
Buchvorstellung

Lesung Live – Vor-Ort-Termin

FGSV VERLAG

26. September 2012, 14:30 Uhr, im Deutschen Technikmuseum Berlin

**Einladung zur Präsentation der neuen Buches
„Die Geschichte der Verkehrsplanung Berlins“**

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen hat sich auch die Aufgabe gestellt, die Straßen- und Verkehrsgeschichte in Deutschland nach 1945 zu dokumentieren, möglichst durch Schilderung von Zeitzeugen. Bisher sind im „Archiv für die Geschichte des Straßen- und Verkehrswesens“ erschienen:

- „Die Entwicklung des Straßenwesens in der sowjetischen Besatzungszone und der DDR von 1945 bis 1989“ (1992) und „Das Straßenwesen der DDR 1949 bis 1989“ (2002)
- „Die Entwicklung des Straßenbaus in Baden-Württemberg von 1945 bis 1995“, (1998) und „Straßenbau in Niedersachsen 1945 bis 2000“ (2011)
- die „Straßen- und Verkehrsgeschichte deutscher Städte nach 1945“, Stuttgart, Aachen, Bayreuth (1996), Karlsruhe, Salzgitter, Wiesbaden (1999) und Dresden, Leipzig, Halle, Chemnitz, Erfurt (2001)
- für Berlin liegen vor: Verkehrsregelung durch Lichtsignalanlagen in Berlin, In: „Der Siegeszug der Ampel“ (2006) und „Straßen- und Brückenbau in Berlin von 1945“ bis 2000 (2008).

Nun wird die Schriftenreihe ergänzt durch ein Werk über die Verkehrsplanung einer Großstadt, für Berlin. Eine Darstellung der Planungen nach 1945 ist wegen einer gewissen Kontinuität aber nur möglich, wenn man sich auf die Vorstellungen von 150 Jahren Planungsgeschichte stützt.

Mit großer Akribie hat sich der langjährige Leiter der Verkehrsplanung des Berliner Senats, Ural Kalender, der Aufgabe gewidmet, die Berliner Verkehrsplanung von Anfang an bis 1990 nachzuvollziehen. In den 16 Kapiteln vom Bebauungsplan von 1862 bis zum 1. Verkehrsentwicklungsplan nach der Wiedervereinigung von 1990 zeichnet er die Entwicklung mit ihren Kontinuitäten und Brüchen nach. Das Netz der Ausfallstraßen, der alten preußischen Chausseen nach 1793 wird verbunden mit den neuen Ringstraßen, die zusammen erstmals 1862 festgeschrieben werden und die allen weiteren Planungen bis heute zugrunde liegen. Die Berliner Straßenbreiten von 11,4 bzw. 19,0 m bestimmen nach wie vor das Straßenbild, das auch durch deren Bäume geprägt wird, die in den Straßen Altberlins nicht unterzubringen waren. Eine schier unerschöpfliche Fülle von Plänen, Bildern und Dokumenten wurde zusammengetragen, um auch die folgende Entwicklung zwischen hoheitlicher Planung, privatem Engagement und öffentlicher Beeinflussung darzustellen. Der Widerstreit zwischen Staat, Gemeinde und anderen politischen Akteuren nimmt einen breiten Raum ein; die Akteure und ihr Einfluss werden geschildert und dabei mache in der Literatur dargestellte Handlungsweise kritisch hinterfragt (z. B. Hobrechts Mitwirken beim Bebauungsplan von 1862, Bismarcks Intentionen für den Kurfürstendamm, die Rolle von August Orth bei der Stadtbahnplanung oder die Beteiligung Scharouns am Kollektivplan 1945/1946). Die jeweiligen Planungen in ihrer Zeit werden auch in ihren Auswirkungen auf spätere oder heutige Planungen geschildert.

Bitte wenden

Einen breiten Raum nehmen die **Bahnplanungen** ein, die stets leidenschaftlich diskutiert wurden. Dabei wird u.a. auch die Bedeutung der Ergebnisse des Wettbewerbs Groß-Berlin von 1910 für alle Planungen bis heute deutlich. Ebenso wird die Bedeutung des Straßenausbauplans von Hermann Hahn von 1927 für alle späteren **Straßenplanungen** klar erkennbar. – Neben den Planungen für den Schienen- und Straßenverkehr werden sie auch für die **Flughäfen** Johannisthal, Tempelhof, Schönefeld und Tegel geschildert. Die spannende Geschichte der Verkehrsplanung in den beiden Gebieten der geteilten Stadt mit ihren Beziehungen zu den vorhergehenden Planungen und ihren Brüchen ist auch für das heutige Bild der Verkehrsanlagen maßgebend.

Den Abschluss bildet der mühsame Prozess einer Planung für die wiedervereinigte Stadt und deren Umland, weil konkrete Vorhersagen einer Entwicklung nicht möglich waren.

Viele Quellen werden erstmals ausgewertet und im Zusammenhang dargestellt und ergeben ein Panorama, wie man es in dieser Fülle und Präzision kein zweites Mal findet. So werden historisch Interessierte kaum ohne dieses Buch auskommen.

Das Deutsche Technikmuseum Berlin ist der geeignete Ort für diese Buchvorstellung, findet man dort viele Bezüge zum Thema des Buches, z. B. die Büsten der Eisenbahnminister, die erste elektrische Lokomotive von der Gewerbeausstellung 1879, ein Modell des Flughafens Tempelhof sowie eine Vielzahl von Fahrzeugen und Flugzeugen.

Die Präsentation des Buches mit kurzem Einführungsvortrag durch einen der besten Kenner der Materie, Herbert Liman, findet statt am **26. September 2012, 14:30 Uhr**. Wir sind glücklich, dass der Gastgeber an diesem Tag das **Deutschen Technikmuseum Berlin, Trebbiner Str. 9, 10963 Berlin**, www.sdtb.de, ist. Die Buchpräsentation findet statt im Foyer zur Ausstellung „Mensch in Fahrt“ in der „Ladestraße“ des Deutschen Technikmuseums. Die Vertreter der Presse sowie alle fachlich Interessierten sind sehr herzlich willkommen. Informationen zum Veranstaltungsort unter www.sdtb.de.

Der Autor: Dr.-Ing. habil. Ural Kalender, von 1991 bis 2007 Leiter der Abteilung Verkehrsplanung in der Senatsverwaltung Berlin

Die Moderation: Dipl.-Ing. Herbert Liman, von 1977 bis 1992 Leiter der Abteilung Verkehrswegebau in der Senatsverwaltung Berlin

Bibliographischer Hinweis:

Ural Kalender: „Die Geschichte der Verkehrsplanung Berlins“

Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

(FGSV-Schriftenreihe: Archiv für die Geschichte des Straßen- und Verkehrswesens, Heft 24) (FGSV G 24)

Ausgabe 2012, 586 S. A 4

65,00 EUR, für Mitglieder der FGSV 45,00 EUR

Stand: 27. August 2012