

„Metropole Berlin: Mehr als Markt!“

Politische Empfehlungen zur Stadtentwicklungspolitik des Landes Berlin 1990-1995

Vorbemerkungen

Die Zeiten, als Berlin ein Dasein im Schatten der Mauer führte, sind endgültig vorüber. Mit der Vereinigung der beiden Hälften Deutschlands wachsen auch die beiden Stadthälften und Berlin mit seinem Umland wieder zusammen. Berlin, obwohl größte deutsche Industriestadt, blieb, bezogen auf die wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung, hinter vergleichbaren Großstädten zurück. Nunmehr hat die Stadt einen einzigartigen Wachstumsschub planerisch zu verarbeiten, der zum einen als Nachholeffekt, zum anderen als Expansion aufgrund seiner neuen Bedeutung als Brückenkopf zwischen Ost- und Westeuropa zu verstehen ist. Die Stadtplanung steht ebenso wie die Politik vor vielfältigen neuen Aufgaben. Sämtlichen alten Vorgaben wurde der Boden entzogen. Berlin, gewohnt an die planerische Verarbeitung einer Mangelsituation, muß lernen, die Flächenansprüche einer Vielzahl von Investoren in städtebaulich abgestimmte Bahnen zu lenken. Um die zukünftige räumliche Entwicklung Berlins steuern zu können, bedarf es fundierter Leitvorstellungen und Handlungsanleitungen. Einerseits sollte Berlin die Ansätze und innovativen Modelle zur Bewältigung des städtischen Wachstums (z.B. Verkehrs-, Umwelt-, Wohnungs- und Bodenpolitik) auswerten, die andernorts bereits erprobt wurden. Andererseits muß sich die Planung auf Szenarien stützen, in denen die möglichen Entwicklungspfade – unter Präzisierung der Annahmen – in die Zukunft projiziert werden. Erforderlich sind Prognosen, mit welchen Ansprüchen Berlin zukünftig zu rechnen hat, insbesondere im Hinblick auf den Flächenverbrauch und die Standortanforderungen seitens Industrie und Gewerbe, Wohnen, Tourismus und Kultur, sowie Verkehr und Ökologie. Daß dies nicht ohne Konflikte abgeht, dürfte kaum überraschen. Um so mehr ist die Planung gefordert, mit Weitsicht und Augenmaß jene Weichen zu stellen, die Berlin zu einem Modell einer ökologisch verträglichen und ökonomisch lebensfähigen Metropole des 21. Jahrhunderts werden lassen. Der 1989/90 regierenden rot-grünen Koalition ist wiederholt vorgeworfen worden, sie habe es nach dem 9. November 1989 versäumt, ein überzeugendes Leitbild für Gesamtberlin – und sein Umland – zu entwickeln und in der Öffentlichkeit vorzustellen. So blieb offen, welches Gesicht Berlin als alte und neue Metropole des Ostens sowie Hauptstadt und Regierungssitz tragen soll oder kann. Der herrschende Eindruck war: Politik und Verwaltung haben ein Vakuum entstehen lassen, in dem Spekulationen durch Nichtplanung freier Lauf gelassen wurde. Sicher, gerade in der Frage, wie Berlin an der empfindlichen Nahtstelle wieder zusammen-

wachsen kann, die die Stadt 28 Jahre in zwei Hälften teilte, blieben fast alle Fragen offen. Die Entscheidung, Daimler-Benz das Herzstück Berlins am Potsdamer Platz zu überlassen, blieb mehr als umstritten und ersetzt keine weitsichtige Stadtplanung für die äußerst sensiblen und historisch vorbelasteten Orte der Stadt. Es gelang der Politik nicht, die anteilnehmende Besorgnis, oft auch Zweifel, der Öffentlichkeit hinsichtlich ihrer Konzeptlosigkeit auszuräumen. Offen blieb auch, wie die Stadtmitte Berlins gestaltet werden kann und wie die Regierungsfunktionen integriert werden können – falls Bundestag, Bundesrat, die Ministerien und mit Ihnen die Botschaften, Parteizentralen und Verbände nach Berlin umziehen, ganz abgesehen von den ungeklärten Problemen der Verkehrserschließung und -überlastung der Straßen. Dennoch, so einfach darf man es sich mit dem Verdikt nicht machen. Zwei Dinge sind anzumerken:

- Zum einen, die rot-grüne Politik hatte gar nicht die Absicht, Planung „von oben“ zu betreiben und den „Königsweg“ vorzuzeichnen. Sie hatte von ihrem Selbstverständnis her das Ziel, Freiräume zu lassen für die Mobilisierung architektonischer und städtebaulicher Phantasie und die Pluralität unterschiedlichster Ansätze. Sie setzte auf Gespräch und öffentliche Debatte, indem sie Fachleuten und engagierten Bürgern das Wort gab, wohlwissend, daß sie selbst nicht im Besitz „letzter Wahrheiten“ sein könne und es daher unangemessen sei, den „richtigen Weg“ in falscher Selbstüberschätzung vorgeben zu wollen.

- Zum anderen, völlig untätig war der Senat nicht: Berlin hat 1990 sehr früh zusammen mit der seinerzeitigen Magistratsverwaltung in Ost-Berlin und den Bezirken Potsdam und Frankfurt/Oder einen, allerdings weitgehend hinter verschlossenen Türen arbeitenden, provisorischen Regionalausschuß gebildet, der eine Bestandsaufnahme und ein Konzept der Regionalentwicklung erarbeiten sollte. Der sog. „Fingerplan“ ist das sichtbarste Ergebnis, wenn dieser auch, gemessen an seinen Auswirkungen und Realisierungschancen, umstritten blieb. Zwar waren es nicht die Politiker, die im ersten Jahr nach Öffnung der Mauer die Richtung der Stadtentwicklung vorzuzeichnen vermochten. Gleichwohl, 1990 war ein Jahr außergewöhnlich intensiver Debatten, oft kontrovers, stets unkonventionell, nicht immer professionell und gelegentlich redundant. In keiner anderen Stadt, nur in Berlin kann eine derartig hartnäckig geführte Debattenkultur blühen. Das macht die Stadt spannend. Die Initiative zum Gespräch ging zumeist von privater Seite aus. Zuerst ist an die Gespräche zu erinnern, die das „Stadt Tor“ im U-Bahnhof Schlesisches Tor organisierte und über die die Stadtplaner aus Ost und West erstmals miteinander in ein

intensives Gespräch kamen. Weitere Initiativen gingen von der „Perspektive Berlin e.V.“, der „Gruppe 9. Dezember“ und dem „Potsdam Kolleg“ aus. Letzteres organisierte u.a. die vielbeachtete Veranstaltungsreihe zur Hauptstadt in der Galerie Aedes. Der Frage, wie Berlin geplant werden kann oder soll, widmeten sich auch die Zeitungen, namentlich „Der Tagesspiegel“, „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ und „DIE ZEIT“, die jeweils in mehrteiligen Serien Fachleute zu Wort kommen ließen, in denen Visionen vom zukünftigen Berlin sichtbar gemacht wurden. Neu für Berlin war ferner, daß sich erstmals Großunternehmen, internationale Kapitalgeber und Entwicklungsgesellschaften für Berlin engagierten, und zwar mit interessegebundenen eigenen Vorstellungen, die aber das Spektrum der Meinungen zweifellos bereicherten (z.B. die Verkehrsstudie Berlin von Daimler-Benz). In diesen Kontext fügte sich schließlich eine dicht gedrängte Abfolge von Fachveranstaltungen des „heißten Tagungsherbstes“ 1990, die sich alle mit der Zukunft Berlins befaßten und deren Schwerpunkte – trotz Überschneidungen – jeweils auf verschiedenen Gesichtspunkten lagen: „Szenarien für Berlin“ veranstaltet vom Potsdam Kolleg für Kultur und Wirtschaft am 19. – 21. Oktober 1990 (Schwerpunkte: wirtschaftliche, demographische, soziale und kulturelle Perspektiven im Überblick); „Zentrum Berlin: Szenarien der Entwicklung“, veranstaltet vom Magistrat von Berlin am 24./25. Oktober 1990 (Schwerpunkte: Stadtplanungs- und Architekturentwürfe); Verkehrstagung der Studiengesellschaft für Nahverkehr am 22./23. November 1990 (Schwerpunkt: Verkehr); Stadtforum „Wirtschaftlicher Wandel und räumliche Entwicklungsplanung im Großraum Berlin“, veranstaltet vom Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin am 5./6. November 1990 (Schwerpunkte: Strukturwandel und Flächenansprüche der Wirtschaft); „Metropole Berlin: Mehr als Markt!“ veranstaltet von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz am 26./27. November 1990 (Schwerpunkt: Prognosen und Empfehlungen aus wirtschaftlicher, städtebaulicher und sozialer Sicht).

Die Liste ist aber keineswegs vollständig. Sie ließe sich fortführen mit Veranstaltungen des Instituts für Städtebau, des Deutschen Instituts für Urbanistik, der Akademie für Landeskunde und Raumordnung, der Berliner Fachseminare für Wohnungswirtschaft u.a. ... Erstaunlich für die Veranstalter war: Trotz der Vielzahl der Veranstaltungen ermüdete das Wissensbedürfnis nicht, im Gegenteil, vom Fieber des Aufbruchs erfaßt, scheint es noch lange nicht befriedigt. Mehrere Veranstaltungen zählten 300 und mehr Teilnehmer, überwiegend, aber nicht nur, Fachleute,

Architekten, Stadtplaner und Vertreter der Verwaltung. Von den Grußworten abgesehen, fehlten allerdings durchweg die Politiker, eine enttäuschende Erfahrung, die sich durchgängig auf allen Veranstaltungen bestätigte, obwohl die Diskussion letztlich die Politik als Adressat im Auge hatte. Sind die Debatten deswegen wirkungslos geblieben? In der Rückschau wohl nicht, denn – obwohl kraft- und zeitaufwendig – schrittweise beginnt sich ein Kernbestand konsensfähiger Ansichten herauszuschälen, wie die Stadt in Zukunft aussehen könnte: Wir haben diese in 33 Empfehlungen an die Politik zusammenzufassen versucht. Wollte man diesen Konsens in wenige Sätze fassen, so läßt sich in Umrissen sagen: Die Stadt und die Region sollen sich nach dem Modell der Polyzentralität entwickeln; d.h. das Wachstum soll in zu entwickelnden, eigenständigen Subzentren aufgefangen werden, die sich an den S-Bahnlinien auffädeln, wobei die Zwischenräume von einer Bebauung weitgehend freigehalten bleiben. In der Innenstadt ist die Entwicklung dagegen eher zu bremsen. Statt einer Verdichtung der City West und der City Ost, sollte der Entwicklungsdruck in Richtung tertiärer Nutzungen eher auf den inneren S- und Autobahnring abgeleitet werden, indem hier ein Flächenangebot geschaffen wird. Das Symposium „Metropole Berlin: Mehr als Markt!“, das vom Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik vorbereitet wurde und auf dessen Ergebnisse die folgenden „Empfehlungen zur Berliner Stadtentwicklung“ aufbauen, bildete den – vorläufigen Abschluß der Tagungsserie. Angesetzt auf einen Zeitpunkt wenige Tage vor der Bundes- und Senatswahl am 2. Dezember 1990 und zudem belastet durch den plötzlichen Rücktritt der Senatorin Dr. Michaela Schreyer, auf deren Initiative das Symposium zurückging, war klar, daß es unter allen Umständen galt, der Gefahr vorzubeugen, daß das Symposium in den aktuellen Wahlkampf hineingezogen wird. Das Symposium war von Anfang an nicht als Politikersatz gedacht, sondern als im strikten Sinne parteiunabhängige Debatte der Fachleute. Am Symposium nahmen ca. 300 Personen aus Ost und West teil, überwiegend Fachleute aus den Gebieten Wohnungs- und Städtebau, Regionalplanung, Kultursociologie, Verkehrswesen und Ökonomie. Nach Abschluß des Symposiums haben wir den Versuch gemacht, aus der Fülle der Anregungen das herauszufiltern, was als Empfehlung Bestand haben könnte. Um die Empfehlungen auf eine möglichst breite Basis zu stellen, haben wir eine erste Fassung mit den Veranstaltern der anderen Tagungen vom Herbst 1990 erörtert. Ferner haben wir die Anregungen unabhängiger Fachleute eingeholt und sie gebeten, die Empfehlungen ggf. durch ihre Unterschrift mitzutragen. Wir do-

kumentieren die Zustimmungen sowie die wichtigsten Anregungen. Diese Empfehlungen spiegeln Chancen und Herausforderungen wider, wie sie kaum eine andere Stadt in dieser Konzentration und in sehr kurzer Zeit zu meistern hat. Sie sind das Ergebnis intensiver und natürlich auch kontroverser Gespräche – im wesentlichen unter Fachleuten aus dem vereinten Berlin und der sonstigen Bundesrepublik. Sie sind Ausdruck einer konstruktiven, vielversprechenden Gesprächskultur – eine entscheidende Voraussetzung, sich auf breiter Ebene mit den vielfältigen und komplexen Aufgaben, die Berlin in den nächsten Jahren bewegen werden, vertraut zu machen und sie besser zu verstehen. Fachleute haben mit ihren Erfahrungen nur eine spezifische Sicht der Dinge. Sie allein reicht nicht aus, Berlins Situation und Zukunft in der erforderlichen Tiefe und Breite zu entwerfen. Ihre Sicht muß dringend ergänzt werden durch Wahrnehmungen, Hoffnungen und Befürchtungen anderer „Akteure“ aus Stadt und Umland. Dies geschieht nicht von allein. Die Erfahrung zeigt vielmehr, daß solche gemeinsamen Auseinandersetzungen über im höchsten Maß schwierige, in ihren Dimensionen nur wenig ausgeleuchtete und für die Planung Berlins und seines Umlandes gänzlich neue Fragestellungen systematisch organisiert, fachlich vorbereitet und „inszeniert“ werden müssen. Aus dieser Überlegung leiten sich die folgenden Empfehlungen ab: Die Untersuchungen, Visionen und Planungen, die für Berlin existieren, sollten systematisch zusammengetragen und auf ihre Wirkung im Hinblick auf die Zukunft analysiert werden. Dies wäre das Material für den regionalen Lernprozeß, der außerhalb der formellen Institutionen als öffentlicher Dialog organisiert und inszeniert werden sollte. Damit lassen sich Szenarien entwickeln und gemeinsam diskutieren, mit deren Hilfe Gestaltungsmöglichkeiten aus der Zukunft für die Gegenwart abgeleitet und debattiert werden können. In diesen Dialog sollen Politiker verpflichtend eingebunden und die anderen Akteure wie auch die Öffentlichkeit einbezogen werden. Bisher wurde in Berlin zu thematisch isoliert, zu sehr aus westlicher und West-Berliner Sicht und meistens nur innerhalb der jeweiligen Akteursgruppen diskutiert; es fehlte die Heterogenität und damit das Zusammenbringen vielfältiger Phantasie, die Berlin jetzt benötigt. In der kritischen Phase, bis sich Ziel und Weg der kommenden Entwicklung abzeichnen, sind in Berlin besondere Anstrengungen notwendig, um ein tieferes Verstehen dessen zu erreichen, was möglich und was sinnvoll ist, was, warum und wo zu machen ist. Einen breit angelegten Dialog in Gang zu setzen, ist in diesem Stadium unerlässlich. Hartmut E. Arras, Basel
Eberhard v. Einem, Berlin

A. Städtebauliche Perspektiven der Innenstadt

Empfehlung 1: Keine Zerstörung der Innenstadt – zerrissene Stadthälften behutsam zusammenfügen

Die neuen Anforderungen aufgrund des erwarteten tertiären Druckes auf die Innenstadt, wie auch Anforderungen aus Regierungsfunktionen dürfen die Stadt in ihrer stadträumlichen Struktur (historischer Stadtgrundriß) und in ihren Proportionen (Traufhöhe) nicht zerstören, nicht verdrehen, nicht überformen (Denkmalschutz). Hochhäuser in Berlin-Mitte und in den innerstädtischen Wohnquartieren sind nicht zu befürworten. Die disponiblen Flächen an der alten Wunde zwischen Ost- und West-Berlin sollen nicht einfach für private tertiäre Nutzungen zur Verfügung stehen (keine dritte City zwischen City Ost und City West). Sie sollen genutzt werden, um die zerrissenen Stadthälften wieder zusammenzufügen und öffentliches Bewußtsein zu stiften. Dieser Bereich ist städtebaulich zu sensibel und historisch zu belastet, so daß er eher für öffentliche und halböffentliche Zwecke genutzt werden sollte: z.B. Bundestag und Bundesrat, Ministerien, Botschaften, Museen, Gedenkstätten, Verbände, Akademien und wissenschaftliche Institute etc.. Gerade die alte Stadtmitte ist der Fokus der Identifikation der Bürger und Bürgerinnen mit ihrer Stadt. In jedem Fall ist mit äußerster Vorsicht vorzugehen; d.h. Entscheidungen setzen städtebauliche Wettbewerbe und einen öffentlichen Diskussionsprozeß voraus. Pkws und schienengebundene Erschließungen gehören im zentralen Bereich teilweise unter die Erde, d.h. weder der Pariser Platz, noch der Potsdamer/Leipziger Platz dürfen dem Auto geopfert werden.

Empfehlung 2: Regierungsviertel

Unter der Annahme, daß Berlin auch Regierungssitz wird, sollen die neuen Funktionen in die Stadt integriert werden: Bundespräsident, Bundesrat und Bundestag sollen in die Stadtmitte umziehen. Wie die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz ermittelte, stehen Flächen in ehemaligen DDR-Ministerien (z.T. stammen sie aus der Zeit vor dem II. Weltkrieg) zur Verfügung. Als problematisch und nicht akzeptabel wird allerdings gesehen, wenn sicherheitstechnische Erfordernisse des Personenschutzes dazu führen, daß das Regierungsviertel per Stacheldraht und Sicherheitszaun dauerhaft für die Bevölkerung abgeriegelt wird. In diesem Fall wäre eine Verlagerung des gesamten Regierungsapparats an den Stadtrand vorzu-

ziehen. Ohnehin ist es nicht erforderlich, daß sämtliche nachgeordneten Abteilungen der Ministerien ebenfalls in der City ihren Standort haben. Sie sollen eher außerhalb von Berlin Mitte angesiedelt werden, z.B. an U- oder S-Bahnhöfen oder am Flughafen, wo sie ohne Auto erreichbar sind.

Empfehlung 3: Tiergarten als Freiraum

Der Tiergarten soll als Freiraum zusammenhängend erhalten bleiben. Er könnte durch Einbeziehung freier Flächen sogar erweitert werden, indem öffentliche Gebäude in ihn eingebettet werden. Eine Zerschneidung durch Verkehrstrassen (Westtangente) ist zu vermeiden (es ist die Ersetzung durch einen Nord-Süd-Tunnel mit Anbindung an Ost-West-Trassen zu prüfen). Die Zugänglichkeit des Tiergartens soll stets garantiert sein. Die großen ökologischen Austauschräume haben nach der Vereinigung noch an Bedeutung gewonnen; sie sollen offengehalten werden. Bis jetzt gilt, daß die grüne Mitte von Berlin eine wichtige Voraussetzung für die Schonung der ohnehin schon überlasteten Umwelt ist. Es wird als große Gefährdung gesehen, von diesen bisherigen Planungsgrundsätzen abzuweichen.

B. Polyzentrale Entwicklung der Region und deren verkehrliche Voraussetzungen

Empfehlung 4: Polyzentrales Wachstum in der Region

Berlin kennt bisher nicht die Suburbanisierung, die in anderen Stadtregionen über Jahrzehnte hinweg stattgefunden hat. Sie wird in den kommenden Jahren nachgeholt, mit allen problematischen Folgeerscheinungen. Dies bedeutet nicht zuletzt soziale Segregation. Das unvermeidbare Wachstum Berlins ins Umland soll durch gezielte Entwicklung von Entlastungsstädten und -zentren in der Region aufgefangen werden. Durch Ansiedlung von Arbeitsstätten, Einkaufszentren und Wohnen soll die im Ansatz vorhandene polyzentrale Struktur entwickelt werden, um Verkehrsströme gar nicht erst entstehen zu lassen bzw. zu entzerren. Das räumliche Modell der Arbeitsgruppe Dessau bildet dabei das Leitbild der polyzentralen Entwicklung: Als Subzentren mit Verdichtung innerhalb Berlins sind u.a. zu entwickeln: Spandau, Steglitz, Pankow, Marzahn und Köpenick. Als Entlastungspole in der Region kommen Potsdam, Königs Wusterhausen, Rangsdorf, Ludwigsfelde, Strausberg, Bernau, Oranienburg und Nauen in Betracht.

Empfehlung 5: Steuerung der Be- und Zersiedlung im Umland

Es besteht die Gefahr, daß im Umland von Berlin ein Prozeß der ungesteuerten Ausweisung von Wohnbauland einsetzt, verstärkt durch die Bürgermeisterkonkurrenz um Einwohner und Einkommenssteueranteile. Deshalb gelten folgende Regeln der Flächenausweisung: Die Ausweisung von Wohnbauland im Umland soll mit Vorrang entlang der ÖV-Achsen geschehen, d.h. im 1 – 1,5 km Radius um S-Bahnstationen. Den Gemeinden zwischen den Achsen sollte die Entwicklung im Sinne der Sicherung von Naherholungsmöglichkeiten erschwert oder verboten werden. (Ausnahme: Eigenbedarf der Bewohner). Für die Regionalplanung bietet sich als Steuerungsinstrument ein Stufenkonzept zum Ausbau der Infrastruktur an, das eindeutige Schwerpunkte auf den infrastrukturellen Ausbau der Orte mit S-Bahnhöfen legt; Zersiedlung kann verhindert werden, wenn nur Gemeinden mit einer Mindestausstattung an Infrastruktur gestattet wird, Bauland auszuweisen.

Empfehlung 6: Altstadtkerne wichtig für Identität

Auch die Dorf- und Altstadtkerne in Berlin und im Umland haben ihre sozialen Beziehungen und baulichen Eigenheiten. Oft hat sich – unter der Oberfläche des bröckelnden Putzes – gestalterische Qualität erhalten, die es zu retten und zu verbessern gilt. Dies stärkt ihre Identität und läßt die Identifikation ihrer Bewohnerschaft wachsen.

Empfehlung 7: Verkehrliche Voraussetzungen der polyzentralen Entwicklung

Um die Raumstruktur polyzentral zu vernetzen und um private Individualverkehre möglichst weitgehend durch ÖPNV ersetzen zu können, reicht ein reines Sternmodell nicht aus, da dieses unweigerlich zu einer Überlastung des Zentrums führen würde. Stattdessen soll der Verkehr zumindest teilweise vor den Toren der Stadt bleiben, indem die Nebenzentren nicht nur mit der City, sondern auch untereinander durch Tangenten und Ringe verbunden werden. Das infrastrukturelle Erbe aus der Zeit des Zweckverbandes Groß-Berlin bietet hierfür günstige Voraussetzungen: Mit dem äußeren S-Bahnring, der mit den S-Bahn-Achsen ins Umland über Knotenpunkte verbunden ist sowie mit dem Berliner Ring und den Autobahnanschlüssen zur Berliner City ist das Grundgerüst im Prinzip vorhanden. Allerdings sind die S-Bahnstrecken in erheblichem Maße erneuerungs-

bedürftig, Lücken sind zu schließen, Verknüpfungen mit dem Straßennetz sind auszubauen (Park and Ride). Hierauf muß der Schwerpunkt der künftigen Verkehrsbaupolitik gelegt werden.

Empfehlung 8: Überregionales Schienennetz

Berlin muß in das überregionale Schienennetz der Bundesbahn mit Anschlüssen in Richtung Hannover, Leipzig, Dresden, Hamburg, Stettin, Warschau und Breslau eingebunden werden. Dies erfordert eine Neuordnung der innerstädtischen Fernbahntrassen. Vier Stadtbahnhöfe entlang der Ost- und Westachse werden als notwendig erachtet. Ihre Standorte, mehr aber noch der vorgeschlagene Tunnel für die Bundesbahn in Nord-Süd-Richtung, sind auf ihre städtebauliche Verträglichkeit zu prüfen.

Empfehlung 9: Umweltgrenzwerte für den innerstädtischen Pkw-Verkehr

Für die Innenstadt Berlins (innerhalb des inneren S-Bahn-, bzw. Autobahnringes) müssen verschärfte Verkehrsbeschränkungen für Pkws und Lkws eingeführt werden. Das innerstädtische Verkehrsproblem muß anders angegangen werden als bisher. Die Frage lautet heute: „Wieviel Verkehr ist verträglich?“, etwa im Hinblick auf die Luftverschmutzung, Lärmbelastung und Straßenüberlastung. Für Luft, Lärm und Tonnage sollen Grenzwerte festgelegt werden. Dies schafft Handlungsdruck und zwingt zu Innovationen, um Verkehr zu reduzieren und vorhandenen Straßenraum besser auszunutzen.

Empfehlung 10: Ausbau der Stadtautobahn und des inneren S-Bahnringes

Die 1,2 Mio EW zählende Innenstadt von Berlin wird von einem – in den westlichen Stadthälfte stark verrotteten – S-Bahnring umschlossen. Dieser innere S-Bahnring ist mit Vorrang wiederherzustellen. Parallel dazu verläuft in der westlichen Stadthälfte der Halbring der Stadtautobahn, dessen östliche Schließung auch unter Fachleuten kontrovers ist. Beide Optionen, Schließung des Rings sowie Beibehaltung eines Provisoriums, sind zu prüfen. Dabei ist zu bedenken, daß dem Druck auf die Innenstadt (Tertiärisierung) nur dann erfolgreich begegnet werden kann, wenn er durch eine leistungsfähige Verkehrserschließung abgeleitet wird.

Empfehlung 11: Verkehrs-System-Management

Zur Bewältigung des zukünftigen Verkehrs – vor allem in der Innenstadt Berlins – kommt es auf eine Politik der Verkehrsvermeidung und eine intelligente Verbindung von Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr sowie Wirtschaftsverkehr an. Keine (ideologisch verklärte) Verkehrsart allein kann das Problem lösen. Allerdings gebührt dem ÖPNV der Vorrang. Hierfür braucht es eine konsequente Angebotspolitik im öffentlichen Nahverkehr (Steigerung der Attraktivität, höhere Frequenz, mehr Komfort, niedrige Preise). Der gezielte Nicht-Ausbau der Straßen reicht als Verkehrspolitik nicht aus. Auf der anderen Seite gilt: Mit immer mehr Straßen ist das Kfz-Wachstum nicht zu bewältigen. In der Regel wird Auto gefahren, bis der Verkehr völlig zusammenbricht. Um Mobilität dennoch nicht abzuwürgen, muß sie intelligenter organisiert werden: Es müssen Anreize zur intensiveren Nutzung des Straßenraums (Vorrangspuren für billige Sammeltaxis und Mehrpersonen-Pkws) gesetzt werden (Ein-Personen-Pkw als Hauptursache der Verstopfung), Parkplätze sollten bewirtschaftet und Fahrgemeinschaften für Pkws in Stoßzeiten begünstigt werden. Ein solches Verkehrs-System-Management kann dies rasch (keine langen Bauzeiten), kostengünstig und nachhaltig erreichen. Dienstleistungen sind effizienter als Verkehrsbauten, sie helfen, beim Berufspendeln und anderen Fahrzwecken Fahrgemeinschaften zu bilden. Der Straßenraum Berlins in der Innenstadt wird als nicht mehr erweiterbar angesehen.

Empfehlung 12: Neuer Flughafenstandort

Ein Standort für den geplanten neuen Großflughafen steht noch nicht fest. Die Meinungen hierzu gehen auseinander. Zum einen sollten Standorte im Norden (dieser könnte helfen, den Wachstumsdruck auf Berlins Süden zu verringern), zum anderen im Süden geprüft werden. Zu überprüfen ist auch, inwieweit Militärflughäfen neue Nutzungen zulassen.

C. Wohnungsbau

Empfehlung 13: Instandsetzung und Wohnungsneubau haben Priorität

In Ostberlin ist eine Bestandssicherung (etwa Prenzlauer Berg, Friedrichshain) vor dem Hintergrund einer jahrzehntelangen sträflichen Vernachlässigung des Altwohnungsbestandes erforderlich. In Westberlin liegt die Priorität auf dem Wohnungsneubau, weil die-

ser hier in den letzten Jahren politisch und investiv vernachlässigt wurde. Beide Forderungen sind gleichrangig und ihre Erfüllung angesichts der quantitativen und qualitativen Unterversorgung gleichzeitig notwendig.

Empfehlung 14: Mietpreisbindung, stadterneuerung und Zweckbindung der Mieterlöse

Die Situation der Mieten im Ostteil der Stadt macht eine Sonderregelung unausweichlich: Die Mieten im Althausbestand müssen gebunden bleiben. Dies bedeutet, daß bei mietpreisgebundenen Mieten schwerlich ein ausreichender Anreiz für private Investoren und Eigentümer gegeben ist, Mietshäuser instandzusetzen. Um eine Instandsetzung und eine Modernisierung zu erreichen (Umstellung der Heizung, Erneuerung der Fenster, Elektroleitungen und der sanitären Installation), sind abgestufte Programme der Förderung erforderlich (deren Finanzierbarkeit angesichts schrumpfender Berlinförderung allerdings ungewiß ist). Deshalb empfehlen sich unkonventionelle Lösungen: So könnte den Mietern ein Anspruch darauf eingeräumt werden, daß die Mieterhöhungen objektgebunden sind, d.h. an die Auflage gebunden werden, daß diese vorerst nur zweckgebunden für die Instandsetzung des betreffenden Mietshauses eingesetzt werden dürfen. Die Mieter sollten über die Nutzung dieser Erlöse mitbestimmen. Selbsthilfe soll strategisch (sachlich und räumlich) als Teil der bestandsorientierten Wohnungspolitik in Ost-Berlin (und im Umland) eingesetzt werden.

Empfehlung 15: Wohnungsneubau und Finanzierung

Berlin steht vor gewaltigen Aufgaben des Wohnungsneubaus, und jede Politik, die den Anspruch erhebt, sozial zu sein, darf vor der quantitativen Dimension der Aufgabe nicht die Augen verschließen. Der derzeitige Fehlbestand an Wohnungen beträgt rd. 170 000 Wohnungen. Ferner ist für die jährlich erwarteten 35 000 – 70 000 Neubürger Berlins Wohnraum zu schaffen. Schließlich nimmt die Haushaltsgröße ab und der Flächenbedarf pro Kopf zu. Um das auf 40 000 bis 50 000 Wohnungen geschätzte erforderliche Neubauvolumen zu erreichen, ist es notwendig, alle Flächenreserven und Finanzierungsmöglichkeiten vorbehaltlos zu überprüfen. Die Mittel für den sozialen Mietwohnungsbau, die derzeit für 5000 – 7000 Wohnungen reichen, können wohl nicht erhöht werden. Mit hin kommt in erster Linie der flächenfressende, freifinanzierte Ein- und Zweifamilienhausbau als Träger in Betracht, zumal Berlin mit einer Eigentumsquote von 8 Prozent ge-

genüber dem Bundesdurchschnitt von 42 Prozent erheblichen Nachholbedarf hat.

Empfehlung 16: Standorte für den Wohnungsneubau

Hinsichtlich der Standorte für den Wohnungsneubau genießen zwar die innerstädtischen Flächen (Baulücken, Kleingartengebiete und „Flächenrecycling“) Priorität. Die knappen Flächen im Stadtgebiet Berlins sollten dem Geschoßwohnungsbau vorbehalten bleiben. Neue Einfamilienhausgebiete im Berliner Stadtgebiet sind zu vermeiden, bestehende sollen nachträglich verdichtet werden. Dennoch wird ein großer Teil des Wohnungsbaus am Stadtrand und im Umland entstehen (müssen), weil im Stadtgebiet selbst bei Nutzung aller Flächenreserven nicht genügend Bauland erschließbar ist. Im Umland sind neue Wohnsiedlungen mit einer maximal vier- bis sechsgeschossigen Blockbebauung zu entwickeln (keine Großsiedlung, sondern eher viele unterschiedlich gestaltete Siedlungen mittlerer Größe, jeweils bis zu 1000 Wohneinheiten).

Empfehlung 17: Keine Notunterkünfte als Dauerlösung

Daß an der Peripherie der Stadt Dauer-Notunterkünfte in Kasernen oder Barackenstädten entstehen, wenn es nicht gelingt, die Wohnungsnachfrage quantitativ zu befriedigen, ist eine leider nicht von der Hand zu weisende Erwartung. Das abzusehende Auseinanderklaffen von Wohnungsbedarf einerseits, sowie Planungs- und Baukapazitäten andererseits, machen derartige Befürchtungen realistisch, zumal es eher unwahrscheinlich ist, daß sich Menschen aus Osteuropa angesichts des enormen Wohlstandsgefälles davon abschrecken lassen, ihr Glück in Deutschland und hier ganz besonders in Berlin zu suchen.

Empfehlung 18: Kommunaler Mietwohnungsbestand ist Chance

Berlin hat – seit der Vereinigung der beiden Stadthälften – den größten kommunalen Mietwohnungsbestand aller deutschen Großstädte, u.a. in den Ost-Berliner Großsiedlungen. Das ist sowohl eine Chance, als auch eine Herausforderung an die Wohnungspolitik und an die Verwaltung dieser Bestände, die die Stadt nicht vorbeigehen lassen darf. Der kommunale Wohnungsbestand ist die Basis, um Familien mit geringem Einkommen eine Wohnung anbieten zu können, wobei zu erwarten ist, daß viele der heute dort lebenden Familien nach und nach ausziehen und Eigentum erwerben werden. Berlin muß Anreize setzen, Sozialbauwohnungen freizu-

machen. Allerdings ist die Entscheidung zu dezentralisieren. Großverwaltungen haben sich in der Wohnungswirtschaft nirgends bewährt. Die kommunalen Wohnungsverwaltungen sollen in kleine Verwaltungen aufgeteilt werden. Modelle der Mieterselbstverwaltung sind zu entwickeln und zu erproben. In kleineren Verwaltungseinheiten können nicht nur Kosten gespart werden (Kleinreparaturen, Pflege der Außenanlagen), vor allem steigen das Verantwortungsbewußtsein und die Identifikation mit dem eigenen Haus.

D. Standorte für Betriebe

Empfehlung 19: Industriepolitik entwickeln

Es fehlen – in Berlin und in Bonn – Konzepte einer Wirtschaftsförderungs- und Industriepolitik für die ehemalige DDR sowie für Berlin und sein Umland, mit denen auf den bestehenden Stärken von Industrie und Dienstleistungen aufgebaut und gleichzeitig die Produkt-Konversionen gezielt unterstützt wird. Chancen Berlins bestehen im Hinblick auf die immer angestrebte Scharnierfunktion im Handel mit dem Osten Europas. Deshalb müssen die vorhandenen Beziehungen zu den Ostmärkten aufrechterhalten bleiben, damit die regionale Industrie auch in Zukunft darin eine Basis hat. Berlin muß mit Phantasie und Dynamik als Industriestandort gesichert werden, d.h. die Produktprogramme müssen durch Innovationen modernisiert und die Fertigungsverfahren auf den heutigen Stand gebracht werden. Der Dienstleistungssektor, auf den sich die derzeitigen Erwartungen, aber auch das primäre Investitionsinteresse der Kapitalgeber konzentriert, ist letztlich nicht unabhängig vom verarbeitenden Sektor lebensfähig. Die endogenen Potentiale Berlins und seines Raumes müssen gesichert werden, dazu gehören auch Flächenreserven.

Empfehlung 20: Bürostandorte am inneren S-Bahn/Autobahn-Ring

Die Arbeitsgruppe Dessau hat als eines ihrer wichtigen Ergebnisse formuliert, daß sowohl die City West, als auch die City Ost nur noch eine mäßige Entwicklung (Baulückenschließung) vertragen. Innerhalb der Citybereiche ist eine restriktive Planung angesagt. Standorte für tertiäre Nutzungen sollten eher am inneren S-Bahn-/Autobahnring angeboten werden. Die derzeitigen Planungen Halensee und Messe zielen bereits in diese Richtung. Weitere Entwicklungen am Westkreuz, Ostkreuz, Westhafen, Siemensstadt und am Schöneberger Kreuz sind denkbar. Die hervorragende Erschließung durch zwei Verkehrssysteme begünstigt die Akzeptanz.

Empfehlung 21: Standorte für die Industrie am äußeren Ring

Ein Teil der Industriebetriebe Berlins wird an den alten Standorten (historischer Industriegürtel an Havel und Spree) nicht zu halten sein, sondern im Zuge verfahrenstechnischer Innovationen und der erforderlichen Optimierung des Materialflusses eine Verlagerung in moderne eingeschossige Fertigungshallen am Stadtrand vorziehen. Auch neue Industriebetriebe werden eher Standorte im Umland bevorzugen. Für den LKW-Verkehr besitzt der Berliner Ring entscheidende Bedeutung, so daß sich neue Industriegebiete am äußeren Ring, bzw. in den regionalen Entlastungszentren anbieten. Daimler-Benz in Ludwigsfelde kann als prototypisch gelten.

Empfehlung 22: Einzelhandel

Der Einzelhandel hat sich in der westlichen Stadthälfte in hohem Maße stadtteilbezogen dezentral entwickelt. Diese Grundstruktur ist erhaltenswert; die östliche Stadthälfte und das Umland haben einen gewaltigen Nachholbedarf. Gefährlich wäre, wenn es nicht gelingt, ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen Großmärkten und quartiersnahe Einkaufszentren in den zu entwickelnden Subzentren in Ost-Berlin und im Berliner Umland zu schaffen. Letzteres setzt eine gezielte Stadtanierung der historischen Ortskerne voraus (z.B. Bildung von Fußgängerzonen und Ansiedlung von innerstädtischen Kaufhäusern), wie sie vorbildhaft in zahlreichen Klein- und Mittelstädten Westdeutschlands realisiert wurden.

Empfehlung 23: Güterverteilzentren aufbauen

Für den innerstädtischen Wirtschaftsverkehr in Berlin ist eine Lärm- und Tonnagebegrenzung erforderlich. Der verkehrsbehindernde Anlieferungsverkehr soll durch Beschränkung der max. 16 t Lkws im Innenstadtbereich reduziert werden. Dazu ist es notwendig, Transportketten aufzubauen und Güterverteilzentren am oder gar außerhalb des Berliner Rings anzusiedeln, um Güter von Schiene auf Straße und von Straße auf Straße umzuladen und für den Einzelhandel zu kommissionieren.

E. Die multikulturelle Metropole Berlin

Empfehlung 24: Zwei deutsche Gesellschaften

Neben dem gemeinsamen Leben von Deutschen und Ausländern – heute meist als multikulturelle Herausforderung bezeichnet – kennzeichnet die Ausdifferenzierung unterschiedlicher sozialer Schichten und Lebensstile die moderne Metropole. Berlin steht darüber hinaus vor einer besonderen Herausforderung: Zwei verschiedene deutsche Gesellschaftsstrukturen müssen lernen, in direkter Nachbarschaft miteinander zu leben, die Stadt gemeinsam zu verwalten und für sie Politik zu machen. Das bedeutet, daß die Politik einen breiten gemeinsamen Lernprozeß unter Einbezug heterogener Akteure organisieren muß.

Empfehlung 25: Schutz der Stadtteilkulturen

Kleinteilige, lokale, quartiersbezogene Kulturen haben in Berlin Tradition und sollen erhalten bleiben. Sie stellen eine besondere urbane und kulturelle Qualität Berlins dar. Dies gilt nicht nur für die westliche Stadthälfte. Auch im östlichen Teil sind in den verschiedenen Stadtteilen entsprechende Kulturen aufzuspüren und mit Intensität weiterzuentwickeln und zu schützen. Angesichts des Entwicklungsdrucks, der in den kommenden Jahren auf die Quartiere zukommt, wird befürchtet, daß eine eher zentralistische Planung zum Ausbau Berlins als Hauptstadt und Regierungssitz sowie für die Olympiade die bisherige Planungspraxis ganz wesentlich verändert und nur unzureichende Rücksichten auf stadtteilspezifische kulturelle Qualitäten nimmt. Die vielen Stadtteile mit sozial heterogenen Strukturen geben der Stadt eine besondere Chance, lokale Identifikationen zu erhalten.

Empfehlung 26: Kumulation sozialer Probleme verhindern

In Großsiedlungen wie Hellersdorf oder Marzahn droht, daß sich gesellschaftlicher und sozialer Sprengstoff entlädt. Das Land Berlin muß über Sozialarbeit, Kulturarbeit, Fortbildung und Angebote zur beruflichen Qualifizierungen u.a. verhindern, daß die sozialen Probleme durch Arbeitslosigkeit kumulieren.

Empfehlung 27: Offene Grenzen gegenüber Osteuropa

Nachdem die Visapflicht für Polen abgeschafft ist und die Sowjetunion ebenfalls eine Liberalisierung ihrer Ausreise und Auswanderungspolitik plant, sieht Berlin eine Welle

der Zuwanderung auf sich zukommen. Berlin knüpft damit an seine alte Rolle an: Mit Berlin verband sich für viele Osteuropäer die Hoffnung auf Arbeit und ein besseres Leben. Wenn sich die EG allerdings gegenüber den osteuropäischen Ländern einigelt und Barrieren der Zuwanderung errichtet, hätte das für Berlin negative Rückwirkungen. Die Lage in direkter Nachbarschaft zu osteuropäischen Ländern, umgeben von den neuen Bundesländern, definiert ihnen gegenüber eine zentrale Verantwortung. Berlin hat die Aufgabe, seine Stimme für eine besonders auch nach Osteuropa offene Politik zu erheben.

F. Regionalplanung und aktive Landesentwicklungspolitik

Empfehlung 28: Regionalverband

Unabhängig vom Regierungsauftrag, innerhalb von 2 Jahren zu prüfen, ob sich die Länder Berlin und Brandenburg zusammenschließen, ist ein arbeitsfähiger Regionalverband rasch zu gründen, um die vielfältigen räumlichen, funktionalen, verkehrlichen und ökologischen Probleme zwischen Berlin und Brandenburg zu klären und zu regeln. Dies ist auch wichtig, um schnell die dringend notwendige Planungssicherheit zu erreichen. Dennoch ist Skepsis angezeigt, ob ein Regionalverband ausreicht, die notwendigen regionalplanerischen Abstimmungen zu bewerkstelligen. Andere Ballungsräume zeigen, daß die Planung mit einem Regionalverband zwar formal geregelt ist, die Kommunikation aber dennoch nur bedingt funktioniert. Deshalb ist ein intensiver Stadt-Umland-Dialog erforderlich, um Probleme und Projekte schon im Vorfeld formeller Planungsverfahren unter Einbezug aller betroffenen Akteure zu klären und um Interessenten und Konflikte abzuwägen, aber auch um miteinander zu lernen und mit den neuen Herausforderungen effizient umzugehen.

Empfehlung 29: Aktive Landesentwicklungspolitik

In den nächsten 15 Jahren wird Berlin eine große Baustelle sein. (Straßenbau, Ausbau des ÖPNV und der technischen Infrastruktur, Wohnungs- und Gewerbebau). Diese Aufgaben überfordern die Verwaltung Berlins sowie der Umlandgemeinden. Berlin muß sich mehrerer Stadtentwicklungsträger und Landesentwicklungsgesellschaften bedienen, um organisatorisch gerüstet zu sein und gegenüber den privaten Investoren nicht ins Hintertreffen zu geraten. Die Träger, überwiegend in öffentlichem Eigentum, setzen Planungsvorgaben aktiv um, indem sie treuhänderisch im eigenen Namen für Rechnung

ihrer Auftraggeber, d. h. des Landes Berlin bzw. der Umlandkommunen in Bereichen tätig werden wie Bauleitplanung, Stadterneuerung, Erschließung von Gewerbegebieten, Wohnungsbau und Infrastrukturausbau.

Empfehlung 30: Bodenvorratspolitik

Das Land Berlin kann die Planung innerhalb und auch jenseits der Stadtgrenze wirksam dort steuern, wo sie über eigenen Bodenbesitz verfügt. Hier kann sie die Planung wirksam „im Griff“ behalten; dies setzt allerdings eine aktive Bodenpolitik voraus. Die Voraussetzungen hierfür sind im Umland von Berlin günstig. Die Stadtgüter, die Berlin aus der Zeit vor dem II. Weltkrieg wieder zurückerhält, umfassen einerseits Forsten, die für die Naherholung reserviert bleiben, andererseits aber auch – inzwischen stillgelegte – Rieselfelder und landwirtschaftlich genutzte Flächen im Süden, Nordosten und Nordwesten Berlins. Diese Flächen, die nach Dekontamination grundsätzlich für eine Erschließung in Betracht kommen, könnten den Grundstock eines „Bodenfonds Berlin“ bilden. Für eine aktive Bodenvorratspolitik könnten die Flächen beplant, erschlossen und verkauft werden (Revolvierender Bestand, d. h. Verkauf zum Verkehrswert, Neukauf zum landwirtschaftlichen Preis vor Planung). Bedenken, in welchem Maße diese Flächen – etwa als Freiräume auch heute noch wichtige ökologische Funktionen erfüllen, sind abzuwägen.

Empfehlung 31: Public Private Partnership

Berlin, aber mehr noch die Gemeinden des Umlandes, sind der Vielzahl der anstehenden Aufgaben finanziell nicht gewachsen. Es sind deshalb Verfahren zu überlegen, ob und wie Investoren über Mischkalkulationen dazu beitragen können, öffentliche Aufgaben mitzufinanzieren. So könnten Investoren bei der Vergabe attraktiver Gewerbegrundstücke die Auflage gemacht werden, auch in den Wohnungsbau (zu kontrollierten Mieten) zu investieren. Auflagen können auch die Gestaltungsqualität (Architektenwettbewerbe) regeln.

Empfehlung 32: Treuhandanstalt

Um rasche Investitionssicherheit zu gewährleisten, sollte die Treuhandanstalt die Privatisierung der ehemals volkseigenen Unternehmen beschleunigen. Für ein günstiges Investitionsklima besonders für Ost-Berlin braucht es darüber hinaus institutionelle Rahmenbedingungen. Viele Vorhaben leiden ge-

genwärtig darunter, daß sie wegen der ungeklärten Eigentumsverhältnisse nicht realisiert werden können. Für eine beschleunigte Abwicklung dieser Fälle ist zu sorgen. Investoren brauchen zeitliche, örtliche und funktionale Planungssicherheit.

Empfehlung 33: Die Zukunft muß die Gegenwart beeinflussen

Zu viele Vorstellungen über Berlin gehen von einer Vorstellung aus, in der die Gegenwart die Zukunft beeinflusst, als ob die Gegenwart einfach in die Zukunft zu verlängern sei. Heute muß die Fragestellung umgedreht werden und so lauten: Wie beeinflusst die Zukunft die Gegenwart? Das heißt, die Gegenwart muß ausgehend von Vorstellungen und Wirkungen verantwortbarer und wünschbarer Zukunftszustände gestaltet werden.

Zustimmung: Hartmut E. Arras, Bernhard Blanke, Gerald Blomeyer, Eberhard v. Einem, Bruno Flierl, Klaus Haefner, Bernd Hunger, Karl Ganser, Nils Gormsen, Rainer Knigge, Eberhard Knödler-Bunte, Dorothea Krause, Jochen Schulz zur Wiesch, Felix Zwoch.

Bedingte Zustimmung, d. h. Zustimmung, jedoch Bedenken gegen einzelne der 33 Empfehlungen in der vorliegenden Fassung; (die Bedenken sind jeweils durch die Klammern kenntlich gemacht): Cihan Arin (4,6,10,15, 16), Harald Bodenschatz (16), Klaus Brake (4,12,17,20,33), Michael Cullen (2), Deutsches Institut für Urbanistik (Dietrich Henckel, Dieter Sauberzweig, Eckhardt Scharmer, Nizan Rauch, Gerd Schmidt-Eichstaedt) (1,2,12,32,33), Kerstin Dörhöfer (2,15,16), Rainer Emenlauer (1), Dieter Frick (3,13,15,27,32), Karolus Heil (1), Hans Heuer, Dieter Hoffmann-Axthelm (10), Holger Kühnel (1), Hans Kollhoff, Eckhardt Kutter, Christopf Langhof, Hildebrand Machleidt (15,16), Rainer Mackensen (1,5,9), Rainer Milzkott, Beate Profé (3,5,7,13,23), Jan Rave (1,3), Andreas Reidemeister (2,12,15,17), Lea Rosh (1,8,12,14), Jörn Peter Schmidt-Thomson (12,15,20), Jakob Schulze-Rohr (1,8,12,14), Albert Speer (5,20,21), Thomas Sieverts (2).

Die Auswertung der Bedenken zeigt, daß sie sich vorrangig auf drei Themenfelder beziehen:

1. Keine Empfehlung eines generellen Verbots von Hochhäusern in der Innenstadt; sie sollten im Gegenteil im Einzelfall geprüft und ggf. zugelassen werden.
2. Strikter Ausschluß eines Nord-Süd-Tunnels unter dem Tiergarten sowie
3. stärkere Betonung der Wohnungsbaupolitik im Sinne der Erhaltung des Altbaubestandes und der flächensparenden Neubaus (Flächenrecycling, flächensparende Bauweisen, vorsichtige Baulandausweisung, Erhaltung von Grün- und Freiflächen) einschließlich öffentlicher Förderprogramme.

„Metropole Berlin: Mehr als Markt!“

Politische Empfehlungen zur Stadtentwicklungspolitik des Landes Berlin 1990-1995

Vorbemerkungen

Die Zeiten, als Berlin ein Dasein im Schatten der Mauer führte, sind endgültig vorüber. Mit der Vereinigung der beiden Hälften Deutschlands wachsen auch die beiden Stadthälften und Berlin mit seinem Umland wieder zusammen. Berlin, obwohl größte deutsche Industriestadt, blieb, bezogen auf die wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung, hinter vergleichbaren Großstädten zurück. Nunmehr hat die Stadt einen einzigartigen Wachstumsschub planerisch zu verarbeiten, der zum einen als Nachholeffekt, zum anderen als Expansion aufgrund seiner neuen Bedeutung als Brückenkopf zwischen Ost- und Westeuropa zu verstehen ist. Die Stadtplanung steht ebenso wie die Politik vor vielfältigen neuen Aufgaben. Sämtlichen alten Vorgaben wurde der Boden entzogen. Berlin, gewohnt an die planerische Verarbeitung einer Mangelsituation, muß lernen, die Flächenansprüche einer Vielzahl von Investoren in städtebaulich abgestimmte Bahnen zu lenken. Um die zukünftige räumliche Entwicklung Berlins steuern zu können, bedarf es fundierter Leitvorstellungen und Handlungsanleitungen. Einerseits sollte Berlin die Ansätze und innovativen Modelle zur Bewältigung des städtischen Wachstums (z.B. Verkehrs-, Umwelt-, Wohnungs- und Bodenpolitik) auswerten, die andernorts bereits erprobt wurden. Andererseits muß sich die Planung auf Szenarien stützen, in denen die möglichen Entwicklungspfade – unter Präzisierung der Annahmen – in die Zukunft projiziert werden. Erforderlich sind Prognosen, mit welchen Ansprüchen Berlin zukünftig zu rechnen hat, insbesondere im Hinblick auf den Flächenverbrauch und die Standortanforderungen seitens Industrie und Gewerbe, Wohnen, Tourismus und Kultur, sowie Verkehr und Ökologie. Daß dies nicht ohne Konflikte abgeht, dürfte kaum überraschen. Um so mehr ist die Planung gefordert, mit Weitsicht und Augenmaß jene Weichen zu stellen, die Berlin zu einem Modell einer ökologisch verträglichen und ökonomisch lebensfähigen Metropole des 21. Jahrhunderts werden lassen. Der 1989/90 regierenden rot-grünen Koalition ist wiederholt vorgeworfen worden, sie habe es nach dem 9. November 1989 versäumt, ein überzeugendes Leitbild für Gesamtberlin – und sein Umland – zu entwickeln und in der Öffentlichkeit vorzustellen. So blieb offen, welches Gesicht Berlin als alte und neue Metropole des Ostens sowie Hauptstadt und Regierungssitz tragen soll oder kann. Der herrschende Eindruck war: Politik und Verwaltung haben ein Vakuum entstehen lassen, in dem Spekulationen durch Nichtplanung freier Lauf gelassen wurde. Sicher, gerade in der Frage, wie Berlin an der empfindlichen Nahtstelle wieder zusammen-

wachsen kann, die die Stadt 28 Jahre in zwei Hälften teilte, blieben fast alle Fragen offen. Die Entscheidung, Daimler-Benz das Herzstück Berlins am Potsdamer Platz zu überlassen, blieb mehr als umstritten und ersetzt keine weitsichtige Stadtplanung für die äußerst sensiblen und historisch vorbelasteten Orte der Stadt. Es gelang der Politik nicht, die anteilmehrende Besorgnis, oft auch Zweifel, der Öffentlichkeit hinsichtlich ihrer Konzeptlosigkeit auszuräumen. Offen blieb auch, wie die Stadtmitte Berlins gestaltet werden kann und wie die Regierungsfunktionen integriert werden können – falls Bundestag, Bundesrat, die Ministerien und mit Ihnen die Botschaften, Parteizentralen und Verbände nach Berlin umziehen, ganz abgesehen von den ungelösten Problemen der Verkehrserschließung und -überlastung der Straßen. Dennoch, so einfach darf man es sich mit dem Verdikt nicht machen. Zwei Dinge sind anzumerken:

- Zum einen, die rot-grüne Politik hatte gar nicht die Absicht, Planung „von oben“ zu betreiben und den „Königsweg“ vorzuzeichnen. Sie hatte von ihrem Selbstverständnis her das Ziel, Freiräume zu lassen für die Mobilisierung architektonischer und städtebaulicher Phantasie und die Pluralität unterschiedlichster Ansätze. Sie setzte auf Gespräch und öffentliche Debatte, indem sie Fachleuten und engagierten Bürgern das Wort gab, wohlwissend, daß sie selbst nicht im Besitz „letzter Wahrheiten“ sein könne und es daher unangemessen sei, den „richtigen Weg“ in falscher Selbstüberschätzung vorgeben zu wollen.

- Zum anderen, völlig untätig war der Senat nicht: Berlin hat 1990 sehr früh zusammen mit der seinerzeitigen Magistratsverwaltung in Ost-Berlin und den Bezirken Potsdam und Frankfurt/Oder einen, allerdings weitgehend hinter verschlossenen Türen arbeitenden, provisorischen Regionalaussschuß gebildet, der eine Bestandsaufnahme und ein Konzept der Regionalentwicklung erarbeiten sollte. Der sog. „Fingerplan“ ist das sichtbarste Ergebnis, wenn dieser auch, gemessen an seinen Auswirkungen und Realisierungschancen, umstritten blieb. Zwar waren es nicht die Politiker, die im ersten Jahr nach Öffnung der Mauer die Richtung der Stadtentwicklung vorzeichnen vermochten. Gleichwohl, 1990 war ein Jahr außergewöhnlich intensiver Debatten, oft kontrovers, stets unkonventionell, nicht immer professionell und gelegentlich redundant. In keiner anderen Stadt, nur in Berlin kann eine derartig hartnäckig geführte Debattenkultur blühen. Das macht die Stadt spannend. Die Initiative zum Gespräch ging zumeist von privater Seite aus. Zuerst ist an die Gespräche zu erinnern, die das „Stadt Tor“ im U-Bahnhof Schlesisches Tor organisierte und über die die Stadtplaner aus Ost und West erstmals miteinander in ein

intensives Gespräch kamen. Weitere Initiativen gingen von der „Perspektive Berlin e.V.“, der „Gruppe 9. Dezember“ und dem „Potsdam Kolleg“ aus. Letzteres organisierte u.a. die vielbeachtete Veranstaltungsreihe zur Hauptstadt in der Galerie Aedes. Der Frage, wie Berlin geplant werden kann oder soll, widmeten sich auch die Zeitungen, namentlich „Der Tagesspiegel“, „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ und „DIE ZEIT“, die jeweils in mehrteiligen Serien Fachleute zu Wort kommen ließen, in denen Visionen vom zukünftigen Berlin sichtbar gemacht wurden. Neu für Berlin war ferner, daß sich erstmals Großunternehmen, internationale Kapitalgeber und Entwicklungsgesellschaften für Berlin engagierten, und zwar mit interessegebundenen eigenen Vorstellungen, die aber das Spektrum der Meinungen zweifellos bereicherten (z.B. die Verkehrsstudie Berlin von Daimler-Benz). In diesen Kontext fügte sich schließlich eine dicht gedrängte Abfolge von Fachveranstaltungen des „heißen Tagungsherbstes“ 1990, die sich alle mit der Zukunft Berlins befaßten und deren Schwerpunkte – trotz Überschneidungen – jeweils auf verschiedenen Gesichtspunkten lagen: „Szenarien für Berlin“ veranstaltet vom Potsdam Kolleg für Kultur und Wirtschaft am 19. – 21. Oktober 1990 (Schwerpunkte: wirtschaftliche, demographische, soziale und kulturelle Perspektiven im Überblick); „Zentrum Berlin: Szenarien der Entwicklung“, veranstaltet vom Magistrat von Berlin am 24./25. Oktober 1990 (Schwerpunkte: Stadtplanungs- und Architekturentwürfe); Verkehrstagung der Studiengesellschaft für Nahverkehr am 22./23. November 1990 (Schwerpunkt: Verkehr); Stadtforum „Wirtschaftlicher Wandel und räumliche Entwicklungsplanung im Großraum Berlin“, veranstaltet vom Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin am 5./6. November 1990 (Schwerpunkte: Strukturwandel und Flächenansprüche der Wirtschaft); „Metropole Berlin: Mehr als Markt!“ veranstaltet von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz am 26./27. November 1990 (Schwerpunkt: Prognosen und Empfehlungen aus wirtschaftlicher, städtebaulicher und sozialer Sicht).

Die Liste ist aber keineswegs vollständig. Sie ließe sich fortführen mit Veranstaltungen des Instituts für Städtebau, des Deutschen Instituts für Urbanistik, der Akademie für Landeskunde und Raumordnung, der Berliner Fachseminare für Wohnungswirtschaft u.a. ... Erstaunlich für die Veranstalter war: Trotz der Vielzahl der Veranstaltungen ermüdete das Wissensbedürfnis nicht, im Gegenteil, vom Fieber des Aufbruchs erfaßt, scheint es noch lange nicht befriedigt. Mehrere Veranstaltungen zählten 300 und mehr Teilnehmer, überwiegend, aber nicht nur, Fachleute,

Architekten, Stadtplaner und Vertreter der Verwaltung. Von den Grußworten abgesehen, fehlten allerdings durchweg die Politiker, eine enttäuschende Erfahrung, die sich durchgängig auf allen Veranstaltungen bestätigte, obwohl die Diskussion letztlich die Politik als Adressat im Auge hatte. Sind die Debatten deswegen wirkungslos geblieben? In der Rückschau wohl nicht, denn – obwohl kraft- und zeitaufwendig – schrittweise beginnt sich ein Kernbestand konsensfähiger Ansichten herauszuschälen, wie die Stadt in Zukunft aussehen könnte: Wir haben diese in 33 Empfehlungen an die Politik zusammenzufassen versucht. Wollte man diesen Konsens in wenige Sätze fassen, so läßt sich in Umrissen sagen: Die Stadt und die Region sollen sich nach dem Modell der Polyzentralität entwickeln; d.h. das Wachstum soll in zu entwickelnden, eigenständigen Subzentren aufgefangen werden, die sich an den S-Bahnlinien auffädeln, wobei die Zwischenräume von einer Bebauung weitgehend freigehalten bleiben. In der Innenstadt ist die Entwicklung dagegen eher zu bremsen. Statt einer Verdichtung der City West und der City Ost, sollte der Entwicklungsdruck in Richtung tertiärer Nutzungen eher auf den inneren S- und Autobahnring abgeleitet werden, indem hier ein Flächenangebot geschaffen wird. Das Symposium „Metropole Berlin: Mehr als Markt!“, das vom Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik vorbereitet wurde und auf dessen Ergebnisse die folgenden „Empfehlungen zur Berliner Stadtentwicklung“ aufbauen, bildete den – vorläufigen Abschluß der Tagungsreihe. Angesetzt auf einen Zeitpunkt wenige Tage vor der Bundes- und Senatswahl am 2. Dezember 1990 und zudem belastet durch den plötzlichen Rücktritt der Senatorin Dr. Michaela Schreyer, auf deren Initiative das Symposium zurückging, war klar, daß es unter allen Umständen galt, der Gefahr vorzubeugen, daß das Symposium in den aktuellen Wahlkampf hineingezogen wird. Das Symposium war von Anfang an nicht als Politikersatz gedacht, sondern als im strikten Sinne parteiunabhängige Debatte der Fachleute. Am Symposium nahmen ca. 300 Personen aus Ost und West teil, überwiegend Fachleute aus den Gebieten Wohnungs- und Städtebau, Regionalplanung, Kulturosoziologie, Verkehrswesen und Ökonomie. Nach Abschluß des Symposiums haben wir den Versuch gemacht, aus der Fülle der Anregungen das herauszufiltern, was als Empfehlung Bestand haben könnte. Um die Empfehlungen auf eine möglichst breite Basis zu stellen, haben wir eine erste Fassung mit den Veranstaltern der anderen Tagungen vom Herbst 1990 erörtert. Ferner haben wir die Anregungen unabhängiger Fachleute eingeholt und sie gebeten, die Empfehlungen ggf. durch ihre Unterschrift mitzutragen. Wir do-

kumentieren die Zustimmungen sowie die wichtigsten Anregungen. Diese Empfehlungen spiegeln Chancen und Herausforderungen wider, wie sie kaum eine andere Stadt in dieser Konzentration und in sehr kurzer Zeit zu meistern hat. Sie sind das Ergebnis intensiver und natürlich auch kontroverser Gespräche – im wesentlichen unter Fachleuten aus dem vereinten Berlin und der sonstigen Bundesrepublik. Sie sind Ausdruck einer konstruktiven, vielversprechenden Gesprächskultur – eine entscheidende Voraussetzung, sich auf breiter Ebene mit den vielfältigen und komplexen Aufgaben, die Berlin in den nächsten Jahren bewegen werden, vertraut zu machen und sie besser zu verstehen. Fachleute haben mit ihren Erfahrungen nur eine spezifische Sicht der Dinge. Sie allein reicht nicht aus, Berlins Situation und Zukunft in der erforderlichen Tiefe und Breite zu entwerfen. Ihre Sicht muß dringend ergänzt werden durch Wahrnehmungen, Hoffnungen und Befürchtungen anderer „Akteure“ aus Stadt und Umland. Dies geschieht nicht von allein. Die Erfahrung zeigt vielmehr, daß solche gemeinsamen Auseinandersetzungen über im höchsten Maß schwierige, in ihren Dimensionen nur wenig ausgeleuchtete und für die Planung Berlins und seines Umlandes gänzlich neue Fragestellungen systematisch organisiert, fachlich vorbereitet und „inszeniert“ werden müssen. Aus dieser Überlegung leiten sich die folgenden Empfehlungen ab: Die Untersuchungen, Visionen und Planungen, die für Berlin existieren, sollten systematisch zusammengetragen und auf ihre Wirkung im Hinblick auf die Zukunft analysiert werden. Dies wäre das Material für den regionalen Lernprozeß, der außerhalb der formalen Institutionen als öffentlicher Dialog organisiert und inszeniert werden sollte. Damit lassen sich Szenarien entwickeln und gemeinsam diskutieren, mit deren Hilfe Gestaltungsmöglichkeiten aus der Zukunft für die Gegenwart abgeleitet und debattiert werden können. In diesen Dialog sollen Politiker verpflichtend eingebunden und die anderen Akteure wie auch die Öffentlichkeit einbezogen werden. Bisher wurde in Berlin zu thematisch isoliert, zu sehr aus westlicher und West-Berliner Sicht und meistens nur innerhalb der jeweiligen Akteursgruppen diskutiert; es fehlte die Heterogenität und damit das Zusammenbringen vielfältiger Phantasie, die Berlin jetzt benötigt. In der kritischen Phase, bis sich Ziel und Weg der kommenden Entwicklung abzeichnen, sind in Berlin besondere Anstrengungen notwendig, um ein tieferes Verstehen dessen zu erreichen, was möglich und was sinnvoll ist, was, warum und wo zu machen ist. Einen breit angelegten Dialog in Gang zu setzen, ist in diesem Stadium unerlässlich. Hartmut E. Arras, Basel
Eberhard v. Einem, Berlin

A. Städtebauliche Perspektiven der Innenstadt

Empfehlung 1: Keine Zerstörung der Innenstadt – zerrissene Stadthälften behutsam zusammenfügen

Die neuen Anforderungen aufgrund des erwarteten tertiären Druckes auf die Innenstadt, wie auch Anforderungen aus Regierungsfunktionen dürfen die Stadt in ihrer stadträumlichen Struktur (historischer Stadtgrundriß) und in ihren Proportionen (Traufhöhe) nicht zerstören, nicht verdrehen, nicht überformen (Denkmalschutz). Hochhäuser in Berlin-Mitte und in den innerstädtischen Wohnquartieren sind nicht zu befürworten. Die disponiblen Flächen an der alten Wunde zwischen Ost- und West-Berlin sollen nicht einfach für private tertiäre Nutzungen zur Verfügung stehen (keine dritte City zwischen City Ost und City West). Sie sollen genutzt werden, um die zerrissenen Stadthälften wieder zusammenzufügen und öffentliches Bewußtsein zu stiften. Dieser Bereich ist städtebaulich zu sensibel und historisch zu belastet, so daß er eher für öffentliche und halböffentliche Zwecke genutzt werden sollte: z.B. Bundestag und Bundesrat, Ministerien, Botschaften, Museen, Gedenkstätten, Verbände, Akademien und wissenschaftliche Institute etc.. Gerade die alte Stadtmitte ist der Fokus der Identifikation der Bürger und Bürgerinnen mit ihrer Stadt. In jedem Fall ist mit äußerster Vorsicht vorzugehen; d.h. Entscheidungen setzen städtebauliche Wettbewerbe und einen öffentlichen Diskussionsprozeß voraus. Pkws und schienengebundene Erschließungen gehören im zentralen Bereich teilweise unter die Erde, d.h. weder der Pariser Platz, noch der Potsdamer/Leipziger Platz dürfen dem Auto geopfert werden.

Empfehlung 2: Regierungsviertel

Unter der Annahme, daß Berlin auch Regierungssitz wird, sollen die neuen Funktionen in die Stadt integriert werden: Bundespräsident, Bundesrat und Bundestag sollen in die Stadtmitte umziehen. Wie die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz ermittelte, stehen Flächen in ehemaligen DDR-Ministerien (z.T. stammen sie aus der Zeit vor dem II. Weltkrieg) zur Verfügung. Als problematisch und nicht akzeptabel wird allerdings gesehen, wenn sicherheitstechnische Erfordernisse des Personenschutzes dazu führen, daß das Regierungsviertel per Stacheldraht und Sicherheitszaun dauerhaft für die Bevölkerung abgeriegelt wird. In diesem Fall wäre eine Verlagerung des gesamten Regierungsapparats an den Stadtrand vorzu-

ziehen. Ohnehin ist es nicht erforderlich, daß sämtliche nachgeordneten Abteilungen der Ministerien ebenfalls in der City ihren Standort haben. Sie sollen eher außerhalb von Berlin Mitte angesiedelt werden, z.B. an U- oder S-Bahnhöfen oder am Flughafen, wo sie ohne Auto erreichbar sind.

Empfehlung 3: Tiergarten als Freiraum

Der Tiergarten soll als Freiraum zusammenhängend erhalten bleiben. Er könnte durch Einbeziehung freier Flächen sogar erweitert werden, indem öffentliche Gebäude in ihn eingebettet werden. Eine Zerschneidung durch Verkehrsstrassen (Westtangente) ist zu vermeiden (es ist die Ersetzung durch einen Nord-Süd-Tunnel mit Anbindung an Ost-West-Trassen zu prüfen). Die Zugänglichkeit des Tiergartens soll stets garantiert sein. Die großen ökologischen Austauschräume haben nach der Vereinigung noch an Bedeutung gewonnen; sie sollen offengehalten werden. Bis jetzt gilt, daß die grüne Mitte von Berlin eine wichtige Voraussetzung für die Schonung der ohnehin schon überlasteten Umwelt ist. Es wird als große Gefährdung gesehen, von diesen bisherigen Planungsgrundsätzen abzuweichen.

B. Polyzentrale Entwicklung der Region und deren verkehrliche Voraussetzungen

Empfehlung 4: Polyzentrales Wachstum in der Region

Berlin kennt bisher nicht die Suburbanisierung, die in anderen Stadtregionen über Jahrzehnte hinweg stattgefunden hat. Sie wird in den kommenden Jahren nachgeholt, mit allen problematischen Folgeerscheinungen. Dies bedeutet nicht zuletzt soziale Segregation. Das unvermeidbare Wachstum Berlins ins Umland soll durch gezielte Entwicklung von Entlastungsstädten und -zentren in der Region aufgefangen werden. Durch Ansiedlung von Arbeitsstätten, Einkaufszentren und Wohnen soll die im Ansatz vorhandene polyzentrale Struktur entwickelt werden, um Verkehrsströme gar nicht erst entstehen zu lassen bzw. zu entzerren. Das räumliche Modell der Arbeitsgruppe Dessau bildet dabei das Leitbild der polyzentralen Entwicklung: Als Subzentren mit Verdichtung innerhalb Berlins sind u.a. zu entwickeln: Spandau, Steglitz, Pankow, Marzahn und Köpenick. Als Entlastungspole in der Region kommen Potsdam, Königs Wusterhausen, Rangsdorf, Ludwigsfelde, Strausberg, Bernau, Oranienburg und Nauen in Betracht.

Empfehlung 5: Steuerung der Be- und Zersiedlung im Umland

Es besteht die Gefahr, daß im Umland von Berlin ein Prozeß der ungesteuerten Ausweisung von Wohnbauland einsetzt, verstärkt durch die Bürgermeisterkonkurrenz um Einwohner und Einkommenssteueranteile. Deshalb gelten folgende Regeln der Flächenausweisung: Die Ausweisung von Wohnbauland im Umland soll mit Vorrang entlang der ÖV-Achsen geschehen, d.h. im 1 – 1,5 km Radius um S-Bahnstationen. Den Gemeinden zwischen den Achsen sollte die Entwicklung im Sinne der Sicherung von Naherholungsmöglichkeiten erschwert oder verboten werden. (Ausnahme: Eigenbedarf der Bewohner). Für die Regionalplanung bietet sich als Steuerungsinstrument ein Stufenkonzept zum Ausbau der Infrastruktur an, das eindeutige Schwerpunkte auf den infrastrukturellen Ausbau der Orte mit S-Bahnhöfen legt; Zersiedlung kann verhindert werden, wenn nur Gemeinden mit einer Mindestausstattung an Infrastruktur gestattet wird, Bauland auszuweisen.

Empfehlung 6: Altstadtkerne wichtig für Identität

Auch die Dorf- und Altstadtkerne in Berlin und im Umland haben ihre sozialen Beziehungen und baulichen Eigenheiten. Oft hat sich – unter den Oberfläche des bröckelnden Putzes – gestalterische Qualität erhalten, die es zu retten und zu verbessern gilt. Dies stärkt ihre Identität und läßt die Identifikation ihrer Bewohnerschaft wachsen.

Empfehlung 7: Verkehrliche Voraussetzungen der polyzentralen Entwicklung

Um die Raumstruktur polyzentral zu vernetzen und um private Individualverkehre möglichst weitgehend durch ÖPNV ersetzen zu können, reicht ein reines Sternmodell nicht aus, da dieses unweigerlich zu einer Überlastung des Zentrums führen würde. Stattdessen soll der Verkehr zumindest teilweise vor den Toren der Stadt bleiben, indem die Nebenzentren nicht nur mit der City, sondern auch untereinander durch Tangenten und Ringe verbunden werden. Das infrastrukturelle Erbe aus der Zeit des Zweckverbandes Groß-Berlin bietet hierfür günstige Voraussetzungen: Mit dem äußeren S-Bahnring, der mit den S-Bahn-Achsen ins Umland über Knotenpunkte verbunden ist sowie mit dem Berliner Ring und den Autobahnanschlüssen zur Berliner City ist das Grundgerüst im Prinzip vorhanden. Allerdings sind die S-Bahnstrecken in erheblichem Maße erneuerungs-

bedürftig, Lücken sind zu schließen, Verknüpfungen mit dem Straßennetz sind auszubauen (Park and Ride). Hierauf muß der Schwerpunkt der künftigen Verkehrsbaupolitik gelegt werden.

Empfehlung 8: Überregionales Schienennetz

Berlin muß in das überregionale Schienennetz der Bundesbahn mit Anschlüssen in Richtung Hannover, Leipzig, Dresden, Hamburg, Stettin, Warschau und Breslau eingebunden werden. Dies erfordert eine Neuordnung der innerstädtischen Fernbahntrassen. Vier Stadtbahnhöfe entlang der Ost- und Westachse werden als notwendig erachtet. Ihre Standorte, mehr aber noch der vorgeschlagene Tunnel für die Bundesbahn in Nord-Süd-Richtung, sind auf ihre städtebauliche Verträglichkeit zu prüfen.

Empfehlung 9: Umweltgrenzwerte für den innerstädtischen Pkw-Verkehr

Für die Innenstadt Berlins (innerhalb des inneren S-Bahn-, bzw. Autobahnringes) müssen verschärfte Verkehrsbeschränkungen für Pkws und Lkws eingeführt werden. Das innerstädtische Verkehrsproblem muß anders angegangen werden als bisher. Die Frage lautet heute: „Wieviel Verkehr ist verträglich?“, etwa im Hinblick auf die Luftverschmutzung, Lärmbelästigung und Straßenüberlastung. Für Luft, Lärm und Tonnage sollen Grenzwerte festgelegt werden. Dies schafft Handlungsdruck und zwingt zu Innovationen, um Verkehr zu reduzieren und vorhandenen Straßenraum besser auszunutzen.

Empfehlung 10: Ausbau der Stadtautobahn und des inneren S-Bahnringes

Die 1,2 Mio EW zählende Innenstadt von Berlin wird von einem – in den westlichen Stadthälften stark verrotteten – S-Bahnring umschlossen. Dieser innere S-Bahnring ist mit Vorrang wiederherzustellen. Parallel dazu verläuft in der westlichen Stadthälfte der Halbring der Stadtautobahn, dessen östliche Schließung auch unter Fachleuten kontrovers ist. Beide Optionen, Schließung des Rings sowie Beibehaltung eines Provisoriums, sind zu prüfen. Dabei ist zu bedenken, daß dem Druck auf die Innenstadt (Tertiärisierung) nur dann erfolgreich begegnet werden kann, wenn er durch eine leistungsfähige Verkehrserschließung abgeleitet wird.

Empfehlung 11: Verkehrs-System-Management

Zur Bewältigung des zukünftigen Verkehrs – vor allem in der Innenstadt Berlins – kommt es auf eine Politik der Verkehrsvermeidung und eine intelligente Verbindung von Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr sowie Wirtschaftsverkehr an. Keine (ideologisch erklärte) Verkehrsart allein kann das Problem lösen. Allerdings gebührt dem ÖPNV der Vorrang. Hierfür braucht es eine konsequente Angebotspolitik im öffentlichen Nahverkehr (Steigerung der Attraktivität, höhere Frequenz, mehr Komfort, niedrige Preise). Der gezielte Nicht-Ausbau der Straßen reicht als Verkehrspolitik nicht aus. Auf der anderen Seite gilt: Mit immer mehr Straßen ist das Kfz-Wachstum nicht zu bewältigen. In der Regel wird Auto gefahren, bis der Verkehr völlig zusammenbricht. Um Mobilität dennoch nicht abzuwürgen, muß sie intelligenter organisiert werden: Es müssen Anreize zur intensiveren Nutzung des Straßenraums (Vorrangspuren für billige Sammeltaxis und Mehrpersonen-Pkws) gesetzt werden (Ein-Personen-Pkw als Hauptursache der Verstopfung), Parkplätze sollten bewirtschaftet und Fahrgemeinschaften für Pkws in Stoßzeiten begünstigt werden. Ein solches Verkehrs-System-Management kann dies rasch (keine langen Bauzeiten), kostengünstig und nachhaltig erreichen. Dienstleistungen sind effizienter als Verkehrsbauten, sie helfen, beim Berufspendeln und anderen Fahrzwecken Fahrgemeinschaften zu bilden. Der Straßenraum Berlins in der Innenstadt wird als nicht mehr erweiterbar angesehen.

Empfehlung 12: Neuer Flughafenstandort

Ein Standort für den geplanten neuen Großflughafen steht noch nicht fest. Die Meinungen hierzu gehen auseinander. Zum einen sollten Standorte im Norden (dieser könnte helfen, den Wachstumsdruck auf Berlins Süden zu verringern), zum anderen im Süden geprüft werden. Zu überprüfen ist auch, inwieweit Militärflughäfen neue Nutzungen zulassen.

C. Wohnungsbau

Empfehlung 13: Instandsetzung und Wohnungsneubau haben Priorität

In Ostberlin ist eine Bestandssicherung (etwa Prenzlauer Berg, Friedrichshain) vor dem Hintergrund einer jahrzehntelangen sträflichen Vernachlässigung des Altwohnungsbestandes erforderlich. In Westberlin liegt die Priorität auf dem Wohnungsneubau, weil die-

ser hier in den letzten Jahren politisch und investiv vernachlässigt wurde. Beide Forderungen sind gleichrangig und ihre Erfüllung angesichts der quantitativen und qualitativen Unterversorgung gleichzeitig notwendig.

Empfehlung 14: Mietpreisbindung, stadterneuerung und Zweckbindung der Mieterlöse

Die Situation der Mieten im Ostteil der Stadt macht eine Sonderregelung unausweichlich: Die Mieten im Althausbestand müssen gebunden bleiben. Dies bedeutet, daß bei mietpreisgebundenen Mieten schwerlich ein ausreichender Anreiz für private Investoren und Eigentümer gegeben ist, Mietshäuser instandzusetzen. Um eine Instandsetzung und eine Modernisierung zu erreichen (Umstellung der Heizung, Erneuerung der Fenster, Elektroleitungen und der sanitären Installation), sind abgestufte Programme der Förderung erforderlich (deren Finanzierbarkeit angesichts schrumpfender Berlinförderung allerdings ungewiß ist). Deshalb empfehlen sich unkonventionelle Lösungen: So könnte den Mietern ein Anspruch darauf eingeräumt werden, daß die Mieterhöhungen objektgebunden sind, d.h. an die Auflage gebunden werden, daß diese vorerst nur zweckgebunden für die Instandsetzung des betreffenden Mietshauses eingesetzt werden dürfen. Die Mieter sollten über die Nutzung dieser Erlöse mitbestimmen. Selbsthilfe soll strategisch (sachlich und räumlich) als Teil der bestandsorientierten Wohnungspolitik in Ost-Berlin (und im Umland) eingesetzt werden.

Empfehlung 15: Wohnungsneubau und Finanzierung

Berlin steht vor gewaltigen Aufgaben des Wohnungsneubaus, und jede Politik, die den Anspruch erhebt, sozial zu sein, darf vor der quantitativen Dimension der Aufgabe nicht die Augen verschließen. Der derzeitige Fehlbestand an Wohnungen beträgt rd. 170 000 Wohnungen. Ferner ist für die jährlich erwarteten 35 000 – 70 000 Neubürger Berlins Wohnraum zu schaffen. Schließlich nimmt die Haushaltsgröße ab und der Flächenbedarf pro Kopf zu. Um das auf 40 000 bis 50 000 Wohnungen geschätzte erforderliche Neubauvolumen zu erreichen, ist es notwendig, alle Flächenreserven und Finanzierungsmöglichkeiten vorbehaltlos zu überprüfen. Die Mittel für den sozialen Mietwohnungsbau, die derzeit für 5000 – 7000 Wohnungen reichen, können wohl nicht erhöht werden. Mithin kommt in erster Linie der flächenfressende, freifinanzierte Ein- und Zweifamilienhausbau als Träger in Betracht, zumal Berlin mit einer Eigentumsquote von 8 Prozent ge-

genüber dem Bundesdurchschnitt von 42 Prozent erheblichen Nachholbedarf hat.

Empfehlung 16: Standorte für den Wohnungsneubau

Hinsichtlich der Standorte für den Wohnungsneubau genießen zwar die innerstädtischen Flächen (Baulücken, Kleingartengebiete und „Flächenrecycling“) Priorität. Die knappen Flächen im Stadtgebiet Berlins sollten dem Geschößwohnungsbau vorbehalten bleiben. Neue Einfamilienhausgebiete im Berliner Stadtgebiet sind zu vermeiden, bestehende sollen nachträglich verdichtet werden. Dennoch wird ein großer Teil des Wohnungsbaus am Stadtrand und im Umland entstehen (müssen), weil im Stadtgebiet selbst bei Nutzung aller Flächenreserven nicht genügend Bauland erschließbar ist. Im Umland sind neue Wohnsiedlungen mit einer maximal vier- bis sechsgeschossigen Blockbebauung zu entwickeln (keine Großsiedlung, sondern eher viele unterschiedlich gestaltete Siedlungen mittlerer Größe, jeweils bis zu 1000 Wohneinheiten).

Empfehlung 17: Keine Notunterkünfte als Dauerlösung

Daß an der Peripherie der Stadt Dauer-Notunterkünfte in Kasernen oder Barackenstädten entstehen, wenn es nicht gelingt, die Wohnungsnachfrage quantitativ zu befriedigen, ist eine leider nicht von der Hand zu weisende Erwartung. Das abzusehende Auseinanderklaffen von Wohnungsbedarf einerseits, sowie Planungs- und Baukapazitäten andererseits, machen derartige Befürchtungen realistisch, zumal es eher unwahrscheinlich ist, daß sich Menschen aus Osteuropa angesichts des enormen Wohlstandsgefälles davon abschrecken lassen, ihr Glück in Deutschland und hier ganz besonders in Berlin zu suchen.

Empfehlung 18: Kommunaler Mietwohnungsbestand ist Chance

Berlin hat – seit der Vereinigung der beiden Stadthälften – den größten kommunalen Mietwohnungsbestand aller deutschen Großstädte, u.a. in den Ost-Berliner Großsiedlungen. Das ist sowohl eine Chance, als auch eine Herausforderung an die Wohnungspolitik und an die Verwaltung dieser Bestände, die die Stadt nicht vorbeigehen lassen darf. Der kommunale Wohnungsbestand ist die Basis, um Familien mit geringem Einkommen eine Wohnung anbieten zu können, wobei zu erwarten ist, daß viele der heute dort lebenden Familien nach und nach ausziehen und Eigentum erwerben werden. Berlin muß Anreize setzen, Sozialbauwohnungen freizu-

machen. Allerdings ist die Entscheidung zu dezentralisieren. Großverwaltungen haben sich in der Wohnungswirtschaft nirgends bewährt. Die kommunalen Wohnungsverwaltungen sollen in kleine Verwaltungen aufgeteilt werden. Modelle der Mieterselbstverwaltung sind zu entwickeln und zu erproben. In kleineren Verwaltungseinheiten können nicht nur Kosten gespart werden (Kleinreparaturen, Pflege der Außenanlagen), vor allem steigen das Verantwortungsbewußtsein und die Identifikation mit dem eigenen Haus.

D. Standorte für Betriebe

Empfehlung 19: Industriepolitik entwickeln

Es fehlen – in Berlin und in Bonn – Konzepte einer Wirtschaftsförderungs- und Industriepolitik für die ehemalige DDR sowie für Berlin und sein Umland, mit denen auf den bestehenden Stärken von Industrie und Dienstleistungen aufgebaut und gleichzeitig die Produkt-Konversionen gezielt unterstützt wird. Chancen Berlins bestehen im Hinblick auf die immer angestrebte Scharnierfunktion im Handel mit dem Osten Europas. Deshalb müssen die vorhandenen Beziehungen zu den Ostmärkten aufrechterhalten bleiben, damit die regionale Industrie auch in Zukunft darin eine Basis hat. Berlin muß mit Phantasie und Dynamik als Industriestandort gesichert werden, d.h. die Produktprogramme müssen durch Innovationen modernisiert und die Fertigungsverfahren auf den heutigen Stand gebracht werden. Der Dienstleistungssektor, auf den sich die derzeitigen Erwartungen, aber auch das primäre Investitionsinteresse der Kapitalgeber konzentriert, ist letztlich nicht unabhängig vom verarbeitenden Sektor lebensfähig. Die endogenen Potentiale Berlins und seines Raumes müssen gesichert werden, dazu gehören auch Flächenreserven.

Empfehlung 20: Bürostandorte am inneren S-Bahn/Autobahn-Ring

Die Arbeitsgruppe Dessau hat als eines ihrer wichtigen Ergebnisse formuliert, daß sowohl die City West, als auch die City Ost nur noch eine mäßige Entwicklung (Baulückenschließung) vertragen. Innerhalb der Citybereiche ist eine restriktive Planung angesagt. Standorte für tertiäre Nutzungen sollten eher am inneren S-Bahn-/Autobahnring angeboten werden. Die derzeitigen Planungen Halensee und Messe zielen bereits in diese Richtung. Weitere Entwicklungen am Westkreuz, Ostkreuz, Westhafen, Siemensstadt und am Schöneberger Kreuz sind denkbar. Die hervorragende Erschließung durch zwei Verkehrssysteme begünstigt die Akzeptanz.

Empfehlung 21: Standorte für die Industrie am äußeren Ring

Ein Teil der Industriebetriebe Berlins wird an den alten Standorten (historischer Industriegürtel an Havel und Spree) nicht zu halten sein, sondern im Zuge verfahrenstechnischer Innovationen und der erforderlichen Optimierung des Materialflusses eine Verlagerung in moderne eingeschossige Fertigungshallen am Stadtrand vorziehen. Auch neue Industriebetriebe werden eher Standorte im Umland bevorzugen. Für den LKW-Verkehr besitzt der Berliner Ring entscheidende Bedeutung, so daß sich neue Industriegebiete am äußeren Ring, bzw. in den regionalen Entlastungszentren anbieten. Daimler-Benz in Ludwigsfelde kann als prototypisch gelten.

Empfehlung 22: Einzelhandel

Der Einzelhandel hat sich in der westlichen Stadthälfte in hohem Maße stadtteilbezogen dezentral entwickelt. Diese Grundstruktur ist erhaltenswert; die östliche Stadthälfte und das Umland haben einen gewaltigen Nachholbedarf. Gefährlich wäre, wenn es nicht gelingt, ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen Großmärkten und quartiersnahem Einkaufen in den zu entwickelnden Subzentren in Ost-Berlin und im Berliner Umland zu schaffen. Letzteres setzt eine gezielte Stadt-sanierung der historischen Ortskerne voraus (z.B. Bildung von Fußgängerzonen und Ansiedlung von innerstädtischen Kaufhäusern), wie sie vorbildhaft in zahlreichen Klein- und Mittelstädten Westdeutschlands realisiert wurden.

Empfehlung 23: Güterverteilzentren aufbauen

Für den innerstädtischen Wirtschaftsverkehr in Berlin ist eine Lärm- und Tonnagebegrenzung erforderlich. Der verkehrsbehindernde Anlieferungsverkehr soll durch Beschränkung der max. 16 t Lkws im Innenstadtbereich reduziert werden. Dazu ist es notwendig, Transportketten aufzubauen und Güterverteilzentren am oder gar außerhalb des Berliner Rings anzusiedeln, um Güter von Schiene auf Straße und von Straße auf Straße umzuladen und für den Einzelhandel zu kommissionieren.

E. Die multikulturelle Metropole Berlin

Empfehlung 24: Zwei deutsche Gesellschaften

Neben dem gemeinsamen Leben von Deutschen und Ausländern – heute meist als multikulturelle Herausforderung bezeichnet – kennzeichnet die Ausdifferenzierung unterschiedlicher sozialer Schichten und Lebensstile die moderne Metropole. Berlin steht darüber hinaus vor einer besonderen Herausforderung: Zwei verschiedene deutsche Gesellschaftsstrukturen müssen lernen, in direkter Nachbarschaft miteinander zu leben, die Stadt gemeinsam zu verwalten und für sie Politik zu machen. Das bedeutet, daß die Politik einen breiten gemeinsamen Lernprozeß unter Einbezug heterogener Akteure organisieren muß.

Empfehlung 25: Schutz der Stadtteilkulturen

Kleinteilige, lokale, quartiersbezogene Kulturen haben in Berlin Tradition und sollen erhalten bleiben. Sie stellen eine besondere urbane und kulturelle Qualität Berlins dar. Dies gilt nicht nur für die westliche Stadthälfte. Auch im östlichen Teil sind in den verschiedenen Stadtteilen entsprechende Kulturen aufzuspüren und mit Intensität weiterzuentwickeln und zu schützen. Angesichts des Entwicklungsdrucks, der in den kommenden Jahren auf die Quartiere zukommt, wird befürchtet, daß eine eher zentralistische Planung zum Ausbau Berlins als Hauptstadt und Regierungssitz sowie für die Olympiade die bisherige Planungspraxis ganz wesentlich verändert und nur unzureichende Rücksichten auf stadtteilspezifische kulturelle Qualitäten nimmt. Die vielen Stadtteile mit sozial heterogenen Strukturen geben der Stadt eine besondere Chance, lokale Identifikationen zu erhalten.

Empfehlung 26: Kumulation sozialer Probleme verhindern

In Großsiedlungen wie Hellersdorf oder Marzahn droht, daß sich gesellschaftlicher und sozialer Sprengstoff entlädt. Das Land Berlin muß über Sozialarbeit, Kulturarbeit, Fortbildung und Angebote zur beruflichen Qualifizierungen u.a. verhindern, daß die sozialen Probleme durch Arbeitslosigkeit kumulieren.

Empfehlung 27: Offene Grenzen gegenüber Osteuropa

Nachdem die Visapflicht für Polen abgeschafft ist und die Sowjetunion ebenfalls eine Liberalisierung ihrer Ausreise und Auswanderungspolitik plant, sieht Berlin eine Welle

der Zuwanderung auf sich zukommen. Berlin knüpft damit an seine alte Rolle an: Mit Berlin verband sich für viele Osteuropäer die Hoffnung auf Arbeit und ein besseres Leben. Wenn sich die EG allerdings gegenüber den osteuropäischen Ländern einigelt und Barrieren der Zuwanderung errichtet, hätte das für Berlin negative Rückwirkungen. Die Lage in direkter Nachbarschaft zu osteuropäischen Ländern, umgeben von den neuen Bundesländern, definiert ihnen gegenüber eine zentrale Verantwortung. Berlin hat die Aufgabe, seine Stimme für eine besonders auch nach Osteuropa offene Politik zu erheben.

F. Regionalplanung und aktive Landesentwicklungspolitik

Empfehlung 28: Regionalverband

Unabhängig vom Regierungsauftrag, innerhalb von 2 Jahren zu prüfen, ob sich die Länder Berlin und Brandenburg zusammenschließen, ist ein arbeitsfähiger Regionalverband rasch zu gründen, um die vielfältigen räumlichen, funktionalen, verkehrlichen und ökologischen Probleme zwischen Berlin und Brandenburg zu klären und zu regeln. Dies ist auch wichtig, um schnell die dringend notwendige Planungssicherheit zu erreichen. Dennoch ist Skepsis angezeigt, ob ein Regionalverband ausreicht, die notwendigen regionalplanerischen Abstimmungen zu bewerkstelligen. Andere Ballungsräume zeigen, daß die Planung mit einem Regionalverband zwar formal geregelt ist, die Kommunikation aber dennoch nur bedingt funktioniert. Deshalb ist ein intensiver Stadt-Umland-Dialog erforderlich, um Probleme und Projekte schon im Vorfeld formeller Planungsverfahren unter Einbezug aller betroffenen Akteure zu klären und um Interessenten und Konflikte abzuwägen, aber auch um miteinander zu lernen und mit den neuen Herausforderungen effizient umzugehen.

Empfehlung 29: Aktive Landesentwicklungspolitik

In den nächsten 15 Jahren wird Berlin eine große Baustelle sein. (Straßenbau, Ausbau des ÖPNV und der technischen Infrastruktur, Wohnungs- und Gewerbebau). Diese Aufgaben überfordern die Verwaltung Berlins sowie der Umlandgemeinden. Berlin muß sich mehrerer Stadtentwicklungsträger und Landesentwicklungsgesellschaften bedienen, um organisatorisch gerüstet zu sein und gegenüber den privaten Investoren nicht ins Hintertreffen zu geraten. Die Träger, überwiegend in öffentlichem Eigentum, setzen Planungsvorgaben aktiv um, indem sie treuhänderisch im eigenen Namen für Rechnung

ihrer Auftraggeber, d. h. des Landes Berlin bzw. der Umlandkommunen in Bereichen tätig werden wie Bauleitplanung, Stadterneuerung, Erschließung von Gewerbegebieten, Wohnungsbau und Infrastrukturausbau.

Empfehlung 30: Bodenvorratspolitik

Das Land Berlin kann die Planung innerhalb und auch jenseits der Stadtgrenze wirksam dort steuern, wo sie über eigenen Bodenbesitz verfügt. Hier kann sie die Planung wirksam „im Griff“ behalten; dies setzt allerdings eine aktive Bodenpolitik voraus. Die Voraussetzungen hierfür sind im Umland von Berlin günstig. Die Stadtgüter, die Berlin aus der Zeit vor dem II. Weltkrieg wieder zurückerhält, umfassen einerseits Forsten, die für die Naherholung reserviert bleiben, andererseits aber auch – inzwischen stillgelegte – Rieselfelder und landwirtschaftlich genutzte Flächen im Süden, Nordosten und Nordwesten Berlins. Diese Flächen, die nach Dekontamination grundsätzlich für eine Erschließung in Betracht kommen, könnten den Grundstock eines „Bodenfonds Berlin“ bilden. Für eine aktive Bodenvorratspolitik könnten die Flächen beplant, erschlossen und verkauft werden (Revolvierender Bestand, d. h. Verkauf zum Verkehrswert, Neukauf zum landwirtschaftlichen Preis vor Planung). Bedenken, in welchem Maße diese Flächen – etwa als Freiräume auch heute noch wichtige ökologische Funktionen erfüllen, sind abzuwägen.

Empfehlung 31: Public Private Partnership

Berlin, aber mehr noch die Gemeinden des Umlandes, sind der Vielzahl der anstehenden Aufgaben finanziell nicht gewachsen. Es sind deshalb Verfahren zu überlegen, ob und wie Investoren über Mischkalkulationen dazu beitragen können, öffentliche Aufgaben mitzufinanzieren. So könnten Investoren bei der Vergabe attraktiver Gewerbegrundstücke die Auflage gemacht werden, auch in den Wohnungsbau (zu kontrollierten Mieten) zu investieren. Auflagen können auch die Gestaltungsqualität (Architektenwettbewerbe) regeln.

Empfehlung 32: Treuhandanstalt

Um rasche Investitionssicherheit zu gewährleisten, sollte die Treuhandanstalt die Privatisierung der ehemals volkseigenen Unternehmen beschleunigen. Für ein günstiges Investitionsklima besonders für Ost-Berlin braucht es darüber hinaus institutionelle Rahmenbedingungen. Viele Vorhaben leiden ge-

genwärtig darunter, daß sie wegen der ungeklärten Eigentumsverhältnisse nicht realisiert werden können. Für eine beschleunigte Abwicklung dieser Fälle ist zu sorgen. Investoren brauchen zeitliche, örtliche und funktionale Planungssicherheit.

Empfehlung 33: Die Zukunft muß die Gegenwart beeinflussen

Zu viele Vorstellungen über Berlin gehen von einer Vorstellung aus, in der die Gegenwart die Zukunft beeinflusst, als ob die Gegenwart einfach in die Zukunft zu verlängern sei. Heute muß die Fragestellung umgedreht werden und so lauten: Wie beeinflusst die Zukunft die Gegenwart? Das heißt, die Gegenwart muß ausgehend von Vorstellungen und Wirkungen verantwortbarer und wünschbarer Zukunftszustände gestaltet werden.

Zustimmung: Hartmut E. Arras, Bernhard Blanke, Gerald Blomeyer, Eberhard v. Einem, Bruno Flierl, Klaus Haefner, Bernd Hunger, Karl Ganser, Nils Gormsen, Rainer Knigge, Eberhard Knödler-Bunte, Dorothea Krause, Jochen Schulz zur Wiesch, Felix Zwöck.

Bedingte Zustimmung, d. h. Zustimmung, jedoch Bedenken gegen einzelne der 33 Empfehlungen in der vorliegenden Fassung; (die Bedenken sind jeweils durch die Klammern kenntlich gemacht): Cihan Arin (4,6,10,15, 16), Harald Bodenschatz (16), Klaus Brake (4,12,17,20,33), Michael Cullen (2), Deutsches Institut für Urbanistik (Dietrich Henckel, Dieter Sauberzweig, Eckhardt Scharmer, Nizan Rauch, Gerd Schmidt-Eichstaedt) (1,2,12,32,33), Kerstin Dörhöfer (2,15,16), Rainer Emenlauer (1), Dieter Frick (3,13,15,27,32), Karolus Heil (1), Hans Heuer, Dieter Hoffmann-Axthelm (10), Holger Kühnel (1), Hans Kollhoff, Eckhardt Kutter, Christopf Langhof, Hildebrand Machleidt (15,16), Rainer Mackensen (1,5,9), Rainer Milzkott, Beate Profé (3,5,7,13,23), Jan Rave (1,3), Andreas Reidemeister (2,12,15,17), Lea Rosh (1,8,12,14), Jörn Peter Schmidt-Thomson (12,15,20), Jakob Schulze-Rohr (1,8,12,14), Albert Speer (5,20,21), Thomas Sieverts (2). Die Auswertung der Bedenken zeigt, daß sie sich vorrangig auf drei Themenfelder beziehen:

1. Keine Empfehlung eines generellen Verbots von Hochhäusern in der Innenstadt; sie sollten im Gegenteil im Einzelfall geprüft und ggf. zugelassen werden.
2. Strikter Ausschuß eines Nord-Süd-Tunnels unter dem Tiergarten sowie
3. stärkere Betonung der Wohnungsbaupolitik im Sinne der Erhaltung des Altbaubestandes und der flächensparenden Neubaus (Flächenrecycling, flächensparende Bauweisen, vorsichtige Baulandausweisung, Erhaltung von Grün- und Freiflächen) einschließlich öffentlicher Förderprogramme.