohner der

Stadt müssten geschützt werden.

Jana Richter stellte die letzten unbesprochenen Themen in den Raum: einmal den klimagerechten Tourismus, dann die Bewegungsströme der Touristen in der Stadt, den 13. Bezirk der Stadt, 500.000 Besucher, die sich täglich durch die Stadt bewegen. Sie forderte zu mehr Ideen zur Fortbewegung in der Stadt auf. Sie fragte nach Möglichkeiten der Regulierung von Bustouren. Diese Frage wehrte Gerhard Buchholz ab, es bestehe ein unternehmerisches Interesse genau diese Routen anzubieten, die die Hauptsehenswürdigkeiten umfassten. Matthias Titze wies auf alternative Antriebssysteme für Busse hin. Der Verkehr müsse über bestimmte Auflagen reguliert werden. Radfahren müsse populärer und mehr beworben werden. Hostels müssten bei ihrem Angebot von Fahrrädern unterstützt werden.

Johannes Novy schloss diese Diskussion mit einer kritischen Bemerkung zum spezifischen Berliner Konsumbewusstsein: Berlin solle günstig sein, denn „Geiz sei geil“. Dieses Image, das die Stadt nach außen trage, gelte es in Hinblick auf einen nachhaltigen, klimagerechten Tourismus zu hinterfragen. Die unkritische Haltung der Bevölkerung beginne bei den Billigfliegern, die zu einem großen Teil Antriebsmotor des Berliner Stadttourismus' seien.

Im Folgenden wurde versucht die angesprochenen Themen zu gewichten, um eine Hierarchie festzustellen. Die „Wissenslücken zu Schließen“ wurde zum ersten Punkt erklärt, da es allen unmöglich erscheint, eine gültige Hierarchie herzustellen ohne weiteres empirisches Wissen zur Faktenlage des Themas. Als zweiten Punkt einigte man sich auf das fehlende Leitbild: Was sei der konkrete Leitgedanke bei der Entwicklung des Berliner Tourismus? Hier floss auch der Aspekt des nachhaltigen Tourismus mit ein. Der dritte Punkt sollte „Bewahrung und Förderung“ der Qualitäten von Berlin sein. Den vierten Punkt bildten die öffentlichen Räume der Stadt, das „Grüne Berlin“ und die Flächensicherung. Der fünfte Punkt sollte „Tourismus als Initialzündung“ sein, die „Bezirksjuwelen“ und die „vielen Zentren“ ergänzen diesen Punkt.

(Protokoll: Mara Kanthak)

EXPERTENRUNDE:

Johanna Schlaack, TGK/CMS/TU Berlin

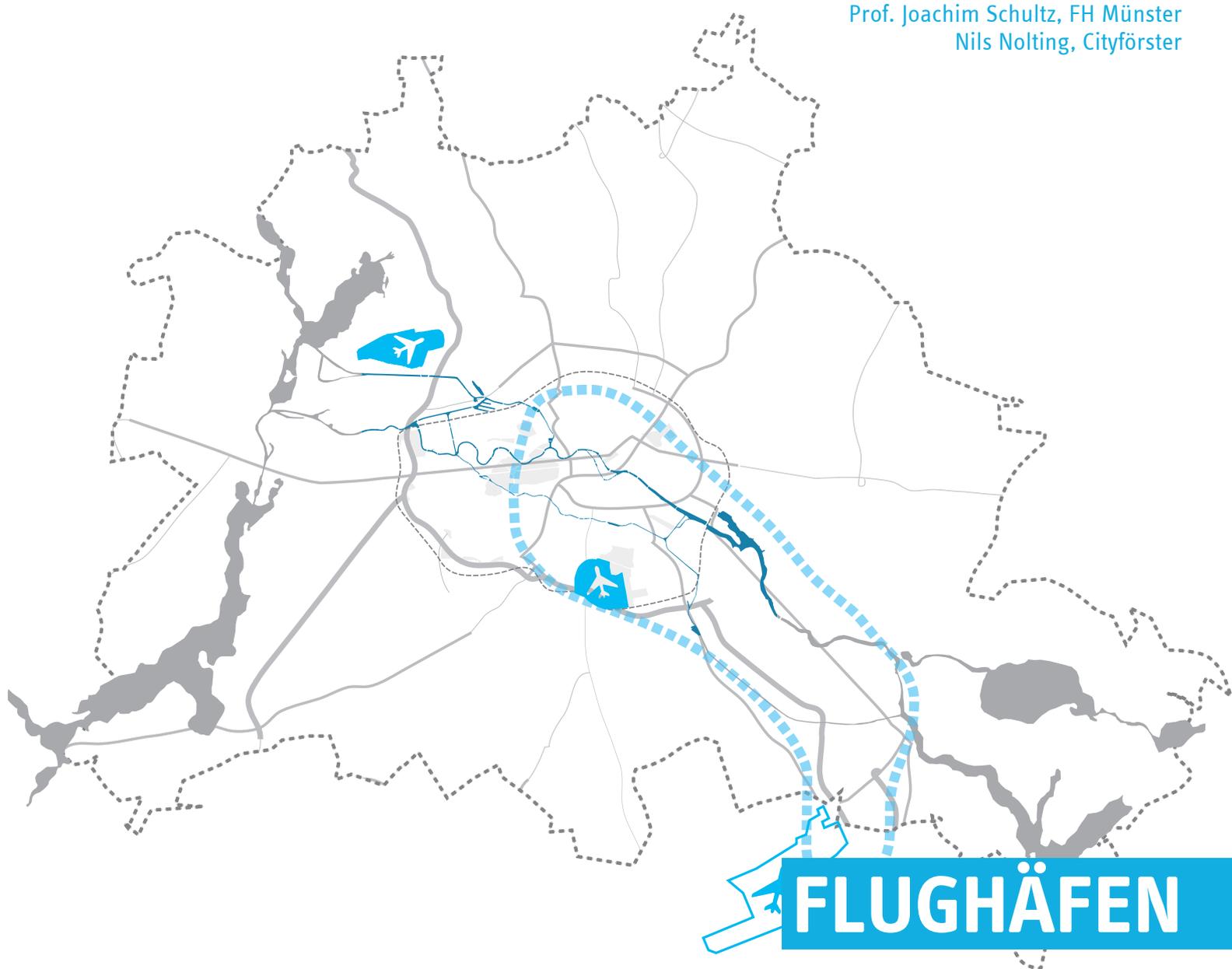
Reiner Nagel, Senatsverwaltung für

Stadtentwicklung

Dr. Lutz Kaden, IHK Berlin

Prof. Joachim Schultz, FH Münster

Nils Nolting, Cityförster



LEITUNG:

Johanna Schlaack (TGK/CMS/TU Berlin)

MITWIRKENDE:

**Reiner Nagel (Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung)**

Dr. Lutz Kaden (IHK Berlin)

Prof. Joachim Schultz (FH Münster)

Nils Nolting (Cityförster)

Nachdem Johanna Schlaack die Expertenrunde zum Thema Flughäfen eröffnet und die Anwesenden begrüßt hatte, wurde der Ablauf des zweistündigen Workshops vorgestellt, der sich grob in drei Phasen untergliederte.

Ziel der ersten halben Stunde war es, das thematische und räumliche Spannungsfeld zu umreißen, indem die Teilnehmer kurz auf ihre Erwartungen an den Workshop, auf inhaltliche Gemeinsamkeiten und Unterschiede sowie auf Möglichkeiten der Vernetzung mit den drei anderen Themen Tourismus, Wasserlagen und benachteiligte Stadtquartiere eingehen sollten. In der zweiten, etwa einstündigen Phase sollten die eingeladenen Experten jeweils ihre drei bis fünf wichtigsten Standpunkte aus den vorab verfassten Thesenblättern vorstellen und diskutieren sowie diese zu sechs übergeordneten Querschnittsthemen zuordnen. Im Anschluss sollte Zustimmung oder Ablehnung durch die anderen Experten mittels farbiger Klebepunkte auf den einzelnen Moderationskarten mit den Thesen festgehalten werden. Ziel der dritten und letzten Runde war eine Verortung und Priorisierung der unterschiedlichen Standpunkte im Berlin-Plan und eine gemeinsame Verständigung auf übergeordnete planerische Handlungsschritte.

Phase 1:

Erwartungen an den Workshop, Gemeinsamkeiten und Unterschiede, Vernetzung der Themen

Am Anfang stand die Fragerunde zu den Erwartungen der eingeladenen Experten an den Workshop, in der vernetzungsrelevante Fragen, Thesen und Anknüpfungspunkte, bezüglich der zukünftigen Entwicklung der umzunutzenden Flughäfen und der Einbindung des Entwicklungskorridors zum BBI, vorgestellt und diskutiert werden sollten. Die Teilnehmer wurden von Johanna Schlaack aufgefordert, ihre Hauptpunkte auf Moderations-

karten zu schreiben und diese für alle lesbar auf dem Workshop-Plakat zu befestigen.

Joachim Schultz antwortete als erster, indem er feststellte, dass man seiner Ansicht nach auf einem guten Weg sei, um Problemfelder zu benennen und Lösungsansätze zu entwickeln. Er stellte weiterhin klar, dass sein Schwerpunkt auf der Nachnutzung der innerstädtischen Flughäfen liege, da „Berlin den BBI schon alleine hinkriegen würde“. Für die Nachnutzung gäbe es allerdings wenig andere Städte als beispielhafte Vorbilder, so dass die Frage nach der zukünftigen Nutzung der Flächen nur schwierig beantwortet werden könne. Konkrete Fragen seinerseits waren, wie man mit der Flut von Informationen und Meinungen zur Nachnutzung des Flughafens Tempelhof, mit den Wettbewerben, Werkstätten usw. umgehen könnte, ohne dass ein „lauwarmer Kompromiss herauskommt“. Seiner Ansicht nach handle es sich dabei um ein „Beteiligungslogistisches Problem“ - für ihn würde ein sinnvolles Verfahren beispielsweise eine langfristige Flächenmoderation mit Beteiligung bedeuten. Eine wichtige Frage seinerseits war außerdem die nach dem sogenannten „Worst Case“, also nach dem, „was auf keinen Fall passieren darf“.

Lutz Kaden, als Vertreter der IHK Berlin, stellte zur Debatte, welche aktuellen und zukünftig entstehenden Probleme in der Stadt mit Hilfe der Flughäfen, des Neuen und der Nachzunutzenden, gelöst werden könnten und inwiefern „Flughäfen als Werkzeug“ für Stadtentwicklung genutzt werden könnten.

Nils Nolting warf daraufhin die Frage nach der „Reversibilität“ und nach einer sinnvollen Integration in „neue Planungsinstrumente“ auf.



Reiner Nagel, als Vertreter der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, machte deutlich, dass für ihn die Rückführung des Beispiels Flughäfen zum Planwerk Innenstadt im Vordergrund stehen würde und die Frage „Was folgt für Beyond Planwerk?“.

Johanna Schlaack stellte abschließend fest, es ginge auch um die „Global-lokale Verknüpfung“. Dabei dürften weder nur die lokalen Perspektiven, noch ausschließlich die internationale Investorenperspektive im Vordergrund stehen, sondern beide müssten auf unterschiedlichen inhaltlichen Ebenen zusammengeführt werden.

Phase 2:

Vorstellung und Diskussion der Thesen, Zuordnung zu den Querschnittsthemen, Zustimmung oder Ablehnung

Johanna Schlaack schlug für die zweite Workshop-Phase vor, die wichtigsten Standpunkte zur Überlagerung von Flughäfen und Planwerk aus den vorab verfassten Thesenblättern der Experten miteinander zu diskutieren und anschließend den folgenden sechs Querschnittsthemen zuzuordnen:

- Integriertes Verkehrskonzept
- Strategische Vernetzung
- Nachnutzung von Tempelhof und Tegel
- Flächenüberangebot/Entwicklungsvakuum
- Entwicklungsachse BBI
- Positionierung Berlins

Reiner Nagel stellte fest, dass man den Aspekt der „Macht des Faktischen“ anerkennen müsse und eine „Reaktion auf die Realitäten“ gefragt sei.

Zum Thema „Flächenüberangebot/Entwicklungsvakuum“ richtete Joachim Schultz die Frage an Lutz Kaden, inwiefern tatsächlich für die Industrie keine Flächen vorhanden seien und wie andere Städte, wie beispielsweise Paris, mit solchen Problemen umgehen würden. Lutz Kaden antwortete, dass zwar Flächen vorhanden seien, diese allerdings zu nah an Wohngebieten liegen würden und daher zu viele Einschränkungen wie Lärmschutz einhalten müssten. Viele Flächen wären allerdings auch schon „voll“ oder, wie beispielsweise in Berlin-Marzahn, nicht verkehrsgünstig gelegen und zu zersiedelt. In der Nähe des Flughafens Tegel gäbe es bestehendes Gewerbe, das erweitert werden könnte und das

Protokoll

von der Nähe zur Wissenschaft, zum Beispiel zum TU-Campus, profitieren würde.

Joachim Schultz fragte daraufhin, ob nicht Adlershof dafür viel eher prädestiniert wäre, woraufhin Lutz Kaden entgegnete, dass die Flächen nicht für eine industrielle Nutzung ausgewiesen wären. Reiner Nagel ergänzte, dass zudem an diesem Standort keine freien Flächen mehr zur Verfügung stehen würden. Außerdem wäre es schwierig, die Menge der Kräfte zu konzentrieren, da es bis zu neunzig definierte Projekte priorisiert für Gewerbe gäbe.

Johanna Schlaack fasste unter Zustimmung der Teilnehmer zusammen, dass anscheinend die Themen „Phasierung und Priorisierung“ für die Debatte von Wichtigkeit seien.

Anschließend wurden die Teilnehmer des Workshops von Johanna Schlaack aufgefordert, die Themen, durch Markieren mit den ausgehändigten Klebepunkten, nach ihrer Wichtigkeit für die folgende Diskussion zu bewerten. Dabei ergab sich folgende Rangfolge:

1. „Flächenüberangebot/Entwicklungsvakuum“ mit vier Punkten
2. „Entwicklungssachse BBI“ mit drei Punkten
3. „Flughafen als Werkzeug“ und „Nachnutzung Tempelhof und Tegel“ mit jeweils zwei Punkten
4. „Integriertes Verkehrskonzept“, „Reaktion auf die Realitäten“, „Strategische Vernetzung“ und „Positionierung Berlins“ mit jeweils einem Punkt

Die Diskussion wurde daraufhin für das Publikum für Fragen und Ergänzungen geöffnet und es wurde gefragt, was denn aus dem Punkt „Worst Case - Was auf gar keinen Fall passieren darf“ geworden sei. Die große zusammenhängende Fläche der nachzunutzenden Flughäfen stelle eine einmalige Gelegenheit dar, die so nie wieder kommen würde, und es dürfte auf gar keinen Fall passieren, dass diese mit kleinteiligen Nutzungen zugeschüttet würde.

Die Teilnehmer wurden im nächsten Schritt von Johanna Schlaack gebeten, drei bis fünf ihrer vorab formulierten Thesen, auf prägnante Schlagworte verkürzt, vorzustellen und den übergeordneten Querschnittsthemen auf dem Workshop-Poster zuzuordnen.

Lutz Kaden brachte als ersten Punkt „Anbindung BBI“ ein, zu dem seiner Ansicht nach auch die Verkehrsentslastung der Innenstadt, besonders die Schließung der Lücke in der A100, gehöre. Als zweiten Punkt „Temporäre Nutzungen“, da Berlin sich seiner Meinung nach immer wieder neu verkaufen will bzw. muss und sich mit Hilfe temporärer Lösungen keine zukünftigen Chancen verbauen würde. Als letzten Punkt brachte er „Industrie“, auch als Hauptargument der IHK Berlin, ein, denn jeder Industriearbeitsplatz würde drei Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich nach sich ziehen.

Nils Nolting stellte zum einen „Leere als Chance für Zukunft“, zum anderen „Reversibilität“ und „Bigness ausnutzen“ als Thesen vor. Er plädierte in Bezug auf das Thema Industrie für temporäre Lösungen und fragte, ob man industrielle Nutzungen auch temporär denken und Flächen später gegebenenfalls zurückführen könne.

Reiner Nagel proklamierte „Standortpolitik - als Anspruch“, im Sinne einer „Liga“, ab deren Erreichung bzw. Qualifizierung man erst auf die Freiflächen „heraufdarf“, sonst würde es seiner Meinung nach „zu banal“ werden. Als weitere Punkte nannte er „Größe der Aufgabe / Historische Dimension“, im Hinblick auf die historisch einmalige Situation, und „Süd-Osten → Nord-Westen“, in Bezug auf die Wertigkeit von Räumen in der Stadt und neue Achsenkreuze. Hinzu kam zum einen „Standortprofilierung Berlins“ als europäische Stadt mit zunehmender Weltgeltung und „Motoren - IGA und IBA“. Zum anderen brachte er „Weg von Endzustandsplanungen“ zusammen mit „Themen/Nutzungen vs. Städtebau“ als Vorschlag ein, um verstärkt über Themen den Zugang zu einem „Beyond Planwerk“ und einer Strategie für die Berliner Innenstadt zu finden und erst danach über Architektur zu diskutieren.

Joachim Schultz heftete daraufhin die These „Flächenvorhaltung - Zeit gewinnen“ an das Workshop-Poster und erklärte, dass man bestehende Realitäten sozusagen mit „Panzen“ vergleichen könnte, die teilweise schon rollen, teilweise auch noch nicht, und mit deren „Robustheit“ man planerisch umgehen müsste. Als weitere Punkte brachte er „Strategiefelder - Wo/Was/Thema“ im Sinne von maximal zwölf unterschiedlichen Feldern und „IBA Fläche/Staat (vs. IBA Leuchtturmprojekt)“ ein. Diese müssten im Zusammenhang mit der Idee einer generellen Weiterentwicklung

Strategieplan der Expertenrunde



Arbeitswand der Expertenrunde





der IBA und mit „neuen/anderen Instanzen“ in der Politik sowie einer „langfristigeren Planung“ gedacht werden.

Johanna Schlaack stellte abschließend die Thesen „Liegenschaftspolitik/Bezirksausgleich“ im Sinne eines abgestimmten Managements von Flächen in öffentlicher Hand und „Leere als Luxus - Qualifizierung“ für den verhältnismäßig großen Berliner Anteil an Frei- und Brachflächen zur Diskussion. Weiterhin brachte sie den Punkt „Tor zur Welt“ im Zusammenhang mit der „Entwicklungsachse BBI“ ein und fragte, wo sich so ein „Tor“ zur Welt und zur Stadt Berlin überhaupt befinden könnte, wie eine stadtgesterische Raumsequenz zwischen BBI und Innenstadt aussehen müsste, wo sich Haltepunkte befinden und wie deren Umgebung qualitativ hochwertig gestaltet werden könnte.

Anschließend wurde die Diskussion für das Publikum geöffnet, das aufgefordert wurde weitere Thesen und Standpunkte beizusteuern. Die drei weiteren Thesen „Szenarien entwerfen und konsequent durchspielen“, mit den entsprechenden wissenschaftlich-technischen Tools, „Innehalten - Lösungen für die ganze Stadt“, nicht nur für

einzelne Quartiere wie beispielsweise Nordneukölln, und „Zeit als Chance/Luxus“ wurden daraufhin festgehalten.

Die Experten wurden nun von Johanna Schlaack aufgefordert, mittels grün- und orangefarbiger Klebepunkte ihre Zustimmung (Grün) und Ablehnung (Orange) zu den an der Wand befindlichen Thesen auszudrücken.

Relativ viel Zustimmung bekamen die folgenden Thesen: „Weg von Endzustandsplanungen“, „Themen/Nutzungen vs. Städtebau“, „Flächenverhaltung - Zeit gewinnen“, „Reversibilität“, „Temporäre Nutzungen“ und „Beteiligungslogistik“. Als eher strittig stellten sich hingegen die Thesen „Liegenschaftspolitik/Bezirksausgleich“, „IBA Fläche/Staat“, „Leere als Luxus - Qualifizierung“ und „Zeit als Chance“ heraus. Die Karte zum Thema „Industrie“ wies mit Abstand die meisten orangefarbenen Punkte auf und es schien Diskussionsbedarf zu geben, was das derzeitige Defizit in der Flächennachfrage auf eine nachhaltige Zukunftsplanung bezogen bedeutet.

Phase 3:**Priorisierung der Standpunkte, Räumliche Verortung, Visualisierung im Plan**

In der letzten Phase des Workshops stand eine Rückführung zum Thema Planwerk Innenstadt im Vordergrund und eine reale geographische Verortung im Sinne einer Markierung der Räume, die von den Thesen, Ideen und Forderungen besonders gemeint sind.

Nachdem Johanna Schlaack die Diskussion der vergangenen Stunde kurz zusammengefasst hatte, hielt Reiner Nagel als für ihn wichtiges bisheriges Ergebnis des Workshops fest, dass das Planwerk Innenstadt eher als eine Art Kulisse für Architektur und Städtebau konzipiert war und man heute im Rahmen einer Diskussion zu „Beyond Planwerk Innenstadt“ strategischer von Themen und Nutzungen ausgehen müsse.

Dem Vorschlag von Johanna Schlaack folgend, die in der Expertenrunde diskutierten Themen im Plan zu verorten, schlugen Joachim Schultz und Reiner Nagel vor, die Punkte nach orts- und zeitbezogenen Kriterien in den Berlin-Plan zu kleben. So etwa Punkte der Kategorie 1 als Verstetigung und Umgang mit laufenden Projekten und Entwicklungen, Kategorie 2 als unmittelbarer Handlungsbedarf und Kategorie 3 für die nahe Zukunft.

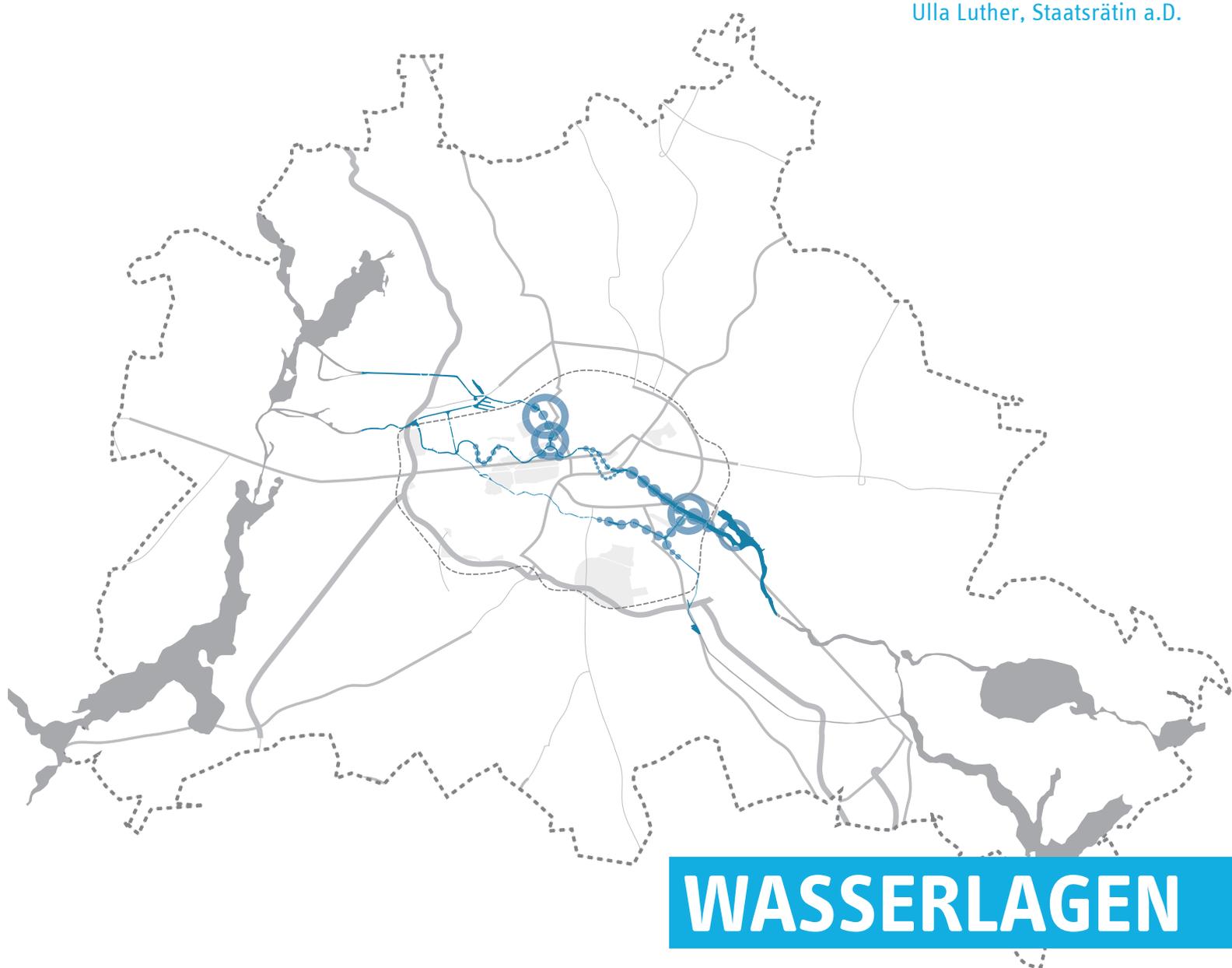
Von den zur Wahl stehenden Berliner Kartenausschnitten und -maßstäben, Gesamt-Berlin, Innenstadt, Nordwest um Tegel und Südost um Tempelhof, wurde die Karte mit dem größten Maßstab der gesamten Berliner Stadtregion gewählt. Nach kurzer Diskussion und Abstimmung wurden die Punkte im Sinne einer Priorisierung nach den Kategorien: 1. „Dranbleiben“, 2. „Loslegen“, 3. „Anpeilen“ und 4. „Zeit lassen“ in den Plan geklebt und somit eine sowohl zeitliche als auch räumliche Priorisierung der verschiedenen Entwicklungsschwerpunkte vorgenommen.

Die Punkte der 1. Kategorie „Dranbleiben“ konzentrierten sich einerseits um den Flughafen BBI in Schönefeld und andererseits um den Hauptbahnhof/Heidestraße, dies geschah auch im Hinblick auf die Dringlichkeit der Anbindung des BBI an die Berliner Innenstadt. Die Punkte der 2. Kategorie „Loslegen“ konzentrierten sich vor allem auf das Areal des ehemaligen Flughafens Tempelhof, Nord-Neukölln und die obere Stadtpree, während die Punkte der 3. Kategorie „Anpeilen“ im Bereich des Terminalgebäudes

des Flughafens Tegel, im südlichen Randbereich des Tempelhofer Feldes und am Autobahndreieck Neukölln zu finden waren. Mit dem Tegeler Flugfeld und der historischen Mitte rund um den Schlossplatz sollte man sich laut der von den Teilnehmern angebrachten Punkte der 4. Kategorie eher noch „Zeit lassen“.

EXPERTENRUNDE:

Aljoscha Hofmann, TU Berlin
Ralf Steeg, SPREE2011
Paola Alfaro d'Alençon, TU Berlin
Daniela Konrad, TU Berlin
Ulla Luther, Staatsrätin a.D.



LEITUNG:

Aljoscha Hofmann (TU Berlin)

MITWIRKENDE:

Ralf Steeg (SPREE2011)

Paola Alfaro d'Alençon (TU Berlin)

Daniela Konrad (TU Berlin)

Ulla Luther (Staatsrätin a.D.)

Takis Sgouros als geladener Vertreter der Senatsverwaltung konnte der Veranstaltung leider nicht beiwohnen. Die Expertenrunde wurde daher um Ulla Luther erweitert, da sie als ehemalige leitende Senatsrätin in der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung einen guten Überblick über die Planungen des Senats im Bezug auf Wasserlagen hat.

Nach kurzer Vorstellung eröffnete Frau Luther mit der These, dass „Stadtplanung Politik ist“, den Workshop. Dieser Zusammenhang sei wichtig, da die Entwicklung der Wasserlagen in den 1990ern „politisch verschlafen“ worden sei. Dies gelte nicht nur für einzelne Planungen und Gebiete, sondern stelle auch ein Versäumnis des Planwerks Innenstadt dar, welches sich zwar an einigen Stellen, wie beispielsweise im Bereich der Fischerinsel, auf die vorhandenen Wasserlagen bezieht, das Thema „Wasser in der Stadt“ aber noch nicht allgemein als Entwicklungspotenzial einordnete. Ausnahmen wie die beiden Entwicklungsgebiete Rummelsburger Bucht und Wasserstadt Berlin Oberhavel bestätigten die Regel, da es sich hier zwar um große neue Stadtquartiere mit explizitem Wasserbezug handele, die Wasserlage in den bereits vorhandenen Stadtteilen jedoch weiterhin weitgehend vergessen wurde. Erst ab den 2000ern wurden die Wasserlagen auch politisch entdeckt und ernsthaft thematisiert.

In den Flächennutzungsplänen wurden viele der Wasserlagen nach der Wende zunächst als Vorhalteflächen für die Industrie gesichert, um so die starke Abwanderung der Industrie zu verhindern. Dies konnte einerseits die fortschreitende Deindustrialisierung nicht aufhalten, andererseits blockierte es maßgeblich die Umwandlung und Revitalisierung der Wasserlagen als städtische Räume mit öffentlichem Zugang und anspruchsvoller Ge-

staltung. Besonders an den Spreeufern im Bezirk Kreuzberg ist dies bis heute sichtbar.

Übereinstimmend stellten die Experten fest, dass Berlin enorme Potenziale bei der Revitalisierung seiner innerstädtischen Uferlagen hat. Auch die „Verspätung“ kann noch von positivem Nutzen sein, da man von inzwischen realisierten internationalen Beispielen lernen könne.

Daniela Konrad sprach sich dafür aus wieder „mehr zu wagen“, sich für die Verbesserung der Wasserqualität einzusetzen und auch die innerstädtischen Wasserlagen wieder als neue Badeorte zu entdecken. Die Wasserlagen böten neue Formen von Urbanität, die es zu finden gelte. Gleichzeitig müsste eingestanden werden, dass Berlin heute keine Stadt am Wasser sei, gerade dies biete aber die Chance die Wasserlagen und ihre Bedeutung für die Stadt neu zu definieren. Als gemeinsamer Konsens stellt sich schnell heraus, dass die Debatten um die Wasserlagen mit sehr hohen Erwartungen aufgeladen sind, was die Planungen nicht vereinfacht.

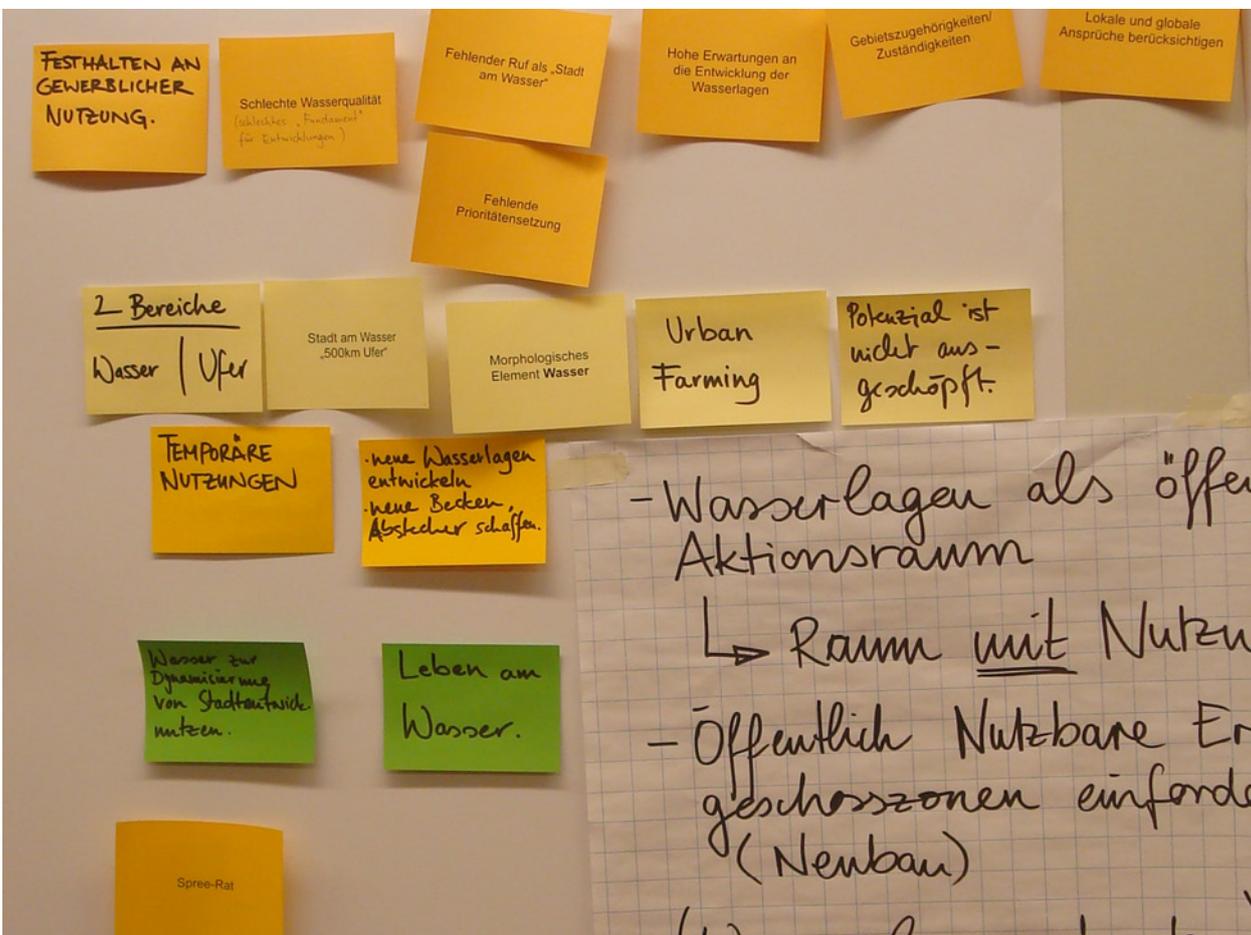
Daniela Konrad plädierte weiterhin für die Entwicklung neuer Planungsansätze. Man müsse zunächst kleinräumlich denken, dann erst sei ein städtebauliches Gesamtkonzept entwicklungsfähig. Bei der Entwicklung von Wasserlagen sei ortsspezifisches Vorgehen wichtig. So könnten beispielsweise vorhandene Räume genutzt werden, um bei extrem verdichteter Umgebung Freiflächen zu schaffen. Andersherum könne auch mit Hilfe von neuer Bebauung oder Umnutzung vorhandener Bausubstanz an brach gefallen Stellen wieder Urbanität erzeugt werden.

Ralf Steeg ergänzte die Diskussion um mögliche Nutzungen an den Wasserlagen um die Vision des

Strategieplan
der
Expertenrunde



Arbeitswand
der
Expertenrunde





„urban farming“. Die Spree sollte auch als Nahrungsquelle erschlossen und entwickelt werden. Derzeit, so der Konsens, verhindere aber sowohl die schlechte Wasserqualität wie die fehlende Prioritätensetzung solche Visionen, die – betrachtet man die internationalen Debatten und Untersuchungen zu Themen wie lokaler Nahrungsmittelproduktion besonders in Ballungsräumen – gar nicht mehr so fern wirken.

Aljoscha Hofmann fragte die Teilnehmer, welches die prioritären Wasserlagen in der Stadt seien: „Was sind die Kriterien für hohe Priorität, was für niedrige?“ Neben der Lage wurden hier Aspekte, wie die Eigentumsfrage, die Realisierbarkeit oder die Bedeutung im städtebaulichen Kontext genannt. Der Nutzen von städtebaulichen Interventionen am Wasser sollte optimiert werden. So sollten Wasserlagen, an denen Zugänglichkeit mit wenig Aufwand geschaffen werden könne schnellstmöglich geöffnet werden. Bei der Gestaltung neuer Wasserlagen müsse die Qualität im Vordergrund stehen um „Best Practice“-Vorbilder für weitere Entwicklungen zu schaffen.

Die von Aljoscha Hofmann in die Diskussion gebrachte Suche nach einem möglichen Image Berlins für seine Wasserlagen führte schnell zu dem Ergebnis, dass hier eher ein Understatement passend sei. Es brauche kein explizites Image für die Berliner Wasserlage, aber das Motto: „Berlin: Leben (auch) am Wasser“ müsse ein selbstverständlicher Teil der Berliner Standortqualitäten werden.

Ein weiterer Schwerpunkt der Diskussionen, neben der Frage nach dem „Wasser-Image“ Berlins, war der Widerspruch zwischen ökonomisch motivierten Planungen und gemeinnützig angelegten Vorhaben. Das Dilemma der Strategie Zwischennutzung, welche zur Aufwertung von Räumen führt und

durch die dann eintretende ökonomische Verwertung die Zwischennutzer aus denselben verdrängt, müsse mittelfristig durchbrochen werden. Hierfür bedarf es besonders der politischen Steuerung.

Paola Alfaro d’Alençon verwies noch einmal auf die Notwendigkeit zwischen lokalen und globalen Ortsspezifika zu unterscheiden und diese bei der Entwicklung zu berücksichtigen.

Im weiteren Gespräch kristallisierte sich heraus, dass Wasserlagen als öffentlicher Aktions- und Kommunikationsraum verstanden und installiert werden müssen. Sie müssten als Teil des öffentlichen Raumes gedacht und als solcher nutzbar gemacht werden. Dies betreffe nicht nur Orte wie die Uferräume im östlichen Spreeraum, wo die Debatte bereits in der breiten Öffentlichkeit angekommen ist, sondern ebenfalls Räume wie die verkehrsdominierten Ufer entlang des Landwehrkanals, beispielsweise am Schöneberger Ufer.

Um dem Thema Entwicklung und Gestaltung von Wasserlagen in der Politik mehr Gehör zu verschaffen, schlug Ralf Steeg die Einrichtung eines „Spree-Rats“ als gemeinnützige Einrichtung vor, wobei schnell klar wurde, dass hier in Bezug auf Zusammensetzung und Entscheidungsbefugnisse noch Abstimmungsbedarf besteht.

Zum Ende des Workshops entbrannte noch einmal eine heftige Debatte über eine mögliche „Wasserlagenabgabe“ für private Entwickler, die angesichts der Kürze der verbleibenden Zeit nicht zu Ende geführt werden konnte. Strittige Punkte und Fragen, wie die dadurch möglicherweise entstehende Legitimierung von komplett privat und elitär genutzten Bereichen, aber auch die Frage nach der Unterscheidung der Abgabe zu beispielsweise Ausgleichsmaßnahmen oder den heute schon

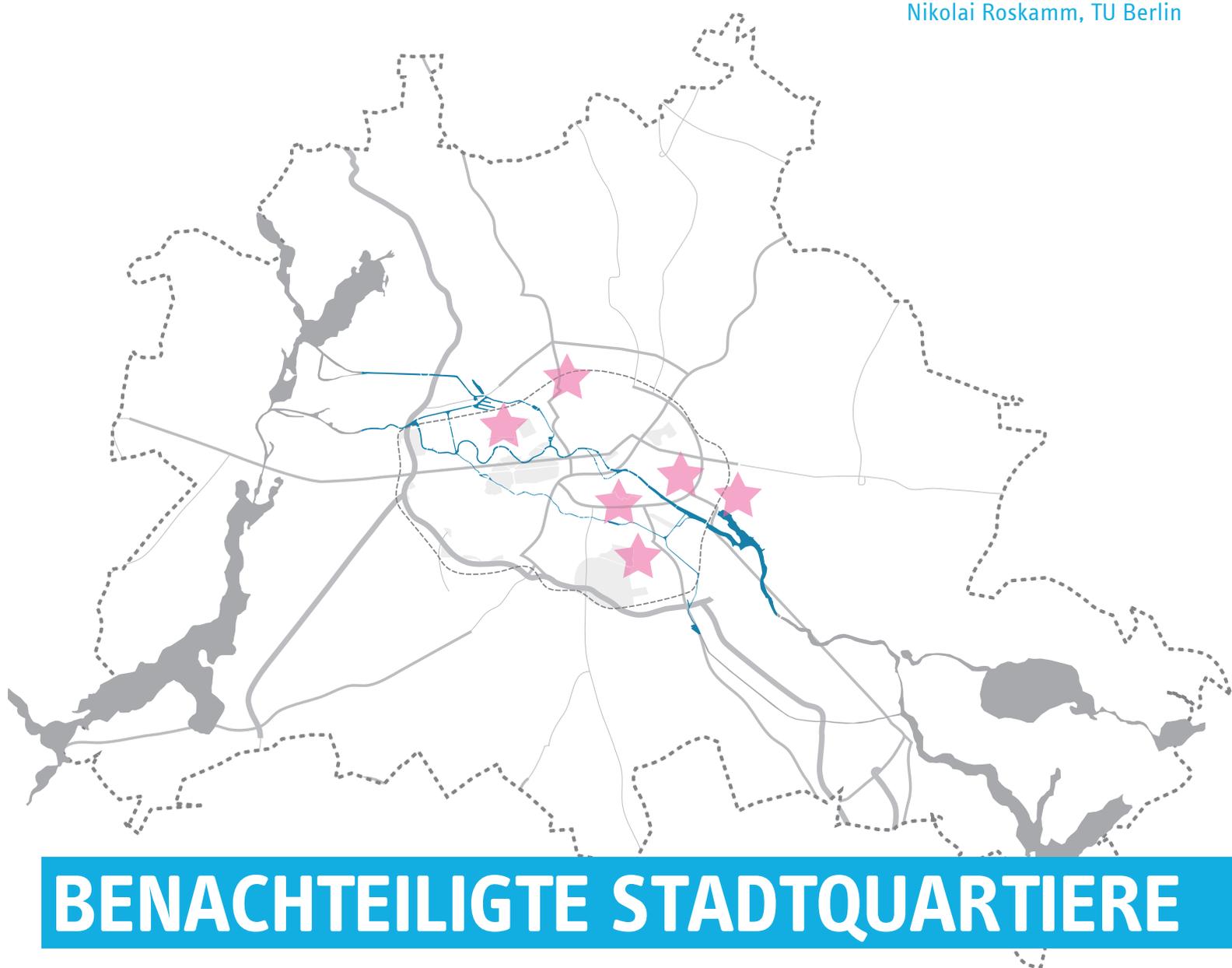
existierenden Public-Privat-Partnerships, blieben ungeklärt.

Deutlich wurde in der Debatte jedoch, dass sich alle Teilnehmer im Workshop für eine aktive Erdgeschosszone aussprachen. So müsse bei Neubauten darauf geachtet werden, dass Flächen entwickelt würden, in denen sich öffentliche Nutzungen ansiedeln können. Dies steigere die Interaktionsmöglichkeiten zwischen Straßenraum, beziehungsweise Wasserfront und der Bebauung und erzeuge die in Altbau-Quartieren so beliebte Funktionsmischung.

Am Ende blieb als Konsens die Vision die Spree zukünftig auch für den ÖPNV, beispielsweise mit Wassertaxis oder Fähren stärker zu öffnen. Ebenso der dringende Appell-, wirksame Planungsvorschriften zu entwickeln, die die funktionelle und möglichst soziale Durchmischung sicherstellen. Hierfür müssten gegebenenfalls auch neue planerische Instrumentarien geschaffen werden. Ein erster Schritt könnte die verbindliche Ausschreibung von architektonischen und städtebaulichen Wettbewerben für alle Baumaßnahmen in den innerstädtischen Uferbereichen sein.

EXPERTENRUNDE:

Dr. Cordelia Polinna, TU München/TU Berlin
Maria Berning, Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung
Christian Holl, Uni Stuttgart
Nikolai Roskamm, TU Berlin



LEITUNG:

Dr. Cordelia Polinna (TU München)

MITWIRKENDE:

Maria Berning (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung)

Christian Holl (Uni Stuttgart)

Nikolai Roskamm (ISR/TU Berlin)

Im Rahmen des Workshops der Expertengruppe „Benachteiligte Stadtquartiere“, bestehend aus Maria Berning, Christian Holl, Nikolai Roskamm und Cordelia Polinna, wurde eine Reihe von Themen diskutiert, die im Folgenden zusammengefasst werden sollen. Beteiligt haben sich neben den Experten auch zahlreiche ZuhörerInnen aus dem Publikum.

Planung „Top down“ versus „Bottom up“ und Beteiligungsformen

Als ein wichtiges Thema zogen sich Fragen zu planerischen Ansätzen in benachteiligten Quartieren und zu Beteiligungsmöglichkeiten der Anwohner durch die Debatte. Maria Berning bezeichnete die Partizipationsmöglichkeiten und die Integration von bottom-up Ansätzen in Berlin als vorbildlich, verbessert werden müsse vor allem noch die Frage der Verstärkung des Engagements. Nikolai Roskamm forderte im Gegensatz dazu, dass Planer von Anfang an deutlicher machen müssten, welche Spielräume es bei den zu diskutierenden Planungen überhaupt gibt, um Frustrationen zu vermeiden. Die Runde war sich einig, dass lokale Ressourcen, insbesondere die in Neukölln sehr aktiven zivilgesellschaftlichen Akteure, aber auch die Bewohner, stärker als bislang in Planungsprozesse eingebunden werden sollten. Dabei müsse vermehrt auch mit Dolmetschern zusammengearbeitet werden, so Nikolai Roskamm. Über bestimmte Schlüsselpersonen, etwa die „Stadtteilmütter“, müsse versucht werden, auch in Bezug auf stadtplanerische Fragen besseren Zugang zu den unterschiedlichen communities in den Gebieten zu bekommen. Es wurde konstatiert, dass das Verhältnis zwischen „Top down“ und „Bottom up“ Ansätzen ausgelotet werden müsse: Wie viel Fachwissen ist nötig, um eine positive Entwicklung der Gebiete in die Wege zu leiten, wie viele Ideen von Anwohnern und „Laien“ können aufgenommen werden, ohne die Ziele oder die Realisierungschancen der Projekte zu gefährden?

Tourismus

Ein wichtiger Impuls für eine ökonomische Stärkung Neuköllns könnte über eine Ausdehnung des Tourismus erzielt werden. Die Sonnenallee könnte als arabische Erlebnisstraße inszeniert werden. Cordelia Polinna berichtete, dass man es in London über vergleichbare Strategien geschafft habe, ein benachteiligtes Quartier mit Hilfe des Tourismus wieder in die Gesamtstadt einzubinden. Ein tagfüllendes Erlebnis könnte dann die Besichtigung des Tempelhofer Feldes sein, gekoppelt mit Besuchen des „ethnischen Tourismushotspots Sonnenallee“, des Marktes „Bio-orient“ am Maybachufer sowie arabischen oder türkischen Restaurants. Polinna wies darauf hin, dass es für die Sonnenallee bislang keine Fördergebietenkulisse gegeben habe, die angrenzenden Quartiersmanagement-Gebiete sähen die Straße immer als Grenze. Berning erläuterte diesbezüglich, dass es wichtig sei, bestehende Gebiete zu vernetzen und themenbezogen zu reagieren - genau das soll über die „Aktionsräume plus“ transportiert werden.

Ein Beitrag aus dem Publikum wies darauf hin, dass sich in der kreativen Szene und ethnischen Ökonomie in Nordneukölln viel entwickelt habe. Im Bereich der Mode haben sich 30 Labels zu einem Netzwerk zusammengefunden. Hier seien schon „zarte Tendenzen“ einer Verdrängung spürbar. Im Gespräch mit einem Fashionnetzwerk habe sich gezeigt, dass verschiedene Modeagenturen günstig Raum gefunden haben und noch mehr Labels nachziehen wollen. Diese fänden jedoch kaum mehr günstigen Raum und die Zwischennutzungsagentur weiche inzwischen auf den Schillerkiez aus. Zudem hätten sich die Pannier- und die Weserstraße bereits zu Kneipenstraßen entwickelt.

Auch in der Karl-Marx-Straße und in ihrem Umfeld gibt es bereits jetzt vielfältige touristische Angebote, etwa den Saalbau Neukölln, die Neuköllner Oper, das Böhmisches Dorf oder den Comeniusgarten. Die Straße leide aber unter dem Rückgang der Kaufkraft und der wachsenden Konkurrenz durch Einkaufszentren, etwa den Gropiusstadtpassagen. Im Rahmen der „Aktion Karl-Marx-Straße“ haben sich jedoch viele lokale Akteure zusammengefunden, die sich für eine Stärkung des Standortes engagieren und Alleinstellungsmerkmale hervorheben wollen. Ein wichtiges Projekt wäre in diesem Zusammenhang die Umnutzung der seit fast einem Jahrzehnt leer stehenden Alten Post im zentralen Bereich der Karl-Marx-Straße. Hier könnte ein neuer Identifikationsort für die Bewohner geschaffen werden. Starke Impulse könnten auch von der Unterbringung der für Berlin geforder-



ten Ausstellungshalle für zeitgenössische Kunst z.B. auf dem Gelände der Kindl Brauerei ausgehen.

Aufwertung – Gentrifizierung

Zu einem Kernthema der Diskussion entwickelte sich die Frage, zu welchen sozialen Prozessen städtebauliche Maßnahmen in benachteiligten Stadtquartieren führen könnten. Wird durch die Umsetzung von Stadterneuerungsstrategien eine Stabilisierung erreicht, können Kreisläufe aus Verarmung und Verelendung wirkungsvoll durchbrochen werden? Oder werden Aufwertungsprozesse ausgelöst, die der Immobilienmarkt sofort nutzt, um die Mieten zu erhöhen und Miet- in Eigentumswohnungen umzuwandeln, so dass von Gentrifizierung gesprochen werden muss? Christian Holl betonte, dass keine automatische Kausalität zwischen Aufwertung und Gentrifizierung hergestellt werden sollte. Aufwertung könne auch positive Wirkungen haben und werde meist dankbar aufgenommen, sie eröffnet Spielräume, die ohne sie nicht gegeben wären. Sie würde zudem nicht unbedingt zu einer Verdrängung bzw. Gentrifizierung führen, diese potentielle Kausalität darf nicht zur Denkblockade werden. Man sollte auch die großflächigen Erneuerungs- und Transformationsprozesse in Prenzlauer Berg nicht eins zu eins auf Neukölln übertragen. Einig waren sich die Teilnehmer der Runde darin, dass es vielmehr darum gehe, städtebauliche Maßnahmen insgesamt in eine vernünftige Strategie einzubetten.

Konsens herrschte zudem darüber, dass auch Wege für die Stabilisierung von Mieten in den Gebieten gefunden werden sollten. Hier müssten eventuell neue Instrumente entwickelt werden. Frau Berning gab zu bedenken, dass Ziele der sozialen Stadterneuerung Teil der Sanierungsziele sein dürfen, aber Mieten nicht fixiert werden können. Trotz des Schutzes der zurzeit in den Gebieten ansässigen Bevölkerung wäre auch eine gewisse soziale Mischung wichtig.

Menschen mit stabilen Familien- und Arbeitsverhältnissen könnten stabilisierend wirken, wenn sie in diese Quartiere zögen und sich dort engagieren. Wie könne man beispielsweise erreichen, dass die Studenten in den Quartieren bleiben, wenn sie Familie haben und das Studium abgeschlossen ist? Hier spielen Bildungseinrichtungen, die soziale Infrastruktur und der Zustand öffentlicher Räume eine zentrale Rolle.

Diskutiert wurde auch die Frage, ob durch baulich-räumliche Maßnahmen überhaupt etwas an der sozialen Situation der Menschen verändert werden könne. Berning schilderte ihre Beobachtung, dass die baulich-räumlichen Strukturen in Neukölln, Wedding oder Moabit intakt seien und die Verdichtung der Bebauung teilweise im Prenzlauer Berg viel stärker sei. Trotzdem zeige sich die Benachteiligung, da die Situation der Menschen, die in diesen Räumen wohnen, ausschlaggebend sei. Es könne nicht automatisch darauf geschlossen werden, dass, wenn ein städtebaulicher Missstand beseitigt wird, damit auch die sozialen Probleme abnähmen. Offen blieb die Frage, wie viel Verdrängung für „ein bisschen Aufwertung“ in Kauf genommen werden müsse. Deutlich wurde jedoch, dass in Bezug auf den Themenkomplex Aufwertung, Verdrängung und Gentrifizierung weiterer Diskussions- und Forschungsbedarf besteht.

Wohnen

Die Frage des Wohnraums stellt eine wichtige Säule bei der Stabilisierung benachteiligter Stadtquartiere dar. In der öffentlichen Diskussion wurde deutlich, dass die Lebensqualität nicht nur von den öffentlichen Räumen oder der sozialen Infrastruktur in einem Gebiet abhinge, sondern zu einem besonders großen Teil von den Lebensumständen der Bewohner in den eigenen vier Wänden beeinflusst werde. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Protokoll

hat es sich deshalb zum Ziel gemacht, jenseits der konventionellen Formen des Wohnens noch andere Formen, z.B. Baugruppen oder Wohnungsbaugenossenschaften, in den Quartieren zu etablieren, die Familien anlocken und zur Stabilisierung beitragen sollen.

Bildung

Das Thema „Bildung“ wird sich über das Programm der „Aktionsräume plus“ zu einem zentralen Aspekt für die Weiterentwicklung der benachteiligten Stadtquartiere entwickeln. Familienzentren und regionale Bildungsnetzwerke seien, so Berning, Projekte, die von der Bildungsverwaltung und der Stadtentwicklungsverwaltung gemeinsam getragen würden. Die „Stadtteilmütter“ bezeichnete sie in diesem Zusammenhang als sehr interessantes Projekt. Frau Berning berichtete von der Müllerstraße im Wedding, wo zurzeit gemeinsam von der Kultur- und Bildungsverwaltung eine Bibliothek aus Mitteln der Programme „Aktive Orts- und Stadtteilzentren“ und „Bibliotheken im Stadtteil“ errichtet wird, die zu einer positiven Entwicklung dieser sehr geschwächten Einkaufsstraße beitragen soll.

Tempelhof

Besondere Potentiale, aber auch neue Herausforderungen ergeben sich für Neukölln durch die radikale Umstrukturierung des Berliner Flugverkehrs. Mit der Stilllegung des Flugverkehrs in Tempelhof und der Öffnung des Gebietes als Park verbessert sich zunächst die Lebensqualität in großen Teilen Nord-Neuköllns. In der Expertenrunde wurde die Forderung aufgestellt, Tempelhof und die angrenzenden Quartiere, insbesondere den Schillerkiez, stärker als bislang integriert zu betrachten. Ein Studienprojekt am Institut für Stadt- und Regionalplanung, geleitet von Nikolai Roskamm, hatte sich intensiv mit dieser Frage auseinandergesetzt und forderte, die Fläche nicht ausschließlich als Neubaupotential zu betrachten, sondern als Bestand und leere Fläche. Ein Potential des Tempelhofer Feldes bestehe in der Grünraumversorgung und in der Einrichtung von Grünraumverbindungen in die umliegenden Quartiere. Auf Interesse stieß auch die Aktion „Sportification“, die von Tore Dobberstein und seinem Büro Komplizen in Halle an der Saale durchgeführt wurde. Brachgefallene Räume werden hier durch sportliche Aktivitäten belebt. Besonders Kinder und Jugendliche mit Migrationshintergrund nutzen die Angebote von „Sportification“, beispielsweise Frisbee-Biathlon und Minigolf in einer Passage. Besonders wichtig ist es den Initiatoren, Sportarten für die spezifischen Potentiale des jeweiligen Ortes auszuwählen.

Cordelia Polinna berichtete über die Planungen für einen Neubau der Zentral- und Landesbibliothek an der westlichen Kante des Flugfeldes und stellte zu Diskussion, ob nicht die Neuköllner Seite für solch ein Projekt besser geeignet wäre. In der Gesprächsrunde wurde angeregt, auf dem und im Umfeld des Tempelhofer Feldes weitere Schul- und Bildungsstandorte nach dem Modell des „Campus Rütli“ zu errichten.

BBI

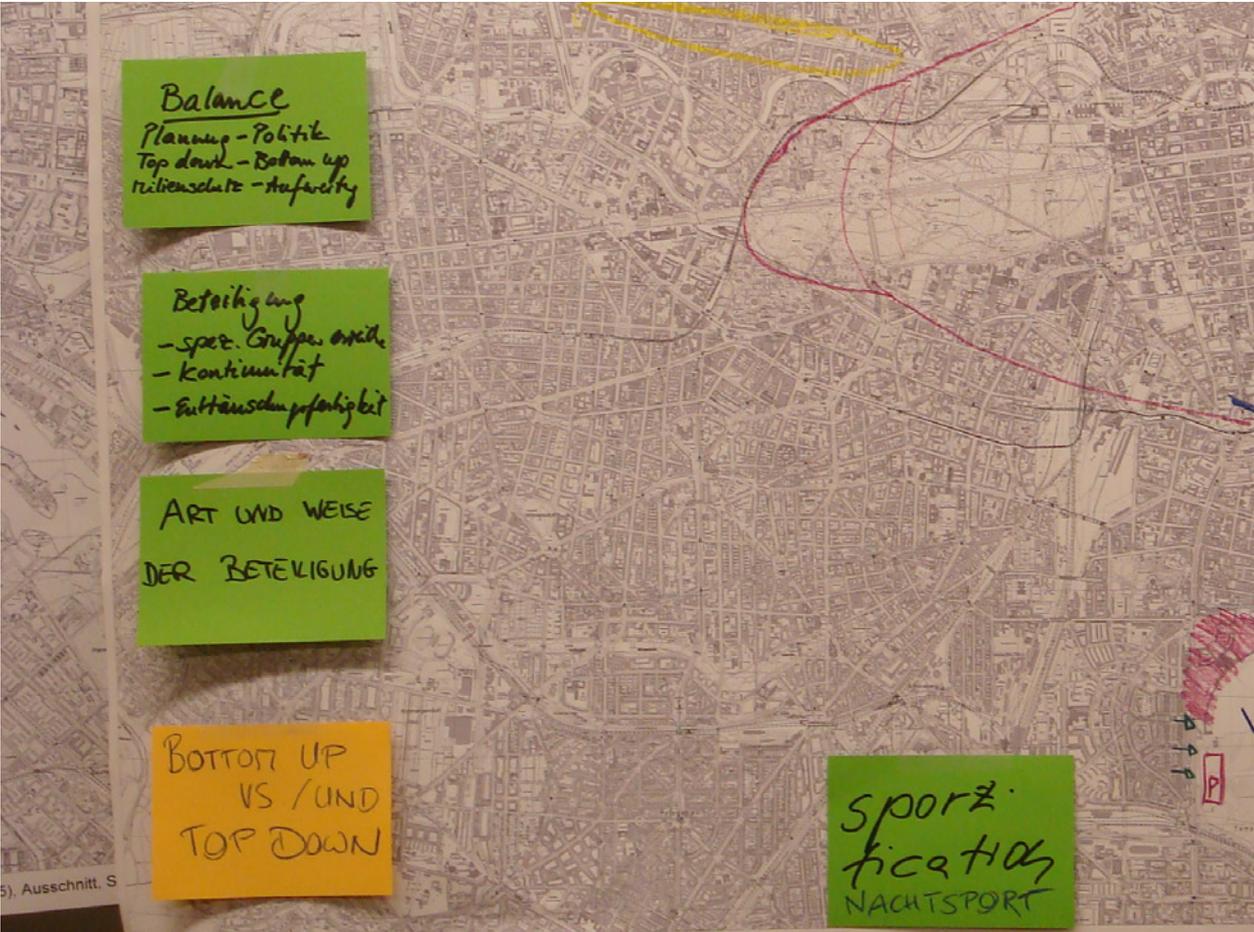
Der 2011 eröffnende Großflughafen BBI könnte ebenfalls nicht unerheblichen Einfluss auf die Entwicklung Neuköllns haben. Das Stadtentwicklungskonzept 2020 (STEK) hat die Achse zum BBI als Entwicklungsachse dargestellt, auch im Planwerk Südostraum wird ein besonderes Entwicklungspotential konstatiert. Zentrale Themen sind die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen. Nikolai Roskamm äußerte sich skeptisch, was das STEK überhaupt bewirken könne, der Einfluss des Flughafens BBI werde überschätzt. Berning ergänzte, dass es keinen unmittelbaren Einfluss, aber mittelbare Chancen gebe: Der Raum ist vernetzt, es gibt Impulse, die auf Arbeitsplätze hoffen lassen, und es ist wichtig, dass Berlin auf dieser Ebene Möglichkeiten für Arbeitsplätze schafft. Man müsse auch eine positive Stimmung erzeugen. Holl fand das Thema Flughafen BBI in Zusammenhang mit benachteiligten Stadtquartieren spannend, es müsse jedoch berücksichtigt werden, dass durch die Schließung von Tegel im nordwestlichen Teil der Stadt wahrscheinlich auch Arbeitsplätze wegfielen. Einer drohenden Benachteiligung dieser Gebiete müsse entgegengewirkt werden.

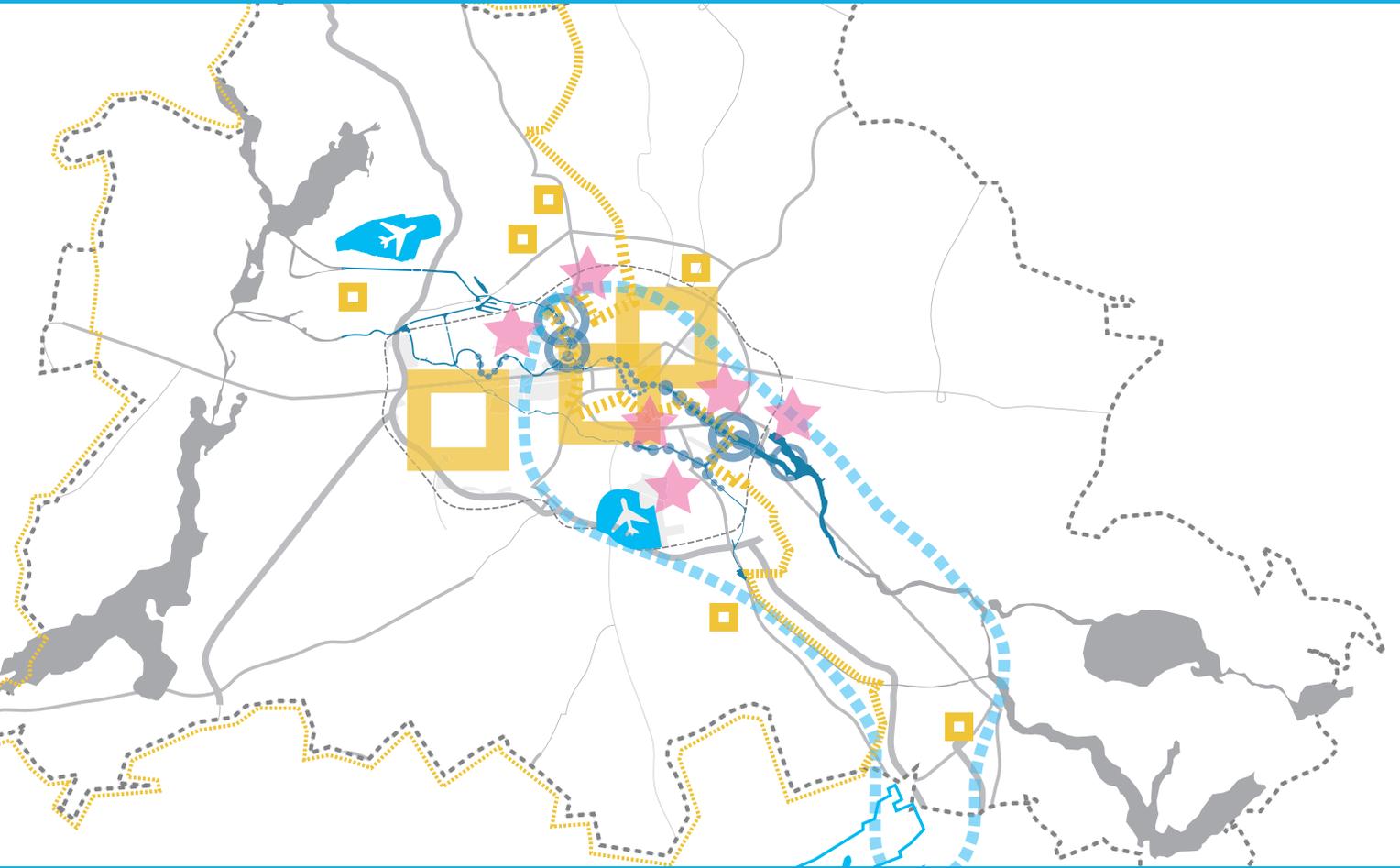


Strategieplan
der
Expertenrunde



Arbeitswand
der
Expertenrunde





BEYOND PLANWERK INNENSTADT

d

ERGEBNISSE UND DISKUSSION

Beyond Planwerk Innenstadt

Präsentation der Ergebnisse der Expertenrunde

Moderation: Hildebrand Machleidt (Machleidt und Partner, Leibniz Universität Hannover)

Nachdem Hildebrand Machleidt den Ablauf des letzten Teils erläutert hatte, wurden die Ergebnisse der vier Expertenrunden vorgestellt und miteinander in Bezug gesetzt. Anschließend wurde die Diskussion weiter geöffnet. Die Vorstellung erfolgte in umgekehrter Reihenfolge der Vorträge zu den Themenbereichen am Vormittag.

Cordelia Polinna Expertengruppe „Benachteiligte Stadtquartiere“

Im Workshop wurden zwei übergeordnete Themenfelder besonders stark diskutiert. Zum einen die Möglichkeiten und Probleme bei Partizipationsprozessen, zum anderen das Thema Aufwertung und die daraus erwachsenen sozial-räumlichen Veränderungen.

Seitens der Planer sollte bei der Bürgerbeteiligung stärker als bislang verdeutlicht werden, welche Spielräume es gibt, um Frustrationen und unrealistische Vorstellungen zu vermeiden, zudem könnten verstärkt neue Instrumente der Partizipation eingesetzt werden. Wichtig ist weiterhin eine bessere Vernetzung von bottom-up- und top-down-Strategien in Planungsprozessen. Zum Thema Aufwertung bestand in der Expertengruppe der Konsens, dass eine gewisse Aufwertung positive Auswirkungen haben kann und nicht zwangsläufig eine Kausalität zwischen Aufwertung und Verdrängung bestehen muss. Durch entsprechende, noch zu entwickelnde Maßnahmen der öffentlichen Hand, wie einer sozialen Wohnungsbau- und Mietenpolitik, könnte der Verdrängung entgegengesteuert werden.

Im Tempelhofer Feld wurde ein großes Potential für die Grünraumversorgung und die Einrichtung

von Grünraumverbindungen in die umliegenden Quartiere gesehen. Weiterhin könnte eine verstärkte Ausweisung von Flächen und Einrichtung von Infrastrukturen für Sport, Freizeit, Kultur und Bildung die Attraktivität steigern. Der neue Hauptstadt-Flughafen BBI hat ebenfalls das Potential, sich zu einem Kraftfeld für Neukölln zu entwickeln, gebraucht wird hier jedoch eine über das Planwerk Südostraum hinausgehende Strategie, die unter anderem auch Möglichkeiten für die berufliche Qualifizierung potenzieller Arbeitskräfte und bezahlbaren Wohnraum für diese gesellschaftlichen Gruppen einschließt.

Das Thema Bildung sollte stärker in den Vordergrund rücken. So könnten sowohl von formellen wie informellen Bildungseinrichtungen in Form von Familieneinrichtungen und Bibliotheken wichtige Impulse, beispielsweise für die Entwicklung der Karl-Marx-Straße, des Stadtteilzentrums Neuköllns, ausgehen. Denkbar wäre es, die Neuköllner Stadtbibliothek aus den Neukölln Arcaden in die seit zehn Jahren leer stehende Alte Post zu verlegen und damit dem historischen Gebäude zu einer neuen Nutzung und der Bibliothek wieder zu einer besser zugänglichen und sichtbaren Erdgeschosslage zu verhelfen. Hierdurch könnte ein Bildungsleuchtturm entstehen, vergleichbar mit dem Neubau einer Bibliothek an der Müllerstraße in Berlin-Wedding.

Eine wichtige Rolle in der Diskussion spielte zudem die Stärkung des Tourismus in Neukölln: Ein Ausflug zum stillgelegten Flughafen Tempelhof, zum „ethnischen Tourismushotspot“ Sonnenallee, zum „Biorient“-Markt am Maybachufer und der Besuch eines arabischen Restaurants könnten ein tagfüllendes Erlebnis sein. Zudem könnte die geplante Halle für zeitgenössische Kunst nicht am Hamburger Bahnhof, sondern in der ehemaligen Kindl-Brauerei im Rollbergviertel untergebracht werden und so einen weiteren Besuchermagneten schaffen.

Aljoscha Hofmann Expertengruppe „Wasserlagen“

Die um Ulla Luther, als ehemalige Vertreterin der Senatsverwaltung, erweiterte Expertengruppe beschäftigte sich weniger mit speziellen Orten am Wasser, als vielmehr übergreifend mit der Bedeutung der Berliner Wasserlagen. Zunächst wurde angemerkt, dass die Berliner Wasserlagen eine lange Tradition der Vernachlässigung und Missachtung

haben. So waren viele Uferbereiche bis nach der Wende als Gewerbe- und Industrieflächen genutzt und somit meist nicht nur unzugänglich, sondern auch dem Bewusstsein entzogen.

Neben der fehlenden Vernetzung der Uferseiten, der oft mangelhaften Zugänglichkeit und der nach wie vor mangelnden Wasserqualität der Spree, war in der Diskussion auffällig geworden, dass es sehr hohe Erwartungen an die Entwicklung der Wasserlagen gibt. Dies warf die zentrale Frage nach der besonderen Bedeutung des Wassers in Berlin auf. Die Gruppe kam zu dem Schluss, dass bezüglich der Wasserlagen ein Oberthema fehlt, gerade da Berlin ein komplexes System an Wasserläufen besitzt und somit viele verschiedene Themen: Seen, Flüsse, Kanäle existieren. „Leben am Wasser“ könnte ein solches zukünftiges Leitbild werden. Das Potential der Wasserlagen ist bei weitem noch nicht erschlossen, denn die Erfahrung zeigt, dass sich die Ufer, sobald sie zugänglich sind, sowohl räumlich, als auch in Wahrnehmung und Deutung schnell verändern. Im Workshop wurde auch nach den Instrumenten für die Entwicklung der Wasserlagen und der Nutzung – Wohnen oder Büros – gefragt. Die Experten kamen zu dem Schluss, dass jede Nutzung verträglich ist, solange sie nicht überhand nimmt. Die „Berliner Mischung“ muss bewahrt werden. Für Grundstücke, für die kein Bebauungsplan oder andere entsprechende Vorgaben festgesetzt sind, könnten allgemeingültige Obergrenzen hinsichtlich der maximalen Fläche monofunktionaler Nutzungen festgelegt werden. Zudem sollte eine aktive Erdgeschosszone verpflichtend sein.

Des Weiteren forderte die Gruppe die Ausweitung des ÖPNV auf der Spree, beispielsweise mit Wassertaxi oder Wasserbus. Dies wäre Teil der Strategie, die Stadt vom Wasser aus zu entwickeln.

Leider blieb wenig Zeit zur Konkretisierung der Vernetzung mit den anderen Themen, beispielsweise des Einflusses der Flughäfen auf die Wasserlagen. Ähnlich wie bei den benachteiligten Quartieren wäre auch eine Aufwertung von vernachlässigten Wasserlagen der Stadt durch die Entwicklung von Leuchtturmprojekten denkbar, beispielsweise am östlichen Ende des Osthafens. Wichtig wäre es weiterhin die Dominanz des Autoverkehrs beispielsweise in Bereichen des Landwehrkanals abzubauen, an denen der Zugang zum Wasser nicht möglich ist. Ebenso bedarf es einer Verbesserung der Gestaltung an vielen weiteren Orten. Die Experten stellten zudem fest, dass der Spreerraum politisch – abgesehen von der aktuellen Diskussion

um die Mediaspree-Planungen – wenig präsent ist, und schlugen die Einberufung eines „Spreerates“ vor.

Abschließend wurde angemerkt, dass Wasser nicht nur aus den Ufern besteht, sondern ebenfalls einen Raum bildet. Diese spezielle Qualität des Elementes Wasser und des einmaligen Raums, den die Wasserlagen bilden, muss in ihrer Gesamtheit genutzt werden. Dies bedeutet auch die Verknüpfung des angrenzenden Uferraums mit den Wasserflächen und gegenüberliegenden Ufern.

Johanna Schlaack **Expertengruppe „Flughäfen“**

Im Workshop wurden fünf übergeordnete Themen herausgearbeitet und vernetzt diskutiert: Das Flächenüberangebot und Entwicklungsvakuum Berlins, die gesamtstädtische räumliche und thematische Priorisierung, die Entwicklungsachse BBI, die konkrete Nachnutzung von Tempelhof und Tegel sowie das Thema der Flughäfen als Werkzeuge und Experimentierflächen für Stadtentwicklung.

Ausgangspunkt der Diskussion war die Überlegung, dass hinsichtlich der Entwicklung der Flughäfen die „Zeit als Chance“ und die „Leere als Luxus“ zu begreifen seien und Räume somit auch „liegen gelassen“ werden könnten oder ob eine schnelle Entwicklung der Flächen zwingend notwendig sei. Konsens bestand darin, dass temporäre, perspektivisch reversible Nutzungen für Tempelhof und Tegel verstärkt in die Planung einbezogen werden sollten. Stadtplanung müsste sich wieder mehr mit Themen, Nutzungen, Prozessen und Strategien auseinandersetzen und weniger mit „Endzustandsplanungen“.

Kontrovers diskutiert wurde zudem die Idee einer innenstadtnahen Industrie als Zukunftsfeld für Berlin. Hierbei wurden vor allem Fragen nach einer bedarfsgerechten Planung und nach möglichen, zu favorisierenden Schwerpunkten aufgeworfen. Wichtig war der Gruppe dabei, dass mit der Benennung von konkreten Themen kein Endzustand, sondern vielmehr eine Entwicklungsrichtung beschrieben und aufgezeigt werden könne.

Abschließend stellte die Expertengruppe die vier gemeinsam erarbeiteten Kategorien für eine Priorisierung der Entwicklung vor und verortete diese in wichtigen Gebieten der Berliner Stadtregion: „Dranbleiben“ müsse man am Flughafen BBI und seiner Anbindung an den Hauptbahnhof, „Losle-

Fazit

gen" in Tempelhof, Nord-Neukölln und an der oberen Stadtspreeweg, „Anpeilen“ könne man die Zukunft des Tegeler Terminalbereichs und mit dem Tegeler Flugfeld sowie in der historischen Mitte könne man sich erstmal „Zeit lassen“. Die Gruppe wies zudem darauf hin, dass insbesondere an diesen Orten sehr unterschiedliche Interessen und Akteursgruppen aufeinander treffen und diese vernetzt mitgedacht und integriert werden müssen.

Jana Richter
Expertengruppe „Tourismus“

Die Expertengruppe begann mit der Sammlung von Visionen. Eine davon war: Berlin wird die „Tourist Destination No. 1“, aber gleichzeitig bleibt Berlin das „echte“ Berlin. Weiterhin wird der öffentliche Raum zum Aushängeschild der Stadt.

Das vorangestellte Statement der Gruppe war, dass zunächst Informations- und Wissenslücken geschlossen werden müssen. Es existieren nicht genügend Material und Informationen über die Aus- und Überlastung von Stadtteilen, die Differenzierung von touristischen Formen und welche Auswirkungen sie auf Stadtentwicklungsplanung haben. Tourismus muss als Querschnittsthema integriert werden, damit auf diesem Gebiet endlich integrierte Planung betrieben werden kann. Es sollten also ökonomisch, sozial und ökologisch qualitative Zielsetzungen entwickelt und der Schwerpunkt nicht nur im Bereich der Wirtschaftsförderung gesetzt werden. Man war sich einig darin, dass Touristen einerseits das authentische Berlin gezeigt, dieses aber gleichzeitig bewahrt werden soll. Im Gespräch war eine Tourismus-Steuer für Besucher, analog zu einer Kurtaxe. Diskutiert wurde auch die Möglichkeit der Entwicklung lokaler Aktivitäten. In diesem Zuge stellten die Experten den Begriff der „Bezirksjuwelen“, interessanter Einrichtungen und Orte in den Bezirken, vor. Die unterschiedlichen Berliner Stadtbezirke stellen ein bislang unterentwickeltes Potential dar, welches deshalb kaum zum Tragen kommt, weil viele Berlinbesucher im Regelfall vor allem die bekannten innerstädtischen Sehenswürdigkeiten erleben wollen und die Angebote der Bezirke kaum kennen.

Neben dem Kieztourismus war der klimagerechte Tourismus ein zentraler Aspekt der Diskussion. Hier sollen Instrumente und Regeln entwickelt werden, wie z.B. Auflagen für den Busverkehr oder Radstationen, die den Radtourismus fördern. Zudem sollen Maßnahmen im öffentlichen Raum in der In-

nenstadt verstärkt sowie Freiflächen und Flussläufe vernetzt werden.

Des Weiteren erklärte die Gruppe, dass die Rekonstruktion des historischen Stadtgrundrisses – ein Kernthema des Planwerks Innenstadt – dem Thema Tourismus nicht gerecht wird. Tourismus muss auf höherer Ebene behandelt werden. Um die Originalität und Authentizität von Berlin zu bewahren, muss es auch „wilde Ecken“ geben, auch die Berliner Brüche müssen sichtbar bleiben, stellen diese doch einen nicht unerheblichen touristischen Wert dar. Neben den Planungsfragen wurden in der Diskussion auch die sozialräumlichen Aspekte des Tourismus besprochen. Die Experten fragten hierzu, wie man einzelne Räume den klassischen Verwertungsinteressen entziehen und welcher soziale und kulturelle Gewinn der Stadt durch Tourismus entstehen kann. In diesem Zusammenhang müsse auch über die Möglichkeiten der Liegenschaftspolitik nachgedacht werden.

Auf Nachfrage von Manfred Kühne wurde über die Begrifflichkeit des Authentischen gesprochen. Hierbei wurde klargestellt, dass es eine immense Vielfalt an Orten, Milieus und Veranstaltungen in Berlin gibt, die als „authentisch“ bezeichnet werden können. Der Begriff des „Authentischen“ ist daher nicht Ziel-führend und sollte überdacht, bzw. ausgespart werden.

Beyond Planwerk Innenstadt

Podiumsdiskussion, Zusammenführung der Themen

Moderation: Hildebrand Machleidt (Machleidt und Partner, Leibniz Universität Hannover)

Podium: Paola Alfaro d'Alencon (TU Berlin), Maria Berning (SenStadt Berlin), Gerhard Buchholz (BTM), Aljoscha Hofmann (TU Berlin), Christian Holl (Uni Stuttgart), Lutz Kaden (IHK Berlin), Daniela Konrad (TU Berlin), Ulla Luther (Staatsrätin a.D.), Beatrix Mohren (bgmr Landschaftsarchitekten), Reiner Nagel (SenStadt Berlin), Johannes Novy (CMS/TU Berlin), Cordelia Polinna (TU München/TU Berlin), Jana Richter (TGK/CMS/TU Berlin), Nikolai Roskamm (TU Berlin), Johanna Schlaack (TGK/CMS/TU Berlin), Joachim Schultz (FH Münster), Ralf Steeg (SPREE2011), Till Warmbold (SenStadt Berlin)

Hildebrand Machleidt eröffnete die Abschlussdiskussion mit einer Auflistung von Widersprüchen, die er im Laufe des Workshops in den unterschiedlichen Beiträgen und Diskussionen beobachtet hatte:

- Besiedeln vs. Offen halten
- Global vs. Lokal
- Subkultur, Soziokultur vs. Öffentlichkeit
- Aufwertung vs. Gentrification
- Planung top-down vs. bottom-up (Er fügte hinzu: „Wir brauchen ein Mindestmaß an top-down Planung“)
- Formelle Planverfahren vs. Informelle Planung (vor der formellen Umsetzung/Planung muss ein Konsens gefunden werden)
- Kurzzeitdenken und Handlungsdruck vs. Langzeitchancen, die durch politische Zwänge und Verwertungsdruck eventuell verbaut werden
- Vielzahl öffentlicher Freiräume vs. Wartung und Qualitätssicherung
- Konzentration der Kräfte (Fokussierung auf einen Ort) vs. Dezentralisierung (ohne den Blick auf die zentralen Orte zu verlieren)
- Genius loci vs. Standardlösung

Zu den im Tourismusworkshop angesprochenen Brüchen in der Stadt bemerkte Hildebrand Machleidt, dass Brüche zu erhalten eine bewusste, künstliche Handlung sei. Brüche ließen sich nicht planen. Die vorhandenen Brüche in der Stadt stammen aus der Kriegszeit, Nachkriegszeit und der Phase der Teilung der Stadt und seien vornehmlich durch die Abwesenheit von Planung an bestimmten Orten entstanden. Solche Brüche kenne man auch aus anderen Städten, wie beispielsweise New York, oder aus Städten in Schwellenländern. In dem Moment, in dem man beginne zu planen, würden diese Brüche verschwinden. „Fertige Stadt“ vs. Künstlicher Erhalt von Brüchen stelle also einen weiteren Widerspruch dar.

Für die Diskussion schlug Hildebrand Machleidt vor, dass die vier verschiedenen Expertengruppen jeweils als „Lobby“ Ihrer Themen die Zukunft Berlins, im Sinne eines Gebens und Nehmens durch „Angebote“ und „Forderungen“ an die anderen Gruppen, miteinander verhandeln. Weiterhin sollte jede Gruppe sich zum Thema „Beyond Planwerk“ äußern, also zu einer weiterentwickelten Version des Planwerks Innenstadt, quasi einem „Planwerk Innenstadt 2.0“ mit auf den „Hundekopf“ vergrößertem Einflussbereich.

Zunächst fragte er die Expertengruppe „Wasserlagen“, was sie den anderen „anbieten“ bzw. von diesen „einfordern“ könne.

Ulla Luther erklärte, dass das Planwerk Innenstadt das Thema Wasserlagen fast nicht berücksichtige. Wasserlagen würden nicht als besonders zu qualifizierender Raum dargestellt - böten jedoch eine große Chance - und müssten in ein fortgeschriebenes Planwerk Innenstadt mit eingearbeitet werden. In Bezug auf die Flughäfen forderte Ulla Luther, dass man sich mit den Prioritäten auseinandersetzen müsse. Hier fänden sich sehr große Flächenpotentiale, es werde an vielen Orten der Stadt „gezündelt“, aber die Schwerpunkte seien nicht festgelegt worden. Die Uferlagen haben ihrer Ansicht nach eine große Bedeutung für den Tourismus, ihre Qualitäten müssen jedoch auch weiterhin den Kiezen zugute kommen. Ließe man die Wasserlagen am Rand der Stadt außen vor und betrachtete die innerstädtischen Wasserlagen, insbesondere den Spreeraum, so zeigten sich große Raumpotentiale für Qualitätsverbesserungen, neue Identitäten oder neue hochverdichtete Räume. Hier könnten eventuell bei temporärem Bedarf an öffentlichen und sozialen Infrastruktureinrichtungen kreative Lösungen, beispielsweise in Form von



schwimmenden Seniorenbegegnungsstätten oder Kindertagesstätten, auf dem Wasser gefunden werden. Weiterhin sollten innovative Mobilitätskonzepte mit Wassertaxen angedacht werden.

Aljoscha Hofmann wies darauf hin, dass bezüglich aller Themen über ein Geben und Nehmen nachgedacht werden müsse: Wenn die Wasserlagen auch für den lokalen und globalen Tourismus ausgebaut würden, müssten die ökonomischen Vorteile, die durch Aufwertungsmechanismen entstehen, auch an die betroffenen Kieze zurückgegeben werden. Es ging ihm um die Möglichkeit, bislang unterentwickelte Wasserlagen in der Stadt, beispielsweise entlang des Landwehrkanals südöstlich des Weichselplatzes in Neukölln, zu qualifizieren.

Hildebrand Machleidt betonte noch einmal die Wichtigkeit des Aushandelns zwischen Geben und Nehmen und verwies auf den Stadtteil an der Karl-Marx-Allee zweiter Bauabschnitt, der von der Stadt viel nehme - in Form von Lagegunst und Raum - jedoch an Angeboten für die restlichen Teile der Stadt verhältnismäßig wenig zurück gebe. Jedes Quartier müsse hieraufhin geprüft werden.

Manfred Kühne widersprach der Eingangsthese von

Ulla Luther und entgegnete, dass das Planwerk Innenstadt von einer klaren Ufergestaltungstypologie ausgehe und alle Wasserlagen, außer am Tiergarten und an der East-Side-Gallery, bebaut werden sollten. Weiterhin wurde eine Berlin-spezifische Brückentypologie entwickelt, die den speziellen Erfordernissen der geringen Breite der Kanäle und der dadurch bedingten geringen Abstände zwischen den Pfeilern für den Schiffsverkehr gerecht wird. Zudem hätte die Initiative „Mediaspree versenken!“ ihre gestalterischen Ziele am Planwerk Innenstadt entlang formuliert, etwa bezüglich der Traufhöhe. Ulla Luther pflichtete Manfred Kühne generell bei, erwiderte aber, dass im Sinne des Workshops das Planwerk die Entwicklung der Wasserlagen nicht genügend vom Wasser aus gedacht habe. Das Planwerk habe an vielen Ecken bereits vorhandene Planungen übernommen und kaum eigene neue Aussagen zum Wasser getroffen, ergänzte Aljoscha Hofmann abschließend.

Eine Wortmeldung aus dem Publikum zielte vor dem Hintergrund des „Sauftourismus an der Admiralbrücke“ auf ein Überdenken dieser Art des Tourismus in Berlin ab. Zudem seien die Kapazitäten für Schiffsverkehr auf der Spree schon ausgelastet und

Fazit

die Einrichtung von Wassertaxen daher nicht mehr möglich. Es wurde ebenfalls gefragt, ob nicht, und wenn wo, gänzlich neue Wasserlagen, wie es beispielsweise einer der Vorschläge für das Rathausforum zeigt, geschaffen werden könnten.

Aljoscha Hofmann verwies darauf, dass dies sicherlich generell möglich und eventuell auch reizvoll sei, der Wasserstand der Spree langfristig aber sinke und diese bereits zeitweise sehr langsam fließe und somit zusätzliche große Wasserflächen in der Stadt ökologisch nicht zu empfehlen wären. Ralf Steeg schlug vor, eher mit den vorhandenen Wasserflächen in der Stadt zu spielen - Wassersysteme seien nicht starr.

Daniela Konrad pflichtete dem Podium bei, bevor man über die Schaffung neuer Wasserläufe nachdenke, sollte man die vorhandenen betrachten und genauer untersuchen. Viele Wasserräume würden bezüglich ihrer Qualität und Vielfalt nicht ihrem Potential gerecht. Als Beispiel nannte sie die wenig genutzte und zu großen Teilen unzugängliche Lohmühleninsel. Wasserlagen dieser Art gäbe es einige in der Stadt. Hier sollte man auch mit der Entwicklung ansetzen, nicht bei der Schaffung neuer Wasserlagen. Sie bemerkte kritisch, dass die Initiative „Mediaspree versenken!“ mehr quantitativ als qualitativ argumentiere. Es sollte jedoch über die qualitativen und nicht über die quantitativen Aspekte geredet werden.

Paola Alfaro d'Alencon ging erneut auf den Begriff „ortsspezifisch“ ein: Es gehe hierbei mehr um die räumlichen Aspekte, die Morphologie von Wasser als Raum. Es bestehe jedoch die Gefahr, dass räumliche Aspekte mit soziokulturellen Interaktionen gleichgesetzt werden. Bei dem Begriff „ortsspezifisch“ gehe es jedoch in erster Linie um den Raum und nicht um die Akteure und ihre Forderungen.

Hildebrand Machleidt ergänzte, dass nicht zusätzlich „künstliche, schlechte“ Wasserlagen geschaffen werden sollten. Auch gebe es einen spürbaren Unterschied zwischen „echtem“ Wasser, welches an den natürlichen Wasserkreislauf „zwischen Quelle und Meer“ angeschlossen sei, und „falschem“, künstlich angelegtem Wasser. Ersteres sei das Wasser, das die Grundlage für die Gründung Berlins bildete und das im Mittelpunkt der Betrachtungen stehen sollte.

Anschließend richtete er das Wort an die Expertengruppe Flughäfen und fragte, welche Angebote und Forderungen sie an die anderen Gruppen hätten.



Reiner Nagel hinterfragte daraufhin zunächst, ob es den wirklich so sei, dass keine Brüche geplant werden können. Auch bei den Wasserlagen könne man zum Thema „neues Wasser“ noch gewagter und visionär denken und sich beispielsweise fragen, ob es nicht vor den Toren der Stadt einen neuen Großhafen mit Kanalanschluss an die Ostsee geben könne, zu dessen Gunsten der Berliner Süd- und Westhafen geschlossen werden könnten. Natürlich sei diese Idee nicht ganz ernst gemeint, verdeutliche aber, dass unter dem Aspekt „think big“ auch in einem solchen Maßstab gedacht werden könne und eventuell gedacht werden müsse.

Johanna Schlaack erklärte, dass als möglicher Ort der Vernetzung mit den anderen Gruppen zum einen der großräumliche Entwicklungskorridor vom BBI in die Berliner Innenstadt mit dem Spreerraum, der flankierend zu diesem Wirtschaftsraum verläuft, angesehen werden könnte. Zum anderen das Tempelhofer Feld als Innovationsraum mit Frei- und Experimentierflächen, das mit seiner unmittelbaren Nachbarschaft zu Nord-Neukölln, seinem touristischen Potential und den Wasserlagen im Süden des ehemaligen Flughafenareals alle vier Themen miteinander verbinden könnte. Durch konkrete Projekte, z.B. im Rahmen einer IGA oder IBA, könnten dort interessante Synergieeffekte entstehen und Innovationsimpulse auf angrenzende Bereiche mit „festgezurrteten“ Rahmenbedingungen überspringen. Weiterhin müssten Tourismus und Flughäfen enger miteinander diskutiert werden, zunächst offensichtlich durch die im Betrieb befindlichen Flughäfen als Verkehrsinfrastruktur für Touristen, die in die Stadt „einfliegen“ bzw. diese wieder verlassen, und die daran gekoppelten Ströme innerhalb Berlins. Die nachzunutzenden Flughäfen könnten jedoch auch stärker in Zusammenhang mit dem Tourismus gedacht werden. Neben der *Bread and Butter* müssten auch Themen wie ein nachhaltiger Berlin-Tourismus

mit Radwegenetz und die angesprochene touristische Ausweitung, über eine Fokussierung auf die Innenstadt hinaus in den weiteren Berliner Raum, stärker im Zusammenhang mit der Nachnutzung von Tempelhof und Tegel diskutiert werden. Diese könnten bei entsprechender Qualifizierung wichtige Attraktoren und Orte mit hohem Naherholungswert für Touristen und Berliner darstellen.

Hildebrand Machleidt erinnerte daran, dass im Workshop festgestellt wurde, dass derzeit keine andere europäische Stadt ein solch großes, zusammenhängendes innerstädtisches Flächenpotenzial aufweisen könne und warnte davor, auf dem Tempelhofer Feld ein „brick-a-brack“ (Colin Rowe) oder einen „urban garbage place“ (Kees Christiaanse) entstehen zu lassen. Es dürfe nicht so weit kommen, dass jeder – nur seine eigenen Interessen im Blick – sein Steinchen hinwirft und etwas undefinierbares entsteht. Bei der derzeitigen Berliner Situation und dem mangelndem Entwicklungsdruck sei es unrealistisch über Entwürfe wie von Stefan Braunfels für Tempelhof zu sprechen. Dennoch wünschte er sich, dass die Stadt genug wachse um solche Visionen, die großen Entwicklungsdruck benötigen, wahr werden zu lassen, denn momentan sei die Stadt zu „groß“ für die Berliner. Die „größere, angemessenere Lösung für die Zukunft“ dürfe seiner Ansicht nach nicht verbaut werden.

Joachim Schultz erläuterte den eher unkonventionellen Ansatz der Expertengruppe, welche die Karte von Berlin mit einer „saloppen Legende“ ausgestattet hatte. Dies ergäbe sich jedoch daraus, dass es im Falle der Flughäfen ein Vakuum bzw. zwei riesige „Container“ gebe – man könnte also eigentlich Themenwünsche entgegennehmen. Würde man in einem moderierten Prozess die Ideen und Wünsche der verschiedenen betroffenen Akteure, wie beispielsweise den Bewohnern des Schillerkiezes, eruieren und herausfinden, wie viel der Fläche Tempelhoofs benötigt würde, um diese Bedürfnisse zu befriedigen, könnte man eventuell einen Schritt weiter kommen und besser mit dem Phänomen des „loose fit“ – des „schlabbernden Pullovers“ umgehen.

Johanna Schlaack wies darauf hin, dass ähnlich wie die Wasserlagen auch die Entwicklung der Flughäfen mit hohen Erwartungen besetzt sei: Erwartungen sowohl an die bestehenden, auszubauenden als auch an die stillgelegten Flughäfen, was ihre Geschichtsträchtigkeit und Symbolhaftigkeit betrifft. Die Infrastruktur und die Flächen der geschlossenen Flughäfen senden jedoch selbst keine Impulse aus,



diese müssten dort erst sinnvoll „gepflanzt“ werden. Jede Lobby der Abschlussrunde würde von der anderen erwarten, dass sie den Funken entfacht. Zunächst sollte herausgefunden und entschieden werden, was die Prioritäten sind und wo die richtigen Samen gesät werden müssen – an welchen Stellen sich Überschneidungspunkte der Ideen und Vorschläge der verschiedenen Gruppen zu einer „kritischen Masse“ verdichten, die eine vernetzte Planung und Lösung erlaubt.

Joachim Schultz merkte an, dass der geplante Entwicklungskorridor zum BBI auch eine wichtige Wasserlage beinhalte, dies müsse bei der Umsetzung des Korridors berücksichtigt werden. Klaus Zillich empfahl die beiden Flughäfen Tempelhof und Tegel als gegensätzliche Partner zu betrachten. Tempelhof sei der einzige Flughafen, der an einer Straßenkreuzung liegt und von Quartieren eingeschlossen ist. Tegel habe dagegen ganz andere Rahmenbedingungen, daher müssten verschiedene Leitbilder für beide entwickelt werden.

Till Warmbold antwortete anschließend auf die Frage, was die Expertengruppe Tourismus der Stadt anbieten könne, dass der Tourismus einen eigenen Entwicklungsdruck habe und somit allen anderen Gruppen ein Potential an Wirtschaftskraft anbieten könne. Der Tourismus habe jedoch immer zwei Seiten: den „guten“ und den „schlechten“ Tourismus – den, den man haben will, und den, den man nicht haben will. Er fragte daraufhin, wie sich das am besten steuern ließe. Wichtig wäre für ihn, Orte in der Stadt zu finden, zu denen man Ströme leiten und an denen man neue Angebote schaffen könnte, die Berlin aus wirtschaftlicher Sicht dringend brauche. Als Beispiel nannte er die *Bread and Butter* auf dem Flughafen Tempelhof als wichtigen Faktor für Stadtentwicklung, Stadtmarketing und für den Tourismus.

Fazit

An die „Wasserlagen“ erging die Aufforderung diese sensibel zu entwickeln, die „Berliner Mischung“ zu erhalten und so zu einer Bereicherung auch für die benachteiligten Stadtquartiere zu werden.

Johannes Novy erklärte, dass ein Handlungsdruck auch bei den negativen Auswirkungen des Tourismus bestehe und die negativen Einflüsse zukünftig genauer untersucht werden müssten. Er war überrascht, wie oft von Leuchttürmen gesprochen wurde und merkte an, dass differenzierter darüber nachgedacht werden müsse, in welchen Quartieren Leuchttürme positive Effekte bewirken können. In Neukölln sehe er eher keine Leuchtturmprojekte wie beispielsweise eine Kunsthalle, hier müssten die vorhandenen endogenen Potentiale genutzt und gestärkt werden, damit sie ihre Kraft voll entfalten.

Christian Holl ergänzte, dass in diesem Zusammenhang das Guggenheim von Frank Gehry in Bilbao immer sehr undifferenziert als Positivbeispiel angeführt werde, hierbei handele es sich allerdings um eine integrierte und auf mehreren Ebenen angelegte Planung, die diesen Leuchtturm-Effekt erzeugt habe. Er wünsche sich auch für Berlin eine ähnlich integrierte Planung und eine Abwägung der verschiedenen Bedarfe.

Jana Richter erläuterte, man müsse den Tourismus vielfältiger gestalten, um negative Auswirkungen zu verringern und den Fokus zu erweitern. Die Wasserlagen seien hierbei besonders interessant.

Gerhard Buchholz vertiefte daraufhin zum Stichwort „Bezirksjuwelen“, dass die ehemalige Stalinallee, die heutige Karl-Marx-Allee, und alle touristischen Attraktionen die östlich davon bis hin zu den Marzahner Gärten liegen, bei Touristen nicht besonders stark nachgefragt werden. Die Qualität dieser Orte sei zwar bekannt und die Bezirke seien dabei diese auszubauen und zu vermarkten, die Besucherzahlen hielten sich jedoch in Grenzen. Derzeit würden diese Orte zumeist von Touristen besucht, die zum zweiten oder dritten Mal nach Berlin kommen und sich auch für Attraktionen und Orte außerhalb der Mitte interessieren.

Manfred Kühne fügte an, dass Berlin im Bereich Tourismus gar nicht so schlecht aufgestellt sei, es gebe einige Konzepte zum Umgang mit den Hinterlassenschaften der beiden Diktaturen, z.B. den Mauerradweg. Die Bezirke hätten sich seiner Meinung nach inzwischen gut positioniert, im Tourismusförderbereich stecke aber noch viel Potential, diese

Mittel würden in Berlin kaum ausgeschöpft. Im Bezug auf den Bilbao-Effekt sagte er: „Unser Gehry ist die Mauer“.

Aus dem Publikum wurde auf die „Weltkulturerbestellungen“ hingewiesen, die ein großes Potential darstellen würden. Zudem kämen 72% der Touristen aufgrund der vielfältigen kulturellen Angebote nach Berlin. Klaus Zillich ergänzte, dass die auf die Berliner Stadtregion verteilten Weltkulturerbestätten ein Motiv der Dezentralisierung darstellen würden. Nur wenige Städte, beispielsweise Peking, Mexiko City und London, können neben der Berliner Stadtregion drei Weltkulturerbestätten aufweisen – im Berliner Raum sind das die Museumsinsel, die Siedlungen der Moderne sowie die Potsdamer Schlösser und Gärten.

Maria Berning verwies darauf, dass die benachteiligten Quartiere durchaus noch Attraktoren brauchen können. Auf die Frage, was die benachteiligten Stadtquartiere der Stadt anbieten könnten, antwortete sie, dass der Anteil an jungen Menschen in diesen Quartieren am höchsten sei, was für die Stadt in Zukunft von großem Wert wäre. Diese benötigten zunächst Bildungseinrichtungen, dann aber vor allem Arbeitsplätze, beispielsweise in Zukunftsbranchen, etwa im Bereich der nachhaltigen, ressourcenschonenden Technologien. Gleichzeitig müssten die Themen Freiflächen und Sport bedacht werden, wofür im Kiez an der Schillerpromenade in Wechselwirkung mit dem Tempelhofer Feld gute Möglichkeiten bestünden.

Hildebrand Machleidt leitete zum Thema Industrie über und zitierte Klaus Wowereit, der nach einer Tagung der SPD gesagt habe, dass Berlin wieder Industriestadt werden müsse. Hildebrand Machleidt fragte, wie Zukunftsindustrien überhaupt aussehen könnten, z.B. in der Planung für den Flughafen Tegel. Er stellte zur Debatte, ob neue Industrien noch so wie traditionelle Industrien funktionieren würden, die große Flächen benötigen und um sich herum kaum andere Nutzungen zulassen, oder inwiefern diese nicht viel stärker in die umliegenden Quartiere eingebettet werden könnten. Weiterhin müsste überlegt werden, wie die Integration der neuen Industriebetriebe gestaltet werden könnte, so dass Investoren – die sonst auf der „grünen Wiese“ planen – nicht abgeschreckt werden. Wie können z.B. in Tegel Forschung, Entwicklung und Produktion integriert werden?

Klaus Zillich sah die Industriestadt als Vision der Zukunft, dabei insbesondere die Einbindung der jungen Generation der Wissenschaftler.

Hildebrand Machleidt griff das Thema auf und kritisierte die Wertschöpfungskette in vielen Branchen in Berlin. Es werde viel Forschung und Entwicklung betrieben und Kreativität in Ideen gesteckt, z.B. in Bereichen wie dem Mode-Design. Die Produktion erfolge jedoch an anderen Orten und das Geld fließe anschließend auch woanders hin - es müssten daher den Firmen bessere Angebote gemacht werden. Er appellierte an den Optimismus für die Stadt Berlin. Man habe sich zu leichtfertig damit abgefunden, dass die Stadt nicht mehr wachse. Stadtentwicklungsprozesse verliefen jedoch in viel längeren Zyklen, insbesondere die großen Potentialflächen müssten als Reserveflächen verstanden, und dürften nicht so schnell „verpulvert“ werden. Er führte das Motiv der sich selbst erfüllenden Prophezeiung an und wies darauf hin, dass die Entwicklung im Moment zwar stagniere, die EU-Osterweiterung für Berlin mittel- bis langfristig aber ein mögliches Wachstum bedeuten könnte.

Reiner Nagel erklärte abschließend, dass eine Studie zur Zukunft der industriellen Arbeit in Berlin erstellt werde. Er nannte zudem eine Reihe von Themen, die weiter vertieft werden müssten, beispielsweise das Thema der Handelsstandorte und -strukturen, das Thema „Brüche und Gentrifizierung“ sowie das Thema Bildung.

Aljoscha Hofmann und Johanna Schlaack fassten anschließend die Veranstaltung zusammen: Der Workshop war von hohen Erwartungen begleitet - es sollte über die ganze Stadt nachgedacht werden, was an vielen Punkten auch gelang, aber natürlich nicht umfassend. Das Planwerk Innenstadt war und ist ein wichtiges Instrument der Berliner Planung und hat ein wichtiges Leitbild für die Entwicklung der Stadt geschaffen. Es muss vor dem Hintergrund der neuen Herausforderungen an die Stadt jedoch überarbeitet und erweitert werden - inhaltlich wie räumlich.

Aljoscha Hofmann hob noch einmal hervor, dass die Kooperation und Offenheit der unterschiedlichen Akteure in den Diskussionen und Vorträgen während des 1½ tägigen Workshops sehr positiv war. So konnte ein umfangreicher Austausch zwischen etablierten Planern und Nachwuchswissenschaftlern, aber auch mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung stattfinden. In Anbetracht der Fülle der Themen und der Kürze der Zeit konnte in den Debatten nicht im-

mer ins Detail gegangen werden, stattdessen lag das Augenmerk auf der gesamtstädtischen Ebene und der Verzahnung der einzelnen Themen.

Die Wasserlagen müssten als öffentliche Aktionsräume verstanden werden. Die Einberufung eines „Spreerates“ wäre hier ein richtungweisender Schritt. Die Debatte um die Flughäfen führte besonders zum Thema Flächenpotentiale und zur Forderung nach einem entspannteren Zeit- und Flächenmanagement für Berlin. Der für Berlin wichtige Tourismus nahm in der Verzahnung der Themen eine zentrale Position ein, an vielen Stellen müsse er aber gezielter gesteuert werden, beispielsweise in Bezug auf die „Bezirksjuwelen“. Für die benachteiligten Quartiere war besonders die IGA auf dem Flughafen Tempelhof von Interesse. Sollte die IGA inhaltlich auf eine IBA und räumlich auf Neukölln ausgeweitet werden oder sogar ganzstädtisch stattfinden, könnte es eine Bauausstellung beispielsweise zur Stärkung der sozial schwachen Bezirke werden. Es bestünde die Chance die vier Themen des Workshops in einer solchen IBA miteinander zu vernetzen und zu zeigen, wie sich die Stadt den städtebaulichen Herausforderungen der Zukunft stellt. Exemplarisch könnten städtebauliche und architektonische Lösungen für die problembelasteten Quartiere getestet werden und so die Möglichkeit bestehen, finanzielle Mittel für Schlüsselprojekte zu mobilisieren.

Johanna Schlaack schloss die Veranstaltung mit einem Ausblick ab: Die Hauptleistung des Workshops „Beyond Planwerk Innenstadt. Neue Ideen - Strategische Entwicklung weiter denken!“ bestand darin, einen inhaltlichen Austausch zwischen den verschiedenen Akteuren in möglichst vielen Punkten und so eine breite Debatte über ein Leitbild für Berlin initiiert zu haben. Weiter vertieft werden sollten Themen wie die Priorisierung und Phasierung in der Berliner Stadtentwicklungsdebatte. Neben übergeordneten Strategien für die gesamte Innenstadt sollte im Bereich der Schlüsselprojekte auch über gestalterische Fragen sowie städtebauliche und architektonische Zielsetzungen diskutiert werden. Die vier Querschnittsthemen des Workshops: „Verkehr, Gestaltung, Klimawandel und Wohnungsbau“ sollten noch um das Thema Bildung ergänzt werden.

Beyond Planwerk Innenstadt. Neue Ideen - Strategische Ent- wicklung weiterdenken!

Fazit der Initiative »Think Berl!n«

Abschließend sollen zentrale strategische Ideen der Initiative »Think Berl!n« präsentiert werden, die auf im Workshop gewonnenen Erkenntnissen basieren, über diese jedoch hinausgehen.

PROZESSE, KEIN ENZZUSTAND!

- Planwerke sollten prozesshaft entwickelt werden, so dass sie bis zu einem gewissen Grad auf Unwägbarkeiten und Richtungsänderungen eingehen können und nicht einen scheinbar unverrückbaren Endzustand präsentieren. Für strategische Schlüsselorte mit gesamtstädtischer Bedeutung sollten jedoch greifbare und allgemeinverständliche städtebauliche Bilder erzeugt werden, um belastbare Grundlagen für Diskussionen zu schaffen.
- Es sollte eine Schlüsselqualität Berlins sein, städtebauliche Brüche in der Stadt auszuhalten und gezielt zu erhalten. Die diversen Zwischennutzungen an der Spree, die mittlerweile auch eine wichtige Attraktion des off-mainstream-Tourismus sind, verdeutlichen diesen Ansatz. Diese Nischen haben erheblich zur positiven Entwicklung der Kreativwirtschaft in Berlin beigetragen und das einzigartige Potenzial des Ortes gut genutzt und weiterentwickelt.
- Vergleichbare Nischen in Gebieten wie Nord-Neukölln oder in Teilen des Tempelhofer Feldes, die als Experimentierfelder für alternative und innovative Ideen geradezu prädestiniert sind, sollten planerisch gehegt und bei der Entwicklung von Strategien geschützt werden.
- Zwischen Kurzzeitdenken und Handlungsdruck einerseits und den Langzeit Chancen andererseits, die durch überstürztes Planen und politische Zwänge verbaut werden können, muss abgewogen werden, beispielsweise im Zuge der Umnutzung des Flughafens Tegel.

PRIORISIERUNG VON ENTWICKLUNG!

- Bei dem derzeitigen enormen Angebot von bebaubaren Flächen in Berlin braucht es Mut, die vorhandenen Kräfte zu konzentrieren und die Prioritäten auf ausgewählte strategisch wichtige Orte zu konzentrieren, so dass dort funktionierende, wirklich gefragte und somit lebendige Stadtquartiere entstehen.
- Wie viel innere Konkurrenz der Berliner Immobilienmarkt vertragen kann und welche Nutzungen und bauliche Formen an welchen Orten in Berlin gewollt sind, muss mit Blick auf die gesamtstädtische Entwicklung debattiert werden. Dabei müssen auch die Themen Liegenschaftspolitik, Bezirksausgleich und das Rückhalten potentieller Entwicklungsflächen beispielsweise in Tempelhof, Tegel sowie in der Entwicklungssachse BBI – Hauptbahnhof berücksichtigt werden.
- Leere sollte als Luxus verstanden und die Qualifizierung der Stadt durch öffentliche, flexibel nutzbare Frei- und Erholungsräume vorangetrieben werden.
- Es sollte diskutiert werden, ob die Büroflächenentwicklung an der Spree („Mediaspree“) zugunsten der Entwicklung eines anderen Ortes gemindert oder vielfältiger gestaltet werden kann. Die Chance, die Spree, diesen die Stadt durchziehenden öffentlichen Raum mit seinem großen Potential für Erholung, Tourismus, für Wohn- und Lebensqualität, ja selbst für Verkehr als Ort für alle Berliner zu erhalten und auszubauen, sollte nicht leichtfertig vertan werden.
- Prioritäten müssen auch bei der Verteilung anderer knapper und wichtiger Ressourcen gesetzt werden. So könnte der Norden Neuköllns das Potenzial einer öffentlich finanzierten Ankernutzung wie einer Kunsthalle gut gebrauchen, um das Image des Gebietes zu verändern und die lokale Ökonomie zu stärken. So eine Kunsthalle eher in Nord-Neukölln oder im Osthafen statt im schon kunst-gesättigten Quartier zwischen Hamburger Bahnhof und Hauptbahnhof anzusiedeln, wäre ein mutiger und strategisch wichtiger Schritt.
- Die zu erwartende Verlagerung des wirtschaftlichen West-Ost-Gefälles Berlins in ein Süd-Nord-Gefälle, vorangetrieben durch die Schließung Tegels und die Eröffnung des Flughafens BBI mit seiner Südost-Entwicklungssachse, erfordert eine umfassende planerische Reaktion, die diese Ent-

wicklung abpuffert und auf die damit einhergehenden Veränderungen der Bewegungsströme innerhalb der Stadtregion reagiert.

- Die Priorisierung der Entwicklung könnte auch dazu beitragen, die Vielfalt Berlins in den Kiezen und Bezirken zu bewahren und zu fördern. Bestehende Frei- und Leerräume in den Kiezen müssen gesichert werden.

VISION ENTWICKELN, SELBSTBEWUSST SEIN!

- Um planerische Positionen durchsetzen zu können, braucht es vor allem eine klare strategische Vision, ein Leitbild für Berlin und das Selbstbewusstsein der Stadtverwaltung, dieses auch umsetzen zu wollen.
- Trotz schwieriger Haushaltslage darf sich die Stadtverwaltung nicht von der Angst leiten lassen, potenzielle Entwickler und Investoren zu verprellen. Dies hat in den letzten Jahren zu einer sehr defensiven Haltung geführt, die es kaum noch erlaubt, selbst in Top-Lagen, etwa an der Spree, Forderungen nach städtebaulicher Qualität zu stellen. Dieser Kreislauf muss nicht nur für die Filetgrundstücke, sondern ganzheitlich durchbrochen werden.
- Gerade die Wasserlagen tragen derzeit viel zum positiven Image der Stadt bei. Hier sollte es möglich sein, Bedingungen wie aktive und offene Erdgeschosszonen, einen attraktiv gestalteten und ausreichend breiten Fußgängerweg, Wohnungen in den oberen Geschossen der Gebäude und eine architektonische Qualität, die der einzigartigen räumlichen Situation angemessen ist, einzufordern. Für die an die Wasserlagen angrenzenden Baugebiete muss eine klare städtebauliche Zielsetzung entwickelt werden, ein ortsspezifisches und vielfältiges Leitbild Berlin – Leben am Wasser, das städtebauliche Qualität sichergestellt.
- Tourismus sollte als Querschnitts-Disziplin in die Stadtentwicklungsplanung integriert werden. Tourismusentwicklung sollte sich nicht mehr nur auf Wirtschaftsförderung beschränken. Es müssen weitere qualitative Zielsetzungen z.B. ökologische, soziale, kulturelle, räumliche für ein touristisches Leitbild etabliert werden.
- Das stadtreionale strategische Konzept für die großräumliche Verlagerung der Infrastruktur im Zuge der Eröffnung des neuen Flughafens BBI sollte den anvisierten zusammenhängenden, ver-

kehrlich gut angebundenen Wachstumskorridor Hauptbahnhof - BBI qualitativ spezifischer ausformulieren und die vorgesehene Einbindung der Standorte östlicher Spreeraum, Schöneweide, Adlershof sowie des Tempelhofer Feldes und Nord-Neuköllns konkreter thematisieren und diskutieren.

- Die Planwerke Südostraum und Innenstadt müssen dafür weiter entwickelt und sinnvoll miteinander verwoben werden, um eine übergreifende Vision und eine integrierte Entwicklung an den Schnittstellen beider Planwerke zu gewährleisten.

QUALITÄT IN DER GESTALTUNG!

- In der gesamten Stadt sollte es wieder wichtiger werden, die Qualität der städtebaulichen Gestaltung stärker in den Vordergrund zu stellen und für aktuelle Herausforderungen der Stadtentwicklung zeitgemäße gestalterische Lösungen zu entwickeln.
- Für viele strategische Räume, etwa das Umfeld des Hauptbahnhofes, könnten Gestaltungssatzungen oder urban design codes die Richtung vorgeben und es müsste für Entwickler selbstverständlich werden, hier architektonische Vorzeigeprojekte zu realisieren, die aufgrund ihrer baulichen Qualitäten auch langfristig rentabel sind.
- Gebiete wie der Entwicklungskorridor zwischen BBI und Innenstadt sollten nicht nur als reiner Wirtschaftsraum betrachtet werden, sondern es sollte auch der gestalterische Blickwinkel in die Diskussion einbezogen werden: Welcher Eindruck entsteht für die Menschen, die per Bahn mit dem Flughafenzubringer, über die Autobahn A 113 oder die Bundesstrassen B 96, B96a und 179 in die Stadt kommen? Die Einfahrtsmöglichkeiten könnten als eine Sequenz von Erlebnisräumen, als Stadteingang (Gateway) begriffen und geplant werden, die die Verbindung für Besucher und Berliner vom Flughafen zur Innenstadt durch Kontinuität und Wiedererkennbarkeit auch räumlich erlebnisreich gestaltet. Der Flughafen-Wachstumskorridor muss Querverbindungen vorsehen und integrieren und darf mit seiner geplanten linearen Entwicklung und den zentralen Verkehrsachsen nicht zur neuen Barriere im Stadtraum werden.
- Qualitätvoll gestaltete Projekte funktionieren besser und länger und sind somit nachhaltiger. Mit einer anspruchsvollen städtebaulichen und architektonischen Gestaltung haben Projekte die Chan-

Fazit

ce, über ihre Primärfunktion hinaus auch einen Anstoß als Vorreiter für die Erneuerung der Gebiete zu spielen.

- Das touristische Angebot in der Innenstadt müsste hinsichtlich der gestalterischen Qualität verbessert werden. Erforderlich ist auch eine bessere Vernetzung der historische Mitte mit dem Zentrum West, z.B. in Bezug auf Themenrouten.

IBA FÜR BERLIN!

- Die Erweiterung der für das Jahr 2017 geplanten Internationale Gartenausstellung Tempelhof in eine IBA Tempelhof/Nord-Neukölln böte die Möglichkeit, das Thema der gestalterischen Qualität wieder stärker in den Vordergrund planerischer Debatten zu rücken und auch die Bauherren von den Vorteilen von design excellence zu überzeugen.
- Mit Hilfe einer IBA Tempelhof/Nord-Neukölln könnte sich Berlin als Modellstadt für qualitativ hochwertigen, bezahlbaren, klimafreundlichen und ressourcenschonenden sowie neue Lebensmodelle unterstützenden Wohnungs- und Städtebau etablieren.
- Über eine IBA könnten weitere Themen in die städtebauliche Debatte Berlins eingebracht werden: städtebauliche Konzepte für die Förderung von Integration, beispielsweise in Form von Leuchtturmprojekten für Bildung und Kultur, von Projekten, die die Potentiale von Immigranten aufgreifen, oder von innovativen Gestaltungsideen für öffentliche Räume. Internationale Beachtung würden außerdem beispielhafte Ansätze und Konzepte für eine Konversion von innerstädtischen Flughafenaerealen finden, die spezifische Herausforderungen wie unter anderem die ikonenhafte Bausubstanz, die Überwindung der Abschottung riesiger ehemaliger Sonderflächen und den hohen Grad der Versiegelung thematisieren.
- Eine weitere Möglichkeit der städtebaulichen und nachhaltigen Profilierung wäre ein Internationale Wasserausstellung (IBA Fluss). Die planerische Strategie für die Wasserlagen sollte auf internationalen Erfahrungen mit der Entwicklungen von waterfronts in Städten aufbauen, z.B. dem südlichen Themseufer in London oder dem südlichen Yarraufers in Melbourne, sich aber auch über Berlin-spezifische Alleinstellungsmerkmale von diesen Orten abgrenzen.

AUFWERTUNG VERSUS STABILISIERUNG

- Zunehmende Proteste gegen Gentrifizierung und Stadtumbauprojekte zeigen, dass eine Diskussion über die Zielsetzungen von Stadterneuerung notwendig ist: Wird eine Aufwertung problembelasteter Quartiere zur besseren Vermarktung durch den Immobiliensektor und zur Standortentwicklung angestrebt oder zur Steigerung der Lebens- und Wohnqualität sowie der Chancengleichheit der Bewohner? Wie können diese oft gegensätzlichen Interessen zukünftig sinnvoll miteinander verzahnt werden?
- Im Zuge dieser Debatten sollte ein neuer Konsens zu den Zielen der Stadterneuerung und des Stadtumbaus entwickelt werden, der neben den zentralen Themen wie Bildung und soziale Infrastruktur, Wohnungs- und Mietpolitik auch Fragen der nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und der städtebaulichen Gestaltung beinhaltet.
- Insgesamt sollte diesen Strategien und Überlegungen das Ziel zugrunde liegen, dass die Innenstadt ein bezahlbarer und attraktiver Wohnort für alle gesellschaftlichen Schichten bleibt. Instrumente wie Milieuschutzsatzungen oder Mietobergrenzen, aber auch der soziale Wohnungsbau, müssten zum Ausgleich der Aufwertung benachteiligter Stadtquartiere weiterentwickelt werden.
- Für die benachteiligten Stadtquartiere sollte ein Leitbild oder einer zentrale städtebauliche Strategie entwickelt werden, die die bereits existierenden Programme und Initiativen koordiniert und ihnen wieder eine stärkere baulich-räumliche Ausrichtung gibt.
- Tourismus sollte als Initialzündung für die Stadtentwicklung eingesetzt werden. Die Entwicklung der Bezirke birgt großes touristisches Potential und könnte die Innenstadt langfristig entlasten (Stichwort: Bezirksjuwelen). Es sollte geprüft werden, wie die positiven Effekte des Tourismus für derzeit touristisch vernachlässigte Bereiche, wie zum Beispiel die südliche Spreeinsel oder die wirtschaftlich nicht so starken Stadtquartiere in den Bezirken außerhalb des Zentrums, nutzbar gemacht werden können.
- Ein gemeinschaftlich (privat-öffentlich) finanziertes Leuchtturmprojekt wie ein Museum für zeitgenössische Kunst oder die neue Zentral- und Landesbibliothek könnte in einem problembelasteten Stadtteil die Identifikation der Bewohner mit ihrem Quartier fördern und eine Initialzündung für

die Entwicklung des Gebietes bedeuten. Vorbildcharakter könnten die Tate Modern in London oder die MoMa-Dependance PS1 in Queens/New York einnehmen. Gleichzeitig müssten die negativen Auswirkungen eines solchen Projektes und der damit verbundenen Aufwertung durch geeignete Maßnahmen abgefedert werden, etwa die Erhöhung der Mieten und die daraus resultierende Verdrängung der weniger finanzstarken Bewohner.

- Die strategische Ausrichtung der Planungen für die Umnutzung der Flughäfen Tempelhof und Tegel, die vielschichtige An- und Einbindung der Areale in die Stadt und die konkreten Nachnutzungsvorschläge müssen sich vorrangig an den Leitbildern der nachhaltigen Stadtentwicklung orientieren.

BERLIN – A SUSTAINABLE CITY!

NACHHALTIGKEIT – SOZIAL UND ÖKOLOGISCH

- Berlin sollte sich stärker als bislang als Modellstadt des nachhaltigen Städtebaus profilieren, sowohl in Bezug auf ökologisch als auch wirtschaftlich und sozial nachhaltige Stadtentwicklung.
- Die Spree und die übrigen innerstädtischen Wasserlagen sollen als durchlaufender Landschaftsraum aktiver genutzt werden. Durch eine konsequente Öffnung und gestalterische Aufwertung der Uferbereiche würde entlang der Wasserlagen die Lebensqualität gesteigert werden können, was sich vor allem auf die problembelasteten Innenstadtquartiere positiv auswirken könnte.
- Die Mobilität in der Stadt könnte verstärkt auf das Wasser verlagert werden, über neue Fähr- und Wassertaxiverbindungen, aber auch in kontrolliertem Maße über die touristisch interessante Öffnung der innerstädtischen Gewässer für Sportboote.
- Die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume in der „Grünen Metropole Berlin“ sollte verbessert werden. Die Grünräume bilden einen wichtigen Gegenpool zum urbanen Raum. Ein Konzept für die Qualität der öffentlichen Plätze und Freiflächen, die durch den Tourismus besonders strapaziert werden, müsste erstellt werden.
- Langfristig könnte Berlin zur Modellstadt eines klimagerechten Tourismus werden. Dazu sind viele kleine Schritte notwendig, wie beispielsweise Auflagen für den touristischen Busverkehr, eine Förderung von alternativen Verkehrsmitteln und die Installation kleiner Gesten im öffentlichen Raum z.B. Radstationen. Mittels eines touristischen Verkehrs- und Vernetzungskonzeptes sollten das Rad- und Fußwegenetz hochwertig, durchgängig sicher, belebt, erlebnisreich und barrierefrei ausgebaut werden.

Aljoscha Hofmann (1980) studierte Architektur an der TU Berlin. Seit 2008 ist er wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Planungs- und Architektursoziologie an der TU Berlin. Zurzeit bereitet er seine Promotion zu neuen zivilgesellschaftlichen Koalitionen im Zuge von Protestbewegungen gegen städtebauliche (Groß-)projekte. Untersucht werden hierzu u.a. die Entwicklung des östlichen Spreerraums in Berlin im Bereich Friedrichshain-Kreuzberg (Mediaspree), die Proteste um das Bahnprojekt Stuttgart 21. Seine Arbeitsschwerpunkte sind weiterhin die Untersuchung von Wasserlagen sowie die Konversion von industriell und gewerblich genutzten innerstädtischen Flächen im internationalen Kontext. Aljoscha Hofmann ist Mitbegründer der Initiative »Think Berl!n«

Cordelia Polinna (1975) studierte an der TU Berlin und am Edinburgh College of Art Stadt- und Regionalplanung und Urban Design. Von 2002 bis 2004 war sie an der TU Berlin Wissenschaftliche Mitarbeiterin im DFG-Forschungsprojekt „Postmoderner Städtebau seit den 80er Jahren: Remake der ‚Europäischen Stadt‘ am Beispiel von Berlin und London“. Im Jahr 2007 promovierte sie an der TU Berlin mit dem Thema „Towards a London Renaissance. Städtebaulicher Paradigmenwechsel in London: Projekte und Planwerke für den Umbau des Zentrums“. 2008-2010 forschte sie als DFG Postdoc-Fellow beim Transatlantischen Graduiertenkolleg Berlin – New York und 2009 als Visiting Scholar an der New York University. 2009/2010 war sie Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Lehrstuhl für Landschaftsarchitektur und öffentlicher Raum an der TU München. Zurzeit arbeitet sie als Wissenschaftliche Mitarbeiterin an der TU Berlin. Arbeitsschwerpunkte liegen in der Analyse von Stadtumbaustrategien für benachteiligte Stadtteile, von Möglichkeiten zur Sicherung von Qualität in der städtebaulichen Gestaltung und in der Entwicklung von Konzepten zur Stärkung von Stadt- und Ortszentren. Cordelia Polinna ist Mitbegründerin der Initiative »Think Berl!n«.

Jana Richter (1976) ist Architektin und Stadtplanerin. Sie ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Architektur der TU Berlin und Mitbegründerin des Büros Praeger Richter für Architektur und Stadtforschung. Jana Richter studierte Städtebau und Planung an der TU Cottbus und Architektur an der Staatlichen Hochschule für Bildende Künste „Städelschule“ in Frankfurt Main, wo sie 2003 das postgraduale Studium im Konzeptionellen Entwerfen abschloss. Sie ist assoziiertes Mitglied des DFG Transatlantischen Graduiertenkolleg „Berlin – New York“ (2008 – 2010) und forschte 2009 als Visiting Scholar an der Columbia University in New York. Zurzeit arbeitet sie an ihrer Dissertation zum Thema „Räumliche Wechselwirkungen zwischen Architektur und touristischer Nutzung. Die Transformation von Architektur und Stadtraum durch den ansteigenden urbanen Massentourismus in Berlin“. Im Mai 2010 ist ihre neue Publikation, „The Tourist City Berlin – Architecture and Tourism“, im Braun Verlag erschienen. Jana Richter ist Mitbegründerin der Initiative »Think Berl!n«.

Johanna Schlaack (1980) ist Stadtforscherin und studierte Architektur an der TU Berlin und am Edinburgh College of Art. Seit 2008 promoviert sie als DFG-Fellow im Rahmen des Transatlantischen Graduiertenkollegs Berlin – New York am Center for Metropolitan Studies und als Visiting Scholar an der Columbia Universität in New York zum Thema „Flughäfen als Impulsgeber für Metropolregionen“. Arbeitsschwerpunkte liegen in der Analyse von flughafenbezogenen städtischen Entwicklungen und der Konversion von Flughafenarealen mit Fokus auf dem Berliner Flughafen ausbau sowie in der Untersuchung von räumlichen Prozessen im Spannungsfeld zwischen Flughäfen und Städten im internationalen Kontext. Johanna Schlaack ist Projektleiterin und Koordinatorin des „Planungslabors Flughafenstadt BBI“, Schwerpunktprojekt des Kompetenzzentrums Stadt und Region in Berlin-Brandenburg und Mitbegründerin der Initiative »Think Berl!n«.

Workshop „Beyond Planwerk Innenstadt. Neue Ideen – strategische Entwicklungen weiter denken!“

28. und 29. Januar 2010 am Center for Metropolitan Studies an der TU Berlin

Initiiert und veranstaltet von Aljoscha Hofmann, Cordelia Polinna, Jana Richter und Johanna Schlaack.

In Kooperation mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin.

Layout/Redaktion: Aljoscha Hofmann, Cordelia Polinna, Jana Richter, Johanna Schlaack, Mara Kanthak und Eyke Vonderau

Die namentlich gekennzeichneten Beiträge geben ausschließlich die persönliche Meinung der Verfasser wieder.

Fotos: Aljoscha Hofmann, Michael Pape

Abbildungen: Die ausgewählten Präsentationsfolien stammen von den Verfassern der Inputvorträge.

Der Workshop „Beyond Planwerk Innenstadt“ wurde unterstützt vom:

Center for Metropolitan Studies

Ernst-Reuter-Platz 7 / 10587 Berlin
www.metropolitanstudies.de

Kompetenzzentrum Stadt und Region in Berlin-Brandenburg

c/o Technische Universität Berlin / Fakultät VII Architektur Umwelt Gesellschaft / Sekr. A 57 / Str. des 17. Juni 152 / 10623 Berlin
www.kompetenzzentrum-stadt-region.de

Schinkel-Zentrum der TU Berlin

c/o Technische Universität Berlin / Institut für Stadt- und Regionalplanung / Hardenbergstrasse 40A (B-Gebäude) / 10623 Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin

Am Köllnischen Park 3 / 10179 Berlin
www.stadtentwicklung.berlin.de

