

Städtebauliche Entwicklungsperspektiven Berlin

Autor(en): **Glatthard, T.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtechnik : VPK =
Mensuration, photogrammétrie, génie rural**

Band (Jahr): **90 (1992)**

Heft 1

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-234804>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Städtebauliche Entwicklungsperspektiven Berlin

Th. Glatthard

Berlin ist mit dem Fall der Mauer und den politischen Entwicklungen in Deutschland und Europa ins politische und städtebauliche Rampenlicht gerückt. In Berlin werden zur Zeit städtebauliche Weichen gestellt, wie sie in keiner anderen Stadt in diesem Umfang anstehen. Einmalig ist die Ausgangslage der geteilten Stadt: dem bisher umgrenzten, dynamischen Westteil und dem Ostteil samt Umland mit einem Entwicklungsrückstand. Die heutige Situation in Berlin birgt Risiken, unter dem herrschenden Zeit- und Erwartungsdruck die Fehler anderer rasch gewachsener Ballungsräume zu wiederholen, aber auch Chancen, bessere Lösungen zu realisieren. Die Entwicklung in und um Berlin ist daher auch für unsere Stadtentwicklungen und Stadterneuerungen interessant. Der nachfolgende Text beruht weitgehend auf dem Bericht «Räumliche Entwicklung in der Region Berlin – Planungsgrundlagen» der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz Berlin [1].

Avec la chute du mur de Berlin et les développements politiques de l'Allemagne et de l'Europe, l'avenir politique et urbanistique de cette ville est apparu au premier plan. Actuellement, à Berlin, les questions urbanistiques se sont engagées dans des voies d'une ampleur que l'on ne connaît nulle part ailleurs. La situation initiale est unique en son genre; une ville partagée en deux avec la partie dynamique de ce qui constituait Berlin ouest et la partie est de Berlin avec son agglomération caractérisés par le retard de leur développement. Compte tenu de l'urgence des mesures à prendre et des attentes que cela suscite, la situation actuelle à Berlin comporte le risque de voir se répéter les erreurs d'autres agglomérations ayant subi un développement par trop rapide. Cependant, les chances existent de réaliser des solutions meilleures. C'est pourquoi, le cas de Berlin est également intéressant pour le développement et la réhabilitation de nos villes.

L'article qui suit se base essentiellement sur le rapport intitulé «Räumliche Entwicklung in der Region Berlin – Planungsgrundlagen» (Développement spatial de la région de Berlin – Bases de la planification) de l'administration du Sénat de Berlin pour le développement de la ville et la protection de l'environnement [1].

Berlin wird in den nächsten Jahren zu einer der bedeutendsten europäischen Metropolen. Der Wegfall der innerdeutschen Grenze, die wirtschaftliche Integration Westeuropas, die politischen Veränderungen in den mittel- und osteuropäischen Staaten sowie Berlins Funktion als Hauptstadt und künftiger Regierungssitz Deutschlands und seine Lage zu den mittel- und osteuropäischen Staaten bringen der Stadt und seinem Umland eine Entwicklung und einen Strukturwandel grössten Ausmasses.

Wachstumsprognosen für Berlin rechnen in den kommenden 20 Jahren mit zusätzlichen 1,2–1,4 Millionen Einwohnern, 700 000 Arbeitsplätzen, 1,8 Millionen Autos; es müssen mindestens 800 000 Wohnungen gebaut werden. Die Gemeinden im Berliner Umland und das gesamte neue Land Brandenburg werden an dieser Entwicklung teilhaben. Eine koordinierte räumliche Entwicklung Berlins und des Bundeslandes Brandenburg ist unabdingbar.

Die Planungsarbeiten sind in vollem Gange. Strategien, Konzepte, Nutzungspläne und Projekte sind in Bearbeitung, Wettbewerbe werden ausgeschrieben. Rückblick auf die bisherige Entwicklung

und die Planungsgeschichte im Raum Berlin sollen Grundlagen und planungsgeschichtliche Anknüpfungspunkte aufzeigen und die Diskussion in einer breiten Öffentlichkeit ermöglichen [1].

Die bisherige Entwicklung

Um die Burgen Köpenick und Spandau entstanden im 12. Jahrhundert Siedlungen, insbesondere Kölln (an der Spree). Zwischen 1230 und 1240 gründeten die brandenburgischen Markgrafen auf dem rechten Spreeufer die Stadt Berlin. 1709 wurden (Alt-) Berlin, Kölln und weitere Orte zur Residenzstadt Berlin (60 000 Einwohner). 1871 wurde Berlin Hauptstadt des Deutschen Reiches. 1920 wurde Berlin mit den umliegenden Städten und Dörfern zur Stadt Gross-Berlin vereint. Potsdam blieb als selbständige Stadt erhalten.

Entwicklungsabschnitte

Die Entwicklung des Ballungsraumes Berlin ist das Ergebnis eines Verstärkerprozesses, der um die Mitte des 19. Jahrhunderts allmählich einsetzte, seit der Jahrhundertwende zunehmend an Beschleunigung gewann, aber mit dem Zweiten Weltkrieg unvermittelt abgebrochen ist.

Bis zur Jahrhundertwende griff das Wachstum der Grosstadt kaum über die heutigen Stadtgrenzen hinaus. Mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes und der allmählichen Industrialisierung des Umlandes wurden jedoch wichtige Grundlagen für die weitere Agglomerationsbildung gelegt.

Noch vor dem Ersten Weltkrieg erreichten die Randwanderung der Industrie und die Parzellierung neuer Wohngebiete den bis dahin grosstadtfernen Raum ausserhalb der heutigen Stadtgrenzen. Auch die Zunahme des Erholungsverkehrs und die Einzugsbereiche der grosstädtischen Ver- und Entsorgungsnetze wiesen auf die zunehmende Verflechtung von Stadt und Umland hin.

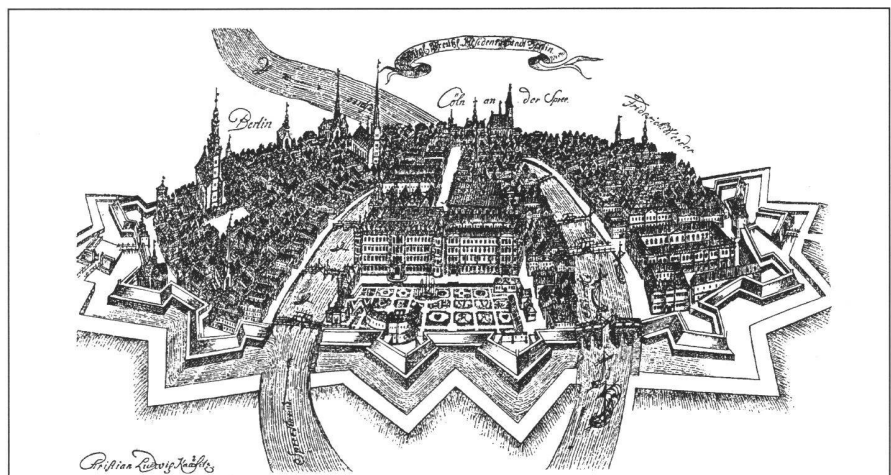


Abb. 1: Berlin und Kölln an der Spree Ende des 17. Jahrhunderts.

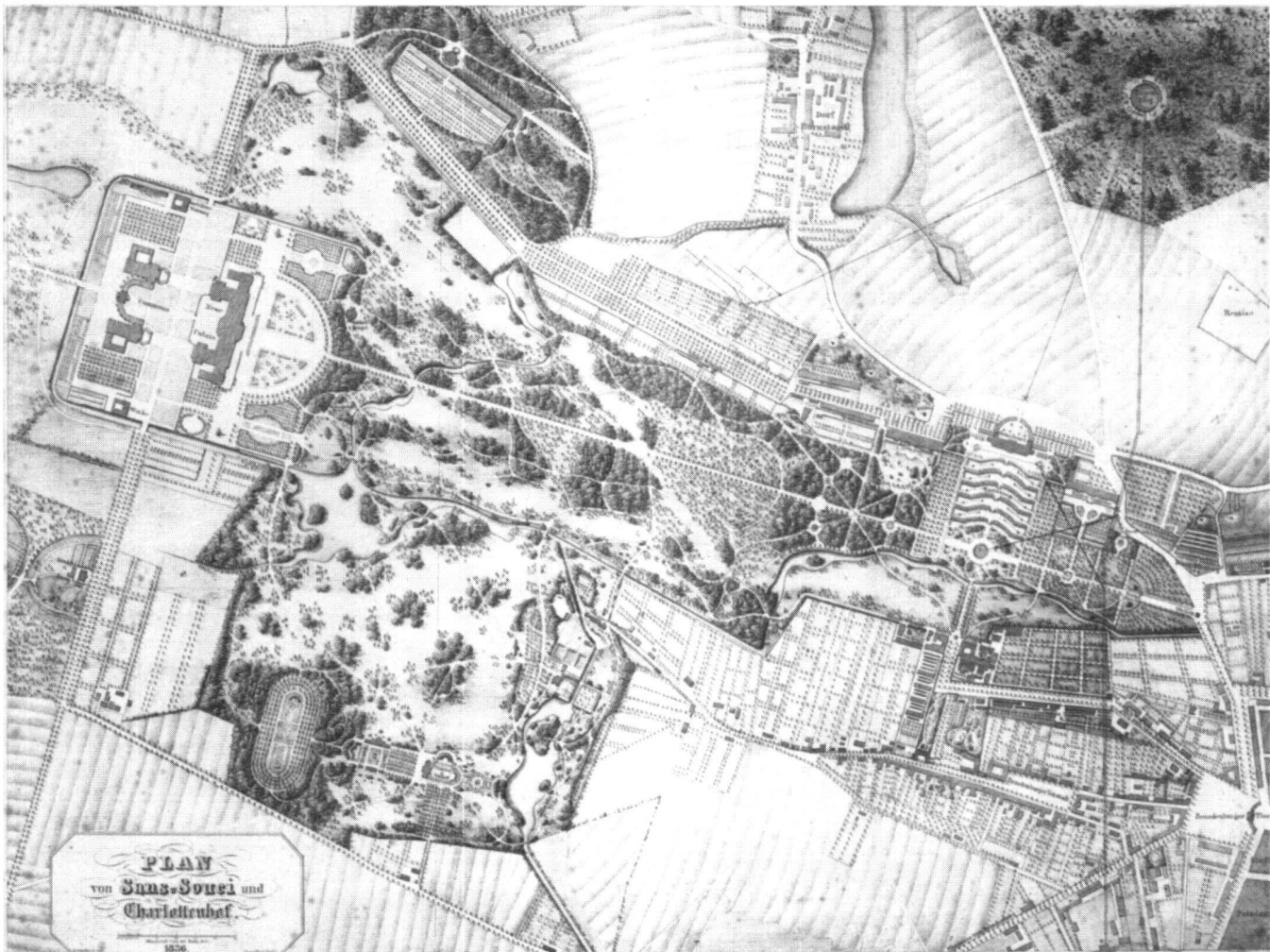


Abb. 2: Potsdam: Sans-Souci und Charlottenhof (1836), Residenz des Preussischen Königs Friedrich Wilhelm III. Parkanlage von Peter Joseph Lenné [2]. Lenné war einer der bedeutendsten Gartenarchitekten und arbeitete auch als Städteplaner in Berlin.

Eine Konsolidierungsphase nach Bildung der Einheitsgemeinde Gross-Berlin 1920 wurde bald durch einen weiteren Wachstumsschub abgelöst, der durch das Entstehen ausgedehnter Kleinsiedlungsgebiete im Umkreis vor allem der neu elektrifizierten Vorortbahnen gekennzeichnet ist. Die Periode des Nationalsozialismus war durch die weitere Zentralisierung politischer und wirtschaftlicher Macht in der Hauptstadt geprägt, aber auch durch eine teils ideologisch bedingte, teils der Kriegsvorbereitung dienende Unterstützung von Dezentralisierungstendenzen. Die Einwohnerzahl erreichte mit 4,3 Mio. in der Kernstadt und 0,9 Mio. im 50 km Umkreis ihr Maximum.

Im Zweiten Weltkrieg erfuhr das Umland durch die Auslagerung von Rüstungsindustrien, die Einrichtung von Zwangsarbeitslagern und den Bevölkerungszustrom aus bombenzerstörten Stadtteilen zunächst nochmals eine Siedlungsverdichtung.

Die politische Teilung nach 1948 leitete dann eine Sonderentwicklung ein, die geprägt war durch die Abschottung des größeren Teils der Kernstadt von ihrem Um-

land. Tendenzen einer Verstädterung und Zersiedelung des Umlandes, wie sie für andere Ballungsräume kennzeichnend sind, wurden nur beschränkt wirksam. Vor der Teilung entstandene räumliche Strukturen haben sich daher teilweise bis heute erhalten und stellen einen Ausgangspunkt der zukünftigen Entwicklung dar.

Es ist anzunehmen, dass sich mit der Wiederherstellung unterbrochener Verbindungen die funktionalen Verflechtungen zwischen Stadt und Umland allmählich wieder dem in der Zwischenkriegszeit ausgebildeten Grundmuster annähern werden.

Siedlungstätigkeit

Schon vor dem Ersten Weltkrieg hatten in günstiger Lage zur Vorortbahn spekulative Bodenparzellierungen eingesetzt, meist für die Entwicklung gehobener Wohngebiete. Da das Angebot der entsprechenden Nachfrage jedoch weit vorauslief, füllten sich die «Terrains» nur langsam auf, in weniger begünstigten Situationen entstanden auch einfachere Wohnhäuser für den unteren Mittelstand.

Während des Krieges kamen weitere land-

wirtschaftlich genutzte Flächen als «Kriegsgemüseärten» hinzu, die in den Zwischenkriegs- und Inflationsjahren zu Ansatzpunkten einer «wildem» Siedlungstätigkeit wurden.

Im Verlauf der zwanziger Jahre nahm die Siedlungstätigkeit am Stadtrand und im Umland immer größeren Umfang an. Ursache waren der Mangel an Kleinwohnungen in Berlin, der Wunsch nach Krisensicherheit angesichts der Inflationserfahrung, besonders in der Wirtschaftskrise auch die Notwendigkeit der Existenzsicherung durch Selbsthilfe und landwirtschaftlichen Nebenerwerb.

Die Parzellierung erfasste in einem Umkreis von etwa 40 km zur Berliner Innenstadt vor allem ärmere Böden abseits der Dorflagen, i.d.R. in Fahrradentfernung zum nächsten Bahnhof. Ohne städtebauliche Planung hatten die Siedlungen meist nur eine minimale Infrastruktur und waren völlig vom Berliner Arbeitsmarkt abhängig. Die bauliche Entwicklung, oft in Form von Behelfsheimen, unterlag zunächst kaum einer Kontrolle.

Der Schwerpunkt der Bevölkerungszu-

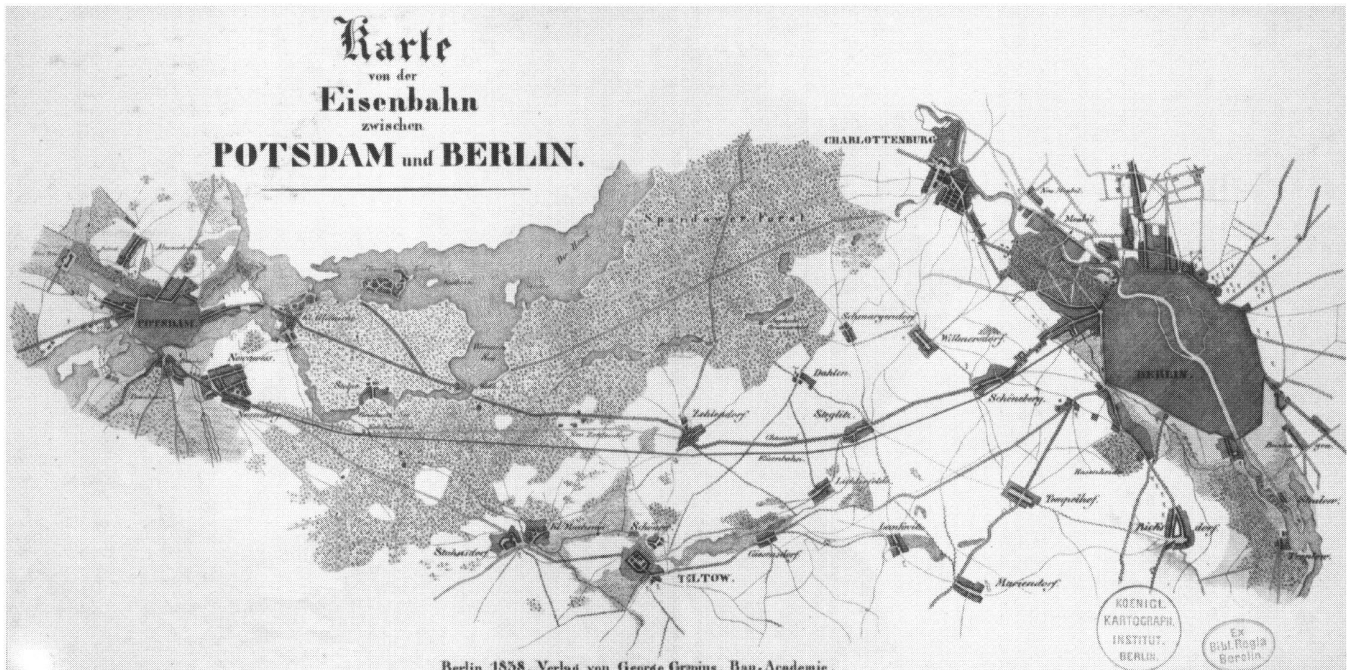


Abb. 3: Eisenbahn Berlin-Potsdam, 1838 (Staatsbibliothek Preussischer Kulturbesitz Berlin).

nahme lag in einem Radius von etwa 25–35 km zum Stadtzentrum, und hier wiederum in den Korridoren entlang der Vorortbahn.

Pendlerverkehr

Bevölkerungsentwicklung und Industrieansiedlung im Berliner Raum waren eng an das schon im 19. Jahrhundert entstandene Netz der Eisenbahnen geknüpft. Wichtige Voraussetzung für die Entwicklung des Umlandes war der «Vororttarif», der bereits 1891 für ein Einzugsgebiet eingeführt wurde, das etwa dem heutigen S-Bahnbereich entspricht. Seit 1895 wurden nach und nach auf allen wichtigen Streck-

ken getrennte Gleise für den Vorortverkehr gebaut, das Netz der Haltestellen verdichtet und die Zahl der Züge erhöht.

Die 1924 begonnene «Grosse Elektrisierung» ermöglichte eine weitere Zugverdichtung sowie erhebliche Fahrzeitverkürzungen vor allem auf weiteren Entfernungen. Die S-Bahn, wie sie seit 1930 genannt wurde, stellte für die neuen Siedlungsgebiete ausserhalb der Stadtgrenzen die Verbindung zum Berliner Arbeitsmarkt her und sicherte gleichzeitig das Berliner Arbeitskräftepotential für die neuen Industrien des Umlandes.

Neben den Einpendlern aus dem Umland in die Kernstadt gab es auch erhebliche

Pendlerströme in umgekehrter Richtung; in Industriezentren wie Oranienburg und Ludwigsfelde überstieg die Zahl der Einpendler die der Auspendler.

Zentrenstruktur

Das System der zentralen Orte im Raum Berlin wurde von der Kernstadt beherrscht, wo sich mit der alten Stadtmitte, der West-City und starken Bezirkszentren eine polyzentrale Struktur herausbildete. Selbst Potsdam, seit 1937 Grosstadt, wies dagegen bei weitem nicht die seiner Einwohnerzahl entsprechende Ausstattung mit zentralen Einrichtungen auf. Eine gewisse Bedeutung hatten daneben Oranienburg, Eberswalde, Fürstenwalde und Königs Wusterhausen. Die übrigen Siedlungskerne im Vorortbahnbereich waren von lediglich lokaler Bedeutung, viele neue Siedlungen waren selbst mit zentralen Funktionen der untersten Stufe schlecht versorgt.

Entwicklung der geteilten Stadtregion

Schon wenige Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde eine kurze Phase gemeinsamer Stadtentwicklung, die sich vor allem auf die Trümmerbeseitigung und die Wiederinbetriebnahme erhalten gebliebener stadttechnischer Anlagen beschränkte, beendet durch die zunehmende Polarisierung der politischen Systeme und die politisch-administrative Teilung Berlins 1948/49.

Schon vor dem Mauerbau begann mit der Trennung der stadttechnischen Netze die separate Entwicklung der beiden Stadthälften. Verstärkt nach 1961 wurden die Teilnetze zu jeweils für sich funktionsfähigen Systemen ausgebaut. In West-Berlin

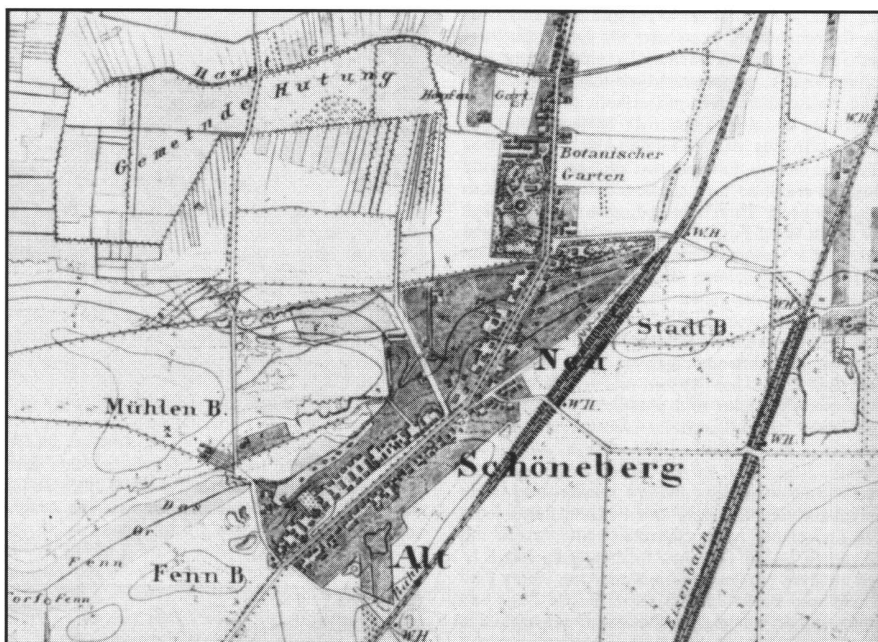


Abb. 4: Ausschnitt aus dem Ur-Messtischblatt Schöneberg, 1851 [3].

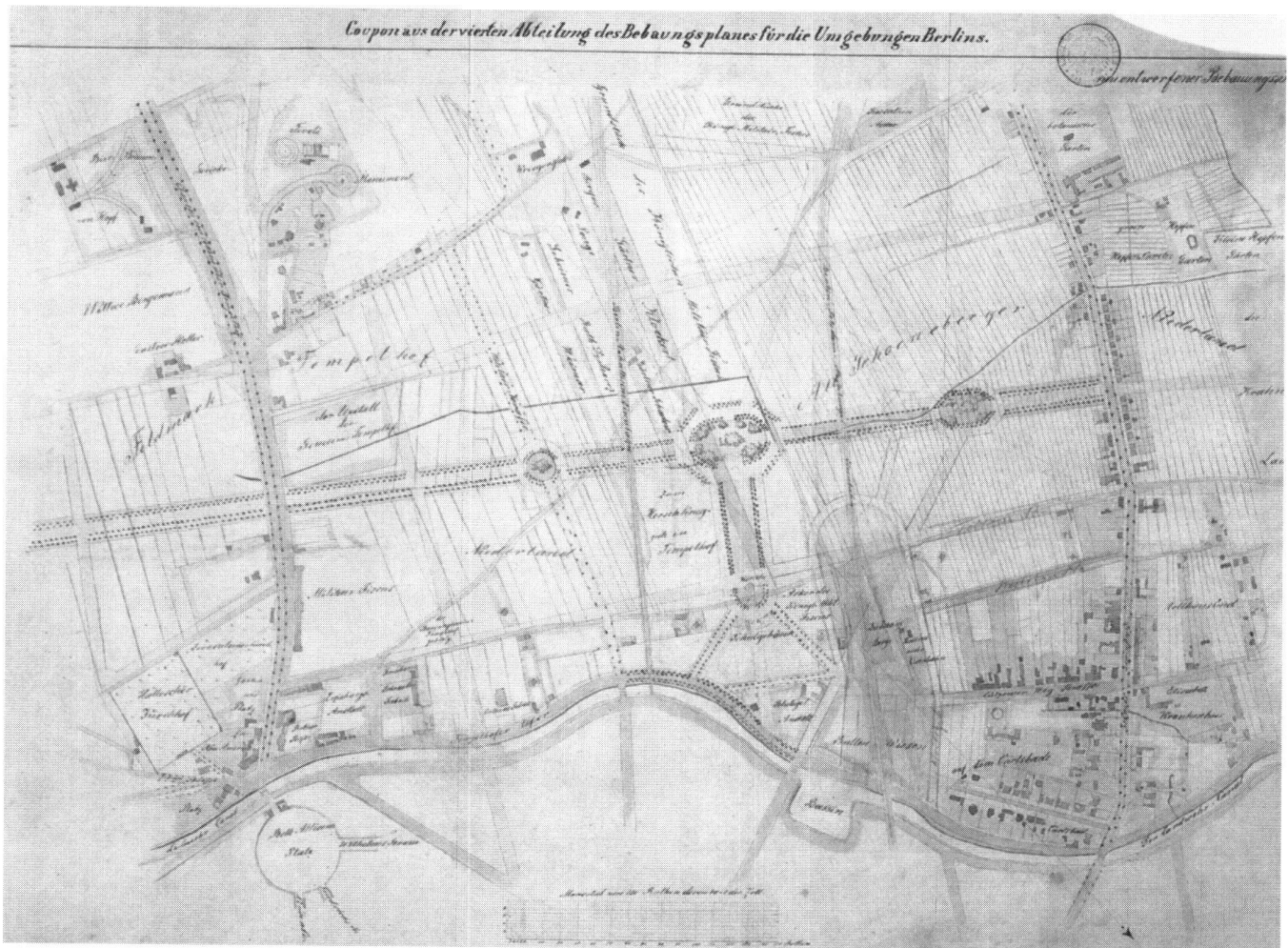


Abb. 5: Bebauungsplan für die Tempelhofer und Schöneberger Feldmark, um 1857. Projekt von Peter Joseph Lenné [2].

entstand eine weitgehend autarke Strom-, Wasser- und Gasversorgung mit Inselnetzen. Die verkehrliche Infrastruktur wurde entsprechend der verstärkten Nord-Süd-Orientierung der Teilstadt ergänzt und ausgebaut, in Ost-West-Richtung dagegen unterbrochen.

In Ost-Berlin und dem Umland stand bei Fortbestand der Einbindung der stadttechnischen Netze in übergeordnete Zusammenhänge die infrastrukturelle Umgehung West-Berlins im Vordergrund. Sie umfasste Massnahmen wie die Umleitung der nördlichen S-Bahnstrecken auf den Nördring, die Ergänzung des äusseren Eisenbahn- und Autobahnringes sowie den Bau des Havelkanals; hinzu kamen Umgehungslösungen für Gas, Strom und Wasser. Bei der Abwasserbeseitigung blieb jedoch der alte Systemzusammenhang bestehen, die Anschlüsse des gemeinsamen Strassennetzes wurden nur an wenigen Stellen aufgegeben.

Eine von den Verhältnissen in einer ungeteilten Stadt abweichende Entwicklung stellt auch die Herausbildung zweier getrennter Citykerne dar: Während sich die Gegend um den Zoo zur City West-Berlins entwickelte, jedoch ohne Verwaltungs- und Regierungsfunktionen, wurde die

stark zerstörte alte Innenstadt bis zum Alexanderplatz zur City Ost-Berlins mit konzentrierten Handels-, Verwaltungs- und Regierungsfunktionen ausgebaut. Die Bereiche zwischen Tiergarten, Mauer und Friedrichstrasse blieben dagegen lange Zeit für die Stadtentwicklung ohne Bedeutung. Beide Citykerne orientierten sich weg von der ehemals gemeinsamen Mitte.

Der Ausbau Bonn als Regierungssitz führte zu einem Bedeutungsverlust West-Berlins als Ort politischer Repräsentation und staatlicher Verwaltung, der gefolgt war von der Abwanderung fast aller grossen Firmenzentralen. Diesem Bedeutungsverlust stand jedoch die grosse internationale Aufmerksamkeit für West-Berlin als Ort ideologischer Konfrontation gegenüber. Ost-Berlin wurde als Sitz der Regierung und wichtiger staatlicher Zentralen in seiner Bedeutung gefördert und zur Hauptstadt ausgebaut.

Planungen 1900–1990

Gross-Berlin-Wettbewerb 1908

Der 1908 ausgeschriebene Wettbewerb Gross-Berlin sollte Wege aufzeigen für die «grundsätzliche Regelung der Ansied-

lung» in einem Umkreis von etwa 25 km um den Potsdamer Platz, unter der Annahme einer annähernden Verdoppelung der Einwohnerzahl dieses Raumes. Die Ergebnisse brachten trotz ihrer Konzentration auf Fragen des Städtebaus und des Verkehrs erstmals eine Zusammenschau des kommunal zersplitterten Berliner Raumes und regten in diesem Sinne die Planungsdiskussion an.

Der Vorschlag von Hermann Jansen, dem ersten Preisträger, für einen «Wald- und Wiesengürtel um Gross-Berlin nebst Radialverbindungen» ging von der doppelten Zielsetzung aus, für die Bewohner der vorhandenen Stadt Erholungsmöglichkeiten in der Natur zu erschliessen, und die notwendigen neuen Siedlungsgebiete durch Freiflächen aufzulockern und abzugrenzen.

Voraussetzung dafür war die Sicherung und Ausgestaltung von Grünflächen innerhalb des Siedlungskörpers und an seiner Peripherie. Das Hauptaugenmerk des Plans galt hier dem Ausgleich zwischen den mit Grünflächen gut versorgten westlichen Wohnbezirken und den Arbeiterwohngebieten im Osten, Norden und Süden der Stadt. Vorgeschlagen wurden zwei «Wald- und Wiesengürtel», ein klei-

Partie rédactionnelle

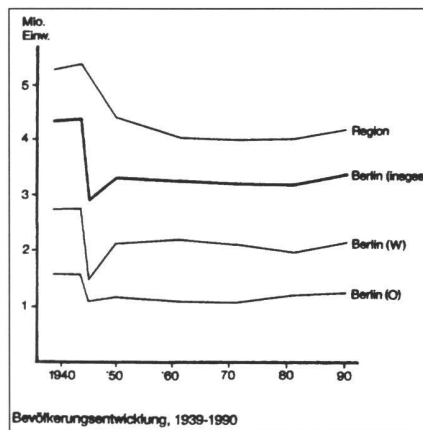
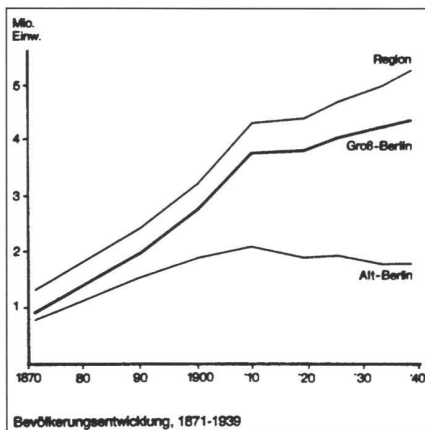


Abb. 6: Bevölkerungsentwicklung Berlin 1870–1990 [1].

ner in unmittelbarer Nähe der bereits bebauten Stadtgebiete, ein grösserer jenseits eines Ringes neuer Siedlungen. Die Gürtel waren untereinander und mit den Forsten des Umlandes verbunden durch radiale Grünflächen. Dazwischen waren zellenartig neue Siedlungen eingebettet, die über die Grüngürtel hinaus weit ins Umland vordrangen.

Dieser aufgelockerte Siedlungskörper sollte erschlossen werden durch 26 radiale Schnellbahnstrecken, deren Endpunkte 40–50 km ausserhalb des Berliner Zentrums lagen, sowie durch mehrere «Gürtelbahnen», welche die inneren und äusseren Siedlungsgürtel, sowie einen inneren und einen äusseren Städtekranz miteinander verbanden. Ergänzend war ein radial ausgerichtetes Netz von Autostrassen vorgesehen, darunter fünf grosse, teilweise neu trassierte Ausfallstrassen.

Strahlenplan für das Umland 1932

Die Regionalplanungsdiskussion der zwanziger Jahre wurde bestimmt durch zwei grundsätzlich unterschiedliche Ansätze. Aus Sicht des Umlandes dominierte das Problem des von der Kernstadt ausgehenden Siedlungsdrucks, der in geordnete Bahnen gelenkt werden sollte. Aus Sicht der 1920 räumlich konsolidierten Stadt Berlin war die Mark dagegen vor allem der «Garten Berlins», einer Auslagerung von Arbeitsplätzen in die Region stand man ablehnend gegenüber.

Der Landesplanungsverband betrieb Vorarbeiten für einen umfassenden «General-siedlungsplan». Dazu gehörte auch der durch seinen technischen Berater Gustav Langen als Ideenskizze erarbeitete «Strahlenplan», der eine grosszügige Erweiterung der entlang der Eisenbahnlinien entstandenen Siedlungsgebiete bei Freihaltung der Achsenzwischenräume vorsah.

Strukturplan des Raumes Berlin 1946

Die Planungen der unmittelbaren Nachkriegsjahre waren gekennzeichnet durch

ihre Konzentration auf die zerstörte innere Stadt sowie durch drastisch reduzierte Wachstumserwartungen. Der durch ein Kollektiv unter Hans Scharoun erarbeitete, 1946 als Teil der ersten Städtebauausstellung vorgestellte «Strukturplan des Raumes Berlin» ist mit seiner regionalen Sicht für diese Zeit eher eine Ausnahme. Der Plan bezog sich auf einen Einzugsraum mit einem Radius von 50 km, in dem vorausschauend die Gesamtentwicklung beeinflusst werden sollte. Die Veränderungsvorschläge waren jedoch auf den Bereich innerhalb des Autobahnringes beschränkt. Kennzeichnend war das topographischen Gegebenheiten angepasste Rasternetz anbaufreier Hauptstrassen, das unter weitgehender Umgestaltung der historisch gewachsenen Stadt eine aufgelockerte «Stadtlandschaft» aus Wohn- und Arbeitsgebieten verknüpfen und erlebbar machen sollte. Die dargestellten Wohngebiete beschränkten sich auf bereits parzellierte Flächen, mit wenigen Ergänzungen im Süden und im Nordosten. Über die Stadtgrenzen hinaus wiesen bandartige Industriezonen an der Oberhavel und an der Dahme sowie an der Lehrter und der Wetzlarer Bahn. Zwischen Stadt und Auto-

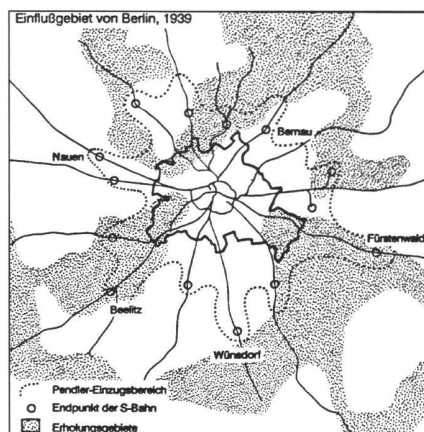


Abb. 7: «Siedlungsstern» Berlin. Sternförmige Siedlungsentwicklung und dazwischenliegende Erholungsgebiete. (Einflussgebiet von Berlin 1939 [1]).

bahring erstreckte sich ein breiter Gartengürtel, vorhandene Forsten und Kleingärten blieben erhalten.

Planung in der geteilten Stadtregion

Bis in die Zeit nach dem Mauerbau war die Negierung der politischen Teilung Berlins gemeinsames Merkmal von räumlichen Planungen in Ost und West. Das benachbarte Territorium wurde jeweils unabhängig mit Planungsvorstellungen aus eigener Sicht überzogen: West-Beliner Flächennutzungsplan von 1950, unmittelbar nach der politischen Teilung entstanden, Flächennutzungsplan von 1965 (FNP 65), 1970, neun Jahre nach dem Mauerbau beschlossen (erst der Flächennutzungsplan 84 hat diese Sicht korrigiert und beschränkt sich bei stärkerer Orientierung auf die Eigenentwicklung der westlichen Teilstadt – bei möglichst sparsamem Umgang mit der knappen Fläche – gegenüber Ost-Berlin und der Region auf die Offenhaltung von Möglichkeiten zukünftigen Zusammenwachsens); Ost-Berliner «Generalaufbauplan» von 1949, der 1955 beschlossene «Raumordnungsplan», «Generalbebauungsplan» von 1969.

Bis zur parlamentarischen Legitimation neuer regionaler Pläne und Programme ist von einem Fortbestand der bisher verbindlichen Pläne auszugehen. Mit Bezügen zur Region sind dies im Westteil der Stadt vor allem der Flächennutzungsplan, das Landschafts- und Artenschutzprogramm, einige Stadtentwicklungspläne, sowie festgesetzte Natur-, Landschafts- und Wasserschutzgebiete.

Für das Stadtgebiet Ost-Berlins wurde 1969 auf Regierungsebene ein aus verschiedenen sektoralen Planschichten bestehender Generalbebauungsplan beschlossen, der 1981 durch eine modifizierte Neufassung abgelöst wurde. Für einzelne Städte und Gemeinden des Umlandes sind Vorarbeiten für Generalbebauungspläne oder Ortsgestaltungskonzeptionen vorhanden. Regionalplanerische Vorgaben fehlen weitgehend. Fortgeltende rechtliche Bindungen bestehen vor allem durch die festgesetzten Natur-, Landschafts- und Wasserschutzgebiete.

Planungsbedarf heute

Der «Siedlungsstern»

Der Verdichtungsraum Berlin liegt inmitten einer ansonsten nur dünn besiedelten Region. Mit Ausnahme der angrenzenden Stadt Potsdam befinden sich in einem Umkreis von 100 km um die Berliner Stadtmitte keine Orte mit mehr als 100 000 Einwohnern. Brandenburg und Frankfurt/Oder, mit etwa 90 000 Einwohnern die nächstgrösseren Städte, liegen bereits am äusseren Rand der Region.

Der engere Verflechtungsraum ist geprägt vom polyzentralen Siedlungskörper Ber-

lins. Dieser besteht aus der Innenstadt mit den beiden Stadtzentren, einem annähernd konzentrischen Ring unterschiedlich ausgeprägter Stadtrandbereiche sowie aus acht vom Stadtgebiet ausgehenden Siedlungsbändern, die sich an den radial zur Innenstadt führenden S-Bahntrassen orientieren. Sie werden durch quer zur Verkehrsachse verlaufende Grünzüge und Grünräume gegliedert und lösen sich in einer Entfernung von 20–25 km vom Stadtzentrum zunehmend in Einzelsiedlungen auf.

Zwischen den Siedlungsachsen liegen zusammenhängende Landschaftsräume, die zum Teil an die innere Stadt heranreichen; sie finden ihre Fortsetzung in innerstädtischen Grünzügen, grösseren «Grüninseln» und Gebieten mit aufgelockelter Bebauung. In die Landschaftsräume sind vereinzelt Vorortsiedlungen und kleinere städtische Zentren eingebettet, ansonsten herrschen dörflich geprägte Siedlungen vor.

Die sternförmige Siedlungsstruktur wird überlagert durch eine bandartige Ausprägung des inneren Stadtraumes entlang der Spree, sowie durch neue Siedlungsschwerpunkte am Stadtrand, die weniger am radialen Schienennetz als am zellenartigen Strassennetz orientiert sind. Auch die – jeweils inneren und äusseren – Strassen- bzw. Autobahn- und Eisenbahnrings sowie die grossen Ringleitungen der Energieversorgung haben eine siedlungsstrukturbildende Qualität.

Das zu erwartende Bevölkerungswachstum im Ballungsraum Berlin kann zwar zur Zeit noch nicht abgeschätzt werden, es ist jedoch davon auszugehen, dass es mittel- bis langfristig eine Grössenordnung erreicht, die nicht allein innerhalb des Stadtgebietes aufgenommen werden kann.

In dieser Situation bietet die vorhandene, in ihren Bebauungspotentialen noch nicht ausgeschöpfte sternförmige Siedlungsstruktur einen guten Ausgangspunkt für die weitere Entwicklung. Sie ermöglicht eine günstige Zuordnung von Siedlungsflächen und Freiflächen sowie eine gute Verknüpfung der Siedlungsflächen untereinander. Die in den Achsenzwischenräumen freizuhaltenen Grünbereiche sind als ökologische Ausgleichsräume und als

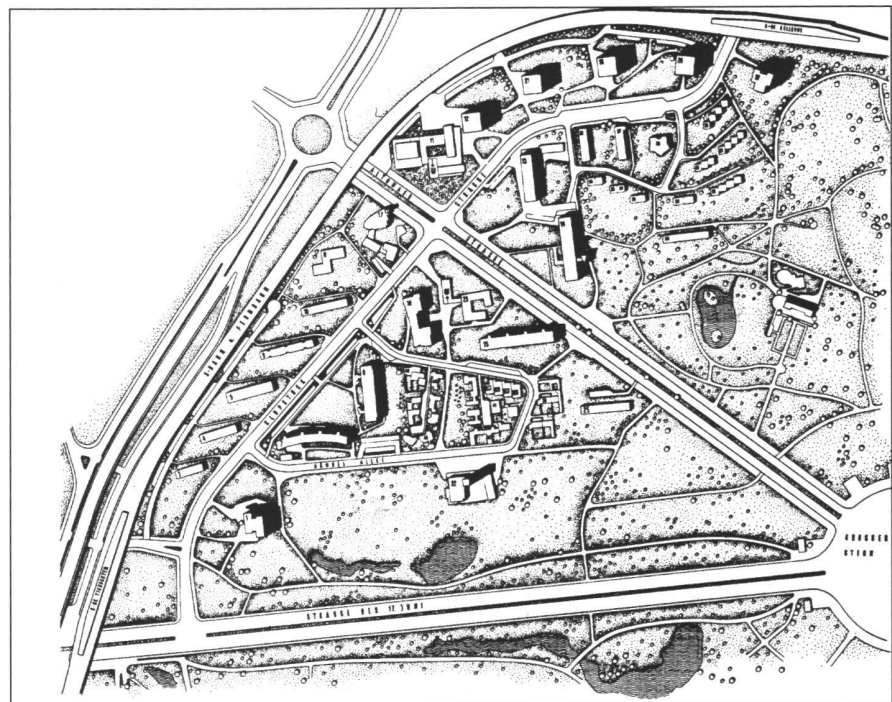
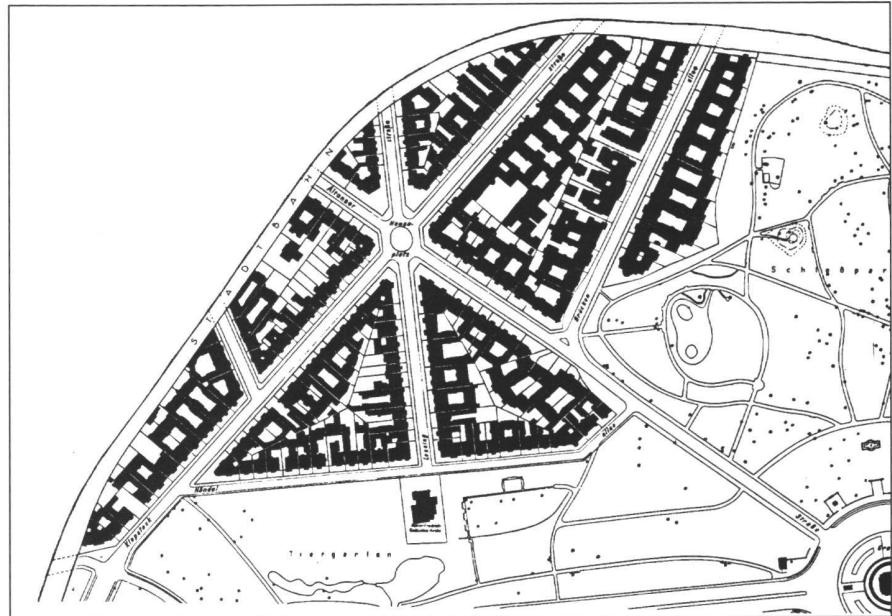


Abb. 8: Hansaviertel: Internationale Bauausstellung 1957 («Interbau») in West-Berlin unter der Leitung von Walter Rossow (vgl. [4]): anstelle einer ehemals dichten Blockbebauung sah das Projekt Einzelbauten im Grünen vor; der engen Stadt des 19. Jahrhunderts sollte eine weitläufige Siedlung im Grünen mit gut belichteten und gut belüfteten Wohnungen entgegengestellt werden. Oben: Alte, enge Blockbebauung. Mitte: Projekt der Interbau 1957. Unten: Hansaviertel heute.



Abb. 9: Sozialistischer Realismus in Ost-Berlin: Karl-Marx-Allee (ehemals Stalinallee; 1951–60) von Hermann Henselmann. Staatsarchitektur als Machtdemonstration.

städtebauliche Gliederungselemente von grosser Bedeutung. Eine an radialen Achsen orientierte Entwicklung unterstützt darüber hinaus die Abwicklung des Verkehrs durch die umweltfreundliche Schnellbahn.

Mit einem erheblichen Entwicklungsdruck ist auch in den Achsenzwischenräumen zu rechnen, die teilweise eine hohe landschaftliche Attraktivität aufweisen und von den ringförmigen Verkehrs- und Infrastrukturtrassen aus verhältnismässig leicht erschlossen werden können. Es sind daher im Konsens zwischen Stadt und Umland Strategien zu entwickeln, die einerseits unerwünschte Siedlungsentwicklung einschränken, andererseits die Attraktivität derjenigen Bereiche, die den Siedlungsdruck vorwiegend aufnehmen sollen, steigern.

Landschaftsräume

Die Inanspruchnahme des Berliner Umlandes durch städtische Nutzungen hat noch nicht den für andere Ballungsräume typischen Umfang angenommen. Zwischen den radial ins Umland führenden Siedlungsbändern reichen Wald- und Seengebiete sowie offene Agrarlandschaften bis an das dicht bebaute Stadtgebiet heran und finden ihre Fortsetzung in innerstädtischen Grünzügen. Diese Grünräume spielen eine wichtige Rolle als klimatische Entlastungsgebiete und als Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Sie machen die natürliche Prägung der Landschaft bis in das Stadtgebiet hinein erlebbar und erfüllen wichtige Erholungsfunktionen.

Die zusammenhängenden Landschafts-

räume der Region sind sowohl durch die zu erwartende Ausweitung und Intensivierung der Erholungsnutzung als auch durch die Inanspruchnahme für Einfamilienhausgebiete, Gewerbeflächen, Einzelhandels- und Freizeitzentren bedroht. Andererseits besteht die Chance, durch umweltbewusste Planung und Gestaltung des Wachstums eine für einen Ballungsraum dieser Grössenordnung vergleichsweise wenig zersiedelte landschaftliche Umgebung zu erhalten und die Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes zu bewahren bzw. wiederzugewinnen.

Wichtiger Ausgangspunkt einer solchen Planung sind die bereits ausgewiesenen bzw. geplanten Natur-, Landschafts- und Wasserschutzgebiete, die schützenswerte Landschaftsbereiche vor schädlichen Einwirkungen bewahren sollen.

Ausserhalb dieser Schutzgebiete wird es darauf ankommen, durch Steuerung der räumlichen Entwicklung der jeweiligen Bedeutung unterschiedlicher Teile der Region für Naturhaushalt und Erholung Rechnung zu tragen sowie auch ohne Auto gut erreichbare Schwerpunkte für Erholungsnutzungen abseits der ökologisch empfindlichen Bereiche zu entwickeln.

Die ökologischen Entlastungsräume sind insbesondere innerhalb der Stadtgrenzen zum Teil nur in Ansätzen ausgebildet. Ihre weitere Ausformung und Entwicklung durch konsequente Freihaltung, Begrenzung der Siedlungsdichte, Rückbau überdimensionierter Verkehrsflächen sowie durch ökologische Anreicherung der vorhandenen Strukturen mit Hilfe von Entsiegelungs-, Begrünungs- und Bodenschutzprogrammen ist eine der wichtigsten Auf-

gaben einer ökologisch orientierten Planung.

Schienerverkehr

Der Raum Berlin weist ein engmaschiges Schienennetz für den Fernverkehr, den Nahverkehr und S-Bahnverkehr sowie den Güterverkehr auf. Dreizehn teilweise unterbrochene Radialstrecken verbinden in regelmässiger, sternförmiger Anordnung die Stadt mit der Region und darüber hinaus mit dem innerdeutschen und europäischen Eisenbahnnetz; mit nur zwei Ausnahmen wurden diese Radialen früher auch für den elektrischen S-Bahnverkehr ins Umland genutzt.

Die Verbindungen des Fern- und Regionalverkehrs sind heute unter Umgehung West-Berlins und unter Inkaufnahme erheblicher Umwege vorwiegend auf den erst nach dem Kriege fertiggestellten Aussenring ausgerichtet. Dieser verläuft im Osten am Rand der inneren Stadt, während er das übrige Stadtgebiet weiträumig umfährt. Die östlichen Abschnitte sind stark ausgelastet. Die meisten Regionalzüge enden weit ausserhalb der Innenstadt an den Bahnhöfen der elektrischen S-Bahn. Wichtigster Bahnhof im Fernverkehr ist Lichtenberg; lediglich der Zugverkehr von und nach Westdeutschland sowie einige Verbindungen des internationalen Verkehrs werden über die Stadtbahn mit den Bahnhöfen Zoo, Friedrichstrasse und Hauptbahnhof abgewickelt.

Grundgerüst der elektrischen S-Bahn sind die z.Zt. unterbrochene Ringbahn, die Stadtbahn und die Nord-Südbahn. Diese Strecken bündeln den Verkehr der Radialstrecken und führen ihn ins Stadtzentrum hinein bzw. – über den östlichen Teil der Ringbahn – tangential an der Innenstadt vorbei.

Durch den Fortfall der Grenzen ergibt sich zunächst im Einkaufs- und Freizeitverkehr, in absehbarer Zukunft auch im Berufsverkehr eine veränderte Struktur der Verkehrsnachfrage. Während die Relationen zwischen Berlin und dem Umland an Bedeutung zunehmen, dürfte der Verkehr auf den die Stadt umgehenden Tangentialverbindungen nachlassen.

Wo die Schienenverbindungen noch unterbrochen sind, wird der neu entstehende Verkehr zunächst auf die Strasse ausweichen, mit schwerwiegenden Konsequenzen für die Umwelt und die Wohnqualität. Erfahrungen in anderen Städten zeigen, dass einmal festgelegte Verkehrsgewohnheiten sehr stabil sind. In Anbetracht des noch nicht entsprechenden den Standards anderer Ballungsräume ausgebauten regionalen Strassennetzes dürfte sich bei frühzeitiger Wiederinbetriebnahme des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs dieser Startnachteil jedoch noch aufholen lassen.

Bei einer zügigen Wiederherstellung wäre das S-Bahnnetz – mit geringen Modifika-



Abb. 10: Potsdamer Platz: Dieser Bereich wird für das Zusammenwachsen der beiden Stadthälften von grosser Wichtigkeit. Das im Oktober 1991 preisgekrönte Wettbewerbsprojekt von Hilmer & Sattler sieht wieder ein lebendiges Zentrum vor. Oben: Potsdamer Platz um 1925. Unten: Potsdamer Platz mit Mauer um 1985.

tionen – als Rückgrat der zukünftigen Siedlungsentwicklung im Berliner Raum hervorragend geeignet. Fast alle Siedlungskerne des Umlandes sind durch die Bahn erschlossen und liegen innerhalb eines 60-Minuten-Bereiches vom Stadtzentrum, bei teilweise erheblichen Verdichtungspotentialen im Einzugsbereich der Bahnhöfe. Die Siedlungsverdichtungen an den Endpunkten der S-Bahn und die vorhandenen Ringverbindungen sind wichtige Voraussetzungen für die Entwicklung einer ausgewogenen, polyzentralen Struktur der Stadt und der Region.

Eine Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die Achsen der S-Bahn – unter Berücksichtigung von landschaftsökologischen und Erholungsanforderungen – setzt geeignete planerische Steuerungsinstrumente und Anreize voraus, da ein erheblicher Nachfragedruck für Flächen

ausserhalb der Achsenräume voraussehbar ist.

Auch im Regionalverkehr sind strukturelle Veränderungen zu erwarten. Durch Fortfall von Umwegen, Führung von Regionalzügen ins Zentrum und grössere Bedienungshäufigkeit bei zunehmender Nachfrage können bei entsprechendem Ausbau der Infrastruktur die Erreichbarkeitsverhältnisse im Berliner Raum entscheidend verbessert und dadurch neue Wachstumsimpulse ausgelöst werden. Innerhalb der Stadt wird die zukünftige Lage der Bahnhöfe des Regional- und Fernverkehrs die bestehende Zentrenstruktur beeinflussen. Eine besondere Bedeutung kommt dabei der Frage zu, wie das Problem des Nord-Süd-gerichteten Fernverkehrs gelöst werden kann.

Die in Ost-Berlin und im Umland intensiv genutzten Einrichtungen für den Eisen-

bahn-Güterverkehr eröffnen die Möglichkeit, nach Neuordnung und Modernisierung der Umschlaganlagen weiterhin einen grossen Anteil des Transportvolumens über die umweltfreundliche Eisenbahn abzuwickeln und den Rückstand West-Berlins in dieser Hinsicht abzubauen.

Strassenverkehr

Der Strassenverkehr hat im Raum Berlin eine deutlich geringere Bedeutung als in anderen Ballungsräumen. Während im Bundesgebiet auf 1000 Einwohner fast 500 Pkw kommen, liegt der Motorisierungsgrad in West-Berlin bei 336, in den Bezirken des Umlandes etwa bei 250, in Ost-Berlin bei 220.

In West-Berlin werden etwa 44% aller Ortsveränderungen mit dem Pkw durchgeführt; im innerstädtischen Verkehr der DDR hatten bisher sowohl der öffentliche Verkehr als auch die Fuss- und Radwege eine grössere Bedeutung, nur ein Viertel aller Wege wurden dort mit dem Pkw unternommen.

Bei der Güterbeförderung dominiert im Verkehr von und nach West-Berlin der Lastkraftwagen mit einem Anteil von zwei Dritteln am Transportvolumen, während im Umland Eisenbahnverkehr und Binnenschifffahrt eine erheblich wichtigere Rolle spielen.

Das Grundnetz für den übergeordneten Strassenverkehr wird durch den Halbring der Stadtautobahn, den äusseren Autobahnring sowie vier innere und sechs äus-

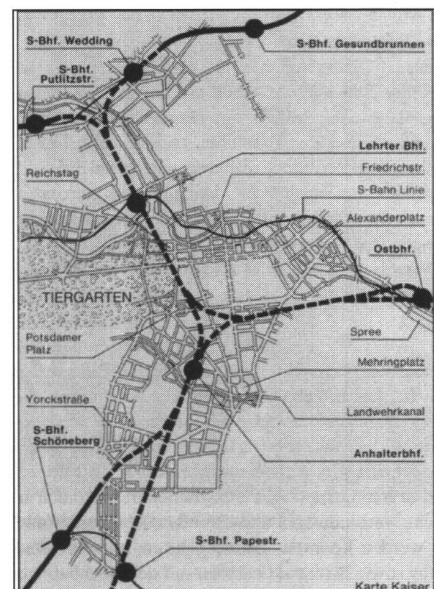


Abb. 11: Eisenbahnverbindungen durch das Stadtzentrum: Entlang der alten Trassen könnte die Eisenbahn unterirdisch (gestrichelte Linien) den zentralen Bereich erschliessen. Für die Verbindung zum Ostbahnhof bietet sich zudem die Streckenführung unterhalb des noch unüberbauten Mauerstreifens an (aus [5]).



Abb. 12: Satellitenbild Berlin (Weltraum-Institut Berlin [6]): Mitte: ehemaliges Stadtzentrum; links oben: Flughafen Tegel; unten: Flughafen Tempelhof.

sere Autobahnradialen gebildet. Der Autobahnring berührt nur im Nordosten Berliner Stadtgebiet und verläuft – wie die radialen Autobahnen – meist abseits der dicht bebauten Siedlungsbänder. Das Grundnetz wird ergänzt durch eine Vielzahl von Radialstrassen des Fern- und Regionalverkehrs. Tangentialverbindungen sind im Stadtgebiet in Ansätzen vorhanden, in der Region haben nur die nördlichen und südlichen Parallelen zum Autobahnring eine gewisse übergeordnete Bedeutung.

Die aus West-Berlin herausführenden Fernstrassen blieben – soweit sie nicht dem Transitverkehr dienten – ebenso wie viele grenzüberschreitende innerstädtische Verbindungen – von den Strassenbaumaßnahmen der letzten vierzig Jahre fast unberührt.

Die Abschaffung der bisherigen Restriktionen für die Bevölkerung der DDR, der allmähliche Ausgleich des Einkommensgefälles sowie der erweiterte Aktionsradius für die West-Berliner lassen eine erhebliche Zunahme des Motorisierungsgrades erwarten. Im Falle eines Anstiegs auf das bisherige Niveau der Bundesrepublik würde sich der Pkw-Bestand in der Region von 1,5 Mio. auf bis zu 3 Mio. Fahrzeuge verdoppeln.

Mit zunehmender wirtschaftlicher Ver-

flechtung im Grossraum Berlin und mit der besseren Erreichbarkeit des Umlandes werden der Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitverkehr erheblich zunehmen. Ein grosser Teil des zusätzlichen Verkehrs wird mit dem Pkw abgewickelt werden, wenn nicht die Prioritäten eindeutig zugunsten der umweltfreundlicheren Verkehrsarten gesetzt werden.

Besonders problematisch wäre die Entwicklung einer für viele Ballungsräume typischen, auf den Individualverkehr zugeschnittenen Siedlungsstruktur, die gekennzeichnet ist durch grossräumige Funktionstrennung, ausgedehnte periphere Wohngebiete niedriger Dichte und durch flächenintensive, dezentrale Einkaufs- und Erholungseinrichtungen.

Demgegenüber weist der geringe Pkw-Anteil bei Einkaufsfahrten der DDR-Bewohner in die Innenstadt auf Möglichkeiten einer umweltverträglichen Verkehrsabwicklung hin, wenn der öffentliche Verkehr in seiner Bedienungsqualität überlegen ist. Die vielfältige Zentrenstruktur des Berliner Raumes bietet die Chance, auch dem auf kurze Entfernungen konkurrenzfähigen Fussgänger- und Radverkehr grösseres Gewicht zu verschaffen.

Aufgabe der Planung wird sein, durch geeignete Mischung und Zuordnung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen

und Erholung unnötige Wege zu vermeiden und beim Ausbau des Verkehrsnetzes umweltfreundlichen Verkehrsarten Vorrang zu gewähren.

Literatur:

- [1] Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz Berlin (Hrsg.): Räumliche Entwicklung in der Region Berlin – Planungsgrundlagen, Berlin 1990.
- [2] P. Lenné: Gärten, Parke, Landschaften, Verlag für Bauwesen, Berlin 1991.
- [3] H. Rach: Die Dörfer in Berlin, Verlag für Bauwesen, Berlin 1990.
- [4] W. Rossow: Die Landschaft muss das Gesetz werden, Deutsche Verlags-Anstalt, Stuttgart 1991.
- [5] H. Maier: Spuren im Stadtgrundriss: die Eisenbahn; in: M. Mönninger (Hrsg.): Das neue Berlin, Insel Verlag, Frankfurt am Main 1991.
- [6] Weltraum-Institut Berlin: Firmeninformation und Jahresbericht 1990 (vgl. Firmenbericht in VPK 12/91).

Adresse des Verfassers:
Thomas Glatthard
dipl. Kulturingenieur ETH/SIA
Waldstätterstrasse 14
CH-6003 Luzern