

Die Geschichte der Verkehrsplanung Berlins



Leseprobe

Auszug aus dem FGSV G 24

Die Geschichte der Verkehrsplanung Berlins

Ural Kalender

Deckblatt: Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Planung von Verkehrsanlagen vor dem Brandenburger Tor
– Eingezeichnet sind die geplanten Tunnelbauwerke für die Fern- und Regionalbahn, die U-Bahnlinie 5 und die Ortsdurchfahrt B 96, 1995

Zum Autor:

Ural Kalender, geb. 1942; Studium des Bauingenieurwesens, Promotion zum Dr.-Ing. (1972) und Habilitation (1988) an der TU Berlin; ab 1972 in der Berliner Senatsbau- bzw. Senatsverkehrsverwaltung tätig, 1991–2007 als Leiter der Abteilung Verkehrsplanung.

© 2012 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die des Nachdruckes, der Übersetzung, des Vortrages, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

ISBN 978-3-939715-65-8

Inhaltsverzeichnis

| | Seite | | Seite |
|--|-------|--|-------|
| 0. Einleitung | 7 | 3. Eine Bahn durch die Stadt | 73 |
| Hinweise zum Text | 10 | EMIL HARTWICH und die Berliner Südwestbahn ... | 74 |
| | | Das Planungsziel | 74 |
| 1. Der Bebauungsplan von 1862..... | 13 | Die Position der Berliner Stadtverwaltung..... | 76 |
| Die Ankündigung | 14 | Die Berliner Stadt-Eisenbahngesellschaft..... | 78 |
| Das Planungsgebiet..... | 14 | Die Gründung..... | 78 |
| Die Stadtmauer..... | 14 | Die Trassenvarianten | 80 |
| Chausseen und Eisenbahnen vor der Stadt..... | 18 | Die Königsgraben-Frage | 81 |
| Die Verbindungsbahn..... | 20 | Die Verstaatlichung..... | 83 |
| Akteure der Planung | 20 | Zu Legenden der Stadtbahn-Planung | 84 |
| Der Staat..... | 21 | Die angeblich militärische Bedeutung | 84 |
| Das Berliner Polizeipräsidium | 21 | Die angebliche Urheberschaft AUGUST ORTHS an dem Stadtbahnprojekt | 85 |
| Die Ministerial-Baukommission..... | 22 | Die angebliche Trassenvariante über die Leipziger Straße | 87 |
| Das Handelsministerium | 22 | OTTO BUSSE und seine Berliner Central-Eisenbahn. | 88 |
| Die Staatsaufsicht | 22 | Anmerkungen | 89 |
| Der Magistrat und die Stadtverordneten- versammlung | 23 | | |
| Der Planungsprozess | 23 | 4. Die Berliner Schnellverkehrsfrage | 91 |
| Die „Instruktionen“ | 23 | Die ersten Pläne für elektrische Stadtbahnen | 92 |
| Abstimmungen..... | 24 | WERNER SIEMENS und die Pfeilerbahn | 92 |
| Der General-Bebauungsplan | 25 | Die südliche Stadtbahn..... | 95 |
| Das Planwerk | 26 | Die Gründung der Verkehrsverwaltung | 96 |
| Die Netzstruktur..... | 26 | Elektrische Stadtbahnprojekte der zweiten Generation..... | 97 |
| Die Große Gürtelstraße | 26 | Die Pläne von Siemens & Halske..... | 97 |
| Die Straßenbreiten | 28 | Die Stammbahn: Abschnitt Warschauer Brücke – Nollendorfplatz | 98 |
| Nachwirkungen | 30 | Die Unterpflasterbahn Nollendorfplatz – Bahnhof Zoologischer Garten | 102 |
| Der „Hobrechtplan“ | 30 | EMIL RATHENAU und das Untergrund- bahnprojekt der A.E.G..... | 104 |
| Der Vorgang Yorckstraße..... | 31 | Die Schwebebahn von EUGEN LANGEN..... | 106 |
| Anmerkungen | 34 | Die Deutsche Bank und der Berliner Schnellverkehr | 109 |
| | | Das Kartell der Elektroindustrie | 109 |
| 2. An der Schwelle zur Moderne | 37 | Verlängerung der Stammbahn nach Westend.... | 112 |
| Abbruch der Stadtmauer | 38 | Die Untergrundbahn Potsdamer Platz – Alexanderplatz – Pankow..... | 113 |
| Die Straßenverkehrsmittel | 40 | Die städtischen Planungen für Untergrundbahnen .. | 115 |
| Über Sänften, Fiaker und Torwagen..... | 41 | Die Nord-Süd-Linie | 115 |
| Droschken | 42 | Die Durchmesserlinie Moabit – Rixdorf (Neukölln) | 117 |
| Omnibusse | 43 | Die Tunnelprofile | 117 |
| Die ersten Planungen für den Öffentlichen Verkehr . | 45 | Verkehrsprognosen für die ersten elektrischen Stadtbahnen..... | 118 |
| Der Generalfahrplan des Polizeipräsidioms | 45 | Zum Begriff Schnellbahn | 120 |
| Das Konzept von CARTERET | 45 | Anmerkungen | 121 |
| Pferde-Eisenbahn, Tramway oder Straßenbahn? ... | 46 | | |
| Schritte zur Modernisierung | 50 | 5. Berlin 1900..... | 123 |
| Die neue Straßenverkehrsordnung | 50 | Neue Verkehrsmittel | 124 |
| Umorganisation der Bauverwaltung..... | 52 | Velozipede, Bicyclen und Fahrräder..... | 124 |
| Die Ringbahn | 54 | Motorisierung des Individualverkehrs | 129 |
| ERNST BRUCH und die neuzeitliche Verkehrsplanung..... | 56 | Aus der Pferdebahn wird die Straßenbahn..... | 134 |
| Die Gründerjahre | 58 | Stadtbaurat FRIEDRICH KRAUSE | 137 |
| Die Pferdebahn-Initiative des Magistrats..... | 59 | Die Tunnelpläne der Großen Berliner Straßenbahn-Gesellschaft | 137 |
| Die Übernahme der Straßenbaulast | 61 | Ein Entwurf für die Herstellung neuer Verkehrswege | 138 |
| Zur Geschichte Kurfürstendamms | 63 | Der Konflikt um die Straßendurchbrüche | 139 |
| BISMARCKS Reitweg | 63 | | |
| Grunewald und Bois de Boulogne | 65 | | |
| Die Kurfürstendamm-Gesellschaft | 68 | | |
| Anmerkungen | 70 | | |

| | Seite | | Seite |
|--|-------|--|-------|
| Teilung der Tiefbauverwaltung | 140 | HERMANN HAHN und der Straßenausbauplan | |
| Eine Heerstraße für den Kaiser: Der Kaiserdamm . . | 142 | von 1927 | 203 |
| Aeroplane über Berlin | 143 | Netzstruktur | 203 |
| Zur Sprache des Luftverkehrs | 145 | Straßenquerschnitte | 206 |
| Der Flugplatz Johannisthal | 146 | Straßenumbenennungen | 207 |
| Die ersten gesetzlichen Regelungen | 147 | Der Fall Breitenbachplatz – Teil II | 208 |
| Anmerkungen | 148 | MARTIN WAGNER und der Stadtumbau | 209 |
| 6. Der Weg nach Groß-Berlin | 151 | Der Verkehrsstraßenplan | 210 |
| Zum Begriff Groß-Berlin | 152 | Autohochstraßen in der Berliner Innenstadt | 210 |
| Gescheiterte Pläne für eine Neuordnung | 152 | Die dritte Etappe des Untergrundbahnbaus | 213 |
| Der Verkehrsverband Groß-Berlin | 153 | Die Berliner Verkehrs-A.G.: Bevag – Beverag – | |
| Die südwestlichen Schnellbahnen | 154 | BVG | 213 |
| Schönebergs Untergrundbahnpläne | 154 | Neue Konzepte für Untergrundbahnen | 214 |
| Die Wilmersdorfer Untergrundbahn | 156 | Streit unter den Stadtbeuräten | 215 |
| Die Dahlemer Anschlussbahn | 157 | Das 165-km-Netz | 216 |
| Charlottenburgs Pläne | 159 | Ende des Untergrundbahnbaus | 219 |
| Verkehrsprognosen für die Schnellbahnen | 161 | Zum Begriff U-Bahn | 221 |
| Der Kampf um die zweite Nord-Süd-Schnellbahn . . | 162 | Fernverkehrsstraßen in Berlin | 221 |
| Die Schwebebahn der Continentale | 163 | Die ersten Netzentwürfe | 222 |
| Die A.E.G.-Bahn | 165 | Der Deutsche Straßenbauverband | 222 |
| Wettbewerb Groß-Berlin 1910 | 168 | Die Studiengesellschaft für | |
| Vorbereitungen | 169 | Automobilstraßenbau | 222 |
| Die Preisträger | 171 | Planung einer Autofernstraße Berlin – Leipzig – | |
| Die Wettbewerbsbeiträge | 172 | München | 223 |
| Die Versuche zur Elektrifizierung der Vorortbahnen | 176 | Fernverkehrsstraßen des Reichsverkehrsministe- | |
| Zur Planung von Nurautostraßen: Die Avus | 178 | riums | 224 |
| Der Zweckverband Groß-Berlin | 179 | Ortsdurchfahrten in Groß-Berlin | 227 |
| Die Gründung | 179 | Die Ur-Westtangente: | |
| Der Fall Breitenbachplatz – Teil I | 182 | Autostraße Berlin – Potsdam | 229 |
| Die Kriegsjahre | 183 | Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft | 230 |
| Anmerkungen | 185 | Die Große Elektrifizierung | 231 |
| 7. Die Weimarer Zeit | 187 | Die Nord-Süd-Verbindung für die Vorortbahnen | |
| Die Verwaltung Groß-Berlins | 188 | – Die Anläufe | 232 |
| Der Aufbau | 188 | Die „Siemens-Bahn“ | 234 |
| Die Zuständigkeiten | 189 | Städtische Pläne für die Fernbahn | 236 |
| Verkehrsverwaltung (Verkehrsamt) | 190 | Umgestaltung der Innenstadt | 237 |
| Tiefbauverwaltung (Hauptamt für Tiefbau) . . | 190 | LEONHARD ADLER und der Flughafen Tempelhof . . | 239 |
| Siedlungs- und Wohnungswesen | | Das Provisorium | 240 |
| (Städtebauamt) | 190 | Der Ausbau | 243 |
| Staatliche Akteure in der Verkehrsplanung: | | Anmerkungen | 243 |
| Das Reich und der Freistaat Preußen | 191 | 8. Die ersten Planungen im Dritten Reich | 247 |
| Der Straßenverkehr | 192 | Die Verwaltung | 248 |
| Neue Regelungen | 192 | Gleichschaltung | 248 |
| Der Turm am Potsdamer Platz | 193 | Die neue Struktur und die neuen Amtsinhaber . . | 249 |
| Die Straßenbahnen | 195 | Der Staat in der Berliner Verkehrsplanung | 250 |
| Berliner Straßenbahn Betriebs-GmbH | 195 | Reichsautobahnen um und in Berlin | 252 |
| ERICH GIESE und sein Konzept für Straßen- | | Die Vorgeschichte | 252 |
| durchbrüche | 196 | Die Organisation | 254 |
| Wiederaufnahme des Untergrundbahnbaus – Erste | | Die Berliner Verwaltung und die Autobahn- | |
| Etappe | 197 | planung | 254 |
| Die Nordsüdbahn | 198 | Der Berliner Ring | 255 |
| Die A.E.G.-Bahn | 198 | Die Tangenten | 255 |
| Die zweite Etappe des Untergrundbahnbaus | 200 | Der exzentrische Berliner Ring | 257 |
| Arbeitslosenfürsorge und Untergrundbahnbau . . | 200 | Die Anschlussstellen | 258 |
| Die Übernahme der Hochbahngesellschaft | | Stichautobahnen Nordost und Südost | 259 |
| durch die Stadt | 201 | Reichsstraßen | 259 |
| ERNST REUTER und die städtischen Verkehrsgesell- | | Die Nord-Süd-Verbindung für die S-Bahn – Die | |
| schaften | 201 | Realisierung | 261 |
| Der Einheitstarif | 201 | S-Bahntunnel unter dem Reichskanzleramt | 261 |
| Verlängerungsstrecken des U-Bahnnetzes | 202 | Nahverkehrsgemeinschaft zwischen der BVG | |
| | | und der S-Bahn | 264 |

| | Seite | | Seite |
|--|------------|--|------------|
| Die Nord-Süd-Straße | 264 | 11. West-Berliner Weichenstellungen | 345 |
| Frühere Planungen | 264 | Der Plan Berlin 1948. | 346 |
| Die Planung der Stadtverwaltung | 265 | Das Straßennetz und die Tangenten | 346 |
| Flughafen Tempelhof | 267 | Vorplanungen für Autobahnen in der Stadt | 349 |
| Der Fahrradverkehr. | 271 | Die Steglitzer Autoschnellstraße | 349 |
| Das letzte Friedensjahr: Das Jahr 1938. | 272 | Die Hochstraße in Wilmersdorf | 350 |
| Anmerkungen | 273 | Der Flächennutzungsplan 1950. | 351 |
| 9. Der Generalbebauungsplan für die Reichs- | | Das Planwerk und dessen Erläuterung | 351 |
| hauptstadt | 277 | Ein Generalbebauungsplan der 1950er Jahre | 354 |
| Generalbauinspektor ALBERT SPEER | 278 | Das Land Berlin | 356 |
| Der Auftrag | 278 | Die Umwandlung des Magistrats in den Senat. | 356 |
| Die Vollmacht. | 279 | Der Wettbewerb „Rund um den Zoo“ | 358 |
| Die Dienststelle GBI | 280 | Bundesfernstraßen in Berlin. | 361 |
| Die Leitvorstellungen | 281 | Die BVG und der Schienenverkehr | 362 |
| Das Straßennetz | 283 | Der schleichende Tod der Straßenbahn | 362 |
| Die Nord-Süd-Achse | 284 | Die Wiederaufnahme des U-Bahnbaus | 363 |
| Die Ost-West-Achse | 285 | Das 200-km-Netz für die U-Bahn | 366 |
| Straßenringe | 288 | Bausenator ROLF SCHWEDLER und der | |
| Ausfallstraßen | 289 | Schnellstraßenbau | 367 |
| Knotenpunkte | 290 | Die Motorisierungsprognosen | 367 |
| Reichsautobahnen im Generalbebauungsplan | 292 | Trassenvarianten für den Stadtring | 370 |
| Die Verlängerung der Avus | 292 | Die Autobahnzubringer | 372 |
| Anbindung des Achsenkreuzes an den | | Die Entscheidung zum Stadtring-Süd | 373 |
| Berliner Ring | 294 | Stadtautobahn oder Bundesautobahn? | 374 |
| Reichsbahn und die Fernbahnplanung | 296 | Grundlagen und Grundsätze | 375 |
| Die Stadtverwaltung und der Schienenverkehr. | 298 | Der Planungsbeirat | 375 |
| Die U- und S-Bahn | 298 | Abstimmungen zwischen Ost- und West-Berlin | 377 |
| Die Straßenbahn. | 303 | Wettbewerb Hauptstadt Berlin 1957. | 380 |
| Der Gesamtplan | 304 | Die Deutsche Reichsbahn in West-Berlin | 381 |
| Straßen innerhalb des 1. Ringes | 304 | Anmerkungen | 383 |
| Verbindungsstraße Bahnhof Zoologischer | | 12. Ost-Berlin: Sozialistische Umgestaltung | |
| Garten – Bahnhof Tiergarten | 304 | des Zentrums | 387 |
| Arkaden für die Leipziger Straße | 306 | Der Aufbauplan. | 388 |
| Die Drucklegung des Plans | 306 | Lob für das Planungskollektiv | 389 |
| Die bauliche Umsetzung | 308 | Stadtplanung als Staatsaffäre. | 391 |
| Pläne für die „Welthauptstadt Germania“ | 309 | Gegen den Formalismus, Konstruktivismus und | |
| Die Breitspur-Fernbahn. | 309 | Kosmopolitismus. | 393 |
| Anmerkungen | 311 | Das Zentrum der Hauptstadt Deutschlands | 394 |
| 10. Die ersten Nachkriegsjahre | 313 | Die Stadtplanungskommission | 395 |
| Berlin im Mai 1945. | 314 | Das Projekt Stalinallee | 398 |
| Der Magistrat für Groß-Berlin. | 314 | Die ersten sozialistischen Verkehrsplanungen | 399 |
| Die Planungsverwaltungen | 315 | Die Planung Berlin | 399 |
| Baustadtrat HANS SCHAROUN | 316 | Der Raumordnungsplan | 402 |
| Hauptamt für Planung | 317 | Chefarchitekt HERMANN HENSELMANN. | 404 |
| Amt I und Amt II des Hauptplanungsamtes | 318 | Entwurf eines Flächennutzungsplans Ost | 405 |
| Das Sonderreferat Außenstelle Zehlendorf | 319 | Das Planungswerk Berlin | 408 |
| Der Kollektivplan | 321 | Die Fernbahnplanung | 411 |
| Die Leitvorstellungen | 321 | Erneute Umorganisation der Planungsverwaltung | 412 |
| Der Kollektivplan als Scharoun-Plan? | 326 | Vorläufiger Abschluss der Zentrumsplanung | 413 |
| Die Ausstellung „Berlin plant“ | 328 | Der Wettbewerb Zentrum Berlin | 413 |
| Der Zehlendorfer Plan | 330 | Der Bebauungsplan für das Zentrum 1961. | 416 |
| Baustadtrat KARL BONATZ | 333 | Die Suche nach neuen Vorbildern | 419 |
| Die Verkehrsstraßenpläne A und B | 335 | Gebietsanalyse Berlin 1958–1965 | 419 |
| Die Schnellbahnplanung | 337 | Komplexer Verkehrsplan Berlin | 420 |
| Die Bau-Leistungsschau Berlin – 1948 | 339 | Anmerkungen | 422 |
| Der Weg in die Teilung | 340 | | |
| Der Magistrat für Groß-Berlin (Ost) | 340 | | |
| Der Magistrat für Groß-Berlin (West) | 342 | | |
| Anmerkungen | 342 | | |

| | Seite | | Seite |
|--|-------|--|-------|
| 13. Die vierte Stadtmauer | 425 | 15. West-Berlin: Planung für eine Insel | 497 |
| Der 13. August 1961 | 426 | Die ersten großen Kontroversen | 498 |
| Ost-Berlin | 428 | Überprüfung der Autobahnpläne | 498 |
| Fortschreibung der Verkehrsplanung nach der | | Unterführung Ortskern-Zehlendorf | 499 |
| Mauer | 428 | Die Autobahn Westtangente | 501 |
| Planung Alexanderplatz | 429 | Die Neue B 101 | 502 |
| Die Rahmendirektive des komplexen Knotens | | Der Fall Breitenbachplatz – Teil III | 504 |
| Alexanderplatz | 430 | Die Nahverkehrskonzeption | 507 |
| Beschleunigter und konzentrierter Aufbau des | | Zwischenbericht zur Nahverkehrskonzeption ... | 507 |
| Stadtzentrums | 432 | Die ressortübergreifende systematische Pla- | |
| Das Votum der Moskauer Planer | 433 | nungsorganisation. | 508 |
| West-Berlin | 435 | Der Abschlussbericht Nahverkehr | 509 |
| Die Deutsche Bundesbahn in West-Berlin | 435 | Die Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) | 510 |
| Der Generalstraßenplan | 436 | Das neue Autobahnnetz für West-Berlin | 510 |
| Der Flächennutzungsplan 1965 | 440 | Der Bericht VEP 1977 | 511 |
| Flughafenplanungen in Ost und West | 441 | Der Verzicht auf die Autobahn Westtangente ... | 514 |
| Zentral-Flughafen Schönefeld | 441 | Neue Organisationsform der Verkehrsplanung. | 515 |
| Die Übernahme | 441 | Das Verfahren Zentraler Bereich | 515 |
| Deutsche Lufthansa und die Flughafenplanung | | Die Suche nach einem Westtangente-Ersatz ... | 515 |
| Zur Standortfrage des Flughafens. | 446 | Ein Parkway im Zentralen Bereich | 517 |
| Der Ausbau | 446 | Neue Schnellbahnpläne | 518 |
| Flughafen Tegel | 450 | Übernahme der S-Bahn durch die BVG. | 518 |
| Der „Drive-in“-Flughafen | 450 | Das Schnellbahnkonzept 1984 | 522 |
| Die Frage der U-Bahnanbindung | 452 | Omnibus-Bahn (O-Bahn) und | |
| Anmerkungen | 453 | Magnet-Bahn (M-Bahn) | 524 |
| 14. Berlin – Hauptstadt der DDR | 457 | West-Berliner Fernbahnplanungen | 526 |
| Der Generalverkehrsplan 1968 | 458 | Der Südgüterbahnhof | 526 |
| Zu Begriffsbestimmungen: Komplexer | | Das DEC-Gutachten | 530 |
| Verkehrsplan – Verkehrsentwicklungsplan – | | Der Stadtentwicklungsplan Verkehr 1988. | 529 |
| Generalverkehrsplan | 458 | Das Personenverkehrsmodell Berlin (West) | 533 |
| Büro für Verkehrsplanung Berlin (BfV Berlin) .. | 459 | Anmerkungen | 535 |
| Das Planwerk | 462 | 16. Die Wende | 537 |
| Ein Generalplan für die Entwicklung der Hauptstadt | | Der provisorische Regionalausschuss | 539 |
| Das Wohnungsbauprogramm 1973 | 463 | Die neuen Leitvorstellungen | 540 |
| Das Umland in der Planung | 464 | Verkehrsentwicklungsplanung für die Region | |
| Die späteren Planwerke | 466 | Berlin – 1. Zwischenbericht | 542 |
| Der Generalverkehrsplan 1977 | 466 | Fernbahnkonzept der Verkehrsverwaltungen | 543 |
| Die Grundlinien des Generalplans 1980 | 469 | Der Wettbewerb Potsdamer Platz – die erste Phase . | 546 |
| Der Generalverkehrsplan 1986 | 469 | „Grüne Mitte“ und die Entlastungsstraße | 546 |
| Das Tatra-Programm | 472 | Die Breite der Leipziger Straße | 548 |
| Die U-Bahnplanung | 475 | Statt eines Schlusswortes | 549 |
| Der Beginn des U-Bahn-Neubaus in Ost-Berlin . | 475 | Anmerkungen | 551 |
| Das Problem mit den Zentrums-Linien C und D . | 477 | Anhang | 553 |
| U-Bahnlinie Zentrum – Weißensee (Linie F) ... | 477 | I. Grunddaten zur Entwicklung Berlins, 1867–2000 | 554 |
| Verlängerung der U-Bahnlinie E nach Hönow ... | 478 | Abkürzungen | 557 |
| Schließung des Berliner Autobahnringes | 480 | Quellennachweis | 559 |
| Autobahn Berlin – Rostock: Die Anläufe | 480 | I. Archivalische Quellen | 559 |
| Das Generalverkehrsschema | 482 | II. Gedruckte Quellen | 559 |
| Autobahnzubringer für den Berliner Ring | 485 | III. Bilder | 568 |
| Rahmenbedingungen der DDR-Verkehrsplanung ... | 487 | IV. Tabellen | 578 |
| Zur Frage der Zuständigkeiten | 487 | Register | 579 |
| Die Macht der Partei der Arbeiterklasse, SED . | 487 | I. Personenregister | 579 |
| Die zentralen Strukturen | 488 | II. Sachregister | 581 |
| Die örtlichen Organe der Staatsmacht | 488 | | |
| Gesetzliche Grundlagen | 489 | | |
| Methodische Grundlagen | 490 | | |
| Motorisierungsprognosen | 492 | | |
| Anmerkungen | 494 | | |

16. Die Wende



Bild 16.0: Brandenburger Tor und die Straße des 17. Juni am 10. November 1989

1989 – 1990: Der provisorische Regionalausschuss 539; Die neuen Leitvorstellungen 540; Verkehrsentwicklungsplanung für die Region Berlin – 1. Zwischenbericht 542 | **Fernbahnkonzept der Verkehrsverwaltungen** 543 | **Der Wettbewerb Potsdamer Platz – die erste Phase** 546; „Grüne Mitte“ und die Entlastungsstraße 546; Die Breite der Leipziger Straße 548 | **Statt eines Schlusswortes ...** 549 | **Anmerkungen** 551

Die Öffnung der Mauer am 9. November 1989 bedeutete größere Freizügigkeit zwischen den beiden Stadthälften, ohne dass die historische Dimension im Hinblick auf die Wiedervereinigung sofort sichtbar wurde. Die „Öffnung“ war ja zunächst nur in Richtung von Ost nach West vorgenommen worden. Die bisherigen Bedingungen für die West-Besucher für das Betreten der DDR-Gebiets einschließlich Ost-Berlins erfuhren vorerst – zumindest theoretisch – keine Änderungen. Auf die Visa-Pflicht und den Zwangsumtausch für die Einreisenden – 25 DM je Person und Tag – verzichtete die DDR offiziell erst ab 23. Dezember 1989, hielt aber bis zum 1. Juli 1990 – Währungsreform! – an den Grenzkontrollen fest. Die Mauer blieb also vorerst stehen.

Damit hatten auch die bisherigen Kategorien des grenzüberschreitenden Verkehrs von und nach West-Berlin zunächst weiterhin Bestand. „Transitverkehr“ zwischen West-Berlin und der Bundesrepublik, „Wechselverkehr“ zwischen West-Berlin und der DDR mit Ausnahme von Ost-Berlin und schließlich „Innerstädtischer Verkehr“ zwischen West-Berlin und Ost-Berlin, wobei die letztere Bezeichnung die politische Anspruchshaltung West-Berlins spiegelte und von der DDR nicht akzeptiert worden war. Für die Verkehrsverhältnisse West-Berlins fiel allein der Transitverkehr ins Gewicht, mit sehr starken Spitzen im Ferienverkehr, womit wiederholt erhebliche Rückstaubildungen vor den betreffenden Grenzübergängen auf der Avus (Dreilinden) und auf der Heerstraße – später auf der Bundesstraße B 111 (Heiligensee) verbunden waren.

Während bis zur Maueröffnung der Wechselverkehr wie der innerstädtischer Verkehr (wegen der grundsätzlichen Reisebeschränkungen für die DDR-Bürger) hauptsächlich aus Fahrten der West-Berliner bzw. der Bundesbürger bestand, waren die Verhältnisse nach dem 9. November 1989 diametral entgegengesetzt. Nach Schätzungen der West-Berliner Polizei fuhren in den ersten Wochenenden nach dem 9. November bis zu 100 000 DDR-Fahrzeuge täglich nach West-Berlin ein. Selbst im Dezember war an Wochenenden eine Größenordnung von 15 – 20 000 täglichen Einfahrten aus der DDR zu beobachten.¹

Die ersten Monate nach dem „9. November“ standen daher unter dem Zeichen der neuen Grenzübergänge, da die bisherigen allein dem Ansturm nicht gewachsen waren. Am 9. November 1989 hatten um West-Berlin insgesamt an dreizehn Straßen Grenzübergänge bestanden, hiervon sieben an der innerstädtischen Grenze zwischen Ost – und West-Berlin und sechs an der Grenze zur DDR. Von den letzteren dienten zwei (Dreilinden und Heiligensee) neben dem Wechselverkehr mit der DDR hauptsächlich dem Transitverkehr zur Bundesrepublik, der Grenzübergang Heiligensee zusätzlich auch für den Transitverkehr nach Skandinavien (Saßnitz/Trelleborg). Der Grenzübergang Heerstraße stand ab Anfang 1988 nur noch für den Wechselverkehr zur Verfügung, da der Transitverkehr vereinbarungsgemäß auf den neuen Grenzübergang Heiligensee verlagert worden war. Die drei weiteren Übergänge waren Waltersdorfer Chaussee (Transitverkehr zum Flughafen Schönefeld), Kirchhai-

ner Damm (nur für die West-Berliner Mülltransporte in die DDR-Deponien) und Glienicker Brücke (nur durch die Alliierte zu nutzen, bekannt auch durch die spektakulären Tauschaktionen der Geheimdienste im Kalten Krieg). Der einzige Grenzübergang auf dem Schnellbahnnetz war am Bahnhof Friedrichstraße, an dem auch die Stadtbahnzüge aus beiden Richtungen – Ost oder West – endeten und an dem auch die West-Berliner Schnellbahnlinien U 6 und S 2 hielten. Ansonsten fuhren die Ost-Berlin unterquerenden Schnellbahnlinien der BVG – außer den beiden genannten auch die U 8 – ohne Halt an ehemaligen Schnellbahnhöfen durch.

Innerhalb weniger Tage nach dem Fall der Mauer kamen, ausgeführt von der Senatsbauverwaltung, sieben Grenzübergänge dazu. HERBERT LIMAN, seinerzeit Leiter der Abteilung Verkehrswegebau, hat die Vorgänge aus dieser Zeit sehr anschaulich beschrieben.² Die unter dem Druck der Ereignisse hektisch vorgenommenen Grenzöffnungen der ersten Wochen entbehrten verständlicherweise eines Planungsvorlaufs. Zwar waren angesichts der Entwicklung in der DDR bereits im Oktober 1989 von West-Berlin entsprechende Vorschläge für neue Grenzübergangsstellen unterbreitet worden. Sie waren jedoch ohne eine Resonanz Ost-Berlins geblieben. Weitergehende Untersuchungen oder Planungen für mögliche Grenzöffnungen waren danach nicht mehr relevant. Für die Maßnahmen nach dem 9. November wurden dann die Entscheidungen zur Grenzöffnung zunächst (bis auf einen symbolbehafteten Fall: Brandenburger Tor) allein auf pragmatischen Überlegungen getroffen, wobei die Umsetzung hauptsächlich von der West-Berliner Verwaltung – von der Senatsbauverwaltung und später auch von den Bezirksverwaltungen – übernommen wurde. Gegen die Öffnung des Brandenburger Tores hatte sich die neue DDR-Regierung wochenlang gesperrt, den „musealen Charakter“ des Ortes vorgeschoben, die Öffnung der Clara-Zetkin-Straße (Dorotheenstraße) als Ersatz angeboten, auf die angeblich notwendige Diskussion in der Stadtverordnetenversammlung Ost-Berlins hingewiesen, bis endlich am 22. Dezember 1989 das Brandenburger Tor mit einer großen Zeremonie unter Anwesenheit der Regierungschefs der Bundesrepublik und der DDR für den Fußgängerverkehr freigegeben werden konnte.

Zumindest im Fernverkehr und damit im Transitverkehr zwischen West-Berlin und der Bundesrepublik waren zunächst keine grundlegenden Veränderungen zu spüren. Die Planung des Transitübergangs am Schichauweg, dessen Fertigstellung ursprünglich für 1995 (!) vorgesehen worden war, wurde innerhalb der West-Berliner Verwaltung mit dem Ziel forciert, die Inbetriebnahme vorzuziehen und damit eine frühzeitigere Entlastung der bestehenden beiden Transitübergänge zu erreichen. Diese waren inzwischen durch den Wechselverkehr der DDR-Bürger stark in Anspruch genommen, so dass zusätzliche Engpässe auftraten. Es hieß hierzu im Abgeordnetenhaus: „Die von uns so begrüßte Reisefreiheit der Bürgerinnen und der Bürger der DDR und Ost-Berlins darf nicht dazu führen, daß der freie und auch schnelle Transit in der Form, wie wir ihn jetzt haben und auch noch einige Jahre haben werden – denn die Schnellbahnverbin-

„dung steht noch nicht –, unerträglich eingeschränkt wird.“³ Noch im Dezember 1989, anlässlich der Haushaltsberatungen im Abgeordnetenhaus wurde die Forderung nach möglichst vielen Transitübergängen erneut gestellt.⁴

Es war zu erwarten, dass die bisherigen Planungsentscheidungen aufgrund der nachträglichen Entwicklungen überprüft würden. Den Anfang machte Bausenator WOLFGANG NAGEL bereits eine Woche nach der Mauereröffnung. Er schlug am 15. November 1989 öffentlich vor, den unlängst getroffenen Senatsbeschluss vom 3. Oktober 1989 zu überdenken und an dem Weiterbau der Autobahn in Neukölln (Abzweig Neukölln) festzuhalten.⁵ In der Tat mussten mit der Öffnung der Mauer die politischen Tabus der jüngeren West-Berliner Straßenplanung wenn nicht sofort aufgegeben, so doch zur erneuten Diskussion gestellt werden:

- BAB Abzweig Neukölln, wegen der sich abzeichnenden Ost-West-Verkehre;
- Nord-Süd-Straße durch den Tiergarten: Bereits die vor der Mauer-Öffnung beabsichtigte Verdichtung am Potsdamer Platz (Bebauung Daimler-Chrysler-Projekt, die mit der Mauereröffnung einen neuen Antrieb erhalten hatte) aber auch die neuen Grenzübergänge, insbesondere Grenzübergang Potsdamer Platz, erforderten eine grundlegende Überprüfung der bisherigen Vorstellungen zur straßenmäßigen Erschließung dieses Bereiches;
- Neue B 101 in Steglitz war bisher stets mit Hinweis auf die Zukunft mit offenen bzw. „offeneren“ Grenzen traßenmäßig freigehalten gewesen; da diese Zukunft nun zur Gegenwart geworden war, war eine erneute Abwägung unumgänglich.

Nur die letzte der im Senatsbeschluss vom 3. Oktober 1989 für obsolet erklärten vier Straßenplanungen, die Verlängerung der Paulsternstraße, war von der neuen Situation nicht direkt betroffen.

In der Öffentlichkeit hielt sich Verkehrssenator HORST WAGNER aber noch bedeckt und erklärte am 4. Dezember 1989 lediglich, dass man die bisherige Planung West-Berlins im Straßen- und Schienenverkehr „in vernünftiger Absprache mit der DDR neu zu überdenken“ habe; ferner werde das für das Frühjahr 1990 angekündigte Parkraumkonzept für die Innenstadt – das Konzept sah die Bewirtschaftung des Parkraums in der City mit Parkscheinautomaten vor – zurückgestellt, um die Erfahrungen mit dem grenzüberschreitenden Verkehr (sprich: Besucherverkehr aus der DDR) abzuwarten; auch das Tempo-30-Konzept solle „mit Rücksicht auf die Verkehrsströme aus Ost-Berlin und der DDR“ überprüft und ggf. überarbeitet werden.⁶

Mit dem vorbereiteten Tempo-30-Konzept sollten etwa 80 % des Straßennetzes von West-Berlin zu Wohnstraßen erklärt und mit einer entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzung versehen werden. Bei der Auswahl der Straßen waren nur die seinerzeit bestehenden Grenzübergänge berücksichtigt gewesen. Die Errichtung der neuen Grenzübergänge führte aber dazu, dass eine Reihe von Straßen, die bis dahin im Schatten der Mauer als „ruhige Wohnstraßen“

gegolten hatten und damit in die „Tempo-30-km/h-Zonen“ einbezogen werden sollten, inzwischen die Funktion von Hauptverkehrsstraßen übernehmen mussten. Das Konzept war also grundsätzlich zu überprüfen. Die Zurückstellung des Parkraumkonzeptes erfolgte dagegen aus mehr praktischen Erwägungen, so z. B. der Frage, ob die Nutzer aus der DDR über genügend „westliches Kleingeld“ verfügen würden, um die Parkscheinautomaten zu bedienen. Auch die Ahndung von Verkehrsverstößen der Besucher aus der DDR hätte sich als ein politisch-sensibles Problem herausgestellt. Die betroffenen Fahrer oder Fahrzeughalter hätten auf Antrag West-Berlins in der DDR verfolgt werden müssen.

Der provisorische Regionalausschuss

Angesichts der Spontaneität der Entscheidungen nach dem 9. November musste sehr bald die Frage auf die Tagesordnung kommen, wie die Zusammenarbeit zwischen West- und Ost-Berlin in geordnete Bahnen gelenkt werden könne. Bereits am 21. November 1989 unterbreitete der Senat der DDR-Führung den Vorschlag, zur Beratung der zuständigen Behörden einen Regionalausschuss zu bilden, und zwar mit den Aufgabenschwerpunkten Verkehr, Wirtschaft und Umwelt, wobei auch die letztere im Zusammenhang mit dem Verkehr stand. Die DDR-Fahrzeuge hatten größtenteils keine Katalysatoren, so dass deren Nutzung in West-Berlin die Bemühungen, die verkehrsbedingten Emissionen in der Innenstadt zu begrenzen, konterkarierte. In der Senatsumweltverwaltung wurde eine Verschärfung der Smog-Verordnung West-Berlins geprüft mit der Konsequenz, den nicht schadstoffarmen DDR-Fahrzeugen an den Grenzen West-Berlins die Einfahrt zu verwehren. Die politische Brisanz derartiger Überlegungen wäre nur durch eine Verzahnung mit Ost-Berlin und mit der DDR abzufedern gewesen. Auch für solche Abstimmungen sollte der Regionalausschuss das Forum darstellen.

Der Regionalausschuss nahm seine Arbeit am 22. Dezember 1989 auf, auf der einen Seite mit Vertretern der Bundesregierung und Vertretern des West-Berliner Senats, auf der anderen Seite mit Vertretern der DDR-Regierung, des Ost-Berliner Magistrats sowie der an West-Berlin angrenzenden DDR-Bezirke Potsdam und Frankfurt/Oder. Geleitet wurde er paritätisch vom Chef der Senatskanzlei, DIETER SCHRÖDER, und dem Besuchsbeauftragten der DDR, WALTER MÜLLER. Als völkerrechtliche Grundlage für die Arbeit des Regionalausschusses sollte das seinerseits beabsichtigte innerdeutsche Regierungsabkommen dienen. Bis zu dessen Abschluss sollte der Ausschuss ein Provisorium darstellen und wurde daher in der folgenden Zeit als „Provisorischer Regionalausschuss“ bezeichnet.

Die Arbeit des Ausschusses sollte selbstredend bereits die Region, das heißt auch das Umland und nicht etwa nur die beiden Stadthälften zum Gegenstand haben. Dies galt auch für die Verkehrsplanung. Das Problem lag allerdings darin, dass wegen der unklaren politischen Perspektiven die Rahmenbedingungen des Zusammenlebens in der Region und damit des regionalen Verkehrs nicht vorhersagbar waren. Die Wiedervereinigung durfte zu diesem Zeitpunkt noch keine

Planungsprämisse für kurz- oder mittelfristigen Maßnahmen sein. Selbst das 10-Punkte-Programm von Bundeskanzler HELMUT KOHL⁷ zielte vor dem Hintergrund der Vorbehalte der Alliierten auf eine Vertragsgemeinschaft mit der DDR ab, die ggf. in konföderative Formen einmünden könnte, mit dem Fernziel, die Deutsche Einheit zu ermöglichen.

Organisiert wurde die Tätigkeit des Provisorischen Regionalausschusses in 15 Arbeitsgruppen, wobei die Arbeitsgruppe 12 den Bereich Verkehr betraf. Aufgrund der Unsicherheiten über die Verantwortlichkeiten in Ost-Berlin war die Zusammensetzung der Arbeitsgruppe 12 möglichst breit angelegt worden.⁸ Für die DDR waren darin vertreten: Ministerium für Verkehrswesen; Reichsbahn; Mitropa Generaldirektion; BVB; Transport Consult International Berlin; Ost-Berliner Magistrat und das Büro für Verkehrsplanung Berlin; die beiden Büros für Verkehrsplanung für die Bezirke Potsdam und Frankfurt/Oder. Für West-Berlin saßen in der Arbeitsgruppe 12 die Vertreter des Senats (Senatskanzlei; die Senatsverwaltungen für Arbeit, Verkehr und Betriebe, für Bau- und Wohnungswesen, für Stadtentwicklung und Umweltschutz), Vertreter der Bezirke, der BVG, der VdR sowie der Industrie- und Handelskammer. Die paritätische Leitung der Arbeitsgruppe 12 hatten die Senatskanzlei und das Ministerium für Verkehrswesen. Die West-Berliner Verkehrsverwaltung – Abteilung Verkehrsplanung – fungierte als Geschäftsstelle der Arbeitsgruppe 12.

Aufgrund der Vielzahl von unbeantworteten und zu diesem Zeitpunkt nicht beantwortbaren Fragen war die Aufnahme von konkreten Planungen zögerlich, zumal die vielen sog. Feuerwehraufgaben, die Lösung der kurzfristigen und dringenden Probleme, die Verwaltungen in West und Ost voll in Anspruch nahmen. Erst in seiner Sitzung vom 29. März 1990 beschloss der Provisorische Regionalausschuss, die Arbeit an der regionalen Verkehrsplanung zu forcieren: „Die Arbeitsgruppe 12 (Verkehr) wird beauftragt, unverzüglich mit der Erarbeitung einer Verkehrsentwicklungsplanung für die Region Berlin zu beginnen. Die Planung soll in drei Stufen erfolgen:

1. Die in der Region kurzfristig zu ergreifenden Maßnahmen werden auf der Basis des Stadtentwicklungsplans Verkehr bzw. der Generalverkehrspläne für beide Teile der Stadt und die benachbarten DDR-Bezirke konzipiert, wobei den diesbezüglichen Entscheidungen u. a. auch die Bewertung dieser Maßnahmen im Hinblick auf ihren Einfluß auf die künftige verkehrliche Entwicklung in der Region vorausgehen muß. Dafür wird eine gemeinsame Arbeitsstelle in der Senatsverwaltung für Arbeit, Verkehr und Betriebe eingerichtet.
2. Ausgehend von den neu zu entwickelnden Leitvorstellungen und den Szenarien zur räumlichen Entwicklung der Region Berlin sind Verkehrsszenarien und verkehrliche Leitvorstellungen zu entwickeln und entsprechende alternative Netzkonzepte für den öffentlichen Verkehr wie für den Individualverkehr zu erarbeiten, über den Stand der Untersuchungen ist bis zum 30. September 1990 ein Zwischenbericht vorzulegen.

3. Sodann sind eine auf wissenschaftlicher Grundlage basierende langfristige Detailplanung für die für die Verkehrswege sowie die sektoralen Konzepte für die unterschiedlichen Problemfelder der regionalen Verkehrsplanung (wie Wirtschaftsverkehr, ruhender Verkehr, Erholungsverkehr) zu erarbeiten und vorzulegen.

In alle Stufen sind Überlegungen zum Fernverkehr zu integrieren. Diesbezügliche Konzepte sind mit der überregionalen Planung abzustimmen.

Es wird davon ausgegangen, dass bei der Erarbeitung der Verkehrsentwicklungsplanung die zuständigen Stellen wegen der Komplexität der Aufgabe und der Dringlichkeit der Termine eine weitgehende Unterstützung durch externe Institute und Gutachter benötigen werden.“⁹

In der Zwischenzeit – am 18. März 1990 – hatten in der DDR die ersten freien Wahlen zur Volkskammer stattgefunden, woraus die „Allianz für Deutschland“, eine Wahlbündnis aus CDU (Ost) und zwei neu gegründeten Parteien¹⁰, deren Ziel selbstredend die Wiedervereinigung war, als Sieger hervorging und ab dem 12. April 1990 gemeinsam mit der SPD (Ost) die neue DDR-Regierung unter dem Ministerpräsidenten LOTHAR DE MAIZIÈRE stellte. Zeitgleich begannen die Verhandlungen zwischen der Bundesregierung und der neuen DDR-Führung zur Schaffung einer „Wirtschafts-, Währungs- und Sozialunion“ ab 1. Juli 1990, auch mit dem Ziel, die Grenzkontrollen aufzuheben. Damit war ab Mai von der Perspektive der „ungehinderten Verkehrsbeziehungen“ in der Region auszugehen, allerdings noch eingebettet in die bestehenden staatlichen Verhältnisse und Zuständigkeiten. Erst mit der Aufnahme der Verhandlungen zwischen der Bundesregierung und der DDR-Regierung am 6. Juli 1990 zum „Einigungsvertrag“ war der Weg zur Wiedervereinigung vorgegeben worden.

Die neuen Leitvorstellungen

Bereits aufgrund der Zusammensetzung und Größe war die Arbeitsgruppe 12 lediglich als eine Plattform für Gedanken- und Informationsaustausch gedacht und nicht für Planungsdiskussionen mit verbindlichen Ergebnissen. Der Beschluss des Provisorischen Regionalausschusses vom 29. März 1990 nahm darauf Bezug, indem er die Einrichtung einer Gemeinsamen Arbeitsstelle bei der Senatsverkehrsverwaltung empfahl. Diese wurde im Mai 1990 gebildet. Sie wurde von der Senatsverkehrsverwaltung – Abteilung III (Verkehrsplanung) – geleitet; vertreten waren darin außer der Verkehrsverwaltung die West-Berliner Verwaltungen für Bau- und Wohnungswesen, für Wirtschaft und für Stadtentwicklung und Umweltschutz, die Büros für Verkehrsplanung der beiden DDR-Bezirke Potsdam und Frankfurt (Oder) und das Büro für Verkehrsplanung Berlin.

Nach den Wahlen zur Stadtverordnetenversammlung im Mai 1990 bildeten in Ost-Berlin die SPD (Ost) und die CDU (Ost) mit dem Oberbürgermeister TINO SCHWIERZINA (SPD) ab 30. Mai 1990 einen neuen Magistrat mit einem neuen Zuschnitt der Verwaltungen. Sie waren nicht spiegelbildlich zum West-Berliner Senat. Es gab in Ost-Berlin

nunmehr u. a. Magistratsverwaltungen für „Arbeit- und Betriebe“, (Stadtrat KURT BLANKENHAGEL, SPD), und für „Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr“ (Stadtrat CLEMENS THURMANN, SPD), deren Abteilung V den Aufgabenbereich „Verkehrsplanung“ umfasste. Das Büro für Verkehrsplanung Berlin ging darin auf, die Abteilung VI war zuständig für das Verkehrsrecht und die Verkehrsordnung. Zwischen den Abteilungen Verkehrsplanung-Ost und Verkehrsplanung-West entwickelte sich in der folgenden Zeit eine rege Zusammenarbeit, nicht nur in fachlich-inhaltlicher, sondern auch in formaler Hinsicht: Der Senat und der neue Magistrat hatten eine „Gemeinsame Landesregierung“ gebildet, die in regelmäßigen Abständen zusammentrat und als Abstimmungsgremium für grenzüberschreitende Maßnahmen diente. Die Vorlagen zur Verkehrsplanung für die Sitzungen dieser „Gemeinsamen Landesregierung“ wurden von den beiden Verkehrsplanungsabteilungen gemeinsam vorgelegt.

Die Zeit der Öffnung von neuen Grenzübergängen war nach Aufhebung der Grenzkontrollen vorbei. Anschließend ging es um das kurzfristige Zusammenfügen der Gesamtnetze. Das meistgebrauchte Wort in den Verkehrs- und Bauverwaltungen wurde „Lückenschluss.“ Das Straßennetz West-Berlins war vor der Teilung der Stadt an 165 Stellen mit dem Straßennetz der östlichen Stadthälfte und des Umlands verbunden gewesen. Nach und nach wurden die Unterbrechungen aufgehoben, teilweise nur für die Fußgänger und Radfahrer, ansonsten auch für den Kfz-Verkehr.

Im Schnellbahnbereich konnten unter kurzfristigen Maßnahmen die in Ost-Berlin 1961 geschlossenen U-Bahnhöfe der Linien U 6 und U 8 sowie des Nord-Süd-Tunnels der S-Bahn geöffnet und die Stadtbahn an der Friedrichstraße wieder für durchgehende Fahrten freigegeben werden. Die Maßnahmen waren unstrittig, zumal sie ohne größeren Aufwand und kurzfristig realisiert werden konnten und zur Wiederherstellung des alten Zustandes dienten.

Diese kurzfristigen Lückenschlüsse betrafen die Arbeit der Gemeinsamen Arbeitsstelle nicht. Sie konzentrierte sich auf die ergänzenden Maßnahmen im Zusammenhang mit einer

Neuordnung in der Region. Die Frage, wie die Rahmenbedingungen dieser Neuordnung aussehen würden, konnte allerdings nicht ohne weiteres beantwortet werden. Nach dem Lückenschluss war das zweite Zauberwort der „Nachholbedarf“, dessen Auswirkungen sich im Hinblick auf die Mobilitätsgewohnheiten nicht vorhersehen ließen. Der Nachholbedarf galt für Ost-Berlin in einem neuen politischen und wirtschaftlichen System, aber auch für West-Berlin, dessen Insel-Dasein nunmehr beendet war und das sich künftig auf eine Region stützen musste. Auf jeden Fall ließen sich aus der Vergangenheit keine Trends für die Zukunft in der Region – so im Hinblick auf die Ziele, Wege und Verkehrsmittelwahl – ableiten. Hinzu kamen die europa- und weltpolitischen Entwicklungen bzw. ihre Auswirkungen auf die Region Berlin am westlichen Rand von Ost-Europa.

„Über die künftige Entwicklung des Ballungsraums Berlin sind Aussagen zur Zeit nur schwer möglich. Die Einschätzungen reichen von utopischen Zukunftserwartungen eines prosperierenden Wirtschaftsraumes mit Einwohnerzahlen von 8, ja 10 Millionen Einwohnern bis zu Visionen einer ‚Elendsmetropole des Ostens‘ mit slumähnlichen Zuständen durch nicht zu begrenzende Zuzüge aus Osteuropa. Fest steht, daß in Berlin ein erheblicher Strukturwandel erforderlich ist.“¹¹ Diese Formulierung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) verhielt wenig Optimismus im Hinblick auf eine baldige Antwort auf die offenen Fragen. Das DIW hatte kurz zuvor eine erste langfristige Vorausschätzung der wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung in der Region vorgenommen, und dies war der Grund, dass es von der Arbeitsgruppe 12 (Verkehrsentwicklungsplanung) des Provisorischen Regionalausschusses mit der Aufstellung einer darauf basierenden Trendaussage für das Mobilitätsverhalten beauftragt wurde.

Das DIW formulierte im Rahmen dieses Auftrags ein Trend-Szenario, das gegenüber 1989 fast eine Verdoppelung des Pkw-Bestandes in Berlin und seiner Umgebung als die naheliegende Erwartung prognostizierte, verbunden mit einer starken Bevölkerungszunahme insbesondere im Umland (Bild 16.1). Abgeleitet wurde daraus eine tendenzi-

Tabelle 2.1: Trend-Szenario (DIW) "Einwohner und Pkw-Bestand"¹⁾ im Basisjahr 1989 gegenüber dem Jahr 2010 im "Großraum Berlin (aus [I.4])

| | 1989 | | | 2010 | | |
|---------------|------------------|-------|---------------|------------------|-------|---------------|
| | Einw. in Tsd. | Pkw | Pkw/Tsd.Einw. | Einw. in Tsd. | Pkw | Pkw/Tsd.Einw. |
| Berlin (West) | 2.134 | 718 | 336 | 2.197 | 1.083 | 492 |
| Berlin (Ost) | 1.279 | 301 | 235 | 1.439 | 676 | 470 |
| Umland | 872 | 233 | 267 | 1.256 | 658 | 524 |
| Summe | 4.285 | 1.252 | 292 | 4.892 | 2.417 | 494 |

¹⁾ einschließlich der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge

Bild 16.1: Trend-Szenario des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) für den „Großraum Berlin“ und für den Personenverkehr im Jahre 2010 – Einwohner und Pkw-Bestand – gegenüber 1989

elle Zunahme der Fahrleistungen „auf der Straße“ um 74 % allein im Personenverkehr, verbunden mit einer Abnahme von Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln um 7 %.

Es handelte sich um einen ersten Versuch, die Zukunft in der Region Berlin wenigstens als Szenario auf quantifizierten Grundlagen zu beschreiben. Wie in solchen Fällen unvermeidbar, hatten sich in den Prämissen die Hoffnungen oder, je nach dem ideellen Standort, die Befürchtungen der Verfasser des Szenarios widerspiegelt. Das DIW war von der Angleichung der Verhältnisse in der Region bis zum Jahre 2010 von den Ballungsräumen in West-Deutschland ausgegangen.

Die Annahme, dass Berlin als Ballungsraum die Entwicklung der Regionen München oder Frankfurt nachholen würde, stellte bereits eine Setzung dar, die nicht kritisch hinterfragt worden war, obwohl Parallelitäten zwischen der Entwicklung in Groß-Berlin und in den übrigen Ballungsräumen Deutschlands auch vor 1945 nicht unbedingt im Vordergrund gestanden hatten. Groß-Berlin selbst war bereits eine „Region“ gewesen, und nicht zuletzt deren Schnellbahnsystem hatte dafür gesorgt, dass die Motorisierung in dieser Region stets niedriger lag als in den vergleichbaren Ballungsräumen Deutschlands (vgl. Abschnitt „Das letzte Friedensjahr: Das Jahr 1938“, S. 272).

Das Trend-Szenario des DIW hatte keine planerischen Konsequenzen, bis auf die Bestätigung der Leitvorstellungen der (West-)Berliner Verkehrsplanung, die sich inzwischen verfestigt hatten: Weitgehende Verlagerung der Pkw-Fahrten im Personenverkehr auf die ÖPNV-Systeme, die weiterhin auszubauen waren, und eine effiziente und umweltgerechte Abwicklung des Verkehrs auf der ohnehin begrenzten Straßenfläche zugunsten des Wirtschaftsverkehrs, der bereits ca. 35 bis 40 % des Straßenverkehrs ausmachte und dabei die Voraussetzung für die Entwicklung der Region darstellte; Straßenneubau im begrenzten Ausmaß sollte in erster Linie zur Beseitigung der Strukturbrücke zwischen Ost und West sowie zur Aufnahme der Wirtschaftsverkehre dienen.

In dieser ersten Zeit wurde häufig auch das komplementäre Ziel einer weitgehenden Verkehrsvermeidung heraufbeschworen. Sie sollte durch fußläufige Entfernungen zwischen den Wohn- und Arbeitsgebieten erreicht werden. Dieser alte Traum der Stadtplanung, dessen Verwirklichung fast ideale Voraussetzungen für die Verkehrsplanung geboten hätte, zerbrach auch dieses Mal an den Realitäten. Die Zeiten, in denen der Betrieb im Erdgeschoss untergebracht war und die darin Beschäftigten, vom Meister bis zum Lehrling, in den oberen Stockwerken einschließlich des Dachbodens wohnten, ließen sich nicht zurückbringen.

Bereits im Rahmen des Kollektivplans (1946) war – ohne Aussicht auf eine Realisierung – versucht worden, durch eine Neuordnung der Wohn- und Arbeitsstätten den Verkehr zu reduzieren oder gar zu vermeiden. Nach 1989/1990 waren die Freiheitsgrade der Stadtplanung noch geringer: Es gab zwei gewachsene Stadthälften und nur wenige Stadtbrachen, die in Konkurrenz zu den bestehenden Wohn- und Gewer-

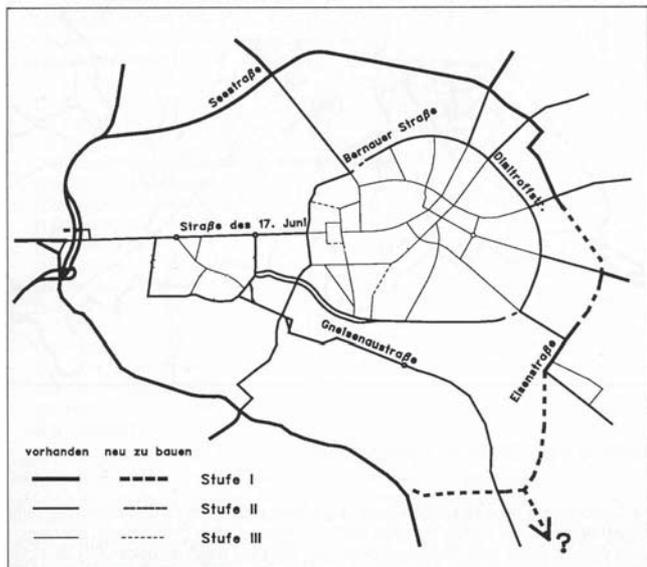
begebieten hätten aktiviert werden können. Dabei bestätigte sich, dass man auf den Flächennutzungsplänen zwar ideale Zuordnungen von Wohn- und Arbeitsstätten zueinander vorsehen kann; in einem marktwirtschaftlichen System hat man aber kaum Möglichkeiten, das seltener werdende Gut, den Arbeitsplatz, dort ansiedeln zu lassen, wo die Stadtplanung ihn gerne hätte. Und selbst bei Vorgabe und Realisierung eines Mindestanteils von Wohnflächen, wie sie nach der Wende für die neuen Gewerbe- und Dienstleistungsgebiete in der Innenstadt praktiziert wurde, bestanden bei der oft beschworenen und auch benötigten Mobilität der Beschäftigten keine Instrumente, die betreffenden Wohnnutzungen für die in diesen Gebieten Beschäftigten zu reservieren.

Davon abgesehen drängte der ständig wachsende Freizeitverkehr ohnehin die Reisezeit im Berufsverkehr als Entscheidungskriterium für die Wahl des Wohnungsstandortes in den Hintergrund. Zum anderen sind die gängigen Ziel-systeme der Planung selbst, was die Verkehrsvermeidungsstrategien anbelangt, notwendigerweise inkonsistent: Ein attraktiver Verbund der öffentlichen Verkehrsträger und zeitgünstige Verkehrsverbindungen ins Umland, so in Form von Regionalexpress-Linien, gehörten vom Anfang an zu den wichtigsten Zielen der Gesamt-Berliner Verkehrsplanung nach der Wende. Sie waren und sind unabdingbare Voraussetzungen für eine prosperierende Region, konnten auch inzwischen mit Erfolg umgesetzt werden. Flankierend wurde – wenn auch mit weniger Erfolg – versucht, ein leistungsfähiges Park-and-Ride-System zu entwickeln. All diese unverzichtbaren Maßnahmen geraten aber zwangsläufig mit dem Ziel der Verkehrsvermeidung in Konflikt, zumal sich die damit erzeugte zusätzliche Verkehrsnachfrage dann nicht ausschließlich auf den ÖPNV beschränkt.

Verkehrsentwicklungsplanung für die Region Berlin – 1. Zwischenbericht

Der durch den Auftrag des Provisorischen Regionalaus-schusses am 29. März 1990 geforderte „Zwischenbericht über den Stand der Untersuchungen“ wurde im Oktober 1990 vorgelegt. Er ging über einen Sachstandsbericht weit hinaus, wenn auch zu diesem Zeitpunkt eher Fragen als Antworten, eher Wünsche als Realisierungsprogramme zu formulieren waren, zumal zwei wichtige Akteure der künftigen Planung in der Region – das Bundesverkehrsministerium und die Reichsbahn – unter den gegebenen politischen Rahmenbedingungen in die Gemeinsame Arbeitsgruppe nicht verbindlich eingebunden werden konnten. Die wenigen Maßnahmenvorschläge des Zwischenberichts galten daher als Prinzipskizzen oder als weitergehende Prüfaufträge, so auch der Versuch einer Fortschreibung des Ring-Radialstraßensystems für die neuen Rahmenbedingungen der Innenstadt (Bild 16.2).

Als Überschrift hatte die Gemeinsame Arbeitsstelle in Anlehnung an die „Entwicklung zu einer noch nicht vorhandenen Region Berlin“ den Begriff Verkehrsentwicklungsplanung gewählt. Eine Premiere für die West-Berliner Planung stellten die Ausführungen des Zwischenberichts zur Straßenbahn dar. Sie basierten im Wesentlichen auf den Planungen der



Prinzipskizze eines möglichen Ringstraßensystems zur Umfahrung des innerstädtischen Bereichs (dargestellt sind die Ringstraßen und die jeweils zurückgestuften Straßen innerhalb der Ringe)

Bild 16.2: Eine erste Überlegung für die Fortschreibung des Ring-Radial-Straßensystems nach der Wende, 1990; die spätere „Teltowkanal-Trasse“ (BAB A 113) ist noch mit Fragezeichen versehen.

BVG und der BVB: Die ÖPNV-Betriebe der beiden Stadthälften hatten bereits im November 1989 Gespräche über die Bedienung der neuen Grenzübergänge, kurz danach über die Vernetzung der Buslinien aufgenommen. Die Gespräche wurden auf die Straßenbahn erweitert, mit dem Ziel, diese nach West-Berlin hinein zu verlängern. Die Initiative dazu kam offenbar von der BVB, die sich erhofft hatte, die seit der Teilung virulente Endstellenproblematik der Straßenbahn auf diesem Wege kurzfristig zu lösen, wobei sie die Notwendigkeit von Planfeststellungsverfahren in West-Berlin offenbar nicht berücksichtigt hatte.

Die Vorschläge der beiden ÖPNV-Betriebe¹² waren von der Netzstruktur her zwar nachvollziehbar, hatten aber vorerst keine konkreten Nachfrageerwartungen zur Grundlage. So wurde die Verlängerung der Straßenbahnstrecken in den Außengebieten

- vom Sterndamm über Stubenrauchbrücke zum U-Bahnhof Zwickauer Damm,
- vom S-Bahnhof Adlershof über Rudower Chaussee zum U-Bahnhof Rudow,
- von Rosenthal über Wilhelmsruher Straße zum Rathaus Reinickendorf vorgeschlagen.

Weitere Vorschläge betrafen die Streckenverlängerungen mit größeren Nachfrageerwartungen, und zwar

- über die Bernauer Straße und Invalidenstraße zum S-Bahnhof Lehrter Bahnhof,
- über die Bösebrücke zum U-Bahnhof Osloer Straße und ggf. weiter zum U-Bahnhof Amrumer Straße.

Die Problematik der Vorschläge lag in der Ausklammerung des Zentrums und damit der Zementierung der dort beste-

henden Endstellen. Dennoch wurden – mit Ergänzungen – die Vorschläge zunächst in den 1. Zwischenbericht übernommen (Bild 16.3). Später wurde die Vernetzung der Straßenbahn mit den S- und U-Bahn-Systemen auch im Zentrum von der Senatsverkehrsverwaltung zum Planungsziel erhoben, um die Straßenbahnverlängerungen durch die Friedrichstraße und über den Alexanderplatz und die Spandauer Straße zu realisieren.

Fernbahnkonzept der Verkehrsverwaltungen

Die Eisenbahn und der Eisenbahnverkehr waren in West-Berlin praktisch inexistent. Für die wenigen Fernzüge der Reichsbahn von und nach Berlin diente der Fernbahnhof Zoologischer Garten der Stadtbahn. Vom Westen finanziert, war der Bahnhof zum 750. Stadtjubiläum, 1987, durch Verlängerung der Bahnsteige ausgebaut und leidlich modernisiert worden. Ost-Berlin hatte den ehemaligen Schlesischen Bahnhof, den späteren Ostbahnhof, zum Hauptbahnhof erklärt und repräsentativ gestaltet, wobei der Weg der Züge dorthin über den Berliner Außenring führte. Allerdings wurde die Hauptlast des Fernverkehrs in Ost-Berlin vom Fernbahnhof Lichtenberg mit seinen ab 1973 ausgebauten sechs Bahnsteigen übernommen. Nach der Wende war es fast selbstverständlich, dass der Eisenbahnfernverkehr künftig wieder eine tragende Rolle in der Stadt zu spielen hatte.

In dieser Phase waren noch keine Zahlen im Umlauf, wohl aber konkrete Zielvorstellungen. Der Fernverkehr der wiedervereinigten Stadt Berlin würde expandieren, der Hauptanteil sollte von der Eisenbahn übernommen werden. Berlin war vor 1945 das Zentrum des Eisenbahnfernverkehrs Deutschland gewesen, und daran galt es trotz des zwischenzeitlich erstarkten Straßen- und Luftverkehrs anzuschließen. Die Lage Berlins innerhalb der Fernverkehrsnetze prädestinierte die Eisenbahn geradezu, sich im Wettbewerb mit den beiden anderen Konkurrenten ihren Anteil zu erstreiten, wenn – buchstäblich – die Weichen in und außerhalb Berlins entsprechend gestellt würden. Es stand allerdings außer Frage, dass die Fragmente der innerstädtischen Bahnstruktur kaum in der Lage gewesen wären, das zu erwartende Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Die Gleise und Anlagen der Stadtbahn, über die der Fernverkehr bislang geführt wurde, würden sich zu einem einzigen Engpass entwickeln. Der innerstädtische Eisenbahnknoten bedurfte, und darin waren sich alle – auch die Stadtverwaltungen und die Reichsbahn – einig, einer neuen, den künftigen Entwicklungen entsprechenden offenen Lösung.

Die Fernbahnplanung war in Deutschland auch nach der Wende eine staatliche Angelegenheit, wahrgenommen durch die dem Bundesverkehrsministerium unterstehende Bundesbahn für die eine und die dem Ministerium für Verkehrswesen der DDR zugeordnete Reichsbahn für die andere Seite. Allerdings hatten sich die Berliner Stadtverwaltungen seit dem Wettbewerb Groß-Berlin 1910, ungeachtet der zwischenzeitlichen Brüche, immer wieder mit der Fernbahnplanung beschäftigt und ihre eigenen Wünsche und Konzepte

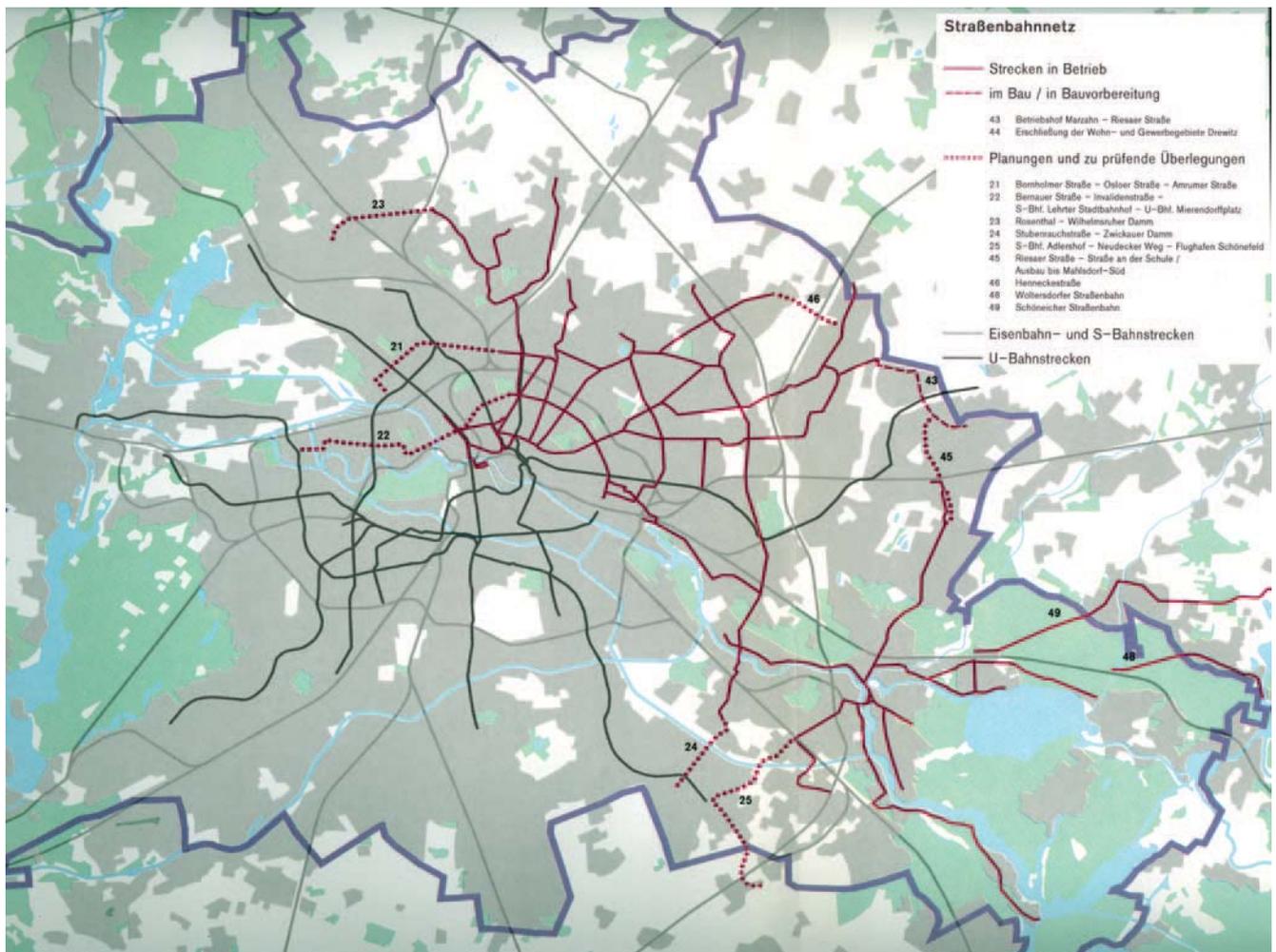


Bild 16.3: Die ersten Überlegungen für die Verlängerung der Straßenbahnstrecken nach West-Berlin, 1990

präsentiert, so in der Weimarer Zeit und so auch in Ost- und West-Berlin. Hinzu kam, dass die Eisenbahnplanung – mit der Planung für den Südgüterbahnhof angefangen – bereits seit mehreren Jahren fast zum Tagesgeschäft der West-Berliner Verkehrsverwaltung gehört hatte, als jetzt mit der Wende die Frage eines neuen Konzepts für die Gesamtstadt auftauchte.

Vor diesem Hintergrund erklärten beide Verkehrsverwaltungen in einer im Sommer 1990 herausgegebenen gemeinsamen Broschüre¹³ die Schaffung einer unterirdischen Nord-Süd-Fernbahnverbindung mit einem Kreuzungsbahnhof am Lehrter Bahnhof, flankiert von der S 21 und von weiteren U-Bahn-Strecken, zu ihrem Planungsziel. Die Trasse der U-Bahnlinie 5 – sie war auch in den bisherigen Planungen enthalten – vom Alexanderplatz zum Kreuzungsbahnhof sollte dabei durch die Französische Straße führen (sie wurde später nach Norden, auf die Straße Unter den Linden verlagert); darüber hinaus gab es Überlegungen für zwei neue U-Bahn-Planungen durch den Zentralen Bereich: U-Bahnlinie 11 über die Invalidenstraße und U-Bahnlinie 3 über die Leipziger Straße – Tiergarten-Viertel – Wittenbergplatz (Bild 16.4).

Die U-Bahnlinie 11 war keine neue Planung. Sie stellte einen Abschnitt der U-Bahn-Ringlinie VIII (zwischen den Endpunkten S-Bahnhof Landsberger Allee im Osten und

Großmarkt an der Beusselstraße im Westen) des geplanten BVG-Netzes aus dem Jahre 1929 dar; diese Planung war in Ost-Berlin in den 1970er Jahren als aufgegriffen worden. Das Leitbild des Generalverkehrsplans 1977 enthielt eine U-Bahnlinie von Marzahn-Nord über Springpfuhl – S-Bahnhof Leninallee (Landsberger Allee) zum Oranienburger Tor als westlichen Endpunkt. Im Zusammenhang mit der Fernbahnplanung 1990 wurde geprüft, diese Trasse zumindest bis zum Lehrter Bahnhof zu verlängern, um eine direkte Anbindung der neuen Wohngebiete im Osten Berlins zu dem geplanten Fernbahnhof zu erreichen.¹⁴

Die U-Bahnlinie 3 war in dieser Form eine neue Planung. Gemäß den Planungen zum 200-km-Netz sollte die U-Bahnlinie 3 die Fortsetzung der Kleinprofilstrecke Linie A (U 2) bzw. Linie B (U 1) bilden. Als die Planung der Großprofilstrecke U 10 (bzw. Linie F) in West-Berlin im Zuge der S-Bahn-Integration aufgegeben wurde, musste für den östlichen Abschnitt dieser Linie (Weißensee – Alexanderplatz – Potsdamer Platz), dessen Verkehrswert außer Frage stand, eine adäquate Verlängerung gesucht werden. Sie sollte sich ab Potsdamer Platz nunmehr als U 3 nicht nach Süden, sondern nach Westen, über Wittenbergplatz – Kurfürstendamm bis zum Ausstellungsgelände (Halensee) in Großprofil fortsetzen.¹⁵

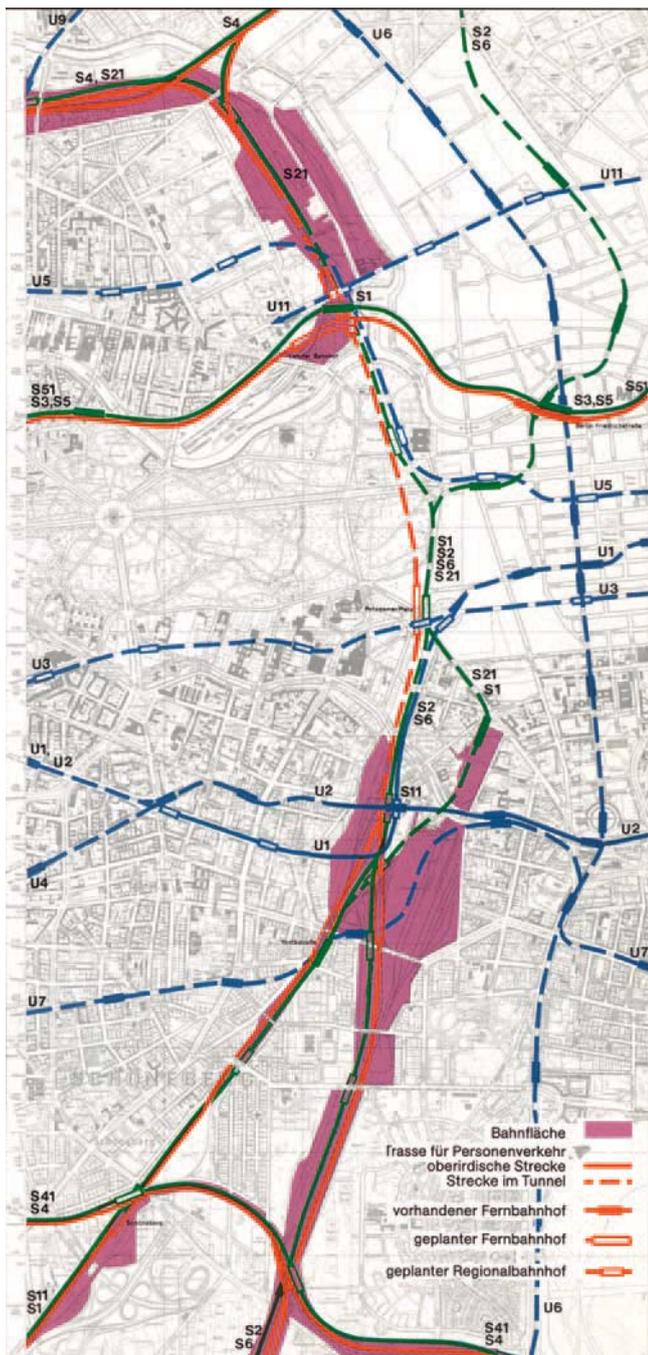


Bild 16.4: Schienenverkehrsplanung der Verkehrsverwaltungen West- und Ost-Berlins für den Zentralen Bereich, Juni 1990

Das Konzept der Nord-Süd-Durchbindung der Fernbahn wurde unter der Bezeichnung Fernbahnkreuz Berlin auch in den im Oktober 1990 vorgelegten ersten Zwischenbericht für den Provisorischen Regionalausschuss übernommen (Bild 16.5). Das Konzept war keine originäre Planung der Wendezeit, sondern ging auf eine über hundert Jahre alte Planungsidee zurück, die seitdem die Berliner Verkehrsplanung in Varianten begleitet hatte. Die dichte Bebauung entlang der vorgesehenen Trasse im Zentrum – zwischen Humboldthafen und Gleisdreieck – war stets als ein Argument gegen dieses Konzept mit seinen ansonsten unbestreitbaren verkehrlichen Vorteilen angeführt worden. Diese Trasse

stand jetzt als Mauerstreifen frei von jeglicher Bebauung. Allerdings war zu erwarten, dass dieses attraktive Areal sehr bald wieder bebaut werden würde. Insofern musste das knappe Zeitfenster, das für einen unterirdischen Verkehrsbau entlang dieser Trasse zur Verfügung stand, entsprechend genutzt werden.

Das Bekenntnis der beiden Verkehrsverwaltungen für die Nord-Süd-Durchbindung der Fernbahn mit einem Kreuzungsbahnhof an der Stadtbahn war erst der Beginn einer mittels Beiträgen in den Medien, in Symposien und Foren sehr kontrovers geführten öffentlichen Debatte. Neben das Modell des Fernbahnkreuzes wurden seitens der Stadtplaner weitere Modelle, darunter das „Ring-Konzept“, zur Diskussion gestellt. Dieses ging von dem Reichsbahnkonzept aus dem Jahr 1937 aus und sah den Rückzug des Eisenbahn-

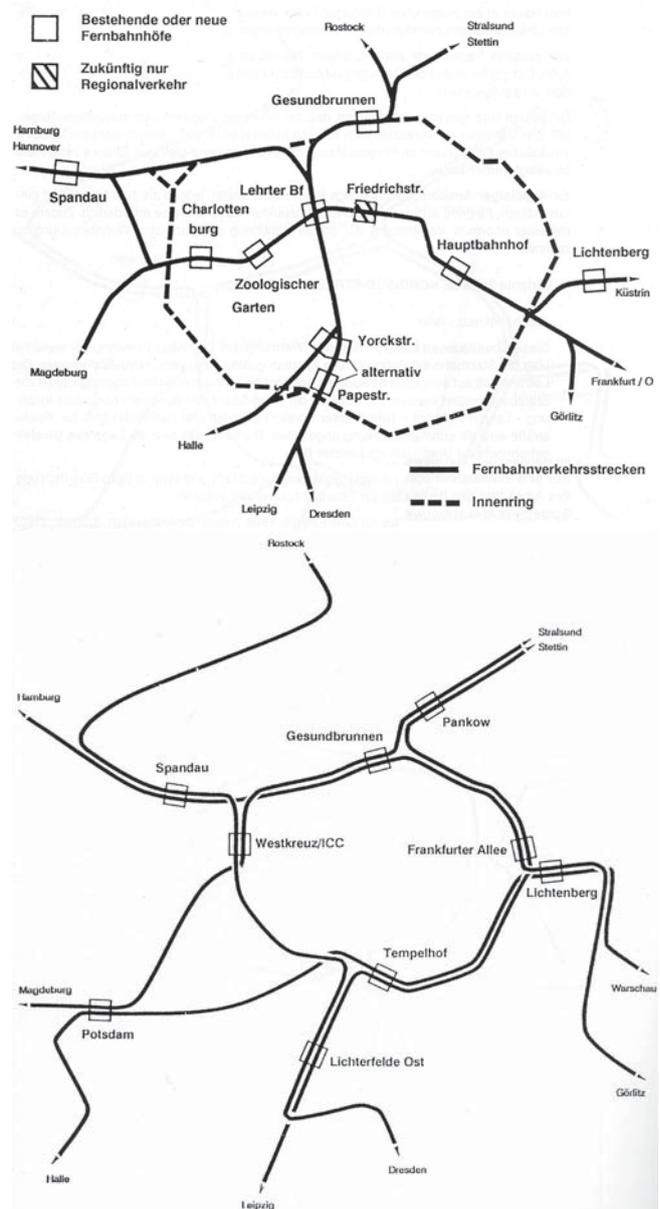


Bild 16.5: Fernbahnkonzepte für Berlin, 1990: Das Fernbahnkreuz der Verkehrsverwaltungen und das sog. Ring-Konzept

fernverkehrs aus der Innenstadt vor. Der angebliche Vorteil dieses verkehrlich undurchsichtigen und betrieblich kontraproduktiven Konzepts sollte darin bestehen, dass die vier neuen großen Ringbahnhöfe für den Fernverkehr in ihrem jeweiligen Einflussgebiet eine attraktive städtebauliche Entwicklung ermöglichen würden. So meinte man, städtebauliche Problembereiche wie das Ostkreuz durch den Bau eines Fernbahnhofes sanieren zu können. Auch wurde seitens der Ökologen befürchtet, dass durch die Tunnelanlagen des Fernkreuzes Berlin der Tiergarten Schaden nehmen könne.

Der Planungsstand wurde im Rahmen eines eintägigen Symposiums am 27. Oktober 1990 der Fachöffentlichkeit vorgestellt. Das Symposium war von den beiden Verkehrsverwaltungen der Stadt und der Reichsbahn gemeinsam organisiert worden. Nicht nur die Planung der Durchbindung wurde vorgestellt, sondern auch die entsprechende Führung der Fernverkehre in und außerhalb Berlins im Kontext dieser Nord-Süd-Durchbindung. Die detaillierten Berechnungen dazu hatte im Auftrag der Senatsverkehrsverwaltung das DEC durchgeführt. Im Symposium kamen auch die Gegenkonzepte zur Sprache. Auch nach dem Symposium gab es, selbst innerhalb der Senatsverwaltungen, kontroverse Diskussionen über die Nord-Süd-Durchbindung. Die Reichsbahn, in diesem Falle die Reichsbahndirektion Berlin, bekannte sich zwar ohne Vorbehalte zu dem Konzept des Fernbahnkreuzes Berlin und hatte dies auch durch das Symposium vom 27. Oktober 1990 öffentlich gemacht; allerdings waren ihr Wirkungskreis und ihr Einfluss als ehemaliges Staatsunternehmen der inzwischen aufgelösten DDR nur gering. Später – ab 1991 – konnte sie sich unter ihrem neuen Präsidenten WERNER REMMERT¹⁶ auch auf Bundesebene für das Konzept engagieren. Mit dem Bundesverkehrsministerium, das die Finanzierung einer solchen Neuordnung zu übernehmen hätte, gab es eine sehr intensive Diskussion, die erst mit dem Beschluss der Bundesregierung vom 15. Juli 1992 zur Aufnahme der Planung in den Bundesverkehrswegeplan 1992 einen vorläufigen Abschluss fand.¹⁷

Am Ende dieser verwaltungsintern wie in der Öffentlichkeit streckenweise recht emotional geführten Diskussionen um das Fernbahnkonzept für Berlin wurde als eine Geste der Versöhnung die ursprüngliche Bezeichnung, das Fernbahnkreuz, durch das „Pilz-Konzept“ ersetzt. Der Vorschlag stammte von REMMERT. Diese neue Bezeichnung fand ungeteilten Zuspruch, obwohl sich die vermeintliche Ähnlichkeit der Netzumrisse mit einer Pilz-Form nicht sofort und nicht jedem offenbarte (Bild 16.6).

Der Wettbewerb Potsdamer Platz – die erste Phase

„Grüne Mitte“ und die Entlastungsstraße

1989 hatte der Konzernvorstand der Daimler-Benz AG unter seinem Vorsitzenden EDZARD REUTER beschlossen, in Berlin ein großes Dienstleistungszentrum zu errichten. Es handelte sich dabei um ein weit außerhalb der eigenen Stammtätigkeit liegendes, wenn auch nicht uneigennütziges Engagement eines großen Konzerns für Berlin, war es denn verknüpft mit der Immobilienentwicklung und Erschließung eines für die Daimler-Benz AG völlig neuen Geschäftsfelds. Der Berliner Senat und der Konzernvorstand waren sich über den Standort dieses Dienstleistungszentrums am Potsdamer Platz bereits vor der Öffnung der Mauer einig gewesen, und die nach der Maueröffnung fortgesetzten Verhandlungen konnten im Frühjahr 1990 abgeschlossen werden. Mit der Maueröffnung und der aufgekommenen Perspektive der Wiedervereinigung war aber aus der ehemaligen Stadtbrache an der Mauer einer der künftigen zentralen Plätze der Stadt geworden, so dass das stadtplanerische Interesse an dem Vorhaben entsprechend wuchs. Bereits am 1. März 1990 beschäftigte sich der Provisorische Regionalausschuss mit dem Vorhaben, und der Senat beschloss in seiner Sitzung am 10. April 1990, für das gesamte Areal zwischen der Wilhelmstraße im Osten und der Potsdamer Brücke im Westen einen städtebaulichen Wettbewerb auszuloben, u. a. um die Vorgaben für die Daimler-Benz-Bebauung zu formulieren.¹⁸

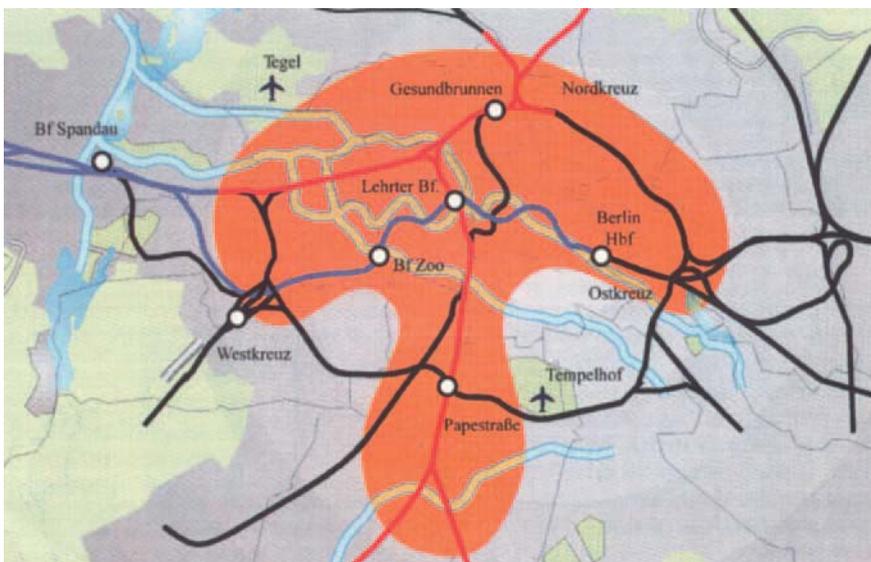


Bild 16.6: Eisenbahnnetz Berlins und der „Pilz“

Neuerscheinung im FGSV Verlag

FGSV G 24

Kalender, Ural:

Die Geschichte der Verkehrsplanung Berlins

(Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:
Archiv für die Geschichte des Straßen- und Verkehrswesens, Heft 24)
Ausgabe 2012, 586 S. A 4

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



Stand: 31.7.2012

Die vorliegende „Geschichte der Verkehrsplanung Berlins“ hat die Genese des Berliner Verkehrssystems zum Thema. Im Vordergrund der Betrachtung steht der Zeitraum 1860–1990. Die Verkehrsplanung wird hier als Oberbegriff für all jene Handlungen und Prozesse verstanden, die die quantitative oder qualitative Veränderung des Verkehrssystems zum Ziel haben. Im Fokus stehen daher das Entstehen der Ideen und deren Umsetzung zum Bau und Betrieb von Verkehrswegen, zum Einsatz von Verkehrsmitteln oder zu den Rahmenbedingungen der Verkehrsordnung. Die Planungsprozesse, innerhalb derer die Ideen ihre endgültige Gestalt annehmen, die Entscheidungsprozesse, von denen das Schicksal der Planung letztendlich abhängt und die Methoden und Verfahren, die diesen Prozessen zugrundeliegen sind hier vor dem Hintergrund der Motive und die Ziele der handelnden Akteure vom besonderen Interesse.

Die Verkehrsplanung ist eine hoheitliche Aufgabe. Ihre Entscheidungen sind stets an die jeweiligen politischen Strukturen gekoppelt. Bis in die Zeit kurz nach der Reichsgründung (1871) vollzog sich die Berliner Verkehrsplanung unter der strengen Regie des Staates Preußen. Die kommunale Selbstverwaltung Berlins musste ihren Gestaltungsraum in der Planung erst mühsam erkämpfen. Die Preußische Staatsregierung blieb dennoch bis zur Gründung Groß-Berlins (1920) an der Berliner Verkehrsplanung beteiligt. In der Weimarer Zeit trat Preußen im Rahmen der Berliner Verkehrsplanung nur ausnahmsweise gestaltend in Erscheinung, und das Reich wirkte lediglich im Kontext des Eisenbahnwesens mit. Dafür erwiesen sich die internen Strukturen der neu gegründeten Stadtverwaltung mit ihren diversen, an der Verkehrsplanung beteiligten Behörden als konfliktrichtig genug. Mit der „Machtübernahme“ 1933 wurde die Kommunalverwaltung zu einem Planungsgehilfen des nationalsozialistischen Führerstaates degradiert, der die radikal umzugestaltende Reichshauptstadt nur als Kulisse für seine Selbstinszenierungen betrachtete. Nach 1945 waren in Ost- und West-Berlin nicht so sehr die verkehrsplanerischen Maßnahmen für die jeweilige Stadthälfte unterschiedlich, sondern die politischen Zielsetzungen und die Machtstrukturen, innerhalb derer die Entscheidungsprozesse der Planung abliefen.

FGSV VERLAG

Herstellung und Vertrieb:

FGSV Verlag GmbH

50999 Köln - Wesselinger Straße 17

Tel.: 0 22 36 / 38 46 30 - Fax: 0 22 36 / 38 46 40

Juli 2012

ISBN 978-3-941790-67-4

