

# Der echte Berliner ist ein Brandenburger

Architekt Dipl.-Ing. Ulrich Springer

Im November 1921 schrieb Kurt Tucholsky, alias Ignaz Wrobel, den fortan oft zitierten Satz, dass der richtige Berliner entweder aus Posen oder aus Breslau stammt. Seine Glosse in der Berliner Wochenzeitschrift „Die Weltbühne“ mit dem Titel „Breslau“ spielte genüsslich und boshaft mit der Kleingeistigkeit sowie Großmannssucht unlängst zugewanderter Großstädter. Sollte Tucholsky unter Verweis auf Pommeraner und Schlesier die Vielfalt und östliche Herkunft der Hauptstadtbevölkerung karikiert haben, traf er ganz sicher einen Punkt. Dass die von ihm beschriebenen „breslauer Breslauer“ und „berliner Breslauer“ so existierten und lebensnah gezeichnet wurden, darf schon bezweifelt werden. Schlicht falsch war jedoch sein bis heute fortgetragenes Bonmot. Im Jahr zuvor, am 1. Oktober 1920, war spätestens mit der Gründung von Groß-Berlin der echte Berliner in Wahrheit ein Brandenburger oder Märker geworden.

An der Wende des 19. zum 20. Jahrhundert bildeten gebürtige Berliner längst die Minderheit in einer Großstadt von überwiegend Zugewanderten. Unter ihnen stellten die Ankömmlinge aus der preußischen Provinz Brandenburg die meisten Neubürger. Sie wurden

schließlich über Nacht zur unumstrittenen Bevölkerungsmehrheit. Mit einem Schlag erweiterte sich Berlin von 67 auf 878 Hektar und verdoppelte seine Einwohnerzahl auf fast 3,9 Millionen Menschen. Es wurde hinter Los Angeles die flächengrößte, nach New York und London die bevölkerungsreichste Stadt der Welt – auf Kosten der sie umgebenden Mark. Die Provinz Brandenburg des Freistaats Preußen trat zwar nur 2% seiner Fläche ab, verlor aber 44% seiner Einwohner an Berlin. Es war die erste und sehr ungleiche Fusion von Hauptstadt und Umland.

Dass ihr offizielles Jubiläum in Zeiten der Pandemie ausfiel, ist mehr als bedauerlich. Eine gebührende Rückschau (einzig das Märkische Museum – der Name verpflichtet! – würdigte den Anlass mit einer gelungenen Ausstellung) hätte die Augen öffnen können, welche so weitreichenden wie positiven Folgen der knappe Beschluss in der Verfassungsgebenden Preußischen Landesversammlung hatte. Erst der politische Wille eine Metropole zu sein, ließ Berlin samt Einzugsgebiet sinnvoll planen und gestalten. Eine bis dahin riesige Streusiedlung erhielt Struktur, ohne Fesseln auf dem Weg in die Moderne. Die einst königlich-preußi-

sche Residenz in der Mark wurde, wenn nicht zu einem Muster, so doch anderen Städten und Metropolen zu einem viel beachteten Maßstab.

Für die überall rasant wachsenden Agglomerationen und ihre Probleme entstanden in Berlin originäre und bahnbrechende Lösungen, allen voran bei Wohnungsbau und Verkehr. In den 1920er Jahren wies der Siedlungsbau als sozialer Wohnungs- oder Genossenschaftsbau Wege für neue Wohn- und Eigentumsformen. In der politisch, dann physisch geteilten Stadt machten sich die gegensätzlichen Systeme aufwendige Konkurrenz um die schönste Visitenkarte: Hier das Hansaviertel, dort die Stalinallee, hier das Europa-Center um die Einkaufsmeile City-West, dort der Alexanderplatz mit Fernsehturm. Für die 750-Jahr-Feier Berlins verfielen beide Stadthälften in einen regelrechten Baurausch mit der Neugestaltung, Restaurierung und Rekonstruktion von Einzelobjekten und gesamten Quartieren. Während der 1970/80er Jahre gab Berlin schließlich entscheidende Impulse für die behutsame Stadterneuerung, Sanierung und Rekonstruktion der Altbau- und Innenbezirke. Die Wiederbelebung der europäischen Innenstädte nahm von hier

ihren Ausgang. Richtungsweisend, teilweise ikonisch wurden Berliner Beiträge zu Mobilität und Verkehrsinfrastruktur: Von der ersten Verkehrsampel und der Avus als reine Autostraße bis zum eng verzahnten multimodalen öffentlichen Nahverkehr samt der heute vergessenen experimentellen M-Bahn (Magnetschwebbahn). Die Luftbrücke machte die Inselstadt zu einem Mythos im Flugverkehr. Tempelhof und Tegel gelten bis heute als Meilensteine des Flughafenbaus.

Der neue Flughafen BER erregte nur ungläubiges Staunen wegen seiner Pannen. Selbst mit der Inbetriebnahme überwiegt Ernüchterung die Erleichterung. Jetzt zeigt sich unverstellt die ganze Anspruchslosigkeit dieses zentralen Infrastrukturprojekts - architektonisch, technisch und funktional. Der Flughafen steht stellvertretend für die Lähmung und Tristesse der Stadtentwicklung. Es ist zwar nicht ganz fair, das atemlose Berlin der wechselnden Extreme von erster Republik, Nazidiktatur, Spaltung und Mauer der heutigen, geradezu betulichen Hauptstadt gegenüberzustellen. Auch besaß die junge Metropolis als eine von seinerzeit wenigen Millionenstädten zwangsläufig ein anderes Gewicht und eine ungleich intensivere Wirkungsmacht als eine von heute über 500 Millionenstädten, darunter Megacities mit weit über 10 Millionen Einwohnern. Auffällig ist dennoch das zunehmend Verkiezte, das sich über die gesamte Stadt gelegt hat und beileibe nicht bloß in ihrer politischen Klasse steckt. Der Kiez ist von einer berlintypischen, beschaulich-wärmenden, lokalen Lebensform im Moloch der Großstadt, zu einer Geisteshaltung geworden. Sie beruht auf dem Grundprinzip: Klein ist gut, groß ist schlecht.

Vor allem genügt sie sich selbst. Von Berlin gehen schon lange keine zukunftsweisenden Entwicklungen und Projekte mehr aus. Welche Anstöße für Architektur und Stadtplanung, welche Neuerungen in Konstruktionsweise oder Bautechnik finden noch von hier aus den Weg in die Welt? Welche der durchweg rückwärtsgewandten städtischen Bewirtschaftungsmaßnahmen voller Regulierungen, Verstaatlichungen oder geplanter Enteignungen zum Wohl der Ansässigen und zur Abwehr der Ankommenden taugen für die Wohraumversorgung im 21. Jahrhundert? Sind Zuteilungen von innerstädtischen Zeitfenstern für Lieferwagen

und PKW, Lastenrickschas für den Warentransport (in ihrer Heimat, den asiatischen Städten, sind sie mit steigendem Wohlstand fast völlig verschwunden) oder Fahrradzonen ein für Berlin und andere wachsende Großstädte sinnvoller Weg? Wo entstehen für den Flugverkehr von morgen die neuen elektrischen Antriebe, an welchen Orten werden Lufttaxis entwickelt, und wo wird die dafür geeignete Infrastruktur geplant und erprobt?

Tesla investiert in Brandenburg. Dort gibt es reichlich Fläche, und in Berlin reichlich Fachkräfte. 12.000 Mitarbeiter sind im Dreischichtbetrieb für die erste Ausbaustufe des Werks vorgesehen. Läuft es gut, sollen künftig mehr als dreimal soviel am Standort arbeiten. Sie lassen das tägliche Pendleraufkommen zwischen Stadt und Umland weiter anschwellen. Wer heute mit den 360.000 Leidensgenossen im Berufsverkehr über die Landesgrenze fest steckt oder in vollen Zügen steht, kennt die Verhältnisse. Die Pendler erfahren unmittelbar, dass die Verkehrsplanung gerade auch im Übergang zwischen den Ländern versagt. Was sie vermutlich nicht wissen: Stadt und Umland agieren miteinander heute so dysfunktional wie vor über 100 Jahren. Die Planung und Abstimmung zwischen ihnen ist sowohl landläufig miserabel als auch strukturell zum Scheitern verurteilt. Während in Berlin das Planungsrecht für größere, insbesondere übergeordnete Wohnungs-, Gewerbe- und Infrastrukturprojekte beim Senat liegt, zeichnen in Brandenburg die Gemeinden dafür verantwortlich. Auf die Hauptstadt übertragen wäre es so, als läge die Planungshoheit bei den Berliner Ortsteilen. Kladow dürfte seine Verkehrswege und Siedlungsschwerpunkte nach eigenem Belieben festlegen. Pankow könnte das Gewerbe einseitig gegenüber dem Wohnungsbau fördern, weil das eine Gemeindesteuern einträgt, das andere hohe Erschließungskosten verursacht. Jeder tut, was er für richtig und nützlich hält und wälzt seine Probleme auf andere ab. So war es bis 1920, und so ist es heute zwischen beiden Ländern.

Daran haben weder Regierungsvereinbarungen noch Masterpläne oder neuerdings der „Strategische Gesamtraum Hauptstadtreion (SGHR)“ irgendetwas geändert. Es genügen ein paar Beispiele, wie sich die vorgeblich intensive Kooperation stets weiter vertieft: Seit über 25 Jahren ist die Wieder-

inbetriebnahme der sogenannten Stammbahn zwischen Berlin und Potsdam ein Thema. Sollte, wie zuletzt angekündigt, noch in diesem Jahr zumindest eine Grundsatzentscheidung über die Art der Bahnverbindung fallen, bleibt noch eine Kleinigkeit offen: die Finanzierung. Beide Seiten hoffen in seltener Eintracht auf den Bund als zahlenden Dritten, was für die Pendler nichts Gutes bedeutet. Ein weiteres, zähes Gemeinschaftswerk ist die Verlängerung der U-Bahn um wenige Stationen von Berliner Territorium bis zum Flughafen BER auf Brandenburger Gebiet. Gute Worte für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ändern nichts daran, dass auf jeder denkbaren Trasse eine Landesgrenze verläuft. Sie macht Planung, Genehmigung und Finanzierung zwischen den Beteiligten so komplex wie ein zwischenstaatliches Infrastrukturprojekt. Ähnliches gilt selbst für die Schaffung von anspruchlosen Park+Ride-Flächen (P+R), um einpendelnde Autofahrer an der Stadtgrenze auf die Bahn zu lenken. Hier gehören die Gebiete durchweg zu Brandenburg, aber weder das Land noch die Gemeinden wollen die Maßnahmen finanzieren, da aus ihrer Sicht einzig Berlin den Nutzen hat. Mittlerweile ist der Senat so mürbe geworden, dass er für P+R-Projekte jenseits der Stadtgrenze aufkommen will.

Gerade für solche Themen wurde auf Betreiben Berlins eigentlich das „kommunale Nachbarschaftsforum“ zwischen Berliner Bezirken und Brandenburger Anliegergemeinden ins Leben gerufen – mit mäßigem Erfolg wie man sieht. Wer einem der Treffen beige-wohnt hat weiß, dass dort weder geplant noch koordiniert wird. Tatsächlich kann jeder Erklärungen abgeben, nicht aber Vereinbarungen treffen. Die Versammlung ist noch wirkungsloser als der 1912 gegründete Zweckverband von Groß-Berlin, der Verkehrs- und Baumaßnahmen zwischen der Stadt sowie einigen Vorstädten und märkischen Landgemeinden gemeinsam organisieren und steuern sollte. Dieser kleine Vorläufer von Groß-Berlin verschwand rasch von der Bildfläche und aus dem historischen Gedächtnis. Damals wurde den Beteiligten klar, dass man es lieber ganz lässt oder eben doch fusioniert. Wie lange braucht es diesmal zur selben Erkenntnis?

Zwischen 2010-2019 stieg die Einwoh-

nerzahl Berlins um 380.000. Es ist einer der größten Bevölkerungssprünge in der Stadtgeschichte. Nur zwischen 1880-1890 und 1920-1930 vollzog sich ähnliches. Selbst die legendäre Verdopplung von 400.000 auf 800.000 Einwohner benötigte immerhin zwei Jahrzehnte (1850-1870). Berlin wird bis 2030 an die Vier-Millionen-Marke heranreichen. Im Umland ist unlängst die Million-Einwohner-Marke gefallen. Die Landesstatistiker erwarten nun bis 2030 für Brandenburg 230.000 weitere Neubürger, vor allem durch Zuzüge aus der Hauptstadt. Im engeren Metropolraum von Stadt und Speckgürtel werden Ende dieses Jahrzehnts mithin fast eine halbe Million Menschen mehr wohnen als heute.

Gegenwärtig fehlen in der Stadt je nach Kalkulationsansatz 120.000 – 200.000 Wohnungen. Brandenburg hat im engeren Einzugsgebiet keinen nennenswerten Wohnungsleerstand. Jeder Zuzug erfordert Neubau. Auf diese Immobilien- und Mietpreise ohnehin hochtreibenden Engpässe trifft ein weiterer Nachfrageschub. Die geburtenstarken Jahrgänge der Baby-boomer stehen in Deutschland an der Schwelle zur Rente, ungefähr zwischen vier bis fünf Millionen Beschäftigte. Wer mit dem Ausscheiden aus dem Berufsleben nicht Deutschland den Rücken kehrt, bleibt in seiner Wohnung. Sofern die Berufe nicht aussterben und frei werdenden Arbeitsplätze nicht ersatzlos fortfallen, treten andere Menschen an ihre Stelle. Wie hoch auch immer dieser sogenannte Ersatzbedarf ausfällt - es braucht viele neue

Wohnungen für jene und ihre Familien, die die Tätigkeiten übernehmen und fortführen. Als das Pestel-Institut in Hannover die Wohnungslücke in Deutschland auf jährlich 400.000 bezifferte, lag dieser Zahl eine moderate Ersatzquote zugrunde. Die neue Bundesregierung hat zumindest ihr Wohnungsbauziel entsprechend angehoben, die Landesregierungen in Berlin und Potsdam bisher nicht. Vielleicht sind ihnen die jüngsten Szenarien des RWI-Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung in Essen entgangen. Sollten danach die meisten frei werden Stellen bis 2035 durch Erwerbsmigration besetzt werden, wird alles pulverisiert, was an Wohnraum-Bedarfsberechnungen derzeit kursiert.

Obendrauf kommt das Jahrhundertwerk Energiewende. Was es für den Um- und Neubau von Stadt und Land bedeutet, legen zwei Zahlen nachdrücklich offen. Verkehr, Wohnen und Bauen stehen für rund 45% des Endenergieverbrauchs und verursachen 40% des CO<sub>2</sub>-Ausstosses in Deutschland. Beinahe täglich neue und ehrgeizigere Planziele und -zeiträume beim Senken von Energieaufwand und Treibhausgasemissionen führen ohne Wirklichkeitsbezug und Umsetzungsprogramme nach nirgendwo. Das Gelingen mag im Ergebnis aus einer riesigen Summe von Einzelmaßnahmen bestehen. Ohne wirksame Planung und praktische Koordination bei der Erzeugung und Verteilung von Energie bis zur Schaffung effizienter Verkehrsinfrastrukturen und Wohnsiedlungen wird die Energiewende so

unzureichend wie die Wohnungs- und Verkehrssituation in der Metropolregion. Keines dieser eng miteinander verbundenen Themen und Lebensbereiche können die Länder Berlin und Brandenburg sinnvoll für sich alleine angehen.

So groß wie die Herausforderungen für beide Länder sind auch die Chancen, bei selten besserer Ausgangslage. Berlin ist keine Schuldenfalle mehr. Wäre die Stadt ein EU-Staat, läge sie bei der Quote der Landesschulden gleichauf mit dem mustergültigen Schweden. Sie ist lehrbuchhaft ihren horrenden Verbindlichkeiten entwachsen und erreicht bei einer jährlichen Wirtschaftsleistung von rund 160 Milliarden Euro etwa das Doppelte von Brandenburg. Beide ergänzen sich kongenial. Der eine hat die Fläche, der andere die Menschen. Brandenburg gibt ihnen Raum und sich selbst Zukunftsperspektive, so wie es der erste Zusammenschluss vor 100 Jahren zur heutigen Metropole tat. Ohne das wachsende, prosperierende Zentrum mitten im eigenen Bundesland wären die Ausichten der Mark wirtschaftlich und demographisch bescheiden. Berlin kann endlich begreifen, dass erst die Märker der Stadt ihre heutige Form und Gestalt gegeben haben. Provinz ist eine Frage der Geisteshaltung, nicht der Herkunft. Kurt Tucholsky, der seinen Geburts- und Schaffensort gegen Anwürfe aus allen Krähwinkeln mit beißendem Spott verteidigte, wusste eben auch: „Der Horizont des Berliners ist längst nicht so groß wie seine Stadt.“