



STADTENTWICKLUNG: BERLIN SIEHT SCHWARZ-ROT

**STADTPOLITIK TRIFFT STADTFORSCHUNG –
DIALOGE ZUR STADTENTWICKLUNG AN DER TU BERLIN**

ERSTER DIALOG
18. APRIL 2012

THINK BERLIN

CENTER FOR METROPOLITAN STUDIES DER TU BERLIN

FACHGEBIET PLANUNGS- U. ARCHITEKTURSOZIOLOGIE DER TU BERLIN

Aljoscha Hofmann, Cordelia Polinna, Jana Richter, Johanna Schlaack

Prof. Dr. Harald Bodenschatz

Prof. Dr. Cordelia Polinna



Abb. 1 | Wie kann dem langsamen sozialen Verfall entgegen gewirkt werden? Foto: Harald Bodenschatz

ROT-SCHWARZE BOTSCHAFTEN DER STADTENTWICKLUNG

Harald Bodenschatz

Berlin hat sich seit dem Fall der Mauer so stark verändert wie keine andere Großstadt des westlichen Europas. Die Dynamik war am stärksten in den 1990er Jahren, sie verlangsamte sich merklich im letzten Jahrzehnt. Doch nunmehr steht ein neuer, ein zweiter großer Wandel bevor, oder genauer: er hat bereits eingesetzt. Das wichtigste aktuelle Großprojekt in der Berliner Stadtregion ist die Neuordnung der Flughäfen, ein Jahrhundertprojekt für Berlin. Als Folge dieser Neuordnung verschieben sich die Gewichte in der Stadtregion – die bevorzugten Lagen für das Wohnen, die bevorzugten Lagen für private wirtschaftliche Aktivitäten. Die Flächen der zwei nicht mehr genutzten Flughäfen Tempelhof und Tegel eröffnen neue Chancen, aber notwendigerweise auch Streitfelder für die Stadtgesellschaft. Im Schatten und Vorfeld der Flughafenrochade wurde ein zweites für Berlin grundlegendes Infrastrukturprojekt auf den Weg gebracht: die Neuordnung der Bahnhöfe. Der Hauptbahnhof wie der Bahnhof Süd-

kreuz markieren neue, gewichtige Orte in der Stadtregion.

Zu all diesen lokalen Entwicklungen kommen noch Herausforderungen auf nationaler, ja internationaler Ebene: der Klimawandel, die Energiekrise, der demographische Wandel und vieles mehr. Auf Bundesebene wurde die Energiewende zum zentralen Thema. Doch wo sonst als in den Städten sollte sie umgesetzt werden? Was heißt das aber für Berlin? Eine Schlüsselfrage, die nicht angemessen gestellt geschweige denn beantwortet worden ist.

Die neue Welle der Veränderungen, die wir gerade erleben, erschüttert unübersehbar die lokalen gesellschaftlichen Verhältnisse. Berlin nähert sich – nicht zuletzt wegen des Wandels der Eigentümerstruktur – in der Mietenentwicklung Städten wie München oder Hamburg. Die flächenhaften Mietsteigerungen werden angesichts des geringen Durchschnittseinkommens der Berliner Haushalte von vielen ver-



Abb. 2 | Das Tempelhofer Feld. Foto: Harald Bodenschatz



Abb. 3 | Auf der Suche nach einer Zukunft für die alte Mitte.
Foto: Harald Bodenschatz

ständiglicherweise als bedrohlich wahrgenommen und auf breiter Front kritisiert. Dazu kommen die Proteste gegen größere und kleinere Projekte, die entweder als Motoren der Gentrifizierung oder als Vernichter von Freiräumen angesehen werden.

Die Berliner Stadtentwicklungspolitik ist daher wieder mit großen Herausforderungen konfrontiert. Von ihr werden strategische Antworten erwartet, die konkrete Räume in der Stadt betreffen, aber auch Antworten darauf, wie eine neue Kultur der Strategiefindung, des öffentlichen Dialoges aussehen könnte. Doch was waren die bisherigen Antworten? Im Umfeld des Wahlkampfes konnten wir die lange bekannten Manöver beobachten: Die politischen Parteien schreiben in mehr oder minder isolierten Zirkeln Wahlprogramme. Ist das aber angesichts der großen Debatten um eine bessere Einbindung der Stadtbürger, der Zivilgesellschaft nicht völlig anachronistisch? Müssten gerade stadtentwicklungspolitische Ziele nicht breiter diskutiert und vorbereitet werden? Nach der Wahl diente ein Projekt, das ja auch innerhalb der SPD keineswegs unumstritten war, als Leitprojekt der künftigen Stadtentwicklung, das sogar als koalitionsentscheidend deklariert wurde: der Bau eines Autobahnabschnitts im Osten Berlins. Das war zweifellos ein taktisches Manöver, doch mit einer schwierigen Botschaft: der Botschaft nämlich, dass Berlins Zukunftsprojekt ein Stück Autobahn ist, und dies in einer Zeit des Ringens um eine neue Mobilität. Doch nach der Koalitionsentscheidung wurde uns im Handumdrehen ein neues Leitprojekt präsentiert: der Neubau der Zentral- und Landesbibliothek in Berlin auf dem Tempelhofer Feld. Dies war ein Schnellschuss, ohne gründliche Abwägung der Alternativen in stadtentwicklungspolitischer und Kostenhinsicht. Unübersehbar war aber schon im Wahlkampf eine neue Sensibilität für die neue Wohnungsfrage, für die Notwendigkeit einer neuen Wohnungspolitik.

Wenn man den Stand der Dinge in Berlin betrachtet, so scheint es immer noch, dass die großen Projekte der Stadtentwicklung durch Politik und Verwaltung isoliert betrachtet werden. Vernetztes Denken und Handeln ist in Berlin wenig verbreitet. Das betrifft nicht nur die zuständige Senatsverwaltung, deren Spitze neu besetzt wurde und der daher noch Einarbeitungsbedarf zugebilligt werden muss. Das betrifft auch den Koalitionspartner CDU, der in stadtentwicklungspolitischer Hinsicht noch wenig Flagge gezeigt hat; das betrifft, soweit das in der Öffentlichkeit sichtbar wird, auch die Oppositionsparteien.

Der Flughafen Tempelhof war eine riesige Barriere in der Innenstadt Berlins, seine Entwicklung muss auch dazu beitragen, die Stadt im Süden besser zu vernetzen. Der Flughafen Tegel ist äußerst mangelhaft erschlossen, hier ist die Anbindung an die Innenstadt eine Schlüsselaufgabe. Die große Aufgabe der Vernetzung des Zentrums mit Moabit und Wedding über das neue Hauptbahnhofsviertel war bislang kein wichtiges Thema, auch die Vernetzung des Bahnhofs Südkreuz mit Schöneberg und Tempelhof wurde bis vor kurzem vernachlässigt.

Die großen Veränderungen erfordern in erster Linie Vernetzungsarbeit, und zwar nicht in abstrakter Weise, sondern konkret, etwa über die Qualifizierung von Hauptstraßen und Hauptplätzen, über die Revitalisierung der großen Radialstraßen, die zu den Flughäfen und weiter in die Stadtregion führen. Die neue Bibliothek, ja die Entwicklung des Flughafens Tempelhof ist ohne Konzept für den Tempelhofer Damm und insbesondere für den Platz der Luftbrücke eigentlich nicht denkbar. Und die Entwicklung des Flughafens Tegel ist ohne ein Konzept für die Müllerstraße und insbesondere für den Kurt-Schumacher-Platz nicht denkbar. Dazu kommen die beiden großen gesamtstädtischen Aufgaben der Erneuerung des historischen Kerns von Berlin, der



Abb. 4 | Auf der Suche nach einer Zukunft für die City West.
Foto Harald Bodenschatz

ehemaligen mittelalterlichen Altstadt, und der Stabilisierung der City West, eine Aufgabe, die neben dem Kurfürstendamm und dem Breitscheidplatz vor allem auch den Ernst-Reuter-Platz betrifft.

Doch Berlin braucht nicht nur vernetzte Schlüsselprojekte, sondern auch eine Vision, in der sich diese Projekte bündeln, die diesen Projekten einen komplexeren Sinn gibt. Das erfordert zwingend andere, innovative Verfahren, die zentrale Akteure einbindet, das erfordert einen Abschied von der Routine der Vergangenheit. Ist die Verwaltung dafür angemessen ausgestattet, organisatorisch gut aufgestellt und durch und durch motiviert? Wir meinen: Sie ist es noch nicht, müsste es aber sein. Hier ist erst Aufbauarbeit zu leisten. Da aber die Aufgaben nicht warten können, sollte geprüft werden, ob nicht für einen Übergangszeitraum eine Art Urban Task Force eingerichtet werden kann. Das Ringen um die Zukunft Berlins soll, so die Verkündung des Regierenden Bürgermeisters, in einem Stadtentwicklungskonzept sichtbar werden. Dies ist eine große Aufgabe, die allerdings nur dann annähernd gelöst werden kann, wenn sie nicht einsam am Schreibtisch einer Behörde bearbeitet wird, sondern im öffentlichen Dialog, unter Einbindung zentraler Akteure, auch aus der Zivilgesellschaft. Für diese Aufgabe könnte ein neuer Typus des Stadtforums entwickelt werden, ein Stadtforum 3.0.

Schließlich bleibt eine weitere Trumpfkarte der Stadtentwicklung, die aber nur stechen wird, wenn sie richtig eingesetzt wird: eine neue Internationale Bauausstellung. Für eine solche IBA wurde vor der Wahl ein sehr, sehr allgemeines Konzept entwickelt, das unter dem Motto Hauptstadt Raumstadt Sofortstadt antrat. Dieses Konzept wurde mit der Koalitionsvereinbarung zu den Akten gelegt. Dort wurde ein neues Konzept verkündet, dessen Schlagworte

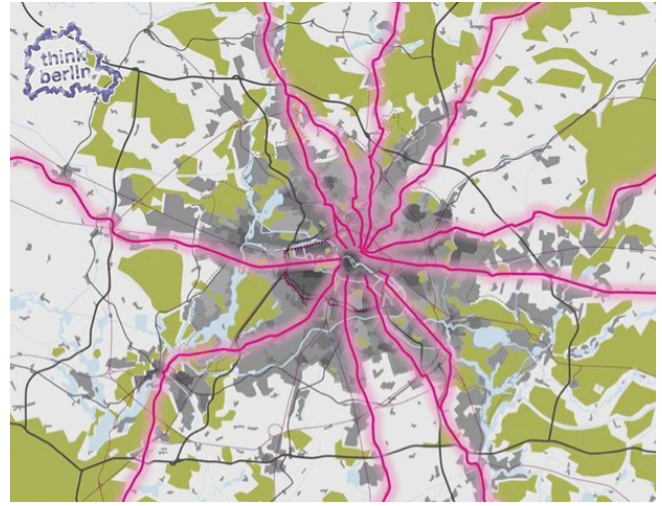


Abb. 5 | Wie kann das großartige Netz der Radialstraßen reurbanisiert werden? Abbildung: Think Berlin

nicht minder vage waren: Wissenschaft, Wirtschaft und Wohnen. Nach der Senatsbildung verkündete der zuständige Senator, dass die IBA vor allem das Thema Wohnen aufgreifen solle. Diese Vorgeschichte einer neuen IBA war zweifellos noch nicht sehr professionell. Eine IBA in Berlin muss sich an den historischen Bauausstellungen messen lassen, den Ausstellungen 1910, 1931, 1957 und 1987, denn Berlin ist die Welthauptstadt der Bauausstellungen. Wir haben vorgeschlagen, als Thema einer künftigen IBA die Reurbanisierung der großen Ausfallstraßen zu prüfen, also derjenigen linearen öffentlichen Räume, die die Großstadt strukturieren und am Leben halten, die aber in der Vergangenheit oft zu Autoverkehrstrassen verkümmert sind. Entlang dieser Straßen bündeln sich die Herausforderungen von morgen – die Suche nach einer neuen Mobilität, nach einer Stadt der kurzen Wege und vielfältigen Nutzungen, auch des Wohnens, das Ringen um weniger Lärm und Abgase, die Minderung der Unfallgefahren, die Stärkung des soziale Zusammenhalts in der Stadtregion, die Stärkung und Verbesserung der Außenstadt. An den Radialstraßen bündelt sich zugleich die zentrale bundespolitische Aufgabe: die lokale Umsetzung der Energiewende. Hier könnte Berlin beispielgebend sein, auch international. Drei dieser Radialstraßen dienen zur Vernetzung der alten und des neuen Flughafens. Sie könnten Gegenstand einer künftigen IBA werden. Sie sind aber auch jenseits einer IBA ein zentrales Thema künftiger Stadtentwicklungspolitik.

Berlin braucht neue Formate der Verständigung über stadtentwicklungspolitische Visionen, strategische Ziele und Schlüsselprojekte. Es braucht das konstruktiv-kritische Engagement aller Akteure, auch der Wissenschaft, auch aller politischen Parteien, jenseits ritueller Grabenkämpfe.



Abb. 1 | Postkarte „775 Jahre Berlin“. Gestaltung: Jana Richter, 2012

775 JAHRE BERLIN – DER IGNORIERTE STADTKERN

Jana Richter

775 Jahre Berlin, so das Thema des folgenden Beitrages das hier aus Sicht der touristischen Entwicklung betrachtet wird. Das 775. Jubiläum, welches im Sommer mit einem Ausstellungs- und Festprogramm begangen wird, gibt Anlass eine neue Diskussion über den Umgang mit dem ehemaligen Stadtkern zu beginnen. Es gibt weiterhin Anlass über die Tourismusedwicklung der Stadt und des Zentrums nachzudenken. Herausforderungen auf nationaler, ja internationaler Ebene: der Klimawandel, die Energiekrise, der demographische Wandel und vieles mehr. Auf Bundesebene wurde die Energiewende zum zentralen Thema. Doch wo sonst als in den Städten sollte sie umgesetzt werden? Was heißt das aber für Berlin? Eine Schlüsselfrage, die nicht angemessen gestellt geschweige denn beantwortet worden ist.

Erinnern wir uns, die 750. Jahrfeier 1987 wurde auf beiden Seiten der Stadt für wichtige Projekte der Stadtentwicklung genutzt. Es gab ein vielfäl-

tiges Ausstellungs- und Festprogramm, aber vor allem wurden nachhaltige bauliche Projekte durchgesetzt. So wurde beispielsweise der öffentliche Raum in der City-West fußgängerfreundlich umgestaltet.

Das Zentrum Ost wurde als historischer Ort neu inszeniert. Restaurierungen historischer Gebäude, wie in der Friedrichstadt, am Gendarmenmarkt oder auf der Museumsinsel und einige Neubauten, wie der Friedrichstadtpalast wurden umgesetzt. Das spektakulärste Projekt war der Wiederaufbau des Nikolaiviertels als Gründungsort Berlins mit Wohnen, Läden und zahlreichen gastronomischen Einrichtungen.

Diese Maßnahmen führten schon damals zu einer Wiederbelebung des historischen Zentrums. Sie bildeten außerdem die erste Grundlage für den einzigartigen touristischen Boom, den das Zentrum-



Abb. 2 | Rathausforum. Foto: Jana Richter, 2011



Abb. 3 | Analyse der touristischen Nutzung des Stadtkerns.
Abbildung: Jana Richter, eigene Darstellung, 2011

Ost nach dem Mauerfall und besonders ab dem Jahr 2000 erlebte.

Zum diesjährigen 775. Jubiläum der Gründung Berlins stellt sich die große Frage erneut: „Was für ein Zentrum wollen wir entwickeln“? Während der Besucherandrang boomt und das Interesse am Gründungskern Berlins stetig wächst, stellt sich der Stadtkern baulich noch immer als urbane und touristische Brache – als eine Art Flickenteppich – dar. Städtische und stadthistorische Zusammenhänge sind für Besucher und selbst für Berliner schwer nachvollziehbar.

Nach der langen Debatte, vielen vorgelegten Entwürfen und Wettbewerben zur Gestalt des historischen Kerns steht zumindest der Bau des Humboldtforums fest. Jedoch ein übergeordnetes Bild, ein Konsens wie dem ehemaligen Stadtkern umgegangen werden soll, gibt es nicht. Stattdessen gibt es viele offene Teilprojekte.

Beispielhaft für die anstehenden Herausforderungen möchte ich auf die Analyse der touristischen Nutzung des ehem. Stadtkerns eingehen (siehe Abb. 3). In Dunkelrot sind die Sehenswürdigkeiten gekennzeichnet. In den Blautönen werden die urbanen und touristischen Funktionen, wie Shopping, Gastronomie, Kultur- und Stadtinformation oder Straßenverkäufer erkennbar. In Hellrot sind die fußläufigen touristischen Bewegungsströme markiert, die gleichzeitig die übergeordneten urbanen Zusammenhänge sehr gut sichtbar machen.

Deutlich wird: Erstens, die ehemalige Altstadt wird nur im Norden und Westen stark von touristischen Bewegungströmen frequentiert. Bei der Vernetzung zwischen nördlichem Teil (Museumsinsel und Dom Quare) und südlichem Teil (ehemaliges Cölln, Breite Straße, Fischerinsel und Klosterviertel)

gibt es große Defizite. Zweitens: Es bestehen große „Löcher“ im urbanen Gefüge. Besonders das Klosterviertel und das ehemalige Cölln sind zurzeit touristisch und städtisch isoliert. Es gibt wenig Sehenswürdigkeiten und außerdem eine ungenügende Vernetzung. Daneben stellen das Marx-Engels Forum und das Rathausforum derzeit einen unübersichtlichen Grünraum ohne erkennbare Ziele dar und bilden so weitere „Löcher“ im touristischen Raum die weder urbane- noch Freiraumqualitäten bieten.

Die Erarbeitung eines touristischen Konzeptes für den hist. Stadtkern könnte zur urbanen Ideenfindung und Entwicklung des Bereichs gute Impulse setzen, denn dies wäre ein Entwicklung aus den Anforderungen des öffentlichen Raums heraus, der gleichzeitig der touristische Raum ist. Die erste Maßnahme wäre die fußläufig attraktive Einbindung des Stadtkerns in das städtische und touristische Wegenetz. Erstens, durch eine wirkliche Öffnung und Gestaltung der Spreeuferpromenaden als urbanen barrierefreien Raum der die historischen Teile verbindet und Ufer, Brücken und den Alten Hafen aktiviert. Zweitens, durch die Überwindung der Verkehrsschneisen durch fußgängerfreundlichere Übergänge über die Straße Unter den Linden, die Spandauer Straße und den Molkenmarkt. Drittens, durch die Sichtbarmachung der historischen Spuren durch Ausgrabungen, die Wiederherstellung von markanten Teilen und Ausstellung zur Stadtgeschichte, z.B. auf der bisher touristisch isoliert liegenden Fischerinsel, die eine wichtige Verbindung zum alten Hafen und zum Köllnischen Park schließen könnte. Das Sichtbarmachen der historischen Spuren der ehemaligen Altstadt bietet ein sehr großes Potential, denn 70% der historischen Altstadt Berlins sind bisher noch nicht archäologisch aufgenommen. Es gibt noch viel Stadtgeschichte zu ent-

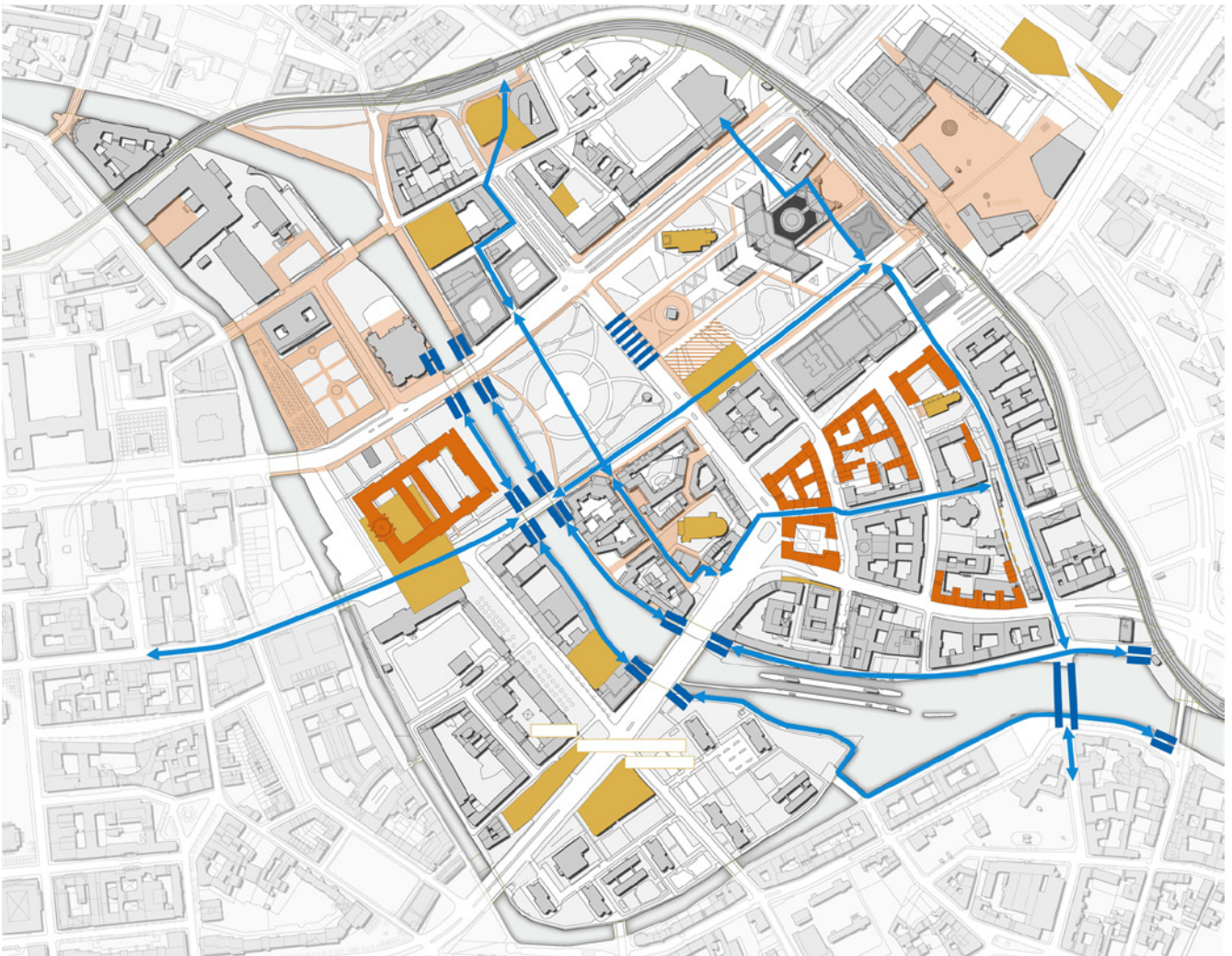


Abb. 4 | Maßnahmen zur touristischen Entwicklung des Stadtkerns. Abbildung: Jana Richter, eigene Darstellung, 2011

decken und in städtische und touristische Projekte zu entwickeln.

Die Stadt hat auch schon begonnen. Die Abb. 5 zeigt die Teile des geplanten „Archäologischen Pfades“ mit dem Archäologischen Zentrum am Petriplatz, dem Archäologischen Fenster an der U-Bahn Rotes Rathaus, usw. und die geplanten Neubauten auf historischem Grund, wie beispielsweise das Humboldtforum und den Molkenmarkt. Dies schafft zumindest schon ein neues Bewusstsein bei Berlinern und Besuchern für die Existenz einer ehemaligen Altstadt, und verortet diese räumlich sichtbar.

Mit diesen Baumaßnahmen wird die „historische Altstadt“, nach dem Potsdamer Platz und dem Regierungsviertel, zur neuen großen „Schaustelle“ Berlins werden. Die Ausgrabungen wie am Roten

Rathaus, am Petriplatz oder am Schlossplatz sind schon heute von Besuchern überrannt. Der historische Stadtkern wird mehr und mehr zum Top-Touristenziel.

Unverkennbar ist aber auch ein touristisches oder stadthistorisches Konzept und einige Neubauten bleiben Stückwerk ohne ein städtebauliches Gesamtkonzept, das Bebauung, Verkehr, Tourismus, Stadtgeschichte integriert.

Die 750-Jahr-Feier hatte Teile des Zentrums nachhaltig entwickelt. Das diesjährige Jubiläum sollte zu mindestens genutzt werden, um im Stadtkern neue Akzente zu setzen und eine breite Debatte - zwischen Stadtöffentlichkeit, Architekten, Stadtentwicklern, Denkmalschützern zu beginnen, die kontinuierlich und strukturiert die isolierten Stückwerke zusammenführt.

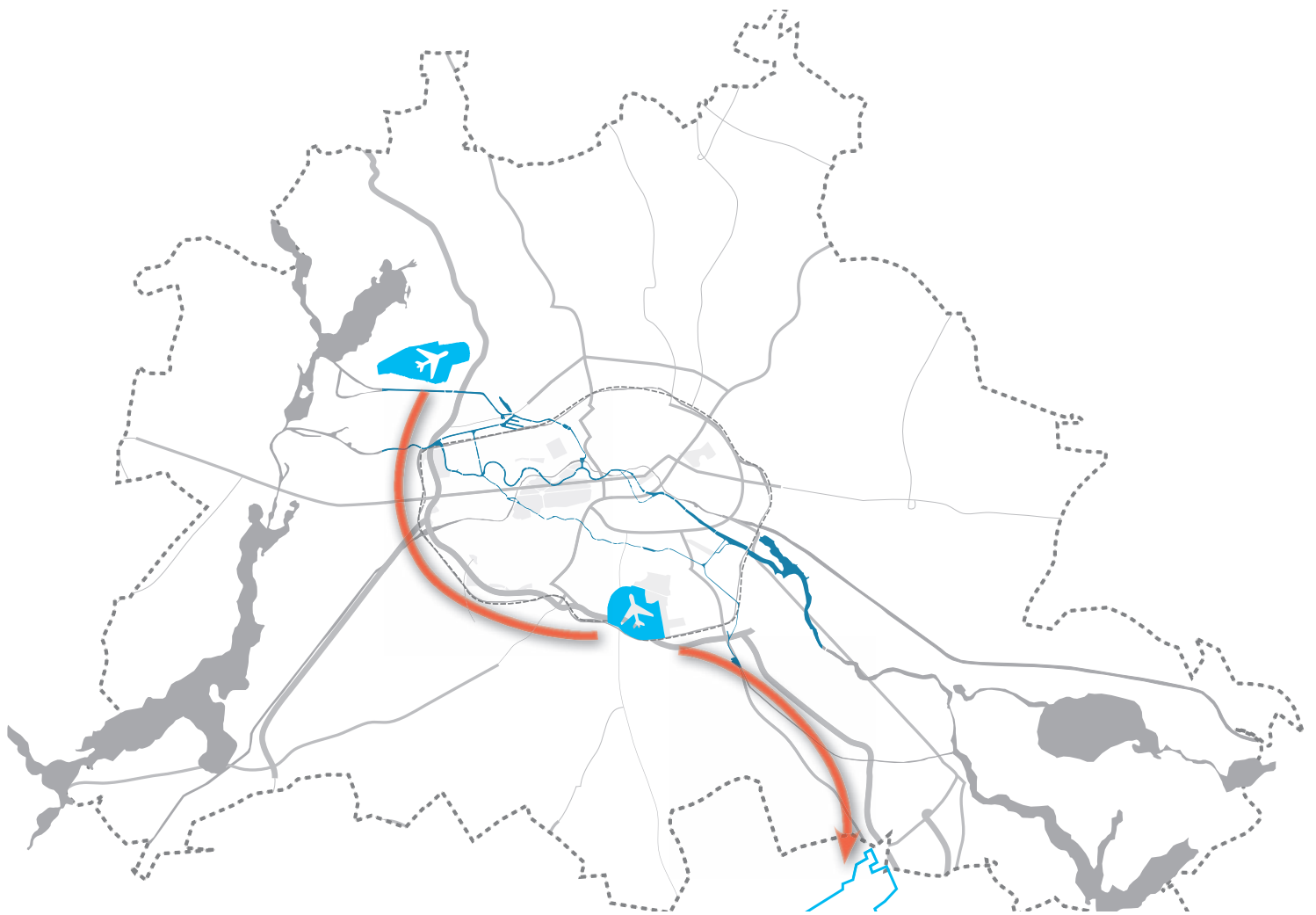


Abb. 1 | BER, TXL und THF: Flughafenrochade im Zusammenhang.
Abbildung: Johanna Schlaack, eigene Darstellung, 2012

BER, TXL UND THF: BERLIN WIRD AUF DEN KOPF GESTELLT

Johanna Schlaack

Die Neuordnung der Berliner Flughäfen ist ein sehr prominentes, brisantes und viel diskutiertes Thema in unserer Stadtregion. Denken wir nur an die Flugroutendebatte oder den heißen Diskurs zur Schließung und Nachnutzung der Flughäfen Tempelhof und Tegel.

Die Debatten sind von großer Emotionalität geprägt, da die Flughäfen mit ihren positiven und negativen Auswirkungen zum einen die Lebensqualität der Menschen und zum anderen die Wirtschaftskraft der umgebenden Bereiche und nicht zuletzt der gesamten Stadtregion im internationalen Wettbewerbsmaßgeblich beeinflussen. Die einen beispielsweise in Pankow feiern mit der Eröffnung des neuen Flughafens BER und der Schließung des Flughafens Tegel die neu gewonnene Ruhe und die steigenden Preise ihrer Wohnimmobilien und Einfamilienhäuser. Die anderen zum Beispiel in der Flughafennachbargemeinde Blankenfelde-Mahlow sind eher verzweifelt in Weltuntergangsstimmung und befürchten den

Tag X, in Folge dessen ihre Kinder nicht mehr ohne Risiko im Freien spielen können und flächendeckend Herz-Kreislauf-Erkrankungen im Flughafenumfeld durch den Lärmstress zunehmen.

Erinnern wir uns an den Konsensbeschluss von 1996, eine klare „Top-Down-Entscheidung“ der damaligen Verantwortlichen Diepgen, Stolpe und Wissmann kurz nach dem Scheitern der Berlin-Brandenburg Fusion, entgegen dem Ergebnis des vergleichenden Raumordnungsverfahrens von 1994. Damals wurde der Ausbau von Schönefeld zum neuen Großflughafen und die Schließung der innerstädtischen Flughäfen zur Bündelung des Flugverkehrs, dem 90er Jahre Konzept von Hubflughäfen folgend, empfohlen. Nur so konnte ein derartiger Ausbau mit den Argumenten der Nähe zur Hauptstadt und zum Regierungssitz Berlin gerechtfertigt werden. Hintergrund für die Entscheidung waren jedoch auch die bereits kurz nach der Wende für einen dreistelligen Millionenbetrag durch die öffentliche Hand erworbenen



Abb. 2 | BER: Bau und Inbetriebnahme unter großem Protest.
Foto: Johanna Schlaack, 2012



Abb. 3 | Blankenfelde-Mahlow: Nachbargemeinde im Dauerstress.
Foto: Johanna Schlaack, 2011

enormen Flächenreserven von über 100 Hektar für eine potenzielle Erweiterung des Bestandsflughafens an der südlichen Grenze des heutigen Bezirkes Treptow-Köpenick, der jetzige Business Park Berlin. Diese Entscheidung legte den Grundstein für eine von Auseinandersetzungen, Klagewellen bis hin zur Besetzung von Tempelhof durch Linke Gruppen geprägten Neuordnungsprozess der Berliner Flughäfen.

Die politischen Verantwortlichen und auch die Verwaltung sind unterdessen heftig damit beschäftigt an den verschiedenen Standorten Brände zu löschen, Beteiligung oder zumindest Information mit Online-Dialogen, Werkstattverfahren oder Standortkonferenzen zu ermöglichen, weiteren Vertrauensverlust in der Bevölkerung zu verhindern und Impulse für Wirtschaftswachstum zu setzen. Zu selten wird jedoch der gesamte Prozess der, wie wir es genannt haben Flughafen-Rochade, im Zusammenhang gesehen.

Veranschaulichen wir uns beispielsweise die veränderten Erreichbarkeiten in der Stadtregion: Als direkter Knotenpunkt bzw. „Shortcut“ zwischen globalem und lokalem Maßstab verleiht der Flughafen seinem gut erreichbaren Umfeld einen klaren Standortvorteil und verschärft damit oftmals die Konkurrenz unter den verschiedenen Zentren in der Stadtregion. Bemisst man beispielsweise die Entfernung von Paris und Berlin nicht nach räumlichem Abstand, sondern nach zeitlicher Entfernung so liegen die Innenstädte doppelt soweit voneinander entfernt wie ihre Flughäfen Charles de Gaulle und der zukünftige BER, da zu den zwei Flugstunden jeweils noch eine knappe Stunde Fahrtzeit in das Stadtzentrum hinzugerechnet werden muss. Dieser dem Mobilitätsfaktor „Zeit“ angemessenen Lesart folgend, könnten der Flughafen und sein Umfeld sozusagen zum Zentrum globaler Erreichbarkeit innerhalb der Region aufsteigen

und die Innenstadt sowie weiter entfernte Standorte müssten dann, bezogen auf ihre Erreichbarkeit, eher als Peripherie eingeordnet werden.

Die radikale Umstrukturierung des Berliner Luftverkehrs hat demnach auch auf dem Boden deutliche Auswirkungen, die sich etwa in veränderten Verkehrsströmen, der Verlagerung von Logistik- und anderen Gewerbebetrieben oder neuartigen Zentralitäten in der Stadt manifestieren werden. Es ist daher anzunehmen, dass der Norden Berlins aufgrund der Schließung des Flughafens Tegel und der daraus resultierenden Abwanderung von geschätzt etwa 10.000 Arbeitsplätzen wirtschaftlich weiter geschwächt wird.

Im Zuge dieser Entwicklung und der bisherigen strategischen Planungen wie der Entwicklungsachse „BER – Hauptbahnhof“ zeichnet sich zunehmend ein Kraftdreieck zwischen den Polen „Stadtmitte – BER – Potsdam“ ab, in dem sich ein Großteil der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadtregion Berlin abspielt und auch zukünftig konzentrieren wird. Die beiden Seiten des Dreiecks, zum einen die historisch gewachsene Süd-West-Achse zwischen der Berliner Innenstadt und Potsdam und zum anderen der wirtschaftlich zu vermarktende Süd-Ost-Korridor vom Hauptbahnhof über Adlershof zum neuen BER, haben sich bereits in den Köpfen etabliert. Die Entwicklungsachse im südlichen Berliner Umland vom BER nach Potsdam wird bisher jedoch kaum wahrgenommen und nicht in die Planung und Vermarktung miteinbezogen. Über die bloße Wahrnehmung hinaus fehlt es vor allem an Mut für klare räumliche und städtebauliche Visionen für die Entwicklungsachsen in der Stadtregion, die im Fall des Süd-Ost-Korridors nur zweidimensional in Plänen existieren. Im Interesse einer Balance zwischen den Berliner Bezirken sollten daher Berlin-Brandenburg übergreifende Strategien gegen den Gewichtsverlust der

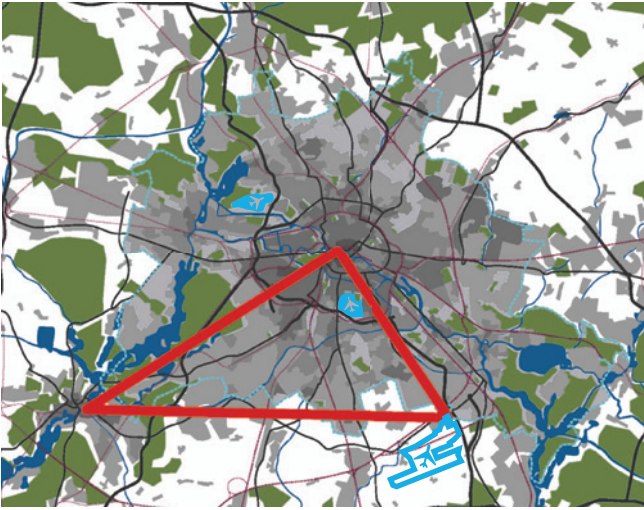


Abb. 4 | Kraftdreieck: Innenstadt - Flughafen BER - Potsdam.
Abbildung: Johanna Schlaack, eigene Darstellung, 2011



Abb. 5 | TXL: Schließung voraussichtlich 2013.
Foto: Johanna Schlaack, 2012

nördlichen Metropolregion z.B. im Rahmen des aktuellen Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2030 Prozesses vorangetrieben werden, damit isolierte Projekte wie der Campus Buch nicht die einzige Antwort auf ein mögliches Zurückfallen des Nordens bleiben. Die weitere Konkretisierung des Nachnutzungskonzeptes für den Flughafen Tegel als neuer Attraktor mit klarem Standortprofil und guter Erschließung auf hohem Niveau ist dafür unabdingbar, damit die dort angesiedelten nicht direkt flughafen-affinen Branchen am Standort gehalten werden können.

Da das Flughafen- und damit das globale Erreichbarkeitssystem in Berlin nun auf einen Pol an der südöstlichen Berliner Stadtgrenze in Schönefeld beschränkt wird, sollte die Vernetzung der Innenstadtbereiche, vor allem der nun abgehängten City West sowie der ehemaligen Flughäfen Tempelhof und Tegel im Berliner Stadtgewebe unbedingt qualifiziert werden. Die bereits von Harald Bodenschatz erwähnten Radialstrassen mit ihren parallelen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)-Strängen bilden dafür ein solides Rückgrat, um die Berliner Innen- und Außenstadtbereiche zu verbinden sowie die beiden ehemaligen Flughafenareale in Richtung Kurt-Schumacher Platz und U6 sowie in Richtung Tempelhofer Damm, U6 Platz der Luftbrücke und U- und S-Bahnhof Tempelhof sinnvoll anzubinden. Außerdem muss aus Berliner Sicht dringend eine gute Übergangslösung für die momentan desolate Anbindung des neuen BER bis 2019 mit maximalen ÖPNV-Fahrtzeiten von 20-40 Minuten in den Großteil des Berliner Stadtgebietes gefunden werden, damit der Modal Split des BER nicht endgültig in Richtung Motorisierter Individualverkehr (MIV) kippt, sich die Vorbehalte gegenüber dem Flughafenstandort nicht weiter erhärten und die Impulse nicht allein ins Brandenburger Umfeld abwandern.

Um es zusammenzufassen: Es gibt an den drei „Baustellen“ der Flughäfen jeweils handfeste Herausforderungen, die eines guten Prozesses und einer klaren Vision, aber auch eines guten Produktes beziehungsweise Ergebnisses in Form von städtebaulicher und architektonischer Qualität bedürfen. Am Flughafen Tempelhof ist es das virulente Thema der Bebauung versus Freiraumgestaltung und auch die gleich von Prof. Hascher ausgeführten Frage zur Standortwahl der Zentral- und Landesbibliothek (ZLB) als Neubau und nicht im Altbau des Terminals. Im Falle von Tegel ist es die Frage, wie nach fünf Standortkonferenzen und zwei Werkstätten in einem scheinbar demokratischen Prozess unter Einbindung vieler Beteiligter, Bürger und renommierter Büros wie MVRDV oder West 8, das am Schluss im Flächennutzungsplan ausgewiesene Industrie- und Gewerbegebiet zukunftsfähig gestaltet und schrittweise entwickelt werden soll. Und im BER-Umfeld ist es das zweischneidige Thema der kombinierten neuen Lärmbelastung und Anwohnerbetroffenheit bei gleichzeitigem Wirtschaftswachstum und aufkeimender Konkurrenz in Anbetracht der im Gemeinsamen Strukturkonzept (GSK) ausgewiesenen 2100 Hektar Siedlungserweiterungsfläche allein im Flughafenumfeld. Bei all diesen drängenden Herausforderungen an den drei verschiedenen Flughafenstandorten und der Herkulesaufgabe der zügigen Eröffnung des neuen Flughafens BER inklusive Anbindung darf der Blick für das Ganze, für den Zusammenhang in der Stadtregion Berlin- Brandenburg nicht verloren gehen.

Anm. d. R.: Wegen der dramatischen Verschiebung der Eröffnung des Flughafens BER rücken die hier angesprochenen Themen zwar kurzfristig in den Hintergrund, bleiben aber langfristig entscheidend.



Abb. 1 | Energiewende – ein vor allem städtisches Thema mit sozialen, ökonomischen und kulturellen Folgen. Abbildung: Tagesspiegel, 16. April 2012

IMPULS-STATEMENT

Cordelia Polinna

Die Themen, die in den vorangegangenen Vorträgen angerissen wurden, stehen paradigmatisch für die großen stadtplanerischen Herausforderungen, die Berlin meistern muss. Die Stichworte Klimawandel und Energiewende sind in aller Munde. Doch vor allem beim Thema Energiewende muss in der Debatte noch deutlicher hervorgehoben werden, dass diese ein ganz explizit städtisches Thema ist. Für Berlin stellen sich dabei folgende Fragen:

- Wie werden die vorhandenen großen baulichen Bestände aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts qualifiziert – die Großsiedlungen, aber auch die großen Einfamilienhausgebiete in Rudow und Lichterfelde, die Gebiete der „Zwischenstadt“ mit dänischem Bettenlager und McDrive? Wie schafft man es, aus diesen Gebieten nachhaltige Stadtquartiere zu machen, in denen Bewohner und Nutzer nicht auf das Auto angewiesen sind? Und wie werden die Kosten eines solchen Umbaus verteilt? Die Energiewende ist nicht nur ein ökologisches und ein ökonomisches, sondern auch ein soziales Thema.
- Ganz eng verknüpft mit den Themenkomplex der Bestandsqualifizierung sind die Fragen, die sich aufgrund der Entwicklung einer neuen, nachhaltigen urbanen Mobilität stellen - mit all den Konsequenzen, die das für die Gestaltung von öffentlichen Räumen, für den Übergang zum öffentlichen Nahverkehr oder für die großen Ausfall- und Hauptstraßen, die Radialen, hat.
- Die kulturellen Dimensionen der Energiewende werden bislang noch kaum diskutiert, etwa in Bezug auf den Umgang mit unserer geschätzten historischen Bausubstanz.
- Sehr Berlin-spezifisch ist die Verschiebung des Gravitationszentrums der Stadt, die vor allem infolge der Neuausrichtung des Flughafensystems zu erwarten ist.
- Bei all diesen Fragen müssen die sozialen Dimensionen nicht außer Acht gelassen werden, die sich verstärkende soziale Ungleichheit und



Abb. 2 | Blick auf den potenziellen Standort der ZLB am Tempelhofer Damm.
Foto: Cordelia Polinna, 2010



Abb. 3 | Eine große Aufgabe: Qualifizierung der baulichen Bestände aus dem 20. Jahrhundert, Foto: Cordelia Polinna, 2010

die Tatsache, dass Berlin auf dem Wohnimmobilienmarkt offenbar eine Entwicklung nachholt, die in vielen anderen deutschen und europäischen Metropolen bereits stattgefunden hat und die zu deutlichen Preissteigerungen, zu einer Verdrängung finanziell schwächerer Bevölkerungsgruppen aus der Innenstadt und damit einhergehenden Segregationsprozessen führt.

An einigen zentralen Projekten lässt sich ablesen, wie Berlin mit diesen Herausforderungen umzugehen gedenkt und wie sich die Stadt auch im internationalen Vergleich positionieren will.

Die neue Zentral- und Landesbibliothek wurde zum Leitprojekt der neuen Landesregierung erkoren. Angesichts der prekären Haushaltslage werden neben diesem Großprojekt kaum weitere größere Projekte auf den Weg gebracht werden können. Prinzipiell ist natürlich zu begrüßen, dass ein Bildungsleuchtturm eine so hohe politische Priorität eingeräumt bekommt und dass der Regierende Bürgermeister überhaupt einem stadtplanerischen Projekt Rückenwind verleiht.

Ein aus der Dauer der Legislaturperiode begründeter Zeitdruck und eine gewisse „Großmannssucht“ einzelner Akteure führen jedoch dazu, dass das Projekt schon festgezurrert scheint, bevor eine wirkliche Debatte überhaupt begonnen hat. Wie sieht überhaupt ein architektonisches, städtebauliches und soziokulturelles Programm für eine solche Bibliothek des 21. Jahrhunderts in einer zunehmend multiethnisch geprägten Stadt aus? Wie können die Impulse eines solchen Projektes für die Umgebung am südwestlichen Rand des Tempelhofer Feldes maximiert werden? Auch das ist eine Thema, bei dem eine ganz enge Verzahnung mit Fragen des Verkehrs von zentraler Bedeutung ist, stellt die Situation am S-Bahn- und Autobahnring mit seinen großen Brü-

cken sowie am unwirtlichen T-Damm eine nicht zu unterschätzende städtebauliche Herausforderung dar. Hier sollten zunächst neue Herangehensweisen entwickelt werden, wie eine solche Bibliothek geplant werden kann, nicht als Solitär, sondern als Nukleus eines sich neu entwickelnden Quartiers, der eine Neudefinition der bislang von Verkehr dominierten Räume ermöglicht.

Mit dem näher rückenden Baubeginn des Humboldt-Forums in Mitte, dem undurchschaubaren Hin- und Her bei den Projekten wie dem archäologischen Zentrum oder dem Umbau des Molkenmarktes wird auch für die ehemalige Altstadt die Notwendigkeit neuer planerischer Verfahren und Instrumente ganz deutlich sichtbar. Wie viele Ideen wurden schon entwickelt, von mittelalterlicher Neubebauung bis hin zum gigantischen Wasserbecken – doch keine dieser Ideen wurde je im Sinne eines konstruktiven Entwurfsprozesses weiterentwickelt, modifiziert und dann schließlich mit breiter Akzeptanz realisiert. Notwendig ist zunächst ein ganz grundlegender Verständigungsprozess darüber, welche Rolle dieses Gebiet innerhalb Berlins überhaupt spielen soll, bevor städtebaulich reagiert werden kann. Hier sind Verfahren unabdingbar, die sich nicht nur durch ein kleines bisschen mehr an Bürgerbeteiligung pro forma auszeichnen lassen, sondern die neue Ansätze für wirkliche Mitwirkung unterschiedlicher Akteure und ein kontinuierliches Weiterentwickeln von Ideen ermöglichen.

Ob Berlin sich als Modellstadt für die Energiewende und für eine neue urbane Mobilität positionieren kann, wird sich jedoch im ganz alltäglichen Leben vor allem auf den Plätzen der Stadt und entlang der großen Hauptstraßen, der Radialen, entscheiden. An Orten wie dem Ernst-Reuter-Platz, an dem das auf den ersten Blick völlig unmöglich erscheint, muss ausgetestet werden, wie man den Einstieg in



Abb. 4 | Umfeld des ZLB-Standortes: Eine Neudefinition der bislang von Verkehr dominierten Räumen ist notwendig, Foto: Cordelia Polinna, 2012



Abb. 5 | Umbau der Radialen: Berlin als Modellstadt für nachhaltige Mobilität. Grafik: Malte Wittenberg, 2011

eine neue, nicht mehr autoabhängige urbane Mobilität umsetzen kann. Dazu gehört auch, die baulichen Strukturen aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts so anzupassen, dass hier eine neue Aufenthaltsqualität entsteht, die den Platz als Zentrum eines Quartiers für Wissen, Technologie und Innovation erblühen lässt.

An den Radialen müssen radikale Schritte gewagt werden. Weniger Autoverkehr, attraktivere Kopplungen von öffentlichem Nahverkehr, Fußgänger- und Radverkehr, attraktive öffentliche Räume – dies sind die zentralen Voraussetzungen für eine Renaissance der Hauptstraßen und der an ihnen liegenden Stadtteilzentren und somit für den Erhalt der polyzentralen, nachhaltigen Stadt der kurzen Wege.

Bei vielen der aufgerufenen Themen wird deutlich, dass die Verwaltung mit ihren Verfahrensweisen und Ressortaufteilungen an ihre Grenzen stößt. In Zukunft wird vor allem eine viel stärkere Vernetzung von Städtebau, Stadtentwicklungsplanung und dem Verkehrsressort, aber auch mit den Bereichen Bildung oder Wirtschaftsförderung, notwendig sein, als wir sie bislang aus der Verwaltung gewohnt waren.

Das Stadtentwicklungskonzept 2030 soll, ja muss einen ersten mutigen Schritt in Richtung einer solchen Vernetzung unternehmen. Der sehr gelungene StEP Verkehr aus dem Jahr 2011 bietet hier schon viele mögliche Anknüpfungspunkte. Das Stadtentwicklungskonzept 2030 muss sich zudem trauen, strategisch wichtige Räume zu identifizieren und Prioritäten zu setzen, wo beispielsweise wirklich Zukunftstechnologien angesiedelt und auch gefördert werden sollen. Es muss die gesamte Stadt ins Auge fassen, dem Bereich außerhalb des S-Bahnringes mehr Aufmerksamkeit widmen und vor allem in der Wachstumszone zwischen Schönefeld und dem

boomenden Potsdam auch über die Landesgrenzen hinaus blicken. Es muss aber auch Antworten darauf finden, wie verhindert werden kann, dass die Stadt in

- viele Kieze zerfällt, die immer mehr nach dem Motto „not in my backyard“ agieren,
- in ein Innen und Außen oder in
- einen aktiven, dynamischen Bereich südlich und einen passiven, abgehängten Bereich nördlich des „Spree-Äquators“ zerfällt.

Ein solches Stadtentwicklungskonzept muss im organisierten Dialog zwischen Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Wissenschaft erstellt werden – das ist ja offenbar auch so bereits angedacht. Für einen solchen Dialog wäre ein neuer Typus des Stadtforums wünschenswert.

Die Umsetzung des Planes wird weitgehend über strategisch bedeutsame Schlüsselprojekte erfolgen müssen, für die beispielsweise Fördergelder von Land, Bund oder EU zur Verfügung stehen oder wo private Investitionen im Sinne des Plans gesteuert werden müssen. Doch wie können zukünftig bessere Konzepte für solche strategischen Projekte entwickelt und umgesetzt werden? In den vergangenen Monaten, nach der Veranstaltung „Ist Stadtentwicklung nach der Wahl egal?“, haben wir – mit Anregungen aus dem Ausland – überlegt, wie die Verwaltung neue Wege gehen könnte.

Wir schlagen vor, zunächst temporär eine neuartige, kleine, operative Planungsabteilung in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt einzurichten, die versucht, an Orten mit besonderen Herausforderungen mittels strategischer Planungsprojekte die Ziele des Berliner Stadtentwicklungsprogramms umzusetzen. Diese Abteilung, eine Art Urban Task Force – wir haben sie „BERLIN GESTAL-

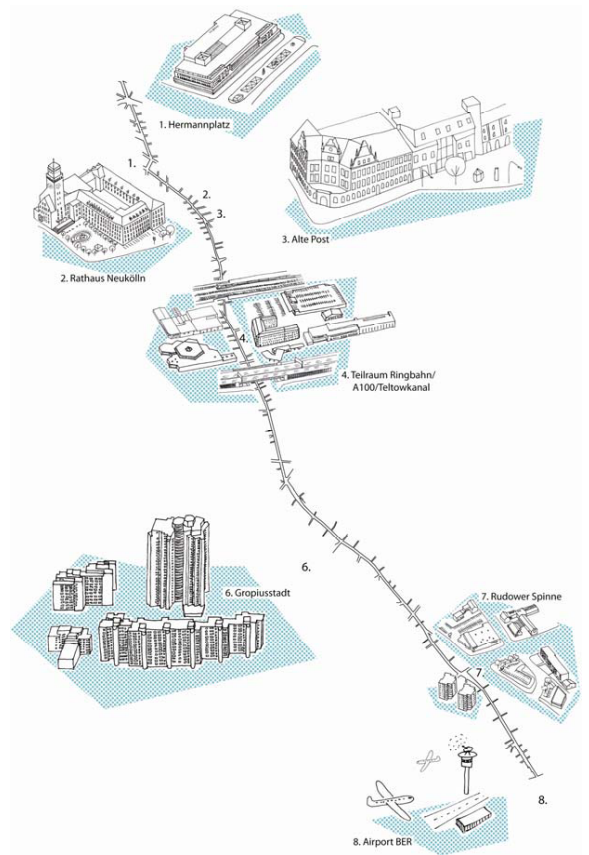
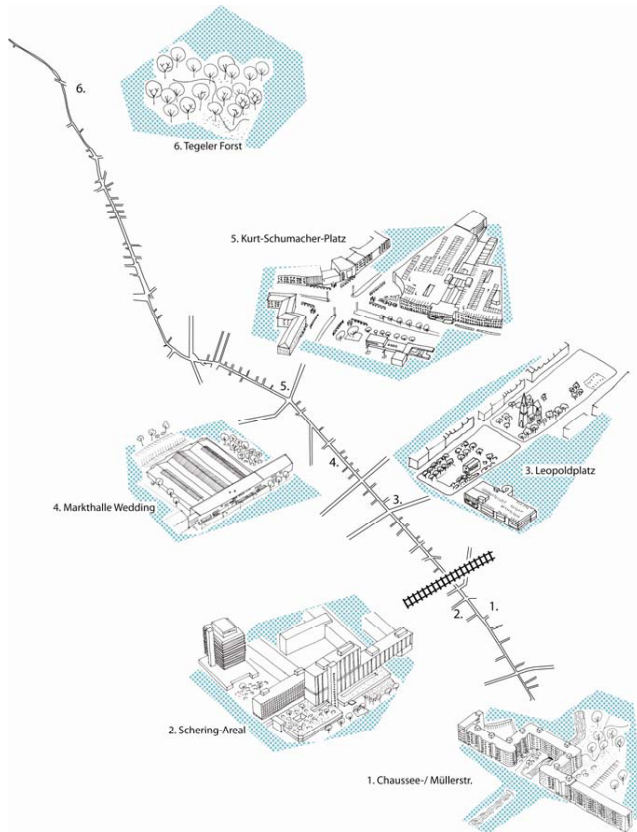


Abb. 6 | Radialstraßen - Thema für eine IBA? Grafik: Malte Wittenberg, 2011

TEN“ genannt – könnte sich in ihrer Arbeit auf Orte konzentrieren,

- die für die zukünftige Entwicklung Berlins von herausragender Bedeutung sind,
- auf Orte, die Präzedenzfälle für neuartige Herangehensweisen darstellen,
- auf Orte, die schon lange als „Problemfälle“ der Stadtentwicklung gelten, wo Konflikte schweben,
- auf Orte, wo Bezirke und die Senatsverwaltung nicht zueinander finden.

BERLIN GESTALTEN soll die Arbeit der Senatsverwaltung und der Bezirke nicht ersetzen, aber um eine Option ergänzen, die ohne Scheu vor eingefahrenen Strukturen und vor bürokratischen Hürden konkrete Lösungen für die planerischen Probleme vor Ort findet – ressortübergreifend, in Zusammenarbeit mit den Planungsämtern der Bezirke und anderen Akteuren aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft.

Die IBA könnte ein großartiger Katalysator für die Umsetzung eines ehrgeizigen Stadtentwicklungs-

programms sein. Eine IBA ist ein scharfes städtebauliches Instrument, mit dessen Hilfe auch experimentelle, innovative Ideen und Strategien umgesetzt werden können. Umso mehr gilt es, dieses Instrument nicht durch unausgelegene Themenvorschläge, die nicht den hohen Anforderungen an eine IBA gerecht werden, abstupfen zu lassen. Die Suche nach städtebaulichen Antworten auf die Energiewende mit all ihren eben skizzierten Implikationen wäre unserer Meinung nach ein äußerst spannendes und herausforderndes Thema für eine IBA in Berlin, auch mit internationaler Ausstrahlung.

Berlin muss sich den neuen Herausforderungen stellen, vor allem den Folgen der Neuordnung von Flughäfen und Bahnhöfen, den Anforderungen an eine lokale Energiewende und an eine neue Wohnungspolitik, dafür braucht es realistische Visionen, und dafür braucht es neue Instrumente und Verfahren, etwa ein Stadtentwicklungskonzept neuen Typus, eine Art Urban Task Force, ein neues Stadtforum und – wenn es den hohen Anforderungen wirklich entspricht – eine Internationale Bauausstellung.



STADTPOLITIK TRIFFT STADTFORSCHUNG – DIALOGE ZUR STADTENTWICKLUNG AN DER TU BERLIN

STADTENTWICKLUNG: BERLIN SIEHT SCHWARZ-ROT

18. APRIL 2012 – TU BERLIN, ARCHITEKTURGEBÄUDE
HÖRSAAL A151, STRASSE DES 17. JUNI 152, 10623 BERLIN

VERANSTALTER DES ERSTEN DIALOGES:

THINK BERLIN (A. Hofmann, C. Polinna, J. Richter, J. Schlaack) CENTER OF METROPOLITAN STUDIES DER TU BERLIN (Prof. Dr. H. Bodenschatz) FACHGEBIET PLANUNGS- UND ARCHITEKTURSOZIOLOGIE DER TU BERLIN (Prof. Dr. C. Polinna)

Veranstaltungsflyer. Grafik: Think Berlin/Jana Richter, 2012

PROGRAMM

- 17:15 BEGRÜßUNG
Johannes Cramer (Geschäftsführender Direktor des Instituts für Architektur, TU Berlin)
- 17:20 EINFÜHRUNG
Aljoscha Hofmann (TU Berlin, Think Berlin)
- 17:30 ROT-SCHWARZE BOTSCHAFTEN DER STADTENTWICKLUNG
Harald Bodenschatz (TU Berlin, Think Berlin plus)
- 17:40 ERNST-REUTER-PLATZ: KANN SICH EIN VERKEHRSKNOTEN ZUM STADTPLATZ MAUSERN?
Angela Uttke (TU Berlin, Institut für Stadt- und Regionalplanung)
- 17:50 BER, TXL UND THF: BERLIN WIRD AUF DEN KOPF GESTELLT
Johanna Schlaack (TU Berlin, Think Berlin)
- 18:00 DIE NEUE ZLB: EINE CHANCE FÜR BERLIN
Rainer Hascher (TU Berlin, Institut für Architektur)
- 18:10 775 JAHRFEIER BERLIN: DER IGNORIERTE STADTKERN
Jana Richter (TU Berlin, Think Berlin)
- 18:20 30.000 NEUE WOHNUNGEN IN BERLIN. WAS HEIßT DAS EIGENTLICH?
Bernd Hunger (Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen- GdW)
- 19:00 PODIUMSDISKUSSION
Moderation: Gerd Nowakowski (Der Tagesspiegel)
Impuls-Statement: Cordelia Polinna (TU Berlin, Think Berlin),

Es diskutieren: Ephraim Gothe (Staatssekretär für Bauen und Wohnen), Stefan Evers (CDU), Antje Kapek (Die Grünen), Katrin Lompscher (Die Linken), Wolfram Prieß (Piratenpartei), Cordelia Polinna (TU Berlin, Think Berlin)

Wohin will der rot-schwarze Senat Berlin führen? Hat er die zentralen Herausforderungen erkannt? Was sind seine Ziele, Botschaften, Schlüsselprojekte und Prioritäten in der Stadtentwicklung? Wohnen – Mieten – Verdrängung: Lange ignorierte Themen werden von der Politik wieder entdeckt, wird es aber auch spürbare Taten geben? Die Rochade der Flughäfen wird die gesamte Stadtregion beeinflussen, doch wie sehen die Antworten auf dieses Jahrhundertereignis aus? War noch für die Wahl der Koalition die Verlängerung der A 100 ausschlaggebend, wurde mittlerweile die Zentral- und Landesbibliothek zum Lieblingsprojekt auserkoren. Doch weder Ort, Gestalt noch Programm dieses wichtigen Projektes wurden öffentlich diskutiert. Die 750-Jahrfeier Berlins 1987 war in beiden Stadthälften ein großes städte-

bauliches Ereignis, was aber wird der 775. Jahrestag der Gründung für die alte Mitte bringen? Und – für die TU Berlin vor allem interessant: Gibt es neue Chancen für eine Umgestaltung des Ernst-Reuter-Platzes?

Mit der Reihe „Stadtpolitik trifft Stadtforschung – Dialoge zur Stadtentwicklung“ wird ein neues Format begründet: das regelmäßige kritisch-konstruktive Gespräch zwischen Planungswissenschaften und Planungspolitik an der TU Berlin.

unterstützt von:

AK nachhaltige Stadtentwicklung des Bildungswerk der Heinrich-Böll-Stiftung, BUND Berlin e.V., Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung | Landesgruppe Berlin-Brandenburg, Deutscher Werkbund Berlin, Hermann-Henselmann-Stiftung, Initiative Stadt Neudenken, Urbanophil. e.V., Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL e.V. Berlin/Brandenburg

© 2012 **Think Ber!n plus**

Die hier vorgelegten Beiträge sind die überarbeiteten Vorträge der ersten Dialog-Veranstaltung „Stadtentwicklung: Berlin sieht schwarz-rot“ der Reihe „Stadtpolitik trifft Stadtforschung“ an der TU Berlin, die am 18. April 2012 im Architekturgebäude der TU Berlin stattgefunden hat.

Herausgeber und Redaktion:

Think Ber!n (Aljoscha Hofmann, Cordelia Polinna, Jana Richter, Johanna Schlaack)
plus (Harald Bodenschatz)

Satz und Layout: Franziska Mühleis

Weitere Beiträge der Veranstaltung finden sich unter www.think-berlin.de als Audiomitschnitt.

ISBN: 978-3-7983-2447-3 (Druck-Version)
ISBN: 978-3-7983-2448-0 (Online-Version)

Berlin, August 2012

Vertrieb/Publisher:

Universitätsverlag der TU Berlin
Universitätsbibliothek
Fasanenstr. 88 (im VOLKSWAGEN-Haus)
D-10623 Berlin
E-Mail: publikationen@ub.tu-berlin.de
Webseite: <http://www.univerlag.tu-berlin.de>

Veranstalter des ersten Dialogs:



Think Ber!n
<http://www.think-berlin.de>



Technische Universität Berlin
Fakultät VI | Institut für Soziologie
FG Planungs- und Architektursoziologie
Franklinstr. 28/29 | 10587 Berlin



Center for Metropolitan Studies
Ernst-Reuter-Platz 7
TEL 3-0
10587 Berlin