

Dokumentation



67. Sitzung des Stadtforums
plan.werk.stadt.
ein Zwischenergebnis

am 23. Januar 1998
im Informationszentrum zur Hauptstadtplanung
(ehemaliges Staatsratsgebäude),
Schloßplatz 1, in Berlin-Mitte,
14.00 bis 19.00 Uhr

Dokumentation des 67. Stadtforums
„plan.werk.stadt.“ Koordinationsbüro
Stadtforum, Februar 1998

Inhaltsverzeichnis

Programm

Referenten des 67. Stadtforums

Empfehlungen der Lenkungsgruppe

Peter Strieder: Begrüßung

Hans Stimmann: Eine Zwischenbilanz zum Planwerk
Innenstadt

Hildebrand Machleidt: Bericht aus den Planungswerkstätten

Dietmar Otremba: Umsetzungsstrategien, Teil 1

Hans-Erhard Haverkamp: Umsetzungsstrategien, Teil 2

Uli Hellweg: Diskussionsbeitrag

Detlev Lücke: Die mentale Wiedervereinigung

Adressen der Referenten

Pressespiegel (Klaus Härtung u. a.)

Dokumentation:
Stadtforum Koordinationsbüro/
Meuser Architekten
Schlüterstraße17
10625 Berlin
Fön 030-31506-315
Fax 030-31506-317

Berlin, im Februar 1998

Programm

plan.werk.stadt.

Zwischenergebnis

67. Sitzung des Stadtforums am 23. Januar 1998, Informationszentrum zur Hauptstadtplanung (ehem. Staatsratsgebäude), Schloßplatz 1, 10178 Berlin-Mitte, 14.00 bis 19.00 Uhr

Das Planwerk Innenstadt hat einen breit angelegten Diskussionsprozeß über die Strategie der Stadtentwicklung für die kommenden 30 Jahre eingeleitet. Der im November 1996 veröffentlichte Vorentwurf ist an zentralen Punkten überarbeitet und verbessert worden. Nun wird ein Zwischenfazit gezogen, daß Hintergründe zu den Planungsentscheidungen geben möchte und die Realisierungsmöglichkeiten einschätzt. Darüber hinaus soll erörtert werden, welchen Beitrag das Planwerk zur mentalen Wiedervereinigung der beiden Stadthälften geleistet hat.

Dr. Hans Stimmann, Staatssekretär SenStadtUmTech (Einführung)

Hildebrand Machleidt, Moderator der Planungswerkstätten

Dr. Hans-Erhard Haverkampf, ehem. Baustadtrat Frankfurt/Main

Dietmar Otremba, Otremba Unternehmensgruppe, Berlin

Detlev Lücke, Chef-Redakteur der Ost-West-Wochenzeitung FREITAG, Berlin

Klaus Härtung, Berlin-Korrespondent der Wochenzeitung DIE ZEIT

Prof. Dr. Rudolf Schäfer, Technische Universität Berlin (Moderation)

Die 67. Sitzung des Stadtforums ist zugleich Auftakt zu einer Ausstellung im ehemaligen Staatsratsgebäude, in der vorliegende Ergebnisse von Planungswerkstätten, Entwurfsvarianten zu Teilbereichen und die Methodik des Verfahrens erläutert werden.

Die Ausstellung ist bis zum 13. Februar 1998 täglich von 9.00 bis 19.00 Uhr geöffnet. Die offizielle Eröffnung findet im Anschluß an die Sitzung des Stadtforums gegen 19.00 Uhr statt.

Die Referenten

Dr. Hans Stimmann ist Staatssekretär in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie. In seiner Einführung reflektiert er über den bisherigen Diskussionsprozeß und schildert die Ergebnisse des Planungsprozesses aus Verwaltungssicht.

Hildebrand Machleidt ist Architekt und Stadtplaner. In seiner Funktion als Moderator der Planungswerkstätten faßt er die Ergebnisse der fachöffentlichen Sitzungen zusammen.

Dr. Hans-Erhard Haverkampfar in den achtziger Jahren Stadtbaurat in Frankfurt am Main. Heute koordiniert er für die Bundesbaugesellschaft das Projekt Bundeskanzleramt. Er geht u. a. der Frage nach, ob die Strategie des Planwerks die einsetzende Stadtfucht bremsen kann und welche Umsetzungsmodelle angewandt werden können.

Dietmar Otremba ist Geschäftsführer der Otremba Unternehmensgruppe, die als Bauträger und Projektentwickler (u. a. in Hellersdorf) tätig ist. In seinem Beitrag wägt er die unterschiedlichen Instrumentarien der Stadtentwicklung (Entwicklungsmaßnahme, Untersuchungsgebiet, Sanierungsmaßnahme und städtebaulicher Vertrag) ab.

Detlev Lücke ist Chef-Redakteur der Ost-West-Wochenzeitung FREITAG. In seinem Vortrag geht er der Frage nach, inwiefern die Planwerks-Debatte einen Beitrag zur mentalen Wiedervereinigung der beiden Stadthälften geleistet hat.

Klaus Härtung ist Berlin-Korrespondent der Wochenzeitung DIE ZEIT und Mitglied der Lenkungsgruppe des Stadtforums. Inwieweit die Diskussion über das Planwerk einen intellektuellen Diskurs über die Zukunft der Hauptstadt widerspiegelt, wird Teil seiner Rede sein.

Empfehlungen der Lenkungsgruppe

plan.werk.stadt.

ein Zwischenergebnis

67. Sitzung des Stadtforums am 23. Januar 1998

Das Planwerk Innenstadt hat einen breit angelegten Diskussionsprozeß über die Strategie der Stadtentwicklung für die kommenden 30 Jahre eingeleitet. Der im November 1996 veröffentlichte Vorentwurf ist an zentralen Punkten überarbeitet und verbessert worden. Eine Ausstellung im Informationszentrum zur Hauptstadtplanung, die noch bis zum 13. Februar 1998 geöffnet ist, macht dies deutlich. Das Stadtforum zog in seiner 67. Sitzung ein Zwischenfazit des Planungsprozesses. Im Nachfolgenden sind die Ergebnisse der Diskussion und die Empfehlungen der Lenkungsgruppe zusammen gefaßt.

1. Das Planwerk Innenstadt hat sich in doppelter Hinsicht bewährt:

- * Die grundlegenden Postulate wie Steigerung des Wohnanteils in der Innenstadt, Reduzierung des Durchgangsverkehrs, Neunutzung funktionsloser bzw. überdimensionierter Verkehrsflächen sind inzwischen weitgehend Konsens.
- * Die intensive Bürger- und Betroffenenbeteiligung sowie die zahlreichen fachlichen Vertiefungsveranstaltungen in Form von Planwerkstätten haben das Planwerk zu einem „Katalysator des stadtpolitischen Diskurses“ gemacht. Gerade die im Planwerk enthaltenen Provokationen (gesamstädtischer Bezug, Kritikan der städtebaulichen Moderne, Rückkehr zur Stadtgeschichte) haben zu einer neuen Intensität und Qualität der öffentlichen Debatte geführt.

2. Das Planwerk wollte nie ein „Masterplan“ sein und darf auch so nicht mißverstanden werden. Im Kern formuliert es strategische Grundüberlegungen, auf deren Hintergrund die Aussagen zu einzelnen Quartieren und Standorten als Diskussionsmaterial für die weitere Lösungssuche begriffen werden muß. In diesem Sinne muß sich das Planwerk auch weiterhin der Kritik stellen und offen sein für Modifizierungen und Revisionen. Die Leitlinien des Planwerks dürfen bei der Umsetzung nicht in rigiden De-tailplanungen festgeschrieben werden, sondern nur Minimalstandards festlegen.

3. Die Arbeit in den Planwerkstätten und die Gutachten zu den stadtwirtschaftlichen, verkehrlichen und städtebaurechtlichen Rahmenbedingungen haben die Realisierbarkeit des Planwerks generell untermauert und für strategisch wichtige Teilbereiche bereits konkretisiert. Angesichts der Eigentumsstruktur in den meisten Planwerkbereichen (städtisches Eigentum) empfiehlt sich als Umsetzungsstrategie der Abschluß

von städtebaulichen Verträgen, die insbesondere die Investoren und künftigen Eigentümer zur Übernahme und Finanzierung der erforderlichen Erschließungsmaßnahmen und Gemeinbedarfseinrichtungen verpflichten. Während die künftigen Bebauungspläne in den Planwerkbereichen auf ein Minimum an Vorgaben beschränkt sein sollten, haben die städtebaulichen Verträge die Aufgabe, diesen Rahmen flexibel auszuformulieren. Die Durchführung der baulichen Maßnahmen selbst ist an privatwirtschaftliche Entwickler zu vergeben. Der Einsatz von hoheitlichen Entwicklungs- oder Sanierungsmaßnahmen ist nicht erforderlich bzw. aufgrund der Eigentumsverhältnisse auch nicht zulässig.

4. Abstimmungsbedarf besteht nach wie vor im Verkehrsbereich!

5. Erklärungsbedarf im einzelnen besteht hinsichtlich der Nutzungsmischung im Sinne des Anteils von Wohnnutzung. Obwohl dies im Kontext der städtebaulichen Verträge jeweils für die konkreten Gebiete mit den künftigen Investoren auszuhandeln ist, muß doch Klarheit über die grundsätzlich seitens der Stadt anzustrebenden Wohnanteile geschaffen werden.

6. Wenn das Ziel der Bildung mittelständigen Grund- und Wohnungseigentums in den Planwerkbereichen realisiert werden soll, bedarf es einer weitergehenden Klärung der Konditionen, nach denen die landeseigenen Grundstücke veräußert werden sollen. Die eigentumspolitischen Ziele müssen dann in den Grundstücksverträgen langfristig gesichert werden.

Im übrigen sollte sich die Ermittlung der Grundstückspreise stärker als bisher an den im Einzelfall konkret durch die Planung vorgegebenen bzw. in städtebaulichen Verträgen vereinbarten Nutzung orientieren. Dies kann durch alternative Verfahren in der Wertermittlung (Bieterverfahren, Ausschreibung) erfolgen.

7. Nachdem der Arbeitsprozeß am Planwerk die Grundlagen für die Umsetzung in Teilbereichen geschaffen hat, sollte mit der Realisierung begonnen werden. Diese kann nur in einem längerfristigen Zeithorizont in Schritten erfolgen. Als geeignete Teilbereiche für erste Realisierungsmaßnahmen mit Pilot- und Testcharakter erscheinen die Gebiete Friedrichswerder und Molkenmarkt.

Begrüßung durch Senator Peter Strieder

(Abschrift nach Tonband-Mitschnitt)

(...) Nach der ersten Vorstellung dieses Zwischenstandes Planwerk Innenstadt im Ausschuß für Stadtentwicklung hat sich ergeben, daß das, was öffentlich rezipiert wird, dann so doch nicht ist. Die Grünen haben deutlich zwei Meinungen vorgetragen. Die PDS-Fraktion hat uns aufgefordert, Pilotprojekte zu verwirklichen, an einzelnen Stellen anzufangen. Und die CDU hat signalisiert, daß auch sie bereit ist, in einzelnen Teilen zumindest, über die Realisierung des Planwerks zu reden, wenn es auch bei entscheidenden verkehrspolitischen Debatten wohl grundlegenden Dissens geben darf. Das sind aber auch keine Fragen über die man einfach so entscheidet, sondern es bedarf dazu einer gesellschaftlichen Verständigung, die wir uns erarbeiten wollen. Ich hoffe, daß das heutige Stadtforum dazu beiträgt, in diesem Bereich einen Schritt weiterzukommen, daß die Ausstellung dazu beiträgt und daß im nächsten halben Jahr, wenn die weiteren Arbeiten an diesem Planwerk dann hoffentlich abgeschlossen sein werden, Sie am Ende feststellen, daß ein realisierungsfähiges Konzept für eine lebens- und liebenswerte Mitte von Berlin vorgelegt worden ist. Herzlichen Dank (Beifall).

Ein Zwischenergebnis zum PlanwerkInnenstadt Bertin

Von Dr. Hans Stimmann

Zum Auftakt dieses Stadtforums will ich Ihnen in geraffter Form die Zwischenbilanz einer intensiven 15monatigen Arbeit am Planwerk vorzustellen. Damit diese Einführung nicht zu ausführlich gerät, haben wir sie zweigeteilt. Hildebrandt Machleidt, der die fünf Planwerkstätten im Auftrag unserer Verwaltung moderiert hat, wird Ihnen die Ergebnisse vorstellen. Draußen in der Ausstellung können Sie die Ergebnisse der sektoralen Untersuchungen und der Planwerkstätten in Ruhe studieren.

Bevor ich Ihnen den Prozeß, die Ergebnisse und die weitere Vorgehensweise kurz schildere, gestatten Sie mir ein paar Anmerkungen zur theoretischen Einordnung des Planwerks Innenstadt. Ich beginne mit zwei aktuellen Facetten der Stadtplanungsdiskussion.

Z In Rotterdam hat Kristin Feireiss eine Städtebauausstellung organisiert, die den Titel "Mastering the City" hat. Die Ausstellung beschäftigt sich zwar nicht mit der "City", sondern unternimmt den Versuch, die Stadtplanungen europäischer Großstädte dieses Jahrhunderts zu resümieren. In der Ausstellung und dem Katalog kommt auch das Planwerk vor. Aber nicht das ist der Grund, warum ich dieses Beispiel erwähne, die Ausstellung zeigt zahlreiche Pläne, mit denen europäische Großstädte, vertreten durch die jeweiligen Stadtbauräte, den Versuch unternahmen, die Gesamtentwicklung der Stadt neu zu organisieren. Die Pläne wurden meistens als Ergebnis vorgetragen, sind wenig komplex und meistens nach einem Muster gestrickt (Bandstadt, Radialstadt, Stadtlandschaft etc.), beschränkten sich auf schematische städtebauliche Muster, vernachlässigten solche Themen wie Stadtökonomie, Geschichte und soziale Aspekte, Umwelt und Lärm. Bürgerbeteiligung im heutigen Sinne oder wenigstens

den öffentlichen Dialog gab es in der Regel nicht. Das trifft übrigens auch auf die Berliner Nachkriegsplanungen in Ost und West zu.

S Der Fachbereich 2 der Technischen Universität Planungs- und Gesellschaftswissenschaften wurde Anfang der 70er Jahre eingerichtet, hat sich damals aus der Architekturfakultät herausgelöst, mit dem Anspruch, die rein physische Sichtweise der Architekten bei der Beschäftigung mit dem Städtebau zu überwinden zugunsten einer integrierten, sämtliche Aspekte der Stadtentwicklung umfassenden Sichtweise. Dies geschah in der Hochzeit sozialdemokratischer wohlfahrtsstaatlicher Reformpolitik. Dieser Fachbereich befindet sich inhaltlich und organisatorisch in einer Krise. Ähnliches hört man von der TU Hamburg-Harburg, Oldenburg etc. Für diese Krise einer Disziplin gibt es viele Ursachen. Eine der Ursachen liegt darin, daß bei dem Versuch, die Komplexität der Stadtentwicklung zu planen, der Gegenstand die Stadt als kulturelles Phänomen zu wenig gesehen, die steuernde Rolle des Staates überschätzt und die Rolle der physischen Struktur, die Geschichte der Stadt und die Bedeutung des Grundeigentums unterschätzt wurde.

Das Planwerk, erarbeitet von einer Stadtentwicklungsverwaltung, bearbeitet von Städtebauern, Architekten, Stadttheoretikern, Landschaftsarchitekten, Juristen, Stadtökonomern, Umweltexperten, unternimmt nun noch einmal den Versuch, aus den Erfahrungen der letzten Jahrzehnte theoretische und praktische Konsequenzen zu ziehen. Es ist der Versuch, die auseinanderstrebenden Fachplanungen und Fachdisziplinen, die an der Stadtentwicklung beteiligt sind, aber auch die Politik und Stadtgesellschaft, wieder auf einen gemeinsamen Punkt zu fokussieren, auf ihr gemeinsames Interesse, auf die Stadt. Nicht die gegenstandslose Planung, sondern der Stadt Berlin und hier insbesondere der Innenstadt gilt das Interesse.

Das Prinzip der Arbeit an dem Planwerk besteht darin, daß jeder sektorale Anspruch sich relativieren lassen mußte, wo er das gemeinsame Interesse, den gemeinsamen

Gegenstand und damit die kulturelle Grundlage Stadt beschädigt. Dies betrifft sämtliche sektoralen Planungen, in besonderem Maße aber die Verkehrsplanung, aber oft auch die Flächenansprüche der Freiflächenplanung, selbst die Umweltaforderung Lärm, Luftbelastung, die Bodenpolitik, die Städtökonomie und sogar die direkte Berücksichtigung lokaler Bürgerinteressen müssen sich relativieren lassen. Die Grundeinsicht der Arbeit am Planwerk ist die, daß aus der Addition sektoraler Ansprüche eben nicht Stadt entsteht. Die Maximierung des Grüns nach den Richtlinien der Grünversorgung, die Verringerung der Umweltbelastung, z. B. durch aufgeständerte Hochstraßen, die noch am ehesten die Luftbelastungen durch den Autoverkehr verteilen oder die Anordnung breiter Straßen, die gewährleisten, daß die Lärmbelastungen für die Bewohner minimiert werden, führen, wie jedermann weiß, allenfalls zur aufgelösten Stadtlandschaft, zum Fragment, vielleicht zur "Zwischenstadt", aber nicht zur Stadt der europäischen Städtebautradition. Das Planwerk setzt bekanntlich gerade an den realisierten Ergebnissen eines solchen Planungsverständnisses an.

Das Planwerk nennt sich deswegen auch ganz bewußt nicht Masterplan in der Tradition der Pläne des 19. und 20. Jahrhunderts, steht nicht in der Tradition von Hobrecht, Jansen.Scharoun und Henselmann, Pläne wie sie in Rotterdam gezeigt wurden, sondern es ist der Versuch, die gesammelten Erfahrungen dieses Jahrhunderts "aufzuheben", das heißt vor allen Dingen, keine der Erfahrungen zu vergessen. Dazu zählen der Städtebau und die Stadtbaukunst, vor allem aber die Berücksichtigung der Stadtgeschichte, verankert in den Gebäuden und in der Stadtstruktur als Gedächtnis der Städte, die soziale Dimensionen, die Bodenpolitik, die Wohnungspolitik, die Städtökonomie, der Verkehr, die Landschaftsarchitektur und nicht zuletzt der in den 60er Jahren entwickelte kommunalpolitische Anspruch der Beteiligung der Bürger an diesem Prozeß. Das Ziel ist ein Rahmenplan, der Ähnlichkeiten mit dem Fluchtlinienplan hat, der als Verabredung für die schrittweise Realisierung unter Kriterien nachhaltiger Stadtentwicklung gelten soll.

Das ist eine theoretische und auch politische Herausforderung, die den Beteiligten Vieles abverlangt, scheinbar unumstößliche Einsichten relativiert. Wir haben deshalb auch Verständnis für die Kritik, die praktisch von allen Seiten an uns herangetragen wurde. Ich appelliere gleichwohl auch an all diejenigen, denen Stadt im traditionellen Sinne noch etwas bedeutet sich dieser Relativierung ihrer disziplinären Forderungen zu stellen. Sonst besteht die Gefahr, daß im Zeitalter der radikalen Zurücknahme des staatlichen Steuerungsanspruches und auch der gesellschaftspolitische Anspruch eines sozialen Zusammenlebens in der Stadt ganz auf der Strecke bleibt, d. h. nicht nur die Gesellschaft individualisiert wird, sondern der Zerfallsprozeß auch das gesellschaftliche Bindemittel, die Stadt, selbst erfaßt.

Wir haben uns seit 15 Monaten dieser Herausforderung und den unterschiedlichen Aspekten des Planens der Berliner Innenstadt gestellt. Das geschah, wie angekündigt, auf mehreren Ebenen, einmal in Form der öffentlichen Diskussion zu einzelnen Themen im Rahmen von neun StadtProJekt-Sitzungen und zwei Ausstellungen (Märkisches Museum, Next Generation). In dem Zusammenhang haben wir folgende Themen angesprochen:

- Die Stadt des 21. Jahrhunderts
- Stadtlandschaften der Moderne
- Verkehr in der Innenstadt
- Stadtdialog
- Nutzer als Eigentümer
- Öffentliche Plätze, städtisches Grün
- Die neuen Urbanitäten
- Monument und Stadtmitte
- WoistderSpittelmarkt?

Parallel zu diesen öffentlichen Sitzungen wurden 5 Teilbereiche bearbeitet. Dies geschah in Planungswerkstätten, über deren Zusammensetzung und Arbeitsweise die Ausstellung und Hildebrandt Machleidt im Anschluß berichten wird.

Zur fachlichen Absicherung der Vertiefungsbereiche wurden folgende sektorale Aspekte vertieft: den Verkehr (IVU), den Freiraumaspekt, die Stadtökonomie (Eichstädt), die Bodenpolitik, die rechtliche Machbarkeit (Schäfer). Die Ergebnisse der sektoralen Arbeit sind in die Planwerkstätten eingeflossen, so daß die jetzt geänderten Pläne nicht nur städtebauliche Varianten, sondern im besten Sinne auch Qualifizierungen der ersten Entwürfe darstellen. Ein Beispiel: So wurde im Teilgebiet Spittelmarkt die technische Machbarkeit der Wiederinbetriebnahme der alten Gertraudenbrücke und die Weiterführung der Straßenbahn in die Lindenstraße respektive Leipziger Straße bis ins Detail untersucht, um den Realitätsgehalt einer sich auf den historischen Stadtgrundriß beziehenden Planung nachzuweisen.

Gleichzeitig wurde der Freiraumaspekt des Spittelmarktgebietes nicht mengenmäßig, sondern in qualitativer Hinsicht reflektiert und für diesen Bereich ein ganzer Katalog unterschiedlicher Straßen und Plätze vorgeschlagen: der traditionelle Stadt- und Verkehrsplatz (der Spittelmarkt), der Alltagsboulevard in der neuen Leipziger Straße, der neue Dönhoffplatz mit Stein und Hardenberg als Platz zwischen den Hochhäusern der DDR-Moderne sowie schließlich die sehr unterschiedlich gärtnerisch gestalteten Stadtplätze und Blockinnenbereiche auf dem neu gestalteten Friedrichswerder. Es ging also nicht um Geschichte an sich, um Freiflächenanteile oder um verkehrspolitische oder planerische Prinzipien, sondern um die Qualifizierung des jeweiligen sektoralen Anspruches im Hinblick auf den gemeinsamen Gegenstand, eben die Stadt in ihrer spezifischen Geschichtlichkeit und Bedeutung des jeweiligen Ortes, also hier der Leipziger Straße und des Spittelmarktes. Die Beispiele werden von Herrn Machleidt fortgeführt. Lassen Sie mich ganz knapp die Ergebnisse von drei sektoralen Aspekten vortragen:

1. Freiraum/Grün

Mit einem Blick auf den langfristigen Wandel der Berliner Innenstadt und ihrer unterschiedlichen Orte wirft das Planwerk Fragen nach der Funktionsbestimmung der Freiflächen am jeweiligen Ort auf. Generell wird versucht, einen Schritt weg von der jahrzehntelangen abstrakten Richtwertediskussion über wohnungsnahes bzw. siedlungsnahes Grün zum konkreten Ort und zu den Nutzungen erwachsener Qualitätsansprüche zu kommen. Ziel ist es, in der Innenstadt unterschiedlichste Freiräume von hohem Gebrauchswert zu schaffen und nicht statistische Durchschnittswerte zu erreichen. Konzeptionell knüpft das Planwerk an die Tradition der europäischen Stadt mit der klaren Trennung von privaten und öffentlichen Freiräumen an. Der Grundbaustein des öffentlichen Freiraums sind klar formulierte Orte wie der Stadtplatz, der Gartenplatz oder der Stadtpark. Dazu gehört natürlich der begrünte Straßenraum mit Baumreihen und Vorgärten - teils auch mit promenaden- und boulevardartigem Charakter. Verschwunden sind die indifferenten nicht nutzbaren Flächen des technischen Verkehrsgrüns sowie die halböffentlichen Räume im Umfeld stadtlandschaftlich angelegter Siedlungsstrukturen. Das Grundmodul der privaten Freiräume im Planwerk ist der Wohnhof in unterschiedlichsten Facetten. Mit dieser Typologie gelingt es, die neuen Freiräume in die historischen Freiräume aus der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts zu integrieren. Ohne daß einzelne Dimensionen der Freiraumgeschichte ausgelöscht werden, wird damit die Innenstadt in den Freiräumen wieder als Ganzes erlebbar. Das Planwerk schlägt also die Weiterentwicklung und eindeutiger Formulierung vorhandener Freiräume vor. Dies betrifft z. B. die Alexanderstraße, den Friedrichswerder, aber auch das Kulturforum als einen der Orte, an denen versucht wird, die Idee der Stadtlandschaft aufzugreifen und mit den Mitteln heutiger Landschaftsplanung zu qualifizieren.

Stadtwirtschaft

Im Rahmen des Planwerks Innenstadt wurde eine städtebauliche Kalkulation erarbeitet. Für das historische Zentrum wurde untersucht, welcher Umsetzungsaufwand bei der Planwerksrealisierung entsteht und ob aus den Erlösen des Landes Berlin, die durch Bodenverkäufe entstünden, dieser Umsetzungsaufwand refinanziert werden kann. Geprüft werden sollte also, ob das Planwerkskonzept durch sich selbsttragende Stadtwirtschafts- und Umsetzungsstrategien realisiert werden kann. Dies ist, wie Jedermann weiß, angesichts der leeren Kassen und der Zurücknahme staatlicher Zuständigkeit die zentrale politische Frage. Als Ergebnis können wir festhalten:

da der überwiegende Teil der neuen Bauflächen sich auf Grundstücken des Landes Berlin befindet, ließe sich der größte Teil der anfallenden Kosten durch Bodenerlöse auch bei politisch reduzierten Abgabepreisen refinanzieren. Dies gilt auch dann, wenn man das Risiko der restitutionsanspruchsbehafteten Grundstücke mitkalkuliert. Dies gilt auch dann, wenn man die Bauflächen reduziert. Dies gilt allerdings nicht wenn man Bebauung ablehnt. Fazit: Die mit Grund und Boden großzügigst umgegangene Nachkriegs-Moderne mit ihrem maßlosen, wenngleich nicht realisierten Anspruch für breite Straßen und Stadtautobahnen eröffnet uns die Möglichkeit einer sozialverträglichen eigentumsorientierten Innenstadtentwicklung. Ob die theoretisch mögliche Umsetzung praktisch erfolgt, ist vor allem eine Frage des politischen Willens.

Verkehrsplanung in der Innenstadt

Am umstrittensten ist wie immer der Umgang mit dem Verkehr. Auf höchstem politischem Niveau ist scheinbar alles klar. Natürlich gibt es massenweise politische Beschlüsse aller Parteien zum Vorrang für den öffentlichen Personennahverkehr, Stra-

Ben- und U-Bahn-Ausbaupläne, und es gibt sogar einen Beschluß vom November 1997, den Durchgangsverkehr aus der historischen Stadtmitte herauszuhalten und die Forderung, daß Straßenverbindungen sich am historischen Stadtstraßennetz orientieren sollen. Dies entspricht auch dem 1994 verabschiedeten Flächennutzungsplan. Wir haben diese abstrakten Vorgaben konkretisiert, d.h. das Planwerk geht davon aus, daß der in die Stadt hineindrängende Straßenverkehr auf das leistungsfähige Tangential- und Ringsystem verteilt wird, d. h. um die Innenstadt herumgeführt wird. Dabei geht es vor allen Dingen um den Durchgangsverkehr, nicht um den Verkehr schlechthin. Unser Ansatz ist also nicht die Beseitigung des Autoverkehrs (immerhin bewegen sich auch in dem Rechenmodell noch 1,3 Millionen Autos in der Stadt), sondern auf die Zivilisierung des Verkehrs. Das Konzept setzt also auf der Ebene der Um gangsformen an. Auch der Autoverkehr soll mit der Stadt gehen und nicht gegen sie. Die Verkehrsteilnehmer, auch die Autofahrer, sollen sich bewußt in der Stadt bewegen, mit Augen nicht nur für Spuren und Ampeln, sondern auch für die unterschiedlichen städtischen Situationen und die Schönheiten der Stadt. Es sollten nicht die Gebote, welcher Art auch immer Tempo 30 usw., sondern die Straßen und Plätze der Stadt selber sein, die den Autofahrer darauf aufmerksam machen. Das Planwerk beschäftigt sich also nicht nur mit der Bewältigung von Verkehrsmengen, obwohl dies der primäre Gegenstand der Verkehrsuntersuchung war, sondern berücksichtigt vor allem die historisch gewachsene Verschiedenheit der städtebaulichen Anlagen der einzelnen Straßen. Der Straßenzug von der Charlottenstraße bis zum Alexanderplatz darf deshalb eben nicht einheitlich bearbeitet werden, da er sehr unterschiedliche Stadtquartiere durchquert, das Stadtstraßennetz der barocken Friedrichstadt und den gesamten mittelalterlichen Kern von Berlin mit seinen Straßen und Plätzen durchquert. Es geht also darum, diese Struktur wieder erfahrbar zu machen, ohne die Durchbrüche der letzten 30 Jahre aus der Erinnerung zu löschen. Also auch beim Verkehr geht es um den Dialog der verschiedenen Schichten und nicht um die Durchsetzung einer einzelnen Schicht.

Das Planwerk hat also die verkehrspolitischen Vorgaben konsequent umgesetzt. Die Breite der Straßen wird so gewählt, daß sie einen urbanen Charakter erhalten. Dazu zählt auch die rechnerische Vorgabe, daß die Hauptverkehrsstraßen mit einem hohen Anteil an Einzelhandel, Gewerbe und Wohnen, mit einer innenstadtverträglichen Geschwindigkeit von 30-50 km durchfahren werden sollen. Wer die ganze Debatte auf diese Maßnahme isoliert, verpaßt den gestellten Ansatz. Das Ergebnis des Rechenmodells ist, daß die im Planwerk unterstellte, reduzierte und aus dem historischen Straßennetz entwickelte Netz den Belastungen durchaus gewachsen ist,

Dieses, wie die zuvor vorgetragenen Ergebnisse, sind in unterschiedlichster Form öffentlich diskutiert worden und zwar in einem Maße, das weit über frühere Debatten über Wettbewerbsergebnisse oder Bereichsentwicklungspläne hinausgeht. Vor allen Dingen aber sind die als Information in die Planungswerkstätten eingeflossen. Über deren Ergebnisse wird sie nun Hildebrandt Machleidt informieren. Die Arbeit am Planwerk Innenstadt ist noch nicht abgeschlossen. Die Luisenstadt - ein Gebiet, dessen Bearbeitung sich lohnt, weil es Teile des ehemaligen Westteils und des ehemaligen Ostteils umfaßt, wird neben dem Bereich Karl-Marx-Allee, II. Bauabschnitt, in dem der Umgang mit dem Städtebau der DDR-Moderne exemplarisch erarbeitet werden kann, in einer Planwerkstatt erörtert werden. Unbestritten ist auch, daß eine Neuordnung auf der Fischerinsel erforderlich ist.

Das Gebiet um das Marx-Engels-Forum, die Marienkirche und den Fernsehturm erhitze bei der Präsentation des ersten Entwurfs ganz besonders die Gemüter. Für viele erscheint die gegenwärtige Gestaltung als erhaltenswertes Zeugnis einer politischen Grundhaltung der DDR, in der durch die Verstaatlichung Grund und Boden beliebig verfügbar waren und durch die Konzentration von Handel und Gastronomie der Platz, trotz seiner gestalterischen Leere, eine zentrale Bedeutung im Gefüge der Ostberliner

Innenstadt hatte. Andere sehen die Notwendigkeit, gerade zwischen Rathaus und Kirche, eine urbane Struktur wieder entstehen zu lassen. Denkbar erscheint jedoch auch der Gedanke eines grünen Freiraums inmitten der nach den Kategorien des Planwerks verdichteten und urbanisierten historischen Mitte. Es ist unzweifelhaft, daß die Methode Planwerkstatt für dieses Areal allein nicht geeignet ist.

Im räumlichen Zusammenhang mit dem heutigen Schloßplatz ist eine breite, über die Stadt Berlin hinausreichende Debatte über Bedeutung und Gestaltung des Ortes zu führen. Dabei ist auch die Frage zu beantworten, ob angesichts der vielfältigen städtebaulichen Aufgaben und Potentiale, die sich aus dem Planwerk Innenstadt ergeben und der sich erst ergebenden nationalen und internationalen Rolle Berlins, bereits heute Entscheidungen für diesen Teil des historischen Zentrums getroffen werden müssen oder ob es nicht sinnvoll wäre, einer nächsten Generation diese Aufgabe zu überlassen.

Ein Bericht aus den Planungswerkstätten

Von Hildebrand Machleidt

Ziel der Werkstätten ist es, im Rahmen von jeweils 3 Veranstaltungen zu einem Teilgebiet - mit den erforderlichen bilateralen Zwischenterminen - zu einer Überarbeitung und Vertiefung des Planwerkes zu kommen. Es geht insbesondere darum,

- die städtebauliche Arbeit methodisch abzusichern und nachvoll-

1. Die Methode

„Werkstatt“ hat sich bewährt!

ziehbar zu machen

- sie fachlich zu öffnen und zu entdogmatisieren
- und schließlich ein kooperatives Vertrauen zwischen den Beteiligten herzustellen, welches nach der Planvorlage im November 1996 verloren gegangen schien.

Die Werkstätten arbeiten nach dem Stellvertreterprinzip. Es nehmen Vertreter der zuständigen Senatsverwaltungen der Bezirke und der unmittelbar betroffenen Institutionen und Trägergesellschaften, sowie der Bürgervereine teil. Dieses ist ein gerade noch arbeitsfähiger Kreis von 20 bis 30 Personen.

Die Werkstattarbeit ist als offener Dialog angelegt und funktioniert nach der Methode des Runden Tisches. Alle Informationen, Fachpositionen und Interessenlagen werden ausgetauscht; alle Ideen und Kritiken diskutiert und zu möglichen Lösungsansätzen verdichtet. Diese werden im Rahmen von Arbeitsaufträgen durch die Gutachter in Form von Alternativen oder Varianten aufgezeichnet egal, ob die Gutachter ihrerseits diese Lösung für brauchbar halten oder nicht. Nur so - im gezeichneten Zustand - kann jeder Vorschlag ernsthaft geprüft, diskutiert und qualifiziert bestätigt oder verworfen werden.

Die Arbeit in den Werkstätten wird von Co-Gutachtern begleitet, die in der Regel bezirkliche Positionen vertreten und aufbereiten. Auf der Basis der Grundsätze des Planwerkes, -die ja in ihrer generellen Programmatik erstaunlich unumstritten sind - werden so alternative städtebauliche Interpretationen und Konzeptionen für einzelne Orte entwickelt und vorgetragen. Diese antithetische Arbeitsweise hat zu einer vertieften städtebaulichen Betrachtung der betreffenden Orte geführt und zu einer differenzierteren Beurteilung möglicher Lösungen beigetragen - insbesondere in den Gebieten Spittelmarkt und An der Urania.

In der 3. Sitzung einer jeden Werkstatt werden im Rahmen einer Schlußbetrachtung das Maß an Übereinstimmung und der verbleibende Dissens festgestellt, und Prioritäten und zeitliche Realisierungsstufen erörtert.

Schließlich sei nochmal darauf hingewiesen, daß die Werkstätten keine Entscheidungskompetenz besitzen. Sie stellen eine informelle Arbeitsebene dar; sie versuchen gemeinsame Handlungsräume zu erschließen und dienen der Stadtpolitik als qualifizierte Entscheidungsvorbereitung.

2. Das Planwerk hat entscheidend an Konsistenz gewonnen

(Im folgenden Status wird insbesondere auf die Kritik der Lenkungsgruppe vom 16. Mai 1997, 63. Stadtforum, eingegangen)

- Bisher wurden 5 Werkstätten durchgeführt und weitere - unbrisante - Bereiche im kleinen Arbeitsrahmen abgestimmt und überarbeitet; 4 weitere Werkstätten stehen noch aus und sind in Vorbereitung. Damit sind etwa 2/3 des Planes von 1996 überarbeitet und im Rahmen der Werkstattarbeit vorabgestimmt worden.
- Die überarbeiteten Bereiche haben ein hohes Maß an städtebaulicher Differenzierung und Präzisierung erfahren. Hierbei halfen vertiefende Analysen, eine intensive Diskussion von Funktion, Bedeutung und räumlicher Gestalt der Orte und die Verarbeitung von Kritik und Anregungen aus den verschiedensten Ebenen. Insbesondere die konstruktive Auseinandersetzung mit den Co-Gutachtern führte zu einer größeren städtebaulichen Interpretationsbreite und zu einer vielschichtigen Würdigung der Nachkriegsmoderne.
- Das Planwerk ist in der Zwischenzeit fachplanerisch unterfangen und durchführungsstrategisch erheblich abgesichert worden, - d.h. im einzelnen:
 - Ein Gesamtverkehrskonzept für die Innenstadt des Büros IVU und Teilgebietskonzepte des Büros GRI belegen die prinzipielle städtebauliche Machbarkeit der Planung, - unter Verwendung der gemeinsamen Datenbasis und Mobilitätsziele des Senats. Hier liegt dennoch der Hauptdissens mit der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr.
 - Ein komplementäres Grün- und Freiraumkonzept der Gruppe BGMR führt weg von der quantitativ dominierten Denkart der Nachkriegszeit und belegt die qualitative, an Raumtypen orientierte Setzung innerstädtischer Freiräume.

- Ausführliche Nutzungskonzepte interpretieren die Baustrukturen in den einzelnen Gebieten und geben Auskunft über den Nutzungsmix und den möglichen Nutzungsverbund mit dem Bestand.
- Stadtwirtschaftliche Untersuchungen zu ausgewählten Bereichen des Büros Eichstädt - und im Falle An der Urania der Fa. Trigon/Intertec - belegen die ökonomische Machbarkeit des Planwerkes - und zwar als kostenneutral für das Land Berlin.
- Eine boden- und planungsrechtliche Machbarkeitsstudie des Büros Prof. Schäfer verweist zwar auf einige Problemzonen, zeigt aber gleichzeitig die Realisierbarkeit für die weitaus größten Teile des Planes auf.

Der Plan mit seinen baulichen Figuren und räumlichen Bildangeboten ist in den Bereichen der Werkstätten auf die Aussageebene der Bereichsentwicklungsplanung BEP rückgezeichnet - reabstrahiert - worden; d.h. auf die eigentliche politisch relevante Entscheidungsebene von Stadtentwicklung; also auf die Grundelemente: Öffentlicher Raum mit Straßen und Plätzen, Baufelder, Standorte und deren Hauptnutzungen sowie öffentliche Grün- und Freiflächen. Damit ist er mit den BEP der Bezirke abgleichbar und kann in seiner materiellen Substanz, unabhängig von gestalterischen Auffassungen im einzelnen, politisch gehandhabt werden.

Natürlich zeigt das Planwerk wie wichtig die konkrete baulich-räumliche Interpretation, das „Bild“ eines Ortes ist, denn gerade hieran entfachten sich die enormen Leidenschaften der Kritiker nach Vorlage des Planes. Eben für diese Gestaltungsebene sind daher auf der Basis des Planwerkes weiterführende Gutachter - und Wettbewerbsverfahren erforderlich und wichtig.

Die Transparenz des Planverfahrens wurde mit allen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten verbessert; d.h. im einzelnen:

- Eine Ausstellung mit Zwischenergebnissen im Märkischen Museum im Herbst 1997
- Eine Ausstellung mit den Studentenarbeiten verschiedener Hochschulen zum Planwerk im Rossblock ebenfalls im Herbst 1997
- Die Veranstaltungsreihe „Stadtprojekte“ an ... Abenden im DAZ zu Themen der (Innen-) Stadtentwicklung
- Info-Veranstaltung mit den Fachverbänden
- Öffentliche Werkstatt im DAZ zum Bereich Spittelmarkt im Dezember 1997
- Diverse Einzelinformationen, Vorträge und Publikationen zum Thema und schließlich
- Die Ausstellung der Zwischenbilanz hier und heute

3. Natürlich gibt es noch einige -nicht unempfindliche -

Als Hauptdissens erweist sich immer wieder die Verkehrsplanung mit der Kernfrage, wieviel Individualverkehr und welche Straßen braucht die Stadt bzw. verträgt die Stadt. Wo liegt das Primat für unser städtebauliches Handeln? Wird die Stadt um den Verkehr herumgebaut wie in den 50er und 60er Jahren, oder wird der Verkehr, als einer von mehreren Funktionsträgern, in die Stadt eingebaut? - Eben in vertraglicher und räumlicher integrierter Form. Hier stellt die Konfrontation der beiden koalierenden Senatsverwaltungen eine besonders schwierige Gefechtslage dar; denn was der eine gut meint, das muß der andere böse finden.

Häufig wird die Frage nach dem Planungsbedarf angesichts der depressiven und übersättigten Marktlage gestellt: Büroflächen? Einzelhandelsflächen? Freifinanzierter Wohnungsbau? Wo ist die erhoffte Klientel? Wer sind die neuen Urbaniten? Die (Berliner) Erfahrung zeigt: Plane wenn Du nicht baust, denn wenn Du baust kannst Du nicht mehr planen, - siehe IBA und deren Auswirkungen nach Maueröffnung! Das Planwerk ist in diesem Sinne eine Vorratsplanung, die je nach Maßnahme und Teilbereich auf 5, 10 oder auch 20 Jahre angelegt ist.

Insbesondere bei den Anwohnern gibt es Skepsis und sogar Angst vor Veränderungen im persönlichen Umfeld. Einmal sind es die Umstände, egal welcher Qualität, die verinnerlicht sind und kaum noch eine kritische Reflektion zulassen. Zum anderen werden Privilegien verteidigt, wie beispielsweise das vorstädtische Wohnen im Grünen unmittelbar am Alexanderplatz. Vor allem gibt es jedoch die berechtigten Sorgen um Mietpreissteigerungen und soziale Verdrängung aus dem angestammten Quartier, die ernstzunehmend sind und die der Idee des Planwerks zuwiderlaufen würden.

Nachhaltig und zäh sind die gängigen Planungsbilder von Innenstadt und City, - im wesentlichen bestehend aus Verkehrsflächen und Kerngebiet mit hoher Dichte und hohen Bodenpreisen. Die normative Kraft des Faktischen führt hier immer wieder zu den gleichen Mustern, obgleich niemand diese Monostrukturen und öden Büroquartiere wirklich will; - siehe die Effekte in der neuen Friedrichstadt!

Der Bezirk Mitte als Hoheitsträger für die verbindliche Bauleitplanung vergibt beispielsweise seine konzeptionellen Möglichkeiten im Bereich Molkenmarkt zugunsten eines weiteren Bürokomplexes, obgleich er für die verbindliche Bauleitplanung zuständig ist und durchaus gemischte Strukturen mit Wohnen festsetzen könnte.

Schließlich das Berliner Problemfeld, der Zuständigkeiten, oder die „Planungsanarchie“ und die feudalen Alleingänge. Auf die bekannten Konfliktlagen von SenBauWohnVerkehr und SenStadtUmTech und die Probleme von SenStadtUmTech mit den Bezirken hinsichtlich der Bereichsentwicklungsplanung will ich nur hinweisen. Richtig spannend wird es erst wenn weitere Akteure hinzukommen, wie beispielsweise die OFD oder TLG. Das aktuelle Beispiel betrifft das Ahornblatt an der Gertraudenstraße auf der Fischerinsel. Hier wird gerade von der OFD und der Finanzsenatorin ein Grundstücksverkauf zugunsten eines überdimensionalen Bürohochhausprojektes verfolgt, obgleich weder der Flächennutzungsplan des Landes Berlin noch die Bereichsentwicklungsplanung des Bezirks Mitte etwas annäherndes vorsehen, und obgleich mehrere Planungsgutachten und der städtebauliche Wettbewerb Spreeinsel definitiv andere Aussagen für den Ort machen, und obgleich das Planwerk Innenstadt seit mehr als einem Jahr auch hier eindeutig Position bezogen hat. Wer glaubt, dies geht ja gar nicht ohne Bebauungsplan muß erfahren, daß angeblich der § 34 ausreicht, weil zwar nicht hier aber doch in der Nähe am Ufer andere Hochhäuser stehen. Wie weit darf eigentlich das Planungsrecht mißbraucht und gebeugt werden?

Empfehlungen

1. Die Ressorts Stadtentwicklung, Städtebau und Verkehr gehören fachlich zusammen und sind in der Sache untrennbar. Sie müssen wieder in eine Gesamtzuständigkeit. Nach der Wahl im Herbst d.J. zum Abgeordnetenhaus wäre Gelegenheit dazu.
2. Wir brauchen eine neue Bodenbewirtschaftung, so wie sie im Senat bereits erörtert wird: Weg von dem flächenhaften Richtwertdenken, hin zur nutzungs- und projektbezogenen Wertermittlung entsprechend den kommunalen Planungszielen. Berlin könnte mit seinen Grundstücken hier beispielgebend sein.
3. Auf Grundlage des Planwerkes sollten nun Entwicklungs- und Maßnahmegebiete definiert und geeignete Träger gefunden werden. Nur so können die politisch, ökonomisch und technisch hochkomplexen Stadtbaukonzepte erfolgreich umgesetzt werden. Ich erinnere an das Vorbild IBA, die mit dem immernoch aktuellen Titel „Die Innenstadt als Wohnort“ vor 20 Jahren vom Abgeordnetenhaus beschlossen und vor 10 Jahren erfolgreich abgeschlossen wurde.

4. Das Planwerk ist zu umfangreich, um es im Ganzen in absehbarer Zeit zu realisieren. Es müssen nun sachliche und zeitliche Prioritäten gesetzt werden.

Ich schlage vor, mit der Reparatur der empfindlichsten Verletzung des Stadtkörpers zu beginnen, mit den 3 Bereichen um den Straßenzug Leipziger Straße, Gertraudenstraße, Grunerstraße zwischen Leipziger Platz und Alexanderplatz. An diesen Zustand dürfen wir uns nicht gewöhnen. Hier findet die Idee des Planwerkes ihren permanenten Anlaß und ihre höchste Legitimation. Hier kann sie ihre größte Wirkung im Sinne europäischer Stadtkultur und zum Wohle der neuen Hauptstadt entfalten!

„Städtebaulicher Vertrag oder Entwicklungsgebiet - eine Umsetzungsstrategie für das Planwerk Innenstadt?“

Von Dietmar Otremba (Auszüge)

Entwicklung der Gesetzeslage

1. Baugesetzbuch: 1960
2. Städtebauförderungsgesetz (inkl. Sanierungsrecht): 1971
3. Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme: Schon im alten Städtebauförderungsgesetz von 1971; dann im Maßnahmengesetz zum Baugesetzbuch 1990, schließlich ab 1993 wieder in den §§165 folgende im Baugesetzbuch; schließlich in der Neufassung des Baugesetzbuches jetzt per 1.1.1998 wiederum in den §§165 folgende.

Wesentliche Charakteristika der Entwicklungsmaßnahme: die Gemeinde kann nur entweder Selbstentwicklungsträger sein oder einen treuhänderischen Entwicklungsträger berufen; die Gemeinde kann/muß Grundstücke erwerben; alternativ können solche Eigentümer die Grundstücke behalten, die sich verpflichten, der Planung entsprechend selbst zu bauen. In diesem Fall müssen die Grundstückseigentümer einen sogen. Ausgleichsbetrag an die Gemeinde entrichten, der aus der Differenz der Verkehrswerte vor Festsetzung der Entwicklungsmaßnahme und nach Entwicklung des Gebietes besteht. Mit Festsetzung der Entwicklungsmaßnahme werden die Grundstückseigentümer de facto enteignet. Die Grundstücke können weder frei veräußert noch frei belastet werden, andererseits hat der Eigentümer lediglich das Recht, von der Gemeinde die Übernahme der Grundstücke zum sogen. Anfangswert zu verlangen.

4. Städtebauliches Untersuchungsgebiet: Das Untersuchungsgebiet ist die vorläufige Charakterisierung des Gebietes, das einmal Entwicklungsgebiet werden soll. Im Abs. 4 des § 165 Baugesetzbuch wird fixiert: *Die Gemeinde leitet die Vorbereitung der Entwicklung durch den Beschluß über den Beginn der Voruntersuchungen ein. Der Beschluß ist ortsüblich bekanntzumachen.* Wesentliches Charakteristikum des Untersuchungsgebietes ist die Tatsache, daß mit dieser Festsetzung eine automatische Veränderungssperre verbunden ist und auch z. B. weitere Teilungen von Grundstücken der Genehmigung der Gemeinde bedürfen. Der Eigentümer der Grundstücke ist zwar

nicht wie später beim Entwicklungsgebiet de facto enteignet, aber die Gemeinde ist in der Lage, Baugenehmigungen und Grundstücks-teilungen zu versagen.

5. Städtebaulicher Vertrag jetzt (seit 1.1.1998): § 11 Baugesetzbuch: Im Gegensatz zum gesamten Entwicklungsrecht umfaßt der § 11, Städtebaulicher Vertrag, weniger als eine Seite. Es lohnt sich, den ersten Absatz dieses Paragrafen einmal zu zitieren, denn man sieht und hört dann sofort, daß hier in wenigen Sätzen eigentlich alles gesagt ist, was ein städtebaulicher Vertrag enthalten kann und muß, darauf städtebauliche Entwicklung ausgerichtet ist.
6. Sanierungsgebiete: Es gibt Fachleute, die der Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsgebietes als Sanierungsgebiet den Vorzug geben gegenüber der Städtebaulichen Maßnahme, weil das Gesetz der Gemeinde letztlich doch mehr Flexibilität gibt. Das bezieht sich z. B. auf den sogenannten Ausgleichsbetrag, also die Differenz zwischen Anfangs- und Endwert. Von diesem Ausgleichsbetrag kann im Sanierungsgebiet abgesehen werden, was bei der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nicht möglich ist. Ein weiterer interessanter Aspekt scheint bei der Sanierungsmaßnahme der zu sein, daß dort einzelne Grundstücke aus der Sanierungsmaßnahme herausgenommen werden können. Insgesamt scheint das ganze Sanierungsrecht etwas zielgerichteter zu sein, und die Rechte und Interessenlagen des einzelnen Grundstückseigentümers doch etwas mehr zu berücksichtigen, als das bei der Entwicklungsmaßnahme der Fall ist.
7. Präferenz für den städtebaulichen Vertrag: Schon die Zitierung des relativ kurzen Paragrafen zeigt eindeutig, daß ein Maximum an Flexibilität für die Durchführung von Maßnahmen nur bei Abschluß eines städtebaulichen Vertrages gegeben ist. Die Selbstbindung der öffentlichen Hand sowohl beim Untersuchungsgebiet als auch beim Entwicklungsgebiet als auch bei der Sanierungsmaßnahme ist unendlich viel höher; das sehr schnell wechselnde Geschehen in den Märkten draußen, das Auf und Ab der Konjunktur, das Hin und Her der Bedarfslage - dies alles spricht gegen die Entwicklungsmaßnahme und für den städtebaulichen Vertrag.

Paradigmenwechsel

Die eben genannten Aspekte werden verstärkt durch grundsätzliche Änderung der wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse _ gleichzusetzen mit einem fundamentalen Paradigmenwechsel. Vor allem folgende Aspekte sind dabei zu beachten:

1. Aus Wohnungsnot wurden Leerstände;
2. Es ist kein Geld mehr da für umfänglichen öffentlich geförderten Wohnungsbau;
3. Neuordnung/Sanierung städtebaulicher Problemgebiete: die alte Ausgangslage gibt es nicht mehr, denn in Konkurrenz zu den Problemgebieten stehen neu erschlossene Siedlungsgebiete;
4. Großräumige Entwicklungen sind nicht mehr angesagt, kleinteilige an Blockstrukturen orientierte Lösungen werden verlangt - gerade auch im Planwerk Innenstadt!
5. Die Entwicklung geht hin zur Mischung der verschiedenen Funktionsbereiche: Wohnen, Gewerbe, Freizeit;
6. Die Verfügbarkeit von Bauland ist generell - zumindest im Osten Deutschlands - gestiegen;
7. Marktverhältnisse halten allüberall Einzug, öffentliche Subventionen gehen drastisch zurück.

III. Entwicklungsgebiet, Untersuchungsgebiet, städtebaulicher Vertrag - konkrete Beispiele:

1. Entwicklungsgebiet Wasserstadt Oberhavel

- 1.1. Die Größe des Gebietes
- 1.2. Die Bedeutung der direkten und indirekten Subventionen
- 1.3. Auswirkung auf die Grundstückspreise
- 1.4. Sinn und Unsinn der Ausgleichsdortbeträge
- 1.5. Der nach allen Seiten gefesselte Riese
- 1.6. Beispiel für die Fesselung: ursprüngliche Bebauungspläne für die Wohnungsbaubereiche, jetzige Entwicklung, Auswirkung auf die Grundstückspreise

Z Untersuchungsgebiet Buchholz

- 2.1. Untersuchungsgebiet Buchholz West, südlicher und nördlicher Teil im Vergleich
- 2.2. Entwicklung des südlichen Teils noch nach altem Schnittmuster; nördlicher Teil: neue Entwicklung, niedrigere Bebauung, niedrigere Grundstückspreise, niedrigere Abwendungsbeträge, weniger Infrastruktur U.S.W.
- 2.3. Anpassung an die Entwicklung der Zeit dadurch problemlos möglich, daß es nur Untersuchungsgebiet und kein Entwicklungsgebiet ist
- 2.4. rechtliche Problematik: mögliche Blockade privater Eigentümer ohne die gleichzeitige Verpflichtung der Gemeinde, wie sie im eigentlichen Entwicklungsgebiet vorgesehen ist (z. B. Ankauf von Grundstücken)

3. Städtebaulicher Vertrag Hellersdorf

Der städtebauliche Vertrag Hellersdorf besteht aus einer Anzahl von Einzelverträgen, die ganz unterschiedlichen Charakter haben. Da gibt es einmal den Grundstücks-ankaufsvertrag, da gibt es den Erschließungsvertrag über die Erschließung des gesamten Stadtteilzentrums, wobei genaue Betrachtung ergibt, daß es sich dabei eigentlich um einen Werkvertrag besonderer Art handelte; da gibt es den Rahmenvertrag, nach dem der Entwicklungsträger sich verpflichtet, bestimmte Bauabschnitte selbst zu errichten und für andere Bauteile Drittinvestoren zu suchen, diese dann jedoch zu einer bestimmten Bebauung seinerseits zu verpflichten. Da gibt es die vertraglichen Verpflichtungen der Gemeinde, bestimmte Bebauungs-pläne aufzustellen, worauf andererseits nach dem Gesetz aber kein Rechtsanspruch besteht. Da gibt es innerhalb des genannten Rahmenvertrages die anderen Ver-pflichtungen der Gemeinde, eigene Bauwerke zu errichten, was jedoch unter dem Vorbehalt steht, daß dies haushaltsrechtlich durchgebracht werden kann - mit Problemen vor allem dann, wenn eben diese Haus-haltslage so kritisch wird, wie das in Berlin der Fall ist. Grundsätzlich ist der städtebauliche Vertrag ein flexibler Rahmen, mit dem die Gemeinde und der Investor so ziemlich alles vereinbaren können, was nach den allgemeinen Gesetzen zulässig ist. Doch auch hier heißt es: Achtung! Es muß darauf geachtet werden, daß die Einzelpläne, vor allem also die Bebauungspläne, ihrerseits weiträumig zugeschnitten werden, um der Entwicklung der Dinge Raum zu lassen. Exakte Baukörperausweisungen mit genauen Geschoßhöhen und Nutzungs-

zwecken pro Etage, wie das in Hellersdorffteilweise vorgegeben wurde, führen automatisch und innerhalb kürzester Zeit dazu, daß genau diese Ausweisungen über Ausnahmen und Befreiungen wieder verändert werden müssen - ein zeitraubendes Verfahren, das bis zur Neuauflage der Bebauungspläne gehen kann.

4. Städtebaulicher Vertrag - Werder

Waren die städtebaulichen Verträge in Hellersdorf durch die sehr exakte Masterplanung belastet, so ist der gleiche Entwicklungsträger - die MEGA AG - in den Verträgen mit der Gemeinde Werder zur Entwicklung eines dortigen ehemaligen Militärgebietes dort in der Lage gewesen, die Rahmenplanung des Gebietes selbst in die Hand zu nehmen. Dies brachte und bringt durch die sehr allgemein gehaltene Fassung der Bebauungspläne das mögliche Maximum an Flexibilität, wobei die Verpflichtungen des Entwicklungsträgers durchaus eindeutig sind: maximaler Zeitrahmen zur Entwicklung der Gesamtmaßnahme in Verbindung mit einer Pönale für den Fall, daß die Verpflichtungen zur Durchführung der Erschließung und der Hochbebauung nicht eingehalten werden.

5. Resümee

Städtebauliche Entwicklungsgebiete und selbst Untersuchungsgebiete sind nach Möglichkeit zu vermeiden; dem städtebaulichen Vertrag - in der Regel in Verbindung mit einem Erschließungsvertrag - ist in diesem Falle der Vorzug zu geben. Dies gilt nicht zuletzt im Hinblick auf die Bodenwertfragen, auf die im Folgenden noch kurz eingegangen wird.

IV. Planwerk Innenstadt - Vertiefungsbereiche 1.

Vertiefungsbereich Friedrichswerder

Die in der Studie untersuchten beiden Blöcke links und rechts der Werderstraße, in Nordsüdrichtung begrenzt durch die Oberwaldstraße auf der einen Seite und die Friedrichswerdersche Kirche sowie die Kurstraße auf der anderen Seite sind gut geeignet, die entscheidenden Vorzüge des städtebaulichen Vertrages zu dokumentieren. Zunächst einmal sind beide Blöcke klein genug - sie können einem Investor oder auch zweien anvertraut werden. Die in der Studie mit Recht so stark herausgestellten Grundstückspreisprobleme erledigen sich, wenn man von den Bewertungsrichtlinien der

städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wegkommt. Der Ausweg ist einfach: die der Stadt - oder auch anderen öffentlichen Händen - gehörenden Grundstücke werden insgesamt ausgeschrieben; der Bewerber und schließliche Wettbewerbsgewinner muß dann nicht nur die aus-geschriebenen Grundstücke ankaufen, sondern im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages die Gesamt-aufgaben eines Projektentwicklers einschließlich der Herstellung der Infrastruktur übernehmen. Zu seinen Aufgaben würde weiter der freihändige Erwerb der noch fehlenden Grundstücke gehören; ihm wären im Städte-baulichen Vertrag Rahmenbedingungen für die Reali-sierung der gesamten Maß-nahme vorzugeben, in keinem Falle jedoch bereits derart detaillierte Pläne, wie sie jetzt der Mach-barkeitsstudie zugrunde liegen. Der Grund ist einfach: die Nutzung der verschiedenen Grundstücke hängt entscheidend von der Marktnachfrage ab. Die Nähe zum Außenministerium legt z. B. sowohl Büro- als auch Wohnungsnutzungen nahe, inwiefern jedoch in den Erdgeschossen normale Einzel-handelsnutzung möglich wäre, muß der Untersuchung durch den Investor über-lassen bleiben. Auch der jeweilige Anteil von Büro- und Wohnungsnutzung muß marktabhängig gemacht werden. Dabei kann man durchaus bestimmte Minima etwa für den Wohnungsbau vorschreiben, jedoch sollten diese parzellenübergreifend und nicht etwa parzellenscharf eingehalten werden. Insgesamt ist mit einer kurzfristigen Realisierbarkeit des Projektes zu rechnen, da die Stand-ortvoraussetzungen gut sind.

Z Vertiefungsbereich Lietzenburger Straße

Ganz anders sind die Ausgangsbedingungen bei der Lietzenburger Straße. Hier gibt es keine be-baubaren Grundstücke, denn es soll Straßenland in Bauland zurückverwandelt werden. Auch diese Aufgabe dürfe im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages am ehesten zu bewältigen sein, jedoch muß aufgrund verschiedenster Marktbedingungen ein dickes Fragezeichen an die Gesamtmaß-nahme gesetzt werden. Die Lage ist weder für den Einzelhandel, noch für Büronutzungen, noch für Wohnungsnutzungen sonderlich attraktiv. Die Verkehrs-belastung ist gewaltig - und wird es auch bleiben. Der hier herstellbare innere Blockbereich ist zwar ruhig im Gegensatz zu den äußeren Straßenbereichen, jedoch weisen die Zimmer, die im Innenbereich liegen, über-wiegend nach Norden. Andersartige, im Ergebnis aber vergleichbare Probleme gibt es für alle anderen Nutzungsbereiche in diesem Quartier. Solange weitere attraktive Büronutzungen rund um den Zoo herum entstehen, muß die Lage hier an der Lietzenburger Straße als zweitklassig gelten. Eine langfristige Lösung kann sich also nur dann ergeben, wenn der allgemeine Wirt-schaftsaufschwung dazu führt, daß

auch in solchen Lagen die Errichtung überwiegender Büronutzungen als denkbar erscheint. Der Weg, hierhin zu kommen, kann nur der städtebauliche Vertrag sein, weil nur er die Möglichkeit bietet, von den zwingenden Bodenbewertungsrichtlinien wegzukommen, die das Entwicklungsgebiet mit sich bringt. Im Rahmen einer Grundstücksausschreibung wäre auch hier der investierende Projektentwickler zu suchen, der die Verantwortung für die Durchführung der Maßnahme übernimmt. Sollte es - was anzustreben wäre - zu seinem Aufgabenbereich gehören, auch die Straßenführungen neu zu ordnen und die Straßen zu bauen, so könnte allerdings der Fall eintreten, daß der Projektentwickler für die Übernahme der Grundstücke und der damit verbundenen Verpflichtungen noch Geld dazu-bekommen, und nicht etwa für die Grundstücke Geld ans Land Berlin zahlen müßte. In dem Vergleichsfall Hellersdorf entsprachen sich z. B. die Kosten der Entwicklungsmaßnahme einerseits und der Wert der zu übernehmenden Grundstücke andererseits.

V. Schlußfolgerungen

1. Das gesamte Planwerk Innenstadt ist in eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen zu zerlegen, die wesentlich kleiner zu sein haben, als etwa die im ersten Entwurf bezeichneten Vertiefungsbereiche.
2. In jedem Fall ist der städtebauliche Vertrag als Instrument zur Durchführung zu wählen.
3. In den städtebaulichen Verträgen sind Realisierungs-zeiträume vorzusehen, die der jeweiligen Problematik der Grundstücksarrondierung und der Investitionsentwicklung Rechnung tragen.
4. Bebauungspläne sollten nur dort aufgestellt werden, wo dies zwingend im Rahmen der Neuordnung des Gebietes notwendig ist. Sie sollten nicht mehr als Rahmenpläne sein, in denen Baufluchtlinien und Straßen, nicht jedoch spezifizierte einzelne Baukörper ausgewiesen werden.
5. Die Nutzung der Grundstücke und die jeweilige Nutzungsmischung müssen durch den Investor entwickelt und von Fall zu Fall mit der Gemeinde abgestimmt werden. Realisierbar wird nur das sein, was der Markt finanzierungstechnisch und im Bereich der Vermietung zuläßt.
6. In jedem Falle sollten Entwicklungsmaßnahme und Erschließungsmaßnahme aus einer Hand realisiert werden. Häuserbau ohne gleichzeitig durchgeführten Straßenbau ist ein Unding.

„Städtebaulicher Vertrag oder Entwicklungsgebiet -eine Umsetzungsstrategie für das Planwerk Innenstadt?“

Von Dr. Hans-Erhard Haverkampf

(bearbeitete Abschrift nach Tonband-Mitschnitt)

(...)

Zunächst sehen Sie auf dem Plakat des 67. Stadtforums eine etwas ungewöhnliche Schreibweise: Plan. Werk. Stadt. Punkte hinter Wörtern haben ja in Deutschland schon eine gewisse Marketingtradition: F. usw. sollte ein gewisses neues Frischegefühl vermitteln. Selber war ich mal an einer Entscheidung indirekt beteiligt, die hieß BFG: Also nach dem Doppelpunkt kam nichts, außer der Phantasie, mit der man diese Bank dann in seiner Vorstellung auskleiden sollte.

Diese Zerhackung von Plan. Werk. Stadt, in diese drei Punktworte hat möglicherweise einen instrumentalen Charakter oder einen instrumentalen Bedeutungshintergrund, nämlich den, daß man zunächst einmal plant, daß es dann zu dem von Herrn Mach-leidt beschriebenen universalen Diskurs mit allen professionellen Betroffenen, vielleicht auch richtig Betroffenen kommt. Und dann kommt nach dem Plan und diesem Diskurs, dem ja immer die Politik sehr wohlgesonnen ist, wenn alle möglichen Leute beteiligt werden, kommt dann das „ins Werk setzen“ und daraus entsteht schließlich reale Stadt. Das ist eine Logik sagen wir mal, die man im Gymnasium der Oberstufe lernt, indem man sagt: Erstenmal muß man überlegen, was man tun will, dann macht man etwas und bewertet es schließlich mit einer Erfolgskontrolle. Meine planerische Wirklichkeit ist aber immer eine ganz andere gewesen.

Alle Planungen für Städte sind immer Versuche, die eigentlich ganz anders funktionieren, nämlich im Sinne der Methodik der Evolutionstheorie: Lebewesen entstehen wie Pläne. Die gelten quasi in dem Biotop, in dem sie auftreten, als eine Art Überlebensangebot, und schon entstehen andere. Nehmen Sie ruhig das schöne Beispiel, das von Herrn Otremba gebracht wurde, das Grundstück an der Friedrichswerder-schen Kirche, das er gerne bebauen möchte. Es wird inzwischen wahrscheinlich von einer konkurrierenden Instanz in Berlin, deren gibt es ja viele, mit Bäumen bepflanzt und damit unbebaubar. Alles Planen ist ein iterativer Prozeß, der, wenn man Glück hat, eine Zeitlang in eine Homöostase führt, aber dann durch die Evolution der Planung wieder sich selbst zerstört. Soviel als methodische Vorbemerkung.

Wie kann man einem solchen Grundverständnis in der Realität begegnen, insbesondere wenn man so ambitioniert ist wie Herr Stimmann und, wie vorhin gesagt wurde,

die eine gehörige Portion „Frechheit“ besitzt, ein solches Planwerk in die Welt zu setzen, es mit niemandem abzustimmen, weil es nur dann diskussionsfähig ist?

Wie begegnet man diesem Prozeß gerade in einer so ambitionierten Angelegenheit wie dem Planwerk in der Innenstadt? Wie begegnet man ihm in dem Sinne, daß man sagen kann: Zum Schluß sind vielleicht zehn oder zwanzig Prozent dieser ambitionierten Vorstellungen verwirklicht? Zunächst einmal vielleicht ein paar Zahlen, die die Dinge zurechtrücken und den Ehrgeiz der Planer dieses Werkes auch. Die Flächen, um die es da geht, alleine in der Innenstadt und hier im alten Zentrum, ich habe das in der stadtwirtschaftlichen Studie gefunden, betragen 4,2 Millionen Quadratmeter, also die Nutzflächen, die neu bewirtschaftet werden: 4,2 Millionen. Wenn man die gleiche Nutzfläche, nämlich das Zentrum Hamburgs heranzieht, so bedeutet dies ein Flächenwachstum auf eine völlig ungeklärte Nachfragesituation hin. Zum Vergleich: Das Zentrum Hamburgs weist nur Potentialreserven von ca. 400.000 Quadratmetern aus. In Berlin nehmen aber nicht nur die gewerblichen Arbeitsplätze ab, sondern auch die tertiären und die Zahl der Bevölkerung. Das „wishful thinking“ der Dienstleistungsmetropole führt also den Autoren von plan.werk.stadt. die Hand.

Ähnliches habe ich in Frankfurt in den Achtzigern gelernt. Fast flächendeckend wurden Stadtteilentwicklungspläne aufgelegt und sogar zwischen allen Dezernenten abgestimmt.

Wie funktioniert das? Nehmen wir ein konkretes Vorläufer-Beispiel aus Berlin - und zwar die Neuplanung des Gebietes östlich der Michaelkirch-Brücke/Michaelkirch-Straße direkt an der Spree. Da gab es 1992/93 einen städtebaulichen Wettbewerb. Es entstanden dort die gleichen Plankonfigurationen wie sie jetzt auch typisch für das Planwerk Innenstadt sind. Kny/Weber waren damals die Favoriten. Dann sollte auf der Basis dieser Lösung in Vereinbarung mit den damals engagierten Bürgern dies umgesetzt werden in mehrere Bebauungspläne. Nach dieser ersten Bürgerbeteiligung passierte das, was mit uns allen passiert, nämlich die lebensgeschichtlichen Schicksale haben sich verändert, ich will gar nicht sagen in welche Richtung, und Bürger, die sich damals beteiligt haben, beteiligen sich heute nicht mehr. Und es ist auch kein Nachwuchs dort entstanden, weil viele dieser Bürger, die dort leben, jedenfalls merkt man das in Gesprächen, heute ganz andere Sorgen haben, als sich um Stadtplanung zu kümmern. Da geht es mehr um die eigene wirtschaftliche Existenz als um Diskurse.

In der Folge ist dann ein Bebauungsplanentwurf vorgezogen worden, aber gar nicht mehr auf der Basis dieses Kny/Weber'schen Entwurfes, sondern schon modifiziert, Massen wurden zurückgenommen. Es wurden sich ankündigende Investitionsprojekte auch in den Bebauungsplan hineingenommen mit ganz anderen städtebaulichen Strukturen. Es gab unglaublich komplizierte Grundstücksverhältnisse und jahrelange Gespräche mit den möglichen Investoren, sehr engagiert vom Bezirk Mitte geführt, mit dem Ergebnis, daß aufgrund der wirtschaftlichen Schwäche, die im Moment eingetreten ist, eigentlich davon nur ein größerer Komplex realisiert worden ist, außer dem Deutschen Architektur Zentrum, was dort steht, nämlich ein Bau der Rolley-Gruppe. Nun kündigt sich an, daß dort Hoch-Tief auch wieder etwas macht. Sie sehen aber, daß die Frage, ob sich etwas verwirklicht, nicht nur von üblichen Konjunkturen abhängig ist, sondern sie ist auch abhängig von langfristigen Bewirtschaftungskrisen. Keiner weiß doch von uns, ob eine Situation wieder eintritt, die diesem gewissen Fiebergrad entspricht wie nach der Wende, wo man gemeint hat, daß Berlin eigentlich viel zu klein ist für den Bedeutungsüberschuß, der sich einstellen wird, und man müsse im Grunde genommen alles und jedes entwickeln. Diese Vorstellung, daß man irgendwo eine bestimmte Zukunft für sich hat und die setzt man in Planung um, ist also eine höchst bedenkliche. Ich will das mal an zwei Planungsgesinnungen deutlich machen. Nehmen wir die eine, die mehr vorsichtig und abwartend ist. Dann macht man mit Bezug auf das städtebauliche Ziel des Planwerks Innenstadt wahrscheinlich folgendes: moderner Flächennutzungsplan und Bebauungspläne und dann stellt man fest: dazwischen fehlt die intermediäre Ebene, insbesondere in den Bereichen, wo es sich um einen Zusammenhang bebauter Ortsgebiete handelt. Diese Zwischenebene stellt sich am Beispiel Grunerstraße so dar: Dort einen Bebauungsplan für diese Straßenrandbebauung aufzustellen hat keinen Sinn, weil der kontextuelle Zusammenhang für den ganzen Molkenmarkt eigentlich nicht aus diesem speziellen Briefmarkenfleck ablesbar ist, sondern es ist notwendig, eben einen solchen Teilgebietsentwicklungsplan zu machen, dessen Aussageumfang zwischen B-Plan und FNP steht. Wenn man also diesen Teilgebietsentwicklungsplan mit den Fragen: „Wie sieht die städtebauliche Ordnung aus? Wie verteilen sich Art und Maß der Nutzung? Wie wird der öffentliche Raum bewirtschaftet und geplant? Wie sehen die infrastrukturellen Folgemaßnahmen aus?“ fertig hat, dann entsteht die Situation, daß man einen solchen Bebauungsplan natürlich logischerweise daraus ableiten kann,

Nun sagt sich der Typ des vorsichtigen Planers: Ich betreibe das jetzt nicht offensiv, sondern das ist für mich im Grunde genommen eine Art Schublade, in die wächst etwas hinein oder es wächst nicht hinein. Und das logische Instrument, mit dem ich dann

arbeite, ist in der Tat der städtebauliche Vertrag, nicht das Entwicklungsgebiet. Auf das Entwicklungsgebiet und die dahinter liegende Philosophie komme ich gleich noch. Der städtebauliche Vertrag, und das fand ich sehr gut, daß Herr Otremba diesen § 11 BauGB, den ersten Absatz zitiert hat, ist im Grunde genommen, ja ich möchte mal sagen, eine Art, ich zögere fast, eine Art Bankrotterklärung der Weiterentwicklung des Bundesbaugesetzes nach 1960. Ich möchte das mal so provozierend sagen. Das Bundesbaugesetz nach 1960 hat ja viele Instrumente entwickelt: das Sanierungsrecht, das Entwicklungsrecht, es hat die städtebaulichen Maßnahmen als Katalog und als Sofortmaßnahmen mit eingeführt, das war dieses Maßnahmengesetz, also alles Dinge, die im Grunde genommen dazu führen sollten, daß man einen enormen Nachfragedruck nach Baugrundnutzung hatte. Diese Nachfrage wird auch durch den Druck der Investoren, die die Nachfrage befriedigen wollen, noch verstärkt oder soll dann irgendwann auch befriedigt werden, und dazwischen steht die Stadt und die muß sehen, daß sie die städtebauliche Ordnung unter diesem Hochdruck zum Tragen bringt. Der städtebauliche Vertrag ersetzt im Grunde genommen, weil alles frei vereinbart werden kann, den größten Teil des Städtebau rechts. Da steht eigentlich nur drinnen:

Ihr könnt vereinbaren, was Ihr wollt, Ihr sollt aber nicht gegen geltendes Recht verstoßen und Ihr könnt auch noch mehr machen als das. Das ist der Inhalt des § 11 BauGB. Das heißt: Der städtebauliche Vertrag ersetzt das Erschließungsrecht letztlich, ersetzt das Umlegungsrecht, Enteignungsrecht sowieso, aber auch die wichtigen § 40 ff. Was bleibt, sind Planfiguren FNP und B-Plan sowie die §§ 34-36 BauGB.

Der andere Ansatz, der Ansatz des städtebaulichen Managements ist der, der in die Figur des Entwicklungsgebietes mündet. Wenn Sie die ganzen Formulierungen des früheren § 6 Maßnahmengesetz sich vergegenwärtigen, dann laufen sie ja immer darauf hinaus, daß schnell etwas gemacht werden sollen, daß ein Druck von dem Gebiet genommen werden bzw. Entwicklungen in einen geordneten Bereich geleitet werden soll, daß die öffentliche Hand in einem enormen Maße kompletäre Maßnahmen durchführen soll und daß alle anderen Instrumente dafür nicht ausreichen.

Wie sieht denn die Wirklichkeit aus? In Berlin hat man nach 1990 jene sechs Entwicklungsgebiete ausgewiesen, und es wären fast noch mehr geworden, wenn nicht die Finanzmisere aufgetaucht wäre. Es gibt nur ein florierendes Entwicklungsgebiet, und zwar das Regierungsviertel. Es wird mit einem hohen Zeitdruck gebaut. Geld ist da, das kommt aus der Staatskasse, privat investiert niemand, es sind die öffentlichen Hände quasi nur untereinander beteiligt. Und da werden eben die Spielregeln dieses §6 Maßnahmegesetz, wenn man so will, als geeignete Form des Umgehens miteinander dann auch aufeinander angewendet. Die anderen Entwicklungsgebiete, die diesen Vorteil nicht haben, kranken alle, als Beispiel sei die Oberhavel genannt. Es

wurde das Potential von 13.000 Wohneinheiten genannt. Vorgesehen wurden die J'a zum Teil in Altindustriegeländen mit Verschmutzung bis zum Erdmittelpunkt (Öl usw.). Ich habe mich damals gewundert, wie jemand auf die Idee kommt, ein in weiten Teilen Sozialwohnungsgebiet mit derart enormen Folgekosten von vornherein zu belasten, aber das sollte J'a so sein. Und realisiert worden sind bis jetzt 3.500 WE. Wenn ich jetzt im Grunde genommen ein Querulant wäre und wäre irgendwo betroffen, könnte ich auf Aufhebung des Entwicklungsgebietes klagen, weil die „Zügigkeit“ ganz absehbar in der Verwirklichung nie erreicht wurde.

Ein anderes Gebiet: Stralau, bei dem ich mich selber sehr engagiert habe, stellt sich die Frage: Wäre das Wohnungsbauvorhaben der VEBA dort gebaut worden, auch ohne daß es ein Entwicklungsgebiet mit einer Entwicklungsgesellschaft gegeben hätte. Ich muß sagen ja, es wäre sogar schneller realisiert worden. Das führt im Grunde genommen zu einem strukturellen Defizit dieser ganzen Entwicklungsgesellschaften, gar nicht des Gebiets, sondern der Entwicklungsgesellschaften. Erst einmal stehen sie quer zur Verwaltung. Es gibt viele engagierte Leute auch in den Bezirksverwaltungen, ich sprach vorhin von Mitte, in Friedrichshain war das genauso, die sich im Grunde genommen durch die Entwicklungsgesellschaften bevormundet fühlen. Und das ist so, wenn zwei konkurrierende Organisationen im bürokratischen Beispiel aufeinandertreffen, wird ein Großteil der vitalen Energien durch Konkurrenzdenken gebunden, und es kommt nichts Richtiges zustande. Das kennt jeder. Dann muß man die Mentalität der Leute auch berücksichtigen - ich argumentiere jetzt mit aller Vorsicht -, die in diesen Entwicklungsgesellschaften tätig sind. Ein Teil der Leute kommt aus der Verwaltung, sie sind beurlaubt, das Gehalt wird ein bißchen besser für die Zeit, wo sie dort arbeiten, sie haben auch eine bessere Titulatur, sie werden Geschäftsführer aber mit der Rückübernahmegarantie. Der zweite Teil sind dann Leute, die aus der Wirtschaft kommen. Und beide Gruppen haben eigentlich ein großes Interesse daran, daß diese Entwicklungsgesellschaften sehr lange existieren. Der freie Teil deshalb, weil wenn die Entwicklungsgesellschaft ausgedient hat, müssen sie ja wieder einen anderen Arbeitsplatz suchen. Und der nicht freie Teil, die aus der Verwaltung rekrutierten Mitarbeiter erleiden bei Rückkehr auf alte Arbeitsplätze Statusdefizite und ein Gehaltsminus.

Das zweite ist, daß dort viele Leute tätig sind, die nicht in dem Sinne wie Herr Otrem-ba sagt, bauerfahren sind; das heißt, die Aufforderung - „Es muß etwas getan werden“ - steht zurück vor dem Gefühl „Man muß inszenieren“. Deshalb dauern oder haben diese ganzen Planungsprozesse in den Entwicklungsgesellschaften so unendlich lange gedauert: ein Wettbewerb nach dem anderen, ein Kolloquium nach dem anderen, ein Symposium nach dem anderen. Und herausgekommen sind zum Schluß

ganz simple Bebauungspläne, die auch jeder Bezirk eigentlich hätte schneller oder gleich gut machen können, ohne die Entwicklungsgesellschaften.

Sehen Sie mal, was in Stralau - in attraktiver Lage gebaut wurde, wäre auch so gebaut worden. Nehmen Sie Eldenaer Straße, ich will nichts weiter dazu sagen, es ist schwierig. (Gelächter der Anwesenden)

Und aus diesem Grunde meine ich, daß zwei Dinge falsch sind. Einmal ist die Grundkonstruktion falsch: Man plant, dann gibt es ein offensives Durchsetzungsmanagement, was die anbrandenden privaten Interessen bündelt, und umsetzt, was in den meisten Fällen gar nicht der Fall sein kann, wie Herr Otremba richtig dargestellt hat, und an Ende wird der neue Stadtteil Realität, was selten der Fall ist. Das heißt, die Vorstellung, man soll die konventionelle oder die traditionelle Vorstellung, man gibt Ideen vor, versieht sie mit einem relativen Grad der Verbindlichkeit und wartet ab, was kommt, ist immer noch die bessere und billigere Methode. Die Berliner Vergangenheit zeigt dies deutlich: Früher hat es in Berlin zur Zeit der Terrain-Unternehmer keine Entwicklungsgesellschaft gegeben. Die Terrain-Unternehmer, der Bankier Sonntag etwa, war seine eigene Entwicklungsgesellschaft genauso wie Herr Otremba. Die Ergebnisse stehen heute unter Denkmalschutz. Auf der Basis städtebaulicher Verträge scheint es mir sinnvoll zu sein, daß potente Leute, auch wie Groth und Graalfs zum Beispiel, dann als Terrain-Unternehmer neueren Typs auftreten, diese Tradition annehmen und sie auch wieder realisieren, denn nur große und erfahrene Unternehmen können das durchhalten. Ja, und der Rest, muß man leider sagen, was die Entwicklungsgebiete angeht, ist ideologisch und vom wirtschaftlichen Überbau untergegangen mit der wirtschaftlichen Krise. Und selbst wenn Berlin durch den Regierungsumzug sozusagen einefrische Injektion bekommt, so muß man doch immerhin sehen, daß in Bonn zum Beispiel das ganze Ministeriums- und Lobbyviertel wunderbar und nahtlos in einen Stadtteil wie Moabit reinpaßt. Also zu glauben, daß man flächenmäßig mit dem ganzen Troß aus Bonn Berlin füllen kann, ist wohl so nicht richtig. Ich kann also nur an die Berliner appellieren: Machen Sie eine offensive Wirtschaftsförderungspolitik in dieser Stadt, dann lösen sich die anderen, nämlich die notleidenden Planungsprobleme von selber. Vielen Dank.

Diskussionsbeitrag

Von Uli Hellweg, Wasserstadt GmbH

(Abschrift nach Tonband-Mitschnitt)

Zunächst muß ich vorausschicken, daß ich gar nicht gedacht habe, daß ich heute hier noch einmal etwas zur Entwicklungsmaßnahme sagen muß. Aber nach dem, was hier über die Entwicklungsmaßnahme gesagt wurde, glaube ich, daß das einfach so nicht im Raum stehenbleiben kann, weil bei beiden Vorträgen (Otremba und Haverkamp) zunächst einmal doch sehr veraltete Wissensstände für mich zum Vorschein kamen. Ich will mal bei Herrn Otremba anfangen.

Herr Otremba hat ja im wesentlichen als Argument gegen die Entwicklungsmaßnahme eingeführt, daß man hier, ich vereinfache es mal ein bißchen, auf Gedeih und Verderb den Gutachterausschüssen ausgeliefert ist. Das ist natürlich gar nicht mehr so. Wir wissen, daß wir mittlerweile über Ausschreibungen Verkehrswerte ermitteln können. Das tun wir auch, und insofern kann man sehr flexibler mit der Frage der Endwerte und auch der Anfangswerte umgehen, als das bislang der Fall war. Aber das ist, glaube ich, gar nicht das Zentrale. Ich glaube, die zentrale Fehleinschätzung ist zu glauben, ein Instrument der Entwicklungsmaßnahme sei ein kompatibles Instrument zum städtebaulichen Vertrag. Und man könne einfach wählen, welches hier in einer bestimmten Situation das Bessere ist. Das ist aber überhaupt nicht so. Beide Instrumente greifen völlig unterschiedliche Problemsituationen ab. Beispielsweise haben Sie eine heterogene Eigentümerstruktur, wie das beispielsweise in den beiden Entwicklungsgebieten an der Oberhavel oder am Rummelsburger See der Fall ist, nützt Ihnen der städtebauliche Vertrag überhaupt nichts, weil Sie diese heterogene Eigentümerstruktur mit einem städtebaulichen Vertrag gar nicht abfassen können. Haben Sie hingegen einen einzigen Eigentümer, zu dem möglicherweise ein mitwirkungsbereiten Eigentümer, brauchen Sie natürlich keine Entwicklungsmaßnahme. Oder gehört das ganze Areal der öffentlichen Hand, brauche ich auch keine Entwicklungsmaßnahme.

Abergehe ich an komplexe Strukturen heran, ist der städtebauliche Vertrag nicht in der Lage, dieses Problem zu lösen. Es fängt bei der Bodenordnung an und geht in die wirtschaftlichen Fragen weiter. Denn es ist doch so: Wenn man über den städtebaulichen Vertrag redet, redet man - insofern hat mir Ihr Anfang besonders gut gefallen Herr Haverkamp - natürlich über eine reine Verhandlungssituation. Und wie die Verhandlungssituation in marktschwachen Situationen ist für die Kommune, wo die

Kommune sozusagen um jeden Investor kämpfen muß, das kann man sich leicht ausmalen. Während das Entwicklungsrecht bestimmte Instrumentarien zur Verfügung stellt, die in der Tat dazu geeignet sind, auch bestimmte Steuerungsfunktionen, bestimmte Verantwortlichkeiten der Allgemeinheit eben ausüben zu können.

Und einen weiteren Vorteil der Entwicklungsmaßnahme, der gerade für das Planwerk Innenstadt, wobei ich jetzt nicht sagen will, daß das für das Planwerk Innenstadt das richtige Instrument ist, da würde ich mich der Haltung von Cornelius van Geisten anschließen, das muß man sozusagen gebietsbezogen untersuchen und beurteilen, und dazu kenne ich das zu wenig, als daß ich mir dazu eine Meinung jetzt hier bilden könnte, aber ein grundsätzlicher Vorteil der Entwicklungsmaßnahme liegt natürlich darin, daß eine Entwicklungsmaßnahme auch bewußt eine politische Selbstbindung einer Kommune über einen längeren Zeitraum ist. Das heißt, die hier beschworene Abhängigkeit von den Moden und den Strömungen und den Ideologien die ist gerade bei Entwicklungsmaßnahmen nicht gegeben, da mache ich nicht heute dieses und morgen jenes, sondern da bekennt sich eine Kommune dazu, eine bestimmte Leitlinie, ein bestimmtes Leitbild auch über Legislaturperioden und über Konjunkturphasen des Wohnungs- und des Immobilienmarktes hinaus konstant zu halten. Und das, was gestern ein Vorteil war und heute als Nachteil in einer polemischen Diskussion schnell niedergemacht werden kann, ist morgen vielleicht schon wieder ein Vorteil. Und insofern fällt die Kurzatmigkeit, die bei den Planungsdebatten kritisiert wird, auf diejenigen zurück, die diese Kritik gegen die Entwicklungsmaßnahme selbst ins Feld führen.

Und lassen Sie mich einen letzten Punkt nennen: Es gibt kein Instrument, was so zur Finanzierung städtebaulicher Entwicklungen beiträgt wie die Entwicklungsmaßnahmen. Wir haben das in der Rummelsburger Bucht, aber auch am Spandauer See: 60 Prozent der öffentlichen Kosten werden über die Ausgleichsbeträge eingespielt. Jetzt kann man sagen: Na ja gut, das ändert sich. Das stimmt, das ändert sich. Im Moment ist die Kurve auch eher nach unten neigend, das heißt sozusagen der Anteil sinkt. Aber niemand weiß, was im Jahre 2002 oder 2003 ist, ob wir nicht sozusagen wieder auf diese Emage kommen.

Und letzte Bemerkung: Es ist absolut falsch zu behaupten, daß komplexe Strukturen in der Stadt mit großen Problemen wie Kontaminationen oder komplizierten Eigentumsverhältnissen oder Restitutionsproblemen, wie wir sie in Stralau haben oder wie wir sie am Spandauer See haben, daß diese Probleme anders gelöst werden könnten, als mit Entwicklungsmaßnahmen. Es ist auch falsch, daß VEBA von alleine gelaufen wäre, VEBA hätte niemals in dieser wirklich wüsten und leeren Situation auf Stralau investiert, wenn die Entwicklungsmaßnahme nicht die Sicherheit gegeben

hätte, und das gilt nicht nur für VEBA natürlich, sondern für viele andere auch, daß Berlin diesen Standort entwickeln will. Ein einzelner Investor hätte ohne eine klare Perspektive, ohne eine Investitionsverbindlichkeit der Kommune und des Landes hier nie investiert. Und insofern muß man sich darüber im klaren sein, wenn man das Instrument der Entwicklungsmaßnahme aufgibt, gibt man große Teile der innerstädtischen Entwicklungspotentiale auf, weil die werden allein über den freien Markt und über die singuläre Entscheidung eines einzelnen Investors nie entwickelt werden. (Beifall)

„Die mentale Wiedervereinigung Berlins“

Von Detlev Lücke

Ein Freund, Stadtsoziologe und Architekt, hat mich gewarnt, hierzu sprechen. Was willst du denen noch mitteilen, was sie nicht schon gehört haben. Es ist doch zu Berlin alles gesagt. Ein ebenso schlagendes wie lähmendes Argument. Alles gesagt und doch zugesagt. Inzwischen habe ich meine Naivität bereut, die mir die Teilnahme an dieser Veranstaltung ermöglicht. Ich bin kein Theoretiker. Mein Verhältnis zu der Stadt, in der ich aufgewachsen bin, beruht weitgehend auf Anschauung, Erlebnis, Emotionen und Erfahrung. Letzteres in mehrfachem Sinne des Wortes. Mit sieben Jahren bin ich zum ersten Mal am S-Bahnhof Sonnenallee allein in eine S-Bahn gestiegen, westwärts gefahren, um nach rund einer Stunde wieder am Ausgangspunkt zu landen. Das war 1949. Das Erlebnis bescherte mir eine frühe Erkenntnis der Zusammenhänge von Richtung und Rückkehr, der Vollring wurde gewissermaßen mein Berliner Lebenskreis, seine Unterbrechung 1961 und die langsame Wiederinbetriebnahme bis zum Jahr 2000 haben sich für mich zu Metaphern meines großstädtischen Lebens entwickelt, zu Stationen im doppelten Sinn. Jetzt, langsam auf die Sechzig zugehend, kann ich ohne Übertreibung sagen, daß diese Stadt mein Schicksal geworden ist in aller Konsequenz. Wem das zu pathetisch klingt, den dürfte vermutlich auch nicht überzeugen, daß der hier Aufgewachsene einige der entscheidendsten Konflikte der Weltgeschichte dieses Jahrhunderts miterleben mußte, die sich, von US-Rosinenbomben und Russenpanzern begleitet, abspielten. Festgemacht an Ereignissen wie der Blockade, dem 17. Juni 1953, dem 13. August 1961. Diese Koordinaten kontroverser west-östlicher Nachkriegspolitik markieren den Erinnerungsraum dieser Stadt noch für lange Zeit. Wer diese Erinnerungen aus welchen Gründen auch immer unterdrückt, nimmt das Gesicht dieser Stadt nur ungenügend zur Kenntnis, die sich aus geschichtlichen Gegensätzen definiert. Stadtgestaltung muß Erinnerungsräume respektieren und neue schaffen. Roßkuren des Vergessens sind Berlin immer schlecht bekommen.

Kürzlich stieg ich am Virchowklinikum aus der neuen Endstelle der Straßenbahn in den Bus um, der nach Charlottenburg fährt. Die Anschlüsse waren, soll man sagen wie üblich, nicht aufeinander abgestimmt. Ein älterer Herr murmelte nach zehn Minuten gemeinsamen Wartens: „Bausenator Schwedler wollte 1964 ja die autogerechte Stadt.“ Und nach einer gut gesetzten Kunstpause: "Die haben wir ja denn auch gekriegt." Gemeinsam erinnerten wir uns an die schönen, schnellen Triebwagen der Linie 3, die über die Osloer Straße Richtung Moabit fuhren, bevor sie 1964 aufs Abstellgleis rollten und durch Busse ersetzt wurden. Es gab also auch Westberliner, die diesem umweltfreundlichen Gefährt nachtrauerten, das seit Ende vergangenen Jahrhunderts durch die Stadt gefahren war. Eine zarte Korrektur meines Klischees, das ich mit mir herumgetragen hatte, seit ich 1967 im SFB-Fernsehen die umjubelte endgültige Abschaffung der Westberliner Straßenbahnabteilung durch den seinerzeitigen Wirtschaftssenator König miterlebt hatte. Womit wir bei den Medien wären, die die jeweiligen strukturellen Veränderungen der Stadt zumeist als Herolde des Fortschritts begleitet hatten, ohne kritisches Bewußtsein für die Dialektik von städtebaulichem Gewinn und Verlust und ungeachtet dessen, daß auch eine Katastrophe fortschreiten kann. Ich will es am eigenen Beispiel illustrieren. 1965 habe ich als Student der Kunstgeschichte gemeinsam mit einem Freund den Fischerkiez durchstreift, um die vom Abriß bedrohte malerische mittelalterliche Szenerie fotografisch zu dokumentieren. Wir gingen in beinahe jedes Haus, machten Aufnahmen von den wunderbaren Renaissancedielen, von den verwinkelten Höfen und Lauben, ein schmerzhafter Abschied von einem Stück alten Berlins, dessen es nach dem Krieg gab noch etwas gab. Das sinnlose Herschenken eines mittelalterlichen Milieus an den sozialistischen Zeitgeist, das als Kneipen- und Künstlerviertel seine Auferstehung hätte begehen können, ein wertvolles Original, das die lächerliche Kopie des Nikolaiviertels überflüssig gemacht hätte. Während wir fotografierten, nahm der proletarische Maler Otto Nagel zeichnend und aquarellierend Abschied vom Fischerkiez, ehe er 1967 starb. Er hat den Abriß dieser Erinnerungslandschaft nur noch in Teilen erlebt. Aber was besagt das schon. Im Jahr seines Todes begann ich als Lokalreporter bei der Nachrichtenagentur ADN als Verantwortlicher für die Berichterstattung über das Berliner Bauwesen. Derselbe junge Mann, der zwei Jahre zuvor für den privaten Schreibtisch die kulturelle Barbarei dokumentiert hatte, schrieb

jetzt in aller jugendlichen Forsche über den Aufbau der fünf Achtzehngeschosser auf der Fischerinsel, registrierte das Wachsen jeder Etage dieser öden Kästen, fuhr mit dem Bauaufzug am Rohbau des Hotels „Stadt Berlin“ auf dem Alex in die Höhe jenes Stockwerks, von wo aus man auf dem Dach des Untersuchungsgefängnisses in der Keibelstraße die Häftlinge sehen konnte, wie sie ihre Freistunden runden drehten. Während ich als Baureporter unterwegs war, versanken die Georgenkirche und Mi-noihaus, ein Bau aus den zwanziger Jahren, die Rolandsgasse hinter S-Bahnhof ebenso in Schutt und Asche wie die gerade erst modernisierten Mietshäuser der Prenzlauer Straße, an dessen einer Fassade noch jene Kanonenkugel steckte, die 1813 beim Einmarsch der Kosaken in die östlichen Bezirke der Stadt abgeschossen worden war. Ob sie anschließend im Märkischen Museum gelandet ist, wer weiß. Sie hatte ihren Erinnerungsort so oder so verloren, wie auch die Prenzlauer Straße für immer aus dem Berliner Stadtplan verschwand. In der Berichterstattung waren uns diese Dinge damals keine Zeile wert, vermutlich hätte sie der jeweilige Chef vom Dienst sowieso gestrichen. In unseren Köpfen herrschte Brechts optimistischer Nachkriegszeiler „Fort mit den Trümmern und was Neues hingebaut.“ Ein Text, der in seiner ahnungslosen Forsche durchaus auch für Westberliner Gegebenheiten jener Jahre stand. Die Liste der Beispiele ist lang und braucht hier nicht weiter vorgetragen werden. Derweil besang ich den heranwachsenden Telespargel, im Volksmund auch Fernsehturm genannt, die Errichtung der beiden Wohnscheiben an Rathaus- und Liebknechtstraße, die riesige Fläche des untertunnelten Alexanderplatzes, von dem gerade wieder einmal die Straßenbahnen verschwunden waren. Über den öden Platz wehte der gleiche Wind wie über den ebenso öden Ernst-Reuter-Platz, Orte, auf die Ost- wie Westberliner dennoch jeweils gleichermaßen stolz waren. Älter geworden, frage ich mich nach den Ursachen solchen ungebrochenen Frohsinns im Aufbaupathos, der bei mir noch ungefähr bis in die Mitte der siebziger Jahre anhielt, bei anderen vielleicht bis heute. Als jemand, der noch als Schüler am Berlinischen Gymnasium zum Grauen Kloster jeden Mittwochnachmittag zu Spitzhacke und Schaufel greifen mußte, um Flächen rund um den einstigen Dönhoffplatz mit seiner gigantischen Wertheimruine zu enttrümmern, denke ich, daß diese steinerne Katharsis ihre Folgen hatte als läuternder Modernisierungsschub. Noch heute assoziiere ich beim Aufräumen des Zimmers meiner Söhne diese Trümmerzeit, ein

Nachkriegsleiden, das ich nicht mehr loswerde. Aber das kann nicht der einzige Grund für diese wenig nachdenkliche Stimmung gewesen sein. Berlin schien in den fünfziger Jahren ein Reißbrett städtebaulicher Modernisierung, die noch auf die Gesamtstadt orientierten Pläne verhießen Zukunft als Heilung. Ich erinnere mich lebhaft an einen Artikel in der Berliner Zeitung, der 1951 oder 1952 erschienen sein muß und derlei Verheißungen veröffentlichte. Beispielsweise sollte in kürzester Zeit eine S-Bahn vom Anhalter zum Görlitzer Bahnhof gebaut werden, was mich vor allem deshalb begeisterte, weil sie in Richtung Grünau über Adlershof konzipiert war, wo ich damals wohnte. Jedesmal, wenn ich heute das tote Gleis auf dem stadtauswärtsführenden Bahnsteig des Anhalter Bahnhofs sehe, denke ich an jenen Artikel, dessen Prophezeiungen sich nie erfüllten, kurz nach seinem Erscheinen wurden die Kopfbahnhöfe stillgelegt und später abgerissen. Noch heute erzeugen ihre Leerstellen im Stadtkörper bei mir die vielleicht auch anderen bekannten Phantom schmerzen.

Eine Motivation für das damalige unbeschwerte Verhältnis zur Stadterneuerung war sicher auch die Berliner Interbau von 1957 mit ihrem Sessellift über der Straße des 17.Juni und ihren von den Päpsten der Moderne errichteten Bauten. Wer fragte damals schon nach den abgetragenen Ruinen des zerbombten Hansaviertels, einer der schönsten und nobelsten Gegenden des Alten Westens. Fort mit den Trümmern und was Neues hingebaut. Wobei man den Propagandisten des Wiederaufbaus in beiden Stadthälften zugute halten muß, daß es keine ähnlich grotesken Sprüche gab wie in Dresden, wo man allen Ernstes verkündete, die von ihrer zerstörten barocken Pracht entsorgte Stadt entstehe „schöner denn je“.

Blasphemie begegnete uns eher in den Berliner Bauten selbst als in ihrer euphemistischen Beschreibung, was vielleicht dem spröden Temperament der Spreeathener zuzuschreiben ist. Im Unterschied zu den Bewohnern Dresdens, von denen der Schriftsteller Heinz Czechowski einst meinte, ihnen hefte stets jene Eierscheckenseligkeit an, die immer etwas klebrig wirke. Zurück nach Berlin. Alle Kunst ist Theorie, sagt Eugene Delacroix. Wenn es danach ginge, wäre die Stadt gegenwärtig ein Gesamtkunstwerk. Denn selten an einem anderen Ort und zu einer anderen Zeit sind derart viele simulierte Debatten und Metadiskussionen geführt worden wie seit dem Mauerfall in der Stadt an der Spree, die noch immer ihre neue Bedeutung sucht, welche mit dem Begriff Berliner

Republik eher vage umschrieben ist. Ständig werden die Bewohner durch neue Überlegungen, Vorschläge und Modell überrascht. Daß viele von ihnen rückwärts-gewandt sind, ist teilweise verständlich, teilweise ärgerlich. Spätestens seit 1994, als Wilhelm von Boddien's Stadtschloßsimulation aus gelbem Stoff ein originelles Revival des 1950 von Ulbricht geschleiften Bauwerks aufscheinen ließ, sind die Diskussionen über die Neugestaltung des Schloßplatzes nicht mehr abgerissen. Bei allen Überlegungen, die im Pro wie im Contra des möglichen Wiederaufbaus die Grenzen zur Hysterie streiften, fehlt eines, was eigentlich reichlich zur Verfügung steht: Zeit. Warum eine mögliche Wiedererrichtung oder zumindest die Überlegung darüber nicht kommenden Generationen anvertrauen? Alles soll gleich, sofort oder möglichst gestern beginnen. Im Zeitalter der Computertechnik bricht das virtuelle Vorstellungsvermögen die Grenzen der Realität. Wofür man beim Stadtschloß, das gerade durch seine unterschiedlichen Stile von der Gotik bis zum Jugendstil bedeutend war, Jahrhunderte benötigte, um alles in Ruhe wachsen zu lassen, soll möglichst in wenigen Jahren „durchgezogen“ werden. Man will Fertiges zu Lebzeiten haben, eine Stadtplanungserfahrung, die spätestens seit den dreißiger Jahren in Berlin regiert, seit den hektischen und gigantomanischen Plänen Speers für Germania 1950, jenem Jahr also, in dem Ulbricht preußische Geschichte mit dem Abriß eines Gebäudes bestrafen wollte, wovon ihn auch die verzweifelte Denkschrift Richard Hamanns nicht abhielt, der an das Weiterleben von Louvre und Kreml unter veränderten Funktionen und anderen Besitzern erinnerte, was leider auch nichts nutzte. Als Kind bin ich mit meinem Vater in die Ausstellung französischer Impressionisten gegangen, die im Weißen Saal des Schlosses gezeigt wurde. Wir umkurvten die Trümmerberge der Kaiser-Wilhelm-Straße, die damals wohl schon nicht mehr so hieß, und ich kam mir klein vor angesichts des Kolosses in seiner Mischung aus Zerstörung, Erhaltenem und rauchgeschwärzten Mauern. Aus solchen Erlebnissen wächst jenes dauerhafte historische Bewußtsein, das die schon beschriebenen kurzatmigen Modernisierungseuphorien überlebt. Dieses Bewußtsein für die geschichtliche Form hat, wie bekannt, auch bei der Neugestaltung der Neuen Wache gefehlt, die einst in den zwanziger Jahren von Heinrich Tessenow mit einem asketischen Formentwurf eines schwarzen Granitblocks mit silbernem Eichenlaub auf unterschiedlicher Pflasterung geschmückt und 1930 von Siegfried Kracauer, einem des Nationalismus un-

verdächtigen Zeugen, so gewürdigt wurde: „Eine Gedächtnisstätte für die Gefallenen im Weltkrieg: sie darf, wenn wir ehrlich sein wollen, nicht viel mehr als ein leerer Raum sein.“ Tessenows schlichter wie zeitloser Entwurf, der den Zweiten Weltkrieg nicht überlebte wie so vieles anderes in Berlin Gebaute, wurde schon zu DDR-Zeiten umgemodelt, um dann in Helmut Kohls Anverwandlung mit der aufgeblasenen Kollwitz-Skulptur seinen endgültigen Todesstoß zu erhalten. Kritische Presse gab es 1993 zu dieser Kanzlerentscheidung genug, bewirkt hat sie, wie wir sehen, nichts. Tessenow dürfte sich im Grabe umdrehen, wenn er erführe, daß die bronzene Kollwitz-Pietä in ihrer runden Körperlichkeit diesen streng konzipierten Raum erfüllt. Derweil herrscht in Berlin weiterhin kein Mangel an allerlei Gedankenspielen. Nichts scheint so reich vertreten wie architektonische Träumerei. Kaum ein Tag vergeht, ohne daß einer der lokalen Zeitungen nicht mit Zukunftsentwürfen herauskäme wie den von mir vorhin erwähnten von 1952, Das Nichtvorhandene besetzt den Raum. Die zeitweise sphärische Dimensionen streifende Debatte wird durch reale Probleme diachronisiert. Der öffentliche Nahverkehr steht, was die BVG betrifft, vor dem finanziellen Ruin, wichtige Industriebetriebe wie jetzt gerade von ABB angekündigt, verlassen noch immer die Stadt, Investoren halten gegebene Zusagen nicht ein. An der zögerlichen Umsetzung des Umzugsbeschlusses, auf den nach wie vor große Hoffnungen gesetzt werden, sind indes nicht nur die Bonner Einfamilienhausbesitzer schuld. Berlin erstickt noch immer an Provinzialität, konterkariert von den Konzepten der beiden ehemaligen Halbstädte, die sich ihr architektonisches Bild schufen, das von den ästhetischen Normativen der jeweiligen Siegermächte lebte und sich in Ostberlins einstiger Stalinallee wie an Westberlins bereits erwähntem Ernst-Reuter-Platz auf das Treffendste erwies. Schon 1949 hatte Hannah Arendt in ihren Deutschlandreportagen über diesen Modernisierungszwang geschrieben: „Die Realität der Zerstörung, die jeden Deutschen umgibt, löst sich in einem grüblerischen, aber kaum verwurzelten Selbstmitleid auf, das jedoch rasch verfliegt, wenn auf einigen breiten Straßen häßliche Flachbauten, die an irgendeiner Hauptstraße in Amerika stehen, errichtet werden, um ansatzweise die trostlose Landschaft zu verdecken und eine Fülle provinzieller Eleganz in supermodernen Schaufenstern feilzubieten. Verglichen mit der Haltung der Deutschen angesichts all ihrer verlorenen Schätze verspüren die Menschen in Frankreich und Großbritannien eine tiefere

Trauer über die weniger zerstörten Wahrzeichen ihrer Länder. In Deutschland wird die verstiegene Hoffnung geäußert, das Land werde das „modernste“ Europas“. Dieser Satz, nun bald fünfzig Jahre alt, scheint frisch und zutreffend zu sein wie im Moment seiner Entstehung. Den Blick versteinert nach vorn gerichtet, schien die für Bauwesen verantwortliche Politik den Gedanken nicht bedenken zu wollen, daß Zukunft Herkunft braucht. Ein zugegeben etwas plakatives Statement, das Auffächerung benötigt, wie sie gerade in Berlin garantiert werden kann aus seiner diametralen Geschichtlichkeit, die kaum sonst noch ein Ort auf der Welt bieten kann. Die Stadt braucht keine Werkstatt der Einheit zu sein, es ist genug herumgewerkelt worden, aber sie könnte ein Labor für geschichtliche Analysen und unterschiedliche Wege des 20. Jahrhunderts sein. Die Lehrbeispiele liegen hier buchstäblich auf der Straße. Oder sie sind bereits verschwunden. Am ehemaligen Leninplatz, wo die ebenso kolossale wie häßliche Statue des Oktoberrevolutionärs, einst vom Fließbandbildhauer Tomski entworfen, ebenso hastig wie teuer entsorgt wurde, hat man auf dem heutigen Platz der Vereinten Nationen ein eher klägliches Wäldchen konzipiert. Durch den Abriß des Denkmals und seine Entsorgung im märkischen Sand der Gosener Berge hat man sich der einzigartigen Chance begeben, der Nachwelt ein komplettes Ensemble mißverständlicher sozialistischer Stadtplanung zu überliefern. Eine in Beton gegossene Fahne, die die revolutionäre Bewegung symbolisieren sollte. Kann man sich ein anschaulicheres Beispiel für ideologische Erstarrung vorstellen? Erst aus den Bismarck-Denkmalern erkennt man den Geist jener Zeit des eisernen Kanzlers. Denkmale beginnen zuweilen spät zu sprechen, oft erst nach Jahrzehnten. Wenn Karl Scheffler von Berlin als einer ständig im Werden befindlichen Stadt sprach, so war das unter Umständen auch eine kritische Anmahnung zur Vollendung. Sie übersieht jedoch, daß Berlin gleichzeitig eine ständig im Vergehen befindliche Stadt ist. Seit Jahrhunderten hat sie sich aus Abschieden erneuert, schmerzlichen Abschieden, wenn wir uns an die untergegangenen Quartiere des 19. Jahrhunderts erinnern, an die Palais in der Nähe des Brandenburger Tores, die kriegszerstörte Luisenstadt und deren von Schinkel gebaute Kirche, die als Ruine nach dem Mauerbau gesprengt wurde. Immer hat es Wiedergänger gegeben, die nach den Spuren der untergegangenen Stadt gesucht haben, Kurt Pomlun (West), vielleicht erinnert sich der eine oder andere noch an dessen Radiosendung „Kutte

kennt sich aus", oder Paul Thiel (Ost), den man als rastlosen Pfadfinder der Vergangenheit an manchen Wochenende in Friedrichshain oder Wedding treffen kann. Oder den Verleger Wolf Jobst Siedler, den Schriftsteller Heinz Knobloch, den Grafiker Manfred Butzmann. Sie alle betreiben eine Heimatkunde, auf die sich Städteplaner und Architekten beziehen sollten in ihren Entwürfen für die Zukunft dieser Stadt, die angeblich oder tatsächlich niemals wird. Schefflers unwirsche Kulturkritik kann ja auch als Chance gesehen werden. Denn etwas, was nicht fertig ist, steht zur Veränderung bereit. Fünfzig Jahre nach Krieg und Zerstörung, nach Jahrzehnten hastiger wie oft unüberlegter Modernisierung scheint es in der immer noch geteilten Stadt erstmals ein erschrecktes Innehalten zu geben, eine Bestandsaufnahme des noch Vorhandenen und seine Wägung. Aktuellstes Beispiel für die auch bei Politikern entstehende Ernüchterung ist die kürzlich getroffene Feststellung Klaus Landowskys, das Olympiastadion bei laufendem Betrieb zu rekonstruieren, denn in Berlin sei schon an Geschichte verschwunden. Eine bemerkenswerte, wenn auch späte Einsicht, die hoffentlich nicht nur von Wahlkampfstrategien bestimmt ist. „Jeder Mensch ist Gelehrter, vorausgesetzt, er spricht als Privatperson“. (Immanuel Kant). Und vielleicht hat Landowskyja als Berliner gesprochen und nicht als Berliner Politiker. Oder er ist ein bidimensionales Wesen, wie Pierre Bourdieu den Intellektuellen unseres Jahrhunderts beschreibt, jenen Angehörigen eines „autonomen kulturellen Feldes“, unabhängig von religiösen, politischen und ökonomischen Mächten“. Wer die öffentliche Debatte um geplante Abrisse und Veränderungen des Stadtbildes schreibend verfolgt, bemerkt eine zunehmende Gereiztheit und Emotionalisierung. Jüngste Beispiele sind die Deutschlandhalle und der Palast der Republik, beides Konstituenten von Politikentwürfen aus der Nazizeit und des Sozialismus, die durch öffentliche Nutzung nachträglich demokratisiert und ihres ursprünglichen Charakters entkleidet wurden. Demokratische Politik sollten diesen Funktionswandel bedenken und in ihre planerischen Entwürfe einbeziehen. Das Nichtvorhandene besetzt den Raum, aber auch das Nichtmehrvorhandene. Es scheinen dies Scylla und Charybdis zu sein, durch die behutsame Stadtentwicklung hindurch muß. Was auf dem Reißbrett entsteht, sollte nicht durch Tabula-Rasa-Visionen des Abreißbrettes vorbereitet werden. Wobei ich gern konzidiere, wie schwer eine abwägende Beurteilung in jedem Falle ist. Jüngstes Beispiel ist das durchaus sympathische Kultur-47

kaufhaus Dussmann an der Friedrichstraße, das Leben in die Gegend bringt, dessen erdrückende Gebäudeform jedoch nicht geeignet ist, ein Haus wie das des ehemaligen kaiserlichen Hoffriseurs Haby in der Mittelstraße zu integrieren. Das hübsch renovierte Gebäude wirkt wie ein Goldzahn in einem Plastegebiss. Ein Zitat aus vergangenen Zeiten im üppigen Beton, eine verwehte Erinnerung, die, so aufgefaßt, nur noch die Brücke zum Stadtkitsch schlägt. Jeder kennt die Beispiele. All das wird in Berliner Medien und überregionalen Zeitungen getreulich verfolgt, kommentiert und im günstigen Fall kritisiert. Teils staatstragend visionär in Erwartung der sogenannten Berliner Republik, teils durchwärmt von lokalpatriotischer Gesinnung, was kein Gegensatz sein muß, teils begleitet von rührender Ahnungslosigkeit. War Berlin noch in den zwanziger Jahren ein Schmelztiegel divergierender Dialekte, Kulturen und Temperamente, der bei aller Unterschiedlichkeit ein verbindendes Stadtgefühl konstituierte, das außer dem sprichwörtlichen Berliner Tempo eine ähnliche Form des Fühlens, Denkens und Redens über sogenannte gesellschaftliche Schranken zwischen arm und reich ermöglichte, ist die Stadt heute mental in viele Antagonismen zerfallen. Berliner Dialekt, lupenrein ohnehin nur noch in den östlichen Quartieren und in Neukölln gesprochen sowie von den Schauspielern Günter Lamprecht und Harald Juhnke, gehört ganz offensichtlich zu den aussterbenden Sprachen. Der sprachliche Transformationsprozeß ins chemisch gereinigte Hochdeutsch macht Riesenfortschritte und demonstriert die erhebliche Lern- und Anpassungsfähigkeit speziell der Ostberliner Jugend. Unterstützt wird diese Wanderung in die zeitlose Blackbox durch eine regionale Ahnungslosigkeit in den Rundfunkanstalten, wie sie sich vor allem in der merkwürdigen Aussprache Berliner und Brandenburgischer Ortsnamen ausdrückt, als Beispiele seien nur Friedrichshagen, Großkreutz oder Lehnhagen genannt. Über acht Jahre tradierte Ungenauigkeit verrät eine gehörige Portion Desinteresse an jenem Landstrich, über dessen Herkunft, Gegenwart und Zukunft man täglich berichtet. Eine Gegenoffensive mit Tempelhof, Grunewald oder Frohnau würde vermutlich kaum bemerkt und deshalb folgenlos bleiben. Wie sie vielleicht feststellen, steht vor ihnen ein in Maßen fanatischer Lokalpatriot. Eine ebenfalls aussterbende Spezies. Vielleicht zum Glück. Noch zu Mauerzeiten, als ich bereits fest überzeugt war, dieses Bauwerk ideologischer Hilflosigkeit zu überleben, wenn auch erst im Greisenalter, stellte ich mir vor, wie es nur wenige geben würde,

die einst auf dem Vollring gefahren waren oder mit der Straßenbahnlinie 95 von Köpenick nach Tempelhof Attilaplatz oder mit der U-Bahn von Pankow nach Reichskanzlerplatz. Und ich wünschte mir, ein ergrauter Cicerone zu sein, der die Jüngeren mit dem Schicksal und der Geschichte der geteilten, geschundenen Stadt vertraut machen könnte. 1989 war ich 47 Jahre alt, aber ich erkannte, daß ich schon alt genug aussah mit meinen retrospektiven Visionen. Wie beim U-Bahnbau in Rom, als Bagger zufällig antike Katakomben öffneten, deren Mosaiken durch das Tageslicht in Minuten ihre Farbigkeit verloren, verblaßten meine Erinnerungsbilder beim überraschenden Mauerfall. Sie verlangen deshalb kein öffentliches Interesse, sondern bleiben privat. Sie konstituieren sich aus Wegmarken der Gesichte und Geschichte Berlins, aus einer vergessenen Straßenbahnschiene, aus der Ruine eines Eckhauses, aus dem Besuch des Gropius-baus beispielsweise, in dessen längst abgetragenen Nachbarhaus Ende der vierziger Jahre im Keller die Ausgabestelle für Lebensmittelkarten war. Es ist ein Erinnern aus dem Untergrund, der den Boden abgibt selbst für solche virtuellen Entwürfe wie die Debiszentrale am Potsdamer Platz, deren kühler, ästhetischer Faszination auch ich mich nicht entziehen kann. Was ist vermutlich dieser Gegensatz von Geschichtlichkeit und ungebrochener Zukunftserwartung, der Berlin prägt und trägt. Er darf nicht durch Erinnerungslosigkeit wie Erinnerungsseligkeit aus dem Gleichgewicht gebracht werden. Diese notwendige Balance wird von uns allen geschaffen, sie nimmt uns in die Verantwortung, damit wir nicht wie Madame de Stael vor rund 100 Jahren urteilen müssen: „Berlin, diese ganz moderne Stadt, macht, so schön sie auch ist, keinen genügend starken Eindruck; man spürt hier weder die Prägung durch die Geschichte des Landes noch durch den Charakter der Einwohner, und diese prächtigen, neu erbauten Häuser scheinen nur zu bequemen Vereinigungen des Vergnügens und der Industrie geschaffen.“

Adressen der Referenten

Dr. Hans Stimmann

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin
Fön 030-2471-1012
Fax 030-2471-1084

Hildebrand Machleidt

Hufelandstr. 22
10407 Berlin
Fon 030-421.21.61
Fax 030-421.21.64

Dr. Hans-Erhard Haverkamp

Bundesbaugesellschaft
Scharrenstraße 2-3 10178
Berlin Fön 030-20178-115 Fax
030-20178-415

Dietmar Otremba

Otremba Unternehmensgruppe
Katharinenstraße 18
10711 Berlin
Fön 030-896685-0
Fax 030-896685-97

Detlev Lücke

Ost-West-Wochenzeitung FREITAG
Am Treptower Park 28-30
12435 Berlin
Fön 030-53334-400
Fax 030-53334-420

Klaus Härtung

Redaktion DIE ZEIT
Kurfürstenstraße 72-74 10787
Berlin Fön 030-254393-0 Fax
030-254393-22

Pressespiegel

Klaus Härtung: Berliner Wende in:
DIE ZEIT, 5. Februar 1998

Christian van Lessen: Der Glanz der Sternstunden ist fast
erloschen in: Der Tagesspiegel, 24. Januar 1998

Hans Wolfgang Hoffmann: Berlin wächst mit Geduld zusammen
in: Berliner Zeitung, 26. Januar 1998

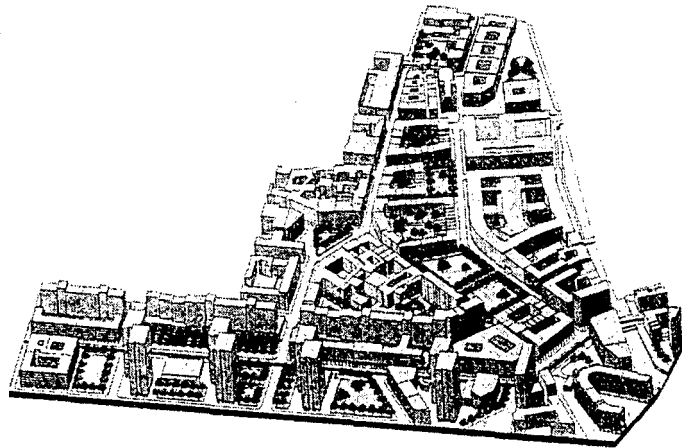
Eva Maria Froschauer: Und bereits ein Mythos? in:
<http://www.baunetz.de> vom 30. Januar 1998

40 FEUELLETON

Berliner Wende

Dank „Planwerk Innenstadt“ wachsen
die beiden Stadthälften nun
doch zusammen

VON KLAUS HÄRTUNG



DER BERLINER SPITTELMARKT soll wieder
ft sind es

O gerade die kleinen Veränderungen der öffentlichen Rede, die den tiefgreifenden Wandel ankündigen. Von der Verantwortung für die Schönheit der Stadt" sprach der Berliner Stadtentwicklungssenator Peter Strieder bei der Eröffnung einer Ausstellung, in der die Zwischenbilanz einer einjährigen Arbeit mir dem „Planwerk Innenstadt“ vorgestellt wurde. Noch Vorjahren wäre das Wort von der Schönheit der Stadt ein Tabubruch und Nachweis höchster Inkompetenz gewesen. Schließlich galt Stadtplanung als eine Art höherer Sozialpolitik, die die Einwohner-Bedürfnisse nach Verkehr, Sicherheit, Licht, Luft und Sonne funktional und DIN-Norm-gerecht umsetzen muß. Daß ausgerechnet der Sozialdemokrat Strieder jetzt die Ästhetik entdeckt, ist ein Symptom für ein verändertes Verhältnis der Berliner zur Stadt.

Als er und sein Staatssekretär Hans Stirm mann Ende 1996 jenes „Planwerk“ vorstellten, gerieten die gespaltenen intellektuellen Milieus des Status quo in Aufruhr. Dabei zielten die Prämissen des Projektes auf einen vernünftigen Konsens:

Zwei kleine Planungsteams für die Ost- und die West-City hatten trotz einer schwachen politischen Beschlußlage einen Entwicklungsplan für das Zentrum gezeichnet. Dafür war es hohe Zeit: Das Gründerfieber nach dem Mauerfall hat ein einziges Chaos von Bezirksplanungen und Wettbewerbsgebieteri gezeitigt. Die Stadt wäre hilflos der nächsten Investorenwelle ausgeliefert.

Die Verfasser des „Planwerks“ versuchten Berlin wieder als Ganzes zu sehen und zu planen. Die historische Mitte, die für die meisten Berliner immer noch zu Ostberlin gehört,

sollte mit der Westberliner City zusammengeführt werden. Es galt, das alte Straßennetz neu zu flechten und das geschichtliche Muster Berlins zu kodifizieren. Die Mauer hat ja nicht nur die städtische Gegenwart getrennt, sondern auch die gemeinsame Stadtgeschichte vernichtet. Ihr Fall hat die Berliner abrupt vor die Frage gestellt: Wird die Liquidation des historischen Stadtgrundrisses so fortgesetzt, wie es die Moderne in Ost und West betrieben hat? Oder versöhnt sich Berlin wieder mit seiner Geschichte? Soll der Spittelmarkt, ein mittelalterlicher Platz vor dem Stadttor, wieder unter der achtspurigen Stadtautobahn hervorgeholt werden? Soll die alte Königssiedlung, die barocke Stadterweiterung im Osten, wieder erkennbar werden? Das „Planwerk“ postuliert die Normalität einer europäischen Stadt, die sich nach den Regeln ihrer Geschichte entwickelt. Es will Berlin vereinen.

Der neualte Grundriß bietet den Ostberlinern einen historischen Kompromiß an: Die abgebrochene Moderne der einstigen DDR-Hauptstadt mit ihren konturlosen Aufmarschräumen und suburbanen Plattenbauten wird anerkannt (Prinzip „Kein Abriß“), aber sie wird auch zugleich verabschiedet. Auf die kahle und zugige Stadttutopie des Sozialismus wird der historische Stadtgrundriß aufgeschichtet. Zudem soll das geschichtliche Zentrum neu besiedelt werden. Das Wohnen in der Stadt soll durch die Förderung eines mittelständischen Haus- und Wohriühseigeritüms wieder attraktiv gemacht werden (Prinzip: Stadtentwicklung „Innen vor Außen“). „Nicht nur um den Einwohner, der planerisch mit Wohnraum bedient wird, auch-um'den „Stadtbürger“; der sich existenziell an seine Stadt bindet, wird geworben.- -

Wie dringlich ein derartiges Projekt ist; zeigt sich gerade'

so werden (Modell),



Aufnahmen: Ullstein; Projektgruppe Historisches Zentrum

wie er in den zwanziger Jahren war (rechts)

jerzt; Gegenwärtig belegen neue demographische und soziologische Studien des Senats, wie brisant die Lage in der Innenstadt geworden ist. Bezirksbürgermeister klagen, daß gutverdienende Familien an den Scadtrand flüchten. Ganze Viertel im Umkreis der Regierungsbauten drohen zu „kippen“ und sich in Ghettos von Sozialhilfeempfängern, Alten und Ausländern zu verwandeln. Ohne eine Rekonstruktion der früheren urbanen Qualität des Zentrums wird „Wohnen in der Stadt“ gar nicht möglich sein.

Nur auf den historischen Stadtkern konnten sich alle einigen

Dennoch: Ein Jahr lang hatte ein Kartell der Gehässigkeit, eine kritische Spray-Kultur, das Projekt niedergemacht. Die Ostberliner hatten sich gegen ein Planungs-politbüro aufgebaut, das ihre sozialistische Utopie „platt machen“ wollte. Rechts und links, CDU, PDS, Grüne in kritischer Symbiose, wüteren gegen die Nostalgie und „Rückkehr ins Mittelalter“. Auf der Planungsebene gab es gleichwohl große Fortschritte. Die Grünplaner konvertierten: nicht mehr „Soviel Grün wie möglich“, sondern das „urbane, qualifizierte Grün“. Die Verkehrspanier entdeckten den Nutzen des historischen Straßennetzes. In rüf, „Planwerkstätten“ fanden sich die Vertreter von 46 Institutionen, Parteien, Verwaltungsebenen, Betroffenenverbänden und Kultureinrichtungen zusammen, um am Runden Tisch über „Schlüsselszellen“ wie den Molkenmarkt und den Spittelmarkt zu beraten. Allein der historische Stadtgrundriß erwies sich da als konsensfähig.

Diese Ergebnisse dokumentiert die Ausstellung im zweiten Stock des Staatsratsgebäudes. Zur Überraschung aller Beteiligten scheint nun die Abwehrfront zerfallen. In der 67. Sitzung des Stadtforums, die der Ausstellungseröffnung vorausging, waren zwar alle Kontrahenten versammelt, aber die Debatte verlief versöhnlich, sachlich, zivil - und berlinisch. Kam daher die Aura des Erfolgs? Nicht allein: Paradoerweise waren es gerade die Aggressionen der Ost-West-Spaltung, die den Wandel brachten. Das „Planwerk“ hat eine neue Scadtöffentlichkeit geschafften, einen Ort, an dem die Bewohner beider Stadthälften über die zukünftige gemeinsame Stadt Streiten konnten. Verbittert, unversöhnlich, aber kontinuierlich kam man miteinander ins Gespräch.

Bei aller Wut treiben sich die Berliner an den Punkt, an dem die Dresdner und Leipziger schon längst sind: das Verständnis für die historische Identität ihrer Stadt. Erwacht aus den Fieberträumen urbanistischer Utopien, kehrt die Stadtplanung aus der soziologischen Verbannung zurück - der erste Schritt zur Normalität einer europäischen Metropole. Außerdem: Für das „Planwerk“ wird auch mit den Füßen abgestimmt. Eine Prozession des innerstädtischen Tourismus zieht die Berliner zur Spandauer Vorstadt, zum ScheunenvierMI, zu historischen Orten mit urbaner Dichte.

Die Farce am Ende des 67. Stadtforums war symptomatisch. Der alte Werner Orlowsky, Kreuzberger Held der Besetzerbewegung, stand auf und konvertierte zum „Planwerk“. Drei Abgeordnete der Grünen und der PDS beschimpften ihn und zankten, verhärt an Körper, Geist und Sprache - die Rhetorik der Mauerzeit. Das Stadtforum nahm es stumm hin, bis es endlich vorbei war.

Der Glanz der Sternstunden ist fast erloschen

Das mit Elan gestartete Stadtforum sucht große Themen - über wichtige Planungen wurde längst entschieden

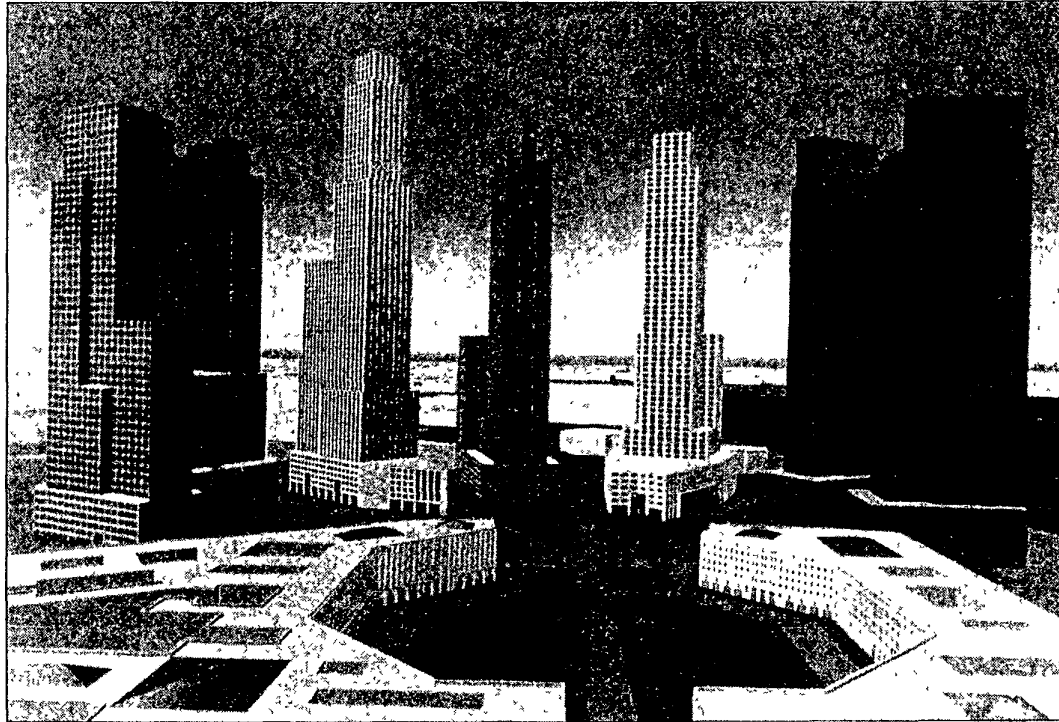
VON CHRISTIAN VAN LESSEN

' BERLIN. Eine Zwischenbilanz war es, die gestern im Stadtforum zum Planwerk Innenstadt gezogen wurde. Auch das Forum selbst, das nun schon zum 67. Mal Ober die Bühne ging, verdient eine Zwischenbilanz. Begeisterte Kritiker bescheinigten ihm einst Sternstunden, andere nannten es hämisch „Schwatzbude“. Die Veranstaltung ist in die Jahre gekommen, die anfängliche Euphorie verfliegen und die finanzielle Ausstattung deutlich abgemagert.

„Auslaufmodell oder Entwicklungspotential?“ hieß es kürzlich bei einem Treffen, und dabei ging es um die Zukunft der europäischen Stadt. Man diskutierte über London, Barcelona, Warschau, Moskau, auch über Berlin. Das Forum selbst aber droht zum Auslaufmodell zu werden, weil die großen Themen der Berliner Stadtplanung fehlen.

Der frühere Stadtentwicklungssenator Volker Hassemer (CDU) hatte das Stadtforum 1991 gegründet, war bis zum Ende seiner Amtszeit vor zwei Jahren ständiger Gast. Seit Nachfolger Peter Strieder (SPD) das Zepher schwingt, zeigt Hassemer dem Stadtforum als Privatmann oder auch Geschäftsführer von „Partner für Berlin“ die kalte Schulter: Er wurde nie mehr dort gesehen.

Warum? „Das Besondere am Stadtforum war, daß damals wirklich Entscheidungen vorbereitet wurden. Mehr will ich dazu nicht sagen“. Hassemers Pläne waren hochfliegend: Als „oberster Zuhörer“ wollte er sich von „fünf Weisen“ beraten lassen, zu denen der amerikanische Architekturfachmann Kurt Förstepund der frühere Senatsbaudirektor Hans-Christian Müller gehörten. Von sieben „Bänken“ eines Parlaments der Spezialisten (etwa IHK oder DGB) und Zwischenrufern (Künstler und Wissenschaftler) sollten dem Forum der Sinn für Möglichkeiten geöffnet, dem



GROSSE ENTWÜRFE diskutierte das Stadtforum - dieser von Hans Kollhoff für den Potsdamer Platz gehörte dazu. Zeichnung - Büro Kollhoff

vereinten Berlin h Ziel und Maß" gegeben werden. Eine Lenkungsgruppe sollte das Gespräch • in Gang halten, der Baujurist Rudolf Schäfer ist noch heute als Moderator dabei. Man wollte Sachverstand bündeln, Entscheidungen bezahl der Teilnehmer so manche bekannte Stimme, beispielsweise die des Amerikaners Förster, nicht mehr hören ließ. Auch Vertreter der Baubehörde, der Bausenator gar, machten sich angesichts achtstündiger Referate und Diskussionen rar, und die „Hauptstadtbezirke“ Mitte und Tiergarten hatten anfangs gar keinen festen Platz in der Fachrunde. Der frühere Bausenator, Wolfgang Nagel nahm das Stadtforum seines Kollegen Hassemer zum

Anlaß, seinerseits Experten und Öffentlichkeit zu Medienwirk Doch mit der öffentlichen Resonanz schwand auch das Budget angesichts knapperer Haushaltsmittel. Zwei Millionen Mark waren es Mitte der neunziger Jahre, davon mußte auch die Miete an der Wallstraße bezahlt werden. Mit Strieder, der eine starke Lobby für das Forum seines Amtsvorgängers verspürte, wurde vor rund zwei Jahren die Lenkungsgruppe neu gewürfelt, die Organisation privatisiert, das frühere Staatsratsgebäude für Veranstaltungen entdeckt Selbst Mitarbeiter in der Senatsverwaltung

tung für Stadtentwicklung glauben, daß sich das Forum der Behörde inzwischen totgelaufen hat. wesentliche Fragen nicht mehr diskutiert werden und die Veranstaltungen nichts weiter sind als eine Art privater Volkshochschule, in der vor allem Staatssekretär Hans Stimmann das Sagen hat.

In der letzten Sitzung ging es um die Globalisierung, um Handels-, Kapital- und lechnologiestrome und ihre Auswirkungen auf Berlin und Brandenburg. Die europäische Stadt, die gesellschaftliche Krise und

schleunigen - etwa am Potsdamer Platz oder zum neuen Flächennutzungsplan

Schon kurz nach den ersten Treffs in den Räumen der Bauinformation an der Wall Straße machten zwar abfällige Worte wie Tabakskollegium akademisches Palaver und Seniorenklub die Runde am zunächst fortwährenden stadtweiten öffentlichen Aufsehen der Veranstaltungen anfangs im Zweiwochen-Rhythmus freitags und sonn abends, änderte dies aber nichts

Zwischenbilanzen der Foren gab es mehrmals, etwa im Juli 1992 nach rund 20 Sitzungen. Und Kritiker vermuteten, daß

samen Alchitekturgesprachen einzuladen

Wo sich das Parlament der Planer" bestimmten Arealen zuwandte - Leipziger Platz, Potsdamer Platz Spreebogen - hatte es Einfluß auf das Ergebnis von Wettbewerben Die Idee innerhalb neuer Büro-Stadt viertel einen bestimmten Wohnanteil von 40 letztlich 20 Prozent vorzuschreiben stammt aus dem Forum Hassemer ließ bei einem Budget von drei Millionen Mark viel Geld und Energie investieren, scheute keine Honorare, um Experten aus aller Welt einzuladen Man wollte vor allem Beispiele aus anderen

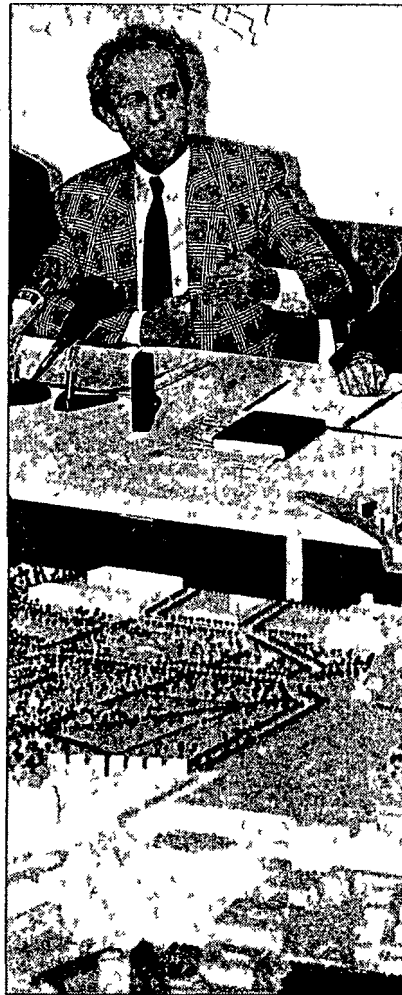
Verkehr soll „zivilisiert“ werden

Als „Antwort auf die Stadtfucht“ hat Stadtentwicklungssenator Peter Strieder gestern das „Planwerk Innenstadt“ bezeichnet Bei einer „Zwischenbilanz“ dieser Planungen zeigte er sich vor dem Stadtforum optimistisch, einen gesellschaftlichen Konsens über die Vorstellungen (eine) verdichteten Innenstadt herbeizuführen und letztlich das Konzept der „Lebens- und liebenswerte Mitte“ Berlins zu finden Für das Areal um das Marx-Engels-Forum und den Femsehturm solle es eine stadtweite öffentliche Diskussion geben.

Staatssekretär Hans Stirnmann äußerte „Verständnis für die harsche Kritik von allen Seiten“ an dem Planwerk, Es gehe bei der Neuordnung von räumlichen Beziehungen nicht, wie oft angenommen, um die Beseitigung des Autoverkehrs, sondern lediglich um den Durchgangsverkehr und dessen „Zivilisierung“. Auch durch die Innenstadt von Mailand fährt man nicht mit Tempo 80. Fußgänger sollten künftig nicht nur auf Spuren und Am

plätzen achten müssen. Der Architekt Hildebrand Machleidt, Moderator der zum Planwerk gehörenden „Planungswerkstätten“, erinnerte daran, daß der alte West-Berliner Flächennutzungsplan von 1965 noch „exorbitante Straßenplanungen“ vorgesehen und sich vom alten Stadtgrundriß weitgehend gelöst hatte Erst Mitte der siebziger Jahre habe in beiden Teilen Berlins die Rekonstruktion der Stadt begonnen, und in diesem Sinne verstehe sich auch das Planwerk. Dessen Vorstellungen, inzwischen zu 70 Prozent überarbeitet seien prinzipiell machbar, sehe man vom Hauptdissens mit der Bau- und Verkehrsverwaltung ab Die zuständigen Behörden sollten zusammengelegt werden. Für das Planwerk müßten sachliche und zeitliche Prioritäten gesetzt werden, Der Bereich zwischen Leipziger und Alexanderplatz sei besonders wichtig.

Bau-Untermehner Dietmar Otremba sprach sich für städtebauliche Verträge aus Mit ihnen könnte das Planwerk am besten realisiert werden. • C.V.L.



EIN ERSTES STADTFORUM Der frühere Stadtentwicklungssenator Volker Hossemer bei der Veranstaltung 1991 im Leben Foto: Siefan Nowak

die Jugendlichen waren weitere Themen. Ferner das Planwerk Innenstadt.

„Das Stadtforum ist nicht mehr spezialisiert auf Stadtentwicklung, behandelt mehr städtische Themen“, sagt Cornelia Poczka aus dem Hause Strieder Man verspüre noch immer eine starke internationale Resonanz. Städte wie Bilbao oder Neapel wollten aus den Berliner Erfahrungen lernen, „wie man alle an einen Tisch knegt, Banker beispielsweise und Naturschützer“ Das Stadtforum habe aber immer auf der Kippe gestanden, sei oft als Quasselbude und Privatverein verschrien worden Der „Werkstattcharakter von einst sei allerdings verlorengegangen

Der Architekt Philipp Meuser erhielt von Strieder den Auftrag, die Arbeit der von fünf auf 14 Personen erweiterten Lenkungsgruppe zu koordinieren und die alle zwei Monate geplanten Foren vorzubereiten. Architekten und Stadtplaner haben sich Soziologen und auch Wirtschaftswissenschaftler zugesellt Das schwindende Budget - inzwischen liegt es bei einer halben Million Mark - zwingt zu längeren Pausen von zwei Monaten Weil große Themen fehlten, sei es „mehr ein Zurücklehnen und Abwarten, wie sich die angeschobenen Projekte entwickeln“, sagt Meuser. „Welches Ministerium sonst leistet sich einen intellektuellen Diskurs zu Zukunftsthemen der Gesellschaft?“

Und diese Verwaltung leistet sich die Zeitschrift „Stadtforum“, die regelmäßig über die Veranstaltungen berichtet. Das Stadtforum gibt sich „internationalisiert“, nicht mehr Berlinfixiert, aber Berlinbezogen Bei manchen Veranstaltungen drängt sich Kritikern aber der Eindruck auf, es werde bei allem notwendigen Blick über den Berliner Tellerrand zu intensiv über weltweite Probleme nachgedacht, etwa - wie geschehen - über die Haushaltslage in Neuseeland

Berlin wächst mit Geduld zusammen

Zwischenbilanz der Planwerksdiskussion: Die Polarisierung der Stadthälften ist überwunden

VON HANS WOLFGANG HOFFMANN

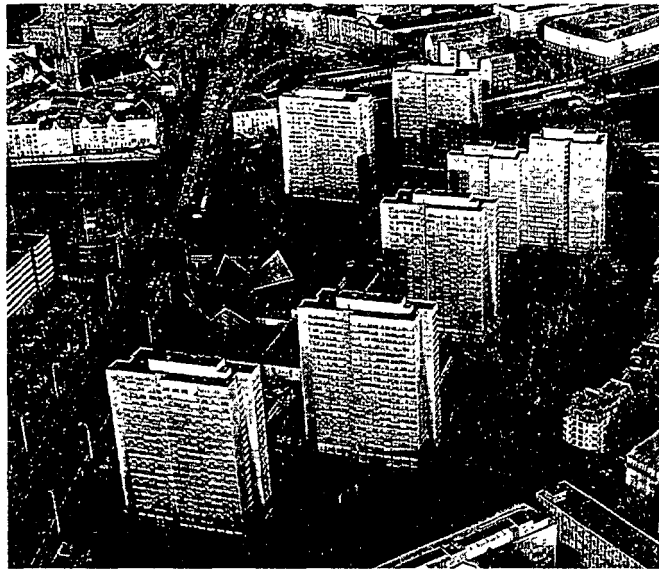
Der Ton im Stadtforum, das am Freitag eine Zwischenbilanz der Planwerksdiskussion zog, war ruhig, sachlich, zuweilen sogar müde. Kein Vergleich zum November 1996. Damals sahen sich Stadtentwicklungsminister Strieder und sein Staatssekretär Stimmann einer hochemotionalen Ablehnungsfront gegenüber. Der Plan, der Berlin zusammenrühren wollte, polarisierte die Stadt, verärgerte Ost-Berliner, die ihr Lebenswerk per Federsich ausradiert sahen, entzweite Verwaltung und Öffentlichkeit.

Die Verwaltung reagierte. Diskussionen mit den Bewohnern der berührten- Quartiere ließen zwar keine Begeisterung über Neubauten in ihrer Nachbarschaft aufkommen, zeigten aber, daß von 33 000 zusätzlichen Eigenheimen angesichts eines um ein Vielfaches höheren Mietwohnungs-Bestandes keine Gefahr ausgeht, sondern nur eine Bereicherung.

Das Ahomblatt

In fünf „Planwerkstätten“ suchte das Autorenteam in Teilgebieten den Konsens mit Bezirken, Bürgern, Investoren und Planern. Ost- und West-Planer haben voneinander gelernt. Die einen haben Verständnis für die Planungen der DDR entwickelt, die anderen etwas über die liberale Stadt des 19. Jahrhunderts erfahren. Auf der Fischerinsel haben sich die Fronten verkehrt: Heute sind es die Planwerker, die das 1971 vom Kollektiv Stingi errichtete Ahomblatt erhalten wollen, während die Ostberliner Co-Gutachter Flierl, Kny und Krause den Abriß befürworten.

Diese Erfahrungen werden gebraucht, wenn, in den drei beson-



BERLINER ZEITUNG / ENGELSMANN

Fortschritt, der keiner Ist: Blick auf die Fischerinsel.

ders konfliktreichen Quartieren, der Fischerinsel, der Luisenstadt und dem neueren Teil der Karl-Marx-Allee, die stadte-stalterische Feinarbeit bis zum Ende des Jahrtausends abgeschlossen werden soll. Für den zentralen Problemereich der Stadt, den großen Freiraum um den Fernsehturm, will Strieder einen noch offeneren, stadtweiten Diskurs organisieren.

Außer Zweifel stehen heute die

Ost und West haben gelernt; die Fronten haben sich teilweise umgekehrt

und Mietergärten den Bewohnern bringen. Das wirtschaftliche Gutachten rechnet vor, daß diese Aufwertungsmaßnahmen das Land Berlin nichts kosterrüssen. Durch Umwidmung von Straßen- in Bauland und seinen verbilligten Verkauf lassen sich städtebauliche Aufgaben, zu denen der Staat allein nicht mehr in der Lage ist, an Investoren delegieren. Städtebauliche Verträge können sicherstellen, daß privates Geld im öffentlichen Interesse ausgegeben wird. Mindeststandards, wie ein Wohnanteil von 40 Prozent, seien Verhandlungssache. Nach einem Jahr ist aus dem simplen Bauplan eine durchdachte Strategie für die gesamte Stadt geworden.

Unklare Opposition

Mit seinem Senatskollegen Jürgen Bemann (CDU) findet Strieder (SPD) freilich keinen Konsens. Die Bau- und Verkehrsverwaltung ignorierte das ganze Verfahren. Ebenso die Opposition: Kaum hatte der einst kämpferische Kreuzberger Baustadtrat Werner Orlovskv seine Bereitschaft erklärt, für „gesellschaftliche Mehrheiten zu werben“, zeigte sich seine Parteifreundin Ida Schillen, baupolitische Sprecherin der Bündnisgrünen im Abgeordnetenhaus, über die Diskussion „enttäuscht“. Noch widersprüchlicher verhielt sich die PDS-Baustadträtin von Mitte. Obwohl „kein Konsens mit dem Bezirk Mitte besteht“ wollte Katrin Bäumen am Molkenmarkt die Realisierbarkeit des Planwerks testen. Immerhin: Es zeichnet sich Bewegung ab.

Ausstellung der Zwischenergebnisse bis zum 13. Februar im Staatsratsgebäude, täglich von 9 bis 19 Uhr.

Und bereits ein Mythos?

67. Stadtforum: plan.werk. Stadt. - Ein Zwischenergebnis

Das Berliner Stadtforum war 1991 vom damaligen Stadtentwicklungssenator Volker Hassemer als Plattform gegründet worden, um Themen der Stadtplanung im öffentlichen Rahmen zu diskutieren. Seit Peter Strieder das Ressort inne hat, wird dort vor allem theoretische Vorarbeit für das „Planwerk Innenstadt“ geleistet. Nun hat das Stadtforum wieder einmal Bilanz gezogen und das Zwischenergebnis der Arbeit an dem Großentwurf für den einheitlichen Rückbau der hauptstädtischen Lücken und Brachen präsentiert.

Gerade die breite Abwehr mache das Planwerk zum Erfolg, so die Einschätzung von Klaus Härtung, Berlin-Korrespondent der ZEIT und Mitglied der Lenkungsgruppe. Er war mit Detlev Lücke, Chefredakteur des FREITAG, als Stimme des Feuilletons zu dieser 67. Sitzung des Stadtforums gebeten worden, um zusammen mit politisch Verantwortlichen und Investoren den Blick auf die Debatte um das Planwerk und deren Beitrag zur Gesprächskultur der Stadt zu richten.

Ein Fazit nach einem Jahr Diskussion, neun Stadtprojekt-Sitzungen, Ausstellungen und vertiefender Arbeit in den Planwerkstätten mit ihren Gutachtern und Co-Gutachtern: Man könne sich zur Zwischenbilanz kurz zurücklehnen, denn das Planwerk sei ein Erfolg, mehr noch - bereits ein Mythos. Und die Frechheit, die Staatssekretär Hans Stimmann mit der Präsentation desselben vor 15 Monaten im November 1996 besessen hätte, ja die „Unverfrorenheit“ (Werkstatt-Moderator Hildebrandt Machleidt), wäre heute seine Stärke. Die anderen Lager meinen: „gescheitert, in Scheiben zerlegt, auf Bezirksniveau zurechtgestutzt, politisch niemals durchsetzbar und fern jedes Konsenses.“

Die Verabschiedung des Gesamtplans im Abgeordnetenhaus ist derzeit nicht möglich, die Bezirks-Baustadträte aller Couleurs sind sich uneinig. Mangels breiter Zustimmung und politischer Legitimation wünscht man sich im Teilbereich Molkenmarkt / Alexanderstraße - dort, wo die Bereichsentwicklungsplanung am ehesten mit dem Planwerk konform geht - erste Realisierungen mit Test- oder Pilotcharakter. Die Baustadträtin des Bezirks Mitte, Karin Baumert, beeilte sich aber anzufügen, daß hier nicht ein Konsens erreicht wurde, sondern eine gewisse Deckungsgleichheit der geplanten Maßnahmen bestanden habe. Das Wohnhochhaus an der Ecke Grunerstraße/ Alexanderstraße war beispielsweise bereits in einem Gutachten von 1994 vorgesehen, nun hat man es längs zur Alexanderstraße positioniert.

Jetzt muß also das, was als breit angelegte Diskussionsgrundlage zur Ordnung eines städtischen Chaos' gedacht war (vom Begriff des „Masterplans“ nimmt man mittlerweile Abstand), in langsamer städtebaulicher Kleinarbeit, in quasi bilateralen Verhandlungen mit allen betroffenen Parteien, den Senatsverwaltungen, den Bezirken, den Bauträgern und Bürgervereinen ausgebrütet werden. Inzwischen haben die Planwerkstätten den Zeitrahmen zum Abschluß ihrer Runden Tische bis in den Spätsommer 1998 verlängert. Was durch die Überarbeitung entstehen soll und was sich Werkstatt-Moderator Hildebrandt Machleidt wünscht, ist vor allem ein langfristiger Arbeitshorizont und eine Art „Vorratsplanung“, sachliches, undogmatisches Vorgehen und wieder mehr Vertrauen, denn das war nach dem Paukenschlag der Planwerkpräsentation verlorengegangen; Außerdem Re-Abstraktion des Plans bis auf die Bezirksebene und mehr Transparenz der Planungsrealitäten sowie der

Auf dem Weg zu diesen Realitäten reden aber diejenigen, die sie finanziell tragen sollen, ein kräftiges Wort mit. Investorenvertreter Hans-Erhard Haverkamp, der heute das Projekt Bundeskanzleramt koordiniert, und Dietmar Otremba präferieren als notwendiges städtebauliches Instrument das offenste und flexibelste, den „städtebaulichen Vertrag“. Vorbereitung und Durchführung der Grundstückerschließung geschehen da zwar auf eigene Kosten und entlasten somit die öffentliche Hand. Aber die Möglichkeit, auf die konjunkturellen Schwankungen zu reagieren, d.h. Nutzungsänderungen eigenmächtig vorzunehmen, ist bei diesem Instrumentarium ein wesentlicher Vorteil für die privaten Geldgeber. Die Planwerker, grundsätzlich mit den städtebaulichen Verträgen einverstanden, wollen aber die Nutzungsmischung und die ausverhandelten Wohnanteile festgeschrieben sehen. Die Grundfesten des Planwerks, die Erhöhung des innerstädtischen Wohnanteils, die Parzellierung und die Schaffung von Eigentum, der Straßenrückbau und die bewußte Grünraumplanung gelten nach wie vor als akzeptierte Kriterien. Was aber machen mit Jürgen Klemanns Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr, die sich querstellt? Die „Zivilisierung des Verkehrs“ (Stimmann) in Form von Straßenrückbauten ist für die Opposition kein Weg. Unverständlich für Klaus Härtung, wo doch der Rekurs auf das geschichtliche Straßennetz eine Besinnung auf das „wichtigste historische Gebiet“ der Stadt sei - Gerade in Berlin, das er als so „gierig nach Geschichte“ bezeichnete.

Dreht man all das um, was dem Planwerk die harsche Kritik eingebracht hat - den „Anspruch aufs Ganze“ in eine Willenserklärung, die Anti-Utopie in Realismus, die Provokation in ein Muß zum Gespräch - dann war und ist das Werk wirklich erfolgreich.

Warum muß man es aber umdrehen, hält es denn so wenig aus?

Hans Stimmann meint nein: Le Corbusier und Hans Scharoun wären mit ihren Plänen kaum belastbar gewesen, er hingegen sei es schon.

So häufig wird in den Berliner Diskussionen vom Zeitnehmen und Zeithaben gesprochen, daß nicht nur der Stadtentwicklungssenator und sein Staatssekretär, sondern auch alle anderen Beteiligten einen langen Atem beweisen müssen.

Eva Maria Froschauer

Die Ausstellung der Zwischenergebnisse aus den Planwerkstätten ist im ehemaligen Staatsratsgebäude noch bis zum 13. Februar, täglich von 10.00-19,00 Uhr, zu sehen.

Fotos(3): Florian Meuser Die offizielle

Homepage des [Planwerks](#)

Meldungen der BauNetz-Radaktion zum Planwerk
Meldung vom 22. 1. 1998 [Meldung vom 28. 11. 1996](#)

zurück