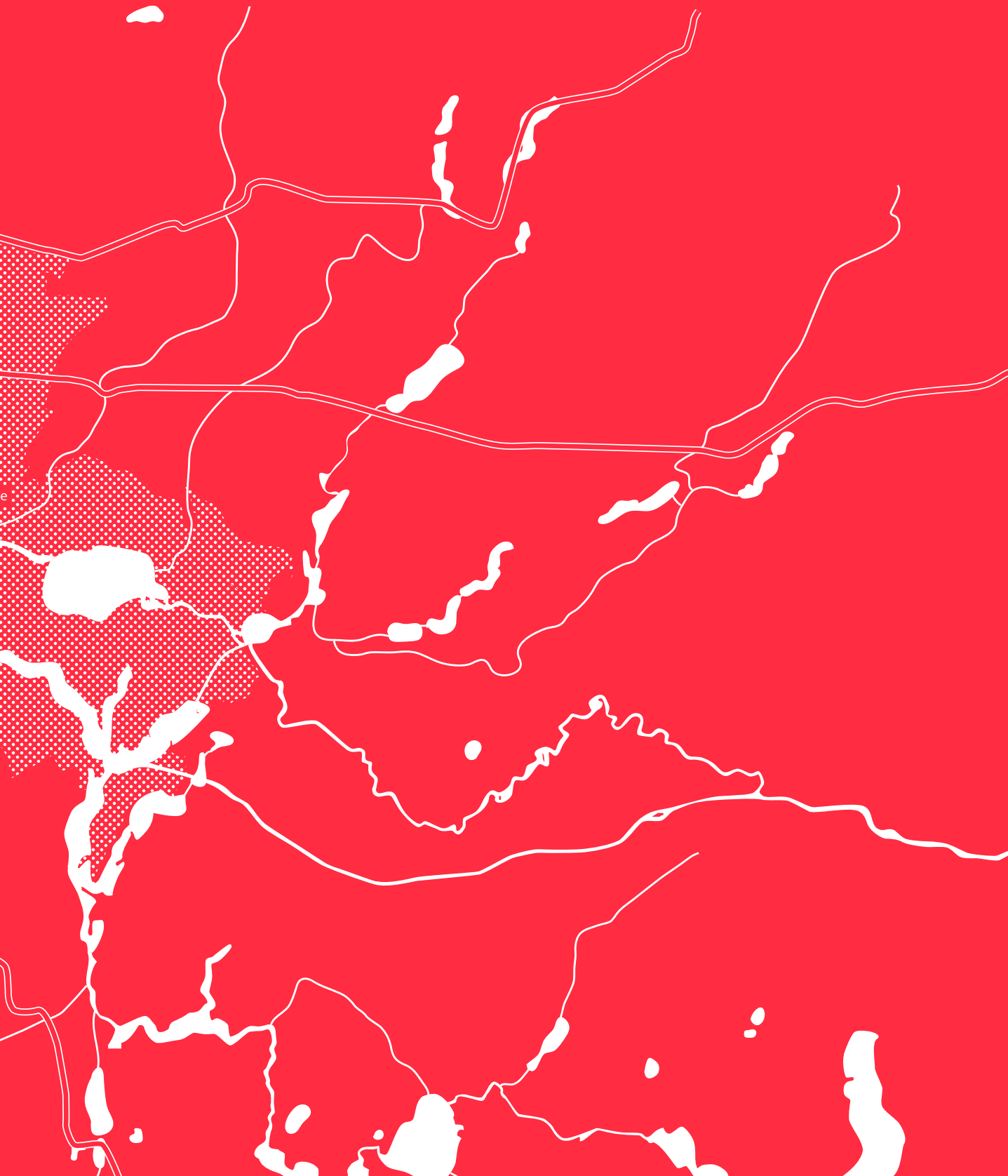
PERSPEKTIVEN EINER IBA BERLIN 2020
EIN STRATEGISCHES GUTACHTEN

(LEARNING FROM IBA - DIE IBA 1987 TEIL II)



IMPRESSUM

AUFTRAGGEBER
Dr. Dagmar Tille
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Leiterin Werkstatt Baukultur Kommunikation Oberste Denkmalschutzbehörde
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

AUFTRAGNEHMER
Prof. Dr. Harald Bodenschatz
Planungsbüro Gruppe DASS
Schmidt-Ott-Str. 20
12165 Berlin

Prof. Dr. Cordelia Polinna
Polinna Hauck Landscape + Urbanism
Donaustraße 86
12043 Berlin
www.polinnahauck.de

BEARBEITUNG
Prof. Dr. Harald Bodenschatz
Prof. Dr. Cordelia Polinna
MA UD, Dip Arch ARB Tobias Goevert, Design for London
M.A. Marie Huber

KARTEN
Bsc. Arch. Malte Wittenberg

GRAFIK, LAYOUT UND SATZ
Dipl. Designerin Sophie Jahnke
www.sophiejahnke.com

Herzlicher Dank an Aljoscha Hofmann (Think Ber!ln & TU Berlin), Dann Jesen (East Architecture) und Oren Ezuz (East Architecture) für die Anregungen!

Die Verfasser weisen darauf hin, dass die Verwendung der männlichen Form bei der Bezeichnung von Personengruppen alle Vertreter dieser Gruppe unabhängig ihres Geschlechts mit einbezieht.

Berlin, 28.11.2011

PERSPEKTIVEN EINER IBA BERLIN 2020
EIN STRATEGISCHES GUTACHTEN

(LEARNING FROM IBA - DIE IBA 1987 TEIL II)

INHALT

9		Vorbemerkung
10	**1.**	**ANALYSE ZENTRALER KONZEPTIONELLER UND STRUKTURELLER ANSÄTZE DER IBA 1987**
13	1.1	Gesellschaftliche Herausforderungen im West-Berlin der 1980er Jahre
19	1.2	Der Prozess der IBA
20	1.2.1	Finanzierung durch Fördergelder: viel Geld, aber starre Regeln
26	1.2.2	Finanzierung durch »Muskelhypotheken«: Beteiligung mit viel Zeit und Idealismus
32	1.2.3	Organisation: Mangel an Mandat und Kompetenzen trotz hochkarätiger Fachleute
35	1.3	Zentrale Themenfelder
39	1.3.1	Schöner Wohnen in der Innenstadt, aber bezahlbar, sozial und ethnisch vielfältig
43	1.3.2	Schöner Wohnen in der Innenstadt, aber ökologisch
49	1.3.3	Schöner Wohnen in der Innenstadt, aber in einem besseren Umfeld
55	1.3.4	Schöner Wohnen in der Innenstadt, aber in funktionaler Vielfalt
60	1.4	Ausblick
64	**2.**	**»HAUPTSTADT-RAUMSTADT-SOFORTSTADT« PLUS »RADIKAL RADIAL!«: ABGLEICH MIT DEN »IBA-TUGENDEN«**
66		»IBA-Tugenden«
69	2.1	Kommentar zum IBA-Konzept »Hauptstadt - Raumstadt - Sofortstadt«
70	2.1.1	Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung
70	2.1.2	Leitsätze der Stadtentwicklung
74	2.1.3	Themenfelder und räumliches Konzept der IBA
78	2.1.4	Botschaften der IBA
79	2.1.5	Instrumente und Verfahren der IBA (IBA-Tugenden 6-9)
82	2.2.	Kommentar zum Konzept »Radikal Radial!«
83	2.2.1	Themenfelder und räumliches Konzept der IBA
88	2.2.2	Botschaften der IBA

88 2.2.3 Instrumente und Verfahren der IBA (IBA-Tugenden 6-9)

89 2.4 Fazit

90 3. ÜBERSCHNEIDUNGS- UND ANKNÜPFUNGSPUNKTE DER KONZEPTE »HAUPTSTADT-RAUMSTADT-SOFORTSTADT« UND »RADIKAL RADIAL!«
Strategische Überlegungen
Harald Bodenschatz / Tobias Goevert/ Cordelia Polinna

96 3.1 ThemenfeLder der IBA

99 3.2 Räumliches GliederungskonZept

103 3.2.1 Chausseestraße + Verlängerung

105 3.2.2 Karl-Marx-Straße + Verlängerung

106 3.2.3 Weitere mögliche Projektgebiete

107 3.3 Dimensionen einer Nachhaltigkeits-IBA

107 3.3.1 Ökologische Argumente

108 3.3.2 Ökonomische Argumente

109 3.3.3 Soziale Argumente

111 3.3.4 Kulturelle Argumente

112 3.4 Einbettung des Konzepts der IBA 2020 in die Stadtentwicklungsplanung

115 3.5 Höchste Qualität für Produkt und Prozess

116 3.5.1 Produktqualität: Projektkatalog für eine IBA 2020

117 3.5.2 Prozessqualität: Optimierung der Instrumente und Strategien angesichts knapper öffentlicher Mittel

120 3.6 IBA International

123 3.7 Zentrale Ziele der IBA 2020 in Berlin

124 4. MÖGLICHE NÄCHSTE SCHRITTE

VORBEMERKUNG

Dieser zweite Teil der Studie „Learning from IBA – die IBA 1987 in Berlin“ verfolgt drei wesentliche Ziele: 1. Die IBA 1987 wird mit Blick auf folgende Fragen vertieft analysiert: Wie wurden welche Themen durch die IBA 1987 „angerissen“, aber nicht vertieft behandelt, welche Herangehensweisen sind in Vergessenheit geraten oder wurden nicht weiter verfolgt, welche Themen sollten erneut aufgegriffen werden? 2. Diese Analyse hat uns – gemeinsam mit den Ergebnissen des ersten Teils unserer Studie aus dem vergangenen Jahr – zur Entwicklung von zehn „IBA-Tugenden“ geführt, mit denen wir das Konzept des Prae-IBA-Teams/Senatsverwaltung für Stadtentwicklung „Hauptstadt – Raumstadt – Sofortstadt“ und den Denkanstoß „Radikal Radial!“ von Think Berl!n/Planungsbüro Gruppe DASS/Machleidt und Partner abgleichen. Vor dem Hintergrund dieser Analyse sehen wird in beiden Konzepten wichtige Ansätze und auch Überschneidungspotenziale. 3. Diese Überschneidungspunkte werden im strategischen Teil unserer Studie weiterentwickelt, und zwar in Bezug auf eine thematische Zusammenführung, auf ein räumliches Gliederungskonzept, aber auch auf wichtige organisatorische Fragen, die uns nicht zuletzt nach erneuter Betrachtung der IBA 1987 wichtig erschienen.

Wir sehen vor dem Hintergrund der im Zuge der Regierungsbildung für die IBA unter den Stichworten „Wissen, Wirtschaft, Wohnen“ angedeuteten Ideen in dem zusammengeführten Konzept für eine IBA 2020 ein großes Potenzial, um Berlin zu einer international beachteten Modellstadt für nachhaltigen Städtebau werden zu lassen.

Harald Bodenschatz und Cordelia Polinna

1. ANALYSE ZENTRALER KONZEPTIONELLER UND STRUKTURELLER ANSÄTZE DER IBA 1987

Die IBA 1987 wird mittlerweile von vielen Mythen umrankt: Romantische Vorstellungen von ökologischen Hausprojekten, die in Eigenregie liebevoll ihre „Mietkaserne“ instandsetzen, von endlosen Plenumssitzungen der basisdemokratisch organisierten Betroffenenvertretungen oder von Kinderbauernhöfen im Schatten der Mauer prägen das Bild genauso wie das pauschale Urteil, die IBA sei eine postmoderne Kuriositätensammlung oder in sozialer Hinsicht gescheitert. Umso wichtiger ist es, die gesellschaftlichen Hintergründe, die inhaltlichen Schwerpunkte und die organisatorischen Fragen der IBA 1987 genauer zu betrachten. Dabei soll der Blick vor allem auf Themenfelder gerichtet werden, die durch die IBA 1987 „angerissen“, aber nicht vertieft behandelt wurden, auf Herangehensweisen, die in Vergessenheit geraten sind oder nach dem Ende der IBA nicht weiter verfolgt wurden. Ebenfalls von Interesse sind Themenfelder, die damals aktuell waren, es heute noch oder wieder sind und die im Zuge einer neuen IBA 2020 erneut aufgegriffen werden könnten.

1.1 GESELLSCHAFTLICHE HERAUSFORDERUNGEN IM WEST-BERLIN DER 1980ER JAHRE

In den 1970er Jahren konnten sich Stadtgesellschaft und Politik West-Berlins entspannen. Der Kalte Krieg war vorbei, auf Grundlage des „Viermächteabkommens“ über Berlin 1971 schien die friedliche Koexistenz der beiden Teilstädte gesichert. Die West-Berliner Politik richtete sich auf eine dauerhafte Spaltung der Stadt ein. Die wirtschaftliche und demographische Entwicklung stagnierte, West-Berlin wurde weiterhin durch umfangreiche Subventionen aus Bonn am Leben erhalten. Allerdings zeigte sich auch in der ummauerten Stadt eine Welle der Deindustrialisierung, genauer: des Abbaus von „verlängerten Werkbänken“, die mit Subventionen künstlich nach West-Berlin geholt worden waren. Ein spektakulärer Höhepunkt dieser Entwicklung war die Schließung des AEG-Werkes an der Weddinger Brunnenstraße in der ersten Hälfte der 1980er Jahre. Als Folge mehrten sich die Anzeichen unübersehbarer Arbeitslosigkeit. Dennoch waren – im Vergleich zu heute – Arbeitsplätze wie bezahlbare Mieten im Großen und Ganzen gerade wegen der gewaltigen Subventionen für das „Schaufenster des Westens“ nicht ernsthaft gefährdet.

Vor diesem Hintergrund rückten die inneren Probleme West-Berlins in den Vordergrund. Gegenstand der großen sozialen Proteste der 1970er und frühen 1980er Jahre war die Städtebaupolitik, konkret die Kahlschlagsanierung. Zentrum der Protestbewegung war Kreuzberg, ein damals wie heute sehr spezifischer Innenstadtbezirk, in dem sich Probleme konzentrierten, aber auch Potenziale des Widerstands. Während Kreuzberg in den 1960er Jahren noch „ein unberührtes Aktionsfeld, ohne Studenten, ohne Ausländer, ein etwas verschlafener Kiez mit einer althergebrachten Introvertiertheit“ war,[1] rückte der sich rasch wandelnde Bezirk seit etwa 1973 für zehn Jahre in den Mittelpunkt eines harten stadtgesellschaftlichen Streites und der öffentlichen Aufmerksamkeit. „Kreuzberg: Das ist einerseits *Turkish town*, Aus-

[1] Fassbinder, Helga: Gegen-Planung. In: Stadtbauwelt 80/1983, S. 351.

länderanteil ein Drittel, gegenüber 13 % in ganz Berlin. In einzelnen Teilen leben mehr Ausländer als Deutsche, zum Beispiel im Bereich Kottbusser Tor 6000 Türken und rund 5200 Deutsche. [...] Kreuzberg: Das ist anderseits Sammelbecken der ‚Bewegten' aus dem deutschen Sprachraum, *punk town*, Stadtteil der Instandbesetzungen – und der Räumungen [...]. In den Statistiken spiegelt sich der Sonderfall Kreuzberg darin, dass dieser Bezirk als einziger der zwölf Berliner Bezirke biologisch wächst und den kleinsten Anteil an Rentnerbewohnern aufweist (14,6 Prozent gegenüber 21,3 Prozent im Berliner Durchschnitt). Und er spiegelt sich darin, dass der Kreuzberger Anteil an Sozialhilfeempfängern (13,7 %) weit über dem Berliner Durchschnitt (7,9 %) liegt [...]."[2]

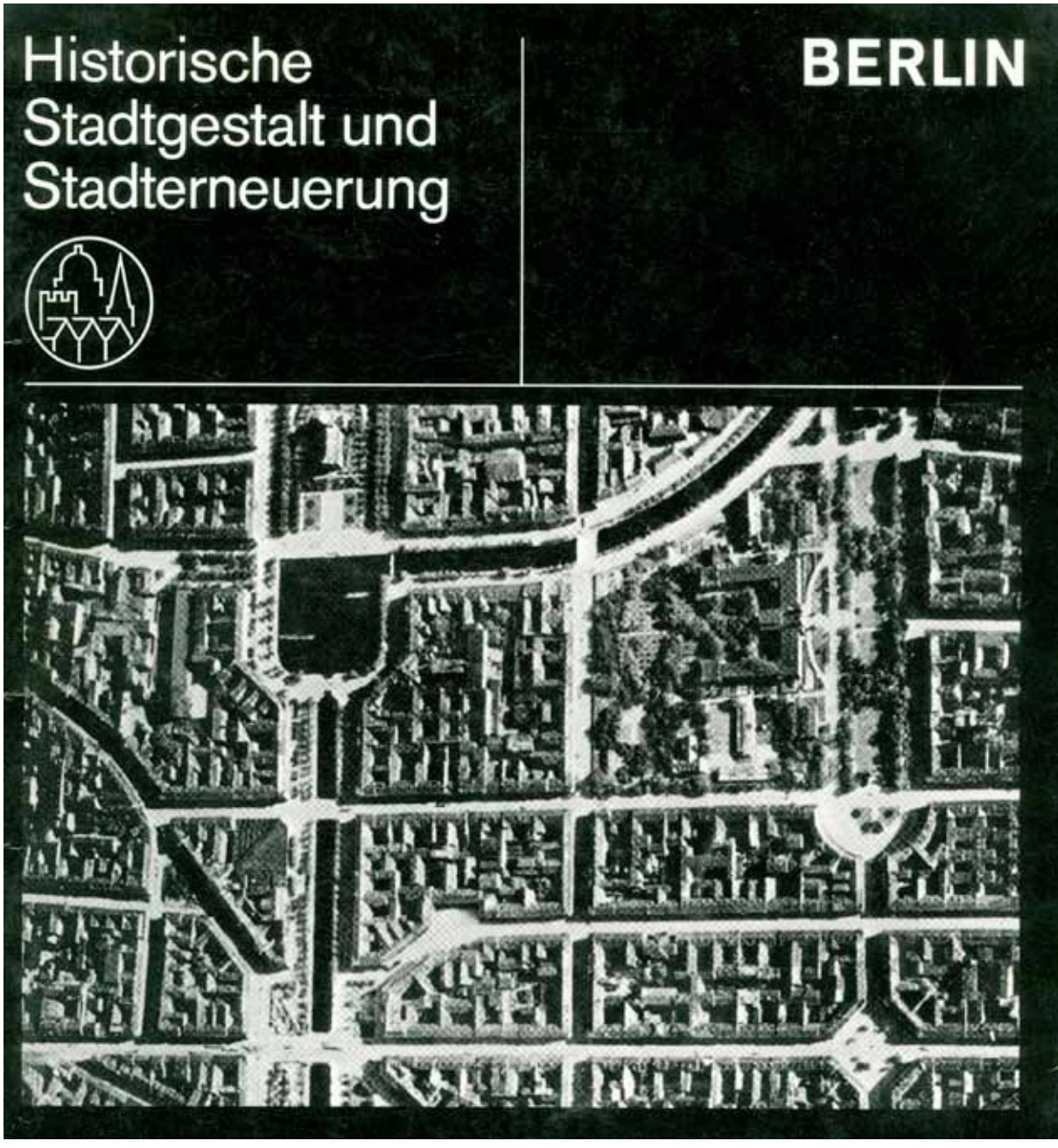
Die Hausbesetzerbewegung an der Wende zu den 1980er Jahren, deren wichtigstes Aktionsfeld Kreuzberg war, bildete nur die Speerspitze einer breiten gesellschaftlichen Unzufriedenheit mit der dominanten Städtebaupolitik des West-Berliner Senats, die im Rahmen der umfassend aus Bonn geförderten Stadterneuerungsprogramme auf einen weitgehenden Kahlschlag der Stadt des späten 19. Jahrhunderts („Mietkasernenstadt") orientierte. Ziel dieser Programme war die Auflockerung der Innenstadt, insbesondere die Beseitigung der als menschenfeindlich deklarierten Innenhöfe, die Verbesserung der Auto-Verkehrsverhältnisse und der Ersatz der „Altbauten" durch Neubauten des Sozialen Wohnungsbaus. Allerdings war der Begriff „Sozialer Wohnungsbau" in diesem Rahmen irreführend: Er bezeichnete ein Förderprogramm, nicht aber die Qualität des Produkts. Denn „sozial" konnten die Mieten der Neubauten nur sehr begrenzt genannt werden. So waren diese bis zu drei Mal höher als die Mieten von unsanierten Altbauten (mit Kohleöfen).[3] Die Kahlschlagsanierung, die ja zu einer Umsetzung der betroffenen Altbaumieter in neue Sozialwohnungen führte, hatte daher eine doppelte soziale Wirkung: Sie trieb die Mieten in die Höhe, und sie förderte die Vertreibung von Bewohnern aus der Innenstadt in die Großsiedlungen am Stadtrand.

Dieser soziale Aspekt – Vertreibung aus vertrauten Milieus der gegenseitigen Hilfe und Aussicht auf drastisch höhere Mieten – war der wesentliche Anlass der großen stadtgesellschaftlichen Konflikte der 1970er Jahre. Zugleich entstand eine Vielzahl von Initiativen, die sich der längst vergessenen Stadtgeschichte zu vergewissern suchten – ein Stadtfieber, das mit den Feierlichkeiten im Jahre 1987 anlässlich des 750. Jahrestages der ersten urkundlichen Erwähnung Berlins einen Höhepunkt erreichte. Vorausgegangen waren seit den 1970er Jahren breit gestreute, basisorientierte Aktivitäten von Geschichtswerkstätten „von unten" insbesondere in den bedrohten ehemaligen Arbeitervierteln, aber auch das weit über die fachlichen Grenzen hinaus zelebrierte große Preußen- und Schinkeljahr 1981 „von oben". Bereits in den 1970er Jahren begann auch die Neuentdeckung von städtebaulichen Qualitäten der über Jahrzehnte verteufelten „Mietkasernenstadt", ein Prozess der Rehabilitierung von Nutzungsmischung, traditionellen Stadtstraßen, Stadtplätzen, Blockstrukturen samt Innenhöfen, der durch das Europäische Denkmalschutzjahr 1975 einen gewaltigen Schub erhielt.

Mit der doppelten Infragestellung – sozial und gestalterisch – geriet die in den 1960er Jahren begründete Städtebaupolitik in eine tiefe Krise. Die Korrekturen der Senatspolitik waren zögerlich, aber durchaus substanziell: Einstellung des Baus von Großsiedlungen am Stadtrand 1974, Erhöhung der Quote der nicht mehr abzureißenden, sondern zu modernisierenden Altbau-Wohnungen im Rahmen eines ebenfalls 1974 aufgelegten Zweiten Stadterneuerungsprogramms und vor allem die Aufgabe eines umfassenden Stadtautobahnsystems 1976. 1974 wurde zudem das Geschäft mit der Sanierung über die gemeinnützige Wohnungswirtschaft hinaus für private Abschrei-

[2] Schilling, Rudolf: Statt Bau Stattbau. In: Tages Anzeiger Magazin 35/1983, S. 16.

[3] Vgl. Bodenschatz, Harald: Platz frei für das neue Berlin. Geschichte der Stadterneuerung seit 1971. Berlin 1987, S. 246.



NEUE WERTSCHÄTZUNG DER STADT DES 19. JAHRHUNDERTS: Broschüre im Kontext des Europäischen Denkmalschutzjahres 1975, herausgegeben vom Senator für Bau- und Wohnungswesen 1975

bungsgesellschaften geöffnet. Noch 1975 war die Bilanz der Stadterneuerung durch Abriss und Neubau geprägt: Etwa 18.000 neu gebauten Wohnungen standen lediglich ca. 400 modernisierte Wohnungen gegenüber.[4] Erst ab 1977 verschoben sich diese Gewichte.

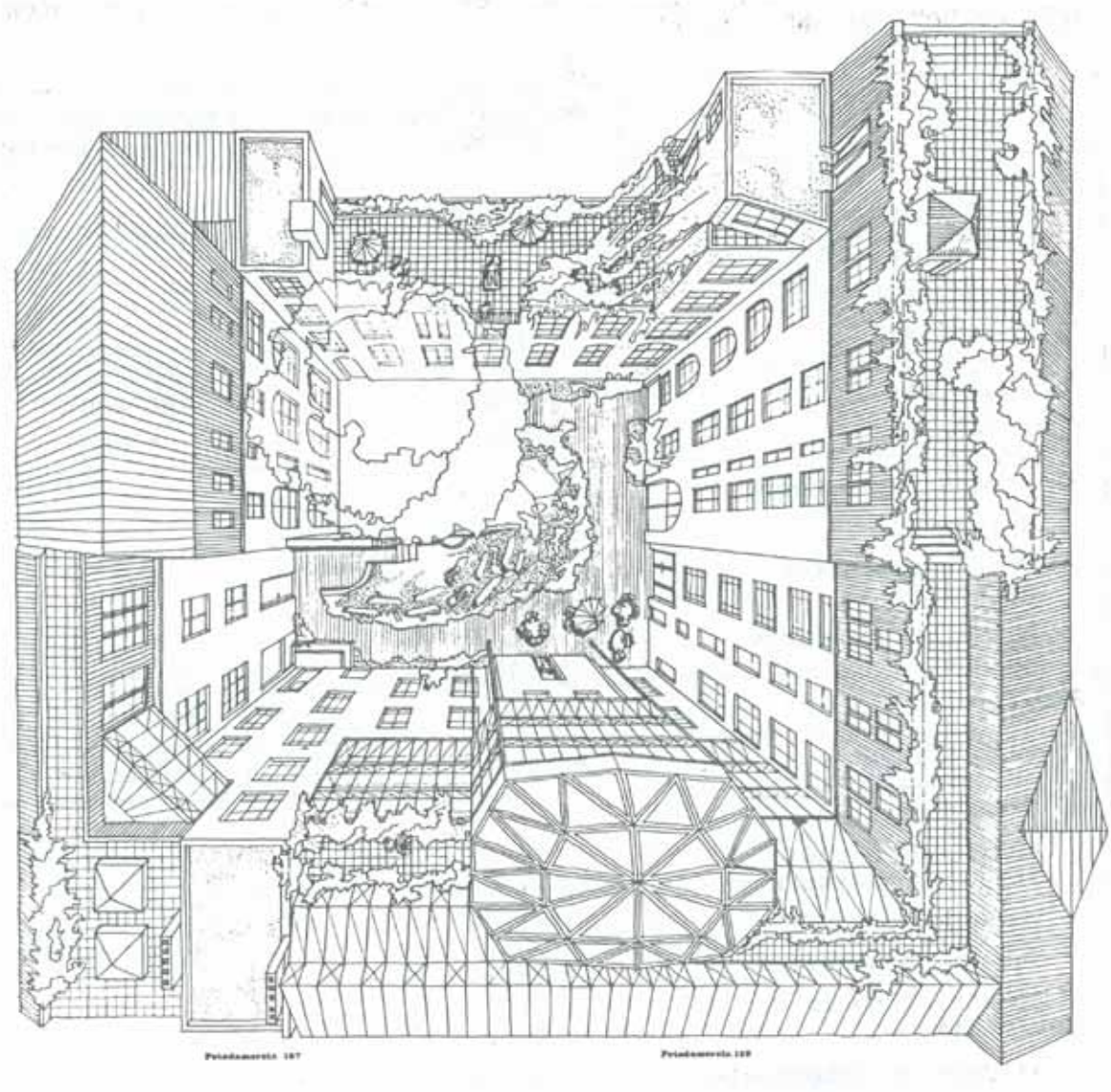
Trotzdem waren die Pfeiler des besonderen West-Berliner Wohnungsbaus Ende der 1970er Jahre noch immer unerschüttert: auf der einen Seite eine Senatsbauverwaltung, die zu einer Korrektur des Kurses nur widerwillig bereit war, auf der anderen Seite die gemeinnützigen Wohnungsbausgesellschaften, auf die das System der Kahlschlagsanierung zugeschnitten war und die mit diesem System optimal wirtschaften konnten. Die große Macht der Senatsbauverwaltung beruhte auf den Besonderheiten einer Stadt am Tropf, denn sie verfügte über die öffentlichen Gelder aus Bonn, über ihre Schaltstellen liefen die umfangreichen Subventionen für den „sozialen Wohnungsbau“, und die Verwaltung beeinflusste die Kriterien, nach denen diese Subventionen gewährt wurden. Wichtigster Empfänger dieser Subventionen war wiederum die gemeinnützige Wohnungswirtschaft, die das System der Kahlschlagsanierung routinisiert hatte und von diesem lebte, insbesondere nach der Einstellung des Baus der Großsiedlungen. Der Aufkauf der privaten, kleinteiligen Grundstücke, der Prozess der Entmietung, der Abriss der Altbauten, die Planung und der Neubau von Sozialwohnungen mit erheblich geringerer Baudichte erforderten immense staatliche Vorleistungen. Diese Art des Geschäfts war aber nur solange möglich, als eine breite Öffentlichkeit es duldete, denn der Einsatz öffentlicher Gelder bedarf in besonderem Maße einer öffentlichen Legitimation. Diese brach aber in den heftigen gesellschaftlichen Konflikten der 1970er Jahre weg.

Im Zuge der Hausbesetzerbewegung erreichte die stadtgesellschaftliche Krise ihren Höhepunkt. Diese Bewegung war sozial vor allem von Söhnen und Töchtern der Mittelschichten getragen, in erheblichem Maße von Studentinnen und Studenten – heute würde man sagen: von der kreativen intellektuellen Jugend, deren Beschäftigungsperspektiven allerdings eher düster erschien („no future“). West-Berlin rückte damit erstmals wieder seit der Studentenbewegung ins Zentrum gesellschaftlicher Auseinandersetzungen im westlichen Teil Deutschlands. Die Hausbesetzerbewegung fand in der etablierten Intelligenz West-Berlins wohlwollende Duldung bis aktive Unterstützung. Bemerkenswert waren die so genannten Paten, die als offizielle Unterstützer einzelner besetzter Häuser fungierten. Erst dieses besondere Netzwerk – Hausbesetzer plus Paten plus wohlwollende Öffentlichkeit – macht die Brisanz dieses Protests überhaupt verständlich. Dass leer stehende Häuser überhaupt vorhanden waren, konnte als Ausdruck einer offensichtlichen wirtschaftlichen Krise des Kahlschlagmodells interpretiert werden, denn die Existenz dieser verfallenden Häuser verwies darauf, dass ein Abriss nach erfolgter Räumung des Hauses nicht mehr zeitnah finanziert werden konnte.[5]

Die polizeiliche Räumung besetzter Häuser 1981/82 und das folgende Ende der Hausbesetzungen im November 1984 markierten einen Einstieg in eine neue Städtebaupolitik. Der großzügige Abriss von Altbauten wurde eingestellt, die Modernisierung rückte in den Vordergrund, was zugleich auch eine kleinteilige Erneuerung ohne Änderung der Parzellenstruktur ermöglichte. Damit – und das war entscheidend – entfiel die Notwendigkeit des Einsatzes großer gemeinnütziger Wohnungsbaugesellschaften als Sanierungsträger. In einem schleichenden Prozess verloren diese Gesellschaften an Gewicht, der Skandal

[4] Knipp, Hans-Joachim: Zur Problematik der Modernisierungsdurchführung in Sanierungsgebieten. In: Bauhandbuch 1976, S. 52-53.

[5] Vgl. Bodenschatz, Harald: Platz frei für das neue Berlin. Geschichte der Stadterneuerung seit 1971. Berlin 1987, S. 202.



„DIE INSTANDBESETZER DER POTSDAMERSTR. 157/159 ZEIGEN, DASS MIT VIEL LIEBE, PHANTASIE UND ARBEIT AUS JEDER BRUCHBUDE EIN PALAST ENTSTEHEN KANN." Quelle: Architekteninitiative Schöneberger Planung (Hg.): Was wird in den besetzten Häusern gemacht? Eine Dokumentation am Beispiel von 13 besetzten Häusern. Berlin 1981, S. 37

um die Neue Heimat seit 1982 beschleunigte den Verfall ihres Ansehens, und der Verlust der überkommenen Gemeinnützigkeit Ende der 1980er Jahre markierte einen vorläufigen Abschluss der radikalen Veränderung der Akteurskonstellation im West-Berliner Städtebau. Der durch massive Subventionen gepolsterte herrschende Interessenblock im Bauwesen, der in der unmittelbaren Nachkriegszeit geschmiedet worden ist, zersetzte sich daher bereits vor dem Fall der Mauer. In das so entstehende Vakuum stießen erstmals neue Akteure, die früher keine Chance hatten: Selbsthilfegruppen, aber auch kleinere private Investoren im Altbaubereich, ein neuer Typ von privaten Bauherren im Neubaubereich.

In der Öffentlichkeit wurde aber nicht so sehr dieser Einstieg in eine schon fast revolutionäre Veränderung in der Akteurstruktur wahrgenommen, sondern die neue Art des Bauens, die sich – zunächst auf dem Papier, dann aber bald auch schon mit ersten Projekten – im Rahmen der Aktivitäten der IBA entfaltete. Deren Programm fußte auf den großen Themen der 1970er Jahre: Sowohl die stadtgesellschaftlichen Proteste gegen Vertreibung und Mieterhöhung als auch die Wiederentdeckung der Qualitäten der Stadt vor dem Ersten Weltkrieg konditionierten und förderten die Internationale Bauausstellung, die sich programmatisch einem sozialen wie gestalterischen Kurswechsel in der Städtebaupolitik, einer Abkehr vom autogerechten und sozialautoritären Städtebau der Nachkriegsmoderne, verpflichtet sah.

Im Altbau-Bereich wurde vorgeführt, wie die überkommene Altbausubstanz erneuert werden konnte, ohne Bewohner und Gewerbetreibende massiv zu verdrängen und ohne groß abzureißen. Dieses Konzept wurde im Begriff der *behutsamen Stadterneuerung* auf den Punkt gebracht. Zu erleben waren sanierte Hausfassaden, neu geordnete Wohnungsgrundrisse, die Umwandlung der tristen Hinterhöfe in attraktive kollektive Freiräume und eine ganze Palette neuer sozialer Infrastruktur, die sich in Umbauten von Hofnebengebäuden, aber auch in Neubauten manifestierte. „Die alte Stadt ändert sich, indem sie phantasievoll erhalten wird.“[6] Im Neubau-Bereich wurde ein breites Spektrum an neuen Architekturformen präsentiert, deren Gemeinsamkeit darin bestand, dass diese sich einem städtebaulichen Konzept unterordneten, dem Konzept der *kritischen Rekonstruktion*, das radikal mit den Prämissen des modernen Städtebaus brach, ohne sich stilistisch in der Architektur festzulegen.

Bauen erfuhr mit diesen neuen Projekten eine lange nicht mehr gekannte Wertschätzung. Eine zentrale Leistung der 1978 beschlossenen, aber erst Anfang der 1980er Jahre handlungsfähigen IBA war daher auch die (partielle) Rehabilitierung der Architektur und des Städtebaus, die in den 1970er Jahren eine heute kaum mehr vorstellbare Ablehnung erfahren hatten. Architektur und Städtebau bedeuteten aber – das war eine harte, aus der Schwerpunktsetzung der Subventionen resultierende Einschränkung – hauptsächlich Wohnungsbau. Für alle sichtbar wurde daran gearbeitet, das **Wohnen in der Innenstadt** wieder attraktiver zu machen – eine Aufgabe, an der die Kahlschlagsanierung im Schulterschluss mit den Projekten einer autogerechten Stadt letztlich gescheitert war. Verantwortlich für die Neuorientierung der IBA waren deren Direktoren, die beide bereits in den 1970er Jahren an vorderster Front der fachpolitischen Auseinandersetzungen standen: Hardt-Waltherr Hämer (IBA-Alt) und Josef Paul Kleihues (IBA-Neu).

[6] Eichstädt, Wulf/Fuderholz, Günter/VanGeisten, Cornelius/Hämer, Hardt-Waltherr: IBA 84 - IBA 87. In: Bauhandbuch 1985, S. 51-52.

1.2 DER PROZESS DER IBA

Der finanziell hoch subventionierten IBA 1987 gelang es, eine Vielzahl von Innovationen in Bezug auf planerische Vorgehensweisen, die Finanzierung von Projekten und die Beteiligung der sich aufweitenden Akteursstrukturen zu entwickeln und auszutesten. Trotzdem blieb die IBA ein zeitlich und räumlich beschränktes Testlabor. Viele Ideen konnten nur angerissen werden, einige Ansätze gerieten trotz großen Erfolges während der IBA schnell wieder in Vergessenheit. Die Auseinandersetzung mit der organisatorischen Ausgestaltung der IBA 1987 gibt wertvolle Hinweise für die Prozessgestaltung einer neuen IBA 2020.

1.2.1 FINANZIERUNG DURCH FÖRDERGELDER: VIEL GELD, ABER STARRE REGELN

Die IBA 1987 hat über ein heute kaum vorstellbares Budget zur Realisierung vorrangig von Projekten des sozialen Wohnungsbaus verfügt. Umso erstaunlicher ist, dass viele dieser Projekte im Nachhinein durchaus auch kritisch bewertet werden – von Architekten genauso wie von Bewohnern und von den Eigentümern. Die Maximierung zur Verfügung stehender Gelder hat zwar für einen bis heute weithin akzeptierten Städtebau, nicht aber automatisch und langfristig für eine hohe Qualität der Architektur gesorgt.

Ein zentraler Grund dafür lag in der Finanzierung des Wohnungsneubaus und in den strengen und wenig flexiblen Förderbedingungen der Geldgeber. Die Projekte des sozialen Wohnungsbaus, die einen Großteil der Bauten der IBA-Neu ausmachten (im so genannten 1. Förderweg wurden ca. 5.000 Wohnungen errichtet, im Rahmen des steuerbegünstigten 2. Förderweges nur ca. 350), waren an die Richtlinien der Fördermittelgeber, insbesondere der Wohnungsbau-Kreditanstalt, gebunden. Die Standards des sozialen Wohnungsbaus waren stark reglementiert und stammten noch auch der Ära des Massenwohnungsbaus der 1960er und 1970er Jahre in Form von Großsiedlungen am Stadtrand. Die IBA 1987

RICHTLINIEN AUS DER HOCHZEIT DES GROSSSIEDLUNGSBAUS BESTIMMTEN DIE FÖRDERPROGRAMME DES SOZIALEN WOHNUNGSBAUS: Neubauten an der Skalitzer Straße, 1970er Jahre. Quelle: Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen (Hg.): Stadterneuerung in Berlin. Berlin 1990, S. 59

DIE RICHTLINIEN DES SOZIALEN WOHNUNGSBAUS TRAFEN AUF HOHE ARCHITEKTONISCHE ANSPRÜCHE: Projekt unter dem Thema „Emanzipatorisches Wohnen“ von Zaha Hadid im Rahmen der IBA-Neu in der Stresemannstraße 105-109. Quelle: Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen (Hg.): Wohnungsbau für Berlin. Berlin 1994, S. 86

wollte jedoch neue Standards im Wohnungsbau setzen und durch neuartige Wohnformen (z.B. Wohnungen speziell für Studenten, für Alleinerziehende, für Frauen) auf die sich damals beschleunigende gesellschaftliche Flexibilisierung und Ausdifferenzierung, auf die Entwicklung neuer Haushaltstypen und Familienstrukturen reagieren. Die Planer der IBA wollten und mussten die hohen Subventionen ausschöpfen und erarbeiteten sich durch geschickte Planungen Spielräume für Qualitätsverbesserungen. Diese Steigerung der Qualität der neuen Architektur in Bezug auf Materialien, Entwurf und Grundrisse war nur aufgrund des äußerst großzügigen Kostenrahmens möglich. Das waren besondere, nicht mehr wiederholbare Zustände.

Dennoch konnten lange nicht alle Ideen realisiert werden, welche die Architekten sich vorgestellt hatten. Mehrfach waren Architekten unzufrieden mit der Umsetzung ihrer Entwürfe, zu groß war die Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit. Viele innovative Ideen der IBA 1987 prallten auf die überholten Realitäten des sozialen Wohnungsbaus, die nicht schnell genug verändert werden konnten. Die IBA hat sich gezwungenermaßen dem überholten System angepasst, „da ihre Kompetenzen rein planerischer Natur sind, und ihr die Zeit fehlt, auf die notwendige Reform des Systems durch Gesetzesänderung zu warten".[7] Neue Ideen mussten in alte Regeln gezwängt werden, was oft zu wenig befriedigenden entwurflichen Lösungen führte. Eine frühere Anpassung der Förderrichtlinien an die neuen Bedingungen hätte möglicherweise zu einer Verbesserung der Qualität der IBA-Projekte geführt.

Der IBA-Alt gelang es in gewissem Umfang, die starren Regeln aufzuweichen – auch bei der Wohnungsmodernisierung. Protagonisten der IBA-Alt kritisierten jedoch, dass „die fehlende Kalkulierbarkeit und Flexibilität der Förderungsprogramme für die IBA-Gebiete und Projekte" zu „Durchführungsproblemen im engeren Bereich ‚Stadterneuerung mit dem Städtebauförderungsgesetz'"[8] führte. Man setzte auf eine „phantasievolle Ausnutzung des Städtebauförderungsgesetzes"[9], machte aber gleichzeitig deutlich: „Utopien sind also nicht das Thema."[10] Insgesamt gelang es nicht, eine für die außerhalb der Verwaltung stehenden Akteure nachvollziehbare Balance zwischen der notwendigen Flexibilisierung von Geldern und Regeln, der Ausschöpfung des Ermessensspielraums der Verwaltung und den erforderlichen Sicherheiten bei Förderzusagen zu erzielen.

Trotz der umfangreichen Subventionen gelang es aber auch im Bereich der IBA-Alt nicht, wirksame Instrumente gegen eine Verdrängung finanziell schwacher Bevölkerungsgruppen durch Stadterneuerungsmaßnahmen und damit verbundene Mietsteigerungen zu entwickeln. „Die landeseinheitlichen Einstiegs- und Folgemieten für [...] mit mittlerem Aufwand modernisierte Wohnungen (DM 4,94) sind für die Bevölkerung in den Kreuzberger Altbaugebieten, in der Gruppen mit unterdurchschnittlichem Einkommen überwiegen, zu hoch. Dies gilt insbesondere für die Progressionen der Folgejahre".[11] Die Kontrolle von Mietsteigerungen nach (öffentlich geförderten) Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen ist ein ungelöstes Problem der Stadterneuerung, das in erster Linie politi-

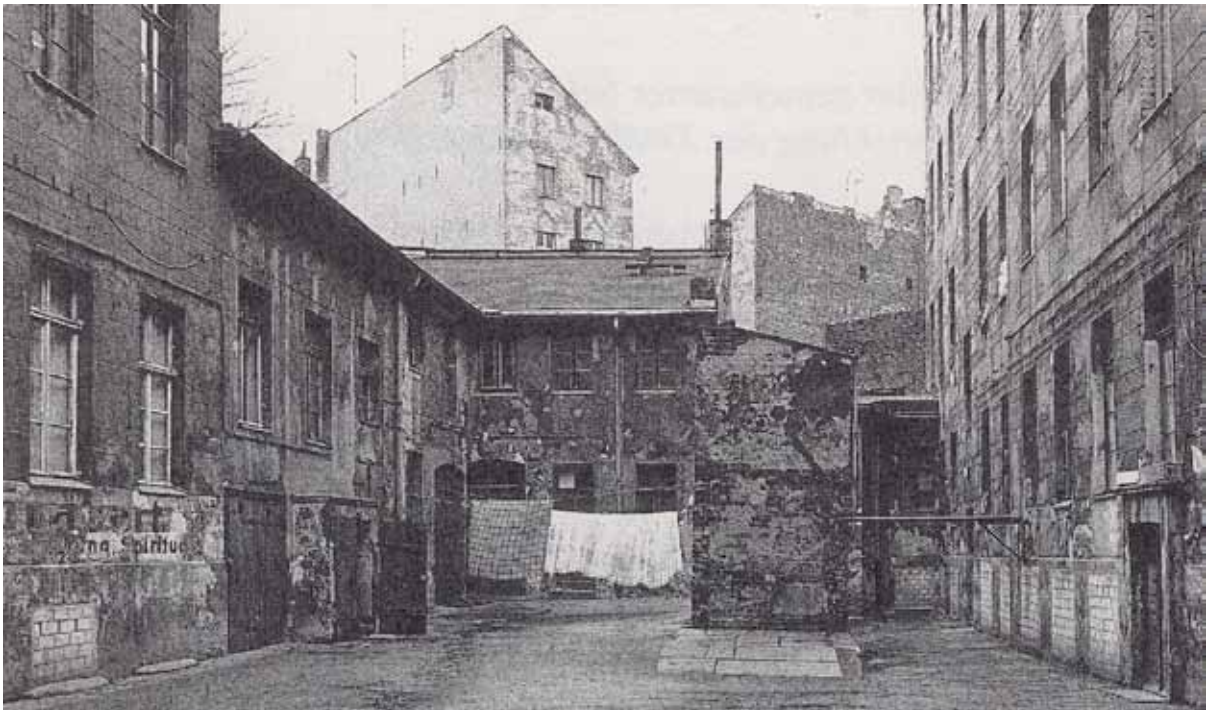
[7] Schonlau, Manfred: Die Berliner Wohnungsbauförderung. In: Baumeister 5/1987, S. 20, zitiert in: Schlusche, Günter: Die Internationale Bauausstellung Berlin. Eine Bilanz. Berlin 1997, S. 194.

[8] Eichstädt, Wulf/Fuderholz, Günter/VanGeisten, Cornelius: Durchführungsprobleme der „behutsamen Stadterneuereung". In: ARCH+ 66/1984, S. 75.

[9] Eichstädt, Wulf/Fuderholz, Günter/VanGeisten, Cornelius: Durchführungsprobleme der „behutsamen Stadterneuereung". In: ARCH+ 66/1984, S. 75.

[10] Eichstädt, Wulf/Fuderholz, Günter/VanGeisten, Cornelius: Durchführungsprobleme der „behutsamen Stadterneuereung". In: ARCH+ 66/1984, S. 75.

[11] Eichstädt, Wulf/Fuderholz, Günter/VanGeisten, Cornelius: Durchführungsprobleme der „behutsamen Stadterneuereung". In: ARCH+ 66/1984, S. 75.



DIE UMNUTZUNG VON REMISEN IN KLEINE KINDERTAGESTÄTTEN ERFORDERTE EINE FLEXIBLE AUSLEGUNG VON STANDARDS UND RICHTLINIEN: Dresdener Straße 14 vor der Sanierung (1982) und nach dem Umbau in eine Kindertagesstätte (1986) Quelle: Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen (Hg.):Stadterneuerung in Berlin. Berlin 1990, S. 64, 65

sche Regelungen (etwa juristisch „wasserdichte“ Mietobergrenzen) erfordert.

Die IBA-Kosten wurden im Jahr 1980 auf 2384 Millionen DM veranschlagt.[12] Diese exorbitanten staatlichen Subventionen dienten vor allem dem Ausgleich der Schere zwischen den hohen Kostenmieten und den zu bezahlenden Sozialmieten. Die hohen Kostenmieten wiederum waren nicht etwa ein Ergebnis der architektonischen Qualitätssteigerung, sondern der weit höheren Baukosten als in Westdeutschland und nicht zuletzt der Förderrichtlinien: „Die Vergabemodalitäten von 1,54 Milliarden Mark für den Neubau von 7300 Wohnungen und 285 Millionen Mark für 2000 zu modernisierende Altbauwohnungen [...] bedingen hohe Anfangsmieten und weitere Mietsteigerungen. [...] Die harten Realitäten der bundesrepublikanischen Wohnungsbauförderung müssen zumindest ein Stück weit gebrochen werden, sollen sie dem sozialen Anspruch der IBA nicht seine vielleicht zukunftsweisende ‚Spitze’ nehmen.“[13] Die Problematik war also bereits während der IBA bekannt.

Die einseitige Ausrichtung der IBA 1987 auf Fördergelder aus dem Bereich des unflexiblen sozialen Wohnungsbaus führte auch zu einer geringen Nutzungsvielfalt der Projekte. Programmatisch wurde die „Kreuzberger Mischung“ als wichtige städtebauliche Qualität hochgehalten, praktisch konnte diese jedoch nur in Ausnahmefällen realisiert werden, denn Fördergelder für Läden im Erdgeschoss waren in den Richtlinien nicht vorgesehen.

Für Projekte der sozialen Infrastruktur gelang der IBA 1987 dagegen eine Veränderung von Standards und Richtlinien. Pädagogische Programme und die Anforderungen an Schulbildung veränderten sich in dieser Zeit deutlich, was dazu führte, dass im Rahmen der IBA über neue Kinderbetreuungs- und Schulkonzepte nachgedacht wurde, in denen pädagogische Veränderungen Hand in Hand mit neuen baulichen und städtebaulichen Ideen für neuartige Schultypen entwickelt wurden: „Die Rahmenfestlegungen von Schulen sind nicht für einen Stadtteil wie SO 36 , sondern für die allgemeine durchschnitts- bzw. sogenannte ‚Normal’-Situation getroffen worden. Da wo ein Stadtteil sich von dieser Normalität entfernt, gerät Schule in krassen Widerspruch zur Realität, der nur aufgehoben werden kann, wenn die allgemeinen Rahmenfestlegungen verlassen werden [...].“[14]

Ein radikales Infragestellen von eingefahrenen Vorgehensweisen und starren Normen in Bezug auf bauliche Fragestellungen, aber auch auf Themenfelder, die weit über die Kernkompetenzen der IBA hinaus gingen, waren Teil der Bauausstellung und führten zur Entwicklung von innovativen Lösungsansätzen. So konnte etwa die Mindestgröße von Kindertagesstätten deutlich reduziert werden, denn die IBA verfolgte das Ziel, die Einrichtungen wohnortnäher und innerhalb von Baublöcken, etwa in Remisen oder ehemaligen Pferdeställen, unterzubringen. Strenge Richtlinien für Brandschutz, Fluchtwege und Größen der Freiflächen mussten angepasst und neu ausgelegt werden, was nur in mühevoller Einzelfallprüfung möglich war, aber den Weg für weitere Veränderungen bereitete.[15] Diese bei der sozialen Infrastruktur teilweise gelungene Flexibilisierung von Richtlinien und Geldern

[12] Kaczmarczyk, Armando: Die IBA zwischen Anspruch und Kosten. In: Deutscher Werkbund (Hg.): IBA Einblicke in einen Prozeß. Werk und Zeit 1/1980, S. 15.

[13] Kaczmarczyk, Armando: Die IBA zwischen Anspruch und Kosten. In: Deutscher Werkbund (Hg.): IBA Einblicke in einen Prozeß. Werk und Zeit 1/1980, S. 14.

[14] Bauausstellung Berlin GmbH: Wettbewerb Schulprojekt SO 36. Schulversuch in Berlin-Kreuzberg, Skalitzer Straße 55-56. Berlin 1983, S. 2.

[15] Pfotenhauer, Erhart, Mitarbeiter der IBA-Alt, bis 2003 Geschäftsführer bei S.T.E.R.N., Gespräch am 10.12.2010.

ist auf starken persönlichen Einsatz und auf Verhandlungsgeschick einiger zentraler Schlüsselpersonen zurückzuführen, denen die Realisierung innovativer Ansätze im Rahmen der IBA besonders am Herzen lag.[16]

FAZIT

Aus heutiger Sicht setzten die Projekte der IBA zwar entscheidende Impulse bei der Qualitätsverbesserung im Wohnungsneubau, allerdings entstanden auch Projekte, die heute, wegen der hohen Kosten (Kostenmieten von ca. 13-16 Euro kalt) schwer zu vermieten und zu unterhalten sind. Aufgrund des am 4. Februar 2003 vom Senat beschlossenen Wegfalls der Anschlussförderung für den sozialen Wohnungsbau – eine radikale Lösung des ewigen Problems hoher Kostenmieten – stehen heute viele Gebäude der IBA-Neu vor erheblichen Mieterhöhungen und einem umfassenden Wechsel der Mieter. Die Neubauprojekte der IBA waren vor diesem Hintergrund unabhängig von der Qualität ihrer Gestaltung alles andere als wirtschaftlich nachhaltig. Zudem ist zu bedauern, dass das große Erfahrungspotenzial der IBA im sozialen Wohnungsbau durch die Abschaffung aller Förderprogramme für den Neubau von Sozialwohnungen verloren gegangen ist. Eine erneute Analyse und Dokumentation der IBA-Projekte könnte einen wichtigen Beitrag für die Formulierung einer neuen Wohnungspolitik leisten.

Auch wenn heute keine Förderprogramme für sozialen Wohnungsbau in Berlin mehr existieren, werden andere Fördertöpfe für die Realisierung von Projekten der IBA 2020 angezapft werden müssen. Früher als bei der IBA 1987 muss deshalb über eine Flexibilisierung der Förderprogramme nachgedacht werden. Diese dürfte nicht nur angesichts des heute großen Einflusses von EU-weiten Regelungen auch an bürokratische Grenzen stoßen. Die frühzeitige Entwicklung einer Strategie für die Flexibilisierung und Umwidmung von Fördergeldern wird aber für die Realisierung von qualitativ hochwertigen, nicht „verwässerten“ IBA-Projekten von zentraler Bedeutung sein. Die Erfahrungen der IBA 1987 zeigen deutlich, dass für diese – auf den ersten Blick sehr „trocken“ anmutende – Arbeit durchaus umfangreiche Ressourcen notwendig sind, dass hier Fachleute benötigt werden, die sich hervorragend mit Förderprogrammen auskennen und die bereit sind, neue Wege zu diskutieren und zu erproben und Blockaden abzubauen. Für eine IBA 2020 ist vor dem Hintergrund etwa der IBA-Perspektive „die gemischte Stadt“ zudem eine Erschließung weiterer, vielfältiger Ressourcen wichtig, welche die Einbeziehung kommerzieller und gewerblicher Aktivitäten, etwa aus dem Bereich der *corporate social resposibility*, fördert. Das Ringen um eine solche Flexibilisierung von Ressourcen sollte in Bezug auf zeitliche und finanzielle bzw. personelle Ressourcen nicht unterschätzt werden.

[16] Pfotenhauer, Erhart, Mitarbeiter der IBA-Alt, bis 2003 Geschäftsführer bei S.T.E.R.N., Gespräch am 10.12.2010.

1.2.2 FINANZIERUNG DURCH »MUSKELHYPOTHEKEN«: BETEILIGUNG MIT VIEL ZEIT UND IDEALISMUS

Bei der IBA-Alt entwickelte sich die baupraktische Eigenbeteiligung, die so genannte „Selbsthilfe", zu einem zentrales Instrument der sozial verträglichen Finanzierung von Aufwertungsmaßnahmen im Wohnungsbereich, obwohl zu Beginn der IBA dieses Instrument von offizieller Seite noch gar nicht wahrgenommen wurde.[17] Die schwierige soziale Situation in den Gebieten der IBA-Alt machte deutlich, dass dort neue Instrumente der Stadterneuerung benötigt wurden, die sich deutlich von der vorherigen Praxis der Kahlschlagsanierung abgrenzten. „Harry Ristock, damaliger Bausenator, war weitsichtig genug zu erkennen, daß die Bauausstellung Berlin GmbH nur dann eine Chance in Kreuzberg haben würde, wenn sie nicht von vornherein auf die Zielsetzung und Verfahrensart der bisherigen Sanierungspraxis verpflichtet würde, sondern die Möglichkeit bekäme, als unabhängige und nicht weisungsgebundene Planungsinstitution eigene Strategien und Methoden zu entwickeln."[18]

Die *behutsame Stadterneuerung* räumte den Interessen der Bewohner Priorität bei der Entwicklung und Umsetzung von Erneuerungskonzepten ein. Die Förderung der Selbsthilfe wurde schließlich als zentrales Mittel eingestuft, um die Aneignung eines Quartier durch die Bewohner zu fördern: „Nur über Aneignung und Identifikation lässt sich auch eine langfristige stabile städtebauliche Qualität in den Sanierungsgebieten wiedergewinnen und neue Verwahrlosungsprozesse, wie sie aus den Groß-Siedlungen der 1960er Jahre bekannt sind, vermeiden."[19] Bürger- und Mieterinitiativen, Betroffenenvertretungen und andere zivilgesellschaftliche Akteure hatten seit den 1960er Jahren im Quartier eine wichtige Rolle im Kampf des Kiezes gegen die „Sanierungsmaschinerie der Berliner Stadterneuerungsprogramme und ihrer Vollzugsorgane, der Sanierungsträger"[20] gespielt, und so erschien es folgerichtig, diese Gruppierungen als Partner zu akzeptieren und in die IBA zu integrieren. „Aus Mieter-Initiativen gegen Abriß und Luxusmodernisierung wurden genossenschaftlich organisierte Hausprojekte, aus infrastrukturellem Notstand entwickelten sich Kinderläden und Kindertagesstätten, Stadtteil- und Frauenzentren, aus Bürgerinitiativen gingen erste Instandbesetzungen hervor."[21]

Im Jahr 1981 wurde das Programm „Wohnungspolitische Selbsthilfe" erstmals aufgelegt. Es galt auch als Strategie zur Integration der Hausbesetzerszene. Bedingung für die Vergabe von Fördergeldern war, dass Leistungen im Rahmen der baulichen Sanierung des Hauses durch die Nutzer zu erbringen waren. Bis zu 85 Prozent der Kosten wurden durch Fördermittel abgedeckt, 15 Prozent der Leistungen mussten die Bewohner selbst erarbeiten. Mieter konnten entscheiden, welche Standards sie in ihren Wohnungen realisieren wollten – Dusche oder Wanne, Kachelofen oder Gasetagenheizung –, und sie konnten sich an der Umsetzung der Maßnahmen selbst beteiligen, was die Kosten und entsprechende Mietsteigerungen reduzierte. Im selben Jahr wurde der Arbeitskreis Berliner Selbsthilfegruppen im Altbau e.V. (AKS) gegründet, der zu Beginn seiner Arbeit dafür kämpfte, dass „an sich mittellose Gruppen von Bewohnern mit

[17] Vgl. Hellweg, Uli: Anstiftung zur Selbsthilfe. In: ARCH+ 66/1984, S. 78.

[18] Hellweg, Uli: Anstiftung zur Selbsthilfe. In: ARCH+ 66/1984, S. 78.

[19] Hellweg, Uli: Anstiftung zur Selbsthilfe. In: ARCH+ 66/1984, S. 78.

[20] Hellweg, Uli: Anstiftung zur Selbsthilfe. In: ARCH+ 66/1984, S. 78.

[21] Hellweg, Uli: Anstiftung zur Selbsthilfe. In: ARCH+ 66/1984, S. 78.

VON PUNKS IM JAHR 1980 BESETZTES UND IM RAHMEN DER SELBSTHILFE SANIERTES HAUS ORANIENSTRASSE 198
Quelle: Kuckuck, Anke/Wohlers, Heide: Selbsthilfe. Ansichten und Aussichten. Berlin 1990, S. 67

öffentlicher Förderung ihre Häuser nach ihren Vorstellungen instandsetzen und modernisieren können. Es gelang, ein Modell der Altbau-Sanierungs-Förderung durchzusetzen, das in seinen Grundzügen auf die Strukturen von Selbsthilfegruppen zugeschnitten ist."[22] Nach Angaben des AKS wurden bis zum Jahr 2001 300 Häuser in Berlin im Rahmen des Programms saniert, und zwar so, dass die Mieter von unterdurchschnittlichen Mieten profitieren konnten. Zu den weiteren Vorteilen des Modells gehörten nach Aussage des Vereins u.a. die Weiterentwicklung von gemeinschaftlichen Wohnformen sowie die Erhaltung und verantwortliche Mitgestaltung des Quartiers über Einzelinteressen hinaus.[23]

Viele der Selbsthilfe-Projekte waren Wohnprojekte für Jugendliche aus problematischen Verhältnissen, in denen diese – oftmals Punks – Wohnraum und soziale Betreuung fanden. Die Jugendarbeitslosigkeit in Kreuzberg Ende der 1970er/Anfang der 1980er Jahre war hoch, so dass die Verknüpfung von Bautätigkeiten und sozialpädagogischer Betreuung für viele junge Menschen ein Ausweg aus einem sonst von Perspektivlosigkeit, Alkohol- und Drogenkonsum geprägten Leben war. Wolfgang Ehrlinger, einer der Gründer des bau- und sozialpolitischen Trägervereins „Jugendwohnen im Kiez", fasst seine Erfahrungen wie folgt zusammen: „Wir konzentrierten unsere Arbeit auf Kreuzberg und dort hatten sich mit zunehmender Wohnraumvernichtung, Ausländerkonzentration und Jugendarbeitslosigkeit die Probleme staatlich organisierter Jugendarbeit so verschärft, dass die Behörden uns brauchten."[24]

Eine Gruppe von Punks hatte ein desolates Haus in der Görlitzer Straße 37 ohne Fenster und Türen im Jahr 1981 besetzt und dort zwei Jahre ohne Heizmöglichkeiten, mit einer Toilette und nur zwei Wasserzapfstellen ausgeharrt. Ab 1982 hatte sie sich um eine Legalisierung des Wohnverhältnisses bemüht, die aber scheiterte, da der Bausenat es ablehnte, „Punks als Vertragspartner zu akzeptieren."[25] Über Jugendwohnen im Kiez e.V. war die Etablierung als Selbsthilfeprojekt schließlich möglich. Die Baukosten wurden über das Selbsthilfeprogramm und über Eigenbedarf abgedeckt. Die Arbeit mit den Punks war jedoch nicht immer leicht, mehrfach drohte etwa die Baustelle des Projektes zu kollabieren. Dies konnte verhindert werden, „weil die Betreuer und Anleiter zu Kellen und zum Pinsel gegriffen haben, wenn die Punks nicht aus den Betten kamen"[26]. Für die Jugendlichen war es motivierend, durch das Projekt feste Mietverträge zu bekommen, denn damit qualifizierten sie sich für weitere Leistungen des Sozialstaates. So wurde ausgehandelt, dass die Punks für ein Jahr einen Lohn vom Sozialamt Kreuzberg bekamen. Nach diesem einjährigen Beschäftigungsverhältnis konnten sie dann wieder in die normale Arbeitsförderung aufgenommen werden, später bekamen einige von ihnen im Rahmen von ABM (Arbeitsbeschaffungsmaßnahme) Stellen.[27]

Das Konzept der baulichen Selbsthilfe wurde auch nach dem Fall der Mauer in den Sanierungsgebieten Ost-Berlins weitergeführt. In einem ersten Sofortprogramm des (West-)Berliner Bausenators 1990 wurde die Unterstützung von Selbsthilfegruppen und von „Hilfe zur Selbsthilfe" noch als zentraler Baustein des Programms „zur Förderung dringender Stadterneuerungsmaßnahmen im Großraum

[22] Arbeitskreis Berliner Selbsthilfeprojekte im Altbau e.V: Selbstdarstellung. In: www.aks-ev.de/selbstdarstellung-aks.html, 05.11.2011.

[23] Arbeitskreis Berliner Selbsthilfeprojekte im Altbau e.V: Selbstdarstellung. In: www.aks-ev.de/selbstdarstellung-aks.html, 05.11.2011.

[24] Ehrlinger, Wolfgang: „KreuzWerk" Neue Kreuzberger Mischung. In: ARCH+ 66/1984, S. 82.

[25] Kuckuck, Anke/Wohlers, Heide: Selbsthilfe. Ansichten und Aussichten. Berlin 1990, S. 62.

[26] Kuckuck, Anke/Wohlers, Heide: Selbsthilfe. Ansichten und Aussichten. Berlin 1990, S. 62.

[27] vgl. Kuckuck, Anke/Wohlers, Heide: Selbsthilfe. Ansichten und Aussichten. Berlin 1990, S. 63.

Berlin“ verankert.[28] Im Laufe der Jahre wurde die bauliche Selbsthilfe finanziell aber zurückgefahren: „Wurden 1990 im Rahmen des im Bürokraten-Deutsch ‚ModInstRL’ genannten Programms noch bis zu 85 Prozent der förderungsfähigen Kosten gewährt, müssen die Projekte mittlerweile bis zu 25 Prozent der Summe durch Selbsthilfe erbringen, was eine Arbeitszeit von 15-20 Stunden pro Woche für jeden Bewohner bedeutet ‚neben dem sonstigen Alltag’. Darüber hinaus müssen 3/8 der Gesamtsumme als Kredit aufgenommen werden, nur die restlichen 3/8 kommen noch aus dem Fördertopf.“[29] In Anbetracht sich verschärfender Bedingungen auf dem Arbeitsmarkt war ein solches Arbeitspensum für viele Menschen kaum mehr mit ihrem täglichen Leben vereinbar. Hinzu kamen große Belastungen durch die sich erfahrungsgemäß in die Länge ziehende Sanierung und nicht immer einfache Abstimmungsprozesse in den Hausprojekten, die viel persönliches Engagement erforderten. Das Programm existiert heute nicht mehr.

[28] Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung und Modernisierung GmbH: Geschichte. In: www.sanierung-berlin.de/sanberlin/Geschichte/geschichte.html, 05.11.2011.

[29] Hettlage, Bernd: Wohnen darf nicht Ware sein. In: Scheinschlag 09/1999. Dok. in: www.scheinschlag.de/archiv/1999/10_1999/texte/stadt4.html, 05.11.2011.

HAUSGRUPPE ORANIENSTRASSE 14A VOR IHREM HAUS Quelle: Kuckuck, Anke/Wohlers, Heide: Selbsthilfe. Ansichten und Aussichten. Berlin 1990, S. 55

Die IBA führte insgesamt zu einer Aufweitung der Akteursstrukturen im Städtebau. Neben den verstärkt an Einfluss gewinnenden privaten Bauherren und den treuhänderischen Sanierungsträgern waren dies vor allem die Nutzer, die sich über Mieterinitiativen und –läden, Stadtteilvereinen und Erneuerungskommissionen oder als „Selbsthelfer“ zumindest in den Gebieten der IBA-Alt Gehör verschaffen konnten. Mieterberatungsgesellschaften wurden mit dem Auftrag gegründet, „die soziale Situation der Mieter, deren Betroffenheit durch die beabsichtigten Stadterneuerungsmaßnahmen festzustellen und ebenso Vorschläge zu erarbeiten, um nachteilige Auswirkungen der Sanierungsmaßnahmen zu vermeiden bzw. zu mildern“.[30] Die Instrumente der Betroffenenbeteiligung waren keinesfalls zu Beginn der IBA schon klar definiert, sondern wurden in ihrem Verlauf weiterentwickelt. Wegweisend war etwa die 1982 nach Rotterdamer Vorbild gegründete „Erneuerungskommission Kottbusser Tor“. In den Sitzungen sollten alle privaten und öffentlichen Bauvorhaben im Gebiet, die Vorgehensweisen bei der Erneuerung überhaupt und die Beauftragung von Architekten diskutiert und aufeinander abgestimmt werden. Besonderheit bei der Stimmverteilung innerhalb der Kommission war, dass die Vertreter der Stadtteilbewohner eine Mehrheit von einer Stimme gegenüber den Repräsentanten der Verwaltung haben sollten. Seitens des damaligen CDU Bausenators Rastemborski wurde der Kommission zugesichert, dass sich die Verwaltung an die Entscheidungen halten würde – ein deutlicher, zuvor kaum vorstellbarer Fortschritt. [31]

Die Übertragung der neuen Konditionen der Beteiligung und Erneuerungspraxis auf andere Berliner Stadterneuerungsgebiete war aber

[30] Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen (Hg.): Stadterneuerung in Berlin. Berlin 1990, S. 5.

[31] Vgl. Kaczmarczyk, Armando: „Erneuerungskommission Kottbusser Tor“ Ein Paradoxon konservativer Ordnungspolitik? In: ARCH+ 66/1984, S. 51-52.

SITZUNG DES STADTTEILAUSSCHUSSES SO 36 Quelle: Verein SO 36 (Hg.): ... außer man tut es! Kreuzberg abgeschrieben aufgestanden. Berlin 1989, S. 68

keineswegs von vornherein selbstverständlich. „Während etwa in den Bezirken Wedding und Tiergarten nicht einmal die im Städtebauförderungsgesetz vorgesehene Beteiligung der Betroffenen an der Stadterneuerung alten Typus wegen ‚bestehender Personalprobleme' (so Bausenator Rastemborski, Tagesspiegel 21.7.1982) gewährleistet ist, konkretisieren sich in Kreuzberg – für das CDU Mitglied Elsner eine ‚Geisterstadt der Chaoten' (TAZ 23.7.1982) neue Formen der Stadterneuerung".[32]

FAZIT

Seit Mitte der 1970er Jahre befanden sich die Akteursstrukturen im Städtebau in Berlin in einem radikalen Transformationsprozess. Die IBA konnte hier einen zentralen Beitrag dazu leisten, neue Akteursformen zu entwickeln und zu erproben. Sie nahm hier auch innerhalb Berlins ausdrücklich eine Rolle als Testlabor ein: „(West-) Berlin ist nicht Kreuzberg. Im IBA-Gebiet gelten Sonderkonditionen."[33] Viele der während der IBA entwickelten Beteiligungsverfahren und die entwickelten Akteursstrukturen erscheinen im Rückblick kaum durchschaubar. Es war aber eine Qualität der IBA, dass in diesem Testlabor vielfältige Vorgehensweisen entworfen und auch wieder verworfen werden konnten.

Das Konzept der baulichen Selbsthilfe umgibt die IBA-Alt wie ein Mythos. Die Selbsthilfe war aber vor allem möglich, weil gigantische Fördersummen bereit standen. Zudem war sie sehr stark mit dem damaligen für Kreuzberg typischen Aussteiger-Lebensentwurf verknüpft, der es ermöglichte, viel Zeit ins Hausplenum, in Anstimmungsrunden und letztendlich in Bauarbeiten zu investieren. Auch wenn diese Bedingungen kaum wiederherzustellen sind, ist zu prüfen, ob Elemente des Konzeptes der Selbsthilfe – also die Eigenbeteiligung von Mietern an baulichen Maßnahmen in ihrem Wohnhaus – im Zuge der Erschließung von neuen Ressourcen für die IBA 2020 wiederbelebt werden können. In vielen Miethäusern der Stadt stehen in den kommenden Jahren auf der einen Seite Maßnahmen zur energetischen Sanierung (Wärmedämmung, Nutzung erneuerbarer Energiequellen etc.) und auf der anderen Seite Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels an (Entsiegelung von Hofflächen, Begrünung von Dächern und Fassaden sowie Erhöhung der Albedo zur Verbesserung des Mikroklimas) an.[34] Es ist denkbar, dass ein Teil dieser Arbeiten und insbesondere auch der Instandhaltung und Pflege von Mietern geleistet werden können, um die Finanzierung sozialer zu gestalten. Bedenkenswert wären weiter Selbsthilfemaßnahmen im öffentlichen Raum – vor allem mit Blick auf Grünanlagen. Hierfür könnten im Rahmen der IBA 2020 Modelle entwickelt werden, welche die Lehren aus der IBA 1987 aufnehmen.

[32] Bodenschatz, Harald: Platz frei für das neue Berlin! Geschichte der Stadterneuerung seit 1871. Berlin 1987, S. 205-206.

[33] Bodenschatz, Harald: Platz frei für das neue Berlin! Geschichte der Stadterneuerung seit 1871. Berlin 1987, S. 212.

[34] Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin: Stadtentwicklungsplan Klima. Berlin 2011.

1.2.3 ORGANISATION: MANGEL AN MANDAT UND KOMPETENZEN TROTZ HOCHKARÄTIGER FACHLEUTE

Hinsichtlich der Organisationsstrukturen war die IBA ein komplexes Gebilde mit vielfältigen Aufgaben, die in der Senatsvorlage für die IBA aus dem Jahr 1978 definiert wurden. Die Bauausstellung Berlin GmbH – im folgenden IBA-Gesellschaft genannt – sollte nicht nur die Rahmenkonzeption verfeinern, die Problemlösungen für die Demonstrationsgebiete planen und konkretisieren; städtebauliche Wettbewerbe vorbereiten und ausschreiben; Projekte zur Begleitforschung vergeben, betreuen, auswerten; Kongresse und Sommerakademien, Seminare, Sitzungen des „Ideenparlaments“ (Diskussionsforum), Fachtagungen und Ausstellungen zur fachlichen und wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit der IBA vorbereiten; die Organisation eines externen Rahmenprogramms unterstützen und Öffentlichkeitsarbeit betreiben, sondern auch eine Verbindung zwischen theoretischen Grundlagen, konzeptionell-gestalterischen Vorstellungen und dem technisch und finanziell Machbaren herstellen sowie auf Termingenauigkeit und optimalen Einsatz der Mittel achten.[35] „Die Leistung der IBA bestand im Kern aus der Organisation eines Planungsablaufes auf mehreren Ebenen und in mehrere Richtungen, die jedoch an verschiedenen Stellen untereinander verknüpft werden mussten und an deren Ende eine bauliche Realisierung stand.“[36]

Für diese Fülle von höchst komplexen Aufgaben, die sowohl inhaltliche wie auch organisatorische Fragestellungen beinhalteten, konnte im Verlauf der IBA jedoch nie eine wirklich geeignete Organisationsform entwickelt werden. Vor allem die Zusammenarbeit mit den vielfältigen außerhalb der IBA Gesellschaft stehenden Akteuren musste organisiert werden: „Die GmbH ist seinerzeit gegründet worden, um konzeptionell neue Wege zu beschreiten und in einem Spannungsfeld zu den eingefahrenen Gleisen der Verwaltung zu wirken. Man hat dabei nur übersehen, dass die andere Seite – nämlich die Verwaltungsseite – genau so durchstrukturiert und organisiert werden musste wie die GmbH“[37]. Die Verwaltungsseite, aber auch „Senats- und Bezirksplaner, Verkehrsexperten, Lobbyisten, Mieter und Mietervereinigung, Ökologen, Grünplaner, Frauengruppen, Hausbesetzer, Lehrer, Direktoren städtischer Wohnungsbauunternehmen, WBK-Vertreter“[38] stießen damals oft und heftig aneinander.[39] Die vorhandenen Strukturen waren nicht ausreichend dazu geeignet, die verschiedenen Ansprüche in wünschenswerter Weise in die Konzeption und Organisation der IBA einzubinden.

Am deutlichsten zeigten sich diese schwierigen organisatorischen Verhältnisse in den Problemen mit der Berufung geeigneter Planungsdirektoren der IBA in ihrer Anfangsphase Ende der 1970er Jahre und der sich schließlich durchsetzenden Doppelspitze Hardt-Waltherr Hämer und Josef Paul Kleihues.[40] Durch die Berufung Jürgen

[35] Vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen Berlin: Internationale Bauausstellung Berlin 1984. Berlin 1978, S. 65-66.

[36] Schlusche, Günter: Die Internationale Bauausstellung Berlin. Eine Bilanz. Berlin 1997, S. 204.

[37] Jürgen Nottmeyer im Gespräch mit Lore Ditzen: IBA Management. In: ARCH+ 66/1984, S. 13.

[38] Hoffmann-Axthelm, Dieter: Architektur und Stadterneuerung. In: ARCH+ 66/1984, S. 14.

[39] Emenlauer, Rainer, Koordinator für Projektentwicklung, Bodenordnung, Vermarktung bei der IBA (1980-87) /Machleidt, Hildebrand, verantwortlich für die Stadtteilplanung und der Projektkoordination im Demonstrationsgebiet Südliche Friedrichstadt in Berlin-Kreuzberg (1979-87), Gespräch am 02.12.2010.

[40] Vgl. Bodenschatz, Harald/Polinna, Cordelia: Learning from IBA - die IBA 1987 in Berlin. Berlin 2010, S. 22-25.

Nottmeyers zum Geschäftsführer der IBA GmbH im Jahre 1981 sollte die Verknüpfung der verschiedenen Akteure gestärkt werden, „Und zwar in der Form, dass die konzeptionelle Seite nicht restriktiv beschränkt wird, sondern dass sie ihre Ideen umsetzen kann."[41] Auch dieser ab 1981 existierenden „Einzelspitze" gelang es nicht, die organisatorischen Strukturen der IBA zu optimieren.

Ein weiteres Problem bestand darin, dass die IBA nicht mit planungsrechtlichen Kompetenzen ausgestattet war und keinen direkten Zugriff auf die Vergabe von Fördergeldern hatte. Obwohl die IBA über geballte Fachkompetenz in Hinblick auf architektonische und planerische Fragen verfügte, mangelte es ihr also an Kompetenzen für eine qualitätvolle Umsetzung der hochgesteckten Ziele. Sie musste bei jedem Projekt aufs Neue die Verwaltung und die Fördermittelgeber davon überzeugen, Baugenehmigungen zu erteilen und Gelder freizugeben. Was zunächst wie eine wirksame Kontrollinstanz erscheinen mag, entwickelte sich in der Realität zu einem großen Hindernis für die zügige Realisierung der IBA-Projekte. Zudem gingen auf dem Weg zur Realisierung innovative Ideen verloren oder mussten den Anforderungen der Fördermittelgeber angepasst werden. Häufig pochten die Senats- und Bezirksverwaltungen auf ihre Zuständigkeiten und hatten kein Interesse an Überlegungen, administrative Entscheidungsabläufe zugunsten der IBA weiterzuentwickeln oder zu verkürzen.[42]

Zunächst wurde versucht, diesen Kompetenzmangel durch hochrangige Akteure auszugleichen. Trotzdem warf Ulrich Conrads, Chefredakteur der Bauwelt, der IBA schon 1980 vor, nicht ausreichend organisatorisch vorbereitet zu sein: „Die Vorbereitung bestand lediglich aus der Suche nach großen Namen, die diese bedeutende Aufgabe lösen könnten. Damit sind Konflikte im Voraus programmiert."[43] Zudem favorisierte man ein „weiches", integriertes Planungsmanagement, dass „sich überwiegend aus gesetzlich nicht vorgesehenen bzw. gesetzlich nur marginal geregelten Verfahrensbestandteilen"[44] zusammensetzte und das im Gegensatz zu den klassischen Instrumenten der Bauleitplanung stand.[45] Dieser auf Verhandlungen basierende Ansatz war prinzipiell richtig und innovativ, hat aber zur Durchsetzung der oft kontroversen Vorhaben nicht ausgereicht. So blieb die IBA ein „zahnloser Tiger", der sich der Hilfe anderer Strukturen – vor allem der Fördermittelgeber – bedienen musste, um seine Ideen umsetzen zu können. Die mangelnde Durchsetzungskraft der IBA kann darauf zurückgeführt werden, dass es politische Kräfte gab, die eine IBA bei ihrer Gründung zwar nicht verhindern, später aber doch behindern konnten. So wurde die IBA nicht „mit jenen Mitteln und Instrumenten ausgestattet, die es ihr erlaubt hätten, treuhänderisch für das Land Berlin die gewünschte baupolitische Wende im Maßstab 1:1 durchzusetzen."[46]

FAZIT

Die IBA 1987 legte einen Grundstein für die Entwicklung integrierter, partizipativer Planungsverfahren, die auf Aushandlungsprozessen basieren

[41] Jürgen Nottmeyer im Gespräch mit Lore Ditzen: IBA Management. In. ARCH+ 66/1984, S. 13.

[42] Emenlauer, Rainer: Ein Instrument zur Durchsetzung des Städtebaus der achtziger und neunziger Jahre? In: Kleihues, Josef Paul (Hg.): Südliche Friedrichstadt. Schriftenreihe zur Internationalen Bauausstellung Berlin 1984/87. Die Neubaugebiete. Dokumente Projekte. Heft 3. Stuttgart 1987, S. 50.

[43] Conrads, Ulrich: Kritik an der IBA. In: Deutscher Werkbund (Hg.): IBA Einblicke in einen Prozeß. Werk und Zeit 1/1980, S. 39.

[44] Schlusche, Günter: Die Internationale Bauausstellung Berlin. Eine Bilanz. Berlin 1997, S. 204-205.

[45] Vgl. Schlusche, Günter: Die Internationale Bauausstellung Berlin. Eine Bilanz. Berlin 1997, S. 205.

[46] Emenlauer, Rainer: Ein Instrument zur Durchsetzung des Städtebaus der achtziger und neunziger Jahre? In: Kleihues, Josef Paul: Schriftenreihe zur Internationalen Bauausstellung 1984/87 Band 3. Südliche Friedrichstadt. Stuttgart 1987, S. 49.

und die auch heute im Zuge einer weiteren Ausdifferenzierung der Akteursstrukturen und sich verändernder Handlungsspielräume der öffentlichen Hand eine große Bedeutung für die Umsetzung von städtebaulichen und architektonischen Projekten haben. Innovative Ideen wurden durch die IBA 1987 angedacht und ausgetestet, für eine Weiterentwicklung besteht aber großer Bedarf. Eine IBA 2020 könnte hier ein wichtiges Betätigungsfeld finden. Vor allem aus dem Kompetenzmangel und aus dem nur indirekten Zugriff auf Fördergelder können für die Organisationsstrukturen klare Lehren abgeleitet werden: Kompetenzen müssen bereits vor der IBA klar verteilt werden, im Idealfall sollte die IBA selbst über planungsrechtliche Kompetenzen verfügen können. Auch in Bezug auf den Zugriff auf Förderprogramme müssen klare Mandate erteilt und Wege verkürzt werden.

Nicht ganz unbeteiligt an den problematischen und nicht immer durchschaubaren organisatorischen Strukturen war wohl auch die Größe der IBA Gesellschaft. 1984 hatte diese immerhin etwa 80 Mitarbeiter.[47] Eine kleine, schlagkräftige Organisation kann besser gesteuert und flexibel an sich wandelnde Bedingungen, Ressourcen und politischen Rückhalt angepasst werden. Dennoch machen die Erfahrungen der IBA 1987 auch deutlich, dass nicht nur visionäre Planer und Architekten gebraucht werden, sondern auch Mitarbeiter, die im Umgang mit Förderprogrammen und Management geschult, die Experten für Planungsrecht und Mediation sind. Die größte Herausforderung einer IBA 2020 dürfte aber erneut sein, das Verhältnis zwischen IBA-Organisation und der planenden Verwaltung, also der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und den Bezirken, zu definieren. Nur wenn hier ein gangbarer Weg gefunden wird, stehen die Chancen gut, dass IBA-Projekte zügig und ihrem hohen Anspruch entsprechend realisiert und gleichzeitig Strukturen entwickelt werden, die eine Weiterführung der Innovationen der IBA auch nach 2020 im alltäglichen Verwaltungshandeln vorbereiten.

[47] Ditzen, Lore: Lernprozesse. Die Internationale Bauausstellung IBA in Berlin. In: Architheses, 06/1984, S. 33.

1.3 ZENTRALE THEMENFELDER

Über den zentralen Themenfeldern der IBA standen, als konzeptionelle Klammern, die beiden übergreifenden Leitbilder: *behutsame Stadterneuerung* (Altbau-IBA) und *kritische Rekonstruktion* (Neubau-IBA). Diese überschnitten sich trotz getrennter Organisation inhaltlich in einigen wesentlichen Punkten. Beide Konzepte hatten ein Ziel: die praktische Rehabilitierung der historischen Stadt – der barocken Stadterweiterung (südliche Friedrichstadt) und vor allem der über viele Jahrzehnte verachteten „Mietkasernenstadt". Die Wiederentdeckung, erhaltende Erneuerung bzw. *kritische Rekonstruktion* der städtebaulichen Qualitäten vor allem des Wohnens in der Innenstadt war das große Thema der IBA: „Hat Berlin", so Josef Paul Kleihues' rhetorische Frage im Titel eines Artikels für die Zeitschrift „Stadt", „seine schöne Vergangenheit vergessen?"[48]

Die *behutsame Stadterneuerung* erwuchs aus den heftigen sozialen Konflikten der 1970er Jahre, die sich vor allem an dem Programm der Kahlschlagsanierung entzündeten. Ihr Hintergrund waren Wohnungsprobleme, ein katastrophaler Zustand der überkommenen Altbauten und infrastrukturelle Missstände. Kreuzberg stand im Mittelpunkt des Streites und der öffentlichen Aufmerksamkeit. Die *behutsame Stadterneuerung* richtete sich vor allem gegen die Abriss- und Neubauplanungen der Epoche des Ersten Stadterneuerungsprogramms und die damit einhergehende Zerstörung von bezahlbarem Wohnraum, aber auch der typischen Nutzungs- und Sozialstruktur, der so genannten „Kreuzberger Mischung".

In den „12 Grundsätzen der *behutsamen Stadterneuerung* von 1982" wurden die zentralen Forderungen zusammengefasst:

[48] Kleihues, Josef Paul: Hat Berlin seine schöne Vergangenheit vergessen? In: Stadt 3/1984, S. 14-22.

„1. Die Erneuerung muß mit den jetzigen Bewohnern und Gewerbetreibenden geplant und - substanzerhaltend - realisiert werden.

2. Planer sowie Bewohner und Gewerbetreibende sollen in Zielen und Erneuerungsmaßnahmen übereinstimmen, technische und soziale Planungen Hand in Hand gehen.

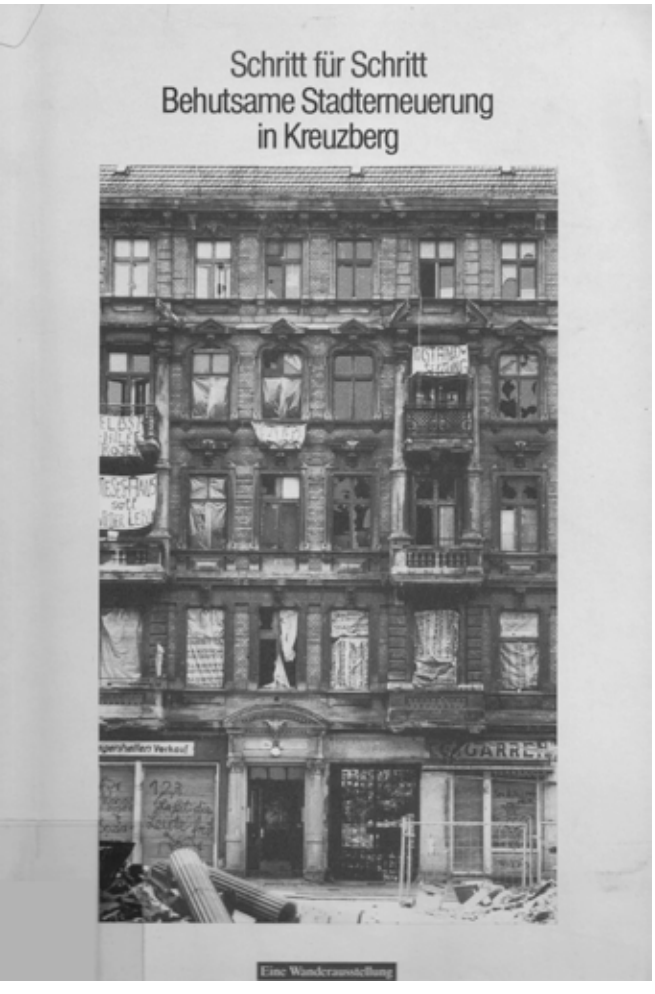
3. Die Eigenart Kreuzbergs soll erhalten, Vertrauen und Zuversicht in den gefährdeten Stadtteilen müssen wieder geweckt werden. Substanzbedrohende Schäden an Häusern sind sofort zu beseitigen.

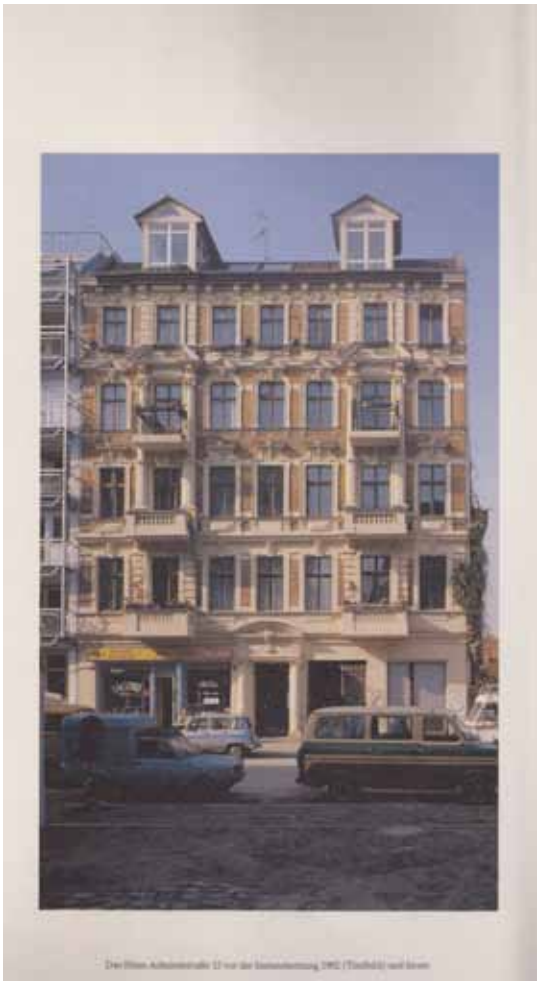
4. Behutsame Änderung von Grundrissen soll auch neue Wohnformen möglich machen.

5. Die Erneuerung von Wohnungen und Häusern soll stufenweise geschehen und allmählich ergänzt werden.

6. Die bauliche Situation soll durch wenige Abrisse, Begrünung im Blockinneren, Gestaltung der Fassaden verbessert werden.

7. Öffentliche Einrichtungen sowie Straßen, Plätze und Grünbereiche müssen bedarfsgerecht erneuert und ergänzt werden.





EINE BIBEL DER BEHUTSAMEN STADTERNEUERUNG: Titelbild der Publikation „Schritt für Schritt - Behutsame Stadterneuerung in Kreuzberg - Eine Wanderausstellung“, Berlin, S.T.E.R.N. 1990. Gezeigt wird das Haus Admiralstraße 15 vor (1982) und nach der Instandsetzung (1990).

8. Beteiligungsrechte und materielle Rechte der Betroffenen bei der Sozialplanung müssen geregelt werden.

9. Entscheidungen für die Stadterneuerung müssen offen gefunden und möglichst vor Ort diskutiert werden. Die Betroffenenvertretung ist zu stärken.

10. Stadterneuerung, die Vertrauen erzeugt, braucht feste Finanzzusagen. Das Geld muß schnell und auf den Fall bezogen ausgegeben werden können.

11. Es sind neue Formen der Trägerschaft zu entwickeln. Treuhänderische Sanierungsaufgaben (Dienstleistungen) und Baumaßnahmen sollen getrennt werden.

12. Die Stadterneuerung nach diesem Konzept muß über das Jahr 1984 hinaus gesichert sein. (Gekürzte Fassung)“[49]

[49] Verein SO 36 (Hg.): ... außer man tut es! Kreuzberg abgeschrieben aufgestanden. Berlin 1989, S. 64.

EINE BIBEL DER KRITISCHEN REKONSTRUKTION: Umschlag der Publikation „Modelle für eine Stadt“ herausgegeben von Vittorio Magnago Lampugnani aus der Schriftenreihe zur Internationalen Bauausstellung Berlin. Die Neubaugebiete. Dokumente Projekte. Heft 1, Berlin 1984. Die Umschlaggraphik des ersten Bandes der Dokumentation der Projekte der IBA-Neu zeigt eine überarbeitete Version des Gemäldes „Blick in die Oranienburger Straße. Häuserbau in Berlin um 1730-40“.

Die *kritische Rekonstruktion* – das zentrale Leitbild der IBA-Neu ist vor allem ein stadtgestalterisches Konzept, das überwiegend von Architekten entwickelt, diskutiert und verwirklicht wurde. Die Wiederentdeckung der Qualitäten der historischen Stadt wurde mit Überlegungen verbunden, wie sich diese Qualitäten vereint mit zeitgenössischen Anforderungen rekonstruieren lassen. Der Block, die Straße und der Platz wurden als städtebauliche Elemente definiert, die ein solides Raster für funktionierende städtebauliche Strukturen bilden. Ein Erhalt oder eine „kritische" Wiederherstellung der städtebaulichen Struktur wurde angestrebt.

Bei der „Rekonstruktion der zerstörten Stadt", so Josef Paul Kleihues, geht es

/ „um die Erhaltung, Erneuerung und Verbesserung des *Stadtgrundrisses*. Denn die Nutzungsverteilung, der Flächenzuschnitt und die Erschließung bilden die konstituierende Basis für den Aufbau der Stadt.

/ um die *Geometrie des Aufbaus* der Stadt, welche den öffentlichen, den halböffentlichen und den privaten Raum der Stadt definiert.

/ um die Stadt im *Kontext zur Landschaft*, welche die Grundlage und natürliche Voraussetzung des Lebens in der Stadt garantiert und sich in den grünen Flächen der Parks und Gärten sowie den grünen Adern der Allee- und Straßenbäume sinnbildhaft manifestiert.

/ um das *Bild der Stadt*, denn in der Physiognomie ihrer Häuser bringt die Stadt in besonderer Weise die geistigen und kulturellen Bestandteile ihrer Geschichte zum Ausdruck."[50]

Nicht nur retrospektiv wird gerne von einer Zweiteilung der IBA in –Alt und –Neu gesprochen. So entsteht der Anschein, dass es zwei parallele Veranstaltungen gegeben habe, die sich auch inhaltlich, in ihren Zielen wie in der Umsetzung, unterschieden. Das trifft nur teilweise zu. Das zentrale Ziel **Wohnen in der Innenstadt** war sowohl bei der IBA-Alt als auch bei der IBA-Neu von großer Bedeutung. Es wurde allerdings sehr unterschiedlich – und ortsspezifisch – umgesetzt. Insofern verweist die vielfältige Ausgestaltung vor allem auf die außerordentliche Flexibilität der zentralen Botschaft, die eine große Bandbreite von Themen und eine Anwendung in vielfältigen räumlichen Situationen erlaubte.

[50] Kleihues, Josef Paul: Die IBA vor dem Hintergrund der Berliner Architektur- und Stadtplanung des 20. Jahrhunderts. In: Magnago Lampugnani, Vittorio (Hg.): Modelle für eine Stadt. Schriftenreihe zur Internationalen Bauausstellung Berlin. Die Neubaugebiete. Dokumente Projekte. Heft 1. Berlin 1984, S. 36.

1.3.1 SCHÖNER WOHNEN IN DER INNENSTADT, ABER BEZAHLBAR, SOZIAL UND ETHNISCH VIELFÄLTIG

Die Kahlschlagsanierung der 1960er und 1970er Jahre bedeutete in sozialer Hinsicht, dass unsanierte, aber bezahlbare Altbau-Wohnungen abgerissen und relativ teure Neubauwohnungen (im sozialen Wohnungsbau) geschaffen wurden. Die vom Abriss betroffenen Mieter wurden vor allem in die Großsiedlungen am Stadtrand umgesetzt. Das stellte mit Blick auf die dort deutlich höheren Mieten und den Verlust sozialer Netzwerke eine erhebliche Bedrohung für Haushalte mit geringerem Einkommen dar. Daher waren die Stichworte „Wohnungsnot“ und „Entmietung“, aber auch „Vertreibung“[51] wichtige Begriffe in den großen stadtgesellschaftlichen Auseinandersetzungen der 1970er Jahre. Die IBA-Alt war daher von Anfang an mit der Forderung nach bezahlbarem, angemessenem Wohnraum in der Innenstadt konfrontiert. Ihre Protagonisten identifizierten sich mit dieser Forderung und integrierten sie in das Konzept der *behutsamen Stadterneuerung*. Der Neubau-IBA war dagegen durch die Richtlinien des sozialen Wohnungsneubaus die Hände in dieser Frage gebunden.

Das soziale Spektrum der „Betroffenen“ war gerade in Kreuzberg sehr weit: ausländische Haushalte, die aber schwer für eine aktive Mitwirkung zu mobilisieren waren, alteingesessene Kreuzberger und zahlreiche, oft jugendliche Neu-Kreuzberger. Im Rahmen von Selbsthilfeprojekten und der Legalisierung von Hausbesetzungen konnten selbst Bevölkerungsgruppen, die bis dato wenig Wahlfreiheit gehabt hatten, ihre Wohnwünsche realisieren. Die ethnische Vielfalt Kreuzbergs wurde explizit als Teil der Bürgerbeteiligung und auch bei den Planungsprojekten thematisiert. Viele Materialien der IBA-Alt erschienen etwa auf Türkisch[52], und es gab auch einige türkische Mitarbeiter der IBA. 1985 ließ die Internationale Bauausstellung Berlin GmbH eine Studie erstellen, in der die Problematik der kinderreichen Immigrantenfamilien analysierte wurde. Hier wurden Überlegungen angestellt, welche Maßnahmen speziell für diese Zielgruppe ergriffen oder wie bereits vorhandene Maßnahmen angepasst werden müssten.[53] Außerdem fällt auf, dass beispielsweise Moscheen, die Teil mancher Planungen und Projekte waren, damals keine besondere Aufregung auslösten. So heißt

[51] Autzen, Rainer u.a.: Stadterneuerung in Berlin. Sanierung und Zerstörung vor und neben der IBA. Berlin 1984, S. 35.

[52] Z. B. die Ausstellung „Schöne Neue Welt“, die vor dem Umbau in eine KiTa in der Parkgarage in der Dresdner Straße durchgeführt wurde, oder die Broschüre zur Gestaltung und Verkehrsberuhigung des Lausitzer Platzes.

[53] Arin, Cihan/Gude, Sigmar/Wurtinger; Hermann: Auf der Schattenseite des Wohnungsmarktes. Basel 1985

SOZIALORIENTIERTE HAUSERNEUERUNG MIT DIFFERENZIERTEN STANDARDS: „Um die Mieten niedrig zu halten, wurde in den ersten Jahren der behutsamen Stadterneuerung auf den Einbau von aufwendigen Zentral- und Etagenheizungen verzichtet. Mäßig beschädigte Kachelöfen wurden repariert, zerstörte abgetragen und durch Allesbrenner ersetzt.“ Quelle: S.T.E.R.N. Gesellschaft für behutsame Stadterneuerung Berlin (Hg.): Schritt für Schritt. Behutsame Stadterneuerung in Kreuzberg. Katalog zur Wanderausstellung. Berlin 1990, S. 55

es etwa in der Projektbeschreibung des Geländes des Görlitzer Bahnhofs: „Hinsichtlich [...] der Fatih-Moschee erarbeitete die IBA/S.T.E.R.N. Vorschläge."[54] Mehr musste damals zu diesem Thema offenbar nicht gesagt werden. Die selbstverständliche Integration von ethnischen „Minderheiten" in den Planungsprozess ist sicher bemerkenswert. Auch die frauenspezifischen Projekte wie das Frauenstadtteilzentrum „Schokofabrik" sowie der hohe Stellenwert, den wohnortnahe Kindertagesstätten, Schulen und Jugendprojekte hatten, zeigen, dass eine sehr breite soziale Agenda durchgesetzt werden konnte.

Betont werden muss jedoch die Einzigartigkeit der Situation Kreuzbergs in den 1980er Jahren, das damals von den unterschiedlichsten gesellschaftlichen „Randgruppen" bewohnt war, von Menschen, die freiwillig („Alternative") oder unfreiwillig (Ausländer) in den Nischen der Gesellschaft oder etwas abseits davon lebten. So kann die *behutsame Stadterneuerung* auch als beispielhaftes Vorzeigeprojekt von internationaler Bedeutung dafür gewertet werden, wie es gelang, diesen marginalisierten Bewohnern eine Chance zu geben, ihr Umfeld zu verbessern, zu erhalten und nach ihren Vorstellungen zu gestalten. Damit war die *behutsame Stadterneuerung* ein trotz aller Rückschläge sozial nachhaltiges Modell erfolgreicher Integrationspolitik.

Bei der IBA-Neu spielten soziale Themen in dieser Form nur eine untergeordnete Rolle, in den Publikationen und Interviews wurden diese kaum erwähnt. Josef-Paul Kleihues, Planungsdirektor der IBA-Neu, sprach in Bezug auf die IBA-Alt und die IBA-Neu von „unterschiedlichen Aufgabenbereichen"[55]. Sozial integrative Problemstellungen standen beim Konzept der *kritischen Rekonstruktion* nicht im Vordergrund: „Man entwarf zwar für eine gemischte Bevölkerung in der Friedrichstadt, verleugnete deswegen jedoch nicht den elitären Charakter der Ausstellung. Der Unterstellung, daß zum sozialen Wohnungsbau die Durchschnittlichkeit ebenso obligatorisch dazugehört wie die Trivialität zum Volksfest, widersprach der Überzeugung vom geistigen Auftrag öffentlichen Bauens, die Kleihues zu vertreten nicht müde wurde."[56] Trotzdem lohnt es sich, die sozialen Dimensionen der IBA-Neubauprojekte zu untersuchen. Ein sozialer Ansatz lässt sich etwa in den abwechslungsreichen Wohnformen erkennen. In vielen Projekten wurden innovative und experimentelle Wohnungsgrundrisse realisiert: WG-Wohnungen, Maisonette-Wohnungen, Wohnungen mit Mini-Gärten und weitere vielfältige und damals neuartige Formen entstanden. Es wurden auch viele Wohnungen gebaut, die für größere Familien in Frage kamen(4-6 Zimmer, ab 120 qm). Neben Mietwohnungen wurden Eigentumswohnungen realisiert. Ebenso muss beachtet werden, dass fast der gesamte Wohnungsneubau im Gebiet der IBA-Neu – immerhin ca. 4.330 bis 4.830 Wohnungen[57] – mit Mitteln des sozialen Wohnungsbaus finanziert wurde. Durch die hohe Subventionierung des Wohnungsneubaus konnten trotz hoher Qualitätsstandards vergleichsweise niedrige Kaltmieten gewährleistet werden.

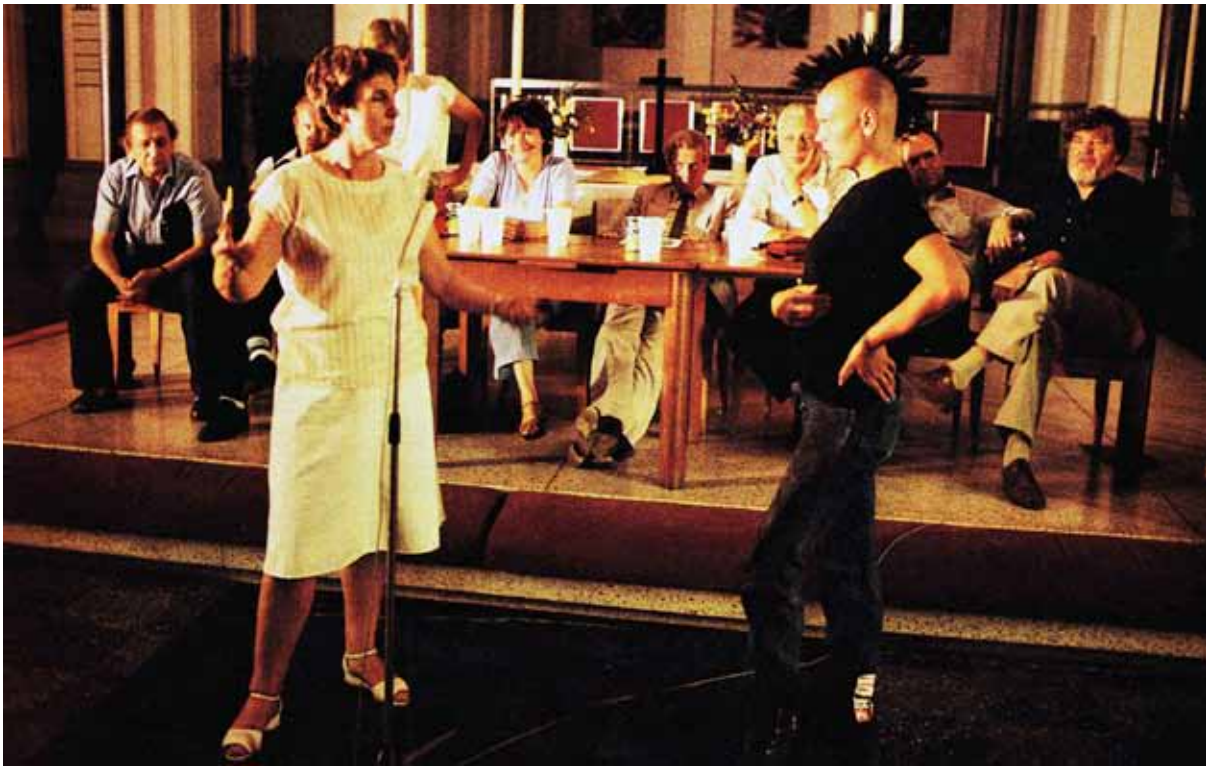
Zu IBA-Zeiten waren viele der neuen Wohnungen für Familien mit geringem Einkommen dennoch nicht erschwinglich. Bei diesen Wohnungen kann nicht von Sozialwohnungen in dem Sinne gesprochen werden, dass sie von Sozialhilfeempfängern bewohnt werden konnten. Im Fall der Townhouses an der Lützowstraße und

[54] Internationale Bauausstellung Berlin 1987: Projektübersicht. Aktualisierte und erweiterte Ausgabe. Berlin 1991, S. 350.

[55] Interview von Heinrich Klotz mit Josef Paul Kleihues zur IBA-Ausstellung. In: Internationale Bauausstellung Berlin 1987 - Beispiele einer neuen Architektur. Frankfurt 1986, S. 11.

[56] Wirsing, Sibylle: Die Angst vor der Kultivierung. Berlin und seine IBA. In: Modelle für eine Stadt. Schriftenreihe zur Internationalen Bauausstellung Berlin. Die Neubaugebiete. Dokumente Projekte. Heft 1. Berlin 1984, S. 14.

[57] Internationale Bauausstellung Berlin 1987: Projektübersicht. Aktualisierte und erweiterte Ausgabe. Berlin 1991, S. 400.



DEMONSTRATION ETHNISCHER VIELFALT IN KREUZBERG: türkische und deutsche Kinder beim gemeinsamen Spiel. Quelle: Wettbewerb "Schulprojekt SO 36" - Schulversuch in Berlin Kreuzberg, Skalitzer Str. 55-56. Internationale Bauausstellung Berlin 1987. Berlin 1983, Umschlagfoto

DEMONSTRATION SOZIALER VIELFALT IN KREUZBERG: „Die Bürgerin und die Punkerin", bei einer Diskussion über Hausbesetzung. Auf dem Podium der Veranstaltung in der St. Thomas-Kirche saßen Vertreter der Behörden der Stadt, des Bezirks Kreuzberg und der evangelischen Kirchengemeinde, rechts im Bild ist der damalige Baustadtrat Werner Orlowsky (Alternative Liste) zu erkennen. Quelle: Tages Anzeiger 35/1983, Titelseite

der Stadtvillen an der Rauchstraße richteten sich die entstandenen Wohnungen und Häuser ganz explizit an eine besser gestellte Mittelschicht. Insofern förderte die IBA-Neu eine Rückkehr von Mittelschichten in die Innenstadt, ein Trend, der erst sehr viel später Beachtung fand.

Der oft erwartete Effekt, dass durch den Bau von Neubauwohnungen Sickereffekte entstehen, also in die durch Umzüge freiwerdenden Wohnungen Mieter einziehen könnten, die noch in unzumutbaren Wohnungen lebten, wurde schon damals skeptisch beurteilt: „Im Teilmarkt der relativ preisgünstigen Mietwohnungen wird eine noch stärkere Nachfragekonkurrenz mit der Tendenz zur Überbelegung auf Grund der gewollten Verknappung und zur Desinvestition eintreten."[58]

Auch die Projekte der IBA-Alt hatten auf längere Sicht gesehen ihre Grenzen. Selbsthilfe verringerte die Kosten und damit die Mieten und förderte den sozialen Zusammenhalt.

Wenn aber zu viel dauerhaftes Engagement der Bewohner etwa bei der Hofbegrünung nötig war, funktionierten viele Ansätze nach einem Wechsel der Mieter oder nach einigen Jahren nicht mehr.[59] Oft arbeiteten Bewohner für Projekte, die sie selbst gar nicht nutzten, von späteren Bewohnern aber nicht mehr so geschätzt wurden.

FAZIT

Die sozialen Probleme im östlichen Kreuzberg konnten durch die IBA nicht gelöst werden. Bisweilen wurde daher die Frage aufgeworfen, ob deshalb hier öffentliche Gelder vergeudet wurden. Diese Frage ist kurzsichtig: Arbeitslosigkeit und Ausgrenzung sind nicht durch eine *behutsame Stadterneuerung* zu überwinden, aber ihre Folgen können vermindert, die Rahmenbedingungen des Lebensalltags können verbessert werden. Soziale Inklusion von ausgegrenzten sozialen bzw. ethnischen Gruppen ist eine Daueraufgabe der Stadtentwicklungspolitik geworden und wird heute – im Rahmen der Möglichkeiten – durch das Quartiersmanagement aufgegriffen. Sie wird auch in eine neue IBA Eingang finden müssen. Die Anpassung von Einrichtungen der sozialen und kulturellen Infrastruktur sowie von formellen wie informellen Bildungseinrichtungen an neue gesellschaftliche Herausforderungen wie eine multi-ethnische Gesellschaft kann – wie etwa in den Ideen für die „Suchräume" Müllerstraße, Neukölln Nord oder Gropiusstadt[60] – hier ein wichtiger zeitgemäßer Ansatzpunkt sein.

Ein soziales Kernproblem sind in der Mieterstadt Berlin bezahlbare Mieten. Die im Rahmen der IBA geregelten Mieten konnten nicht langfristig gesichert werden. Die Mieten und die

ATTRAKTIV FÜR URBANE MITTELSCHICHTEN: Stadtvilla von Rob Krier an der Rauchstraße. Quelle: Internationale Bauausstellung Berlin 1987: Projektübersicht. Aktualisierte und erweiterte Ausgabe. Berlin 1991, S. 35

[58] Emenlauer, Rainer: Entlastung des Staatshaushaltes durch steigende Mieten. In: Berliner Mieterverein e.V. (Hg.): Wohnungsversorgung in der Krise. Vorschläge für eine sozial orientierte Wohnungspolitik. Berlin 1983, S. 19.

[59] Herzke, Frank, DeGeWo, seit 2008 Eigentümerin zahlreicher Gebäude in der Luisenstadt, Gespräch am 07.12.2010.

[60] Prae-IBA Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 50-53, 60-61.

Nebenkosten steigen gerade bei ärmeren Haushalten schneller als das Einkommen. Besonders betroffen sind Innenstadtbezirke, die für Mittelschichten interessant geworden sind – wie etwa Kreuzberg. Damit ist die wünschenswerte soziale Vielfalt solcher Quartiere bedroht. Dazu kommt das künftige große Thema der Verteilung der Kosten für eine energetische Ertüchtigung des überkommenen Baubestandes. Der mietrechtliche Rahmen kann zwar im Rahmen einer IBA nicht verändert werden, dennoch muss darüber nachgedacht werden, wenigstens zeitlich befristete Schutzbestimmungen – z. B. hinsichtlich der Umwandlung in Eigentumswohnungen und der Nutzung als Ferienwohnungen – in ausgewählten Gebieten anzuwenden. Die neue Wohnungsfrage ist allerdings – mit Blick etwa auf den in Berlin erreichten hohen Wohnflächenkonsum (Wohnfläche pro Einwohner) sowie der Notwendigkeit, nicht nur unerwünschter Gentrifizierung, sondern auch dem weiteren Abstieg von Quartieren entgegenzuwirken – ein Themenfeld, das isoliert nicht angemessen angepackt werden kann.

Die neue Wohnungsfrage ist insofern nur sehr eingeschränkt ein IBA-Themenfeld. Sie betrifft in sozialräumlicher Hinsicht heute vor allem ehemalige Arbeiterviertel (Wedding, Moabit, Nord-Neukölln) und Teile der Großsiedlungen des sozialen Wohnungsbaus in West wie Ost. Eine IBA könnte in baulicher Hinsicht Modelle für Kosten-Richtlinien bei der energetischen Ertüchtigung von bestehenden Gebäuden, aber auch für Neubauprojekte mit differenzierten Flächen- und Ausstattungsstandards entwickeln. Anders als bei der IBA 1987 gilt es heute, auch die wirtschaftliche Nachhaltigkeit (kurz- und langfristige Kosten) zu beachten.

1.3.2 SCHÖNER WOHNEN IN DER INNENSTADT, ABER ÖKOLOGISCH

Schon seit den 1970er Jahren waren die Umweltinitiativen nicht nur in Deutschland zu einer Massenbewegung geworden. Was Ökologie aber für das Bauen bedeuten kann, war noch sehr unklar. Die IBA 1987 kann als wegweisend und vorbildhaft für die Einbeziehung von ökologischen Fragestellungen in Stadtentwicklung und Bauvorhaben gelten und fungierte als wichtiges Experimentierfeld. Denn vor der IBA hatte es auf dem Gebiet des ökologischen Bauen- und Planens zum damaligen Zeitpunkt nur wenig realisierte Projekte gegeben, insbesondere nicht im städtischen, hoch verdichteten Bereich.[61] In beiden Abteilungen der IBA, IBA-Alt und IBA-Neu, wurden ökologische Projekte programmatisch wie praktisch auf den Weg gebracht.

Bei der IBA-Alt ging es um eine ökologische Ertüchtigung des Altbaubestands. Eine „nur rekonstruktive Modernisierung von innerstädtischen Altbaugebieten“, so Martin Küenzlen und das Oekotop-Autorenkollektiv 1984, sei „nicht genug. Es besteht die Gefahr einer Revitalisierung alter Probleme und die einer Verleugnung neu entstandener Bedrohungen durch unterschiedliche Umweltbelastungen. So liegt es auf der Hand, daß wir, im Gegensatz zur Flucht der zwanziger Jahre in die grünen Aussenbezirke, den umgekehrten Weg finden müssen: nämlich die Natur in die Innenstadt zurückzuholen.“[62] Eine solche Orientierung umfasste auch eine „sparsame-

[61] Kennedy, Margrit: Einleitung und Resolutionen zum Symposium, in: Kennedy, Margrit (Hg.): Ökologisches Planen und Bauen in der Innenstadt. Berlin 1982, S. 1.

[62] Küenzlen, Martin/Oekotop Autorenkollektiv: Ökologische Stadterneuerung. Die Wiederbelebung von Altbaugebieten. Karlsruhe 1984, S. V-VI. Das dem Buch zugrunde liegende Forschungs- und Ent-

re“ Organisation des „Großverbrauchers Stadt“ – etwa mittels „Einsparung von Energien und Rohstoffen durch Dezentralisierung und Einführung energieökonomischer Techniken“[63].

Auf dem „Ökologie-Workshop der IBA“, der 1983 stattfand, wurden folgende Aspekte als neu zu beachtende Prinzipien für die Stadtentwicklung definiert: Stadtklima[64], Lufthygiene, Erholungsvorsorge, Erhaltung der Artenvielfalt, Verwendung energiesparender Bauweisen, schonender Umgang mit Wasser, Boden, Luft.[65] Es wurde angestrebt, ökologische Grundsätze beim Bauen und in der Stadtentwicklung gesetzlich zu verankern und durch Förderung zu steuern. Die IBA sollte eine Vorbild-

wicklungsvorhaben wurde im Auftrag des Umweltbundesamtes und der IBA durchgeführt.

[63] Küenzlen, Martin/Oekotop Autorenkollektiv: Ökologische Stadterneuerung. Die Wiederbelebung von Altbaugebieten. Karlsruhe 1984, S. 2.

[64] Vgl. dazu ausführlich: Schmalz, Joachim: Das Stadtklima. Ein Faktor der Bauwerks- und Städteplanung. Karlsruhe 1984. Das Buch entstand im Auftrag der IBA.

[65] Resolution zum Ökologieworkshop der Internationalen Bauausstellung. In: Morr, Gaby/Zimmermann, Monika: Dokumentation zum Ökologie-Workshop der IBA am 15./16. August 1983. Institut für Stadtforschung Berlin 1984, S. 126.

ÖKOLOGISCHE STADTERNEUERUNG ALS UMFASSENDES PROGRAMM: Titel von zwei Büchern, die 1984 im Kontext der IBA-Alt erschienen sind

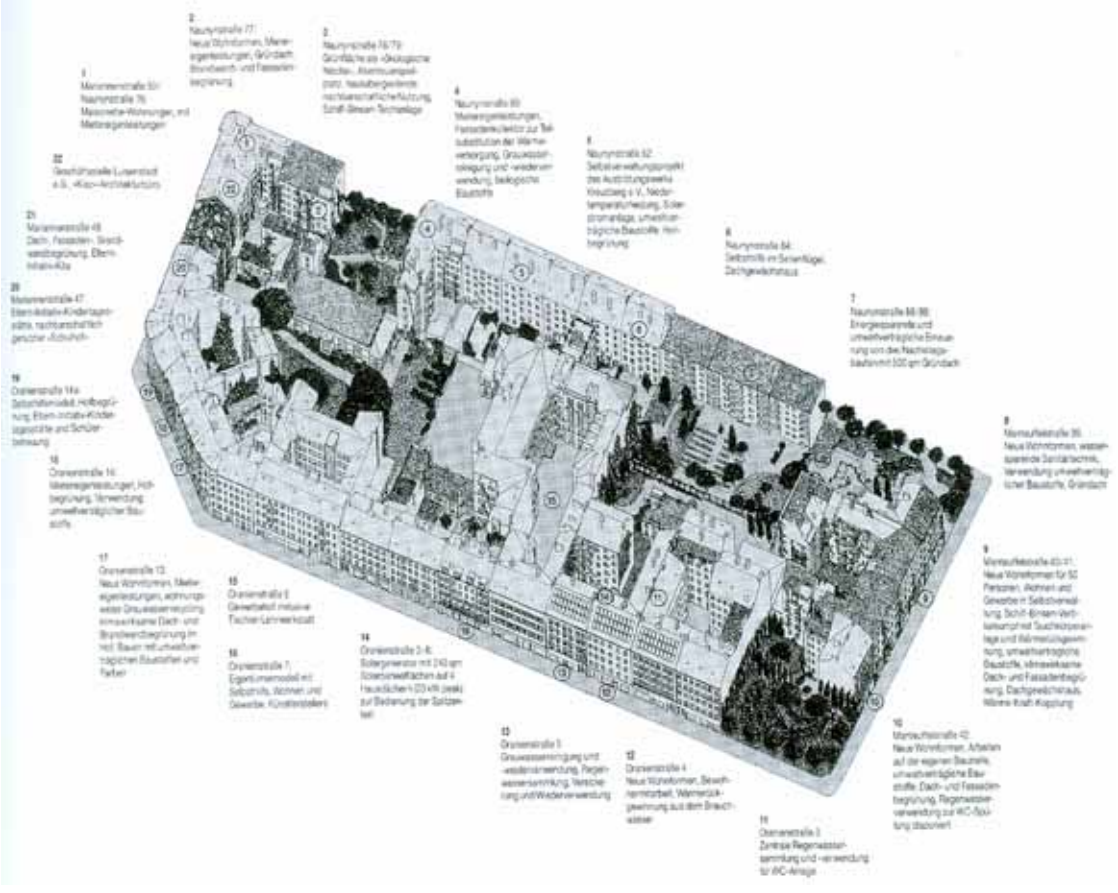
funktionen übernehmen und zeigen, „was ökologisch heute machbar ist.“[66]

Im Rahmen der IBA wurden mehrere Modell- und Forschungsvorhaben des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau durchgeführt, darunter das „Pilotprojekt“ und „Modellvorhaben“ Block 103, das „Modellvorhaben *Behutsame Stadterneuerung* am Moritzplatz unter ökologischer Zielsetzung“ und – im Rahmen der IBA-Neu – das „Ökologische Demonstrationsvorhaben mit Integriertem Wasserkonzept zur dezentralen Abwasserversorgung durch Pflanzen und zur Trinkwassersubstitution“ im Block 6 (Dessauer Straße/Bernburger Straße).

Im Block 103 zwischen Naunyn-, Manteuffel-, Oranien- und Mariannenstraße wurden „exemplarisch Maßnahmen für eine umweltorientierte Stadterneuerung in die Instandsetzung integriert [...].“[67] Beim Projekt am Moritzplatz sollten

[66] Kennedy, Margrit: Einleitung und Resolutionen zum Symposium. In: Kennedy, Margrit (Hg.): Ökologisches Planen und Bauen in der Innenstadt. Berlin 1982, S. 1.

[67] S.T.E.R.N. Gesellschaft für behutsame Stadterneuerung Berlin (Hg.): Schritt für Schritt.



EIN PROGRAMM ÖKOLOGISCHER STADTERNEUERUNG: Zeichnung des Blocks 103 mit allen Einzelmaßnahmen. Insgesamt wurden 6,3 Mio DM für ökologische Maßnahmen bewilligt. Quelle: S.T.E.R.N. Gesellschaft für behutsame Stadterneuerung Berlin (Hg.): Schritt für Schritt. Behutsame Stadterneuerung in Kreuzberg. Katalog zur Wanderausstellung. Berlin 1990, S. 63

nicht nur Erkenntnisse aus der baulichen Umsetzung gewonnen werden, sondern es sollte auch geprüft werden, „wie durch planungs- und bauordnungsrechtliche Instrumente die im Rahmen des Planungsverfahrens erarbeiteten ökologischen Maßnahmenempfehlungen verbindlich für Träger öffentlicher Belange und öffentliche und private Investoren abgesichert werden können.“[68] Der konkrete Maßnahmenkatalog war sehr breit gefächert und reichte vom Einsatz umweltfreundlicher Materialien in der Architektur über energiesparende Technik bis hin zu Gebäudebegrünungen als Ausgleich für versiegelte Flächen. Das Gesamtprojekt am Moritzplatz wurde allerdings trotz ausführlicher Vorarbeiten nicht mehr realisiert. Das Öko-Projekt Block 6 (Dessauer Str./Bernburger Str.) beinhaltete unter anderem ein integriertes Wasserkonzept zur lokalen Ver- und Entsorgung mit einer Grauwasserpflanzenkläranlage in Kombination mit einem mehrstufigen Bepflanzungskonzept. Diese Anlage ermöglichte eine Regenwasserbewirtschaf-

Behutsame Stadterneuerung in Kreuzberg. Katalog zur Wanderausstellung. Berlin 1990, S. 63.

[68] Modellvorhaben Behutsame Stadterneuerung am Moritzplatz unter ökologischer Zielsetzung. Schlußbericht. Berlin 1993, S. 46.

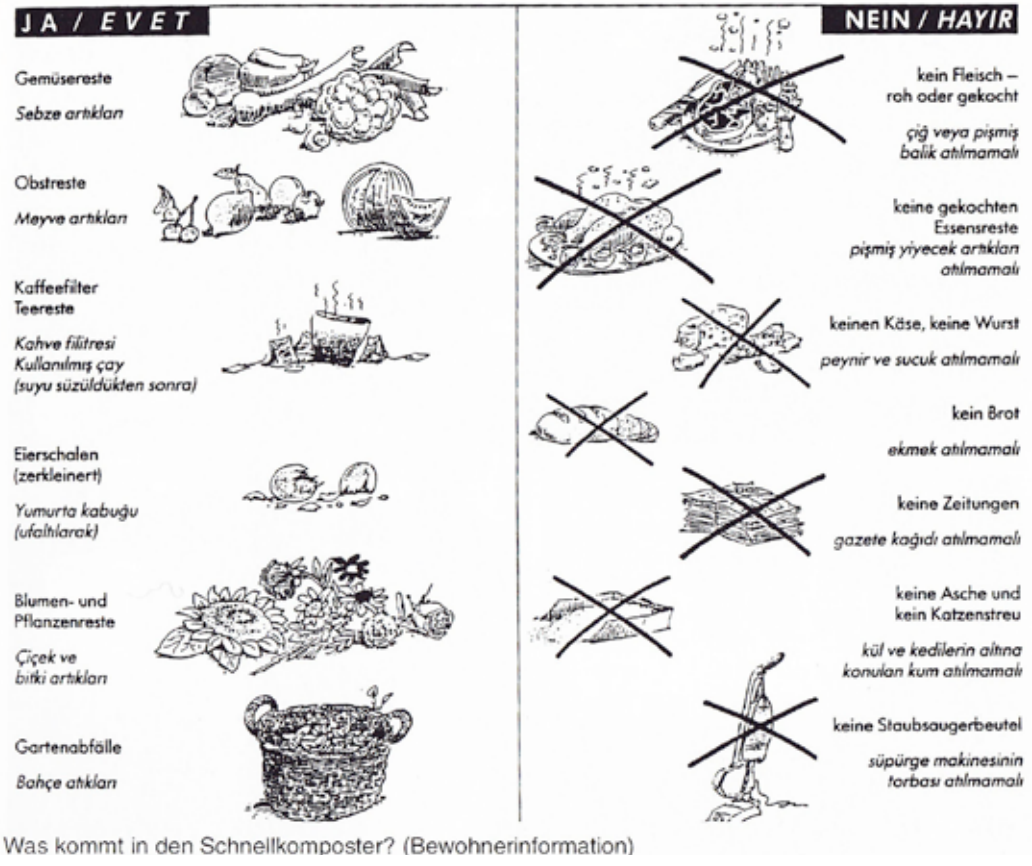
EIN PROJEKT ÖKOLOGISCHEN STADTNEUBAUS: Innenhof von Block 6 mit der sich im Bau befindlichen Pflanzenkläranlage im April 1987. Quelle: „Wohnanlage Bernburger Str. 22/23, 26; Dessauer Str. 9-17 - Südliche Friedrichstadt - Block 6: Ökologisches Demonstrationsvorhaben mit Integriertem Wasserkonzept zur dezentralen Abwasserentsorgung durch Pflanzen und zur Trinkwassersubstitution“. Flyer zur Ausstellung “Wasser und Wohnen”. Berlin 1987

tung, Grund- und Trinkwassersubstitution sowie Wärmerückgewinnung.[69]

Viele ökologische Maßnahmen betrafen die Bewohner sehr direkt. So wurden auch Konzepte für Recycling und Ressourceneinsparung entwickelt. Es gab umfangreiche Studien und Konzepte zur Dach- und Fassadenbegrünung, deren Umsetzung aber nur partiell erfolgte. Schließlich war die pädagogische Vermittlung von Umweltschutz und entsprechendem Verhalten Bestandteil vieler Öko-Projekte. Besonders anschaulich geschah – und geschieht das bis heute – im Kinderbauernhof im Görlitzer Park.[70] Oft wurden die zentralen Themenfelder Ökologie und Soziales vernetzt diskutiert, wie beispielsweise auf der Tagung „Menschengerechte Stadt. Aufforderung zur humanen und ökologischen Stadterneuerung“,

[69] Vgl. Bodenschatz, Harald/Polinna, Cordelia: Learning from IBA - die IBA 1987 in Berlin. Berlin 2010, S. 85-86; Wohnanlage Bernburger Str. 22/23, 26, Dessauer Str. 9-17 - Südliche Friedrichstadt - Block 6: Ökologisches Demonstrationsvorhaben mit Integriertem Wasserkonzept zur dezentralen Abwasserentsorgung durch Pflanzen- und zur Trinkwassersubstitution“. Flyer zur Ausstellung „Wasser und Wohnen“. Berlin 1987.

[70] Internationale Bauausstellung Berlin 1987: Projektübersicht. Aktualisierte und erweiterte Ausgabe. Berlin 1991, S. 352.



PROPAGANDA FÜR ÖKOLOGISCHES VERHALTEN: Bewohnerinformation „Was kommt in den Schnellkomposter“ auf Deutsch und Türkisch. Quelle: Modellvorhaben Behutsame Stadterneuerung am Moritzplatz unter ökologischer Zielsetzung. Schlußbericht. Berlin 1993, S. 31/32

die unter der Leitung von Pfarrer Klaus Duntze, einem Protagonisten der *behutsamen Stadterneuerung* in Kreuzberg, 1985 von der Evangelischen Akademie Berlin organisiert wurde.[71]

FAZIT

Das Thema ökologisches Bauen spielte bei den Projekten der IBA zweifelsohne eine große Rolle, wurde aber nicht so vertieft umgesetzt, wie es angedacht wurde. Es war aber das bedeutendste Thema, das nicht explizit aus den besonderen West-Berliner Bedingungen abgeleitet wurde. Für manche heute selbstverständliche Standards (z.B. organisiertes Recycling) wurden während der IBA Grundlagen gelegt. Viele ökologische Ideen der IBA 1987 sind heute zwar veraltet, können aber als wichtige Schritte zur Entwicklung neuer Technologien gelten. Einige Projekte wurden nachträglich weiterentwickelt, wie etwa die Grauwasserkläranlage im Block 6, bei der die unrentablen Klärbecken durch eine moderne Anlage aus Kunststoffbehältern ersetzt wurden. Diese Kläranlage ist heute das einzige (!) Modellvorgaben für ökologisches Bauen zum „Baustein Wasser" auf der Webseite der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.[72]

Die ökologische Erneuerung des (städte-)baulichen Bestands ist heute immer noch eher ein Wunsch denn praktische Wirklichkeit. Für dieses Themenfeld mangelt es an städtebaulichen Konzepten, denn es geht längst nicht mehr vorrangig um ökologischen Neubau, sondern um die Qualifizierung der bestehenden urbanen Strukturen im Sinne der Nachhaltigkeit. Es ist erstaunlich, ja erschreckend, wie komplex die ökologischen Herausforderungen während der IBA 1987 bereits thematisiert und wie wenig die damaligen Vorschläge der IBA bis heute umgesetzt und weiterentwickelt worden sind. Der 2011 vom Berliner Senat verabschiedete Stadtentwicklungsplan Klima zur Anpassung der Stadt an die Folgen des Klimawandels – ein im deutschen und internationalen Vergleich innovativer Plan – bezeichnet noch immer Fassaden- und Dachbegrünung sowie Hofentsiegelung als Mittel der Wahl zu Verbesserung des Mikroklimas[73] – Ideen, die bereits während der IBA 1987 zur Anwendung kamen.

Seit den 1980er Jahren haben sich die Rahmenbedingungen inzwischen deutlich verschlechtert: Der Klimawandel ist zu einer globalen Bedrohung geworden. Und die Zeiten billiger Energie gehen zu Ende. Die Notwendigkeit einer Energiewende in Deutschland ist in aller Munde. Ebenso die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Vermeidung wie zur Adaption an den Klimawandel. Aber was bedeutet das konkret für die existierende Stadt, für die unterschiedlichen Teile der Stadt? Wie kann eine sinnvolle Balance zwischen mehr Dichte und mehr Stadtgrün aussehen – konkretisiert auf die jeweils sehr unterschiedlichen Teile der Stadt? Wie können die Kosten der energetischen Ertüchtigung bestehender Bauten sozial gerecht und wirtschaftlich machbar verteilt werden? Von welchen Produkten des modernen Städtebaus müssen wir uns unter Abwägung aller Aspekte der Nachhaltigkeit verabschieden, welche können wir zukunftsfähig machen? Dies ist ein Themenfeld, das bis auf das einzelne Gebäude heruntergebrochen werden muss, das aber auf alle Fälle zu kurz greift, wenn es bei dem isolierten Gebäude stehen bleibt und dieses nicht in den Zusammenhang der Gesamtstadt stellt. Angesichts der dramatischen Zuspitzung der Lage und der großen internationalen Bedeutung liegt es auf der Hand, dieses Themenfeld als zentral für eine IBA 2020 in Berlin zu erklären.

[71] Menschengerechte Stadt. Aufforderung zur humanen und ökologischen Stadterneuerung. Tagung der Evangelischen Akademie Berlin (West) zu der Studie der Evangelischen Kirche in Deutschland 1.-3. Februar 1985.

[72] Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin: Ökologisches Bauen - Modellvorhaben Block 6 in Kreuzberg. In: www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/oekologisches_bauen/de/modellvorhaben/wasser/block6/index.shtml, 17.11.2011.

[73] Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin: Stadtentwicklungsplan Klima. Berlin 2011.

1.3.3 SCHÖNER WOHNEN IN DER INNENSTADT, ABER IN EINEM BESSEREN UMFELD

Der öffentliche und halböffentliche Raum hatte in den lebhaften Debatten der späten 1970er Jahre über die Probleme des modernen Städtebaus einen wichtigen Stellenwert. Die Abkehr von der autogerechten Stadt erforderte erhebliche Anstrengungen beim Rückbau von Straßen und Plätzen, für die allerdings in West-Berlin keine dem sozialen Wohnungsbau vergleichbaren Subventionen bereit standen. Dennoch gab es bereits einige Erfahrungen, etwa im Rahmen der Stadterneuerung im Sanierungsgebiet Charlottenburg Klausener Platz, wo Straßen im Zuge der Stadterneuerung erheblich umgebaut und verkehrsberuhigt wurden. Damit verbesserten sich zugleich die Wohnverhältnisse, denn Wohnen betrifft ja nicht nur die Wohnung selbst, sondern auch das Wohnumfeld. In West-Berlin rückte darüber hinaus ein weiterer – halböffentlicher – Raum in den Vordergrund: der Hinterhof, der über Jahrzehnte als Verkörperung unmenschlichen Wohnungsbaus galt, nun aber – nicht zuletzt durch praktische Beispiele der Hausbesetzerbewegung – als wohnungsnaher Freiraum mit Potenzialen betrachtet wurde.

Die autogerechten Verkehrsplanungen der 1950er und 1960er Jahre, nach deren Realisierung Kreuzberg von einer Stadtautobahn gewaltigen Ausmaßes zerschnitten worden wäre, wurden als ein Grund neben anderen für den Abstieg Kreuzbergs angesehen.[74] Die Autobahnplanungen wurden bereits in den 1970er Jahren aufgegeben – Ausdruck der schrittweisen Abkehr von der autogerechten Stadt, aber auch Zeichen der Anerkennung der Teilung Berlins. Diese Veränderungen drückten sich im Programm der *kritischen Rekonstruktion* wie der *behutsamen Stadterneuerung* aus.

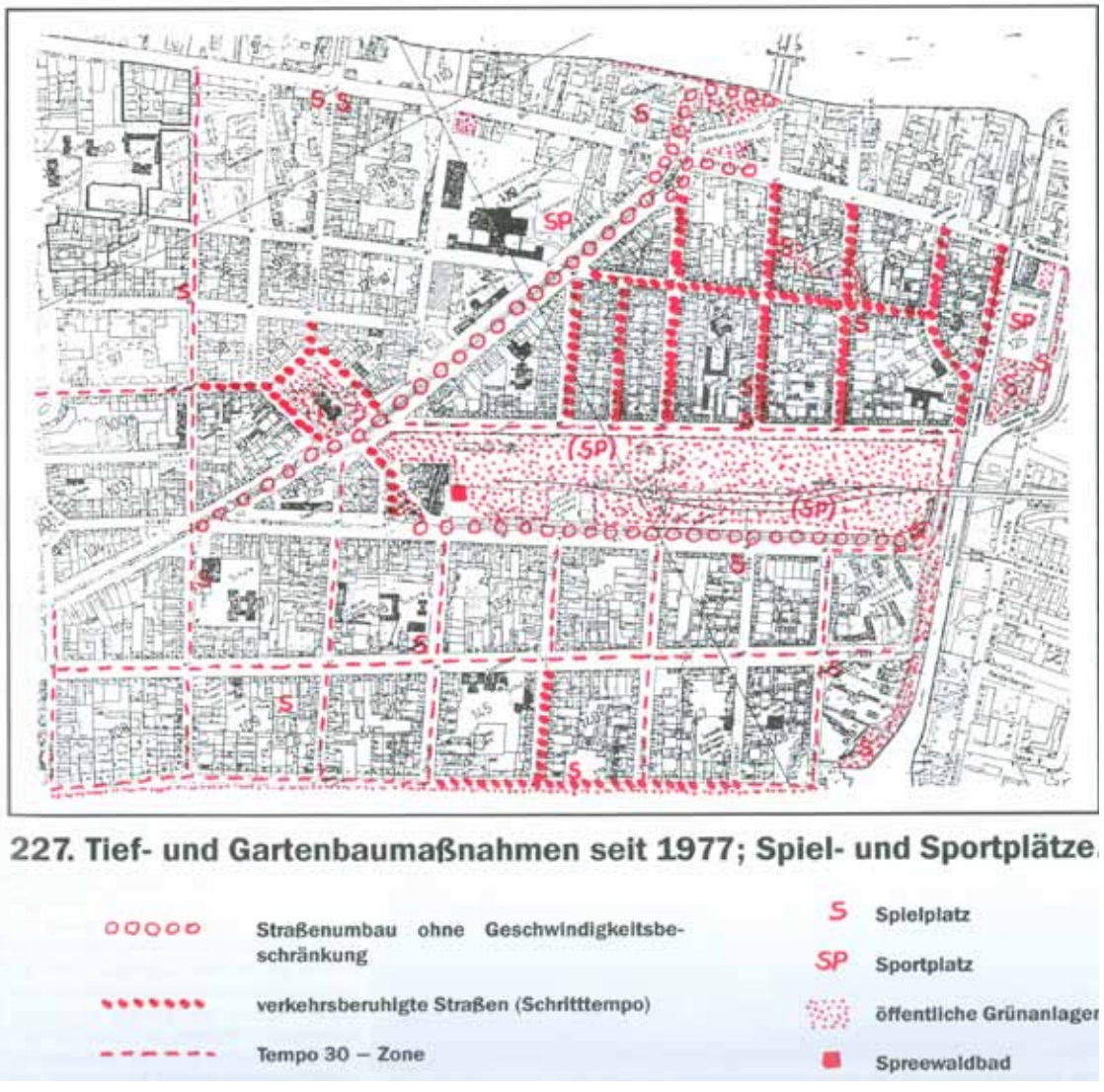
Die öffentlichen Räume rückten jedoch auch als Orte der Stadtgeschichte wieder stärker ins öffentliche Bewusstsein. Mit Blick auf die Friedrichstadt argumentierte Josef Paul Kleihues: „Wer kennt noch das seit Jahren als Niemandsland verkümmernde Raumquadrat, den Pariser Platz, einstmals Eröffnung der Linden? Wer erinnert noch das weiträumig Oktogon des Leipziger Platzes? Wer ahnt noch etwas vom Stadtgrundriß, vom Stadtraum, vom Stadtbild des Belle-Alliance-Platzes, dessen zur kleinstädtischen Attitüde degeneriertes Rondel, abgenabelt vom Leben der Großstadt, sich im Schatten ratlos umherstehender Hochbauten langweilt? Und die ehemals so heitere Friedrichstraße: zerstört, ausgelaugt, ein kraftloses Äderchen. Um solche Orte, welche über die Grenzen der Stadt hinaus Geschichte bedeuten, neu zu beleben, ist mehr gefragt als die Idee einer historischen Rekonstruktion der Stadt: die Friedrichstraße – mit dem Checkpoint Charlie als Nadelöhr – vielleicht ausgenommen. Unser Auftrag war schon mit der Fragestellung des offiziellen Programms zur Internationalen Bauausstellung vom Sommer 1978 angelegt: ‚Wie beeinflußt öffentlicher Raum soziale Beziehungen? Welches Verhältnis sollen private Sphäre und öffentliches Begegnungsfeld zueinander haben?' Solche Fragen intendieren zugleich die nach den formalen Bedingungen, den Planungszielen und Methoden. Denn die sozialen und soziologischen Aspekte sind von den funktionalen und formalen Bedingungen in besonderer Weise abhängig."[75]

[74] S.T.E.R.N. Gesellschaft für behutsame Stadterneuerung Berlin (Hg.): Schritt für Schritt. Behutsame Stadterneuerung in Kreuzberg. Katalog zur Wanderausstellung. Berlin 1990, S. 25.

[75] Kleihues, Josef Paul: Südliche Friedrichstadt. Rudimente der Geschichte. Orte des Widerspruchs. Kritische Rekonstruktion. In: Kleihues, Josef-Paul (Hg.): Südliche Friedrichstadt. Schriftenreihe zur Internationalen Bauausstellung Berlin 1984/87. Die Neubaugebiete. Dokumente Projekte. Heft 3. Berlin 1987, S. 22.

Mit Blick auf die Teilung der Stadt heißt es in der Programmschrift der *behutsamen Stadterneuerung*: „Öffentliche Grünflächen. Durch den Bau der Mauer wurden die Kreuzberger von ihrem traditionellen Ausflugszielen im Osten der Stadt abgeschnitten. Heute müssen daher alle bestehenden Freiflächen genutzt werden. Vorhandene Spielplätze in Baulücken bleiben erhalten, in weiteren Lücken entstehen neue Spielplätze und kleine Parks. [...]

Straßenräume. Durch Kreuzbergs Randlage seit dem Mauerbau werden einige Straßen nicht mehr in voller Breite für den Autoverkehr benötigt. Deshalb werden dort die Gehwege



PROJEKTE ZUR AUFWERTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS IM OSTEN KREUZBERGS ZWISCHEN 1977 UND 1989, maßgeblich gefördert durch die IBA-Alt. Quelle: Verein SO 36 (Hg.): ... außer man tut es! Kreuzberg abgeschrieben aufgestanden. Berlin 1989, S. 137

WIEDERENTDECKUNG DER POTENZIALE VON STADTPLÄTZEN: Zeichnung des Lausitzer Platzes vor und nach seiner Umgestaltung. Quelle: Der Lausitzer Platz in Berlin-Kreuzberg. Platzgestaltung und Verkehrsberuhigung. Zwischenbericht 1981. Zweisprachige Broschüre in Deutsch und Türkisch. Internationale Bauausstellung Berlin 1984. Berlin 1981

verbreitert, Parkflächen neu geordnet und Bäume gepflanzt. Historische Materialien (Pflaster und Gehwegplatten) bleiben erhalten. Bis 1988 wurden 30 Straßenabschnitte und Plätze umgebaut."[76]

[76] S.T.E.R.N. Gesellschaft für behutsame Stadterneuerung Berlin (Hg.): Schritt für Schritt. Behutsame Stadterneuerung in Kreuzberg. Katalog zur Wanderausstellung. Berlin 1990, S. 33.

Im Rahmen der IBA-Alt wurden in Kreuzberg unzählige Hinterhöfe begrünt, umgestaltet und aufgewertet. Aber auch verschiedene neue Typen öffentlicher und halböffentlicher Grünflächen wie etwa der Pocketpark wurden entwickelt. Mit der Konversion des Görlitzer Bahnhofs zum Park erhielt SO 36 nicht nur eine dringend benötigte große Grün- und Naherholungsfläche. Dieser Park kann auch als eines der ersten großen innerstädtischen Konversionsprojekte angesehen werden – ein Themenfeld des Stadtumbaus, das

WIEDERENTDECKUNG DER POTENZIALE VON STADTPLÄTZEN: Entwurfskizze von Rob Krier, 1981: Perspektive über den Prager Platz Quelle: Internationale Bauausstellung Berlin 1987. Beispiele einer neuen Architektur. Stuttgart 1986, S. 49

vor allem nach dem Fall der Mauer die Berliner Stadtentwicklung prägte. Die Umgestaltung des Freiraumes am Schlesischen Tor und des Lausitzer Platzes waren zwei größere Maßnahmen, die sowohl auf eine Verkehrsberuhigung als auch auf eine Umgestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raumes durch Begrünung und Kunstwerke zielten. Die am Moritzplatz geplanten, sehr umfassenden Maßnahmen fanden nicht mehr statt.

Die Gestaltung öffentlicher Räume war auch und vor allem bei den vielen städtebaulichen Studien und Entwürfen der IBA-Neu[77] ein wichtiges Themenfeld, über das viel nachgedacht wurde. Dennoch hatte dieser Themenkomplex innerhalb der IBA-Organisation, der Planungen und in der Finanzierung keine Priorität und scheiterte an nicht wenigen Stellen. So mussten teilweise kostenintensive und viel versprechende Projekte Einbußen hinnehmen, wie beispielsweise die Townhouses an der Lützowstraße, die nie, wie geplant, eine Fußwegverbindung in den Tiergarten erhielten.[78] Auch der Lützowplatz, der

[77] Vgl. etwa S.T.E.R.N. Gesellschaft für behutsame Stadterneuerung Berlin (Hg.): Schritt für Schritt. Behutsame Stadterneuerung in Kreuzberg. Katalog zur Wanderausstellung. Berlin 1990. Vgl. auch Kleihues, Josef Paul: Südliches Tiergartenviertel. Garten und Stadt. Solitäre Moderne. Zukunft als Form: In: Internationale Bauausstellung Berlin 1987. Beispiele einer neuen Architektur. Stuttgart 1986, S. 56.

[78] Holl, Christian: Berlin , Stadthäuser an der Lützowstraße. In Harlander, Tilman (Hg.): Stadtwohnen. Geschichte Städtebau Perspektiven. München 2007, S. 314.

WIEDERENTDECKUNG DER POTENZIALE VON STADTPLÄTZEN: „Städtebauliches Konzept der IBA [für den Lützowplatz] und derzeitiger durch Verkehrsstraßen dezimierter Platz". Quelle: Internationale Bauausstellung Berlin 1987 (Hg.): Projektübersicht. Berlin 1987, S. 48.

in Zusammenhang mit den dort angesiedelten Projekten umgestaltet wurde, weist noch heute gravierende Mängel auf.[79]

FAZIT

Gemessen an der Ausgangssituation, an der Aufgabenstellung und an den vergleichsweise geringen Mitteln, die für Maßnahmen im öffentlichen Raum zur Verfügung standen, hat die IBA vielfältige Verbesserungen erreicht: radikal verbesserte Hinterhöfe, einige Gärten und Parks, die eine oder andere fußgängerfreundliche Straße und vor allem einige erneuerte Stadtplätze. Aus heutiger Sicht scheinen aber viele der Probleme in Zusammenhang mit dem öffentlichen Raum und den Schäden, die durch autogerechte Planungen entstanden sind, durch die IBA nur unzureichend gelöst. Auffallend ist vor allem die lokale Perspektive der IBA: Die einzelnen IBA-Projekte für Straßen und Plätze waren kleinteilig und lokal konzipiert, eine übergreifende Vision für einen neuen Verkehr wurde nicht entwickelt. Nicht zu finden sind in den Publikationen und Diskussionen zur IBA die Themen Fahrradverkehr und ÖPNV. Dies entsprach auch nicht den Aufgaben, Schwerpunkten und Möglichkeiten der IBA.

Allerdings darf nicht vergessen werden: Die Anforderungen an die Gestaltung von Straßen und Plätzen veränderten sich radikal nach dem Fall der Mauer. Kein anderes IBA-Thema war einer vergleichbaren Umdeutung ausgesetzt. Dass viele IBA-Projekt versuchten, auf die Insellage West-Berlins dauerhafte Antworten zu finden, erwies sich bald zumindest in der Nähe der Mauer als großes Problem. Heute ist der öffentliche Raum ein weitaus komplexeres Themenfeld, in dem nicht nur eine größere Fußgängerfreundlichkeit, sondern auch die Entwicklung einer neuen Mobilität, eine neue Balance der Nutzungsmischung und ganz generell der Klimawandel diskutiert werden müssen. Zu den größten Herausforderungen zählt die Entwicklung neuer Parks und Gärten einschließlich deren Pflege sowie die Revitalisierung der autogerechten Ausfallstraßen und Plätze von stadtregionaler Bedeutung. Zu letzteren gehören etwa der Kurt-Schumacher-Platz, der Ernst-Reuter-Platz und der namenlose Platz südöstlich des Steglitzer Kreisels. Auch hier bieten sich für eine IBA 2020 vielfältige Handlungsfelder.

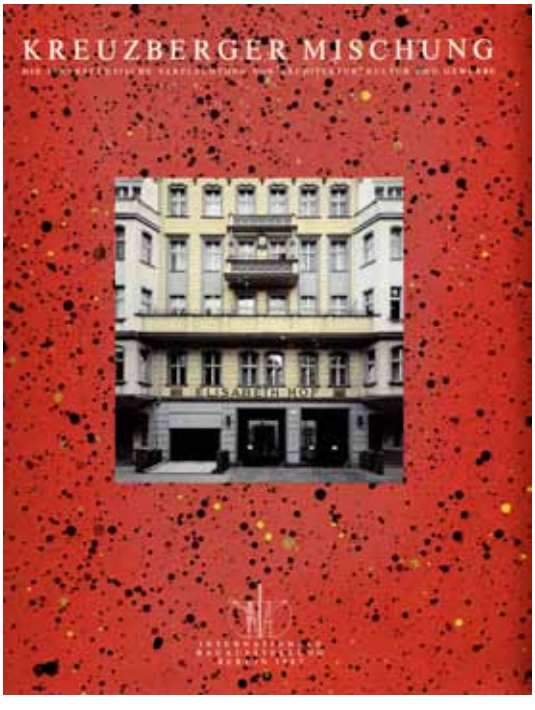
[79] Vgl. Bodenschatz, Harald/Polinna, Cordelia: Learning from IBA - die IBA 1987 in Berlin. Berlin 2010, S. 75.

1.3.4 SCHÖNER WOHNEN IN DER INNENSTADT, ABER IN FUNKTIONALER VIELFALT

Einer der großen Kritikpunkte am modernen Städtebau war dessen Orientierung auf eine radikale Funktionstrennung. Obwohl diese von Vertretern der IBA-Alt wie der IBA-Neu kritisiert wurde, scheiterte die praktische Durchsetzung einer funktionsgemischten Stadt oft an einer harten Rahmenbedingung: der Konzentration der staatlichen Subventionen auf den Wohnungsbau. Vor diesem Hintergrund konnte in erster Linie die IBA-Alt Mischnutzungen verteidigen oder unterstützen. So wurde der Erhalt der „Kreuzberger Mischung“, des Nebeneinanders von Wohnen und Arbeiten, als ein wesentliches Ziel formuliert, um die Wohnverhältnisse langfristig und nachhaltig zu verbessern.[80]

Die„Kreuzberger Mischung“ beschreibt ein besonderes Milieu, das sich sozial, baulich und funktional ausdrückt. Dieses zeichnet sich seit dem 18. Jahrhunderts durch besondere Bautypen (Vorderwohnhäuser und Innenhofbauten mit gewerblicher Funktion) aus. Im Laufe der Entwicklung Kreuzbergs entstand eine charakteristische Mischung aus Gewerbe und agrarischer Nutzung, aus Zugezogenen und Eingesessenen, aus armen und besser gestellten Bewohnern, die ein ganz spezielles einmaliges Milieu erzeugte.[81] „Bemerkenswert ist, daß sich die Grundzüge des Milieus über die fast vollständige Auswechslung der Bevölkerung und den durch die Sanierung erzeugten Rückgang des Gewerbes hinweg bis heute gehalten hat.“[82]

Das östliche Kreuzberg war für sein kleinteiliges Gewerbe bekannt. Die Kahlschlagsanierung der 1960er und 1970er Jahre zielte auf eine Beseitigung der engen Durchmischung von Wohnen und Gewerbegebäuden. In der Tat nahm die Zahl der Betriebe in dieser Zeit stark ab. „Sanierung und Strukturkrisen ließen größeren Leerstand entstehen, der häufig zu Umnutzungen führte (‚Loftbewegung’);



[80] S.T.E.R.N., Schritt für Schritt – Behutsame Stadterneuerung in Kreuzberg, Berlin 1986, S. 12, 43; Internationale Bauausstellung Berlin 1987: Projektübersicht. Aktualisierte und erweiterte Ausgabe. Berlin 1991, S. 382-383.

[81] Hoffmann-Axthelm, Dieter: Geschichte und Besonderheit der Kreuzberger Mischung. In: Fiebig, Karl-Heinz/Hoffmann-Axthelm, Dieter/Knödler-Bunte, Eberhard (Hg.): Kreuzberger Mischung. Die innerstädtische Verflechtung von Architektur, Kultur und Gewerbe. Berlin 1984, S. 9-20.

[82] S.T.E.R.N. Gesellschaft für behutsame Stadterneuerung Berlin (Hg.): Schritt für Schritt. Behutsame Stadterneuerung in Kreuzberg. Katalog zur Wanderausstellung. Berlin 1990, S. 117.

AUF DEM TITEL DES GLEICHNAMIGEN GRUNDLAGENWERKS ZUR KREUZBERGER MISCHUNG IST DIE STRASSENANSICHT DES ELISABETH-HOFES ZU SEHEN. Die Kombination aus repräsentativer Fassade und funktionaler Durchfahrt zu den Gewerbebetrieben im Hinterhof verkörpert auf typische Weise die Kreuzberger Mischung. Quelle: Fiebig, Karl-Heinz/Hoffmann-Axthelm, Dieter/Knödler-Bunte, Eberhard (Hg.): Kreuzberger Mischung. Die innerstädtische Verflechtung von Architektur, Kultur und Gewerbe. Berlin 1984, Umschlagbild

zahlreiche Künstler, Wohngemeinschaften, alternative Betriebe sowie alternative Lebensformen – Wohnen und Arbeiten auf einer Etage – gaben der Kreuzberger Mischung einen neuen Akzent.“[83] Dennoch überlebte auch traditionelles produzierendes Gewerbe. Im Rahmen des Gewerbeförderungsprogramms für Sanierungsgebiete konnten zahlreiche Gewerbegebäude „bei Erhalt günstiger Mieten“ erneuert werden.[84]

[83] Internationale Bauausstellung Berlin 1987: Projektübersicht. Aktualisierte und erweiterte Ausgabe. Berlin 1991, S. 378.

[84] Internationale Bauausstellung Berlin 1987: Projektübersicht. Aktualisierte und erweiterte Ausgabe. Berlin 1991, S. 378.

VORDERHAUS WOHNEN, IM HINTERHAUS PRODUZIERENDES GEWERBE: Innenansicht eines klassischen Kreuzberger Gewerbehofes. Viele dieser Höfe standen teilweise leer und wurden bei der behutsamen Stadterneuerung in soziale Einrichtungen transformiert. Quelle: Fiebig, Karl-Heinz/Hoffmann-Axthelm, Dieter/Knödler-Bunte, Eberhard (Hg.): Kreuzberger Mischung. Die innerstädtische Verflechtung von Architektur, Kultur und Gewerbe. Berlin 1984, S. 116

WOHN- UND GESCHÄFTSHAUS FRIEDRICHSTRASSE 32/33, Architekt Raimund Abraham. Quelle: Internationale Bauausstellung Berlin 1987: Projektübersicht. Aktualisierte und erweiterte Ausgabe. Berlin 1991, S. 172

Die IBA-Alt konnte auch den Verfall der Kreuzberger Einzelhandelslandschaft bremsen. Schon durch Kriegszerstörung und Mauerbau hatte der Bezirk die überregional ausgerichteten Einkaufsläden verloren. Übrig geblieben war eine kleinteilige Struktur aus handwerklichen Betrieben und Geschäften, die der Nahversorgung dienten und die entsprechend der hohen Bevölkerungsdichte sehr zahlreich waren. Diese Geschäfte hatten in der Regel nur einen geringen Umsatz und keine Expansionsmöglichkeiten. Sie waren durch die Kahlschlagsanierung bedroht oder betroffen, viele mussten schließen.[85] Durch die *behutsame Stadterneuerung* wurde eine Neuansiedlung von über 100 Ladenbetrieben erreicht, zahlreiche vorhandene Betriebe konnten erhalten und stabilisiert werden. Zugleich wurde einer „überhandnehmenden Etablierung von Kneipen und Imbissen“ sowie einer„Neuansiedlung von Spielhallen und Sexläden“ entgegengewirkt. Außerdem berücksichtigte ein neuer „branchen- und lagespezifischer Mietspiegel, der alle zwei Jahre [...] revidiert wird, [...] unterschiedliche Qualitäten des Standorts (Lagegunst) und die Leistungskraft der konsumnahen Betriebe.“[86]

[85] Internationale Bauausstellung Berlin 1987: Projektübersicht. Aktualisierte und erweiterte Ausgabe. Berlin 1991, S. 382f.

[86] Internationale Bauausstellung Berlin 1987: Projektübersicht. Aktualisierte und erweiterte Ausgabe. Berlin 1991, S. 382.

LÄDEN UNMÖGLICH: Erdgeschosslösungen wie hier in der Wohnanlage Köthener Straße 39-43 sind typisch für IBA-Neu Wohnbauten. Quelle: Kleihues, Josef-Paul (Hg.): Südliche Friedrichstadt. Schriftenreihe zur Internationalen Bauausstellung Berlin 1984/87. Die Neubaugebiete. Dokumente Projekte. Heft 3. Berlin 1987, S. 82

Für das Demonstrationsgebiet Südliche Friedrichstadt wurde ein anderer Ansatz versucht: „der Planungsauftrag lautete: `Die Südliche Friedrichstadt soll innerstädtisches Mischgebiet mit ausgewogenem Verhältnis von Wohnen, Arbeiten, Kultur und Erholung werden.`"[87] Das konnte vor allem da erreicht werden, wo es galt, bereits vorhandene Gewerbestrukturen zu integrieren, nicht jedoch in den Neubauten. Dort ließen sich Gewerbeflächen kaum realisieren, weil für sie im Gegensatz zu den Wohnflächen die volle Kostenmiete hätte verlangt werden müssen. Die Flächen wären daher nur sehr schwer vermietbar gewesen.[88] So konnte in den IBA-Bereichen, die außerhalb des Sanierungsgebietes lagen, trotz anderer Zielsetzungen und Vorgaben der Erhalt oder der Neuaufbau einer gemischten Nutzung nur in Ausnahmefällen realisiert werden. Im Einzelfall war es möglich, kleine Gewerbe für die Nahversorgung anzusiedeln. Auch gelang es, an besonders wichtigen Orten der IBA-Neu wie etwa an der Kreuzung Koch-/Friedrichstraße oder dem Prager Platz, bei denen das Demonstrationsziel die Wiederbelebung eines traditionellen Geschäftsstandortes war, den historisch bewährten Typus des Wohn- und Geschäftshauses zu reaktualisieren.

FAZIT

Die IBA 1987 konnte das Ziel einer Mischnutzung nur partiell realisieren. Viele gewerbliche Nutzungen aus Zeiten der IBA-Alt haben nicht überlebt, allerdings konnte die Gebäudestruktur erhalten werden, die eine Nutzungsmischung erlaubt. Dagegen entstanden im überwiegenden Teil des Gebiets der IBA-Neu große, zusammenhängende Wohnquartiere, deren Struktur wenig geeignet ist, um nachträglich unkompliziert eine Nutzungsmischung zu realisieren. Josef Paul Kleihues musste schon 1987 selbst zugeben: „[So] ist es uns auch nur in begrenztem Umfang gelungen, die Erdgeschosse neuer Wohnbauten für Läden oder andere Gewerbenutzungen vorzuhalten."[89]

Nutzungsmischung ist und bleibt ein zentrales Thema der nachhaltigen Stadt von morgen – in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Hinsicht. Zu diesem Themenfeld finden sich aber oft auch sehr abstrakte oder naive Vorstellungen. Zu fragen ist, was in einem Gebäude, in einem Stadtteil und auf der Ebene der Gesamtstadt Nutzungsmischung heißen soll. Die nationale wie internationale Diskussion zu diesem Thema ist sehr breit und muss angemessen rezipiert werden. Was heißt Nutzungsmischung in einer postindustriellen und postfossilen Gesellschaft? Was bedeutet Nutzungsmischung für das Zentrum, die übrige Innenstadt und für die Außenstadt, die jeweils wiederum unterschiedliche städtebauliche Typen aufweisen? Vor welchen Nutzungen müssen Bewohner heute noch geschützt werden, vor welchen nicht? Was bedeutet das für das einzelne Gebäude je nach Lage? Die IBA 1987 hat all diese Fragen weder gestellt noch beantwortet, wohl aber mit dem Insistieren auf die Erhaltung und Entwicklung von Bautypen, die eine Mischung ermöglichen, wichtige Zeichen gesetzt.

Im Rahmen einer künftigen Berliner IBA stellt sich das Problem der Nutzungsmischung in erster Linie für die (städte-)baulichen Produkte des modernen Städtebaus nach dem Ersten, vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg. Nutzungsmi-

[87] Wittwer, Georg: Die alte Innenstadt und ihre politische Zielsetzung. In: Kleihues, Josef-Paul (Hg.): Südliche Friedrichstadt. Schriftenreihe zur Internationalen Bauausstellung Berlin 1984/87. Die Neubaugebiete. Dokumente Projekte. Heft 3. Berlin 1987, S. 8.

[88] Kleihues, Josef Paul: Städtebauliche Kategorien. In: Kleihues, Josef-Paul (Hg.): Südliche Friedrichstadt. Schriftenreihe zur Internationalen Bauausstellung Berlin 1984/87. Die Neubaugebiete. Dokumente Projekte. Heft 3. Berlin 1987, S. 22.

[89] Kleihues, Josef Paul: Städtebauliche Kategorien. In: Kleihues, Josef-Paul (Hg.): Südliche Friedrichstadt. Schriftenreihe zur Internationalen Bauausstellung Berlin 1984/87. Die Neubaugebiete. Dokumente Projekte. Heft 3. Berlin 1987,S. 22.

schung im Bestand der Produkte des modernen Städtebaus – das ist die große Herausforderung für morgen! Zu fragen ist: Was heißt Nutzungsmischung für die Großsiedlungen mit ihren introvertierten, mehr oder weniger funktionierenden Zentren? Wie können Großbauten durch eine andere Nutzungsmischung revitalisiert und besser in den sie umgebenden Kontext integriert werden? Dazu kommt das wichtige Thema der Revitalisierung ehemaliger Arbeiterviertel: Wie kann dort die lokale, oft ethnische Ökonomie gestärkt werden? Oder allgemeiner: Wie können die Potenziale vor Ort mobilisiert werden? Mit Blick auf die Gesamtstadt stellt sich strategisch die Frage: Wie können die großen Radialstraßen zu attraktiven mischgenutzten linearen Zentren weiterentwickelt werden? Wie kann dem Trend zu monofunktionalen Zentren, Wohn- und Gewerbegebieten erfolgreich entgegengewirkt werden? Jenseits aller inhaltlichen Fragen wird es eine große Herausforderung sein, die Umsetzung von noch zu erarbeitenden Zielen zu steuern – mit Verfahren und Instrumenten, die zurzeit schwach oder inexistent sind.

1.4 AUSBLICK

Die IBA hatte eine übergeordnete, viele Spielräume lassende zentrale Botschaft: **Wohnen in der Innenstadt** sollte wieder attraktiv werden. Dieser Botschaft dienten die beiden Leitlinien der IBA-Alt und der IBA-Neu: *behutsame Stadterneuerung* und *kritische Rekonstruktion*. Städtebaulich bedeutete das eine Verteidigung, Rehabilitierung und erhaltende Erneuerung der überkommenen „Mietkasernenstadt" (IBA-Alt) sowie die Wiederherstellung der Strukturen der historischen Stadt dort, wo sie durch Krieg und Nachkriegsplanung verloren gegangen waren (IBA-Neu). Städtebau hieß für beide Teilbereiche: vor allem Wohnungsbau. Das war nicht nur der zentralen Botschaft geschuldet, sondern auch den auf Wohnungsbau fixierten Fördermechanismen für Neubauten und Altbaumodernisierung.

Was oft übersehen wird, sind die sozialen Implikationen der beiden Teilbereiche: Die Neubauten der IBA-Neu, wenngleich sie dem Namen nach Sozialbauten waren, boten doch in der Regel eine attraktive Adresse für Mittelschichten. Sie waren insofern ein erster großer Schritt in Richtung einer „Renaissance der Innenstadt" und schufen für Haushalte mit Wahlmöglichkeiten eine ernsthafte Alternative zum Wohnen am Stadtrand. Die damit angestoßene Rückkehr der Mittelschichten in die Innenstadt führte in diesem Stadium nicht zu einer Verdrängung, da es ja um Neubau auf Baulücken bzw. Brachen ging. Die modernisierten Altbauten der IBA-Alt dagegen zielten darauf, dass die vorhandenen, auch ärmeren Bewohner nicht mehr vertrieben werden, sondern bleiben können. „Wohnen heißt bleiben" war eine zentrale Losung der Führung der IBA-Alt.

In der Zeitschiene betrachtet repräsentierte die IBA-Alt daher eine partielle Erfüllung der Forderungen der stadtgesellschaftlichen Konflikte der 1970er Jahre, während die Neubau-IBA Trends der 1990er Jahre vorbereitete. Heute geht es darum, beide Orientierungen in einer verträglichen Balance zusammenzuführen: Attraktivierung der Innenstadt als ernsthafte Alternative zu Suburbia für diejenigen Schichten, die aufgrund ihres Einkommens eine Wahlfreiheit haben, und

Schutz der ärmeren Bevölkerung in den ehemaligen Arbeiterquartieren der Innenstadt vor einer rabiaten Verdrängung in die Großsiedlungen am Stadtrand. Eine IBA 2020 wird sich diese doppelte, auszubalancierende Orientierung – Aufwertung und Schutz – auf ihre Fahnen schreiben müssen.

Die IBA 1987 hat mit dem Focus auf das **Wohnen in der Innenstadt** eine wichtige Weichenstellung bewirkt. Mit Blick auf die gesamte Stadtregion stellt sich heute die Wohnungsfrage verändert dar. Während in den 1980er Jahren vor allem die vor dem Ersten Weltkrieg gebaute Stadt im Mittelpunkt der Interessen und Aktivitäten stand, blieb die nach dem Ersten Weltkrieg gebaute Stadt, die Siedlungslandschaft des 20. Jahrhunderts, insbesondere die Wohnlandschaft nach dem Zweiten Weltkrieg mit ihren Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus, den Einfamilienhaussiedlungen und den großen Wohnmaschinen außerhalb der Aufmerksamkeit. In der großen IBA-Ausstellung „Idee Prozess Ergebnis. Die Reparatur und Rekonstruktion der Stadt“ 1984 im Martin-Gropius-Bau fand der aufmerksame Besucher einen seltsamen Raum, der die „Erneuerungsgebiete der Zukunft“ thematisierte. Im Katalog konnte der Besucher nach langem Suchen einen kleinen, aber bemerkenswerten Absatz zu diesem Raum finden: „Es ist noch nicht lange her, daß die Ressourcen der Mietskasernenstadt wiederentdeckt wurden. Gelten die Maximen der Stadterneuerung aus den alten Stadtteilen auch für die Erneuerungsgebiete der Zukunft? Die Neubaugebiete der 50er, vor allem aber die Großsiedlungen der 60er und 70er Jahre erweisen sich heute schon als erneuerungsbedürftig. Bauschäden, soziale Konflikte, Leerstand, Mietbelastung, Attraktivitätsverlust haben Handlungsdruck erzeugt. Stadterneuerung ist eine ständige und baualtersunabhängige Aufgabe.“[90] Was damals noch ein exotisches Thema war, ist heute ins Zentrum der Agenda gerückt: Wie führen wir die Wohnungsbaubestände der Siedlungslandschaften aus dem 20. Jahrhundert in eine nachhaltigere Zukunft – die Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus wie die zersiedelten Einfamilienhausgebiete, aber auch die Großbauten, die Wohnmaschinen? Heute geht es aber nicht mehr nur um Wohnen, sondern grundsätzlich um das städtebauliche Erbe des modernen, autogerechten Städtebaus. Dieses schwierige Erbe hinsichtlich der Dimensionen der Nachhaltigkeit zu prüfen, umzubauen und zukunftsfähig zu machen, sollte eine zentrale Aufgabe einer IBA 2020 sein.

Dass die IBA 1987 mit gigantischen Fördermitteln jonglieren konnte, sollte die Initiative für eine neue IBA nicht entmutigen, mit weniger Geldern eine neue IBA zu wagen. Solche Mittel waren ja zugleich auch eine Fessel. Völlig unterschiedlich ist allerdings die Herausforderung heute: Erforderlich ist angesichts der begrenzten öffentlichen Mittel Kreativität und Flexibilität im Umgang mit Fördergeldern und bei der Einbindung von Akteuren und anderen Ressourcen. Eine IBA kann wertvolle Instrumente entwickeln, die auch nach der IBA oder an anderen Orten zum Einsatz kommen können.

Wichtige Instrumente der IBA 1987 wie die bauliche Selbsthilfe und die umfangreiche Beteiligung verschiedener gesellschaftlicher Schichten sind in den neoliberal geprägten Jahren um das Millennium in Vergessenheit geraten oder abgeschafft worden. Mit neuen zivilgesellschaftlichen Bewegungen, mit wachsendem Engagement zumindest einiger Bevölkerungsgruppen für das eigene Quartier oder mit dem Aufkommen einer civic economy, die nicht mehr allein an der Ge-

[90] Internationale Bauausstellung Berlin 1987 (Hg.): Idee Prozess Ergebnis. Die Reparatur und Rekonstruktion der Stadt. Veranstalter: Senator für Bau- und Wohnungswesen. Berlin 1984, S. 193. Vgl. auch Autzen, Rainer/Becker, Heidede: Erneuerungsgebiete der Zukunft. Ebda., S. 73-79. Harald Bodenschatz war bei der Konzeption dieses Themenraums der IBA-Ausstellung beteiligt. Vgl. weiter Autzen, Rainer u.a.: Stadterneuerung in Berlin. Sanierung und Zerstörung vor und neben der IBA. Berlin 1984, darin das Kapitel „Erneuerungsgebiete der Zukunft: die Nachkriegssiedlungen“ S. 50-62.

winnmaximierung, sondern auch am Gemeinwohl orientiert ist, ist heute eine Renaissance solcher Instrumente durchaus vorstellbar. Eine neue IBA 2020 könnte hier einen Themenkomplex der IBA 1987 wieder aufgreifen und an ein alternatives Wirtschaften anknüpfen, das in Berlin eine jahrzehntelange Tradition hat.

Die Erfahrungen der IBA 1987 zeigen, dass nicht nur auf die inhaltliche Vorbereitung, sondern auch auf die Entwicklung der Organisations- und Realisierungsstrukturen großer Wert gelegt werden muss. Braucht man eine große IBA-Organisation, die viele Projekte umfassend planen, die Realisierung begleiten, erforschen, publizieren und popularisieren kann? Oder ist eine kleine Organisation von Vorteil, die wendiger und flexibler auf eine Veränderung von Rahmenbedingungen reagieren kann? Welchen Einfluss hat die Organisation auf die Vergabe von Fördergeldern? In welcher Beziehung steht sie zur Verwaltung? Wie ist die Organisation zusammengesetzt – in Bezug auf Ausbildung, Alter, Nationalität, und was bedeutet das für den Charakter der Bauausstellung?

Vereinfacht gesagt, bemühte sich die IBA 1987 um eine Verbesserung architektonischer und städtebaulicher Produkte – vor allem mit Blick auf das **Wohnen in der Innenstadt** – sowie um eine Optimierung planerischer Prozesse. Die IBA 1987 zeigt, dass beide Aspekte des Städtebaus von zentraler Bedeutung für das Gelingen einer IBA sind. Eine IBA kann nicht einseitig auf Fragen der Prozesssteuerung ausgerichtet sein, es müssen auch baukulturell herausragende Ergebnisse präsentiert werden, anhand derer sich diskutieren lässt, ob die Verfahren letztlich angemessen waren und ob durch diese Verfahren langfristig sinnvolle und robuste, auch an andere Situationen adaptierbare Lösungen für städtebauliche Probleme gefunden wurden.

2. »HAUPTSTADT-RAUMSTADT-SOFORT-STADT« PLUS »RADIKAL RADIAL!«: ABGLEICH MIT DEN »IBA-TUGENDEN«

In diesem Kapitel wird ein Abgleich der beiden IBA-Konzepte „Hauptstadt – Raumstadt – Sofortstadt“ des Prae-IBA-Teams/der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und „Radikal Radial!“ von Think Berl!n/Planungsbüro Gruppe DASS/ Machleidt und Partner vor dem Hintergrund der von uns im ersten Teil dieser Studie (2010) abgeleiteten „IBA-Tugenden“[1] versucht. Da es sich bei „Radikal Radial!“ um einen ohne finanzielle Ressourcen erarbeiteten Denkanstoß handelt, der bislang vor allem Ideen zum Leitthema der IBA und einem räumlichen Gliederungskonzept entfaltet und daher nur sehr skizzenhafte Ideen zu Verfahrens- und Organisationsfragen bietet, kann dieser Abgleich nur im Rahmen der insoweit ungleich ausgearbeiteten Konzepte erfolgen. Zudem ist zu beachten, dass das Konzept „Radikal Radial“ nicht nur kommentiert, sondern überhaupt erst vorgestellt werden muss.

[1] Als Quellen liegen diesem Abgleich das Konzept des Prae-IBA-Teams/der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung „IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept“ (Berlin 2011, samt Blattsammlung zu den Suchräumen), auf das sich auch die Seitenzahlen im Text beziehen, der im Tagesspiegel erschienene Artikel von Senatsbaudirektorin Regula Lüscher „Berlin ist reich - an Raum“ (28.06.2011) sowie die Broschüre von Think Berl!n/Planungsbüro Gruppe DASS/Machleidt und Partner: „Radikal Radial! - Wiederbelebung von Hauptstraßen“ (Berlin 2010; download unter www.think-berlin.de/radikalradial.html) und der im Tagesspiegel erschienene Artikel von Hofmann/Polinna/Schlaack: „Die Stadt ist keine Insel mehr“ (01.07.2011) zugrunde.

»IBA-TUGENDEN«

THEMENFELDER UND RÄUMLICHES KONZEPT DER IBA

1 / Eine IBA hat die Aufgabe, Wege eines neuen Städtebaus im Experiment zu konkretisieren und städtebauliche Antworten auf drängende gesellschaftliche Fragen zu entwickeln. Eine IBA ermöglicht Experimente und eröffnet Spielräume. Dieser Charakter der IBA muss durch eine außergewöhnliche Qualität des IBA-Themas und Ortes erhalten bleiben, sonst sind eine Inflation und ein Abstumpfen des Instrumentes zu befürchten.

2 / Eine IBA braucht eine verständliche, zusammenfassende Leitlosung, unter deren Mantel ein breites Spektrum an Aktivitäten entfaltet werden kann, ein Thema mit großer Bandbreite ohne beliebig zu sein. Die Themen der IBA müssen im Ansatz schon vor der Einrichtung einer IBA klar sein. Sie müssen aber zugleich so flexibel sein, dass unterschiedliche Lösungen, Wege und Produkte möglich sind.

3 / Zeitgemäße, drängende, international wie lokal wichtige Themen müssen den Kern der IBA bilden. Die Themen einer Bauausstellung sollen konkret-lokale wie allgemeine Herausforderungen der Zeit exemplarisch beantworten und die internationale städtebauliche Diskussion bereichern. Die Balance zwischen lokaler und internationaler Einbettung der entwickelten Lösungen ist wichtig.

4 / Die Themen einer IBA müssen einen städtebaulichen Paradigmenwechsel markieren. Wichtige Akteure müssen davon überzeugt sein, dass der bisherige städtebauliche Weg auch angesichts internationaler Erfahrungen und Debatten nicht mehr erfolgreich ist. Die Planung muss mit ihren Herangehensweisen und ihren Instrumenten an Grenzen gestoßen sein.

5 / Die IBA-Projekte müssen einem räumlichen Gliederungskonzept folgend lokalisiert sein. Dieses räumliche Gliederungskonzept muss einen großen Beitrag dazu leisten, das international gültige IBA-Thema im lokalen Kontext zu verankern.

VERFAHREN DER IBA

6 / Angesichts schrumpfender Ressourcen der öffentlichen Hand muss die IBA Antworten auf die Frage entwickeln, wie in Bezug auf Baukultur und Nachhaltigkeit exzellente städtebauliche und architektonische Produkte und Prozesse realisiert werden können, wie die öffentliche Hand ihre Rolle neu definieren kann. Die entwickelten Instrumente und Verfahren sollen nach der IBA in das alltägliche Verwaltungshandeln übergehen.

7 / Die IBA wird von einer außerhalb der Verwaltung stehenden Sonderinstitution organisiert, deren Mandat und Handlungsspielraum im Verhältnis zur Verwaltung genau definiert sein müssen. Die IBA-Organisation braucht personelle Kapazitäten und Ressourcen zur Entwicklung und Durchsetzung von Innovationen in Bezug auf Produkt und Prozess, für Forschung, Kommunikation und Dokumentation. Das IBA Team sollte aus erfahrenen Akteuren und Nachwuchsplanern zusammengesetzt sein, aus Experten, die mit der Situation vor Ort eng vertraut sind, und solchen, die von außen „frischen Wind“ mitbringen. Benötigt werden nicht nur Architekten und Planer, sondern auch Fachleute für Förderprogramme, Genehmigungsverfahren, Moderation, Umsetzung etc.

8 / Eine IBA muss von höchster Ebene politisch unterstützt werden, um finanzielle Ressourcen zu mobilisieren, ein Klima für stadtgestalterische Qualität zu fördern, Neiddebatten zu verhindern und den Handelnden in der Sonderorganisation und der Verwaltung den nötigen Rückenwind bei der Umsetzung ihrer – auch kontroversen – Ideen zu geben.

9 / Um Ressourcen zu mobilisieren und um breite Anerkennung in der (Fach-)Öffentlichkeit zu finden, muss eine künftige IBA eine Balance finden zwischen der Einbindung gesellschaftlicher Bewegungen und Initiativen von unten, privaten Akteuren aus „der Wirtschaft“ sowie der Verwaltung, zwischen künstlerischen oder bürgerorientierten Ideenfindungsprozessen und Fachwissen, zwischen Kulturevent und professioneller Auseinandersetzung.

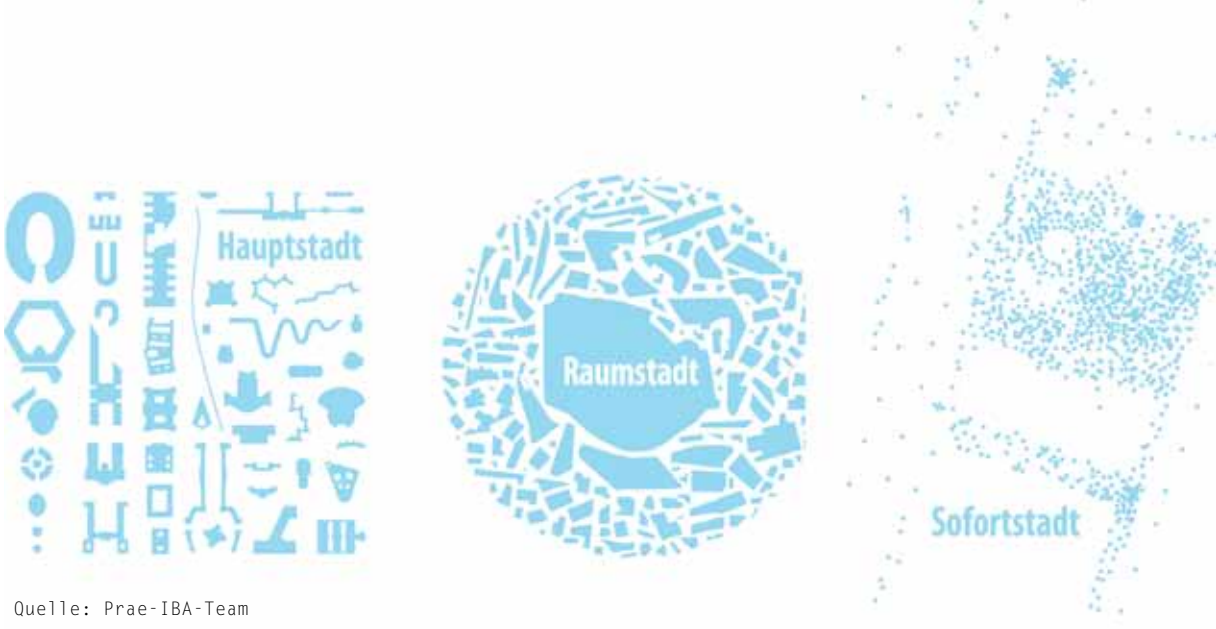
IBA INTERNATIONAL

10 / Städtebau und Architektur leben vom nationalen und internationalen Austausch, benötigen diesen heute mehr als zuvor. Nur wenn innovativ arbeitende Akteure aus dem In- und Ausland für konkrete Projekte eingeladen werden, kann Berlin wieder als Referenzstadt des Städtebaus wahrgenommen werden, können bahnbrechende Ideen, die bei einer neuen IBA entwickelt werden sollen, auch exportiert werden.

Im Folgenden unterscheiden wir zwischen allgemeinen Rahmenbedingungen, Leitsätzen, Instrumenten und Verfahren der Stadtentwicklung einerseits und den Themenfeldern, Botschaften, Instrumenten und Verfahren einer IBA andererseits (IBA-Tugenden). Rahmenbedingungen prägen die Stadtentwicklung, sind von dieser aber nur sehr begrenzt beeinflussbar. Dazu gehören die wirtschaftlichen und politischen Strukturen sowie der Klimawandel, aber auch die Prozesse wachsender sozialer Ungleichheit und Spaltung. Leitsätze der Stadtentwicklung sind Teil dessen, was oft „Leitbild“ genannt wird: Merkmale, die auf die Rahmenbedingungen reagieren und bei einer Stadtentwicklung unbedingt berücksichtigt werden sollten. Dazu gehören etwa die Forderungen nach sozialer und funktionaler Vielfalt. Instrumente und Verfahren dienen der Umsetzung der Leitsätze, etwa Formen der Bürgerteilhabe. Die Berücksichtigung der Rahmenbedingungen und die Umsetzung der Leitsätze münden idealiter in ein Stadtentwicklungsprogramm und müssen durch die öffentliche Verwaltung in Kooperation mit weiteren Akteuren geklärt werden. Davon unterscheiden sich die Themenfelder einer IBA: Diese müssen konkretere Inhalte bestimmen, die wiederum erst durch ein räumliches Gliederungskonzept anschaulich werden. Sie sind ort- wie zeitbezogen und zugleich international modellhaft. Sie müssen in Botschaften transformiert werden, die sich von anderen IBA’s und den modellhaften Praktiken anderer Städte unterscheiden. Und sie erfordern die Suche nach besonderen, auch neuen Instrumenten und Verfahren. Allgemeine Rahmenbedingungen, Leitsätze, Instrumente und Verfahren sind für eine IBA von Bedeutung, sie bilden die Hintergrundfolien für die konkreteren Themenfelder, Botschaften, Instrumente und Verfahren.

2.1 KOMMENTAR ZUM IBA-KONZEPT »HAUPTSTADT – RAUMSTADT – SOFORTSTADT«

Ausgangsthese: Das vorliegende Papier zur IBA 2020 unterscheidet nicht scharf genug zwischen den angedeuteten unterschiedlichen Ebenen. Das betrifft vor allem die Unterscheidung zwischen den Aufgaben eines Stadtentwicklungsprogramms der öffentlichen Verwaltung und den exemplarischen Aufgaben einer IBA. Dazu kommt, dass die vorliegenden Papiere unterschiedlich strukturiert sind: Den klar und übersichtlich präsentierten Beispielorten („Suchräumen") stehen weniger übersichtliche Überlegungen im Konzept-Papier gegenüber. Der strategische Bezug von Beispielorten und Konzept wird nicht richtig deutlich.



Quelle: Prae-IBA-Team

2.1.1 RAHMENBEDINGUNGEN DER STADTENTWICKLUNG

Das IBA-Konzept ruft einige zentrale Rahmenbedingungen auf. Dazu zählen etwa der Klimawandel, das „Rendite-Denken", die soziale Polarisierung und die beschleunigte Internationalisierung (wirtschaftliche und soziale Trends). Vermutlich gehört auch die „Hauptstadt" in dieses Feld. Dass all diese Herausforderungen nicht planungswissenschaftlich abgeleitet werden, ist kein Vorwurf: Die notwendigen Bestandsaufnahmen und Einschätzungen sind keine Hauptaufgabe einer IBA, sondern müssen mit entsprechender analytischer Kompetenz im Rahmen der Vorbereitungen eines Stadtentwicklungsprogramms geleistet werden.

Was die angesprochenen Rahmenbedingungen betrifft, so erweckt das IBA-Konzept ein wenig den Eindruck, als ob diese durch eine IBA beeinflusst werden können. Der Rahmen ist aber im Wesentlichen gesetzt und kann nur in begrenzten Einzelfällen verrückt werden. So richtig es ist, dass eine IBA versuchen soll, „Prozessen sozialräumlicher Polarisierung entgegenzuwirken"[2] oder dem Renditedenken Grenzen zu setzen[3], so klar muss aber auch sein, dass die IBA hier leicht überfordert sein kann. Solche Themen können und müssen eine Hintergrundfolie bilden. Es sollte der IBA-Organisation jedoch bewusst sein, dass eine IBA nur in einem äußerst geringen Umfang zur Veränderung der herrschenden gesellschaftlichen Verhältnisse beitragen können wird. Allen Beteiligten muss klar sein, ob und wo Stellschrauben beweglich sind, welche Themen eine IBA inhaltlich und vom Anspruch her überfrachten.

[2] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 10, vgl. auch S. 50.

[3] Vgl. Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 9, 30, 68.

2.1.2 LEITSÄTZE DER STADTENTWICKLUNG

Den Schwerpunkt des Konzepts bilden Aussagen zu allgemeine Leitsätzen, die aber dem Leser als nicht strukturiert erscheinen: Es fehlen systematische Verknüpfungen und Hierarchien. Die Leitsätze sind für eine IBA sehr wichtig, aber, das ist entscheidend, aufgrund ihrer Allgemeinheit dienen sie lediglich als Hintergrundfolien. Diese können in detaillierter Form nicht im Rahmen einer IBA erarbeitet werden, sondern nur unter der Leitung der dafür zuständigen Fachbehörde.

Als übergeordneten, allerdings nicht definitiv so bestimmten Schlüsselleitsatz erkennen wir im IBA-Konzept die **Orientierung auf eine nachhaltige Stadt**. Die vier Dimensionen der Nachhaltigkeit – **ökologische, ökonomische, soziale und kulturelle Nachhaltigkeit** – sind eine Leitorientierung jeder Stadtentwicklungsplanung einer europäischen Stadt und eine notwendige Hintergrundfolie von allen nur möglichen IBA Themenfeldern. „Als Reaktion auf die weltweite Verknappung von Ressourcen und auf den fortschreitenden Klimawandel müssen der Gebäudebestand und der öffentliche Raum in Berlin angepasst werden. Dieser Umbau darf nicht zulasten finanzschwächerer Teile der Bevölkerung gehen und verlangt nach neuen Modellen der Kosten- und Nutzenverteilung."[4] Dies ist eine allgemeine stadtentwicklungspolitische Aussage, die auch in jeder anderen Stadt ihre Gültigkeit hat. Ziel ist eine Abkehr von der schlichten, den Herausforderungen heute nicht mehr entsprechenden Logik einer am ökonomischen Wachstum ausgerichteten Stadtentwicklung zugunsten eines erweiterten, qualitativen Entwicklungsbegriffs, der die Dimensionen der Nachhaltigkeit

[4] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 10.

WEITERENTWICKLUNG DER SIEDLUNGSLANDSCHAFT DES 20. JAHRHUNDERTS: Suchraum „Gropiusstadt“. Quelle: Prae-IBA-Team: Eine IBA für Berlin 2020 (Faltblatt). Berlin 2011, S. 6

abdeckt. Hier geht es zunächst um die Definition von neuen Bezugsgrößen[5].

Das Problemfeld **Klimawandel**[6] wird mittlerweile von der Stadtentwicklungsplanung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (StEP Klima, 2011) sowie von zahlreichen Einzelplanungen (etwa die energieeffiziente Sanierung des Märkischen Viertels) abgedeckt. Mit Blick auf die soziale Dimension wird heute nicht nur in Berlin die Notwendigkeit einer **neuen Wohnungspolitik** diskutiert, die – wie bekannt – bei den letzten beiden Berliner IBAs die dominante Hintergrundfolie war.

Nachhaltiger Städtebau wird international in der Regel im Kontext des Baus neuer Städte diskutiert. In den europäischen Städten geht es aber vor allem um **Bestandsentwicklung**, um einen Weiterbau im Bestand mit dem Ziel größerer Nachhaltigkeit. Dies wird im IBA-Konzept zu Recht mehrfach betont.

Ein außerordentlich wichtiger Leitsatz zur Operationalisierung der Idee einer nachhaltigen Stadt ist die **Orientierung auf soziale und funktionale Vielfalt**: „Als innovatives Labor ist die IBA Berlin 2020 ein unverzichtbarer Beitrag zu jener urbanen Vielfalt im 21. Jahrhunderts, wie sie im Leitbild der gemischten Stadt zum Ausdruck kommt.“[7] Dieser Leitsatz wird international breit diskutiert und stößt insbesondere in der Siedlungslandschaft des 20. Jahrhunderts auf kaum überwindbare Hindernisse.

Ein gerade für eine nachhaltige Stadt unverzichtbarer Leitsatz spielt im Konzept eine sehr untergeordnete Rolle: die **Orientierung auf neue Mobilität**, die eine große Herausforderung für Berlin und viele andere Städte darstellt. In einem der wenigen Hinweise auf Fragen der Mobilität im IBA-Konzept heißt es: „Die Verkehrsflächen werden im Sinne des Umweltverbundes und barrierefrei umgestaltet. Dabei werden auf der Frankfurter Allee versuchsweise ‚Superfahrradwege’ bzw. ‚Superrollatorwege’ eingerichtet.“[8]

Viele Leitsätze, die das IBA-Konzept darüber hinaus vorschlägt, sind wichtige und richtige, aber auch sehr allgemeine und in vielen Städten aufgerufene Problemfelder des aktuellen städtebaulichen Diskurses, etwa „Flächen mit hohem ökologischen Potenzial zu schützen und neuen Nutzungen zuzuführen“[9], „Räumliche Entwicklungsspielräume erhalten“[10] oder „Stärkung der polyzentralen Struktur Berlins“[11]. **Auf dieser Ebene handelt es sich aber um Aufgaben der Stadtentwicklungsplanung, nicht einer IBA.** Solche Problemfelder bilden jedoch unverzichtbare Hintergrundfolien für noch zu konkretisierende Themenfelder.

[5] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 29.

[6] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 7, 10.

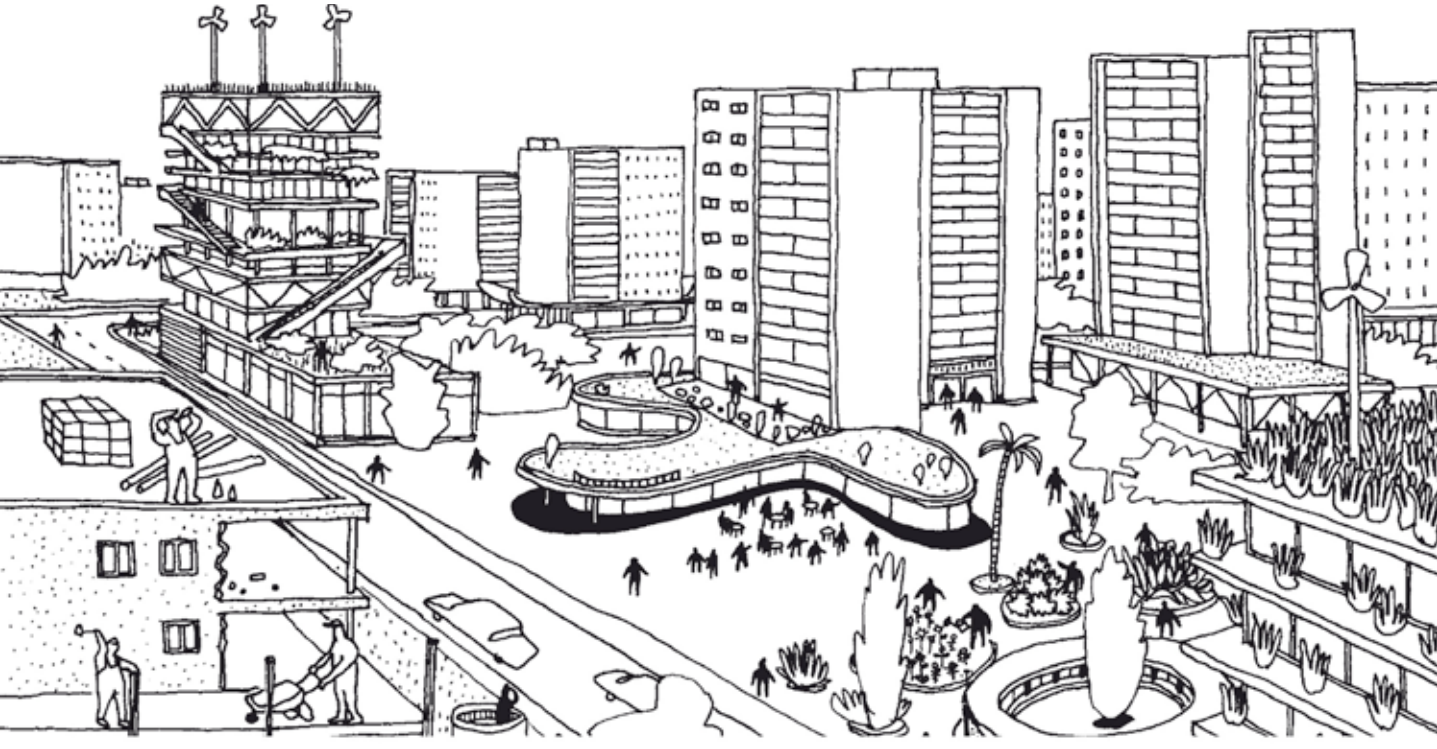
[7] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 9.

[8] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 57.

[9] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 37.

[10] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 57.

[11] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 37.



WEITERENTWICKLUNG DES BESTANDES IM SINNE DER NACHHALTIGKEIT: Suchraum „Nördliche Luisenstadt“.
Quelle: Prae-IBA-Team: Eine IBA für Berlin 2020 (Faltblatt). Berlin 2011, S. 10

2.1.3 THEMENFELDER UND RÄUMLICHES KONZEPT DER IBA

2.1.3.1 THEMENFELDER (IBA-TUGENDEN 1-4)

Zentrales Themenfeld einer IBA, so haben wir jedenfalls das Konzept verstanden, ist die **Revitalisierung des schwierigen (städte-)baulichen Bestands des 20. Jahrhunderts.** Schwierig meint hier: nicht oder nicht angemessen genutzte Bauten und Räume, aber auch städtebauliche Bestände mit besonderen Problemen (etwa hinsichtlich der gestalterischen, energetischen, funktionalen, wirtschaftlichen oder sozialen Verhältnisse). „Wie können die enormen Leerstände und Brachen als Transformationspotenzial für die Re-Urbanisierung des Gebiets zu einer konsequent gemischten Stadt genutzt werden?“[12] Es geht nicht nur um die Qualifizierung des Gebäudebestandes: „Die energetische Ertüchtigung nicht nur einzelner Gebäude, sondern die klimagerechte Organisation des städtischen Zusammenhangs steht auf der Agenda.“[13] Dabei spielt vor allem auch der Bestand an öffentlichen Räumen eine zentral Rolle: „Wie kann durch Ergänzen und Umbauen von Abstandsflächen, Grünräumen, Dächern oder großen Innenräumen der Schlüssel für die Anpassung an den Klimawandel und ein städtebauliches Leitbild für die gemischte Stadt des 21. Jahrhunderts gefunden werden?“[14] Auch vom Rest der Stadt separierte monofunktionale Strukturen, etwa industrielle Großstrukturen oder der Campus von TU und UDK in Charlottenburg, können durch die IBA für weitere städtischen Nutzungen geöffnet und dadurch attraktiver und nachhaltiger gestaltet werden.[15]

Orientiert wird konkret darüber hinaus auf die Reaktivierung von großen, leer stehenden Bauten.[16] Dabei soll u.a. die Frage geklärt werden, wie „die großen leeren Bauten zur sozialen, klimatischen und ökonomischen Verbesserung ihres Umfeldes beitragen und gleichzeitig als Zeugnisse der Baukultur im Gedächtnis der Stadt verankert bleiben“[17]. Ein weiterer Schwerpunkt wird auf die Großsiedlungen gelegt, hier vor allem auf eine Überwindung monofunktionaler Strukturen.

Wie eine mögliche Hintergrundfolie zu einem konkreten IBA-Thema verdichtet werden kann, hat Thomas Sieverts am Beispiel der „gemischten Stadt“ erläutert: „Die Urbanisierung der entmischten, nach Funktionen aufgeteilten Stadt ist in der Tat eine Herausforderung gewaltigen Ausmaßes. [...] Nach meiner Beobachtung wirken gegenwärtig leider fast alle Kräfte an einer weiteren Konzentration mit und damit an einer weiteren Entmischung: Dienstleistungs-, Bildungs- und Handelsinstitutionen werden mit zunehmender Binnendifferenzierung immer größer und verlieren damit ihre Einfügungs- und Anschlussfähigkeit. Die soziale Trennung nach Einkommen und Ethnien nimmt zu. Die Dynamik der Bodenpreise fördert die Segregation nach wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit. Alle die beispielhaft genannten Einflüsse sind ziemlich elementarer Art, die eine Stadt Berlin alleine kaum noch beeinflussen kann: Sollte die IBA 2020 dieses Ziel ernsthaft verfolgen wollen, würde sie starke Partner aus der Wirtschaft brauchen. Wenn

[12] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 10.

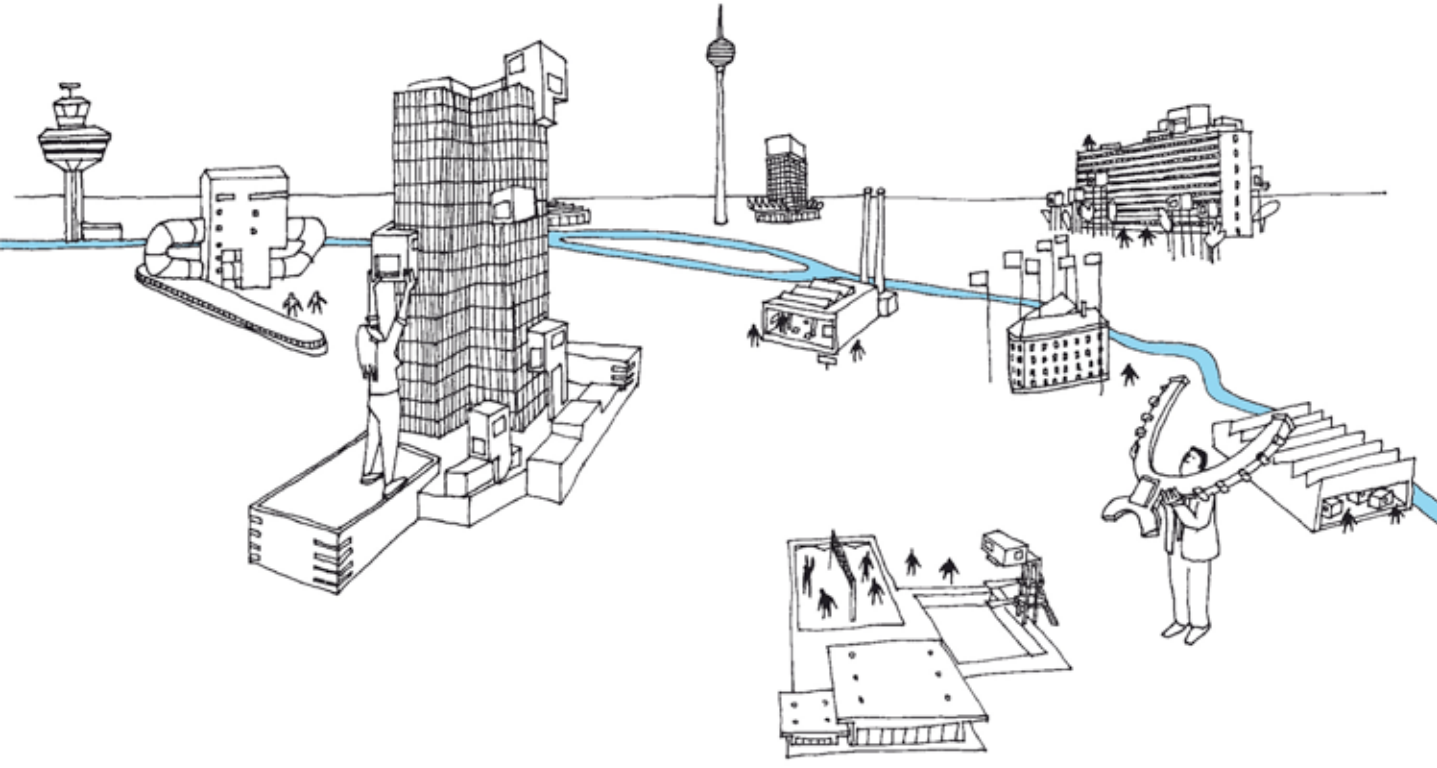
[13] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 10.

[14] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 56.

[15] Lüscher, Regula: Berlin ist reich – an Raum. In: Der Tagesspiegel, 28.06.2011.

[16] Lüscher, Regula: Berlin ist reich – an Raum. In: Der Tagesspiegel, 28.06.2011.

[17] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 54-55.



IBA-THEMA „QUALIFIZIERUNG VON GROSSSTRUKTUREN VON WISSENSCHAFT UND WIRTSCHAFT“. Quelle: Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 55

es aber gelingen sollte, starke Partner für eine Urbanisierung z. B. einer Großsiedlung wie der Gropiusstadt zu gewinnen, dann könnte ein solches IBA-2020-Projekt von großer Ausstrahlungskraft sein, weil es eine weltweite Problematik treffen würde."[18]

2.1.3.2 RÄUMLICHES KONZEPT (IBA-TUGEND 5)

Neben zentralen Themenfeldern, die sich in einer Botschaft bündeln, braucht eine IBA immer auch ein räumliches Gliederungskonzept. Dieses muss einen Beitrag dazu leisten, das international bedeutsame IBA-Thema im lokalen Kontext zu verankern. Das räumliche Gliederungskonzept muss mit der strategischen Planung abgestimmt und grundsätzlich kongruent sein, selbst wenn durch eine IBA natürlich auch an der „offiziellen" Planung Kritik geübt werden muss und natürlich durch eine IBA auch die Ansätze der etablierten Planung infrage gestellt werden sollen.

Erforderlich ist eine Auswahl von Orten nach transparenten Kriterien, die einer stadträumlichen und inhaltlichen Logik folgen. „Eine IBA ist – wie der Name sagt – eine Ausstellung, und dem Ausstellungsprinzip würde eine allzu verstreute, inselhafte Strategie mit ganz unterschiedlichen Inhalten entgegenstehen."[19] Bei der IBA 1987 zielte das räumliche Gliederungskonzept auf die Wiederbelebung der innerstädtischen Peripherie an der Mauer durch die Rückkehr des Wohnens in die Innenstadt und die Rehabilitierung der Mietkasernen (zudem gab es noch einige „Satelliten-Projekte"), bei der IBA Emscher Park war die zentrale räumliche Idee, die Region als Einheit zu sehen, mit eine Fluss- und Grünkorridor als Rückgrat, bei der IBA Hamburg besteht die räumliche Komponente im „Sprung über die Elbe".

Die wichtigste raumstrategische Aussage des IBA-Konzepts betrifft die Erweiterung der heute üblichen Perspektiven. Das Konzept IBA 2020 lenkt den Blick auf die gesamte Stadt(-region) und überwindet die allzu enge Fixierung auf die Innenstadt. Als erste räumliche Konzepte wurden die Nachnutzung des Tempelhofer Flugfeldes sowie überall in Berlin vorhandene „*voids*" – Leerstellen, Brachen – in Spiel gebracht, doch letztendlich wieder aufgegeben.

Mit den „Suchräumen" wurden nunmehr mögliche IBA-Projekte räumlich verortet, von einem räumlichen Gliederungskonzept kann jedoch noch nicht gesprochen werden. Denn es ist bewusst entschieden worden, den Suchprozess offen zu gestalten. Allerdings entsteht der Eindruck, dass Räume „auf Zuruf" in das Konzept übernommen wurden, ohne zu prüfen, inwieweit die Gebiete und die mit ihnen aufgerufenen Fragestellungen sich mit den Themen des IBA-Konzeptes decken, inwieweit sie von bestehenden Planungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung oder der Bezirke abgedeckt werden und wie auf diese reagiert werden kann. Die Suchräume eröffnen ganz neue Fragestellungen, die teilweise sehr interessant und wichtig sind, die aber zuvor nicht in der Definition der Begriffe „Stadtkapital! Hauptstadt – Raumstadt – Sofortstadt" vorkommen. Das führt zu einer weiteren Öffnung des Themenspektrums und trägt nicht zur eigentlich notwendigen Zuspitzung bei. Die Entwicklung eines weniger offenen räumlichen Gliederungskonzeptes für die IBA 2020 sollte der nächste zentrale Schritt in der Weiterentwicklung des IBA-Konzeptes sein.

[18] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 56/57, 62.

[19] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 62.

IBA-THEMA „NEUE ZUKUNFT FÜR GROSSE BAUTEN“. Quelle: Prae-IBA-Team: Eine IBA für Berlin 2020 (Faltblatt). Berlin 2011, S. 8

2.1.4 BOTSCHAFTEN DER IBA

Die Botschaften des IBA-Konzepts, die auf einer Verknüpfung der Themenfelder mit dem räumlichen Konzept beruhen, sind vor diesem Hintergrund noch zu breit und zum Teil orts- und zeitunspezifisch formuliert. Sie sind insgesamt betrachtet eher ein allgemeiner Aufgabenkatalog der Stadtentwicklungspolitik. Manche Ziele sind zu allgemein formuliert, als dass sie einer IBA Profil geben könnten, etwa „Berlin verfügt über ein unglaubliches Potenzial: an Menschen, Räumen, Innovationen und Ideen. Es gilt, innerhalb der IBA dieses Potenzial konsequent zu nutzen und daraus Instrumente zu entwickeln, die der Stadtentwicklung insgesamt zu dienen vermögen.“[20]

Insgesamt ist das bislang im IBA-Konzept vorhandene Portfolio an Botschaften noch deutlich zu umfangreich, geht in zu viele verschiedene Richtungen und lässt sich – trotz der formalen Zusammenfassung unter der Überschrift „Stadtkapital! Hauptstadt – Raumstadt – Sofortstadt“ – nicht als verständliches Botschaftspaket erkennen und verstehen. Die Bandbreite der unter dieser Überschrift zusammengefassten Themen ist extrem weit gefächert und kann dadurch beliebig wirken, insbesondere, da eine inhaltliche Zuspitzung noch nicht erkennbar ist. Hinzu kommen noch zahlreiche Unter- und Nebenthemen, welche die angebotene Themenvielfalt noch unüberschaubarer machen. Eine klare, eingängige Leitlosung ist mit dem Konzept „Stadtkapital! Hauptstadt – Raumstadt – Sofortstadt“ noch nicht gefunden. Thomas Sieverts meint, dass die aufgerufenen Themen kaum so neu sind, „dass sie eines außerordentlichen Innovationsimpulses in Form einer IBA bedürfen“[21] und stellt die Frage, ob „diese Problemfelder nicht letztlich zum Tagesgeschäft einer guten Großstadtverwaltung“[22] gehören.

[20] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 11.

[21] Sieverts, Thomas: Berlin braucht Mut zum Risiko. In: Der Tagesspiegel, 05.07.2011.

[22] Sieverts, Thomas: Berlin braucht Mut zum Risiko. In: Der Tagesspiegel, 05.07.2011.

2.1.5 INSTRUMENTE UND VERFAHREN DER IBA (IBA-TUGENDEN 6-9)

Als zentrale Aufgabe im instrumentellen Feld wird im IBA-Konzept die **Steuerung und Finanzierung bei abnehmenden Ressourcen der öffentlichen Hand, bei verstärktem Einfluss privater Akteure und bei zunehmender Eigeninitiative der Bürger (Stadtkapital)** genannt. „Die Mittel für eine Internationale Bauausstellung werden erheblich bescheidener ausfallen als in der Vergangenheit. Die IBA Berlin 2020 will daher systematisch Prozessqualität und Steuerungsmöglichkeiten für komplexe Bauaufgaben auf den Prüfstand stellen.“[23] Gefordert wird in diesem Zusammenhang die Förderung der „Teilhabe an Stadt“[24]. Jedoch sollte nach Jahrzehnten neoliberaler Hegemonie heute auch offensiv die Frage gestellt werden, wie die öffentliche Hand wieder eine stärkere aktive Rolle erlangen kann. Es geht um die Aktivierung von Teilhabe und um die Neuformulierung einer aktiven Rolle der öffentlichen Hand unter neuen Bedingungen.

Die Mobilisierung von oben wie von unten ist erklärtes Ziel des IBA-Konzeptes, dieser Themenkomplex wird mit den Begriff „Sofortstadt“ abgedeckt. Es bleibt jedoch ein wenig offen, wie diese Mobilisierung in die Tat umgesetzt werden soll. Hier besteht dringender Bedarf an innovativen Verfahren, die auch dazu beitragen, nicht weiter die Fronten zwischen „bösem“ von oben und „guten“ Bewohnern „von unten“ zu verhärten. Gleichzeitig darf eine IBA nicht nur gerade existierende, akut geäußerte Bürgerwünsche aufnehmen, sondern muss – mit dem Wissen der Fachwelt – auch Anforderungen an Projekte formulieren, die flexibel und robust sind, die auch in der nächsten Generation noch Bestand haben.

Zu den Instrumenten finden sich viele einzelne Ideen, die aber nicht systematisch entfaltet werden. Die IBA soll bei der Akquise von Fördergeldern behilflich sein, sie soll Erfahrungen bester Praxis recherchieren und Marketing für die Projekte – auch international – betreiben. Gefordert wird auch eine neue „Liegenschafts- und Wohnungsbaupolitik“[25].

Bislang konnte der Eindruck entstehen, Konzeption und Entwicklung der IBA-Projekte würden vor allem über künstlerische Herangehensweisen vorangetrieben werden: „Kulturelle und künstlerische Initiativen – Sofortstadt! – stehen dabei jeweils am Anfang derartiger Planungsprozesse, um gemeinsame Ideen städtischer Orte formulieren zu helfen.“[26] Eine „normale“ Planung wird im Konzept kaum angedacht, obwohl es auch hier Spielräume für experimentelle Herangehensweisen gibt. Ob diese eher an ein Kulturfestival erinnernde, auf temporären Interventionen basierende Herangehensweise der IBA über einen Zeitraum von zehn Jahre trägt und auch wirklich in der Lage ist, langfristige Ergebnisse mit (internationaler) Ausstrahlungskraft zu erzielen, muss nochmals hinterfragt werden.

Schließlich ist die **Zwischennutzung**[27] nicht oder nicht mehr angemessen genutzter Gebäude und Flächen für ganz Ostdeutschland ein wesentliches Instrument der Stadtentwicklung, das allerdings bereits bekannt und etabliert ist. Das Instrument „Zwischennutzung“ hat nicht nur in Berlin, sondern auch in anderen Städten, etwa in Halle-Neustadt oder zuletzt auch in London, zu bemerkenswerten städtebaulichen Transformationsprozessen beigetragen. Zu diesem Thema liegen umfangreiche Publikationen

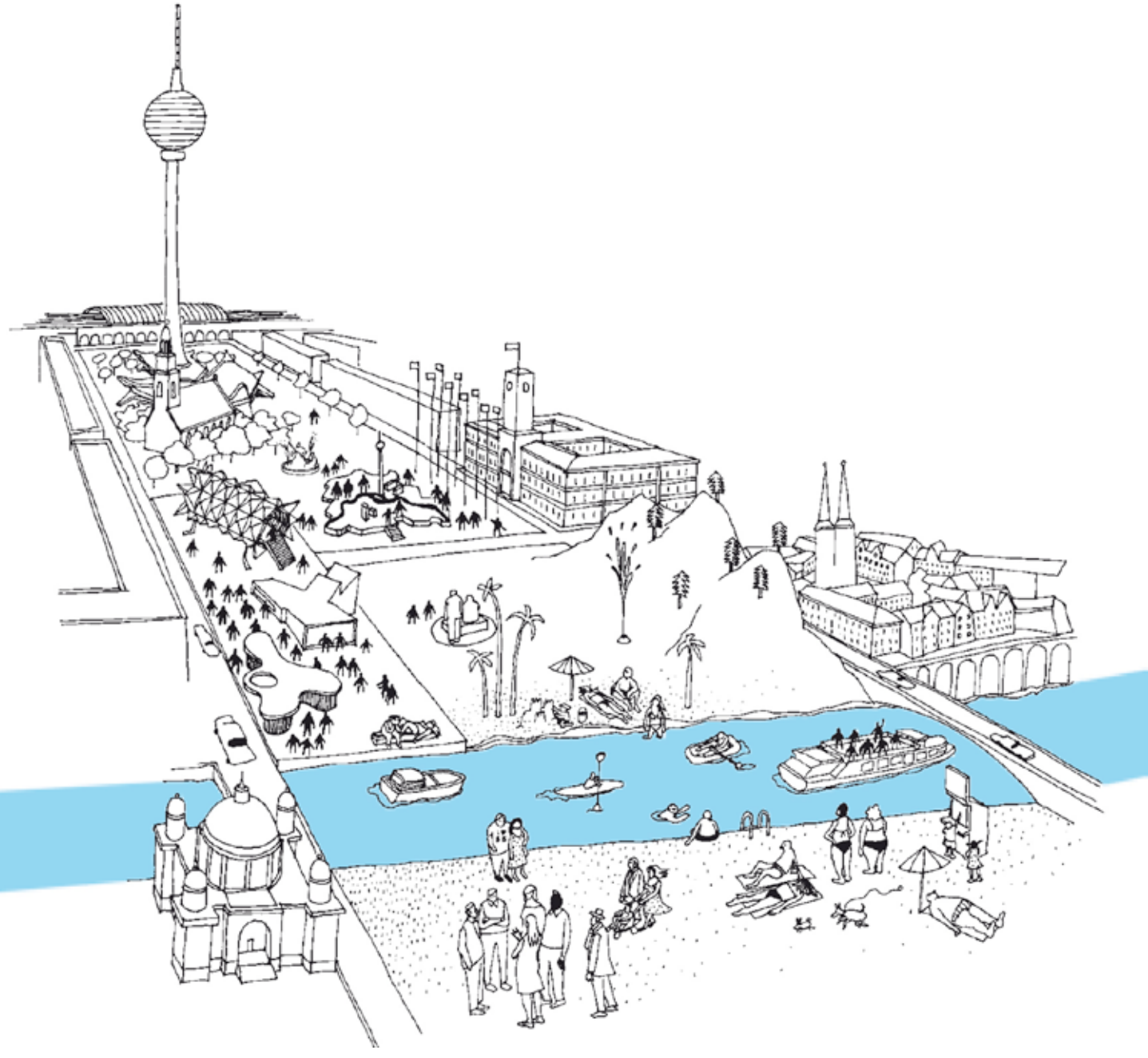
[23] Lüscher, Regula: Berlin ist reich - an Raum. In: Der Tagesspiegel, 28.06.2011.

[24] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, u.a. S. 8, 10, 30.

[25] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 10.

[26] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 10, vgl. auch S.33, 38.

[27] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 38.



TRÄGT EIN STARK AUF FESTIVALISIERUNG AUSGERICHTETES IBA-KONZEPT ÜBER EINEN ZEITRAUM VON 10 JAHREN?
Quelle: Prae-IBA-Team: Eine IBA für Berlin 2020 (Faltblatt). Berlin 2011, S. 4

vor.[28] Zwischennutzungen als Instrument zum Austesten von Nutzungen, zur Aktivierung von Flächen und von Anwohnern können im Rahmen einer IBA weiterentwickelt werden, sollten aber nicht mehr als neues, innovatives Instrument betrachtet werden.

Etwas konkreter – aber nicht wirklich verständlich – sind die Ideen für eine IBA Akademie: „Die Schinkelsche Bauakademie, neu interpretiert als IBA Akademie, wäre dafür ein idealer Ort."[29] Die Akademie soll sich thematisch wieder völlig neuen Fragestellungen widmen: „Die IBA entwickelt zusammen mit der IBA Akademie und der Expertise in der Stadt Konzepte für die energetische Sanierung wichtiger Leitbauten, die auf die Belange von Denkmalschutz und städtebaulichem Kontext explizit eingehen."[30] Außerdem hat die IBA Akademie offenbar einen Arbeitsschwerpunkt in der Gropiusstadt: „Parallel dazu wird die IBA Akademie hier [in der Gropiusstadt] einen ihrer Arbeitsschwerpunkte – städtische Landwirtschaft, Klimaforschung und Peripheriestudien – platzieren und über die Schulen in der Stadtgesellschaft verankern."[31]

Wie die IBA eigentlich arbeiten soll, bleibt relativ unklar. Es ist viel die Rede vom „Sammeln, Bewerten und Auswählen, Kuratieren, Begleiten und Qualifizieren von Projekten bis zu deren gelungener Umsetzung zu verantworten"[32]; städtebauliche Planung, Entwurf, Konzeption – die Kernfähigkeiten von Architekten und Planern – werden aber nicht näher erörtert. Offen bleibt zudem, wie Projekte qualifiziert, wie andere Akteure mit ins Boot geholt werden sollen, oder wie die IBA zu einem attraktiven „Label" mit Rückendeckung auch bei kontroversen Projekte entwickelt werden soll. „Bauherrin wird die IBA nur in den wenigsten Fällen sein, daher bedarf es besonderer Aushandlungsprozesse mit verlässlichen und engagierten Partnern, die mit ungewöhnlichen Ansätzen zu begeistern sind."[33] Wie diese Ansätze aussehen und entwickelt werden sollen, muss in einem nächsten Schritt der Weiterentwicklung des IBA-Konzeptes konkretisiert werden.

Gering ausgeprägt ist bislang auch die internationale Ausrichtung der IBA. Noch ist nicht davon die Rede, dass auch internationale Akteure in die Entwicklung der IBA-Projekte miteinbezogen werden sollen, also Architekten, Planer oder Landschaftsarchitekten. Mehrfach wird gefordert, dass die Projekte internationale Ausstrahlung oder Gültigkeit haben sollen, dass Berlin international als „Lernlabor" wahrgenommen werden soll,[34] aber eine spezielles Konzept für die Integration ausländischer Fachleute ist nicht erkennbar. Die Beteiligung internationaler Fachleute spielt aber – wie die Erfahrung der IBA 1987 zeigt – eine zentrale Rolle für die Rezeption der IBA im Ausland. Wenn Architekten und Planer aus anderen Ländern in Berlin Projekte realisieren oder Wettbewerbe gewinnen, ist die Wahrscheinlichkeit deutlich höher, dass internationale Fachzeitschriften und Medien über die IBA Berlin berichten – erst dann können die Projekte Ausstrahlungskraft auf andere Orte entfalten.

[28] Vgl. u.a. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Urban Pioneers - Stadtentwicklung durch Zwischennutzung. Berlin 2007.

[29] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 47.

[30] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 63.

[31] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 60.

[32] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 67.

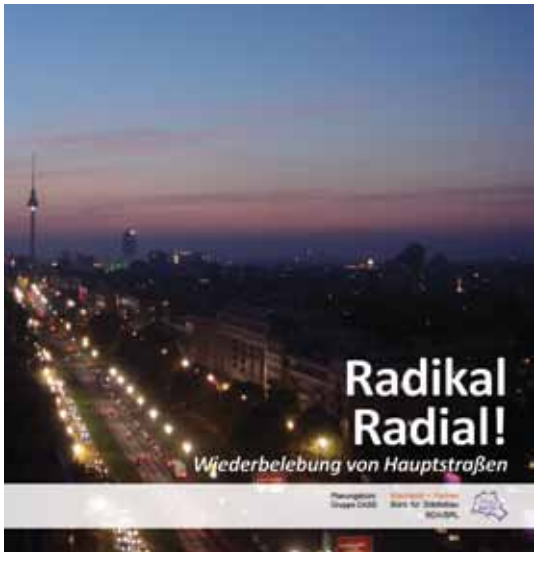
[33] Lüscher, Regula: Berlin ist reich - an Raum. In: Der Tagesspiegel, 28.06.2011.

[34] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 35.

2.2. KOMMENTAR ZUM KONZEPT »RADIKAL RADIAL!«

Ausgangsthese: Das Konzept „Radikal Radial!“ beschränkt sich im Wesentlichen auf eine Kombination von Themenfeldern und räumlicher Gliederung einer IBA, zugespitzt in einer etwas eng gefassten Botschaft. Instrumente und Verfahren einer IBA sind nur angedeutet. Allgemeine Rahmenbedingungen, Leitsätze, Instrumente und Verfahren der Stadtentwicklung werden implizit vorausgesetzt. Vor diesem Hintergrund werden im Folgenden ausschließlich die Aspekte „Themenfelder und räumliches Konzept der IBA“, „Botschaften der IBA“ und „ Instrumente und Verfahren der IBA“ angesprochen.[35]

[35] Dieses Kapitel nutzt Textbausteine aus den Publikationen: Think Berlin/Planungsbüro Gruppe DASS/Machleidt und Partner: Radikal Radial - Wiederbelebung von Hauptstraßen. Berlin 2010, download unter www.think-berlin.de/radikalradial.html und Hofmann, Aljoscha/Polinna, Cordelia/Schlaack, Johanna: Die Stadt ist keine Insel mehr. In: Der Tagesspiegel, 01.07.2011.



Quelle: Think Berlin/Planungsbüro Gruppe DASS/Machleidt und Partner

2.2.1 THEMENFELDER UND RÄUMLICHES KONZEPT DER IBA

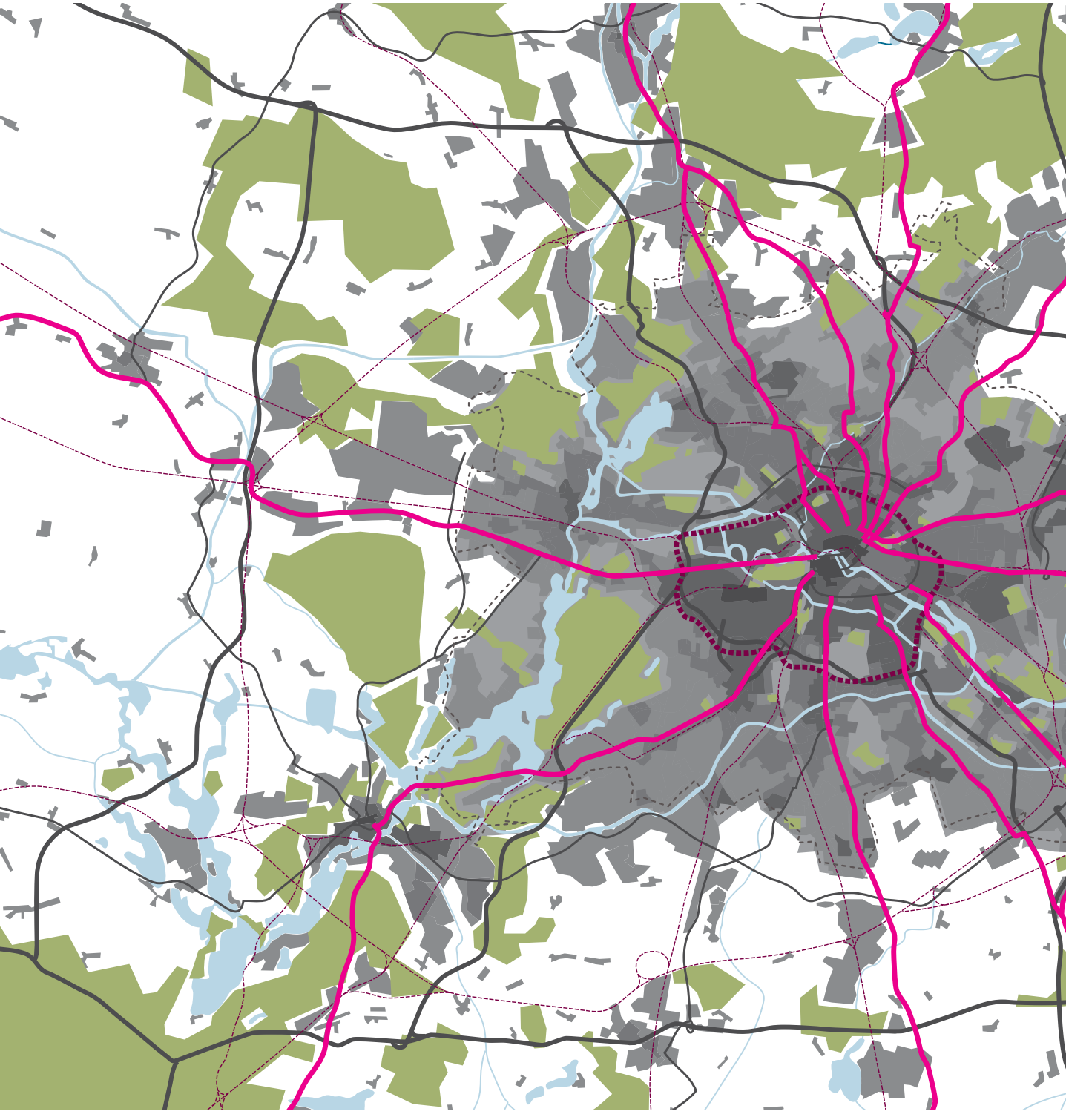
2.2.1.1 THEMENFELDER (IBA-TUGENDEN 1-4)

Zentraler Ansatz von „Radial Radikal!“ ist die Reurbanisierung der Berliner Ausfallstraßen, die „Zivilisierung“ dieser stark vom Autoverkehr geprägten und entwerteten Korridore. „Radikal Radial!“ ist jedoch nicht ein reines Verkehrs-Thema, sondern verknüpft Fragen der Verkehrsinfrastruktur mit Fragestellungen der städtebaulichen Gestaltung, etwa in Hinsicht auf die Gestaltung von öffentlichen Räumen, die Stabilisierung der angrenzenden Quartiere, die Stärkung der Stadtteilzentren an den Radialen, die Verbesserung der Schnittpunkte mit dem öffentlichen Nahverkehr. Damit erscheint das Konzept im Kern als kompakt, an den Rändern aber etwas diffus.

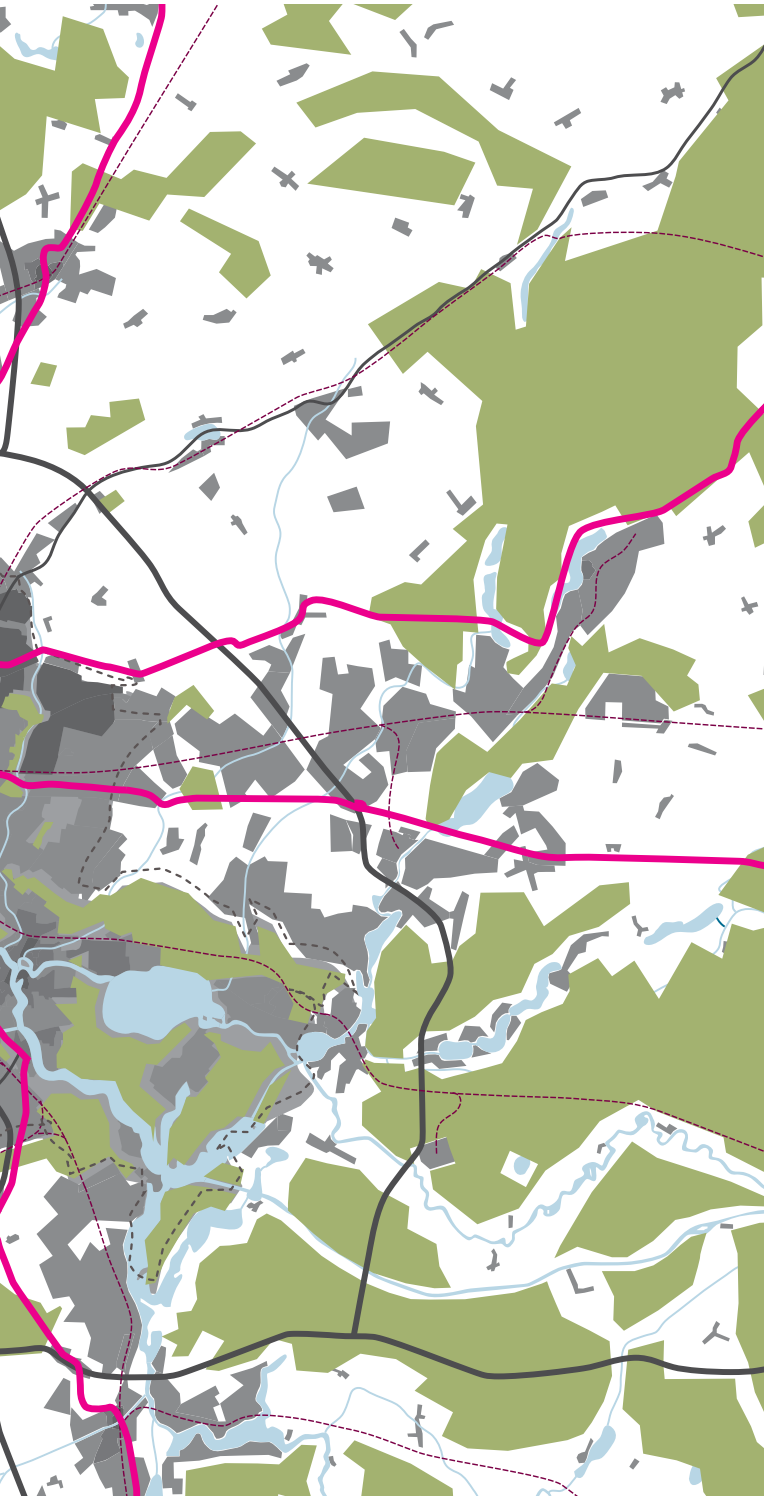
Das Konzept „Radikal Radial!“ betont ebenfalls, aber konkreter die vier Dimensionen der Nachhaltigkeit: An den Radialen konzentrieren sich Geschäfte, Gaststätten und Dienstleistungseinrichtungen. Viele Radialen werden von Adern des öffentlichen Nahverkehrs flankiert – von S-Bahntrassen, von den parallel laufenden U-Bahnlinien, von Straßenbahnen und Bussen. Aufgrund der umfangreichen Potentiale der Radialen ist die Revitalisierung und weitere Stärkung dieser Straßen wirtschaftlich sinnvoll. Die Radialen sind oft der zentrale „Salon“ der umliegenden Kieze, Ausdruck der dortigen sozialen Milieus. Sie wirken bis tief in die Kieze hinein. Sie sind der Lebensraum sehr vieler Berliner. Die Radialen mit ihren markanten Gebäuden bieten bedeutende Identifikationspunkte innerhalb der Stadtregion. Sie entscheiden darüber, ob die Bürger auf ihr Quartier stolz sind oder nicht. Und sie sind eine künftige Adresse für den wachsenden Stadttourismus. Aufgrund der umfangreichen Potentiale der Radialen ist die Revitalisierung und weitere Stärkung dieser Orte sozial sinnvoll. Die Radialen sind ein Schlüsselelement der nachhaltigen „Stadt der kurzen Wege“. An ihnen verknüpfen sich die Verkehrsarten: Fußgänger- und Radfahrerverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und Autoverkehr. Diese Verknüpfung muss optimiert werden – in Richtung einer besseren Balance von Lebensraum und Durchgangsverkehr. Die Radialen sind das entscheidende Kettenglied eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes. Aufgrund der umfangreichen Potentiale der Radialen ist die Revitalisierung und weitere Stärkung dieser Orte ökologisch sinnvoll. Die Radialen sind Brennpunkte des lokalen kulturellen Lebens, hier konzentrieren sich private und öffentliche Einrichtungen. Hier finden sich auch die bedeutendsten (historischen) Bauwerke der Stadtquartiere, etwa Rathäuser, Kaufhäuser, Postämter, Theater und Bankgebäude. Aufgrund der umfangreichen Potentiale der Radialen ist die Wiederbelebung und weitere Stärkung dieser Orte kulturell sinnvoll.

2.2.1.2 RÄUMLICHES KONZEPT (IBA-TUGEND 5)

Die Radialstraßen bilden das stadtregionale Ordnungsprinzip. An ihnen bündeln sich Themen der Zeit wie Klimawandel, demografischer Wandel, soziale Stadt, Bildung, Arbeit usw., hier lassen sich auch modellhafte Projekte für den Umgang mit diesen Themen entwickeln. Neben den beiden Hauptzentren Berlins – der historischen Mitte und der City West – bilden die Radialen den Fokus des ökonomischen, sozialen und gesellschaftlichen Lebens der Stadt. Sie gliedern städtebaulich die Stadtregion und dienen so der Orientierung. Sie bilden das Rückgrat der polyzentralen Struktur Berlins und durchlaufen die ganze Stadt: Von der stark verdichteten Innenstadt bis zu den locker bebauten Vororten. Sie durchziehen ganz unterschiedliche Welten und binden diese zugleich zusammen. Die Radialen werden geschnitten vom S-Bahnring, manchmal von der Stadtautobahn A 100, von den im Süden der Stadt verlaufenden Kanälen und den ringförmig verlaufenden Hauptstraßen. An diesen Schnittpunkten



RADIALSTRASSEN IN BERLIN. Quelle: Think Berl!n/Planungsbüro Gruppe DASS/ Machleidt und Partner

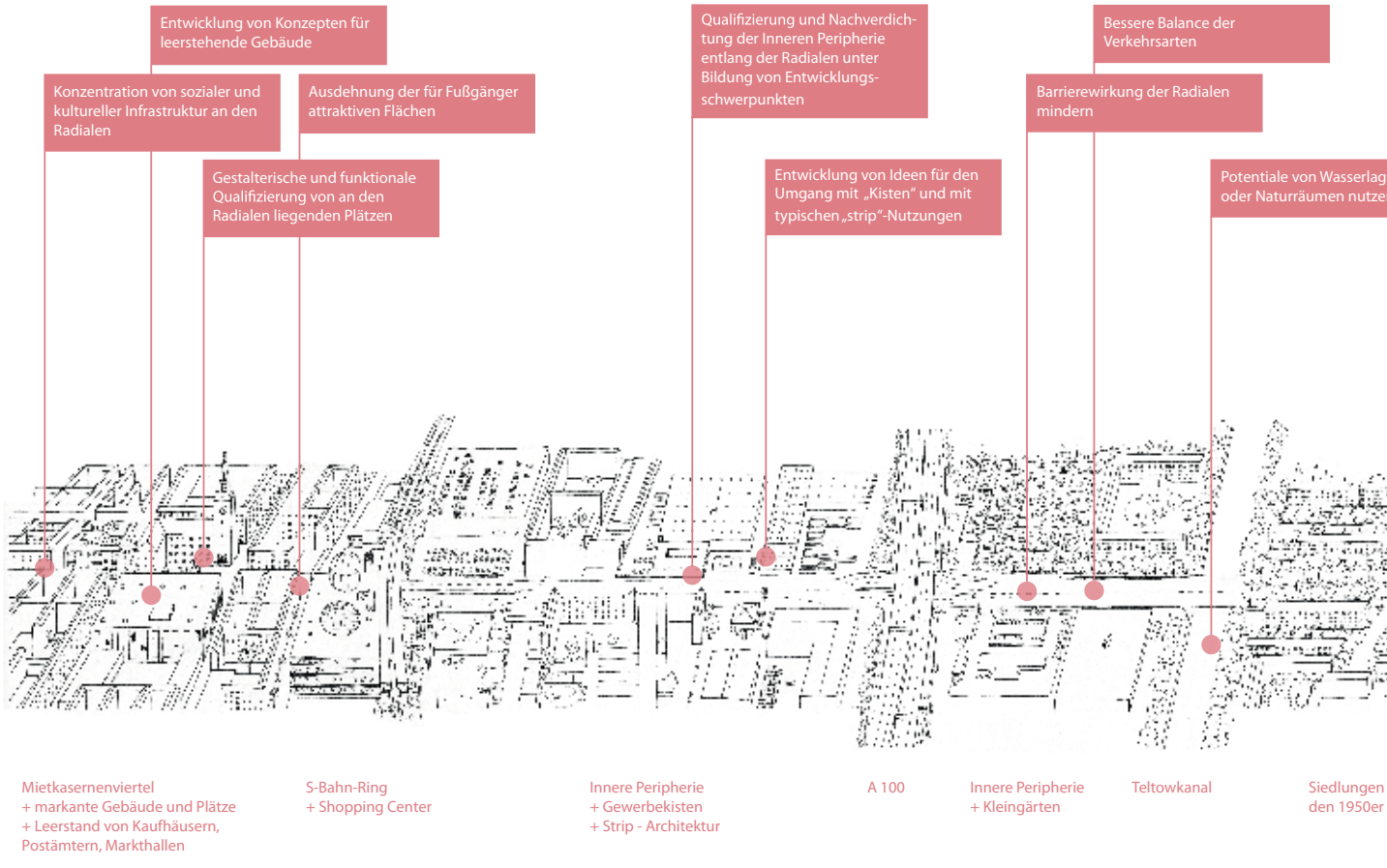


befinden sich oftmals Einrichtungen mit einer besonderen Zentralität, im Bereich des östlichen S-Bahnrings beispielsweise Einkaufszentren. Häufig erstrecken sich entlang der Radialen auch Orte von stadtregionaler Bedeutung – etwa der ehemalige Flughafen Tempelhof oder das neue Quartier Johannisthal/Adlershof. Die Radialstraßen bieten die Möglichkeit, den zurzeit stadtentwicklungspolitisch vernachlässigten äußeren Bereich Berlins (außerhalb des „Hundekopfes“) wieder stärker in die städtebauliche Debatte mit einzubeziehen und so das Thema der „Europäischen Stadt“ mit dem der „Zwischenstadt“ zu verknüpfen. Ein solches Thema greift die vielfachen Spaltungen zwischen Innenstadt und Außenstadt, vielleicht sogar zwischen Berlin und Brandenburg auf und versucht sie zu lösen.

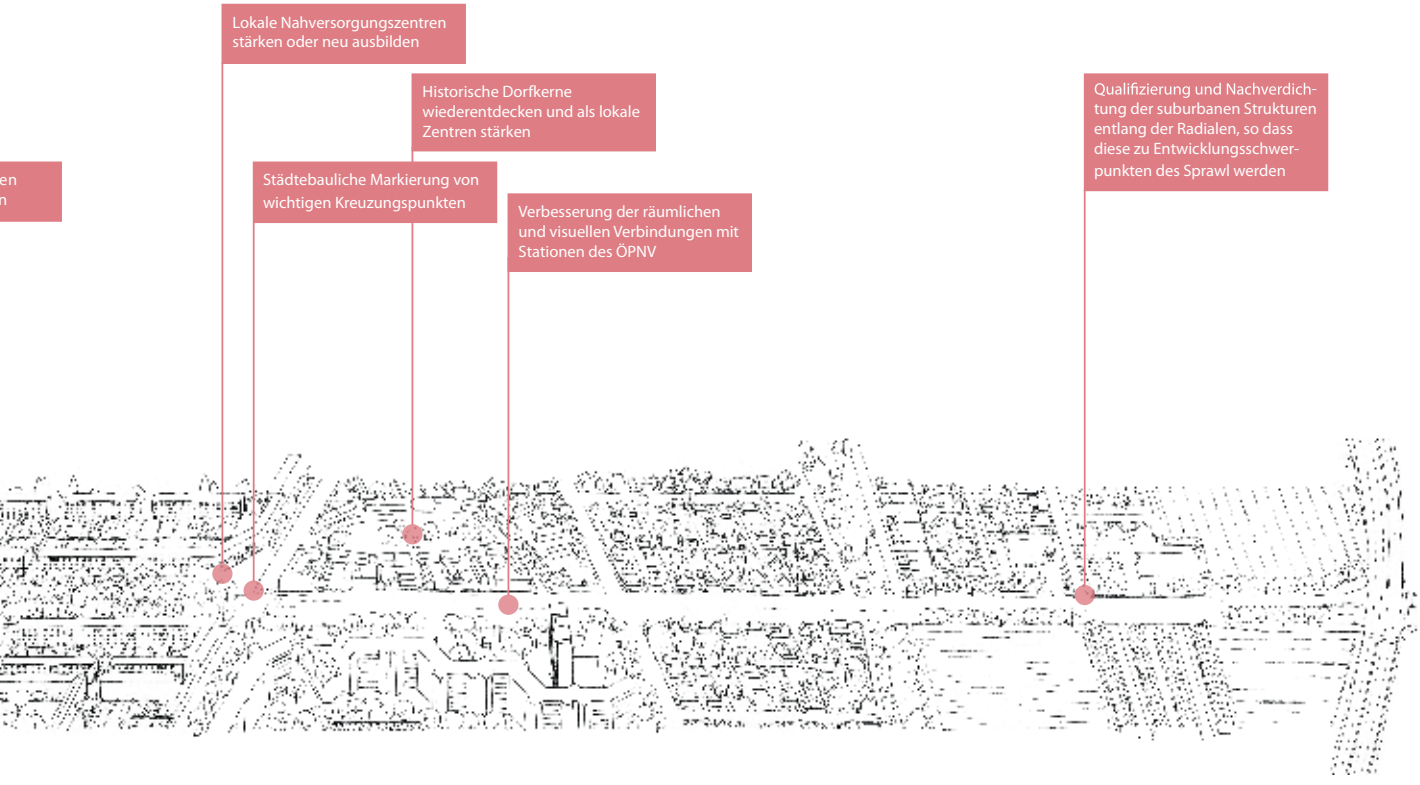
Thomas Sieverts schätzt die Bedeutung des Themenfeldes wie folgt ein: „An den Ausfallstraßen als Querschnitte durch Stadt und Umland verbinden sich alle typischen Probleme der Stadt in verschärfter Form. Sie stellen deswegen einen sehr geeigneten und in historischer Perspektive auch absolut neuen Raum für eine IBA 2020 dar.“[36] Und weiter: „Dieses Thema stößt in allen Metropolen auf großes Interesse, weil der Umbau dieser radialen Hauptstraßen zu Auto-Hochleistungsstraßen bis zum Typ Stadtautobahn, der Verlust ihrer Zentralität als Haupteinkaufsstraßen (zugunsten von Einkaufszentren) und vor allem die damit einhergehende Zerstörung ihrer stadträumlichen Qualität ein weltweites Problem darstellt.“[37]

[36] Sieverts, Thomas: Berlin braucht Mut zum Risiko. In: Der Tagesspiegel, 05.07.2011.

[37] Sieverts, Thomas: Berlin braucht Mut zum Risiko. In: Der Tagesspiegel, 05.07.2011.



SCHEMATISCHE DARSTELLUNG EINER RADIALSTRASSE MIT VERSCHIEDENEN STÄDTEBAULICHEN SITUATIONEN UND MASSNAHMEN. Quelle: Think Ber!n/Planungsbüro Gruppe DASS/ Machleidt und Partner, Zeichnung: Thomas Hauck



aus den 1920er und Jahren

Alte Dorfkerne
+ Nahversorgungszentren

Großsiedlungen aus den 1960er und 1970er Jahren

Einfamilienhausgebiete
+ ehem. Mauerstreifen
+ Stadtgrenze

Reihenhausgebiete
+ Einfamilienhausgebiete
+ Fachmarktzentren
+ Ackerflächen

2.2.2 BOTSCHAFTEN DER IBA

Zentrale Botschaft des Konzepts „Radikal Radial!“ ist die Reurbanisierung der Hauptstraßen als attraktive städtische Lebensräume, die keineswegs Fußgängerzonen sind, sondern unterschiedlichen Verkehren dienen, dem öffentlichen Verkehr, dem Fahrrad- und Autoverkehr, aber auch und in ganz neuem Umfang dem Verkehr der Fußgänger. Gebäude, die nicht mehr im Gebrauch sind, sollen umgenutzt werden, gezielte Neubauten sind zu ergänzen. Wichtige öffentliche Nutzungen, etwa Bibliotheken, Volkshochschulen, Familienzentren müssen wieder stärker an den Hauptstraßen konzentriert werden, denn diese Straßenzüge sind bereits jetzt hervorragend erschlossen und werden intensiv genutzt. Markante Gebäude bieten bedeutende Orientierungspunkte innerhalb der Stadtregion. Entlang der Radialen müssen auch die Orte der Dienstleistungen und Nahversorgung sowie der sozialen und kulturellen Einrichtungen wiederbelebt und gestärkt werden. Sie bilden die Grundlage der „Stadt der kurzen Wege“ und somit einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Insgesamt ist diese Botschaft noch präzisierungsbedürftig.

2.2.3 INSTRUMENTE UND VERFAHREN DER IBA (IBA-TUGENDEN 6-9)

Um eine nachhaltige Wiederbelebung der Radialen zu gewährleisten, bedarf es zunächst einer Raum-, Funktions- und Sozialanalyse entlang der Radialen. Dabei müssen Grundstücke und Gebiete mit besonderen Entwicklungsproblemen und -potentialen definiert und gestalterische wie funktionale Richtlinien („Regeln“) entwickelt werden. Die Räume entlang der Radialen sollten hierarchisiert und mit unterschiedlichen Prioritäten versehen werden. Es gilt zu klären, welche Orte hohen Handlungsbedarf haben (Gegenstand für „Leitprojekte“) und welche als Multiplikatoren und Katalysatoren für weitere Entwicklungen wirken können. Ziel wäre ein flexibles Radialenplanwerk mit Regeln und Leitprojekten, die zusammen mit den Akteuren vor Ort erarbeitet werden müssen. Das Radialenplanwerk kann die Vernetzung der Bezirke untereinander und mit der Gesamtstadtplanung und den angrenzenden brandenburgischen Gemeinden fördern. Die Einrichtungen von Radialforen als Diskussionsebene schafft einen offenen und transparenten Diskurs und fördert die Mobilisierung der Akteure vor Ort: Geschäftsleute, Gewerbetreibende, Bewohner, Eigentümer, Bürgerinitiativen, Schulen, Kultureinrichtungen, Vereine, etc.

Grundsätzlich sollten alle Maßnahmen auf den bereits vorhandenen Potentialen aufbauen und diese hervorheben. Dies kann zu einer Stärkung der lokalen Identität beitragen und verdeutlichen, welche diversen Quartiere sich an der Radialen befinden. Die Maßnahmen sollen die Interessen der bereits vorhandenen Bewohner reflektieren, aber auch geeignet sein, neue Nutzungen und Nutzer anzuziehen. Alle Maßnahmen sollten von hoher gestalterischer Qualität sein und die Prinzipien des ressourcen- und klimaschonenden Städtebaus berücksichtigen. Die Maßnahmen sollten so gestaltet sein, dass sie eine Veränderung der Rahmenbedingung zulassen und flexibel auf diese reagieren können. Insgesamt werden Instrumente und Verfahren lediglich angedeutet.

2.4 FAZIT

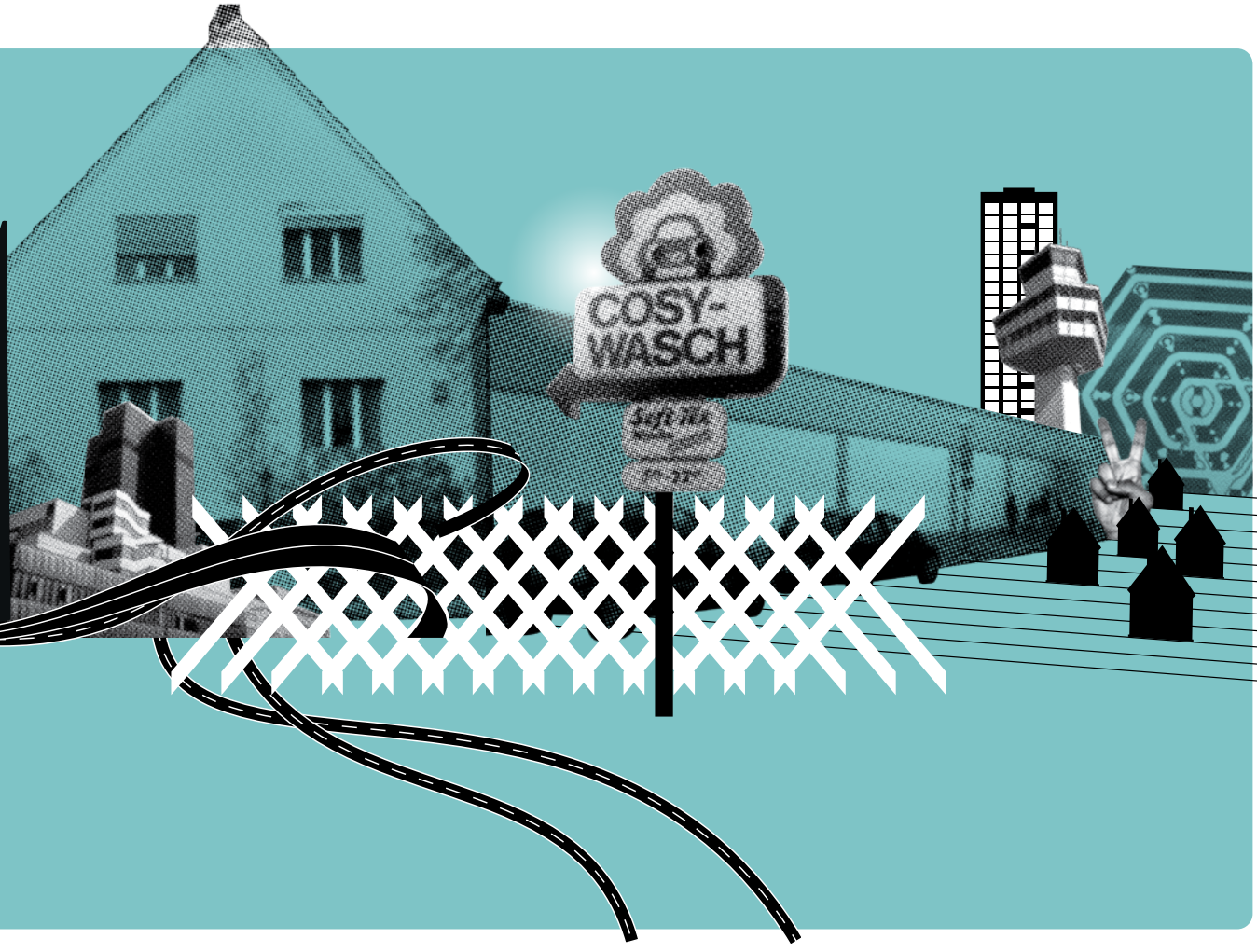
Zwischen allgemeinen Aufgaben der Stadtentwicklungsplanung und Aufgaben einer IBA muss sorgfältig unterschieden werden. Was die Themenfelder einer IBA betrifft, so ist das Konzept „Stadtkapital! Hauptstadt – Raumstadt – Sofortstadt“ noch nicht sehr präzise. Geboten werden vor allem allgemeine Leitsätze, die wertvolle, aber noch zu strukturierende Hintergrundfolien einer IBA bilden. Die Themenfelder einer IBA können allerdings nicht einfach deduktiv aus den allgemeinen Leitsätzen abgeleitet werden. Das Konzept „Radikal Radial!“ bietet Themenfelder, die im Kern (öffentlicher Raum und neue Mobilität) zwar kompakt und IBA-orientiert erscheinen, hinsichtlich der Gebäude oder des Umfelds aber noch weiterer Präzisierung bedürfen.

3. ÜBERSCHNEIDUNGS- UND ANKNÜPFUNGSPUNKTE

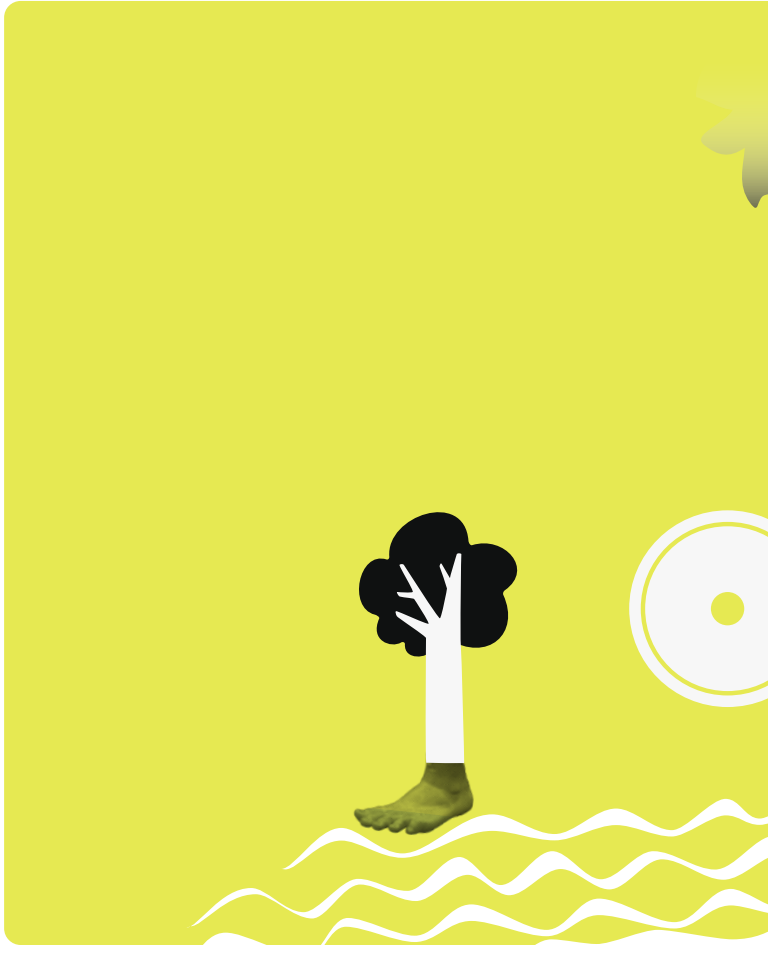
DER KONZEPTE
»HAUPTSTADT-RAUMSTADT-SOFORTSTADT«
UND »RADIKAL RADIAL!«

STRATEGISCHE ÜBERLEGUNGEN
HARALD BODENSCHATZ / TOBIAS GOEVERT
/ CORDELIA POLINNA

Gemeinsam ist beiden IBA-Konzepten die allgemeine Orientierung auf eine nachhaltige Stadt unter Berücksichtigung aller vier Dimensionen der Nachhaltigkeit. Mit Blick auf das räumliche Gliederungskonzept ergänzen und überschneiden sich die beiden IBA-Konzepte in frappierender Weise. Auch wenn das Konzept der „Suchräume“ noch vorläufig und bewusst offen gehalten ist, überrascht doch, wie viele Suchräume an Radialstraßen grenzen. Es liegt deshalb nahe, das räumliche Gliederungskonzept von „Radikal Radial!“ samt dessen Orientierung auf neue Mobilität mit dem zentralen Themenfeld des Konzeptes „Stadtkapital! Hauptstadt – Raumstadt – Sofortstadt“, der Orientierung auf die Revitalisierung des schwierigen (städte-)baulichen Erbes des 20. Jahrhunderts, gemeinsam zu einem neuen, erweiterten IBA-Konzept mit einer eindeutigen Orientierung auf die nachhaltige Stadt fortzuentwickeln.



THEMENFELD „SCHWIERIGER (STÄDTE-)BAULICHER BESTAND DES 20. JAHRHUNDERTS“



THEMENFELD „ENTWICKLUNG EINER NEUEN, NACHHALTIGEN URBANEN MOBILITÄT“

3.1 THEMENFELDER DER IBA

Die folgenden Überlegungen beruhen auf der Grundüberzeugung, dass eine Schlüsselaufgabe von morgen die Meisterung der eingeleiteten bzw. proklamierten Energiewende in Deutschland ist. Dazu können und müssen die Städte einen großen Beitrag leisten, denn sie sind das Problem (Energieverschwendung) wie die Lösung (Energieeffizienz). Die Energiewende ist weitaus mehr als ein Abschied von der Atomenergie, sie ist zugleich ein Abschied vom Zeitalter billigen Öls, das die Industrialisierung der Vergangenheit begleitet, ja beflügelt hat. Und sie muss einen Beitrag zur Bewältigung des Klimawandels leisten. Angelpunkt der Zukunftspolitik für unsere Städte ist vor diesem Hintergrund die lokale Umsetzung der Energiewende. Ziel ist eine Stadt, die nicht mehr von der Atomenergie und vom Öl abhängig ist. Die Energiewende kann aber nur gelingen, wenn sie nicht als isolierte Aufgabe betrachtet wird. Sie erfordert außerordentliche ökonomische, soziale und kulturelle Sensibilität.

Eine IBA, die sich dem Ringen um eine Energiewende und einer nachhaltigen Stadtentwicklung Berlins verpflichtet sieht, muss sich vor diesem Hintergrund mit zwei großen Themenfeldern auseinandersetzen, die in ihrer Vernetzung eine konkrete und angemessene strategische Antwort darstellen können. Diese beiden Themenfelder sind in den unterschiedlichen Überlegungen zu einer IBA in Berlin zwar immer wieder angesprochen, aber noch nicht konsequent verknüpft worden.

REVITALISIERUNG DES SCHWIERIGEN (STÄDTE-)BAULICHEN BESTANDS DES 20. JAHRHUNDERTS

Als ein zentrales Themenfeld der IBA 2020 rückt der *nachhaltige Umgang mit schwierigem städtebaulichen Bestand des 20. Jahrhunderts* in den Vordergrund – der Umgang mit zersiedelten Einfamilienhausgebieten, mit Großsiedlungen, mit nicht integrierten Gewerbeansiedlungen, mit leer stehenden oder untergenutzten Großbauten. Diese baulichen Strukturen aus der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg, vor allem aus den 1950er

bis 1970er Jahren, offenbaren eine Vielzahl von städtebaulichen Herausforderungen, für die im Berliner Kontext, aber auch international neue Ansätze gefunden werden müssen. Der nachhaltige Umbau dieses Bestandes, der u.a. die Erweiterung der sozialen und funktionalen Vielfalt, Maßnahmen für Klimaschutz und Klimaanpassung, die Verbesserung öffentlicher Räume, die Etablierung und Stärkung von lokalen Zentren und die gestalterische Qualifizierung umfasst, ist ein noch weitgehend ungelöstes Aufgabenfeld von strategischer Bedeutung. Zentral sind hier – über die Klärung der Energieeffizienz hinaus – stadtgestalterische, ökonomische, soziale und kulturelle Fragen, also des gesamten Spektrums der Nachhaltigkeit: Können die Bauten und Anlagen nachhaltig in die Stadt reintegriert werden, und wenn ja, wie, wenn nein, was wären die Alternativen? Ist der damit verbundene Kostenaufwand langfristig vertretbar? Wer bezahlt die Kosten – nicht nur der energetischen Sanierung? Ist die Anlage kulturhistorisch bedeutsam? All diese Fragen müssen mit einer stadtregionalen Perspektive diskutiert werden, und zwar weit über die Innenstadt hinaus.

Verbreitet ist die Unsicherheit, wie mit den Großbauten der Nachkriegszeit umgegangen werden soll. Paradigmatisch hierfür steht der Steglitzer Kreisel. Solche baulichen „Dinosaurier“ sind eine städtebauliche und finanzielle Belastung. Die Auseinandersetzung mit diesen Bauten muss deren Umfeld einbeziehen und deren stadtregionale Bedeutung beachten. Die IBA muss Antworten auf diese Herausforderung finden.

Ein weiteres zentrales Thema, das in beiden Konzepten angesprochen wird, sind die Großsiedlungen der Nachkriegszeit. Diese wurden in Ost und West zwar neben großen Radialstraßen entwickelt, allerdings wurden die Straßen nur als Erschließungsräume behandelt, während die zentralen Einrichtungen von den Straßen weg in das Innere der Siedlungen verlegt wurden. Marzahn und Gropiusstadt bilden dafür ein Beispiel. Die Stabilisierung von Großsiedlungen als unverzichtbarer Lebensraum für einen beachtlichen Teil der Berliner Bevölkerung gehört zu den wichtigsten Herausforderungen von morgen. Erhebliche soziale Probleme sind bei der Ertüchtigung der Großsiedlungen und langfristig der schlichten, weniger nachgefragten Einfamilienhausgebiete der Nachkriegszeit zu erwarten.

FÖRDERUNG EINER NEUEN, NACHHALTIGEN URBANEN MOBILITÄT

Der Umgang mit dem schwierigen (städte-)baulichen Bestand des 20. Jahrhunderts ist im Kontext des zweiten zentralen Themenfelds der IBA zu sehen, der Entwicklung einer neuen, nachhaltigen urbanen Mobilität. Die städtischen Strukturen im 20. Jahrhundert wurden durch das (private) Automobil extrem beeinflusst – Einfamilienhaussiedlungen und suburbane Gewerbeanlagen wären ohne diese individualisierte Form den Mobilität nicht denkbar, große Teile der Stadt – etwa die Ausfallstraßen – wurden durch den Autoverkehr entwertet. Mit einem Paradigmenwechsel in der Mobilität, der auf wachsenden Zuspruch für umweltfreundliches Mobilitätsverhalten, auf die Entwicklung von energieeffizienteren, emissionsärmeren und leiseren Kraftfahrzeugen, auf die steigende Beliebtheit des Fahrrades und auf die Konsolidierung wie den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zurückzuführen ist, wird eine Neudefinition des städtischen Verkehrs erforderlich. Diese Neudefinition wird bislang zumeist als rein sektorales Verkehrs-Thema gesehen, eine Integration mit anderen Themen der Stadtentwicklung und -gestaltung erfolgt nicht in ausreichendem Umfang. Städtebaulich betrachtet erfordert die neue Mobilität von morgen den grundlegenden Umbau des öffentlichen Raums: Vor allem die Hauptverkehrsstraßen und Hauptverkehrsplätze sind die zentralen Orte des notwendigen Wandels. Die IBA kann zur Klärung der Frage beitragen, wie große Straßen im Zeitalter postfossiler Mobilität aussehen müssen, mit drastisch weniger Lärm und Feinstaub, mit Priorität für Straßenbahnen, Busse, Fahrradfahrer und Fußgänger. Die IBA kann Ideen entwickeln, wie der

öffentliche Nahverkehr städtebaulich attraktiver gestaltet und besser mit dem Fußgänger- und Radverkehr integriert werden kann. Der damit verbundene Stadtumbau kann nur in einer stadtregionalen Perspektive vorbereitet und umgesetzt werden.

Beide Themenfelder benötigen eine stadtregionale Sichtweise. Beide Themenfelder sind international bedeutsam, haben aber auch eine besondere lokale Berliner Ausformung. Beide Themenfelder erfordern eine breite Kooperation unterschiedlicher Akteure und eine sorgfältige Berücksichtigung sozialer Fragen. Beide Schlüsselaufgaben werden aber in der Regel getrennt gedacht, diskutiert, vorbereitet. Ohne eine städtebauliche Zusammenführung dieser isolierten Themenfelder wird es aber keine nachhaltige Stadtentwicklung geben. Die miteinander zu vernetzenden Themenfelder bilden eine Hintergrundfolie, auf der spezifische Botschaften und Räume einer IBA erst entfaltet werden müssen.

Wir sehen vor diesem Hintergrund in beiden Konzepten wichtige Ansätze und auch Überschneidungspotenziale. Wir schlagen daher vor, das Konzept des Prae-IBA-Teams/der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung für eine IBA 2020 und das von Think Berl!n/Bodenschatz/Machleidt vorgelegten Konzept „Radikal Radial!“ zusammenzuführen und gleichzeitig zu erweitern, um ein neues tragfähiges Konzept für eine der nachhaltigen Stadt verpflichtete IBA zu ermöglichen. Dies ermöglicht die Ausrichtung der Themenfelder auf lokale Verhältnisse und eröffnet gleichzeitig Spielräume für eine internationale Adaption. Zentrale Ansätze der Stadtentwicklungsplanung könnten dabei unterstützt werden.

3.2 RÄUMLICHES GLIEDERUNGSKONZEPT

Das räumliche Gliederungskonzept konkretisiert die Themenfelder der IBA und verankert sie im lokalen Kontext, gibt ihnen eine Berlin-Spezifik. Ein gelungenes Zusammenspiel von spezifischen Orten und darauf zugeschnittenen Themen ist ein zentraler Punkt des IBA-Konzeptes. Die Themen der IBA müssen so stark mit dem räumlichen Gliederungskonzept verknüpft sein, dass ihnen dadurch die Beliebigkeit genommen wird, gleichzeitig muss es jedoch auch möglich sein, die Projekte in ihrer typologischen Bedeutung zu betrachten, um die dahinter stehenden Ideen auf andere Orte und Situationen übertragen zu können.

Ausgewählte Radialstraßen bieten einen möglichen Ausgangspunkt für ein solches Gliederungskonzept, das sich sehr gut mit den zentralen Themen der IBA verknüpfen lässt und eine große Zahl von Überschneidungen mit den Suchräumen des Konzeptes der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung aufweist. Die Schwerpunktsetzung auf die Radialstraßen darf nicht auf die Straßen selbst beschränkt werden, sondern muss auch deren „Hinterland“ in den Blick nehmen. Gerade die Verknüpfung des in dem Konzept der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung favorisierten Umbaus der Strukturen der Stadt des 20. Jahrhunderts mit dem stark auf neue Mobilität orientierten Konzept Radikal Radial! ermöglicht eine neue Qualität der Konzeptfindung.

Eine IBA kann – wie frühere IBAs auch – den zukunftsorientierten Umbau nur exemplarisch anpacken. Unser Vorschlag wäre, zwei Radialstraßen für eine IBA auszuwählen. Für die Auswahl der IBA-Gebiete müssen vielfältige Argumente abgewogen werden:

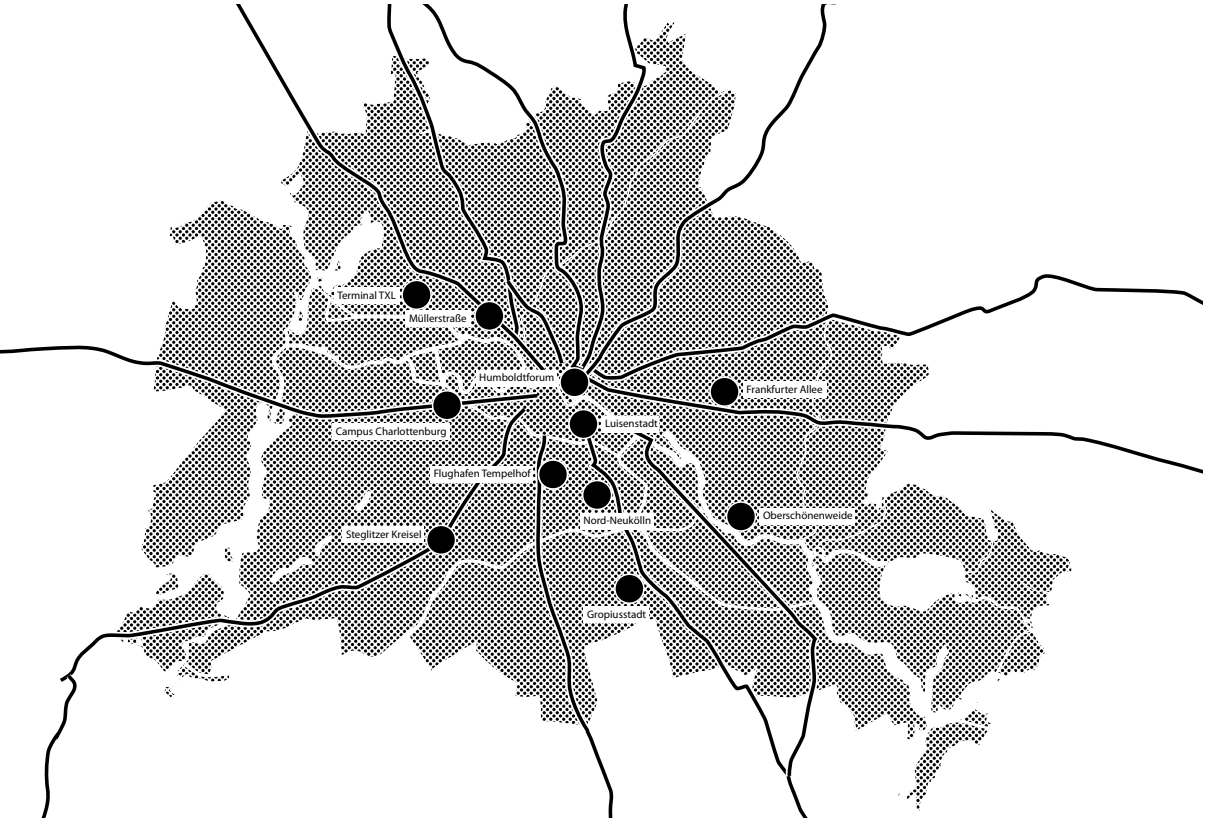
/ Wo konzentrieren sich wichtige Projekte der Stadtplanung in den kommenden Jahren?

/ In welchen Räumen ist eine ökonomische Dynamik zu beobachten, die zur Realisierung von IBA-Projekten genutzt und die durch die IBA-Organisation in Richtung einer qualitätvollen und nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung gesteuert werden kann?

/ In welchen Räumen konzentrieren sich besondere stadtplanerische Herausforderungen?
/ Wo gibt es bereits ein etabliertes Netz von zivilgesellschaftlichen Akteuren, die in Beteiligungsprozesse miteinbezogen werden können?
/ Für welche Gebiete stehen bereits heute und in den nächsten Jahren Fördergelder des Landes, des Bundes und der EU bereit?

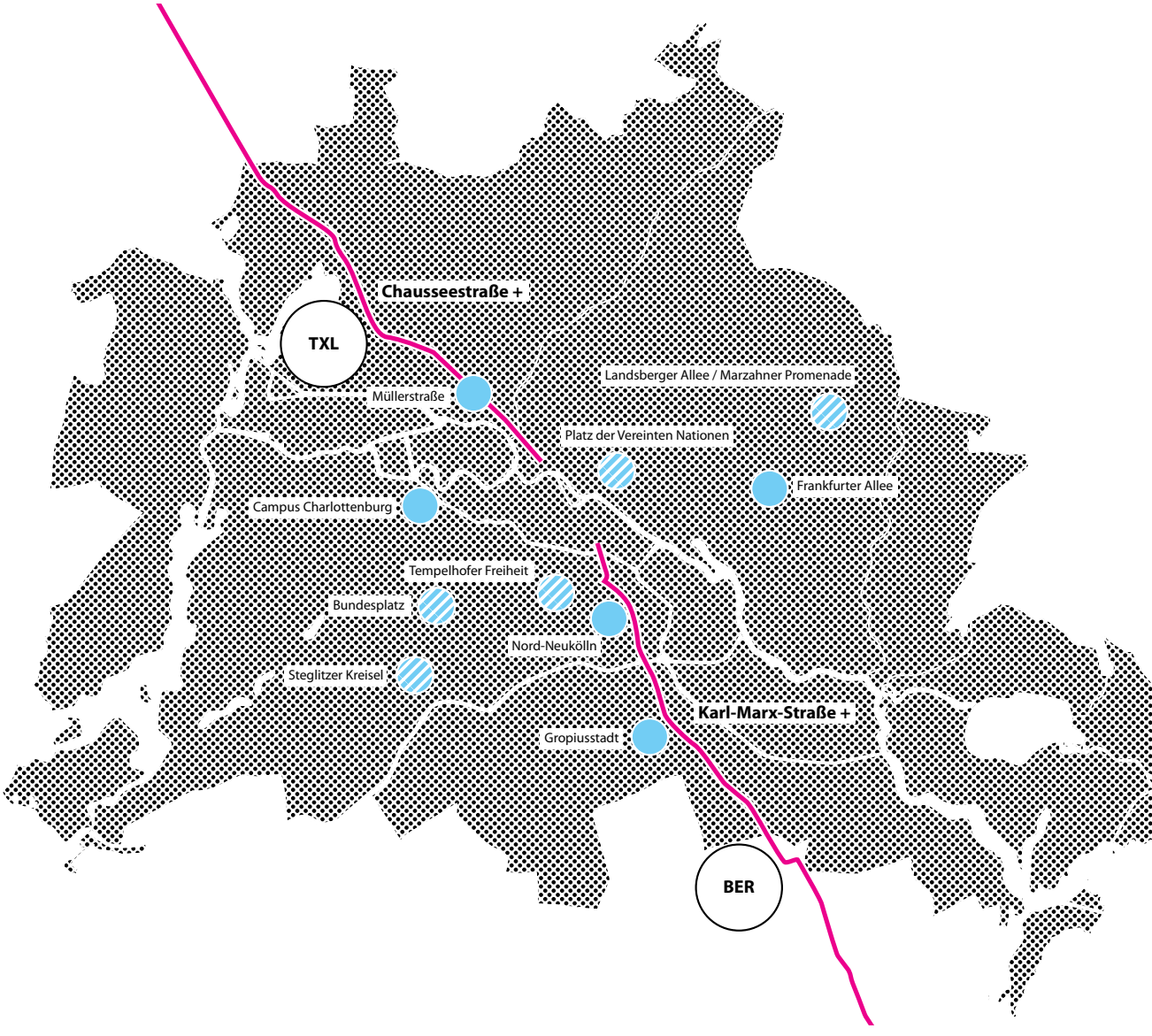
Eine Auswahl von Radialstraßen anhand dieser Fragen kann dazu beitragen, vorhandene Potentiale zu nutzen und zu stärken, private Akteure in die IBA einzubeziehen und Ressourcen zu bündeln. Durch eine Konzentration der IBA auf wenige Orte würde die IBA nicht nur einzelne Pilotprojekte realisieren, sondern zu einer Transformation eines gesamten Quartiers beitragen. Sie setzt zugleich dort Prioritäten, wo bestehende Potenziale gestärkt werden sollen. Eine wahllose Streuung von Interventionen, die zu keinem sichtbaren Ergebnis führen, wird vermieden.

Es wäre denkbar, eine Radialstraße im Norden zu bestimmen, denn der nördliche Teil der Berliner Stadtregion wird nach der Rochade der Flughäfen an Gewicht verlieren, aber an Lebensqualität gewinnen. Hier bietet sich die **Chausseestraße+ Verlängerung** an, für die sich nach der Schließung Tegels neue Chancen eröffnen. Im Südosten wäre die **Karl-Marx-Straße + Verlängerung** eine mögliche Wahl, denn diese wird spätestens nach der Eröffnung des Flughafens BER neue Impulse erhalten. Die Neuausrichtung des Berliner Flughafensystems mit ihren vielfältigen Auswirkungen auf Lebensqualität, auf den Wohnungsmarkt, auf Unternehmensansiedlun-

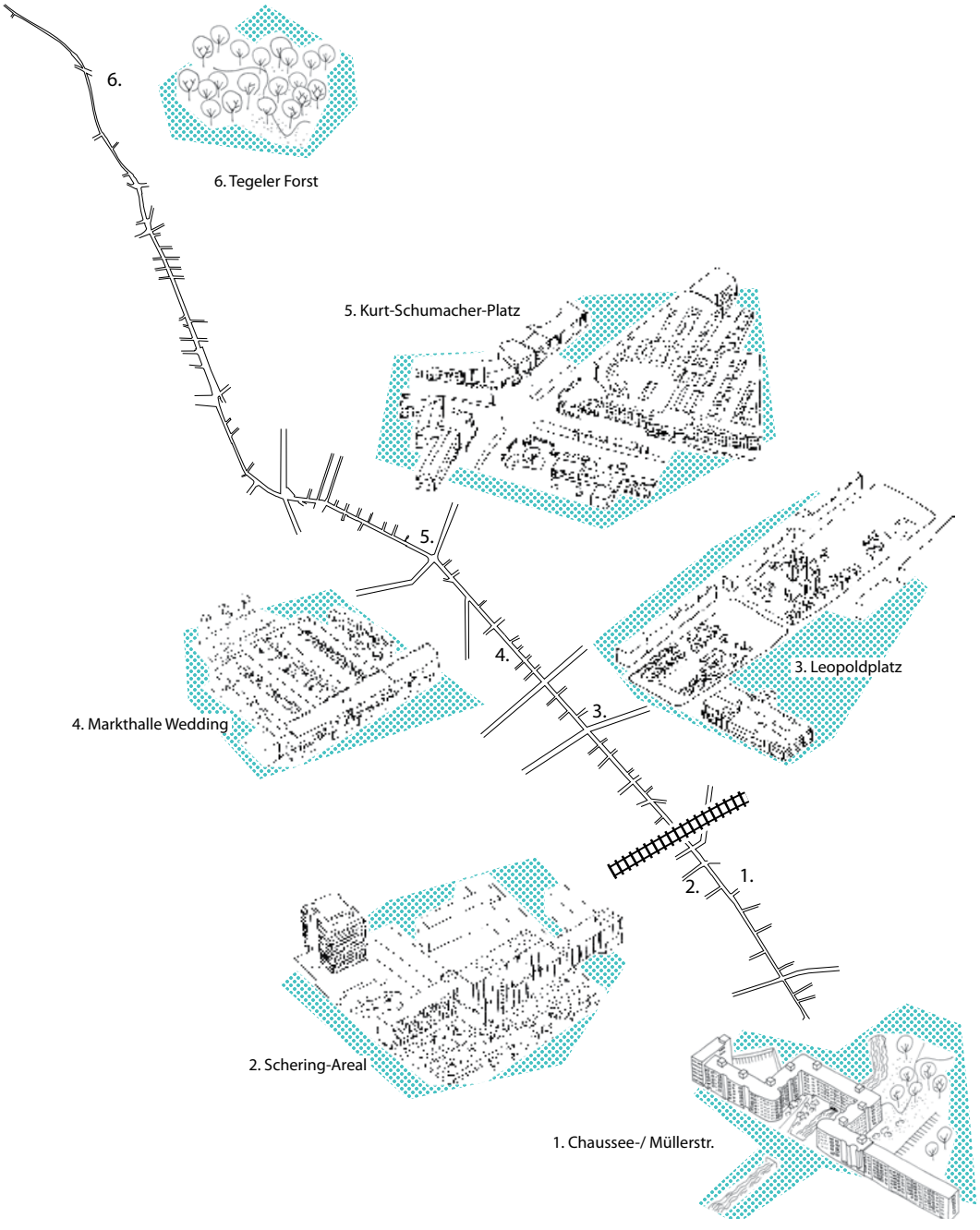


ÜBERLAGERUNG DER „SUCHRÄUME“ AUS DEM IBA-KONZEPT DES PRAE-IBA-TEAMS/SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNNG UND DER AUSFALLSTRASSEN AUS DEM DENKANSTOSS „RADIKAL RADIAL!"

gen, Veränderungen der Verkehrsströme sowie die Entwicklung neuer Erholungsgebiete, Technologiezentren und Gewerbeflächen wird in den kommenden Jahren der zentrale Impulsgeber für die Stadtentwicklung in Berlin sein. Mit der Verortung der IBA 2020 entlang zweier Korridore, die besonders stark von diesen Transformationsprozessen betroffen sein werden, können positive wie negative Auswirkungen der sich durch die Veränderung des Flughafensystems abzeichnenden Entwicklung für breite Bevölkerungsschichten erfahrbar und zugänglich gemacht sowie abgefedert werden.



ÜBERLAGERUNG VON AN RADIALEN LIEGENDEN "SUCHRÄUMEN" (BLAU), DEN RADIALEN CHAUSSEESTRASSE+ UND KARL-MARX-STRASSE+ (PINK) SOWIE WEITEREN MÖGLICHEN, DER LOGIK DER "SUCHRÄUME" FOLGENDEN PROJEKTGEBIETEN (SCHRAFFIERT).



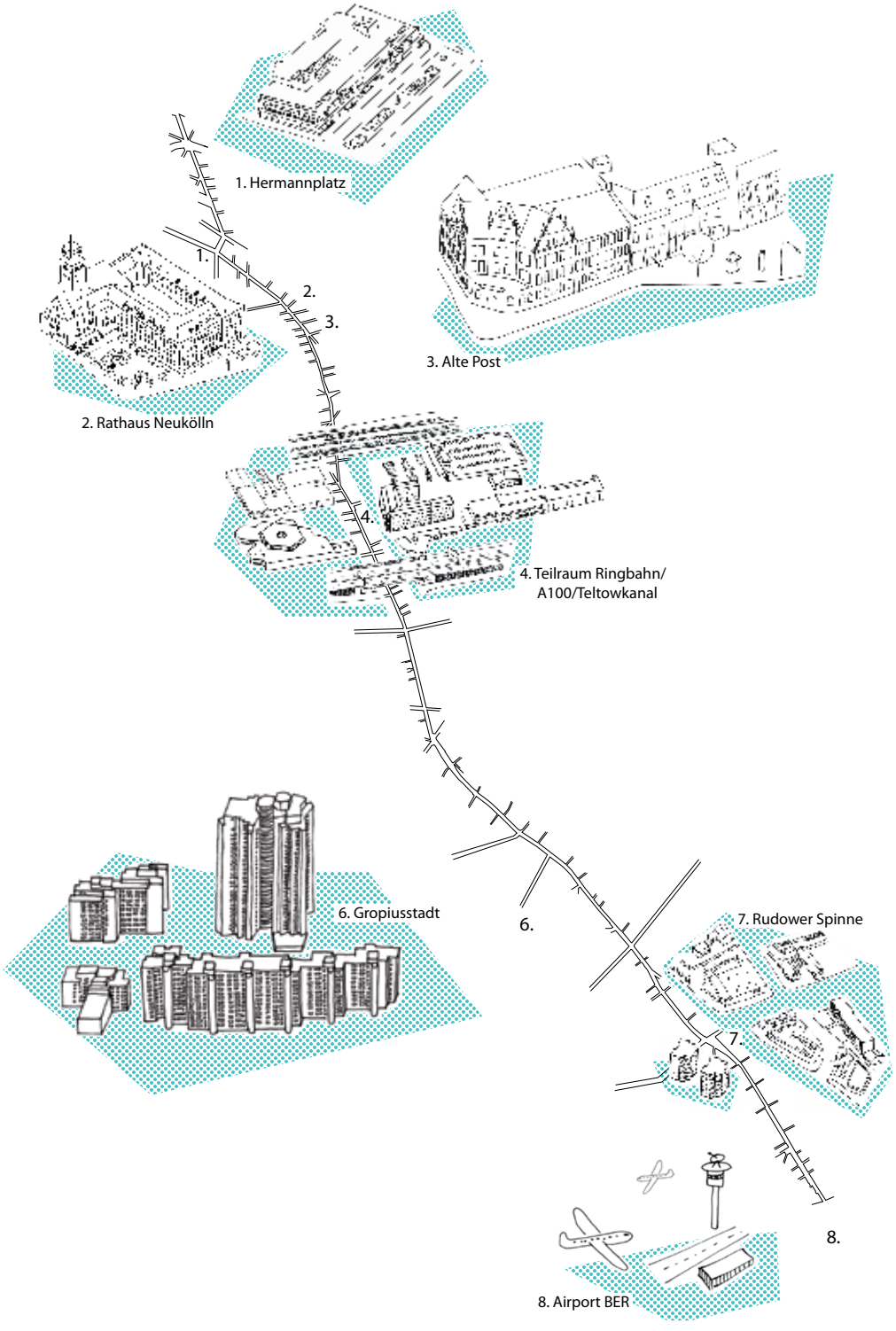
MÖGLICHE PROJEKTRÄUME AN DER CHAUSSEESTRASSE+

3.2.1 CHAUSSEESTRASSE + VERLÄNGERUNG

Die Radialstraße Chausseestraße+ steht stellvertretend für den Norden Berlins, in dem in den nächsten Jahren aufgrund der Schließung des Flughafens Tegel starke Veränderungen zu erwarten sind. Durch die angestrebte Entwicklung des Flughafens Tegel als Standort von Forschungseinrichtungen und Gewerbe mit dem Schwerpunkt neue urbane Technologien werden neue Impulse ausgelöst. Einen Schwerpunkt könnte die IBA am bislang wenig attraktiven Kurt-Schumacher-Platz setzen, über den das neue Quartier TXL in die Stadt integriert werden sollte. Im Rahmen der IBA könnte gezeigt werden, wie die Umgestaltung eines vom Autoverkehr und einer veralteten Shopping Mall geprägten Platzraums zum Portal nach TXL gelingen kann. Jenseits des Kurt-Schumacher-Platzes könnte die historische Ausfallstraße, die durch eine parallele Autoschnellstraße ersetzt wurde, zu einer Fahrrad-Hauptstraße modellhaft ausgebaut werden. Die Radialstraße Chausseestraße+ fokussiert zudem den im IBA-Konzept der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung aufgerufenen **Suchraum**, für den als Ziel formuliert wird: „Ziel der IBA ist es, zu demonstrieren, wie aus einem alten ‚Arbeiterviertel' ein gemischter Arbeitsort der multi-ethnischen Gesellschaft wird. Dafür fördert die IBA die Diversifizierung von Bildungsangeboten und Lernorten sowie die stärkere Vernetzung des Quartiers mit Firmen und Einrichtungen vor Ort."[1] Von besonderer Bedeutung ist hier die Qualifizierung der bedeutsamen Raumfolge Leopoldplatz, die zugleich den Kern eines Stadtteilzentrums bildet.[2]

[1] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 52.

[2] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 52.



MÖGLICHE PROJEKTRÄUME AN DER KARL-MARX-STRASSE+

3.2.2 KARL-MARX-STRASSE + VERLÄNGERUNG

Die Radialstraße Karl-Marx-Straße+ steht stellvertretend für den Südosten Berlins, in dem aufgrund der Erweiterung des Flughafens BER eine dynamische Entwicklung zu erwarten ist und der infolge der Schließung des Flughafen Tempelhofs an Qualität gewonnen hat. An dieser Radialstraße liegen in einem zentralen Baublock das 2001 geschlossene alte Postamt Neukölln sowie ein als „Schnäppchenmarkt“ ums Überleben kämpfendes Warenhaus aus den 1960er Jahren, in der Nähe befindet sich die eine Nachnutzung suchende Kindl-Brauerei – das Themenfeld „neue Nutzungen für Großbauten des 20. Jahrhunderts“ wäre auch an dieser Straße sehr gut abgedeckt. Die Radialstraße passiert zwei **Suchräume** des IBA-Konzepts der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Nord-Neukölln und die Gropiusstadt. So heißt es zu Nord-Neukölln: „Das Ziel der IBA ist die sozial gemischte Stadt. Dazu werden in partnerschaftlich-integrativen Prozessen zur Mobilisierung endogener Potenziale wirtschaftliche, bildungspolitische und ökologische Impulse gesetzt. Hierfür baut die IBA auf die räumliche, soziale und ethnische Vielfalt des Quartiers genauso wie auf die Tatsache, dass kreative urbane Pioniere Nord-Neukölln mittlerweile für sich ‚entdeckt’ haben.“[3] Zur Gropiusstadt wird gesagt: “Ziel der IBA ist die Entwicklung von Modellprojekten, welche die Gropiusstadt durch eine stärkere soziale und funktionale Mischung auf den Weg zu einem produktiven urbanen Stadtgebiet bringen.“[4] Gegebenenfalls könnten durch die Auswahl dieser Radialstraße auch Aspekte des IBA-Konzeptes von Bündnis 90/Die Grünen in die IBA Planung einfließen.[5]

Weitere Orte, die eine Vielzahl der zentralen Themenfelder der IBA abdecken, sind etwa die wie eine „innere Peripherie“ wirkende Zone zwischen S-Bahnstation Neukölln und der Blaschkoallee/Späthstraße. Dieser Korridor ist von „Gewerbekisten“, Tankstellen und problematischen Wohnlagen an Verkehrsschneisen geprägt, dort bildet die Querung mit dem S-Bahnring und der A 100 ein Potential, aber gleichzeitig auch eine städtebauliche Herausforderung, dort ist der Teltowkanal als attraktive Blau- und Grünverbindung bislang noch nicht entdeckt. Darüber hinaus könnte sich die IBA dem Endpunkt der U-Bahnlinie 7 widmen, der „Rudower Spinne“. Dieser Platz – Eingangstor nach Berlin für viele, die mit dem Bus vom Flughafen Schönefeld kommen, und Nahversorgungszentrum für die Bewohner der umliegenden Einfamilienhausgebiete –, der das historische Alt-Rudow in den Schatten stellt, könnte im Rahmen der IBA seiner bedeutenden Rolle angemessen städtebaulich gestaltet werden. Dingender Handlungsbedarf besteht zudem für den Übergang von Berlin nach Brandenburg entlang der Waltersdorfer Chaussee, für den nach der Eröffnung des Flughafens BER eine Entwicklungsdynamik zu erwarten ist. Sofern die zu erwartende Nachverdichtung durch die IBA qualifiziert wird, kann hier eine Verbesserung der städtebaulichen Situation erreicht werden.

[3] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 50.

[4] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 60.

[5] Vgl. Eichstaedt Bohlig, Franziska: Beginnt die Zukunft in Nordneukölln? In: Tagesspiegel, 20.08.2011.

3.2.3 WEITERE MÖGLICHE PROJEKTGEBIETE

Darüber hinaus könnten – beispielsweise im Rahmen eines Projektwettbewerbes – **entlang weiterer Radialstraßen einige Projektgebiete von stadtregionaler Bedeutung** ausgewählt und bearbeitet werden – etwa

/ der Bundesplatz an der Radialstraße Bundesallee, wo eine Bürgerinitiative seit langem aktiv ist und bereits Vorschläge vorgelegt hat (Modellprojekt zivilgesellschaftlichen Engagements),

/ der TU-Campus entlang der Radialstraße des 17. Juni mit dem Ernst-Reuter-Platz (**Suchraum** „Campus Charlottenburg“[6]) (Modellprojekt zur Reurbanisierung einer innerstädtischen Universität)

/ der Großbau des Steglitzer Kreisels (**Suchraum** „Neue Zukunft für große Bauten“[7]) samt Umfeld (Hochhaus seit 2007 leerstehend) an der Radialstraße B 1 (Modellprojekt zum Umgang mit einem Großbau des 20. Jahrhunderts),

/ der Platz der Vereinten Nationen, ein zentraler, aber offensichtlich unzureichender Startpunkt einer wichtigen Radialstraße (Modellprojekt zur Verknüpfung des Zentrums mit der Radialstraße Landsberger Allee),

/ der Distanzraum entlang der Landsberger Allee zwischen der Marzahner Promenade und Alt-Marzahn, eine unwirtliche Barriere zwischen zwei bedeutsamen, aber völlig separierten Orten des Berliner Ostens im Bereich der wichtigsten Großsiedlung Berlins (Modellprojekt zur Qualifizierung einer Großsiedlung).

/ die Radialstraße Frankfurter Allee, Abschnitt zwischen S-Bahnring und Trasse des Lichtenberger Bahnhofs (Modellprojekt zur Reurbanisierung eines Stücks Radialstraße außerhalb der Innenstadt) (**Suchraum** „Nördliche Frankfurter Allee“[8])

/ die neu zu bauende Zentral- und Landesbibliothek auf dem Flugfeld Tempelhof und ihre jetzt noch sehr unwirtliche Umgebung am Tempelhofer Damm (Modellprojekt der Integration eines neuen Großbaus des 21. Jahrhunderts).

[6] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 54-55.

[7] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 62.

[8] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 54-55.

3.3 DIMENSIONEN EINER NACHHALTIGKEITS-IBA

Eine Vielzahl von Argumenten sprechen dafür, eine Internationale Bauausstellung entlang der großen Ausfallstraßen anzusiedeln und diese IBA dazu zu nutzen, vorhandene Potenziale aufzugreifen und zu stärken und städtebauliche Problemsituationen und Blockaden an strategisch bedeutsamen, ausgewählten Orten exemplarisch zu lösen.

3.3.1 ÖKOLOGISCHE ARGUMENTE

/ Mit der Verknüpfung der beiden Themenfelder *Revitalisierung des schwierigen (städte-)baulichen Bestand des 20. Jahrhunderts* und *Förderung einer neuen, nachhaltigen urbanen Mobilität* kann die IBA beispielhafte Lösungen für ein ganz zentrales Handlungsfeld der Stadtentwicklung europäischer Städte liefern: die Anpassung des (städte-)baulichen Bestands an die Folgen des Klimawandels[9] und an den Klimaschutz. „Dieser Umbau darf nicht zulasten finanzschwächerer Teile der Bevölkerung gehen und verlangt nach neuen Modellen der Kosten- und Nutzenverteilung."[10]

/ In den Randbereichen Berlins kann die IBA Ideen dafür entwickeln, ob und wie völlig autoabhängige Bereiche für nachhaltige Mobilitätsformen erschlossen werden können. Wie etwa in auto-abhängigen Einfamilienhausgebieten lokale Zentren zur Nahversorgung etabliert werden können. Oder wie Fachmarktzentren und Gewerbegebiete im Sinne einer nachhaltigen Mobilität umzugestalten sind.

/ Große Bedeutung erhält in Anbetracht sich verändernder klimatischer Verhältnisse, neuer Nutzungsansprüche sowie der begrenzten Ressourcen der öffentlichen Hand die Pflege und Entwicklung von „Grün- und Blauzügen" (Stadtgrün und Wasserlagen) in all ihrer Vielfalt.

/ In dicht bebauten innerstädtischen Gebiete, die anfällig für den urban heat island-Effekt sind, können im Rahmen der IBA Ideen für neue Grünräume und begrünte Gebäude getestet werden (vgl. Ideen zum **Suchraum** „Nördliche Luisenstadt").[11]

---

[9] siehe Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Stadtentwicklungsplan Klima. Berlin 2011.

[10] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 10.

[11] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 48-49.

3.3.2 ÖKONOMISCHE ARGUMENTE

/ Die IBA kann die wirtschaftliche Dynamik nutzen, die aufgrund der Neuausrichtung des Berliner Flughafensystems entstehen wird. Aufgrund dieser Dynamik stattfindende Prozesse und Projekte entlang der Chausseestraße+ und der Karl-Marx-Straße+ können über eine IBA in Bezug auf Baukultur und Nachhaltigkeit qualifiziert werden.

/ Entlang der Radialstraßen hat die öffentliche Hand großen Einfluss: Die Straßen und öffentlichen Räume befinden sich in ihrem Besitz, ebenso wie Autobahnüberführungen oder Kanäle. Über eine Einbeziehung der landeseigenen BVG bestehen gute Möglichkeiten, Projekte an den Schnittstellen mit dem öffentlichen Nahverkehr zu realisieren, über die sich Berlin als Modellstadt der nachhaltigen Mobilität profilieren könnte.[12]

/ Die IBA kann den historischen Reichtum entlang der Radialen wiederbeleben, insbesondere in Bezug auf leer stehende Großbauten.

/ Die Stadtteilzentren und Nahversorgungszentren spielen für die Identität der Anwohner und für das Funktionieren der polyzentralen Großstadtregion eine wichtige Rolle. Diese Zentren wurden über Jahrzehnte geschwächt – nicht nur aufgrund des massiven Verkehrsaufkommens, sondern auch wegen der Konkurrenz mit Einkaufszentren und Discountern oder der finanziell problematischen Situation vieler Haushalte in den ehemaligen Arbeiterquartieren. Eine IBA an den Radialstraßen kann dazu beitragen, diese wichtigen Zentren zu stärken und in den peripheren Gebieten für eine nachhaltige Nahversorgung wichtige Quartierszentren zu etablieren. Eine zentrale Rolle wird dabei die Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen spielen, die eine Neudefinition der stark vom Autoverkehr geprägten Räume möglich macht.

[12] Vgl. dazu: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin: Hauptstadt soll Leitregion für Elektromobilität werden. Pressemitteilung vom 25.10.2011. In: www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?arch_1110/nachricht4513.html, 01.11.2011.

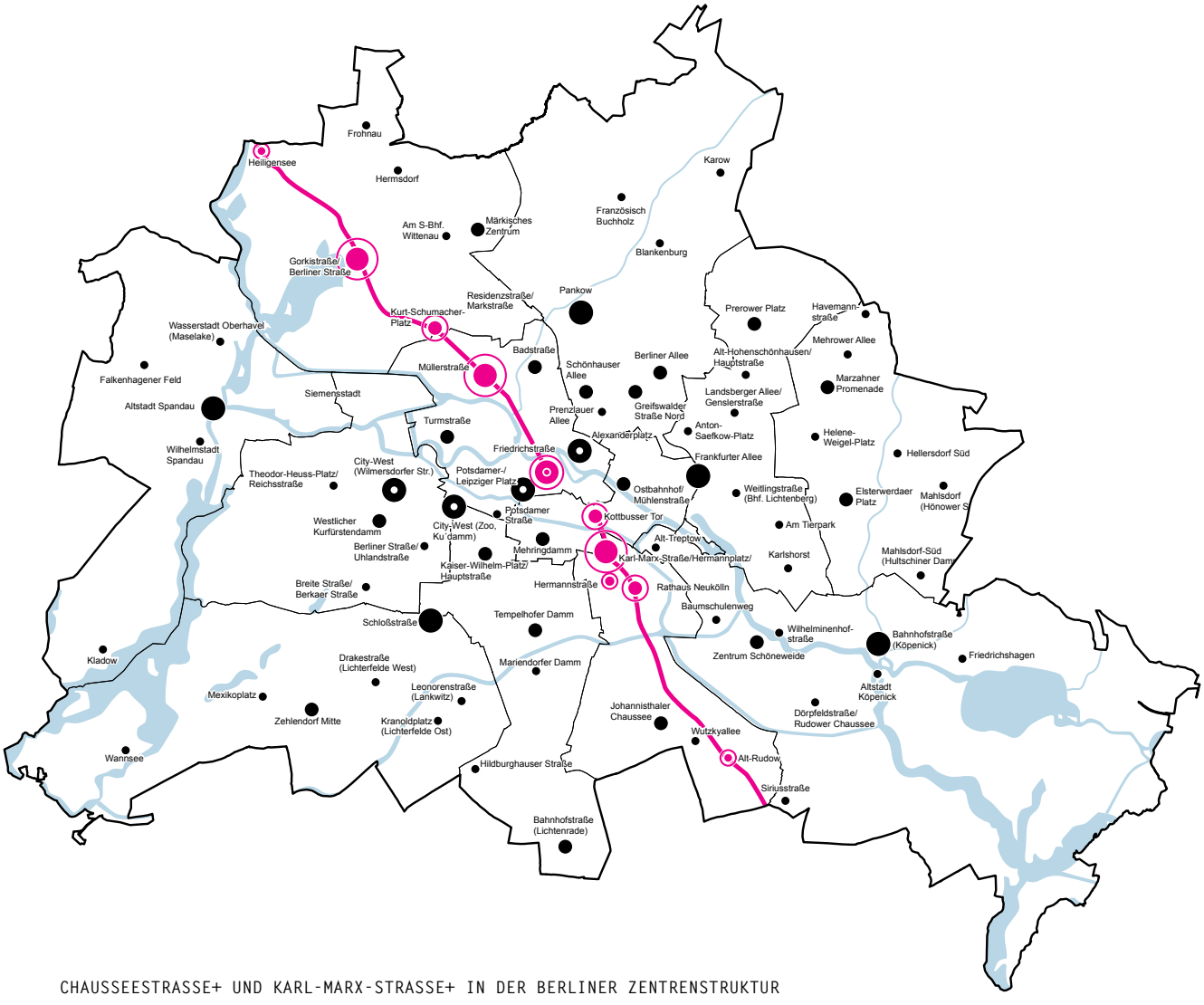
3.3.3 SOZIALE ARGUMENTE

/ Die Isolierung und Fragmentierung, das Auseinanderdriften der Stadtregion stellen eine Gefahr für sozialen Zusammenhalt vieler Städte dar, wie Erfahrungen anderer Metropolen, allen voran Paris und London, zeigen. Eine vernetzende und integrierende Stadtentwicklungsplanung ist deshalb von zentraler Bedeutung für eine Minderung sozialer Polarisierung – eine Schlüsselaufgabe nachhaltiger Stadtentwicklung. Dies erfordert auch, der äußeren Stadt außerhalb des „Hundekopfes“ und unmittelbar außerhalb der Stadtgrenze mehr stadtplanerische Aufmerksamkeit zu widmen und so die räumlichen Prioritäten auf die gesamte Stadtregion zu erweitern. Eine IBA an den Radialstraßen kann exemplarische Beiträge dazu liefern, wie Innenstadt und äußere Stadt miteinander verknüpft werden können und wie dem Zerfall der Stadtregion in isolierte, introvertierte Kieze entgegengewirkt werden kann.

/ Auf einigen Abschnitten der Karl-Marx-Straße+ bzw. vorrangig in den angrenzenden Quartieren sind bereits heute immobilienwirtschaftlich relevante Aufwertungsprozesse im Gange, die in einer Veränderung der Bewohnerstruktur resultieren können. Nach der Schließung des Flughafens Tempelhof hat sich die Attraktivität des Neuköllner Nordens als Wohnstandort erhöht, gleichzeitig ist in einigen Bevölkerungsgruppen die Angst vor „Gentrifizierung“ gewachsen. Die IBA kann innovative Ansätze für den Umgang mit immobilienwirtschaftlich relevanten Aufwertungsprozessen entwickeln und austesten, wie Bewohnerinnen und Bewohner an der Aufwärtsdynamik aktiv teilhaben und eine Verdrängung verhindert werden kann[13].

/ Die Integration vielfältiger zivilgesellschaftlicher Akteure ist ein zentraler Ansatz der IBA. In einigen Gebieten entlang der Radialstraßen Chausseestraße+ und der Karl-Marx-Straße+ sind bereits engagierte zivilgesellschaftliche Akteure aktiv, die in die Planungen miteinbezogen werden können (z.B. das Projekt „Die 12 Veränderer - Stadterneuerung aus der Perspektive von jungen Menschen“, das mit internationalen Kooperationspartnern an der Karl-Marx-Straße einen *community planning*-Prozess initiiert hat).

[13] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 50.



CHAUSSEESTRASSE+ UND KARL-MARX-STRASSE+ IN DER BERLINER ZENTRENSTRUKTUR

3.3.4
KULTURELLE ARGUMENTE

/ Einrichtungen der Bildungs- und kulturellen Infrastruktur können im Zuge der IBA für zukünftige Herausforderungen der Stadtgesellschaft „fit“ gemacht werden (vgl. die Ideen für die **Suchräume** Nord-Neukölln, Müllerstraße und Campus Charlottenburg[14]). „Qualitätvolle Architekturen wirken hierbei als Magneten.“[15]

/ Die mit den Einrichtungen der Bildungs- und kulturellen Infrastruktur assoziierten Akteure sowie die in den Quartieren verankerte Firmen und institutionelle Nachbarn stellen ein großes Potential für innovative Entwurfs- und Beteiligungsprozesse und für Impulse der *corporate social responsibility* und der *civic economy* dar.[16]

/ Es ist zu klären, wie wertvolle historische Bauten energetisch erneuert werden können, ohne sie dauerhaft zu beschädigen.

/ Angemessene Nutzungs- wie Gestaltungskonzepte für historische wie zeitgenössische Bauten können das Profil eines Ortes stärken.

/ Vorindustrielle städtebauliche Strukturen finden sich nicht nur im Zentrum Berlins, sondern vor allem entlang der großen Radialstraßen. Ihr Potenzial kann noch weit besser zum Tragen kommen.

---

[14] Vgl. Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 50-55.

[15] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 52.

[16] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 53; zur civic economy vgl. Nesta & Design Council Cabe (Hg.): Compendium for civiv economy. London 2011.

3.4 EINBETTUNG DES KONZEPTS DER IBA 2020 IN DIE STADTENTWICK-LUNGSPLANUNG

Das zusammengeführte IBA-Konzept bietet vielfältige Anknüpfungspunkte mit zentralen bereits existierenden Förderprogrammen, Planungsprojekten und Plänen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung[17] (Stadtentwicklungsplan Verkehr 2.0, Stadtentwicklungsplan Zentren 3, Aktionsräume +, Nachnutzungskonzept TXL), die im Sinne der Ziele der IBA weiterentwickelt und konkretisiert werden können. Die Integration der IBA in die Stadtentwicklungsplanung und die Auseinandersetzung mit bestehenden Planungen ist für die IBA 2020 von großer Bedeutung. Nur so können Synergien genutzt, knappe Ressourcen gepoolt und bereits laufende Projekte qualifiziert werden, nur so ist eine ressourcenverschwendende und verwaltungsintern kontraproduktive „Gegen- und Parallelplanung“ durch die IBA zu vermeiden. Gleichzeitig muss die IBA experimentell bleiben, muss Projekte und Planungen auch kritisieren und Veränderungen fordern dürfen, muss Alternativen entwickeln können.

Die Konzentration des Flughafensystems auf den Standort BER und die damit verbundenen Auswirkungen auf Teile der Stadt sind als wichtiges Thema der Planung in Berlin anerkannt, bestehende Planungen könnten jedoch in Hinblick auf die Ziele der IBA vertieft und qualifiziert werden. Das betrifft Planungen für das Tempelhofer Flugfeld, insbesondere die städtebauliche Integration der geplanten neuen Landesbibliothek. Die Konversion des Flughafens TXL ist im nächsten Jahrzehnt eins der zentralen Projekte in Berlin. Mit der Schwerpunktsetzung auf innovative urbane Technologien und Nachhaltigkeit im Nachnutzungskonzept ist bereits eine Grundlage für eine Integration des Projektes in die IBA gelegt. Zudem wird mit der Nachnutzung des Terminalgebäudes von gmp die Umnutzung einer Großstruktur des 20. Jahrhunderts realisiert – ein zentrales Thema der IBA 2020. Für ein „Andocken“ des Gebietes an den an den Kurt-Schumacher-Platz gibt es

[17] Projekte und Planungen der Bezirke können im Umfang dieser Studie nicht untersucht werden.

bislang jedoch keine ausgereiften Pläne, obwohl dieses nicht nur aufgrund der Anbindung an die U-Bahn sinnvoll wäre. Mit der Beauftragung der Tegel Projekt GmbH, einer Tochtergesellschaft der landeseigenen WISTA GmbH, als Entwicklungsgesellschaft sollten der IBA Möglichkeiten eingeräumt werden können, auf eine Qualifizierung des Nachnutzungskonzeptes TXL im Sinne der Ziele der IBA hinzuwirken.

Die Stadtentwicklungspläne StEP Zentren[18] (2011), StEP Klima[19] (2011) und StEP Verkehr[20] (2011) verfolgen Ziele, die sich sehr gut mit den Zielen der IBA in Einklang bringen lassen und die durch die IBA konkretisiert werden können.

Der StEP Klima hat Handlungsansätze entwickelt, wie vor allem der bauliche Bestand an die sich aus dem Klimawandel ergebenden Anforderungen angepasst werden kann. Vorgeschlagen werden Maßnahmen etwa zur Verbesserung des Bioklimas oder zur Anpassung von Bepflanzungen von öffentlichen Räumen, die im Sinne der Ziele der IBA weiterentwickelt und konkretisiert werden können.

Der StEP Verkehr verfolgt einen „integrativen strategischen Ansatz“ und will die Verkehrspolitik stärker als bisher mit Landes- und Stadtplanung, städtebaulicher Planung, Umweltplanung, Energieplanung etc. verknüpfen, wodurch neue Gestaltungsspielräume eröffnet werden sollen. Die Ziele des StEP Verkehr werden durch eines Szenario für das Jahr 2040 veranschaulicht: „[...] In vielerlei – nicht nur verkehrlicher – Hinsicht wurden Stadt und Bewohner zum Umdenken gezwungen, um zukunftsfähige Mobilität für alle auf lange Sicht zu gewährleisten. [...] Dies hat vor allem in der Innenstadt zu einem Rückgang der Pkw-Nutzung und einem Anstieg von Rad- und Fußverkehr sowie der Nutzung des öffentlichen Verkehrs geführt. [...] Nutzungsmischung und kulturelle Funktionsvielfalt wurden ausgebaut. In der Innenstadt und in den Außenbezirken sind neue Stadtquartiere entstanden, die polyzentrische Stadtstruktur konnte gestärkt werden. Die Kieze haben ihre charakteristischen Eigenheiten bewahrt und verleihen so der Vielfältigkeit ihrer Bewohnerinnen und Bewohner Ausdruck. In den vergangenen Jahren ist es gelungen, die Entfernungen zwischen den unterschiedlichen städtischen Funktionen weiterhin gering zu halten. Kompakte und verkehrssparsame Raumstrukturen ermöglichen insbesondere schwächeren Menschen eine aktive Verkehrsteilnahme und verbessern die Bedingungen für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren. [...] Ehemals durch Autos dominierte Hauptachsen wurden zu vielfältig nutzbaren Boulevards umgestaltet [...]. Auf Hauptverkehrsstraßen sorgt ein umweltorientiertes Verkehrsmanagement für die Unterschreitung der Grenzwerte für Luft- und Lärmbelastung.“[21] Auch wenn das Leitbild des StEP Verkehr 2.0 in vielen Punkten mit dem Konzept für die IBA 2020 kompatibel wäre, besteht noch großer Bedarf für Konkretisierungen. Besonders wertvoll für die Weiterentwicklung und Umsetzung des IBA-Konzeptes ist jedoch der deutlich artikulierte Wunsch nach einer besseren Integration des Verkehrsressorts in andere Bereiche der Stadtplanung und –gestaltung. Ein zentrales Themenfeld der IBA wird hier bereits angemahnt.

Vor allem die innerstädtischen Abschnitte der Radialstraßen Karl-Marx-Straße+ und Chausseestraße+ werden von Förderprogramme der Städtebauförderung abgedeckt. Über eine enge Zusammenarbeit zwischen der IBA und den an den Programmen des Maßnahmenpaketes „Soziale Stadt“ beteiligten Ak-

[18] www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/de/zenren/download/zentren3/2011-07-31_StEP_Zentren3_barrierefrei.pdf, 07.11.2011.

[19] www.stadtentwicklung.berlin.de/download/step_klima_ag/, 07.11.2011.

[20] www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/step_verkehr/de /download.shtml, 07.11.2011.

[21] Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin: Stadtentwicklungsplan Verkehr 2.0 (Kurzfassung). Berlin 2011, S. V-VII.

teuren (vor allem SenStadt Abteilung IV) besteht die Möglichkeit, in den Gebieten geplante Projekte und Maßnahmen so weiterzuentwickeln, dass sie über die Ziele der sozialen Stadt hinaus den integrierenden Zielen der IBA entsprechen könnten. Eine derartige Qualifizierungsstrategie könnte ein zentrales Instrument sein, um IBA-Projekte zu realisieren. Für Teile der Radialstraßen-Korridore stehen vielfältige Förderkulissen zur Verfügung, die ein breites Spektrum von Maßnahmen eröffnen sollen:

/ Chausseestraße+: QM Sparrplatz, Aktionsraum plus Wedding Moabit, Aktive Stadtzentren Müllerstraße, Sanierungsgebiet Müllerstraße,

/ Karl-Marx-Straße+: QM Lipschitzallee/Gropiusstadt, Donaustraße Nord, Flughafenstraße, Ganghoferstraße, Körnerpark, Richardplatz Süd, Rollbergsiedlung, Aktionsraum plus Neukölln Nord, Aktive Stadtzentren Karl-Marx-Straße, Stadtumbau West Neukölln Südring, Sanierungsgebiet Neukölln – Karl-Marx-Straße.

Hinzu könnten weitere finanzielle Mittel aus den – oft erheblich besser ausgestatteten – Töpfen für Projekte der Verkehrsinfrastruktur sowie aus Programmen für soziale Infrastruktur, Modellvorhaben (z.B. Berlin/Potsdam als Modellregion der Elektromobilität[22]) kommen. Bei der Inanspruchnahme von anderen Förderprogrammen wäre immer darauf zu achten, dass durch die Qualifizierung der Projekte im Sinne der Ziele der IBA hervorragende IBA-Demonstrationsprojekte realisiert werden.

[22] Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Hauptstadtregion soll Leitregion für Elektromobilität werden. Pressemitteilung vom 25.10.2011. In: www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?arch_1110/nachricht4513.html, 26.10.2011.

3.5 HÖCHSTE QUALITÄT FÜR PRODUKT UND PROZESS

Eine IBA birgt für Berlin vielfältige Chancen: Zentrale Herausforderungen von Städtebau und Architektur werden auf hohem fachlichen Niveau mit internationaler Beteiligung diskutiert, bauliche Lösungen und neue Planungsprozesse werden durch Pilotprojekte und innovative Verfahren getestet, Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft werden in ganz besonderer Weise eingebunden. Um diesen stadtplanerischen „Ausnahmezustand auf Zeit“ (so der Architekturtheoretiker Werner Durth) zu rechtfertigen, bedarf es finanzieller Ressourcen und vor allem eines ganz besonderen Programms, das in der Politik und Stadtöffentlichkeit Unterstützung findet. „Sie [die IBA] muss neue Verfahren und Prozesse entwickeln und praktizieren, die Antworten geben auf bürokratische Verkrustungen und politische Hindernisse. Dazu gehört Verfahrenskreativität und die Bereitschaft des politisch-administrativen Systems, sich zumindest partiell zu öffnen.“[23]

Von zentraler Bedeutung für die Qualität der IBA-Projekte wird sein, dass die Stadt mit dem Thema der IBA selbstbewusst auftritt und hinter den mit der IBA verbundenen Zielen steht. Wichtig wäre, dass die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung einschließlich aller betroffenen Ressorts und Abteilungen, vor allem aber auch der Berliner Senat, große Teile des Abgeordnetenhauses und selbstverständlich der Regierende Bürgermeister das Konzept der IBA 2020 offensiv vertreten. Nur dann ist bei den relativ geringen vorhandenen Ressourcen eine erfolgreiche Umsetzung des IBA-Konzeptes möglich.

[23] Sieverts, Thomas: Berlin braucht Mut zum Risiko. In: Der Tagesspiegel, 05.07.2011, dok in: www.tagesspiegel.de/berlin/berlin-braucht-mut-zum-risiko/4359408.html, 19.10.2011.

3.5.1 PRODUKTQUALITÄT: PROJEKTKATALOG FÜR EINE IBA 2020

Die miteinander zu vernetzenden IBA Themen Revitalisierung des schwierigen (städte-)baulichen Bestands des 20. Jahrhunderts und Förderung einer neuen Mobilität erlauben eine Vielzahl von Projekten.

URBANE MOBILITÄT

/ Start von Pilotprojekten für nachhaltige Mobilitätsformen, die eine bessere Balance der Verkehrsarten zum Ziel haben;
/ Minderung der Barrierewirkung der Radialstraßen und großer Verkehrsinfrastrukturen im Umfeld (S-Bahnlinien, Autobahnen);
/ Verbesserung der räumlichen und visuellen Anbindung von Fuß- und Radverkehr mit Stationen des öffentlichen Nahverkehrs.

ÖFFENTLICHER RAUM

/ Gestalterische und funktionale Qualifizierung von an den Radialstraßen liegenden Plätzen und Parks;
/ Gestalterische und funktionale Verbesserung der Flächen für Fußgänger und Radfahrer, Schaffung neuer Verbindungen;
/ Anbindung an regionale und lokal wichtige „Grün- und Blauzüge“;
/ Adaption und Mitigation des Klimawandels an den Radialen: Welche spezifischen Lösungsansätze sind gefragt?

KNOTEN UND ZENTREN

/ Stärkung oder Neuausbildung der polyzentralen Struktur Berlins (Statteilzentren und lokale Nahversorgungszentren)[24];
/ Entwicklung von Konzepten für Knotenpunkte zwischen Radialstraße, Stadtbautobahn, S-Bahn, Kanal, anderen Hauptverkehrsstraßen etc., wodurch die Potentiale von attraktiven Wasserlagen oder exzellenter infrastruktureller Erschließung besser genutzt werden sollen;
/ Wiederentdeckung und Stärkung historischer Dorfkerne und lokaler Zentren;
/ Konzentration von sozialen und kulturellen Infrastruktureinrichtungen an den Radialstraßen;
/ städtebauliche Markierung von wichtigen Kreuzungspunkten.

GROSSSTRUKTUREN DES 20. JAHRHUNDERTS

/ Temporäre und langfristige Nach- und Umnutzungskonzepte für leer stehende Gewerbe- und Industriehallen, Kaufhäuser, Markthallen, Postämter, Schulen, Kraftwerke, Flughafengebäude, Bürogebäude (Prae-IBA-Team: „Neue Zukunft für große Bauten“);[25]
/ Entwicklung von Perspektiven für Großsiedlungen (funktionale und soziale Diversifizierung, gestalterische Aufwertung) und deren „Klimagerechtigkeit“ durch temporäre und langfristige Maßnahmen.[26]

SUBURBANE PERIPHERIE

/ Qualifizierung und Nachverdichtung der suburbanen Strukturen entlang der Radialstraßen;
/ Entwicklung von Ideen für den Umgang mit großflächigem Gewerbe, mit „Kisten“ und mit typischen „Strip“-Nutzungen;
/ Gestaltung der Übergänge zu den autobahnartig ausgebauten Bundesstraßen in Brandenburg;
/ Gestaltung der „Eingänge in die Stadt“ bzw. in die Innenstadt und von Raumsequenzen entlang einer Radialstraße.

[24] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 10.

[25] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 62.

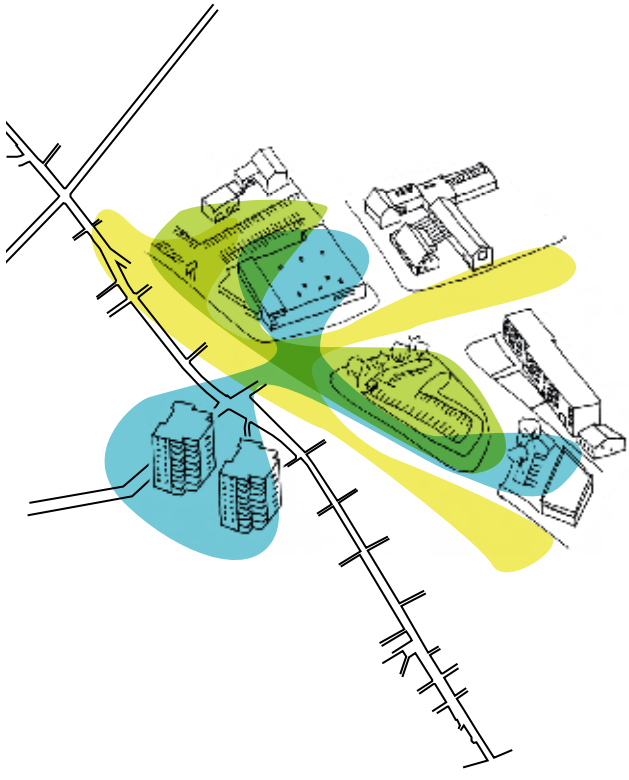
[26] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 9, 10, 60, 61.

3.5.2 PROZESSQUALITÄT: OPTIMIERUNG DER INSTRUMENTE UND STRATEGIEN ANGESICHTS KNAPPER ÖFFENTLICHER MITTEL

Eine IBA benötigt Ziele, sie braucht exemplarische Projekte, die qualitativ hochwertige Produkte (Bauten, Räume ...) als Ergebnis haben, sie kann ihre Ziele aber nur erreichen, wenn sie eine optimale Prozessqualität sichert.

ORGANISATIONSSTRUKTUREN

Die IBA-Organisation ist eine kleine, schlagkräftige, außerhalb der Verwaltung agierende „Task Force“. Sie ist mit dem notwendigen Know How ausgestattet, um zwischen guten und schlechten Projekten wählen zu können, und kann bei Bedarf weitere Experten zu Rate ziehen. Die IBA-Organisation arbeitet mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, den Planungsämtern der Bezirke und anderen an der städtebaulichen Planung beteiligten Akteuren aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft zusammen. Die Arbeit zielt auf Kooperation und nicht auf Konfrontation, wenngleich konstruktive Reibereien unausweichlich, ja wünschenswert sind. Eine starke Position der IBA-Organisation innerhalb der Verwaltung und der Fachwelt erlaubt es der IBA, hochqualifizierte Fachleute anzuziehen. Sie umfasst auch eine kleine Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit und einen Think Tank, der die zentralen Botschaften ständig nachjustiert. Für die IBA wird ein Verfahrensmodell entwickelt, dass der IBA-Organisation das klare Mandat erteilt, in Absprache mit den beteiligten Verwaltungen über den Einsatz von Fördergeldern und die Erteilung von Baugenehmigungen zu entscheiden.



BEISPIELHAFTE ÜBERLAGERUNG DER IBA-HANDLUNGSFELDER "URBANE MOBILITÄT (GELB), "ÖFFENTLICHER RAUM" (GRÜN) UND "FUNKTIONALE UND SOZIALE DIVERSIFIZIERUNG DES BESTANDES DES 20. JAHRHUNDERTS" (BLAU) AN DER RUDOWER SPINNE.

IBA FINANZIERUNG

Die IBA setzt zur Realisierung ihrer Ziele im Rahmen der beiden zentralen Themenfelder auf vielfältige Förderprogramme, die an vielen der im räumlichen Gliederungskonzept vorgeschlagenen Orte zur Verfügung stehen, etwa für Sanierungsgebiete oder für Aktionsräume plus, für gewerbliche Ansiedlungen oder für Infrastrukturprojekte. Dort stattfindende Planungen werden soweit wie möglich auf die Ziele der IBA ausgerichtet und im Sinne der Qualitätsansprüche der IBA in Bezug auf Baukultur und Nachhaltigkeit qualifiziert. Eine enge und frühzeitige Kooperation mit den beteiligten Akteuren auf Senats- und Bezirksebene ist dafür Voraussetzung. Nach dem Vorbild der IBA 1987 wäre in begründeten Fällen eine Flexibilisierung der Förderbedingungen anzustreben. Bei ohnehin durchzuführenden Infrastruktur- und Verkehrsprojekten sowie bei Tiefbaumaßnahmen wird geprüft, wie diese Projekte zur Umsetzung der Ziele der IBA beitragen können. Zudem nutzt die IBA die Grundstückspotentiale des Liegenschaftsfonds, um ihre Ziele umzusetzen. Die IBA-Organisation muss zusätzlich jedoch über ein eigenes Budget verfügen, um besonders wichtige strategische Projekte selbst anstoßen, um existierende Projekte in IBA Vorzeigeprojekte umzuwandeln und um die Qualifizierung anderer Vorhaben unterstützen zu können. Die räumliche Bündelung von Projekten soll dazu beitragen, eine positive Entwicklung in den Quartieren anzustoßen, die mehr ist als die Summe der Einzelprojekte.

QUALIFIZIERUNG VON OHNEHIN STATTFINDENDEN PROJEKTEN

Das „Einfangen und Steuern“ von Vorhaben, die ohnehin umgesetzt werden – von der öffentlichen Hand genauso wie von privaten Investoren – kann eine wichtige Strategie der IBA sein. Diese Projekte sollen mit Hilfe von guten Alternativentwürfen, aber auch mit dem starken, öffentlich kommunizierten Rückhalt durch die IBA-Organisation und Leitung in eine Richtung gelenkt werden, die den Zielen der IBA entspricht. Die Projekte werden kontinuierlich durch die IBA-Organisation und durch ausgewählte Architektur- und Planungsbüros entwurflich verbessert und begleitet – von der Ausschreibung bis zur aktiven Bürgerbeteiligung, der Auswahl hervorragender Architektur- und Planungsbüros bis hin zum Abschluss der Realisierungsphase. Die Qualifizierung der Projekte durch die IBA-Organisation erfolgt in Bezug auf den Prozess und in Bezug auf das Produkt. So hilft die IBA-Organisation einerseits, Blockaden zwischen verschiedenen Akteuren aufzubrechen und Kooperationen zu entwickeln, Beteiligungsprozesse und Teilhabemodelle zu konzipieren oder eine effektive und schnelle Realisierung der Projekte zu gewährleisten. Auf der anderen Seite trägt sie durch die Formulierung von zielgerichteten Ausschreibungen, durch die Auswahl talentierter Büros und durch Beratung in der Entwurfs- und Ausführungsphase dazu bei, exzellente IBA-Projekte mit internationaler Ausstrahlung zu realisieren.

Die Projekte, die durch die IBA realisiert werden, sind als Vorbilder zu verstehen, als Meßlatte, an der sich Projekte parallel zur und nach der IBA in Hinblick auf gestalterische Anforderungen, Funktionalität, Wirtschaftlichkeit, Sozialverträglichkeit und Prozessqualität orientieren sollen.

IBA ALS LABEL

Die IBA-Organisation muss von Anfang an verdeutlichen, dass es ein außerordentliches Qualitätsmerkmal ist, zur Beteiligung an der Bauausstellung aufgefordert zu werden, dass man sich darum bewerben kann, aber nicht akzeptiert werden muss, und dass ein Vorhaben höchsten Qualitätsanforderungen in Bezug auf Produkt und Prozess genügen muss, um das Label „IBA-Projekt“ zu bekommen. Nur Projekte, die sich einem „Verbesserungsprozess“ im Sinne der Themen und Ziele der IBA durch die IBA-Organisation unterziehen und die hervorragende Beispiele von Baukultur

sind, werden schließlich das IBA-Label erhalten. Es muss deutlich gemacht werden, dass eine halbherzige Beteiligung nicht erwünscht ist, weil sie die Qualität des gesamten Projektes IBA abwertet.

Eine IBA muss selbstverständlich die Bevölkerung der Stadt ansprechen, „ganz normale" Menschen für Architektur und Stadtplanung begeistern, muss aber auch ein Forum für qualifizierten fachlichen Austausch bieten. Eine IBA muss sich in den Formen ihrer Präsentation deutlich unterscheiden von anderen Events oder Labels, die zunehmend zur Transformation und Festivalisierung städtischer Räume genutzt werden: Kulturhauptstadt Europas, EXPOs, Sportveranstaltungen, Gartenausstellungen, Stadt der Nachhaltigkeit, Regionalen ... Es gilt eine Balance zwischen gelungener Öffentlichkeitsarbeit, Einbeziehung verschiedener gesellschaftlicher Schichten und einer qualifizierten Auseinandersetzung mit den Themen der IBA zu entwickeln. Künstlerisch-temporäre Herangehensweisen zum Austesten von Ideen oder zur Erweiterung von Spielräumen können wichtige Bestandteile der IBA sein, „klassische" – und natürlich weiterzuentwickelnde – Methoden der Profession wie Entwürfe, Wettbewerbe sollten aber mindestens eine genauso wichtige Rolle spielen.

BETEILIGUNG

Die IBA muss Beteiligungs- und Teilhabekonzepte entwickeln, die dazu beitragen, nicht weiter die Fronten zwischen „bösen" Plänen und Projektentwicklern „von oben" sowie „guten" Bewohnern „von unten" zu verhärten. Dabei muss aktiv auf den Rat der Fachwelt vertraut werden, der nicht kurzfristigen Bedürfnissen und Privatinteressen untergeordnet werden sollte.

Die sich über Bezirks- und Landesgrenzen erstreckenden großen Straßen verbinden eine Vielzahl von Akteuren und fordern zur Zusammenarbeit auf. Sie sind ein gemeinsamer Raum aller und beeinflussen die Identität vieler Berliner. Wettbewerbe um IBA-Projekte, um Fördermittel sowie innovative Beteiligungsverfahren können motivierend und integrativ wirken. Um diese Prozesse zu stärken, könnten gezielt Initiativen gestartet werden, die kleine lokale Gruppierungen mit guten Ideen unterstützen. In Anlehnung an die Idee „Sofortstadt" sollten in der Anfangsphase besonders Projekte gefördert werden, die schnell – gegebenenfalls zunächst temporär – realisiert werden können und erste Verbesserungen der Situation sichtbar machen.[27]

[27] Prae-IBA-Team: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 38-39.

3.6 IBA INTERNATIONAL

Eine IBA muss eine lokal bedeutende Botschaft vermitteln. Das aber genügt nicht: Die Botschaft muss auch international wichtig sein. Gerade durch die Verknüpfung der beiden Hauptthemenfelder nachhaltiger Stadtentwicklung kann Berlin wieder als Modellstadt des Städtebaus wahrgenommen werden.

Schon jetzt lohnt der Blick nach London, Paris oder Los Angeles: Diese Städte haben ihre großen Radialstraßen – High Streets und Boulevards – als bedeutendes städtebauliches Handlungsfeld wiederentdeckt. Die Wiederbelebung der großen Radialstraßen ist ein internationales Thema von großem Gewicht!

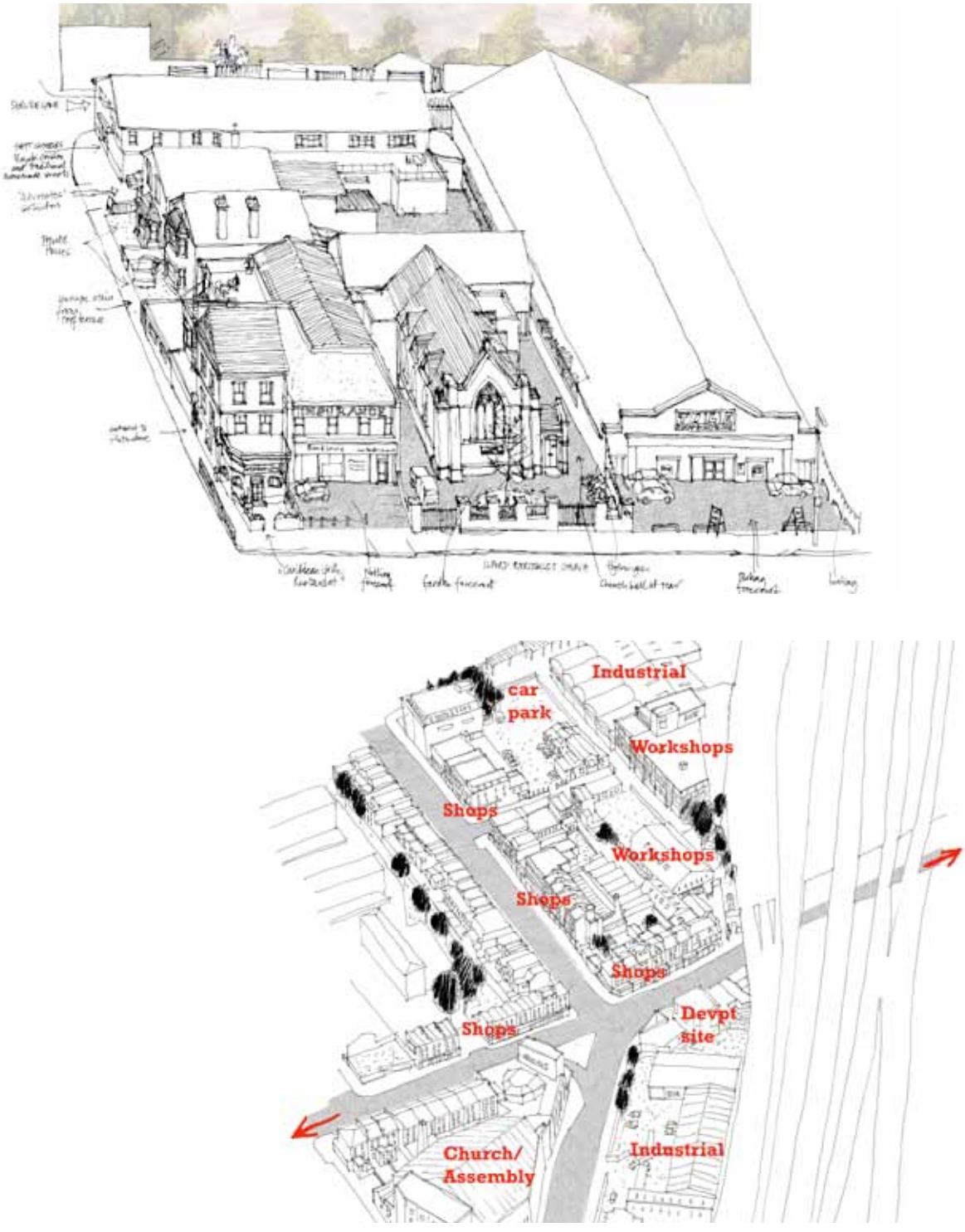
BEISPIEL: LONDONS HIGH STREETS

/ In London werden durch die strategische Planungsabteilung des Londoner Bürgermeisters, Design for London, Konzepte erarbeitet, wie lokale Stadtteilzentren, Einzelhändler und Straßenmärkte entlang der High Streets gestärkt und wie Infrastruktur- und Tiefbaumaßnahmen geplant werden können, damit nicht nur technische Funktionsbauten, sondern auch für Fußgänger und Radfahrer attraktive Räume entstehen.[28] Durch den Outer London Fund werden jetzt auch Mittel für geschwächte High Streets in London's Außenbezirken bereitgestellt, für städtebaulich schwierige Lagen, für die innovative Maßnahmen entwickelt werden müssen. Die Mittel werden durch ein Wettbewerbsverfahren verteilt. Vorrangig werden Projekte gefördert, die mit einem ganzheitlichen Ansatz die baulich-räumlichen und die ökonomischen Potenziale eines Ortes stärken und nach dem Motto ‚Love your High Street' seine Lebendigkeit und Attraktivität für Nutzer und Anwohner steigern.[29]

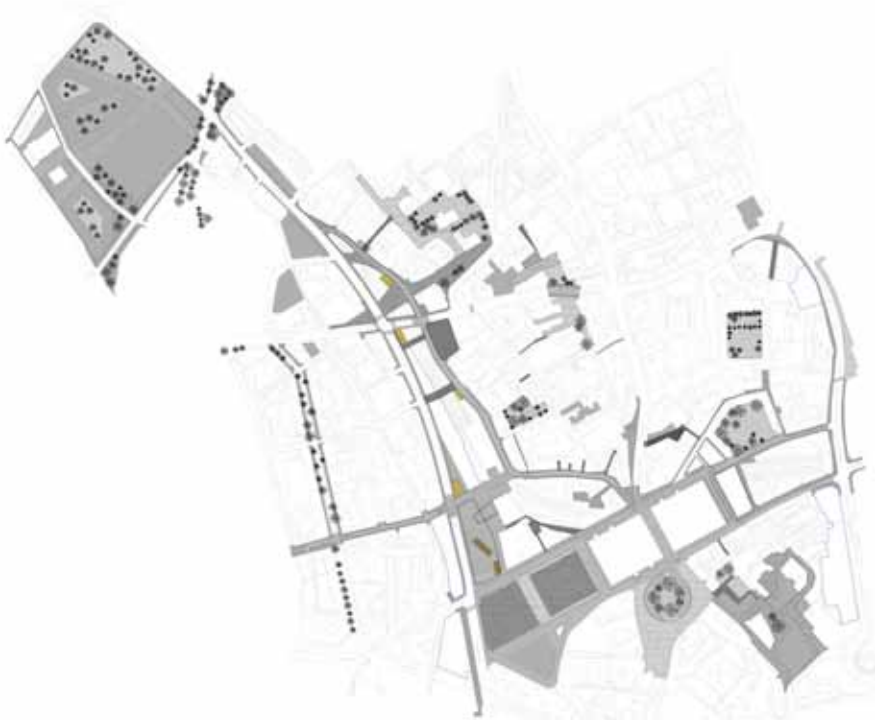
---

[28] Vgl. u.a. Design for London: The London High Streets Possibility Primer. London 2011, in: www.london.gov.uk/sites/default/files/The_London_High_Street_Possibilities_Primer_72_low-res.pdf, 03.11.2011.

[29] Mayor of London: The Outer London Fund. London 2011, in: www.london.gov.uk/priorities/business-economy/investing-future/outer-london-town-centres, 03.11.2011.



ANALYSE DER STÄDTEBAULICHEN STRUKTUREN ENTLANG VON HIGH STREETS IN LONDON. Quelle: Gort Scott/ Design for London



FARRINGDON URBAN DESIGN STUDY: STRATEGIE FÜR DIE ÖFFENTLICHEN RÄUME. Quelle: East Architects/Desing for London

LONDON HIGH STREET 2012. Quelle: Design for London

3.7 ZENTRALE ZIELE DER IBA 2020 IN BERLIN

Zusammenfassend verfolgt die IBA im Kern drei langfristige Ziele, die nur auf stadtregionaler Ebene und nur in miteinander vernetzter, integrierter Form umgesetzt werden können:

/ Nachhaltiger Umgang mit dem schwierigen und wenig zukunftsfähigen (städte-)baulichen Bestand des 20. Jahrhunderts – mit Blick auf die stadtgestalterischen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Dimensionen

/ Förderung einer neuen Mobilität – mit Blick auf den Umbau des öffentlichen Raums angesichts zunehmenden Fußgänger- und Fahrradverkehrs, öffentlichen Nahverkehrs sowie eines stark veränderten Individualverkehrs (etwa E-Mobilität)

/ Förderung der Teilhabe an der Stadt – Orientierung auf eine neue Akteurskonstellation angesichts der sich verändernden Planungs- und Baukulturen.

4. MÖGLICHE NÄCHSTE SCHRITTE

Neben der inhaltlichen Zuspitzung und der räumlichen Konkretisierung schlagen wir folgende Punkte als zentrale nächste Schritte der IBA-Vorbereitung vor:

/ In Anbetracht abnehmender Fördergelder für Stadtentwicklung und geringer politischer Priorität des Themas Städtebau in Berlin sollte ein strategisches Konzept für die Mobilisierung von Ressourcen und politischem Rückhalt, für die Beteiligung der (Fach-)Öffentlichkeit und privater Akteure entwickelt werden.

/ Weiter wäre es sinnvoll, ein Konzept für den Aufbau der IBA-Organisation zu erarbeiten, für ihr Mandat und ihren Handlungsspielraum in Bezug auf Auswahl und Gestaltung der Projekte, aber auch in Bezug auf Baugenehmigungen, Vergabe von Fördergeldern und die Art der Kooperation der IBA-Organisation mit den Verwaltungen.

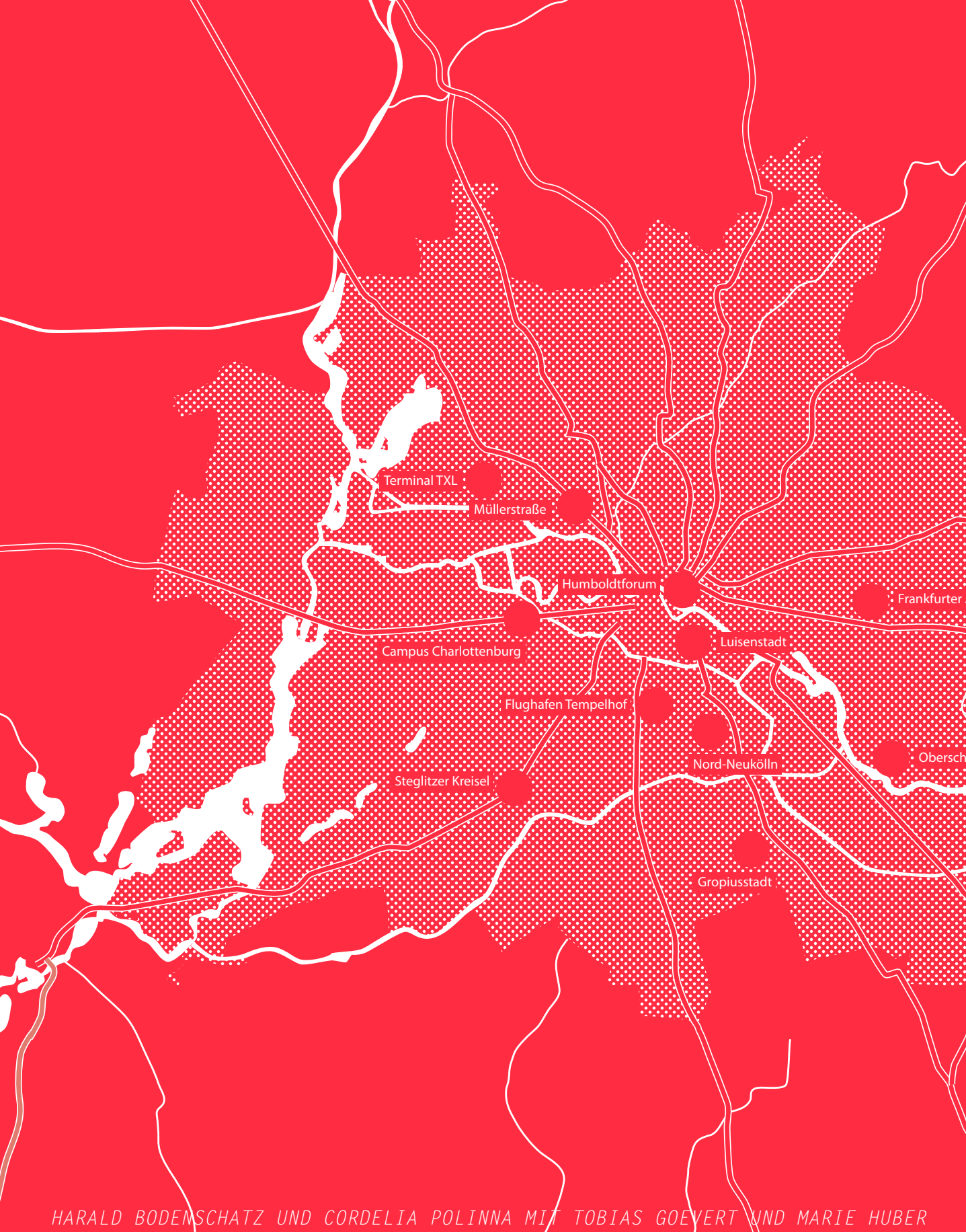
/ Erforderlich sind weiterhin tragfähige und belastbare Ideen für die Kontrolle und Steuerung der IBA-Projekte und Ideen, ihrer Entwicklung und Realisierung. Konzepte für die „Qualifizierung“ von laufenden Projekten – von öffentlichen wie von privaten Akteuren – sollten konkretisiert werden, und es muss genauer definiert werden, welche Qualitätsansprüche die IBA an ihre Projekte stellt.

/ Schließlich wäre es angemessen, das IBA-Konzept stärker mit den Planungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und der Planungsämtern der Bezirke abzustimmen und zu verzahnen. Eine intensive abteilungs- und ressortübergreifende Zusammenarbeit bei der IBA schätzen wir als essentiell für ein Gelingen der IBA angesichts des derzeitigen städtebaupolitischen und finanziellen Klimas ein. Sie ist wichtig, um Ressourcen zu bündeln, um Doppelarbeit zu vermeiden, um potentielle Gegner mit ins Boot zu holen und um die IBA zu einem durchsetzungsfähigen planerischen Instrument werden zu lassen.

/ Ideen zu Teilhabe- und Beteiligungsverfahren sollten weiterentwickelt werden.

/ Wichtig wäre eine Strategie für die Internationalisierung der IBA, sowohl hinsichtlich der Projekte als auch für deren Rezeption (Öffentlichkeitsarbeit).

/ Die IBA konkurriert mit einer Vielzahl von anderen IBAs und mit anderen Großevents mit städtebaulichem Bezug wie Kulturhauptstadt Europas, Olympische Spiele, Expo etc. Deshalb sollte ein Konzept für die Durchführung und Vermarktung der IBA entwickelt werden, das Berlin-spezifisch ist und sich von diesen anderen Kulturfestivals und Events abhebt.



HARALD BODENSCHATZ UND CORDELIA POLINNA MIT TOBIAS GOEVERT UND MARIE HUBER
BERLIN 2011