

- Monheim R. (1988): Verkehrswissenschaft und Verkehrsplanung im Spannungsfeld von Trends und Zielen. Der Städtetag 42, 11, 691-696.
- Pfleiderer R. (1989): Leserdiskussionsbeitrag. In: Internationales Verkehrswesen. 41, 5, 344.
- Pfeifle M., W. Vogt (1989): Gibt es "induzierten Verkehr"? Kritische Fragen zur Abgrenzung und zum möglichen Umfang. Internationales Verkehrswesen 41, 4, 237-242.
- Uricher A. (1989): Inwieweit induzieren Straßenbauprojekte zusätzlichen Verkehr? Diplomarbeit am Institut für Städtebau und Landesplanung, Universität Karlsruhe.
- Würdemann G. (1983): Nahverkehr - die unbekannte Größe. Internationales Verkehrswesen 35, 6, 403-408.
- Zumkeller D., M. Herry (1986): Generalverkehrsplan Erlangen, Analyse 1985. Schlußbericht. Gutachten zur Stadtentwicklung und Verkehr in Erlangen.
- Zumkeller D. (1989): Ein sozialökologisches Verkehrsmodell zur Simulation von Maßnahmewirkungen. Veröffentlichungen des Instituts für Stadtbauwesen der TU Braunschweig, H. 46.

## **Aspekte der Stadt- und Regionalplanung in der Stadtregion Berlin nach dem 9. November 1989**

**Werner Klinge, Siegmund Peter Kroll, Johannes N. Müller,  
Diplom-Ingenieure, Stadtplaner, Berlin**

### **Vorbemerkung**

Bereits heute, nur wenige Monate nach den historischen Ereignissen in Berlin und Deutschland im Herbst 1989, erscheint Vieles, was damals revolutionär und unglaublich war, schon fast selbstverständlich und alltäglich. Das rasante Tempo der politischen und wirtschaftlichen Vereinigung der beiden deutschen Staaten und der Stadthälften Berlins hat binnen Jahresfrist die kühnsten politischen Visionen und wissenschaftlichen Prognosen über die Entwicklungsmöglichkeiten in Deutschland und Berlin zu "Schnee von gestern" gemacht.

Die staatsrechtliche Vereinigung der beiden deutschen Staaten ist nunmehr vollzogen und die politischen Grundlagen für ein Zusammenwachsen der ehemals autonomen, rivalisierenden Staatsgebilde mit gegensätzlichen Gesellschaftsordnungen sind gelegt. Die ökonomischen und gesellschaftlichen Unterschiede werden jedoch voraussichtlich noch über Jahre wirksam sein und die Raumstrukturen im neuen, vereinten Deutschland bestimmen.

Im besonderen Maße werden sich die gesellschaftlich-ökonomischen Prozesse auf die räumliche Entwicklung der Stadtregion Berlin auswirken. Mit der Beseitigung des geopolitischen Anachronismus, der Inselstadt Berlin(West) in der Mitte des DDR-Territoriums und der Aufhebung der trennenden Grenzen, kann sich die Stadtregion einerseits wieder "normal" entwickeln,

andererseits werden die spezifischen Unterschiede zwischen den Stadthälften und dem Umland die regionale Entwicklung entscheidend determinieren. Darüberhinaus besteht in der Stadtregion Berlin aus der Sicht von Stadt- und Regionalplanern die einmalige Chance Fehlentwicklungen anderer Agglomerationen durch eine gezielte Steuerung der Regionalentwicklung zu vermeiden. Die wissenschaftliche Betrachtung der Entwicklungstendenzen in vergleichbaren Regionen und die Analyse der spezifischen Parameter der Entwicklung in der Stadtregion Berlin kann dabei helfen, Entwicklungsmöglichkeiten und Entwicklungsspielräume für die Region zu erfassen.

In einer sehr frühen Phase, im Dezember 1989/Januar 1990, haben die Verfasser den Versuch unternommen, die vorhandenen raumstrukturellen Rahmenbedingungen und die politisch-ökonomischen Entwicklungsbedingungen in der Stadtregion Berlin mit planungswissenschaftlichen Untersuchungsmethoden zu analysieren und thesenartig Entwicklungsmöglichkeiten für die Stadtregion und Modelle zur Neuorganisation der Regionalstruktur herauszuarbeiten.

Angesichts der unklaren politischen Entwicklungsrichtung, fehlender grenzüberschreitender Regionalplanung, mangelhafter Datenbasis für die Region und unbestimmter gesellschaftlicher und ökonomischer Funktionen des Regionalzentrums Berlin insgesamt (Hauptstadt, Regierungssitz) und seiner internen räumlichen Verteilung (Ost-West-City, Entlastungszentren) zum Zeitpunkt des Vortrages haben die Berichte Werkstattcharakter, sie stellen erste Ansätze planungswissenschaftlicher Analyse der Berliner Regionalstrukturen dar sowie Thesen zur Regionalentwicklung, die heute schon in Teilbereichen Realität sind oder in anderen Bereichen noch kontrovers diskutiert werden. Die Verfasser sehen in den nachfolgenden Beiträgen daher in erster Linie ein Zeitdokument über die Stadt- und Regionalstrukturen und den Diskussionsstand zur Bewältigung der regionalpolitischen Fragestellungen in der Stadtregion Berlin unmittelbar nach der Öffnung der innerdeutschen Grenze.

Die nachfolgenden Beiträge beinhalten

- eine sektorale Betrachtung der Stadtentwicklungsgeschichte Berlins unter besonderer Berücksichtigung der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen der Citybildung und erste Entwicklungsszenarien für die Region (KLINGE)
- eine Analyse der vorhandenen regionalen Siedlungs- und Verkehrsstruktur sowie Ansätze für eine stadt- und umweltverträgliche regionale Verkehrsentwicklungsplanung (KROLL)
- Aspekte der regionalen Freiraum- und Umweltplanung im Großraum Berlin (MÜLLER)

## Aspekte der Stadt- und Regionalplanung in Berlin ( Werner Klinge )

### Von der Insel zur Region

#### Ausgangslage

Mit der Teilung Deutschlands und insbesondere dem Mauerbau im Jahre 1961 durch die gewachsene bisherige Hauptstadt (1862 - 1945) Berlin wurde Westberlin die historische und kulturelle Mitte (Regierungsviertel), das Umland, wichtige Versorgungsbereiche und ökonomische Existenzgrundlage entzogen, so daß Berlin (West) als Insel in der DDR stärker als jede andere deutsche Stadt von der Unterstützung von "Außen" abhängig wurde.

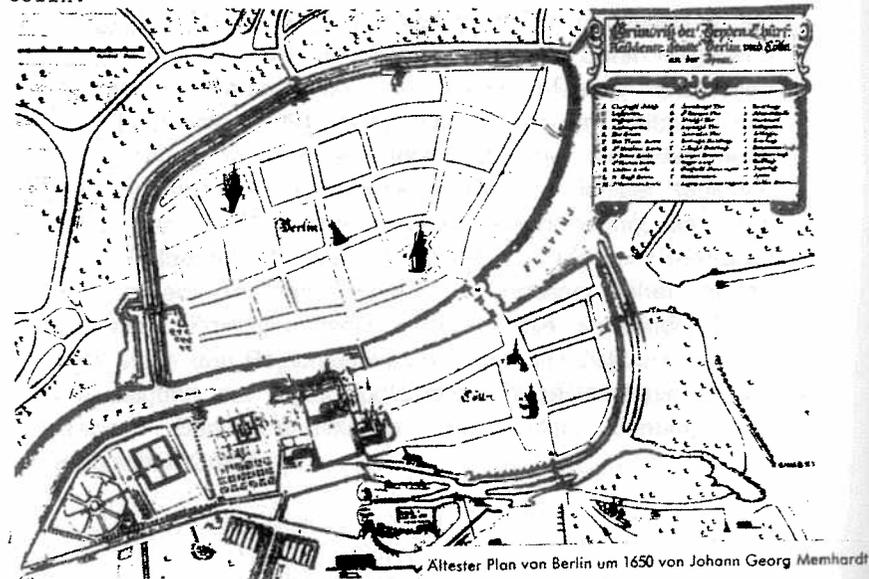
Ostberlin wurde Hauptstadt und kultureller Mittelpunkt der DDR, mit zentralistischen Verwaltungsstrukturen für das gesamte Land.

Diese, seit mehr als 30 Jahren andauernde räumliche, funktionale, wirtschaftliche und politische Trennung der Stadt ist seit dem 9. Nov. 1989 völlig überraschend vor eine neue, in ihren städtebaulichen, wirtschaftlichen, sozialen, politischen und regionalplanerischen Auswirkungen kaum abschätzbaren Situation gestellt.

#### Determinanten der Stadtentwicklung Berlins

##### Von einer Fischersiedlung zur Metropole

Noch im 11. Jahrhundert entwickelte sich aufgrund der geschützten Lage auf der Spreeinsel und einer Furt die Fischersiedlung Cölln.



Im Zuge der Besiedlung des ostdeutschen Raumes entwickelte sich auf der Ostseite der Spree um 1200 die Kaufmannsstadt Berlin. Die erste urkundliche Erwähnung der Stadt Berlin-Cölln ist datiert auf das Jahr 1237, dem Jahr der Verleihung der Stadtrechte.

Mit dem Anschluß an die Hanse 1359 erlebte die Stadt ihre erste Blütezeit.

Im Jahre 1448 geriet die bis dahin etwa 6000 Einwohner zählende Stadt unter die Vorherrschaft der Burggrafen von Nürnberg und mußte ihre erste Phase des wirtschaftlichen wie freiheitlichen Rückganges erfahren.

Erst ab 1650 erlebte die Stadt unter Friedrich Wilhelm, dem Großen Kurfürsten, einen aufstrebenden Wandel zur Residenzstadt, dessen positive Folgen in zahlreichen Stadterweiterungen Niederschlag fanden.

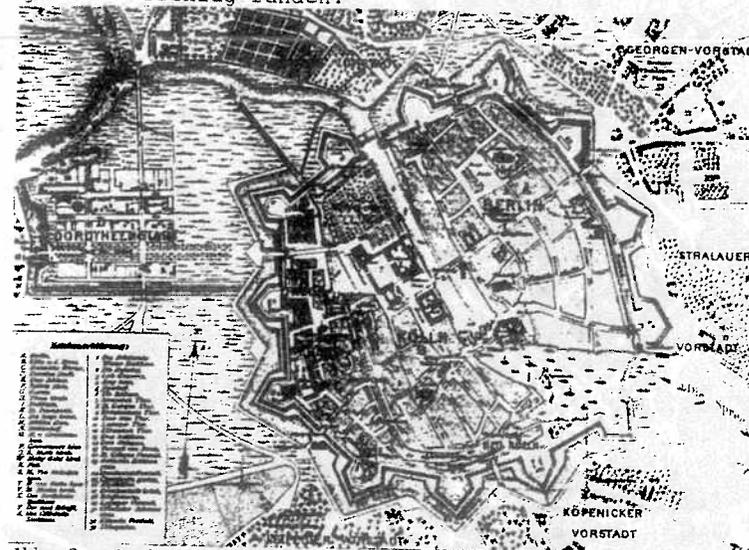


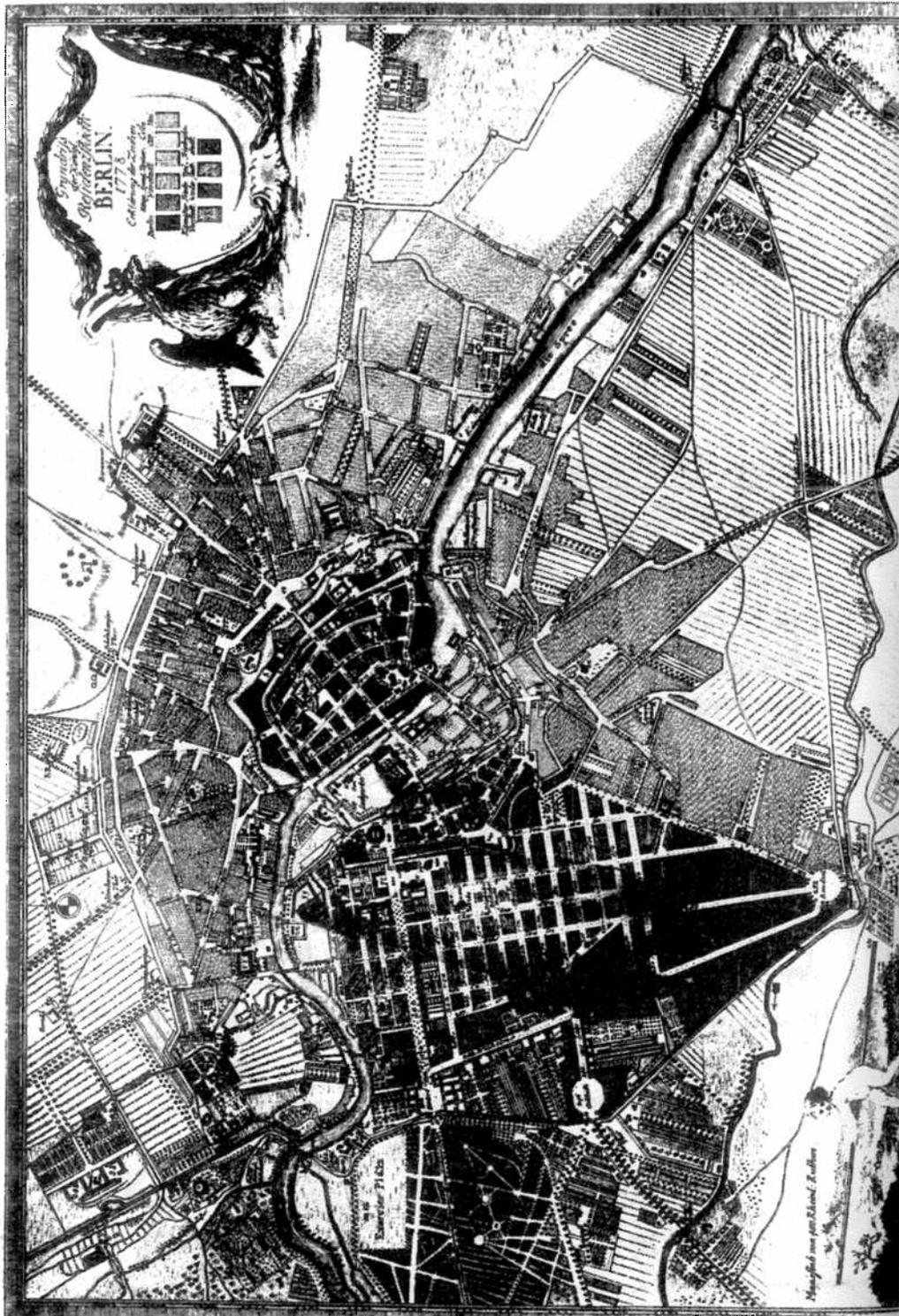
Abb. 2 - Berlin im Jahre 1685 -

1650 Errichtung des Stadtschlusses, Schloßgärten

1660 Friedrich Werder, mittelalterlicher Festungsombau

1674 Dorotheenstadt

1688 nördliche Friedrichstadt, Straße "Unter den Linden"



In der Zeit von 1650 bis 1710 wuchs die Stadt von etwa 10.000 auf 60.000 Einwohner und wurde 1710 zur Residenzstadt Berlin aus den Städten Cölln, Berlin, Friedrichswerder, Dorotheenstadt und Friedrichstadt vereinigt.

Etwa ab 1720 wurde die Friedrichstadt nach Süden erweitert. Es entstanden der Pariser Platz, Leipziger- und Mehringplatz.

Im Zusammenhang mit der Landreform und den Stein-Hardenbergschen Reformen entwickelte sich Berlin ab 1755 zu einer Großstadt.

Jahr	Einwohner
1755	100.000
1815	200.000
1845	400.000
1862	500.000 (Reichshauptstadt)
1973	900.000
1880	1.200.000

Im Rahmen dieses gigantischen Bevölkerungswachstums, der fehlenden Stadterweiterung und der Baubestimmungen der Berliner Bauordnung von 1853 entwickelte sich Berlin zur dicht bebauten Mietskasernenstadt.

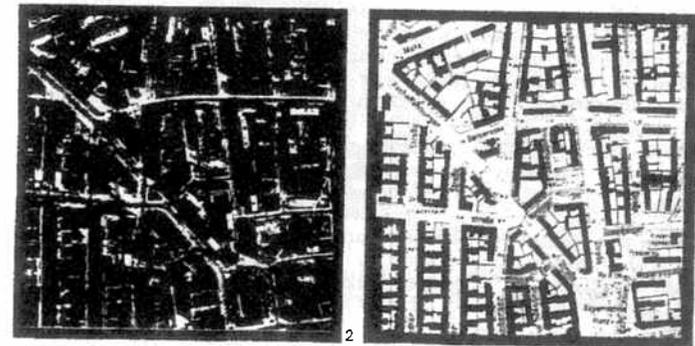


Abb. 3

Parallel zur Entwicklung Berlins wuchsen auch die Vororte ab Mitte des vorigen Jahrhunderts zu Großstädten mit zum Teil über 100.000 Einwohnern.

Die ersten Versuche einer regionalplanerischen Entwicklungssteuerung der Vorstädte und der Stadt Berlin hinsichtlich der Bebauung, Bauordnung, Grünflächen- und Verkehrsplanung durch den Zweckverband Berlin scheiterten am Widerstand der Vorstädte und der daraus folgenden überproportional finanziellen Belastung für Berlin.

Erst mit der Gründung Groß-Berlins 1920, einer Metropole mit etwa 3.8 Mio Einwohnern, wurden die Voraussetzungen für eine gesamtstädtische Entwicklungssteuerung geschaffen.

Im wesentlichen war zu diesem Zeitpunkt die Bebauung innerhalb des Stadtbahnringes mit ihrer hohen baulichen Dichte - 3.0 bis 4.0 GPZ - weitgehend abgeschlossen.

In der Weimarer Republik war Groß-Berlin Hauptstadt, europäische Kulturmetropole und größte deutsche Industriestadt. Gerade in den zwanziger Jahren erlebte Berlin eine Blüte im Städtebau, die ihren sichtbaren Ausdruck von der Abkehr von der Mietskasernenstadt durch vorbildliche Wohnsiedlungen am Stadtrand - Siemensstadt, Britz, Zehlendorf - erlebte und Ende der zwanziger Jahre auf 4.3 Mio. Einwohner anwuchs.

Das städtebaulich-funktionale Konzept basierte auf dem auf der Grundlage der Bauordnung von 1925 entwickelten Bauklassenplan, der eine vom Stadtkern zum Stadtrand abnehmende Bebauungsdichte vorsah. Unterstützt wurde dieses Leitbild von wichtigen Infrastruktureinrichtungen, insbesondere im Verkehrsbereich.

Durch die Bauordnung Berlin von 1925 (BauO Bln 25) i. V. m. dem 1918 erlassenen "Preußischen Wohnungsgesetz" und dem "Gesetz gegen Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden" von 1907 war erstmals in der Weimarer Republik das Baurecht mehr als ein Instrument der Gefahrenabwehr.

Es konnte nunmehr zur Ordnung und Gestaltung der Stadt und seiner Bebauung eingesetzt werden, und zwar einheitlich für gesamt Berlin.

Die räumlich funktionale Nutzungsverteilung hatte sich bereits um die Jahrhundertwende und z. T. in der Weimarer Republik herauskristallisiert. Wesentliche charakteristische Nutzungsverteilungen bestimmten die Stadtentwicklung:

Regierungsviertel:	Reichstag, Pariser Platz, Wilhelmstraße, Prinz-Albert-Straße, Stadtschloß
Diplomatenviertel:	Südlicher Tiergarten
Kulturviertel:	Museumsinsel, Alexanderplatz, Unter den Linden
Verwaltungsstandorte:	Berlin Mitte, bezirkliche Verw.-Standorte
Wirtschaftsviertel:	Leipziger Straße/Platz, Potsdamer Platz, Friedrichstraße

Zeitungsviertel: Südliche Friedrichstadt

Vergnügungsviertel: Leipziger Platz, Kurfürstendamm

#### Entwicklung im Dritten Reich

Während des dritten Reiches wurden aufgrund des "Gesetzes zur Neuordnung der deutschen Städte" von 1937 dem Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt durch Verordnungen erweiterte Rechte zur Umsetzung seiner überdimensionierten, strukturell verändernden Planungsvorstellungen eingeräumt.

Glücklicherweise wurde von dieser Planung - Speerplanung - nur wenig realisiert.

Bekannt wurde von der Reichshauptstadtplanung die Neugestaltung des Regierungsviertels, durch die stadtstrukturell überdimensionierte Anlage von zwei neuen Achsen, dessen Schnittpunkt im Bereich des Brandenburger Tores liegen sollte.

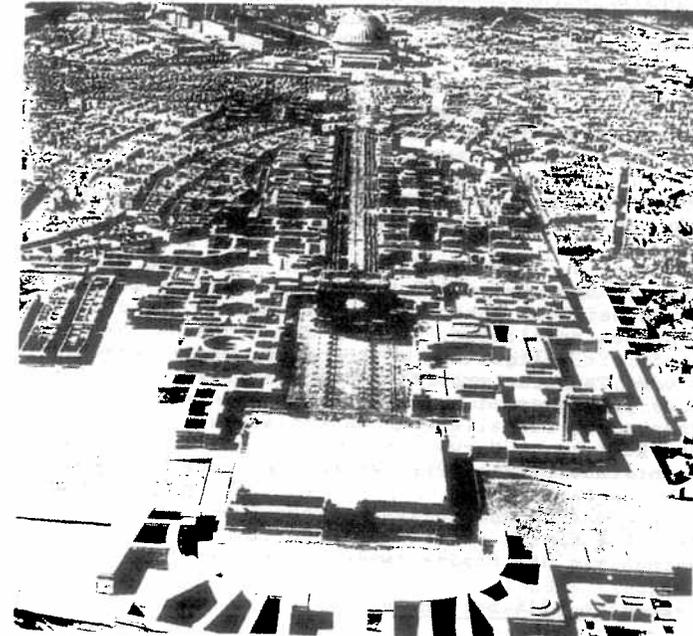


Abb. 24 Modell der Nord-Süd-Achse. Entwurf: Generalbauinspektion, letzte Fassung von 1942. Im Vordergrund der Südbahnhof und der Triumphbogen.

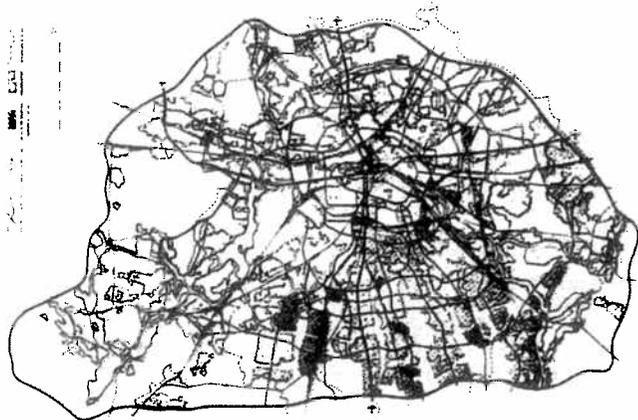


Abb. 5

## A. SPEER. GENERALBEBAUUNGSPLAN EINER GROSSSTADT

An dieser als Prachtstraßen geplanten Achsen sollten im Mittelabschnitt der Nord-Süd-Achse sämtliche Staats- und Parteibauten, Repräsentationsgebäude der Wirtschaftsunternehmen sowie diverse Denk- und Ehrenmäler stehen. Die Fertigstellung der Reichshauptstadtplanung war für das Jahr 1950 geplant.

Im Rahmen einer Weltausstellung wollte man die Bauvorhaben ihrer Bestimmung übergeben, Berlin zu diesem Anlaß "Germania" umbauen. Zu diesem Zeitpunkt sollte Berlin, vergleichbar Paris, auf etwa 8 Mio. Einwohner angewachsen sein.

Durch den zweiten Weltkrieg wurde bis auf erste Ansätze nur wenig von der Hauptstadtplanung realisiert.

Vielmehr wurde durch den zweiten Weltkrieg die bauliche Substanz, überwiegend (75 %) im Stadtzentrum zerstört. Der ehemals wirtschaftlich intensivste Teil Berlin, in dem etwa 500.000 Menschen arbeiteten, und der die Bedeutung Berlins als Hauptstadt mit Weltgeltung verkörperte, wurde zerstört. Gerade aus dieser Tatsache erhofften sich Politiker und Planer die Chance, hier ein modernes weltstädtisches Zentrum zu schaffen. Der Flächenbedarf für alle eine Hauptstadt zukommenden Einrichtungen der Regierung, Verwaltung und Kultur, so hieß es im Wettbewerb Hauptstadt Berlin 1956, könne hier gedeckt werden.

Auch diese hochgesteckten Erwartungen konnten nicht erfüllt werden. Die hierzu entwickelten Leitbilder prägen aber noch heute nachhaltig die Stadtentwicklung Berlins.

Neubeginn 1945 Berlin-West

Von 1945 an war Berlin in vier Besatzungszonen aufgeteilt, doch lag die Planung und Verwaltung vorbehaltlich Allierter Zustimmung bis 1948 beim gemeinsamen Magistrat für Gesamtberlin. Durch

die Wahlen zur Stadtverordnetenversammlung 1946 gab sich Großberlin eine vorläufige Verfassung, als Grundlage für den Wiederaufbau der Stadt.

Die sich bereits 1948 vollzogene Trennung der Stadt durch Proklamation eines Magistrats für den sowjetischen Sektor, die sich 1961 durch den Mauerbau zementierte, verhinderte eine gemeinsame Stadtplanung.

Nach der am 1.12.1948 erfolgten politischen wie wirtschaftlichen Spaltung der Stadt muß die Entwicklung in beiden Stadtteilen getrennt betrachtet werden.

Die städtebauliche Entwicklung Berlin West wurde und wird geprägt von dem im Grundgesetz verankerten Anspruch auf Wiedervereinigung und dem Planungsinstrument des "Berliner Planungsgesetzes" von 1949. Der Wiedervereinigungsanspruch bedingte eine Stadtplanung, die diesem Gedanken Rechnung tragen mußte. Deshalb waren nach dem "Berliner Planungsgesetz" nachfolgende Planungsebenen vorgesehen:

- Gebietsplan  
als übergeordneter, das gesamte Gebiet von Groß-Berlin, einschließlich seines Einflusses umfassender Regionalplan. Dieser Plan konnte wegen der Spaltung der Stadt nie aufgestellt werden.
- Flächennutzungsplan und Generalbebauungsplan  
als übergeordnete, das Gebiet von Groß-Berlin umfassende Pläne, die in wesentlichen Teilen aufgestellt wurden. Der Generalbebauungsplan als übergeleiteter verbindlicher Bebauungsplan, ist noch heute größtenteils Rechtsgrundlage für die Genehmigung von Vorhaben.
- Bebauungspläne  
aus dem Gebietsplan, FNP und Generalbebauungsplan zu entwickelnde verbindliche örtliche Bauleitpläne.

Dieses Planungsinstrumentarium sollte Grundlage für den Wiederaufbau und die Neukonzeption der Hauptstadt werden. Dabei wurden nach Kriegsende unterschiedlichste Planungsvorschläge zur Entwicklung Berlins gemacht.

Das Spektrum der Überlegungen reichte von einer Neugründung der Stadt an anderer Stelle bis zu dem Vorschlag eines vollkommenen neuen rasterförmigen Erschließungssystems.

Angesichts der vorh. Infrastruktureinrichtungen, der Eigentumsverhältnisse und nicht zuletzt wegen der fehlenden finanziellen wie technischen Mittel, ging man von einem schrittweisen Wiederaufbau der Stadt unter weitgehender Berücksichtigung der erhaltenen Substanz und Grundstruktur aus.

Dabei wurde das Ziel einer aufgelockerten Stadtlandschaft nach dem Prinzip des funktionalistischen Städtebaus für eine Stadt-Region mit etwa 5 Mio. Einwohnern angestrebt.

Die wesentlichen Strukturmerkmale dieser Planung lassen sich im Generalbebauungsplan - heute Baunutzungsplan - im späteren FNP 65 und z. T. im FNP 84/87 wiedererkennen.

#### Verkehrsplanung

Die Verkehrsplanung, entworfen für ein später wiedervereinigtes Berlin, hat dem Verkehrsstraßennetz als völlig neues Element, das großzügige Schnellstraßennetz hinzugefügt. Dieses Netz, das seit 1956 ausgebaut wird, besteht aus sechsspurigen anbaufreien Schnellstraßen, die vom Autobahnring in die innere Stadt führen, jedoch die City nicht zerschneiden, sondern an allen vier Seiten tangieren. Ergänzt wird dieses Netz aus einem autobahnmäßig ausgestatteten Schnellstraßenring, der Stadtautobahn.

Parallel hierzu wurde der ÖPNV durch den Ausbau des bereits 1900 begonnenen U-Bahnnetzes erweitert.

Das Eisenbahnnetz wird ebenfalls erheblich verändert. Neben den Personenfernbahnhöfen auf der Stadtbahnlinie soll am früheren Anhalterbahnhof im Süden und am Stettiner Bahnhof im Norden je ein großer Personenbahnhof entstehen. (vgl. Abb. 6/7)

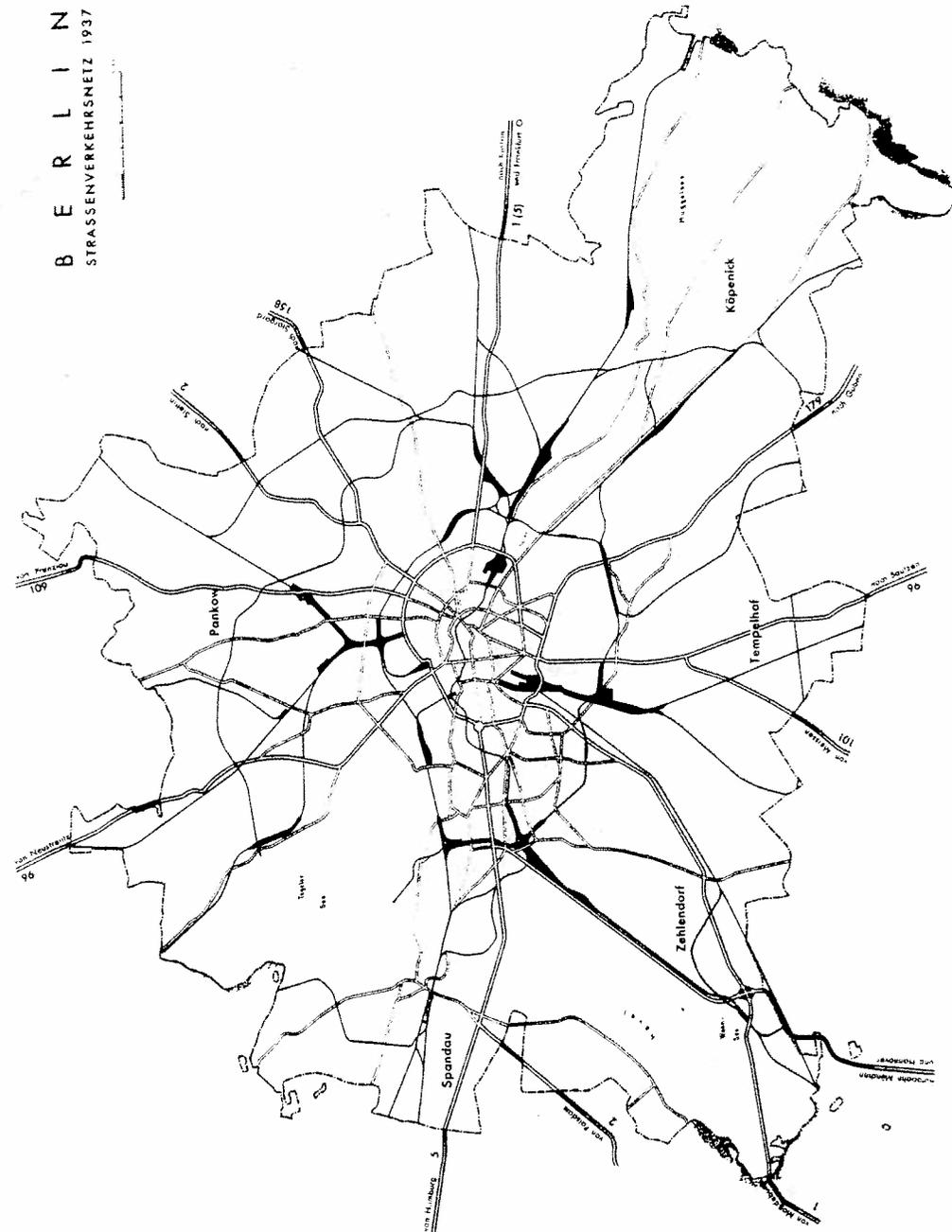
#### Nutzungs- und Bebauungsstruktur

Berlin sollte zu einer aufgelockerten Stadtlandschaft nach den Prinzipien des funktionalen Städtebaus für eine Stadtregion mit 5 Mio. Einwohnern neugestaltet werden.

Danach sollte entsprechend den Grundsätzen der Charta von Athen eine Trennung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Erholen, weitestgehend realisiert werden. Für die dicht bebauten innerstädtischen Viertel wurde eine Entflechtung der Mischnutzung angestrebt. Parallel zur Funktionstrennung sollte die bauliche Dichte, insbesondere innerhalb des Stadtbahnringes mehr als halbiert werden. Dies bedeutet eine Reduzierung der GFZ von durchschnittlich 3,0 GFZ u. m. auf max. 1,5 GFZ, wie sie heute noch im geltenden verbindlichen Bebauungsplan/Baunutzungsplan von 1958 weitgehend Rechtsgrundlage für die Genehmigung von Vorhaben ist.

Dies führt in der Praxis der Baugenehmigung zu der absurden Situation, daß in mehr als 80 % aller Fälle im Innenstadtbereich von den Festsetzungen des Bebauungsplanes befreit werden muß, da die durchschnittliche Bebauungsdichte in den nicht zerstörten bzw. nach dem Krieg wieder instandgesetzten Gebäude nach wie vor der der gründerzeitlichen Bebauung entspricht.

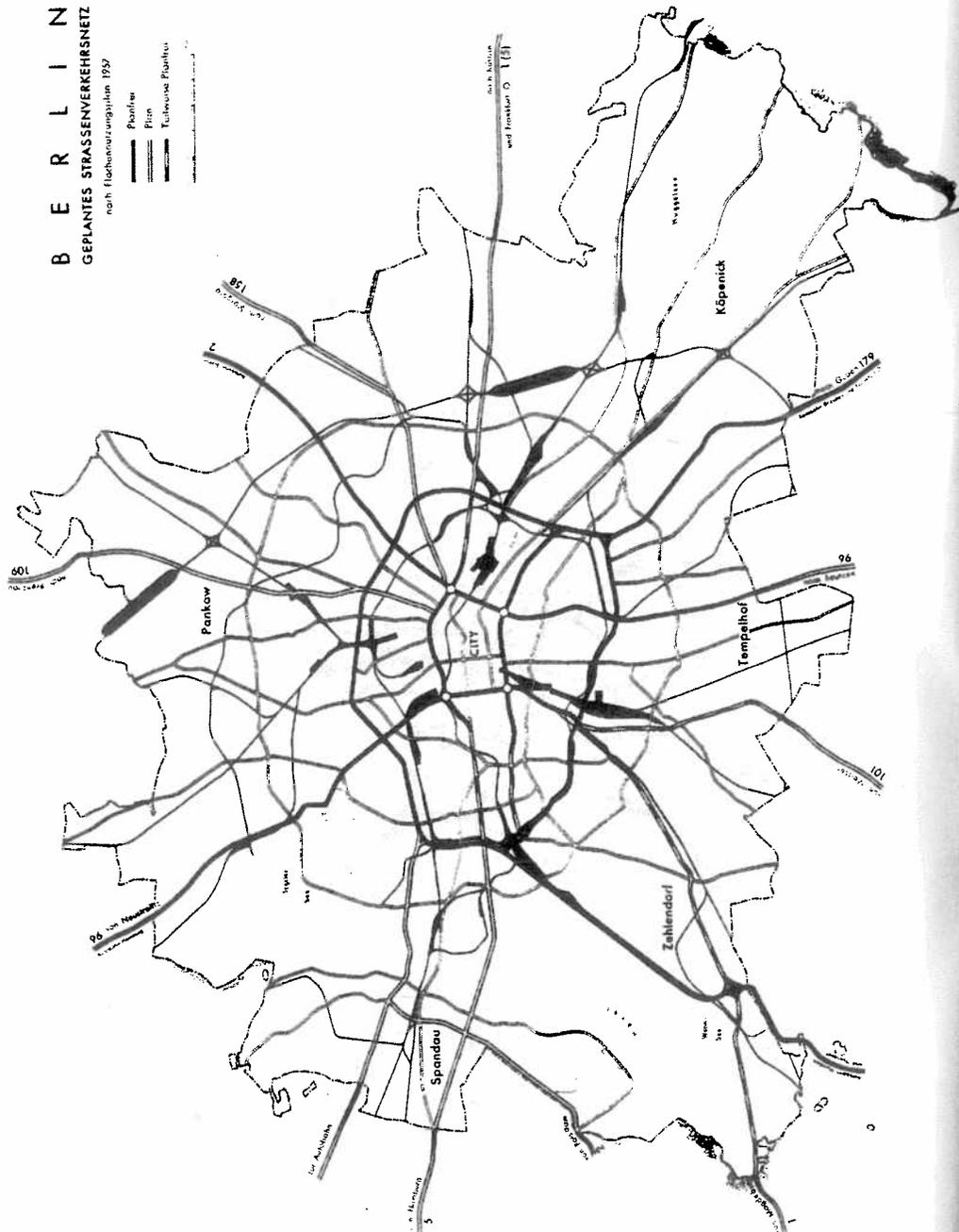
Angesichts dieser Ausgangslage werden die Stimmen aus Fachkreisen zur Aufhebung dieses Plans, zumindest seiner Dichtemaße, immer lauter.



# B E R L I N

## GEPLANTES STRASSENVERKEHRSNETZ

nach Hochbauverordnungen 1957



Nutzungsstrukturell stellt der FNP 65 und der Baunutzungsplan 58 zur Verbindung der alten City mit der neuen City im Westen ein verbindendes Cityband dar, das vom Kurfürstendamm südlich des Tiergartens bis zur südl. Friedrichstadt reicht und dann an die alte City angrenzt.

Da die damalige Planung dem Hauptstadtgedanken Rechnung trug, wurden die frühen Regierungsbereiche am Reichstag, südl. des Tiergartens - Diplomatenviertel - und am Potsdamer Platz mit der Folge für derartige Nutzungen vorgehalten, daß diese Flächen bis heute weitgehend unberührt als kostbarste Stadtflächen über Jahrzehnte unbebaut blieben. Auch das Cityband, insbesondere im Bezirk Kreuzberg, führte zu einer Destabilisierung und Deinvestition in diesen Bereichen, da unter den bisherigen Bedingungen eine effiziente und plangerechte Nutzung nicht gegeben war.

Bei den gewerblichen und industriellen Standorten folgte man den bereits in den zwanziger Jahren erkennbaren Ordnungsprinzipien, einer Ansiedlung der Industrie an vorh. Industrieschwerpunkten in der Nähe schiffbarer Gewässer, Eisenbahnen und übergeordneten Straßen sowie am Stadtrand.

Da der erwartete wirtschaftliche Aufschwung und die Funktion als Hauptstadt nicht eingetreten sind, war der zugrundegelegte Flächenbedarf für gewerbliche und industrielle Bauflächen erheblich zu groß angesetzt. Angesichts der, insbesondere nach dem Mauerbau, anhaltenden Abwanderung der Industrie wurden und werden bis heute zahlreiche gewerbliche Bauflächen zweckentfremdet, meist als Dauerkleingartenkolonien zwischengenutzt. Für Handel, Dienstleistung und konsumtive Versorgung wurden bezirkliche Geschäftszentren entsprechend dem Konzept der zentralörtlichen Gliederung, dezentral festgesetzt und gefördert. Dieses Gliederungssystem hat sich bewährt und wurde im Laufe der Entwicklung weiter ausgebildet.

Die räumliche Verteilung und Entwicklung des Wohnens basierte auf dem Konzept des Aufbaus neuer Siedlungen am Stadtrand einerseits und einer Sicherung und Entwicklung vorh. innerstädtischer Wohnsiedlungen durch großflächig ausgewiesene Sanierungsgebiete. Die Sanierungsgebiete lagen im wesentlichen in den gründerzeitlichen ehemaligen Innenstadtrandgebieten, die erhebliche städtebauliche und funktionale Mißstände aufwiesen, insbesondere aufgrund ihres kriegsbedingten Funktionswandels.

Als Erholungs- und Freiflächen wurden primär die vorh. Wald- und Seengebiete und größere Grünanlagen gesichert. Im Sinne der städtebaulichen Zielsetzung der aufgelockerten Stadtlandschaft wurde der dringend erforderlichen Durchgrünung des Stadtgebietes besondere Bedeutung beigemessen.

Die verlorengegangenen landschaftlichen Zusammenhänge, die in vereinzelt Grünzügen noch erkennbar waren, sollten nach Möglichkeit wiederhergestellt und die vorh. Anlagen zu größeren Grünzügen zusammengefaßt werden.

Dieses gesamtstädtische Entwicklungskonzept wurde Grundlage des 1958 durchgeführten Hauptstadtwettbewerbs Berlin (Gewinner Spengelin, Eggeling, Pempelfort), des FNP 57 und 65 sowie des weitgehend heute noch rechtsverbindlichen Baunutzungsplans.

#### Neubeginn 1945 Ost Berlin

Parallel zur Planung auf Westberliner Seite wurde seit 1949 eine nur auf das Stadtgebiet Ostberlins bezogene Planung vorbereitet und bis heute in wichtigen Teilen realisiert. Die Entwicklung des Städtebaus und des Verkehrs ist in Ostberlin seit 1949 nur unvollständig zu übersehen.

Dabei ist die Planung für die Hauptstadt Berlin Ost untypisch für die der DDR. Im Gegensatz zu allen anderen Städten der DDR wurde Ostberlin besondere Förderung im Rahmen des Nationalen Aufbauprogrammes von 1951 zuteil.

Die seit 1949 durchgeführten praktischen Maßnahmen waren bei weitem nicht so umfangreich wie in Westberlin. Mangel an finanziellen und technischen Mitteln einerseits, stand eine vereinfachte Behandlung der Bodenfrage andererseits erleichternd gegenüber.

Hinsichtlich des Hauptverkehrsnetzes und der übergeordneten Grünzüge war im wesentlichen eine einander entsprechende Grundkonzeption erkennbar. Der entscheidende Unterschied ist im Verzicht auf ein autobahnartiges Schnellstraßennetz zu sehen. Auch bzgl. des schienengebundenen Verkehrs sollte nach den Planungsvorstellungen Ostberlins eine durchgehende Nord-Süd-Eisenbahnlinie mitten durch Westberlin geführt werden, für die am heutigen Bahnhof Friedrichstraße ein Kreuzungsfernbahnhof als Zentralbahnhof für ganz Berlin gedacht war.

Die nutzungsstrukturelle Gliederung, insbesondere der City, unterschied sich grundsätzlich von der Westberlins.

Als Gestaltungsprinzipien galten nach den 16 Grundsätzen des Städtebaus: Der zentrale Platz mit einem Zentralen Haus und zentralen Achsen. Achse und Platz galten als räumlich-struktureller Ausdruck der erstrebten Kommunikationsform, geeignet für Demonstrationzüge, Kundgebungen, Paraden und nationale Feiern.

Die großen Kriegszerstörungen boten für die neuen Pläne ausreichend Raum im Stadtzentrum. Das Stadtschloß wurde gesprengt und an seiner Stelle der Zentrale Platz und daneben der Palast der Republik (Volkskammer) sowie das Staatsratsgebäude gebaut.

Die zentrale Achse bildete die vom Westen auf den Platz führende Straße "Unter den Linden", die nach Osten als etwa 80 m breite Karl-Marx-Allee mit dem Ziel der Verlagerung des Zentrums nach Osten ausgebaut wurde. An der Allee wurden nach russischem Vorbild im "Zuckerbäckerstil" acht- bis neugeschossige Repräsentationsbauten für Wohnzwecke errichtet. Bezeichnender Weise wurden rund um das Stadtzentrum weitere große Wohnkomplexe errichtet. Eine Citybildung fand aus zwei Gründen nicht statt:

1. Investitionen im Warenverteilungsbereich sind aufgrund der geringen wirtschaftlichen Leistungskraft gering, so daß letztlich kein Verkaufsangebot gegeben war.
2. Nach der marxistisch ökonomischen Theorie zählt die Warenverteilung zu den unproduktivsten Produktionsbereichen und damit so zu organisieren ist, daß sie mit geringstem Zeitaufwand für den Kunden leistbar ist. Aus dieser Sicht ist eine konkurrierende Konzentration von Branchen unsinnig.



Abbildung 8 Stadtzentrum Berlin (Ost)

Prägend für die Ostberliner Stadtstruktur wurde die Neugründung von Großsiedlungen am Stadtrand. Diese Siedlungsentwicklung in Großplattenbauweise, mit unattraktiven Wohnumfeldern, hält angesichts des anhaltenden Bevölkerungsstromes auf Berlin noch heute an.

Als bestimmende Beispiele sind die Siedlungen:

Marzahn mit ca. 170.000 Ew  
Hohenschönhausen mit 120.000 Ew  
Hellersdorf mit 170.000 Ew

zu nennen.

Die Wohngebäude aus der Gründerzeit wurden notdürftig instandgesetzt und danach aufgrund des nicht kostendeckenden Mietzinses dem Verfall ausgesetzt. Zur 750-Jahr-Feier wurde im Zentrum ein Teil der erhaltenswürdigen Bausubstanz instandgesetzt und restauriert.

Die überwiegende Bausubstanz der Vorkriegsgebäude ist somit auf dem Ausstattungsstandard vor 1939 stehengeblieben. Um eine dem bundesdeutschen Standard entsprechende Ausstattung und Nutzungsstruktur zu entwickeln, wäre eine behutsame Sanierung nahezu aller Altbaugebiete Ostberlins notwendig. Da hierzu bisher alle rechtlichen, weitgehend finanziellen und technischen und z. T. fachlichen wie personellen Voraussetzungen fehlen, sind kurzfristig erwartete Verbesserungen größeren Umfangs unrealistisch.

#### Modifizierung der Planungsziele

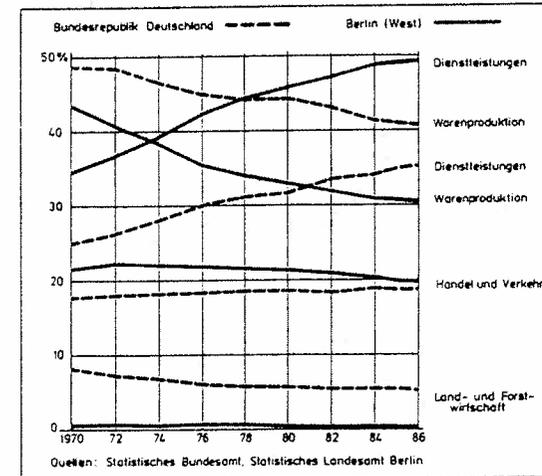
Die in den 50ern und 60er Jahren entwickelte Planungskonzeption für die Gesamtstadt Berlin mit Hauptstadtfunktion, ihre rechtliche Umsetzung durch die Planungsinstrumente des FNP 65, des Bebauungsplanes sowie Bebauungspläne nach dem Berliner Planungsgesetz und ab 1960 dem Bundesbaugesetz, basierten auf wirtschaftlichen, politischen und demografischen Annahmen, die an der Realität vorbeiliefen.

Die dem FNP 65 zugrundeliegende Einwohnervielzahl von 2.6 Mio. Einwohnern für Westberlin war angesichts der anhaltenden Abwanderung der Bevölkerung sowie wichtiger Industrien wie Maschinenbau, Elektro und Textil nicht mehr aufrechtzuerhalten.

Auch die besonderen finanziellen Anreize für zuwandernde Beschäftigte und die großzügige Berlinförderung für Betriebs- und Neugründungen aus dem Bundesgebiet konnten den Trend nicht stoppen.

Um dennoch ausreichend Beschäftigungsmöglichkeiten in Berlin zu sichern, wurde durch Ansiedlung von Bundesbehörden ein künstlicher Ausgleich geschaffen, der den wirtschaftlichen Strukturwandel von einer Industriemetropole zu einem Verwaltungsstandort sozialverträglich abfederte. Berlin war aufgrund seiner Produktivität nicht mehr selbständig lebensfähig. Der Landeshaushalt von mehr als 20 Milliarden DM wurde zu mehr als 50 % vom Bund bezuschusst.

Abb.1: Erwerbstätige nach Wirtschaftssektoren, Veränderungen 1970-1986



Angesichts dieser bis etwa 1985 anhaltenden abnehmenden Bevölkerungszahl und des wirtschaftlichen Strukturwandels war nach 20jährigem Bestand des FNP 65 eine Neubewertung der Wachstumsperspektiven und darauf aufbauend eine Neuverteilung der Flächenpotentiale unter Abschätzung der zu erwartenden Nutzungsansprüche notwendig. Verstärkt wurde der Umplanungsdruck durch den Widerstand großer Bevölkerungsteile gegen die bisherigen Verkehrsziele einer autogerechten Stadt mit einem das städtische Gefüge erheblich belastenden Schnellstraßennetz, einer Unterbewertung des ÖPNV und des Fahrradverkehrs. Dort, wo übergeordnete Hauptverkehrsstraßen geplant waren, stagnierte jede Investition mit der Folge eines Absinkens dieser Gebiete.

Besonders gravierend wirkte sich der durch den Mauerbau bedingte Funktionswandel auf die ehem. Cityrandgebiete Kreuzberg, Wedding, Neukölln und Moabit aus. Angesichts ihrer situationsbedingten Randlage und dem untergehenden Funktionsverlust einerseits sowie die der Planung grundlegenden Idee eines wiedervereinigten Berlins mit entsprechenden City- und Regierungsfunktionen dieser Bezirke stagnierte bis zur Internationalen Bauausstellung 1984 nahezu jede Investitionstätigkeit in diesen Gebieten. Verstärkt wurde diese Abwärtsentwicklung durch das hohe Alter, den schlechten Ausstattungsstandard der Grundstücks-

viertel, den z. T. erheblichen Kriegszerstörungen sowie der hieraus resultierenden Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur, insbesondere durch den Zuzug von Ausländern, meist türkischen Gastarbeiterfamilien.

Die in diesen Bezirken in den 60er Jahren großflächig eingeleiteten und z. T. realisierten Flächensanierungen mit dem Ziel einer typenreinen Funktionstrennung, bei Reduzierung der vorhandenen Bebauungsdichte von durchschnittlich 30 GFZ auf 1,5 GFZ war nicht zuletzt wegen der erkennbaren sozialen wie funktionalen Auswirkungen politisch nicht mehr durchsetzbar. Ein Wandel zur erhaltenden Erneuerung in kleinen Schritten bei weitgehender Sicherung der Mischnutzung bedingte zwangsläufig eine Änderung des geltenden Planungsrechts. Auch die für eine Wiedervereinigung vorgehaltenen Reserveflächen für Regierungs- und Diplomatenviertel sowie das verbindende Cityland wurden angesichts der mehr als 30jährigen Stadtbrüche in Frage gestellt und vor dem Hintergrund landschaftsplanerischer und ökologischer Erwägungen neu definiert.

Die in den 60er und 70er Jahren am Stadtrand entstandenen Großsiedlungen - Märkisches Viertel, Gropiusstadt - waren wegen der zahlreichen sozialen Probleme, mangelnde Infrastrukturausstattung in Verruf gekommen. Mitte der 80er Jahre führte dies zu einem merklichen Verfall, als dessen Folge eine Planung zur Nachbesserung dieser Großsiedlungen eingeleitet wurde.

#### Flächennutzungsplan 84/87

Vor dem Hintergrund veränderter wirtschaftlicher, demographischer und städtebaulicher Rahmenbedingungen sowie des planungsbedingten Bau- und Investitionsstops ganzer Stadtbezirke wurde 1984 der FNP 64, der bis dahin mehr als 200 Einzeländerungsverfahren durchlief, überarbeitet und 1987 als politischer Kraftakt durch das Abgeordnetenhaus "gepeitscht".

Hintergrund dieses planerisch kurzsichtigen Kraftaktes war das Ziel, den FNP vor Inkrafttreten des Baugesetzbuches behördenverbindlich festzusetzen, um den höheren Anforderungen des BauGB bzgl. Umweltschutz, Landschaftsschutz sowie dem parallel aufgestellten Landschaftsprogramm zuvorzukommen und die Diskussion um den FNP 84 aus dem Wahlkampf 1988 herauszuhalten.

Dieses kurzsichtige taktische Vorgehen rächte sich bereits ein halbes Jahr später, als die abschließenden Ergebnisse der Volkszählung 87 vorlagen.

Der FNP 84 ging von einer Bestandsbevölkerung nach der Fortschreibung der korrigierten amtlichen Bevölkerungsstatistik von 1,95 Mio. Einwohnern und einer Bevölkerungszielzahl für das Jahr 2000 von 2,08 Mio. Ew aus.

Die Volkszählung brachte allerdings zutage, daß bereits 1987

in Westberlin 2,06 Mio. Ew lebten, folglich mehr als 133.000 Ew - das entspricht der Größe einer Großstadt - im Ansatz unberücksichtigt blieben und die Zielzahl für das Jahr 2000 bereits 1987 erreicht war.

#### Wohnen

Eine direkte Folge dieser Fehlplanung zeigte sich nunmehr amtlich abgesichert von Wohnungsexperten immer wieder prophezeiten Wohnungsnot in dieser Stadt. Nach Schätzungen fehlten bereits 1988 etwa 35-bis 40.000 Wohneinheiten.

Durch den enormen Zugang von Aussiedlern und Asylanten im Sommer 1989 und nach Öffnung der Mauer im Nov. 89 gehen Experten von einem Wohnungsfehlbestand von heute etwa 90.000 Wohneinheiten aus. Täglich kommen heute etwa 250 Übersiedler - trotz Zugzugsbeschränkung - aus der DDR nach Westberlin und erhöhen das Defizit weiter.

Der FNP 84/87 hat entsprechend seinem prognostizierten Bevölkerungswachstum lediglich ein langfristiges Potential von nur 50.000 Wohneinheiten planungsrechtlich abgesichert.

Dieses tatsächliche Potential setzt sich zusammen aus:

Baulandreserven	mit 45.000 WE
Baulücken	" 28.000 "
Neue MII-MI	" 2.000 "
Dachräumen u. Nachverdichtung	" 40.000 "

sowie einem Wohnraumverlust aufgrund Alter und Wohnungszusammenlegung von etwa 70.000 WE.

Die Wohnraumpotentiale sind allerdings aufgrund fehlendem oder entgegenstehendem verbindlichen Planungsrecht, fehlender Bodenvorratspolitik - Boden- und Grundwasserkontaminationen - sowie z. T. fehlendem oder spekulativem Interesse privater Grundbesitzer kurzfristig nicht realisierbar. Deshalb wird u. E. mittelfristig das Stadtbild weiterhin geprägt sein von Containersiedlungen, zu Wohnzwecken ungenutzten Turnhallen sowie sonstigen ungenutzten öffentl. Gebäuden. Auch wenn der neue FNP entsprechend der veränderten Zielsetzung und unter besonderer Beachtung des hohen Altbaubestandes und der einhergehenden Dichte erstmal neue Baugebietstypen mit höherer Ausnutzung als nach der BauNVO vorsieht, ist hierdurch lediglich der Bestand besser als bisher abgesichert.

Folge dieser Entwicklung sind deutlich steigende Boden- und Mietpreise, eine Politik des "krampfhaften Suchens" nach Wohnbaulandflächen sowie die Vorbereitung eines auf 5 Jahre befristeten Gesetzes zur planungs- und bauordnungsrechtlichen Erleichterung des Wohnungsbaus. Auch hier steht zu befürchten, durch ein derartiges Gesetz, das die Ausnahmen und Befreiungen zur

befristeten Regel erklärt, Fehlplanungen und -entwicklungen zu fördern.

Mit Blick auf eine denkbar zukünftige Funktion Berlins als mögliche Hauptstadt oder als wichtiger Wirtschaftsstandort für den sich öffnenden Osteuropäischen Markt kann bereits jetzt unterstellt werden, daß Berlin West einem möglichen Wachstums vom Wohnungsmarkt unter den derzeitigen Bedingungen nicht gewachsen ist.

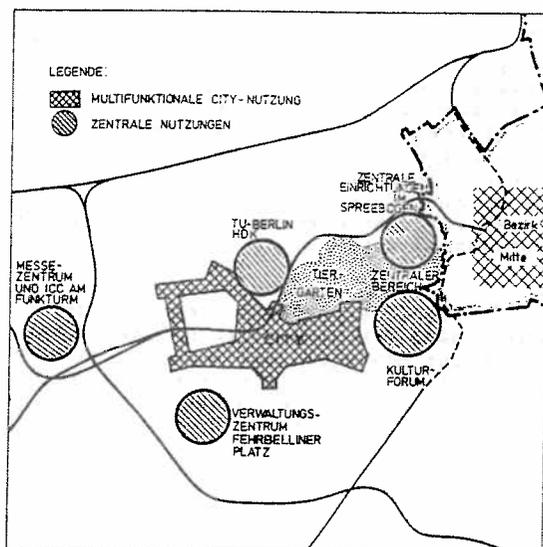
Selbst die angestrebte Neubauquote von jährl. 7000 Wohneinheiten zur mittelfristigen Deckung des Eigenbedarfs erscheint unrealistisch und angesichts der Haushaltsstruktur mit 53 % Einpersonnen-, 27 % Zweipersonen- und 20 % Mehrpersonnenhaushalten bei einer Mieterquote von 92 % im Ansatz zu gering.

### Cityband

Das Konzept des Citybandes hat sich als überdimensioniert für den Westteil der Stadt erwiesen und wird daher nach Lage und Ausdehnung nur eingeschränkt weiterverfolgt. In Ergänzung der Verbindung zwischen der City und dem historischen Stadtzentrum in Berlin-Mitte sind städtebauliche Maßnahmen an der Südseite des Tiergartens zur Schließung des Stadtkörpers vorgesehen.

In der als Kerngebiet dargestellten City mit Konzentration kommerzieller Einrichtungen, der Bildung von Institutionen der Wirtschaft und Verwaltung und ihre räumliche Verflechtung mit zahlreichen Kultur- und Vergnügungsstätten soll zugleich die vorh. Wohnnutzung gesichert werden.

Abb 40: Struktur der City von Berlin (West)



Die polyzentrale Stadtstruktur mit Einkaufs- und Versorgungszentren:

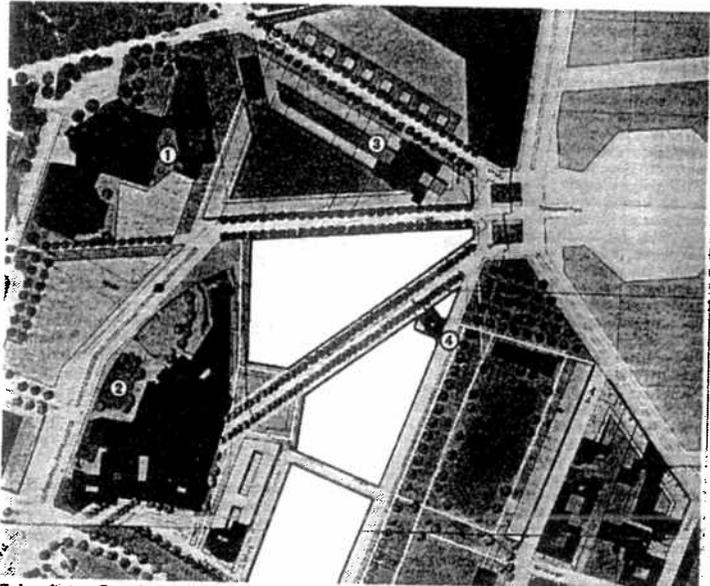
Tiergarten	=	Turmstraße
Wedding	=	Müllerstraße
Kreuzberg	=	Karl-Marx-Straße
Neukölln	=	" "
Charlottenburg	=	Wilmsdorfer Straße
Spandau	=	Altstadt
Wilmsdorf	=	Schloß-/Rheinstraße
Zehlendorf	=	" "
Schöneberg	=	" "
Steglitz	=	" "
Tempelhof	=	" "
Reinickendorf	=	Tegel

soll erhalten bleiben.

### Wachstumsreserven

Als weitere neue Schwerpunkte zentraler Nutzung stellt der FNP 84/87 dar:

- Spreebogen: Reichstag, Kongreßhalle, Deutsches historisches Museum und Reserveflächen für Dienstleistungen
- Kulturforum: Reserveflächen für Dienstleistung und Wohnen
- Potsdamer-/Kurfürstenstraße: Am östl. Cityrand gelegene gemischte Bauflächen als Cityergänzungsgebiet
- Potsdamer Platz: zusätzl. Cityreserven, insb. für Wirtschaft. Daimler Benz verhandelt z. Z. mit dem Senat über den Erwerb einer 62.000 m<sup>2</sup> großen Fläche zur Ansiedlung eines weiteren Unternehmensbereiches mit den Geschäftsbereichen: Finanzdienstleistungen, Versicherung, Handelsgeschäfte und System "mit etwa 8000 Beschäftigten"
- Lehrter Bahnhof/Invalidenstraße: Weitere Cityreserve für Wohnen, Gewerbe und Wirtschaft
- Lenné-Dreieck: FNP in Aufstellung, Kerngebiet für das World Trade Center



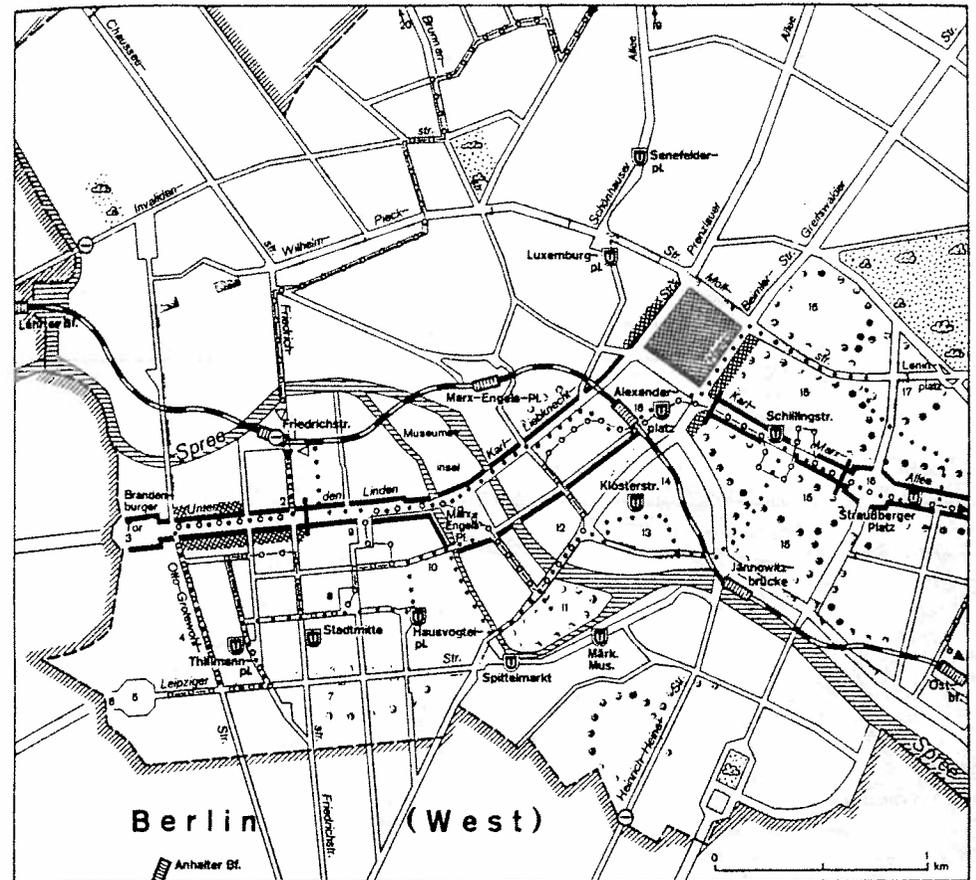
Zukunft im Grundriß. Die Philharmonie (1), die Staatsbibliothek (2), das ehemalige Hotel Eplanade (3) und das alte Weinhaus Huth (4) sind die architektonischen Eckpunkte, auf die die Stadtplaner und Architekten beim Wettbewerb zum Bereich des achtckigen Leipziger und des links anschließenden Potsdamer Platzes Rücksicht nehmen müssen. Die weiße Fläche zeigt das Areal, das sich Daimler-Benz für sein Dienstleistungszentrum wünscht. Sie wird durchschnitten von der baumbestandenen alten Potsdamer Straße, in der die Senatorin für Stadtentwicklung ein künftiges Naturdenkmal steht.  
Repro: Nowak

Abb. 11

Diesen Standorten in der Randlage zur Ostberliner City und als verbindende Bestandteile des Citybandes kommt zukünftig eine die Entwicklung Berlins bestimmende Bedeutung zu. Gerade als guterschlossene Standorte in zentraler Lage mit ggf. zusätzlichen Erweiterungsmöglichkeiten auf Ostberliner Seite - Leipziger Platz, Todesstreifen an der Mauer, Brandenburger Tor, Wilhelmstraße - sind als bisherige Stadtbereiche von erheblicher Größe, potentielle Standorte für Handel, Wirtschaft, Versicherung und Banken sowie möglichen Regierungsbauten.

Hinsichtlich der Regierungsbauten verfügt Ostberlin aufgrund seiner Hauptstadtfunction über ein entsprechendes Potential von Baulichkeiten - Palast der Republik, Volkskammer, Ministerrat, Außenministerium, SED, Innenministerium, Handels- Post- und Luftfahrtministerium - im historischen Citybereich. Auch in unmittelbarer Nähe dieser Einrichtungen sind noch erhebliche Flächenreserven im Grenzbereich vorhanden. Angesichts der hohen baulichen Dichte und fehlender öffentl. wie privater Grünflächen stehen diese Flächenreserven in unmittelbarem Konflikt mit der Landschaftsplanung, den Zielen der Bundesgartenschau sowie den Belangen des Verkehrs, insbesondere einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung (vgl. Hn. 11, 13, 14)

F. Werner: Das Stadtzentrum von Berlin (Ost)



Grenzübergänge für Bundesbürger	Zentrale "Axe Berlin" mit Unterteilung der Bauabschnitte	Wohnkomplexe, erbaut nach 1950
Exkursionsrouten für 1/2 Tag	Straßentangenten des Stadtzentrums (Westteil und Teil der Nordseite Planung)	größere Verwaltungsneubauten
Exkursionsrouten für 1 Tag	S-Bahn	U-Bahn

Abb. 11 Übersicht des inneren Stadtgebietes von Berlin (Ost).

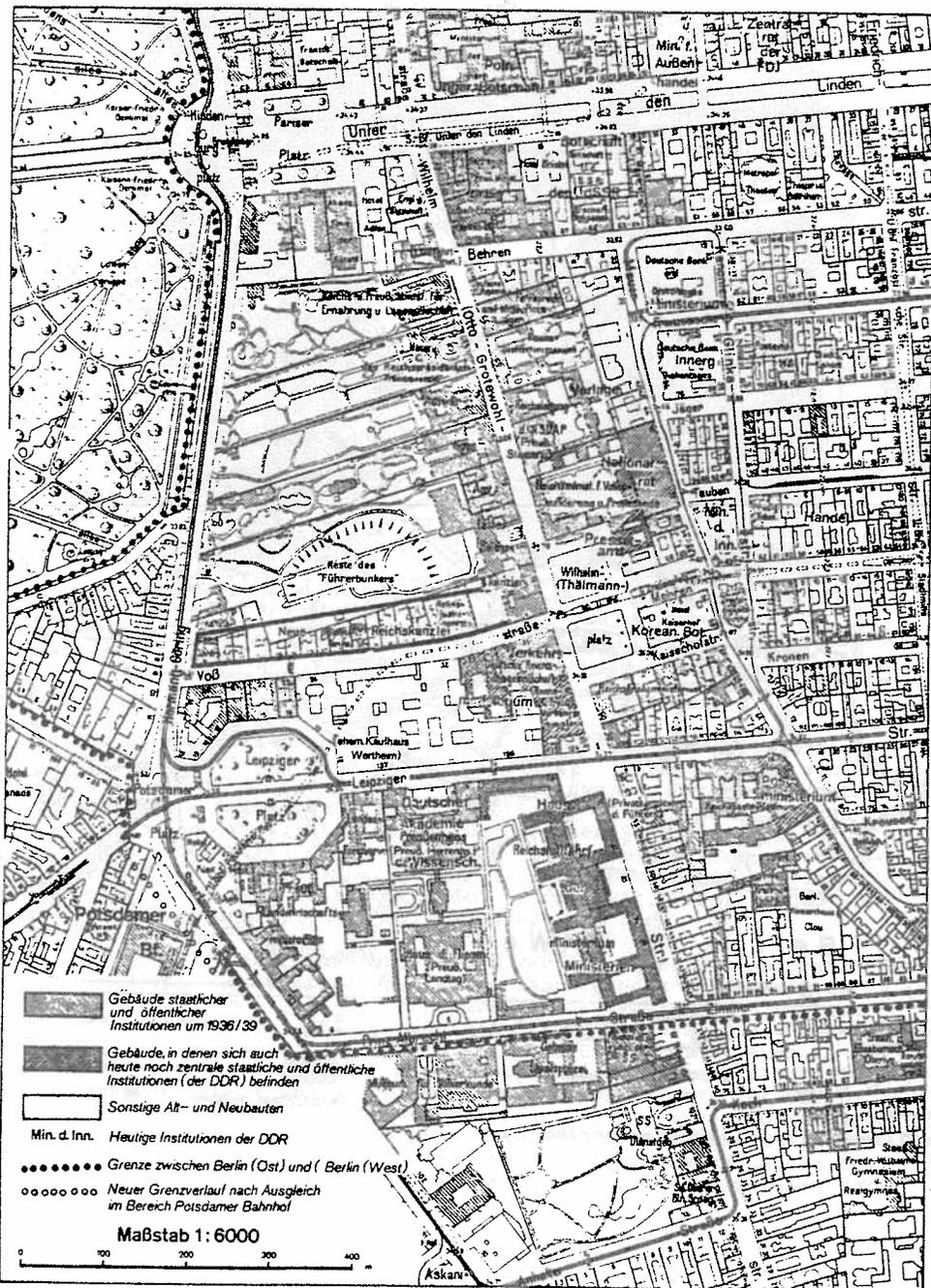


Abb. 13 Die Konzentration der ehemaligen Reichsregierung in der Wilhelmstraße um 1936/39. Unterlage: Amtliche Karte von Berlin 1:4000, Ende 1936.

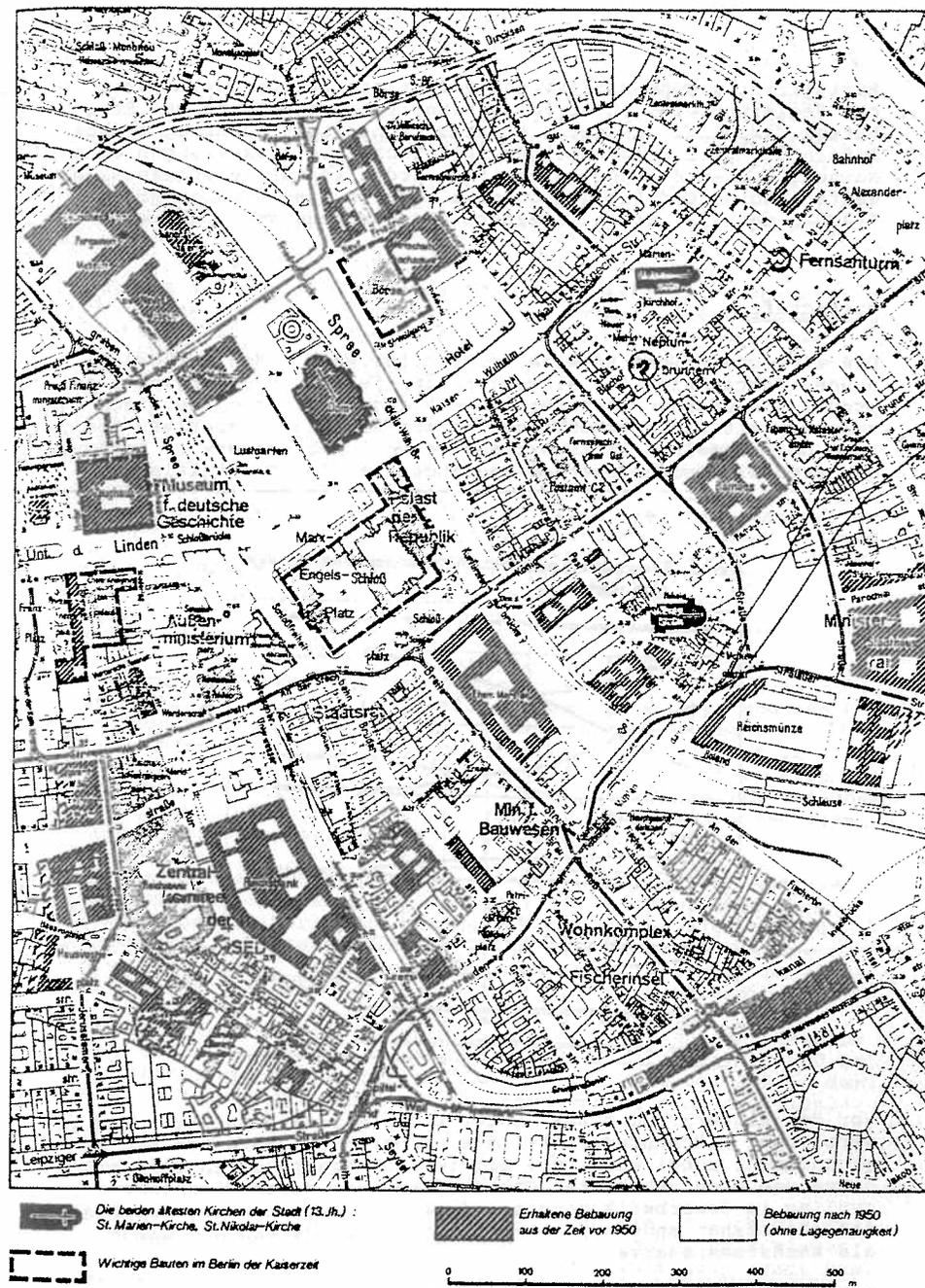


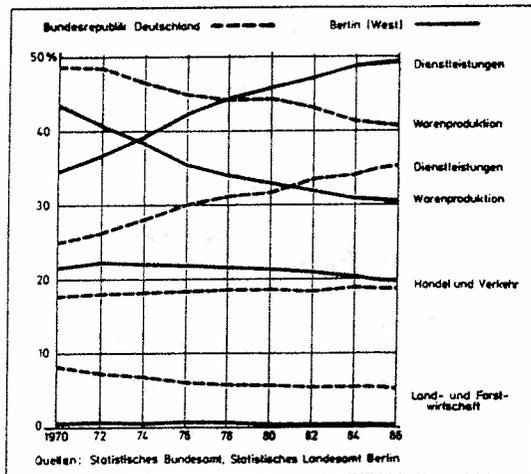
Abb. 14 Das Stadtzentrum von Berlin (Ost). Unterlage: Amtliche Karte von Berlin 1:4000, Anfang 1940.

Mittelfristig sind zusätzliche Potentiale für ggf. erforderliche Regierungseinrichtungen auf dem heutigen Gelände des Flughafens Tempelhof in zentraler städtischer Lage durchaus denkbar. Sofern die hierzu notwendigen rechtlichen Voraussetzungen einer Nutzung dieser Flächen geschaffen werden können, eröffnen sich weitere Wohn- und Flächenpotentiale durch freierwerbende große Flächen der Alliierten in einer Größenordnung, von 1350 Hektar.

### Wirtschaft

Die wirtschaftliche Entwicklung Berlins war in den zurückliegenden Jahrzehnten von einem durchgreifenden Strukturwandel geprägt. Ein überdurchschnittlicher Rückgang an Arbeitsplätzen traf zusammen mit einer erheblichen Verschiebung der relativen Bedeutung der einzelnen Wirtschaftssektoren, insbesondere zu Lasten des produzierenden Gewerbes und zugunsten des Dienstleistungsbereiches. Dieser Strukturwandel hat sich in den letzten Jahren verlangsamt, und seit etwa 1983 ist ein Erholungsprozeß erkennbar.

Abb. 15 Erwerbstätige nach Wirtschaftssektoren, Veränderungen 1970-1986



Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung wird ein zusätzlicher gewerblicher Flächenbedarf für die nächsten 20 Jahre von 600 Ha angenommen, wobei mind. die Hälfte des Bedarfs durch Inanspruchnahme von noch unbebauten Grundstücken und durch Flächenrecycling im Gewerbeflächenbestand gedeckt werden kann. Der Rest ist aus bisher anders genutzten Flächen zu decken und dient als Wachstumsreserve.

Ein jährlicher Bedarf von etwa 30 Ha, die voll erschlossen vorzuhalten sind, wird als sofort verfügbare Reserve vorgehalten.

Diese Wachstumsreserve ist durch die Koalitionsvereinbarung der neuen Regierung vom Jan. 89 weiter eingeschränkt worden, um die auf diesen Wachstumsreserven ansässigen Kleingartenkolonien zu sichern. Angesichts veränderter Rahmenbedingungen im Ost-West-Verhältnis ist diese Koalitionsaussage zukünftig möglicherweise zu ändern, mit der Folge erheblicher politischer Auseinandersetzungen mit den einflußreichen Kleingartenverbänden.

Insgesamt stellt der FNP 84 eine Bruttogewerbefläche von etwa 3000 ha dar. Bei voller Ausnutzung aller Flächenreserven sind im verarbeitenden Gewerbe und im Dienstleistungsgewerbe zwischen 80.000 und 100.000 weitere Arbeitsplätze unterzubringen.

Diese u. E. zu optimistische Einschätzung muß relativiert werden, da ein hoher Anteil der Bestandsbetriebe außerhalb von GE- und GI-Gebieten in Gemengelage ansässig ist und vielfach in ihrer Entwicklung an räumliche, techn. und immissionsschutz- und planungsrechtliche Grenzen stoßen.

Auch die ausgewiesenen GE- und GI-Gebiete grenzen aufgrund der räumlichen Enge dieser Stadt vielfach an schutzbedürftige Nutzungen - Grobgemengelage -, so daß auch ihre Entwicklung oftmals eingeschränkt bzw. nur durch einen hohen Stand an Emissionstechnik betrieben werden können.

Weiter eingeschränkt wird das gewerbliche Flächenpotential durch Altlasten und Schwermetallbelastungen im Boden, die erstmalig 1989 im Rahmen des Altlastenflächenverdachtskataster und dem Schwermetalluntersuchungsprogramm bekannt wurden. Angesichts der enormen Anzahl kontaminierter Flächen ruht zur Zeit in vielen Bereichen der Stadt die Bebauungsplanung, da nahezu alle personellen wie finanziellen Kapazitäten ausschließlich und über Jahre hinweg zunächst nur die dringlichsten Altlasten sanieren, von denen eine Grundwassergefährdung ausgeht.

Nach dem Untersuchungsbericht der Enquete-Kommission "Bodenverschmutzung, Bodennutzung und -schutz" ist mit etwa 4000 Verdachtsflächen in Berlin zu rechnen. Für die etwa hiervon 700 am stärksten belasteten Gebiete wären nach heutigen Kostenschätzungen etwa 2 Milliarden DM - oder mind. 100 Mio. DM jährlich - in den nächsten 20 Jahren zur Sanierung notwendig.

Unter Berücksichtigung der Nutzungsmischung von Wohnen, Gewerbe Handel und Dienstleistung stellt der FNP 84 mit mehr als 900 ha gemischter Baufläche mehr als doppelt soviel wie der FNP 65 dar. Hier wird die Abkehr von der Funktionstrennung sehr deutlich.

### Konsequenzen für die zukünftige Entwicklung

Aufgrund der hier dargelegten Restriktionen stellt sich die Frage, ob und inwieweit Berlin West und Ost die ggf. zukünftig an sie gestellten wirtschaftlichen Funktionen einer Hauptstadt bzw. einer Stadt als Standort wirtschaftlicher Einrichtungen für den osteuropäischen Markt überhaupt Rechnung tragen kann.

Nach Fortfall der Grenzen wird sich Berlin nach den selben Regeln entwickeln, die auch für andere Agglomerationen gelten - Von der Insel zur Region -.

Es ist zu erwarten, daß sich aus der DDR und anderen Ostblockstaaten eine größere Nachfrage auf Berlin West entwickelt, weil die bisherigen Standortnachteile zum Vorteil werden, nämlich die Lage im Osten. Die Nachfrage wird sich insbesondere auf technisch komplexe und wartungsbedürftige Industrieprodukte richten, und bei deren Verkauf persönliche Beratung wichtig ist.

Dabei ist anzunehmen, daß die DDR und Ostblockstaaten wegen ihres geringen techn. Standards nicht so schnell zum Konkurrenten werden und andererseits einen hohen Anpassungs- und Nachholbedarf haben, der in der entwickelten Industriestadt Berlin gedeckt wird.

Da viele Unternehmen, die solche Produkte anbieten, heute mit verlängerten Werkbänken noch in Berlin präsent sind, wird vermutlich ein konzerninterner Standorttausch einsetzen, wobei unqualifizierte Arbeitskräfte freigesetzt werden.

Die produktionsorientierten Dienstleistungen wie Forschung und Produktentwicklung werden der Produktion nach Berlin folgen.

Diese ziehen Dienstleistungen wie Software-Produktionen, Technologie-Beratung, Weiterbildung, Unternehmensberatung, Anlagen-Leasing und Finanzdienstleistung nach sich. Dabei ist aufgrund der guten Infrastruktur davon auszugehen, daß diese Dienstleistungen sich überwiegend in Westberlin ansiedeln.

Ein weiterer Wachstumsbereich zeichnet sich in den konsumorientierten Dienstleistungen ab, was sich bereits nach Öffnung der Mauer zeigte. Das Spektrum reicht dabei von Einkaufsmärkten, Sexshops bis hin zur ärztlichen Versorgung. Dabei sind bereits jetzt raumstrukturelle und nutzungsstrukturelle Verschiebungen im Stadtgebiet erkennbar. So haben die ehemaligen Cityrandbezirke wie Wedding, Kreuzberg und Neukölln einen wesentlichen neuen Kundenkreis aus Ostberlin erfahren, der zu erheblichen Umsatzsteigerungen, Geschäftsneugründungen und Mietpreissteigerungen geführt hat.

Auch der Einzugsbereich gut erschlossener innerstädtischer Versorgungsschwerpunkte wie der Wilmersdorfer Straße oder der Schlesische Straße haben zu tiefgreifenden Versorgungs- und Verkehrsveränderungen geführt.

Umgekehrt führte die Öffnung der Grenzen zu einem Ansturm auf Ostberliner Gastronomieeinrichtungen und Erholungsgebieten mit negativen Begleiterscheinungen wie Verkehrsstaus, Parknot und zusätzlicher Umweltbelastung.

Auch die gesamten Bereiche der Fortbildung, Studium, Rechts- und Wirtschaftsberatung, Schulen und Krankenhäuser erleben einen ungeahnten Ansturm, dessen Auswirkungen noch nicht absehbar sind. Erkennbar wird allerdings eine notwendige Kapazitätenerweiterung.

Auf dem Westberliner Wohnungsmarkt sind bei etwa 90000 fehlenden Wohneinheiten die Belastungsgrenzen weit überschritten. Angeheizt wird diese Problemlage durch den noch anhaltenden Zuzug von Übersiedlern sowie mittelfristig von neuen Nachfragern aufgrund absehbaren Zuzugs neuer Unternehmen aus dem Bundesgebiet.

Angesichts der Überbelastung einerseits und dem hohen Mietwohnanteil andererseits sind zwei Entwicklungsperspektiven mittelfristig denkbar:

- der Westberliner Wohnungsmarkt wird für geringverdienende Bevölkerungskreise zu teuer, mit der Folge ihres Umzuges nach Ostberlin, bei Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen (Segregationstendenzen). Umgekehrt ist mit einem Zuzug von DDR-Bürgern zu rechnen, sofern sie in Westberlin Arbeitsplätze erhalten.
- entsprechend dem Eigentumsanteil der Bundesrepublik mit ca. 45 % wird von Berlin ein verstärkter Druck auf das Umland zu erwarten sein, mit der Folge neuer Eigenheimsiedlungen am Stadtrand und im Umland an leistungsfähigen Verkehrsändern.
- die hieraus resultierenden "Sickerprozesse" werden vgl. denen des Bundesgebietes vermutlich nicht eintreten, so daß eine Entlastung des Wohnungsmarktes durch eine Stadtrandwanderung nicht eintritt.

Vielmehr ist mit weitersteigenden Boden- und Mietpreisen zu rechnen, wie sie sich bereits nach Öffnung der Grenzen (innerhalb von 2 Monaten um 5 %) einstellten.

Dabei werden die Verkehrsbelastungen sowohl im IV als auch im ÖPNV zunehmen. Gleichzeitig ist bereits heute erkennbar, daß die wenigen städtischen Frei- und Grünflächen zu Lasten des Verkehrs, der Wirtschaft und des Wohnungsbaus sukzessiv preisgegeben werden. Hierbei ist die Gefahr für das Umland Berlins angesichts fehlenden rechtlichen Schutzes noch problematischer einzuschätzen als in Westberlin selbst.

Bereits heute wird eine starke Nutzung der Erholungsgebiete der DDR durch Westberliner deutlich, die sich zum Sommer verstärken wird. Dabei ist sowohl eine weitere Steigerung im Wochenendtourismus als auch im Ferientourismus anzunehmen, der überwiegend im Individualverkehr erfolgt und damit die Verkehrsbelastungen in der DDR und Ostberlins erhöhen.

Eine Entlastung der Westberliner Erholungsgebiete ist zumindest kurzfristig nicht anzunehmen, da auch ein zunehmendes Interesse der DDR-Bürger an der Stadt Westberlin und seinen Erholungsgebieten im Gegenzug erkennbar wird.

Abschließend wird deutlich, daß sowohl West- als auch Ostberlin von der sich abzeichnenden Entwicklung überrollt werden und absolut unvorbereitet vor dieser völlig neuen Situation stehen. Als zwingend notwendige Aufgaben sind u. E. eine gemeinsame Flächennutzungsplanung auf gesamtberliner Ebene sowie eine das Umland einschließende Regionalplanung erforderlich.

Auf der Ebene der Bauleitplanung stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage nach einer gemeinsamen Rechtsgrundlage.

Da sich das bisherige "Westberliner" Planungsinstrumentarium als sehr schwerfällig, z. T. planungsfeindlich und schwer handhabbar erwiesen hat, andererseits kurzfristig rechtsverbindliche Planungen notwendig sind, sollten vereinfachende Instrumente erörtert werden. Denkbar wäre kurzfristig eine Negativplanung in der Form, daß schützenswerte städtische wie natürliche Räume vorübergehend bis zum Abschluß einer Gesamtplanung nicht verändert werden dürfen. In diese Planung wären neben dem Schutz historischer Bausubstanz auch erhaltenswerte Frei- und Landschaftsräume einzubeziehen.

Ob eine Bauleitplanung im Sinne eines Bauzoneneplanes für Ostberlin ein geeignetes kurzfristiges Steuerungsinstrumentarium darstellt, ist angesichts der heute zu berücksichtigenden höheren Anforderungen kritisch zu hinterfragen.

Als ein wichtiger Faktor für die städtebauliche Entwicklung in der DDR und Ostberlins und zur gezielten Steuerung der Bodennutzung könnte sich das Bodenrecht erweisen. Hier liegt zumindest eine realistische Chance einer aktiven Entwicklungssteuerung und der Schlüssel zu einem besseren Bau- und Planungsrecht.

Auf der Ebene der Regionalplanung wurde bereits frühzeitig ein gemeinsamer Regionalausschuß eingerichtet, der sich zunächst mit den drängendsten Fragen der Grenzübergänge, des IV und ÖPNV sowie des Tourismus beschäftigt hat. Dabei ist kritisch anzumerken, daß dieser Regionalausschuß ausschließlich auf der Verwaltungsebene erfolgt und eine Einbeziehung der Öffentlichkeit bisher nicht geschehen ist.

Angesichts dieser unbefriedigenden Situation wurde von einigen Bezirken in Randlage zur DDR und Ostberlin der Versuch unternommen, eigenständige Planungen mit den benachbarten DDR-Bezirken vorzubereiten.

Dieses abschließende Beispiel zeigt die unbefriedigende und weitgehend unkoordinierte Planung zwischen zwei sich annähernden Städten und dem Umland. Zugleich wird die Notwendigkeit einer übergreifenden und koordinierenden Gesamtplanung hierdurch nochmals untermauert.

Klinge

Aktualisierung des Vortrages vom 27. Winterseminar (Stand April 1990)

Entwicklungsannahmen

Der bisherige Standortnachteil Berlins wird zum europäisch bedeutsamen Standortvorteil.

- Lagevorteil
  - östl. Standort des EG-Binnenmarktes
  - Verkehrsgunst
- Entwicklungsvorsprung in der Region
- Teilhauptstadt DDR, Gesamthauptstadt

Der Funktionswandel zu einem europäischen Handels- und Dienstleistungsplatz führt zu einem wirtschaftlichen Funktionswandel mit einer Bevölkerungszunahme von ca. 1 Mill. Menschen.

- Entwicklungsrückstand der Region
- wirtschaftl. Umstrukturierungen in der Region
- fehlende bau- und planungsrechtl. Siedlungsvoraussetzungen
- fehlende Standortvoraussetzungen (Führungsvorteile, Kultur, Urbanität)

Auswirkungen auf Wohnen

- Wohnungsfehlbestand Westberlin z. Z. ca. 100.000 Wohneinheiten, bei langfristigen Reserven von ca. 70.000 Wohneinheiten; max. Wohnungsbaukapazität 7.000 WE/Jahr; Sozialer Wohnungsbau
- Wohnungsfehlbestand Ostberlin ca. 100.000 Wohneinheiten; max. Wohnungsbaukapazität 27.000 WE/Jahr einschl. Umland, Großtafelbauweise
- Vorhandene Wohnbauflächenpotentiale zu gering und nur mittellangfristig realisierbar.
- Wohnungsbauerleichterungsgesetz führt wie alle Beschleunigungsgesetze zu keiner merklichen Verbesserung. Gefahr der unverträglichen Verdichtung, der Überschreitung der Tragfähigkeit und in Ostberlin und Umland zur Überstrapazierung des § 34/35 BauGB
- Segregationstendenzen

...

- Stadt-Land-Wanderung (92 % Mietwohnungen, Eigentumsquote 45 % BRD)
- Schlichtbauwohnsiedlungen
- Umnutzung von Kleingärten
- Reaktivierung aller Bauruinen (Ostberlin)
- Beibehaltung von Mißständen Westberlin (GRZ = 3,0 u.m.)
- Wohnungsbau vor Grün (Beispiel Spreebogen)
- Soziale Infrastruktur wird vernachlässigt
- Aufstockung Siedlung der 50er und 60er Jahre
- Dachraumausbau
- Slums am Stadtrand
- Mietsteigerungen = Verdrängung
- Wohngemeinden im Umland (Zersiedlungsgefahr)
- Bauboom
- Verkehrszunahme

Auswirkungen auf die Wirtschaft

Aus den Ostblockstaaten und der DDR entsteht eine Nachfrage nach technisch komplexen und wartungsbedürftigen Industrieprodukten.

Diese Nachfrage wird einerseits durch konzerninternen Standorttausch, andererseits durch Neuansiedlungen zu decken versucht, wobei unqualifizierte Arbeitskräfte freigesetzt und neue qualifizierte Kräfte nachziehen werden.

Der geschätzte Flächenbedarf für zusätzliche Industrie- und Gewerbefläche liegt bei ca. 1.500 Hektar. Die vorhandenen traditionellen Standorte im Industriegürtel werden aufgrund veränderter Anforderungen und fehlender Flächenreserven nicht angenommen. Nachgefragt werden guterschlossene Industrie- und Gewerbeparks am Stadtrand an Verkehrsachsen.



- Nutzung aller vorhandenen Flächenpotentiale Westberlins
- Verdrängung weniger leistungsfähiger Unternehmen
- Mittelfristig ein Konkurrenzkampf der Randgemeinden um GE/GI Ansiedlungen
- Altstandorte/Gewerbebranchen werden erst genutzt, wenn keine andere Alternative vorhanden
- Großflächige Neuansiedlung statt Geschoßgewerbebau
- Bauboom
- Windhundprinzip
  - ↓
- Gewerbeansiedlungskonzept
- Reaktivierung brachliegender Gewerbeflächen
- Erschließung neuer Gewerbeflächen
- Verdrängung von Kleingärten
- Altlastensanierung
- regionalplanerisches Ansiedlungskonzept

#### Auswirkungen auf den Dienstleistungsbereich

Der Insustrieansiedlung folgen produktionsorientierte Dienstleistungen

- Forschung
- Produktionsentwicklung
- Software-Produktion
- Technologieberatung
- Unternehmensberatung
- Anlagen-Leasing
- Finanzdienstleistung
- Weiterbildung



Büroflächenbedarf von  
ca. 9 - 10 Mill m<sup>2</sup> neuer  
Fläche  
plus  
0,7 - 1,0 Mill m<sup>2</sup> Regie-  
rungsfkt.



...

- weiter steigende Boden- und Pachtpreise
- Nutzung aller Flächenreserven im Cityband (FNP-Baunutzungsplan)
- Ruinöser Wettbewerb im Bestand/Verdrängung Wohnen und Finanzschwacher
- Tertiärisierung der Ostberliner City
- Reduzierung der Grünflächen/BUGA
- wirtschaftliche Stärkung der ehemaligen Innenstadtrandgebiete
- hohes Verkehrsaufkommen
- Bauboom
- Windhundverfahren
  - ↓
- planungsrechtl. Sicherung von Grün, Wohnen und Nutzungsvielfalt
- Dienstleistungsansiedlungskonzept
- Flächenvorratspolitik Hauptstadtfunktion
- Dienstleistungszentren am Stadtrand/Nachbarstädte
- Gemeinsamen FNP

#### Auswirkungen auf Versorgungsbereiche

- Anhaltende Überbelastung der bezirklichen Versorgungszentren
- Bedeutungszunahme der ehemaligen Innenstadtrandbezirke
- Ansiedlungsdruck großflächiger Einzelhandelsbetriebe in Ostberlin und Randgemeinden
- Ansiedlungsdruck Spielhallen und Vergnügungsstätten in Ostberlin
  - ↓
- Grundlegende Struktur- und Verkehrsveränderungen in Ostberlin
- Veränderungen im Stadtbild
- Gefährdung der polyzentrischen Versorgungsstruktur Westberlins

**Siegmond Peter Kroll**

**Ansätze für eine stadt- und umweltverträgliche  
Verkehrsentwicklungskonzeption in der Stadtregion Berlin  
nach dem 9. November 1989**

**1.0 Ausgangssituation**

Seit dem Viermächte-Abkommen über Berlin 1971/72 war der politische Status Quo im Nachkriegs-Europa für die Stadtregion Berlin neu geregelt. Das ergänzende Verkehrsabkommen 1971 zwischen den beiden deutschen Staaten regelte den ungehinderten Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Westteil Berlins auf ganz bestimmten Transitwegen sowie die Einreisebedingungen für Westberliner in die DDR und den Ostteil der Stadt über eine begrenzte Anzahl von Übergangsstellen. Ostberlinern und der DDR-Bevölkerung war der Reiseverkehr in den Westen -bis auf wenige Ausnahmen- nach wie vor verwehrt.

**1.1 Verkehrsverhältnisse in Berlin nach dem  
9. November 1989**

Mit der historischen Grenzöffnung am 9. November 1989 wird die seit dem Mauerbau 1961 andauernde Epoche der erzwungenen Trennung der Deutschen in Ost und West und der Reisebeschränkungen in Deutschland und in Berlin beendet. Die Bilder aus Berlin nach dem Fall der Mauer im November 1989 gehen um die Welt: Überglückliche Menschen überrennen freudetaumelnd die Grenzübergangsstellen. Kontrollen sind unmöglich. Ostdeutsche Kraftfahrzeuge dominieren das Straßenbild in Westberlin. Menschenmassen aus Ost und West machen das Westberliner Zentrum vorübergehend zur Fußgängerzone. Der öffentliche Personennahverkehr bricht zusammen.

Zwischen Ost-Berlin und West-Berlin sowie West-Berlin und dem westlich angrenzenden DDR-Bezirk Potsdam werden kurzfristig neue Grenzübergangsstellen eingerichtet. Symbolträchtig ist in diesem Zusammenhang die Freigabe der Glienicker Brücke nach Potsdam, die bislang nur dem alliierten Verkehr vorbehalten war.

Der Strom von Reisenden nach West-Berlin führt zum erstmaligen Einsatz von Regionalzügen der Deutschen Reichsbahn nach West-Berlin. (1) Ausgebuchte Flüge und Bahnfahrten von West-Berlin in die Bundesrepublik werden zur ungewohnten Routine.

Ein neuer Höhepunkt der Entwicklung wird kurz vor Weihnachten 1989 mit der Eröffnung eines Grenzübergangs am Brandenburger Tor erreicht. Ab 24. Dezember 1989 wird der visafreie Grenzübertritt in die DDR für West-Berliner und Bundesdeutsche ohne Zwangsumtausch eingeführt. Eine neue Reisewelle von West nach Ost folgt der Reisewelle von Ost nach West. Erstmals nach nahezu 30 Jahren ist ein ungehinderter Besuchsverkehr zu Weihnachten 1989 und zu Neujahr 1990 von West-Berlin aus in das Umland umgekehrt möglich. Auch 1990 reißt die Reisewelle zwischen Ost und West nicht ab. Allein im Januar 1990 werden 18 Millionen deutsch-deutsche Besuchsreisen registriert: davon entfallen 9,8 Millionen auf DDR-Besucher in West-Berlin und in der Bundesrepublik, davon sind wiederum mehr als die Hälfte (5,3 Mio) Besucher aus der DDR in West-Berlin. (2)

Zur Überwindung der unmittelbaren Teilungsfolgen sind eine Reihe von verkehrlichen Sofortmaßnahmen in der Stadt und entlang des Grenzverlaufs umgesetzt oder aber in die Wege geleitet worden:

Bis Ende Januar 1990 war die Zahl der Grenzübergangsstellen zwischen West-Berlin und Ost-Berlin sowie dem Umland von ursprünglich elf vor der Grenzöffnung auf nunmehr 28 Übergangsstellen für Auto, Fahrrad und Fußgänger oder S- und U-Bahn gewachsen. (vgl. Abb.1 Grenzübergangsstellen in Westberlin Januar 1990). Die Öffnung sieben weiterer Grenzübergangsstellen steht unmittelbar bevor. 165 Verbindungen, die vor dem Bau der Mauer bestanden, sollen wiederentstehen. Neue Buslinien zwischen

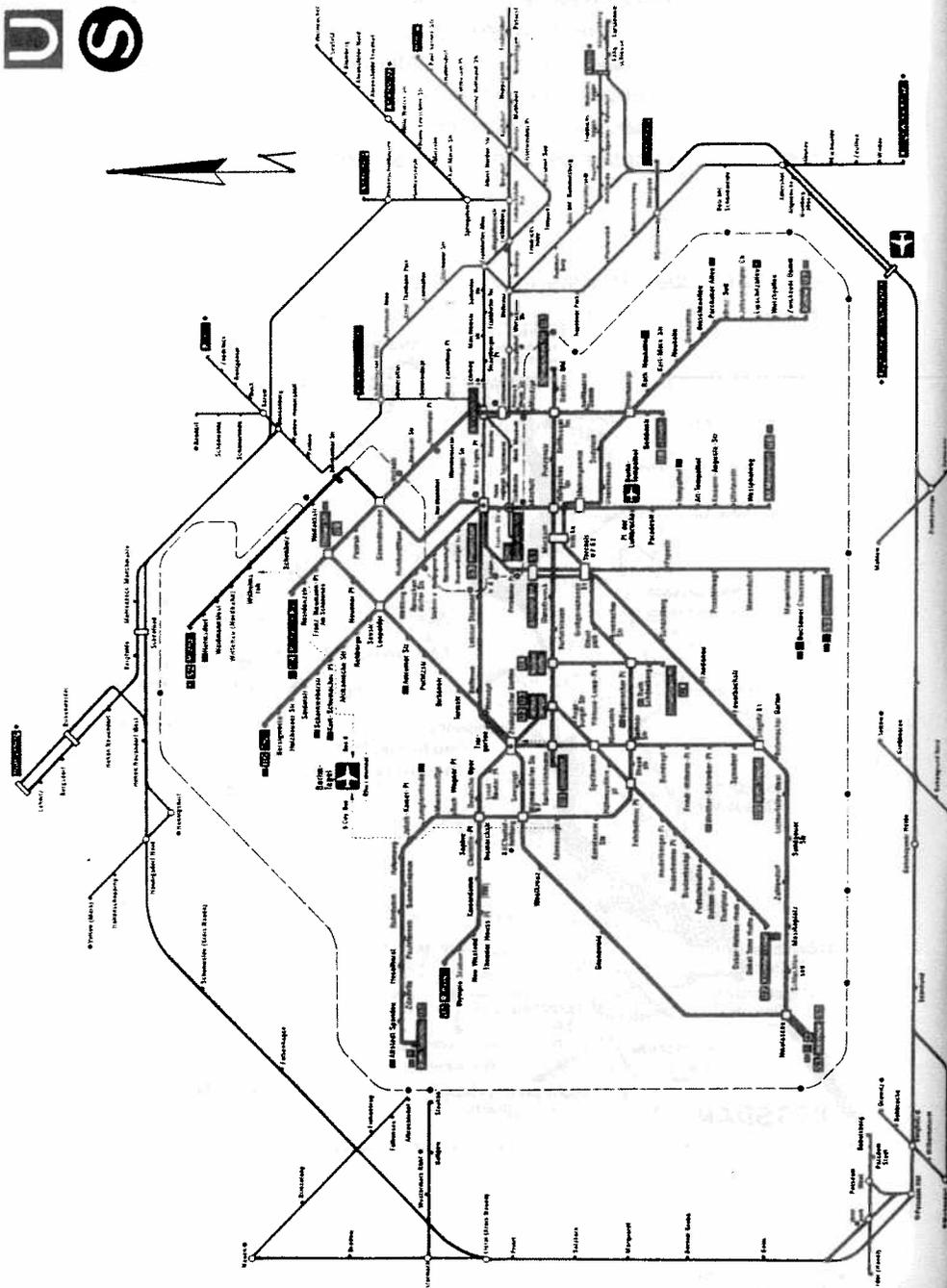
den zentralen Orten des Umlandes und den bezirklichen Zentren West-Berlins werden kurzfristig eingerichtet. Bislang geschlossene U- und S-Bahnhöfe Westberliner Transitlinien durch Ost-Berlin werden sukzessive baulich wieder hergerichtet und freigegeben. Als Vorgriff auf die angestrebte Wiederherstellung ehemals vorhandener Schnellbahnverbindungen ins Umland wird am 22. Januar 1990 zwischen Potsdam und dem Westberliner Vorortbahnhof Wannsee der Zugverkehr aufgenommen. (3)

Abb.1 Grenzübergangsstellen in Westberlin Januar 1990





Abb 2 Linienplan Berliner Nahverkehrs- und Schnellbahnnetz 1990



Eine verkehrspolitisch richtungweisende Verbesserung für die regionale Verkehrsabwicklung im Großraum Berlin stellt die Einführung eines Verkehrsverbundes zwischen den Trägern des öffentlichen Personennahverkehrs in Ost- und West-Berlin sowie dem Umland ab Januar 1990 dar (vgl. Abb 2 Linienplan Berliner Nahverkehrs- und Schnellbahnnetz 1990).

Die deutlich unterschiedlichen Tarife in Ost und West werden gegenseitig anerkannt, dies gilt auch für die preiswerte, übertragbare Umweltkarte der West-Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), die für eine neue, den öffentlichen Personennahverkehr fördernde Verkehrspolitik in Berlin steht.(4)

## 1.2 Rahmenbedingungen für eine neue Verkehrs-entwicklungsplanung in der Stadtregion Berlin

Es wird unterstellt, daß die eingeleitete Normalisierung der politischen Beziehungen zwischen den beiden Militärblöcken und damit auch den beiden deutschen Staaten auch eine Normalisierung der Verkehrsbeziehungen zwischen Ost und West nach sich ziehen und eine neue qualitative Stufe erreichen wird. Nicht nur die Öffnung der Mauer in Berlin und die Schaffung neuer Grenzübergangsstellen in der Stadt, auch die Erweiterung der Anzahl der Grenzübergänge zwischen der Bundesrepublik und der DDR im Zeitraum November 1989 bis Januar 1990 von ehemals zwanzig auf 98 sind als Indiz für diese Annahme zu sehen.(5)

Das unerwartet schnelle Tempo des Entspannungsprozesses in Europa und die Auflösung ehemals verhärteter deutschlandpolitischer Positionen ändert von Tag zu Tag die Ausgangssituation für eine realistische Einschätzung der Entwicklungsperspektiven:

Mußte gestern noch von plötzlich offenen Grenzen und einem kaum vorstellbaren visafreien Reiseverkehr zwischen zwei deutschen Staaten ausgegangen werden, so werden heute politische Visionen von einer Vereinigung beider deutscher Staaten, die Bildung neuer Länderstrukturen in der DDR und die Hauptstadtfunction für Berlin als reale Politikziele diskutiert, die für

die Stadtregion Berlin grundsätzlich neue Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche, raumstrukturelle und verkehrliche Entwicklung setzen.

Kurz- und mittelfristig ist zu erwarten, daß West-Berlin aufgrund seiner Lage innerhalb des DDR-Territoriums, der auf Berlin ausgerichteten Verkehrsinfrastruktur und des für DDR-Bürger attraktiven Konsumangebots das Hauptreiseziel für DDR-Bürger sein wird. Neben dem Einkaufs- und Besuchsverkehr nach West-Berlin ist ab Frühjahr 1990 mit einem verstärkten Ausflugsverkehr von Westberlinern in das Umland und mit neuen Transitverkehrsströmen durch West-Berlin zu rechnen. Langfristig ist mit zusätzlichem Verkehr infolge neuer zentraler Funktionen, erwartetem Wirtschaftswachstum, Bevölkerungszunahme und steigender Motorisierung in der Region zu rechnen.

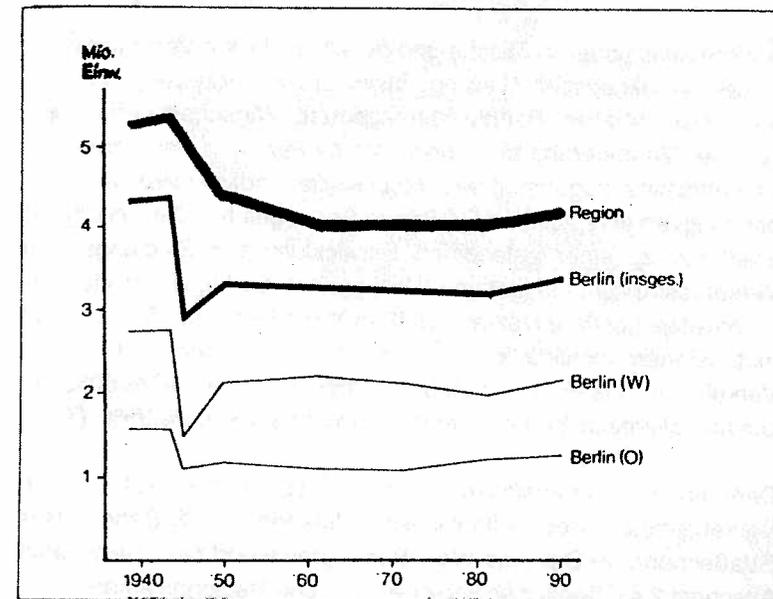
Bereits heute ist zu erkennen, daß die auf die Inselstadt West-Berlin und das Zentrum des stagnierenden Wirtschaftsraumes DDR ausgerichtete Verkehrsinfrastruktur den zukünftigen Anforderungen nicht entspricht und auch schon jetzt in Teilbereichen überlastet ist. Hierin ist allerdings auch eine Chance zu sehen, durch eine grundlegende Innovation der regionalen Verkehrsinfrastruktur nicht nur an den Standard anderer westdeutscher und westeuropäischer Verdichtungsräume anzuknüpfen, sondern darüber hinaus bei entsprechend weitsichtiger Entwicklungspolitik den erforderlichen qualitativen Sprung in der verkehrsinfrastrukturellen Ausstattung der Stadtregion Berlin langfristig zu einem Entwicklungsvorsprung gegenüber anderen Regionen auszubauen und dabei gleichzeitig vorhandene Umweltqualitäten zu erhalten und im Hinblick auf einen attraktiven Wohnstandort zu entwickeln.

Neben kurzfristigen Sofortmaßnahmen zur Wiederherstellung der traditionellen Verkehrsbeziehungen zwischen den beiden Stadthälften Berlins und dem Umland von West-Berlin sind dazu langfristige Konzepte für eine innovative Verkehrsentwicklungsplanung und vorausschauende Verkehrs- und Siedlungspolitik für die wieder zusammenwachsende und voraussichtlich expandierende Stadtregion Berlin dringend zu entwerfen, um

einerseits Fehlentwicklungen eines ungeordneten Wachstums zu vermeiden und andererseits Zukunftsinvestitionen nicht zu verbauen. Die wirtschaftliche, demographische und siedlungsstrukturelle Ausgangssituation in der Stadtregion Berlin für eine umweltorientierte Regionalplanung ist im Vergleich zu anderen europäischen monozentralen Agglomerationen relativ günstig:

Die stark rückläufige Bevölkerungsentwicklung im regionalen Siedlungsraum Berlins mit einem Verlust von ca. 1 Million Einwohnern von 1939-1989 (vgl. Abb.3 Bevölkerungsentwicklung in der Stadtregion Berlin 1939-1989) und eine stagnierende Wirtschaft mit einem relativ geringen Besatz an stark umweltbelastenden Industriezweigen trifft dabei auf ein verbessertes regionales Verkehrsinfrastruktursystem (Flughäfen Tegel und Schönefeld, Berliner Autobahnring, Stadtring Westberlin, Abzweig Reinickendorf, "Sputnik"- und S-Bahn-Außenring, U-Bahnnetz Westberlin). Bei einer Vernetzung der beiden geteilten Verkehrssysteme bildet das vorhandene Verkehrsnetz kurzfristig eine nicht unerhebliche Kapazitätsreserve.

Abb.3 Bevölkerungsentwicklung in der Stadtregion Berlin 1939-89



Die bauliche Verdichtung in der Stadtregion Berlin beschränkt sich zudem auf die zentralen Bereiche sowie Großsiedlungen und bestehende Einfamilienhausgebiete an der Peripherie, aber noch innerhalb der Stadtgrenzen von Berlin. Eine Suburbanisation des Umlandes in nennenswertem Umfang fand nicht statt. 1989 lebten von den 4,28 Mio Einwohnern der Stadtregion Berlin 3,41 Mio Einwohner (fast 80% der Gesamteinwohnerzahl) in der Kernstadt, im Umland leben dagegen nur knapp 0,9 Mio Einwohner (20%). In der flächenmäßig vergleichbaren Stadtregion Hamburg lebten 1987 von den insgesamt 2,76 Mio Einwohnern ca.58% in der Kernstadt, aber schon mehr als 42% im Umland.(6)

Die Siedlungsstruktur des Berliner Umlandes ist auch heute noch von der Siedlungsentwicklung der Vorkriegszeit entlang des regionalen S-Bahnsystems der Stadtregion Berlin geprägt. Zwischen den Siedlungsbändern erstrecken sich großflächige land- und forstwirtschaftliche Bereiche, die überwiegend mit den innerstädtischen Wald- und Erholungsflächen der Zentralstadt vernetzt sind. (vgl. Abb 4 Siedlungsbereich Stadtregion Berlin 1937 und Abb.5 Siedlungsbereich Stadtregion Berlin 1990)

Andererseits haben politische und gesellschaftliche Veränderungen in der Nachkriegszeit (Teilung, Insellage, Motorisierung, Freizeit- und Reiseverhalten, Bahnmanagement, Wirtschaftsverkehr, etc) zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl und der Anteile der Verkehrsmittel zugunsten des motorisierten Individualverkehrs und des Flugverkehrs auch im Großraum Berlin geführt. Die Teilung der Stadt hat zu einer autonomen Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsstrukturen in Ost und West geführt. So lag der Modal-Split im privaten Personenverkehr 1989 in West-Berlin bei 59% für den motorisierten Individualverkehr und bei 41% beim öffentlichen Verkehr, in Ost-Berlin dagegen umgekehrt bei 40%:60%, im Umland allerdings bereits in einem Verhältnis von 65%:35%. (7)

Darüberhinaus unterscheidet sich die spezifische Nutzung der Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs (U/S-Bahn, Bus, Straßenbahn) in Ost- und West-Berlin gravierend (vgl. hierzu auch Abschnitt 2.4 Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr).

Abb 4 Siedlungsbereich Stadtregion Berlin 1937



Abb.5 Siedlungsbereich Stadtregion Berlin 1990



Bei einer entsprechenden wirtschaftlichen Entwicklung ohne gravierende Intervention in die Verkehrsmittelwahl werden sich die Verhältniszahlen auch in Ost-Berlin dem westlichen Muster angleichen und regional insgesamt zugunsten des motorisierten Individualverkehrs verschieben, zumal sowohl in West-Berlin als auch in Ost-Berlin und im Umland vergleichsweise niedrige Motorisierungsziffern vorliegen.(8)

Erst durch eine abgestimmte Stadt- und Regionalplanung und eine integrierte Verkehrsentwicklungsplanung kann eine gemeinsame Grundlage für eine sozial gerechte, umweltverträgliche Nutzungsstruktur geschaffen werden, auf der sich das Zusammenwachsen der beiden Stadthälften und die erwartete Expansion in das Umland entwickeln kann.

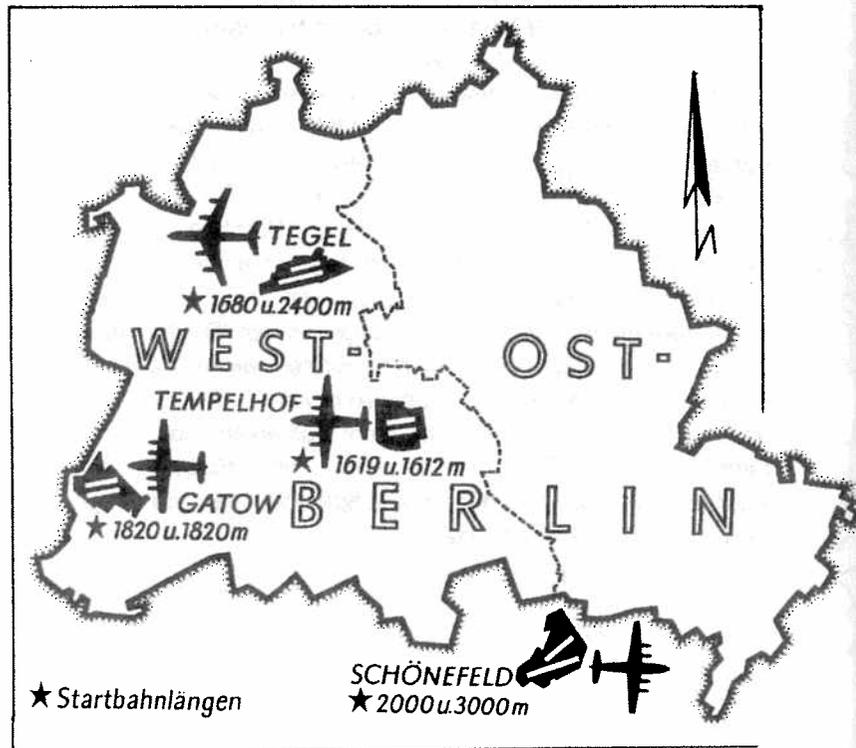
## 2.0 Szenario für ein sozial und umweltverträgliches Verkehrsentwicklungskonzept in der Stadtregion Berlin

Im folgenden wird der Versuch unternommen auf der Grundlage der derzeit bekannten Fakten, Daten und Pläne sowie der vorhandenen raumstrukturellen Merkmale und fachwissenschaftlicher Einschätzungen, ein Szenario für ein regionales Verkehrsentwicklungskonzept für die Stadtregion Berlin zu skizzieren, daß die Anforderungen des unterstellten Wirtschafts- und Bevölkerungswachstums im Großraum Berlin mit einem sozial und umweltverträglichen Entwicklungskonzept für die Stadtregion zu verbinden sucht. In diesem Sinne werden die Bereiche Luftverkehr, Fernbahn, übergeordnetes Straßennetz und öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr abschnittsweise betrachtet und Schlußfolgerungen im Hinblick auf die Prioritätensetzung für den zukünftigen Ausbau der regionalen Verkehrsinfrastruktur gezogen.

## 2.1 Luftverkehr

Der Luftverkehr von und nach Berlin ist aufgrund der besonderen geo-politischen Situation der Nachkriegszeit im Vergleich zu anderen Agglomerationen dieser Größenkategorie schwach entwickelt. Die alliierten Vorbehalte im Luftverkehr nach West-Berlin schränkten den Flugbetrieb auf nationale Verbindungen über drei Luftkorridore in Richtung Westen über das Territorium der DDR ein. Vom Flughafen Schönefeld hingegen bestanden internationale Verbindungen insbesondere nach Osteuropa, das Verkehrsaufkommen war jedoch durch die Reisebeschränkungen für DDR-Bürger durch Regierungs- und Funktionärskreise sowie zu einem geringen Teil auch durch Touristen aus West-Berlin bestimmt. Daneben existieren derzeit drei Militärflughäfen für die drei westlichen Schutzmächte in West-Berlin. (vgl. Abb.6 Flughäfen in Berlin 1990)

Abb.6 Flughäfen in Berlin 1990



Bis Anfang der Siebziger Jahre wurde der amerikanische Militärflughafen Tempelhof gleichzeitig auch für den zivilen Flugverkehr nach West-Berlin genutzt, nach Fertigstellung des 1. Bauabschnitts des modernen Flughafengebäudes in Tegel mit einer Abfertigungskapazität für ca.5 Mio Fluggäste/Jahr und einer langfristigen Ausbaupkapazität für ca 10 Mio Fluggäste/Jahr wurde der zivile Luftverkehr in West-Berlin -bis auf geringe Restanteile, die in Tempelhof verblieben- insgesamt in den Norden der Stadt verlagert.

Im Januar 1990 sind die Grenzen der Abfertigungskapazität sowohl in Tegel mit 5,8 Mio Passagieren als auch in Schönefeld mit 2,8 Mio Fluggästen erreicht, die Start- und Landekapazitäten lassen jedoch noch eine Verdopplung der Flugbewegungen zu. Der Ausbau der Abfertigungskapazitäten in Tegel stößt allerdings auf Akzeptanzprobleme bei der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung und ist in Berlin politisch umstritten. Eine geringfügige Erweiterung der Abfertigungskapazitäten in Tegel wird an die Bedingung geknüpft, lärmarme Flugzeuge einzusetzen und die Auslastung der Flüge bei steigendem Passagieraufkommen zu verbessern, d.h. die Anzahl der Flüge zu kontingentieren. Auch in Schönefeld ist eine Erweiterung der Abfertigungskapazitäten nur über den Neubau von zusätzlichen Abfertigungshallen und ergänzend den Bau einer neuen Landebahn zu erreichen.(9)

Die begrenzten Abfertigungskapazitäten der Berliner Zivilflughäfen treffen auf eine deutliche Zunahme des Passagieraufkommens, insbesondere in den letzten drei Monaten. Von Januar 1989 bis Januar 1990 stieg das Fluggastaufkommen in West-Berlin um 13% (insbesondere Geschäfts- und Auslandsreisen), die Auslastung der Maschinen stieg im gleichen Zeitraum um 10% und lag im Januar 1990 bei 58,2%.(10)

Nicht nur die augenblicklichen Kapazitätsprobleme der beiden Berliner Zivilflughäfen auch die stadtgeo-graphische Lage der Flughäfen in unmittelbarer Nähe zu dicht besiedelten Wohngebieten und stark frequentierten innerstädtischen Erholungsräumen und nicht zuletzt die erwartete drastische

Expansion des Flugverkehrsaufkommens in Berlin aufgrund des Nachholbedarfs der DDR-Bevölkerung in Bezug auf Ferienreisen, des erwarteten Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums der Region und des ohnehin prognostizierten generellen Zuwachses im Luftverkehrsaufkommen hat sofort nach der Grenzöffnung zu einer öffentlichen Diskussion um den Neubau eines Großflughafens für den internationalen Luftverkehr mit einer Kapazität von etwa 30 Mio Fluggästen/Jahr im Umland von Berlin geführt.(11) Hierzu werden mehrere Standortalternativen im Umland, meistens vorhandene Militärflughäfen der Sowjets und der Nationalen Volksarmee(NVA), vorgeschlagen.(vgl. Abb.7 Standorte für den geplanten Berliner Großflughafen)

Abb.7 Standorte für den geplanten Berliner Großflughafen



Favorisiert werden die Standorte ca. 50-70 km südlich von Berlin in der Nähe der vorhandenen Autobahn- und Bahntrassen nach Leipzig (100 km) und Dresden (150 km). Damit könnte der neue Großflughafen nicht nur die Stadtregion Berlin, sondern darüberhinaus auch die sächsischen Verdichtungsräume Leipzig/Halle und Dresden/Chemnitz/Zwickau bedienen. Die angestrebte Ausbaupkapazität für den neuen Großflughafen Berlin International entspricht etwa dem Passagieraufkommen des Frankfurter Rhein-Main-Flughafens 1989 (27,3 Mio Fluggäste /Jahr).

Da von einem derartigen Großprojekt starke wirtschaftliche Impulse ausgehen, und die Entwicklungssachse Berlin-Sachsen wegen der vorhandenen Agglomerationseffekte ohnehin die besten Entwicklungsbedingungen aufweist, haben die Standorte im Nordwestraum Berlins aus der Sicht der Regionalplanung eine Bedeutung als Motor für die Entwicklung dieser wirtschaftlich schwachen Teilregion.

Da wegen der ungeklärten politischen und raumstrukturellen Grundsatzentscheidungen eine Standortwahl in Kürze nicht zu erwarten ist und Planung und Bau des neuen Großflughafens selbst bei optimistischer Einschätzung nicht vor dem Jahre 2005 abgeschlossen werden können, sind kurz- und mittelfristig Zwischenlösungen für die Abwicklung des Luftverkehrs in Berlin auf erhöhtem Niveau zu suchen, die stadt- und umweltverträglich sind. Insbesondere der Flughafen Tempelhof sollte wegen seiner Lage inmitten hochverdichteter Innenstadtwohngebiete und seiner kurzen Start- und Landebahnen nicht wieder reaktiviert werden, sondern gerade wegen seiner Zentralität und guten innerstädtischen Verkehrsanbindung als citynahes Entwicklungsgebiet ggf. auch für Regierungs- und Dienstleistungsfunktionen umgenutzt werden.

Mittelfristig ist der Luftverkehr in Berlin über die beiden Flughäfen Tegel und Schönefeld abzuwickeln. Dabei kann eine arbeitsteilige Funktionstrennung für Schönefeld als internationalem Flughafen und Tegel als nationalem Flughafen sinnvoll sein, da ein weiterer Ausbau in Tegel wegen der dicht angrenzenden Wohnbaugebiete insbesondere vor dem Hintergrund eines stark expandierenden

internationalen Luftverkehrsaufkommens infolge sich verstärkender internationaler Wirtschaftsverflechtungen der Stadtregion Berlin weder stadt- noch umweltverträglich ist.

Wegen der Stadtrandlage von Schönefeld und seiner ungleich besseren verkehrlichen Infrastrukturanbindung an das Zentrum von Ost-Berlin und die Region (S-Bahn, Fernbahn, Autobahn) bietet sich Schönefeld für einen weiteren Ausbau als Interimslösung für internationale Funktionen und mit Zukunftsperspektive für nationale Funktionen bei Fertigstellung des neuen Großflughafens an.

Im Hinblick auf eine verbesserte Anbindung der beiden Zivilflughäfen untereinander und insbesondere zu den beiden Berliner Hauptzentren sind kurzfristig entsprechende Maßnahmen zu treffen:

Die Verlängerung der bestehenden Buslinie von Schönefeld zum zentralen Omnibusbahnhof in West-Berlin nach Tegel ist sofort möglich; die Taktzeiten sind zu erhöhen.

Kurzfristig ist auch eine Verlängerung der bestehenden S-Bahnlinie von Schönefeld ins Ost-Berliner Zentrum über die Stadtbahntrasse ins West-Berliner Zentrum herzustellen.

Mittelfristig ist auch die Weiterführung dieser S-Bahnlinie bis zum Flughafen Tegel möglich oder aber alternativ die Verlängerung der West-Berliner U-Bahnlinie 7 zu den beiden Flughäfen denkbar.

Wichtig erscheint dabei, der kurzfristige Ausbau von schnellen, attraktiven und leistungsfähigen Transportmitteln zwischen den Flughäfen und den Zentren. Bus, Taxi und PKW scheiden allein schon wegen der geringen Reisegeschwindigkeit auf den Stadtstraßen und Stadtautobahnen während der Verkehrsspitzenzeiten als Hauptträger der Transportleistung mittelfristig aus (vgl. auch Abschnitt 2.4 ÖPNV und Regionalverkehr).

## 2.2 Fernbahnverkehr

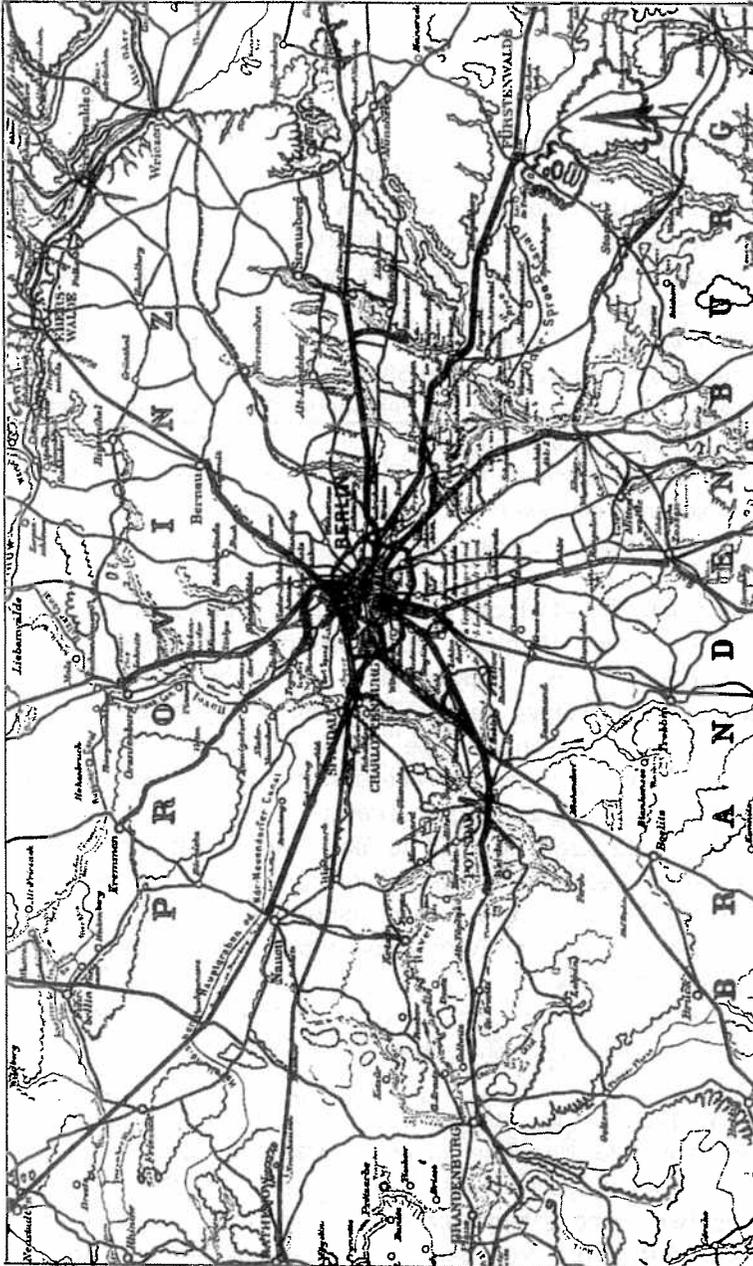
Berlin galt vor dem 2. Weltkrieg als Eisenbahnkreuz Deutschlands. (vgl. Abb.8 Fernbahnnetz Berlin 1896). Für das Territorium der DDR nimmt das Schienennetz als Transportmedium nach wie vor eine Schlüsselstellung ein. Aufgrund der geringeren Motorisierung in der DDR und aus Gründen der Energie- und Deviseneinsparung hat der Schienenverkehr in der DDR einen deutlich höheren Stellenwert als in der Bundesrepublik. So verzeichnete die Deutsche Reichsbahn 1987 mit 59 Mrd Tonnenkilometern eine ebenso hohe Transportleistung wie die wirtschaftlich stärkere und größere Bundesrepublik mit 59 Mrd Tonnenkilometern. Auch im Personenverkehr lag die Transportleistung der bevölkerungsarmen DDR (18 Mio Einwohner) mit 22,6 Mrd Personenkilometern bei mehr als 50% der Leistung der Deutschen Bundesbahn mit 40 Mrd Personenkilometern bei einer mehr als dreifach höheren Bevölkerungszahl. (12)

Gleichzeitig ist jedoch das Instandhaltungs- und Ausbauniveau der DDR-Bahn im Vergleich zu westlichen Standards völlig unzureichend und rückschrittlich. (fehlende Elektrifizierung, desolater Bahnkörper, geringe Reisegeschwindigkeit auf fast allen Strecken). Insbesondere die Modernisierungs- und Innovationsentwicklungen im Schienensystem der westeuropäischen Länder (Hochgeschwindigkeitsstrecken und -züge, Containerverkehr, Intercargo, IC, EC) fehlen in der DDR gänzlich. Bis auf die gering frequentierte Fernverbindung Paris-Berlin-Warschau / Moskau existieren nur noch einige wenige internationale Bahnverbindungen von Berlin insbesondere nach Polen und in die Tschechoslowakei.

Im deutsch-deutschen und internationalen Eisenbahnverkehr spielt Berlin heute nur noch eine unbedeutende Rolle.

In West-Berlin ist infolge der Zuständigkeit der der DDR-Reichsbahn für den Eisenbahn-Fernverkehr ein genereller Verfall des Verkehrsträgers Schiene zu konstatieren. Die Bahnanlagen in West-Berlin sind untergenutzt oder liegen brach. Der Eisenbahn-Fernverkehr von West-Berlin ins Bundesgebiet ist insgesamt

Abb.8 Fernbahnnetz Berlin 1896



unattraktiv (zu wenig Zugpaare, lange Reisedauer, Unsauberkeit und Unbequemlichkeit der Wagen, schlechter Service in den Schlaf- und Speisewagen). Dies zeigt sich z.B. auch in der geringen Transportleistung der Bahn im Transitverkehr zwischen West-Berlin und dem Bundesgebiet mit nur 2,8 Mio Fahrgästen 1989. (13)

Im Hinblick auf eine schnelle, umweltfreundliche und leistungsfähige Alternative zum überregionalen Flugverkehr und motorisierten Individualverkehr sollte dem Ausbau der Infrastruktur für den Eisenbahnfernverkehr als bequeme Intercity-Verbindung zwischen den Kernstädten benachbarter Regionen in Berlin eine besondere Priorität eingeräumt werden. Das Bahntrassennetz aus der Vorkriegszeit steht für eine innovative Modernisierung des Fernbahnverkehrs zur Verfügung. (vgl. Abb.9 Fern- und Schnellbahnnetz Berlin 1939)

Die Substanz der Eisenbahnanlagen in und um Berlin erfordert allerdings dringend erhebliche Investitionen, um bei der Verkehrsmittelwahl wettbewerbsfähig zu sein und einen gewichtigen Anteil bei der Abwicklung des voraussichtlich expandierenden regionalen und interregionalen Verkehrsaufkommens zu übernehmen. Hierbei ist auch zu prüfen, inwieweit Neuinvestitionen gleich den neusten Stand der Technik und einen hohen Qualitätsstandard aufweisen sollten, um die Verkehrsabwicklung in der Stadtregion auf erhöhtem Niveau nicht nur insgesamt stadt- und umweltverträglicher zu gestalten, sondern darüberhinaus auch zu einem Entwicklungsvorsprung gegenüber anderen Stadtregionen Europas auszubauen, der die Standortnachteile Berlins heute in eine Standortgunst für die Wirtschaft und die Wohnbevölkerung in der Zukunft umwandelt.

Ein erster Schritt in diese Richtung wurde mit der Vereinbarung zwischen der DDR und der Bundesrepublik noch vor dem 9. November 1989 über den Ausbau einer neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke auf der vorhandenen Trasse zwischen Berlin und Hannover über Stendal bis 1995 gemacht. Züge, die mit Tempo 200 die Distanz Berlin-Hannover in zwei Stunden überwinden und den Standard der westeuropäischen

Abb.9 Fern- und Schnellbahnnetz Berlin 1939



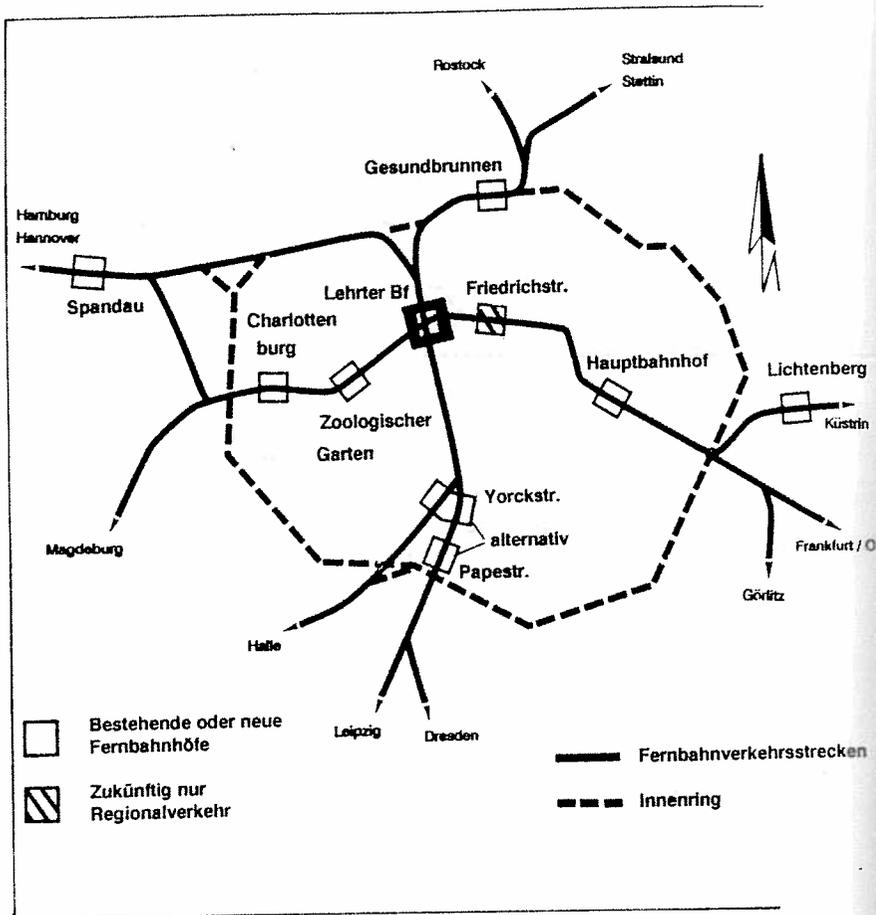
Eisenbahn aufweisen, sollten damals West-Berlin mit dem westeuropäischen Intercitynetz verbinden.(11) Die zeitliche Verzögerung der Fertigstellung der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke bis 1997 behindert allerdings kurzfristig die Entwicklung des vergleichsweise umweltfreundlichen Transportmittels Bahn in der Stadtregion Berlin und begünstigt in der Zwischenzeit andere konkurrierende Verkehrsmittel.

Die unabwiesbar erforderliche Innovation des interregionalen und regionalen Schienennetzes nach Berlin bedarf neben erheblichen Investitionen jedoch einen nicht zu unterschätzenden zeitlichen und planerischen Vorlauf. Die derzeitige Erschließung der Berliner Innenstadt für den Eisenbahn-Fernverkehr über die Stadtbahn kann angesichts des zukünftigen Verkehrsaufkommens aus Kapazitätsgründen nur kurzfristig ausreichen.

Mittelfristig ist die Erschließung beider Berliner Zentren für den Eisenbahn-Fernverkehr sowohl aus verkehrsplanerischer als auch aus stadtplanerischer Sicht über einen neuen Zentralbahnhof im Bereich des Lehrter Bahnhofs sinnvoll:

Nicht nur die unmittelbare Nähe zum projektierten Parlaments- und Regierungsviertel am Reichstag sowie zur City Ost-Berlins im Bezirk Mitte und zum westlich angrenzenden "Zentralen Bereich" mit großen Baulandreserven für Dienstleistungsgewerbe und zur West-Berliner City über das bestehende S-Bahnnetz, sondern auch die Dimension des vorhandenen untergenutzten Bahnhofsgeländes und die Option zur Verknüpfung mit dem Anhalter Bahnhof in Richtung Südwest über eine neu zu schaffende Tunnelanlage unter dem zentralen Bereich lassen diesen Standort stadtstrukturell besonders günstig erscheinen.(vgl. Abb.10 Konzept Personenfernverkehr in Berlin Variante Nord-Süd-Tunnel)

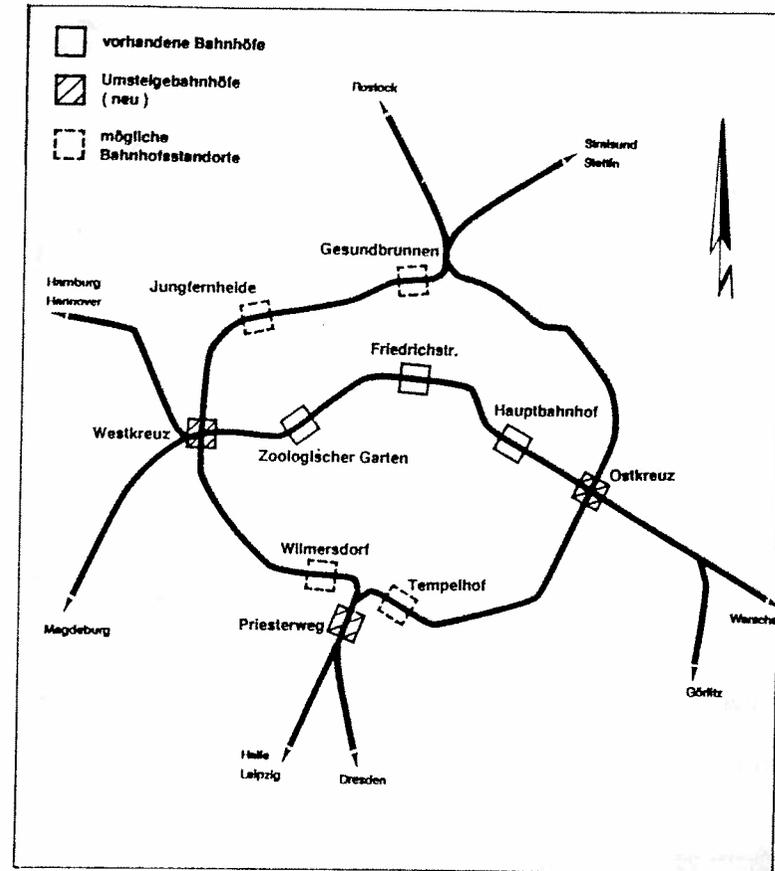
Abb.10 Konzept Personenfernverkehr in Berlin  
Variante Nord-Süd-Tunnel



Das alternative Konzept dezentraler Richtungsbahnhöfe am inneren S-Bahnring (z.B. Westkreuz, Ostkreuz, Tempelhof, Gesundbrunnen) hat wegen der notwendigen Umsteigevorgänge auf dem Weg zum Zentrum und der unattraktiven Verknüpfung der Fernbahnhöfe untereinander über S- und U-Bahn Zubringerlinien aus verkehrs- und regionalplanerischer Sicht Nachteile.

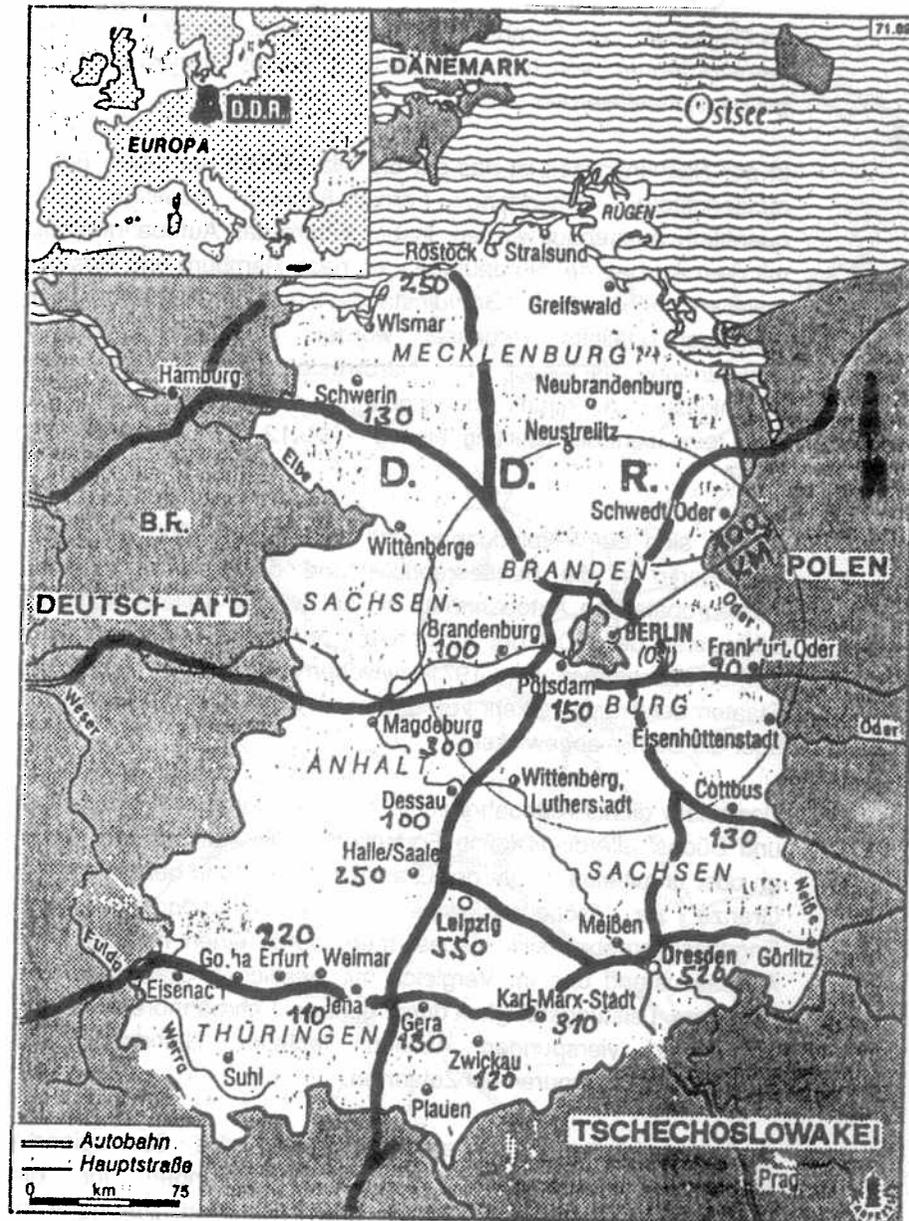
Insbesondere der wesentliche Systemvorteil der Bahn, die schnelle direkte Verbindung der Zentren der Regionen über citynahe Zentralbahnhöfe und damit der psychologisch bedeutende Zeit- und Komfortvorteil gegenüber dem Flugzeug und dem Auto bei mittleren Distanzen bliebe ungenutzt. (vgl. Abb.11 Konzept Personenfernverkehr in Berlin Variante Ringmodell)

Abb.11 Konzept Personenfernverkehr in Berlin  
Variante Ringmodell



Wegen der zu erwartenden regionalen Verkehrsprobleme und des notwendigen Planungsvorlaufs für Innovationen im Eisenbahn-Fernverkehr in Berlin sind verkehrspolitische Grundsatzentscheidungen im Hinblick auf die zukünftige Stadtentwicklung einerseits fundiert vorzubereiten, andererseits auch in Kürze zu treffen, weil sonst wesentliche stadt- und regionalplanerische Ziele insbesondere im "Zentralen Bereich" nicht umgesetzt werden können und aus Gründen der Planungsunsicherheit die angestrebte städtebauliche Aufwertung des "Zentralen Bereichs" und damit die städtebauliche und funktionale Verknüpfung der beiden Berliner Zentren behindert wird.

Abb.12 DDR Autobahnnetz 1989



### 2.3 Straßenverkehr

Im Gegensatz zum Fernbahnverkehrsnetz kann das überregionale Fernstraßennetz von und nach Berlin in seiner Grundstruktur als gut bezeichnet werden.

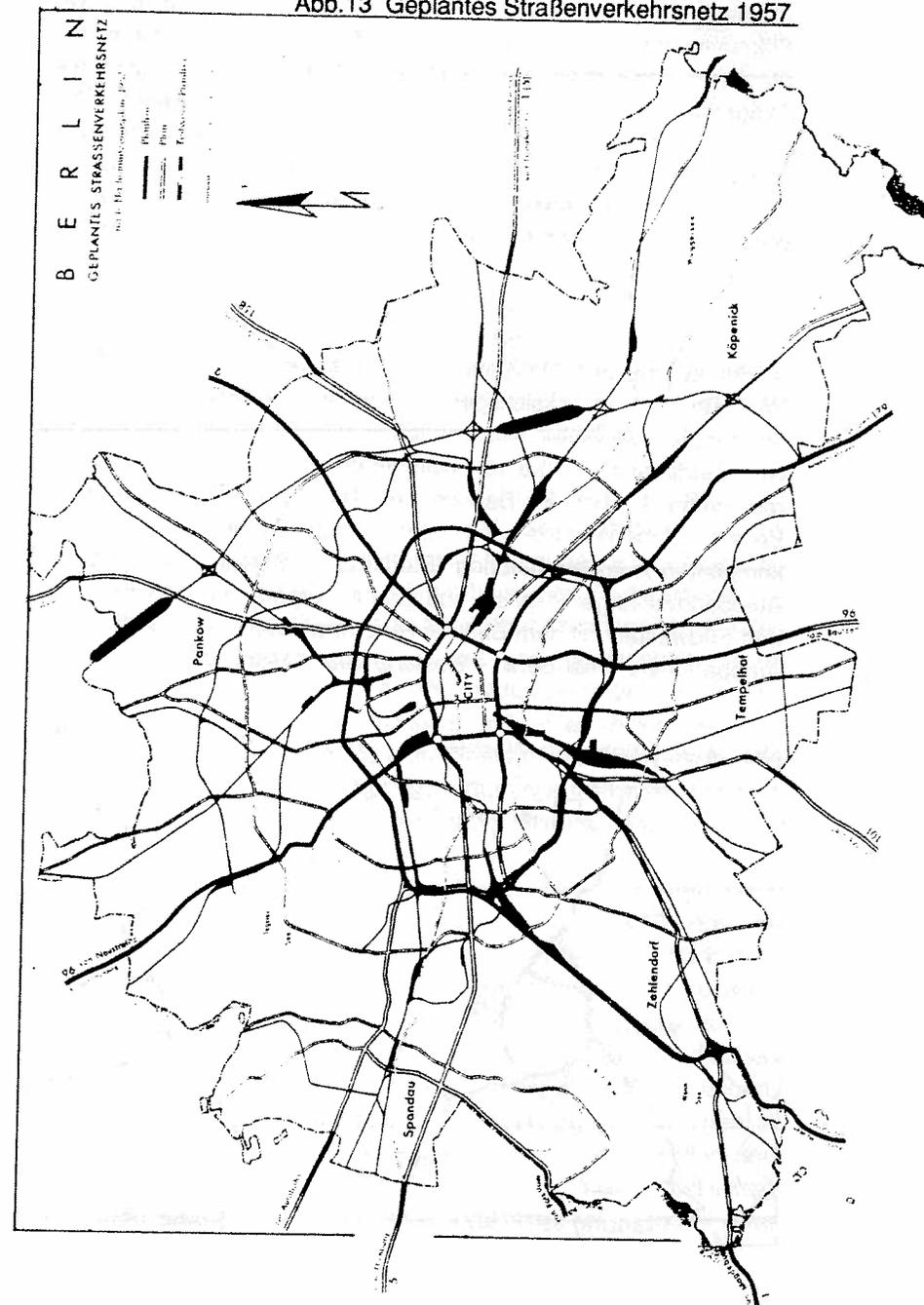
In der Nachkriegszeit ist das auf die "Hauptstadt der DDR" Berlin ausgerichtete vorhandene Fernstraßennetz qualitativ und quantitativ ausgebaut worden. Insbesondere das Autobahnnetz ist mit dem Ausbau der Nordautobahnen nach Hamburg und Rostock erweitert und durch die Grundinstandsetzung der Autobahn nach Hannover qualitativ verbessert worden. Der äußere Berliner Autobahnring ist auch im Nordwesten Berlins seit 1981 geschlossen und nimmt im Autobahn- und Fernstraßennetz der DDR eine zentrale Stellung ein. (vgl. Abb.12 DDR Autobahnnetz 1989)

Zudem sind die Verbindungen über die Transitautobahnen von West-Berlin in die Bundesrepublik und damit zum gesamten westeuropäischen Autobahnnetz bis auf wenige Teilabschnitte im Südwesten der DDR gut ausgebaut. Demzufolge wird seit dem Verkehrsabkommen von 1971 zwischen den beiden deutschen Staaten der Transitverkehr von und nach West-Berlin überwiegend über die Straße abgewickelt.

Das relativ dichte Autobahnnetz in der DDR findet in Richtung Ost und Südost allerdings keine Fortsetzung. Die Autobahnen enden an oder unmittelbar hinter der Grenze zu Polen und bereits vor der Grenze zur Tschechoslowakei. Verkehrsbehinderungen und Engpässe ergeben sich insbesondere durch einen mangelhaften Ausbauzustand und im Vergleich mit westlichen Standards eine geringere Leistungsfähigkeit durch geringe Fahrbahnbreiten, zwei- und vierspurigen Ausbau, fehlende Standspur und Beschleunigungsspuren bei Zufahrten.

Die Anbindung der Kernstadt Berlin an das überregionale Fernstraßennetz basiert auf Autobahnplanungen für die Reichshauptstadt Berlin von 1936 und deren Modifizierungen im

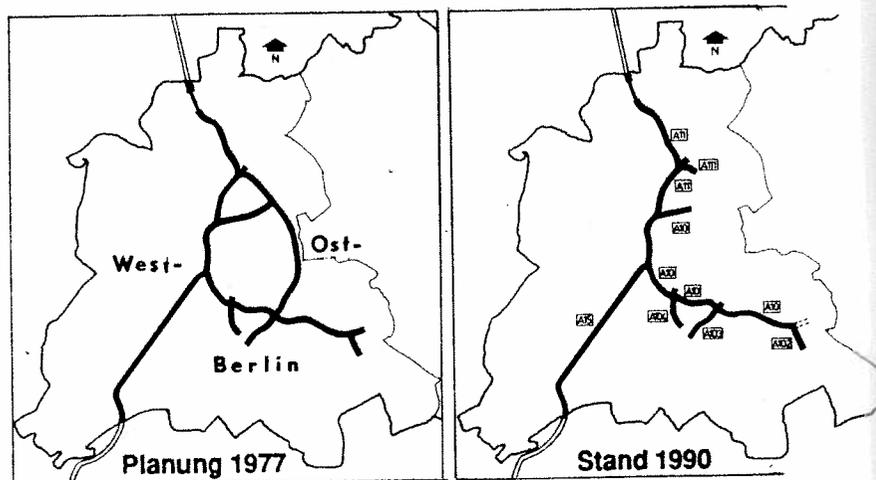
Abb.13 Geplantes Straßennetz 1957



Zeitgeist der 50er Jahre für eine autogerechte Stadt. Der Flächennutzungsplan Berlin von 1950 zeigt ein System von planfreien Straßen, das das historische Zentrum Berlins durch vier Tangenten umschließt (1. Ring) und mit einem zweiten Ring (Stadtring), der die dicht bebauten Innenstadtgebiete einfaßt, sowie dem äußeren vierten Ring (Berliner Ring) verbindet. Dieses System ergänzen die vorhandenen plangleichen Radialstraßen und ein dritter Ring. (vgl. Abb.13 Geplantes Straßenverkehrsnetz 1957)

Auf der Basis dieser Planung ist der Ausbau des West-Berliner Stadtautobahnnetzes erfolgt, wobei im letzten Jahrzehnt städtebauliche und Umweltschutzaspekte einen die Inselsituation West-Berlins berücksichtigenden moderaten Teilausbau des ursprünglich geplanten Autobahnnetzes bewirkt haben. (Verzicht auf die Südtangente, keine Kompletierung der Westtangente, reduzierter Ausbau im Bereich des Tegeler Forstes). Die West-Berliner Innenstadtbereiche sind heute über den nahezu kompletten Autobahnhalbring (Stadtring) und zwei leistungsfähige Autobahnzubringer (Transit- und Grenzübergänge) im Norden und Südwesten mit dem Berliner Ring verbunden. (vgl. Abb.14 Autobahnnetz West-Berlin Bestand 1990 / Planung 1977 ).

Abb.14 Autobahnnetz West-Berlin Bestand 1990/Planung 1977



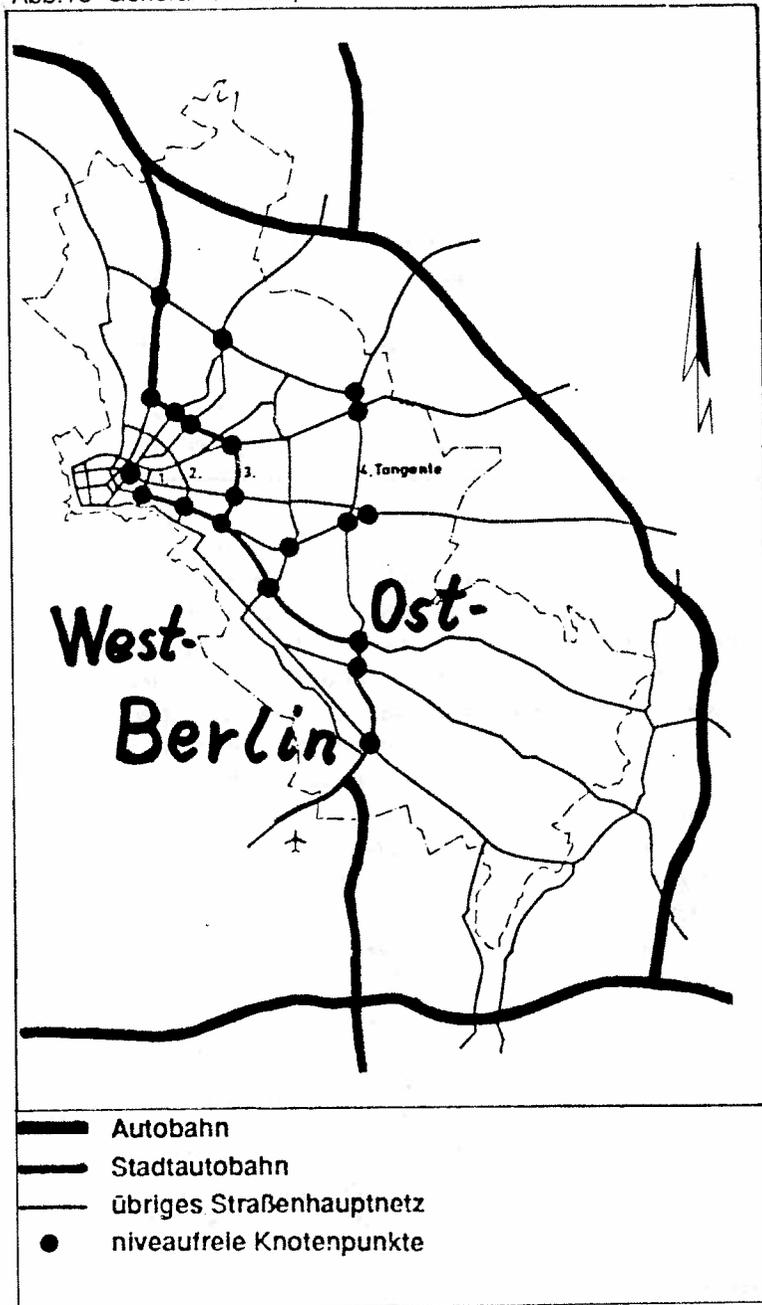
Die Leistungsgrenze des dreispurig ausgebauten Stadtrings ist mit Werten von 180.000 Fahrzeugen/24 Std im Jahre 1989 insbesondere in Verkehrsspitzenzeiten bereits erreicht. Der Anschluß der Südwest-Radiale "Avus" an den Stadtring weist 1989 sogar Werte von 200.000 Kfz/24 Std auf.

Zur Entlastung der beiden vorhandenen Autobahnzubringer und des Stadtrings liegt der Ausbau von zwei neuen Verbindungen im Westen (Staaken) und Süden (Lichtenrade) Als Verbindung zum Stadtring nahe.

In Ost-Berlin wurde die Gesamtberliner Verkehrsplanung nach dem Bau der Mauer 1961 aufgegeben und durch ein auf das Ost-Berliner Zentrum ausgerichtetes Straßensystem von sieben Radialen und vier Halbringen(Tangenten) ersetzt. (vgl. Abb.15 Generalverkehrsplan Ost-Berlin 1969). Davon wurden jedoch nur der 1. und 2. Halbring baulich umgesetzt. Die Anbindung des Ost-Berliner Zentrums, das von der Berliner Mauer begrenzt verkehrlich einer Sackgasse gleicht, über die vorhandenen Radialstraßen an den Berliner Ring wurde durch zwei Autobahnzubringer im Norden (Pankow) und Süden (Grünau) bis ins Stadtgebiet hinein verbessert. Wegen der hohen Arbeitsplatzkonzentration in den Ost-Berliner Innenstadtbereichen einerseits und reinen Wohnfunktionen im Umland und in den Großsiedlungen am Stadtrand haben die Radialstraßen bereits heute ein hohes Berufspendleraufkommen zu bewältigen, das bei steigender Motorisierung noch deutlich zunehmen wird.

Bei einer faktischen Aufhebung der Grenze zwischen West-Berlin und Ost-Berlin sowie dem Umland kann eine kurzfristige Wiederherstellung des ehemals vorhandenen Vorkriegsstraßennetzes -mindestens im Bereich aller regionalen, überörtlichen und örtlichen Hauptverkehrsstraßen an ca. 165 Stellen- nicht nur zu einer Reaktivierung der alten innerstädtischen Verbindungen und der traditionellen Stadt-Umland-Beziehungen, sondern auch zu einer Entlastung der radialen Ausfallstraßen in Ost-Berlin führen. Zur Entlastung der Hauptverkehrsstraßen und Grenzübergänge ist bei Fortführung des politischen Entspannungs- und Normalisierungsprozesses auch eine

Abb.15 Generalverkehrsplan Ost-Berlin 1969



sukzessive Öffnung der örtlichen Straßenverbindungen zwischen den Stadtteilen unausweichlich.

Bei einem Zusammenwachsen der beiden Stadthälften nach einer politischen Normalisierung sind die autonomen Entwicklungen in der Straßenverkehrsplanung in Ost- und West-Berlin wieder auf der Grundlage einer gemeinsamen Straßenverkehrskonzeption jedoch nach zeitgemäßen Kriterien zusammenzuführen.

Dabei ist eine unreflektierte Fortführung der Straßenausbaupläne aus den 50er Jahren nicht problemadäquat. Unter der Annahme, daß sich die Liberalisierung im Ostblock durchsetzt und westliche Lebensweisen Orientierungswerte für die Bevölkerung in den Planwirtschaftsstaaten werden, die auch von einer entsprechenden Wirtschaftsentwicklung begleitet werden, ist auch in der Stadtregion Berlin insgesamt eine Anpassung an westliche Verkehrstrends zu erwarten. Die Verlagerung der Beförderungsmenge im Personen- und Güterverkehr von der Schiene auf die Straße in der DDR, eine generelle Zunahme der Motorisierung und der Fahrleistung durch Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr einer wachsenden Stadtregion Berlin und potentiell zunehmende Fernverkehrsströme auch aufgrund der sich abzeichnenden Reiseerleichterungen für die DDR und den gesamten Ostblock können die Leistungsfähigkeit des bestehenden überregionalen und regionalen Straßennetzes in und um Berlin schon kurzfristig überfordern.

Dies gilt insbesondere für den regionalen Binnenverkehr, wenn die Prioritätensetzung zum Ausbau der regionalen Verkehrsinfrastruktur vor allem zugunsten der Straße erfolgt und eine ungeordnete, auf das Auto ausgerichtete flächige Siedlungsentwicklung im Umland Platz greift.

In besonderem Maße kann eine weitere Konzentration zentraler Nutzungen in den beiden Zentren Berlins bei vergleichbaren Entwicklungstrends wie in westlichen Großstädten und Metropolen eine Überlastung des Stadtstraßennetzes bewirken und die städtische Lebensqualität durch Verkehrsemissionen, erhöhte

Unfallrisiken, Verkehrsstaus, Reisezeitverlängerungen, mangelnde Einstellplätze, stadtstrukturelle Umnutzungen und Verschlechterungen sowie Umweltschäden verringern.

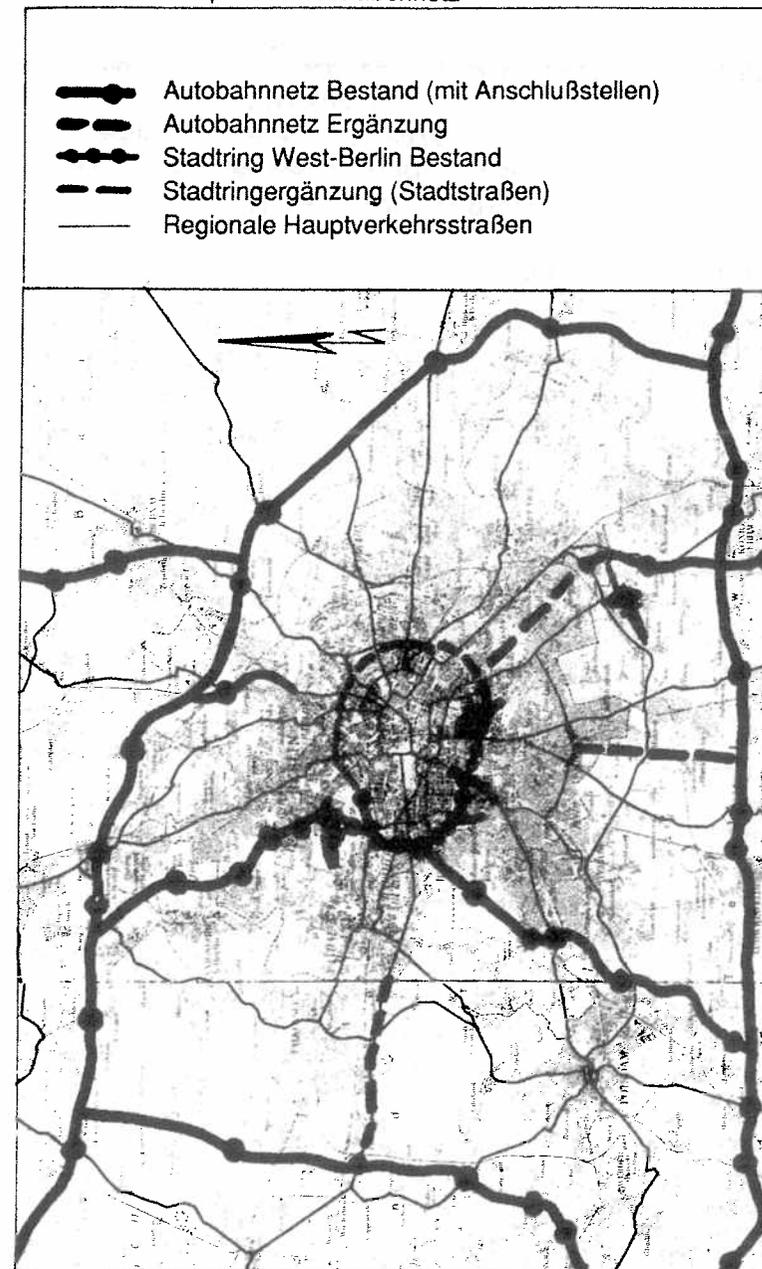
In den innenstädtischen Wohn- und Mischgebieten Berlins wird aufgrund der hohen Einwohner- und Beschäftigtendichte (14) bei gleichzeitig steigendem regionalen Motorisierungsgrad auf Werte bis zu 500 Kfz/1000 Einwohner und einer Verschiebung des modal split zugunsten des motorisierten Individualverkehrs insbesondere der ruhende Verkehr zu einem unlösbaren Kapazitätsproblem.

Selbst die Regelungsinstrumente "Parkraumbewirtschaftung" und "Anwohnerbevorzugung" werden in den dicht bebauten gründerzeitlich geprägten Innenstadtgebieten Berlins mit einem hohen Gewerbeanteil (Handel, Handwerk, Dienstleistungen) angesichts der Parkraumprobleme nicht greifen. Zur Sicherung des Wirtschaftsverkehrs in der Stadt und der städtischen Funktionen Einkauf und Aufenthalt in den Stadtstraßen, stadthistorischen Gesichtspunkten und städtebaulichen Gestaltanforderungen ist eine Neuorganisation der Verkehrsmengenverteilung auf die unterschiedlichen Verkehrsarten im Rahmen neuer verkehrspolitischer Zielsetzungen vorzunehmen.

Die Ergänzung und Verknüpfung des insgesamt leistungsfähigen Berliner Autobahn- und Stadtstraßennetzes sollte daher behutsam unter Berücksichtigung der vorhandenen Stadtstrukturen vorgenommen werden. Der Ausbau des Stadtrings sollte im Westen die notwendigen Netzschließungen am Sachsendamm und ggf. eine Netzerweiterung in Richtung Osten bis in die Industriegebiete Neukölln-Treptow vorsehen und eine Fortsetzung als leistungsfähige urbane Stadtstraße im Norden und Osten erfahren. (vgl. Abb.16 Ergänzungsvorschlag Autobahn- und Hauptverkehrsstraßennetz)

Wegen der tiefgreifenden Auswirkungen auf die historischen, sozialen, gestalterischen und Nutzungsstrukturen der Berliner Innenstadt sollte auf die Wiederaufnahme der Planungen für die Citytangenten verzichtet werden.

Abb.16 Ergänzungsvorschlag Autobahn- und Hauptverkehrsstraßennetz



Angesichts der drohenden Überlastung der Innenstadt durch den motorisierten Individualverkehr und der damit einhergehenden Funktionsgefährdung und Einschränkung der urbanen Erlebnisqualität sollte stattdessen eine Strategie der Verkehrsvermeidung durch Dezentralisierung von zentralen Funktionen, Bevorrechtigung des Wirtschaftsverkehrs und Umlenkung des Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehrs auf den ÖPNV den Vorzug erhalten.

#### 2.4 Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr

Das Wachstum der Stadt Berlin in die Fläche und die regionale Siedlungsentwicklung seit Mitte des 19. Jahrhunderts ist wesentlich durch den Ausbau eines leistungsfähigen regionalen Schnellbahnnetzes, insbesondere der S-Bahn bestimmt. Der Ausbau des Berliner S-Bahnsystems als preiswertes und schnelles Massentransportmittel war die technische Voraussetzung zur Bewältigung der großräumigen Verkehrsströme zwischen den sich räumlich und funktional differenzierenden Bereichen der zunehmend ins Umland wachsenden Stadt Berlin in der Zeit der Industrialisierung bis zum Zweiten Weltkrieg. (vgl. Abb.17 Berliner Vorortbahnen in den 20er Jahren)

Ursprünglich als Verbindung zwischen den Berliner Kopfbahnhöfen der Fernbahn angelegt (Alte Verbindungsbahn 1851), wurde ab 1871/72 die neue Verbindungsbahn die Grundlage für den Ausbau der Berliner Ring- und Stadtbahn und zusammen mit den Berliner Vorortbahnen zu einem leistungsfähigen richtungweisenden regionalen Schnellbahnsystem, daß bereits 1892 im 3-Minuten-Takt verkehrte und 1922 ca. 700 Mill Reisende beförderte (15) und bis zum Mauerbau 1961 Träger des Regionalverkehrs in der Stadtregion Berlin war (347 km Netz 1961). Zentrum des Systems von Ringbahn- und Radialstrecken war nach dem Bau des Nord-Süd-Tunnels 1939 der Bahnhof "*Friedrichstraße*" im Bezirk Mitte, wichtige Umsteigeknoten die Bahnhöfe "*Westkreuz, Ostkreuz, Gesundbrunnen*" an den Schnittstellen von Ringbahn und Radialstrecken. (vgl. Abb.18 Schemaskizze Liniennetz Berliner S-Bahn 1961).

Neben dem auf das Umland ausgerichteten S-Bahnnetz wurde seit 1902 als innenstädtisches Massenverkehrsmittel das Berliner U-Bahnnetz ausgebaut, das bis 1961 die beiden Zentren Berlins miteinander und die Zentren vornehmlich mit den westlichen Stadtteilen Zehlendorf, Tegel, Tempelhof, Neukölln, Ruhleben und Wedding sowie in geringerem Maße mit den Ost-Berliner Stadtteilen Pankow und Friedrichsfelde verband. (16)

Abb.17 Berliner Vorortbahnen in den 20er Jahren

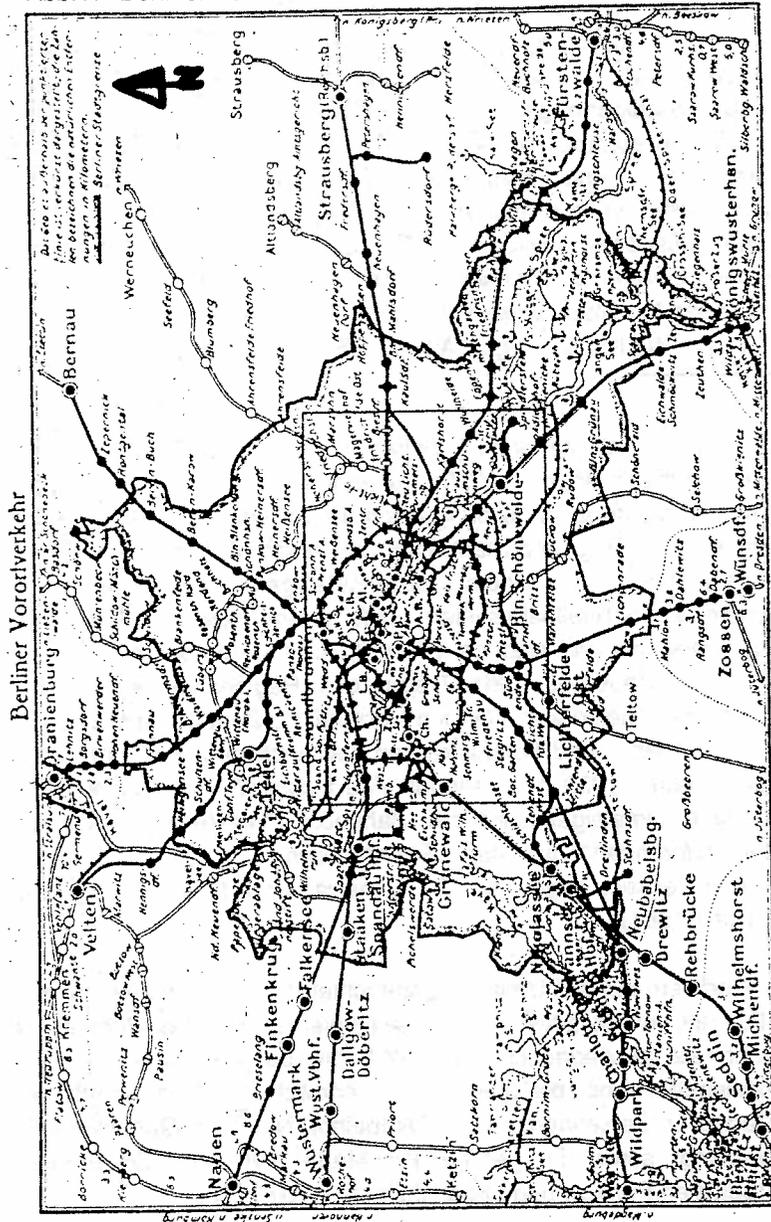
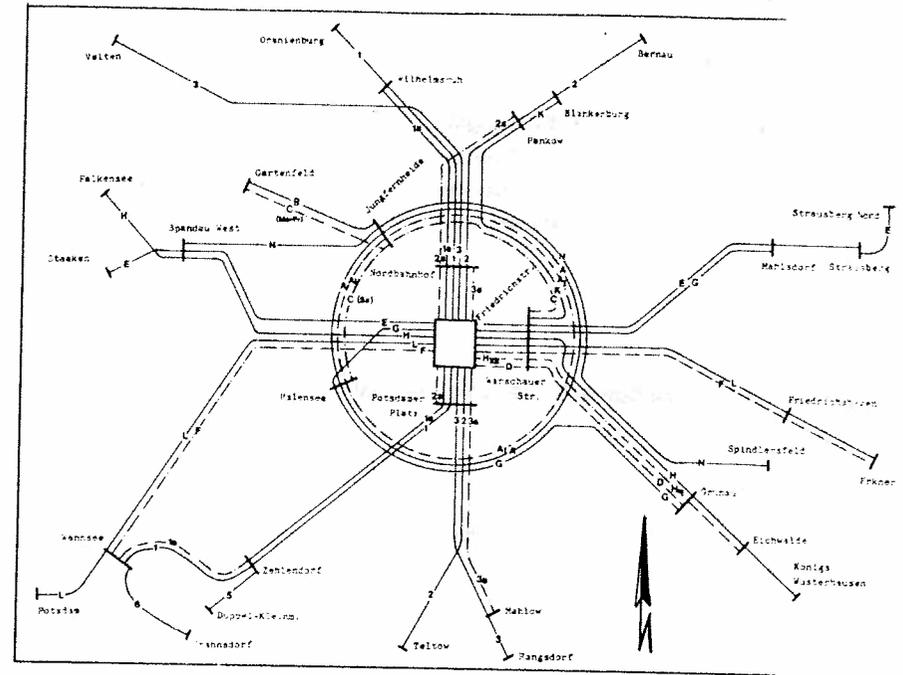


Abb.18 Schemaskizze Liniennetz Berliner S-Bahn 1961

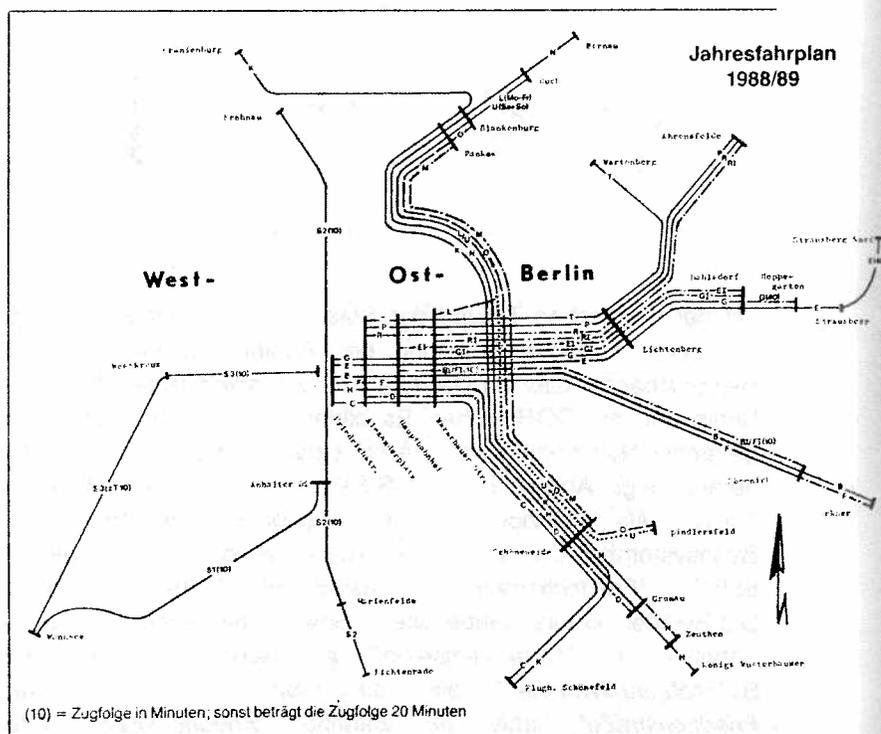


Mit der physischen Teilung der Stadt nach dem Mauerbau 1961 ging eine faktische Trennung des Berliner Nahverkehrs- und Regionalbahnnetzes an der Grenze zum sowjetischen Sektor in Berlin und der DDR einher. Es bildeten sich in der Folge zwei getrennte Nahverkehrssysteme mit eigenständigen Entwicklungen heraus. (vgl. Abb.19 Berliner S-Bahnnetz nach dem Mauerbau 1961) Als einziger Verknüpfungspunkt zwischen den Bahnsystemen Ost und West wurde wiederum der zentrale Bahnhof "Friedrichstraße" als Umsteige und Einreisebahnhof auf Ost-Berliner Gebiet beibehalten. Sowohl die West-Berliner U-Bahnlinie 6 "Tegel-Tempelhof" als auch die S-Bahnlinie S1 "Frohnau-Wannsee" sowie die S-Bahnlinie S3 "Wannsee-Friedrichstraße" hatten am Bahnhof "Friedrichstraße" ihren

einigen Haltepunkt auf ihrer Linienführung durch Ost-Berlin. Außerdem verkehrte die westliche U-Bahnlinie 8 "Leinestraße-Gesundbrunnen/Paracelsus Bad" allerdings ohne Halt unter Ost-Berliner Gebiet zwischen dem Südosten und dem Norden von West-Berlin.

Alle anderen Verbindungen von West-Berlin nach Ost-Berlin (Ringbahn) und ins Umland (Radialen) wurden unterbrochen. Die Ost-Berliner S-Bahnlinien endeten am Bahnhof "Friedrichstraße" (vgl. Abb.20 Schemaskizze Liniennetz Berliner S-Bahn 1989 ).

Abb.20 Schemaskizze Liniennetz Berliner S-Bahn 1989



Der Bau der Mauer erzwang in der DDR zur Aufrechterhaltung der regionalen Verbindungen Ost-Berlins mit dem westlichen Umland (Bezirk Potsdam) den Bau neuer Bahntrassen als Ersatz für die gekappten Trassen durch West-Berlin. (vgl. Abb. 19 Berliner S-Bahnnetz nach dem Mauerbau 1961)

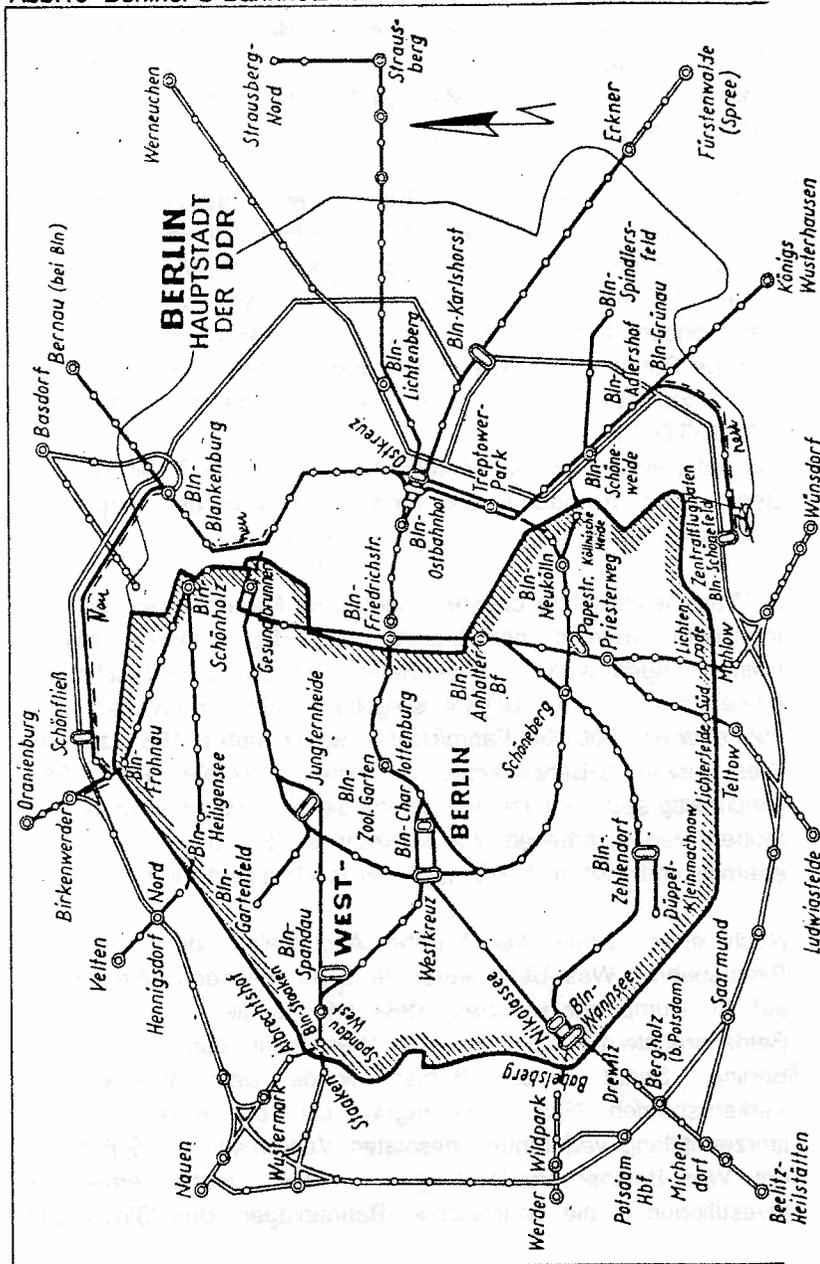
Neben der Verlängerung des S-Bahnnetzes im Norden in Richtung Oranienburg (17,5 km *Blankenburg-Hohenneuendorf* ) und in Richtung Bernau (2,1 km *Pankow-Schönhauser Allee* ) sowie im Süden (5,7 km *Kreuz Grünau - Flughafen Schönefeld* ) wurde insbesondere auch für den Regional- und Fernverkehr ein neuer äußerer Bahnring um West-Berlin (sog. "Sputnik", Nahverkehrszug mit Doppelstockwaggons, der Berlin kreisförmig umrundet) erforderlich.(17)

Als wichtiges regionales Verkehrsmittel wurde die S-Bahn in Ost-Berlin stetig ausgebaut und modernisiert und der Wagenpark sukzessive erneuert und technisch verbessert.

In West-Berlin setzte dagegen nach dem Mauerbau ein politisch motivierter Boykott der S-Bahn ein, die aufgrund alliierter Bestimmungen auch in West-Berlin von der DDR-Reichsbahn betrieben wurde. Der Boykott sorgte für einen Fahrgastenschwund von ehemals 500.000 Fahrgästen/ Tag im Jahre 1961 auf den West-Berliner S-Bahnstrecken auf einen minimalen Rest 1980, gleichzeitig setzte infolge von unterlassenen Instandsetzungs- und Modernisierungsarbeiten eine Verwahrlosung und ein Verfall des ehemals vorbildlichen S-Bahnsystems in West-Berlin ein.

Nach einem Streik der S-Bahn Angestellten der Deutschen Reichsbahn in West-Berlin wurde der S-Bahnbetrieb in West-Berlin auf ein Rumpfnetz reduziert. 1984 erfolgte die Übernahme der Betriebsrechte für die S-Bahn in West-Berlin durch den West-Berliner Senat, der Betrieb wurde dem West-Berliner Verkehrsbetrieb (BVG) übertragen. Um die Akzeptanz des jahrzehntelang verfehmten, desolaten Verkehrsmittels S-Bahn in der West-Berliner Bevölkerung zu stärken, waren erhebliche Investitionen in die Bahntechnik, Bahnanlagen, den Gleiskörper

Abb.19 Berliner S-Bahnnetz nach dem Mauerbau 1961



und den Wagenpark notwendig. So stammen 1989 alle 115 Wagenpaare der S-Bahn in West-Berlin aus dem Jahre 1927/30. Erst ab 1991 soll ein neu entwickelter moderner Prototyp der S-Bahn (Baureihe 480) in West-Berlin eingesetzt werden.(18)

In den Jahren 1984-85/86 wurde das S-Bahnnetz in West-Berlin in Stufen von 21,1 km auf 71,4 km ausgebaut und der anfängliche Zeittakt von 20 Min auf 10 Min verkürzt. Angestrebt ist die Sanierung weiterer Strecken für ein Zielnetz der S-Bahn in West-Berlin mit 117 km Länge. Derzeit ist die Prioritätensetzung zwischen einer intensiven Fortführung des U-Bahnbaus und der Sanierung der S-Bahn in West-Berlin politisch umstritten.

Die U-Bahn und ein dichtes Busnetz hatten nach dem Mauerbau die Funktion der S-Bahn in West-Berlin weitgehend übernommen. Als Konkurrenzlinien zur S-Bahn wurden Bus- und U-Bahnlinien konzipiert und realisiert. Darüberhinaus übernahm die Straße im Zuge des Ausbaus zur autogerechten Stadt (Stadtring, Autobahnabzweige, Hauptverkehrsstraßen) und steigender Motorisierung in West-Berlin immer größere Anteile des Verkehrsaufkommens.

Zum neuen Verkehrszentrum in West-Berlin wurde der Bahnhof "Zoologischer Garten" und gab der verstärkten Cityentwicklung seit dem Mauerbau in diesem Bereich die infrastrukturellen Impulse. Hier schneiden sich zwei wichtige U-Bahnlinien und mit einer S-Bahnlinie, viele Buslinien haben hier ihren Zielpunkt. Das U-Bahnnetz in West-Berlin mit acht Linien wurde kontinuierlich auf über 100 km 1987 ausgebaut und damit gegenüber dem Vorkriegsstand mehr als verdoppelt.(19) Neue U-Bahnlinien erschließen heute den dicht bebauten und bevölkerten Innenstadtbereich und verbinden die West-Berliner City mit den meisten Ortsteilen - mit Ausnahme der Siedlungsbereiche am Stadtrand.

In Ost-Berlin stagnierte der Ausbau des ohnehin kleinen U-Bahnnetzes in der Nachkriegszeit. Lediglich eine U-Bahnlinie (Alexanderplatz-Friedrichsfelde) wurde zur Erschließung einer Großsiedlung am Ostrand der Stadt bis Hönow verlängert.

Die Konzentration in West-Berlin unterirdisch auf die leistungsstarke U-Bahn und auf der Oberfläche auf ein flexibles Busnetz führte zum radikalen Abbau des vorhandenen Straßenbahnnetzes bis 1967. In Ost-Berlin dagegen wird ein leistungsfähiges Straßenbahnnetz bis heute betrieben und stellt mit 33% der Beförderungsfälle den höchsten Anteil.

Die unterschiedliche Entwicklung in Ost- und West-Berlin nach dem Bau der Mauer zeigt die Verteilung der jährlichen Beförderungsfälle nach öffentlichen Verkehrsmitteln für die Jahre 1987 resp. 1988 auf:

#### Beförderungsfälle/Jahr

<u>Verkehrsmittel</u>	<u>West-Berlin (1988)</u>	<u>Ost-Berlin (1987)</u>
U Bahn	325,9 Mio ( 47%)	90 Mio ( 15%)
S. Bahn	38,8 Mio ( 5%)	172 Mio ( 29%)
Bus	334,7 Mio ( 48%)	139 Mio ( 23%)
<u>Straßenbahn</u>	- ( - )	201 Mio ( 33%)
<u>insgesamt</u>	<u>699,4 Mio (100%)</u>	<u>602 Mio (100%)</u>

Quelle: Statistisches Landesamt Berlin, Statistisches Jahrbuch, 1989

Zusammengerechnet wurden in Ost- und West-Berlin insgesamt mehr als 1,3 Mill Personen/Jahr mit öffentlichen Verkehrsmitteln befördert. (vgl. auch Angaben zum modal split in Ost- und West-Berlin in Abschnitt 1.2)

Nach dem 9. November 1989 stellt sich angesichts des enormen Zustroms von Besuchern aus Ost-Berlin und dem Umland nach West-Berlin und des im Frühjahr erwarteten Freizeitverkehrs von West-Berlin ins Umland als vordringliche Aufgabe die separaten Netzstrukturen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Regionalverkehrs in Ost und West kurzfristig wieder an den Stellen zusammenzuführen, an denen vor fast 30 Jahren die Strecken unterbrochen wurden und wo heute noch eine Wiederherstellung der Verbindungen relativ problemlos machbar ist.

Trotz einer fehlenden übergreifenden Gesamtkonzeption für den Ausbau der regionalen Verkehrsinfrastruktur in Ost und West wurden die vorhandenen Bahntrassen bis auf wenige Ausnahmen (M-Bahn im "Zentralen Bereich", Fernbahn/S-Bahnring Treptow) nicht umgenutzt, sondern stehen für eine Reaktivierung der alten Verbindungen zur Verfügung.

Bei der Zusammenführung der geteilten Bahnnetze sind Prioritäten pragmatisch aus dem bestehenden Liniennetz und nach Verkehrsbedeutung (regionale Verkehrsbeziehung, Bevölkerungs- und Arbeitsplatzkonzentration im Einzugsbereich, Reisezeitgewinne) unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten abzuleiten. Die größte Bedeutung hat dabei die Wiederherstellung der Verbindungen zwischen den beiden Stadthälften mit jeweils 2,1 Mio und 1,3 Mio Einwohnern und dem bevölkerungs- und wirtschaftsstärksten Teilgebiet der Region, dem Südwestraum um Potsdam/Werder mit ca. 150.000 Einwohnern. (20)

Kurzfristig sind folglich zur Verbesserung der regionalen Nahverkehrs- und Schnellbahnsysteme nachstehende Maßnahmen vorrangig vorzunehmen. (vgl. Abb. 21) Maßnahmevorschläge zur kurz- und mittelfristigen Verbesserung des regionalen Nahverkehrs- und Schnellbahnnetzes in Berlin):

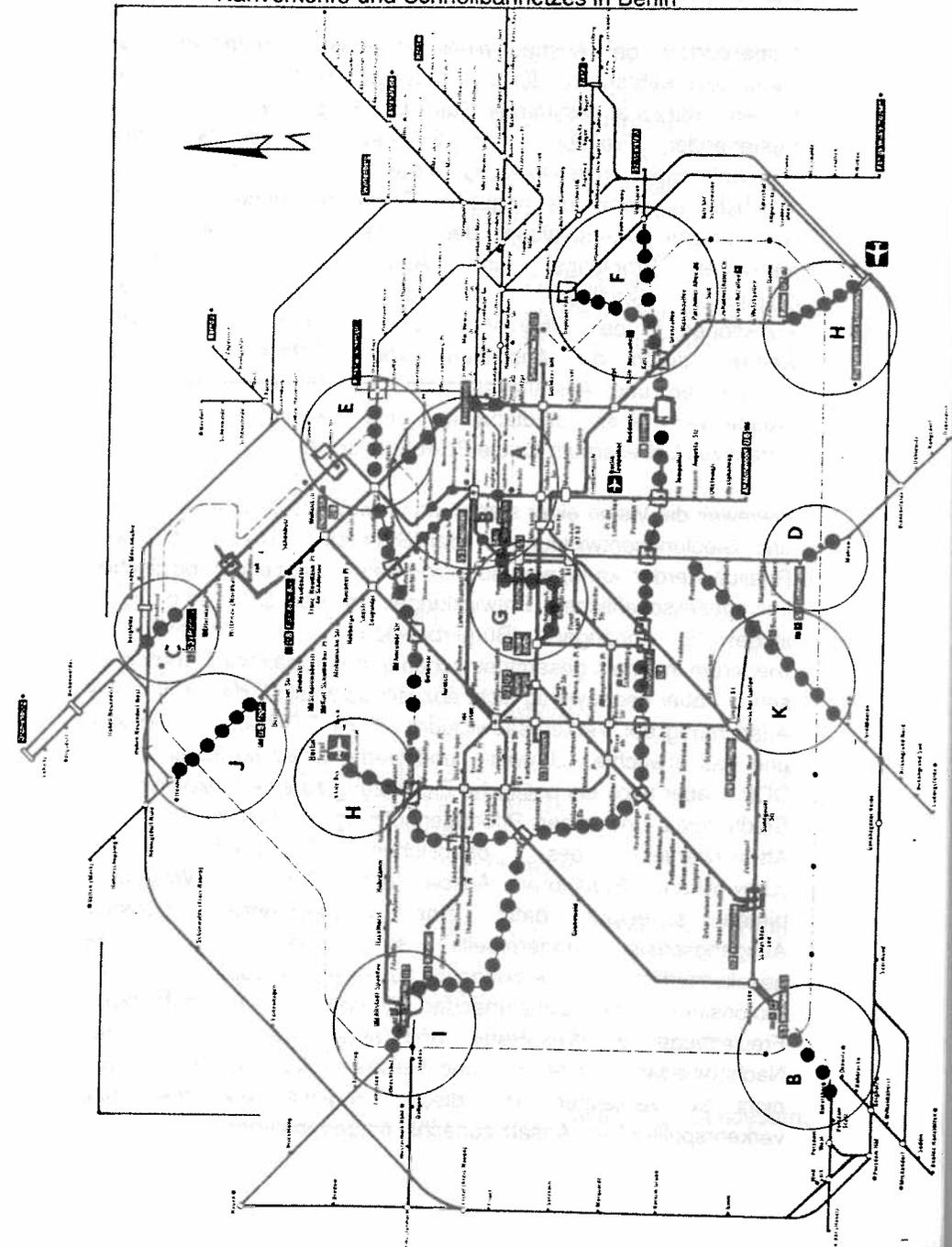
1. Instandsetzung und Öffnung der U- und S-Bahnhöfe der unterirdisch durch den Ost-Berliner Bezirk Mitte führenden West-Berliner Transitlinien (Bereich A)
2. Verlängerung der Ost-Berliner S-Bahnlinien auf der Stadtbahntrasse über die derzeitigen Endpunkte "Alexanderplatz" und "Friedrichstraße" im Ost-Berliner Zentrum hinaus ins West-Berliner Zentrum und weiter über "Wannsee" nach Potsdam (B)
3. Wiederherstellung der Nord-Süd-Radiale (S-Bahn) über "Friedrichstraße" nach Oranienburg (C) (40.000 Einwohner) und nach Wünsdorf (D) (gepl. Großflughafen)

Mittelfristige Ausbaupriorität sollten unter den vorgenannten Rahmensetzungen folgende Strecken haben:

1. Sanierung und Inbetriebnahme des Stadtrings in West-Berlin und Schließung des Rings zwischen Treptow und Neukölln (E) sowie Gesundbrunnen und Prenzlauer Berg (F) (Verteilerfunktion im regionalen Nahverkehrs- und Schnellbahnnetz Berlins)
2. Wiederherstellung der U-Bahnlinie 2/A zwischen den beiden Berliner Zentren (G) (Abbau der Magnetbahn-Versuchsstrecke im Bereich "Potsdamer Platz" )
3. Inbetriebnahme einer "Flughafenlinie" zwischen Tegel und Schönefeld (H) ggf. über die Stadtbahn (Mitte-Westcity (Zoo-Messe) oder die Ringbahn alternativ:  
Verlängerung der U-Bahnlinie 7 (vgl. Abschnitt 2.1)
4. Sanierung und Inbetriebnahme der Westbahn (I) *City-Messe-Olympiastadion-Spandau-Nauen* (Olympia 2000)
5. Inbetriebnahme resp. Wiederherstellung der Nordwest-Radiale *Schönholz-Tegel-Henningsdorf-Velten-Kremmen* (J) und der Südwest-Radiale *Anhalter/Bhf - Lichterfelde-Teltow-Ludwigsfelde* (K).

Eine Ergänzung des regionalen Nahverkehrs- und Schnellbahnnetzes ist innenstädtisch kurzfristig über zusätzliche Buslinien und mittelfristig auch über die Verlängerung von Straßenbahnlinien nach West-Berlin vorstellbar und großräumig über ein Regionalbahnnetz der Deutschen Reichsbahn aus den entfernten zentralen Orten außerhalb des Großraums Berlin wie Brandenburg, Wittenberge, Neustrelitz, Eberswalde, Frankfurt/Oder, Cottbus oder Dessau.

Abb.21 Maßnahmevorschläge zur kurz- und mittel-  
fristigen Verbesserung des regionalen  
Nahverkehrs- und Schnellbahnnetzes in Berlin



### 3.0 Schlußbemerkung

Insbesondere der Ausbau eines attraktiven Nahverkehrs- und Regionalverkehrsnetzes für die Stadtregion Berlin kann verbunden mit einer darauf abgestimmten Stadt- und Regionalplanung eine die bestehenden Freiraum- und Siedlungsstrukturen schonende regionale Siedlungsentwicklung fördern, die trotz der erwarteten Wachstumsdynamik die negativen Tendenzen anderer Agglomerationsräume (Zersiedlung des Umlandes und Vernichtung wertvoller Erholungs- und Ausgleichsräume, Zerstörung historischer Stadtkerne durch die Konzentration zentraler Funktionen in den Oberzentren und Funktionsverlust örtlicher Zentren durch die Ansiedlung von Großmärkten an den Autobahnen und Ausfallstraßen, etc.) zu vermeiden sucht und stattdessen einen städtebaulich und ökologisch wertvollen, attraktiven Lebensraum für die Bewohner schafft.

Inwieweit die Vision einer stadt- und umweltverträglichen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der Stadtregion Berlin tatsächlich Realität werden kann, wird auch von den umwälzenden politischen und gesellschaftlichen Entwicklungen in der DDR und Berlin insgesamt abhängen (Bürgerbewegung, Umweltforen), die wiederum in einem gesamtdeutschen und europäischen Kontext zu sehen, aber gegenwärtig nicht abzuschätzen sind. Die vorhandene Ausrichtung der Verkehrsabwicklung in der DDR auf die Schiene und das erwachte Umwelt- und Demokratiebewußtsein in der DDR, aber auch die politische Zielsetzung zu einem ökologischen Stadtbau und einer Prioritätensetzung im Hinblick auf eine Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Umweltkarte, Busspuren, Ausbau der S-Bahn) in West-Berlin bieten scheinbar dafür eine vergleichsweise günstige Ausgangsbasis, andererseits sind jedoch auch die gesellschaftlichen Entwicklungen zu einer Singualisierung und Motorisierung bei zunehmender Prosperität und steigendem Freizeitbudget in West-Berlin und einem verständlich hohen Nachholbedarf im Konsum- und Reiseverhalten der DDR-Bürger nicht zu verkennen, die diesem regionalplanerischen und verkehrspolitischen Ansatz zunächst entgegenstehen.

Notwendig erscheint eine vertiefende wissenschaftliche Untersuchung über die spezifische regionale Verkehrssituation und eine weitere Beobachtung des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung mit der Zielsetzung, daraus eine Strategie zur Organisation der Siedlungs- und Verkehrsentwicklungsplanung in einer zusammenwachsenden und expandierenden Stadtregion Berlin abzuleiten, die sowohl die Anforderungen für eine verbesserte wirtschaftliche Entwicklung berücksichtigt als auch die sozialen und Umweltschutzbelange der Bewohner. Hierzu besteht noch eine erheblicher Untersuchungs- und Handlungsbedarf, der angesichts der neuen Aufgaben zu weiterer wissenschaftlicher Auseinandersetzung herausfordert und Kreativität provoziert.

#### Quellennachweis:

- (1) Der Tagesspiegel, 6.1.1990
- (2) Berliner Morgenpost 1.2.1990  
*"Im Januar fast zehn Mio DDR-Besucher"*
- (3) Berliner Morgenpost 19.1.1990  
*"Im Sputnik von Potsdam nach Wannsee"*  
Berliner Morgenpost 21.1.1990  
*"Begeisterter Empfang im Morgengrauen"*
- (4) BVG Informationsblatt 1/1990, Der Tagesspiegel 6.1.1990
- (5) Berliner Morgenpost 31.1.1990  
*"98 Grenzübergänge zur DDR"*
- (6) Stat.Landesamt Berlin(W),  
Statistisches Amt der Stadt Berlin(O), Statistisches Bundesamt

- (7) Provisorischer Regionalauschuß, Arbeitsgruppe 12 (Verkehr)  
VEP Region Berlin, 1.Zwischenbericht, 1990, S. 28
- (8) In West-Berlin lag der Motorisierungsgrad 1989 bei  
3 36 Kfz / 1000 EW, in Ost-Berlin bei 235 Kfz / 1000 EW und  
im Umland bei 267 Kfz/1000 EW  
VEP Region Berlin, aaO, S.22
- (9) Der Tagesspiegel 30.1.90  
*"Wagner sprach mit Pan Am und British Airways"*  
und *"SPD: Tegel verkraftet noch viel mehr Fluggäste"*
- (10) Berliner Flughafen-Gesellschaft,  
Berliner Morgenpost 15.2.1990
- (11) Berliner Morgenpost 27.1.1990  
*"Neuer Großflughafen macht Sinn"*  
Interview mit Bundesverkehrsminister Zimmermann
- (12) VEP Region Berlin ,aaO, S. 151
- (13) Tagesspiegel 27.1.1990 *"Transit im Schlafwagen"*;  
Statistisches Jahrbuch Berlin, 1989
- (14) 1989 wies West-Berlin eine Einwohnerdichte von 4445  
EW/qkm und eine Beschäftigendichte von 1958 Erwerbs-  
tätigen/qkm auf, in Ost-Berlin lagen die Vergleichswerte bei  
3172 und 1728;  
VEP Region Berlin, aaO S.13
- (15) Bley, Peter Berliner S-Bahn,  
Düsseldorf, 4.Auflage, 1989 , S.6 ff)
- (16) Berliner Verkehrsbetriebe(BVG),  
Typisch Berlin-Ein BVG-Porträt,  
Berlin, 1987, S.100 ff
- (17) Berlin und seine S-Bahn, Berlin DDR, 1987, S. 146

- (18) Berliner Verkehrsbetriebe (BVG),  
Typisch Berlin-Ein BVG-Porträt, aaO, S.135
- (19) Berliner Verkehrsbetriebe (BVG),  
Typisch Berlin-Ein BVG-Porträt, aaO ,S.95
- (20) Statistisches Landesamt Berlin,  
Statistisches Amt der Stadt Berlin  
Region Berlin, Statistische Informationen,  
Heft 1 Bevölkerung und Wohnen, 1990

**Abbildungsverzeichnis:**

- Abb.1 Grenzübergangsstellen in Westberlin Januar 1990
- Abb.2 Linienplan Berliner Nahverkehrs- und Schnellbahnnetz 1990
- Abb.3 Bevölkerungsentwicklung in der Stadtregion Berlin 1939-1989
- Abb.4 Siedlungsbereich Stadtregion Berlin 1937
- Abb.5 Siedlungsbereich Stadtregion Berlin 1990
- Abb.6 Flughäfen in Berlin 1990
- Abb.7 Standorte für den geplanten Berliner Großflughafen
- Abb.8 Fernbahnnetz Berlin 1896
- Abb.9 Fern- und Schnellbahnnetz Berlin 1939
- Abb.10 Konzept Personenfernverkehr in Berlin Variante Nord-Süd-Tunnel
- Abb.11 Konzept Personenfernverkehr in Berlin Variante Ringmodell
- Abb.12 DDR Autobahnnetz 1989
- Abb.13 Geplantes Straßenverkehrsnetz 1957
- Abb.14 Autobahnnetz West-Berlin Bestand 1990/Planung 1977
- Abb.15 Generalverkehrsplan Ost-Berlin 1969
- Abb.16 Ergänzungsvorschlag Autobahn- und Hauptverkehrsstraßennetz

- Abb.17 Berliner Vorortbahnen in den 20er Jahren
- Abb.18 Berliner S-Bahnnetz 1961 nach dem Mauerbau
- Abb.19 Schemaskizze Liniennetz Berliner S-Bahn 1961
- Abb.20 Schemaskizze Liniennetz Berliner S-Bahn 1989
- Abb.21 Maßnahmevorschläge zur kurz- und mittelfristigen Verbesserung des regionalen Nahverkehrs- und Schnellbahnnetzes in Berlin