

Hans Stimmann

Die Bedeutung des öffentlichen Raumes in der Hauptstadt

Natürlich habe ich spontan zugesagt, als ich gefragt wurde, ob ich anlässlich des Ausscheidens von Heribert Guggenthaler aus dem öffentlichen Dienst etwas sagen könne zu seinem Hauptarbeitsgegenstand, also der Gestaltung von Straßen und Plätzen in Berlin vor und insbesondere nach dem Fall der Mauer. Aus dieser Zusage ist dann ohne genaue Kenntnis der anderen Referatsthemen der ausgedruckte Titel geworden. Ich will mit meinem Beitrag über das Thema Verkehrsplanung und öffentlicher Raum versuchen, Gedanken vorzutragen, die im Kontext der anderen Redebeiträge Aspekte berühren, die sonst vermutlich nicht oder nur am Rande erwähnt werden.

Wie immer mein Beitrag zur Tagung passt, ich bin bzw. war gespannt auf den Rückblick von Heribert auf „seine“ Jahre seit Mitte der 1970-er Jahre, auf die Reflexion von Ural Kalender und Friedemann Kunst über die Wege der Verkehrsentwicklungsplanung der Jahre nach dem Mauerfall, auf das, was Harald Heinz über mein Leib- und Magenthema der Straßenraumgestaltung vorträgt. Genauso gespannt bin ich darauf, wie es weitergeht in den Bezirken und im Land mit dem, was die Veranstalter sprachlich alternativ bewegt ‚ganzheitliche Verkehrsplanung‘ nennen.

Natürlich freue ich mich die Veteranen der Bürgerinitiativbewegung der 1970-er Jahre wie Michael Cramer und Bernd Herzog-Schlagk wieder mal zu treffen. Ich mag mir gar nicht vorstellen, wie Berlin ohne Ihr Engagement, Ihren Mut und Ihre verkehrspolitische Weitsicht heute aussähe. Mit dem Blick auf diese verkehrspolitisch engagierten Personen und natürlich die vielen Mitstreiter vermisste ich im breiten Spektrum der Vortragenden weitere verkehrspolitische Beiträge resp. Reflexionen solcher Personen, die sich damals im Senat oder im Magistrat und in den Bezirken mit allen Mitteln für die Transformation der traditionellen Stadtstrukturen in eine autogerechte Stadt eingesetzt haben. Dabei war und ist doch das Nachdenken über die Bedeutung der Verkehrsarten insbesondere die des Autos für die Zukunftsvorstellungen des geteilten und glücklich wiedervereinigten Berlins von entscheidender Bedeutung für die gesellschaftspolitischen Vorstellungen dessen, was gemeinhin „Fortschritt“ genannt wurde. Und die verkehrspolitischen Vorstellungen und die daraus abgeleiteten planerischen Konzepte waren durchaus ‚ganzheitlich‘ und in theoretischer Perspektive auch integrativ gedacht insofern, dass die autogerechte Stadt ja nicht nur die Planung von Schnellstraßen, Stadtautobahnen und Magistralen, die Abschaffung der Straßenbahn, sondern eben auch offene Stadtlandschaften mit Großsiedlungen und Wohnmaschinen, Kultur- und Marx-Engels-Foren beinhaltete. Verkehrs- und Straßenplanung waren bis in die Details der Straßengestaltung mit ihren Peitschenlampen, Kurvenradien, Fahrbahn- und Bürgersteigbelägen, Ampelanlagen etc. ein Teil einer gesellschaftspolitisch gedachten neuen Stadt für eine neue Gesellschaft. In wichtigen Elementen unterschied man sich natürlich zwischen Ost und West, zwischen Magistralen und Stadtautobahnen, aber in der Einschätzung war man sich einig, dass die erhalten gebliebenen Fragmente der Stadt aus dem Mittelalter, aber auch aus dem 18. Und 19. Jahrhundert mit ihren Monumenten, Bahnhöfen und Schlössern, ihren „Korridorstraßen“, Bürgersteigen, Vorgärten, Straßenbäumen, Pflasterungen und den straßenraumbildenden Häusern völlig überholt sei. Vertreten wurde diese Position vor allem von den regierenden politisch links angesiedelten Parteien, also im Westen von der 1955 bis 1981 regierenden SPD und im Osten von der SED. Die Grünen gab es noch nicht, aber wenn es sie schon 1958 gegeben hätte, wären sie wahrscheinlich auch für Licht, Luft, Sonne, viel Grünflächen, d. h. für die Versöhnungen von Stadt und Land und für günstige Mieten in modernen Wohnbauten auf kommunalem Grund und Boden eingetreten.

Die Idee der organisch geschwungenen Stadtlandschaften, wie sie u. a. Hans Scharoun formulierte, war dazu trotz der „braunen“ Vergangenheit des Modells mit der angestrebten Versöhnung von Stadt und Land, von Autogerechtigkeit und Fußgängerfreundlichkeit zu attraktiv. Und wenn Sie sich an die Planwerks-Debatten über die Verdichtung der Innenstadt aus den 1990-er Jahren erinnern, dann saßen die energischsten Verteidigerinnen der Stadtlandschaft des Hansaviertels oder des Stadtlandschaftsfragmentes im Kulturforum bei den Grünen und der SPD. Und die Tatsache, dass die Debatte über die Zukunft des Hansaviertels, des Kulturforums oder die Urbanisierung der Stadtmitte noch lange nicht abgeschlossen ist, verweist wohl darauf, dass das Leitbild von der aufgelockerten, durchgrünten Stadt noch immer viele Freunde in der Stadt u. a. auch bei den Grünen hat.

Der erste, der diese alternative Idee von einer gänzlich anderen Stadt – zu der im Westen selbstverständlich die Stadtautobahnen und im Osten Magistralen gehörten – bekämpfte, war der aufgeklärte Konservative W. Jobst Siedler. Sein 1964 erschienenes Buch über die „gemordete Stadt“ entstand aus der „ironischen Zuneigung zum Gestern“. Sein „Konservatismus“, so schrieb er, „hat die heitere Arroganz, von seiner Modernität überzeugt zu sein“. Er war der Überzeugung, dass „der menschen- und baumreiche Boulevard, der hier gegen die Schnellstraße ins Feld geführt wird (...) nicht der modernen Städteplanung, sondern neuen Ordnungsformen der Gesellschaft zum Opfer (fiel)“.

Siedler gab zu bedenken, „ob auf unseren Straßen denn überhaupt noch etwas Beobachtenswertes geschehe, seitdem Schnellstraßen und Stadtautobahnen zwar zur Entlastung des Verkehrs, aber auch zur Entleerung der Straßen beitragen: Die Tangenten und Schnellwege schließen den Fußgänger aus und nehmen ihm auch die Möglichkeit, durch Straßen zu spazieren. Damit fehlt auch der Nachbar, den man gestern noch auf der Straße traf, wo man plaudernd eine Zeitlang verweilte. Das städtische Lebenselement ist in Gefahr, in den überaus gesunden, durchlüfteten und durchgrünten Wohngebieten der herausziehenden Zukunft verlorenzugehen.“

Und in der Tat war ja das Thema Verkehr maßgeblich von Bildern und Erwartungen bestimmt, die Berliner Politiker und Bauexperten von Reisen in die USA oder in die Sowjetunion mitgebracht hatten. Die Reisenden waren im Westen Mitglieder der SPD, die unter der Führung von Bausenator Rolf Schwedler 1968 in die USA reisten. Der Bürgermeister, der die aus Los Angeles mitgebrachten Pläne einer anderen Stadt aus Überzeugung unterstützte, war Willy Brandt, in dessen Regierungszeit bekanntlich auch die großen Abrissprogramme der Quartiere im Wedding, Kreuzberg und Neukölln, aber auch die Gropiusstadt geplant wurden. Aus der anderen Hälfte der Stadt, die sich Hauptstadt der DDR nannte, reisten der Minister für Aufbau und sein Chefarchitekt schon 1951 nach Moskau, um sich von dort Anregungen für die Gestaltung einer sozialistischen Hauptstadt abzuholen. Sie alle arbeiteten in Ost und West an der Transformation der mittelalterlichen, barocken und gründerzeitlichen Stadt in eine moderne Stadt mit modernen, breiten für den Autoverkehr geeigneten Magistralen, Schnellstraßen und Stadtautobahn, wie sie in den West-Berliner Flächennutzungsplänen von 1950, 1965, 1972 vorgesehen waren. Die Begründung für die diese Pläne waren natürlich „ganzheitlich“, denn immer ging es um Straßenplanung als Ingenieuraufgabe als Teil einer Stadtidee. Ähnliches galt für Ost-Berlin mit seinen diversen Aufbauplänen. Bezeichnenderweise wurde am Vorabend des 1. Mai 1969 in Mitte der Grunerstraßen-Tunnel als Meilenstein der Transformation der Altstadt in das Staatszentrum eingeweiht. Bedenken durften nicht geäußert werden. Bedenken gegen diese Vorstellung von einer neuen autogerechten Stadtlandschaft mit Objekten wurden im Westen vor allem von den Hauseigentümern gegen die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke vorgetragen. Sämtliche Einsprüche wurden mit dem Verweis auf das geplante Straßennetz lapidar zurückgewiesen. Exemplarisch nenne ich hier einmal die Bedenken der Allianzversicherung gegen die Inanspruchnahme des Grundstückes Fasanenstraße 31/Ecke Lietzenburger Straße. Der Senat, vertreten durch Klaus Schütz und Bausenator Rolf Schwedler (beide SPD) antwortet am 01.10.1968:

„Die Fasanenstraße ist Teil eines durchgehenden Hauptverkehrsstraßenzuges, der über die Bundesallee, die Fasanenstraße, die Bachstraße, die Lessingstraße, die Stromstraße und die Putlitzstraße eine wichtige Nord-Süd-Verbindung herstellt und dem insbesondere durch die Verkehrsverbindung des Zoogebietes eine übergeordnete Bedeutung zukommt. Es ist geplant, diesen Straßenzug als Schnellstraße mit kreuzungsfreien Anschlüssen an die querenden Hauptverkehrsstraßen auszubauen. Hierfür wird das Grundstück beansprucht, die Bedenken müssen zurückgewiesen werden.“

Die lapidare Zurückweisung der geplanten Zerstörung einer der feinsten Adressen im bürgerlichen Westen Berlins im Oktober 1968 verweist darauf, dass die kritische Öffentlichkeit mit anderen Dingen beschäftigt war. Gesellschaftspolitischer Protest entzündete sich an Themen der Weltpolitik wie dem Vietnamkrieg, der Nachrüstung, der Zustände an der Ordinariatenuniversität (FU, TU), der Springer-Presse, der BVG-Tarife, der Flächensanierung etc. Es entwickelten sich neue Praktiken des Go-in, Teach-in, aber auch der Proteste in den noch nicht umgebauten Straßen wie dem Kurfürstendamm, der Joachimsthaler-, der Hardenbergstraße, dem Tegeler Weg etc.

An der TU veranstalteten Architekturstudenten 1968 eine Aktion 507, bei der es um das System überhaupt ging, um die gesellschaftliche Verfügung von Grund und Boden, die Bauvergabepolitik des Sentas etc. (Stichwort Profitpolis). Die Verkehrsplanung oder gar die Zerstörung der öffentlichen Räume spielten bei Studenten der legendären Generation der 68-er keine Rolle. Im Gegenteil – gerade die Architekten und Städtebauer träumten in diesen Jahren von neuen technischen Utopien auf der Grundlage des Autobahnsystems. Man träumte auch und gerade an der TU Berlin von gigantischen Megastrukturen ohne traditionelle Straßen und Plätze. Exemplarisch für diese Abkehr von traditionellen Stadtvorstellungen stehen die Arbeiten, die 1969 am Lehrstuhl für Entwerfen von O. M. Ungers an der TU angefertigt wurden. „Berlin 1995“ heißt der Titel eines Buches. Dabei wird als Hypothese das Netz der geplanten Stadtautobahnen noch einmal verdichtet und dann mit Megastrukturen überbaut (Plan S. 130 und 149). Die aus heutiger Sicht erschreckenden Zukunftsbilder zeigen die Stadtfeindlichkeit der ‚avantgardistischen‘ Architekten, die sich bis in unsere Tage fortsetzt, waren aber durchaus ernst gemeint. Exemplarisch verweise ich auf den Plan von H. Machleidt zum Thema Bhf. Zoo und zum Breitscheidplatz von Catherine Hoja. Dabei waren solche Projekte durchaus keine Spinnereien, sondern studentische Anwendungsfälle konkreter Objekte im damaligen Deutschland und natürlich in Berlin. Ich denke dabei an die Maschinenarchitektur des Großklinikums in Aachen (Weber/Brandt – 1969 ff.) oder das ICC in Berlin (Schüler-Witte, 1966 ff.) und natürlich an die Stadtautobahnüberbauung in Wilmersdorf, den Sozialpalast in Schöneberg oder das NKZ in Kreuzberg. Alle diese Projekte waren gebaute Beispiele der von O. M. Ungers und R. Koolhaas 1977 propagierten Idee von einer Stadt in der Stadt. Die mit diesen Architekturprojekten einhergehenden Verkehrsbauten sind bis heute tiefe Wunden im Stadtgefüge.

Wie kam die Stadt von den politischen Studentenprotesten und den Megastrukturträumen der Planer und Architekten wieder auf den Boden der realen Stadt? Wie wurden aus Straßenplanern und Bauingenieuren Verkehrsplaner und was musste geschehen, damit aus Planern von Megastrukturen Anhänger der Kritischen Rekonstruktion von Straßenräumen aus der zweiten Hälfte des autolosen 19. Jahrhunderts wurde? Und was musste geschehen, damit das Leitbild der autogerechten Stadtlandschaft, der Stadt in der Stadt, der amerikanischen oder der sozialistischen Stadt als überholt galt und man sich in Berlin wieder auf die Qualitäten der europäischen Stadt mit ihren öffentlichen Räumen aus autolosen Zeiten des 18. und 19. Jahrhunderts verständigte?

Grüntangente statt Westtangente, Fußgängerzonen und Radwege

Die Auflösung der Verknotungen aus traditioneller Straßen- und Autobahnplanung, Flächennutzungsplanung, Megastrukturprojekten, Abrissanierungen und der Hinzufügung neuer Planungsebenen, die immer mit dem Wort *Entwicklung* verbunden waren (VEP, BEP, STEP) wurde nicht fachlich sondern politisch angestoßen. Entscheidende Impulse kamen allerdings nicht von den politischen Parteien, sondern im Westen Berlins von den Bürgerinitiativen gegen die Süd-, Ost-, und Westtangente des Stadtautobahnsystems. Während die SPD West-Berlin zum ‚Modell einer

modernen Großstadt' – selbstverständlich mit Stadtautobahnen – ausbauen wollte (K. Schütz 29.04.1971), formierte sich in Neukölln und Kreuzberg der Widerstand des „Bürgerkomitee Verkehrspolitik“ und die „BI-Neukölln e. V. Vier Jahre später wurde diese BI-Position von den Fachleuten des 1972 vom Senat eingesetzten „Planungsteam Nahverkehr“ unter Leitung von Sparmann (SNV) teilweise übernommen (28.10.1974). An der Westtangente als Teilring West wurde allerdings festgehalten. Im Übrigen strotzt der Bericht des Planungsteams von Formulierungen, wie sie bis heute bei Verkehrsplanern und Politikern üblich sind. Beispiel:

Durch die Bündelung des Verkehrs werden die übrigen Stadtstraßenbereiche entlastet und damit wesentliche Voraussetzungen für die Entwicklung von verkehrsberuhigten Zonen geschaffen“. Etwas weiter heißt es dann, *„Stadtautobahnen können (...) Verkehrsschneisen bilden, die die beiderseits liegenden Gebiete voneinander trennen und damit gewachsene Strukturen zerschneiden und zerstören“.*

Diese Konsequenz des Fortschritts – so die Aussage - sei leider nicht zu vermeiden.

Man muss schon Sinn für Satire haben, wenn man 40 Jahre später in Veröffentlichungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (ohne Umweltschutz) aus dem Jahre 2013 von einem SPD-Senator die wortgleiche Begründung für die Verlängerung des Ostringes, der jetzt A 100 heißt, liest:

„(...) die Verlängerung bündelt und reduziert den Verkehr in der südlichen Innenstadt. Das kommt allen zugute. Anwohnerinnen und Anwohner können aufatmen. Autofahrer kommen schneller ans Ziel. Und weil der Berliner Osten mit seinen Gewerbegebieten besser an Stadtring und A 113 angebunden wird, profitieren auch Berlins Unternehmen. (...) Auf weiten Strecken verläuft die Strecke im Trog, teils sogar im Tunnel. Ihr Verlauf orientiert sich am S-Bahn-Ring und berücksichtigt gewachsene und geplante Stadtstrukturen.“

Wer sich dann noch dazu die Abbildung des Autobahndreiecks Neukölln ansieht, fühlt sich tatsächlich in die frühen 60-er Jahre und in den Tonfall von Rolf Schwedler (SPD) zurückversetzt.

Als Konsequenz aus solchen verkehrsplanerischen Weisheiten und Beschreibungen von Zielkonflikten schlugen die Experten des Planungsteams 1974 u. a. sieben Fußgängerreservate – u. a. die Verwandlung des Kurfürstendamms/Tautenzien vom Olivaer Platz bis zur Urania – in eine Fußgängerzone und die Untertunnelung der Fasanenstraße und den Bau einer Kabinenbahn vor. Diese Position wurde nach den Wahlen von 1975 vom neu gewählten SPD/FDP-Senat mit Harry Ristock als Bausenator übernommen. Unter seiner politischen Leitung wurde erstmals ein ‚Verkehrsentwicklungsplan‘ (VEP) erarbeitet und 1977 vorgestellt. Zusammen mit dem parallel entwickelten REM war damit der Höhepunkt der quasi wissenschaftlichen Verkehrsplanung als Teil der räumlichen Stadtentwicklungsplanung erreicht. Das DIW lieferte Prognosen der Bevölkerungs- und Motorisierungsentwicklung und die neue Planergeneration leitete daraus Entwicklungsmodelle und Netzkonzeptionen ab. Die baulichen Konsequenzen blieben unklar. Gegen diese Art von Planungspolitik stemmte sich die 1974 von den Jusos in Schöneberg gegründete BIW. Sie wollten den Bau mit allen Mitteln des Protestes und der formalen Intervention bis zu den Neuwahlen im März 1979 verhindern. Nach den Wahlen begann dann im Koalitionssenat SPD/FDP ein wüstes Gerangel über die Notwendigkeit der Westtangente. Die SPD warb nun plötzlich für einen Tunnel (wie er dann nach der Wende gebaut wurde) und die FDP war für einen „Nord-Süd-Boulevard“, wie er auch von der IBA propagiert wurde. 1981 trat dann der SPD/FDP-Senat zurück (u. a. Garski-Konkurs) und wurde abgelöst durch den Interimssenat unter Jochen Vogel (SPD).

In diesem unübersichtlichen politischen Kampf für oder gegen Stadtautobahnen spielte das Thema der traditionellen Straßen und Plätze im Sinne öffentlicher Räume keine Rolle. Es ging politisch und zunehmend auch fachlich um die Stadtautobahn, um den Häuserkampf oder um neue Architektur. Die große Ausnahme war Architekt Rob Krier, der 1975 ein Buch über den Stadtraum verfasst hatte und 1976 einen Vorschlag für die Reurbanisierung der City-West unterbreitete. Seine Vorstellungen vom Rückbau der Lietzenburger Straße (Südtangente) hat der Senat dann zwanzig

Jahre später im Planwerk Innenstadt (1999) übernommen. Getan hat sich trotzdem bis heute nichts. Die Südtangente ist gestorben, aber der öffentliche Raum ist tot, der Radweg verläuft auf dem Bürgersteig, die Ampeln sind für Sprinter geschaltet etc.

Zurück in die Zeit Anfang der 1980-er Jahre

Exemplarisch für das Verhältnis von Verkehrspolitik und Verkehrsplanung steht der plötzliche Tod der Westtangente durch den SPD/FDP-Senat mit Jochen Vogel. Nach dem Scheitern des SPD/FDP-Senats unter D. Stobbe/Lüder am 15.01.1981 und nach dem Rücktritt des Westtangenten-Verfechters H. Ristock am 08.01.1981 verkündete der neue Regierende Bürgermeister Jochen Vogel (SPD) ohne jegliche verkehrsplanerische Untersuchung das genaue Gegenteil der Aussagen der vorhergehenden Senate und seiner Planer seit 1955. *„Die Planung und der Bau der sogenannten Autobahn Westtangente wird aufgehoben. In der weiteren Verkehrsplanung sind die Bedürfnisse des Bus-, Fahrrad- und Fußgängerverkehrs verstärkt zu berücksichtigen“*. Immerhin taucht hier zum ersten Mal das Thema Rad- und Fußgängerverkehr auf.

Das Votum von H. J. Vogel war auch ein Sieg der Verkehrspolitik, wie sie 10 Jahre zuvor von den Bürgerinitiativen Neukölln, dem Bürgerkomitee mit dem Kampf gegen die Süd- und Osttangente und der 1974 gegründeten BI-Westtangente eingeleitet wurde. Die systematische Verkehrsentwicklungsplanung, wie sie seit 1974 mit der Einsetzung des Planungsteams Nahverkehr betrieben wurde, spielte keine Rolle. Im Vordergrund stand plötzlich nicht der Verkehr, sondern das Leitbild einer anderen eher traditionellen Stadt. Mit der Streichung der über 30 Jahre für dringend notwendig erachteten Stadtautobahn waren zwar die Abrisse gestoppt, aber der Umbau der bestehenden Straßen zu urbanen öffentlichen Räumen war damit noch nicht verbunden. Die einzige Partei, die wie auch die FDP nicht nur gegen den Weiterbau von Stadtautobahnen war, sondern auch deutlich Stellung bezog zum übrigen Straßennetz war die AL. Sie forderte in ihrem Wahlprogramm nach dem Stopp der Autobahn

- die Schaffung von Grüntangenten mit Fußgänger- und Fahrradwegen sowie Spielplätzen;
- den Verzicht auf den weiteren Ausbau des Straßennetzes und die Reduzierung des Netzes und der Fahrbahnquerschnitte zugunsten von Rad- und Gehwegen sowie Frei- und Grünflächen;
- die Reduzierung des Hauptverkehrsstraßennetzes im Verkehrsentwicklungsplan entsprechend den vorherrschenden bzw. ausschließlichen Funktionen Wohnen oder Verkehr;
- den Abriss des überflüssigen Autobahnabzweiges Steglitz.

Das war – wie gesagt – die Position der Grünen im Wahlkampf 1981, der allerdings die CDU/FDP-Regierung mit R. v. Weizsäcker an der Spitze und V. Hassemer als Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz als Ergebnis hatte. Immerhin zog die AL mit neun Abgeordneten ins Parlament.

Die von den Grünen 1981 geforderte Reduzierung der Fahrbahnquerschnitte zugunsten von Rad- und Gehwegen steht – wie der Abriss der Hochstraße - bis heute leider aus, nicht etwa weil es an entsprechender Verkehrsplanung mangelt, sondern trotz gegenteiliger Beteuerungen der politische Willen fehlt. Das begann gleich nach der Wahl, bei der mit blumigen Worten eine neue Politik integrierter Verkehrsentwicklungspolitik verkündet (R. von Weizsäcker), aber das Gegenteil praktiziert wurde. Immerhin wurde im FNP 1986 aus der Autobahn eine „Nord-Süd-Straße“, bevor sie 1989 vom Rot-Grünen Senat gestrichen wurde, bevor sie dann 1991 in Form einer unterirdischen Stadtautobahn konkretisiert wurde.

Die Renaissance der Europäischen Stadt

Nach der Wende erhielt das Thema *Verkehr* zwar eine eigene CDU-geführte Stadtentwicklungsverwaltung (Sen. V. Hassemer), die Auseinandersetzung über die Zukunft der Stadt verlagerte sich vom Thema Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung zum Städtebau und zur Renaissance der Eisenbahn mit dem Pilzkonzept und dem Bau des Hauptbahnhofes im Spreebogen. Geplant wurde für eine Stadt mit 5 Mio. Einwohnern. Mit dem Siegerentwurf vom Potsdamer Platz bestimmte das Leitbild der europäischen Stadt mit traditionellen Straßen und Plätzen und die

Kritische Rekonstruktion der Stadtgrundrisse der Friedrichstadt und der Luisenstadt aus dem 17. und 18. Jahrhundert die Grundlage für die Renaissance der Innenstadt zwischen Schloss und Potsdamer Platz. Die Friedrichstraße wurde nördlich der Straße Unter den Linden sogar auf die 12 m-Breite der Dorotheenstadt zurückgebaut. Das alles vollzog sich ohne integrierte Verkehrsplanung, aber gegen den Widerstand des ADAC und seiner politischen Freunde. Die Straßen in der Friedrichstadt haben keine Abbiegespuren, Gehwegvorstreckungen, dafür aber sorgfältige Details, symmetrische Querschnitten, Gehwegbreiten zwischen drei und vier Metern, Baumpflanzungen etc., etc.

Mit dem Regelwerk zur Straßenraumgestaltung von 1995 (Spath & Nagel) war die Straßenverkehrsplanung im Zentrum Berlins wieder an ihren Ausgangspunkt zurückgekehrt. Die Gestaltung der Straßen als öffentlicher Raum unterwarf sich hier nicht mehr den Flächenansprüchen und fahrdynamischen Kurvenradien des Autoverkehrs und den Vorschriften der RAST, sondern das Auto muss sich seiner spezifischen Umgebung und vor allem den Ansprüchen der Fußgänger beugen. Die Radfahrer bekommen kein eigenes Netz, sondern bewegen sich auf den Straßen.

Der Umbau der Dorotheen- und Friedrichstadt am Ende des 20. Jahrhunderts war aber ein politisch gestütztes Signal für eine Form der Mobilitätskultur, die nicht mehr auf das Auto als Fortschrittssymbol städtischen Personentransport setzt. Dieses praktische Beispiel ist aber leider eine Ausnahme geblieben. Insbesondere die seit Mitte der 1990-er Jahre andauernden Debatten über die Funktion und Gestalt der historischen Stadtmitte verweisen auf eine Fortsetzung der Verkehrsplanungsdebatte der Vorwendezeit. Obwohl mitten durchs Zentrum eine weitere U-Bahn gebaut wird, streiten sich die Parteien auf niedrigstem technokratischen Niveau über die Zukunft der innerstädtischen DDR-Stadtautobahn Mühlendamm/Grunerstraße mit der Fortsetzung in Richtung Westen und Norden. Es fehlen ein mutiger Bürgermeister und ein über die Geschichte der Berliner Nachkriegsverkehrsplanung und Politik aufgeklärter Stadtentwicklungssenator, der nach dem Motto *alle Wege führen nach, aber nicht durch Berlin* den Verzicht auf dieses gebaute Monument der geplanten Stadtzerstörung erklärt. Nach Lage der Dinge ist damit aber nicht zu rechnen und selbst den oppositionellen Grünen fehlt die Kraft eine politische Bewegung in diese Richtung zu initiieren. Bezeichnenderweise haben sie ihre Forderung zum Abriss der Hochstraße über den Breitenbachplatz von 1981 auch schon vergessen.

Diesen Mut zur Reurbanisierung der Schnellstraßen als öffentliche Räume wünsche ich aber auch den Parteien und Baustadträten der Innenstadtbezirke. Auf ihre politische Initiative warten die in den 1970-er Jahren schwer geschädigten Straßen: Martin-Luther, Kurfürsten, Hohenstaufen, Lietzenburger und die Bundesallee. Es gäbe viel zu planen für die Generation der jungen Urbaniten und ihre Ansprüche an die öffentlichen Räume in der analogen Stadt. Einen Anfang haben diejenigen gemacht wie z. B. Heribert Guggenthaler, der aber nun leider aus dem Berufsleben ausscheidet.

Zitierte Literatur:

Abgeordnetenhaus von Berlin, Bericht zur langfristigen detaillierten Nahverkehrskonzeption, Drucksache 6/1592, 10.1.75 (Planungsteam Nahverkehr)

Alternative Liste (Hrsg.), Berlin tut gut, Berlin 1985

Knut Nevermann (Hrsg.), Lokal k2000 – Berlin als Testfall, Hamburg 1983

Michael Ruetz, ‚Ihr müßt diesen Typen nur ins Gesicht sehen‘ (Klaus Schütz/SPD)
Apo Berlin 1966-1969, Ffm. 1980

Reiner E. Schneider, Bürgerinitiative Westtangente, Berlin 1992
(Diplomarbeit an der FU/OSI)

W. J. Siedler/E. Niggemeyer
Die gemordete Stadt – Abgesang auf Putte und Straße, Platz und Baum, Berlin 1964

Hans Stimmann/Thomas Nagel, Berliner Ringstraßenplanung, Berlin 1982

TU Berlin, Lehrstuhl für Entwerfen VI, Prof. O. M. Ungers, Berlin 1995
Planungsmodelle für eine Fünfmillionenstadt im Übergang zu den siebziger Jahren,
Berlin 1969

O. M. Ungers und R. Koolhaas, Die Stadt in der Stadt – Berlin ein grünes Archipel,
Ein Manifest 1977, Kritische Neuausgabe Köln 2013

Jochen Vogel, Hoffnung statt Angst, Erklärung des Reg. Bürgermeisters über die Richtlinien der
Regierungspolitik vom 12. Februar 1981, Plenarprotokoll 8/47

Werk und Zeit, Die Straßenmacher, Heft 3, 1981