

BERLIN

Unter dem Motto „Stadtentwicklung – Verkehr – Innenstadt“ organisierte die Sektion Bern des Handels- und Industrievereins Kanton Bern im November vergangenen Jahres eine Reise nach Berlin. Das Programm enthielt verschiedene Vorträge zur Berliner Entwicklung aus der Sicht des Einzelhandels und zur Verkehrspolitik. Zudem hatte die Reisegruppe die Gelegenheit, unter kundiger Führung, den Potsdamer Platz zu besichtigen.

Stadtentwicklung

Die Entwicklungsdynamik der Stadt Berlin nahm ihren eigentlichen Anfang erst seit dem Mauerfall. Nach 1990 sah sich das wiedervereinigte Berlin grundlegend veränderten Bedingungen der Stadtentwicklung ausgesetzt. Neben Aufgaben der Stadtreparatur auf allen Gebieten im Osten und zwischen Ost und West erhielt auch das Baugeschehen im Westen neuen Auftrieb. In Berlin Mitte und Tiergarten entstehen die Bauten für Regierung und Parlament. Auch private Investoren nutzten die Gunst der Stunde und schufen nicht nur ein neues Viertel zwischen Kulturforum und Potsdamer Platz, sondern über das Stadtgebiet verteilt viele Wohn- und Geschäftsbauten. Für die Innenstadt haben Planer und Baubehörden die Erkenntnisse der achtziger Jahre weiter entwickelt. Mit Prinzipien wie denjenigen der „kritischen Rekonstruktion“ und des „Respekts vor dem Gewachsenen“ will man sich der historischen Stadtfigur nähern („**Planwerk Innenstadt**“). Problematisch in vielfacher Hinsicht ist das Faktum, dass Berlin nicht nur ein sondern primär drei Zentren und viele Subzentren hat.

Bevölkerung

Bis zum Jahr 2010 wird für Berlin und das Brandenburger Umland mit einem Bevölkerungsanstieg um ca. 400'000 Personen gerechnet. Der Bedarf an neuem Wohnraum fällt aber dennoch regional sehr unterschiedlich aus. Auf die Aussenbezirke kommt mit ca. 200 000

Personen durch Suburbanisierung der grösste Einwohnerzuwachs zu. Der Bevölkerungszuwachs wird sich überwiegend auf den Ostteil der Stadt konzentrieren, die Zahl der Westberliner bleibt bei nur geringfügigem Anstieg nahezu unverändert. Zusätzlicher Wohnraumbedarf entsteht aber auch durch eine Veränderung der Haushaltgrössen. Während im Umland vor allem durch die Dezentralisierung von Familien mit Kindern die durchschnittliche Haushaltgrösse ansteigt (hier werden also in erster Linie familiengerechte Wohnungen benötigt), setzt sich im Stadtgebiet der Trend zu kleineren Haushalten fort. Ende Oktober 1999 lebten in der Hauptstadt 3 393 000 Einwohner. Das waren 5500 weniger als zu Jahresbeginn. In der gleichen Zeitspanne 1998 war der Rückgang mit 19 000 Personen mehr als dreimal so hoch. In den letzten 10 Jahren erlebte Berlin einen Wanderungsverlust von etwa 100'000 Einwohnern. Infolgedessen hat sich der Pendlerverkehr massiv verstärkt, was sich entsprechend auf den Verkehr auswirkt.



Verkehr

Zehn Jahre nach Öffnung der Mauer sind die getrennten und zerstörten Verbindungen zwischen den beiden Stadthälften und dem Umland nahezu wieder hergestellt. Gleichzeitig entwickeln Raum- und Verkehrsplaner zukünftige Strukturen für das Ballungsgebiet Berlin. Verkehrsvermeidung und -verlagerung, funktionale Mischung und dezentrale Entwicklung, die Wohnen und Gewerbe beieinander halten, gelten als Ziele.

Der Kraftfahrzeugverkehr (Kfz) in Form des **motorisierten Personenverkehrs**, des **Wirtschaftsverkehrs** sowie des **öffentlichen Nahverkehrs** auf der Straße ist ein wichtiger Teil des städtischen Verkehrsgeschehens. Er wird in Berlin so organisiert, dass seine negativen Auswirkungen auf ein stadtverträgliches Mass beschränkt bleiben. Zur Stärkung der Wirtschaftskraft Berlins und zur Überwindung teilungsbedingter Strukturdefizite wurde das Strassennetz entsprechend den städtebaulichen Anforderungen verknüpft und umgestaltet. Zu den Zielvorstellungen für den Strassenverkehr gehört die **weitestgehende Freihaltung der innerstädtischen Gebiete vom Durchgangsverkehr**. Hierzu ist insbesondere die stadtverträgliche Schliessung des Ringstrassensystems zur Ableitung des Kfz-Durchgangsverkehrs vorgesehen. Die angestrebte Verkehrsaufteilung von 80:20 im zentralen Bereich beziehungsweise 60:40 innerhalb des S-Bahn-Ringes zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs (öPNV) soll vor allem durch verbesserte Qualität und neue Angebote von Bussen und Bahnen erreicht werden. Allerdings muss die Attraktivitätssteigerung im öPNV durch Massnahmen wie Parkraummanagement in der Innenstadt, Strassenrückbau geeigneter Radialen und Regelungen zur Geschwindigkeitsreduzierung unterstützt werden. Das Strassennetz von Berlin hat eine Länge von 5.100 Kilometern. Etwa drei Viertel davon liegen in Tempo-30-Zonen.

Weitere Lösungsansätze zur Verringerung von unnötigen Autofahrten

➤ Öffentlicher Personennahverkehr (öPNV) noch leistungsfähiger machen

- Optimierung der Umsteigemöglichkeiten,
- Fahrpläne besser aufeinander abstimmen,
- Netzbeziehungen weiterführen bzw. Verknüpfung herstellen,
- Verringerung der Wartezeit an Lichtsignalen durch eine Beeinflussung der Ampeln.

➤ Strassennetz

- Vermehrt Verkehr um die Stadt herumleiten.

➤ Parkraumbewirtschaftung

- Vermehrung der gebührenpflichtigen Parkzone. Das Parkieren in der Innenstadt soll damit unattraktiv gemacht werden. Diese Massnahme ist vor allem gegen den Pendlerverkehr gerichtet,
- Park & Ride-Anlagen an Schlüsselstationen sollen das Zusammenspiel von Privatwagen und öffentlichem Verkehr erleichtern. Die bisher mit der Parkraumbewirtschaftung gemachten Erfahrungen sind hervorragend, Parkplätze angeblich fast immer verfügbar.

Verkehrsmanagement

Um unnötige Autofahrten zu verringern, wird unter anderem der Einsatz von Telematiksystemen gefördert. Mit einem umfassenden

Stadtverkehrsmanagement kann insbesondere der Wirtschaftsverkehr optimiert werden. Eine Verkehrsmanagementzentrale wird der Kern eines vernetzten Systems, das den gesamten

Berliner Verkehr steuern und über Staus informieren soll.

Neue Synergien Kraftfahrzeugverkehr und öffentl. Personennahverkehr

Die Zivilisierung des Autoverkehrs steht heute auf der Agenda fast aller Städte, die sich um ihre Zukunft bemühen. Dies bedeutet aber keineswegs, die Stadtzentren „autofrei“ zu machen. Auch in Zukunft wird der Kraftfahrzeugverkehr zur Aufrechterhaltung der Mobilität und zum Funktionieren einer lebendigen Stadt notwendig sein. Dieser muss aber insbesondere in der Innenstadt auf den Wirtschaftsverkehr und wichtigen Quell- und Zielverkehr beschränkt werden. Zur Wiedergewinnung der Urbanität und Lebensqualität sollen die grossen Verkehrsschneisen der Zentren auf ein stadtverträgliches Mass zurückgebaut werden.

Flugverkehr

Die **Flughäfen Tegel** und **Schönefeld** sind die beiden wichtigsten Flughäfen Berlins. Wegen ihrer stets wachsenden Belastung wird auch der schon beinahe historische Flughafen **Tempelhof** wieder häufig angeflogen. Ein Grossflughafen im Süden von Berlin ist geplant. Den Planungen zufolge soll der auf sechs Milliarden DM Investitionsvolumen geschätzten **Grossflughafen Berlin-Brandenburg International (BBI)** ab dem Jahr 2007 den gesamten Flugverkehr im Berliner Raum aufnehmen, die innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof sollen geschlossen werden. Der BBI ist in seiner ersten Ausbaustufe auf 20 Millionen Passagiere ausgelegt, ein weiterer Ausbau auf eine Kapazität von 30 Millionen Passagiere kann bedarfsgerecht erfolgen. Vom zukünftigen Grossflughafen werden die Fluggäste den ebenfalls neuen Lehrter Bahnhof in knapp 30 Minuten erreichen.

Potsdamer Platz

Bis anhin besass Berlin zwei Zentren: **City Ost** und **City West**. Obwohl heute der **Potsdamer Platz** noch nicht die gleiche Bedeutung aufweist wird er in einigen Jahren ebenfalls eine solche Zentrumsfunktion einnehmen können.

Mit dem neuen Geschäfts-, Kultur- und Wohnviertel am Potsdamer Platz hat das vereinte Berlin nun wieder einen zentralen Ort, der in den zwanziger Jahren einmal der verkehrsreichste Knotenpunkt Europas war. Infolge des zweiten Weltkrieges jahrzehntelang Brachland im Grenzgebiet der beiden Stadthälften, wurde der Umgang mit dem Potsdamer Platz seit der Vereinigung 1990 zu einer besonderen städtischen Herausforderung.

Am 6. September 1992 ist der italienische Architekt Renzo Piano zum Sieger des Wettbewerbs zur Gestaltung des insgesamt rund 125 000 Quadratmeter grossen Areals erklärt und mit der weiteren Planung und künstlerischen Leitung des Vorhabens beauftragt worden. Durch ambitionierte Bauten haben weitere international renommierte Architekten ihre Handschrift hinterlassen. Inzwischen ist aus der grössten Baustelle Europas ein Quartier entstanden, das die Berliner und Besucher der Stadt gleichermassen anzieht, um wo im Februar 2000 bereits die Internationalen Filmfestspiele stattfanden.



Das Konzept des Potsdamer Platzes besteht aus einem Nutzungsmix von **Wohnen, Arbeiten, Einzelhandel, Gastronomie und Unterhaltung**. Zum Shopping laden die Potsdamer-Platz-Arkaden ein. Und rund um den Marlene-Dietrich-Platz befinden sich mehrere Cafés, Restaurants, Kinos sowie eine Musical-Bühne, eine Spielbank und zwei Hotels.

Das **Sony-Center** am Potsdamer Platz besteht aus einem Ensemble von Gebäuden, in deren Zentrum eine überdachte Piazza steht. Es umfasst ebenfalls verschiedene Freizeitangebote sowie die Deutsche Mediathek und das Filmhaus mit der Marlene-Dietrich-Sammlung. Integriert in den Komplex sind zwei denkmalgeschützte Räume des einstigen Hotels „Esplanade“, die dazu 1996 vor Beginn der Bauarbeiten mit einem spektakulären Verfahren verschoben wurden.

An der Südseite des Potsdamer Platzes befinden sich die **Park Kolonnaden**, die überwiegend aus Büroflächen, aber auch aus Wohnungen, Läden und Restaurants bestehen. Das Projekt wird geprägt von Fassaden aus Glas, Ziegel und Sandstein. Offene, begrünte Höfe korrespondieren mit dem angrenzenden Park.

Der Platz ist auch in das Verkehrsprojekt Knoten Berlin der Deutschen Bahn AG und des Landes Berlin eingebunden. Mit einer neun Kilometer langen Nord-Süd-Trasse werden ausgehend vom Lehrter Bahnhof auf einer Länge von 3,5 Kilometern die Spree, der Tiergarten und der Potsdamer Platz, unter dem ein Regionalbahnhof entsteht, unterquert.

Die vier Milliarden Mark teure Ueberbauung füllt nicht nur eine hässliche Lücke im Stadtbild Berlins, sie verspricht auch, zu einer grossen **Touristenattraktion** zu werden, wie Ku'damm, Brandenburger Tor oder Nikolai-Viertel.

Folgerungen für Bern

- Der öffentliche Verkehr braucht gewisse Mindestfrequenzen, welche am besten durch Bündelung von Verkehrsströmen erreicht werden.
- Auch im „roten“ Berlin wird dem Automobil politisch ein hoher Stellenwert eingeräumt. Es besteht praktisch überall eine freie Zufahrt zu allen Standorten. Die notwendige Kanalisierung erfolgt mit Zellenlösungen, um Durchgangsverkehr und Schleichwege zu verhindern. Die Lösung liegt nicht in einer Verbannung des Verkehrs.
- In einem grossen Perimeter der Stadt werden konsequent Parkgebühren erhoben, allerdings mit Anwohnerbevorzugung. Offenbar erweisen sich differenzierte Tarife als taugliches Mittel zur Lenkung der Parkplatz-Nachfrage. Die Lösung in Berlin hat sich jedenfalls bewährt. Mit zunehmender Zentrumsnähe der Parkhäuser werden auch höhere Parkgebühren in Kauf genommen.
- Parallel dazu gibt es sowohl an der Peripherie wie in den diversen Zentren eine ganze Reihe von Parkhäusern, so dass Personen, die ihr Auto benutzen wollen, es tatsächlich auch abstellen können.
- Park & Ride-Anlagen werden konsequent gefördert, um die notwendige Bündelung der Nachfrage beim öffentlichen Verkehr zu erreichen. Dabei ist der Verzicht auf grosse Parkhäuser auffällig und das Ausweichen auf viele kleinere Anlagen bei vielen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Parkhäuser befinden sich nicht zwingend am Stadtrand.