

Gabriel M. Ahlfeldt and Christiane Scholz
Berlin: Stadt in Planung und im Wandel

**Article (Accepted version)
(Refereed)**

Original citation:

Ahlfeldt, Gabriel M. and Scholz, Christiane (2012) *Berlin: Stadt in Planung und im Wandel*. [disP: the planning review](#), 48 (1). pp. 6-15.
DOI: [10.1080/02513625.2012.702954](https://doi.org/10.1080/02513625.2012.702954)

© 2012 [Taylor & Francis](#)

This version available at: <http://eprints.lse.ac.uk/47217/>
Available in LSE Research Online: October 2012

LSE has developed LSE Research Online so that users may access research output of the School. Copyright © and Moral Rights for the papers on this site are retained by the individual authors and/or other copyright owners. Users may download and/or print one copy of any article(s) in LSE Research Online to facilitate their private study or for non-commercial research. You may not engage in further distribution of the material or use it for any profit-making activities or any commercial gain. You may freely distribute the URL (<http://eprints.lse.ac.uk>) of the LSE Research Online website.

This document is the author's final manuscript accepted version of the journal article, incorporating any revisions agreed during the peer review process. Some differences between this version and the published version may remain. You are advised to consult the publisher's version if you wish to cite from it.

Gabriel M. Ahlfeldt* & Christiane Scholz^

Berlin: Stadt in Planung und Wandel*

Berlin has always been a city in a process of change. Since the reunification, however, the transition has gained pace. Berlin has reclaimed the status of the German capital city and become a target of international direct investment. Despite prestigious developments such as the Potsdamer Platz or the new central station brought fourth in the earlier years after re-unification, the economics recovery has not gained strength until recently. The historic center has re-established itself as the center of the unified city while at the same time, the City West, despite several ups and downs, is thriving. The new international major airport is finally close to completion. Not least, the city has become a research lab for e-mobility and a center of IT and creative industries. At the same time the economic recovery has started to eliminate excess supply of space, which was characteristic for the city over the recent decades, giving rise to affordability concerns and social conflicts. This city tour introduces into the tensions between ambitions and anxieties of planners and residents that are associated with the ongoing transition.

Berlin ist von jeher eine Stadt im Wandel. Dieser beschleunigt sich zusehends seit der Wiedervereinigung. Berlin wurde (wieder) Hauptstadt, Regierungssitz und Ziel internationaler Investitionen. Beeindruckende Bauprojekte wie etwa der Potsdamer Platz oder der Hauptbahnhof sind Zeugen städtebaulicher Visionen der Nachwendezeit. Einen nachhaltigen wirtschaftlichen Boom erlebt die Stadt jedoch erst jetzt. Das historische Zentrum hat sich wieder etabliert, die City West findet nach mehreren Hochs und Tiefs zu neuer alter Stärke zurück. Flughäfen werden geschlossen oder ausgebaut, Elektromobilität erforscht. Die Politik versucht, den Wandel in die Kreativ- und Wissensökonomie zu fördern und zu beschleunigen. Doch der wirtschaftliche Aufschwung bedroht auch Freiräume, welche die Stadt in den vergangenen Jahrzehnten ausgezeichnet hat. Soziale Konfliktlinien treten zunehmend deutlicher in Erscheinung. Dieser Rundgang gibt einen Einblick in das Spannungsfeld zwischen Ambitionen und Ängsten, welche mit den aktuellen Veränderungen einhergehen.

* Dr. Gabriel M. Ahlfeldt is Lecturer in Urban Economics and Land Development at the Department of Geography and Environment of the London School of Economics and Political Science. He is also affiliated to the Spatial Economics Research Centre, an affiliate of the Center for Metropolitan Studies at the TU-Berlin and director of **URBANCONTEXT**, an independent institute of urban and regional research. His research concentrates on the effect of large transport projects and architectural developments on local house prices, local political preferences and urban structure. He is also interested in how various agglomeration forces shape the spatial concentration of economic activity. g.ahlfeldt@lse.ac.uk, www.ahlfeldt.com

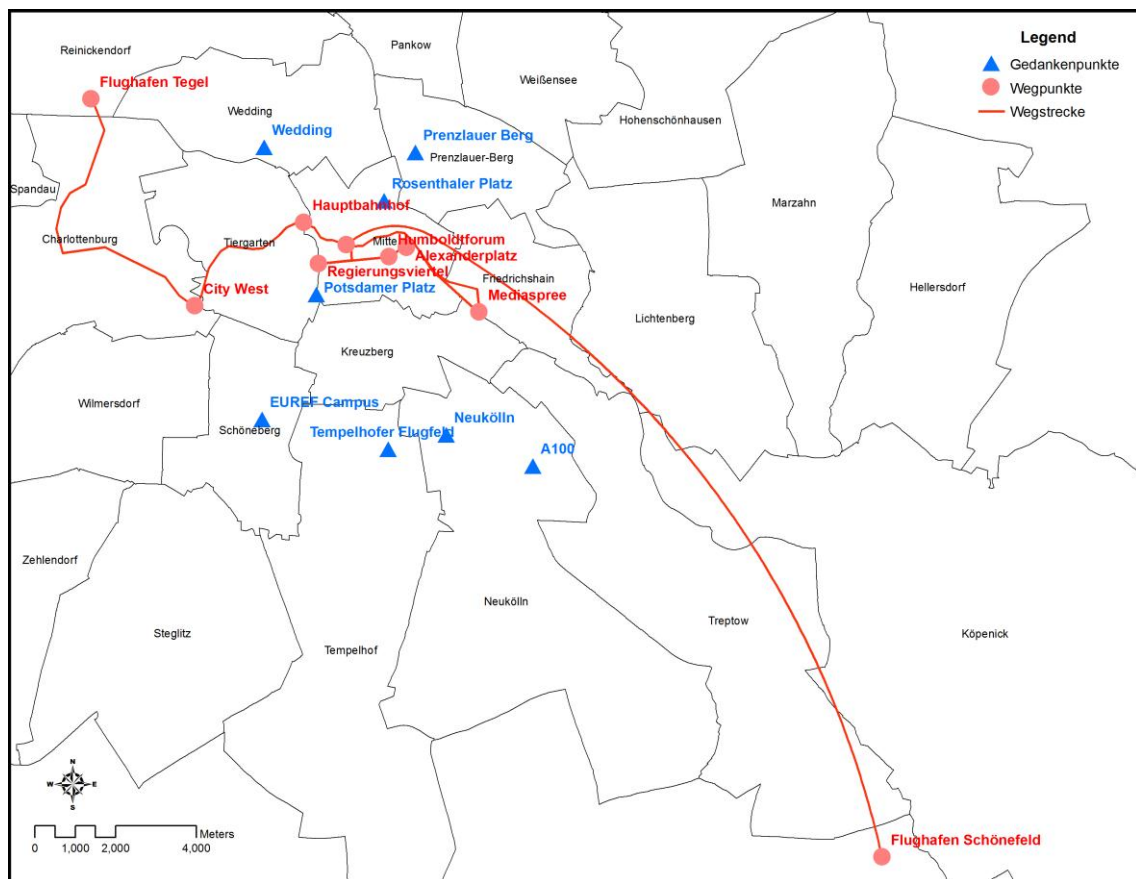
^ Dipl.-Soz.Wiss. Christiane Scholz ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fachbereich Rechts- und Wirtschaftswissenschaften der TU-Darmstadt, assoziiert am Center for Metropolitan Studies der TU Berlin, sowie bei **URBANCONTEXT**. scholz@urbancontext.org

* We thank Kristoffer Moeller and all photographers for their support.

1 Anreise

Berlin – Stadt im Wandel. Seine besondere Geschichte, welche im Jahr 1237¹ begann, ist lang. Sie erzählt von starkem Wachstum zur Zeit der Industrialisierung – schon Anfang des 20. Jahrhunderts erreichte es die heutige Einwohnerzahl von rund 3,4 Mio. Vor dem zweiten Weltkrieg zählt die Stadt in etwa 4,5 Mio. Einwohner. Nach den beiden Weltkriegen war Berlin 40 Jahre lang eine geteilte Stadt (1949-1989), davon ab 1963 nicht nur politisch, sondern auch physisch durch eine Mauer getrennt. Nach der Wiedervereinigung 1990 entwickelte sich Berlin dann zu einer der dynamischsten Städte Europas, wenn nicht der Welt – so heißt es. Wir sind gespannt.

Abb. 1 Die Citytour-Stationen



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin

¹ Dieses Jahr begeht Berlin sein 775. Jubiläum mit verschiedenen Veranstaltungen und einer Abschlussfeier am 28.10.2012.

2 Hauptstadt

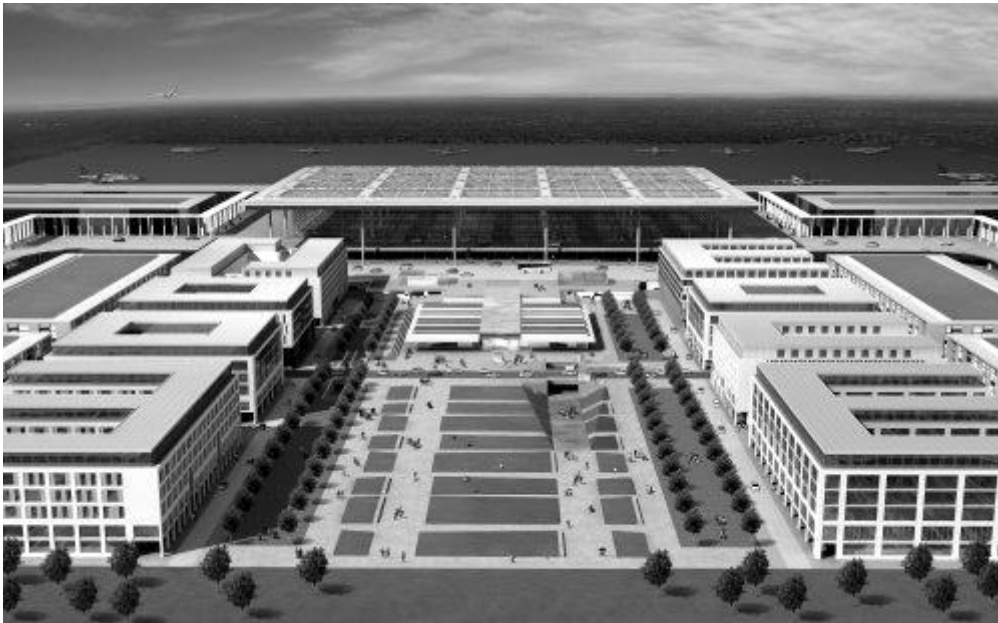
i. Bereits die erste Station unserer Citytour Berlin zeugt von diesem Wandel – allerdings von einem langsamen und langwierigen. 1996 wurde er angekündigt, seit 05.09.2006 wird gebaut: Wir kommen am Flughafen Berlin-Schönefeld an, dem zukünftigen Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER), den viele noch unter der alten Bezeichnung Berlin Brandenburg International (BBI) kennen. Die Baustelle ist zu weit vom jetzigen Flughafen entfernt, als dass wir uns live ein Bild vom Fortschritt der Bauarbeiten machen könnten. Der BER-Infotower kann weiterhelfen. Oder die Webcams mit 360°-Bildern der offiziellen Homepage. Sie zeigen: Die meisten der geplanten Gebäude der Airport City stehen schon – ob aber zum Eröffnungstermin am 03.06.2012 auch innen alles fertig sein wird sowie das Verkehrsnetz so ausgebaut sein wird, dass auf Straße, Schiene und mit dem Airportshuttle die City in den angekündigten 30 Minuten erreicht werden kann?

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung erwartet bis zu 27 Mio. Passagiere im Jahr, schrittweise kann er bis zu 45 Mio. ausgebaut werden. Und das wird wohl auch nötig sein, denn schon 2011 wird das gemeinsame Flugaufkommen bei über 25 Mio. liegen, Tendenz steigend.² Damit rückt Berlin auch in Bezug auf den Luftverkehr näher an die Weltstädte heran. Zum Vergleich: London Heathrow hat ein jährliches Passagieraufkommen von ca. 66 Mio. (2010). Doch auch hier muss bald neu gebaut werden.

Die Architekten des neuen (BER) sind die gleichen wie beim alten (Tegel): Die renommierten *Starchitekten* von GMP - das lässt zumindest hoffen. Neben einer Airport City unweit der Landebahnen, die als Büro- und Dienstleistungszentrum dienen soll, ist ein Businesspark geplant. Auf 105 Hektar nördlich des künftigen Flughafens sollen sich „Unternehmen aller Art“ ansiedeln. 40% der Flächen sind bereits vergeben.

² Im November 2011 war das Passagieraufkommen um 7,9% höher als im Vorjahresmonat (ADV, 2012)

Abb. 2: Airport-City



Grafik: Zeidler Partnership Architekten, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

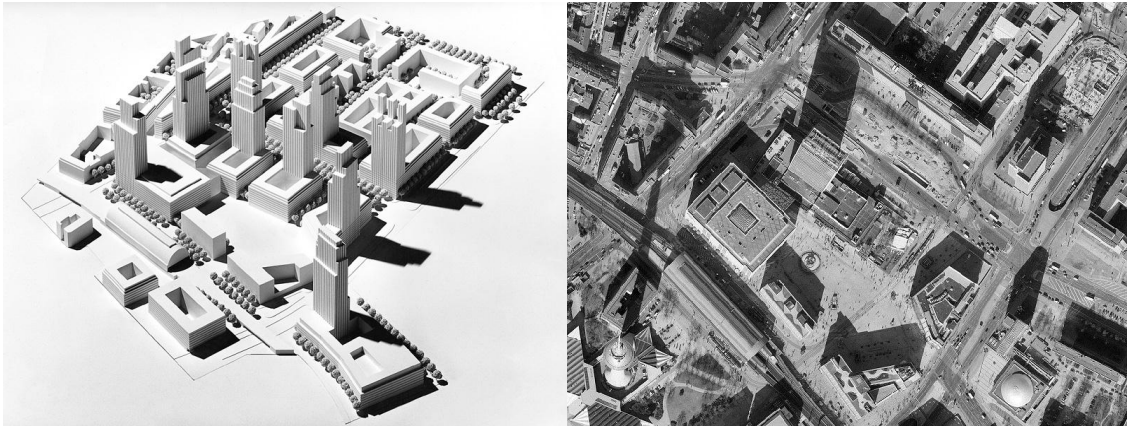
Der Senat hofft auf wirtschaftliche Effekte: Insgesamt sollen bis zu 40.000 Arbeitsplätze durch den Flughafen geschaffen werden. Zudem werden tausende Menschen in den Einflugschneisen von Tegel und Tempelhof entlastet. All dies klingt verheißend, für die Bewohner der Anrainerortsteile und -gemeinden in Berlin und Brandenburg jedoch zählt vor allem eins: Wie viel mehr Fluglärm wird entstehen? Und: Wird der Wert ihres Grundstückes fallen? Seit Jahren protestieren Bewohner gegen die geplanten Flugrouten. Diese hat die Deutsche Flugsicherung (DFS) mehrmals den Interessen der Anwohner angepasst – wie letztlich geflogen wird, ist aber noch nicht endgültig entschieden. Tatsächlich zeigen Ahlfeldt & Maennig (2011), dass die Preise von Immobilien allein mit der Ankündigung des Ausbaus zum Großflughafen um bis zu 30% gefallen sind. Besonders betroffen sind Ein- und Zweifamilienhäuser. Eine Win-Win-Situation ist das nicht.

ii Vom südöstlich gelegenen Schönefeld fahren wir nun mit dem Airport-Express Richtung Nordwesten in die östliche City. Angekommen am S-Bahnhof Friedrichstraße, Ortsteil Mitte (dem alten Bezirk), laufen wir die historische Prachtstraße Unter den Linden entlang, zu Brandenburger Tor und Regierungsviertel.

Eigentlich sollte man von hier längst einen Blick auf eine Skyline haben: Den 1993 ausgelobten internationalen „Städtebauliche Ideenwettbewerb“ für die Neugestaltung des Alexanderplatzes gewannen Hans Kollhoff und Helga Timmermann. Ihre Entwürfe sehen –

je nach Investorenlage – sechs bis zehn Hochhäuser vor. Mit der bisherigen, eher dürftigen Umsetzung sind die Architekten jedoch nicht zufrieden. Es wurden nur einige Sockelbauten der geplanten Wolkenkratzer geschaffen, etwa die „Hines-Bebauung“ des Block D4 von 2007. Voraussichtliche Fertigstellung des Turms darauf: 2018. Vieles wird spät oder gar nicht umgesetzt. So bleibt der Platz „Flickwerk“ – die Mittel fehlen.

Abb. 3: Alexanderplatz – Planung und Wandel



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Abb. 4: Regierungsviertel



Photo: Links: Reichstagsgebäude (Photo von Jürgen Matern). Rechts: Paul Löbe Haus (Photo von Manfred Brueckels)

Am Regierungsviertel ist der Wandel dagegen beinahe abgeschlossen. Kanzleramt, Paul-Löbe-Haus und Hauptbahnhof rahmen ein Areal, das mit den würfelartigen Formen und weiten, unbevölkerten Wegen konstruiert wirkt; es herrscht eine kühle, rationale Atmosphäre. Der Baustadtrat von Mitte, Ephraim Gothe (SPD), schlug deshalb Anfang 2011 vor, Cafés und Läden anzusiedeln.

Ganz in der Nähe liegt der Potsdamer Platz und ist mit dem Sony Center, dem Beisheim Center, dem Bürohochhaus von Renzo Piano und dem Kollhoff-Tower sowie dem

Leuchtturmprojekt Bahntower von hier aus gut zu sehen. Die Planung und Umsetzung sind vollständig abgeschlossen. Der Platz ist gekennzeichnet durch einen breiten Funktionsmix aus Arbeiten, Wohnen (20.000 Wohneinheiten), Versorgen (u.a. Potsdamer Platz Arkaden) und Freizeit – Kinos, u.a. der Berlinale-Palast, sowie ein Musical-Theater. In der Nähe befindet sich zudem das Kulturforum mit Museen und Ausstellungsräumen sowie die Neue Nationalgalerie. Der Potsdamer Platz war während 1945-1989 geteilt. Hier grenzten der sowjetische, britische und amerikanische Sektor aneinander. Nach der Wende wurde ihm neues Leben eingehaucht: Er gilt laut den Autoren der Studie des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als drittes Zentrum neben der östlichen Friedrichstadt und der Charlottenburger „City West“ (BMVBS 2011).

Abb. 5: Potsdamer Platz



Photo: Vincent Mosch

Viel dynamischer geht es ganz in der Nähe zu: in der Friedrichstadt. Am Lustgarten soll das Humboldtforum/Stadtschloss ab 2014 für ca. 552 Mio. EUR neu errichtet werden. Mit dem Wiederaufbau wendet sich die Planung hier aber weniger der Zukunft als vielmehr der Vergangenheit zu. Nach der Zerstörung im II. Weltkrieg wurden die Reste des Stadtschlösses der Hohenzollern in der DDR unter Walter Ulbricht 1950 gesprengt. Es wurde nicht wieder aufgebaut – auf etwa der Hälfte des Grundrisses wurde 23 Jahre später der Palast der Republik errichtet. Dieser wurde 2006 ebenfalls abgerissen. Liegen

hier Vision und Nostalgie, ausgleichende Gerechtigkeit und Revanchismus dicht beieinander? Aber mindestens genauso spannend: Bis zum Wiederaufbau hat die „Raumstadt“ Berlin [Senatsverwaltung für Stadtentwicklung] auch hier viel Fläche zu vergeben – welche immer häufiger in die Zwischennutzung übergeben wird. Meist an Künstler und Kreative, für Kunstausstellungen und -aktionen.

3 Kreative Stadt

Kein Zweifel – Berlin ist bekannt für seine Kunst- und Kulturszene, die über die ganze Stadt verteilt ist, jedoch einige räumliche Schwerpunkte hat. Ein wichtiger Sitz der (zunehmend kommerziellen) Berliner Kunst- und Kulturszene befindet sich in Friedrichshain-Kreuzberg, nicht weit entfernt vom östlichen Zentrum. Dieses Gebiet ist besser bekannt als „Mediaspree“, synonym mit dem Zusammenschluss von sieben Partnern in eine Investorengemeinschaft „media spree“. Diese Grenzzone zwischen dem ehemaligen Ost- (Friedrichshain) und West-Berlin (Kreuzberg) an der Spree hat sich seit der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten 1989 stark gewandelt. Es ist ein Mediencluster entstanden, zu dem große Namen wie Universal Music, MTV, Viva, usw. gehör(t)en. In Abbildung 6 liegt „Mediaspree“ im Raum „7“.

Typisch für diese kreativen Bezirke: Streetart. Metaphorisch für Berlin, die Stadt, die stets im Wandel ist, muss man sich häufig beeilen, um ein „Kunstwerk“ noch zu sehen, kann es doch morgen schon wieder überklebt, weggerissen, übermalt sein. Nirgendwo vollzieht sich der Wandel in Berlin schneller als hier – nicht nur in der Kunst.

Abb. 6: Raumtypen der Kulturwirtschaft in Berlin und deren Handlungserfordernisse (2006)



Raumtypen der Kulturwirtschaft

- 1 Touristische Flanier- bzw. Entertainmentgebiete und Standorte (inter)national wettbewerbsfähiger Unternehmen der Kulturwirtschaft
- 2 Touristisches Szenequartier mit kleinteiligen Produktions- und Dienstleistungsunternehmen der Kulturwirtschaft
- 3 Ethnisch geprägtes Stadtquartier mit kleinteiligen Produktions- und Dienstleistungsunternehmen der Kulturwirtschaft
- 4 Lokale Ausstrahlungsräume von Kunst-, Musik-, Design-, Film/Medien- und Softwarehochschulen
- 5 Gebiete etablierter Produktions- und Dienstleistungsunternehmen der Kulturwirtschaft mit "guter Adresse"
- 6 Gewachsene bzw. ausgewiesene Gewerbegebiete für TV, Medien und IT
- 7 Eroberungsraum der Kulturwirtschaft

Handlungserfordernisse

- Stärkung der Zentrumsfunktionen durch Kultur und Kulturwirtschaft
- Weiterentwicklung touristisch relevanter Angebote der Kulturwirtschaft
- Schaffung von Transparenz über das Angebot an preisgünstigen Gewerbe- und Wohnflächen
- Schaffung von Transparenz über das Angebot an preisgünstigen Gewerbe- und Wohnflächen
- zurzeit keine
- Erweiterung der Gewerbeflächen der Kulturwirtschaft bei sich abzeichnender Nachfrage und gegebenenfalls Maßnahmen zur Aufwertung
- Von der temporären zur nachhaltigen Nutzung durch Kultur und Kulturwirtschaft

Quelle: STADTart/Kunzmann/Dümcke 2006

Abb. 7: Streetart in Berlin



Quelle: Graffiti von Künstler "Blu" and der Cuvrstrasse. Blick von der Universal Deutschland Zentrale.
Photo: Elisabeth Asche, Januar 2012.

Abb. 8: Beispiel für Streetart in Berlin



Photo von Ben Nußbaum

Abb. 9: Beispiel für Streetart mit politischer Botschaft



Photo von Henning Onken

4 Bedrohte Stadt?

i. Die Planung des Gebietes mit dem Beinamen Mediaspree ist von Protesten begleitet. Dieser Raum ist Symbol für soziale Kämpfe in der Stadt. Überspitzt formuliert stehen sich hier (Sub- und Nischen-)Kultur(elle) auf der einen Seite und Unternehmer mit Gewinnorientierung auf der anderen Seite gegenüber. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung gibt den starken Einfluss letzterer Interessen auch ganz offen zu: „Die privaten Investitionsabsichten der Anschutz Entertainment Group für die Arena am Ostbahnhof haben die Leitbildentwicklung wesentlich mitbestimmt“. Dies ruft die Gegner auf den Plan: Sie befürchten eine starke Veränderung des Kiezes durch Verdrängung der fast schon legendären lokalen Club- und Kulturszene. Clubs wie das Berghain oder das Watergate zählen zu den berühmtesten Musikclubs weltweit (DJMAG, 2009), und sie bilden nur die Speerspitze einer einzigartigen Musiklandschaft (van Heur, 2008).

Abb. 10: Mediaspree Panorama



Quelle: Blick von der Oberbaumbrücke. Von links nach rechts: u.a. Universal Music Deutschlandzentrale, NH-Hotel, MTV Central Europe, Labels 1 und 2 (linke Seite), Treptowers, Industriepalast am Schlesischen Tor, Watergate Club. Photo: Elisabeth Asche, Januar 2012.

ii. Mit Blick in den Ortsteil Prenzlauer Berg ist dies keine unrealistische Vorstellung: Hier wird ein derartiger Wandel von vielen Bewohnern gewollt. Seit Jahren schließen hier Clubs aufgrund von Beschwerden über Ruhestörung. Einige ziehen in (noch) tolerantere Gebiete, wie etwa der Magnet nach Kreuzberg, andere schließen für immer (Knaack). Erste prominente "Opfer" gibt es auch schon an der Mediaspree. Bestes Beispiel: Die über die Stadtgrenzen hinaus bekannte Bar25, welche 2010 schließen musste. Noch gibt es hier „Filetgrundstücke“ an Wasserlagen zur Zwischennutzung, auf die ausgewichen werden kann. Doch auch das wird sich ändern.

iii. Natürlich haben nicht nur Clubliebhaber Angst vor einem Wandel, der sich so wenig formen und planen lässt wie die Kreativität selbst, die das Gebiet (noch) ausmacht – das Gespenst Gentrifizierung geht um. Von Gegnern des Projekts werden Aufwertungsprozesse in Friedrichshain-Kreuzberg auch dem Stadterneuerungsprojekt

„Mediaspree“ zugeschrieben. Beklagt werden drohende Mieterhöhungen und Verlust bezahlbaren Wohnraums. Das klingt bedrohlich. Dabei ist die Realität vielschichtiger. Ahlfeldt (2011a) hat die Ergebnisse des Bürgerbegehrens „Spreeufer für alle!“ untersucht, welches aus der Initiative „Mediaspree Versenken“ hervorgegangen ist. Tatsächlich legen die Ergebnisse nahe, dass eine mögliche Verdrängung der oben genannten lokalen Kultureinrichtungen von der Mehrheit der Wähler im Vergleich zu steigenden Mieten als größere Bedrohung empfunden wurde. Hier sprechen die Gentrifier (oder die Pioniere, die zu solchen wurden): Bewohner, die die höheren Mieten zahlen können. Und auch bereit sind, dies zu tun – solange sie dafür die „Alternativkultur“ bekommen, derentwegen sie hingezogen sind (Ahlfeldt 2011a). Linke Bürgerlichkeit oder profane Erlebnisorientierung? Das muss an anderer Stelle geklärt werden.

iv. So oder so, ein besonderes Merkmal der Stadt droht im Zuge des Wandels zu verschwinden: Noch leben in der Innenstadt – anders als in vielen anderen Metropolen – viele Menschen mit geringen Einkommen, ein Großteil davon bezieht Sozialleistungen. Seit längerem diskutieren Experten, Politiker und Bewohner über Verdrängungsprozesse insbesondere dieser Gruppen aus dem „Ring“ (Lauf der S-Bahnlinien 41 und 42, der Ringbahn). In Berlin beobachtet die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung die soziale Entwicklung mithilfe des Monitorings soziale Stadt und stellt seit Jahren eine Öffnung der Schere zwischen Arm und Reich fest. Ein Versuch, die Abwärtsspirale benachteiligter Quartiere etwas abzumildern, ist das Quartiersmanagement – ein Instrument des Programms „Soziale Stadt“, für das jährlich etwa 15 Mio. EUR zur Verbesserung der Lebensbedingungen vor Ort aufgewendet werden (finanziert von Bund, Berlin und EU). Doch auch dies ist bedroht: durch die Kürzung des Etats für Städtebauvorhaben – der Hauptfinanzierungsquelle für dieses Programm.

Abb. 11: Protest gegen Aufwärtungstendenzen

Quelle: Aufgenommen in der Umgebung des Kulturzentrums "YAAM".

5 Mobile Stadt

Wir lassen die „neuen“ Trendbezirke hinter uns und machen uns auf den Weg in den „alten“ Westen. Auf dem Weg dorthin kommen wir am Hauptbahnhof vorbei. Dieser ist seit 2006 in Betrieb. Die Verkehrsplanung ist jedoch noch nicht abgeschlossen. Der ansonsten sehr gut ausgebaute ÖPNV Berlins bietet immer noch zu wenige Zugangsmöglichkeiten zum zentralen Bahnhof der Hauptstadt. Immerhin befinden sich einige neue Tram- und eine S-Bahnverbindung vom Nordbahnhof (S21) in der Umsetzungsphase und sollen in den nächsten Jahren fertig werden. Auch ist eine U-Bahnlinie vom Alexanderplatz geplant – jedoch noch weit entfernt von der Umsetzung. Noch besteht sie lediglich aus drei Stationen und verkehrt als "Touristenlinie" zum Brandenburger Tor. Insgesamt sind für den Bau 433 Millionen Euro veranschlagt. Mit Glück klappt es mit der Fertigstellung bis 2017. Auch das zweite "große" Verkehrsprojekt erweist sich als schwere Geburt: Die ostwärtige Verlängerung der Stadtautobahn A100. Eine Koalition der wiedergewählten SPD mit den Grünen ist an diesem Projekt gescheitert. Aktuell hat sich die Regierungskoalition aus CDU und SPD darauf verständigt, das Projekt voranzutreiben.

Abb. 12: Hauptbahnhof



Photo: Sascha Möbius, 2012.

Aber auch Mobilität ist im Wandel und funktioniert womöglich in Zukunft nach ganz anderen Kriterien. In wissensbasierten „smart cities“ soll in Zukunft generell weniger gefahren werden und wenn dann „smarter“. Elektromobilität ist ein denkbarer Teil davon. Berlin ist zwar nicht das einzige und auch nicht das erste „Versuchslabor“, aber ein zunehmend wichtiges – ein „Schaufenster Elektromobilität“. Die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE) wird u.a. von InnoZ in Kooperation mit LSE Cities auf dem EUREF-Campus in Berlin-Schöneberg praktisch umgesetzt und berät die Bundesregierung in diesen Fragen. Vom Detroit des 21. Jahrhunderts ist die Stadt noch weit entfernt, doch schon dienen die Versuche dieses Labors als Vorlage für andere Städte in Europa, u.a. London. Und die Voraussetzungen zur Entwicklung smarterer Mobilität, die zukunftsweisende Verkehrs-, Telekommunikations- und Netztechnologien verbindet, könnten günstiger kaum sein. Fast unbemerkt hat sich die Stadt in den letzten Jahren zum heimlichen Star unter den IT-Standorten in Europa entwickelt. Es haben sich inzwischen über 5700 IT-Unternehmen mit über 50000 Beschäftigten angesiedelt (Berlin Partner & Zukunftsagentur Brandenburg, 2011). Viele davon wurden irgendwo in trendigen Cafes, Bars und günstigen Altbauwohnungen um den Rosenthaler Platz gegründet.

6 Polyzentrische Stadt

Trotz der neuen Möglichkeiten der Mobilität greifen wir wieder auf die altbewährte S-Bahn zurück und fahren zum zweiten Zentrum Berlins: zum Zoologischen Garten und dem Kurfürstendamm. Was heute als das „alte“ West-Berliner Zentrum gilt, war auch einmal „neu“, und zwar entgegen landläufiger Meinung nicht erst nach der Teilung Berlins, sondern schon vor dem II. Weltkrieg. Tatsächlich ist über ein Jahrhundert gesehen kaum irgendwo in der Stadt der Wandel so gut beobachtbar wie hier, in der sogenannten City-West: Seit 1880 quasi aus dem „Nichts“ auf Grund einer stadtweit einmaligen Konzentration an U-, S- und Straßenbahnlinien und Otto von Bismarcks Wunsch nach einem repräsentativen Boulevard internationalen Formats entstanden, avancierte sie in den 1920ern zum kulturellen Szene- und Shoppingbezirk (Ahlfeldt & Wendland, 2008).

Nach der Teilung erfolgte dann das „upgrade“ zum Central Business District (CBD) West-Berlin. Ende der 1990er wurde es dann eher ruhig um den „Ku’damm“, es war für Gewerbe und Bewohner häufig „schicker“, in das neue, sanierte Mitte (alter Bezirk) zu ziehen. Schließlich wurde auch noch der Fernverkehr am berüchtigten Bahnhof Zoo eingestellt, was für viele schon den Abstieg des altgedienten „West“-Zentrums in die Zweitklassigkeit zu besiegeln schien. Tatsächlich werden nicht immer alle Ängste wahr. Der Verlust der Fernverkehrsverbindungen hat der City nicht spürbar geschadet (Ahlfeldt, 2011b). Ganz im Gegenteil erlebt der Ku’damm derzeit sogar seinen dritten Frühling: Das Gewerbe siedelt sich neu an, das denkmalgeschützte Bikini-Haus aus den 50er Jahren wird saniert und die Sichtachse zur Kantstrasse mit dem Teilabriss des Schimmelpfennighauses wieder hergestellt. Mit dem Hotel- und Bürokomplex Zoofenster kommt der Hochhausbau hier sogar schneller voran als am Alexanderplatz. Selbst die Pläne für das Weltgrößte Riesenrad unweit des Bahnhofs Zoo halten sich hartnäckig. Falls es noch ein weiteres Indiz für die Vitalität des Standorts bedarf: In Kürze eröffnet ein Apple-Flagship-Store in Berlin – am Kurfürstendamm.

Abb. 13: Zoofenster



Photo: Sascha Möbius, 2012.

Nun müssen wir leider auch schon wieder Abschied nehmen. Wir fliegen am letzten betriebenen Innenstadtflughafen der Stadt ab: Tegel, mit dem Taxi in weniger als einer viertel Stunde von der City West erreicht.

7 Abreise

Auf dem Weg erinnern wir uns: Berlin hatte einmal drei Flughäfen, davon zwei in der Innenstadt. Tempelhof war mit 278.000 Passagieren im Jahr sehr klein, Tegel hat mit 15 Mio. immerhin doppelt so viele Passagiere wie zur Zeit der Flughafen Schönefeld. Nach Tempelhof (1923-2008) wird nun auch er geschlossen (2012). Emotional ist die Schließung Tegels für die Berliner ein weit weniger einschneidendes Erlebnis als die Schließung des viel kleineren Tempelhofs – hier fand 2008 ein Referendum statt, durch das die Berliner über Schließung oder Erhalt entscheiden durften. Hier hatten sie eindeutig zwei Meinungen: Wähler im ehemaligen Westteil der Stadt stimmten im Schnitt doppelt so häufig für den Weiterbetrieb des Flughafens (Ahlfeldt & Maennig, 2011). Eine Erklärung ist schnell gefunden. Tempelhof diente den „Rosinenbombnern“ während der Luftbrücke als Flughafen, um den Westsektor mit Nahrung u.a. zu versorgen. Als einziges

Ostberliner Gebiet stimmten die Bewohner der Lärmschutzzone des Flughafens Schönefeld überdurchschnittlich häufig für den Erhalt Tempelhoofs – wohl um zu vermeiden, dass der Flugverkehr Tempelhoofs nach dessen Schließung nach Schönefeld verlagert wird.

Was danach daraus wird, steht noch nicht fest, weder für Tempelhof noch Tegel. Sofern erste Ideen überhaupt existieren, sind sie noch sehr vage, wie z.B. der Forschungs- und Industriepark als Nachnutzung für Tegel. Und so wird munter gestritten und kritisiert, sowohl was die Flugrouten des neuen als auch die Konzeptlosigkeit im Umgang mit den Flächen der alten Flughäfen angeht. Die Berliner scheinen indes zu wissen, was sie mit einem verlassenen Flugfeld anstellen können und gestalten sich derweil ihren eigenen, völlig ungeplanten Freizeitpark auf dem Gelände des Tempelhofer Flugfelds, das passend Tempelhofer Freiheit genannt wird.

Abb. 14: Tempelhofer Freiheit



Photo: Christo Libuda, Quelle: Flyer „Leitbild Tempelhofer Freiheit“, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Abb. 15: Berlin-Tempelhof 2012



Quelle: Flyer „Leitbild Tempelhofer Freiheit“, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Und wer ausgehend vom östlichen Flugfelds in Neukölln und Richtung Norden und Osten spaziert, der erkennt, wie in so manch anderem Teil der Stadt (z.B. Wedding), schon die Vorläufer des Prenzlauer Bergs der frühen 1990er und Kreuzberg der 1990er und frühen 2000er Jahre entstehen. Hier erschließt sich eine neue Generation von Pionieren, Zugezogenen oder anpassungsfreudigen Alteingesessenen den städtischen Raum. Während anderswo der Verfall der Kiezkultur – alles was Berlin heute ausmacht – oder auch nur die eigene Midlife-Crisis beklagt wird, wandeln sie die Kieze in „ihr“ Berlin um – das Berlin von morgen. Und so verlassen wir die Stadt mit dem Gefühl, dass sich stetige Veränderung und die Angst davor, ambitionierte Pläne und ihr Scheitern nirgendwo so gut beobachten lassen wie hier.

Berlin bleibt Berlin – ob mit oder ohne Planung, dafür bedarf es nur den Wandel – und der kommt in dieser Stadt von ganz alleine.

Literatur

- Ahlfeldt, G. M. (2011a). Blessing or Curse? Appreciation, amenities and resistance to urban renewal. *Regional Science and Urban Economics*, 41(1), 32-45.
- Ahlfeldt, G. M. (2011b). The Train has Left the Station: Do Markets Value Inter-City Access to Intra-City Rail Lines? *German Economic Review*, 12(3), 312-335.
- Ahlfeldt, G. M., & Maennig, W. (2011). Homeownership and NIMBYism: A Spatial Analysis of Aircraft Noise. *SERC Discussion Paper 85, Revise & Resubmit: Journal of Public Economics*.
- Ahlfeldt, G. M., & Wendland, N. (2008). Die Zentralität war schon da! Die Bedeutung des öffentlichen Schienennahverkehrs für die Entstehung der Berliner City West. *disP*, 174, 5-14.
- Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) (2012):
http://www.adv.aero/fileadmin/pdf/statistiken/2011/ADV-Monatsstatistik_November_2011.pdf, Zugriff am 15.01.2012
- Berlin Partner GmbH & Zukunftsagentur Brandenburg (2011). Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Kompetenz in der Mitte Europas. Informations- und Kommunikationstechnik, Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (Hrsg.) (2011). Stadtentwicklung und Image. Städtebauliche Großprojekte in Metropolräumen. *Forschungen*, 50. Berlin.
- DJMAG. (2009). Top 100 Clubs! DJMAG, 471.
- Stadtart; Kunzmann, Klaus R. & Dümcke, Cornelia (2006). Kreativräume in der Stadt. Integration von Kunst, Kultur und Co. in die Berliner Stadtentwicklung. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin.
- van Heur, B. (2008). Networks of Aesthetic Production and the Urban Political Economy. Free University Berlin, Berlin.