

Anlage zum offenen Brief
„Stadtplanung ist Grünflächenplanung!“ / Juli 2015

Hintergrund

Übersicht:

1. Grünzüge und Grünflächen – was meinen wir damit?
2. Warum benötigen wir Grünzüge durch Berlin?
3. Weiterführung eines grünen Erbes
4. Das Berliner Netz aus 20 grünen Hauptwegen
5. Keine Zersiedelung der Freiflächen in der Stadt / Grünzüge auf ehemaligen Bahnflächen und entlang der Flussufer
6. Langfristige Stadtplanungsinstrumente und deren Einhaltung
7. Bürgerbeteiligung und direkte Demokratie
8. Erste konkrete Flächen, welche für Grünzüge durch die Stadt reserviert bleiben bzw. langfristig wieder frei werden sollten

1.

Grünzüge und Grünflächen – was meinen wir damit?

Unter „Grünzügen“ verstehen wir miteinander verbundene, uneingeschränkt öffentlich zugängliche Grünflächen, durchgehendes Grün, das sich durch die Stadt zieht. Wir meinen ebenfalls eine für Fußgänger und Radfahrer frei zugängliche grüne Durchwegung innerhalb und aus der Stadt heraus. So verbinden Grünzüge auch die Innenstadt mit den Außenräumen z.B. mit dem gemeinsamen Berlin-Brandenburger Naturpark Barnim.

Die Abtrennung bestimmter Bereiche innerhalb einer Grünfläche zum Zwecke des Naturschutzes (wie beispielsweise die für brütende Vögel reservierte Fläche auf dem Tempelhofer Feld) steht dem nicht entgegen, solange die Grünfläche im Übrigen und „drumherum“ zugänglich ist und damit im obengenannten Sinne die Fortbewegung im Grünen durch die Stadt ermöglicht.

Auf kleinteiliger Ebene werden Parks, Grünflächen und Freiräume untereinander durch Grünverbindungen vernetzt. Diese Form der (schmalen) Grünvernetzung fassen wir ebenso unter den Begriff „Grünzüge“. Im besten Falle hingegen sind Grünzüge deutlich breiter, um auch, wie es das Landschaftsprogramm 1994 formuliert, die klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktionen erfüllen zu können.¹

„Grünflächen“ – damit meinen wir keine Asphaltwege, in welche alle paar Meter ein Zierbaum eingelassen ist. Wir meinen entsiegelte Flächen, auf denen sich Natur in der Stadt frei entfalten kann, die ein Naturgefühl vermitteln: Sand, Erde, Wiese, Bäume, Sträucher. Keine Durchasphaltierung, keine Verbauung durch Lavabrocken, Betonwasserbecken oder Stahl. Wir meinen Natur, die sich „durchschlägt“, wenn man sie

¹ vgl. Landschaftsprogramm 1994, S.150
 (<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/landschaftsplanung/lapro/>); für die Wichtigkeit der Biotopverbindungen vgl. auch
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/landschaftsplanung/lapro/de/biotopvb/verbsystem.shtml>

nur lässt, d.h. die sich auf unseren Böden bei unserem Klima von selbst entfaltet und somit nur geringe Pflege erfordert.²

2.

Warum benötigen wir Grünzüge durch Berlin?³

Grünzüge verbinden Grünflächen miteinander und ermöglichen eine frei zugängliche grüne Durchwegung innerhalb der Stadt und über die Landesgrenze hinaus. Sie sind Teil der langfristigen und nachhaltigen Daseinsvorsorge einer Stadt für ihre Einwohner.

Zusammenhängende Grünflächen – Grünzüge – in der Stadt dienen der Erholung und Bewegung in der Natur, der physischen und psychischen Gesundheit der Bevölkerung, dem Abbau von Aggressionen und Stress. Natur und Grünanlagen besitzen eine wichtige Funktion für - und Wirkung auf - das menschliche Wohlbefinden. Eine grüne Umgebung in der Stadt geht mit weniger psychischen Beschwerden und einer größeren Lebenszufriedenheit einher. Das ist durch repräsentative Langzeitstudien bewiesen.⁴ Grünflächen sind außerdem Orte der Begegnung und der Kommunikation. Kinder können hier ihre Phantasie und ihre Beziehung zur Natur entwickeln.

Grünzüge dienen der sanften, gesunden und sicheren Fortbewegung durch die Stadt zu Fuß und per Fahrrad, abseits von Lärm, Abgasen und motorisiertem Verkehr. Sie sind der ideale Schulweg und der ideale Weg zur Arbeit. Sie bieten allen Menschen Bewegungsmöglichkeiten und gleichzeitig lärmarme Ruhezeiten fernab vom Straßenverkehr. In der Freizeit laden sie zu Radtouren und Wanderungen ein, die bereits vor der Haustür beginnen. Auch Kinder und in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen

² Vgl. dazu auch: Strategie Stadtlandschaft Berlin, S.66f (http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/landschaftsplanung/strategie_stadtlandschaft/download/Strategie-Stadtlandschaft-Berlin.pdf); sowie: Grünbuch Stadtgrün des Bundesumweltministeriums, Mai 2015, z.B. S. 93-96

³ Vgl. zu diesem Kapitel 2 insgesamt: StEP Klima, besonders S. 31-43 (<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/de/klima/index.shtml>)

⁴ Would You Be Happier Living in a Greener Urban Area? A Fixed-Effects Analysis of Panel Data. Mathew P. White, Ian Alcock, Benedict W. Wheeler and Michael H. Depledge In: *Psychological Science*, June 2013; vol. 24, 6: pp. 920-928.

sind auf kurze Wege ins Grüne angewiesen. Außerdem entlasten Grünzüge Straßen und öffentliche Verkehrsmittel.

In heißen Sommern sorgen Grünzüge für Abkühlung der aufgeheizten Stadt, besonders ihrer dicht bebauten Stadtteile, und zu allen Jahreszeiten für die Durchlüftung.

Grünzüge unterstützen die Artenvielfalt und dienen dem Wasserhaushalt. Auf diese existentielle Bedeutung des (unversiegelten) Bodens weist die UN in diesem Jahr eindringlich hin, indem sie das Jahr 2015 zum „Internationalen Jahr des Bodens“ erklärt hat.

In architektonischer Hinsicht entfaltet eine Stadt erst aus dem Kontrast von urbaner Verdichtung und Gründurchlässigkeit ihre Lebendigkeit. Ohne Unterbrechung durch Grünflächen und Grüngürtel können Architektur und Urbanität einer Stadt nur vermindert wahrgenommen werden. Mit der Einbettung in Grünzüge kann die städtische Architektur ihre Wirkungen viel besser entfalten. Und aus dem Grünen heraus wird das Gesicht der Stadt oft neugieriger und bewusster wahrgenommen.

3.

Weiterführung eines grünen Erbes

In diesem Jahr begeht Berlin den 100. Geburtstag des „Dauerwaldvertrags“. Dieser sichert seit dem Jahr 1915 den Grunewald, den Tegeler Forst und den Köpenicker Forst dauerhaft für die Berliner Bevölkerung. Dass es diese Sicherheit für Berlin gibt, ist keine Selbstverständlichkeit. Damals wuchs Berlin rasant, die Bodenspekulation uferte aus, und der Preußische Staat schickte sich an, die Wälder dem freien Immobilienmarkt zu übergeben. Bürgerproteste führten dazu, dass der Zweckverband Groß-Berlin die Wälder vom Preußischen Staat für 50 Millionen Goldmark erwarb und sich im Dauerwaldvertrag verpflichtete, die erworbenen Waldflächen weder zu bebauen noch weiterzuverkaufen, sondern auf Dauer für die Bürger als Naherholungsflächen zu erhalten.

Das Anliegen einer durchgrünten Stadt und eines Netzes grüner Erholungswege kann in Berlin sogar an Freiraumplanungen anknüpfen, die weit mehr als 100 Jahre zurück reichen. Bereits P. J. Lenné plante den Landwehrkanal mit begleitenden Grünzügen und verwandelte das königliche Jagdrevier des Tiergartens in einen Volksgarten. Im Jahr 1910 wurde Hermann Jansen im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs zu einem „Grundplan für die Bebauung von Groß-Berlin“ für seinen Entwurf ausgezeichnet, der statt der bis dahin üblichen Schmuckplätze je einen inneren und einen äußeren Ring aus Wald- und Wiesenflächen, Parks und Gärten vorsah. Mindestanforderungen für die Grünflächenversorgung der Stadtbevölkerung formulierte 1929 erstmals Martin Wagner in seinem Generalfreiflächenplan. Die Landschaftsprogramme Berlins von 1984 und 1994 skizzierten vernetzte Grünverbindungen - zunächst für West-Berlin, nach dem Mauerfall für die vereinigte Stadt. West-Berlin war durch seine Insellage nach dem Bau der Mauer zum Prototyp einer Stadt geworden, die für die Erholung ihrer Bewohner nicht auf ihr Umland schielen konnte sondern sich auf Grünerholung innerhalb der Stadtgrenzen ausrichten musste. Das Landschaftsprogramm von West-Berlin von 1984 spiegelte ein solches Bewusstsein wider. Es war vor allem aus Initiativen der Umweltbewegung gewachsen. 1994 verabschiedete das Berliner Abgeordnetenhaus mit seinem aktualisierten Landschaftsprogramm zugleich das für alle Verwaltungen verbindliche Vorhaben eines Netzes von Grünverbindungen.

4.

20 grüne Hauptwege in Berlin

Es vergingen allerdings 10 Jahre, bis das Vorhaben eines durchgängigen grünen Wegenetzes, wie es im Landschaftsprogramm 1994 skizziert worden war, wieder "entdeckt" wurde: Ein Bürgerprojekt nahm sich seiner an und entwickelte zur Unterstützung seiner Umsetzung ehrenamtliche Aktivitäten. Zwischen 2004 und 2008 arbeiteten der Verwaltung über 100 „Flaneurinnen und Flaneure“ unter dem Namen „Ein Plan für 20 grüne Hauptwege“ zu, indem sie die geplanten Wege in Handkarten übertrugen, das komplette Netz mit einer Länge von fast 600 Kilometern abgingen, seine Durchgängigkeit prüften und für die festgestellten Lücken temporäre Umwege zu ihrer Überbrückung vorschlugen. Dieses stadtweite Bürgerengagement resultierte 2008 in

einer Karte, die seither im Buchhandel erhältlich ist⁵. Inzwischen sind die Wege markiert. Karte und Markierung ermöglichen nicht nur die Entdeckung der Stadt entlang ihrer großen landschaftlichen Linien und die Nutzung schöner Wege zu Fuß und mit dem Rad. Sie sind zugleich die Basis für eine fortlaufende kritische Mitwirkung an ihrer Umsetzung: Lücken müssen geschlossen, Wegführungen und Orientierungshilfen verbessert, die Wege mit sicheren Straßenquerungen ausgestattet werden. Vor allem aber müssen die grünen Korridore, in denen diese Wege idealerweise eingebettet sein sollten, vielerorts weiter entwickelt oder gar erst noch geschaffen werden. Die Verbesserung der Erholungsqualität der Wege, nicht zuletzt die Entschärfung von Nutzungskonflikten zwischen Langsamen und Schnellen, Starken und Schwachen, sowie gute Anschlüsse zwischen grünen Haupt- und Seitenwegen sind wesentlich für die Attraktivität des grünen Netzes von Berlin.⁶

5.

Keine Zersiedelung der Freiflächen in der Stadt / Grünzüge auf ehemaligen Bahnflächen und entlang der Flussufer

Dank dem Tätigwerden des Zweckverbandes Groß-Berlin zu Beginn des 20. Jahrhunderts ist Berlin eine lebenswerte Stadt, ausgestattet mit vielen Parks und sogar mit drei großen Wäldern. Zugleich aber ist Berlin seit der Wiedervereinigung in Gefahr, seinen Grünreichtum bzw. sein Profil als luftige grüne Stadt aufs Spiel zu setzen und die selbst bei einer wachsenden Stadt dafür vorhandenen Reserven anzutasten. Die Pläne und Vorstellungen des 19. und frühen 20. Jahrhundert scheinen vergessen. Die Stadt wächst, und der Immobilienmarkt boomt wie vor 100 Jahren. Die großen zusammenhängenden Freiflächen, die durch die Teilung Berlins und den Rückgang der Güteranlieferung auf der Schiene entstanden, werden begehrt – ohne dass Politiker und städtische Planer diesem Umbruch weitsichtige, also strikt gemeinwohlorientierte, Planungen entgegensetzen.

⁵ „Berlin / Flanieren – Spazieren – Wandern / 20 grüne Hauptwege“, erschienen im Verlag Piekart

⁶ Siehe auch: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/berlin_move/de/hauptwege/ sowie: <http://www.gruene-hauptwege-berlin.de/>

Solange Bahngleise nicht mehr durch den Schienenverkehr genutzt werden, sollen sie durch Wege auf den Gleisen bzw. entlang der Gleise frei gehalten werden. Schiene und Grün lassen sich hervorragend kombinieren. Ebenso wie Flächen entlang von Gleisen und Ufern stellen die zusammenhängenden Freiflächen der zahlreichen ehemaligen Güter- und Rangierbahnhöfe einen besonderen Wert dar. Ihre Bewahrung hält die Flächen zugleich für die innerstädtische Güteranlieferung auf der Schiene frei. Dies berücksichtigt auch der Stadtentwicklungsplan („STEP“) Verkehr⁷. Verbauen wir uns nicht diese Möglichkeit, sondern entwickeln wir vorsorgliche Perspektiven.

Diese noch vorhandenen Freiflächen sind Berlins „Tafelsilber“. Wegen ihrer gesamtstädtischen Bedeutung müssen sie vor Privatisierung geschützt und unmittelbares Eigentum des Landes Berlin werden und bleiben.

Zusammenhängende Freiflächen, die eine Grünvernetzung ermöglichen, sollten vorrangigen Schutz genießen. Statt einer „Zersiedelung“ dieser Flächen – dem „Bauen auf der grüne Wiese“ – muss die bereits bebaute und versiegelte Fläche effizienter ausgenutzt werden, um mehr Menschen auf weniger Raum unterzubringen⁸.

6.

Langfristige Stadtplanungsinstrumente und deren Einhaltung

Immer häufiger zeigt sich, dass Vorgaben der stadtweiten Planwerke zu Gunsten von Einzelentscheidungen und Bauprojekten – unter Verweis auf stadtweites Interesse – zunichte gemacht werden. Das, was diese Planwerke (Landschaftsprogramm, STEP Klima etc.) sicherstellen sollen, nämlich "ein strategisches, gesamtstädtisches Instrument der Planung, um integrative Umweltvorsorge zu betreiben und auf gesamtstädtischer

⁷

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/step_verkehr/download/Stadtentwiclungsplan_Verkehr_Berlin_gesamt.pdf ; siehe dort Seite 152 (Maßnahme 16)

⁸ Exemplarische Vorschläge dafür: BUND: Wohnungsbaupotenziale in Berlin. Vorschläge zu ressourcenschonendem Wohnungsbau im Bestand, Mai 2014; Bündnis90/Die Grünen / openBerlin e.V.: Räumliche Potenziale für den Wohnungsbau in Berlin. Strategische Nachverdichtung und Umnutzung im Bestand, Oktober 2014

Ebene ökologische Belange im Städtebau mit einzubeziehen⁹, wird in Einzelentscheidungen immer wieder unterminiert. Nötig ist daher ein Verfahren, das einer solchen Untergrabung gesamtstädtischer Verantwortung entgegenwirkt, indem Einzelentscheidungen, die von den Vorgaben der Planwerke abweichen und zulasten einer (expansiven) Grünflächenplanung gehen, an verbindlichen Kriterien auszurichten und zwecks Überprüfbarkeit ausführlich zu begründen sind. Außerdem müssen diese Abweichungen gerichtlich durch Naturschutzverbände oder vergleichbare Akteure der Zivilgesellschaft überprüfbar sein.

7.

Bürgerbeteiligung und direkte Demokratie

Das klare Ergebnis des Volksentscheids zum Tempelhofer Feld am 26. Mai 2014 zugunsten einer vollständigen Freihaltung des Geländes war das Ergebnis mangelnder Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger im Vorfeld, und es war Ausdruck eines Vertrauensdefizits gegenüber städtischen Planungen. Die Berlinerinnen und Berliner waren nicht überzeugt davon, dass die Planungen, die ohne ihr Mitwirken entstanden, tatsächlich konsequent am Gemeinwohl orientiert sind. Statt aus dem Verfahren zum Tempelhofer Feld die Lehre zu ziehen, dass frühzeitige und ergebnisoffene Bürgerbeteiligung unumgänglich und städtische Planung nur legitimiert ist, wenn sie sich strikt am Gemeinwohl – und nicht an partikularen Investoreninteressen – ausrichtet, zog binnen eines Jahres die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung die Bebauungsplanverfahren für die Buckower Felder und den Mauerpark an sich, um die dagegen initiierten Bürgerbegehren auszuhebeln.

Überall in Berlin entstehen Bürgerinitiativen, die sich für den Erhalt von großen Freiflächen in ihrer Nachbarschaft einsetzen:

Bezirk Mitte (Ortsteil Wedding): Mauerpark

Bezirk Mitte (Ortsteil Moabit): Güterbahnhof am Hauptbahnhof/ Lehrter Straße

⁹ Vgl. Landschaftsprogramm 1994, S.7
(<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/landschaftsplanung/lapro/>)

Bezirk Pankow (Ortsteil Prenzlauer Berg): Güterbahnhof Greifswalder Straße

Bezirk Pankow (Ortsteil Buchholz): Felder der Elisabeth-Aue

Neukölln/ Kreuzberg: Tempelhofer Feld

Bezirk Neukölln: Buckower Felder

Bezirk Tempelhof-Schöneberg (Ortsteil Schöneberg): Bautzener Brache

Bezirk Tempelhof-Schöneberg: Güterbahnhof Wilmersdorf

Bezirk Steglitz-Zehlendorf (Ortsteil Lichterfelde-Süd): Park Range-Gelände

Bezirk Marzahn-Hellersdorf: Wuhletal/ Kienberg.

Dieser Bürgerprotest ist kein lästiges Übel von Bürgern, die nur keine Bebauung vor ihrer Haustür wünschen. Protest entsteht, wo Bürger ihre Interessen durch die Politik nicht ausreichend gewahrt sehen, weil Grünflächen zur Naherholung schwinden und nicht als Daseinsvorsorge respektiert werden.

8.

Erste konkrete Flächen, welche für Grünzüge durch die Stadt reserviert bleiben bzw. langfristig wieder frei werden sollten

(nachfolgende Aufzählung ist nicht abschließend sondern exemplarisch im Rahmen der Leitlinien zu verstehen, die im offenen Brief postuliert sind):

Grünzüge können insbesondere entstehen:

1. entlang von S-Bahnlinien und Bahntrassen
2. unter Einbeziehung ehemaliger Rangier- und Güterbahnhöfe
3. unter Einbeziehung stillgelegter Bahnbrücken
4. auf stillgelegten Bahngleisen
5. entlang der Ufer von Flüssen und Kanälen

beispielsweise ...

zu 1.: entlang folgender S-Bahnlinien und Bahntrassen:

- viele Bereiche entlang der Ringbahn, beispielsweise zwischen S-Prenzlauer Allee und S-Storkower Straße sowie zwischen S-Innsbrucker Platz und S-Hohenzollerndamm
- Nord-südbahnen S 1 und S 2 ab Nordbahnhof Richtung Norden
- S 1 ab S-Yorckstraße (bzw. ab „Schöneberger Schleife“) Richtung Süden bis S-Rathaus Steglitz (bzw. bis Straßenkreuzung Hindenburgdamm zur Grünanbindung von dort an den Bäkepark)
- S 2 südlich von S-Yorckstraße, beispielshalber die „Bautzener Brache“ entlang der Bautzener Straße zwischen Yorckstraße und Großgörschenstraße und zwischen S-Priesterweg und S-Lichterfelde Süd (mit Anschluss an das sogenannte „Park-Range-Gelände“ zwischen S-Lichterfelde Süd, S-Lichtenrade und Regionalbahn-Außenringtrasse im Süden)
- Bereiche entlang der Ostwestachse zwischen Westkreuz und Ostkreuz (entlang der S-Bahn-Arkaden), beispielsweise zwischen S-Hackescher Markt und S-Jannowitzbrücke
- Siemensbahn (siehe auch Ziffer 4)
- Regionalbahn-Außenringtrassen (unter Einschluss des Trassenabschnitts zwischen S-Wuhlheide und S-Springpfuhl und – im Abschnitt zwischen S-Wuhlheide und U-Biesdorf-Süd des Geländes „Biesenhorster Sand“)

zu 2.: unter Einbeziehung folgender ehemaliger Rangier- und Güterbahnhöfe:

- Rangierbahnhof Pankow
- Rangierbahnhof Schöneweide
- Güterbahnhof der Nordbahn (Mauerpark inkl. Erweiterungsgelände)
- Güterbahnhof Greifswalder Straße
- Güterbahnhof Schönholz
- Güterbahnhof Grunewald
- Güterbahnhof Moabit
- Güterbahnhof Wilmersdorf
- Güterbahnhof Tempelhof

zu 3.: unter Einbeziehung folgender stillgelegter Bahnbrücken:

- Yorckbrücken (überqueren die Yorckstraße auf der Höhe von S-Yorckbahnhof)
- Liesenbrücken (überqueren den Kreisverkehr nördlich von S-Nordbahnhof)
- Preller Brücken (überqueren den Preller Weg südlich von S-Priesterweg)

Zu 4.: auf folgenden stillgelegten Bahngleisen

- zwischen S-Nordbahnhof (ab Liesenbrücken) und S-Gesundbrunnen
- Siemensbahn (soweit keine Wiederaufnahme des Betriebs; andernfalls Grünzug entlang der Gleise, siehe oben)

zu 5.: entlang folgender Ufer von Flüssen und Kanälen (beidseitig!)

- Spreeufer
- Landwehrkanal
- Spandauer Schifffahrtskanal
- ¹⁰Teltowkanal
- ¹¹Wuhle (ab Eichepark (*Wuhle*) und Seelgrabenpark (*Neue Wuhle*) bis zur Mündung in die Spree) inkl. sämtlicher Gewässer, die Bestandteil des Gewässerentwicklungskonzeptes Wuhle sind

Grünflächenvernetzungen könnten zum Beispiel entstehen zwischen:

- Schillerpark und Volkspark Rehberge
- Fritz-Schloss-Park, Kleinem und Großem Tiergarten
- Park am Nordbahnhof, Volkspark Humboldthain und Mauerpark
- Tempelhofer Feld, Viktoriapark und Park am Gleisdreieck

¹⁰ Weitgehend, aber nicht vollständig verwirklicht: z.B. beidseitig unterbrochen östlich der Ullsteinstraße und am Maulbronner Ufer (ca. S-Attilastraße); Lankwitz-Mariendorfer Fußgängerbrücke gesperrt.

¹¹ Dieser Grünzug besteht bereits, wird aber als gefährdet betrachtet und soll geschützt bleiben