

Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg e.V.

UNVOLLLENDETE METROPOLE

STÄDTEBAU FÜR BERLIN UND BRANDENBURG

„Der Städtebau darf niemals nach Augenblicksbedürfnissen, von Fall zu Fall getrieben werden, sondern auf weite Sicht. Die Kunst des Städtebaues erschöpft sich nicht in Bautechnik und Baukunst. Sie ist auch Teil der Wirtschafts-, Sozial- und Kulturpolitik.“

Gustav Böß, Oberbürgermeister
von Berlin 1921–1929



Elektropolis Oberschöneeweide

Das Behrens-Ufer



Moderne Gewerbeflächen treffen auf geschichtsträchtige Industriearchitektur

Quartiersentwicklung für Berlin

Das Behrens-Ufer in Oberschöneeweide im Bezirk Treptow-Köpenick ist das derzeit größte privat getragene Gewerbeimmobilienprojekt Berlins. Der einstige Innovationsstandort im Berliner Südosten, an dem schon Anfang des 20. Jahrhunderts Elektroautos hergestellt wurden, soll bald wieder im alten Glanze erscheinen. In den nächsten sechs Jahren plant die DIEAG auf dem über 100.000 m² großen Gelände die Realisierung von insgesamt rund 234.000 m² Mietfläche für unterschiedliche gewerbliche Nutzungen. Dabei soll u.a. das architektonische Erbe von Peter Behrens aufwendig saniert und durch moderne Neubauten ergänzt werden. Die Vision der Entwickler ist es, ein grünes,

urbanes und klimafreundliches Gewerbestadtquartier mit internationalem Vorbildcharakter zu realisieren, welches flexible und zukunftsweisende Lösungen als städtebauliche Antwort auf den sozial-ökologischen Wandel unserer Zeit findet. Es entsteht ein offener Stadtraum mit attraktiven Plätzen und einer durchgängigen Uferpromenade, Das Behrens-Ufer wird Heimstatt sowohl für Büro-, Labor- und Hochschulnutzungen als auch für soziale Einrichtungen wie Kitas, Freizeit-, Sport und Kulturangebote sowie eine vielseitige Gastronomie und Einzelhandel. Ein integriertes Standortenergiekonzept macht das gesamte Gelände energieautark und CO₂-neutral. Eine intensive Be-

grünung der Außenanlagen und begehbare Dächer im Neubau rundet das Angebot ab. Ende 2021 haben die Sanierungsarbeiten begonnen. Erste Anmietungen können bereits ab 2023 erfolgen. Weitere Informationen zum Projekt finden Sie unter: www.behrensufer.berlin

Über die DIEAG: Die DIE Deutsche Immobilien Entwicklungs AG (DIEAG) bietet ein breites Spektrum an Dienstleistungen im Bereich der Immobilieninvestments für institutionelle Investoren. Mit einem Projektvolumen von rund 2,2 Mrd. € gehört sie in der Metropolregion Berlin zu den führenden Entwicklern mit Fokus auf Büro- und Wohnimmobilien.



UNTERNEHMENSGRUPPE

DIE AG DIE verstehen Immobilie.

Berlin, wie wir es heute kennen, wurde im Jahr 2020 100 Jahre alt! Denn am 1. Oktober 1920 wurde die „neue Stadtgemeinde Berlin“, damals auch „Groß-Berlin“ genannt, geschaffen. Seither hat sich vieles verändert, auch der institutionelle und räumliche Rahmen des Städtebaus. Dieses Jubiläum hat der Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg (AIV) zusammen mit Partnern zum Anlass genommen, das Projekt UNVOLLENDTE METROPOLE zu starten. Die nun im Abgeordnetenhaus von Berlin gezeigte Ausstellung „UNVOLLENDTE METROPOLE. Städtebau für Berlin und Brandenburg“ ist Teil dieses Projektes.

Die Gründung von Groß-Berlin erforderte ein umfassendes politisches Engagement. Ihr Ergebnis war mehr als eine große Stadt: Dieses neue Berlin wurde und wird noch immer durch vielfältige Zentren geprägt – Hauptzentren, mittlere, kleine, kleinste Zentren, jedes mit eigenem Charakter. Eine großartige Voraussetzung für eine nachhaltige Metropole! Außerdem verfügt Groß-Berlin über reiche Erfahrungen im Städtebau – mit privatwirtschaftlichen, kommunalwirtschaftlichen und staatlichen Akteuren.

Städtebau war immer Gegenstand gesellschaftlicher Auseinandersetzungen. Deshalb ist das Jubiläum 100 Jahre Groß-Berlin nicht nur ein Anlass zu feiern, sondern regt dazu an, unsere einzigartige Metropole mit ihren Potenzialen mit aller Kraft in eine nachhaltige Zukunft zu führen! Das heißt auch, die Lasten der Gründung von Groß-Berlin zu entsorgen: die nicht eindeutig geklärte Beziehung zwischen dem Senat und den Bezirken sowie die damals schon angesprochene, aber nur zögerlich realisierte institutionelle Zusammenarbeit von Berlin und Brandenburg. Wir brauchen also endlich die durchgreifende Verwaltungsreform, auf die wir seit der Gründung warten!

Mehrere Teile prägten bisher das Projekt UNVOLLENDTE METROPOLE: die große Ausstellung (2020/21 im Kronprinzenpalais Unter den Linden sowie 2021/22 im Peter-Behrens-Bau in Oberschöneeweide), der Internationale Städtebauliche Ideenwettbewerb Berlin-Brandenburg 2070, der Ausstellungskatalog, das Begleitprogramm mit zahlreichen Metropolengesprächen, das Städtebau-Manifest für Berlin und Brandenburg sowie die alles dokumentierende Website (<https://unvollendete-metropole.de>). Hiermit folgt nun die Ausstellung im Abgeordnetenhaus.

Das Projekt UNVOLLENDTE METROPOLE versteht sich als Beitrag für die notwendige gesellschaftliche Debatte über die weitere Gestaltung unserer Metropole. Sie ist das Ergebnis des zivilgesellschaftlichen Engagements zahlreicher Organisationen und Personen, aber auch der Unterstützung und Förderung der öffentlichen Hand ebenso wie privater Unternehmen. Vor diesem Hintergrund danken wir für die Möglichkeit, diese Zusammenfassung unserer großen Ausstellung im Foyer des Abgeordnetenhauses zeigen zu dürfen. Das ermöglicht uns, den Dialog über Städtebau auch in dieses für die kommunale Demokratie so wichtige Haus zu tragen. Und es zeigt das Interesse der Abgeordneten, mit zivilgesellschaftlichen Initiativen zusammenzuarbeiten. Wir freuen uns auf den konstruktiven Dialog!

Tobias Nöfer

Vorsitzender des Architekten- und Ingenieurvereins zu Berlin-Brandenburg

Harald Bodenschatz

Kurator der Ausstellung, Mitglied des Vorstands des Architekten- und Ingenieurvereins zu Berlin-Brandenburg

NEUBEGINN: 1. OKTOBER 1920: BERLIN WIRD GROSS-BERLIN

Ein Ereignis von fundamentaler Bedeutung für die Zukunft der Metropole Berlin war die Gründung von Groß-Berlin am 1. Oktober 1920. Damals entstand eine Metropole mit einer Fläche von 878 statt vorher 66 Quadratkilometern und einer Bevölkerung von knapp 3,9 Millionen statt vorher 1,9 Millionen Einwohnern. Der Berliner Städtebau erhielt mit diesem Umbruch völlig neue institutionelle und räumliche

Grundlagen. Berlin hat sich seither erheblich verändert, so stark, wie kaum eine andere deutsche Stadt – eine Folge der harten historischen Brüche des 20. Jahrhunderts. Heute ist Berlin inmitten eines neuen Aufbruchs, der institutionell nur in einer Kooperation von Politik, Verwaltung, Zivilgesellschaft und Wirtschaft sowie räumlich nur zusammen mit Brandenburg nachhaltig gelingen kann.

STÄDTEBAU FÜR GROSS-BERLIN: ZURÜCK BLICKEN, UM BESSER FÜR MORGEN PLANEN ZU KÖNNEN!

Voraussetzung jeden Aufbruchs ist die Vergewisserung der überkommenen Stärken und Schwächen. Der Blick zurück erlaubt es zu verstehen, warum Berlin räumlich so ist, wie wir es heute erleben, und was die Gründe dafür waren. Dieses Wissen erlaubt uns, das heutige Berlin besser in eine nachhaltige Zukunft zu führen.

Seit Beginn des stürmischen Wachstums Berlins Ende des 19. Jahrhunderts wurde immer deutlicher, dass einige Themen für den Städtebau der wachsenden Metropole von besonderer Bedeutung sind: die Zentrenvielfalt, die Wohnungsfrage, die Verkehrsfrage und die Grünfrage. Dazu kamen die Großprojekte der Infrastruktur und Industrie, die gut mit der Stadt vernetzt werden mussten.

Das kleine Alt-Berlin aus der Zeit vor 1920 ist längst vergessen. Die alten Rathäuser, die hier gezeigt werden, erinnern noch an die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg. Sie alle waren im Jahr der Gründung von Groß-Berlin schon vorhanden. Sie zeugen heute von der Vielfalt der Metropole, die mehr ist als nur eine Stadt, die sich erweitert hat. Die Ausstellung thematisiert exemplarisch einige Aspekte des einzigartigen städtebaulichen Spektrums von Groß-Berlin.



VORKÄMPFER FÜR GROSS-BERLIN

Groß-Berlin fiel nicht vom Himmel. Um zähe Widerstände zu überwinden, bedurfte es großer Anstrengungen – und großer Persönlichkeiten. Erstaunlich ist, dass entscheidende Protagonisten in Vergessenheit gerieten: Oberbürgermeister Martin Kirschner als großer Förderer von Groß-Berlin und Vorsitzender des Preisgerichts zum städtebaulichen Wettbewerb Groß-Berlin von 1910, Oberbürgermeister Adolf Wermuth, ohne dessen strategisches Geschick Groß-Berlin nicht entstanden wäre.

Als Oberbürgermeister (1899 – 1912) während der stürmischen Wachstumsperiode Berlins setzte sich Martin Kirschner (Mitte) für die Schaffung von Groß-Berlin ein. Auf den Wettbewerb Groß-Berlin 1908 – 1910 nahm er als Vorsitzender des Preisgerichts Einfluss. Doch damals scheiterte Groß-Berlin als Einheitsgemeinde, 1912 konnte nur ein Zweckverband eingerichtet werden.

bpk, Nr. 30037621



Als Oberbürgermeister Berlins (1912 – 1920) kämpfte Adolf Wermuth vehement für die Gründung Groß-Berlins als Einheitsgemeinde. Wermuths strategischem Geschick ist es zu verdanken, dass Berlin den Umfang und die zweistufige Verwaltungsorganisation hat, die wir auch heute noch kennen.

Foto Willy Römer, bpk, Nr. 700141738



Gustav Böß (* 1873 in Gießen, † 1946 in Bernried), promovierter Jurist und Oberbürgermeister von Groß-Berlin 1921 bis 1929. Nach der Gründung von Groß-Berlin wurde Gustav Böß, Kommunalpolitiker der Deutschen Demokratischen Partei und Kämmerer der Stadt Berlin, zum Oberbürgermeister gewählt.

Er steuerte den notwendigen Umbau der Verwaltung und förderte eine neue Verkehrs- und Wohnungspolitik. Zu seinen strategischen Leistungen gehörten auch neue Volksparks und Großprojekte wie der Bau der Messe oder des Flughafens Tempelhof. Böß war der entscheidende Politiker Groß-Berlins während der Weimarer Republik.

Gustav Böß (rechts) und der Erste Wiener Bürgermeister, Karl Seitz, auf dem Balkon des Roten Rathauses, Juni 1929.

Foto: Georg Pahl, Bundesarchiv, Bild 102-07938



Zu Fall gebracht wurde er 1929/30, als ihm in einer Schmutzkampagne Bestechung unterstellt wurde. Böß trat zurück, ein Dienstvergehen konnte ihm aber nicht nachgewiesen werden. Während der nationalsozialistischen Diktatur wurde Böß erneut beschuldigt und verfolgt. Zurückgezogen starb er 1946 in Bernried am Starnberger See. Sein Wirken und sein entscheidender Einfluss auf die Entwicklung Groß-Berlins in den 1920er Jahren gerieten nach seinem Rückzug in Vergessenheit.

Böß wurde erst 1971 durch eine Biografie von Christian Engeli wieder öffentlich rehabilitiert, aber dennoch nie mehr angemessen gewürdigt. Sein Todestag jährte sich 2021 zum 75. Mal, sein Geburtstag wird sich 2023 zum 150. Mal jähren.



Das 1929 von Gustav Böß publizierte Buch »Berlin von heute« kennzeichnet den Stolz des Oberbürgermeisters von (Groß-)Berlin auf das seit 1920 Geleistete, ignoriert aber nicht die vorhandenen Probleme und formuliert zugleich ein Programm für die Zukunft – ein Modell und Vorbild für einen kommunalpolitischen Rechenschaftsbericht. Inhaltlich ist das Buch ein Spiegel der Zeit, aber auch voller Anregungen für heute.

STÄDTEBAU UND HERRSCHAFT

Groß-Berlin hat einzigartige Erfahrungen mit unterschiedlichen wirtschaftlichen Typen des Städtebaus. Die Entstehung der Großstadt während der Kaiserzeit wurde maßgeblich durch einen privatwirtschaftlichen Städtebau gesteuert: durch große Terraingesellschaften, private Verkehrsgesellschaften und – als deren finanzielles Rückgrat – die Großbanken. Die öffentliche Hand setzte nur Grundregeln – durch den Hobrecht-Plan 1862, das Preußische Fluchtliniengesetz von 1875 und die immer wieder korrigierten Bauordnungen für Berlin und das Umland. Im Groß-Berlin der Weimarer Republik änderte sich alles: Die Kommune wurde nun zum federführenden Akteur des Städtebaus – des Wohnungsbaus wie des Baus von Infrastruktur (Verkehr, Energieversorgung und Großstadtgrün). Sie stützte sich dabei auf eigene oder kontrollierte Unternehmen. In der Zeit der nationalsozialistischen Diktatur wurde die führende Rolle der Kommune ausgeschaltet, der Zentralstaat übernahm den Taktstock im Städtebau.

Der staatlich gesteuerte Städtebau wurde nach dem Zweiten Weltkrieg im Grundsatz fortgeführt, wenngleich in einer komplizierten Form: Der Einfluss der Alliierten, des jeweiligen Zentralstaates und der Kommune variierte über die Jahrzehnte der Teilung, beide Stadthälften hingen aber immer am Tropf ihres Staates. Erst nach der Wiedervereinigung gewann der privatwirtschaftliche Städtebau wieder an Boden. Heute könnte der kommunalwirtschaftliche Städtebau der Weimarer Republik ein Vorbild sein – nicht in seiner konkreten Ausprägung, sondern als Konzept, das einer zeitgemäßen Interpretation bedarf. Eine nachhaltige Metropole braucht eine strategische, langfristige orientierte Politik, eine leistungsfähige Verwaltung und einen verantwortungsvollen Zugriff – sei es durch Regeln, Kooperation oder eigene Unternehmen. Dabei müssen die Bereiche der Daseinsvorsorge immer wieder neu ausgehandelt werden. Ziel ist eine neue Form der stabilen Zusammenarbeit von starker Kommune, konstruktiv-kritischer Zivilgesellschaft und respektierter privater Wirtschaft!

Privatwirtschaftlicher Städtebau

Georg Haberland an seinem 70. Geburtstag am 14. August 1931. Der Unternehmer Georg Haberland war ein herausragender Vertreter und Verfechter des privatwirtschaftlichen Städtebaus. Als Direktor einer der einflussreichsten Terraingesellschaften Berlins, der Berlinischen Boden-Gesellschaft (BBG), entwickelte Haberland ganze Stadtteile wie das Bayerische und das Rheinische Viertel. Er war als Unternehmer, Politiker und Autor zweifellos der wichtigste Vertreter des privatwirtschaftlichen Städtebaus in Berlin. Nach dem Tod Georg Haberland's Ende 1933 wurde dessen Unternehmen schrittweise »arisiert«, sein Sohn Kurt als Jude aus dem Vorstand verdrängt, 1941 verhaftet und 1942 im KZ Mauthausen ermordet.

Foto: Unternehmensarchiv Bilfinger SE, Mannheim

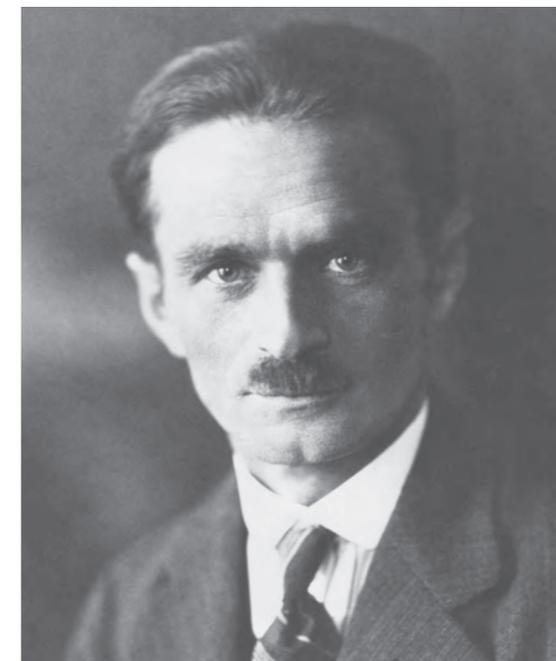


Foto: Akademie der Künste Berlin, Martin-Wagner-Sammlung, 21 F.2

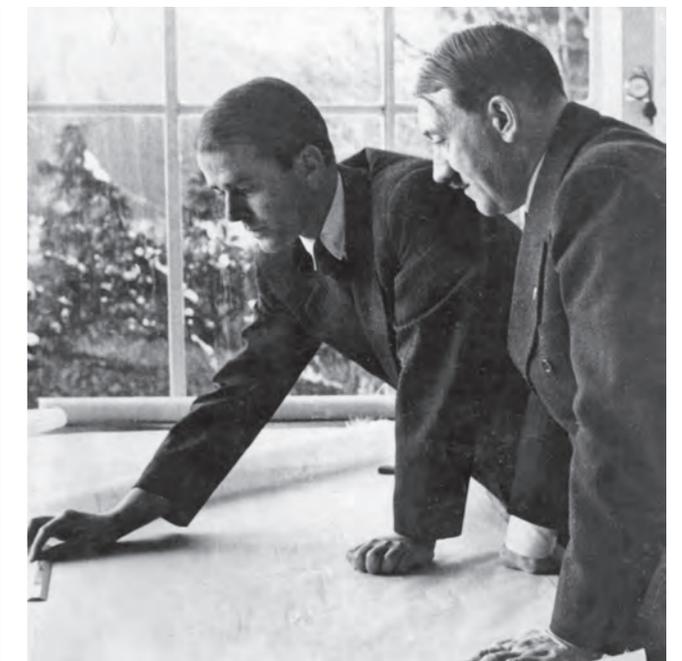
Kommunalwirtschaftlicher Städtebau

Martin Wagner, um 1930. Nicht erst als Stadtbaurat von Berlin ab 1926 war Wagner ein leidenschaftlicher Vertreter des kommunalwirtschaftlichen Städtebaus, der auch private Investoren einzubinden versuchte. Sein Engagement etwa für einen neuen Wohnungsbau, eine autogerechte Stadt, den Ausbau des Strandbades Wannsee und einen radikalen Umbau der Berliner Altstadt war jedoch nur partiell von Erfolg gekrönt. Vor allem gegen Ende der Weimarer Republik sah er – nicht nur wegen der Weltwirtschaftskrise – sein Werk scheitern. Nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten musste er als Sozialdemokrat sein Amt aufgeben. Im Jahr 1935 verließ Martin Wagner Deutschland.

Staatwirtschaftlicher Städtebau

Albert Speer, um 1938. Als Generalbauinspektor (GBI) für die Reichshauptstadt war Speer während der NS-Diktatur von 1937 bis 1945 für die Planung des Großraums Berlin verantwortlich. Er verkörperte eine Reichsbehörde, verfügte über Sondervollmachten wie Sonderfinanzen und konnte sich über die Wünsche der Kommunen, auch der Reichshauptstadt, hinwegsetzen. Die Grenzen von Groß-Berlin waren für ihn unerheblich. Seine Pläne reichten bis zum äußeren Autobahnring. Wie keine andere führende Person der NS-Diktatur verkörperte er den staatwirtschaftlichen Städtebau, der die Ausschaltung kommunaler Autonomie und die Enteignung privaten, vor allem jüdischen Eigentums zur Voraussetzung hatte. Mit seinen Planungen war er Mitverantwortlicher der Verbrechen im Nationalsozialismus.

Foto: Bundesarchiv, Bild 183-V00555-3



WIDERSPRÜCHE VON GROSS-BERLIN

BERLIN VERSUS BEZIRKE / BRANDENBURG VERSUS BERLIN

Von Anfang an war es offensichtlich: Das Verhältnis zwischen Magistrat und den Bezirken war durch das Groß-Berlin-Gesetz von 1920 nicht zureichend geregelt, erst recht nicht das Verhältnis zwischen Groß-Berlin und der Provinz Brandenburg. Diese beiden Geburtsfehler Groß-Berlins belasten Politik und Verwaltung bis heute. Für die Steuerung einer wachsenden Metropole sind sie besonders hinderlich.

Eine Verwaltungsreform ist dringend erforderlich. Auch eine kontinuierliche institutionelle Zusammenarbeit zwischen Berlin und Brandenburg, wie sie etwa von der Stiftung Zukunft Berlin angeregt wurde, ist unverzichtbar. Ohne eine Überwindung der beiden Geburtsfehler Groß-Berlins verlaufen alle gut gemeinten städtebaulichen Strategien für die Metropole im institutionellen Sande.

Bezirke versus Magistrat/Senat

Karte von Groß-Berlin, veröffentlicht 1931. Die Riesenstadt wurde von Anfang an aufgeteilt – in 20 Bezirke, die die politisch-räumlichen Entwicklungen vor 1920 spiegelten. Dazu gehörten auch die sechs inneren Bezirke, in die Alt-Berlin aufgeteilt wurde. Während die räumlichen Grenzen sauberlich gezogen wurden, waren die Kompetenzgrenzen zwischen Magistrat und Bezirken im Laufe der Schlussverhandlungen zur Sicherung einer Mehrheit in der Preußischen Landesversammlung nicht klar geklärt worden – ein Problem bis heute.

Paul Wittig: *Das Verkehrswesen der Stadt Berlin und seine Vorgeschichte*. Privatdruck. Berlin 1931, S. 79



Groß-Berlin versus Brandenburg (Planungsverband Brandenburg-Mitte)

Karte des Planungsverbandes Brandenburg-Mitte, 1936. Als Antwort auf die – erfolglosen – Bestrebungen Groß-Berlins im Jahr 1928, weitere Flächen des Umlands einzugemeinden, entstand 1929 der „Landesplanungsverband Brandenburg-Mitte“, der bis 1937 existierte. Die Sprache der gegen Ende der Existenz des Landesplanungsverbandes vorgelegten Karte ist unmissverständlich: Um eine weiße Fläche – wie West-Berlin auf Ost-Berliner Karten – legt sich ein dunkler Gürtel, eine Art Belagerungsring. Auf der weißen Fläche steht »Groß-Berlin«, obwohl dieser Name gar nicht offiziell war. Dass zwischen Weiß und Dunkelgrau keine freundliche Zusammenarbeit herrschte, ist spürbar.

Sieben Jahre Landesplanungsverband Brandenburg-Mitte. Heidelberg / Berlin 1937, Karte 2



AUFGABEN DES STÄDTEBAUS: WOHNUNGEN FÜR ALLE BEWAHREN UND SCHAFFEN!

In den letzten 150 Jahren hat Berlin unterschiedliche Formen des Wohnungsbaus erfahren, mit unterschiedlichsten Ergebnissen, die im Laufe der Zeit unterschiedlich geschätzt wurden: dicht bebaute Quartiere und aufgelockerte Siedlungen und vieles dazwischen. All diese Projekte haben gezeigt, dass Wohnen ein besonderes Gut ist, das der öffentlichen Daseinsvorsorge bedarf.

Die größten Herausforderungen heute sind: den Wohnungsbestand energetisch zu sanieren und sozial wie baulich behutsam in die Zukunft zu führen, neuen bezahlbaren Wohnraum in hoher baulicher wie städtebaulicher Qualität, Vielfalt und Mischung an sinnvollen Standorten zu schaffen und eine Zersiedelung zu verhindern. Das heißt auch: Bestehendes stärken, verdichten und neue Entwicklungen kleinräumig auf Brachflächen konzentrieren.



Marzahn: Dorf wie Großsiedlung, markanter Teil der Wohnlandschaft Berlins, 2020. Ein Großteil der Wohnungen Berlins findet sich in Großsiedlungen, und Marzahn ist die größte Großsiedlung Berlins, ja ganz Deutschlands. Zwischen 1977 und 1990 erbaut, umfasst sie etwa 62.000 Wohnungen in vornehmlich zehn- bis elfgeschossigen Gebäuden für heute etwa 100.000 Einwohner. Marzahn ist aber auch ein uraltes, um 1230 gegründetes Angerdorf in unmittelbarer Nähe, das 1977 unter Denkmalschutz gestellt und ab 1982 saniert worden ist.

Foto: Philipp Meuser



Friedenau: ein äußerst beliebtes Wohnquartier aus der Kaiserzeit, das jedoch durch die Stadtautobahn wie den Autotunnel am Bundesplatz erheblich beeinträchtigt wird, 2020.

Foto: Philipp Meuser

„Es genügt nicht, Wohnungen zu bauen; die Wohnungen müssen auch bezahlbar sein.“

GUSTAV BÖSS, 1929

Gartenstadt Karlshorst: ehemalige, 1936/37 erbaute Pionierschule, 2020. Karlshorst war der wichtigste Standort der Roten Armee in Ost-Berlin. Das in nationalsozialistischer Zeit geschaffene Militärgebiet wurde nach dem Abzug des russischen Militärs 1994 nach längerer Unsicherheit in ein attraktives großes Wohngebiet verwandelt. Die ehemalige Pionierschule wurde zu einer Wohnanlage mit etwa 370 Wohnungen umgebaut. Vor allem in Brandenburg wurden und werden viele ehemalige Militärgebiete zu Wohnquartieren weiterentwickelt.

Foto: Thomas Spier, apollovision



AUFGABEN DES STÄDTEBAUS: URBANE HAUPTSTRASSEN UND PLÄTZE GESTALTEN!

Groß-Berlin war eine Schienenmetropole, später eine Autometropole. Zunächst wurde der Großraum durch belebte und beliebte urbane Ausfallstraßen geprägt. In den 1920er Jahren waren Hauptstraßen und bedeutende Plätze oft grün gestaltet. Seit den späten 1920er Jahren wurden sie ein Experimentierfeld der autogerechten Stadt, das Grün musste weichen. Heute muss mit Blick auf die notwendige Verkehrswende und den Klimawandel die Autometropole mit aller Kraft umgebaut werden.

Wiederum sind es die Hauptstraßen und Hauptplätze, auf denen sich der Erfolg einer Verkehrswende entscheiden wird. Dafür ist es notwendig, verwaltungsübergreifend ein gestalterisches Gesamtkonzept für den Straßenraum zu finden, der das Nebeneinander jeweils für sich optimierter Bahnen überwindet. Die durch Großbäume gegliederte und geführte Allee kann dabei ein Vorbild sein.



Der gepflegte Straßenbaum war in den 1920er Jahren ein Wahrzeichen der Berliner Hauptstraßen. Die großen Radial- und Ringstraßen hatten ihre charakteristischen Bäume: vor allem Linden, Ahorn, Eichen, Platanen und Kastanien. Das Foto zeigt Straßenbäume in der Frankfurter Allee Ecke Ruschestraße im Jahr 1928. Eine großartige Atmosphäre! Während des autogerechten Stadtumbaus dezimiert, hat der Straßenbaum heute wieder eine große Zukunft vor sich: als Botschafter der Verkehrswende, als positiver Beitrag in Zeiten des Klimawandels, zur Freude für den Fußgänger.

Foto: Landesarchiv Berlin, F Rep. 290-09-03, Nr. 64/3144



Anlagen am Kaiserplatz (heute Bundesplatz, durch einen Tunnel erheblich beeinträchtigt) nach der Umgestaltung um 1924, nach 1926. Zwischen den mit vornehmen weißen Parkbänken bestückten Sitznischen steht die Skulptur der »Winzerin« in einer malerisch abgestuften, den Platz im Norden abschließenden Pflanzung. Im Vordergrund ist das mit Stauden umpflanzte Fontänenbecken zu sehen.

Ansichtskarte, Sammlung Mauruszat



Der 1907 nach dem Entwurf von Emil Schubert gestaltete und 1987 rekonstruierte Mexikoplatz (Name seit 1959) in Zehlendorf, 2012.

Foto: Katrin Lesser

AUFGABEN DES STÄDTEBAUS: VIELFALT DER ZENTREN STÄRKEN UND AUSBAUEN!

Berlin bietet, gerade weil die Stadt erst 1920 zu einer Einheitsgemeinde zusammengefasst wurde, einen einzigartigen Reichtum von Zentren unterschiedlicher Größe und unterschiedlicher Form – ein unschätzbare Vorteil für eine nachhaltige Metropole. Allerdings sind die Zentren heute einem Strukturwandel ausgesetzt, etwa des Einzelhandels, der Büronutzung, des Wohnens. Die Gestaltung der beiden großen Hauptzentren – der Berliner historische Mitte und der City West –

bedarf vor diesem Hintergrund weiterer gesellschaftlicher Debatten und gestalterischer Anstrengungen. Wichtig sind aber auch die vielen mittleren, kleinen und kleinsten Zentren. Für deren Stärkung und Ausbau könnte ergänzend zum STEP Zentren für Berlin ein Zentrenförderungsprogramm entwickelt und umgesetzt werden, das Umnutzungen erleichtert, Fehlentwicklungen erschwert und vorhandene Praktiken wie »Aktive Stadtzentren« ausbaut.



Zentrum Lichtenfelde West, 2020: Urmodell eines suburbanen Zentrums. Der Platz vor dem Bahnhof Lichtenfelde West ist vielleicht das erste planmäßig angelegte suburbane Nahversorgungszentrum dieser Art überhaupt, älter als das weit berühmtere Zentrum in Lake Forest nördlich von Chicago. Er funktioniert noch heute und erweist sich in Zeiten des Abschieds von der autogerechten Stadt als zukunftsweisend.

Foto: Thomas Spier, apollovision

Zentrum Frohnau: Gartenstadt-Mustermitte, 2020. Berlin besitzt einige suburbane Zentren an Vorortbahnhöfen von internationalem Rang. Neben dem Bahnhofsvorplatz von Lichtenfelde West und dem Mexikoplatz zählt auch der Doppelplatz in Frohnau dazu, der hinsichtlich städtebaulicher Qualität zu den bedeutendsten suburbanen Zentren überhaupt gerechnet werden muss.

Foto: Thomas Spier, apollovision





Kommunales Forum Weißensee: ein kleiner See als Ortsmitte, 2014. Noch weniger bekannt ist ein weiterer Höhepunkt des Vorort-Zentrumsbaus in Berlin: das um 1910 um ein kleines Gewässer (Kreuzpfuhl) angelegte Kommunale Forum in Weißensee, das – allerdings letztlich vergebens – den Anspruch auf Stadtwerdung des Vorortes unterstreichen sollte. Das Zentrum wurde nur fragmentarisch realisiert.

Foto: Harald Bodenschatz



Marzahner Promenade: Stolz des fernen Ostens, 2020. Weit im Osten Berlins, für viele Bewohner des westlichen Teils der Stadt immer noch wenig bekannt, entfaltet sich parallel zur Landsberger Allee, früher Lenin-allee, das vielleicht ambitionierteste Zentrum einer Großsiedlung aus der DDR-Zeit: die Marzahner Promenade.

Foto: Thomas Spier, apollovision

AUFGABEN DES STÄDTEBAUS: SCHLÜSSELPROJEKTE ANPACKEN!

In städtebaulichen Schlüsselprojekten drücken sich Zukunftswille und Zukunftsfähigkeit einer Stadt aus. Neben den Großprojekten neuen Wohnungsbaus muss die Stadt vor allem ihre vielen Zentren pflegen und ertüchtigen, den Rückbau der autogerechten Stadt forcieren sowie nicht mehr gebrauchte Räume und

- Gesamtkonzept einer Reurbanisierung der historischen Mitte, insbesondere menschengerechte Gestaltung von Stadtstraßen und Stadtplätzen vom Molkenmarkt bis zum Spittelmarkt
- Ergänzende Neubauten an der Karl-Marx-Allee 2. Bauabschnitt
- Gesamtkonzept für die Stärkung der City West
- Stärkung vorhandener und Bau neuer kleiner Zentren
- Neuaktivierung des Flughafengebäudes in Tempelhof und des ICC

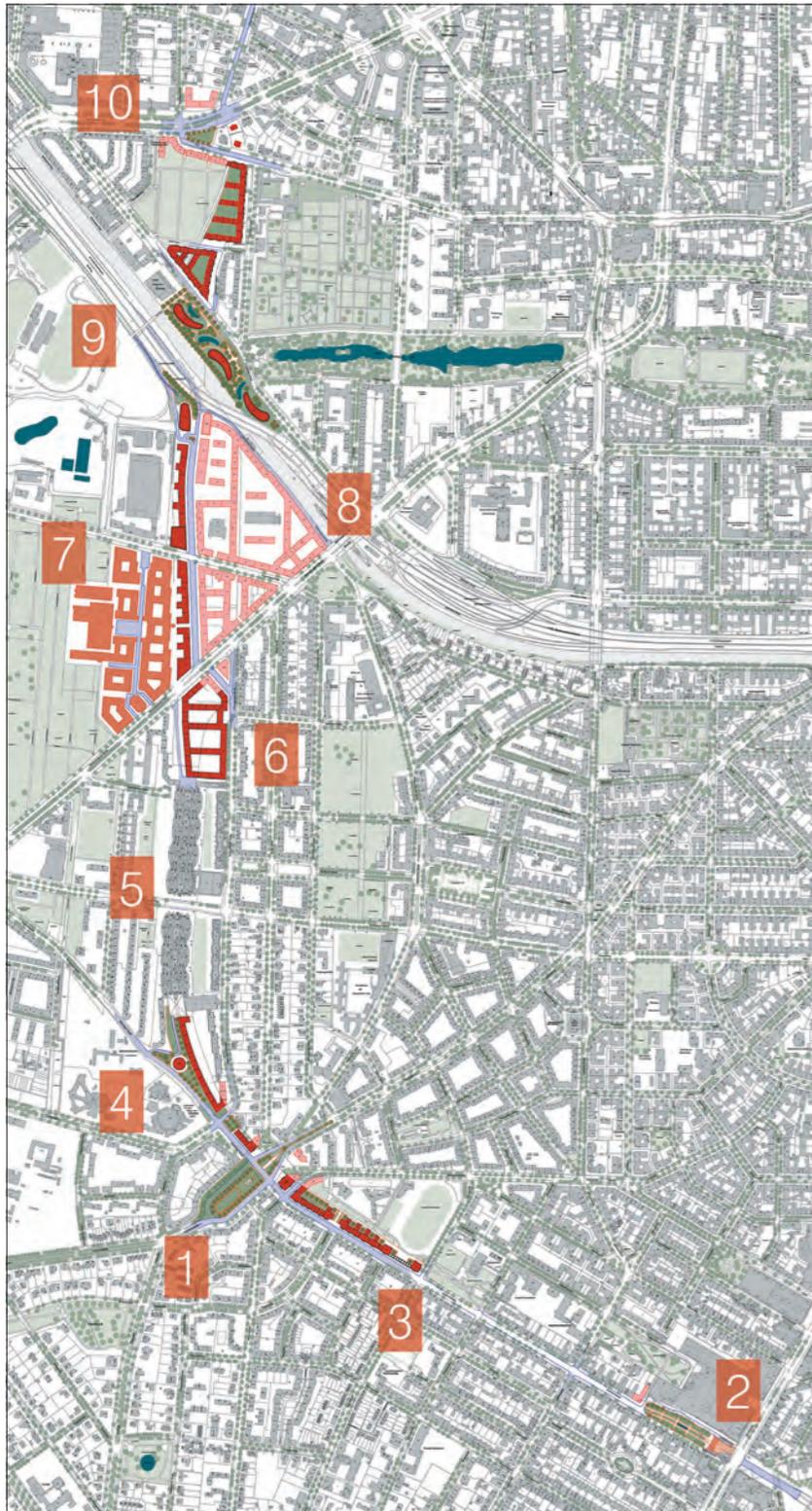
Großbauten neu nutzen. Berlin hat nicht das Problem, Schlüsselprojekte zu finden, es muss eher auswählen, priorisieren, vor allem aber handlungsfähig werden. Mögliche städtebauliche Schlüsselprojekte in Berlin sind etwa:

- Schaffung neuer Räume und Bauten auf dem gedackelten Westkreuz und am Innsbrucker Platz
- Rückbau der Unterführungen und Reurbanisierung der Bundesallee
- Rückbau und Reurbanisierung der ehemaligen A 104
- Weiterbau der Siemensstadt in Spandau und Umbau der AEG-Stadt in Oberschöneweide

Das Beispiel **Stadt statt A 104**

Der Umbau der autogerechten zur menschengerechten Stadt ist eine Generationenaufgabe. Er muss aber tatkräftig angepackt werden – vor allem zu dem Zeitpunkt, an dem die Bauwerke aus dieser Zeit, Autobahnen, Brücken, Tunnels, sanierungsbedürftig werden. Bereits seit 2012 setzt sich die Bürgerinitiative Breitenbachplatz für einen Abriss der platzzerstörenden Autobahnbrücke ein. Jetzt steht die Sanierung dieser Brücke an – oder ihr Abriss. Der Breitenbachplatz ist eine der bedeutendsten Platzanlagen aus der Zeit der Weimarer Republik in Berlin.

Die Autobahnbrücke wurde 1980 eingeweiht. Sämtliche Fraktionen des Abgeordnetenhauses mit Ausnahme der AfD fanden 2019 einen Abriss prüfenswert. Doch eigentlich geht es um mehr: um den Rückbau des gesamten Autobahnfragments zwischen Hohenzollerndamm und Steglitzer Schlossstraße. Das Büro Patzschke Architekten hat diesen Rückbau im Jahr 2020 schon einmal entwurflich durchgespielt. Ergebnis: ein außerordentlicher Zuwachs von neuen Freiräumen und Potenziale für gut 6.000 neuen Wohnungen.



Überblick über die beeindruckenden Urbanisierungspotenziale, die sich nach einem Abriss der A 104 eröffnen:

1. erneuerter Breitenbachplatz.
2. Befreiung des Bierpinsels und Anlage eines Promenadenplatzes.
3. Revitalisierung der Schildhornstraße, einer einst prächtigen Stadtstraße.
4. neue Räume und ergänzende Bauten an der „Schlange“ (jetzt Autobahnüberbauung).
- 6., 7. und 8. neue städtische Bebauung und Nutzung nicht nur für Wohnen sowie neue Verbindungsstraßen.
9. Neuordnung des jetzigen Autobahnkreuzes Wilmerdsdorf mit Grünanlagen und Neubauten.
10. Neuordnung von Straßen und Plätzen, ein neues und würdiges Umfeld für die Russisch-Orthodoxe Kathedrale.

Entwurf und Konzept: Patzschke Architekten mit Karl-Georg Wellmann, Hans Stimmann und dem Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg



So sieht es heute aus: der Breitenbachplatz mit hochgeständerter Autobahn.

Foto: Google Earth Studio



Vision: der Breitenbachplatz nach dem Abriss der hochgeständerten Autobahn, rosa dargestellt sind die durch den Abriss möglichen Neubauten.

Entwurf: Patzschke Architekten

STREIT UM DEN RICHTIGEN STÄDTEBAU

Groß-Berlin war von Anfang an eine Hauptstadt des Protestes, ein Zentrum gesellschaftspolitischer Kämpfe um den richtigen Städtebau. Viele dieser Kämpfe sind heute vergessen.

Einen Höhepunkt erreichten sie in den 1970er und 1980er Jahren. Damals rückte die Kahlschlagsanierung in Ost und West ins Visier, mehr und mehr – in West-Berlin – auch schon der Autoverkehr.

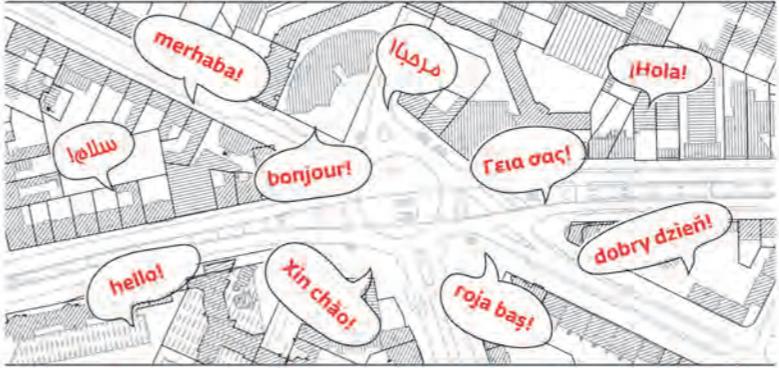
Gegen den Auto-Wahnsinn! Bürgerinitiative Westtangente. Demonstration des Bürgerkomitees Verkehrspolitik (seit 1974 Bürgerinitiative Westtangente) in West-Berlin am Kurfürstendamm, Juli 1972. Der Protest vor genau 50 Jahren richtete sich erstmals in größerer Breite gegen die Stadtzerstörung im Rahmen der Planungen für ein autogerechtes West-Berlin. Im Mittelpunkt stand der Kampf gegen weitere Stadtautobahnen, vor allem gegen die Westtangente.

Foto Wolfgang Mahnfitz



KOTTI INFO

für MieterInnen & Gewerbetreibende • Kiracılar ve Esnafılar için



INFORMATIONEN ZU | HAKKINDA BİLGİ İÇİN



Kotti Nordseite
NKZ/Kuzey tarafı

Adalbertstraße
Skalitzer Straße
Reichenberger Straße



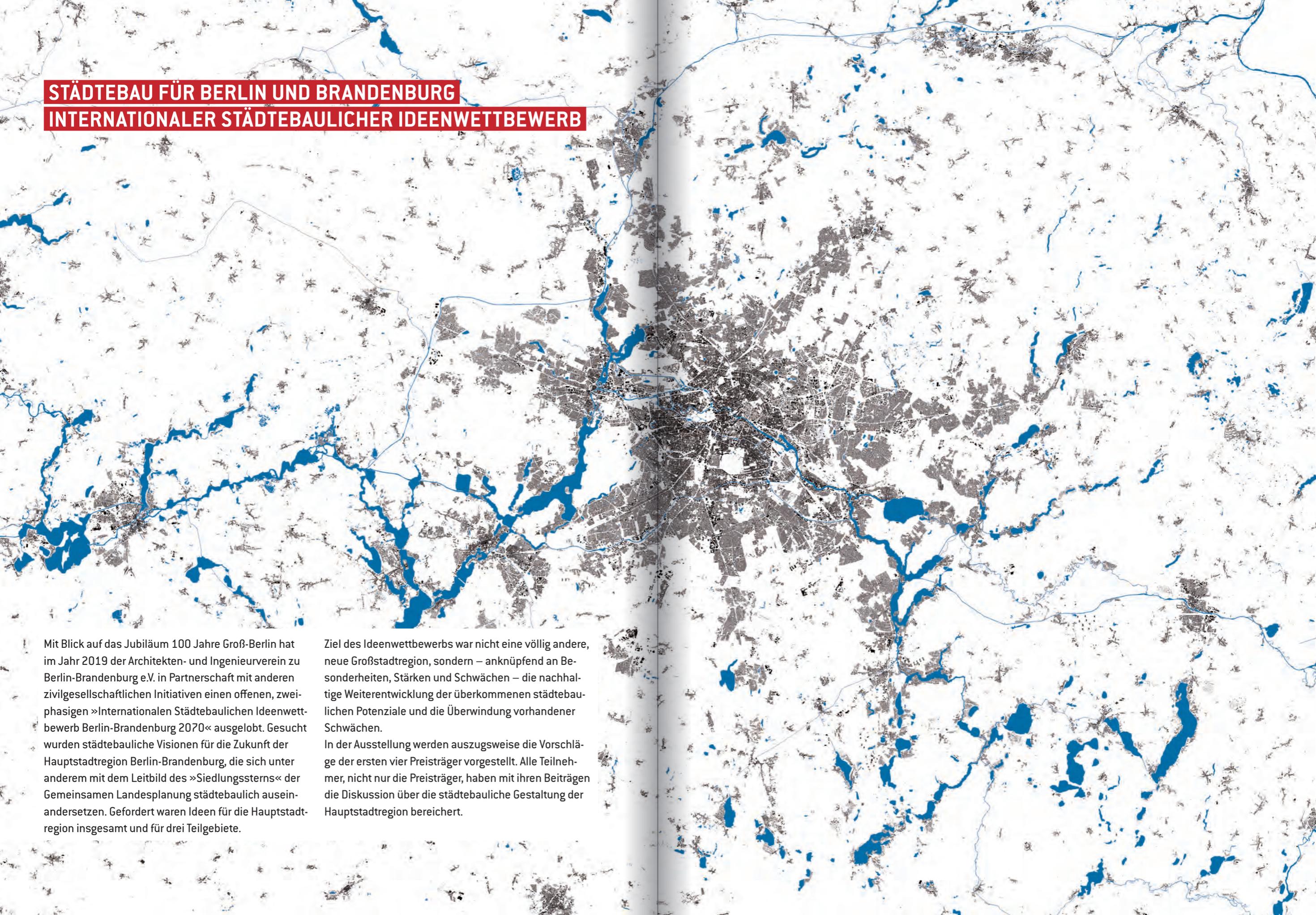
Kotti Südseite/Güney tarafı

Skalitzer Straße
Mariannenstraße
Reichenberger Straße
Kottbusser Strasse
Admiralstraße
Kohlfurter Strasse

2019
Wir bleiben alle Kotti!
I ♥ Kotti

Wir bleiben alle! Broschüre von „Kotti Coop e. V.“, 2019. Mieterhöhungen und Mieterverdrängungen führten im letzten Jahrzehnt zu einer breiten Protestbewegung in der Berliner Innenstadt, in erster Linie im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. „Kotti Coop“ wurde 2015 von Anwohnerinnen und Anwohnern des Kottbusser Tors gegründet und engagiert sich für eine „soziale Mieten- und Stadtteilentwicklung“. Der Verein ist Teil einer bunten Initiativenlandschaft rund um das Kottbusser Tor.

Kotti Coop e. V. / Kotti & Co



STÄDTEBAU FÜR BERLIN UND BRANDENBURG INTERNATIONALER STÄDTEBAULICHER IDEENWETTBEWERB

Mit Blick auf das Jubiläum 100 Jahre Groß-Berlin hat im Jahr 2019 der Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg e.V. in Partnerschaft mit anderen zivilgesellschaftlichen Initiativen einen offenen, zweiphasigen »Internationalen Städtebaulichen Ideenwettbewerb Berlin-Brandenburg 2070« ausgelobt. Gesucht wurden städtebauliche Visionen für die Zukunft der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, die sich unter anderem mit dem Leitbild des »Siedlungssterns« der Gemeinsamen Landesplanung städtebaulich auseinandersetzen. Gefordert waren Ideen für die Hauptstadtregion insgesamt und für drei Teilgebiete.

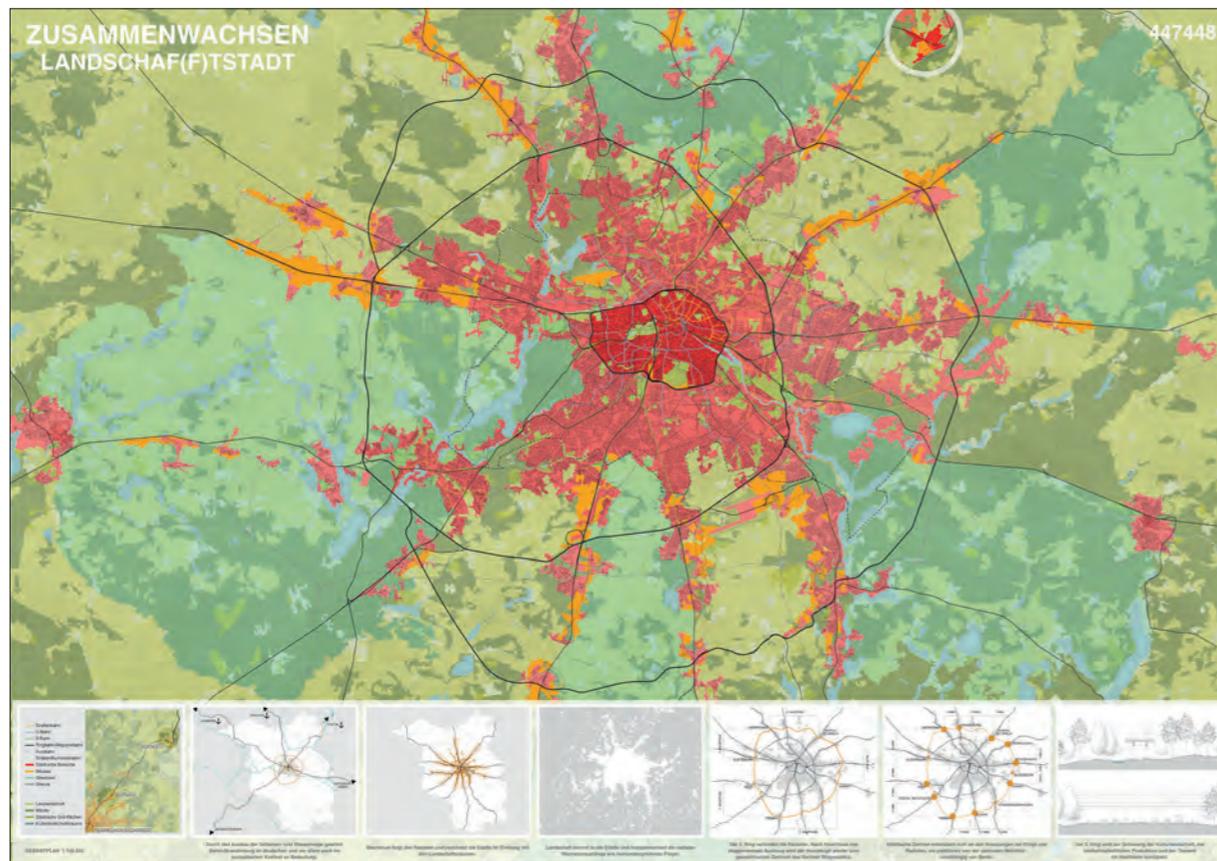
Ziel des Ideenwettbewerbs war nicht eine völlig andere, neue Großstadtregion, sondern – anknüpfend an Besonderheiten, Stärken und Schwächen – die nachhaltige Weiterentwicklung der überkommenen städtebaulichen Potenziale und die Überwindung vorhandener Schwächen.

In der Ausstellung werden auszugsweise die Vorschläge der ersten vier Preisträger vorgestellt. Alle Teilnehmer, nicht nur die Preisträger, haben mit ihren Beiträgen die Diskussion über die städtebauliche Gestaltung der Hauptstadtregion bereichert.

1. PREIS: ZUSAMMENWACHSEN LANDSCHAFT(F)TSTADT

»Grundsätzlich greifen die Verfasser die bereits bestehende Grundform des Siedlungssterns mit ihren historisch entstandenen Schienenradialen auf, verlängern und erweitern die Siedlungsflächen konturscharf entlang dieser Radialen bis in den Städtekranz und könnten dadurch Wohnraum für zusätzlich etwa 1 Million

Einwohner schaffen. Zwischen den Siedlungsbändern erstrecken sich Grünkeile der Kulturlandschaften aus Landwirtschafts-, Wald- und städtischen Grünflächen. Die Herangehensweise ist überzeugend.«
Auszug aus dem Preisgerichtsprotokoll



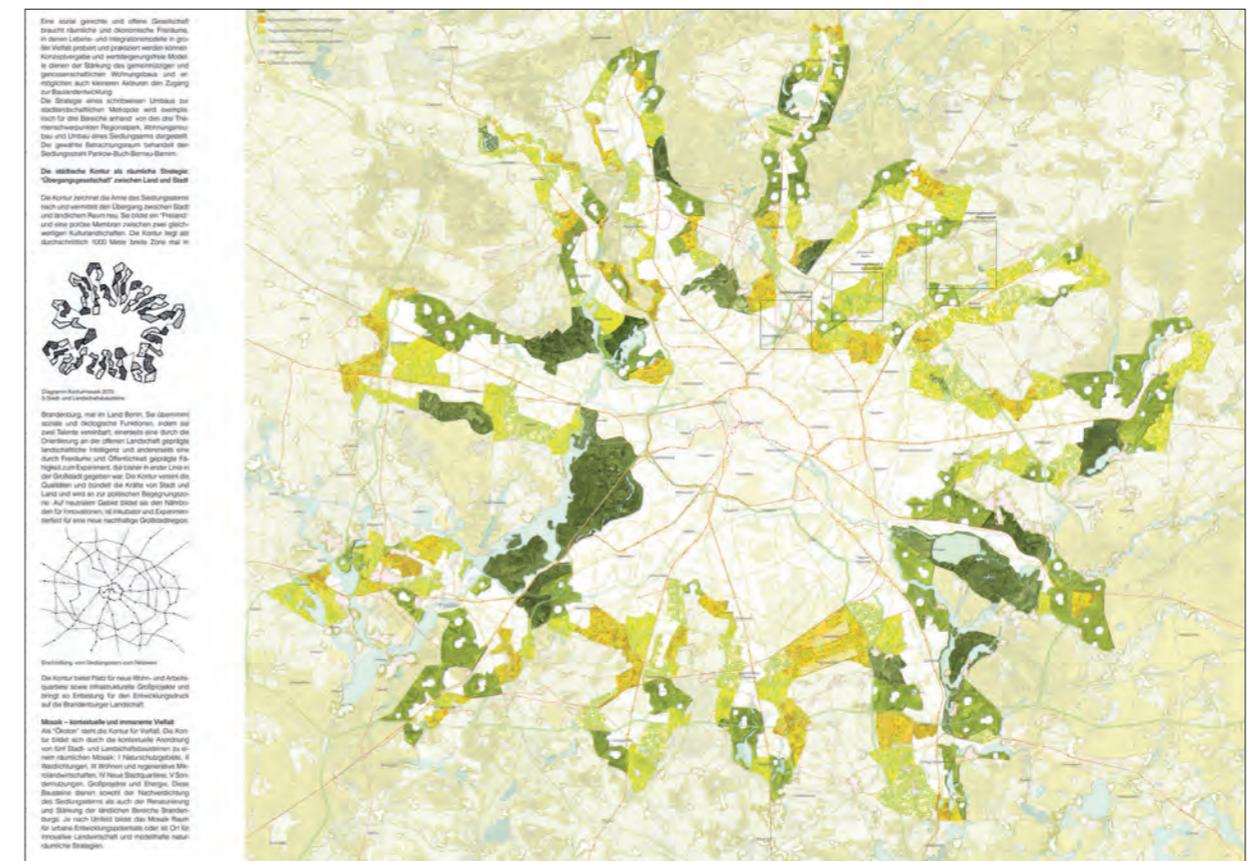
Preisträger:
Bernd Albers / Silvia Malcovati / Günther Vogt // Berlin / Potsdam / Zürich
Team: M.A. Dan Dahari (Projektleitung), Mitarbeiter: B.A. Ivel Bold, Dipl.-Ing. Maren Brakebusch, Bess Laaring, Dr. Gereon Uerz, Dipl.-Ing. M.Arch Rudi Scheuermann, Ibrahim Alsalamh
Landschaftsarchitektur: Vogt Landschaft GmbH
Fachplanung weiterer Disziplinen: Arup Deutschland GmbH



2. PREIS: KONTUR EINER ÜBERGANGSGESELLSCHAFT

»Auf der strategisch-konzeptionellen Ebene verfolgt der Beitrag eine Konzentration auf das Leitbild des Siedlungssterns und fokussiert dabei auf die Übergangszonen (>Ökotonen<) zwischen Stadt und Landschaft.

Der Blick auf diese Nahtstelle, den Saum, behandelt damit eine zentrale Fragestellung für die Region Berlin-Brandenburg und bietet dafür einen Lösungsansatz für deren weitere Gestaltung.«
Auszug aus dem Preisgerichtsprotokoll



Preisträger:
KOPPERROTH / SMAQ / Alex Wall // Berlin / Berlin / Cambridge (USA)
Team: Evelina Faliagka, Moritz Maria Karl, Dominik Renner
Landschaftsarchitektur: Dipl.-Ing. Stefan Tischer, freischaffender Landschaftsarchitekt
Fachplanung weiterer Disziplinen: Office MMK – Urban Technologies



3. PREIS: STERNARCHIPEL BERLIN-BRANDENBURG

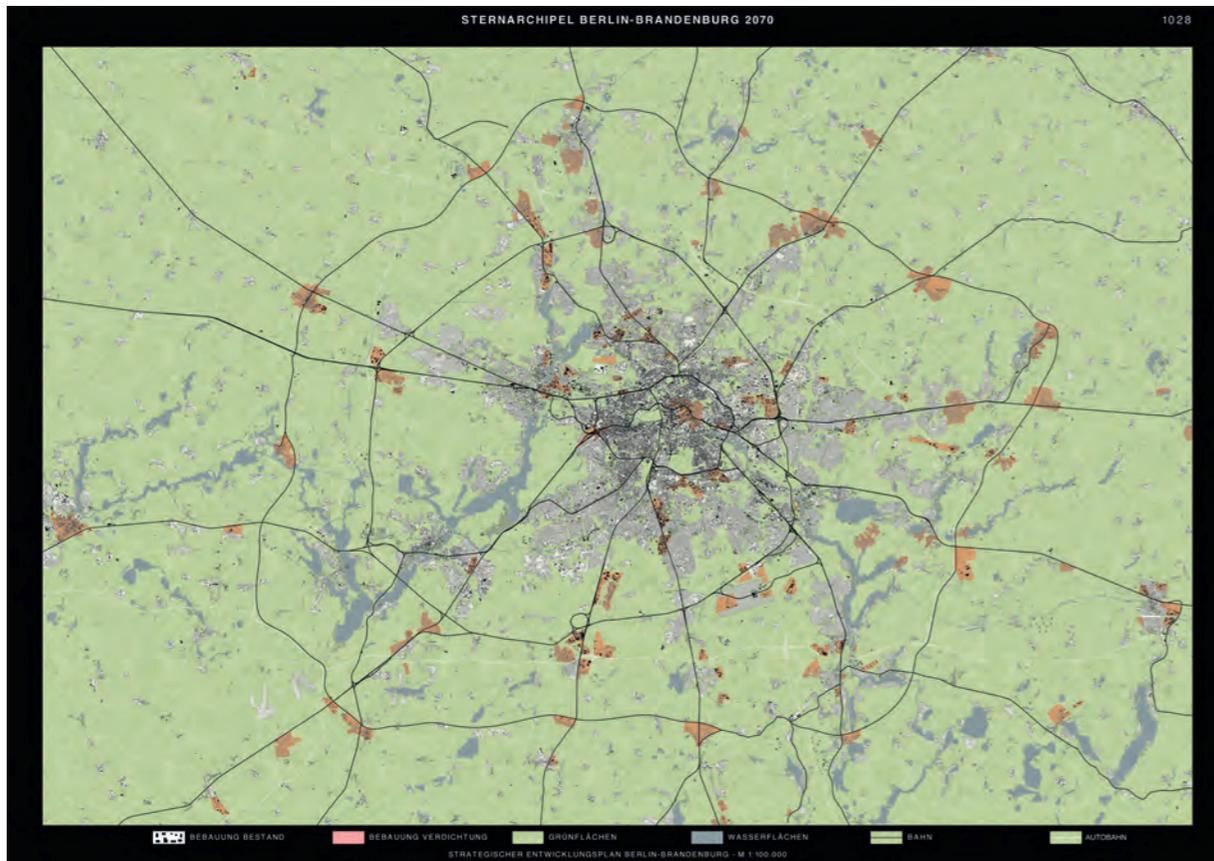
»Der Wettbewerbsbeitrag verdichtet die Metropolregion auf der Basis folgender Perspektiven:

1. Die Verdoppelung der Bevölkerungszahl bis 2070 wird vorrangig auf bestehende Städte des Städtekranzes konzentriert, wodurch Berlin vom Wachstumsdruck entlastet wird.

2. Ausgehend vom Leitbild des Siedlungssterns werden nur bestehende Siedlungsflächen verdichtet sowie Konversionsflächen und Brachen neu bebaut.

3. Ein hochwertiger kontextueller Orts- und Städtebau fügt sich elastisch in bestehende Strukturen ein.«

Auszug aus dem Preisgerichtsprotokoll



Preisträger:

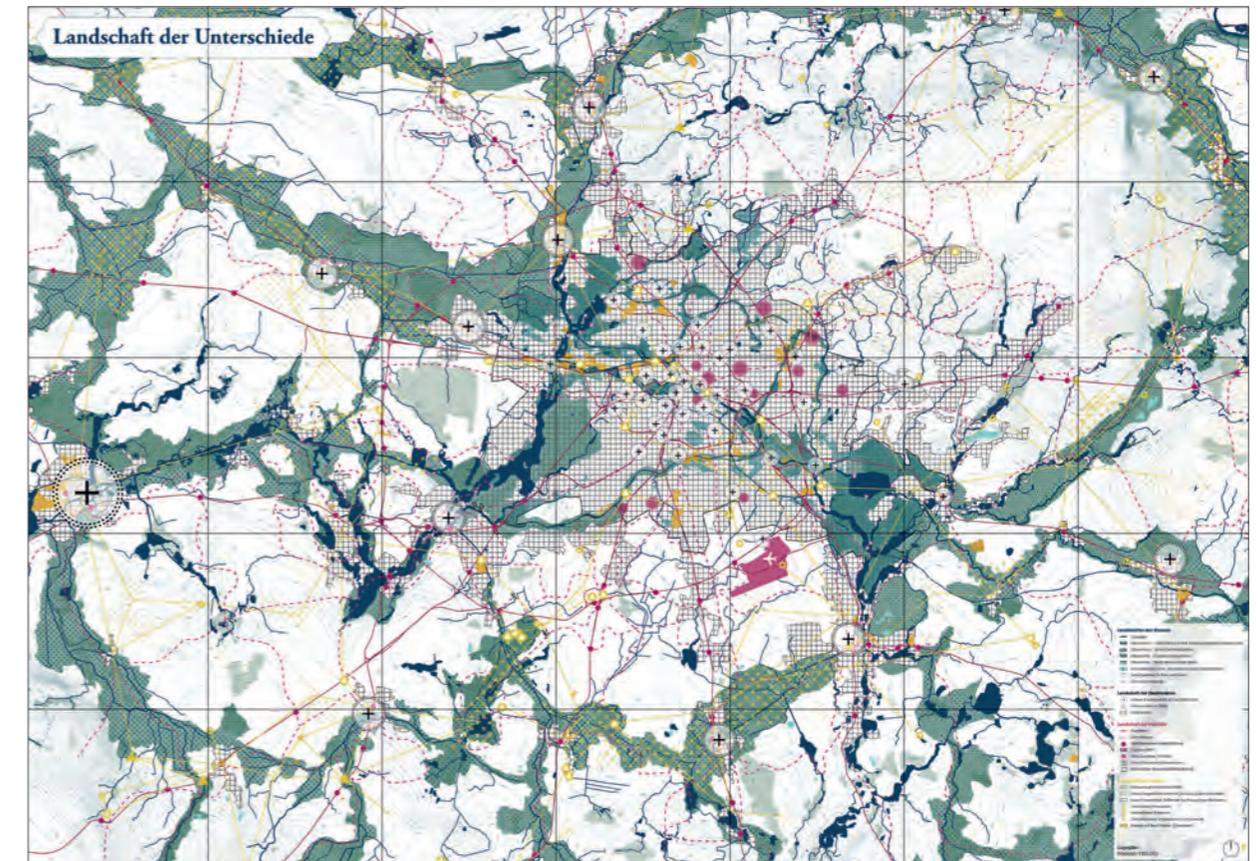
Jordi & Keller Architekten / Pellnitz Architektur und Städtebau // Berlin
Team: M. Eng. Yannick Langer, Dipl.-Ing. Nandor Kovac, Frederic Jordi
Landschaftsplanung: Christina Kautz Landschaftsarchitektur
Fachplanung weiterer Disziplinen: Ludwig Krause (Verkehrs- und Stadtplaner)

4. PREIS: LANDSCHAFT DER UNTERSCHIEDE

»Die Verfasser legen ihren Schwerpunkt auf den Strukturwandel und die Vernetzung der Wasser-, Land- und Energiewirtschaft sowie auf die Vernetzung von Verkehrssystemen.

Dieser Gedanke, die Lösung der gestellten Aufgabe primär im Umgang mit Wasser zu sehen, wird von der Jury gewürdigt.«

Auszug aus dem Preisgerichtsprotokoll



Preisträger:

Thomas Stellmach Planning and Architecture / fabulism GbR // Berlin / Berlin
Team: TSPA: Filippo Imberti / Anke Parson / Alessandra Sammartino / Aurelija Matulevičiute / Isabell Enssle

Landschaftsplanung: Lysann Schmidt Landschaftsarchitektur

Fachplanung weiterer Disziplinen: Melissa Gómez (Beraterin für nachhaltige Mobilität und urbane Innovation), Marcus Andreas (Berater für Nachhaltigkeit), Florian Strenge (Berater für Urbanismus & Design-Prozesse)

Unvollendete Metropole

Städtebau- Manifest für Berlin- Brandenburg

Berlin-Brandenburg, 2020/2021
unvollendete-metropole.de

Städtebauliches Programm

1 Den Siedlungsstern zum Strahlen bringen!

Ausgangslage: Die Stadtregion Berlin hat sich seit Ende des 19. Jahrhunderts nicht mehr in Ringen, sondern radial entlang der Eisenbahnlinien und Ausfallstraßen entwickelt – in Form eines Siedlungssterns. Die Spaltung der Stadt trug entscheidend dazu bei, dass der Siedlungsstern seit den 1960er Jahren trotz der starken Zunahme des Automobilverkehrs seine klaren Konturen durch Zersiedelung nicht verloren hat.

Perspektive: Es gibt ein gemeinsames Projekt in Berlin und Brandenburg für eine nachhaltig wachsende Metropole: das Leitbild des Siedlungssterns. Es regt an, die künftige bauliche Entwicklung auf die Strahlen des Siedlungssterns zu konzentrieren und die Freiräume dazwischen vor Zersiedelung zu schützen. Dieses Leitbild muss weitaus stärker bekannt gemacht werden, breitere Akzeptanz finden und aktiv umgesetzt werden. Die Abgrenzung von Stadt und Landschaft sowie die städtebauliche Umsetzung des landesplanerischen Leitbilds muss geklärt werden. Hier bedarf es institutioneller wie prozessualer Anstrengungen und wirksamer Instrumente – etwa kommunale Planungen (auch Flächennutzungspläne) mit entsprechenden Festlegungen, die die Urbanisierung der Gemeinden im Siedlungsstern und die Landschaftspflege und -wiedergewinnung in den Zwischenräumen unterstützen.

2 Zentren aller Art stärken und ausbauen!

Ausgangslage: Berlin bietet – gerade weil die Stadt erst 1920 zu einer Einheitsgemeinde zusammengefasst wurde – einen einzigartigen Reichtum von Zentren unterschiedlicher Größe und unterschiedlicher Form, die sich gleichwohl nach der Schaffung der Einheitsgemeinde unterschiedlich entwickelt haben. Auch Brandenburg umfasst eine Vielfalt großartiger Zentren. Auf der anderen Seite zeigt die Corona-Pandemie, wie gefährdet die Zentren sind.

Perspektive: Der Reichtum an Zentren ist ein unschätzbare Vorteil für eine nachhaltige Metropole. Auf der anderen Seite sind gerade die Zentren einem Strukturwandel ausgesetzt, etwa des Einzelhandels, der Büronutzung, des Wohnens. Die Gestaltung der großen Hauptzentren – die Berliner historische Mitte, die City West und die Potsdamer Mitte – bedarf vor diesem Hintergrund weiterer gesellschaftlicher Debatten und gestalterischer Anstrengungen. Für die Pflege und den Ausbau der einzigartigen Zentrenlandschaft soll ergänzend zum STEP Zentren für Berlin ein länderübergreifendes Zentrenprogramm entwickelt und umgesetzt werden, das Umnutzungen erleichtert, Fehlentwicklungen erschwert und vorhandene Praktiken wie „Aktive Stadtzentren“ ausbaut.

3 Sozial und funktional vielfältige Wohnviertel erhalten und schaffen!

Ausgangslage: In den letzten 150 Jahren hat die Metropole in unterschiedlichen Teilräumen unterschiedliche Formen des Wohnungsbaus erfahren, mit unterschiedlichsten Ergebnissen, die im Laufe der Zeit unterschiedlich geschätzt wurden: dicht bebaute Quartiere und aufgelockerte Siedlungen und vieles dazwischen. Die Siedlungen der Moderne in Berlin und Brandenburg verbanden städtebauliche Qualität mit kostengünstigem Wohnraum, aber auch der privatwirtschaftliche Städtebau hat bis heute vorbildliche Quartiere hervorgebracht, die Beispiel sein können für neue Entwicklungen. Wohnen ist ein besonderes Gut, es bedarf der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Perspektive: Die größten Herausforderungen sind: den Wohnungsbestand energetisch zu sanieren und behutsam in die Zukunft zu führen, neuen bezahlbaren Wohnraum in hoher baulicher wie städtebaulicher Qualität, Vielfalt und Mischung an sinnvollen Standorten durchzusetzen und eine Zersiedelung zu verhindern. Das heißt auch: Bestehendes stärken, verdichten und neue Entwicklungen kleinräumig auf

Brachflächen und großräumig auf den Siedlungsstern konzentrieren. Eine Besonderheit ist weiterhin – vor allem in Brandenburg – die Umwandlung von Militärstandorten zu Wohnquartieren.

4 Den öffentlichen Schienenverkehr vermehren!

Ausgangslage: Berlin gehört zu den Metropolen der Welt, die seit 150 Jahren hervorragend durch den schienengebundenen Verkehr in die Vorstädte und späteren Randbezirke sowie weit über die Grenzen von Groß-Berlin hinaus in die Städte und Gemeinden des Umlandes erschlossen sind. Zur querenden Stadtbahn und den radialen Bahnlinien kamen sehr früh die Ringbahn und nach der Spaltung der Stadt der äußere Eisenbahnring.

Perspektive: Netz und Frequenz der U-Bahnen, S-Bahnen und Regionalbahnen sind schon heute am Limit, der Ausbau des Straßenbahnnetzes kommt nur langsam voran. Noch vorhandene Kapazitätsreserven müssen ausgenutzt werden. Die wachsende Metropole erfordert deutlich mehr Schienenverkehr: S- und Regionalbahn-, Straßenbahn- und U-Bahnverkehr auch über die Stadtgrenzen Berlins hinaus, sachgerecht differenziert. Dazu gehören leistungsfähige und gut gestaltete Verkehrshubs, die ein bequemes Umsteigen auf andere Verkehrsträger ermöglichen. Weiter sollen die Vernetzungspotenziale des äußeren Eisenbahnringes im Einklang mit dem Leitbild des Siedlungssterns genutzt, sowie Nutzen und Machbarkeit eines zusätzlichen, weiter entfernten Eisenbahnringes geprüft werden. Für eine neue Mobilitätskultur ist eine strategische Partnerschaft zwischen den beiden Ländern, der Bahn, dem VBB, dem Kommunalen Nachbarschaftsforum, Wissenschaft und Wirtschaft nach Münchner Vorbild erforderlich. Der Schienenverkehr muss städtebaulicher Entwicklung vorausgehen, nicht nur auf sie reagieren.

5 Hauptstraßen und Hauptplätze urban gestalten!

Ausgangslage: Die Stadtregion Berlin wurde zunächst durch große urbane Ausfallstraßen geprägt, die durch bedeutende Stadtplätze, aber auch durch angrenzende Dörfer und Siedlungen sowie markante Projekte ihr spezifisches Profil erhielten. Seit den späten

1920er Jahren wurde Berlin ein Experimentierfeld der autogerechten Stadt. Ihr Erbe ist nicht nur ein fragmentiertes Autobahnnetz, sondern auch Hauptstraßen und Hauptplätze, die vor allem dem fließenden und ruhenden Autoverkehr dienen.

Perspektive: Die überkommene, für den Autoverkehr ausgebaute Metropole muss mit Blick auf die notwendige Verkehrswende und den Klimawandel mit aller Kraft umgebaut werden. Heute sind es wiederum die Hauptstraßen und Hauptplätze, auf denen sich der Erfolg einer Verkehrswende entscheiden wird. Erreicht werden muss, dass mehr Straßenbahnen oder Elektrobusse, mehr Fahrradfahrer, mehr Fußgänger- und weniger Autoverkehr verträglich, fair und für alle angenehm in grün geprägten öffentlichen Räumen koexistieren können.

6 Grün- und Freiräume sichern, pflegen und vermehren!

Ausgangslage: Die Stadtregion Berlin ist reich an vielfältigen Freiräumen der märkischen Landschaft: grüne Plätze und Straßen, Parks, Kleingärten und Friedhöfe, aber auch Flussläufe und Seen bis hin zu Wäldern und Kulturlandschaften, wenngleich manches davon beim autogerechten Ausbau verloren ging. Berlin und Brandenburg sind zudem stolz auf ihr grünes Weltkulturerbe und auf die Tradition einer vorbildlichen Gartendempfleger.

Perspektive: Die Pflege und Entwicklung von Stadtgrün und Naturlandschaften ist finanziell und personell auf eine adäquate Grundlage zu stellen, um die gestiegenen Erwartungen und Anforderungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel erfüllen zu können. In der Innenstadt müssen Straßen und Plätze wieder grüner und gleichzeitig in ihrer Gestaltung den steigenden Nutzerwünschen gerecht werden. In der Stadtregion müssen die Regionalparks, ein zentrales Element des Leitbildes des Siedlungssterns, auch institutionell gestärkt werden. Sie können die regionale Identität, Erholung, Freizeit und Naturerleben fördern. Zudem sollen nachhaltige regionale Lebensmittelläufe gestützt und erweitert werden. Die Gartendenkmalpflege muss auf ihrem hohen Niveau fortgeführt werden.

7 Reines Wasser einschenken!

Ausgangslage: Spree, Havel, zahlreiche Kanäle und Seen prägen Berlin und Brandenburg. Sie haben vielfältige Funktionen als Transportwege, zur Entwässerung, für die Freizeitnutzung und als klimatischer Ausgleichsraum. Vor allem aber bezieht Berlin sein Trinkwasser aus Brunnen entlang der Gewässer. Wasser prägt die grüne Landschaft, doch der urbane Raum öffnet sich nur an wenigen Stellen zu den Gewässern.

Perspektive: Die Sicherung der Wasserversorgung ist eine zentrale Zukunftsaufgabe in der gesamten Hauptstadtregion, da sich mit der Klimakrise der Wassermangel verschärft – bei steigendem Bedarf der wachsenden Bevölkerung. Notwendig sind stärkerer Schutz und Bewirtschaftung der Wasservorräte, mehr öffentlicher Zugang zu den Gewässern, eine verantwortungsvolle Freizeitnutzung sowie städtebauliche Integration der Gewässer in den Stadt- und Landschaftsraum. Insbesondere müssen die Akteure der Wasserwirtschaft in Berlin und Brandenburg ihre Zusammenarbeit untereinander und mit anderen Akteuren der Baukultur und der Regionalentwicklung intensivieren.

8 Neue Großprojekte sorgfältig mit der vorhandenen Stadt vernetzen!

Ausgangslage: Großanlagen der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere Flughäfen und Bahnhöfe, aber auch Anlagen der Industrie und des Militärs haben Groß-Berlin gezeichnet. Sie verteilten die Gewichte, die Lasten und den Nutzen der Metropole, sie folgten ihrer eigenen Standortoptimierung. Durch eine Neuorganisation der Flughäfen und großen Bahnhöfe nach der Wiedervereinigung, aber auch durch großräumige Standortinitiativen wie auf dem EUREF-Campus, in Johannisthal/Adlershof, in Potsdam, in Ludwigsfelde und vielen weiteren Brandenburger Kommunen werden die Kräfte in der Region neu verteilt.

Perspektive: Diese dynamische Entwicklung geht weiter – mit Großprojekten am Südkreuz, in Siemensstadt, auf dem ehemaligen Flughafen Tegel, in Grünheide usw. Eine Besonderheit sind weiterhin die riesigen Militärfelder im Berliner Umland, die seit dem vollzogenen Abzug der russischen Streitkräfte

1994 schrittweise anderen Zwecken zugeführt werden und noch große Potenziale bieten. Die Einordnung und städtebauliche Vernetzung all dieser Projekte erfordern eine länderübergreifende Zusammenarbeit. Alle neuen Orte müssen – anknüpfend an ihre Geschichte – eine eigene, besondere Form und Nutzungsmischung erhalten, die mithelfen kann, Identität zu stiften.

9 Den kommunalwirtschaftlichen Städtebau neu konzipieren!

Ausgangslage: Berlin und Brandenburg haben einzigartige historische Erfahrungen mit den drei großen Typen des wirtschaftlichen Städtebaus: mit dem privatwirtschaftlichen (etwa in der Kaiserzeit), mit dem kommunalwirtschaftlichen (etwa in der Weimarer Republik) und mit dem staatswirtschaftlichen Städtebau (etwa in der NS-Diktatur und der DDR). Hier ging es nicht nur darum, wer den Städtebau leitet – der Zentralstaat, die Kommune oder die Privatwirtschaft, sondern auch, was geleitet bzw. selbst betrieben werden soll: öffentlicher Raum, öffentlicher Verkehr, Energieversorgung, Wasser- und Abwasser-versorgung, Müllabfuhr, Nahrungsmittelproduktion, Hygiene, Wohnungswesen.

Perspektive: Heute könnte der kommunalwirtschaftliche Städtebau der Weimarer Republik ein Vorbild sein – nicht in seiner konkreten Ausprägung, sondern als Konzept, das einer zeitgemäßen Interpretation bedarf. Eine nachhaltige Metropole braucht eine strategische, langfristig orientierte Politik, eine leistungsfähige Verwaltung und einen verantwortungsvollen Zugriff – sei es durch Regeln, Kooperation oder eigene Unternehmen – auf immer wieder neu auszuhandelnde Bereiche der Daseinsvorsorge. Ziel ist eine neue Form der stabilen Zusammenarbeit von starker Kommune und respektierter privater Wirtschaft!

10 Die Hauptstadtrolle ernst nehmen!

Ausgangslage: Der Gesamtstaat hat in der Stadt deutliche Spuren hinterlassen: vor allem, aber nicht nur in den früheren und aktuellen Regierungsstandorten

Schlossareal, Wilhelmstraße und Spreebogen. Von Anfang an war Berlin aber in Deutschland keine allseits geschätzte Hauptstadt. Nach der Wiedervereinigung galt sie im Ausland als heitere, tolerante, höchst attraktive Hauptstadt eines nicht immer gleichermaßen geliebten neuen Deutschlands. Seit den Umzügen der Loveparade und der Verhüllung des Reichstages in den 1990er Jahren wird Berlin auch in Deutschland mehr und mehr geschätzt, nicht nur von jungen Leuten.

Perspektive: Berlin braucht eine aktive Hauptstadtpolitik, die schon bei der Gründung von Groß-Berlin 1920 vernachlässigt worden ist. Der Bund, aber auch die Länder müssen sich stärker als bisher der positiven Signalwirkung ihrer Hauptstadt auf der internationalen und nationalen Bühne bewusstwerden und aktiver sowie verantwortungsvoller Partner der Stadtentwicklung sein. Dazu gehören auch geeignete Räume und Plattformen in der Hauptstadt zur Präsentation von Beispielen einer erfolgreichen Städtebaupolitik nicht nur in Berlin, sondern in ganz Deutschland.

11 Den Austausch mit anderen Hauptstädten und Metropolen intensivieren!

Ausgangslage: Städtebau lebt und profitiert vom internationalen Austausch der Erfahrungen. Berlin hat darin eine lange Tradition. Das zeigten neben den vielen internationalen Wettbewerben nicht zuletzt die großen Ausstellungen: die „Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin“ 1910, die „Deutsche Bauausstellung Berlin“ 1931, die „Interbau“ 1957 und die „IBA“ 1984/87.

Perspektive: Wir brauchen neuen Schwung im internationalen Austausch und zielgerichtete Kooperationsprojekte. Es ist wichtig, genau zu wissen, wie anderswo Projekte gesteuert, wie die Hauptstraßen der Zukunft, wie vorhandene und neue Wohnquartiere zukunftsfähig gestaltet werden. Wir müssen aus den Erfahrungen anderer Metropolen lernen, wie neue Linien des öffentlichen Schienenverkehrs, neue Parks und neue Zentren dem nachhaltigen Wachstum dienen können. Als Medium des internationalen Austauschs bietet sich eine neue Internationale Bauausstellung (IBA) an.

Institutionelle Reformen

12 Das Verhältnis zwischen den Bezirken und dem Senat optimieren!

Ausgangslage: Schon 1920 war klar: Das im Groß-Berlin-Gesetz gestaltete Verhältnis zwischen den Bezirken und der Hauptverwaltung ist verbesserungsbedürftig. Alle Anstrengungen, diesen Zustand durch räumliche Zusammenfassung und strukturelle Veränderungen zu überwinden, waren letztlich nicht erfolgreich.

Perspektive: In Berlin muss endlich das Verhältnis

zwischen Senat und Bezirken sowie die Aufgabenverteilung in den Bezirken geklärt und optimiert werden! Auch auf Senatsebene müssen integrierende Planungsansätze und Umsetzungsstrategien wieder gestärkt und Planungsprozesse beschleunigt werden. Dafür bedarf es einer Änderung der Landesverfassung und einer Verwaltungsreform. Strategische Aufgaben von großräumiger Bedeutung wie die Gestaltung der Hauptzentren, die Gestaltung der Hauptstraßen, Hauptplätze und großen Grünanlagen, die Einbindung von Großprojekten und der Bau größerer Wohnbauquartiere sind der Hauptverwaltung zuzuordnen. Für ein umfassendes Zentrenprogramm in den Bezirken müssen die Voraussetzungen geschaffen werden.

13 Das Verhältnis zwischen Berlin und Brandenburg robust und dauerhaft weiterentwickeln!

Ausgangslage: 1881 trennten sich die Wege: Die Haupt- und Residenzstadt Berlin schied aus dem Kommunalverband der Provinz Brandenburg aus. Das Groß-Berlin-Gesetz von 1920 legte die Schaffung einer Kooperation zwischen Berlin und der Provinz Brandenburg etwa in Form eines Zweckverbands oder Dachverbands im Wege freiwilliger Vereinbarung nahe. Zu dieser institutionalisierten Kooperation ist es nie gekommen – bis heute. Nach der faktischen Ausschaltung beider räumlicher Körperschaften in der NS-Zeit und der DDR-Zeit scheiterte die Fusion von Berlin und Brandenburg im Jahr 1996. Mit der Bildung der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung und dem Kommunalen Nachbarschaftsforum e.V. haben sich seit 1996 positive und wirkungsvolle Kooperationen entwickelt. Jedoch bleibt die Landesgrenze eine Hürde gemeinsamer nachhaltiger Entwicklung.

Perspektive: Die Kooperation der Länder, Landesressorts, Landesparlamente und Kommunen über die gemeinsame Landesgrenze hinweg muss schrittweise intensiviert werden. Das erfordert weitere Staatsverträge und einen gemeinsamen Ausschuss der Landesparlamente. Nicht zuletzt ist die kommunale Zusammenarbeit zu Einzelthemen und in Teilräumen wie etwa entlang der Siedlungsachsen zu stärken. Ziel ist eine kontinuierliche und nicht nur auf Einzelfälle bezogene Meinungsbildung und Abstimmung über gemeinsame Leitbilder und Strategien. Hierfür müssen bestehende Plattformen der Kooperation gestärkt und die Schaffung neuer geprüft werden. In die strategische Zusammenarbeit sollten neben den Vertretern der Kommunen und der Länder auch Vertreter der Wirtschaft und der Zivilgesellschaft eingebunden werden. Langfristig muss die Fusion beider Länder wieder in den Blick genommen werden.

14 Demokratische Zusammenarbeit besser justieren!

Ausgangslage: Groß-Berlin war immer eine Hauptstadt des Protests, des Engagements zivilgesellschaftlicher Initiativen. Groß-Berlin selbst war auch das Ergebnis solcher Initiativen. Seit den großen Bürgerprotesten in West-Berlin (beginnend in den 1970er Jahren), in Ost-Berlin und Brandenburg (beginnend in den 1980er Jahren) rückte das Verhältnis zwischen Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft mit allem Nachdruck auf die demokratische Tagesordnung.

Perspektive: Ohne demokratische Plattformen bleibt jedes städtebauliche Programm ohne festen Boden, ohne solche Plattformen können das Verhältnis zwischen Bezirken und Senat sowie die Kooperation zwischen Berlin und Brandenburg keine Kraft entwickeln. Bei allen strategischen Fragen müssen zivilgesellschaftliche und wirtschaftliche Initiativen und Institutionen eingebunden werden. Auf der anderen Seite sind Privatwirtschaft wie Zivilgesellschaft gefordert, sich verantwortungsvoll und konstruktiv einzubringen. Ein gutes Beispiel in Berlin ist der "Runde Tisch Liegenschaftspolitik", bei dem regelmäßig zwischen Zivilgesellschaft, Parlament, Senat und Bezirken wichtige Liegenschaftsvorgänge verhandelt werden. Ein weiteres Beispiel erfolgreicher Zusammenarbeit vieler Akteure ist die mittelfristige Vision „Vision 2030“ zur Gestaltung des Olympiaparks. Ziel ist es, sich im Rahmen solcher Kooperationsprozesse auf strategische Ziele zu verständigen und einen gerechten Ausgleich zwischen lokalen und überlokalen Interessen zu finden, damit parlamentarische Beschlüsse nachhaltig wirken.

Im Kontext des Projekts »Unvollendete Metropole« hat der Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg zusammen mit zehn weiteren planungs- und gestaltungsbezogenen Verbänden ein Städtebau-Manifest für Berlin-Brandenburg erarbeitet, das am 17. Februar 2021 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Das Manifest versteht sich als Beitrag für die notwendige Diskussion um die städtebauliche Zukunft von Berlin und Brandenburg. Es richtet sich in erster Linie an Vertreter der Politik, die für Weichenstellungen zuständig und verantwortlich sind, aber auch an Vertreter der Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft. Es ist insofern Medium und inhaltliche Stellungnahme zugleich.

Unterzeichnet von:

Prof. Dr. Harald Bodenschatz *Kurator „Unvollendete Metropole“*

Tobias Nöfer *Vorsitzender des Architekten- und Ingenieurvereins zu Berlin-Brandenburg e.V.*

Dr. Christian Strauß *Leiter der Lenkungsgruppe der Landesarbeitsgemeinschaft Berlin/ Brandenburg/ Mecklenburg-Vorpommern der Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft*

Julia Dahlhaus und Hans-Joachim Paap *Vorsitzende und stellvertretender Vorsitzender des Bundes Deutscher Architektinnen und Architekten BDA, Landesverband Berlin e.V.*

Reiner Nagel *Bundesstiftung Baukultur*

Aljoscha Hofmann *Generalsekretär des Council for European Urbanism Deutschland C.E.U.D. e.V.*

Dr. Friedemann Kunst *Vorsitzender der Landesgruppe Berlin-Brandenburg der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung*

Tim Heide *Vorsitzender des Deutschen Werkbunds Berlin*

Dr. Thomas Flierl *Vorsitzender der Hermann-Henselmann-Stiftung*

Matthias von Popowski *Geschäftsstelle des Kommunalen Nachbarschaftsforums Berlin-Brandenburg e.V.*

Stefan Richter *Geschäftsführender Vorstand der Stiftung Zukunft Berlin*

Ingolf Berger, Annemarie Schnerrer, Dr. Christian Strauß und Thomas Thurn *Sprecherinnen und Sprecher der Regionalgruppe Berlin/Brandenburg der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V.*

UNVOLLENDETE METROPOLE – EIN KOOPERATIONSPROJEKT

SCHIRMHERR

Die Regierende Bürgermeisterin von Berlin

DURCHFÜHRUNG

Berlin 2070 gGmbH

(Geschäftsführer: Dr. Benedikt Goebel, Tobias Nöfer, Projektleiter: Patrick Zamojski, Projektassistent: Philip Nazemi), eine Gesellschaft des AIV Architekten- und Ingenieurvereins zu Berlin-Brandenburg e.V. (Vorsitzender: Tobias Nöfer, 2. Vorsitzende Dr. Melanie Semmer) mit besonderer Unterstützung von Dr. h.c. (NUACA) Barbara Schneider-Kempf, ehem. Generaldirektorin der Staatsbibliothek zu Berlin – Preußischer Kulturbesitz Dr. Hans-Dieter Nägelke, Leiter des Architekturmuseums der TU Berlin Dr. Karlheinz Knauth, Vorsitzender des Kuratoriums des AIV Dr. Thomas Flierl, Vorstandsvorsitzender der Hermann Henselmann Stiftung

PARTNERINSTITUTIONEN

AG Städtekrans Berlin-Brandenburg
Architektenkammer Berlin
Architekturmuseum der TU Berlin
Beuth Hochschule für Technik Berlin
Brandenburgische Architektenkammer
Bundesstiftung Baukultur
Center for Metropolitan Studies TU Berlin
Council for European Urbanism – Deutschland e.V.
Committee for Architecture and Urban Planning Moscow
Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung e.V., Landesgruppe Berlin-Brandenburg
Deutscher Werkbund Berlin e.V.
École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville (ENSAPB)
École d'Urbanisme de Paris (EUP)
Fachgemeinschaft Bau Berlin und Brandenburg e.V.
Fachhochschule Potsdam
Freiraum in der Box (BOX Freiraum GmbH)
Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg
Hermann Henselmann Stiftung
Historisches Archiv zum Tourismus (HAT)
Historische Kommission zu Berlin e.V.
Industriesalon Schöneweide e.V.
Inventer le Grand Paris
Institut Paris Region (IPR)
Kommunales Nachbarschaftsforum Berlin-Brandenburg (KNF)
Land der Ideen Management GmbH
Landesarchiv Berlin
Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung (IRS)
New London Architecture (NLA)
Schusev State Museum of Architecture Moscow
Staatsbibliothek zu Berlin – Preußischer Kulturbesitz
Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin
Stiftung Stadtmuseum Berlin
Stiftung Zukunft Berlin
Technische Universität Berlin
Universität Potsdam
Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V. Berlin-Brandenburg
Wien Museum
Wissenschaftliche Sammlungen des Leibniz-Instituts für Raumbezogene Sozialforschung, Erkner

KURATORENSCHAFT

Kurator: Prof. Dr. Harald Bodenschatz
Co-Kuratoren: Dr. Benedikt Goebel, Christina Gräwe
Wettbewerbs-Kurator: Prof. Dr. h.c. Wolfgang Schuster
Europa-Kuratoren: Heinz Jirout (Wien), Prof. h.c. Dr. Philipp Meuser, Elizaveta Likhacheva, Karina Diemer (Moskau), Dr. Cordelia Polinna, Tobias Goever (London), Prof. Dr. Markus Tubbesing, Prof. Dr. Corinne Jaquand, Prof. Laurent Coudroy de Lille (Paris)
Kuratorische Konzeptberatung: Prof. Dr. Markus Tubbesing
Kuratorische Assistenz: Celina Miriam Schlichting, Sinah Ariann Schwarz

WISSENSCHAFTLICHE BERATUNG

Philip Engelbrecht, Ephraim Gothe, Dr. Peter Lemburg, Tobias Nöfer, Marcus Nitschke, Dr. Johanna Sonnenburg, Prof. Dr. h.c. Wolfgang Schuster, Prof. Dr. Markus Tubbesing und Patrick Zamojski (AIV), Dr. Hans-Dieter Nägelke (Architekturmuseum der TU Berlin), Prof. Dr. Dorothee Brantz (Center for Metropolitan Studies der TU Berlin), Aljoscha Hofmann und Dr. Christian von Oppen (Council for European Urbanism – Deutschland e. V.), Gerwin Zohlen (Deutscher Werkbund Berlin e. V.), Jan Drews (Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg), Dr. Thomas Flierl, Prof. Dr. Klaus Brake, Prof. Dr. Harald Kegler und Dr. Cordelia Polinna (Hermann Henselmann Stiftung), Prof. Dr. Felix Escher, Dr. Axel Mauruszat (Historisches Archiv der BVG), Prof. Dr. Christoph Bernhardt (IRS Erkner), Andreas Matschenz (Landesarchiv Berlin), Christina Kautz (Landschaftsarchitektur), Prof. Dr. Tilman Harlander (Universität Stuttgart), Rudolf Spindler, Dr. Andreas Splanemann, Christoph Stroschein
Weitere Informationen zum Programm unter www.unvollendete-metropole.de

AUSSTELLUNGSGESTALTUNG & -BAU

Ausstellungsgestaltung, Grafik, Werbemittel:
Franke | Steinert GmbH und seefood productions
Ausstellungsbau:
kubix Gesellschaft mbh zur Entwicklung und Produktion temporärer Bauten
Checkpoint Berlin Ausstellungsbau GmbH
Exponathandling: Felix Rupprath

WETTBEWERBSBETREUUNG

GRUPPE PLANWERK, GP Planwerk GmbH
(Antje Hendriks, Siegfried Reibetanz)

VERANSTALTUNGSMANAGEMENT

Fabian Burns, Aljoscha Hofmann, Rudolf Spindler, Patrick Zamojski

FILMPRODUKTION

Morphium Film GbR

MARKETING

Enric Nitzsche

PRESSE

Rozok GmbH (Martina Rozok)

MEDIENPARTNER

BERLINboxx, Wasmuth & Zohlen Verlag UG, rbb kultur

FINANZIELLE UNTERSTÜTZUNG

Stiftung Deutsche Klassenlotterie Berlin
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
Senatskanzlei Berlin
Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
Technische Universität Berlin

IMPRESSUM

Herausgeber: Berlin 2070gGmbH, eine Gesellschaft des Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg e.V.
Redaktion: Tobias Nöfer, Harald Bodenschatz, Patrick Zamojski
Grafik & Gestaltung: seefood productions
Copyright 2022 Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg e.V.
Druck: Laserline Berlin

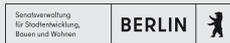


Architekten- und
Ingenieurverein
zu Berlin-
Brandenburg
e.V.

seit
1824

Wir danken unseren Partnern und Förderern

FINANZIELLE UNTERSTÜTZUNG



PREMIUM PARTNER



MEDIENPARTNER



PARTNER



FÖRDERER

ACCENTRO Real Estate AG

Bauwert Investment Group GmbH & Co.KG

bdp real estate GmbH

Becker & Kries Holding GmbH & Co.KG

BPD Immobilienentwicklung GmbH

Berliner Volksbank eG

Business Network Marketing- und Verlagsgesellschaft mbH

CENTRUM Holding Deutschland GmbH & Co.KG

Copro Gruppe

DLE GROUP AG

Engel & Völkers Gewerbe Berlin GmbH & Co. KG

ERV GmbH Entsorgung Recycling Verwertung

FILIGRAN Trägersysteme GmbH & Co. KG

Werner Gegenbauer

gmp International GmbH

Heinz & Heide Dürr Stiftung

Hilfswerk-Siedlung GmbH

Prof. Dr. Wolfgang Maennig

Minerva Management Beteiligungs GmbH

Optima-Aegidius Firmengruppe – Nymphenburger Beteiligungs AG

PRIMUS Immobilien AG

Projektgesellschaft Gartenstadt Adlershof mbH & Co.KG

PRS Family Trust GmbH

RCM Marienfelde GmbH

Schindler AG & Co. KG

Carsten Sellschopf

Dr. Manfred Semmer

Spielbank Berlin GmbH & Co. KG

Stiftung Berliner Sparkasse

TCHOBAN VOSS Architekten GmbH

Dr. Jürgen Tiemann

TLG IMMOBILIEN AG

TROCKLAND MANAGEMENT GmbH

