



Glienicker Straße 36, D-14109 Berlin, Tel.: +49 30 805 54 63, foerderverein-bauakademie@jtskom.net, www: foerderverein-bauakademie.de

P pdf 780

DER TAGESSPIEGEL



A) 30. September 2019: **4,5 Millionen Einwohner sind die Meßlatte“**

B) 16. November 2019: **Von Groß-Berlin zu noch-größer-Berlin**

(B1 Metropolen und ländliche Räume / B2 Architekten- und Ingenieur-Vereine schreibt Ideenwettbewerb aus)

4,5 Millionen Einwohner sind die Meßlatte“

*Bald sind es 100 Jahre her, dass sich die Eingemeindung von sechs Städten, 50 Gemeinden und 27 Gutsbezirken die Metropole in ihren heutigen Grenzen entstand. Was lässt sich aus der visionären Gründung Groß-Berlins auf die heutige Zeit übertragen? Ein Interview mit dem Stadtplaner Bodenschatz **



Millionenstadt: Darstellung von Berlin auf einem 1000-Markschein von 1922

Herr Bodenschatz, in genau einem Jahr wird Groß-Berlin 100 Jahre alt. 1920 wurde die Metropole zusammengeschweißt – am 1. Oktober trat das entsprechende Gesetz in Kraft. Das Datum dürfte nur wenigengläufig sein. Wie sehen Sie das?

Wir Berliner kennen unsere Stadt relativ schlecht. Berlin ist Weltmeister darin, wichtige Daten der eigenen Geschichte zu verschlafen.

Warum?

Die Stadt war lange unbedeutend im Vergleich zu den anderen großen Städten Europas. Sie wurde erst Ende des 19. Jahrhunderts mit der Industrialisierung quasi aus dem Stand heraus eine Weltstadt. Deswegen hatte man hier immer Probleme mit der wenig glanzvollen Vergangenheit und ist auch mit dem eher bescheidenen baulichen Erbe sehr rabiät umgegangen. Als relativ junge Hauptstadt hat Berlin auch im Rest des Landes einen schweren Stand - wie Rom und zeitweise auch Moskau.

Nun wird das mit einer rauschenden Feie, zum Hundertjährigen wieder gutgemacht?

Die große Chance für das Jubiläum ist nicht unbedingt, dass wir Berlin feiern, bis wir umfallen. Sondern dass wir Dinge besprechen, die wir im Alltag nicht besprechen können. Die tabuisiert sind, für die wir sonst keine Zeit haben. Denn wenn wir die Stadt gestalten wollen, müssen wir mehr von ihr wissen - auch die Politik.

Sie ist im Moment eher getrieben. Dabei muss sie die Urbanisierung ganz Berlins und die Gestaltung des Großraums. gezielt und planvoll vorantreiben.

Ihr Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin (AN) hat deshalb soeben den internationalen städtebaulichen Wettbewerb "Berlin-Brandenburg 2070" gestartet. Die Ergebnisse und Preisträger sollen dann in der Ausstellung „100Jahre Groß-Berlin“ in einen 1:Jahr präsentiert werden. Ist 2070 nicht noch sehr ferne Zukunft? Nein. Diese Zukunft kommt ja nicht einfach über uns, sie wird durch heutige Entscheidungen wesentlich geprägt. Auch unsere Gegenwart ist das Ergebnis der Entscheidungen unserer Vorfahren. Unser AIV-Vorgängerwettbewerb, der 1910 die Schaffung von Groß-Berlin vorbereitet, hatte sogar einen Zeithorizont von 100 Jahren.

Aber ist die Gestaltung der Stadt nicht Aufgabe der Politik?

Die Politik kann im Moment relativ wenig gestalten, weil sie die Instrumente zur Umsetzung nicht hat oder erst wiederaufbauen muss. Es fehlt die Kraft, es fehlen Finanzmittel und es fehlt Verwaltung. Daher ist es die Aufgabe der Zivilgesellschaft, zu drängenden Fragen Stellung zu nehmen. Ich habe auch den Eindruck, dass man in der Berliner Politik die Notwendigkeit unserer Initiative erkannt hat. Das Schwierige wird sein, diese programmatische Debatte in praktisches Handeln zu transformieren.

Derzeit ist Stadtentwicklungspolitik in Berlin vor allem parteipolitisch geprägt. Jede Partei will ihre Klientel bedienen.

Das ist ein schwieriger Punkt und sollte nicht so sein. Deswegen brauchen wir überparteiliche Debatten. Dafür wollen wir mit dem Wettbewerb einen Beitrag leisten.

An wen richtet der sich konkret?

An Planungsbüros, die disziplinübergreifend aufgestellt sind - man braucht Kompetenz in Architektur, Stadtplanung, Verkehr, Landschaftsplanung, Sozialwissenschaften. Es haben schon bekannte internationale Büros Interesse gezeigt.

bitte weiter blättern

Förderverein für die Schinkelsche Bauakademie e.V.

Konto bei der Weberbank AG, Berlin, IBAN: DE68 1012 0100 1004 0727 63, BIC: WELADED1WBB

VR: 15550 B AG Charlottenburg; Steuer-Nr.: 27/665/60070 FA f. Körperschaften I, 14057 Berlin

Vorstand: Prof. Dr. Karin Albert (erste stellv. Vorsitzende), Prof. Dr.-Ing. Willi Hasselmann (zweiter stellv. Vorsitzender),

Dipl.-Ing. Peter Klein (Schatzmeister), Dipl.-Ing. Hans-Karl Krüger, Prof. Dr. Rudolf Schäfer, Wolfgang Schoele (Vorsitzender und Schriftführer)

Ehrenmitglieder: Dipl.-Ing. Hans-Joachim Arndt (verstorben), Prof. Dr. Winfried Baer (verstorben), Dipl.-Ing. Horst Draheim

Der Förderverein Bauakademie e.V. ist Mitglied

im „Förderverein Bundesstiftung Baukultur e.V.“ und in der Gesellschaft „planen-bauen 4.0 GmbH“



Glienicker Straße 36, D-14109 Berlin, Tel.: +49 30 805 54 63, foerderverein-bauakademie@jtskom.net, www: foerderverein-bauakademie.de

Fortsetzung: 5 Millionen Einwohner sind die Meßlatte

P pdf 780 Seite 2

Allerdings sind auch Berlinkenntnisse erforderlich. Das ist sicher eine Herausforderung - wie schon damals beim Wettbewerb Groß-Berlin.

Der Stadtentwicklungsplan 2030 sieht Potenzial für bis zu 200000 Wohnungen. Wie viele Menschen verträgt Berlin? Auf der gleichen Fläche haben einst ja schon viel mehr Menschen gelebt 4,5 Millionen. Das ist die Messlatte. Wenn man aus Südamerika oder Asien zurückkommt, kommt einem Berlin gähnend leer vor. Wir haben eine Pro-Kopf-Flächennutzung von 40 Quadratmetern - das gibt es weltweit kaum in einer anderen Großstadt. Aber an dieser Schraube zu drehen, ist schwer. Vor allem weil es ein wirkliches, großes Versäumnis gibt.

Welches?

Berlin hat nicht nur die öffentliche Infrastruktur sträflich vernachlässigt, sondern auch einen Großteil seines Bestands an öffentlichem Eigentum 'verschleudert'. Das betrifft vor allem Grund und Boden. Wir haben auch in großem Stil Schulen aufgegeben, und es gibt unglaublichen Nachholbedarf bei Kitas, Parks, Krankenhäusern. Da geht es viel zu schleppend voran. Selbst in den 1920er Jahren ist hier trotz leerer Kassen viel mehr geschaffen worden: Westhafen, Messengelände, Flughafen Tempelhof, Volksparks, Strandbad Wannsee, Kraftwerk Klingenberg das alles hat man damals in wenigen Jahren gestemmt. Wir müssen, um die Zukunft zu meistern, viel mehr in die öffentliche Infrastruktur investieren. Besonders problematisch sind die Versäumnisse in der Verkehrsinfrastruktur.

Wenn man Reaktivierungen stillgelegter Strecken herausrechnet, ist weiterhin keine einzige wirklich neue S- oder U-Bahnlinie konkret geplant.

Das ist ein Unding. Alle reden von der Verkehrswende, aber das Netz hinkt jetzt schon enorm hinter den Bedürfnissen, her. Wenn man neue Wohnungsprojekte will und gleichzeitig die notwendige Infrastruktur nicht hat, braucht man sich nicht wundern, wenn die Anwohner dagegen protestieren, weil das dann eine zusätzliche Belastung ist.

Der Senat verweist immer darauf, dass es 30 Jahre dauert, bis eine neue U-Bahn gebaut werden kann. Muss er dann nicht jetzt sofort anfangen?

Ja, natürlich. Leider ist diese Grundhaltung in Senat und Verwaltungen noch nicht besonders verbreitet. Aber nun steigt der Druck der Anwohner, und der ist berechtigt. Und weil Berlin aus so vielen Ortsteilen zusammengesetzt ist, gibt es auch sehr viele unterschiedliche zivilgesellschaftliche Bewegungen. Die sind einflussreicher als in anderen Großstädten, das ist eine Berliner Besonderheit.

Wie geht man damit in der Stadtplanung um?

Man darf sich davon nicht entmutigen lassen. Die Politik ist stark verunsichert und scheut es immer mehr, eigene politische Programme offensiv zu vertreten. Aber die Politiker sollen ja nicht die Leute fragen, die sie gewählt haben. Sie sollen eigene Vorschläge machen und sie begründen. Das vermisste ich immer mehr.

Auch die zweistufige Verwaltung ist ein Erbe Groß-Berlins, die eine stringente Stadtentwicklung behindert.

Das Thema Verwaltung muss auf den Tisch. Es war von der ersten Sekunde 1920 klar, dass das Konstrukt Magistrat und Bezirke in der damals gefundenen Form keine optimale Lösung ist. Zudem ist heute die Zusammenarbeit zwischen den Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung und Verkehr sehr verbesserungswürdig - vorsichtig ausgedrückt. Sie brauchen eine gemeinsame Arbeitsgruppe, die einen dauerhaften, regelmäßigen Austausch in der Stadtentwicklung, gewährleistet - wie in der Gemeinsamen Landesplanung mit Brandenburg. Das ist das Mindeste in der jetzigen Situation.

Diese Gemeinsame Landesplanung sieht ein Wachstum der Metropolregion entlang der Radialtrassen des sogenannten "Siedlungssterns" vor.

Die Stadt hat sich schon von Beginn an sternmäßig Richtung Umland entwickelt, wegen der Bahnlinien und der Straßen. Im Wettbewerb Groß-Berlin 1910 wurde der Siedlungsstern dann auch bereits konzeptionell vorgestellt. Dass man ihn wieder aufgreift, ist sinnvoll. Doch die Frage, wie der Stern konkret in der Praxis aussehen soll, muss jetzt als nächstes kommen.

Gilt der Siedlungsstern denn auch für Planungen auf Berliner Stadtgebiet? -

Der neue Landesentwicklungsplan hat ihn als Leitbild verkündet, und der ist für beide Länder. Der Flächennutzungsplan in Berlin müsste sich also daran orientieren. Auch im Wettbewerbsplan darauf Bezug genommen werden. Die großen Ausfallstraßen haben auf jeden Fall ein enormes Potenzial in Bezug auf Nachverdichtung. Das ergibt aber nur Sinn, wenn man die Verkehrswende mitdenkt. Wenn die Ausfallstraßen stärker auf Elektrofahrzeuge und Mischverkehr und nicht mehr so einseitig auf klassische Autos ausgerichtet sind, weil sie viel urbaner und attraktiver. Die Zentren entlang dieser Achsen werden dann eine neue Bedeutung erhalten.

Die Praxis sieht allerdings anders aus. In Brandenburg werden diese Zentren tatsächlich gestärkt, die weitere Bebauung im Zwischenraum der 'Siedlungsstern-Achsen ist dafür stark eingeschränkt. In Berlin dagegen sollen bisweilen große Viertel auf kommunalen Flächen weitab jeder Sternachse entstehen.

Ich hoffe; dieses Problem ist langsam in den Verwaltungen angekommen. Frau Lompscher hat letztes ausdrücklich gesagt, es sei wichtig, den Siedlungsstern auch für Berlin zu denken.

bitt4 weiter blättern

- A) 5 Millionen Einwohner sind die Meßlatte**
- B) Von Groß-Berlin zu noch-größer Berlin**



Glienicker Straße 36, D-14109 Berlin, Tel.: +49 30 805 54 63, foerderverein-bauakademie@jtskom.net, www: foerderverein-bauakademie.de

Fortsetzung A) 5 Millionen Einwohner sind die Maßlatte

P pdf 780 Seite 3

"Ihr Wettbewerb denkt den Großraum Berlin-Brandenburg ausdrücklich als Einheit. Muss sich Berlin in der Stadtplanung noch weiter mit Brandenburg verzahnen? Natürlich. Diese Grenze ist absurd und steht am Ende beider im Wege. Das sieht man nicht nur beim Flughafen. Der Planungsraum endet nicht an der Stadtgrenze.

Plädieren Sie aus stadtplanerischer Sicht für eine Länderfusion?

Eine Fusion hätte in der heutigen Situation überhaupt keine Chance. Da spielen auch die Befindlichkeiten eine Rolle, die es seit der Bildung von Groß-Berlin 1920 gibt. Das hat man damals in Brandenburg als feindliche Landnahme angesehen und bis heute nicht vergessen. Deswegen kann die Aufgabe jetzt nur heißen: engste Zusammenarbeit.

Interview: Christian Hönicke.

** Harald Bodenschatz war bis 2011 Professor für Planungs- und Architektursoziologie an der TU Berlin. Zu seinem Schwerpunkt gehört Groß-Berlin*

Übertragen aus der Druckvorlage des Tagesspiegel vom 20. September 2019 am 21. November 2019 von Wolfgang Schoele

B) Von Groß-Berlin zu noch-größer Berlin Wo Wachstum statthaft ist (verkehrlich Anbindungen sind entscheidend)

Grundlegende Strategiewandel sind nicht durch unkoordiniertes "Klein-Klein" zu erreichen. Wenn über neue Stadtquartiere, respektive wachsende Großstädte neu nachgedacht wird, wie dies Mecklenburg-Vorpommern mit Blick auf Berlin derzeit tut, müssen Faktoren wie Klimawandel, Mobilität und Demografie einbezogen, ein großer Wurf versucht werden. Der Tagesspiegel berichtete vor einer Woche im Immobilienbeilagen über einen Vorstoß von 15 Bürgermeistern aus Vorpommern, die Berliner gerne willkommen heißen würden. Doch in welchem Rahmen? Das Küstenland an der Ostsee ist über seine Förder- und Entwicklungsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH inzwischen mit dem Think Tank Arup Foresight ins Gespräch gekommen über konkrete Zukunftsszenarien zur Besiedlung ländlicher Räume aus der Hauptstadtregion. Das Beratungsunternehmen unterhält ein weltweites Netzwerk von insgesamt 15 000 Fachleuten aller politischen, wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Disziplinen, die in 32 Ländern tätig sind. Um eine abgas- bzw. emissionsfreie Mobilität zu erreichen, müssen wir erstmal verstehen, dass ländliche Gebiete komplett unterschiedliche Voraussetzungen und Anforderungen haben, als zum Beispiel innerstädtische Gebiete, sagt auf Anfrage Innovationsmanager Gereon Grundlegende Strategiewandel sind nicht Uerz, bei Arup verantwortlich für den Bereich "Foresight Consulting".

Privatwirtschaft sollte Entlastungsräume entwickeln

Ein Bedarf an individuellen Mobilitätslösungen werde hier weiterhin größer

bleiben als andere. Das Auto, bzw. dessen abgasfreie Nachfolger werde definitiv eine Rolle spielen, sagt er. Hierzu gehört der Ausbau von Lfdeihfrastuktur an relativ frequentierten Stellen

Indes: Niemand zieht allein wegen niedriger Baupreise und einer Ladesäule am Bahnhof aufs Land, wenn nicht in einer Stunde Reichweite eine gute Gesundheitsversorgung und kulturelle Angebote zu erwarten sind. Funktionierende soziale Infrastruktur und Nahversorgung sind essentiell, es geht erstmal aber auch mobil und temporär. Einige lässt sich digital erledigen - 'unterstützen, substituieren', glaubt Stephanie Schemel, die bei Arup vor allem die Themen Architektur und Urbanität im Fokus hat.

Es müssen bereits mittelfristig attraktive "Entlastungsräume" entwickelt werden, geben Schemel und Uerz zu Protokoll. weil das Angebot in den Ballungszentren nicht ausreicht und weil die Zahl an Personen, insbesondere Familien, die aus der Stadt fliehen wollen, steigt". Dies habe die Studie "Urbane Dörfer" des Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) gezeigt. In Berlin ist z. B. deutlich sichtbar, dass \ die Stadt im Südosten nach Brandenburg wachsen wird, auch über die Stadtgrenze hinaus. Der Flughafen BER sorgt dafür, dass es einen Entwicklungskorridor gibt, der in den ländlichen Raum hinein ragt. Wichtig ist hierbei auch, dass ländliche Gebiete Innovation zulassen und unterstützen müssen, Nur dann werden sie attraktiv für eine andere als allein eine zahlungskräftige Klientel.

"Nur wenn wir ländliche Gegenden so weiterplanen, dass sie Umgebungen sind, aus denen Menschen nicht notwendigerweise auspendeln müssen, werden wir einen Unterschied machen können", sagt Schemel. Wie genau das funktioniere, müsse man bei jedem neuen Projekt herausfinden "Mancherorts ist die Entwicklung kleinerer urbaner Knotenpunkte im Ländlichen ein Weg dorthin. Arup Foresight schlägt vor, privatwirtschaftliche Dienste/Angebote zur Verbindung der ländlichen Regionen mit den Ballungszentren gemeinsam mit dem Wohnungsbau zu entwickeln, Denn öffentliche Aufgabenträger und Verkehrsverbände seien nicht' in der Lage, diese Aufgabe zu bewältigen. Gleichzeitig entstehen neue Angebote im Bereich des "IÖV", des "Individualisierten Öffentlichen Verkehrs". So kooperieren Automobilhersteller bereits mit öffentlichen Verkehrsanbietern. Möglicherweise wäre das in ländlichen Räumen sinnvoller als in Innenstädten - wie zum Beispiel derzeit in Berlin. Hier sind die Sammelfahrdienste "Berlkönig" und "Clevershuttle" unterwegs.

bitte weiter blättern

B) Von Groß-Berlin zu noch-größer Berlin

B1) Wo Wachstum statthaft ist

B2) Architekten- und Ingenieur-Vereine schreibt Ideenwettbewerb aus



B1) Von Groß-Berlin zu noch-größer Berlin Wo Wachstum statthaft ist

Die Strategen beobachten zudem eine kleine Renaissance des "betrieblichen Wohnungsbaus, wie bei der Margarethenhöhe in Essen (Thyssen-Krupp) oder bei der BASF in Ludwigshafen. In den USA betreiben Google und Amazon eigene Wohnbauentwicklungen. Sollten größere Arbeitgeber in Berlin die Qualitäten und Preisvorteile des ländlichen Raumes ernsthaft entdecken, entstünde hier ein Modell, dass im größeren Stile zu Wohnentwicklungen auf dem Lande führen könnte.

REINHARTBÜNGER

Übertragen aus dem Tagesspiegel vom 16. November 2019 von Wolfgang Schoele am 21. November 2019

B2) Architekten- und Ingenieur-Vereine schreibt Ideenwettbewerb aus



Die Stadtlandschaft im Südosten Berlins, gesehen vom Architekten und Hochschullehrer Albert Gesner von der Südbahnstraße zum Müggelsee für den Wettbewerb Groß-Berlin 1910. G4ssner arbeitete auf dem Gebiet des Geschosswohnungsbaus – er trug zur Entwicklung des großstädtischen Miethauses bei.

Berlin sieht inzwischen ziemlich alt aus. 'Die Großstadt zehrt infrastrukturell und wohl auch ideell immer noch von dem, was Groß-Berlin vor einhundert Jahren und in den Jahrzehnten zuvor in die Wiege gelegt wurde. Sei es das Verkehrsnetz mit dem Nord-Süd-Tuimel, seien es Volksparks, seien es die damals weltweit einzigartige Innovation einer unterirdisch verlegten Kanalisation oder der Westhafen. Kann es einfach so weitergehen?

Berlin verzeichnete nach der Gründung des Deutschen Reichs im Jahr 1871 ein immer stärkeres Bevölkerungswachstum. Als am 1. Oktober 1920 Groß-Berlin geschaffen wurde, erhöhte sich über Nacht die Stadtfläche von 66 auf 878 km² und die Bevölkerung von 1,9 auf 3,9 Millionen Einwohner. Nach Einwohnern wurde Berlin zur drittgrößten Stadt der Welt. Seit Jahren ist der Städtebau einmal mehr durch Zuzug gefordert. Anders als vor einhundert Jahren geht es aber nicht mit großen Schritten voran. Damals -war von neuen Qualitäten die Rede, heute von Quälereien die mitunter politisch gewollt sind.

Anlässlich des im kommenden Jahr anstehenden Jubiläums „100 Jahre (Groß-)Berlin“ hat der Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin e.V.; (AIV) einen offenen städtebaulichen Ideenwettbewerb ausgerufen (Anmeldefrist bis zum 27.9.19). Mit "Berlin-Brandenburg 2070" soll eine breite gesellschaftliche Debatte über die Zukunft der Region ausgelöst werden. Die Schlüsselthemen: Mobilität, Wohnen und Arbeit, Freizeit und Erholung. Es geht um Entwicklungsfragen der Stadt Berlin und des Landes Brandenburg. Ein Thema des Wettbewerbs ist auch die Frage, ob, und wie sich Berlin von den Leitbildern der Vergangenheit lösen könnte, um einem neuen Stadtbegriff "Raum zu geben: "Welche Stadt stellen wir uns in Zukunft vor?", sagte Tobias Nöfer, Vorstand des AIV anlässlich der Vorstellung des Wettbewerbs in dieser Woche. Neben dem Wettbewerb hat der Verein zwei weitere Teile konzipiert: städtebauliche Kolloquien und eine große Publikumsausstellung mit einem Blick nach Europa, wo Städte wie London, Paris und Wien näher betrachtet werden. Die Ausstellung „100 Jahre (Groß-)Berlin. Ein unvollendetes Projekt wird ab 1. Oktober im Kronprinzenpalais zu sehen sein.

Das Umland hat seit 2014 beträchtlich zugelegt

Großstädte wie Berlin äh-zen unter dem Andrang neuer Bewohner – und auf dem Land blühen viele Dörfer auf. Neue Lebens- und Arbeitsmodelle können helfen, das Gefälle zu überwinden. Doch vielerorts mangelt es an grundlegenden Voraussetzungen (*siehe dazu auch vorstehenden Beitrag*). Der Enge und dem Lärm der Ballungsräume entkommen, das Leben mit mehr Natur zu verbringen, dazu erschwinglichere Immobilienpreise: Für viele Städter klingt das verlockend. Home-Office und Arbeiten über das Internet machen neue Arbeitsmodelle möglich – allerdings nicht an jedem Ort, an jeder Stelle. Auch wenn das flexible Arbeiten in der Provinz noch kein Massenphänomen ist: Die Wohnungsnot treibt manche Menschen raus aus der Stadt. Wenn es um das Zusammenwachsen von Stadt und Land geht, dann geht es mit den Pendlern nicht nur um ein schnell funktionierendes Internet und 5G, sondern auch um Klimafragen.

bitte weiter blättern



Fortsetzung: B2) Architekten- und Ingenieur-Vereine schreibt Ideenwettbewerb aus

Für entlegene Dörfer ist die Zuwanderung eine große Chance. Dass junge Kreative und digital affine Städter das Land für sich entdecken, birgt für demografisch angeschlagene Regionen eine große Chance", sagt Silvia Hennig. Die Gründerin der Denkfabrik Neuland 21 hat zusammen mit dem Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung 18 Projekte rund um Berlin untersucht. Für manche abgeschlagenen Dörfer sind Stadt-Flüchtlinge eine heiß umworbene Klientel. Das hat nicht nur Mecklenburg-Vorpommern erkannt auch Kommunen etwa in Schleswig-Holstein werben um Städter, sagt Carolin Wandzik, Geschäftsführerin am Hamburger Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung (GEWOS): "Die Hoffnungen sind groß, Menschen anzulocken, die mit neuen Arbeitsformen nicht mehr pendeln müssen. "Auch wenn die neue Landbewegung den entlegenen Regionen nicht überall aus der Misere helfen wird, wäre die Politik gut beraten, die Motive und Bedürfnisse der jungen Landlustigen besser kennenzulernen", sagt der Bevölkerungsforscher Reiner Klingholz. Denn die Stadt-Land-Wanderer brächten nicht nur Einwohner, Steuer- und Gebührenzahler aufs Land, sondern auch neue Ideen, meint der Direktor des Berlin-Instituts für Bevölkerung und Entwicklung. Vom Immobilienboom profitiert auch die Provinz. Zwischen 20 11 und 2017 haben die angrenzenden Nachbargemeinden rund 8 Prozent an Einwohnern gewonnen und die weit draußen liegenden Umland-Gemeinden 3 Prozent, zeigen die GEWOS-Zahlen. "Zwar wuchs Berlin noch etwas stärker, aber das Umland hat seit 2014 beträchtlich zugelegt." Das sei kein alleiniges Hauptstadtphänomen.

Berlin hat ein im Vergleich zur Hauptstadt ein weniger dicht besiedeltes Umland. "Damals war es eine rot-rot-hellgelbe Koalition, die Groß-Berlin durchgesetzt hat", erinnert Harald Bodenschatz, Kurator der Ausstellung: "Es war ein total knappes Abstimmungsverhalten." Die Botschaft des Wettbewerbes sei zu verstehen, wie Groß-Berlin entstanden sei und daraus neue Fragen zu entwickeln, die in einem erlebbaren Zeitraum - bis 2070 beantwortet werden. Bodenschatz erinnerte daran, dass aus Mangel an städtebaulicher Euphorie viele Projekte scheitern. Der Speckgürtel dürfte mithin aktuell nicht in Gefahr sein. (mit dpa)

Weitere Informationen unter <http://bb2020.de>

REINHARTBÜNGER

Übertragen aus dem Tagesspiegel vom 16. November 2019 von Wolfgang Schoele am 21. November 2019