Ber. z. dt. Landeskunde	Bd. 69, H. 2, 1995, S. 365—384	Trier

Burkhard HOFMEISTER, Berlin

Berlin im Umbruch

1. Die Entwicklung in den beiden Teilen Berlins 1949—1989

40 Jahre lang hatten sich die beiden Stadthälften Berlins unter extrem verschiedenartigen politisch-ökonomischen Systemen stärker als allgemein vermutet auseinanderentwickelt. Nicht nur waren, von wenigen Ausnahmen abgesehen, die Verkehrs- und Versorgungsnetze getrennt worden und vollzog sich ein eher bescheidener Grenzverkehr unter zeitaufwendigen und schikanösen Kontrollen. Auch die wirtschaftlichen und städtebaulichen Entwicklungen gingen in sehr unterschiedliche Richtungen.

Der Westteil war de facto eine Exklave der Bundesrepublik Deutschland, zu deren Finanz-, Rechts-, Sozial- und Wirtschaftssystem er gehörte, ohne Umland und seit dem Mauerbau 1961 räumlich weitestgehend isoliert. Der Druck auf die begrenzte Fläche war enorm, die Flächennutzungskonkurrenzen zwischen Kleingartenbesitzern, der Industriewirtschaft in ihrem Kampf um genügend Gewerbefläche, dem Bausenator mit seinem Bedarf für Wohnbauland und dem Verkehrssenator mit seinen Stadtautobahn- und anderen Straßenbauten waren hart und kontinuierlich. Zwischen 1950 und 1985 schrumpfte die landwirtschaftliche Nutzfläche, die in bundesdeutschen Großstädten zwischen etwa 20 Prozent und 40 Prozent zu liegen pflegt, von knapp 19 Prozent auf 2 Prozent zusammen. Die Baulandreserve der Stadt war praktisch erschöpft.

Ost-Berlin spielte, im Hinblick auf das Potsdamer Abkommen illegal, die Rolle der DDR-Hauptstadt, in vielerlei Hinsicht vor anderen Landesteilen bevorzugt, aber der kuriosen Grenzsituation wegen auch nur mit halbem Umland ausgestattet, das nicht mehr als 80 000 Tagespendler aufbrachte.

Fast alle Verkehrsverbindungen waren gekappt, die Versorgungsinfrastruktur mit Ausnahme des Entwässerungssystems unterbrochen. Die Netze des öffentlichen Personennahverkehrs entwickelten sich vollkommen unterschiedlich. West-Berlin baute ein leistungsfähiges U-Bahn-Netz mit zahlreichen Buszubringerlinien auf. In Ost-Berlin blieben das rudimentäre S-Bahn-Netz und die Straßenbahn das Rückgrat des Nahverkehrs. West-Berlin mußte sich im „Inselbetrieb" mit Elektrizität, Gas und Wasser versorgen und sich seines Mülls entledigen. Wie prekär die Situation wurde, erhellt aus der Tatsache, daß Ende der 80er Jahre in-

folge des Baus von sieben neuen Kraftwerken in West-Berlin die Kühlwasserkapazität der Gewässer nahezu erschöpft war.

West-Berlins Industrie entwickelte sich in Anpassung an die Konkurrenz auf dem Weltmarkt: Die Industriebeschäftigtenzahl sank 1955—1985 auf die Hälfte. Aber durch Steuerpräferenzen der Berlin-Förderung subventioniert, entwickelten sich Besonderheiten im Branchenspektrum. So wurde die Tabakverarbeitung zur umsatzstärksten Branche, die die lange führende Elektrobranche von Platz 1 verdrängte, gefolgt von der Nahrungs- und Genußmittelindustrie. Die Hauptverwaltungen bedeutender Berliner Unternehmen sowie Teile ihrer Forschungs- und Entwicklungsbereiche wurden aus West-Berlin abgezogen, ein guter Teil der Produktion gab der Teilstadt den Charakter der verlängerten Werkbank. Da der Industrie so offensichtlich deutliche Grenzen gesetzt waren, forcierte der Berliner Senat bewußt bestimmte Zweige des Dienstleistungssektors.

Mit dem raschen Ausbau seiner Hochschulen erzielte West-Berlin einen umfangreichen Bildungsexport. Mit dem zunächst sehr umstrittenen Internationalen Congress Centrum (ICC) eroberte sich West-Berlin binnen weniger Jahre die Position der sechstgrößten Kongressstadt Europas. Die Grüne Woche und die Internationale Tourismus Börse (ITB) entwickelten sich zu den wichtigsten Messen ihrer Art in ganz Europa. Institutionen wie die Berliner Filmfestspiele, neben denen von Cannes und Venedig die wichtigsten in Europa, wie das Theater des Westens, das zum wichtigsten deutschen Musical-Theater wurde, oder wie die 15 staatlichen Museen in der Regie der Stiftung Preußischer Kulturbesitz verschafften West-Berlin die Stellung einer erstrangigen Kulturmetropole.

Ost-Berlins planwirtschaftsgelenkte Industrie verharrte bis zur Wende in traditionellen Bahnen, eingebunden in den Absatzmarkt des RGW und mit starkem personellem Überbesatz, der mit dem Zusammenbruch des RGW und dem Zwang zur Rationalisierung binnen dreier Jahre von 200 000 auf 40 000 Industriebeschäftigte zusammenschrumpfte. Im stark dominierenden öffentlichen Dienstleistungssektor vereinigte die DDR-Hauptstadt zwar die höchstrangigen Funktionen auf sich, was jedoch in keiner Weise vergleichbar mit der in West-Berlin gegebenen Funktionsvielfalt war.

Äußerst weitläufig und von großen Aufmarschflächen durchsetzt wurde frühzeitig das Zentrum im Bezirk Mitte wiederaufgebaut mit dem Palast der Republik an der Stelle des gesprengten Stadtschlosses, dem 365 m hohen Fernsehturm als neuem Wahrzeichen und den nüchternen Zweckbauten um den Alexanderplatz. Frühzeitig entstand auch die im Zuckerbäckerstil der Stalinära aufgeführte Randbebauung der Magistrale Stalinallee. Später, als Beitrag zur 750-Jahr-Feier Berlins 1987, erstand das Nikolai-Viertel in hinter historisierenden Fassaden versteckter Plattenbauweise wieder. Dem ständigen Zustrom von Neubürgern begegnete die DDR in den östlichen Randbezirken mit Großwohnsiedlungen, die im Falle Marzahns die Größenordnung von 160 000 Einwohnern erreichten. Die Sanierung der Innenstadtbezirke wurde bis zu den 80er Jahren hintangestellt.

In West-Berlin bildete sich ein vierfaches Standortmuster heraus. Nach anfänglichem Zögern und erst als Reaktion auf den Mauerbau, flankiert von Steuerpräferenzen und Subventionen, wurde im Bereich um den Breitscheidplatz mit den von ihm ausgehenden Radialen eine eigene City für West-Berlin initiiert. Da gleichzeitig das Zentrum in Ost-Berlin wiedererstand und Berlin somit lang-

fristig zwei City-Gebiete haben würde, konzipierte man sozusagen als Klammer an den Tiergartenrändern ein Cityband oder Kulturband, dessen wichtigstes Glied das Kulturforum am Kemperplatz wurde. Überdurchschnittlich viele Funktionen nahmen vom alten Berliner Stadtzentrum ausgehende radiale Ausfallstraßen wie die Schloßstraße in Steglitz auf, die sich, insgesamt ein dutzend Straßenzüge, zu bedeutenden Sekundärzentren entwickelten. Ausgehend von der Vorstellung des Provisoriums wurde kein großer zusammenhängender Hauskomplex für die Senatsdienststellen gebaut; vielmehr wurden sie bevorzugt an Bürostandorten wie Rathaus Schöneberg, Fehrbelliner Platz in Wilmersdorf und Messedamm in Charlottenburg untergebracht, also an gesonderten, nicht mit den Sekundärzentren identischen Standorten. 1961 begann der Bau der peripheren Großwohnsiedlungen Märkisches Viertel, Gropiusstadt und Falkenhagener Feld, aber fast gleichzeitig wurde 1963 das erste Stadterneuerungprogramm im Wilhelminischen Ring aufgelegt, das bald von Totalsanierung auf behutsame Erneuerung mit vorrangiger Modernisierung wechselte und in der IBA 1987 einen gewissen Kulminationspunkt erreichte.

Die Überwindung der Teilung mit allen ihren Folgeerscheinungen und die sorgfältige Abstimmung der Planungen für die verschiedenen Stadtteile sollten die Richtschnur der künftigen Entwicklung des Berliner Raumes sein.

2. Die Rahmenbedingungen für die Neustrukturierung

Die Rahmenbedingungen für alle diesen Zielsetzungen dienenden Unternehmungen sind schwierig: Häufig ungeklärte Grundeigentumsverhältnisse, ein hohes Boden- und Mietpreisniveau, noch mangelnde Verkehrsinfrastruktur, Verzögerungen des Regierungsumzugs, die Tendenz zu einer dritten „Randwanderung der Industrie" in die sogenannte Speckschwarte des südlichen und westlichen Umlandes und seit 1991 die Beeinträchtigung durch die allgemeine wirtschaftliche Rezession.

Hinsichtlich des Grundeigentums befand sich zu DDR-Zeiten ein hoher Prozentsatz der 40 300 ha großen Ostberliner Stadtgebietsfläche im sogenannten Eigentum des Volkes. Zum Jahresende 1993 waren rund 13 000 ha ehemals kommunalen Eigentums an das Land Berlin zurückgegeben; das sind 31 Prozent. Die Restitutionsansprüche von über 42 000 Grundstücken mit zusammen rund 4300 ha waren geklärt, das sind weitere 11 Prozent. Strittig blieben etwa 220 Grundstücke aus ehemals preußischem Besitz allein im Bezirk Mitte zwischen dem Land Berlin und dem Bund. Und strittig blieben auch zahlreiche, ebenfalls besonders auf den Bezirk Mitte konzentrierte Grundstücke aus jüdischem Alteigentum, deren einstige Eigentümer Anfang der 30er Jahre ins Ausland geflohen waren und deren Erben nun Restitutionsansprüche angemeldet haben, zum Teil auch auf Grundstücke, die schon mehrfach ihren Besitzer gewechselt haben. Für den sogenannten „Entwicklungsbereich" Hauptstadt ist ein „Besonderes Städtebaurecht" zur Anwendung gekommen, auf das noch näher eingegangen wird.

Ein zweiter Faktor ist das hohe Preisniveau für Grundstücke bzw. Mieten. Vor der Wende waren die diesbezüglichen Verhältnisse in beiden Teilen Berlins

ungewöhnlich. Im Planwirtschaftsbereich Ost-Berlin war ein Immobilienmarkt praktisch nicht existent. Im isolierten West-Berlin gab es keine Extreme nach oben wie nach unten. Da Bauland angesichts der fehlenden Ausweichmöglichkeiten ins Umland von Jahr zu Jahr knapper wurde, wurden selbst in ungünstigsten Lagen Bodenpreise von weit über DM 100 DM/qm für den Quadratmeter gefordert. Andererseits war die Nachfrage nach Grundstücken bzw. Bürofläche relativ so gering, daß selbst in Spitzenlagen im Nahbereich der Gedächtniskirche an Tauentzienstraße und Kurfürstendamm nicht mehr als 7000 DM/qm gezahlt wurden, etwa 1/3 des Preises für vergleichbare Lagen in München. Binnen zwei Jahren nach der Wende schnellte dieser Spitzenpreis auf das dreifache hoch, und an der Friedrichstraße in der City-Ost, wo in diesem Sinne gar kein Marktpreisgefüge existiert hatte, wurden vergleichbare Preise wie um die Gedächtniskirche herum gefordert. Als sich die Verzögerung des Regierungsumzugs und die fehlgeschlagene Olympiabewerbung auf die Nachfrage auszuwirken begannen, sackten die Gewerbemietpreise zwar etwas ab, blieben aber doch auf einem allgemein hohen Niveau.

Sowohl die Anbindung Berlins an die Fernverkehrsnetze als auch die Voraussetzungen für reibungslosen intraurbanen Verkehr stellten sich als enorme finanzielle und technische Probleme heraus, deren Lösung nur schrittweise und über eine längere Zeitspanne hinweg erfolgen können. Noch ist die Verkehrssituation höchst unbefriedigend und ist Berlin zu einem Experimentierfeld für die verschieden Lösungsansätze geworden. Selbst grundsätzliche Entscheidungen wie die Standortwahl für den künftigen Großflughafen Berlin-Brandenburg International sind noch offen, und die inzwischen entschiedenen Fragen wie Zentralbahnhof oder ICE-Trassierung bedürfen noch einer Reihe von Jahren zu ihrer Realisierung.

Die räumliche Entwicklung der Wirtschaftssektoren zugunsten der Konzentration des Dienstleistungssektors im Stadtgebiet selbst und der Industrieansiedlung im Umland greift weiter um sich. Von etwa 350.000 Industriebeschäftigten in ganz Berlin zur Zeit der Wende sind weniger als 150.000 übrig geblieben, und ihre Zahl sinkt weiter nicht zuletzt dadurch, daß Betriebsstätten aus dem Stadtgebiet in Umlandgemeinden verlagert werden.

3. Die gegenwärtigen Projekte und Strukturwandlungen

Das geflügelte Wort, ganz Berlin sei eine Baustelle, dürfte zu keiner Zeit mehr Geltung gehabt haben als gegenwärtig. Im Gefolge der Wiedervereinigung und der Wahl Berlins zum Regierungssitz sind Projekte von enormem Ausmaß in Gang gesetzt worden. Die zur Zeit ablaufenden Prozesse kann man unter die fünf Rubriken subsumieren:

1. Neugestaltung der Stadtmitte unter Berücksichtigung der Regierungsbauten und der Fernverkehrsanbindung
2. Sanierung des Wilhelminischen Ringes mit Schwerpunkt auf den Ostbezirken
3. Realisierung des Ringkonzepts an den Knotenpunkten des S-Bahnringes

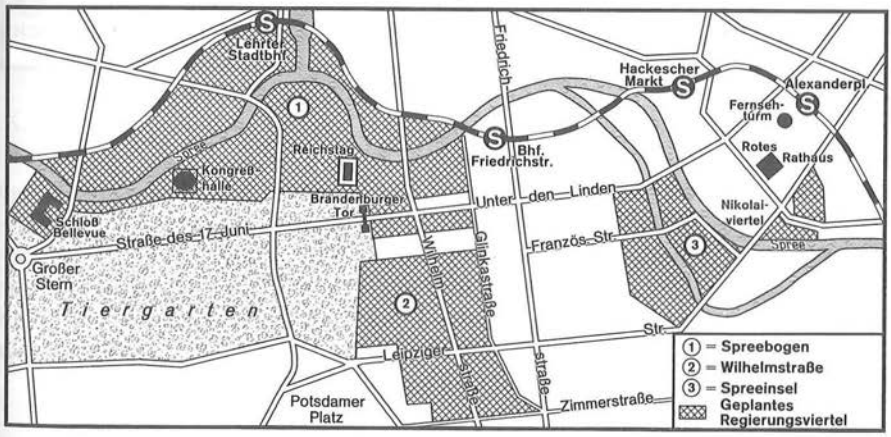
4. Aufbau von Gewerbeparks und Supermärkten in den Randbezirken und Umlandgemeinden
5. Schaffung eines Verkehrsverbundes und Versorgungsnetzes für die gesamte Region Berlin

3.1 Die Stadtmitte

Innerhalb eines sogenannten Entwicklungsbereiches von etwa 220 ha werden sich an drei Schwerpunkten die Regierungsfunktionen konzentrieren mit genügend Raum dazwischen für privatwirtschaftliche Funktionen und das Wohnen. Für den an das Reichstagsgebäude anschließenden Spreebogen wurde der Ideenwettbewerb im Februar 1993 abgeschlossen. Diese Bebauung, die das Bundeskanzleramt und das Bundesratsgebäude und die Räume der Bundestagsfraktionen beherbergen wird, stellt zugleich die Klammer zwischen dem einstigen Westbezirk Tiergarten und dem einstigen Ostbezirk Mitte dar. Im Wilhelmstraßen-Bereich, dem zweiten Schwerpunkt, besteht Standortkontinuität zu den Ministerienbauten, die schon im Kaiserreich und in der Weimarer Republik als solche genutzt wurden, zum Teil aber erst während des Dritten Reiches neu errichtet worden waren. Die dritte Konzentration umfaßt vom Kronprinzenpalais ostwärts die Spreeinsel mit dem einstigen Hohenzollernschloß, an dessen Stelle nach seiner Sprengung der Palast der Republik der DDR errichtet worden war, und andere Gebäude wie das Staatsratsgebäude und das Gebäude des Zentralkommitees der SED (vgl. Abb. 1).

Gleichzeitig gilt es die Fernverkehrsanbindung dieses Stadtzentrums herzustellen. Berlin hat niemals einen Zentralbahnhof besessen, sondern eine Anzahl von Kopfbahnhöfen, die von einer Ausnahme abgesehen, außerhalb der Akzisemauer entstanden waren und mit einer Ringbahn verbunden wurden. Nach dem Kriege 1870/71 erwuchs aus strategischen Überlegungen der Gedanke einer Ost-

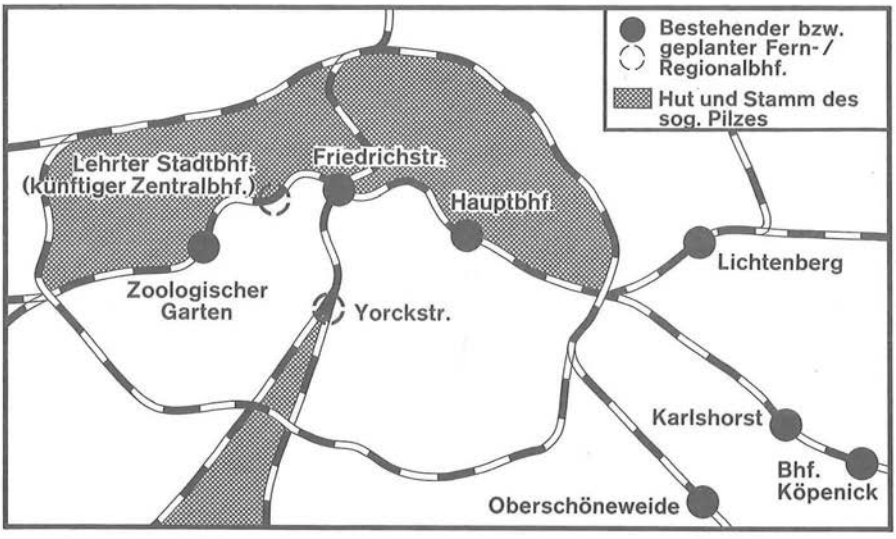
Abb. 1: Die künftigen Regierungsstandorte im Stadtzentrum



West-Verbindung; erst 1939 wurde eine Nord-Süd-Verbindung eröffnet; beide kreuzen sich im Bahnhof Friedrichstraße.

Dieser ist aber kapazitätsmäßig ebensowenig ein echter Zentralbahnhof wie der von der einstigen DDR-Verwaltung als „Hauptbahnhof" bezeichnete Schlesische Bahnhof. Dagegen zieht sich seit dem Großstadtwettbewerb 1910 durch alle Planungen für eine Umgestaltung Berlins die Idee eines Zentralbahnhofes hindurch. Konsens besteht heute über die sogenannte Pilzlösung mit den künftigen Knotenpunkten „Hauptbahnhof", Lehrter Zentralbahnhof und Zoologischer Garten an der Ost-West-Strecke sowie Yorckstraße im Süden am Pilzfuß (vgl. Abb. 2). Der ganz neu zu bauende Lehrter Zentralbahnhof auf dem Gelände des längst abgerissenen, dem früheren Fernverkehr mit Hamburg dienenden Lehrter Bahnhofs und des Lehrter Stadtbahnhofs soll mit einem unter dem Spreebogen-Regierungsviertel verlaufenden, sehr umstrittenen Tunnel mit dem Bahnhof Yorckstraße im Süden verbunden werden und gleichzeitig der Anlaufpunkt für den aus Hamburg kommenden Transrapid sein.

Abb. 2: Das sogenannte Pilzkonzept für Stadt- und Fernbahn



Grundlagen für den Regierungsumzug sind der Bundestagsbeschluß vom 20. 6. 1991, der Berlin als Regierungssitz bestimmt, der Hauptstadtvertrag zwischen Bund und Senat von Berlin vom 25. 8. 1992, der die Hauptstadt-Bebauungspläne in die Zuständigkeit des Senats gab, das am 20. 10. 1992 beschlossene Städtebauliche Leitbild für die Stadtmitte, das die Standorte für die 10 der 18 nach Berlin zu verlegenden Ministerien festsetzte, der Regierungsbeschluß vom 12. 10. 1993 über den Regierungsumzug und der Bundestagsbeschluß vom 10. 3. 1994 über das Umzugsgesetz.

Um die im Kapitel 2 genannten Schwierigkeiten bei der zügigen Gestaltung des Entwicklungsbereichs meistern zu können, wurde schon 1991 entschieden, daß für diesen ein „besonderes Städtebaurecht" entsprechend §§ 6 und 7 Maßnahmegesetz zum Baugesetzbuch zur Anwendung kommt. Im einzelnen bedeutet das für die in diesem Bereich gelegenen Liegenschaften:

1. Einfrieren der Grundstückspreise auf dem Niveau des Verkehrswerts vom 1. 11. 1991;
2. Vorkaufsrecht für das Land Berlin;
3. erleichterte Enteignungsbedingungen bei Scheitern von Kaufverhandlungen;
4. Genehmigungspflicht für wertverändernde Maßnahmen;
5. Überprüfung der Verträglichkeit mit der Entwicklungsmaßnahme.

Abgesehen von der Frage des Grundeigentums sind bei der Neugestaltung des Entwicklungsbereichs mehrere Probleme zu lösen, die hier kurz angeführt seien:

1. Es gibt eine grundsätzliche Kontroverse sowohl in der Öffentlichkeit als auch zwischen den einzelnen Senatsverwaltungen, insbesondere dem Senator für Bau- und Wohnungswesen und dem Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz, um die Erhaltung der traditionellen Traufhöhe und der Genehmigung von Hochhäusern. Es zeichnet sich ein Konsens darüber ab, daß in den Bereichen Unter den Linden/Pariser Platz sowie Potsdamer Platz weitgehend an historischen Vorbildern festgehalten wird, während für die Neubebauung des Alexanderplatzes auch Hochhäuser zugelassen werden. Ansonsten sind Hochhäuser eher für den Innenstadtrand in den Ringbahnzentren vorgesehen. Es wird also eine gewisse Balance zwischen historischem Berliner Stadtbild und moderner Großstadt angestrebt.
2. Die traditionelle Kleinparzellierung der Innenstadt steht in gewissem Gegensatz zu den großen Baumassen der gegenwärtigen Bauvorhaben. Grundstücksabmessungen und Baukörper müssen in Übereinstimmung miteinander gebracht werden.
3. Mit den großen Baumassen kollidieren auch Wunschvorstellungen über die Erhaltung umfangreicherer stadtklimatisch wirksamer Freiflächen als Verbindungsglieder zwischen bestehenden innenstädtischen Parkanlagen.
4. Schwierig ist die Frage, wie weit sich im Bereich der Regierungsbauten Sicherheitsbedürfnis und entsprechende Kontrollmöglichkeiten mit der gleichzeitig angestrebten Offenheit und Zugänglichkeit vereinbaren lassen. Die Regierung hat sich dahin gehend geäußert, daß es keine Monostrukturen und Abschottung, sondern Mischnutzung und Zugänglichkeit geben soll.
5. Bei der Neunutzung ist die Frage von historisch belasteten Grundstücken zu berücksichtigen. Als herausragendstes Beispiel sei der Palast der Republik genannt, der zu einem Politikum geworden ist. Von den Abrißgegnern ist gegen eine Wiederholung des Geschicks des alten Schlosses angegangen worden und vor allem ins Feld geführt worden, daß die notwendige Asbestsanierung nur als hoher Kostenfaktor herausgestellt wird, um den Abriß zu rechtfertigen. Aber unabhängig davon, ob restaurierter Palast oder wiederaufgebautes Schloß oder irgendein Neubau, ist die künftige Nutzung dieses geschichtsträchtigen Standortes auf jeden Fall eine sensible Angelegenheit und höchst umstritten.

6. Die Bewältigung des Verkehrs in diesem zentralen Stadtraum ist ein Problem für sich. Die Wunschvorstellung des Senats, daß die Verkehrsbewegungen zu 80 Prozent vom öffentlichen Personennahverkehr und nur zu 20 Prozent vom Individualverkehr bestritten werden, klingt eher illusorisch. Auf alle Fälle bestehen Pläne zu einer Verdichtung des U-Bahn-Netzes und des sonstigen schienengebundenen Verkehrs mittels Tunnelbauten und werden somit Voraussetzungen dafür geschaffen, den oberirdischen Verkehr im allgemeinen und den Individualverkehr im besonderen möglichst gering zu halten.

Generell kann für das Stadtzentrum gesagt werden, daß, wo die Eigentumsfrage geklärt ist, die Abrißbirne wütet. Nach dem Stand vom 1. 3. 1994 gab es allein im Stadtbezirk Mitte 85 Abrißanträge für Häuser oder Ensembles und etwa noch einmal so viele Objekte, für die in absehbarer Zeit Abrißanträge erwartet werden. Vielfach geht es um die Anforderung von Investoren an die Gebäudequalität. So besteht zum Beispiel der Plan für eine umfangreiche Neubautätigkeit am Hausvogteiplatz seitens des Senders SAT 1, da die Altbauten für die heutige schwere Sendetechnik nicht geeignet sind. Diese neben den Regierungsbauten bestehenden privatwirtschaftlichen Bauvorhaben werden dazu beitragen, das Bild des alten Stadtkerns grundlegend zu verändern.

3.2. Sanierung im Wilhelminischen Ring

Während das Erste Stadterneuerungsprogramm im Westteil der Stadt 1963 aufgelegt worden war, nahm man sich erst Anfang der 80er Jahre der Altbausubstanz in den Ostbezirken an. So wurde aus Anlaß der 750-Jahr-Feier Berlins 1987 die Husemannstraße im Bezirk Prenzlauer Berg saniert.

Bald nach der Wende begann der Senat seine Fördermaßnahmen auf die östlichen Bezirke zu verlagern. Von den 110 000 Wohneinheiten, an denen während des Haushaltsjahres 1992 Teilmaßnahmen ausgeführt wurden, lagen 99 000 im Ostteil der Stadt. Im Sommer 1992 wurden im gesamten Stadtgebiet 39 Untersuchungsgebiete, davon 27 in den östlichen Bezirken, abgesteckt; je sechs in Friedrichshain und Prenzlauer Berg, je drei in Mitte, Köpenick und Treptow, zwei in Lichtenberg und je eins in Hellersdorf, Hohenschönhausen, Pankow und Weißensee. Nach Abschluß der Untersuchungen wurden im Herbst 1993 die ersten Sanierungsgebiete mit zusammen 32.000 Wohneinheiten förmlich ausgewiesen: Spandauer Vorstadt in Mitte, Helmholtzplatz und Kollwitzplatz in Prenzlauer Berg, das Samariter-Viertel in Friedrichshain und, außerhalb des Wilhelminischen Ringes gelegen, die Altstadt Köpenick (vgl. Abb. 3).

Abb. 3: Die Sanierungsgebiete des gegenwärtigen Stadterneuerungsprogramms

3.3 Das Ringkonzept

Der Ringbahnbereich genießt eine strategisch günstige Position, indem er einzelne wichtige Punkte am Rande der Innenstadt verbindet und leicht von dieser als auch von den angrenzenden Gebieten der Außenzone her erreichbar ist. Im Westteil der Stadt wurde der Ringbahn weitgehend parallel verlaufend der Stadtautobahnring gebaut. Andererseits existieren im Bereich der Ringbahn größere Flächen, die für den Bahnbetrieb nicht benötigt werden und zum Teil als Schrebergärten oder in anderer Weise über Pachtverträge genutzt waren.

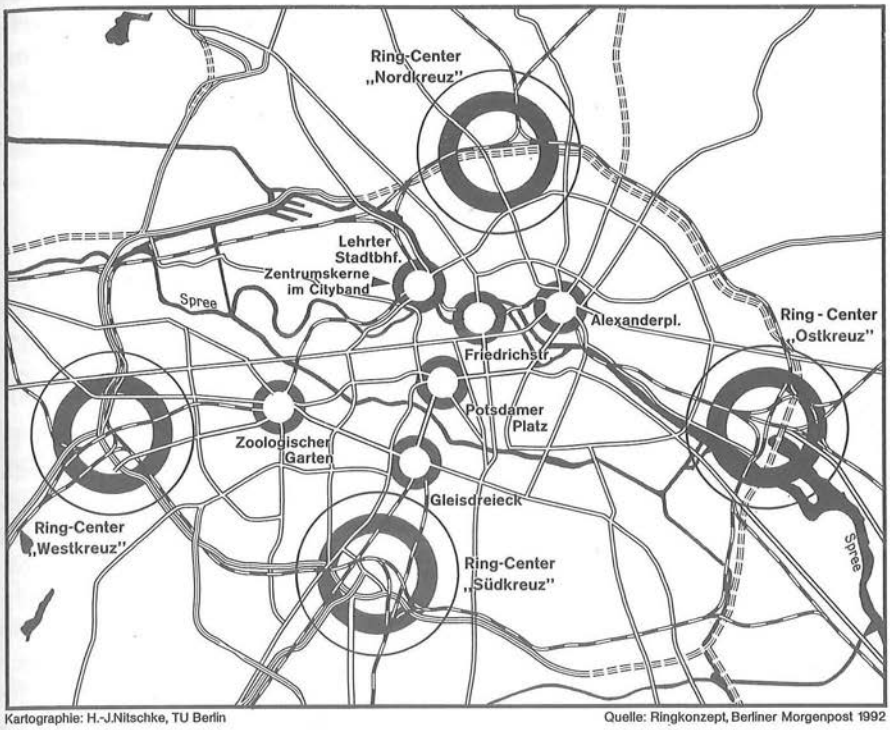
Bereits Mitte der 80er Jahre kam in der dem Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz zuarbeitenden Arbeitsgruppe für Stadtplanung (AGS) der Gedanke auf, daß diese Flächen an Knotenpunkten im Ringbahnbereich durch verhältnismäßig kompakte Bebauung mit auch höheren Gebäuden für Büros, Gewerbe, Infrastruktureinrichtungen und Wohnungen genutzt werden könnten. Damit wäre es auch möglich, den Druck auf die Fläche einerseits in der Innenstadt und andererseits an der Peripherie zu einem guten Teil aufzufangen. So könnten allein die vier Kreuzungspunkte der Ringbahn mit der Ost-West-Strecke und der Nord-Süd-Strecke, das heißt die Bereiche Nordkreuz (Gesundbrunnen), Ostkreuz, Südkreuz (Papestraße) und Westkreuz, von der bis zum Jahre 2005 schätzungsweise zusätzlich in Berlin benötigten Bürofläche von etwa 11 Mio qm rund 6 Mio qm, das heißt über die Hälfte, auffangen.

Hier seien ein paar Anmerkungen zum Büroflächenbedarf eingefügt. In dem Bericht der Immobilienberatungsgesellschaft Müller, Düsseldorf zum Jahresbeginn 1994 kam zum Ausdruck, daß die Nachfrage nach Bürofläche ein ganz großer Unsicherheitsfaktor ist. Offensichtlich war bald nach dem ersten Nach-Wende-Boom die Konjunktur auf Grund des lange noch offenen Regierungsumzugstermins abgeflaut, so daß es Ende 1993 zu einem Leerstand von 214.000 qm Bürofläche, dem vierthöchsten hinter Frankfurt, München und Hamburg, kam und zu einem Verfall der durchschnittlichen Mieten selbst in zentralen (außer wirklichen Spitzen-)Lagen von etwa DM 100/qm auf etwa DM 65/qm. Gleichzeitig waren etwa 1,7 Mio. qm Bürofläche im Bau. So weit die Fakten.

Dazu muß aber gesagt werden: Erstens wurde die Bedarfsschätzung von ursprünglich 14 Mio qm auf 11 Mio qm zurückgenommen. Zweitens ist der Leerstand durchaus mit anderen bundesdeutschen Großstädten vergleichbar. Drittens drängen nach der Festlegung des Regierungsumzugstermins 200—300 Organisationen und Vereinigungen für ihre künftigen Vertretungen, oft sogar künftigen Hauptsitze, nach Berlin, so daß für die kommenden Jahre ein erheblich erhöhter Bedarf vorauszusehen ist. Viertens ist die Nachfrage lokal differenziert, indem sie sich in erster Linie auf Citylagen und die Cityentlastungsbereiche konzentriert, während die ungünstigeren Lagen ein längerfristiges Überangebot haben werden. In dieser Hinsicht sind die Ringzentren durchaus umstritten.

Im Detail wurden Planungen für Unterzentren an der Ringbahn in einem Symposion in Dessau im Sommer 1990 erörtert. Sie wurden dann zusammengefaßt in einer Erweiterung der vom Frankfurter Architekturmuseum im Frühjahr 1991 veranstalteten Ausstellung „Berlin Morgen"; ein zweiter Katalog mit dem Titel „Berlin Heute" begleitete diese erweiterte Ausstellung in Berlin von Mai — Juli 1991 mit der speziellen Thematik des Ringkonzepts (vgl. Abb. 4).

Abb. 4: Das Ringkonzept mit seinen wichtigsten Schwerpunkten



Kartographie: H.-J.Nitschke, TU Berlin

Quelle: Ringkonzept, Berliner Morgenpost 1992

In der Frage der Realisierung des Ringkonzepts gibt es noch immer zwei Kontroversen. Zum einen geht es um die grundsätzliche Gestaltung der Unterzentren, speziell darum, wie weit diese als Teile des Ringes eher die Innenstadt deutlich nach außen abgrenzen oder aber durchlässig sein und verbindend zwischen Innenstadtraum und Außenzone wirken sollten. Zum anderen geht es um die Reihenfolge des Ausbaus.

Obwohl hierüber unterschiedliche Auffassungen herrschen, wird die Reihenfolge der Inangriffnahme zumindest teilweise von Sachzwängen diktiert. Im Hinblick auf Berlins inzwischen erfolglos verlaufene Olympiabewerbung wurde ein Wettbewerb zunächst für das Nordkreuz 1992 abgeschlossen, und die Vorbereitungsarbeiten haben einen Baubeginn schon für 1993 ermöglicht. Ebenfalls wurden die Voraussetzungen für einen frühen Baubeginn am Ostkreuz geschaffen.

Ein besonders interessantes und weitreichendes Projekt ist das Ringprojekt Westkreuz. Der Bahnhof Westkreuz, selbst etwas isoliert inmitten umfangreicher Gleisanlagen und Schrebergartengelände, liegt nur wenige Gehminuten von einem großen öffentlichen Gelände entfernt, das mit solchen wichtigen Institutionen wie dem ICC, den Messe- und Ausstellungshallen, deren Kapazität sich bis zum Jahre 2000 von jetzt rund 100 000 qm auf 180 000 qm Ausstellungsfläche vergrößern soll, der Deutschlandhalle, den Gebäuden des Senders Freies Berlin

und dem Omnibusbahnhof, der einen modernem Hotel- und Bürohauskomplex weichen muß, besetzt ist. Das unmittelbar den Bahnhof umgebende Gelände besitzt ein großes Entwicklungspotential, das zu dichter und hoher Bebauung verleitet. Es wird dringend darauf zu achten sein, hier einen akzeptablen Kompromiß zwischen intensiver baulicher Nutzung durch multifunktionale Hochhäuser und der Bewahrung von Grünflächen zu finden.

3.4 Entwicklungen in den Randbezirken und Umlandgemeinden

Aufgrund seiner jüngsten Geschichte ist der Großraum Berlin das Gegenteil einer organisch gewachsenen Region. Es gab keine normalen Austauschbeziehungen zwischen Stadt und Umland. Für die Peripherie und die Umlandgemeinden besteht daher seit der Wende ein erheblicher Druck auf die Fläche aus mindestens drei Gründen.

Zum einen ist es der Wohnungsbau, der im Westteil der Stadt fast nur noch in Form von Hammergrundstücken, Lückenfüllung oder Dachausbauten möglich ist. In den Villenkolonien werden immer häufiger ältere Einfamilienhäuser abgerissen und durch mehrgeschossige, sogenannte Stadtvillen mit jeweils mehreren Wohnungen ersetzt. Zugleich besteht nach außen hin in der Bevölkerung bzw. Wohndichte ein enormes Gefälle. Während in Großstadtregionen wie Hamburg oder München nur rund 60 Prozent der Bevölkerung in der Stadt selbst und 40 Prozent im Umland wohnen, sind es im Falle Berlins 80 Prozent bzw. 20 Prozent.

Zweitens war ein Merkmal der Planwirtschaft in der ehemaligen DDR die Unterversorgung von deren Bevölkerung mit Konsumgütern und privaten Dienstleistungen. Das drückte sich unter anderem darin aus, daß im Einzelhandel die Pro-Kopf-Verkaufsfläche nur etwa 1/3, in den Ostberliner Großwohnsiedlungen gar nur 1/6 von der in den alten Bundesländern betrug. Gleich ab 1990 schossen an Berlins Peripherie und in vielen Umlandgemeinden Supermärkte und Verbrauchermärkte in der typisch horizontalen Bauweise und mit jeweils einer großen Zahl von Autoabstellplätzen wie Pilze aus der Erde.

Schließlich setzte eine Abwanderung von Produzierendem Gewerbe und Dienstleistungsbetrieben ins Umland ein. Nicht ganz zu unrecht spricht man von einer „dritten Randwanderung der Industrie" nach jenen älteren Randwanderungen zur Mitte und zum Ende des 19. Jahrhunderts. Die Gründung zahlreicher Gewerbeparks richtet sich vor allem auf die „Speckschwarte", das heißt die südlichen und westlichen Umlandgemeinden Berlins.

Zur Zeit sind rund 30 Gewerbeparks im Entstehen begriffen. In den östlichen Bezirken Berlins sind es der Gewerbepark Weißensee (1), das Gewerbezentrum Rhinstraße (2), Marzahn Nord, der Gewerbepark am Springpfuhl (3), Gewerbe im Park (GiP), Mahlsdorf (4), Gewerbe-Dreieck an der Sonnenallee, Neukölln (5), der Innovationspark Wuhlheide (6), Forschungs- und Technologiepark Adlershof (7) und Falkenberg Berlin-Süd (8); allerdings sind die beiden Gründungen Wuhlheide und Adlershof sogenannte Technologie- und Innovationszentren und daher nur bedingt als Gewerbeparks anzusprechen. In den Umlandgemeinden sind es der Gewerbepark Dahlwitz-Hoppegarten (9), der Gewerbepark Schöneiche (10), der Büro-Gewerbe-Park Gosen (11), das Gewerbegebiet Neu-

Boston/Storkow (12), Business Park Berlin-Wildau (13), der Gewerbepark Mittenwalde (14), ein Gewerbegebiet und benachbarter Lilienthal-Gewerbepark, Waltersdorf (15), das Berlin-Airport-Center Schönefeld (16), der Büropark Selchow (17), der Brandenburg Park, Genshagen (18), der Preußenpark, Ludwigsfelde (19), Techno Terrain Teltow (20), der Green Park, Stahnsdorf (21), Thyssen Europarc, Dreilinden (22), Gewerbepark Elstaler Karree, Elstal/Wustermark (23), das Industriegebiet Falkensee (24), der Techno-Park Berlin-Henningsdorf (25), der Velten Business Park (26) (vgl. Abb. 5).

3.5 Schaffung eines regionalen Verkehrsverbundes und Versorgungsnetzes

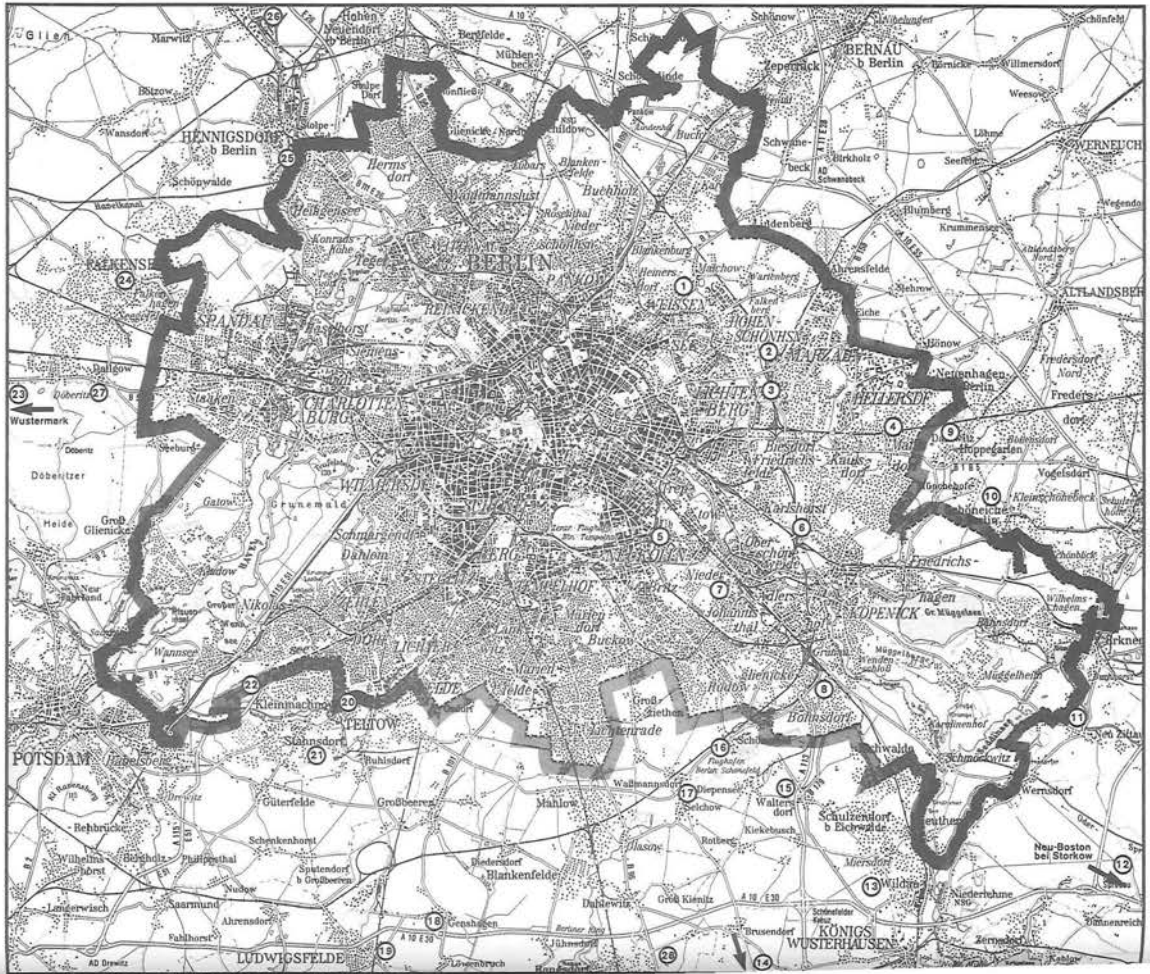
Unmittelbar nach der Wende 1989 ging man auf dem Verkehrssektor an die Reaktivierung der an den Sektoren- und Stadtgrenzen unterbrochenen Schnellbahnstrecken und an die Verbindung der Stadtteile mit zusätzlichen Omnibuslinien. Es folgten die Zusammenführung der beiden kommunalen Verkehrsunternehmen BVG im Westteil und BVB im Ostteil und die Vereinheitlichung der Tarife für die Region Berlin. Seit dem 1. 4. 1994 kooperieren Berlin und sechs Verkehrsbetriebe in einer Verkehrsgemeinschaft Berlin-Brandenburg (VBB), die als Vorstufe zu einem späteren echten Verkehrsverbund angesehen werden kann.

Mittelfristig geht man an die Verlängerung einzelner im Ostteil operierender Straßenbahnlinien zu Verkehrsknotenpunkten im Westteil der Stadt mit Anschluß an das U-Bahn und S-Bahn-Netz, an die Wiedereröffnung der noch brachliegenden Streckenabschnitte des Stadtringes und an die Verlängerung der 1961 gekappten S-Bahn-Strecken in das Umland. Im Dezember 1993 wurde der Südring zwischen den Bahnhöfen Westend und Köllnische Heide wieder eröffnet. Die Schließung der noch vorhandenen Lücken für den Vollring wird allerdings nicht vor 1997 erfolgt sein. Im November 1993 konnte auch die U-Bahn-Linie 2 von Pankow nach Ruhleben wieder in Betrieb genommen werden.

Die S-Bahn hatte sich vor dem Kriege wie ein Spinnennetz mit Radialen bis nach Oranienburg, Velten, Falkensee, Potsdam oder Rangsdorf entwickelt, während sie zur Zeit der Teilung auf den jeweils letzten Bahnhöfen innerhalb West-Berlins, also in Frohnau, Tegel, Spandau-West, Wannsee und Lichtenrade endete. Als Orientierung für den anzustrebenden Regionalverbund gilt der Berliner Autobahnring. Berlins bauliche Entwicklung reicht an einzelnen Stellen bis an diesen Berliner Ring heran oder geht gar noch über ihn hinaus. Als Endpunkte der Regionalbahn werden Orte in etwa 30 bis 40 km Entfernung von Berlins Mitte anvisiert: Oranienburg, Bernau, Werneuchen, Strausberg, Königs Wusterhausen, Zossen, Ludwigsfelde, Beelitz, Nauen, Kremmen. Mit Ausnahme von Werneuchen und Ludwigsfelde entsprechen sie der bisherigen Entwicklung der radialen Siedlungsbänder.

Um das Stadtgebiet hinsichtlich seiner Güterversorgung verkehrsmäßig zu entlasten, wurden in Zusammenwirkung von Berlin und Brandenburg im östlichen, südlichen und westlichen Umland drei Güterverkehrszentren (GVZ) geplant, und zwar in Freienbrink, Großbeeren und Wustermark. Hier sollen ange-

Abb. 5: In Aufbau bzw. Planung befindliche Gewerbeparks in Berlins Rand- und Umlandgemeinden (die Zahlen entsprechen denen im Text)



lieferte Güter zwischengelagert und zu sinnvollen Ladungen für den LKW-Anlieferverkehr beim einzelnen Kunden in der Stadt zusammengestellt und damit die Zahl der notwendigen Frachten erheblich reduziert werden.

Über den geplanten Großflughafen Berlin-Brandenburg International (BBI) ist bisher noch immer keine endgültige Entscheidung gefallen. Die drei Berliner Flughäfen haben eine Kapazität von 12,5 Mio. Fluggästen, das Fluggastaufkommen betrug 1993 9,83 Mio. (davon 7 Mio. Tegel, 1,7 Mio. Schönefeld, 1,1 Mio. Tempelhof). Für eine Übergangszeit wird die Kapazität von Schönefeld bis 1997 um 4,5 Mio. erhöht. In den Vorüberlegungen sind die 93 potentiellen Standorte auf drei geschrumpft, und zwar alle drei im Süden in mehr oder weniger großer Entfernung von der Stadtgrenze: Schönefeld-Süd, Sperenberg und Jüterbog-Ost. Die im Frühjahr 1994 eingeleiteten Raumordnungsverfahren werden nicht vor Jahresende 1995 zur endgültigen Standortwahl führen.

Die Standortentscheidung ist eng verknüpft mit der Frage Nachtflugverbot oder nicht und damit internationale Konkurrenzfähigkeit. Aus Gründen günstiger Erreichbarkeit wäre Schönefeld vorzuziehen. Hier wäre aber ein so hoher Wohnbevölkerungsanteil beeinträchtigt, daß ein Nachtflugverbot ausgesprochen werden müßte, und das wiederum würde den Flughafen gegenüber anderen Flughäfen wie Amsterdam oder Paris im internationalen Wettbewerb benachteiligen. Ein anderer Aspekt ist die Zahl der neuen Arbeitsplätze, die vor allem langfristig mit dem Flughafenstandort verbunden sein werden und bei einer stadtnahen Lösung in höherem Maße als bei einer stadtfernen der Stadt Berlin selbst zugute kommen würden.

Die Versorgung einer Großstadt gestaltet sich normalerweise mittels überregionaler Verbundnetze, die Entsorgung mit Hilfe des Umlandes. Beides war für das isolierte West-Berlin nur in ganz beschränktem Maße gegeben.

Da mit dem umfangreichen Kraftwerksbau die Kühlwasserkapazität der Westberliner Gewässer nahezu erschöpft war, war 1988 mit der DDR der Bau einer 380-kV-Leitung von Helmstedt nach Berlin vereinbart worden. Die zeitweilige rotgrüne Senatskoalition verhinderte das neun Kilometer lange Anschlußstück als Freileitung auf Berliner Gebiet zum Umspannwerk Reuter. Die kostspielige und zeitaufwendige unterirdische Verlegung hat sich bis 1994 hinausgezögert. Als Notbehelf schuf die BEWAG im Dezember 1992 eine provisorische Verbindung zum Ostberliner EBAG-Netz, das aber höhere Toleranzen der Frequenz als das westeuropäische Verbundnetz aufweist, so daß eine gewisse Funktionsbeeinträchtigung für empfindliche elektrische Uhren und Geräte nicht vermeidbar ist.

Von den vier der sechs Großberliner Gaswerke im Westteil legte die GASAG zwei still und konzentrierte sich auf die Werke in Charlottenburg und Mariendorf. 1985 wurde in Buckow der Anschluß an eine Erdgasleitung aus der damaligen Sowjetunion in die Bundesrepublik Deutschland hergestellt und damit der Inselbetrieb beendet. Die im Gange befindliche Umstellung von Stadtgas auf Erdgas erfordert hohe Investitionen.

Die dem Westteil verbliebenen sieben von insgesamt 16 Förderwerken reichten für die Wasserversorgung nicht aus. 1956 wurde das neue Wasserwerk Riemeisterfenn in Betrieb genommen und wurde entlang der Havel eine Tiefbrunnengalerie gebaut sowie umfangreiche Sickerbecken zur Filtration von Oberflächenwasser, mit dem das Grundwasser angereichert werden konnte. Nach der

Wende steigerte sich einerseits der Wasserverbrauch in Berlin, andererseits verringerte sich die Wasserführung der Spree infolge teilweiser Stillegung des Braunkohleabbaus im Bereich des Spreeoberlaufs. Diese Umstände machen die künftige Beschaffung von Wasser für Berlin aus einem größeren Einzugsgebiet erforderlich.

Die Entwässerung war vor der Teilung kaum tangiert. Auch nach Inbetriebnahme zweier Klärwerke in Ruhleben und Marienfelde wurden rund 2/3 der Westberliner Abwässer auf Rieselfelder der Umlandgemeinden auf DDR-Territorium berieselt. Die Beeinträchtigung des Tegeler Sees durch teilweisen Rückfluß über den Nordgraben konnte mit der 1985 gebauten Phosphateliminierungsanlage behoben werden. Nach der Wende prangerten jedoch die betroffenen Umlandgemeinden die Verrieselung als unakzeptabel an, so daß die Entwässerungsfrage einer dauerhaften Lösung zugeführt werden muß.

Ebenso problematisch ist die Müllbeseitigung. In West-Berlin wurden zwei Müllverbrennungsanlagen gebaut, zunächst mehrere Deponien genutzt und ab 1983 auch die Kompostierung ermöglicht. Ein 1974 mit der damaligen DDR auf 20 Jahre abgeschlossener Vertrag eröffnete drei Deponien in Umlandgemeinden. Jedoch wurden die vom Senat gezahlten zweckgebundenen Gelder offensichtlich nicht zur ordnungsgemäßen Anlage dieser Deponien verwendet, so daß Schadstoffe in den Boden drangen und das Grundwasser gefährdeten. Dieses rief nach der Wende die betroffenen Gemeinden auf den Plan. Nach einer Übergangsperiode, in der zwei Deponien noch weiterhin Berliner Müll aufnehmen, werden im Land Brandenburg mehrere von jetzt 15 in der Planung befindlichen Deponien auch für Müll aus Berlin zur Verfügung stehen.

3.6 Die Region Berlin und die Beziehungen zwischen Berlin und Brandenburg

Die geschilderten Entwicklungen und Probleme erfordern eine umfassende Koordinierung zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg, aber die für Ende 1999 in Aussicht genommene „Länderehe“ erforderte zunächst in langwierigen Debatten herbeigeführte Übereinkünfte über finanz-, personal- und verfassungspolitische Fragen.

Finanzwirtschaftlich geht es in allererster Linie um den langfristigen Erhalt des Stadtstaaten-Status für Berlin über den Zeitpunkt der Länderfusion hinaus. Bisherige Stadtstaaten sind Bremen und Hamburg, die beim Bund-Länder-Finanzausgleich 135 Prozent der Pro-Kopf-Zuweisungen der Flächenstaaten erhalten. Während die direkte Bundeshilfe für Berlin 1994 auslief und Berlin erstmals 1995 in den Finanzausgleich einbezogen wird, ist die Dauer seines Privilegs strittig unter den Mitgliedern der Ministerpräsidentenkonferenz der Bundesländer, da er mit der Länderfusion verloren gehen müßte. Personal- und verfassungspolitisch geht es vor allem um die administrative Stellung und das Gewicht Berlins innerhalb eines gemeinsamen Bundeslandes.

Verständlicherweise ist das Land Brandenburg in hohem Maße an seinen peripheren Gebieten, die nicht von dem Lagevorteil der Nähe zu Berlin profitieren,

interessiert, und die brandenburgische Gebietsreform erbrachte, daß acht der 14 neugeschaffenen Kreise wie Tortenstücke um Berlin gelagert sind und meist bis an Brandenburgs Außengrenzen reichen, und daß die Kreisverwaltungen bewußt an Berlin ferne Städte vergeben wurden (vgl. Abb 6). War das allein schon der Bildung eines Regionalverbandes für den Großraum Berlin abträglich, so unterbreitete Anfang 1994 der zuständige brandenburgische Minister gar den Vorschlag, das Land Brandenburg in fünf Planungsregionen zu unterteilen, die in konsequenter Weiterentwicklung der neuen Kreisverteilung ebenfalls wie große Tortenstücke von Berlin zu den Rändern Brandenburgs ausgehen sollten, ganz im Gegensatz zu den Berliner Vorstellungen, daß eine der künftigen Planungsregionen die Stadt Berlin und ihre Nachbarrandgemeinden bilden sollten. Die brandenburgische Landesregierung versuchte auch gegen die zahlreichen Wohnungsbaugenehmigungen in Berlins Umlandgemeinden anzugehen und selbst gegen Berlins eigenen umfangreichen Wohnungsbau im Projekt Hobrechtstadt an seiner nordöstlichen Peripherie.

Weitere Streitpunkte sind die Brandenburg tangierenden Fernverkehrsanbindungen Berlins. So verzögern die vom Land Brandenburg verlangten zeitraubenden Raumordnungsverfahren den Ausbau der Wasserstraße Berlin-Magdeburg-Hannover und die Realisierung des Güterverkehrszentrums Großbeeren, womit auch die Standortentscheidung der Speditionsunternehmen in Gefahr geraten ist. Die Genehmigung für die Neubaustrecke Berlin-Hannover an die Deutsche Bahn AG verzögert sich wegen Bedenken bezüglich der Beeinträchtigung der Großtrappen im Rhin-Havel-Luch, wo andererseits seit 1871 die Trasse der ehemaligen Lehrter Bahn besteht. Solche Einwände sind Knüppel auf dem langen Wege zu einer Normalisierung des Stadt-Umland-Verhältnisses im Großraum Berlin.

Der im Frühjahr 1995 zwischen Berlin und Brandenburg abgeschlossene Staatsvertrag bedarf nun der Zustimmung der beiden Parlamente, die noch in diesem Herbst erfolgen soll, sowie der für Mai 1996 vorgesehenen Volksabstimmung in den beiden Ländern.

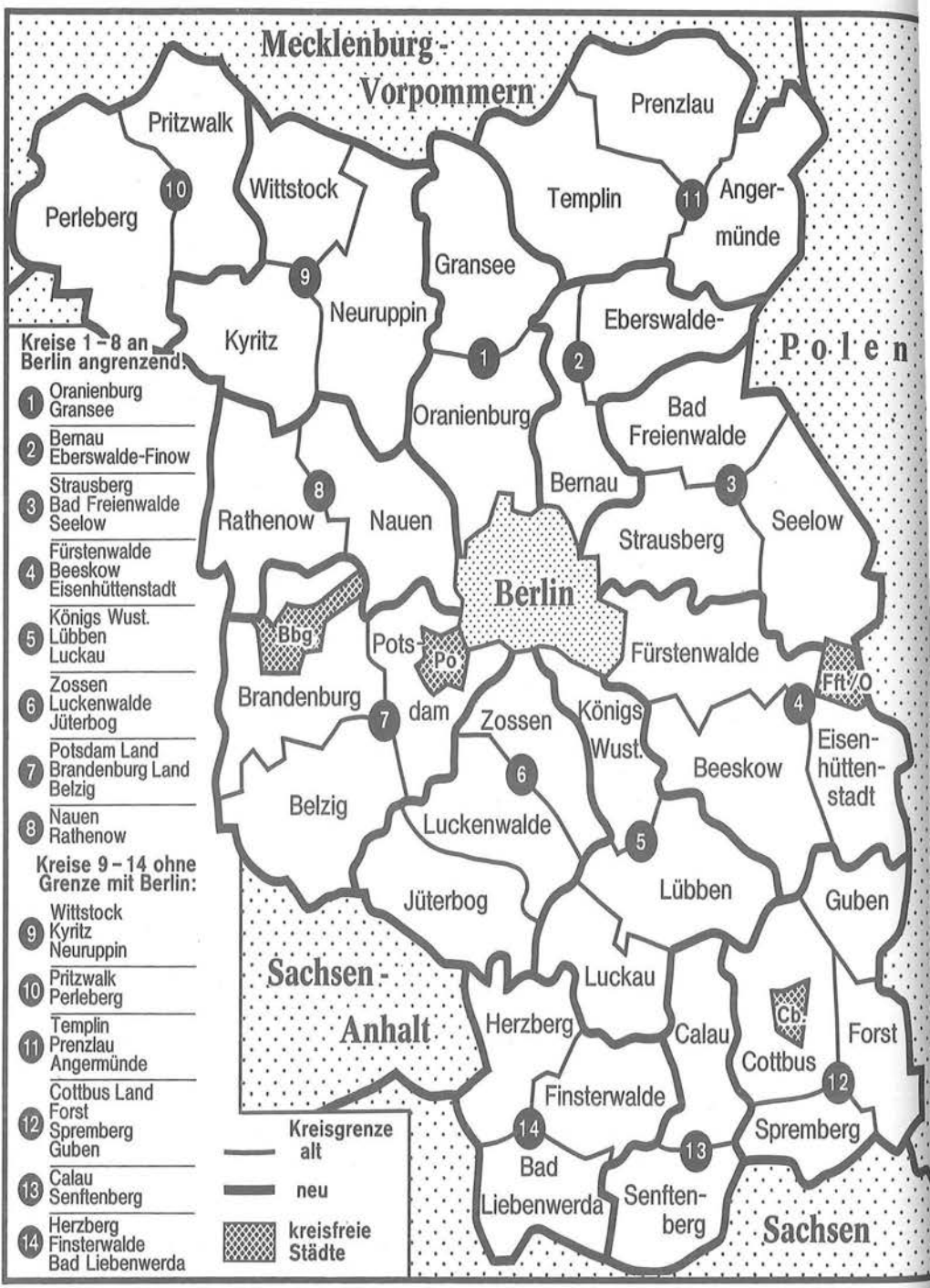
4. Schlußbetrachtung

Berlin befindet sich seit 1991 in einer Phase großmaßstäbigen Umbaus. Dieser umfaßt die einzelnen Stadtgebiete in unterschiedlichem Maße und konzentriert sich besonders auf die Stadtmitte, auf die vornehmlich im Ringbahnbereich gelegenen neuen Entlastungszentren und auf Teile der Peripherie und des Umlandes.

Während manche Entwicklungen schon sehr bald nach der Wiedervereinigung der Stadthälften 1990 in Gang kamen, lassen andere Entscheidungen lange, eigentlich zu lange auf sich warten. Beispiele hierfür sind in der Stadtmitte die Frage des Stadtschlosses und im Umland die Standortsuche für den Großflughafen. Es ist noch so vieles im Fluß, daß weit mehr als ein Jahrzehnt vergehen dürfte, bevor die neue Stadtstruktur Berlins und der Region sichtbar wird.

Eines aber kann wohl schon heute mit Sicherheit gesagt werden. Berlin wird auf absehbare Zeit in Deutschland nicht wieder die Rolle zurückerlangen, die es

Abb. 6: Die neuen Kreise des Landes Brandenburg



Kartographie: H.-J.Nitschke, TU Berlin

Quelle: Berliner Morgenpos

als Reichshauptstadt während der Kaiserzeit und der Weimarer Republik gespielt hat. Während der 40jährigen Teilung Deutschlands ist es zu einer Dezentralisierung gekommen, indem Frankfurt am Main seine vorkaiserzeitliche Position als Bankenplatz Nummer eins von Berlin zurückgewann und Düsseldorf zum hervorragenden Modezentrum, Hamburg zum Zentrum der Printmedien, Köln zum Medienzentrum und München zur Theater- und Filmmetropole wurden. Mit diesen Konkurrenten hat sich Berlin seine Führungsrolle teilen müssen, und selbst in der Frage des Regierungssitzes wird es nur 10 der 18 Ministerien beherbergen, während acht in Bonn verbleiben. Nicht nur durch die Verschleppung des Regierungsumzugs, sondern durch strukturelle Gegebenheiten wird das Wachstum der Region Berlin entgegen der anfänglichen Euphorie nach der Wende auch langfristig relativ gering ausfallen.

Literatur

BERLINISCHE GALERIE (Hrsg.) 1991: Berlin Heute. Projekte für das neue Berlin. Berlin.

FÖRDERVEREIN BERLINER STADTSCHLOSS (Hrsg.) 1993: Das Schloss? Eine Ausstellung über die Mitte Berlins. Berlin.

HAUPTSTADT BERLIN 1993: Geographie Heute, Themenheft Mai.

PROVISORISCHER REGIONALAUSSCHUSS PLANUNGSGRUPPE POTSDAM (Hrsg.) 1990: Grundlagen und Zielvorstellungen für die Entwicklung der Region Berlin. Erster Bericht. Mai.

SENATSVERWALTUNG FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN (Hrsg.) 1992a: Hauptstadt Berlin. Zur Geschichte der Regierungsstandorte. Städtebau und Architektur Bericht 12. Berlin.

SENATSVERWALTUNG FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN (Hrsg.) 1992b: Werkstatt Hauptstadt. Foyer Nr. 5/Dezember.

SENATSVERWALTUNG FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN (Hrsg.) 1993: City-Projekte. Büro- und Geschäftsbauten. Foyer Nr. III/September.

SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELTSCHUTZ (Hrsg.) 1990: Räumliche Entwicklung in der Region Berlin. Planungsgrundlagen Berlin.

SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELTSCHUTZ (Hrsg.) 1990: Rahmenbedingungen und Potentiale für die Ansiedlung oberster Bundeseinrichtungen in Berlin. Berlin.

SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELTSCHUTZ (Hrsg.) 1992: Sektorale Entwicklungskonzepte. Stadträumliches Konzept für die Entwicklung Berlins zum Dienstleistungszentrum Berlin.

SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELTSCHUTZ (Hrsg.) 1993: Räumliches Strukturkonzept. Grundlagen für die Flächennutzungsplanung. Berlin 2. Aufl.

SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELTSCHUTZ (Hrsg.) 1993: Werkstattausstellung Stadtentwicklung Zentrum. Berlin.

WERNER, F. 1990: Ballungsraum Berlin. Beiträge und Materialien zur Regionalen Geographie Heft 4. Berlin.

BERLINER MORGENPOST. Tageszeitung. Verschiedene Ausgaben.

DER TAGESSPIEGEL. Tageszeitung. Verschiedene Ausgaben.