



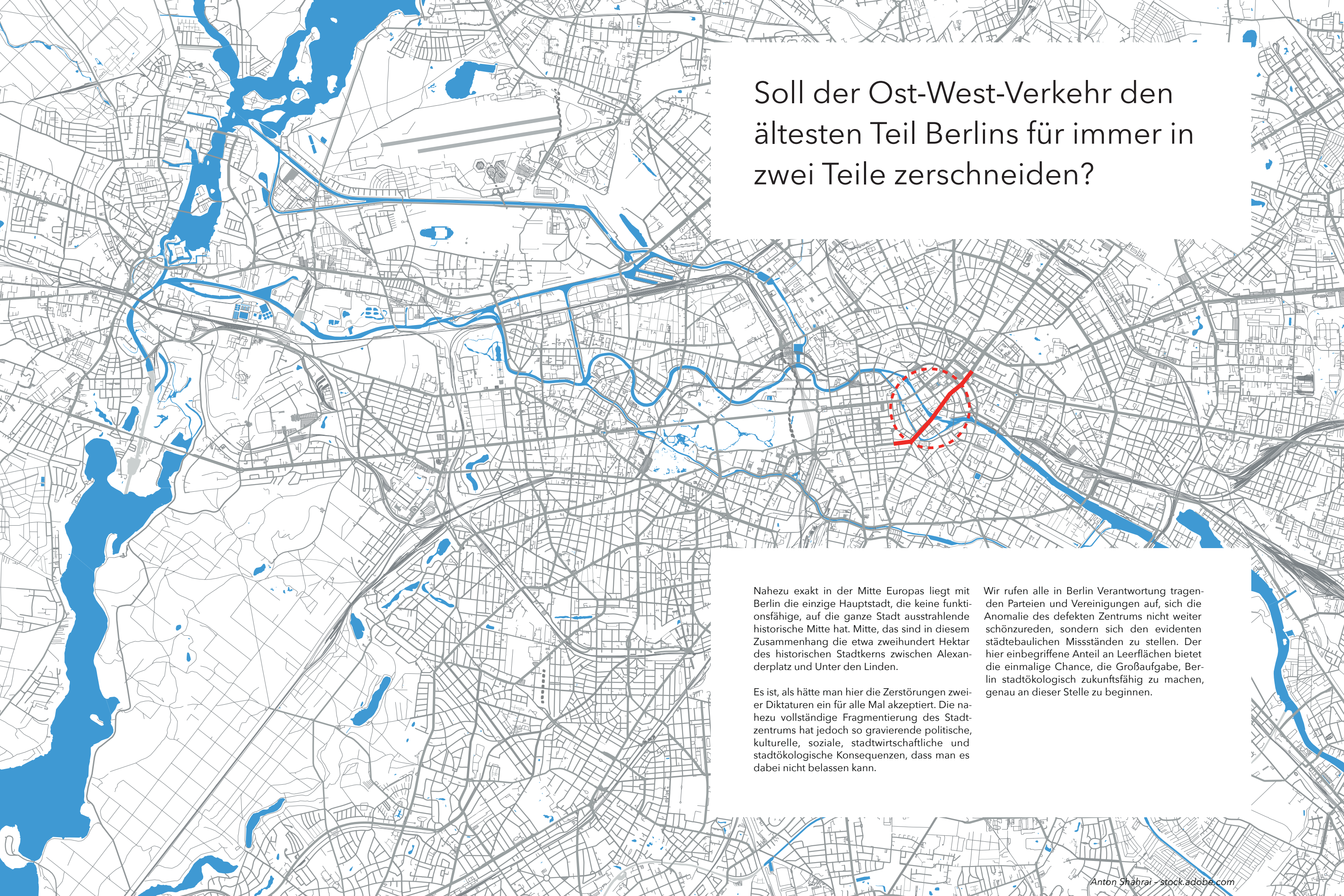
Planungsgruppe Stadtkern  
im Bürgerforum Berlin e.V.

# Eckpunkte zur Stadtentwicklung der Berliner Mitte

# Eckpunkte zur Stadtentwicklung der Berliner Mitte

Planungsgruppe Stadtkern  
im Bürgerforum Berlin e.V





## Soll der Ost-West-Verkehr den ältesten Teil Berlins für immer in zwei Teile zerschneiden?

Nahezu exakt in der Mitte Europas liegt mit Berlin die einzige Hauptstadt, die keine funktionsfähige, auf die ganze Stadt ausstrahlende historische Mitte hat. Mitte, das sind in diesem Zusammenhang die etwa zweihundert Hektar des historischen Stadtkerns zwischen Alexanderplatz und Unter den Linden.

Es ist, als hätte man hier die Zerstörungen zweier Diktaturen ein für alle Mal akzeptiert. Die nahezu vollständige Fragmentierung des Stadtzentrums hat jedoch so gravierende politische, kulturelle, soziale, stadtwirtschaftliche und stadtökologische Konsequenzen, dass man es dabei nicht belassen kann.

Wir rufen alle in Berlin Verantwortung tragenden Parteien und Vereinigungen auf, sich die Anomalie des defekten Zentrums nicht weiter schönzureden, sondern sich den evidenten städtebaulichen Missständen zu stellen. Der hier einbegriffene Anteil an Leerflächen bietet die einmalige Chance, die Großaufgabe, Berlin stadtökologisch zukunftsfähig zu machen, genau an dieser Stelle zu beginnen.

# I. Stadtzentrum/Mitte als Politikfeld

1 Die Berliner Mitte ist ein Territorium, das für die Parteien zuallererst noch zu entdecken ist.

2 Der politische Wert eines Stadtzentrums besteht in seiner sozialen Bindekraft. Anders als Frankfurt, Hamburg, München usw., ist Berlin in seiner Mitte abwesend. Ohne die Bindung an einen von den Bewohnern libidinös besetzten Mittelpunkt - wenn nicht Liebe, dann zumindest kulturelles oder historisches Interesse - ist eine überzeugende Stadtpolitik nicht möglich. Eine Entwicklungspolitik, die sich am Verkehr und einseitigen Hochhaus-Investitionen entlang hangelt, hat ihren Gegenstand bereits verfehlt.

3 Es gibt auf dem Gebiet der Berliner Altstadt infolge der Großwohnanlagen zwar einen für europäische Stadtmitten untypisch hohen Wohnanteil. Aber:

– finden Parteien in den dort Wohnenden ihre Wähler?

– interessieren sich die Bewohner für die Entwicklung des Stadtzentrums?

– die Großwohnanlagen sind da und man muss mit ihnen umgehen. Aber sie brauchen nicht zum Fixpunkt jeder weiteren Überlegung zu werden.

4 Die Bevölkerungsstruktur Berlins verschiebt sich durch Zu- und Abwanderung immer stärker in Richtung auf neu Hinzugezogene. Eine Hauptaufgabe der Stadtpolitik besteht darin, diese Neu-Berliner an die Stadt zu binden, statt die Alt-Eingesessenen im Lokalismus ihrer Kiezzufriedenheit weiterhin zu bestärken.

Es spricht inzwischen alles dafür, dass die Hinzukommenden diejenigen sind, die sich am meisten für die Geschichte der Stadt interes-

sieren. Um sie an die Stadt zu binden, gibt es kein besseres Mittel, als den Schatz der heute fast unsichtbaren Stadtgeschichte wieder sichtbar und in Adressen, erinnerungsfähigen Gebäuden und Namen erzählbar zu machen.

Was die Faszination des Stadtkerns ausmacht, ist seine historische Tiefe: die achthundert Jahre Geschichte, die unter dem Pflaster liegenden Erzählungen, die Adressen der Politik-, Kultur-, Geistes- und Religionsgeschichte. Virtuell ist alles da, aber es muss erst wieder sichtbar gemacht werden.

5 Die Abrisskampagnen zweier Diktaturen haben die Berliner Mitte unlesbar gemacht. Was im Stadtkern zwischen Spittelmarkt und Alexanderplatz seit der Wende gebaut worden ist oder gegenwärtig gebaut wird, ist de facto eine dritte Zerstörung des Berliner Zentrums. Es ist erinnerungsfrei, monofunktional, kalt und nicht urban. Das beste Beispiel dafür sind die jüngsten Neubauten am Köllnischen Fischmarkt und an der Gertraudenstraße (Abbildung).

6 Es ist zu wenig, wenn eine Stadt ihre Geschichte vom Jüdenhof über die Aufklärung in der Breiten oder der Spandauer Straße zum liberalen Berlin der Schulen, Markthallen, Museen usw. nur auf die jüngste Schicht von DDR und Mauerfall reduziert. Die europäische Bedeutung besteht gerade darin, was in Berlin einmal gedacht und vorgelebt wurde.

Eine lebendige Stadt braucht die Anschaulichkeit ihrer ganzen Geschichte, um sie sich auch erzählen zu können.



Der Köllnische Fischmarkt, 1935

Der Fischmarkt auf der Spreeinsel war neben dem Molkenmarkt Berlins ältester Platz. Rechts ist das Palais Derfflinger aus dem Jahr 1693 nach Aufstockung und Umbau zu einem Herrenmodegeschäft zu sehen. Die Gebäude wurden im Zweiten Weltkrieg zerstört. (Foto: Waldemar Titzenthaler, Landesarchiv Berlin, F Rep. 290, Nr. II2278)

## II. Zentralität

1 Berlin leidet mental, verwaltungstechnisch und wirtschaftlich unter einem eklatanten Mangel an einem steuernden politischen Willen. Die historischen Ursachen sind bekannt: Die Bildung Groß-Berlins 1920 schwächte die Zentralverwaltung, Vernichtung des Berliner Stadtbürgertums, Kriegszerstörungen, von 1949 bis 1990 Aufteilung in zwei Staaten, nach der Wende bloße Summierung der Verwaltungsorganisationen, keine Reform der kontraproduktiven gedoppelten Berliner Verwaltung. Die daraus resultierende Entscheidungsschwäche und die wiederholten Verwaltungsausfälle machen sie national zum Problemfall und Gespött. Es fehlt der politische Wille zur grundsätzlichen Erneuerung.

2 Eine unmittelbare Folge ist das eklatante Defizit in der Stadtplanung. Es gibt keinen Plan für die Gesamtstadt. Folgerichtig fehlt auch ein korrespondierendes Konzept für das Zentrum. Seit zwei Jahrzehnten wird in der Mitte der Stadt nur noch auf Investorenanforderungen reagiert.

Es fehlt in der Bauverwaltung nicht nur am Planungswillen, sondern sogar schon an der an sich selbstverständlichen Pflege des Bestands – ungelöste städtebauliche Situationen und Diskontinuitäten im und noch mehr rings um den Altstadtbereich, mit der Rochstraße angefangen.

Eine neue Austarierung (Gewichtung) der Aufgaben traut man sich gar nicht mehr zu.

3 Seit Berlin wieder Hauptstadt ist, ist das Berliner Zentrum kein rein Berliner Problem mehr, sondern ein nationales. Die Hauptstadt hätte eine Projektionsfläche der Nation zu sein. Stattdessen verweist die nationale Leistung des Wiederaufbaus des Berliner Schloss als Humboldt Forum auf eine historische Stadtanbindung, die es nicht gibt und gab. Entleerung lässt sich nicht schönreden. Sie wird gefüllt oder sie bleibt destruktiv wirksam.

4 Die wichtigsten Gewichtungsleistungen seit der Wende wurden der Stadt von außen verordnet, durch Bundesbauten, einschließlich dem Bau des Schloss-Humboldt Forums. Für den Stadtkern gibt es weder ein eigenes Ressort noch überhaupt ein Planungsformat. Einen Ansatz dazu bildete das Planwerk Innenstadt der neunziger Jahre, welches damals den Versuch unternahm, die Teilung der Stadt durch Wiederaufbau und strukturelle Neuordnung des Zentrums zu überwinden. Seitdem hat die Verwaltung alles getan, um diesen Ansatz zu marginalisieren.

5 In der Mitte der Stadt dominiert neben großformatigen Wohnungsclustern funktionale, räumliche und emotionale Leere. Dazwischen gibt es keine funktionale Verbindung. Die beiden sichtbarsten Strukturmomente sind das den Stadtkern durchquerende Schnellstraßensystem und das Marx-Engels-Forum: Durchfahrbarkeit als wichtigster Zweck der Mitte. Wo einst die Berliner Altstadt war, leistet man sich eine Stadtbrache. Ihre Funktion für die Repräsentation der DDR ist nicht mehr gegeben. Die heutige Funktion als touristische Aufenthaltsfläche ist so windig und ungelöst, dass eine unübersehbare Verwahrlosung eingetreten ist.

Daran hat auch der Grünraum-Wettbewerb im Jahr 2021 nichts geändert, weil ein Grünraum hier nicht die Antwort auf die städtebaulichen Mißstände ist.

6 Berlin leistet es sich, Flächen ungenutzt zu lassen, die in allen anderen Metropolen der Welt Ort der maximalen Wertschöpfung sind. Ob Verkehrs- oder Freiflächen – sie kosten Instandhaltung, tragen aber nichts zur Stadtwirtschaft bei, sie sind bloße Last – wie zum Beispiel der „große Freiraum“, die überdimensionierten Verkehrsflächen Karl-Liebknecht-, Gruner/Leipziger- und Spandauer Straße.

7 Der Vermittlungsverlust zwischen DDR-Wohnbebauung und Neubau nach der Wende einerseits und den dominanten Elementen funktionaler Leere andererseits ist ein mentales Problem für die Gesamtstadt. Die übrigen Teile der Stadt sind sich selbst genug, die Mitte ist nicht wirklich ihr Zentrum, die Bezirksverwaltung hebt die Gesamtverwaltung aus. Dies wird bereits außerhalb des unmittelbaren Stadtkerns deutlich: in den ehemaligen Vorstädten, die der Untätigkeit der Bezirksverwaltungen anheimgegeben sind. Zum Beispiel die umfangreichen Stadtbrachen am Columbia-Damm und an der Urania, die Gebiete rund um das Hallesche Tor oder zwischen Platz der Vereinten Nationen, Straußberger Platz und Holzmarktstraße.

8 Die Bezirksverwaltung Mitte ist, obwohl sogar interessierter als die Hauptverwaltung, strukturell unzuständig. Die Hauptverwaltung

dagegen ist gelähmt, überdimensioniert, demoralisiert, überfordert. Beispiel Molkenmarkt: Seit 30 Jahren wird an der Redimensionierung der Grunerstraße geplant, um die Brachfläche zwischen Rotem Rathaus und Stadthaus wieder zu füllen. Das bisherige Ergebnis: bloß zwei Fahrspuren weniger, Halbheiten hinsichtlich des einzusetzenden Städtebaus, kein Molkenmarkt, sondern eine rein verkehrstechnische Durchfahrungsituation – im Übrigen eine Inselplanung zwischen dem leeren Fernsehturm-Areal und der Menschenleere beidseits der Stralauer Straße.

9 Berlin sollte in Deutschland vorangehen statt hinterherhinken. Dass in der Stadt fast als einziges BVG und BSR funktionieren, ist nicht genug. Berlin muss wieder Modellstadt werden – Modell der stadökologisch umorientierten Großstadt, Modell aber auch der Überwindung historischer Zerstörungen.



Neubau der Wohnungsbaugesellschaft Mitte (WBM) am Köllnischen Fischmarkt – eine diesem Standort in den Augen vieler nicht angemessene Architektur, Oktober 2022  
Foto: Rainer Quambusch

# III. Verkehr

1 Eine Verkehrspolitik für Berlin, die etwas verändern will, darf sich nicht auf Fahrradstraßen beschränken, sie muss die Stadt umbauen.

2 Die bisherige gleichlaufende Förderung von ÖPNV und MIV ist stadtwirtschaftlich zu teuer und verkehrspolitisch wirkungslos. Stadtwirtschaftlich ist angesichts der erheblichen Unterhaltungskosten beider Systeme eine Prioritätssetzung nötig. In Zeiten von Klimawandel und Energiekrisen darf die Entscheidung nur zugunsten des ÖPNV fallen. Das bedeutet keine Vernachlässigung des Straßensystems, wohl aber eine hochprozentige Reduktion der zu unterhaltenden Verkehrsflächen.

3 Verkehrspolitik kann in Zukunft nicht mehr nur Bedarfsdeckung sein, sondern muss in erster Linie Verkehrslenkung sein. Ab sofort ist daher nicht mehr für aktuelle oder projizierte Bedarfe individueller motorisierter Mobilität zu bauen, sondern zugunsten des stadtpolitischen Ziels einer Reduktion der innerstädtischen Verkehrsbewegungen um mindestens 60%.

4 Stillgelegte Verkehrsflächen sind nicht durch Markierungen oder überbreite Fahrradstreifen zu gliedern, als Bewegungsräume für jedermann auszuweisen oder mit Begleitgrün zu versehen – alle drei Maßnahmen sind stadtoökologisch nicht wirklich zielführend. Sie sind zu urbanisieren.

Beispiel:

Dass Verengung nicht automatisch zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führt, sieht man am Wiederaufbau des Hackeschen Marktes: Der Neubau auf den vor dem Krieg bebauten Flächen hat kein Chaos produziert, sondern Urbanität, ohne die verkehrliche Funktionalität zu unterbinden.

5 Die Grundlage einer Verkehrsberuhigung im Zentrum ist das Vorhandensein eines dichten Stadtkerns, der zentrale politische und kulturelle Funktionen bündelt. Da Berlin aufgrund von Kriegszerstörungen und Entwicklungen in NS-Zeit und DDR heute keine Altstadt mehr hat, greift die Logik in Berlin nicht, die in Städten wie Paris oder Mailand zu weitgehender Verkehrsberuhigung geführt hat. Der Stadtkern muss hier zunächst erst wieder gebaut werden.

6 Verkehrslenkung ist politisch nicht durchsetzbar ohne offensive Propagierung eines alten/neuen Ziels: Verkehrsgerechtigkeit, d. h. 80 Prozent ÖPNV, 20 Prozent MIV in der Innenstadt. Finanzielle Zuwendungen sind nicht einseitig am MIV zu orientieren, letztlich überhaupt nicht mehr an einer absolut gesetzten Mobilität, sondern proportional an der Gesamtmenge der Nutzer. Die Fußgänger bilden die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer, daher muss diese Gruppe im Zentrum stehen. Ihre ausstehende Gleichberechtigung, vor allem aber Sicherung ihrer körperlichen Unversehrtheit ist das größte Kapitel der Verkehrswende.

7 Halbheiten der bisherigen Politik summieren sich in der Berliner Mitte, daher die neuen Aufgaben: Der Stadtkern mit unmittelbarer Umgebung muss angefahren, aber nicht durchfahren werden können. Der gesamte Bereich des Stadtkerns sollte nicht hierarchisierte Verkehrsfläche sein – deswegen noch lange nicht verkehrsfrei.

Zentral für dieses Ziel ist die Privilegierung des Stadtkerns. Derzeit sind Alt-Kölln und Alt-Berlin reduziert auf Begleitbebauungen der durch sie gelegten sechsspurigen Schnellstraßen. Der bestehende, mit der Bebauung des Molkenmarkts verbundene Kompromiss weicht vor dem Problem aus. Entscheidend ist nicht, wie man am Molkenmarkt baut, sondern wie



Shared space im gesamten Stadtkern – alle achten auf alle: Keine Privilegierung des Individualverkehrs mehr und keine Hierarchisierung von Verkehrsflächen, also weder Durchgangsstraßen, noch Sperrungen oder Fußgängerzonen. Die Mitte wäre befriedet, 2023 (Verfasser der Karte: Vinzenz von Feilitzsch)

viel Verkehr man in den Stadtkern hineinlässt. Damit konzentriert sich das Problem auf die entscheidenden Zugangspunkte: die Gertraudenbrücke und den Mühlendamm. Die Erneuerung der maroden bestehenden Brücken löst nichts, sondern verlängert den Unsinn der Mitte-Durchfahrung in die Zukunft.

Hier ist eine Grundsatzentscheidung nötig. Mehr Verkehr, als über die funktionsfähige alte Gertraudenbrücke (22m Breite) einschließlich Straßenbahn möglich ist, soll gar nicht in die historische Mitte kommen. Daraus ergeben sich ganz von selbst zwischen Spittelmarkt und Königstor enorme Geländegewinne für den Wohnungsbau und Begrünung.

8 Die Folgerung, dass bei verkehrsberuhigter Mitte die Stadtautobahn A100 weitergebaut werden muss, gilt nur, wenn man es beim heutigen Verkehrsaufkommen belässt. Das ist keine realistische Zukunftsperspektive.

9 Eine verkehrsberuhigte Mitte ist der Einstieg in eine Reorganisation des Berliner Stadtverkehrs überhaupt. Sinnfällig und funktionswirksam wird die Mitte jedoch nur, wenn sie durch neue für alle nutzbare Gebäude und Plätze mit urbanem Leben und sozialer Aktivität gefüllt ist. Das geeignetste Mittel im Stadtkern ist gezielter individualisierter Wohnungsbau auf historischem Stadtgrundriss (Parzellierung), der die vorhandenen Großwohnanlagen und großformatigen Investorenmodelle ausgleicht.

# IV. Wohnen

1 Die Lage auf dem Berliner Wohnungsmarkt ist Folge von zwei Jahrzehnten unterlassener Planung. Das ist nicht im Schnellkurs nachzuholen. So dringend eine rasche Besserung sein mag, sind zuerst die Ursachen zu bearbeiten.

2 Die Planung an der Peripherie der Stadt auf letzten größeren Freiflächen hat zur Folge, dass enorme innerstädtische Freiflächenpotentiale ungenutzt bleiben. Die zusätzliche Bindung an eine Mietpreis-Obergrenze führte, soweit der festgesetzte Preis wirtschaftlich überhaupt realisierbar war (was zu bezweifeln ist) zwangsläufig dazu, dass in der Peripherie der Stadt auf letzten größeren Freiflächen gebaut, das enorme innerstädtische Freiflächenpotential dagegen ungenutzt bleibt.

3 Das Wohnungsproblem ist von vornherein falsch angepackt, wenn Wohnungsbau als isoliertes politisches Thema angegangen wird. Das führt zu falschen Ergebnissen. Es geht nicht bloß um Mengen, sondern darum, wie und wo sie hergestellt werden.

Zur Erläuterung: Gesetzt der Fall, man würde, wie geplant, auf der Elisabeth-Aue in Pankow tausend Wohneinheiten errichten, wäre das Ergebnis nicht anders als im jüngsten Großunternehmen Biesdorf Süd: Die Bewohner arbeiten dort nicht, gehen dort auch nicht in Kultur- und Vergnügungseinrichtungen, im Wesentlichen schlafen sie dort - d. h., man kommt aus der Logik isolierter Suburbanität, wie sie fast alle nach 1945 errichteten Wohngebiete auszeichnet, nicht heraus.

4 Die einseitige Verfolgung bloßer Vermehrung von Wohneinheiten, egal wo und wie, hat seine Schlagseiten. Berlin ist überwiegend Mieterstadt, insofern untypisch.

Die einseitige Fokussierung auf den Wohnungsbau ist insofern weniger Sach-, sondern Wählerorientiert. Schon die Gewerbemieten sind dann nicht mehr interessant, obwohl ihre Höhe für vorhandene oder fehlende Urbanität und Nutzerfreundlichkeit eines Stadtviertels entscheidend ist. Das zentrale stadtplanerische Ziel funktionaler und sozialer Mischung wird somit konterkariert.

5 Wenn man das Wohnungsbauziel überhaupt erreichen will, sind sämtliche möglichen Akteure zu mobilisieren und durch vereinfachte Genehmigungsverfahren zu stützen: nicht nur Groß-Investoren und etablierte Öffentliche Gesellschaften, sondern auch neue kleine Genossenschaften, Baugemeinschaften, private BauherrInnen. Dazu sind einerseits neue Regularien zu entwickeln, die Mischung allererst möglich machen, andererseits neue Beteiligungsmodelle zum Wohnungserwerb wie etwa Mietkauf.

Fokussierung auf die Peripherie und Bindung an eine Mietobergrenze engen dagegen das Feld von vornherein auf die öffentlichen Gesellschaften ein. Diese können - und dürfen - aber nur Masse und Monofunktionalität herstellen. Da wo sie bauen, fallen sie zwangsläufig auf die sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zurück. Das Handlungsmodell ist aber überholt. Auf dieser Schiene werden einerseits die Mengenziele verfehlt und andererseits alle inzwischen gewonnenen fachlichen Einsichten hinsichtlich Mischung, Dichte, Urbanität und Stadtökologie vernachlässigt.

6 Anders als in allen anderen europäischen Metropolen, liegt die Hauptmasse der Flächenpotentiale Berlins in der Innenstadt bzw. innenstadtnah.

Absolute Priorität einer aussichtsreichen Stadtentwicklungspolitik, welche das Wohnungsproblem voranbringen könnte, hat die Mobilisierung dieser innerstädtischen Potentiale. Praktisch heißt die Aufgabe: Einrichtung eines Entwicklungsmanagements Innenstadt. Einzelflächen im öffentlichen oder privaten Besitz, die als Folge von Krieg, Abfall von Verkehrsprojekten oder programmatischen Abstandsflächen entstanden sind, müssen durch eine Task-Force identifiziert werden. Das Mengenpotential ist erheblich.

7 Statt isolierter Förderung des Wohnungsbaus ist ein integrales Stadtentwicklungskonzept erforderlich, das Mobilität, Wohnen, Gewerbe, Infrastruktur, Freiflächen und Stadtgrün berücksichtigt. Dafür gibt es eine neue, als Maßstab brauchbare Formulierung: die Fünfzehnminuten-Stadt. Alles sollte in einem relativ engen Bereich für jeweilige Nutzer erreichbar sein, Arbeitsmöglichkeiten, Schule und Kita, Einkaufen, Handwerk, Bank, Post, Bürgeramt. Es komplettiert die Grundstruktur Berlins als polyzentrische Stadt.

8 Urbanisierung - nicht mit Urbanität zu verwechseln - ist dafür das hinreichend integrierende Planungsziel: verkehrspolitisch dank der stadtökologischen Vorteile, sozialpolitisch aufgrund der implizierten Richtung auf soziale und funktionale Mischung, stadtwirtschaftlich aufgrund der ökonomischen Vorteile von Verdichtung, affektiv als Bedingung von Umweltfreundlichkeit und Zugehörigkeit, nicht zuletzt politisch als Element von sozialer Verständigung, Zusammenhang und demokratischer Zustimmung. Architektur-ästhetisch ist das Ziel weitgehend neutral.

# V. Vorschlag

Aus den Empfehlungen des Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen:

Aus den Empfehlungen des Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen: Es braucht „einen Innenentwicklungsmanager für den Wohnungsbau, um Baulandreserven mit unterschiedlichen baurechtlichen Voraussetzungen schneller aktivieren zu können.“

„...eine Wunde schließt sich immer vom Rand her...“  
(Christina Kautz)

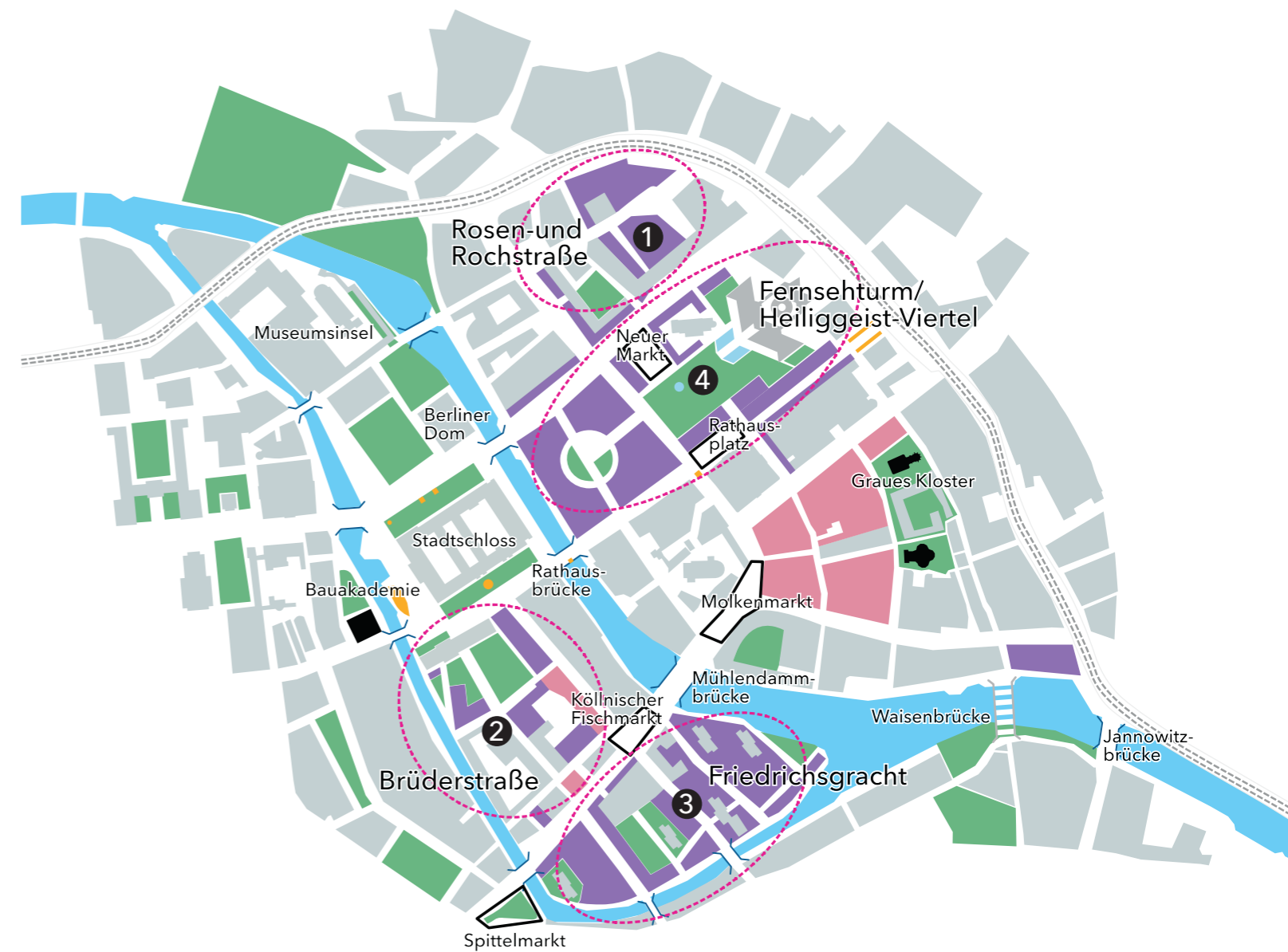
Die Planungsgruppe Stadtkern schlägt vor, eine Task Force Bauflächen-Ermittlung einzurichten und bietet an, daran mitzuwirken. Es geht darum, sich um die Wiederherstellung und Reparatur eines komplexen, sozialen und kulturellen Stadtgefüges zu kümmern und wir tun das auf dem Hintergrund jahrzehntelanger Erfahrung.

Berlin, den 12. Dezember 2023

Dr. Dieter Hoffmann-Axthelm  
mit Vinzenz von Feilitzsch, Lutz Mauersberger und Gerwin Zohlen

Die Planungsgruppe Stadtkern im Bürgerforum Berlin e.V.

Die Planungsgruppe Stadtkern ist eine Vereinigung von Experten verschiedener Fachrichtungen, die sich bereits seit 2011 mit der Berliner Mitte beschäftigen. Neben dem Anliegen, zur Geschichte des Berliner Stadtkerns, zu wichtigen Persönlichkeiten und insbesondere zur jüdischen Geschichte zu informieren, setzt sich die Planungsgruppe Stadtkern mit den aktuellen Planungen auseinander und beteiligt sich am Diskussionsprozess in der Auseinandersetzung um eine qualitätvolle Stadtreparatur mit menschlichem Maßstab.



- |   |                       |
|---|-----------------------|
| ⊖ Bereiche  | ■ Bebauungspotentiale |
| ① Rosen- und Rochstraße - Wohnquartier  | ■ geplante Bebauung   |
| ② Brüderstraße - Studentenquartier  | □ Plätze              |
| ③ Friedrichsgracht - Öko-/Klimaquartier   | ■ Grün                |
| ④ Fernsehturm/Heiliggeist-Viertel - langfristige Planung: zunächst Grün, später Verdichtung | ⌋ Brücken             |
|   | ⌋ geplante Brücken    |
|   | ■ Denkmäler           |
|   | ■ Einzelprojekt       |

Kartierung der im Zusammenhang zu entwickelnden Bereiche des Stadtkerns, 2023 (Verfasser der Karte: Lutz Mauersberger)



## Mitglieder der Planungsgruppe Stadtkern

- Prof. Dr. Harald Bodenschatz, Stadtplaner und Architektursoziologe
- Prof. Dr. Eberhard von Einem, Stadt- und Regionalökonom
- Vinzenz Freiherr von Feilitzsch, Architekt
- Bodo Fuhrmann, Verkehrsplaner
- Dr. Benedikt Goebel, Stadthistoriker (Sprecher)
- Willo Göpel, Historiker, Journalist und Projektentwickler
- Volker Härtig, Projektentwickler
- Thomas Harmstorf, Stadtsoziologe
- Dr. Dieter Hoffmann-Axthelm, Publizist und Stadtplaner
- Christina Kautz, Landschaftsarchitektin
- Hans-Joachim Kuke, Kunsthistoriker
- Dr. Ing. Christian Müller, Tragwerksplaner
- Dr. Helmut Maier, Architekt
- Lutz Mauersberger, Architekt und Archivinhaber
- Tobias Nöfer, Architekt
- Prof. Dr. Wolfgang Schäche, Architekturhistoriker und Architekt
- Gerwin Zohlen, Publizist, Verleger und Kritiker

## Ehemalige Mitglieder

- Prof. Bernd Albers, Architekt †
- Klaus Hartung, Journalist und Maler †
- Prof. Hildebrand Machleidt, Stadtplaner
- Prof. Petra Kahlfeldt, Architektin

## Historie Planungsgruppe

### 6. Februar 2011

Gründung des Bürgerforums Historische Mitte, in dem sich die Arbeitsgruppe Planungsgruppe Stadtkern zusammenfand

Alle Beteiligten sahen den Aufgabenbereich hauptsächlich darin, der fehlende Kenntnis zum Berliner Stadtkern bei Bewohnern und der Verwaltung durch umfassende und vielseitige Information zu begegnen (Publikationen, Ausstellungen, Führungen)

### 23. März 2011

1. Bürgerforum als öffentliche Veranstaltung in der Marienkirche, Hauptthema war die Erhaltung des mittelalterlichen Berliner Rathauses

### 24. Mai, 23. Juni und 6. September 2011

Weitere Bürgerforum-Veranstaltungen in der Marienkirche und der Heilig-Geist-Kapelle

### 2012

Veröffentlichung des Films: „Denn wir wissen nicht, was wir vermissen“, Sabine Carbons Analyse zu verlorenen Räumen im Berliner Stadtkern

### 8. Februar 2012

Erster der monatlichen Lichtbilderabende zum Stadtkern (seither fortlaufend)

### 2013

Die Planungsgruppe Stadtkern wird Teil des Bürgerforum Berlin e. V. (gegründet 2000)

### 27. Januar 2014

Bürgerforum in der Aula der Evangelischen Schule Mitte mit Schwerpunkt auf die Zukunft des Berliner Stadtkerns

Formulierung der Charta für die Mitte von Berlin

Publikation „Mitte von oben – Luftbilder des Berliner Stadtkerns gestern und heute“

### 2015

Beteiligung am Prozess Alte Mitte-Neue Liebe

Open-Air-Ausstellung "Mitte! 150 Jahre Transformation des Berliner Stadtkerns 1865-2015" am Neptunbrunnen vor dem Roten Rathaus

Vortragsreihe in der Volkshochschule Berlin-Mitte

### 2016

Ausstellung "Mitte! 150 Jahre Transformation des Berliner Stadtkerns 1865-2015" im Abgeordnetenhaus von Berlin

### 2017

Ausstellung „Verborgene Pracht“ im Podewil anlässlich des Tages des offenen Denkmals „Werk-Stadt-Mitte-Berlin“, Vorbereitung eines Architekturwettbewerbes zum Stadtkern und Förderantrag (nicht bewilligt)

### 2018

Beteiligung an der Stadtwerkstatt, Einbringen der Projekte „Mühlendamm – stadtverträgliche Erneuerung“ und „Lauter gute Adressen – Gedenkkonzept und Leitbauten am Molkenmarkt“

Ausstellung „Unbekannte Mitte“ im Podewil anlässlich des Tages des offenen Denkmals (Publikation dazu „Mitte auf Augenhöhe“, 2020.

Beteiligung an der Ausstellung „Molkenmarkt und Klosterviertel – ein

lebenswerter Ort?“ initiiert durch das Forum Stadtbild e.V. in der Parochialkirche mit Vorträgen und Ausstellungstafeln zu Leitbauten, Geraubtem Jüdischen Besitz und zur Französischen Kirche Klosterstraße

### 2019

Erarbeitung eines Leitbautenkonzepts für das Klosterviertel, B-Plan-Bereich

2. Ausstellung „Unbekannte Mitte“ in der Stadtwerkstatt

Angesichts des geplanten unveränderten Ersatzneubaus der Mühlendammbrücke Aufruf zu einer Allianz für einen neuen Mühlendamm unter Beteiligung von 16 Vereinen und Initiativen, Demonstration auf dem Mühlendamm

### 2020

Publikation „Mitte auf Augenhöhe – Straßen und Plätze im Berliner Stadtkern gestern und heute“

Publikation „Mitte von oben – Luftbilder des Berliner Stadtkerns gestern und heute“, 2. Auflage

### 2022

Teilnahme am „Mitte-Festival“ der Stiftung Mitte Berlin mit Vorträgen und Ausstellungstafeln

### 2023

Teilnahme am „Mitte-Fest“ der Stiftung Mitte Berlin mit Vorträgen und Ausstellungstafeln

Vielfach bot die Planungsgruppe Stadtkern Führungen zum Tag des Offenen Denkmals an und äußerte sich zu Themen des Berliner Stadtkerns in den Medien.



