

162. SCHINKELFEST

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin

13.03.2017, Otto-Braun-Saal der Staatsbibliothek zu Berlin

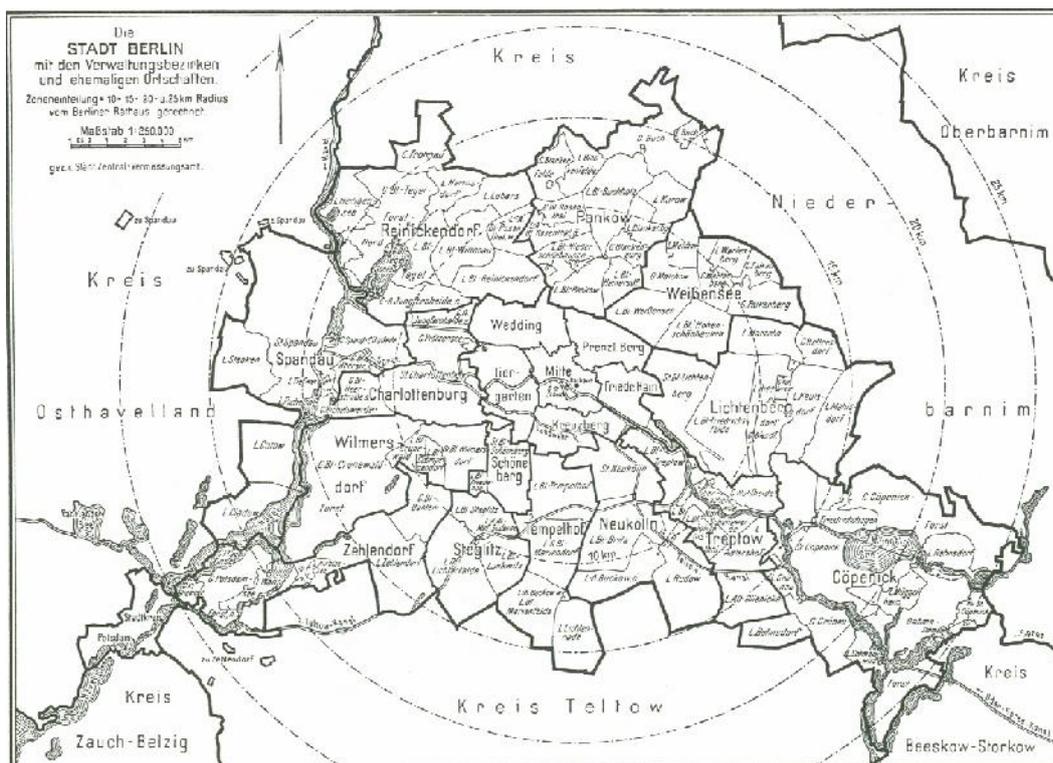
Festvortrag

2020: Berlin wird 100 Jahre alt

Ein Anstoß zur programmatischen Erneuerung eines städtebaulichen Reformwerks

Harald Bodenschatz

Dass ich heute einen Geburtstag zum Thema nehme,¹ ist vielleicht verwunderlich. Denn erstens steht der Geburtstag noch gar nicht an, und zweitens muss man solche Geburtstage doch auch etwas kritisch sehen. Vielleicht wundern Sie sich auch darüber, dass Berlin erst 100 Jahre alt wird. Hier möchte ich Sie aber fragen, was Sie denn mit Berlin so alles assoziieren? Gehört für Sie der Grunewald zu Berlin, und das Strandbad Wannsee, und der Tierpark und der Zoologische Garten? Vielleicht sogar Spandau und Köpenick? Wenn ja, dann ist Ihr Berlin noch sehr jung. Denn all diese Orte gehörten vor 100 Jahren noch nicht zu Berlin. Der Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin ist dagegen, das konnten Sie mit Blick auf das diesjährige 162. Schinkelfest bereits ahnen, viel älter, fast doppelt so alt wie Berlin, er wird im Jahr 2024 200 Jahre alt. Der AIV ist also fast so alt wie das Fahrrad, Berlin nicht mal so alt wie das Auto.



Groß-Berlin im Jahre 1920.

Quelle: Pomplun, Kurt: 50 Jahre „Groß-Berlin“. Berlin 1970, S. 8f.

¹ Für beratende Hinweise danke ich Cordelia Polinna und Tilman Harlander im Besonderen sowie vielen anderen Mitstreiterinnen und Mitstreitern für eine nachhaltige Entwicklung des Großraums von Berlin im Allgemeinen.

Als riesige neue Stadtgemeinde, so, wie es uns heute vertraut ist, wurde Berlin erst vor fast 100 Jahren, am 1. Oktober 1920, neu erschaffen.² An diesem Tag wurde das alte, kleine Berlin mit den Städten Lichtenberg, Schöneberg, Wilmersdorf, Charlottenburg, Neukölln, Spandau und Cöpenick vereinigt. Dazu kamen noch 59 Landgemeinden und 27 Gutsbezirke. Damit wuchs die Stadtfläche um mehr als das 13fache. 1920 – das war ein kommunales Revolutionsjahr, das Berlin neu konstituiert hat, eine Revolution, deren Geburtswehen uns heute noch beschäftigen.

In gar nicht so langer Zeit, im Jahr 2020, jährt sich die Neuschaffung von Berlin zum 100. Male. Was aber heißt das? In der Präambel der Koalitionsvereinbarung von Rot-Rot-Grün heißt es vielversprechend: „In die Legislaturperiode dieser rot-rot-grünen Koalition fällt der 100. Jahrestag der Schaffung von Groß-Berlin im Jahr 1920. Mit der Schaffung von Groß-Berlin zum 1. Oktober 1920 wurde der bis dahin existierende kommunale Flickenteppich überwunden und in vielen Bereichen, beispielsweise in der Verkehrs- und Wohnungsfrage, Erstaunliches geleistet. Das prägt noch heute entscheidend unsere Stadt. Die Koalition wird das Jubiläum dieses Ereignisses würdigen und sieht ihre Idee der sozialen, ökologischen und demokratischen Modernisierung in der Tradition dieses Reformwerks.“³

Diese Aussage ist äußerst bemerkenswert. Denn hier heißt es nicht nur, dass die neue Koalition den 100. Jahrestag der Schaffung von Groß-Berlin würdigen will, man beachte: würdigen und nicht feiern, das umfasst, so denke ich, auch eine kritische Auseinandersetzung mit diesem Ereignis. In der Vereinbarung heißt es zudem, dass sich die neue Koalition in die Tradition des städtebaulichen Reformwerks von Groß-Berlin stellt. Was aber, so möchte ich fragen, ist denn das für ein Reformwerk, das Reformwerk von Groß-Berlin?

1. Groß-Berlin: Motor und Rahmen eines Reformwerks?

In politischer Hinsicht war Groß-Berlin ein Produkt der extremen Krise, die Deutschland nach dem Ersten Weltkrieg beherrschte. Damals war völlig unklar, wie lange die gerade erste geschaffene Weimarer Republik Bestand haben könnte, und was überhaupt aus Deutschland werden wird. Im Jahr 1920 trat der umstrittene Friedensvertrag von Versailles in Kraft, die NSDAP wurde in München gegründet, der Kapp-Putsch und ein Generalstreik erschütterten das Land. Wirtschaftlich lag Deutschland am Boden, und mit dem Land seine Hauptstadt.⁴

In dieser Zeit äußerster Zerrissenheit wurde Groß-Berlin geschaffen. Wie die Entscheidung des Bundestags für die Hauptstadt Berlin in den 1990er Jahren war die Entscheidung der Preußischen Landesversammlung am 27. April 1920 für die neue Einheitsgemeinde denkbar knapp. Von 315 Abgeordneten stimmten nur 164 für das Gesetz, und zwar ausschließlich die Vertreter der SPD und der USPD (Unabhängige Sozialdemokratische Partei Deutschlands) sowie Teile der DDP (Deutsche Demokratische Partei). Ein rot-rotes Programm sozusagen.

Als im Oktober 1920 Groß-Berlin endlich *politisch* auf die Bühne trat, war es freilich längst vorhanden – als zusammenhängender Wirtschafts- und Sozialraum. Die Verstädterung des Großraums begann allerdings erst relativ spät. In den 1880er Jahren setzte ein stürmisches

² Zur Bildung von Groß-Berlin vgl. etwa Schmidt, Sigurd-H.: Groß-Berlin entsteht. In: Vor 75 Jahren: Groß-Berlin entsteht. Ausstellungskatalog des Landesarchivs Berlin. Berlin 1995, S. 9-84.

³ Berlin gemeinsam gestalten. Solidarisch. Nachhaltig. Weltoffen. Koalitionsvereinbarung zwischen Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD) Landesverband Berlin und DIE LINKE Landesverband Berlin und BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN Landesverband Berlin für die Legislaturperiode 2016-2021. Berlin 2016. Präambel, Zeile 168-175. www.rbb-online.de/politik/wahl/berlin/agh/koalitionsvertrag-berlin-spd-gruene-linke.html.

⁴ Vgl. etwa Brennert, Hans/Stein, Erwin (Hg.): Probleme der neuen Stadt Berlin. Berlin 1926, Vorwort.

Wachstum nach außen ein, ein Wachstum in die Umlandgemeinden, das bis zum Ersten Weltkrieg dauerte. In dieser kurzen, gerade zwei Jahrzehnte umfassenden Turboperiode entstand Groß-Berlin mit all seinen Besonderheiten, seinen bevorzugten und benachteiligten Lagen, seinen Bürger- und Arbeiterquartieren. In dieser Zeit entstand die soziale und bauliche Geographie von Groß-Berlin, wie wir sie heute noch kennen.

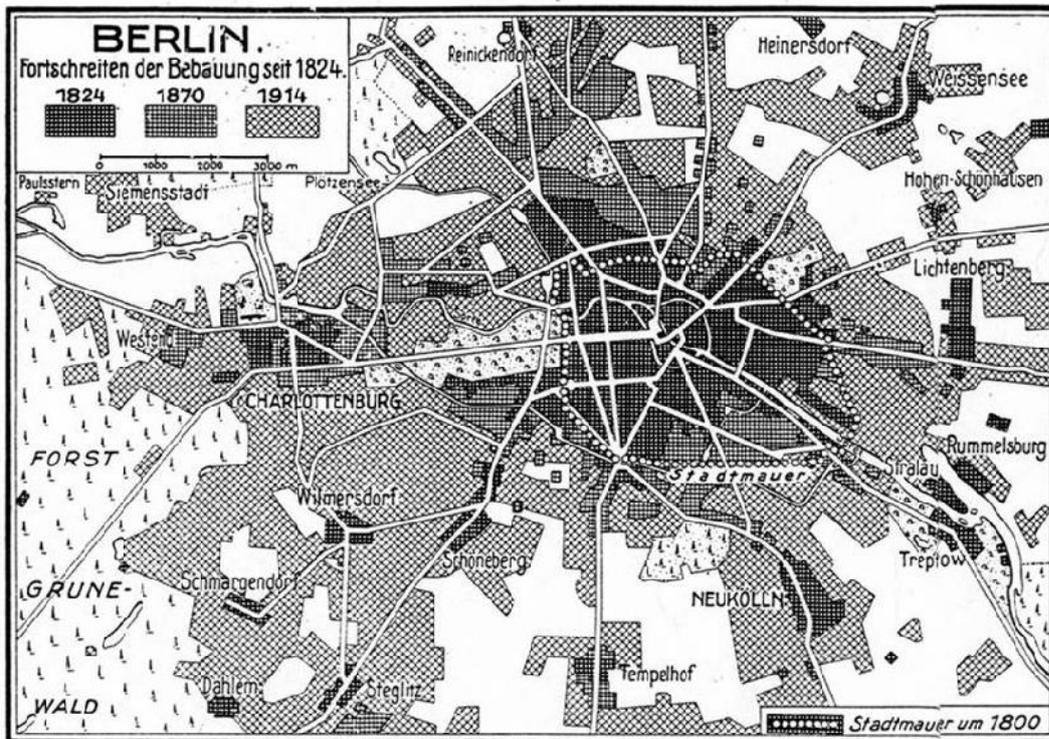


Abb. 3. Entwicklung der Berliner Stadtbebauung

*Wachstum des Sozial- und Wirtschaftsraums Groß-Berlin bis zum Ersten Weltkrieg.
Quelle: Paul Wittig: Das Verkehrswesen von Groß-Berlin seit 1824. In: Hundert Jahre
Architekten Verein zu Berlin 1824-1924. Berlin 1924, S. 48*

Bereits vor dem Ersten Weltkrieg gab es einige Initiativen, die politische Konsequenzen aus der als chaotisch empfundenen Entwicklung ziehen und ein größeres, ja sehr großes neues Berlin schaffen wollten. Diese Initiativen hatten eine Lösung: Groß-Berlin. Ein Akteur dieser Zeit war der Architektenverein zu Berlin, der heutige AIV, der zusammen mit der Vereinigung Berliner Architekten 1907 einen Wettbewerb auf den Weg brachte, den Wettbewerb um einen Grundplan für die städtebauliche Entwicklung von Groß-Berlin. Dieser berühmte Wettbewerb war ein ausgezeichneter strategischer Schachzug: Er machte auf ein fundamentales Problem aufmerksam, die ungestimmte städtebauliche Entwicklung des Großraums Berlin, er band die betroffenen Kommunen ein, er mobilisierte die internationale Fachwelt für gänzlich neue Fragen wie die Planung eines Großraums, und er machte aus der Präsentation der Wettbewerbsergebnisse eine große, öffentlich beachtete Propagandashow – die Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin 1910. Politisch war sein Ergebnis jedoch mager: Für Groß-Berlin gab es keine politische Mehrheit, geschaffen wurde nur ein Zweckverband, der Zweckverband Groß-Berlin. Zweifellos hatte auch der seine Verdienste, er konnte aber eine übergreifende städtebauliche Planung nicht auf den Weg bringen.

Erst 1920, auf der Grundlage eines demokratischen Wahlrechts, konnte Groß-Berlin errungen werden. Doch wir wissen, der Akt der Institutionalisierung ist das eine, die Durchsetzung im Alltag ist etwas ganz anderes. Dafür war ein gesellschaftliches Projekt notwendig, das Groß-

Berlin zu einer gemeinsamen Errungenschaft werden ließ. Das neue Groß-Berlin warf zahlreiche Fragen auf. Etwa: Wie sollte die neue Einheitsgemeinde in ihrem Zentrum repräsentiert werden, was sollte aus den alten Zentren werden, was ist überhaupt das Gemeinsame, und durch welche Projekte kann dieses befördert werden? Für Antworten auf solche Fragen gab es in der gebeutelten Weimarer Republik wenig Spielraum. Die neue Verwaltung musste erst in die Spuren kommen, eine Bewegung unter dem Motto „Los von Berlin“ stellte die Einheitsgemeinde sofort wieder in Frage, die linke Stadtregierung wurde bald abgewählt, der Finanzierungsspielraum war gering.

Hinsichtlich des neuen kommunalen Gebildes gab es ein begriffliches Durcheinander. Bei den Verhandlungen um das Groß-Berlin-Gesetz wurde aus taktischen Gründen der Begriff Groß-Berlin aufgegeben: Das Gesetz sprach nur mehr von der neuen Einheitsgemeinde. Viele sprachen aber weiterhin von Groß-Berlin, manche Reformer setzten auf den Begriff das Neue Berlin. Dazu kam der auftrumpfende Begriff Weltstadt, der die Überwindung der unübersehbaren Stagnation nach dem Krieg beschwören sollte.

Wie manifestierte sich nun die Suche nach einem Städtebau für Groß-Berlin, für die Weltstadt Berlin? Wie konkretisierte sich das kommunale Reformwerk dieser Zeit? Es sind vor allem drei große Themen, die ich hier nennen möchte: 1. ein neues, modernes, hochstrebendes Zentrum, 2. ein neuer, moderner Großstadtverkehr, vor allem, aber keineswegs nur für das Automobil, und 3. ein neuer, bezahlbarer Wohnungsbau, der auf das größte soziale Problem, die Wohnungsnot, antworten sollte. Dazu kamen viele weitere Themen, die ebenfalls wichtig waren: etwa die Anlage von neuen Volksparks, der Aufbau einer zentralen Energiewirtschaft, die Stärkung der Schifffahrt durch die BeHaLa, die Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft, der Aufbau eines Messegeländes und nicht zuletzt die Stärkung der Luftfahrt durch den Ausbau des Flughafens Tempelhof, ein Werk der Flughafengesellschaft. Ich werde mich im Folgenden exemplarisch auf die drei Schlüsselthemen konzentrieren.

1.1 Ein neues, modernes, hochstrebendes Zentrum

Das überkommene Zentrum Berlins galt als einer Weltstadt unwürdig. Das neue, erwünschte moderne Zentrum von Groß-Berlin sollte vor allem durch Großbauten geprägt werden, die sich radikal von den verzopften Bauten der Kaiserzeit unterscheiden sollten, durch Neubauten, die durchaus auch höher sein durften, ja sollten, Turmhäuser, wie das damals gerne genannt wurde. Hier waren die USA ein Vorbild, aber keineswegs nur ein positives. Anders als in den USA, wo Hochhäuser ohne städtebauliche Ordnung in den Himmel sprossen, wollten die deutsche Fachwelt und die Berliner Politik das Hochhaus städtebaulich zähmen. Es durfte und sollte nur dort entstehen, wo es als sinnvoll erachtet wurde, an einigen Standorten vor allem am Rande des Zentrums. Das war auch die Position von Oberbürgermeister Gustav Böß 1929: „Turmhäuser sollen nur ausnahmsweise und für besonders bedeutsame Stellen der Stadt als Sichtpunkte und Wahrzeichen zugelassen werden.“⁵

Kurz nach der Schaffung von Groß-Berlin präsentierte Bruno Möhring seine Ideen über Turmhäuser in Berlin in einem Vortrag in der Preußischen Akademie der Wissenschaften. Seine Analyse war: „Unserer Stadt fehlt eine Stadtkrone.“⁶ Und weiter: „Es gilt auch im Äußeren zu beweisen, daß Berlin eine Weltstadt bleiben will [...]“⁷ Möhring war natürlich

⁵ Böß, Gustav: Berlin von heute. Stadtverwaltung und Wirtschaft. Berlin 1929, S. 113, vgl. auch S. 118.

⁶ Möhring, Bruno: Über die Vorzüge der Turmhäuser und die Voraussetzungen, unter denen sie in Berlin gebaut werden können. Akademie des Bauwesens. Berlin 1921, S. 8.

⁷ Ebd.

nicht der einzige Architekt, der durch Hochhäuser das Berliner Stadtzentrum neu gestalten wollte. Bekannt ist vor allem der Beitrag von Mies van der Rohe beim Wettbewerb am Bahnhof Friedrichstraße aus dem Jahre 1921/22, ein Beitrag, der aber keinen Preis erhielt. In diesem Kontext ist auch der Wettbewerb zur Gestaltung der Allee Unter den Linden aus dem Jahr 1925 höchst interessant. Der Sieger des Wettbewerbs, der holländische Architekt Cornelis van Eesteren, schlug eine weitgehende Neubebauung der Lindenallee vor, die durch drei Turmhäuser akzentuiert wurde. Doch nicht nur die private Wirtschaft, sondern auch die Hauptstadtfunktion sollte durch Großbauten unterstrichen werden. Der spektakulärste Vorschlag wurde von Hugo Häring 1929 präsentiert. Sein neues Reichsforum im Spreebogen sollte durch Hochhäuser geprägt werden.⁸



Bruno Möhring: Hochhausbezirk am Lehrter Bahnhof, 1921.

Quelle: Möhring, Bruno: Über die Vorzüge der Turmhäuser und die Voraussetzungen, unter denen sie in Berlin gebaut werden können. Berlin 1921, S. 5

Ein Dauerthema seit dem Wettbewerb Groß-Berlin war die Entwicklung des Gebietes um den Lehrter Bahnhof. Hilberseimers Vorschlag aus dem Jahr 1927 für einen neuen Kreuzungsbahnhof umfasste auch Turmhäuser. All diese Vorschläge waren Papierprojekte, meist ohne direkten Auftrag, an eine Umsetzung war damals nicht zu denken. Das galt erst recht für die radikale Fingerübung von Ludwig Hilberseimer aus dem Jahr 1928, der südlich der Allee Unter den Linden gleich eine ganze Reihe Baublöcken der Berliner City durch gleichförmige Hochhausscheiben ersetzen wollte. Sein Vorschlag ruft bereits die zweite große Neuerung für die Weltstadt auf: den neuen Verkehr, die Verkehrsrevolution, die zunehmende Orientierung auf das private Automobil. Auch in dieser Frage waren die USA ein Vorbild, das mit Schaudern bewundert wurde. Für die Verantwortlichen in Groß-Berlin war klar: Berlin war auf die Verkehrsrevolution nicht vorbereitet.

1.2 Ein neuer, moderner Großstadtverkehr

In den 1920er Jahren startete der Siegeszug des Automobils auf Berlins Straßen und Plätzen. Insbesondere die Fußgänger mussten von den Fahrbahnen verdrängt werden, wo notwendig, auch die Fahrradfahrer, und perspektivisch auch die Straßenbahnen, was aber sehr umstritten

⁸ Vgl. Häring, Hugo: Der Platz der Republik. Pläne zur Neugestaltung, nebst Erläuterung. In: Das neue Berlin 4/1929, S. 70-72.

war. Dass dem Autoverkehr die Fahrbahn gehört, haben wir heute völlig verinnerlicht, war aber zunächst alles andere als klar.

Hilfreich ist hier ein Blick in die Berliner Straßenordnung von 1929. Dort heißt es im allerersten Satz nach der Definition von Straße: „Fahrbahn ist der Teil der Straße, der dem Verkehr der Fahrzeuge dient.“⁹ Was mit Fahrzeugen de facto gemeint ist, zeigt die Bestimmung zum Fahrradverkehr: Hier heißt es: „In Verkehrsstraßen erster Ordnung ist das Radfahren in Längsrichtung werktags zwischen 8 und 19 Uhr im Durchgangsverkehr verboten.“¹⁰ Fußgänger, so heißt es, „haben die Gehbahn zu benutzen und die Fahrbahn tunlichst zu meiden.“¹¹ Die Gehbahn? Ja, denn das Stehenbleiben auf der Gehbahn, so heißt es weiter, ist nur gestattet, wenn niemand gestört wird. Und außerdem dürfen auf der Gehbahn „nicht mehr als drei Personen in einer Reihe nebeneinander gehen.“ Was sagt uns das alles? Die Straße ist weder ein Kommunikationsraum noch ein Aufenthaltsraum, sondern eine Bahn, vor allem für Fahrzeuge. Das klingt doch schon richtig großstädtisch, Ausdruck des Weltstadtcharakters von Berlin. Was wir nicht gleich erkennen können: Erst durch die Regeln der Straßenordnung wurde etwa in der Leipziger Straße das in den Jahren 1923 bis 1928 überdurchschnittliche Wachstum des Fahrradverkehrs erheblich gebrochen.¹²

Für den Autoverkehr mussten eben Opfer gebracht werden – nicht nur auf der Straße. Max Osborn schrieb 1929: „Berlin muß Häuser abbrechen, neue an ihre Stelle setzen, Straßen verbreitern, Durchbrüche vornehmen, daß der täglich mit neuen Ansprüchen anrückende Blutumlauf nicht stocke. [...] Unmöglich wird es sein, bei dieser Bemühung alles, was an interessanten und denkwürdigen Bauwerken in der Stadt existiert, für die Ewigkeit zu konservieren. Darüber wird man sich ohne Sentimentalitäten hinwegsetzen.“¹³

Im Frühjahr 1931 veröffentlichte der Berliner Stadtbaumeister Friedrich Brömstrup eine Studie über die Verkehrssanierung der Berliner City, die in einen Vorschlag für ein Berliner Autohochbahnnetz mündete.¹⁴ Dieser Vorschlag kann als das erste systematische Berliner Manifest der autogerechten Stadt bezeichnet werden. Konkret wurden an einigen als neuralgisch empfundenen Orten Verkehrsverbesserungen geplant. Dazu gehörte das verkehrsumtoste Umfeld der Kaiser Wilhelm Gedächtniskirche. Die vorgeschlagenen Straßendurchbrüche¹⁵ wie auch die diskutierte Verlagerung des Zoologischen Gartens blieben aber ebenfalls Papierplanungen. Etwa zur gleichen Zeit war das größte Straßendurchbruchprojekt Berlins während der Weimarer Republik auf den Weg gebracht worden, das eine Neuordnung des Ost-West-Verkehrs in der Berliner Altstadt zum Ziel hatte.¹⁶ In diesem Kontext wäre die südliche Altstadt vollständig verändert worden. Angedacht war damals auch schon eine neue Mühlendammbücke, aber auch ein

⁹ Polizeiverordnung über die Regelung des Verkehrs und die Aufrechterhaltung der Ordnung in den Straßen Berlins (Straßenordnung) vom 15. Januar 1929 nebst Bekanntmachung. Berlin 1929, S. 1.

¹⁰ Ebda., S. 41.

¹¹ Ebda., S. 45

¹² Brömstrup, Studie über eine Verkehrssanierung der Berliner City. In: Deutsche Bauzeitung 29-30/1931, Beilage Stadt und Siedlung 6, S. 46.

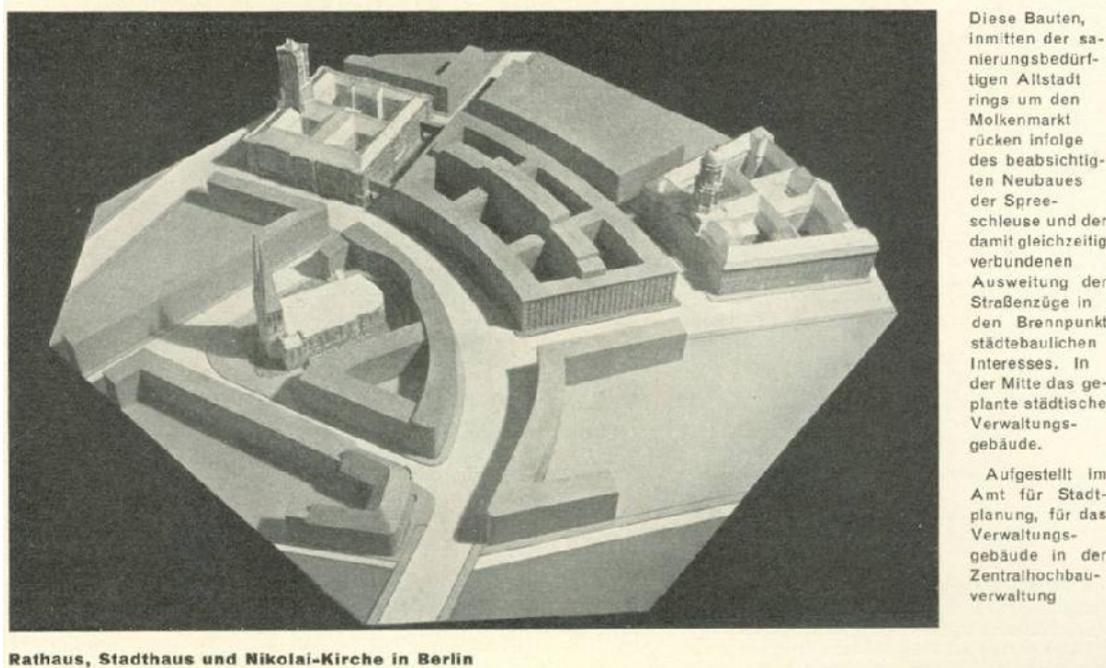
¹³ Osborn, Max: Berlins Aufstieg zur Weltstadt. In: Verein Berliner Kaufleute und Industrieller (Hg.): Berlins Aufstieg zur Weltstadt. Berlin 1929, S. 234.

¹⁴ Brömstrup, Studie über eine Verkehrssanierung der Berliner City. In: Deutsche Bauzeitung 29-30/1931, Beilage Stadt und Siedlung 6, S. 45-51.

¹⁵ Städtebau-Ausschuß Groß-Berlin: 1. Die Arbeiten des Städtebau-Ausschusses Groß-Berlin vom August 1927 bis zum August 1929. 2. Die City und der Westen Berlins. 3. Vorschläge über die Ausführung des Wohnungsbauprogramms. Berlin 1929, Abb. 2.

¹⁶ Wittig, Paul: Das Verkehrswesen der Stadt Berlin und seine Vorgeschichte. Privatdruck. Berlin 1931, Tafel 2.

vollständiger Abbruch des Nikolaiviertels.¹⁷ Das von Martin Wagner und Martin Mächler geförderte Großprojekt scheiterte in der Endphase der Weimarer Republik. Was aber von diesem Projekt realisiert werden konnte, wenigstens fragmentarisch, war der Umbau des Alexanderplatzes. Hier war nicht nur die Bebauung von Interesse, sondern auch das Verkehrskonzept. Für Martin Wagner war der neue Alexanderplatz das Modell eines modernen Weltstadtplatzes, eines Platzes, der den neuen Bedürfnissen des Verkehrs angepasst war.¹⁸



Amt für Stadtplanung: Vorschlag zur Sanierung der südlichen Altstadt. Das Nikolaiviertel sollte beseitigt werden, der Molkenmarkt verschwinden. Ein großer kommunaler Neubau sollte Rathaus und Stadthaus verbinden.

Quelle: Deutsche Bauzeitung 71-72/1931, S. 106

Aber auch die Autobeachtung blieb nicht unwidersprochen. In der von der BVG herausgegebenen Zeitschrift „Die Fahrt“ hieß es 1929: „In der Tat kann das normale Auto niemals zu einem Massenbeförderungsmittel werden. In großer Zahl wird es in den ‚Citys‘ zu einem Verkehrshindernis.“¹⁹ Damit ist implizit eine weitere Errungenschaft von Groß-Berlin angesprochen: die schrittweise Vereinheitlichung des öffentlichen Verkehrs, die durch die Gründung der Berliner Verkehrs-AG 1928 gekrönt wurde.

1.3 Ein neuer, bezahlbarer Wohnungsbau

„Wohnungsnot und Wohnungselend zusammengenommen zeigen, daß der Wohnungsbau in Berlin eine der allerwichtigsten öffentlichen Aufgaben überhaupt ist.“²⁰ So Oberbürgermeister Gustav Böß im Jahr 1929. Mit der Schaffung von Groß-Berlin wurde das Wohnungswesen

¹⁷ Düvel, Reg.-Baumeister a.D.: Zwei städtebauliche Brennpunkte in Berlin. In: DBZ Deutsche Bauzeitung 13/1931, S. 105-108.

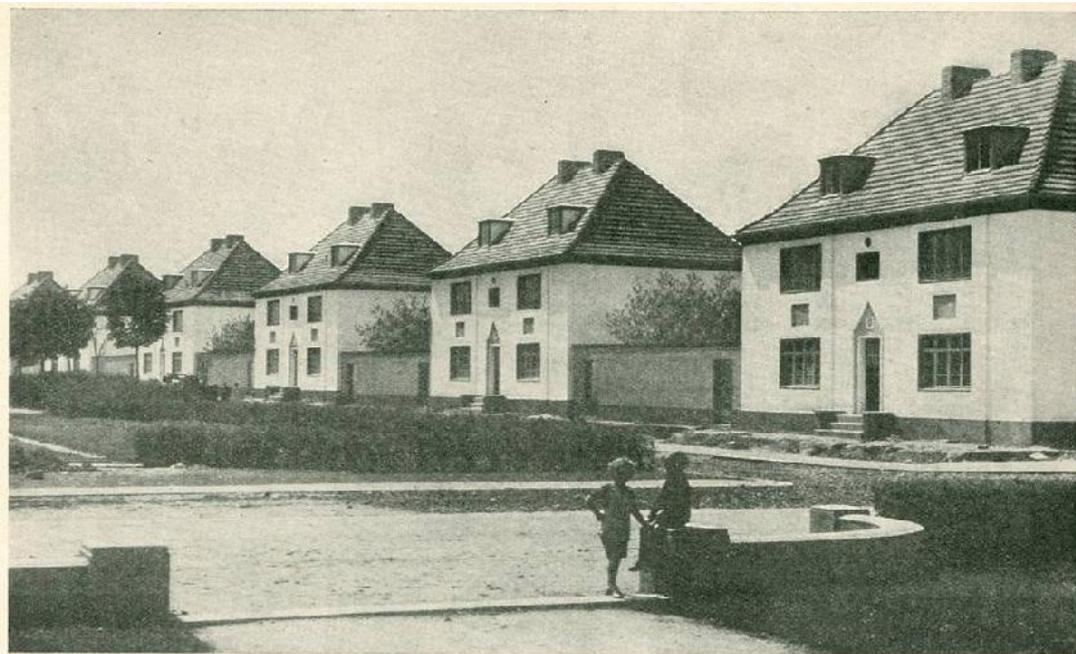
¹⁸ Wagner, Martin: Das Formproblem eines Weltstadtplatzes. Wettbewerb der Verkehrs-A.G. für die Umbauung des Alexanderplatzes. In: Das neue Berlin 2/1929, S. 33-38.

¹⁹ Die Fahrt. Zeitschrift der Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft. Jahrgang 1929, Heft 14, S. 17. Vgl. zur Kritik an der Berliner Verkehrsbegeisterung auch Tucholsky, Kurt (Ignaz Wrobel): Berliner Verkehr. In: Die Weltbühne 09.11.1926, S. 739.

²⁰ Böß, Gustav: Berlin von heute. Stadtverwaltung und Wirtschaft. Berlin 1929, S. 124.

auf eine neue Grundlage gestellt. „Die Begründung zu dem Gesetzentwurf Groß-Berlin enthält den wichtigen Satz, daß bei der Abgrenzung des Umfanges von Groß-Berlin darauf gesehen worden sei, daß das Gebiet ‚ausreichenden Boden [u.a. ...] für den Uebergang der Mietkasernenwohnweise zur Wohnart gelockerter Siedlungen im Flachbau [...]‘ umfasse.“²¹

Doch die „Gesundung der Groß-Berliner Wohnungsverhältnisse“²² ließ auf sich warten. Noch 1929, kurz vor der Weltwirtschaftskrise, schätzte Oberbürgermeister Gustav Böß den gesamten Wohnungsbedarf auf rund 150.000 (121) Wohnungen.²³ Daraus leitete er einen jährlichen Neubaubedarf von 40.000 Wohnungen ab.²⁴ Und weiter: „Der bisherige Umfang der Neubautätigkeit reicht ganz und gar nicht aus.“²⁵ Und schließlich: „Es genügt nicht, Wohnungen zu bauen; die Wohnungen müssen auch bezahlbar sein.“²⁶ Das kommt einem ja schon fast bekannt vor.



56. Siedlung auf dem Tempelhofer Feld
Ansicht einer Wohnstraße mit Spielwiese

Siedlung auf dem westlichen Tempelhofer Feld, um 1926.

Quelle: Schallenger, J./Krafft, H.: Berliner Wohnungsbauten aus öffentlichen Mitteln. Berlin 1926, Abb. 56

Während die Zentrums-, Turmhaus- und Straßenprojekte Papierprojekte blieben, konnte der Groß-Berliner Wohnungsbau spektakuläre Erfolge aufweisen. Das gilt nicht nur für die heute als Weltkulturerbe ausgewiesenen Siedlungen, sondern für den Wohnungsbau insgesamt mit seinen ganz unterschiedlichen Lösungen. All diese neuen Wohnungen wurden außerhalb des alten, kleinen Berlin gebaut, all diese Wohnungen setzten Groß-Berlin als Gebietskulisse und als Behörde voraus. Doch auch dieses Reformprojekt war alles andere als unumstritten.

²¹ Gut, Albert: Das Wohnungswesen in Deutschland seit dem Weltkriege. In: Hundert Jahre Architekten Verein zu Berlin 1824-1924. Berlin 1924, S. 74.

²² Ebda., S. 75.

²³ Böß, Gustav: Berlin von heute. Stadtverwaltung und Wirtschaft. Berlin 1929, S. 51.

²⁴ Ebda., S. 123.

²⁵ Ebda., S. 125.

²⁶ Ebda., S. 126.

Radikale Reformer setzten ausschließlich auf das Kleinhaus in der Kleinsiedlung,²⁷ mehrgeschossige Bauten wurden abgelehnt. Doch es wurden nicht zuletzt aus baurechtlichen Gründen auch viele mehrgeschossige Bauten errichtet – von manchen zähneknirschend, von anderen aus Überzeugung.

Selbst das Verfahren des Wohnungsbaus war umstritten, vor allem die Rolle der öffentlichen Hand und des privaten Sektors.²⁸ Es gab aber noch ein weiteres Problem: Für wen wurden eigentlich neue Wohnungen gebaut? Faktisch, das zeigte sich trotz aller Bemühungen, waren die neuen Wohnungen für die bedürftige Mehrheit der Groß-Berliner nicht erschwinglich, etwa für die Masse an ungelerten Arbeitern. Aber auch diese profitierten von den neuen Verhältnissen – durch eine Mietpreisbindung und einen Kündigungsschutz – Errungenschaften, die jedoch immer wieder in Frage gestellt wurden.

Für Bürgerbeteiligung im heutigen Sinne war damals kein Raum. Sozialer Paternalismus war angesagt. „Wir werden“, so etwa Erwin Gutkind 1922, „nötigenfalls mit sanftem, aber unabänderlichem Zwang richtige Erkenntnisse in die Tat umsetzen müssen, auch wenn manche der davon Betroffenen falsche Ideale aufzugeben haben.“²⁹ Das bedeutete auch und vor allem, dass im Zuge einer starken Auflockerung der Innenstadt ein großer Teil der Bevölkerung hätte umgeschichtet werden sollen.³⁰ Damit war unter der so plausibel erscheinenden Losung der Auflockerung das Projekt einer systematischen und massenhaften Umsiedlung vor allem von ärmeren Bewohnern aus der Innenstadt begründet, ein Projekt, das gegen Ende der Weimarer Republik weiter radikalisiert werden sollte³¹ und über diese hinaus bis in die 1960er Jahre hinein wirksam war. Planmäßige Gentrifizierung würde man das heute nennen.

1.4 Städtebau und Kommunalwirtschaft

Während der Umbau des Zentrums mit Ausnahme der Hauptstadtbauten als Privataufgabe angesehen wurde, galten das Wohnen, der Verkehr und andere Großinfrastrukturen als kommunale Aufgabe. Damit sind wir beim Kern des Groß-Berliner Reformwerks angekommen. Städtebau wurde damals vor allem kommunalwirtschaftlich verstanden, nicht nur und nicht so sehr, wie wir das heute sehen, als räumliche Formgebung. Städtebau war alles, was die Kommune baulich verantwortete.

Die wichtigsten städtischen Unternehmungen waren sämtlich Kinder von Groß-Berlin. Es handelte sich um die Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft, um die Berliner Elektrizitätswerke, um die Gaswerke und die Wasserwerke. „Alle diese Unternehmungen werden in der Form besonderer kommunaler Aktiengesellschaften geführt. Das Kapital dieser Gesellschaften ist vollständig in den Händen der Stadt Berlin.“³² Die Kommunalwirtschaft betraf aber nicht nur die Verkehrs- und stadttechnische Infrastruktur. Sie umfasste auch das Bildungswesen, das Gesundheitswesen sowie Sport und Freizeit. Ein herausragendes Symbol der Kommunalwirtschaft war die Bodenvorratspolitik, die in einer Karte aus dem Jahre 1929 stolz präsentiert wurde.³³

²⁷ Vgl. etwa Gutkind, Erwin: Vom städtebaulichen Problem der Einheitsgemeinde Berlin. Berlin 1922, S. 48.

²⁸ Vgl. etwa Städtebau-Ausschuß Groß-Berlin: 1. Die Arbeiten des Städtebau-Ausschusses Groß-Berlin vom August 1927 bis zum August 1929. 2. Die City und der Westen Berlins. 3. Vorschläge über die Ausführung des Wohnungsbauprogramms. Berlin 1929, S. 6 und 33f.

²⁹ Gutkind, Erwin: Vom städtebaulichen Problem der Einheitsgemeinde Berlin. Berlin 1922, S. 22.

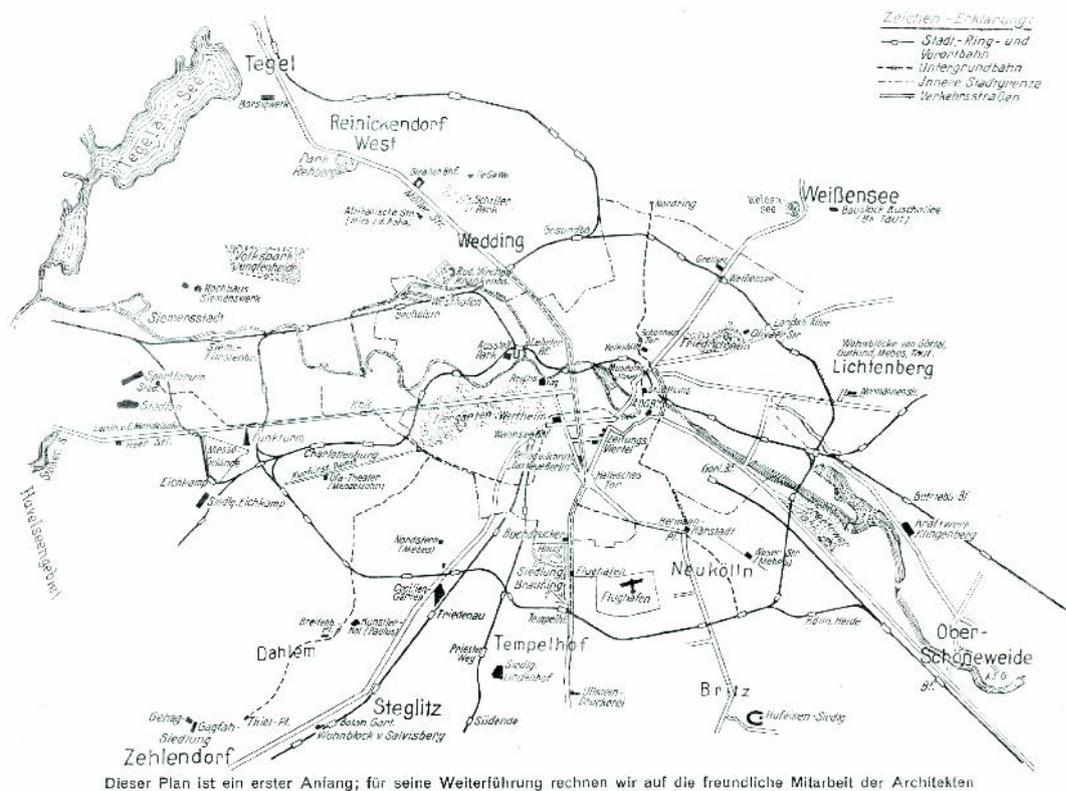
³⁰ Ebda., S. 20.

³¹ Vgl. etwa Wagner, Martin: Das Neue Berlin. Teil II Synthese. Typoskript. Berlin 1932, S. 343.

³² Die Fahrt. Zeitschrift der Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft. Jahrgang 1929, Heft 21, S. 1.

³³ Beilage zu Busch, Paul: Zeitgemäße Grundstückspolitik der Stadt Berlin. Berlin 1929.

Gab es vor diesem Hintergrund in der Weimarer Republik ein Reformwerk für Groß-Berlin? Ja und nein. Nein im Sinne eines klaren, abgestimmten und formulierten Projekts, das auch im Großen und Ganzen umgesetzt wurde. Ein solches Projekt kann es in einer Demokratie gar nicht geben, allenfalls in einer Diktatur. Eine Vertiefung in die städtebaulichen Dokumente jener Zeit verdeutlicht eine zutiefst verunsicherte, zerrissene, bis in die Wortwahl radikalisierte und sich oft untereinander bekämpfende fachliche und politische Welt. Trotz dieser wenig übersichtlichen Gemengelage gab es ein Reformwerk – im Sinne einer hegemonialen Tendenz, einer immer wieder brüchigen, umstrittenen, aber deutlich erkennbaren Orientierung. Diese Tendenz betraf städtebauliche wie soziale Aspekte, und sie betraf den politischen Rahmen, in dem alle Teilprojekte sich bewegten.



Die „besten städtebaulichen Leistungen“ des neuen Berlin, 1929.

Quelle: Das Neue Berlin 8/1929, S. 160

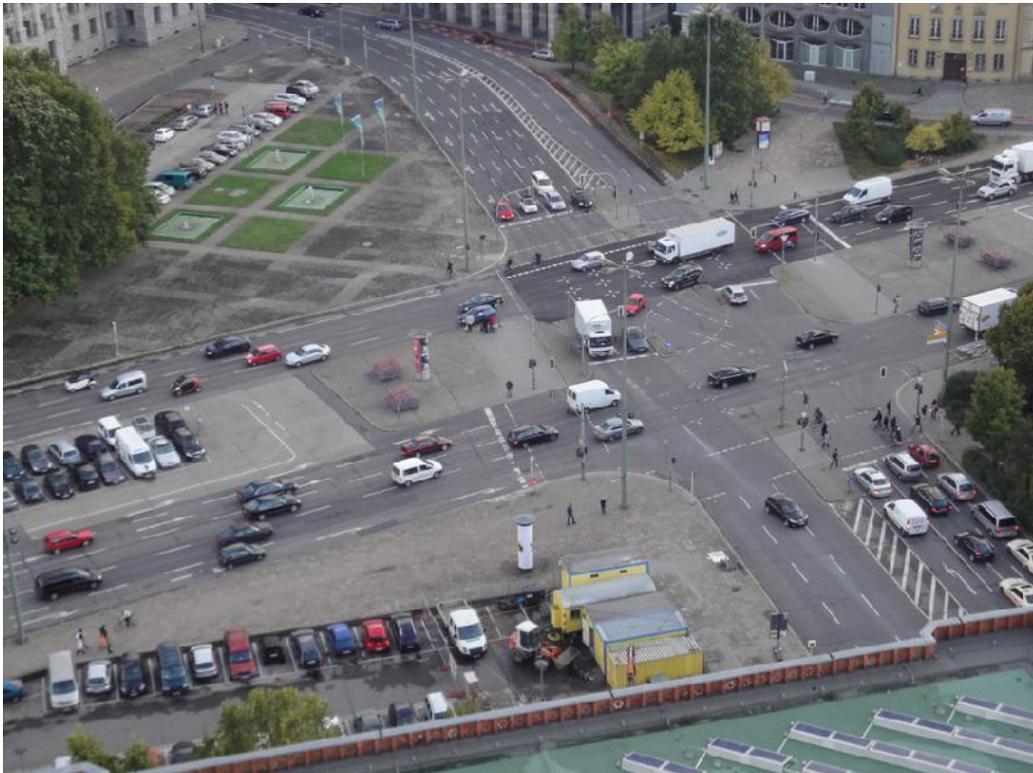
Mit Blick auf die städtebauliche Form beruhte das Reformwerk auf einem harten Bruch mit der überkommenen Stadt, der Stadt der Kaiserzeit, aber auch der vorindustriellen Stadt. Hegemoniales Ziel war eine radikal *neue* Stadt, die sich allenfalls einige kleine Erinnerunginseln erlaubte. Neu war die architektonische Form, die Höhe der Bauten, ihre Trennung nach Funktionen. Neu war die Orientierung auf den Massenverkehr, vor allem auf den erwarteten Automobilverkehr. In sozialer Hinsicht berücksichtigte der Städtebau deutlich stärker als vorher die Bedürfnisse der breiten Schichten der Bevölkerung, vor allem der Angestellten, aber auch in begrenztem Maße der unqualifizierten Arbeiterschaft.

Besonders markant zeigte sich das Reformwerk in den politischen Rahmenbedingungen. Die neue Stadtgemeinde Berlin übernahm – im krassen Gegensatz zu den Verhältnissen vor dem Ersten Weltkrieg – nicht nur eine steuernde Rolle im Städtebau, sondern sorgte auch direkt wie indirekt für grundlegende kommunale Dienstleistungen: Verkehr, Energie, Wohnungswesen, Bildungswesen, Krankenhauswesen. Der programmatische Hintergrund war

aber keineswegs ein kommunalsozialistischer, vielfach wurden solche Maßnahmen als nur vorübergehend, den Notverhältnissen geschuldet wahrgenommen. Daher war das Reformwerk immer wackelig, widersprüchlich, umkämpft. Und für seine Umsetzung fehlten Ressourcen und Instrumente. Und eine geeignete Verwaltungsstruktur. Noch 1929 musste Oberbürgermeister Gustav Böß zugeben: „[...] es läßt sich nicht leugnen, daß die Verwaltung noch keineswegs ideal ist.“³⁴

Ab 1929 ging es bergab. Damals schrieb Stadtbaurat Martin Wagner, schon fast ein wenig resigniert: „Im formalen Ausdruck hat das neue Berlin seine weltstädtische Form noch nicht gefunden. [...] Der Regisseur der Weltstadt Berlin fehlt uns. [...] Heute wird die Weltstadt Berlin regiert nicht von e i n e r Demokratie, sondern von einem ganzen System von Demokratien, dem die schlagkräftige und einheitliche Führung fehlt.“³⁵ Das war schon ein unübersehbares Zeichen der Demokratieverdrossenheit gegen Ende der Weimarer Republik.

2. Herausforderungen für morgen



*Ausgangspunkt: ein autogerechtes Zentrum ohne Altstadt – der Molkenmarkt heute.
Foto: Harald Bodenschatz*

Heute noch sind viele Berliner stolz auf ihre Kieze, ihre kleinen Nachbarschaften. In ihren Köpfen ist Berlin ein Konglomerat kleiner und kleinster Orte, die jeweils ihr eigenes kleines Zentrum haben, mit denen sich viele mehr identifizieren als mit den Hauptzentren City West und historische Mitte. Groß-Berlin konnte auch noch gar nicht richtig zusammenwachsen, denn dafür war kaum Zeit. Das dürfen wir nicht vergessen. Denn erst nach dem Fall der Mauer gab es – nach über 57 Jahren - wieder ein demokratisches Berlin, das in die Fußstapfen der 1920 gegründeten und nicht mal 13 Jahre lebendigen neuen Einheitsgemeinde treten konnte. Heute haben wir schon wieder 26 Jahre gemeinsamer demokratischer Suche nach einer neuen Identität dieses erneuerten Groß-Berlin hinter uns, eine Zeit, die genau doppelt so

³⁴ Böß, Gustav: Berlin von heute. Stadtverwaltung und Wirtschaft. Berlin 1929, S. 21.

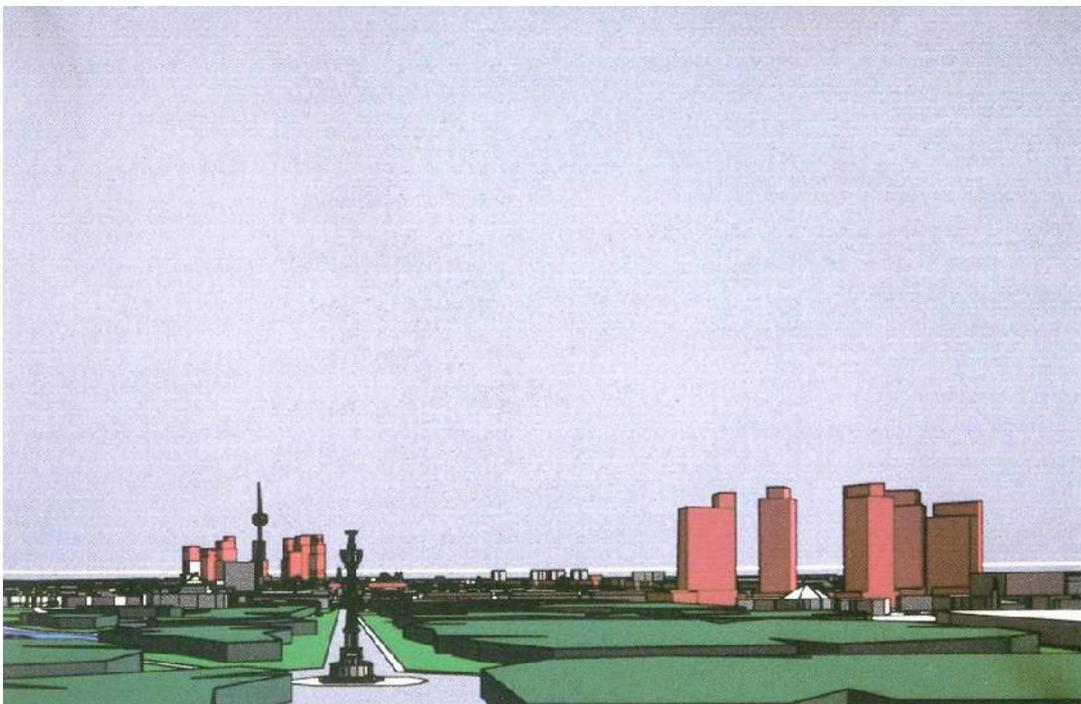
³⁵ Wagner, Martin: Das neue Berlin – die Weltstadt Berlin. In: Das neue Berlin 1/1929, S. 5.

lange ist wie die Jahre Groß-Berlins in der Weimarer Republik. Heute spricht man allerdings nicht mehr von Weltstadt, sondern von Metropole – aber immer noch ein wenig mit dem Unterton eines Newcomers, eines, der aufholen muss, der auftrumpfen muss, der sich Mut und Kraft zureden muss.

2.1 Eine neue Mitte für das wachsende Berlin

Wie sollte sich die neue Mitte eines vereinigten und wachsenden demokratischen Berlin darstellen? Diese Frage stellte sich nach dem Fall der Mauer ganz anders als in den 1920er Jahren. Denn 1920, als Berlin geschaffen wurde, gab es noch eine Altstadt, wenn auch eine wenig geliebte. 1989 gab es diese Altstadt nur mehr in wenigen Fragmenten. Nicht nur wegen der Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs. Das in der Weimarer Republik geschmiedete Projekt eines radikal neuen Zentrums wurde in gewissem Sinne exekutierte, allerdings erst im Rahmen von zwei sehr unterschiedlichen Diktaturen. Denn der Neubau der Mitte, das zeigte sich schon bei den gescheiterten Projekten der 1920er Jahre, erforderte einen harten Zugriff auf privates Grund- und Hauseigentum, der nur in Diktaturen möglich war. Eine neue, autogerechte, in ihrer Geschichtlichkeit verstümmelte und durch markante Hochbauten beherrschte Mitte war das Erbe von fast 60 Jahren diktatorischer Stadtentwicklung.

Nach dem Fall der Mauer hatte die diktatorische Mitte wesentliche Grundlagen verloren. Doch was sollte aus der nun zusammengebrochenen Mitte werden? Für das Gebiet der ehemaligen City zwischen Spreeinsel und Brandenburger Tor war die Antwort schnell gefunden: Die alte City sollte wieder die neue City werden, und der Grundriss der alten City sollte wieder rekonstruiert werden, wie das auch schon vom letzten Ost-Berliner Magistrat angedacht worden war.



Hochhausgruppen am Alexanderplatz und am Potsdamer Platz, Vorschlag von Hans Kollhoff, 1991.

Quelle: Lampugnani, Vittorio Magnago/Mönninger, Michael (Hg.): Berlin morgen. Ideen für das Herz einer Großstadt. Ausstellungskatalog. Stuttgart 1991, S. 135

Für das Gebiet zwischen Spreeinsel und Alexanderplatz war die Antwort weit unklarer, widersprüchlicher, hart umstritten – bis heute. An den Rändern der Mitte, den beiden zentralen Plätzen Potsdamer Platz und Alexanderplatz, sollten Hochhausgruppen entstehen – als Symbol der Renaissance von Berlin. Da war sie wieder – die Idee einer städtebaulichen Begründung der Hochhausstandorte, der Betonung ausgewählter Orte durch Hochhäuser. Wie in den 1920er Jahren gab es aber zunächst nur wenige, die Hochhäuser überhaupt bauen wollten. Nicht die wirtschaftliche Nachfrage, sondern der politische Wunsch trieb damals die Hochhausplanungen voran. Am Alexanderplatz wurde in einem Wettbewerb ein ganzer Hochhauswald preisgekrönt. Gebaut wurde dann nur am Potsdamer Platz, zwei 103 Meter hohe Hochhäuser. Doch die bemerkenswerte Idee, Hochhäuser an den Eingängen in die Stadtmitte zu konzentrieren, war lediglich ein informeller Konsens. Berlin hatte es versäumt, einen Hochhausplan auf den Weg zu bringen.

Heute wird ein solcher Plan dringend benötigt. Heute sind wir erstmals in der Geschichte Berlins mit Verhältnissen konfrontiert, in denen wirtschaftliche Interessen den Bau von Hochhäusern forcieren, nicht nur Teile von Politik und Fachwelt. Wieder erhebt sich ein vielstimmiger, oft dissonanter Chor, der Hochhäuser fordert, diesmal vor allem, um die Erfordernisse der wachsenden Stadt zu meistern. Doch hier ist Vorsicht am Platze. Hochhäuser sind per se weder gut noch schlecht, sie sind aber immer Ausdruck von wirtschaftlicher oder politischer Macht, und sie beherrschen weiträumig die Silhouette der Stadt – gerade in einer Stadt mit einer recht einheitlichen Traufhöhe und mit geringen topographischen Unterschieden wie Berlin. Die Vorteile von Hochhäusern sind klar: An Kreuzungen des öffentlichen Nahverkehrs schaffen sie eine höhere Dichte ohne Zunahme des Autoverkehrs, aber nur dann, wenn auf Autoparkplätze weitgehend verzichtet wird, und nur dann, wenn alte Abstandsregeln außer Kraft gesetzt werden. Von ausschlaggebender Bedeutung ist nicht nur die Gesamtgestalt von Hochhäusern, sondern auch ihre Sockelzone. Dort entscheidet es sich, wie das Hochhaus in der Stadt ankommt oder wie es sich von dieser abgrenzt.

Ein Hochhausplan wird die wirtschaftliche und soziale Dimension der Hochhäuser wenig steuern können, nur ihre Standorte. Er könnte aber eine Schutzfunktion haben, die oft übersehen wird. Gebiete, in denen Hochhäuser gebaut werden können, geraten ins Wackeln und rücken in den Fokus von Immobilienunternehmen, die mit starken Wertsteigerungen spekulieren. Alle dort vorhandenen Häuser können unter Druck geraten, da sie den steigenden Bodenpreisen und der möglichen steigenden Geschossflächennutzung nicht mehr gerecht werden. Ohne einen Hochhausplan ist der bauliche wie soziale Bestand weniger geschützt. Doch ein Hochhausplan ist nicht nur eine Karte mit Ausweisungen, wo Hochhäuser zu welchen Bedingungen gebaut werden können und wo nicht. Das Wichtigste steht im Kleingedruckten: Wie leicht und wie schnell kann ein solcher Plan an irgendeiner Stelle ausgehebelt werden? Sicher, ein Hochhausplan muss verändert werden können, aber nicht durch einen einfachen Abgeordnetenhausbeschluss, erst recht nicht durch einen Beschluss des Senats. Dann können wir gleich auf so einen Plan verzichten. Die Spielregeln für eine Veränderung des Plans sind der entscheidende Knackpunkt eines solchen Plans.

Der jetzige Senat hat das Problem erkannt. Endlich, denn andere Großstädte wie Frankfurt am Main und München sind da schon weiter. In der Koalitionsvereinbarung heißt es: „Die Koalition erarbeitet einen Hochhausentwicklungsplan, mit dem die stadträumliche Verteilung reguliert und die Zahl von Hochhausstandorten beschränkt werden soll.“³⁶ Das klingt erst

³⁶ Berlin gemeinsam gestalten. Solidarisch. Nachhaltig. Weltoffen. Koalitionsvereinbarung zwischen Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD) Landesverband Berlin und DIE LINKE Landesverband Berlin

einmal nicht schlecht, sagt aber inhaltlich noch wenig aus. Hoffentlich denkt die Koalition auch an die richtigen Spielregeln.

Mit Blick auf den heutigen Geburtstag Schinkels möchte ich an dieser Stelle noch kurz die Bauakademie ansprechen. Im schrillen Konzert der Ideen und Ansprüche hat bislang noch keiner ein Hochhaus gefordert, soweit ich das überblicke. Die Bauakademie hat dennoch viel mit unserem Thema zu tun. Ihre Nutzungsgeschichte seit 1920 spiegelt die bruchbetonte Entwicklung von Groß-Berlin wider, ihre Frühgeschichte verkörpert die Anforderungen an eine exzellente Verwaltung, ihr Bau ist ein Plädoyer gegen Show-Architektur und für allerfeinste Bescheidenheit, ihr Städtebau ist das Gegenteil von fragmentierenden Insellösungen. Das Land Berlin und sein legitimer Hauptakteur in diesem Falle, die TU Berlin, eine Folgeinstitution der Bauschule, müssen dazu beitragen, auf angemessene Nutzungen zu achten und die Würde dieses zentralen Ortes, dieses einzigartigen Baus und dieses Architekten von europäischem Rang zu wahren.

2.2 Nachhaltiger Verkehr im wachsenden Berlin

Nicht nur in der Mitte, sondern in der gesamten wachsenden Stadtregion ist die Ordnung des Verkehrs heute von besonderer Bedeutung. Auch hier haben wir eine vollständig veränderte Situation. Nicht nur, dass die vielen in den 1920er Jahren sehnsuchtsvoll erträumten Autos harte, überbordende Realität geworden sind. Anders als damals haben wir heute auch eine autogerechte Stadt, die dem wachsenden Verkehr dennoch nicht gerecht werden kann. Wie nur in wenigen anderen Städten wurde in Berlin seit dem Ende der 1920er Jahre eine radikale Autoorientierung programmiert und auch umgesetzt.

Nach dem Fall der Mauer wurden die Weichen in der Verkehrspolitik neu gestellt. Durchaus widersprüchlich, in einer Art Zick-Zack-Kurs. So wurde die im Wettbewerb Groß-Berlin 1910 vorgeschlagene Lösung einer Verbindung zwischen einem neuen zentralen Nordbahnhof und einem neuen zentralen Südbahnhof endlich realisiert. Beide Bahnhöfe wurden in ein neues System von Bahnhöfen eingegliedert, das auch den Regionalverkehr entscheidend verbessert oder verbessern kann – eine wichtige Grundlage für die Steuerung des Wachstums der Hauptstadtregion. Zudem wurden die Systeme der Straßenbahnen und der S-Bahn modernisiert und ausgebaut. Und auch die autogerechte Stadt bekam Zuwachs: etwa eine neue Autobahn nach Schönefeld und ein neues Stück innerer Autobahnring. Zugleich wurde der äußere Autobahnring ausgebaut, der de facto eine neue Grenze für den Großraum Berlin markiert.

Eine wirkliche Verkehrswende steht also noch aus. Die Aufgabe des Rückbaus der autogerechten Stadt ist kolossal und verlangt außerordentliche professionelle wie kommunikative Anstrengungen und Fähigkeiten. Dort, wo Bürgerinitiativen schon seit Jahren engagiert um eine Verbesserung kämpfen wie am Bundesplatz, gab es bislang vor allem Sonntagsreden, aber kaum konkrete Verbesserungen. Die größte Herausforderung ist sicher die Reurbanisierung der Hauptstraßen, die Transformation dieser belastenden und entwertenden Transiträume in lebenswerte Stadträume, die auch, aber nicht nur der Mobilität Raum geben. Der neue Senat hat eine Verkehrswende verkündet. Die Koalitionsvereinbarung verspricht eine „Umverteilung des Straßenraums zugunsten des ÖPNVs, des Rad- und Fußverkehrs. Die Koalition will den Straßenraum gerechter nutzen und noch mehr

lebenswerte Straßen und Plätze schaffen.“³⁷ Hier wird es in der konkreten Umsetzung – vor allem in den eher auto-orientierten Teilen der äußeren Stadt - noch deutlichen Gegenwind geben. Umso mehr bedarf es einer engen Zusammenarbeit der Verkehrs- mit der Stadtentwicklungsverwaltung – eine zweifellos außerordentliche Herausforderung.



*Für einen attraktiven öffentlichen Platz! Aktion der Initiative Bundesplatz u.a. am 11.10.2015.
Foto: Harald Bodenschatz*

2.3 Schöner Wohnen im wachsenden Berlin

Keine Frage aber ist heute so brisant wie die Wohnungsfrage, Folge eines unerwarteten, unterschätzten, starken Bevölkerungswachstums. Dieses Wachstum ist allerdings erst seit 10 Jahren zu beobachten. Betroffen von der Wohnungsknappheit sind längst nicht mehr nur die Ärmsten der Armen, betroffen sind mehr und mehr bereits die Mittelschichten. Doch auch in dieser Frage sind die Verhältnisse ganz anders als in den 1920er Jahren.

Die Wohnstadt Berlin ist heute in doppelter Weise mit ihrer eigenen Geschichte verbunden: Sie ist immer noch die exemplarische „Mietskasernenstadt“, sie ist aber auch die widersprüchliche und umfassendste Antwort auf diese Mietskasernenstadt. Gegen die „unsoziale“ Mietskasernenstadt der Kaiserzeit wurden im Laufe des 20. Jahrhunderts die unterschiedlichsten Varianten der „sozialen“ Wohnstadt gesetzt. Doch die Alternativen zur „Mietskaserne“ entpuppten sich nicht immer als die versprochene bessere Stadt. Bürgerinitiativen, Hausbesetzer und kritische Fachleute erzwangen in den 1970er und 1980er Jahren eine schrittweise Neubewertung der „Mietskasernenstadt“. Auch in Ost-Berlin zeichneten sich in dieser Zeit vorsichtige Korrekturen an der bisherigen Sichtweise der

³⁷ Berlin gemeinsam gestalten. Solidarisch. Nachhaltig. Weltoffen. Koalitionsvereinbarung zwischen Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD) Landesverband Berlin und DIE LINKE Landesverband Berlin und BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN Landesverband Berlin für die Legislaturperiode 2016-2021. Abschnitt Sauber, bequem und sicher durch die Stadt - Mobilitätswende einleiten und Umweltverbund stärken. Zeile 16-19.

Altbauquartiere ab. Heute ist ausgerechnet die über Jahrzehnte durch Politik und Fachwelt diskreditierte Mietskaserne äußerst beliebt, während man das von den Antworten auf die Mietskaserne nicht immer sagen kann. Heute werden aber all diese Wohnungen ganz anders genutzt als früher, heute leben in den Wohnungen weit weniger Menschen als früher, seit der Schaffung von Groß-Berlin hat sich der Wohnflächenverbrauch pro Person vervielfacht.

Basis der nach 1989 eingeleiteten liberalen Wohnungspolitik waren die überzogenen Prognosen eines gewaltigen Bevölkerungswachstums bis 2010. Zwischen 1991 und 2000 wurden in Berlin etwa 150.000 neue Wohnungen errichtet. Der Massenproduktion neuer Wohnungen stand damals freilich keinerlei Zuwachs an Einwohnern gegenüber. Daher kam es zu einem dramatischen Leerstand an „vermietbaren Wohnungen“ in Berlin, der 2002 auf rund 120.000 geschätzt wurde.³⁸



*Protestbild gegen Verdrängung am Kottbusser Tor.
Foto: Harald Bodenschatz*

Heute ist alles wieder anders, heute wird angesichts eines Bevölkerungswachstums von weit mehr als 40.000 Einwohner pro Jahr ein zusätzlicher Wohnungsbedarf pro Jahr von 20.000 kalkuliert.³⁹ Die neue Koalition hat die Probleme konzeptionell wieder im Griff. In der Koalitionsvereinbarung heißt es: „Die Koalition sieht in bezahlbarem Wohnen ein Grundrecht

³⁸ Vgl. zur Wohnungspolitik der 1990er Jahre vgl. etwa Bodenschatz, Harald. Schöner Wohnen im neuen Berlin? Der Wohnungsbau Berlins in der letzten Dekade. In: Berliner Festspiele und Architektenkammer Berlin (Hg.): Berlin: offene Stadt. Die Erneuerung seit 1989. Berlin 1999, S. 106-125; erweitert: Bodenschatz, Harald: ¿Hermosas viviendas en el nuevo Berlín? In: urban: Experiencias innovadoras de planificación regional y urbana (I), Revista del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, N.º 11 otoño 2006, S. 94-106.

³⁹ Lütke Daldrup, Engelbert: Neubau, Erhaltung und Regulierung. Wohnungspolitik für die wachsende Stadt Berlin. In: PLANERIN 1/2017, S. 30.

für alle Berliner*innen.“⁴⁰ Doch jenseits der wohl formulierten Absichten erleben wir ein Hase-Igel-Rennen: Die Zahl der Wohnungen, die aus der sozialen Bindung fallen, wächst deutlich schneller als die Zahl der fertig gestellten Sozialwohnungen – ein den wohnungspolitischen Weichenstellungen der Vergangenheit geschuldetes gewaltiges Problem, das Berlin mit allen anderen Großstädten in Deutschland teilt. Auch steigen für viele aufgrund der enormen Preisdynamik auf den Wohnungsmärkten die Mieten schneller als ihr Einkommen. Zudem bedarf es, wie wir gerade wieder erfahren durften, nur eines großen Schluckes, und schon sind auf einen Schlag de facto Tausende von Wohnungen an eine private Gesellschaft verkauft – sicher nicht mit dem Ziel, die Mieten zu senken.

Bei der hektischen Suche nach einer neuen Wohnungspolitik sind auch Wohnhochhäuser wieder ins Gespräch gebracht worden. Diese Bauten, das zeigen die Beispiele anderer Städte – können aber auch die soziale Spaltung der Stadt verstärken, denn sie konzentrieren und verbunkern entweder arme, ausgegrenzte Bewohner, oder sie bieten sich einkapselnden wohlhabenden Bewohnern einen exklusiven, besonderen Blick. Oder – das zeigt das Beispiel London – sie werden als reine Anlageobjekte gebaut und überhaupt nicht bewohnt. Privat erstellte Wohnhochhäuser sind in der Regel Luxuswohnhäuser, insbesondere die herausragenden Wohnlagen haben ihren herausragenden Preis. Etwa 2000 Euro pro Quadratmeter beträgt der Hochhauszuschlag, das zeigen die Erfahrungen von Frankfurt.⁴¹

Die Weichenstellungen seit dem Fall der Mauer, die als Ausstieg aus jeder sozialen Wohnungspolitik zusammengefasst werden können, zeigen heute ihre fatale Wirkung. Bezahlbare Wohnungen schwinden schneller, als sie gebaut und gekauft werden können. Zudem wissen wir, dass Bezahlbarkeit auf Zeit eine kurzfristige Augenwischerei ist. Wir wissen auch, dass hinter manchen Forderungen und Abwehrkämpfen auch Interessen verborgen sind, die diskutabel sind. Ein erneutes Umsteuern in Richtung einer zeitgemäßen sozialen Wohnungspolitik braucht Zeit, viel Zeit, die die jetzigen Hoffnungen auf schnell verfügbaren bezahlbaren Wohnraum auf eine harte Probe stellen.

2.4 Reflexive städtebauliche Kommunalwirtschaft oder städtebauliche Privatwirtschaft?

Was seit 1989 in Berlin passiert ist, lässt sich aber nicht durch die Bilanz städtebaulicher Taten ausreichend erklären. Der entscheidende Aspekt ist bislang nur angedeutet worden: der Abschied von der Kommunalwirtschaft, von der Idee einer großen Kommune, die ihren Städtebau aktiv steuert – nicht nur durch Regeln und Gesetze, sondern auch durch eigene Unternehmen, auch durch Bodenvorratspolitik. So wurden nach dem Fall der Mauer städtische Wohnungsbaugesellschaften privatisiert, der soziale Wohnungsbau heruntergefahren, die Mietpreisbindungen gelockert. Etwa zwei Drittel der Sozialwohnungen verloren ihre Bindung, Berlin ist aber arm geblieben. Wenn Hochhäuser gebaut wurden, dann von privaten Investoren. An den rekonstruierten Straßen und Plätzen finden sich keine neuen kommunalen Gebäude. Die lokale Energiewirtschaft ist privatisiert. Dazu kam die Schrumpfung der finanziellen Ressourcen, verbunden mit einem kaum glaublichen Verfall des öffentlichen Gebäudebestands, vor allem der Schulen. Ein großer Teil der öffentlichen Liegenschaften vor allem in der Innenstadt wurde an Meistbietende verkauft, um kurzfristig

⁴⁰ Berlin gemeinsam gestalten. Solidarisch. Nachhaltig. Weltoffen. Koalitionsvereinbarung zwischen Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD) Landesverband Berlin und DIE LINKE Landesverband Berlin und BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN Landesverband Berlin für die Legislaturperiode 2016-2021. Abschnitt Bezahlbares Wohnen für alle, Zeile 3 und 4.

⁴¹ Vgl. etwa Ochs, Birgit: Der Boom der Wohntürme. In: Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, 19.02.2017. Zur neuen Wohnungsfrage vgl. auch Harlander, Tilman/Kuhn, Gerd/Wüstenrot Stiftung (Hg.): Soziale Mischung in der Stadt. Case Studies – Wohnungspolitik in Europa – Historische Analyse. Stuttgart 2012.

etwas Geld in den klammen Stadthaushalt stecken zu können. Die öffentlichen Verwaltungen verfügen nicht mehr über das notwendige Personal. Berlin hat sich seiner Instrumente zur Steuerung des Städtebaus entledigt.

Hier sehe ich den entscheidenden Hebel eines Reformwerks, das in der Tradition von Groß-Berlin stehen möchte. Zuerst muss die öffentliche Verwaltung wieder umfassend arbeitsfähig werden. Wir brauchen dringend eine kritische Rekonstruktion der Verwaltung, die die Groß-Berliner Erfahrungen mit einer zweistufigen Verwaltung seit 1920 berücksichtigt. Ohne eine Stärkung der Verwaltung bleibt alles andere Papierwerk. Wir müssen weiter die Steuerungsinstrumente des Städtebaus stärken, etwa durch einen Hochhausplan, durch Regeln für den Wohnungsneubau, durch Regeln für eine behutsame Verkehrswende und nicht zuletzt durch eine städtebaulich orientierte strategische Liegenschaftspolitik, die eine erneuerte Bodenvorratspolitik umfasst. Wir brauchen sinnvolle Investitionen in die Infrastruktur. Das alles wäre eine zeitgenössische Variante des kommunalwirtschaftlichen Städtebaus, eine Variante, die die Fehlentwicklungen des kommunalwirtschaftlichen Städtebaus der Vergangenheit nüchtern verarbeitet, die also nicht blind an die Inhalte des Städtebaus von gestern anknüpft. Ein Programm des reflexiven kommunalwirtschaftlichen Städtebaus. Ein Programm, um dessen konkrete Konturen in einer künftigen Bauakademie trefflichst gestritten werden könnte.

3. Ausblick

Der Großraum Berlin, nicht nur das große Berlin, sondern auch sein Umland hat ein Reformwerk bitter nötig. Er braucht eine leistungsfähige Verwaltung. Und Politiker, die nicht nur getrieben werden, sondern sich frei rudern – mit Blick auf ein nachhaltiges Wachstum der Großstadtregion. Er braucht vor allem auch ein zivilgesellschaftliches Engagement. Und angemessene Foren der Auseinandersetzung zwischen Verwaltung, Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft. Eigentlich ist auch klar: Das Verhältnis in Berlin zwischen Zentralverwaltung und Bezirken, aber auch das Verhältnis zwischen Berlin und Brandenburg kann nicht so bleiben, wie es heute ist. Notwendig ist in jedem Fall eine breite Verständigung über Ziele und Projekte für eine nachhaltige Großstadtregion. Wie die Koalitionsvereinbarung zeigt, hat der neue Senat die Herausforderungen zumindest erkannt. Doch die 1920er Jahre haben auch gezeigt: Papier ist geduldig. Ich bin dennoch zuversichtlich, dass der Berliner Senat sich das widersprüchliche Erbe von Groß-Berlin kritisch aneignen wird, dass er dafür auch das Gespräch mit zivilgesellschaftlichen Initiativen sucht und dass er auf dieser Grundlage zusammen mit dem Nachbarland ein nachhaltiges stadtentwicklungspolitisches Programm erarbeiten wird, das nicht an der Landesgrenze halt macht. Denn für ein solches Projekt bietet sich eine einzigartige Chance: das Jubiläum 100 Jahre Berlin. Dieses Jubiläum eröffnet eine Plattform, auf der über das Tagesgeschäft hinaus programmatisch gedacht werden kann. Man muss diese Jahrhundertchance nur nutzen. Am Aufbau dieser Plattform ist der Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin aktiv beteiligt.⁴²

⁴² Neben dem Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin engagieren sich bislang die Hermann Henselmann Stiftung, der Werkbund Berlin, der Council for European Urbanism Deutschland und die Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung bei der Vorbereitung des 100. Jahrestages der Gründung von (Groß-)Berlin.