

VERKEHRSFRAGE 2

UND STADTENTWICKLUNG

HARALD BODENSCHATZ
CORDELIA POLINNA (HG.)

100 JAHRE GROSS-BERLIN



Lukas Verlag

BUCHPREMIERE

DIENSTAG 27.11.2018

STIFTUNG DEUTSCHES TECHNIKMUSEUM BERLIN

TREBBINER STR. 9 · 10963 BERLIN

18 UHR

MUSEUMSRESTAURANT TOR EINS

WIR EMPFEHLEN DIE ANFAHRT MIT DEM ÖPNV: U-BAHN: U1 U3 U7 MÖCKERNBRÜCKE — U1 U2 U3 GLEISDREIECK S-BAHN: S1 S2 S25 S26 ANHALTER BAHNHOF

100 JAHRE GROSS-BERLIN 2020

Vor fast 100 Jahren, mitten in der Krise nach dem Ersten Weltkrieg, am 1. Oktober 1920, wurde die Einheitsgemeinde (Groß-)Berlin geschaffen. Sie sollte die kommunale Zersplitterung und Konkurrenz überwinden. Die Stadtfläche Berlins wuchs damals von 66 auf 878 km², die Bevölkerung von 1,9 auf knapp 3,9 Millionen – ein Riesensprung. Berlin wurde somit zur drittgrößten Stadt der Welt. Unser Bild von Berlin ist seither ausschließlich jenes von Groß-Berlin. Das frühere kleine Berlin ist vergessen. Und heute ist (Groß-)Berlin auch schon wieder zu klein geworden.

Groß-Berlin war vor allem ein Produkt des Baus der Vorort-Schnellbahnen. Ohne diese wären keine Industrieverlagerung, keine Siedlungsentwicklung, keine Dezentralisation der Großstadtregion möglich gewesen. Die Bildung von Groß-Berlin 1920 schuf dann die Voraussetzung für grundlegende Reformen des Großstadtverkehrs. Diese betrafen in erster Linie den öffentlichen Nahverkehr. Sie mündeten 1928 in der Schaffung einer einheitlichen Verkehrsgesellschaft, der Berliner Verkehrs-AG (BVG). Groß-Berlin war aber auch Produzent der autogerechten Stadt. Und Zentrum der Luft- und Schifffahrt. Groß-Berlin hat widersprüchliche Verkehrsgeschichte geschrieben. Nach der Wiedervereinigung wurden erneut Jahrhundertverkehrsprojekte realisiert: ein neues Eisenbahnsystem mit neuen Hauptbahnhöfen und ein Flughafentausch mit einer Dauerbaustelle. Zugleich wurde der innerstädtische Autobahn-(halb)ring A 100 weiter ausgebaut.

Mit Blick auf eine nachhaltige Großstadtregion stellen sich heute einige Schlüsselfragen zur Verkehrsentwicklung: Wie kann der Rückbau der autogerechten Großstadtregion erfolgreich auf den Weg gebracht werden, wie soll eine neue Balance zwischen Fußgängern, Fahrradfahrern, Autofahrern und ÖPNV-Nutzern aussehen, wie kann mehr Verkehrsgerechtigkeit erreicht werden? Wie kann das Rückgrat der Großstadtregion, der Strahlenkranz der Hauptstraßen, reurbanisiert werden? Wie kann der Fahrradverkehr gefördert werden? Wie kann das Netz der Schnellbahnen ausgebaut – verlängert und ergänzt werden? Welche Bedeutung kann der äußere Eisenbahnring in Zukunft spielen? Wie können die beiden wichtigsten neuen Bahnhöfe, der Hauptbahnhof und der Bahnhof Südkreuz, besser in die Stadt eingebunden werden? Wie kann der Flughafen BER in die Stadtregion integriert werden? Wie können die beiden großen Flughafengelände Tegel und Tempelhof besser an die Stadt angebunden werden? Und, eine große Herausforderung, wie können all diese Maßnahmen den öffentlichen Raum – die Straßen und Plätze – attraktiver, lebenswerter, schöner machen?

PUBLIKATIONSREIHE

WOHNUNGSFRAGE UND STADTENTWICKLUNG



VERKEHRSFRAGE UND STADTENTWICKLUNG



GRÜNFRAGE UND STADTENTWICKLUNG



PLANUNGSKULTUR UND STADTENTWICKLUNG



PERSPEKTIVEN FÜR DIE HAUPTSTADTREGION

