

WESTKREUZ &

VERSUCH DER KOLLEKTIVIERUNG EINER WOHNUNGSKRISE



Johannes Past BSc

WESTKREUZ &

Versuch der Kollektivierung einer
Wohnungskrise

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieur

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

Technischen Universität Graz

Betreuerin

Arch. Univ.-Prof. Aglaée Degros

Institut für Städtebau

Graz, März 2020

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Das in TUGRAZonline hochgeladene Textdokument ist mit der vorliegenden Masterarbeit identisch.

Datum

Unterschrift

PROLOG

| | |
|-------------------------------------------|----|
| DER PLANET WESTKREUZ | 11 |
| VERGESSENE VIELFALT | 15 |
| ZWISCHENORTE ALS MÖGLICHKEIT? | 15 |
| DAS WESTKREUZ ZUM VERKAUF? | 17 |
| DIE UNGEWISSHEIT ALS SPIELRAUM | 19 |
| ZWISCHENORT DES & | 21 |
| RADIKALITÄT GEKOPPELT MIT VERNUNFT? | 23 |

BERLIN &

DAS WESTKREUZ

| | |
|--------------------------------------------------------|----|
| VERWOBEN IM NETZ DER INFRASTRUKTUR | 25 |
| HISTORISCHE BETRACHTUNG | 32 |
| DIE ROLLE DES WESTKREUZES IN DER STADT BERLIN | 35 |
| DAS WESTKREUZ - EIN TRANSITRAUM | 37 |

STADTFRAGMENTE

| | |
|--------------------------------------------------------|----|
| EINE BETRACHTUNG DER BEZIRKE UM DAS WESTKREUZ | 39 |
| GEBÄUDEALTER | 41 |
| STÄDTEBAULICHE KENNWERTE | 43 |
| WEGENETZE & ERREICHBARKEIT | 47 |
| VERSORGUNGSEINRICHTUNGEN | 49 |
| NAHERHOLUNG | 53 |
| UMWELTGERECHTIGKEIT | 55 |
| VERTEILUNG VON WOHNRAUM UND ARMUT | 57 |
| BESCHÄFTIGUNG | 59 |

| | |
|----------------------------------|----|
| MULTIKULTURELLES WESTKREUZ | 60 |
| DAS WESTKREUZ. EIN BRUCH?..... | 62 |

DAS WESTKREUZ

| | |
|----------------------------------|----|
| EIN RAUMGEFLECHT..... | 65 |
| EIN TRANSITRAUM..... | 65 |
| EIN LEBENSRAUM..... | 71 |
| EIN MÖGLICHKEITSRAUM..... | 73 |
| EIN ÜBERMASS AN QUALITÄTEN | 73 |

NEUES ZUM WESTKREUZ

| | |
|-------------------------------|----|
| SCHINKEL WETTBEWERB 2017..... | 77 |
|-------------------------------|----|

WAS TUN?

| | |
|------------------------------------|----|
| GRUNDGEDANKEN ZUR GESTALTUNG | 78 |
|------------------------------------|----|

DAS WESTKREUZ ALS DIALOG

| | |
|----------------------------|----|
| ERSCHLIESSUNGSKONZEPT..... | 82 |
|----------------------------|----|

DAS WESTKREUZ ALS BAULICHER DIALOG

| | |
|----------------------------------------------------------|----|
| AUSGANGSLAGE..... | 87 |
| VERSUCH DER KOLLEKTIVIERUNG EINER WOHNUNGSKRISE | 88 |
| DIE PHASEN DER TRANSFORMATION | 90 |

EPILOG UND EINE AUSSICHT

| | |
|------------------------------------------|-----|
| RADIKALITÄT GEKOPPELT MIT VERNUNFT | 112 |
|------------------------------------------|-----|

ANHANG

| | |
|----------------------------------------------------|-----|
| ZEITTAFEL ZU DEN EREIGNISSEN AM WESTKREUZ | 117 |
| ERGÄNZENDE KARTEN UND DIAGRAMME | 118 |
| BERECHNUNGSNACHWEISE | 134 |
| MONOGRAPHIEN | 138 |
| INTERNETQUELLEN | 139 |
| ZEITUNGSARTIKEL | 141 |
| GUTACHTEN UND STUDIEN..... | 142 |
| PLÄNE UND PLANGRUNDLAGEN | 142 |
| DIAGRAMME UND KARTEN (DATENGRUNDLAGEN) | 143 |
| BEITRÄGE ZUM SCHINKELWETTBEWERB 2017..... | 149 |
| ABBILDUNGSVERZEICHNIS | 149 |

PROLOG

DER PLANET WESTKREUZ¹

Der Ausdruck der das Bild des Westkreuzes wahrscheinlich am Besten beschreibt, ist der des Chaos. Gezeichnet durch eine wirre Infrastruktur, die auf schnellstem Wege versucht, den Autoverkehr ins Stadttinnere zu leiten. Dazwischen verlassene Industrieflächen einer ehemals blühenden Bahnindustrie und Grünflächen, verwildert wie ein Dschungel. Eine scheinbar undurchdringbare grüne Hölle, deren dicke, stickige Luft eine Durchquerung nahezu unmöglich macht. Der Westbahnhof ist der am meisten genutzte Ort inmitten dieses Dschungels, jedoch nur um umzusteigen oder um das Gelände schnellstmöglich in Richtung Messe zu verlassen. Durch die Abgeschiedenheit sind Flächen wie die Zwischenräume des Westkreuzes in Vergessenheit geraten. Eine geographisch ausgegrenzte Peripherie. Wie ein einsamer Planet, der jedes Jahr um die gleiche Sonne durchs Weltall wandert und dessen Erscheinungsbild sich nur durch den Wandel der Jahreszeiten verändert.

Doch das stimmt nicht *ganz*. Zwischen den teilweise aufgelassenen Gleisen und den übereinanderliegenden Autobahntrassen, zwingt sich eine zerstreute Struktur aus Kleingärten, deren indigene Bevölkerung eine natürliche Toleranz gegen die verkehrsbedingten Emissionsaufkommen entwickelt hat. Nur sie können in der stickigen und abgasverseuchten Luft überleben; so bleiben sie ganz unter sich und können in der Abgeschiedenheit in Ruhe ihr Obst und Gemüse anpflanzen. Es ist gewissermaßen nicht ein Ort, wo sich niemand hintraut, sondern ein Ort

an den keiner, außer den paar Kleingärtnern, hin kann. Diese Vielzahl von (un)genutzten Teil- und Restflächen in der infrastrukturell geprägten Landschaft, ist von einer Kulisse aus Blockrandbebauungen der Stadtteile Charlottenburg, Halensee und Wilmersdorf umgeben. Ihre homogene Bebauung endet abrupt mit den Flächen des Westkreuzes und in gleicher Weise, abrupt, ins Messegelände und endet mit dem Beginn des Grunewalds. Aus der Perspektive der Kleingärtner, die sich auf den Inseln zwischen den Verkehrsflächen niedergelassen hatten, erschließen sich surreale Bilder: Wie in einem Science Fiction Film, landete 1979 das Raumschiff ICC² der postmodernen Astronauten in der Wildnis des Planeten Westkreuz. Die geplante Mission, Proben des fremden Planeten zu sammeln um danach wieder in den Weiten des Weltalls zu verschwinden, scheint sich jedoch etwas verzögert zu haben. Oder sind die Forscher an den giftigen Gasen des Planeten Westkreuz erstickt? Offenbar wartet der Kapitän des Raumschiffs vergebens auf die Rückkehr der Crew. Die Kommunikation mit dem Heimatplaneten scheint aber noch intakt. Die bereitgestellte Antenne³ sendet noch immer Signale in die Weiten des Alls. Vielleicht ein Notsignal? Auf jeden Fall steht das Raumschiff immer noch an Ort und Stelle und formt mit dem restlichen Bestand des Westkreuzes kein lebloses Brachland, auf dem kleine Kinder zwischen verstaubten Grasnuppen Bälle hin und her schießen. Es ist ein buntes Netzwerk dessen Felder vom undurchdringlichen Wald, der verlassenen Brachfläche bis hin zur kultivierten Kleingartensiedlung gefächert sind. Eine Struktur, umsäumt von einer historischen



Abb. 1 DER PLANET WESTKREUZ

¹ Versuch einer Persiflage

² Das ICC ist das von Ursulina Schüler-Witte und Ralf Schüler entworfene Internationale Congress Centrum von.

³ 1926 erbaute die Stadt Berlin für die 3. Internationalen Funkausstellung einen Funkturm der zum einem neuen Wahrzeichen der Stadt wurde. (vgl. Stöver, *Geschichte Berlins* S. 55)



Abb. 2 EXTRATERRESTRISCH VS. TERRESTRISCH

Stadtkulisse und den Weiten der Peripherie: Messegelände, zahllose Einfamilienhäuser und Stadtvillen und der weiträumige Naturraum des Grunewalds. Das Westkreuz ist die scheinbar undurchdringliche Barriere. Sie trennt die Stadt von der Natur, das Kollektiv von der Individualität und die Realität von der Fiktion⁴; die Hochbahnen und Gleise des Verkehrsnetzes dienen nur zum Durchlauf in die Mitte der Stadt. Durch die 10 Kilometer lange AVUS⁵ Gerade wird der Verkehr in die Stadt gespritzt. Auf den Flächen zwischen den Trassen kommt es zu keinen Reibungen, zu keinem Austausch: es ist langweilig in den Gärten des Kreuzes.

Doch mit einem Blick nach oben lassen sich am Zenit umher kreisende Geier erkennen, die offensichtlich einen appetitlichen Happen auf den Flächen des Westkreuzes entdeckten. Liegt gerissenes Aas zwischen den Straßen?

Ein Schleier der Ungewissheit liegt über der verschlafenen Langeweile des Planeten Westkreuz.

⁴ Die Gegensatzpaare werden (unter anderen) im Rahmen der Publikation „*The Dialogic City - Berlin wird Berlin*“ formuliert.

⁵ Die sogenannte „Automobil-, Verkehrs- und Übungsstraße“ ist eine der ersten geplanten Rennstrecken Deutschlands. Die 10 km lange Gerade, die in der AVUS Kurve endet, leitet den ankommenden Verkehr aus dem Grunewald in das Westkreuz und von dort aus in die Stadt. (vgl. Stöver, *Geschichte Berlins* S. 41-42)



Abb. 3 GÜTERBAHNHOF GRUNEWALD

VERGESSENE VIELFALT

Wie eingangs beschrieben ist das Westkreuz ein in sich geschlossenes System, strukturiert durch ein Netz vielseitiger Flächen, welche durch verschiedenste Qualitäten ausgezeichnet sind. Die Schnellstraßen des Autoverkehrs bilden kleine abgeschiedene Inselgruppen, manche so dicht bewachsen, dass sie eben an einen Urwald erinnern. Zwischen den Bahngleisen siedelten sich Kleingärtner an und auf den ungenutzten Brachflächen der ehemaligen Eisenbahnindustrie Berlins spielt man Golf. Dieses verselbstständigte Ökosystem ist auf unterschiedliche Ursachen, vor allem aber auf die Industrialisierung des 20. Jahrhunderts zurückzuführen. Im Falle der wuchernden Schnellstraßen werden als Verursacher das Artilleriefeuer des *Urban Sprawl*⁶, welches jeden Tag aufs neue die Stadt mit motorisierten Pendlerverkehr bombadiert und der *frontier mentality* des amerikanischen Städtebaus⁷ verantwortlich gemacht. So sind zukünftig nützliche Flächen in einen unwirtschaftlichen Rahmen zerschnitten. Einem anderen Wandel, sind die ungenutzten Flächen der Berliner Eisenbahn unterworfen. Die Senatsverwaltung in Berlin macht hierbei den ökonomischen Strukturwandel Berlins verantwortlich. Durch eine dienstleistungsorientierte Industrie und einer zielgerichteten Abfertigung von Gütern konnte auf große Lagerhaltungsflächen verzichtet werden und die alten, flächenverschlingenden Industrien verschwanden. Auch strukturelle Veränderungen im Gesundheits- und Bildungsbereich sowie in der Bestattungshaltung führten zu einem veränderten Flächenbedarf. Grundstücke werden jetzt absolut betrachtet.

⁶ die rapide, fortschreitende Zersiedelung der Landschaft

⁷ Knorr-Siedow in Rietdorf 2001: *Auslaufmodell europäische Stadt, Potenzialität der Verknüpfung* S. 61

Faktoren wie künftige Nutzungspotenziale, Immobilienwerte und Unterhaltskosten werden durch die Größe der Fläche definiert. Die Zahl der ungenutzten Flächen steigt mit der stetig wachsenden Stadt. Sie bilden in Berlin eine der größten Raumressourcen.⁸ Phillip Oswalt fasst die Analyse des Stadtsenats als den Übergang vom Fordismus zu wissensbasierten Ökonomien zusammen. Die Leerräume stehen in einer Warteschlange, ohne einer konkreten Aussicht auf eine Nachnutzung.⁹ Sozusagen Orte ohne Nutzung erstarrt in einem Zwischenort.

ZWISCHENORTE ALS MÖGLICHKEIT?

Diese Art Raumpotenzial spiegelt sich nicht nur im Rahmen des Westkreuzes wieder, es ist ein internationales, ja globales Phänomen, welches nicht nur in Berlin zu beobachten ist. Durch den Strukturwandel und den stetigen Wachstum der Städte rücken die Bebauungen immer näher an die Grenzen von Zwischenorten dieser Art. Die übriggebliebenen Flächenfragmente werden durch den Wachstum immer mehr als Barriere spürbar und verlangen einen sowohl räumlich-architektonischen, als auch politischen Diskurs mit dem angrenzenden Stadtraum. Der *EUROPAN*¹⁰ Wettbewerb beschäftigt sich neben anderen städtebaulichen Problemstellungen, auch mit dem Phänomen der urbanen Restflächen. Die Herausforderung der Nachnutzung derartig fragmentierter Zwischenorte sind im gegenwärtigen urbanen Diskurs ein brandaktuelles Thema.

⁸ vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2007: *Berlin in Transformation*

⁹ vgl. Oswalt 2013, *Nichts neues*

¹⁰ siehe: <https://www.europan-europe.eu/>



Abb. 4 VERLASSENES GEBÄUDEENSEMBLE

DAS WESTKREUZ ZUM VERKAUF?

Auch über die Zukunft des Westkreuzes wird diskutiert. Unbeantwortete Fragen sorgen für Ungewissheit: Hat die Bahn das Westkreuzareal¹¹ schon unlängst verkauft? Der zuständige Bezirk will einen Park anlegen, aber ob die Bahn das Areal schon verkauft hat ist noch immer unklar. Laut Politik vermisst man von Seiten der Eigentümer noch immer eine Auskunft über die Zukunft des Areals.¹² In Wirklichkeit haben Investoren das Westkreuz schon längst entdeckt und wollen nun einen Teil der ungenutzten Zwischenflächen mit Bebauungen im Ausmaß von 1.000 Wohneinheiten erschließen, die unter dem Namen *Quartier Westkreuz* vermarktet werden sollten. Den angrenzenden Kleingärtnern wird eine Aufräumaktion der vermüllten Zwischenfläche finanziert und ein Bestandsschutz von 20 Jahren als Schonfrist angeboten. Danach müssen auch die Kleingärtner das Feld räumen. Gemäß der Idee der Investoren soll das, für sie offensichtlich leblose, Areal wieder zum Leben erweckt werden. Zu diesem Zweck eröffneten sie den Dialog mit der Stadtvertretung. Der Bezirk Charlottenburg - Wilmersdorf präferiert eine Parkanlage. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ist wiederum von einer Bebauung nicht abgeneigt.¹³ Die Hauptargumente der Investoren entwachsen der Wohnungsnot Berlins und den daraus resultierenden Mieterhöhungen. *Wenn nichts gebaut wird, werden die Mieten weiter steigen*, so die Investoren in einem Video in ihrem

Youtube-Kanal der *Allgemeinen Immobilien Börse*.¹⁴ Doch wie steht es um den Wohnungsmarkt in Berlin? Bedeutet ein größeres Angebot und eine höhere Dichte, laut den Gesetzen des Marktes, automatisch niedrigere Mietpreise? Andrej Holm schreibt zur Sachlage des Wohnungsmarktes in Berlin, dass sich die Mietpreise bis zum Jahr 2005 in einem stabilen Rahmen bewegten. Der Hauptgrund für die Stabilität der Mietpreise waren staatliche Investitionen und die Festlegung von Mietobergrenzen, also eine Regulierung von Seiten der Stadtpolitik. Dies hatte sich aber geändert. Die Fördergelder für Renovierungen wurden gestrichen, zahlreiche Wohneinheiten privatisiert, der Sozialbau stark vernachlässigt und die Mietobergrenzen aufgehoben.¹⁵ Demzufolge wurde in Berlin den Investoren der Weg für eine breite Privatisierungswelle geebnet, wodurch die Mietpreise in die Höhe schnellten und so die Nachfrage nach billigem Wohnraum anstieg. Folge dessen ist nicht nur das Hinterherhinken des Angebots an Wohnraum für die Preiserhöhung verantwortlich, sondern auch die durch versäumte Regulierungsmaßnahmen immer mehr außer Kontrolle geratene Entwicklung des Mietpreises. Die ausartende Entwicklung wird auch von der Herausgeberschaft von *The dialogic City - Berlin wird Berlin* kritisch betrachtet. Berlin ist der Hotspot der internationalen Immobilienwirtschaft, in dem sich einerseits klumpige Wohnkomplexe wie Gated Communities vom öffentlichen Raum abschotten und andererseits, wie schon erörtert, keine Regulierungsmaßnahmen für den Wohnungsmarkt ergriffen werden.

11 Konkret betrifft dies eine Teilfläche zwischen Charlottenburg und Halensee und nicht das gesamte Flächenausmaß des Westkreuzes.

12 vgl. Brühl 2018: *Rätselraten um die Zukunft des Westkreuz-Areals*.

13 vgl. Dobberke 2016: *Ein Park am Westkreuz - oder ein neues Wohnquartier*.

14 siehe: <https://youtu.be/eHYGmgrly9A> (Vorschlag von Christian Gérôme zur Nutzung des brachliegenden Geländes der Bahn am Westkreuz)

15 Holm 2013 in: *THE BERLIN READER, Berlin's Gentrification Mainstream* S.172

DIE UNGEWISSHEIT ALS
SPIELRAUM

Die Immobilienwirtschaft versucht nun, das durch die misslungene Politik der Stadt verursachte Problem der steigenden Mieten als Profitquelle zu nutzen. Ein perfektes Geschäft, denn wie schon erläutert, treibt der steigende Mietpreis die Bewohner an die Ränder der Stadt und erzeugt in den betreffenden Gebieten eine höhere Nachfrage an Wohnraum. Die in der Bevölkerung künstlich geschaffene Unsicherheit bietet nun mehr als zuvor, Raum für das Angebot von schnellen Lösungen, oder um es in den Worten von Roemer van Toorn zu formulieren sind die neokonservativen Ideen schneller im Umgang mit der neu geschaffenen Ungewissheit.¹⁹ Van Toorn argumentiert in einem Beitrag zum 6. *European Wettbewerb* folgendermaßen: Seiner Theorie nach sehnen wir uns nach neuen Fantasien und Experimenten. Die Sehnsucht nach der Gestaltung neuer Räume ist ihm nach ein risikoreicher Punkt, denn der Konservatismus präsentiert sich dazu in einem immerneuen Kleid, das van Toorn den *Fresh Conservatism* nennt. Mit *Fresh* meint er hierbei eine neue Offenheit der Architektur- und Kunstschaffenden für neue Impressionen und Konzepte. Radikale Formen werden abgelehnt, man ist offen für Neues und sucht die Herausforderung. Gleichzeitig will man aber das Bestehende behalten und bewahren, dazu steht stellvertretend der Konservatismus. Dazu steht stellvertretend der Konservatismus für die Dauerhaftigkeit und Mittelmäßigkeit. Kombiniert man nun die beiden erhält man ein Ergebnis, das perfekt in unser gegenwärtiges kulturelles Klima passt. Es ist eine Zeit in der sich dereguliertes Kapital und Sozialdemokratie perfekt ergänzen

Das Stimmann'sche Siegel¹⁶ der *homogenen Innenstadt* oder die *homogeneous matrix of capitalistic space*¹⁷ wurde auf eine andere Weise gelöst.¹⁸ Die Augen des Wohnungsmarktes fokussieren sich nun auf die Peripherie. Auch unwirtschaftlich zerschnittene Restflächen, wie die des Westkreuzes werden attraktiv. Ähnlich, wie alte Sterne durch ungleiche Kräfteverhältnisse von Kernenergie und Gravitation, letzten Endes den Mantel abwerfen und in einer Explosion mit dem toten Kern als Überbleibsel enden, drückt vom Stadtkern aus, der explodierende Mietpreis die Bewohner an den Rand und hinterlässt ein Zentrum das nur einer bestimmten finanziell abgesicherten Schicht als Wohnraum zugänglich ist. Demgegenüber drückt von außen die Landflucht, auf den Mantel der Stadt. Die Einwohner sind verunsichert, denn:

« Man kippt immer noch nach bewährtem Rezept die Ausgewiesenen an den Stadtrand und überläßt sie (...) dort ihrem Schicksal im Chic einer neuen Dreizimmerwohnung mit Aufzug. »

Gerhard Fehl 1969, zit. n. Brigitte Schulz in: *Was heißt hier Stadt* S. 51

¹⁶ Diese Ausdrucksweise bezieht sich auf Hans Stimmann, dem damaligen Stadtbauamtsdirektor und dessen Idee der kritischen Rekonstruktion Berlins nach der Wiedervereinigung.

¹⁷ Lefebvre 1991 in: *The Production of Space* S.227

¹⁸ Die Herausgeber 2015 in: *The Dialogic City - Berlin wird Berlin* S.12

¹⁹ vgl. Roemer van Toorn in: *European 6 - europäische Ergebnisse, Auf der Suche nach den „Dirty Details“* S.12-21



Abb. 5 UNTER DEN TRASSEN DER HOCHBAHNEN



Abb. 6 VERGESSENE VIELFALT

und Populär- und Hochkultur vermischt. Das *freshe* ist dabei die *hippe Droge*, die Pille gegen die Radikalisierung, die Zerstörung der Dichotomie des Entweder/Oders. Dazu dient als Stimulant der Konservatismus in Form von Tradition und Identität. Sie sind wesentliche Elemente einer fragmentierten Gesellschaft. In der Konsumwelt aber will man sich voneinander abgrenzen. Ein ständiger Vergleich als letzter Aufschrei individueller Freiheit im Gegensatz zur homogenisierenden Moderne. Dies ist keine Generation des Entweder/Oders, sondern eine Gesellschaft des UND.²⁰ Neue Ideen, Konzepte, Methoden und Instrumente bilden einen Pool an niemals dagewesenen Möglichkeiten. Aber worum geht es? Wohin führt es? Was sind die Ziele? Das Fehlen einer Richtung, das Fehlen von Fantasie und Geltungsdrang zu verschleiern wäre sinnlos. Nach van Toorn ist eine Auseinandersetzung mit dem Phänomen eines deregulierten Kapitalismus essentiell, um den Neokonservatismus zu überwinden. Entweder schaffen wir als Architekten einen *freshen* dynamischen Raum, der auf die konservativen Mechanismen abgestimmt ist oder wir siedeln uns in der wohltemperierten Mitte zwischen dem Entweder/Oder an.²¹ Van Toorn fordert den *Fresh Conservatism* zu überwinden und schlägt, im Gegensatz zu markt-kooperierenden Ansätzen, einen wirklich progressiven Ansatz vor. Wie können die Hindernisse in neue Verbindungen transformiert werden? Die eingereichten Beiträge, des zuvor erwähnten *European* Wettbewerbes bieten eine breite Vielfalt an Lösungsansätzen. Entwicklungsfähige Strukturen in Form von gebauten Objekten, welche sich in sozialen, wirtschaftlichen und

ökologischen Spektren bewegen, werden als Ansätze für die (erneute) Verlinkung von Stadtfragmenten vorgeschlagen. Von der Jury aber, werden die Projekte insgesamt als bescheiden und pragmatisch betrachtet, es werden keine utopischen oder großzügigen architektonischen Gesten vorgeschlagen sondern sparsame, kontextbezogene Strategien. Die Jury bedauert das Fehlen von Fantasie und Geltungsdrang in einer so ungewissen und unsicheren Zeit. Mehr denn je, ist es wichtig für den Anspruch auf Lebensqualität, Offenheit und Freiheit und die Stärke der europäischen Stadt einzustehen:

« (...) ihre Fähigkeit, sowohl die Singularität des Individuums, als auch die Breite des Universalen unterzubringen. »

Degros & Rollot 2016 in: *European 13 Results* S. 72

ZWISCHENORT DES &

Wie kann die Ungewissheit als Potenzial für einen progressiven Ansatz nutzen, ohne sich, wie von van Toorn gefordert, in der Mitte anzusiedeln und ohne einer Kooperation mit einem dereguliertem Kapitalismus? Van Toorn schlägt eine intensive, soziokulturelle Analyse von Standort und Programm, mit multikultureller Auslegung vor. Ein Dialog soll eröffnet werden und sprachlose Aspekte sollen das Wort ergreifen. Die Architektur muss sich neu positionieren und das Potenzial der Ungewissheit der Risikogesellschaft²² nutzen!

²⁰ Roemer van Toorn zufolge macht sich der Neokonservatismus die Vielfalt der Gesellschaft des Und zunutze. Man muss genauer hinschauen um die Unterschiede zu erkennen.

²¹ vgl. van Toorn 1997, *Fresh Conservatism, Landscapes of normality*

²² Der Begriff *Risikogesellschaft* wurde von dem deutschen Soziologen Ulrich Beck geprägt und beschreibt das moderne verunsicherte Gesellschaftsbild, verursacht durch die Produktion von (künstlichen) Risiken, wie zum Beispiel die des Klimawandels oder der Nuklearkatastrophe.



Abb. 7 WEGGEFLECHT

Eine Architektur, die progressiven Strömungen erlaubt freie Räume zu gestalten und sich dem Potenzial der Vielfalt verpflichtet fühlt. Das erfordert Toleranz. Das ist auch die Voraussetzung für einen Zwischenort ohne Verfasser und Strategie. Um diese Qualitäten zu erreichen wird nicht nur eine Bestandsaufnahme, eine breite Debatte über deren Nutzung oder eine neue öffentliche Förderungspolitik vorgeschlagen, sondern auch eine Revision von baurechtlichen Normen. Die Herausgeber von *the dialogic City* fordern dem gerecht, dass die Stadt Berlin sozialräumlich gedacht wird, und auch Duellen wie das Recht des Individuums auf Grundeigentum oder das Recht der Gemeinschaft auf öffentlichen Raum eingefordert werden. Die Stadtpolitik und die Teilhabe aller Stadtbewohner muss in einen Dialog gebracht werden. Soziale Widersprüche, politische Konflikte und historische Brüche sollen offen gelegt werden. Entweder/Oder soll ersetzt werden durch sowohl als auch.²³ Nicht länger eine Logik des Entweder/Oders, sondern eine Logik des UND.²⁴

RADIKALITÄT GEKOPPELT MIT VERNUNFT?

Am Beispiel des Westkreuzes wird nun versucht, einen Vorschlag darzulegen der die Eigenart und die Bewohner des Planeten Westkreuz berücksichtigt. Das Westkreuz stellt einerseits die Verbindung zwischen der Peripherie und der Stadtmitte her, andererseits teilt es den unmittelbaren Nahbereich zu einem undurchdringbarer Dschungel der

durch Straßen, Eisenbahnen und Grünraum strukturiert wird. Wie schon zuvor dargestellt reichen einfache, pragmatische vorbildlich ausgearbeitete Konzepte nicht mehr aus. Jurymitglieder des größten europäischen Wohn- und Städtebauwettbewerbs sprechen sich für mehr Fantasie und Geltungsdrang aus Architekturtheoretiker plädieren für freie Räume, die sich dem Potenzial der Vielfalt verpflichtet fühlen und zuletzt fordert das Kunst- und Kulturschaffende Milieu in Berlin, dass die Stadt in ihrer Gesamtheit, sozialräumlich gedacht wird. Denn auf den Flächen des Westkreuzes werden wieder *Raumschiffe* landen. Doch diesmal sind es keine *harmlosen postmodernen Utopisten*, die auf neuen Forschungsfeldern experimentieren, sondern es sind *Astronauten* anderer Natur, im Kleid eines neuen Populismus. Der *freshness*, die in Zeiten der großen Krisen perfekt mit der daraus resultierenden Ungewissheit korreliert. Klimakrise, Migrationskrise, Finanzkrise und nicht zu vergessen die Krise des verknappten Wohnraums, werden instrumentalisiert um schnelle Lösungen anzubieten, welche eine Grundlage für weitere Privatisierungswellen bieten. *Radikale Umstände erfordern radikale Antworten*²⁵, um den deregulierten Kapitalismus zu überwinden. Wie schon von van Toorn gefordert, muss ein Standpunkt eingenommen werden, die Kooperation mit dem Neokonservatismus beenden und auch die Wünsche und Bedürfnisse einer verunsicherten Gesellschaft berücksichtigt werden. Als Grundlage für einen progressiven Vorschlag.

²³ Brandlhuber u. a. 2005 in: *The Dialogic City - Berlin wird Berlin* S.12

²⁴ vgl. van Toorn in: *Europa 6 - europäische Ergebnisse, Auf der Suche nach den „Dirty Details“* S.12-21

²⁵ vgl. Tóth 2019 (Im Rahmen eines Artikels zum Kapitalismus von Barbara Tóth zu, wird dies von Adam Tooze bzgl. des Umgangs mit dem deregulierten Kapitalismus formuliert)



Abb. 8 UNTERFÜHRUNG ZUM ICC

BERLIN & DAS WESTKREUZ

VERWOBEN IM NETZ DER INFRASTRUKTUR

« Die physische Begegnung mit einem Ort ist der wesentliche Augenblick im Entwurfsprozess: Kraft und Radikalität des Entwurfs hängen von dieser Begegnung ab sowie von der Fähigkeit des Entwerfers, die Besonderheiten des Ortes zu erkennen und unter Einsatz seiner Kreativität und Sensibilität weiterzuentwickeln »

Bava Henri in: Diedrich 2009, *Territories* S. 17

Bevor ich mit der Analyse des Westkreuzes beginne, will ich den *wesentlichen Augenblick*, meine physische Begegnung mit dem Westkreuz beschreiben. Ein, für mich wichtiger Punkt war, das Westkreuz unvoreingenommen und die zuvor beschriebenen Bilder möglichst ziellos wiederzuentdecken. Ich denke, dass eine konkrete Erkundung mit einem Ziel in diesem Fall nicht förderlich ist. Meiner Erfahrung nach entziehen sich einem dadurch wesentliche Erkenntnisse in der Wahrnehmung welche eine Sensibilisierung mit dem Ort erschweren. Ich werde nun versuchen, meine Erfahrungen möglichst detailreich zu schildern, sodass sich ein jeder in diesen vielfältigen Ort einfühlen kann:

So fuhr ich an einem nebeligen Tag Ende Februar, mit der U-Bahn in Richtung Olympiastadion. Die Fahrt dauerte ein wenig länger als sonst. Nur ein einziges Mal war ich so weit aus Berlin hinaus gefahren, doch nur durch das Westkreuz hindurch, eben zum Olympiastadion. Beim Aussteigen stieg mir der eigenartige

Geruch des U-Bahnhofs in die Nase. Der Geruch von U-Bahnhöfen war mir schon immer etwas Bekanntes gewesen. Auch wenn ich nicht weiß woher dieser spezielle Geruch kommt, er erinnert mich immer an alte, hölzerne Strommasten, die ab und zu noch in der Stadt herumstehen. Es ist als könnte man den Strom, die tausend Volt die durch die Masten strömen, direkt riechen. Mit diesem Geruch in der Nase verließ ich die U-Bahn an der Haltestation am Kaiserdamm im Bezirk Westend in der Nähe zum Internationalen Congress Centrum, abgekürzt ICC. Die Luft war jetzt frischer und die noch winterliche Kälte trat an die Stelle des warmen Untergrunds. Der Weg von der U-Bahn Station zum Westkreuz war in einer sonderbaren Verteilung strukturiert: einmal mit Kleinsteinpflastern, dann rautenförmig in roten Steinen, der als Fahrradweg ausgewiesene Streifen, dann wieder Kleinsteinpflaster der in gleicher Weise mit Betonplatten vom nächsten Kleinsteinpflaster getrennt war, fast so als hätte man sich nicht auf einen einzigen Belag einigen können. Auf diesem Weg ging ich an einigen Tankstellen, Autowaschanlagen, überfüllten Parkplätzen und Litfaßsäulen vorbei und die Waschanlage verkündete mir mit einem Slogan den bevorstehenden Frühlingsbeginn. *Das Salz muss runter!* Auf eigenen Autobahntrassen fuhr an meiner linken Seite der Pendlerverkehr aus den Vororten Berlins vorbei. Neben diesen Trassen zischte die S-Bahn in einem weiter unten liegenden Graben. Auf der gegenüberliegenden Seite, durch den Fluss aus Autostraßen und Gleisen getrennt, lag der Bezirk Charlottenburg, der über einige Brücken mit dem Westend verzahnt war. Wie eine Stadtmauer stand mir die Silhouette der dichten Blockrandbebauung von Charlottenburg gegenüber. Ich ging den Messedamm entlang und musste, um auf die andere Straßenseite zu gelangen noch durch



Abb. 9 VORSPRACHE- UND LEISTUNGSZENTRUM FÜR ASYLWERBER

eine dunkle, orange verflieste Unterführung. Unter der Straße hindurch, stand ich jetzt direkt vor dem ICC, flankiert vom Funkturm und der Stadtmesse, die direkt durch eine Überführung miteinander verbunden waren. Eigentlich ist das ICC seit 2008 geschlossen, aber das Landesamt für Flüchtlingsangelegenheiten schien laut einem Schild, direkt davor, hier unterkünftig zu sein:

*« Vorsprache- und Leistungszentrum für
Asylbewerber »*

Die PKW Kolonnen schlängeln sich hier nicht nur durch die von Messe und ICC gebildete Straßenschlucht. Sie strömen, wie Drohnen in den Bauch des Mutterschiffs, direkt durch die Tunnel unter dem Kongresszentrum hindurch. Auch ich folgte den Kolonnen auf Fußwegen in den Untergrund. Im Bereich des ICC schien sich das Thema orangefarbener Tunnel konsequent durchzuziehen. Wie zuvor, war auch hier in der Unterführung alles orange verfließt. In dem Tunnel sammelte sich der Gestank der Abgase, trotz der riesigen Ventilatoren. Ich kam an das Ende der Autounterführung und stand jetzt direkt vor den verworrenen Autobahntrassen des Westkreuzes. Hier schien alles Motorisierte aufeinanderzutreffen, wenn auch nicht direkt. Hier, am AVUS Verteiler sind die Trassen perfekt organisiert. Die Kurven folgten makellosen Radien, angepasst an die jeweilige Geschwindigkeit. Ein Grad mehr oder weniger und die Schönheit der Rundung wäre ruiniert. Die PKW's werden kreuzungsfrei unter- und übereinander nach Berlin hinein- und hinausgeführt. Ein Kreuz ohne Kreuzung. Neben den Straßen standen einige wenige, am Autozubehör orientierte Läden. An der Stelle kam man zum Eingang des Bahnhofs am Westkreuz. Als Empfangskomitee stand hier eine größere Gruppe Polizisten mit

Wachhunden. Das unmittelbare Passieren von Überwachungsorganen mit Tieren ist für mich immer etwas Unbehagliches und zudem führte genau ein einziger ausgewiesener Zugang zu den Bahnsteigen des Bahnhofs. Ich musste also gezwungenermaßen an den knurrenden Hunden vorbei. Immerhin wollte ich den Bahnhof sehen. Der Eingang verlief über die obere Etage, die mit Treppen und einem Lift mit den unteren Bahnsteigen verbunden war. Gleich den Autobahntrassen werden hier die Gleise über zwei Ebenen geführt, die Bahnsteige lagen gekreuzt übereinander. Aber wieder keine echte Kreuzung. Auf der unteren Ebene fährt man direkt nach Berlin hinein, auf der oberen in Richtung Ringbahn. Auf den Bahnsteigen warteten einige Leute auf ihren Anschlusszug. Hier fand sich etwas mehr Leben als auf den Autostraßen des Westkreuzes. Auf den Straßen war das Leben tot. Auch neben den Gleisen hatte sich menschliches Leben eingefunden. Zumindest Spuren davon, denn zu dieser Jahreszeit boten die Lauben der Kleingärtner ein eher lebloses Bild. Verständlicherweise, denn im Winter lässt sich hier kein Gemüse anbauen. Die Gartenschaukeln standen angelehnt und warteten stellvertretend für den Besitzer auf den kommenden Frühling. Ich verließ den Bahnhof wieder. Mit den Autokolonnen an meiner Seite, überquerte ich jetzt zum ersten Mal die Flächen des Westkreuzes. Die Gleise des Bahnhofs waren jetzt unter mir. Zwischen den durch die Bahnanlagen fragmentierten Flächen siedelten sich weitere Kleingartenanlagen an. Mit dem erhöhten Blick von oben wirkten diese wie kleine zerstreute Dörfer und standen mit ihrem kleinteiligen Maßstab ganz im Gegensatz zu den dahinter liegenden dichten Blockrandbebauungen. Meine Ebene, das Straßenniveau, war Hoheitsgebiet der Autofahrer. Neben den stark befahrenen Straßen situieren sich weitere Kaufhäuser für



Abb. 10 ARTEMIS

PKW Ersatzteile mit Tiefpreisgarantie. Auch auf der gegenüberliegenden Straßenseite stellte sich dasselbe Bild dar: Reifendienste und eine Einfahrtstraße zu einem dahinter liegenden Gebäude mit dem Namen:

« Artemis »

Artemis, die griechische Göttin der Jagd, des Waldes und die Hüterin der Frauen & Kinder. Das gleichnamige Gebäude beherbergte aber kein Jagdgeschäft, Frauenhaus oder Kinderhort. Es war eine Stripbar oder ein Bordell. Im Freibereich konnte ich einen ausgelassenen Pool inmitten von Palmen erkennen die scheinbar den Winter überlebt hatten. Ein Bild wie eine kleine Oase oder mehr ein kleiner Archipel inmitten der Autostraßen. Ein perfekter Ort für ein Gewerbe dieser Art. Hier in dieser leblosen Abgeschiedenheit, hinter Lärmschutzwänden versteckten Parkplätzen, fand sich dieses ruchlose El Dorado für einsame Autofahrer. Die Stadtautobahn zwischen Westend und Halensee bot also ein Angebotsspektrum von Motoröl bis Striptease. Ich ging die Brücke entlang und einige Meter weiter wurden die Gleise zum ersten Mal über die Autostraße geführt. Die alte Eisenbahnbrücke war aus gebrannten Ziegeln gemauert und weiß umrahmte Rundbögen ermöglichten dem Autoverkehr die Durchfahrt. Ich durchquerte die Bögen und stand zwischen den Stadtvierteln Halensee und Grunewald. Jetzt leiteten Stahlbrücken den Gleisverkehr über die Straßen. Auf der anderen Straßenseite waren die Anfänge des Bezirks Grunewald zu sehen. Über eine stählerne Fußgängerbrücke überquerte ich der Eisenbahn gleich, die Straße von der aus ich das gesamte Verkehrsnetz des Westkreuzes beobachten konnte. In Richtung Wilmersdorf verschwand der Verkehr in den Untergrund, zwei der Nebenstraßen führten

ebenerdig in die Straßenfluchten von Grunewald und Halensee. Mit einem Blick zurück bot sich mir ein Bild, welches sich nur schwer beschreiben lässt. Die zuvor durchquerte Infrastruktur war so komplex miteinander verflochten, sodass ich nicht wirklich erkennen konnte, wohin welche Straße führte. Um auf die Stadtautobahn zu gelangen musste jeder Autofahrer dieses Rätsel wie einen gordischen Knoten lösen. Im Bezug zur Umgebung erschloss sich aber nach und nach das vielseitige Bild des Kreuzes. Die unterste Ebene bestimmt der Bahnverkehr, der sich einige Meter tief in die Topographie des Westkreuzes einschneidet. Die Gleise tauchen unter den Autobahntrassen in das Kreuz zum Mittelpunkt, dem Bahnhof hinein und in Richtung der inneren Stadt wieder auf. Nun kehrte sich die Szenerie um. Im Bereich der Innenstadt liegen die Gleise über den Sockeln der historischen Fassaden Berlins. Der Wechsel des Autoverkehrs zwischen Charlottenburg und Halensee findet hier unterhalb, durch Unterführen der Gleise statt. Die zweite Ebene des Westkreuzes scheint der eng verwobene Individualverkehr zu dominieren. Aber auch hier kehren sich die Überlagerungen der verschiedenen Verkehrsadern immer wieder um, wodurch sich auf den ersten Blick nicht erkennen lässt, welches Verkehrsmittel welches Niveau dominiert. Die Straßen und Gleise sind zu einem verwirrenden Netz verwoben. Ich war zu diesem Zeitpunkt etwas überreizt und verließ die Brücke in Richtung Grunewald und mit ihr auch das aufreibende Gewirr aus Straßen und Gleisen. Die Bebauung war jetzt lockerer und kleiner dimensioniert. Ich war am Halensee im Grunewald und das natürlich ohne Badegäste. In Richtung Süden wurden die Straßen immer grüner. Das Westkreuz selbst konnte ich nicht mehr wahrnehmen, wenn auch nur indirekt über die Lärmschutzwände in den Hintergärten der



Abb. 11 TISCHDEKO AVUS RASTSTÄTTE

Einfamilienhäuser. Ich ging jetzt immer weiter in Richtung Südwesten, einige Kilometer an den unteren Tropf und an das Ende des Westkreuzes. An einer Seitenstraße bog ich in eine Siedlung ein, die sich von all den anderen Siedlungen im Grunewald unterschied. Bis jetzt waren alle, abgesehen von ihrer Typologie, unterschiedlich alt und ausgestaltet. Hier aber ähnelte jedes Haus seinem Nachbarn. Zudem war an jedem Eingang mindestens eine Überwachungskamera installiert und einige Häuser verfügten über eigene Tiefgaragen. Sie waren ganz neu. An der Größe der Hecken und der erst kürzlich aufgeschütteten Erde konnte ich erkennen, dass diese gerade erst eingepflanzt wurden. Es war immer wieder interessant wie sich hier, mit einem Straßenzug gesamte Szenerien schlagartig veränderten. Am Ende des Tropfens kam ich den Gleisen, die zum Güterbahnhof am Westkreuz führten, immer näher. Vor hier aus konnte ich das Mahnmal Gleis 17 und den Bahnhof Grunewald erkennen. Es bot sich ein beklemmendes Bild, wie aus einem Horrorfilm. Das Ensemble aus verlassenen Ziegelgebäuden und den laublosen Bäumen untermalt mit Nebelschwaden und grauen Himmel, hinterließ ein düsteres Gefühl. Erst nach einigen Kilometern bot sich mir am S-Bahnhof Grunewald die Möglichkeit das Westkreuz wieder Richtung Westen zu überqueren. Aber nur für Fußgänger, unter dem Bahnhof und den Gleisen hindurch. Ich durchquerte die zweigeteilte Unterführung nicht zur Gänze, stattdessen bewegte ich mich Richtung Nordosten auf einer Art Verkehrsinsel, die zwischen der AVUS Geraden und den Gleisen des Bahnhofs Grunewald liegt. Pferdliebhaber und Gärtner hatten sich hier eingerichtet und gingen in der Abgeschiedenheit ihren Leidenschaften nach. Ich bemerkte, dass ich eindeutig zur falschen Jahreszeit angereist war. Die Menschenleere in Kombination mit dem finsternen Wetter und kühlen Temperaturen hatte etwas trostloses

an sich. Die Insel stellte sich als eine Sackgasse heraus. Sie war von allen Seiten mit Gleisen umgeben. Ich ging zurück und durchquerte den zweiten Teil der Unterführung und hatte jetzt das gesamte Westkreuz mit einem Mal überwunden. Ich ging jetzt eine Allee entlang mit der AVUS Geraden auf meiner rechten Seite, auf der anderen, eine Siedlung die durch mehrgeschossige Reihenhäuser strukturiert war. Die Allee und die Lärmschutzwände schirmten die Siedlung von der stark befahrenen AVUS ab. Bis zu dem Zeitpunkt, kurz vor der Rückkehr an meinen Ausgangspunkt am ICC, bot sich mir keine einzige offensichtliche Möglichkeit die Flächen des Westkreuzes selbst zu erkunden. Kein einziger ausgewiesener Weg führte mich in die Räume des Kreuzes hinein. Erst eine Unterführung unter die AVUS hindurch, führte direkt auf die Flächen des Westkreuzes. Ich war jetzt auf der Cordestraße, einem kleinen Straßenzug der durch eine kleine Allee zweigeteilt und mit Kopfsteinpflaster belegt war. Dem Straßenzug entlang ordneten sich ältere Gebäude in rotem Ziegel an. Sie wirkten alle verlassen, dennoch konnte ich ein paar Leute erkennen, die unter dem Schutz der Traufen ihren Kugelgrill aufgestellt hatten. Am Ende der Straße wurde ich von einem Zaun angehalten, hinter dem sich die scheinbar stillgelegten Schienen eines Bahnwerks vorbeizogen. Das Gebäudeensemble, der Straßenbelag und die Bäume der Cordestraße, vermittelten ein Gefühl als wäre man in eine bereits vergangene Zeit zurückversetzt, die sich inmitten der Abgeschiedenheit, zwischen Gleisen und Straßen konserviert hatte. Die Cordestraße war wieder eine Sackgasse und ich musste die Straße auf dem gleichen Weg verlassen. Ich überquerte eine weitere topographische Grenze. Der Siedlung Eichkamp stand jetzt das Messegelände gegenüber, geteilt durch ein Schienennetz, das

sich wieder tief in den Boden schnitt. Darüber, entlang der AVUS Geraden, führte eine Brücke zu den Flächen der Messe. Zwischen Messegelände und der AVUS war eine alte langgezogene Zuschauertribüne positioniert und auf großzügig dimensionierten Parkplätzen vor dem Messegelände parkten Autos. Ich war jetzt wieder am Ausgangspunkt angekommen und fuhr über die gleiche Verbindung in Richtung Mitte. Ich hatte mir ein relativ gutes Bild über die Gegebenheiten des Westkreuzes gemacht. So gut ich konnte: Die Eindrücke waren extrem vielfältig und ich musste sie erst sortieren. Am Westkreuz schien der ganze Inhalt einer Stadt aufeinanderzutreffen.

Die persönlichen Eindrücke werden im folgenden Kapitel mit einer grundlegenden Analyse ergänzt. Als erstes wird in kurzen Umrissen die Historie um das Westkreuz beschrieben, nachfolgend, in einem ähnlichen Rahmen auf die Einbindung des Westkreuzes ins städtische Infrastrukturgefüge skizziert um dann zum Hauptteil der Analyse, dem direkten Vergleich der Stadtteile um die Transitanlagen des Westkreuzes überzugehen.

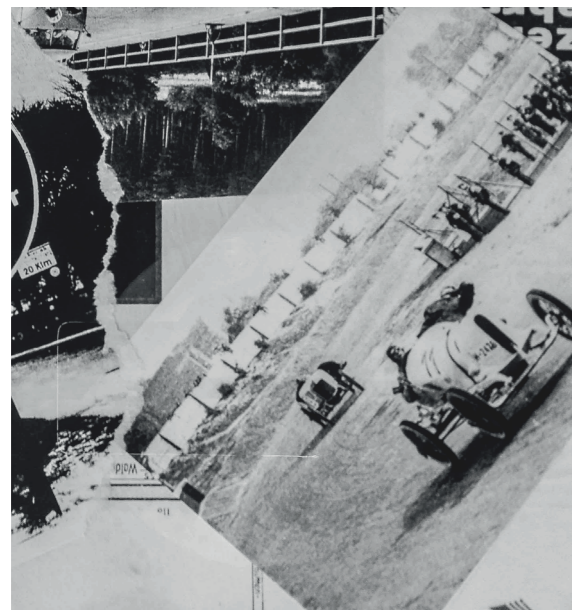
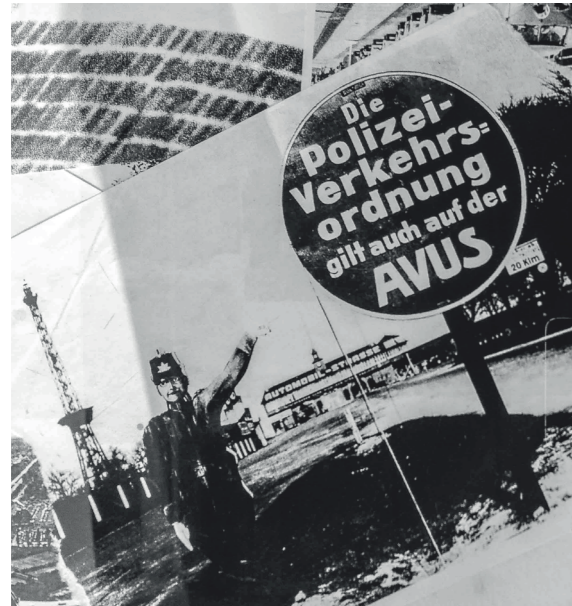


Abb. 12 TISCHDEKO AVUS RASTSTÄTTE

HISTORISCHE BETRACHTUNG

Im folgenden Abschnitt werden historischen die Entwicklungen um die Gegend des Westkreuzes beschrieben und schon im Vorhinein lässt sich sagen, dass die einzelnen Stadtviertel unterschiedlich an das Westkreuz herangewachsen sind. Einst waren die Gebiete rund um die Stadt Berlin und Charlottenburg von barocken Schlössern geprägt. Dabei kamen dem Dorf Lietzow und dem zugehörigen Schloss eine besondere Bedeutung hinzu, da es über die Spree leicht mit Schiffen zu erreichen war. Die kleine Siedlung um das Schloss beherbergte die dem Gebiet zugewiesenen Hofbediensteten. 1705 wurde Lietzow zu Ehren der Königin Sophie Charlotte, unter dem Namen Charlottenburg zur Stadt erhoben.²⁶ Die Verbindung zu Wasser wurde durch König Friedrich Wilhelm IV, der ganz vom Eisenbahnwesen begeistert war²⁷, durch Gleisverbindungen ergänzt. 1877 entstand als erste Anbindung die Ringbahnstation Westend, die über das rechte Spreeufer, einer Prämisse des Königs Friedrich Wilhelm, mit der Mitte Berlins verbunden war. Bis zur Fertigstellung der Anbindung durch die Ringbahn war man an die Pferdefuhrwerke gebunden, die schon vor der Zeit der Eisenbahn auf Gleisen geführt wurden.²⁸ Die Charlottenburger Pferdebahnen bildeten den Übergang von gepflasterten Straßen zum Schienenverkehr. Andere entfernte Orte wurden ähnlich an das Stadtzentrum angeschlossen. Die Charlottenburger Linie kam 1870 auf rund 1 Million Fahrgäste. Mit den zweigespannten Wägen konnten immerhin bis zu 51 Personen vom Zentrum Berlins bis Charlottenburg reisen. Bis zum Zeitpunkt der Einführung der Elektrischen Bahn,

26 vgl. Escher in Ribbe 1987, *Geschichte Berlins* S.372

27 « Diesen Karren, der durch die Welt läuft, hält kein menschlicher Arm mehr auf » (zit. nach Mieck in Ribbe 1987, *Geschichte Berlins* S. 574)

28 vgl. Mieck in Ribbe 1987, *Geschichte Berlins* S.574

war es das modernste Verkehrsmittel Berlins.²⁹ 1871 war Charlottenburg eine von zwei Städten in Berlin mit urbanem Charakter, die jeweils 20.000 Einwohner zählten. Mit dem Ausbau des Eisenbahnwesens und insbesondere der Eingliederung der Vorortstrecken, verbesserte sich die Verkehrssituation in Berlin. Dies hatte aber auch neue Probleme zufolge. Die Ortschaften weiteten sich unter dem demographischen Wandel immer weiter aus. Der Vorort Charlottenburg hängte durch die verbesserte Lage bald alle anderen Städte Berlins ab. Mit 300.000 Einwohnern war Charlottenburg bis kurz vor dem 1. Weltkrieg baulich mit Berlin vereint und zur elft-größten Stadt des deutschen Reiches gewachsen.³⁰ Die Bevölkerungsexplosion in Berlin walzte jeden Versuch einer vernünftigen Stadtplanung nieder. Erst der Berliner Bebauungsplan von 1862, ausgearbeitet von James Hobrecht, brachte gewissermaßen Ordnung in das Chaos.³¹ 1896 wurde der beliebte Ausflugsort am Bahnhof im Grunewald an die Stadtbahn und den Nord- und Südring angeschlossen.³² Mit der Zulassung des ersten Autos 1892 begann das Zeitalter des motorisierten Verkehrs in Berlin. Sieben Jahre später fuhr das erste Taxi auf den Straßen Berlins und 1905 der erste motorisierte Omnibus. Auch die erste Verkehrsampel des deutschen Reiches wurde in Berlin installiert. Beispielsweise war der Potsdamer Platz einer der am stärksten befahrene Ort Europas. 1905 eröffnete Kaiser Wilhelm II als Vorstand des kaiserlichen Automobilclubs die erste Automobilausstellung. So lag es auf der Hand, dass er dem Bau der ersten geplanten Rennstrecke in Deutschland,

29 vgl. Richter in Ribbe 1987: *Geschichte Berlins* S.668

30 vgl. Erbe in Ribbe 1987: *Geschichte Berlins* S.704-705

31 ebda. S.732

32 ebda. S.734

dem AVUS³³ Ring nichts entgegen zu wenden hatte.³⁴ Die Situation im Bereich des Straßenverkehrs veränderte sich nur nach 1933, mit der Anbindung der AVUS an den Autobahnring, die aber als unwesentliche Verbesserung für die Berliner Infrastruktur angesehen wurde.³⁵ Zwischen 1934 und 1936 entstand in der Nähe zur AVUS die Randbebauung zum Messegelände. Der Bebauung wird zusammen mit der AVUS eine monumentale Rolle als Stadttor zugeschrieben. Durch den intensiv betriebenen Ausbau der Autobahnen, deren Wurzeln in Berlin gründeten und zur Reichsaufgabe erhoben wurden, stießen nun aus sechs verschiedenen Richtungen Verkehrsbänder nach Berlin, welche in einen konzentrischen Autobahnring um Berlin herum organisiert waren. Die südwestlich gelegene AVUS wurde ihrerseits zum wichtigsten Einfahrtstor nach Berlin.³⁶ Danach bestimmten die Umbauten in den Jahren 1956 bis 1963 das gegenwärtige Bild des Westkreuzes.³⁷ Zur Zeit liegen neue Pläne zum Umbau des AVUS Verteilers vor, deren Umsetzung aber noch auf unbestimmte Zeit verschoben wurde. Voraussichtlich bleibt bis zum Jahr 2030 alles unverändert.³⁸

33 Automobil- Verkehrs- und Übungsstraße

34 vgl. Stöver 2010: *Geschichte Berlins* S.41-42

35 vgl. Köhler in Ribbe 1987: *Geschichte Berlins* S.982

36 vgl. Köhler in Ribbe 1987: *Geschichte Berlins* S.992-993

37 vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen (Hg.) 1962: *Stadtautobahn Berlin*

38 vgl. Hyder Consulting GmbH Deutschland 2015: *Machbarkeitsstudie*



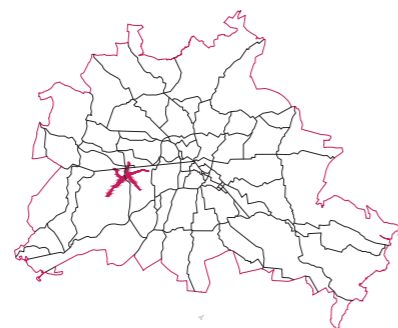
K 01 S-BAHN LINIENNETZ
Netzeinbindung, Kreuze & Haltestellen



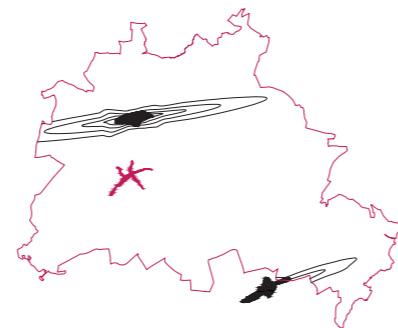
K 02 AUTOSTRASSEN
Netzeinbindung



K 03 U-BAHN LINIENNETZ
Netzeinbindung & Haltestellen



K 04 FAHRRADROUTEN
Netzeinbindung



K 05 FLUGHÄFEN
Einflugsschneisen

DIE ROLLE DES WESTKREUZES IN DER STADT BERLIN

Die Eisenbahnnetze des Westkreuzes verbinden den Südwesten Berlins mit Vororten wie zum Beispiel Potsdam, aber auch in einem größeren Maßstab nimmt das Westkreuz als Verbindungsstrecke mit überörtlichen Regionen Deutschlands eine wichtige Rolle ein. Es ist gewissermaßen ein infrastrukturelles Subzentrum, neben den anderen Kreuzen in Berlin, beispielsweise dem Südkreuz oder dem Ostkreuz. Vom Westkreuz aus fahren insgesamt 7 Linien, in den Ring oder direkt in die Mitte Berlins. Die Stadtbahnlinie S3 verbindet über das Westkreuz Spandau mit Erkner, die S9 Spandau und Berlin-Schönefeld Flughafen, die S5 fährt direkt in die Mitte bis nach Strausberg Nord, die S7 Potsdam mit Wartenberg und Ahrenfelde. Die Ringbahnlinien S46, S41, S42 binden das Westkreuz und deren Passagiere in das konzentrische Gefüge der Stadt Berlin ein. Die Transportzahlen des öffentlichen Verkehrs steigen jährlich an. Derzeit nutzen rund 1 Milliarde Fahrgäste innerhalb eines Jahres die Berliner Verkehrsbetriebe sowie 417 Millionen die S-Bahn; mit steigender Tendenz.³⁹ Der Regionalverkehr der deutschen Bahn hält nicht direkt am Westkreuz, durchkreuzt dieses aber von Spandau und Potsdam aus in Richtung Berlin Hauptbahnhof.⁴⁰ Auch der Warenverkehr der deutschen Bahn wird durch das Westkreuz in Richtung Güterverkehrszentrum Westhafen und Hafen Neukölln geführt.⁴¹ Das vielfältige Straßennetz bindet das Westkreuz auf allen

Ebenen in den großräumigen⁴² und übergeordneten⁴³ Verkehr ein. Die wichtigste Verbindung bildet die A115, die über die AVUS Gerade den Verkehr in die Stadt einleitet. Die Rolle der A115 ähnelt mehr einem Kopfbahnhof. Sie endet mit dem Stoß auf den AVUS Verteiler auf die zweite wichtige großräumige Straßenverbindung: der A100. Sie liegt zwischen den Stadtvierteln Westend und Charlottenburg und stellt die Verbindung mit Halensee, Schmargendorf und Wilmersdorf her.⁴⁴ Berufspendler aus Potsdam und Potsdam-Mittelmark gelangen über diese Verbindungen in die Mitte Berlins, sowie Auspendler in geringerem Grad hinaus. Die Zahl der Pendler aus Potsdam wird mit etwa 20.000 beziffert.⁴⁵ Die kontinentalen Straßenverbindungen⁴⁶ spielen im Gegenzug zu den bereits genannten, keine Rolle im Straßengefüge des Westkreuzes. Die durchschnittlichen Verkehrsmengen sind, im Gegensatz zu anderen Knoten Berlins, immens. Rund 100.000 PKWs fahren pro Werktag durch die Straßen des Kreuzes. Die stets steigenden Verkehrszahlen haben eine negative Entwicklung der Verkehrssicherheit zur Folge. Das Westkreuz ist als einer der Hauptverkehrsträger gleichzeitig auch eine der größten Unfallstellen der Stadt.⁴⁷ Das U-Bahnnetz führt an den Seitenarmen des Westkreuzes vorbei und findet daher auch keine Anbindung in dessen Infrastruktur. Die Flughäfen sind per Bahn und Straße über größere Entfernungen angebunden. Andersartige Berührungspunkte zwischen dem Westkreuz und

39 vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hg.) 2017: *Mobilität der Stadt, Berliner Verkehr in Zahlen* S.31

40 vgl. S-Bahn Berlin GmbH 2019, *Liniennetz*

41 vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hg.) 2017: *Mobilität der Stadt, Berliner Verkehr in Zahlen* S.60

42 Verbindung zwischen Oberzentren in der Region und den Zentrenbereichen historische Mitte und City West.

43 Verbindung von bezirklichen Hauptzentren und besonderen Mittelzentren.

44 vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz 2019, *Straßennetz*

45 vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hg.) 2017: *Mobilität der Stadt, Berliner Verkehr in Zahlen* S.18

46 Verbindung zwischen Metropolregionen

47 vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hg.) 2017: *Mobilität der Stadt, Berliner Verkehr in Zahlen* S.66-69

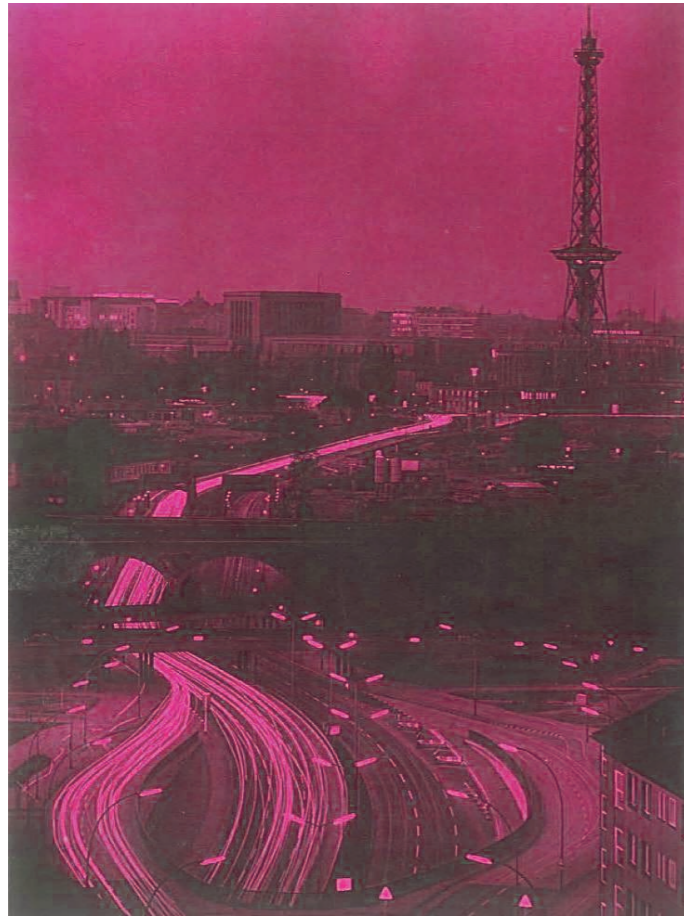


Abb. 13 STADTAUTOBAHN 1962

dem Flugverkehr, wie etwa die Einflussnahme durch Lärmbelastung gibt es nicht. Laut Daten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, nutzen 44% der Berliner für ihre täglichen Wege das Fahrrad oder gehen, mit steigender Tendenz, zu Fuß.⁴⁸ Die einzige Fahrradroute, die direkt durch das Westkreuz verläuft, ist die TR5⁴⁹. Für zukünftige weiträumige Anbindungen, sind Trassenkorridore für mögliche Radschnellverbindungen geplant. Eine von ihnen, die Verbindung Königsweg-Kronprinzessinnenweg, soll entlang der AVUS Geraden verlaufen und im Herzen des Westkreuzes ihr Ziel finden.⁵⁰

DAS WESTKREUZ - EIN TRANSITRAUM

Zusammenfassend ist zu beobachten, dass die Verkehrsanlagen des Westkreuzes zum größten Teile nicht den unmittelbar angrenzenden Stadtvierteln dienlich sind. Die Regionalbahn besitzt keine direkte Haltestelle am Westkreuz. Und auch der Westbahnhof spielt keine Rolle im unmittelbaren Netz des Westkreuzes. Er ist vielmehr nur ein Umsteigebahnhof.

« Am Westkreuz gibt's nämlich: Nix »

Holger Klein 2015 in: Das Nichts (vulg. Westkreuz)

Der Ausstieg bietet nicht viel: im unmittelbaren Umfeld befindet sich lediglich eine Autowerkstatt. Das ICC und die Messe sind über alternative Verkehrsanbindungen leichter zu erreichen. Für Besucher der Messe ist der

⁴⁸ ebda. S.22-23

⁴⁹ Tangentialroute (ringförmig)

⁵⁰ vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hg.) 2017: *Mobilität der Stadt, Berliner Verkehr in Zahlen* S.27

Haltebahnhof als Ausstiegspunkt in gleicher Weise unattraktiv.⁵¹ Gleiches trifft auf den Güter- und ganz besonders den PKW Verkehr zu. Natürlich ist der örtliche Verkehr an das übergeordnete Straßennetz angebunden, aber der Haupttransport bewegt sich stadtein- oder auswärts, wie es das Beispiel der Zahlen am Pendlerverkehr zeigt. Die innerstädtischen Viertel um das Westkreuz wie Charlottenburg, Halensee und Wilmersdorf betrifft dies weniger. Sie sind über Gleise und Straßen gut miteinander verzahnt. Die südwestlichen Viertel, wie Westend und Grunewald sind vielmehr getrennt als gut miteinander verbunden. Auch die Fahrradrouen werden mehr durch- als eingeführt. Am Ende ist die Gesamtwirkung aus verkehrstechnischer Sicht des Westkreuzes für die direkt angrenzenden Stadtviertel mehr Bruch als Verbindung. Um die Auswirkungen auf eben diese unmittelbar betroffenen Stadtteile zu verstehen, bedarf es zunächst ihrer genaueren Analyse. Welche Viertel werden durch die infrastrukturellen und topographischen Brüche beeinflusst und gibt es weitere Einwirkungen auf sie?

Diese Fragen gilt es nicht nur unter städtebaulichen Aspekten, sondern auch auf Ebene von Umweltgerechtigkeit und Stadtsoziologie zu untersuchen.

⁵¹ vgl. Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin 2019, *S-Bahnhof Westkreuz*

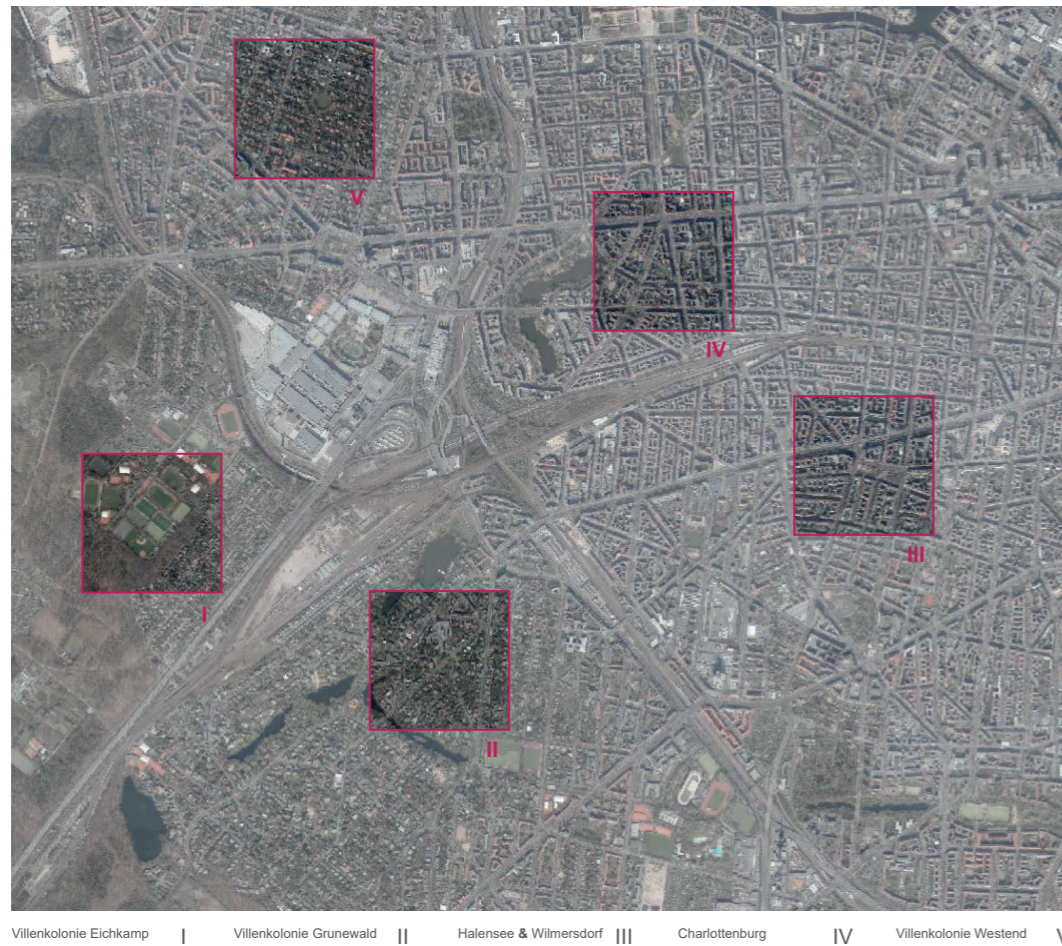


Abb. 14 ORTHOPHOTO 2019

STADTFRAGMENTE

EINE BETRACHTUNG DER BEZIRKE UM DAS WESTKREUZ

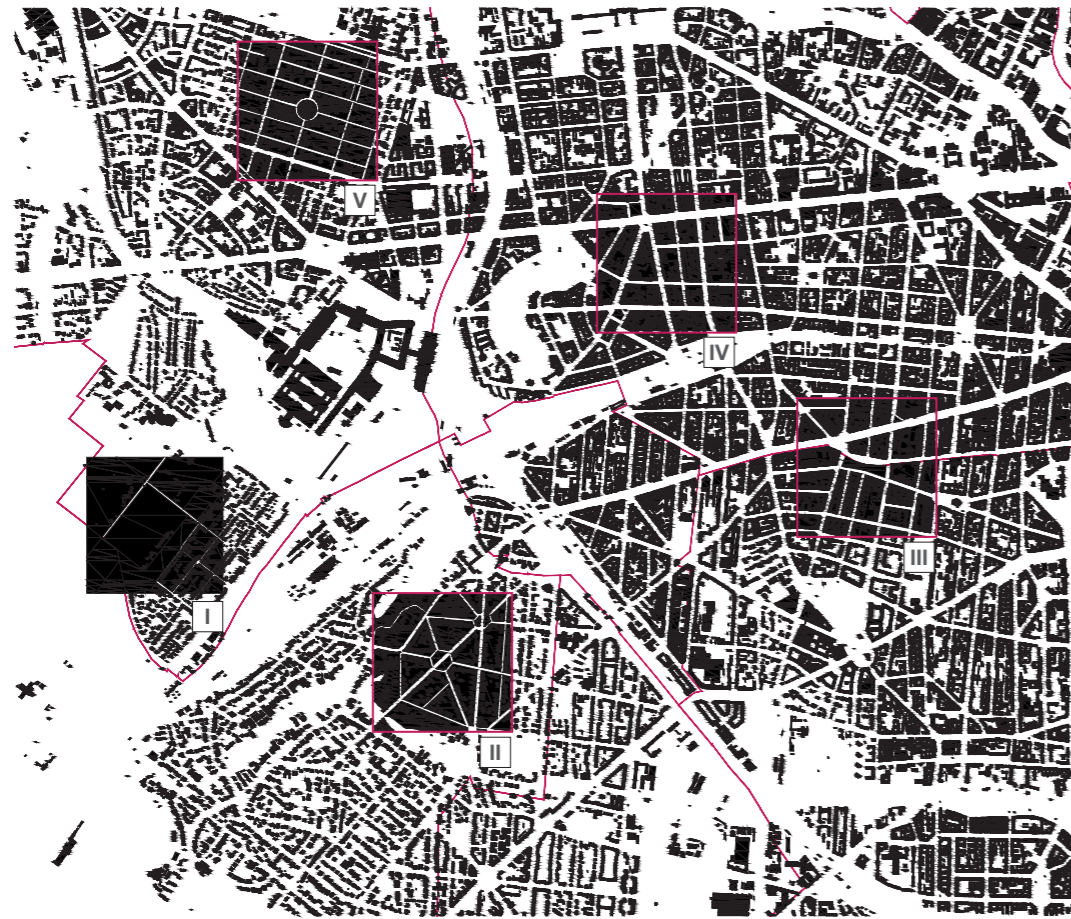
Im Laufe der Analyse folgen ergänzend zu den gezeigten Karten, Verweise auf weitere Planunterlagen, welche im Anhang zu finden sind. Vielerorts kann man beobachten, dass größere Infrastrukturanlagen bauliche und soziale Grenzen bestimmen. Am Beispiel des Westkreuzes ist auf den ersten Blick eindeutig die Trennung zwischen der Innern Stadt und den zerstreuteren Bebauungen der Peripherie zu erkennen, auch wenn die außerhalb gelegenen Viertel vielleicht nicht dem Archetyp einer reinen peripheren Bebauung gerecht werden. Für eine genauere Untersuchung wurden stichprobenartig, kleinere Ausschnitte aus den verschiedenen Vierteln gewählt.⁵² Den Gegenstand der Betrachtung bilden die Bezirke selbst, deren Eigenheiten und vor allem die Aspekte in denen sie sich von ihren angrenzenden Vierteln unterscheiden.

⁵² siehe: *Stichproben* S. 42

Als ersten Schritt bieten die einzelnen Bezirke und deren Grenzen eine kleine Übersicht. Das Westkreuz streckt sich über die gesamte Fläche des gewählten Ausschnitts und teilt ihre unmittelbare Umgebung in fünf Teile. Der Bezirk Westend [I] und [V] ist durch die S-Bahn Gleise (S3 und S9) in zweigeteilt. Die Bahnlinien graben sich in die Topographie, sodass eine Überwindung nur durch Brücken gewährleistet werden kann. Dadurch wird der südwestliche Teil des Westends in eine Randlage abgekapselt und bildet gleichzeitig den Übergang in den Naherholungsraum des Grunewalds. Der Teufelsberg, ein mit Trümmern aus dem zweiten Weltkrieg aufgeschütteter Berg auf dem sich eine, mittlerweile verfallene Abhörstation der Alliierten befindet, bildet den markantesten Punkt im Gebiet.⁵³ Aufgrund dieser Teilung wird dieses Fragment, das eigentlich dem Bezirk Westend zugehörig ist im Folgenden als Villenkolonie Eichkamp [I] bezeichnet. Die Verzahnung mit den angrenzenden Stadtteilen ist nur durch wenige Über- und Unterführungen gewährleistet.⁵⁴ Dem Viertel der Villenkolonie Grunewald [II] kommt eine ähnliche Lage zuteil, wobei zu erwähnen ist, dass es durch die direkte Nachbarschaft und Verzahnung mit Wilmersdorf besser mit der Mitte Berlins verbunden ist. Es ist durch die Infrastruktur des Westkreuzes von [I] und [III] getrennt. Eine Brachfläche, des immer breiter werdenden Tropfens am südwestlichen Ende des Westkreuzes, verweigert durch seine Breite und die angelegten Lärmschutzwände auch die Sichtverbindungen zwischen [I] und [II].

⁵³ Der 115 m hohe Teufelsberg wurde mit 26 Millionen Kubikmetern Trümmer aufgeschüttet, auf dem 1957 die Amerikaner eine Abhörstation installierten. (vgl. *Stöver Geschichte Berlins* S.66)

⁵⁴ siehe: A1 *Villenkolonie Eichkamp* S.121



Villenkolonie Eichkamp
(Abb. 15)



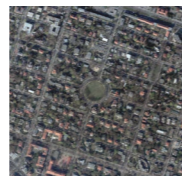
Villenkolonie Grunewald II



Halensee & Wilmsdorf III



Charlottenburg IV



Villenkolonie Westend V

Die Trennung von der Villenkolonie Grunewald [II] zu Halensee & Wilmsdorf [III] bildet auch gleichzeitig die Trennung zur inneren Stadt. Sie teilt die lockere, individuelle Bebauung Grunewalds von der dichten Blockrandbebauung der Innenstadt. Die Gleise sind, wie bei [I] und [V] in die Topographie eingegraben und durch Brücken untereinander vernetzt.⁵⁵ Für den motorisierten Verkehr wird diese Spaltung meist durch die Grenze der Umweltzone, welche die innere Stadt, also [III] und [IV] von [I], [II] und [V] trennt, spürbar.⁵⁶ Die Verzahnung zwischen Villenkolonie Grunewald [II] und Halensee und Wilmsdorf [III] ist, wie schon erwähnt in einem guten Zustand.⁵⁷ Gleiches gilt für Charlottenburg [IV] und [III], das im Betrachtungsgebiet mit Halensee und Wilmsdorf die Innere Stadt bildet.⁵⁸ Die Villenkolonie Westend [V] ist am Westkreuz in zwei verschiedene Teile strukturiert. Südlich des Ausschnittes befindet sich das Messegelände mit dem ICC, ein überwiegend unbewohntes Gebiet und so für eine Stichprobe wenig repräsentativ. Aus diesem Grund wurde der Ausschnitt nicht hier, sondern weiter nördlich entnommen. Die Villenkolonie Westend [V] ist mittels Brücken sehr gut mit Charlottenburg [IV] verzahnt, weniger gut mit dem Randgebiet [I].⁵⁹ Diese fünf voneinander getrennten Stadtteile dienen als Grundlage für die weitere Analyse und werden hinsichtlich ihrer Gemeinsamkeiten beziehungsweise ihrer Unterschiede genauer untersucht. Als ersten Punkt der Betrachtung wird die historische Entwicklung herangezogen, danach grundlegende städtebauliche Eigenschaften wie die Dichte, Wegenetze, die Anbindung an Bildungs- und

55 siehe: A2 Villenkolonie Grunewald S.122

56 vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hg.) 2017: *Mobilität der Stadt, Berliner Verkehr in Zahlen* S.80

57 siehe: A4 Halensee & Wilmsdorf S.124

58 siehe: A3 Charlottenburg S.123

59 siehe: A5 Villenkolonie Westend S.125

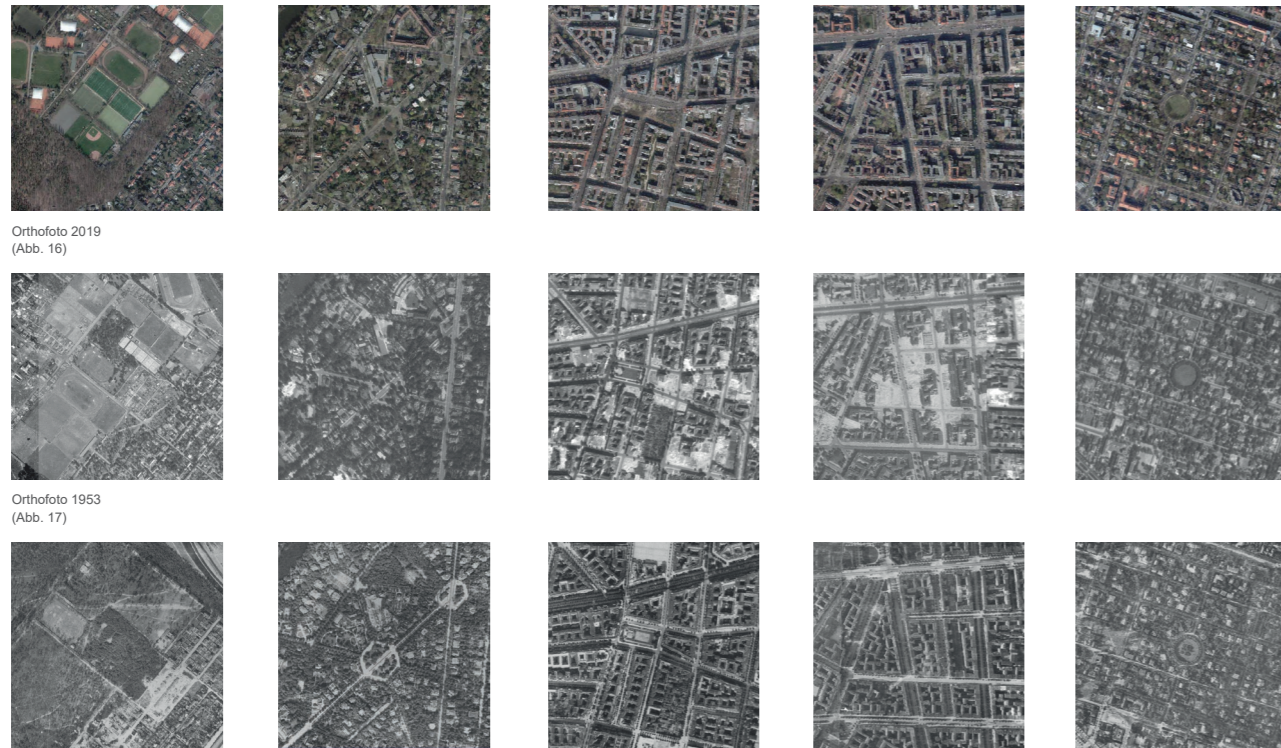
sozio-kulturelle Einrichtungen, die Medizinische Versorgung, beziehungsweise das Angebot an Grün- und Sportflächen analysiert. Der letzte Vergleich betrachtet die Unterschiede in der Umweltgerechtigkeit und der Stadtsoziologie betrachtet. Ergänzend folgt der Hinweis, dass die Reihung der Stichproben nicht willkürlich erfolgte. Sie ist nicht willkürlich gewählt: Der Reihenfolge gemäß, bewegt sich das Betrachtungsgebiet von der Villenkolonie Eichkamp [I] über die Villenkolonie Grunewald [II], in die Innenstadt Berlins [III] [IV] hinein und davon wieder in die Villenkolonie Westend [V] hinaus, also konzentrisch von der Peripherie in die Innenstadt und wieder hinaus.

GEBÄUDEALTER⁶⁰

Mit einem flüchtigen Blick auf die verschiedenen Stadtfragmente, lässt sich erkennen, dass diese sehr unterschiedlich an das Westkreuz heran gewachsen sind. Ein Grund dafür kann sein, dass verschiedene und unabhängig voneinander gegründete Viertel im Laufe der Zeit immer näher an die Infrastruktur des Westkreuzes, dessen Verkehrsnetz schon im 19. Jahrhundert, in der Industrialisierung Berlins erbaut wurde, heranwuchsen.⁶¹ Im übertragenen Sinne kann demnach nicht von einer nachträglichen Fragmentierung die Rede sein, die Rolle des Westkreuzes als Verbindung der Umgebung Großberlins zur Mitte, wurde jedoch gleichzeitig als Bruch zwischen den unmittelbar benachbarten und den stetig wachsenden Vierteln immer stärker spürbar.

60 Die Gebäudealtersklassen sind graphisch auf S.46 dargestellt, sowie eine Gesamtübersicht im Anhang auf S.126

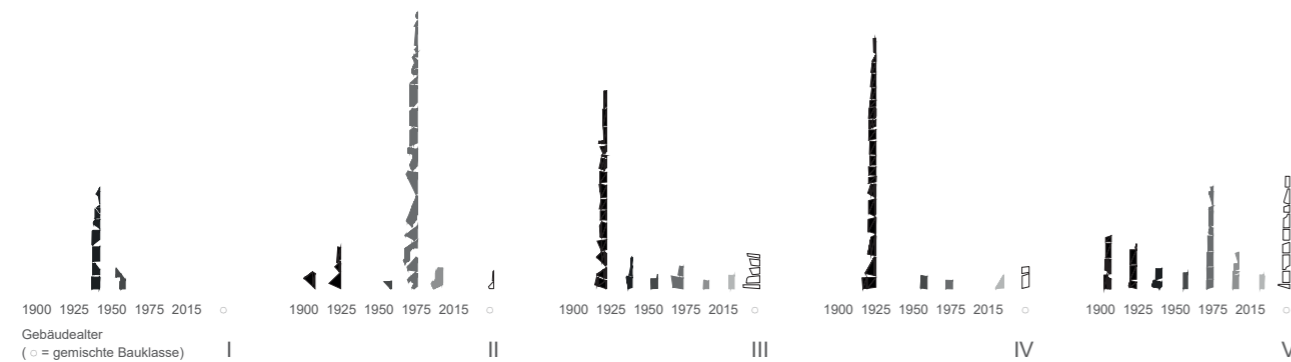
61 siehe: *Historische Betrachtung* S.22



Orthofoto 2019 (Abb. 16)

Orthofoto 1953 (Abb. 17)

Orthofoto 1928 (Abb. 18)



K 07 GEBÄUDEALTER

| | |
|-------------------------|-----|
| Villenkolonie Eichkamp | I |
| Villenkolonie Grunewald | II |
| Halensee & Wilmsdorf | III |
| Charlottenburg | IV |
| Villenkolonie Westend | V |

Die Villenkolonie Eichkamp [I] welche entlang der AVUS Geraden in Richtung Südwesten errichtet wurde entstand, noch vor dem zweiten Weltkrieg in den zwanziger Jahren. Sie bildet eine kleinteilige Siedlung im Nahbereich zum Grunewald mit Anbindung an den Nahverkehr in die Stadt Berlin. In der Nachkriegszeit wurde diese wenig nachverdichtet und mit einigen groß angelegten Sportanlagen ergänzt. Viel hat sich seitdem nicht mehr verändert. Das Bild von 1953 entspricht fast dem im Jahre 2019. Mit der Villensiedlung in der Villenkolonie Grunewald [II] verhält es sich ähnlich. Nur dass ein Großteil der Häuser nach dem zweiten Weltkrieg erbaut wurde. Die Gründung der Siedlung geht jedoch auf das 19. Jahrhundert zurück, als sich durch den Ausbau der Wohnblöcke die Wohnverhältnisse in der inneren Stadt verschlechterten. In ausgesuchten Lagen, wie hier am Grunewald und im Westend entstanden Villenvororte.⁶² In Berlin hält die Siedlung im Grunewald bis heute den Status einer Villenkolonie.⁶³

Noch teilweise vor dem ersten Weltkrieg beziehungsweise der Gründerzeit im zwanzigsten Jahrhundert gegründet, zählen Halensee & Wilmsdorf [III] sowie Charlottenburg [IV] zu den ältesten Stadtteilen unter den fünf Fragmenten.⁶⁴ An den Orthofotos von 1953 lässt sich erkennen, dass sie im Vergleich zu den Villenkolonien viel stärker durch die Bombardierungen im zweiten Weltkrieg zerstört wurden, ganz im Gegensatz zu ihren Nachbarn. Die teilweise gänzlich verwüsteten Parzellen, von welcher sie im Rahmen der Freihaltepolitik Westberlins offen gehalten wurden, hat man großteils nach der Wende wieder bebaut.⁶⁵

Die Siedlungen in der Villenkolonie Westend [V] wurden kontinuierlich vom Beginn des 20. Jahrhunderts bis in die Gegenwart immer wieder erweitert und nachverdichtet.

STÄDTEBAULICHE KENNWERTE⁶⁶

Als Nächstes werden die städtebaulichen Kennwerte der fünf Teilgebiete verglichen. Auch hier lassen sich ohne eine weitere Analyse gravierende Unterschiede feststellen, die wahrscheinlich trivial erscheinen. Dennoch werden diese als Gegenstand der Betrachtung im vielfältigen Kontext des Westkreuzes kurz festgehalten. Wie auch schon in Anbetracht des Alters der Gebäude, ähneln sich auch hier die äußeren Viertel [I] [II] [V] und bilden einen typologischen Gegenpol zur inneren Stadt [III] [IV]. In der Siedlungsstruktur um das Westkreuz finden die vorwiegend fünfgeschossigen Blockrandbebauungen aus der Gründerzeit ihr Gegenbild: die Einfamilienhausgebiete [I] [II] aus den 20er und 30er Jahren. Die Villenkolonie im Westend [V] wird von der Stadt Berlin gesamt betrachtet, als Siedlungsbau bewertet. Unser Ausschnitt fällt aber klar in die Kategorie der Einfamilienhausgebiete.⁶⁷ Die auffällig niedrige Bebauungsdichte der Villenkolonie Eichkamp [I] liegt dem gewählten Ausschnitt zugrunde, ist aber dennoch repräsentativ, da in diesem Bereich viele Flächen baulich noch nicht erschlossen sind und auf einem größeren Teil des ausgewählten Ausschnitts großzügige Sportflächen bestehen. Den prägnantesten Unterschied bildet dabei die Dichten der inneren Stadt. Sie sind um ein vielfaches höher.

62 vgl. Richter in Ribbe 1987: *Geschichte Berlins* S.661-662
 63 vgl. Metzger 2019: *Die Villenkolonie Grunewald*
 64 vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Hg.) 2019: *Siedlungsstruktur Wohnen - Bezirksregionen 2010*
 65 vgl. Ribbe 1987: *Geschichte Berlins* S.1094

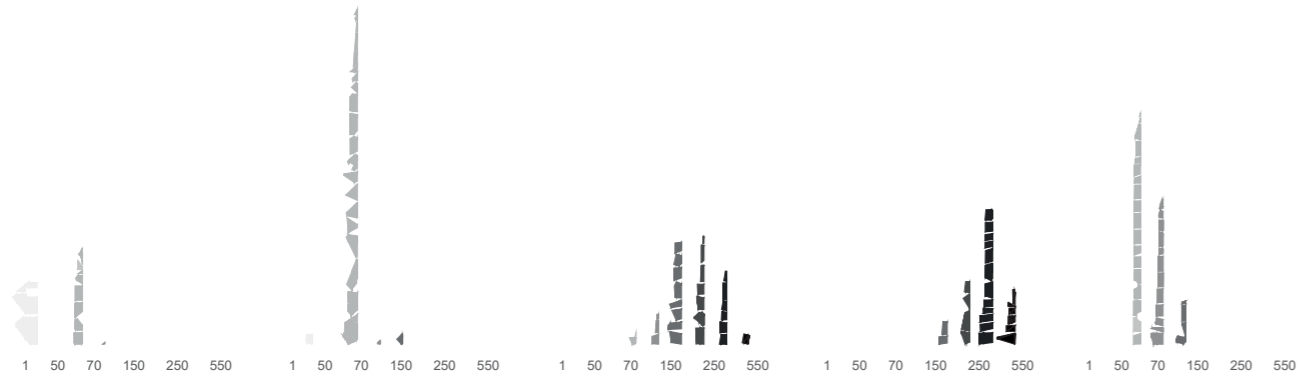
66 Die baulichen Dichten sind graphisch auf S.48 dargestellt, die Geschöszahlen auf S.49
 67 vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Hg.) 2019: *Siedlungsstruktur Wohnen - Bezirksregionen 2010*



Orthofoto 2019
(Abb. 19)



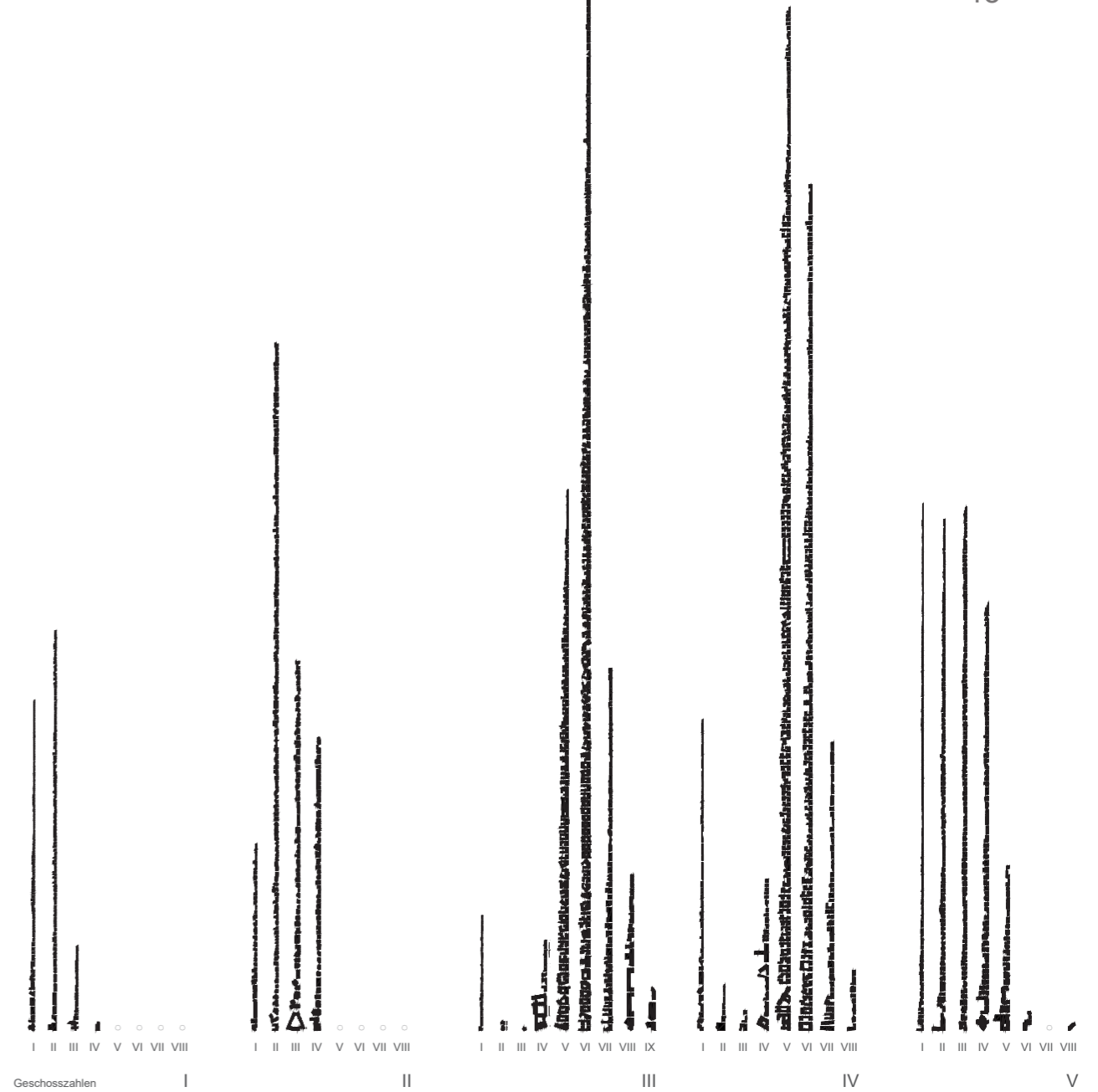
| | | | | | |
|---------------------------------------------|--------|---------|-----------|---------|---------|
| Bebauungsgrad (in %) | 5 | 22 | 58 | 54 | 26 |
| Bebauungsdichte | 0.09 | 0.48 | 3.29 | 2.78 | 0.92 |
| Bruttogeschoßfläche (in m ²) | 45 154 | 193 908 | 1 117 365 | 940 706 | 364 467 |



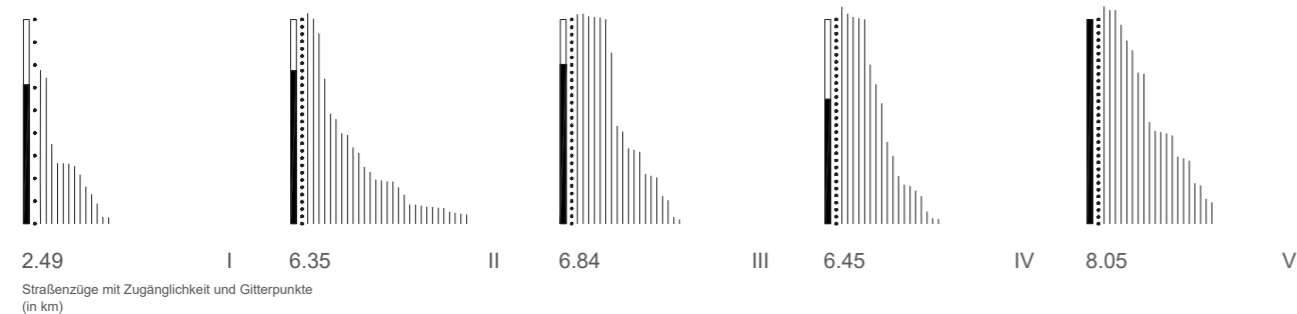
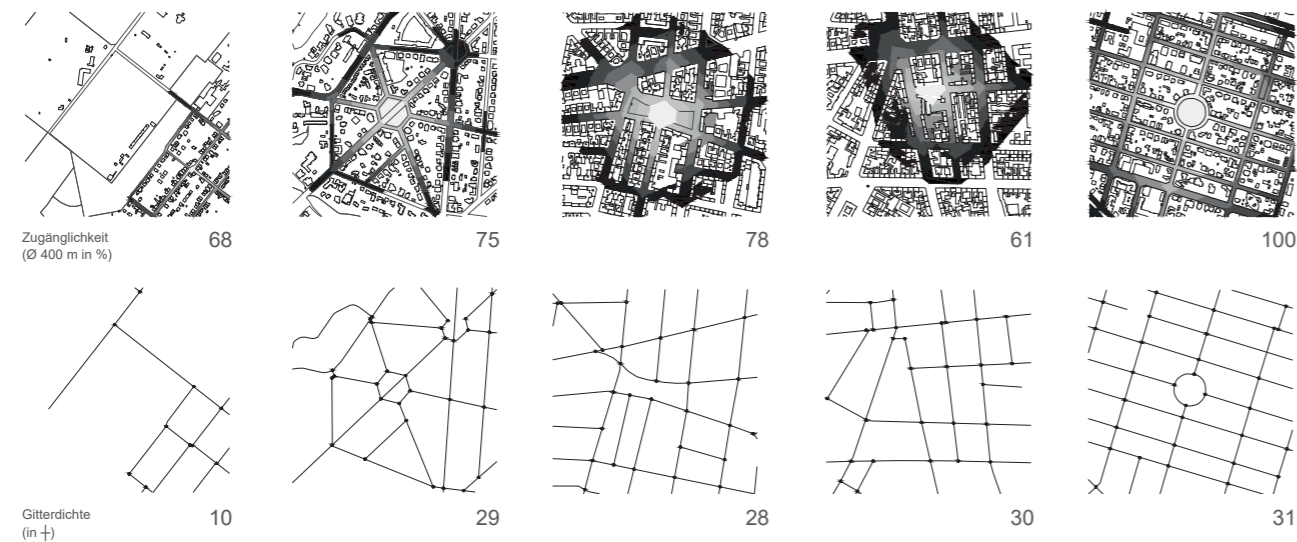
Ø 21 I Ø 59 II Ø 267 III Ø 392 IV Ø 91 V
Einwohnerdichte
(Ew / ha)

K08 DICHTEN 2017

- Villenkolonie Eichkamp I
- Villenkolonie Grunewald II
- Halensee & Wilmersdorf III
- Charlottenburg IV
- Villenkolonie Westend V



STADTFRAGMENTE



K 09 ZUGÄNLICHKEIT: KÖRNUNG, GITTERDICHTEN & EFFIZIENZ 2017

- Villenkolonie Eichkamp I
- Villenkolonie Grunewald II
- Halensee & Wilmersdorf III
- Charlottenburg IV
- Villenkolonie Westend V

Die Bebauungsdichte im Ausschnitt Halensee & Wilmersdorf [III] ist 36 mal höher als die in der Villenkolonie Eichkamp [I]. Trotz eines Bebauungsgrad von 5% ist hier noch großes Nachverdichtungspotenzial vorhanden. Die Villenkolonie Grunewald [II] und die Villenkolonie im Westend [V] sind in Anbetracht von Struktur und Dichte mehr oder weniger gleich, obwohl die Siedlung im Westend, bei einem annähernd ähnlichem Bebauungsgrad, fast doppelt so dicht bebaut ist. Zurückzuführen ist dies auf die Unterschiede in den Geschosshöhen.⁶⁸ Der Bebauungsgrad ist mit 22 und 26% in etwa gleich, was im Gegensatz zu inneren Stadt, trivialerweise auf die viel weniger dichte Einfamilienhausstruktur zurückzuführen ist. Die Effizienz der dichten Blockrandbebauung in der Innenstadt stellt den lockeren Bebauungsgrad der äußeren Bezirke in den Schatten. Vergleicht man die Villenkolonie Grunewald [II] und Halensee & Wilmersdorf [III] ist der Bebauungsgrad mehr als doppelt so hoch. Gleiches trifft, wie schon zuvor beschrieben, auf die Bebauungsdichte zu. Sie ist fast um das siebenfache höher und die Bruttogeschossflächen um mehr als das fünffache. Am Westkreuz stehen sich zwei städtebauliche Antipoden gegenüber.

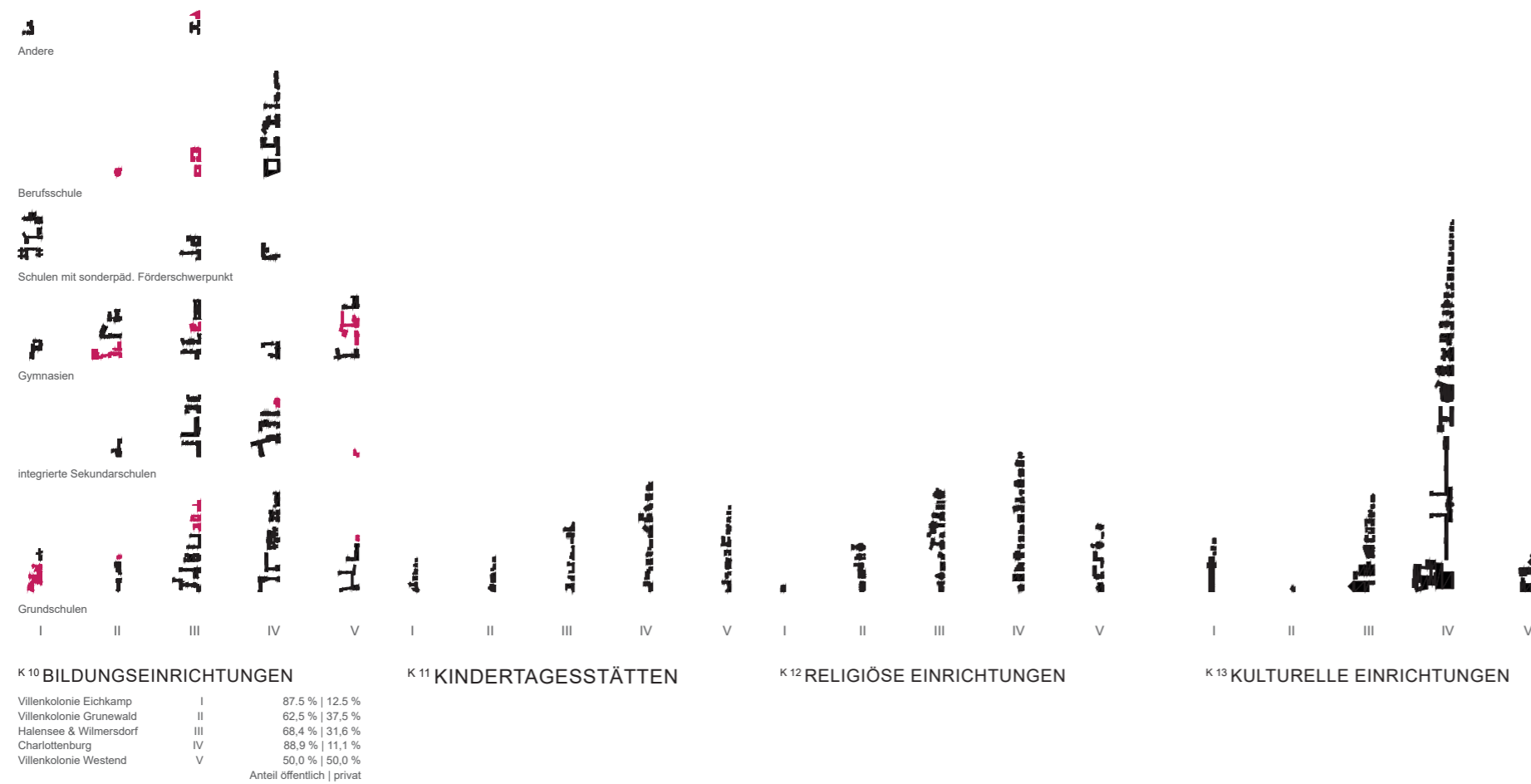
WEGENETZE & ERREICHBARKEIT⁶⁹

Auch an den Wegenetzen und der Erreichbarkeit der Straßenzüge in den Stadtteilen zeichnen sich Unterschiede ab. An der Villenkolonie Eichkamp [I] kann man erkennen, dass das Erschließungspotenzial noch nicht vollständig ausgeschöpft ist. Wie schon in den baulichen Dichten erwähnt wurde ist das Gebiet großteils unbebaut. Neben den Sportflächen

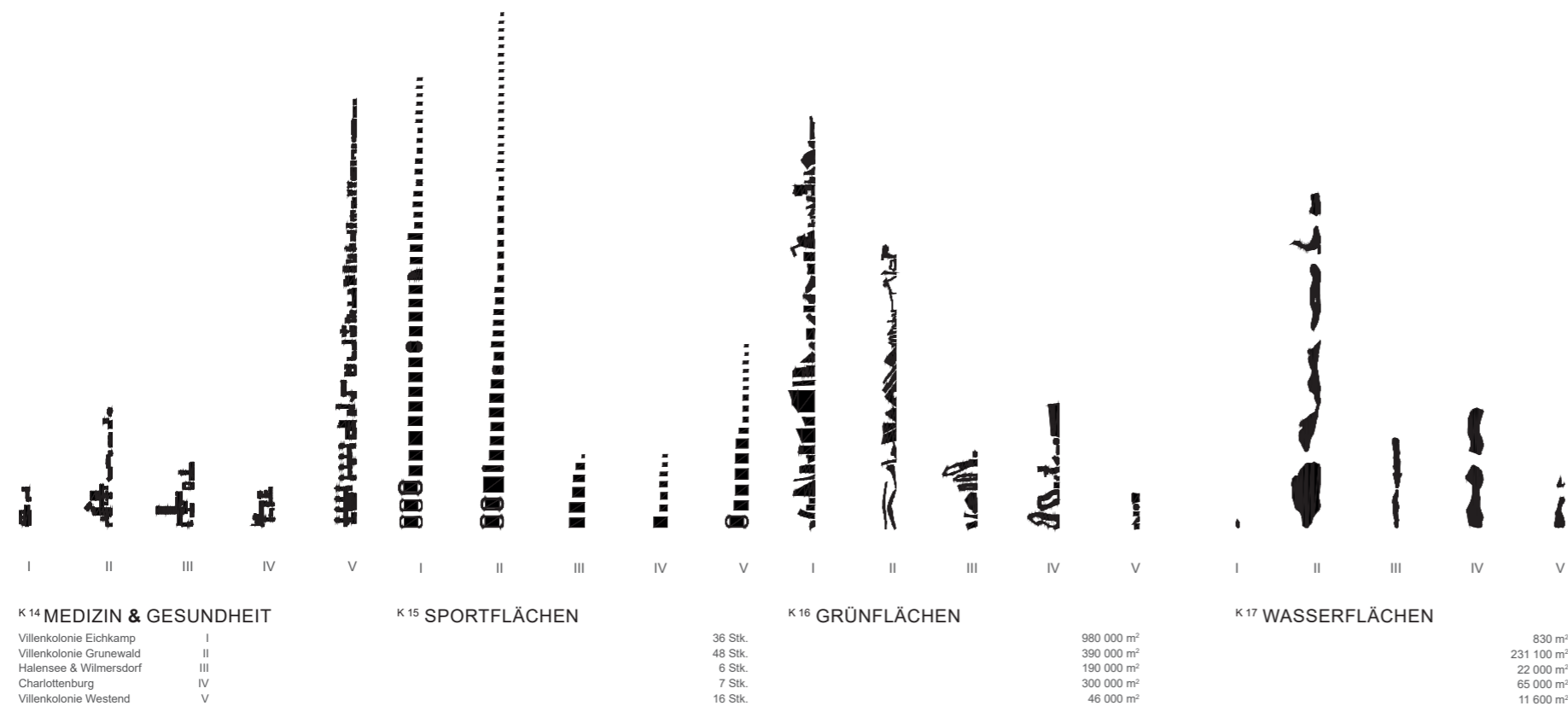
nehmen Ackerflächen und die großzügigen Naherholungsgebiete des Grunewalds einen großen Teil der Fläche im gewählten Ausschnitt ein. Die anderen vier Ausschnitte [II] [III] [IV] [V] sind baulich vollständig erschlossen und auch hier gibt es Unterschiede, aber genauso Gemeinsamkeiten zwischen der inneren Stadt und den äußeren Gebieten. Das Wegenetz in der Villenkolonie Grunewald [II] ist im Umkreis von 400 Metern gleich gut ausgebaut, wie die Straßenzüge in Halensee & Wilmersdorf [III] beziehungsweise Charlottenburg [IV]. Grund dafür ist dessen blockrandartige Erschließung im 19. Jahrhundert.⁷⁰ Innerhalb des Ausschnittes ist es im Ausmaß von 400 Metern möglich zwischen 60 und 75% des Gebiets fußläufig zu erschließen. Die Wegenetze unterscheiden sich kaum denn nicht nur die Zugänglichkeit ist ähnlich sondern auch die Gitterdichte und die Gesamtlänge der Straßenzüge. Die größten Unterschiede zeichnen sich am Beispiel der Villenkolonie im Westend [V] ab. Das Straßennetz ist hier am effektivsten organisiert. Durch die, in Rechteckform feinmaschige Strukturierung der Parzellen, ist es möglich das gesamte Gebiet innerhalb von 400 Metern zu erreichen, wobei sich die Gitterdichte nur marginal verändert. Die Villenkolonie Eichkamp [I] ist im gleichen Raster parzelliert. Der Hintergrund kann aus den verschiedenen Gründungsjahren hergeleitet werden. Die Bebauungspläne zu den Vierteln [I] und [V] wurden in den Zwanzigerjahren erstellt. Im Gegensatz zur blockrandartigen Erschließung, stand hier scheinbar die Effizienz in der Erreichbarkeit im Vordergrund.

68 siehe: S.48 Geschosshöhen
69 Die Wegenetze sind graphisch auf S.50 dargestellt

70 vgl. Erbe in Ribbe 1987: *Geschichte Berlins* S.708

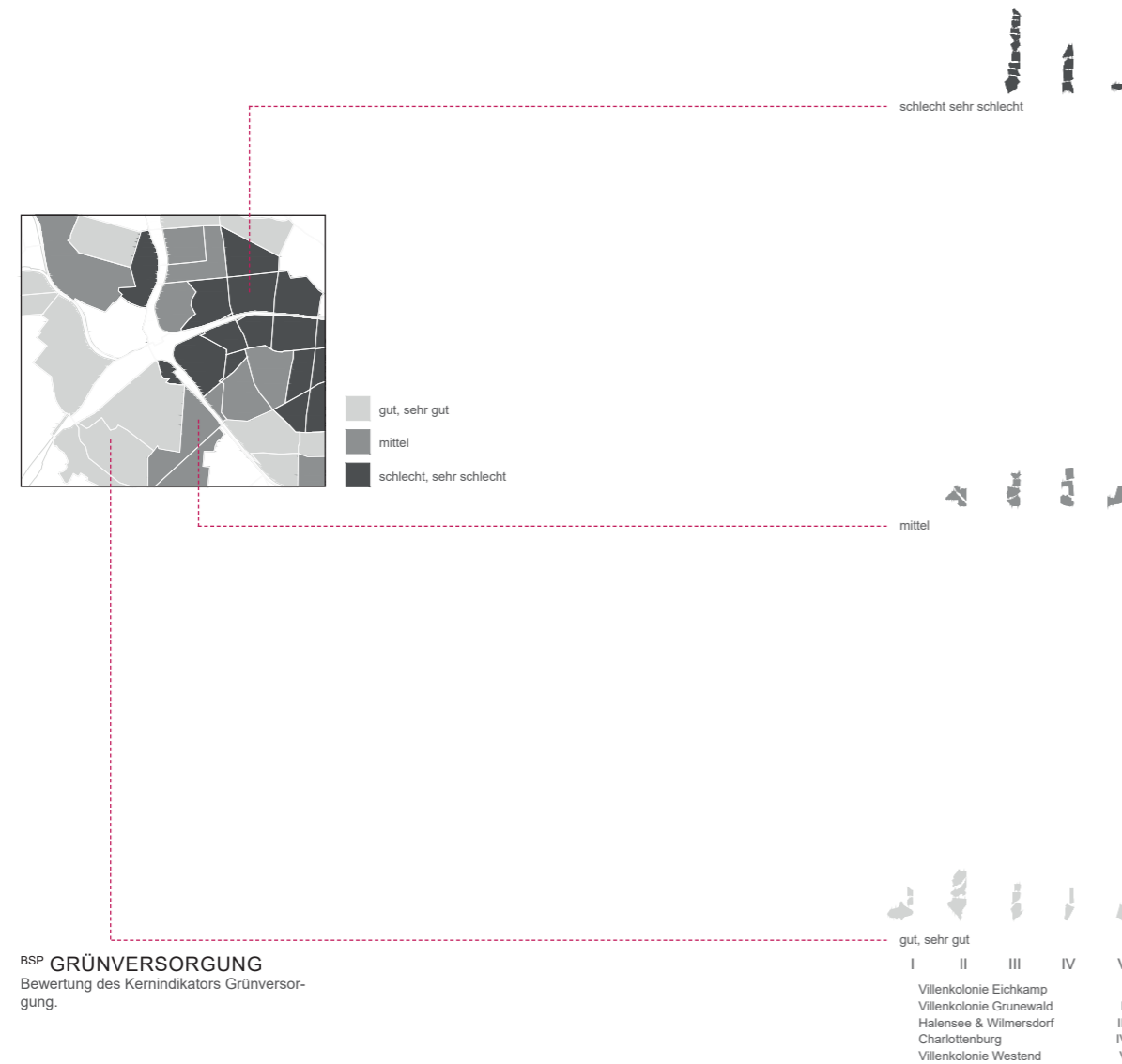


Wie bereits zuvor hinsichtlich der Dichten, können auch in Anbetracht der Ansiedlung von Versorgungseinrichtungen große Unterschiede festgestellt werden. Hierfür werden die fünf eingangs erwähnten Stichprobenbereiche gesamtheitlich betrachtet. Von den Bildungseinrichtungen, Kindertagesstätten und religiösen Einrichtungen lässt sich ein direkter Bezug auf Dichte und Bedarf ableiten. Die innerstädtischen Viertel zählen aufgrund der höheren Einwohner mehr Einrichtungen als die Randgebiete. Aber auch hier sind Unterschiede festzustellen. Die Villenkolonie Eichkamp [I] zählt trotz der geringen Einwohnerdichte eine überdurchschnittlich hohe Anzahl und Bandbreite an Schulen, deren Auswahl mindestens so breit gefächert ist, wie die des viel dichter bewohnten Stadtteils Villenkolonie Westend [V]. Der Anteil an Privatschulen ist im Vergleich zu den anderen Stadtvierteln bemerkenswert gering. Die beiden innerstädtischen Gebiete Charlottenburg [IV] und Halensee & Wilmersdorf [III] bieten die größte Auswahl an Bildungswegen. Die beiden unterscheiden sich nur durch die Verteilung von Berufsschulen und Gymnasien. Während Ersterer zum Großteil in Charlottenburg angesiedelt sind, findet man Zweitere vermehrt in Halensee & Wilmersdorf. Der Anteil an Privatschulen ist hier im Vergleich mit Charlottenburg dreimal so hoch. Diese hohe Anzahl wird nur im Villenkolonie Westend mit 50 % übertroffen. Betrachtet man die kulturellen Einrichtungen, ist Charlottenburg [IV] am Besten bestückt. Als historischer und städtebaulicher Ausgangspunkt der Stadtentwicklung finden sich hier natürlich mehr Angebote.



Die nachhaltigsten Unterschiede erweisen sich bei der Versorgung mit Naherholungsflächen. Beispielsweise ist im Vergleich zur Innenstadt [III] [IV] die Anzahl und Fläche von Sportflächen in der Villenkolonie Eichkamp [I] und der Villenkolonie Grunewald [II] unverhältnismäßig hoch. Dies gilt gleichermaßen auch für die vorhandenen Grünzonen.⁷¹ Das Angebot an öffentlichen Freiflächen ist innerstädtisch als Alternative zum privaten Grünraum begrenzt. In den äußeren Bezirken [I] [II] [V] des Betrachtungsgebietes besitzt ein Bewohner meistens beides: den zum Haus zugehörigen Privatgarten und den Zugang zu großzügigen öffentlichen Grünflächen im unmittelbaren Nahbereich. In Charlottenburg [IV] und Halensee & Wilmersdorf [III] befinden sich einige Freiflächen, Parks und Seen, deren Anzahl in Anbetracht der hohen Einwohnerzahl und im Vergleich mit den äußeren Vierteln, dennoch relativ gering ausfällt. Bei der Gesundheitsversorgung sticht der Stadtteil in dem die Villenkolonie Westend situiert ist [V] heraus. Grund dafür ist die Lage der DRK Kliniken, ein großes Ensemble aus verschiedensten Gesundheitseinrichtungen aller Art. In den restlichen Vierteln ist zumindest ein Unterschied in der Anzahl der verschiedenen Institutionen feststellen. Die Villenkolonie Grunewald [II] scheint im Bezug auf die Einwohnerdichte über-versorgt zu sein. Dies relativiert sich aber durch die höheren Geschosshöhen der einzelnen Kliniken in den innerstädtischen Bezirken [III] [IV], wobei das Verhältnis trotzdem sehr ungleichmäßig ist.

⁷¹ Eine Karte zur Versorgung mit Grünflächen ist im Anhang aus S.127 hinterlegt.



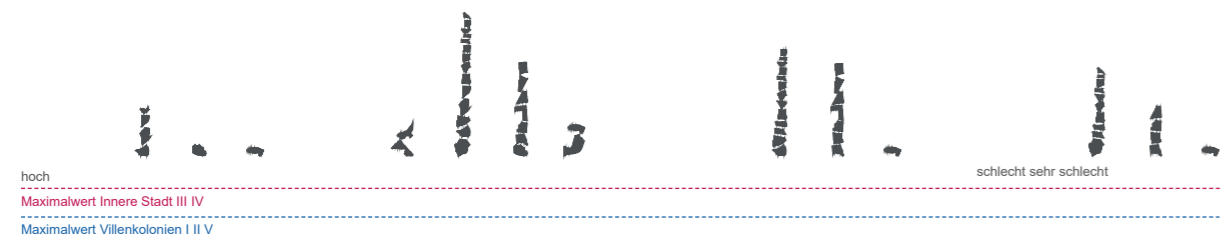
Bevor auf die Stadtsoziologie und Umweltgerechtigkeit der unterschiedlichen Stadtteile eingegangen wird, muss die Methode zur Erstellung der Diagramme erläutert werden.

Zur Kartographierung der Stadtentwicklung wurde die Stadt Berlin von den zuständigen Verwaltungen in 447 Planungsräume unterteilt. Anhand dieser werden Gebiete lokalisiert, welche Bedarf an erhöhter Aufmerksamkeit benötigen.⁷² Die von der Stadt Berlin ausgewerteten Karten werden im Rahmen einer Onlineplattform⁷³ veröffentlicht. Die soziale Struktur eines Planungsraumes ermöglicht eine erste Einschätzung zum jeweiligen Analysezeitpunkt, zum Zweck einer Hinweis- und Frühwarnfunktion. Konkrete Handlungsstrategien lassen sich nicht ableiten, zudem fehlt es an der nötigen Tiefe der Bewertungen. Vielmehr geben sie Hinweise in welchen Planungsräumen soziale Benachteiligungen zu vermuten sind.⁷⁴ Gebiete die Extremwerte oder zu geringe Einwohnerzahlen aufweisen wurden von den zuständigen Institutionen aus den Bewertungen ausgeschlossen. Dieser Fall betrifft beispielsweise den Forst Grunewald oder das Messegelände.⁷⁵

Die bewerteten Planungsräume um das Westkreuz dienen als Grundlage für die folgenden graphischen Darstellungen.⁷⁶ Auf einen ersten Unterschied ist schon in der Abgrenzung der Stadträume zu verweisen. Die äußeren

72 vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2017: *Monitoring Soziale Stadtentwicklung Berlin* S.9
73 siehe: <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/geoinformation/fis-broker/>
74 ebda. S.22
75 ebda. S.23
76 Die kartographierten Ausschnitte zu den Diagrammen sind im Anhang auf S.130-133 hinterlegt. Zum Vergleich sind hier die Höchst-, Mittel- und Minimalwerte Berlins eingetragen.

Randbezirke [I] [II] [V] gehören dem Stadtraum West-Außen an. Die Anzahl der, durch die Stadt Berlin definierten, Planungsräume ist weit geringer als die der inneren, die allesamt [III] [IV] dem Stadtraum West-Innen zugehören. Die Grenzlinie zwischen Innen und Außen bilden die Infrastrukturen des Westkreuzes.



K 18 LÄRMBELASTUNG
 Villenkolonie Eichkamp I
 Villenkolonie Grunewald II
 Halensee & Wilmersdorf III
 Charlottenburg IV
 Villenkolonie Westend V



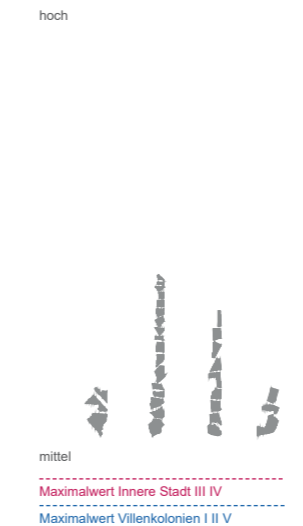
K 19 LUFTBELASTUNG



K 20 THERMISCHE BELASTUNG



K 21 GRÜNVERSORGUNG



K 22 SOZIALE PROBLEMATIK

Die betrachteten Stadtviertel grenzen ausnahmslos an die Verkehrsnetze des Kreuzes an, wodurch die Lärmbelastung fast alle gleichermaßen betrifft. Ausgenommen von einigen wenigen Bereichen verteilen sich die einzelnen Planungsräume im Bereich der mittleren Belastung.⁷⁷ Die Luft- und Thermischen Belastungen wirken sich am stärksten auf die inneren Bezirke Halensee & Wilmersdorf [III] und Charlottenburg [IV] aus.⁷⁸ Die dichte Bebauung, der hohe Versiegelungsgrad und der Mangel an Grünraum verhindern den nötigen Luftwechsel, welcher beispielsweise in den äußeren Bezirken [I] [II] [V] gegeben ist. Der Anteil an Grünraum pro Einwohner ist dem Verhältnis gerecht schlecht verteilt, wie schon bei den Freiflächen gezeigt.⁷⁹ In Bereich der sozialen Problematik fließen verschiedene Faktoren ein. Die Auswertung soll räumliche Schwerpunkte mit niedrigem oder hohem Sozialindex hervorheben.⁸⁰ Die Unterschiede zwischen den inneren und äußeren Planungsräumen sind in Hinsicht auf die soziale Problematik gering, aber auch hier zeichnen sich leichte Unterschiede ab.⁸¹ Wie schon in den Diagrammen K18 - K21 gezeigt, befinden sich die Planungsräume der inneren Stadt meistens in der am höchsten belasteten Kategorie. Insgesamt liegt die Bewertung des Betrachtungsgebietes über dem Berliner Niveau.⁸²

77 siehe: K 18 Lärmbelastung S.58
 78 siehe: K 19 Luftbelastung und K 20 Thermische Belastung S.58
 79 siehe: K 21 Grünversorgung S.58
 80 vgl. Gabriel in: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Hg.) 2019: *Umweltatlas Berlin. 09.01 (Ausgabe 2015) Kernindikator 5: Soziale Problematik / Status Index*
 81 siehe: K 22 Soziale Problematik S.59
 82 vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen: *Umweltatlas Berlin. 09.01 Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf*



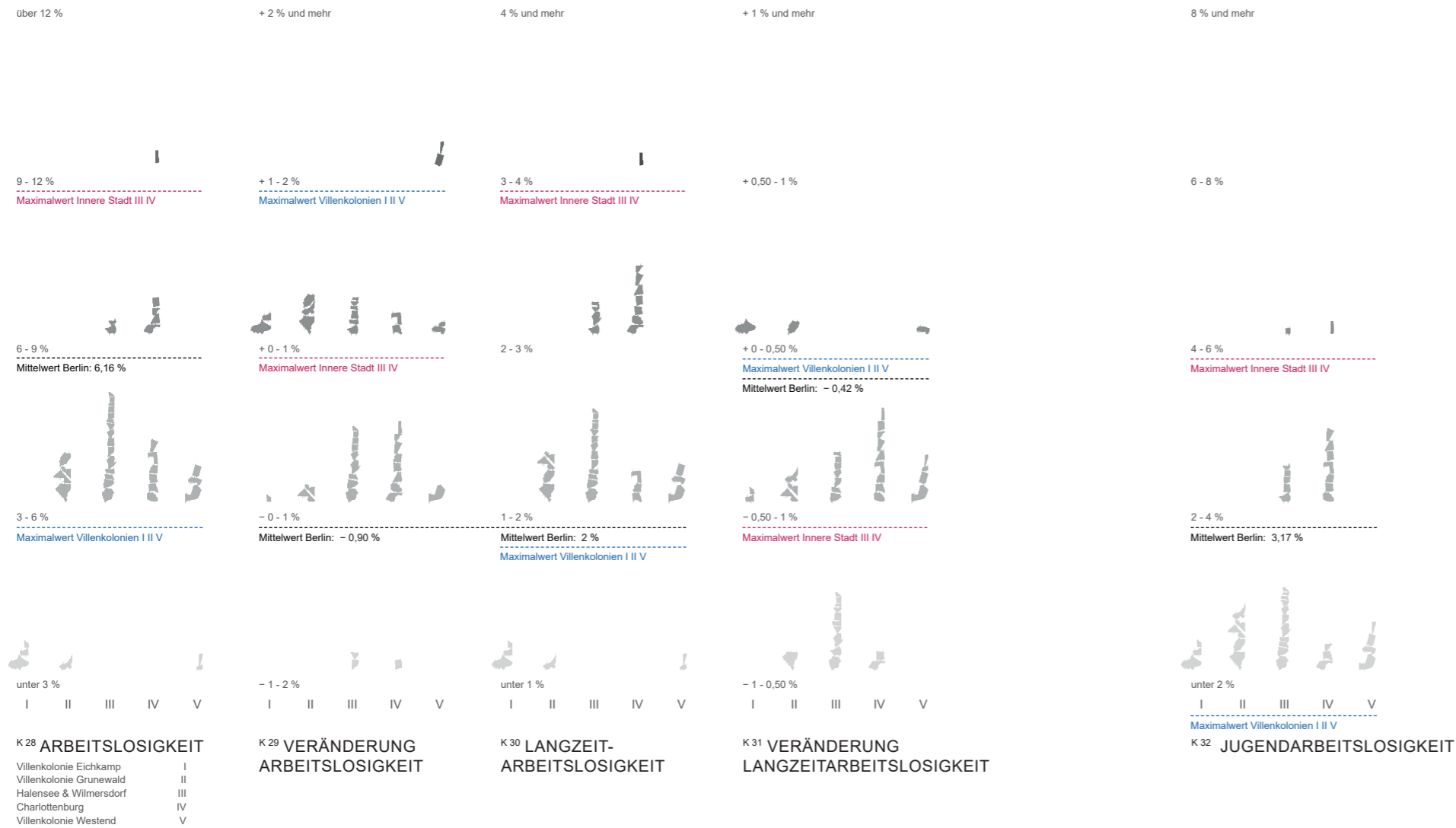
K 23 UMWELTGERECHTIGKEIT **K 24 WOHNFLÄCHE / EW**
 Villenkolonie Eichkamp I
 Villenkolonie Grunewald II
 Halensee & Wilmersdorf III
 Charlottenburg IV
 Villenkolonie Westend V

K 25 WOHNRÄUME / EW **K 26 ALTERSARMUT**

K 27 KINDERARMUT

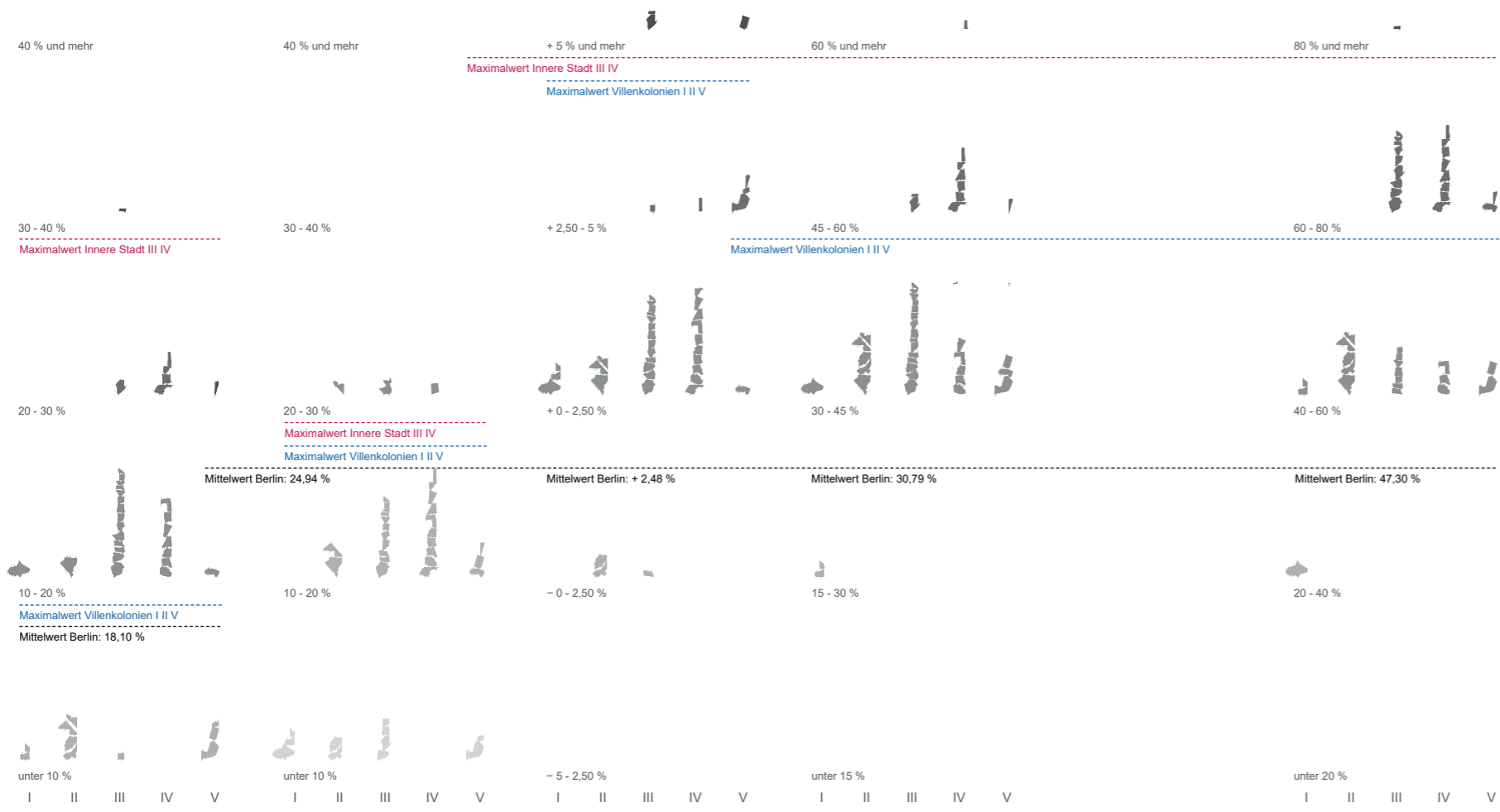
Im Bereich der Umweltbelastung werden die Diagramme K18 - K22 nochmals zusammengefasst. Die räumlichen Schwerpunkte der Mehrfachbelastung liegen klar in den inneren Bezirken.⁸³ Die Verteilung von Wohnflächen und Wohnräumen pro Einwohner strukturieren sich ähnlich wie die Problematiken in der Umweltbelastung. In den Villenkolonien der äußeren Stadtviertel hat ein Bewohner durchschnittlich mehr Wohnfläche und Raum zu Verfügung als in den inneren Bezirken. Den stärksten Bruch gibt es im Bereich der Altersarmut. Die Grafik K26 stellt den Anteil der EmpfängerInnen von Grundsicherungen im Alter von 65 Jahren und mehr dar. Ein Großteil der Planungsräume der Stadtteile [III] [IV] ist in den oberen Bereichen von 6 und mehr % angesiedelt. Die Altersarmut ist in der inneren Stadt überdurchschnittlich hoch und liegt somit über dem Mittelwert Berlins welcher mit 5,94 % beziffert wird.⁸⁴ Die Kinderarmut verteilt sich ähnlich, aber in einem weit weniger drastischen Ausmaß und auch hier finden sich die inneren Bezirke vermehrt unter den Höchstwerten, teilweise sogar über dem Berliner Niveau. Die Grafik stellt den Anteil der Kinder und Jugendlichen unter 15 Jahren dar, die sich in Bedarfsgemeinschaften befinden.⁸⁵

83 siehe: K 23 Umweltgerechtigkeit S.60
 84 siehe: K 26 Altersarmut S.60
 85 siehe: K 27 Kinderarmut S.61



Die Arbeitslosigkeit ist im gesamten Gebiet relativ gering. Die Höchstwerte in den Planungsräumen liegen bei 16,04 %. Die höchsten Werte in der Arbeitslosigkeit liegen bei 6 - 9 % und so meist unter dem Berliner Niveau.⁸⁶ Im gleichen Maße betrifft dies die Langzeitarbeitslosigkeit und die Jugendarbeitslosigkeit. Kleine Unterschiede finden sich nur in den Veränderungen der Arbeitslosigkeit, die in den letzten Auswertungen der äußeren Planungsräume mehr zu als abnimmt.⁸⁷ Zusammenfassend kann aber die gleiche Tendenz beobachtet werden: Die Planungsräume der Innenstadt [III] [IV] sind, wenn auch nur sehr gering, schlechter bewertet als die Randbezirke [I] [II] [V].

⁸⁶ siehe: K 28 *Arbeitslosigkeit* S.62
⁸⁷ siehe: K 30 *Veränderung Arbeitslosigkeit* S.62



K 33 AUSLÄNDERINNEN
 Villenkolonie Eichkamp I
 Villenkolonie Grunewald II
 Halensee & Wilmersdorf III
 Charlottenburg IV
 Villenkolonie Westend V

**K 34 AUSLÄNDISCHE
 TRANSFERBEZ.**

**K 35 VERÄNDERUNG
 AUSLÄNDERANTEIL**

**K 36 EINWOHNERINNEN
 MIT MIGRATIONSHINTERGRUND**

**K 37 KINDER UND JUGENDLICHE
 MIT MIGRATIONSHINTERGRUND**

Als letzter Aspekt wird die Anzahl und geografische Verteilung von Bewohnern mit Migrationshintergrund betrachtet. Berlin war und ist eine multikulturelle Stadt. An keinem anderen Ort Deutschlands gab es je eine vergleichbare Vielfalt an Menschen wie hier. Diese Tradition besteht bis heute. In Berlin lebten im Jahr 2009 rund 450 000 AusländerInnen aus 186 Staaten.⁸⁸ Im Betrachtungsgebiet orientiert sich der Ausländeranteil meist am Berliner Mittelwert, der bei 18,10% liegt. Nur die inneren Planungsräume erreichen oder überbieten diesen Wert.⁸⁹ Auch EinwohnerInnen mit Migrationshintergrund sind prozentual mehr in den inneren Ortsteilen beheimatet. Die einzigen Planungsräume mit 40 - 60 % Anteil an EinwohnerInnen mit Migrationshintergrund finden sich in den inneren Teilbezirken und liegen so klar über dem Mittelwert mit 30,79 %.⁹⁰ Kinder und Jugendliche betrifft dies in gleichem Maße.

88 vgl. Stöver 2010 *Geschichte Berlins* S.104
 89 vgl. K 33 *AusländerInnen* S.64
 90 vgl. K 36 *EinwohnerInnen mit Migrationshintergrund* S.64

Bevor die gesammelten Erkenntnisse zusammengefasst werden, wird ein Blick auf die soziale Stellung des Betrachtungsbezirks Charlottenburg-Wilmersdorf in Berlin geworfen. Der Bezirk gliedert sich in einzelne Ortsteile, deren Namen sich auch in den fünf Teilgebieten [I] [II] [III] [IV] [V] wiederfinden.

Die einzige Siedlung die sich in der Villenkolonie Eichkamp [I] in direkter Nähe zum Westkreuz befindet ist die Siedlung Eichkamp. Die Stadt Berlin deklariert die Siedlung Eichkamp heute als Villenkolonie. Die ursprüngliche Idee hinter der Gründung und Erbauung zwischen 1918 bis 1929 war es, preiswerten Wohnraum für Angestellte und Beamte zu schaffen. Architekturgrößen wie Max und Bruno Taut waren für den Bebauungsplan verantwortlich. Max Taut wohnte später selbst in der Siedlung.⁹¹ Gleiches trifft auf die Villenkolonie Grunewald [II] zu, dessen Betrachtungsgebiet sich aus den Bezirken Grunewald und Schmaragdendorf zusammensetzt. Grunewald wurde als Villenkolonie kurz vor der Jahrhundertwende 1889 gegründet.⁹²

Die Bezirke Halensee & Wilmersdorf [III] haben ähnliche Wurzeln. Die bis zum Ende des 19. Jahrhunderts entstandenen Villen wurden wieder abgerissen um Platz für die bis heute existenten Miethausiedlungen zu schaffen.⁹³ Der Ortsteil Charlottenburg [IV] wurde bereits in einen historischen Kontext gebracht.⁹⁴ Der Ortsteil Villenkolonie Westend [V] umfasst

91 vgl. Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin 2019: *Ortsteile, Stadtteile, Siedlungen, Kolonien, Wohnanlagen. Siedlung Eichkamp*

92 Ebd. Ortsteil Villenkolonie Grunewald

93 Ebd. Ortsteil Halensee

94 siehe: *Historische Betrachtung* S.23

neben den Villenkolonien Neu-Westend einige weitere, sozial besser gestellte Siedlungen.⁹⁵ Der den sieben Ortsteilen übergeordnete Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf kann im Vergleich zu Berlin als ein sozial besser gestellter Bezirk angesehen werden. Die soziale Situation liegt über dem Berliner Niveau und der Stadtbezirk wird als gutbürgerliches Viertel bewertet.⁹⁶

Abschließend werde ich noch die Unterschiede innerhalb des Bezirks herausarbeiten. Die Ringbahn und der Stadtautobahnring des Westkreuzes stellt sich als eine klare Grenze zwischen der Innenstadt und den Villenkolonien heraus, die auf Karten und in Statistiken immer wieder mit dem Beginn der Infrastrukturen gezeigt werden.⁹⁷ Wie schon in der Einleitung beschrieben stehen sich hier zwei Antipoden gegenüber. Hinsichtlich der baulichen Dichten sind die Unterschiede immens. Auch im Bereich der Umweltgerechtigkeit finden sich gravierende Abweichungen. Das Westkreuz ist hier die klare Grenze zwischen der hohen Umweltbelastung in der Innenstadt und der vergleichsweise niedrigen bis unbelasteten Umgebung in den Villenvierteln der äußeren Ortsteile. Diese Werte können in direkten Zusammenhang mit Luft- und Lärmbelastung und den Unterschieden in der Grünversorgung und dem unterschiedlichen Versiegelungsgraden gebracht werden. Die Rolle des Westkreuzes als sozialer Bruch ist wahrscheinlich weniger tragisch da wie schon erwähnt der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf im Gesamtverhältnis

95 vgl. Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin 2019: *Ortsteile, Stadtteile, Siedlungen, Kolonien, Wohnanlagen. Ortsteil Westend*

96 vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Hg.) 2019: *Umweltatlas Berlin. 09.01 Umweltgerechtigkeit. Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf*

97 Das Westkreuz ist beispielsweise die Grenze für die Umweltzone, die mit der inneren Stadt beginnt und zudem wird in den Bewertungen zu den Planungsräumen klar zwischen Innen und Außen unterschieden.

zu Berlin einigermaßen gut gestellt ist, doch auch hier lassen sich die feinen Unterschiede erkennen. Im Gegensatz zu den Äußeren Bereichen zeigt sich, dass in den inneren Lagen die Altersarmut, Kinderarmut, Arbeitslosigkeit und der Ausländeranteil immer höher ist. Der Begriff des Bruchs wäre hier etwas dramatisch, aber es lässt sich die Behauptung aufstellen, dass sich mit der Überwindung des Transitraums des Westkreuzes auch soziale Umstände verändern. Am Westkreuz steht sich nicht Arm und Reich gegenüber, wie zum Beispiel in Paris an der *Boulevard périphérique*. Reich und weniger Reich wäre wahrscheinlich treffender.

Ein letzter Bruch lässt sich aber ohne jede Analyse feststellen. Das Westkreuz trennt klar zwei verschiedene Lebensvorstellungen. In den dichten Blockrandbebauungen der Innenstadt lebt man im Kollektiv, Tür an Tür in unmittelbarer Nachbarschaft und teilt sich die gute städtische Infrastruktur um die Wohnkosten etwas niedriger zu halten. Man erfreut sich an gemeinschaftlichen Grünflächen wie dem Lietzenpark oder dem Park am Halensee, aber auch an kleineren öffentlichen Flächen teils in Hinterhöfen, als Ausgleich zu den nicht vorhandenen Privatgärten um dem Dunst der stark befahrenen Straßenzüge und der Hitze der stark temperierten Innenstadt auszuweichen. Man genießt die Vielfalt und die unmittelbare Nähe zu kulturellen oder bildungsbezogenen Einrichtungen und nimmt dafür eine höhere Luft- und Lärmbelastung in Kauf. Die Stadt wird hier gelebt. Mit einem Blick aus den Fenstern der dichten Blockrandbebauungen in Richtung der Infrastrukturen des Westkreuzes erschließt sich den Bewohner der inneren Stadt ein ganz anderes Bild. Hinter den Straßen und Gleisen wird gegenteilig gelebt. In den Villenkolonien des Westends und Grunewalds legt man Wert auf

die Intimität des eigenen Heims mit Parkplatz und Garten, den man außer sich mit niemand anderen teilt. Hier leistet man sich Individualität und schätzt den direkten Zugang zu wunderschönen Seen, großzügigen Sportflächen, die bessere Luftqualität und die direkte Nähe zum dicht bewaldeten Grunewald. Zwischen diesen diversen Lebensarten liegt nun das Westkreuz. Wie schon festgestellt trennt es den unmittelbaren Nahbereich voneinander. In einem größeren Maßstab stellt sich das Westkreuz als Verbindung dar. Hier vernetzt es die Berliner Vororte mit der Mitte aber auf einer örtlicher Ebene stellen sich die Infrastrukturen als Trennung dar. In der Mikroebene ist das Kreuz die Teilung von Stadt & Natur und kollektiver & individueller Lebensweise mit all ihren Unterschieden hinsichtlich Typologie, Umwelt- und sozialer Gerechtigkeit. Um die angesprochenen Umweltbelastungen auszugleichen bedarf es einer Einbindung dieser Orte. Die Infrastrukturen und die dazwischenliegenden Flächen sind mindestens so divers, wie die umliegenden Ortsteile von Charlottenburg-Wilmersdorf.

Zudem wird im nächsten Kapitel das Westkreuz selbst untersucht. Um einen genaueren Einblick zu erhalten wird im letzten Kapitel versucht diese eben betrachteten Belastungen auszugleichen in Richtung einer gerechteren Verteilung von urbanen Ressourcen.



Abb. 20 EIN ÜBERMASS AN QUALITÄTEN

DAS WESTKREUZ

EIN TRANSITRAUM⁹⁹

EIN RAUMGEFLECHT

Die bisherige Analyse behandelte die Stadtfragmente, welche rings um das Infrastrukturnetz des Westkreuzes verortet sind. Um einen besseren Überblick zu bieten werden zudem die Infrastrukturen und Flächen des Kreuzes selbst betrachtet. Grundsätzlich können die räumlichen Qualitäten des Kreuzes in drei Kategorien eingeteilt werden. In erster Linie ist das Westkreuz ein Transitraum.⁹⁸ Wie bereits erwähnt, dienen die Verkehrslinien der Bahngleise und Autostraßen vorwiegend dem Durchlauf. Es ist dieser Transitraum der die Flächen des Westkreuzes in einen, teils unwirtschaftlichen Rahmen zerteilt, die großteils nur schwierig über verborgene Wege zu erreichen sind. Nur die Kleingärtner und direkten Ortsansässigen kennen diese geheimen Pfade. Auf diesen Flächen lässt sich eine zweite Qualität lokalisieren. Das Westkreuz beinhaltet auch Lebensräume, die in dem Transitraum eingesponnen sind. Dieses Raumgeflecht zwischen den Infrastrukturen beheimatet verschiedene Vereine von Kleingärtnern, die hier in ebendieser Abgeschlossenheit der Zwischenräume ihren Leidenschaften nachkommen. Weitere nicht erschlossene Fragmente liegen in Richtung Südwesten im unteren Tropf und am Ende des Westkreuzes. Es sind die Flächen der deutschen Bahn, die zum größten Teil noch ungenutzt sind. Diese Räume vermissen noch eine angemessene Nutzung und können so als dritte Raumqualität, als Möglichkeitsräume betrachtet werden. Sie bieten das Potenzial und den nötigen Raum für verschiedenste Vorstellungen.

98 siehe: S.27 Das Westkreuz - ein Transitraum

Als erste Raumqualität wird der Transitraum des Westkreuzes hervorgehoben. Der Hypothese nach Marc Augé zufolge sind Transiträume unter vielen anderen als *Nicht-Orte* der Übermoderne zu verstehen. Demnach stehen diese Orte paradigmatisch für eine Welt:

« in der die Anzahl der Transiträume unablässig wächst (...), eine Welt, in der sich ein enges Netz von Verkehrsmitteln entwickelt, die gleichfalls bewegliche Behausungen sind. »

Marc Augé 2012 in: *Nicht-Orte* S.83

Diese Infrastrukturen sind demzufolge als eine Art künstlicher Raum zu verstehen, welcher verschiedene Individuen in Berührung bringt und viele unterschiedliche Punkte in einen Dialog setzt.¹⁰⁰ Das Westkreuz gliedert sich in diese spezielle Definition von *Nicht-Orten* ein. Der Wagenlenker, folglich der Pendler aus den Vororten Berlins wird über die AVUS Gerade in das Westkreuz hineingeführt, von dem aus er kreuzungsfrei in die Mitte Berlins gelangt, vorausgesetzt er befolgt die Anweisungen der Beschilderungen neben und über den Autostraßen. Der Autofahrer erlebt die Auswirkungen der sanften Übergänge und harten Brüche des Transitraums aus nächster Nähe. Die AVUS Gerade, oder A115 liegt in direkter Umgebung zum Grunewald. Der Autolenker und seine Passagiere können über den beschmierten Lärmschutzwänden die Baumkronen des Waldes erkennen. Vor der AVUS Kurve lichtet sich der Wald und auf der linken Seite sammeln sich die

99 Eine Darstellung zum Transitraum des Westkreuzes findet sich auf S.76-77

100 vgl. Marc Augé 2012 *Nicht-Orte* S.84



Abb. 21 EIN TRANSITRAUM

Einfamilienhäuser der Villenkolonie Eichkamp. Die Siedlung entzieht sich jedoch der Wahrnehmung des Autolenkers. Die Lärmschutzwände verhindern jeglichen Blickkontakt. Sie schützt die Siedlung vor dem Lärm der Autostraße. Nun überquert der Autofahrer die erste Grenze über eine Brücke. Unter ihm schlängeln sich die Gleise in Richtung Olympiastadion. Sie trennen die Siedlung Eichkamp vom Messegelände und dem übrigen Westend. Um an dieser Stelle die Mitte Berlins zu erreichen muss er direkt in das Westkreuz hinein zum AVUS Verteiler, von wo aus ihm die Kulissen der inneren Stadt und das ICC gegenüberstehen. Er befindet sich jetzt mitten im Raumgeflecht des Transitraums. Die Spuren der AVUS Geraden verflechten sich und münden wie viele kleine Fäden in Richtung Mitte und der Stadtautobahn A100. Das Gebiet um den Verteiler steht paradigmatisch für die Anhäufung von modernen Verkehrsbauten, die seit dem Umbau des Verteilers in den Jahren 1957 - 1964 ein diffuses Konglomerat bilden. Die scheinbare Willkür der Straßenzüge folgt einem perfekt abgestimmten Regelwerk von Straßen, Gebäuden und Grünflächen. Die Infrastruktur des AVUS Verteilers steht auch in verkehrstechnischer Hinsicht für die Vorbereitungen eines vereinigten Berlins.¹⁰¹ Am Ende der Lärmschutzwände ordnen sich neben dem Autofahrer die begrünten Restflächen zwischen den Straßennetzen an. Bis auf Tankstellen und Supermärkte für Autoersatzteile, ist keine von diesen Flächen für ihn erreichbar. Der Autofahrer ist nur auf der Durchfahrt und durchdringt an der Stelle des Westkreuzes Orte, die im Gegensatz zu dem stehen, wo er sich temporär befindet: dem *Nicht-Ort*. Die Passagiere der S-BAHN und Eisenbahn erleben Ähnliches, nur mit dem einen Unterschied, dass der Gleisverkehr

¹⁰¹ vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen, *Stadtautobahn Berlin* Kapitel 4

im Gesamtgefüge des Infrastrukturnetzes die unterste Ebene dominiert. Während der Autofahrer die durch Schienennetze verursachten topographischen Brüche überbrückt und sich gleichzeitig, auch parallel zum Gleisverkehr bewegt, fährt der Zugpassagier immer nur den landschaftlichen Brüchen, zwischen den Stadtteilen entlang. In Richtung Mitte zwischen Charlottenburg und Wilmersdorf ändert sich die Lage. Währenddessen erheben sich die Bahntrassen über das Niveau der Blockrandbebauungen. Der Bahnhof Westkreuz bildet verkehrstechnisch den Mittelpunkt des Westkreuzes. Nach einem Streik in den achtziger Jahren verlor er seinen Status als Kreuzbahnhof, den er aber mit dem Wiederaufbau des S-Bahn Netzes nach der Wiedervereinigung zurückerlangte. Heute kreuzen sich hier Stadt- und Ringbahnlinien. Wie schon erläutert dient der Bahnhof am Westkreuz nur als Umsteigebahnhof, was den Charakter des Westkreuzes als Transitraum noch stärker zur Geltung bringt.¹⁰² Letztendlich prägt das gesamte Netz des Transitraums die Landschaft des Westkreuzes maßgeblich und bestimmt seine Topographie.¹⁰³ Er zerschneidet die Flächen in immer kleinere Fragmente; in Orte denen im Gegenzug ganz andere Qualitäten zugeschrieben werden können. Im Gegensatz zum Transitraum der nach Marc Augé:

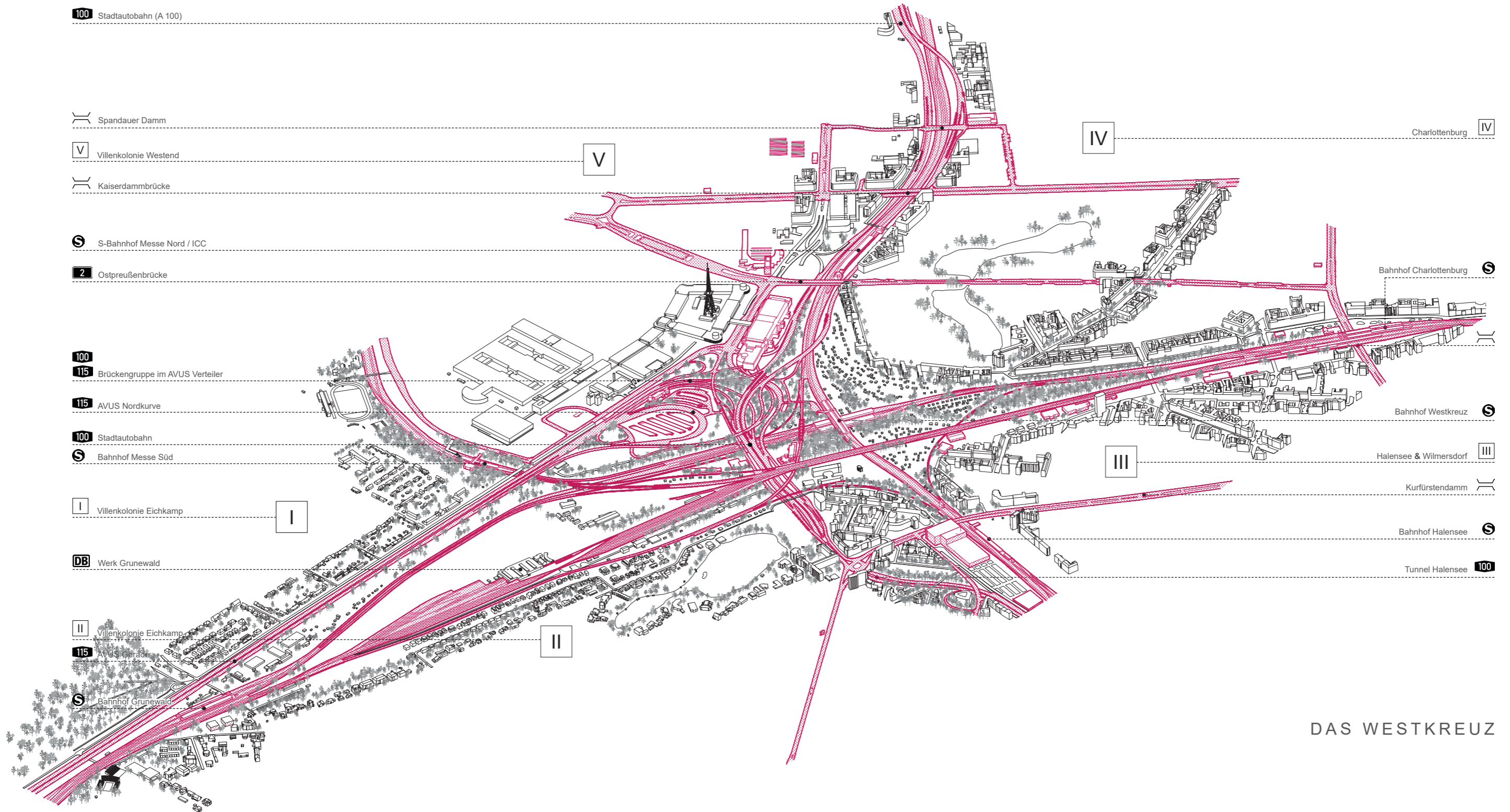
« (...) *keinerlei organische Gesellschaft* (...) »

Marc Augé 2012 in: *Nicht-Orte* S.111

beherbergt, finden sich an diesen kleinstrukturierten Fragmenten durchaus Lebensräume.

¹⁰² vgl. Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin 2019, *S-Bahnhof Westkreuz*

¹⁰³ siehe: K 38 *Topographische Isometrie des Westkreuzes* S.128



DAS WESTKREUZ



Abb. 22 EIN LEBENSRAUM

EIN LEBENSRAUM¹⁰⁴

Wie schon erörtert, finden sich zwischen den Transiträumen je nach Zuschnitt kleinere und größere Flächenfragmente. Das Bezirksamt von Charlottenburg-Wilmersdorf hat deren Potenzial als Grünraum schon längst erkannt. Die Berliner Morgenpost schreibt dazu:

« Weichen sind gestellt: Das Westkreuz bleibt grün »

Caroline Brühl 2019 in: *Weichen sind gestellt: Das Westkreuz bleibt grün.*

Nicht das gesamte Westkreuz sollte grün bleiben. Gemeint ist eine größere Teilfläche in Richtung Mitte im Nordosten des Westkreuzes. Diese Grünfläche soll erschlossen werden, um so dem Mangel an Erholungsraum in den verdichteten Stadtvierteln Charlottenburg und Wilmersdorf entgegenzuwirken.¹⁰⁵ Zudem hat das Bezirksamt von Charlottenburg-Wilmersdorf Studien und Erschließungskonzepte anfertigen lassen.¹⁰⁶ Als erste Maßnahmen sollen die Grünflächen erschlossen werden und die Erreichbarkeit des Westbahnhofs um zwei neue Zugänge erweitert werden.¹⁰⁷ Den Flächen des Areals werden vielseitige Qualitäten zugeschrieben. Neben der schon jahrzehntelangen Nutzung als Kleingärten finden sich auch historische Relikte einer ehemaligen Bahnnutzung. Verwachsene Ruinen, Schienen und auch Flakstellungen aus dem zweiten Weltkrieg verbergen sich in den bewaldeten Flächen. Außerdem steht auch ein ehemaliges Bahnhofsgebäude unter Denkmalschutz. Die Auswirkungen der Einbindung

¹⁰⁴ Eine Darstellung zum Lebens- und Möglichkeitsraum des Westkreuzes findet sich auf S.78-79

¹⁰⁵ siehe: K21 *Grünversorgung* S.58

¹⁰⁶ vgl. Flugmann Janotta Partner 2018 in: *#westkreuz*

¹⁰⁷ Ebda. S.1

zwischen dem Transitraum und die dadurch resultierende Abgeschiedenheit zeigt seine Folgen. Durch die eingeschränkte Zugänglichkeit konnte sich eine bemerkenswerte Flora und Fauna heranbilden die als *ruderaler Pionier-, Gras- und Staudenfluren* charakterisiert werden.¹⁰⁸ Mit dieser Vielfalt an Naturraum bildet das Westkreuz für die soeben genannten Pflanzen einen wichtigen Lebensraum. Es ist eines der Hauptmerkmale von sogenannten Zwischenlandschaften, die eigenständig eine evolutionäre Natur entwickelten die nur darauf wartet entdeckt zu werden.¹⁰⁹ In unmittelbarer Nähe zum AVUS Verteiler zeigen sich etwas andere Umstände. Durch die Auf- und Abfahrten der Autostraßen in diesem Bereich sind die Flächen in einen so unwirtschaftlichen Rahmen zerschnitten, dass sich eine Einbindung als schwierig erweist.¹¹⁰ Eine Machbarkeitsstudie sieht eine Vereinfachung des Verteilers vor und zeigt durch die Umstrukturierung mögliche Flächengewinne von bis zu 90 Hektar auf, ohne eine deutliche Leistungssteigerung im Verkehrsfluss zu erreichen.¹¹¹ Im derzeitigen Zustand bilden diese kleinformig fragmentierten Flächen wichtige Grünräume als Lärmpuffer zur Umgebung zwischen den Straßen. Zusammen mit den großzügigen Grünräumen des Westkreuzes bilden sie einen Lebensraum der über die Jahre einerseits von Kleingärtnern, andererseits von der Natur zurückerobert wurde. Im Gesamtgefüge nimmt dieser eine wichtige Rolle in Hinblick auf die bioklimatischen Bedingungen der inneren Stadt ein. Er versorgt die Bebauungen im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf mit Frischluft aus dem Grunewald.¹¹²

¹⁰⁸ Ebda. S.10-11 (Pkt.2.5, 2.6)

¹⁰⁹ vgl. Sieverts in: Diedrich 2009, *Territories* S.7

¹¹⁰ siehe: Karte S.76-77 (AVUS Verteiler)

¹¹¹ vgl. Hyder Consulting GmbH Deutschland 2015: *Machbarkeitsstudie*

¹¹² vgl. Flugmann Janotta Partner 2018 in: *#westkreuz* S.13



Abb. 23 EIN MÖGLICHKEITSRAUM

EIN MÖGLICHKEITSRAUM¹¹³

Die brachliegenden Flächen der deutschen Eisenbahn im Südwesten des Westkreuzes bilden die dritte und letzte Qualität. Sie stellen das größte, nicht erschlossene Flächenpotenzial dar. Der Großteil des Gebäudekomplexes der ehemals wichtigen Bahnindustrie wurde abgebrochen. Die frei gewordenen Flächen liegen bis heute brach.¹¹⁴ Dieses Potenzial wurde erkannt und in den öffentlichen Diskurs eingebracht, wie eine Dokumentation eines Charrette Verfahren aus dem Jahr 2014 zeigt.¹¹⁵ Die größte Herausforderung ist die Vernetzung mit dem unmittelbaren Umfeld. Gemäß ihrer Nutzung, sind die Industrieflächen hauptsächlich über Gleisanlagen erschlossen. Die aus erschließungstechnischen Gründen gegebene Quarantäne verleiht dem Gebiet einen Inselcharakter, welcher wiederum als eine wertvolle Eigenschaft verstanden werden kann. Nur über die Cordestraße, einer Sackgasse, ist die Brachfläche mit dem Umland vernetzt. Eine weitere Erschließungsmöglichkeit eröffnet, wenn auch nur Ortskundigen, den Zugang. Er verbindet die Villenkolonie Grunewald mit den Räumen des Westkreuzes.¹¹⁶ Die Gebäude entlang der Cordestraße stehen größtenteils unter Denkmalschutz und werden nicht mehr genutzt.¹¹⁷ Innerhalb des Verfahrens wird auch, wie schon in der Studie von Flugmann Janotta und Partner beschrieben, auf die für die Innenstadt wichtigen Lüftungsschneisen hingewiesen.¹¹⁸ Die Entwicklungspotenziale der ehemaligen Eisenbahnflächen sind

¹¹³ Eine Darstellung zum Lebens- und Möglichkeitsraum des Westkreuzes findet sich auf S.78-79

¹¹⁴ siehe: Orthofotoreihe 1928 - 2019 im Anhang auf S.134

¹¹⁵ vgl. Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf Abteilung Stadtentwicklung und Ordnungsangelegenheiten 2014 in: *Charrette(Verfahren)*

¹¹⁶ Ebda. *Kapitel Vernetzung im Kontext*

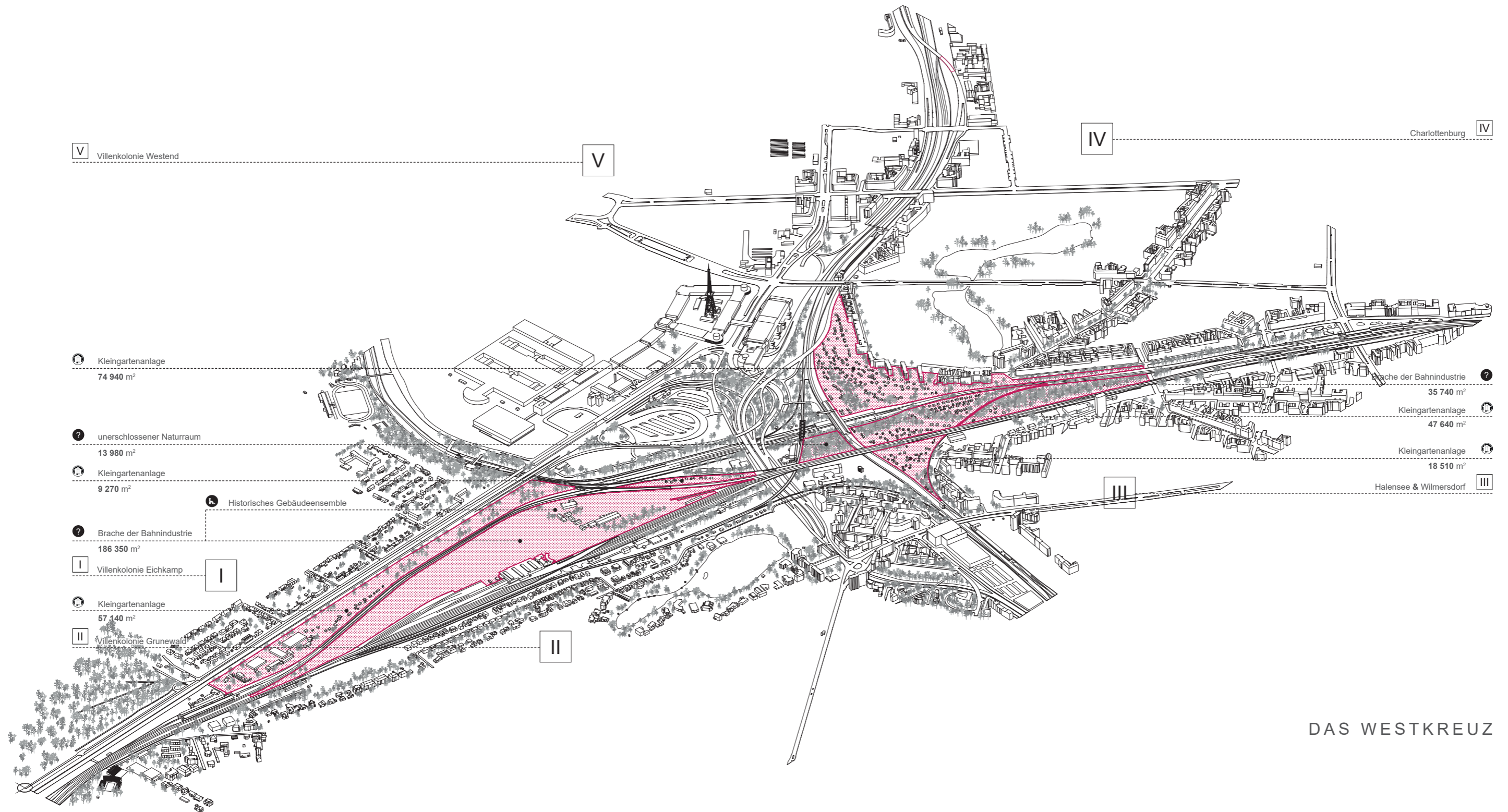
¹¹⁷ Ebda. *Kapitel Denkmalschutz*

¹¹⁸ Ebda. *Kapitel Stadtökologie*

immens und decken einen breiten Fundus an historischen Relikten ab, der nur darauf wartet wiederentdeckt zu werden.

EIN ÜBERMASS AN QUALITÄTEN

Anhand der vorliegenden Analyse wurde versucht, einige verborgene Qualitäten aufzuzeigen. Die hochwertige Qualität der Grünräume ist bemerkenswert. In ihrer Abgeschlossenheit konnten sich eigene Biotope entwickeln. Zudem kommt, dass diese Flächen eine zeitlang industriell genutzt wurden. Es finden sich auch Relikte der ehemaligen Bahn. Stillgelegte Gleise ziehen sich quer durch die Siedlungen der Kleingärtner und bilden zusammen mit dem Grünräumen eine pittoreske Gartenlandschaft. Dieser Fundus ist zugleich umgrenzt und fragmentiert von den Infrastrukturanlagen, ohne die das Gebiet niemals diese Eigenarten entwickeln hätte können. Die Verkehrsadern trennen die Viertel voneinander und riegeln die Flächen des Westkreuzes von ihrer Umgebung ab. Aber man erlebt das Westkreuz nie als Gesamtes. Durch seine Kleinteiligkeit wird es in unmittelbarer Nähe als viele unterschiedliche Orte wahrgenommen. Bewegt man sich aber in der Höhe der Autostraßen, bietet das Westkreuz ein Bild in dem es seine gesamte Diversität als Ganzes offenbart.



DAS WESTKREUZ



B 01 PRODUCTIVE CANYON



B 02 KREUZ+

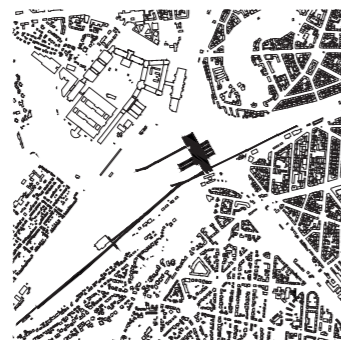


B 03 STADT TRASSE DICHT



B 04 IM WESTEN DREI NEUE

Sonderpreis



B 05 FREIHEIT WEST

Anerkennung



B 06 KONTRASTE

Sonderpreis



B 07 KREUZBAND



B 08 POLYPHONIE



B 08 CANYON

Sonderpreis

NEUES ZUM WESTKREUZ

SCHINKEL WETTBEWERB 2017

Die Flächen des Westkreuzes sind nicht nur Gegenstand der Stadtplanung. Ein erster Beitrag findet sich schon 1991 im Rahmen des Ringstadtkonzeptes.¹¹⁹ Hans Kollhoff entwickelte zu den bereits bestehenden Typologien einen neuen Vorschlag. Als neues Zentrum der City West, sieht das Konzept punktförmige Bebauungen in Form von Hochhäusern vor.¹²⁰ Der AIV zu Berlin veranstaltete 2017 einen Studentenwettbewerb und erweiterte die Debatte um eine neue Ebene.¹²¹ Der Wettbewerb wurde in drei Spezialgebiete unterteilt von denen der städtebauliche Bearbeitungsteil die Flächen des Westkreuzes als Gesamtgebiet behandelte. Gegenstand war es, die Flächenreserven als vielfältig nutzbare Stadträume wiederzugewinnen. Alle Beiträge, mit Ausnahme der Arbeit B05 *Freiheit West*, sehen großzügige Bauungsstrukturen auf den Flächen des Westkreuzes vor, von denen manche die örtlichen Strukturen aufnehmen B02 B08 und so versuchen die Infrastrukturen des Westkreuzes baulich zu überbrücken und die getrennten Stadtteile wiederzuverschmelzen. Am konsequentesten wird die Aufnahme der vorhandenen Bauungsstrukturen als Konzept bei B04 umgesetzt. Die *drei Neuen* orientieren sich jeweils an der inneren Blockrandstruktur, der Bebauung der Messeanlagen und an den kleinkörnigen Einfamilienhausstrukturen der Villenkolonien. Mit der Aufnahme dieser Arbeiten wurde versucht

119 Architektenkammer Berlin 1995: *Berlin auf der Suche nach dem verlorenen Zentrum* S.54

120 Ein Darstellung zum Entwurf findet sich im Anhang auf S. 135

121 vgl. Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin 2017: *Neues zum Westkreuz*

darzustellen, wie zahlreich und vielfältig die Beiträge zu der schwierigen Problematik des Westkreuzes sind. Mit jedem Projekt werden die fehlenden örtlichen Verbindungen hergestellt. Die Ansätze sind aber meist mit Vorsicht zu bewerten. Die vorhandenen örtlichen Strukturen werden in den meisten Entwürfe aufgenommen, jedoch nicht genauer behandelt oder die unverhältnismäßige Verteilung von Dichte hinterfragt. Stattdessen wird auf den Flächen des Westkreuzes neues Bauland erschlossen und versiegelt.¹²² Der Beitrag B06 ist einer der prämierten Beiträge, der sich ausschließlich auf die Erschließung des Westkreuzes als Freiraum fokussiert. Es werden nur Baufelder ausgewiesen die für Wohn- und Gewerbenutzungen freigehalten werden.¹²³ Zu den zahlreichen Wettbewerbsbeiträgen kommen eine Studie und ein Charrette Verfahren, welche die Debatte auf eine partizipativ politische Ebene eröffnen.¹²⁴

122 Mit Ausnahme von B 05

123 vgl. Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin 2017: *Neues zum Westkreuz* S.46-47

124 AK nachhaltige Stadtentwicklung im BIW und URBANITAS Berlin Barcelona 2014: *CHARRETTE(VERFAHREN)* & FLUGMANN JANOTTA PARTNER 2018: #westkreuz

GRUNDGEDANKEN ZUR
GESTALTUNG

Den Prolog betrachtend, wurde ein hyperbolisches Bild um die Vielseitigkeit des Areals am Westkreuz gezeichnet.¹²⁵ Konkret ausgedrückt, finden sich nicht nur Widersprüche in den angrenzenden Stadtvierteln, sondern auch innerhalb und unmittelbar auf den Flächen des Westkreuzes, das die umgebenden Quartiere mit all den Gegensätzlichkeiten als städtebaulicher Bruch, voneinander trennt. Um das vorhandene Arrangement aus Widersprüchen zu erhalten und trotzdem einen Mehrwert hervorzubringen wird versucht die baulichen und sozialen Widersprüche in einen Dialog zu setzen. In räumlichen Bildern ausgedrückt verbinden werden die fragmentierten Stadtteile mit Wegenetzen erweitert, die einerseits Verbindungen herstellen und andererseits eine Möglichkeit zur Erschließung der Flächen des Westkreuzes konstituieren sollen. Dementsprechend werden die Brüche überbrückt und die vielen Widersprüche erfahrbar. Es wird also der Versuch eröffnet mit den Verbindungen der Stadtteile die abgeschotteten Grün- und Möglichkeitsräume des Westkreuzes zu erschließen und in die Stadträume einzugliedern. Dadurch werden die Räume des Westkreuzes für zukünftige öffentliche Nutzungen zugänglich und zur Grundlage für eine neuerliche Transformation. Die Eröffnung der Räume für eine allgemeine Nutzung wirft aber eine neue Frage auf. Es ist die Frage nach der Gestalt öffentlicher Räume, welche in den folgenden Zeilen beantwortet werden soll.

125 siehe: *Der Planet Westkreuz* S.15

*Wie gestaltet man öffentliche Räume in einer
Stadt für alle?*

Martina Löw 2018 in: *Vom Raum aus die Stadt denken* S. 63.

Sie stellt demnach die Frage, wie möglicherweise öffentliche, unterschiedliche Interessen einer vielfältigen Gesellschaft repräsentiert werden können. Unterschiedliche Interessenträger liegen im Fall des Westkreuzes unmittelbar auf der Hand.¹²⁶ Wie man trivialerweise an der Umgebung des Westkreuzes erkennen kann, zeichnen sich unterschiedliche Interessen durch verschiedene Wohntypologien aus und bedeuten somit auch verschiedenen Lebensweisen. Martina Löw weist auf die Schwierigkeit der Repräsentation einer vielfältigen Gesellschaft hin:

« *Pluralisierung und Individualisierung der Gesellschaft führen, (...), zu auseinanderstrebenden Interessenlagen und erschweren die Erarbeitung einvernehmlicher Zielsetzungen für die Planung öffentlicher Räume heute.* »

Martina Löw 2018 in: *Vom Raum aus die Stadt denken* S. 61.

Bedeutet jetzt Pluralität Schockstarre für die Repräsentation öffentlicher Interessen? Löw versucht unter den Ansprüchen der Vielfalt zu einem Punkt durchzudringen, an dem der Wegfall der gemeinsamen Mitte eine Möglichkeit zur Verbindung ist.¹²⁷ Sie definiert Vielfalt als eine soziale Realität und schließt daraus folgerichtig, dass die Voraussetzung einer Stadt per Definition die Reichhaltigkeit an Lebensgewohnheiten ist, wie sie beispielsweise an den

126 siehe: *Das Westkreuz. Ein Bruch?* S. 64

127 vgl. Löw 2018, *Vom Raum aus die Stadt denken* S.62

unterschiedlichen Gewohnheiten schon in der vorangegangenen Analyse der Stadtfragmente dargestellt wurden. Sie ist das Merkmal gegenwärtiger Gesellschaften. Die Vielfalt ist nichts Neues, neu ist die Herausforderung der Repräsentation öffentlicher Interessen. Demographischen und Geschlechter-spezifischen Ursachen zu Folge, meint der Verlust der Mitte, den Verlust der Zielgruppe.¹²⁸ Das Wissen um Abhängigkeiten pflanzt in modernen Gesellschaften den Keim für den nötigen Zusammenhalt, denn ohne Arbeitsteilung, Migration und Möglichkeiten an verschiedenen Lebensweisen würde der Rhythmus des Alltags zerstört. Dieses Faktum hat das Potenzial, die leere Mitte wieder zu füllen, um dann einen Handlungsraum für Gestaltung zu bieten, immer in Rücksicht auf die Vielfalt. Die Repräsentation wird ihrer Aufgabe nur gerecht, wenn man sich der vielschichtigen Aufgabe stellt, die Verflechtungen von Widersprüchen und Bindungen, räumlich und zeitlich darzustellen.¹²⁹

« *Kann Zusammenhalt noch symbolisch Ausdruck verliehen werden, wenn jede Wahrnehmung von gemeinsamen Interessen und Ausdrucksformen schwindet?* »

Martina Löw 2018 in: *Vom Raum aus die Stadt denken* S. 64

Widersprüche und Bindungen gibt es in der Umgebung des Westkreuzes zur genüge. Die Hauptaufgabe, die es nun zu bewältigen gibt, ist die fragmentierten Stadtteile wieder in ein Verhältnis zu setzen. Aber welcher Ausdruck ist für eine Repräsentation der Öffentlichkeit angemessen? Verbindungen können für sich, schon

128 Die Zielgruppe ist bei Löw der von Erving Goffmann definierte weiße Mann, verheiratet, heterosexuell, voll beschäftigt, Collegebildung etc. (vgl. Löw 2018, S.66-67)

129 vgl. Löw 2018, *Vom Raum aus die Stadt denken* S.66-70

ausreichend Ausdruck für Abhängigkeiten dieser Art sind. Das Westkreuz ist ein Paradigma dafür. Es zeigt ein Bild, das an vielen anderen urbanen Gebieten in Randlagen dieser Art zu finden ist. Die Versorgungsadern des Kreuzes vernetzen das Berliner Umland mit der Mitte und bringen diese unterschiedlichen Örtlichkeiten in einen Dialog.

Welches Bild verkörpern diese Infrastrukturen genau? Es ist ein Netz, das uns als Singularitäten global und regional in viele verschiedene Dialoge setzt. Anders ausgedrückt verbindet es überregionale Interessen, wodurch sich die Möglichkeit bietet, diese an einem konkret definierbaren Ort wieder miteinander zu vereinen wo sich an der Stelle wiederum die Möglichkeit zur Entwicklung von neuen Ideen bietet. Es ist also ein Beziehungsgeflecht, das viele verschiedene Individuen auf eine physisch und konkrete Weise in Berührung bringt und die Fähigkeit der Infrastruktur besitzt verschiedene Ideen und Schicksale zu verbinden. Aus der immer stärkeren Individualisierung resultiert eine Welt, in der Interessen immer mehr auseinanderdriften. Die Distanzen zwischen Individuen werden immer größer und haben immer weiträumigere Infrastrukturen mit immer schneller werdenden Geschwindigkeiten zur Folge. Betrachtet man nun das Westkreuz erschließt sich all dies wieder. Folgt man dem Gedanken, kann man erkennen, dass hier die weiträumigen Dialoge eine etwas unerfreulichere Konsequenz zur Folge haben. Das überörtliche Beziehungsgeflecht trennt im konkreten Fall des Westkreuzes die unmittelbare Umgebung.¹³⁰ In der vorangegangenen Analyse wurde gezeigt wie die Gräben und Aufschüttungen des Verkehrsnetzes die umliegenden Viertel des Westkreuzes

130 siehe: S. 41 *Das Westkreuz. Ein Transitraum*

voneinander trennen. Die Analyse zeigt auch wie divers die Bebauungen in Anbetracht von Dichte und Zerstreung, Grünraum und Versiegelung sind. Vor allem die Unterschiede der Bezirke in soziologischer Hinsicht werden verdeutlicht. Schlussfolgernd wie unterschiedlich die Lebensweisen in den verschiedenen Bezirken sind. Rückwirkend lässt sich die Behauptung aufstellen, dass auch hier durch das Westkreuz verschiedene Interessenträger voneinander getrennt sind. Die Bewohner der Villenkolonien von Westend, Eichkamp und Grunewald [I] [II] [V] leben großteils abgeschottet von der inneren Stadt [III] [IV], befreit vom immer größer werdenden Druck der Wohnungskrise. Die bauliche Ausweitung von Charlottenburg [IV] und Wilmersdorf [III] wird durch die Verkehrsnetze des Westkreuzes verhindert und muss somit an einer anderen Stelle beantwortet werden.

Der örtliche Dialog ist zur Zeit auf Eis gelegt. Dazu muss zu den bestehenden Infrastrukturen eine neue, örtliche Vernetzung hergestellt werden. Dieses Geflecht dient dem Zweck zur Erschließung zukünftiger öffentlicher Räume. Zudem wird, wie schon erläutert, das Westkreuz selbst als ein gesamtes, öffentliches Beziehungsnetz des Kreuzes begreifbar, mit all seinen Widersprüchen in und um die Bereiche der unmittelbaren Umgebung. Die bestehenden und nun zu ergänzenden Verbindungen können als eine angemessene Antwort auf die Frage nach der Gestalt von öffentlichen Räumen in einer pluralisierten Gesellschaft bewertet werden. Das zukünftig öffentliche Beziehungsgeflecht soll all diese Widersprüche und Verbindungen zwischen uns als Individuen widerspiegeln.

An diesem Punkt stellt sich die Frage nach

einer angemessenen Nutzung: Die erschlossenen Flächen stillen das Grundbedürfnis nach Erholungsraum oder auch das Bedürfnis nach Raum für gemeinschaftliche Aktivitäten oder Selbstverwirklichung. Zusammengefasst, bietet das Flächenpotenzial des Westkreuzes einen Möglichkeitsraum für Ideenträger aller Art. So können auf den derzeit brachliegenden Flächen des Westkreuzes Räume zur Zwischennutzung geschaffen werden, die aber nicht weiter definieren werden. So ist es keine Frage der Gestalt, sondern ein Frage der Nutzung. Vorschläge dazu gibt es genug und zudem befinden sich im direkten Umfeld des Westkreuzes genügend interessierte Nutzer¹³¹, die in der Lage sind diese neu verfügbaren Räume mit Ideen zu befüllen. Henri Lefebvre definiert diese Bedürfnisse in seinem Werk *Das Recht auf Stadt* bezeichnend als den Drang:

« (...) nach schöpferischer Tätigkeit, nach dem Werk (nicht nur nach konsumierbaren materiellen Erzeugnissen und Gütern), um das Bedürfnis nach Information, nach Symbolismus, nach Phantasie, nach spielerischer Tätigkeit (...) »

Henri Lefebvre 2016, *Das Recht auf Stadt*, S. 149

Gegensätzlich zur klassischen Stadtplanung, wo ein Endzustand geplant wird und dann erst definiert wird, wie dieses Ziel erreicht werden kann, ist es bei der Zwischennutzung umgekehrt. Als erstes muss geklärt werden, wie eine Eigendynamik im Sinne der Nutzer erreicht werden kann, ohne zu wissen wie die finale Beschaffenheit definiert ist. Der britische

¹³¹ Senioren, Jugendliche, Erholungssuchende, Naturfreunde, GärtnerInnen, Eidechsen, Vögel, Fledermäuse & Co. HundehalterInnen, SpaziergängerInnen, FahrradfahrerInnen usw.

Architekt Cedric Price bestimmte mit dem Begriff des *enablings* schon zu seiner Zeit dieses neue Verständnis in der Architektur, welches nun in der Angelegenheit des Westkreuzes aufgegriffen wird. Es ist nicht mehr das Ziel einen vollkommenen Endzustand zu definieren, sondern Aufgabe den Nutzern neue Engagements zu eröffnen.¹³² Die dabei benötigte Infrastruktur kann hierbei als Engagementeröffner bezeichnet werden.

« Der öffentliche Raum entsteht durch öffentliche Zustimmung. Er repräsentiert die Öffentlichkeit. (...) Der öffentliche Raum erfüllt die symbolischen Bedürfnisse der Öffentlichkeit »

Wilfried Wang 2016, DEMO:POLIS - Das Recht auf Öffentlichen Raum, S. 81

Die Verbindung ist Infrastruktur und Öffentlichkeit zugleich und repräsentiert stellvertretend die symbolischen Bedürfnisse der sozialen Umgebung des Westkreuzes. Über die genaue Ausformulierung der Räume werden keine konkreten Aussagen getroffen, dies ist Aufgabe der Öffentlichkeit, denn die Gestalt und Repräsentation öffentlicher Räume bestimmt hier der Nutzer selbst. Auch das offizielle Stadtentwicklungskonzept für 2030 sieht Flächenreserven für Zwischennutzungen vor, um auch *unkonventionellen Ideen Handlungsspielräume zu eröffnen* um vielfältige Möglichkeiten zu bieten, öffentliche Räume zu nutzen und diese zu gestalten.¹³³

¹³² vgl. Royston 1984

¹³³ vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, *Stadtentwicklungskonzept Berlin*

Der zukünftige Nutzer ist aber nicht in der Lage die dabei benötigten Infrastrukturen herzustellen. Die Aufgabe des Entwurfs eines Erschließungskonzepts ist noch offen. Fuß- und radläufige Verbindungen können, als eine dritte und letzte fehlende Ebene, in das bestehende Infrastrukturnetz eingewebt werden. So bleibt der Charakter des Westkreuzes als Transit-, Lebens- und Möglichkeitsraum erhalten. Als ein komplettiertes Bild von überörtlichen und örtlichen Abhängigkeiten.

DAS WESTKREUZ ALS DIALOG

ERSCHLIESSUNGSKONZEPT

Im folgenden werden nun Ansätze zu einem örtlichen Erschließungskonzept formuliert.¹³⁴ In den bestehenden Infrastrukturanlagen bildet die AVUS mit der Nordkurve das wahrscheinlich prägendste Element. Die zehn Kilometer lange Gerade zieht sich entlang der Villenkolonie Eichkamp [I] in die Stadt hinein und verteilt im Bereich der Nordkurve den Verkehr über den AVUS Verteiler in die Stadt. Die Strecke ist Hauptträger des Pendlerverkehrs aus Potsdam.¹³⁵ Die Idee ist es nun, diesen prägende Moment als Gegenbewegung zu nutzen. Im Bereich der Gleisanlagen zwischen Charlottenburg [IV] und Halensee & Wilmersdorf [III] befindet sich eine mehrspurige teils ungenutzte Eisenbahnanlage die als verlängerte Gerade als Gegenzug zur AVUS Strecke betrachtet werden kann. Diese überhöhte Gleisanlage hat das Potenzial zur rad- und fußläufigen Überbrückung der Autostraßen. Zuvor aber werden die Anschlüsse mithilfe eines Systems von Rampananlagen und Aufgängen an die innere Stadt in Richtung dieser Gleise an drei Strängen zusammengezogen. Als ein gerader dreispuriger Strang enden diese Verbindungen in Richtung der Brachflächen des Westkreuzes. Zusätzlich können mit den Stadtanschlüssen fehlende Anbindungen ergänzt werden, wie zum Beispiel die an den Westbahnhof, der so seinen unschönen Charakter als Umsteigebahnhof verlieren würde.

134 Als Übersicht und zum besseren Verständnis befindet sich auf S.88-89 eine Isometrie zum Erschließungskonzept
135 siehe: S. 39 *Die Rolle des Westkreuzes in der Stadt Berlin*

Charlottenburg [IV] und Halensee & Wilmersdorf [III] hätten so einen direkten Zugang zu den Bahnsteigen. Die Flächen der Kleingärtner und die unerschlossenen Grünräume werden auf die gleiche Weise in das Erschließungsnetz integriert und so ihrer zukünftigen Funktion als Naherholungsraum gerecht. Wie schon in der Studie *#westkreuz* gezeigt, könnte als Zusatz das besondere Privileg der Kleingärtner weiterentwickelt und stufenweise kollektiviert werden. Somit wird einer breiteren Öffentlichkeit die direkte Zugänglichkeit zu den großzügigen Flächen ermöglicht. Das meint eine Entwicklung durch Perforation und keine Neuvergabe oder Pachtverlängerung der Flächen. Die Parzellen werden in Etappen immer weiter fragmentiert, bis die Grundstücke komplett aufgelöst sind, um endgültig in öffentliches Gut integriert zu werden.¹³⁶ Die drei Stränge der Haupteerschließung führen in die neue Südkurve¹³⁷. Die Form ist der Nordkurve der AVUS nachempfunden. Mit der Bewegung der neuen Südkurve werden die Gebäudeensemble entlang der Cordestraße erschlossen und so für zukünftige Nutzungen frei. Die Nord-Süd Verbindung zwischen den Wohnquartieren Charlottenburg und Halensee & Wilmersdorf vernetzt zudem den Naherholungsraum des Lietzensees mit dem des Halensees. Darüber hinaus werden über die neue Südkurve in gleicher Weise wie im Fall der Nordkurve über einen Verteiler, alle fehlenden Verbindungen zu den Villenkolonien [I] [II] [V] hergestellt. Deren Straßenzüge werden wie die der inneren Stadt mit in die Räume des Westkreuzes eingebunden. So ist auch die Ost-West Verbindung gewährleistet in Form von Über- und Unterführungen. Eine neue Anbindung zwischen der Villenkolonie Eichkamp [I] und

136 vgl. Flugmann Janotta Partner 2018 in: *#westkreuz* S.39
137 Pendant zur Nordkurve im AVUS Verteiler

dem Grunewald wird gebildet. Der Grunewald stellt hierbei die Enddestination dar und wird über das gesamte Erschließungsnetz direkt mit der inneren Stadt [III] [IV] verbunden. Wie schon in der Studie *#westkreuz* fungieren die neuen Routen als Ergänzungen zum bezirklichen Radwegenetz.¹³⁸ Die Wege sind in wenigen Minuten mit dem Rad zu bewältigen. Durch eine Begrünung der Brachflächen wird der weitläufige Grunewald bis in die Stadt hinein erweitert. Die nötigen Verbindungen sind somit hergestellt und die Versorgung in Hinblick auf Grünraum und Öffentlichkeit wird dadurch gerechter als im ursprünglichen Zustand. Das Westkreuz bleibt eine *grüne Höhle* und deren wichtige Funktion als Windschneise zur Durchlüftung der inneren Stadt bleibt erhalten. Das Verbindungsnetz imitiert die bestehenden Anlagen und intensiviert deren Bedeutung im Gesamtgefüge des Westkreuzes als verbindendes Element sowohl auf überörtlicher, als auch auf örtlicher Ebene. So bietet es durch seine Funktion als Beziehungsnetz eine Antwort auf die Frage nach öffentlichem Freiraum für alle. Das komplexe System aus Abhängigkeiten findet sich, nun mehr als zuvor, im Infrastrukturnetz des Westkreuzes wieder. Das Problem der fehlenden Verbindungen und der gerechten Verteilung von Ressourcen scheint gelöst.

Eine angemessene Antwort auf die Frage nach dem verknappten Wohnraum fehlt jedoch. Das einleitend angemerkte Wohnbauprojekt¹³⁹ ist gescheitert und der Investor wird für die um 6.5 Millionen verkaufte Brachfläche entschädigt. Die Kaufsumme ging nicht an die Stadt sondern an den Eigentümer, die deutsche Bahn. Man kann mutmaßen, dass die dafür aufgebrauchte Entschädigungssumme der Stadt jetzt

138 vgl. Flugmann Janotta Partner 2018 in: *#westkreuz* S.24
139 siehe: *Das Westkreuz zum Verkauf* S.21

fehlt um den geplanten Park am Westkreuz zu verwirklichen. Fest steht, dass die Visionen für den Westkreuzpark erstmals auf Eis gelegt sind. Für die Kleingärtner sind dies gute Nachrichten, denn sie hätten im Fall einer Realisierung des Wohnbauprojektes weichen müssen.¹⁴⁰ Aber man ist sich dem Bedarf an Wohnraum bewusst. Die für den Bezirk Charlottenburg angefertigte Studie von Flugmann Janotta und Partner schlägt vor den Grünraum als Kompensationsfläche zu nutzen um eine Möglichkeit zu eröffnen die umliegenden Stadtviertel behutsam nachzuverdichten.¹⁴¹ Im nächsten und letzten Kapitel, welches den Hauptteil des Entwurfskonzepts bildet, wird versucht auch diese letzte Situation zu beantworten.

140 vgl. Seidemann 2019 in: *Wohnungsbau am Westkreuz gescheitert*
141 vgl. Brühl 2019 in: *Weichen sind gestellt: Das Westkreuz bleibt grün*

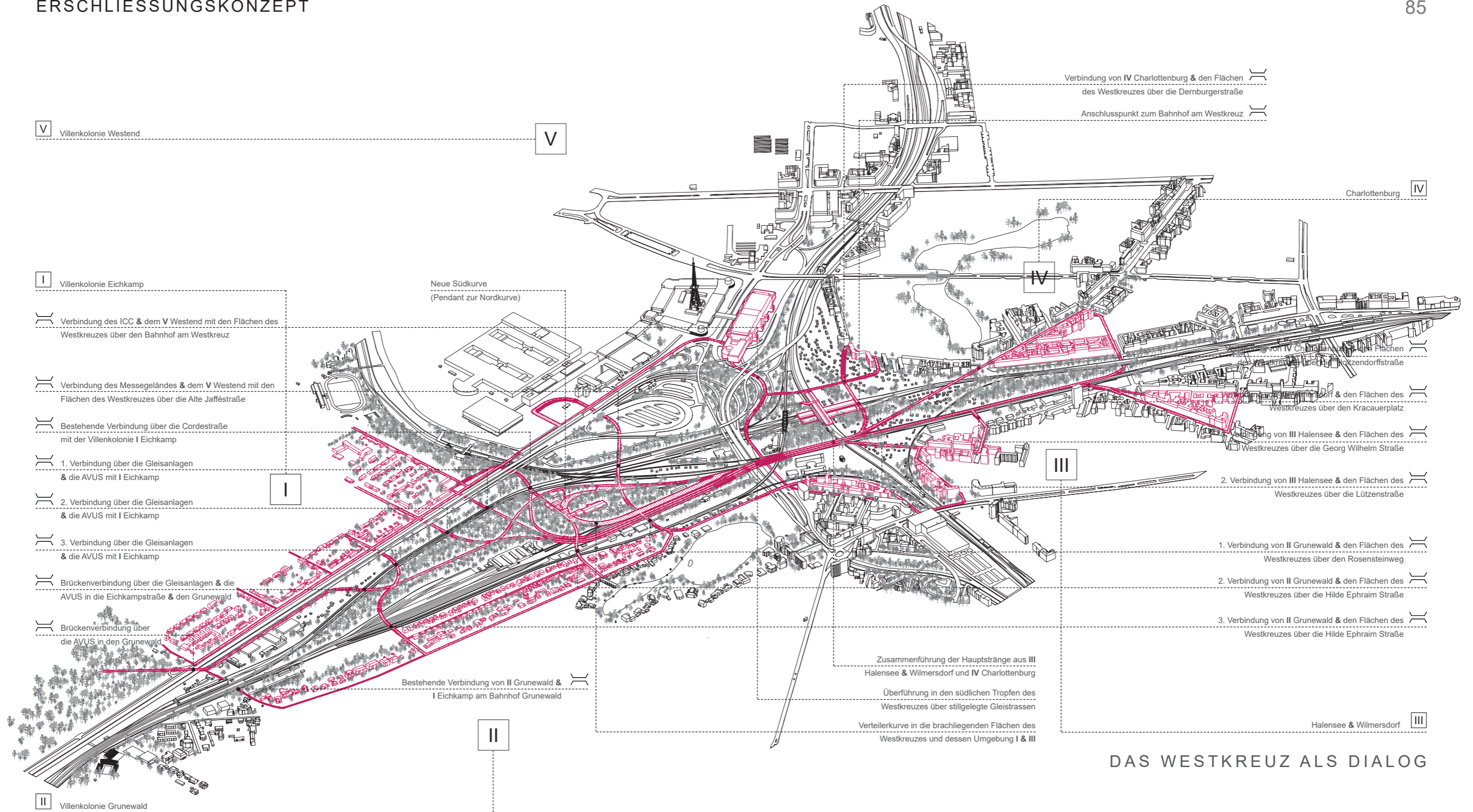




Abb. 24 DAS WESTKREUZ ALS DIALOG

DAS WESTKREUZ ALS BAULICHER DIALOG

AUSGANGSLAGE

Die Krise der Wohnungsnot hat Berlin schon längst erreicht. Auch die enormen Flächenreserven des Westkreuzes werden in die Debatte miteinbezogen. Bauliche Erschließungskonzepte liegen bereits zu Tisch und somit die Grün- und Brachflächen im Visier der Investoren.¹⁴² Berlins Wohnungsmarkt wird von Mietwohnungen dominiert wovon über 60 % unter Privatbesitz stehen. Der Mietpreis blieb seit den neunziger Jahren bis zum Jahr 2005 unverändert. Aufgrund einer Budgetkrise verkaufte die Stadt Berlin seit dem Jahresbeginn 2000 mehr als 220.000 Wohneinheiten, die Hälfte des Gesamtvolumens an Wohnraum. Der Anteil an Sozialwohnungen reduzierte sich von 370.000 im Jahr 1993 auf weniger als 150.000 im Jahr 2012. Als logische Konsequenz stiegen die Mieten um ein Vielfaches.¹⁴³ Aufgrund der astronomischen Mietpreise wird auch versucht die Flächen des Westkreuzes als Spekulationsraum zu eröffnen. Im vorangegangenen Kapitel wird eine alternative Lösung vorgeschlagen: Die Flächen des Westkreuzes sollen nicht, wie von Investoren vorgesehen als Spekulationsraum sondern als Lebensraum erschlossen werden. Dies beantwortet jedoch nicht die immer größer werdende Nachfrage an Wohnraum. Wie schon in den Beiträgen zum Westkreuz im Rahmen des Schinkel Wettbewerbs gezeigt, versucht der Großteil der Arbeiten eine eventuelle Lösung der Wohnungsknappheit auf diesen Flächen zu

¹⁴² vgl. Brühl 2018: *Rätselraten um die Zukunft des Westkreuz-Areals*.
¹⁴³ vgl. Holm 2013 in: *The Berlin Reader* S.172 - 173

lösen, in Form von groß angelegten Bebauungsvorschlägen. In der Analyse zu den Stadtfragmenten wird ersichtlich, dass sich nicht nur Potenziale auf den Flächen des Westkreuzes verbergen, sondern auch in seinem unmittelbaren Umfeld. Die Dichte der Bebauungen in den Villenkolonien stehen in einem sehr ungleichmäßigen Verhältnis zur Innenstadt.¹⁴⁴ Würde man, wie von Investoren und manchen Wettbewerbsbeiträgen vorgesehen, die Flächen bebauen und weiter versiegeln, würde sich das Verhältnis in Sachen der Umweltgerechtigkeit zum Nachteil der inneren Stadt entwickeln. Die Folgen einer angestrebten Lösung der Wohnungskrise werden zur Gänze auf die Innenstadt umgelegt und die Villenkolonien bleiben unberührt. Die Erschließung der Flächen des Westkreuzes bietet zwar die Möglichkeit zur Nachverdichtung der Innenstadt, da jetzt mehr Grünraum zur Verfügung steht, jedoch würde man die Potenziale der Villenkolonien schon im Voraus ausschließen, wo sich per sé mehr Potenzial zur Nachverdichtung findet. Entscheidet man sich für eine Bebauung der Flächen des Westkreuzes oder als zweite Variante, zur Erschließung des Westkreuzes als Freiraum zur Nachverdichtung der Innenstadt würde also die Wohnungskrise wiederum nur auf die Innenstadt umgelegt. Gemäß der *Logik des UND* und der gerechten Verteilung der Nachverdichtungsmaßnahmen, wird in den folgenden Seiten nun versucht, nicht nur die neu verfügbaren Potenziale der Innenstadt zu erschließen, sondern auch die bestehenden in den Villenkolonien im Umfeld des Westkreuzes.

¹⁴⁴ siehe: S.49 *Bauliche Dichten*

Im Folgenden wird versucht eine angemessene Antwort auf die Frage der Wohnungskrise zu formulieren. Das eingangs erwähnte Potenzial der Ungewissheit soll genutzt werden um einen neuen, alternativen Vorschlag in die brandaktuelle Debatte mit einzubringen.¹⁴⁵ Dazu muss zunächst ein etwas weiter Bogen zurück in die Analyse gespannt werden. Mit dem direkten Vergleich der verschiedenen Stadtviertel, stellten sich grundlegende Unterschiede von Dichte, Umwelteinflüssen und stadtsoziologischer Hinsicht dar. Fazit ist, dass die innere Stadt in allen Punkten, außer in der kulturellen Vielfalt, im Verhältnis zu den auf der gegenüberliegenden Seite des Westkreuz gelegenen Villenkolonien benachteiligt ist. Auch die Debatte um eine geeignete Lösung zur Wohnungskrise ist demgemäß einseitig. Denn auch die Nachverdichtung, beziehungsweise eine Bebauung der Flächen am Westkreuz, bewegt sich meist nur außerhalb der Bereiche der Villenkolonien. Die Siedlungen werden aus dem Rahmen der Debatte grundsätzlich ausgeschlossen.

Die Erschließung der Flächen des Westkreuzes als Grünräume, stellen für die Biodiversität der inneren Stadt eine unverhandelbare Prämisse dar. Eine Bebauung hätte in Hinsicht auf die Gerechtigkeit in Sachen der Umweltbelastung nur negative Auswirkungen auf die Bezirke Charlottenburg und Halensee & Wilmersdorf. Zudem kommt, dass das Westkreuz seinen spannenden Charakter als Beziehungsnetz verlieren würde, oder er würde zumindest geschwächt werden. Das aber sollte nicht die Grundlage

¹⁴⁵ siehe: S.23 *Die Ungewissheit als Spielraum*

für das Hauptargument bilden. Im Fokus steht die einseitige Verteilung von Dichte und Freiraum. Dem zugrunde wurde vorgeschlagen das Beziehungsnetz zu intensivieren in Form einer örtlichen Vernetzung, welche die voneinander getrennten Bezirke auf die gleiche Weise verbindet, wie der AVUS Verteiler die überörtliche Verbindung zwischen den Vororten und der Mitte Berlins herstellt. Nur dass ergänzend Flächen auch Frei- und Grünraumflächen für die Öffentlichkeit erschlossen werden. Dies hätte zur Folge, dass sich die Umweltverhältnisse am Westkreuz einigermaßen angleichen. Zusätzlich könnte man die Blockrandbebauungen der Innenstadt nachverdichten, da jetzt mehr Grünraum pro Bewohner zu Verfügung steht.

In den zuvor formulierten Zeilen wurden die Folgen einer einseitigen Umverteilung der Wohnungskrise kritisiert und eine monotone Nachverdichtung von Charlottenburg und Halensee & Wilmersdorf würde wiederum bedeuten, dass die Auswirkungen einer Nachverdichtung nur wieder zu Lasten der inneren Stadt kommen würden. In der Analyse der Villenkolonie wurde auf die Entwicklungs- beziehungsweise Nachverdichtungspotenziale in den Einfamilienhausstrukturen hingewiesen. Diese Potenziale sollen nun genutzt werden. Durch die Stärkung des örtlichen Dialoges mithilfe des erweiterten Wegenetzes, soll die Nachverdichtung nicht nur innerstädtisch sondern auch in den äußeren Randbezirken erfolgen. In den folgenden Zeilen wird der letzte Eingriff beschrieben, der auch als eine Antwort auf eine Lösung der Wohnungskrise betrachtet werden kann. Als einen Vorschlag zur Transformation wird die Siedlung Eichkamp als Versuchslabor herangezogen.¹⁴⁶ In der Analyse fanden sich hier

¹⁴⁶ siehe: *Ausgangsphase* auf der nächsten Seite

mit Abstand die niedrigsten Dichten, größten Freiraumpotenziale, niedrigsten Bebauungsgrade, Gebäudehöhen und eines der effizientesten Erschließungsnetze. Der aktuelle Bebauungsgrad beträgt 17%, die Bebauungsdichte 0,37 und die insgesamt Bruttogeschosßfläche 106.790 m². Im Gegenzug werden fünf Blockrandbebauungen als Beispiel für nun möglich gewordene Nachverdichtungspotenziale in der Innenstadt verwendet. Die Werte der ausgewählten Blockrandstrukturen belaufen sich im Bebauungsgrad auf 48%, die Bebauungsdichte 2,57 und die insgesamt einbezogenen Bruttogeschosßfläche auf 342.940 m². In insgesamt fünf Phasen werden diese kontinuierlich und möglichst gerecht erweitert. Als ersten Eingriff wird mit dem Rückbau von Einfamilienhäusern in der Siedlung Eichkamp begonnen, die dann mit maximal fünfgeschossigen Blockrandstrukturen, welche der städtebaulichen Hauptstruktur der inneren Stadt nachempfunden sind, ergänzt. Ein Teil der bestehenden Häuser wird aufrecht erhalten und in die neue Struktur integriert. Die rückgebauten Häuser werden in Form von Aufstockungen und Ergänzungen von Blockrandstrukturen in die Innenstadt übertragen. So bildet sich kein Verlust an Wohnraum und die Idee eines typologischen Austauschs wird zum Konzept. Das effiziente Verhältnis des Blockrands von Dichte und Freiraum wird mit dem großzügigen Verhältnis von bebauter Fläche und Grünraum des Einfamilienhauses getauscht. Im Falle der Nachverdichtungen der Innenstadt ist dies nicht immer der Fall, da auch freie Flächen ergänzt werden und Aufstockungen vorgesehen werden. Ebendiese werden, in ihrer Kubatur der Einfamilienhaustypologie nachempfunden, zwischen freien Blockrandfragmenten verteilt. Es ist das Konzept des typologischen Dialogs als Ergänzung zum infrastrukturellen Dialog des vorgeschlagenen Wegenetzes im

Westkreuz. Die Wegenetze zur vorgeschlagenen Bebauung korrelieren mit den Anschlüssen des vorgeschlagene Netzes zur Erschließung des Westkreuzes. Die Verbindungen werden sowohl in die Siedlung Eichkamp als auch in die Stadträume von Charlottenburg miteinbezogen. Man darf an dieser Stelle nicht vergessen, dass der Hauptwert einer Stadt als Infrastruktur im Untergrund liegt. Die ursprüngliche Einteilung der Parzellen bleibt aufrecht. Wodurch die vorhandene Infrastruktur, also Kanalanlagen und alle anderen Leitungsanlagen, unter der Erde zusammen mit den neu vorgesehenen Bebauungen genutzt werden können. Die Parzellen in der Siedlung strukturieren sich nur innerhalb neu, wodurch der Anteil an privatem Grünraum sinkt und der zusätzliche Bedarf an öffentlichem Freiraum gestillt werden kann. Die Phasen der Transformation sind in begrenzte Abschnitte eingeteilt, welche etwa dem Volumen eines kommerziellen Wohnbauwettbewerbes entsprechen. Ein eventuelles Wettbewerbsverfahren pro Phase könnte innerhalb eines Jahres abgeschlossen werden. Dazu kommen Änderungen im Bebauungsplan und schlussendlich die Realisierungsphase, die in insgesamt drei Jahren abgeschlossen sein könnte. So kann für die Umsetzung einer Phase mit vier Jahren gerechnet werden. Sie dienen nur der Veranschaulichung einer groben Zeiteinteilung. Alle diese Phasen sind auf den folgenden Seiten dargestellt und mit städtebaulichen Kennwerten versehen.¹⁴⁷

¹⁴⁷ Die Berechnungsnachweise sind im Anhang auf S.136-139 nachvollziehbar zusammengefasst

DIE PHASEN DER TRANSFORMATION

Mit Beginn der ersten Phase¹⁴⁸ werden die drei größeren Parzellen in der Nähe zur Haupterschließungsstraße der Siedlung Eichkamp umstrukturiert. In der folgenden Beschreibung wird nicht auf alle erhobenen Werte Bezug genommen, da diese ausreichend auf den kommenden Seiten dargestellt sind. Als Ergänzung werden zu den Darstellungen der Phasen zu einigen grundlegenden Ideen Stellung bezogen.

PHASE 1

Die Bebauung öffnet sich nun in Richtung der geplanten Anbindungen ans Westkreuz. Der Grünraum wird stufenweise mit den Freiräumen der Siedlung verbunden. Rückgebaute Einfamilienhäuser werden mit neuen blockrandartigen Strukturen ersetzt und formen mit der bestehenden Bebauung ein neues, typologisch fragmentiertes Ganzes. Die Anzahl der Wohneinheiten wird von 525 auf 858 Einheiten erweitert und ein größerer Teil des Freiraums kollektiviert. Der anfällige PKW Verkehr kann in neuen Tiefgaragenanlagen untergebracht werden, wodurch die Carports der Einfamilienhäuser entfallen. Die Bebauungsdichte steigt von 0,37 auf 0,44 und die insgesamt Bruttogeschossfläche der Siedlung von 106.790 auf 128.460 m². Im Gegenzug werden die Flächen der rückgebauten Häuser in der Innenstadt nachverdichtet. Dazu wird ein Blockrand gewählt, der in der Nähe der neu erschlossenen Flächen am Westkreuz liegt. Die Bebauung befindet sich beispielsweise in der Georg-Wilhelm Straße. Der gesamte Flächenverlust der

¹⁴⁸ siehe: Phase 1 2025 S.100

ersten Phase beträgt 19.340 m². Der Rückbau wird nun innerhalb dieses gewählten Blockrandes wieder nachverdichtet und die Anzahl der Wohneinheiten um 257 Stück aufgestockt. So errechnet sich in der ersten Phase ein absoluter Wohnungsgewinn von 590 Einheiten.

PHASE 2

In der zweiten Phase¹⁴⁹ wird mit dem gleichen Prinzip, das Wegenetz der Siedlung Eichkamp mit neuen Eingriffen kontinuierlich in Richtung der Grünräume des Westkreuzes geöffnet. Zusätzlich werden weitere Parzellen in der mittleren Reihe umstrukturiert und in das neue Erschließungsnetz des Westkreuzes eingebunden. Die Nachverdichtungsmaßnahmen in der inneren Stadt vollziehen sich auf die gleiche Weise wie in Phase 1. Der neu gewonnene Wohnraum beträgt in Phase 2 738 Einheiten.

PHASE 3

Mit dem Abschluss der Phase 3¹⁵⁰ ist nun mehr als die Hälfte der Siedlung Eichkamp umstrukturiert. Die Verbindung mit den Wegenetzen des Westkreuzes ist vollständig umgesetzt und mit ihr die Anbindung der inneren Stadt zu den großzügigen Sportanlagen, die derzeit hinter der Siedlung platziert sind. Der Wohnungsgewinn beläuft sich in Phase 3 auf 418 Einheiten. Die Bebauungsdichte der Siedlung Eichkamp liegt nun bei 0,62 bei annähernd gleichem Bebauungsgrad.

¹⁴⁹ siehe: Phase 2 2029 S.102

¹⁵⁰ siehe: Phase 3 2033 S.104

PHASE 4

Die vierte Phase¹⁵¹ bildet zusammen mit der letzten Phase eine weitere Ergänzung. Die noch nicht umstrukturierten Parzellenfragmente werden nun ebenfalls ergänzt und die neue Bebauungsstruktur zeichnet sich erstmals als Band durch das Gesamtbild der Siedlung und nimmt Überhand. Mit Ende dieser Phase zählt die Siedlung Eichkamp nun 1.861 Wohneinheiten.

PHASE 5

Die fünfte und letzte Phase¹⁵² komplettiert das endgültige Erscheinungsbild mit den vorangegangenen Phasen. Die Blockränder der inneren Stadt haben sich als Reaktion kaum verändert. Die behutsamen Eingriffe machen sich kaum bemerkbar, spielen aber im Konzept des baulichen Dialogs eine grundlegende Rolle.

¹⁵¹ siehe: Phase 4 2037 S.106

¹⁵² siehe: Phase 5 2041 S.108

ÜBERSICHT ZUR AUSGANGSPHASE 2021 Villenkolonie Eichkamp I

| | |
|---------------------------------------------|---------|
| Gesamtfläche (in m ²) | 292 075 |
| Bebauungsgrad (in %) | 17 |
| Bebauungsdichte | 0.37 |
| Bruttogeschoßfläche (in m ²) | 106 790 |
| Einwohnerzahl (Ew / ha) | Ø 21 |

V Villenkolonie Westend

I Villenkolonie Eichkamp

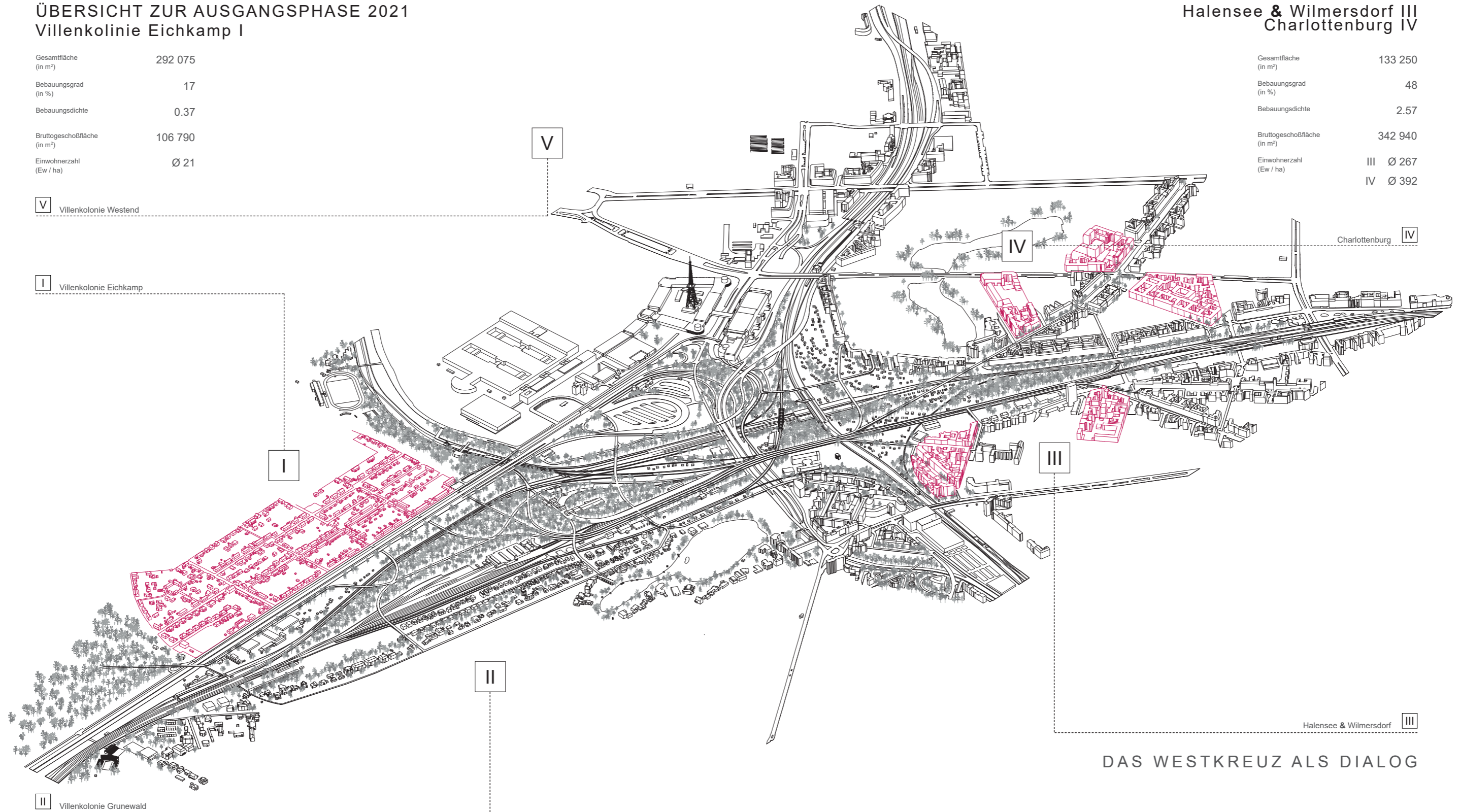
II Villenkolonie Grunewald

Halensee & Wilmersdorf III Charlottenburg IV

| | |
|---------------------------------------------|-----------------------|
| Gesamtfläche (in m ²) | 133 250 |
| Bebauungsgrad (in %) | 48 |
| Bebauungsdichte | 2.57 |
| Bruttogeschoßfläche (in m ²) | 342 940 |
| Einwohnerzahl (Ew / ha) | III Ø 267 IV Ø 392 |

Charlottenburg IV

Halensee & Wilmersdorf III



DAS WESTKREUZ ALS DIALOG

AUSGANGSPHASE 2021
 Villenkolinie Eichkamp I

| | |
|-------------------------------------------------|-----------|
| Bebauungsgrad (in %) | 17 |
| Bebauungsdichte | 0.37 |
| Bruttogeschoßfläche (in m²) | 106 790 |
| Grünflächenanteil (privat / öffentlich in %) | 100% / 0% |
| Wohneinheiten (Stk.) | 525 |



95



Halensee & Wilmersdorf III
 Charlottenburg IV

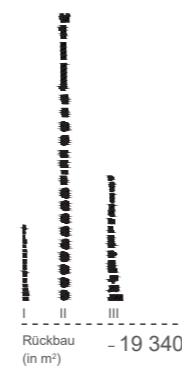
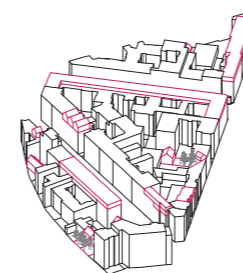
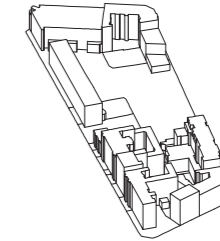
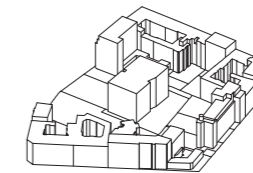
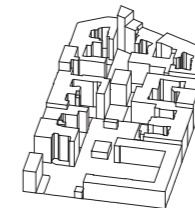
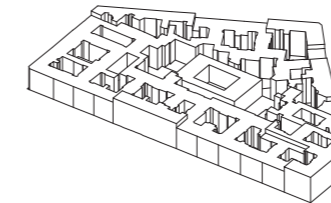
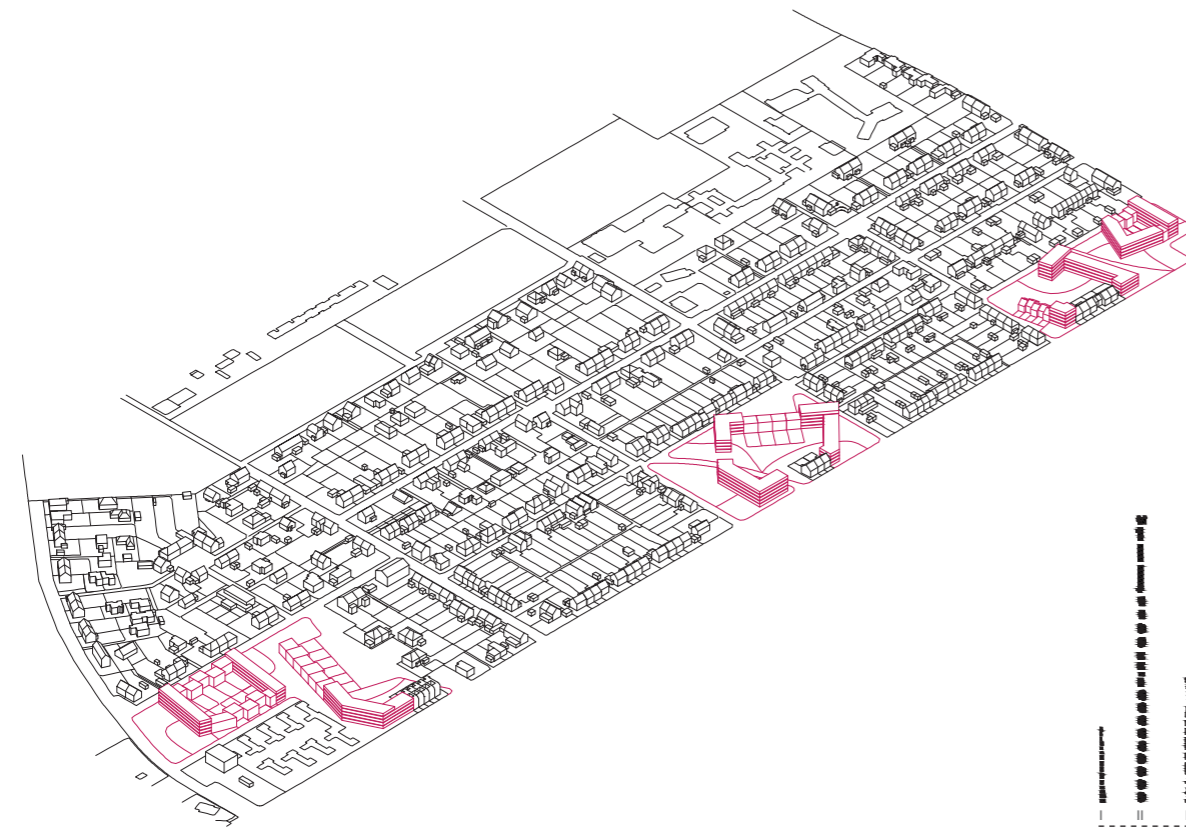
| | |
|--------------------------------|---------|
| Bebauungsgrad (in %) | 48 |
| Bebauungsdichte | 2.57 |
| Bruttogeschoßfläche (in m²) | 342 940 |

DAS WESTKREUZ ALS DIALOG

PHASE 1 2025

Villenkolonie Eichkamp I

| | |
|----------------------------------------------------|-----------------|
| Bebauungsgrad (in %) | 17 |
| Bebauungsdichte | 0.44 |
| Bruttogeschossfläche (in m ²) | 128 460 |
| Bruttogeschossfläche (Saldo in m ²) | + 21 670 |
| Grünflächenanteil (privat / öffentlich in %) | 89% / 11% |
| Wohneinheiten (Stk.) | 858 |
| Wohneinheiten (Saldo in Stk.) | + 333 |



Nachverdichtung
(in m²) **+ 19 340**

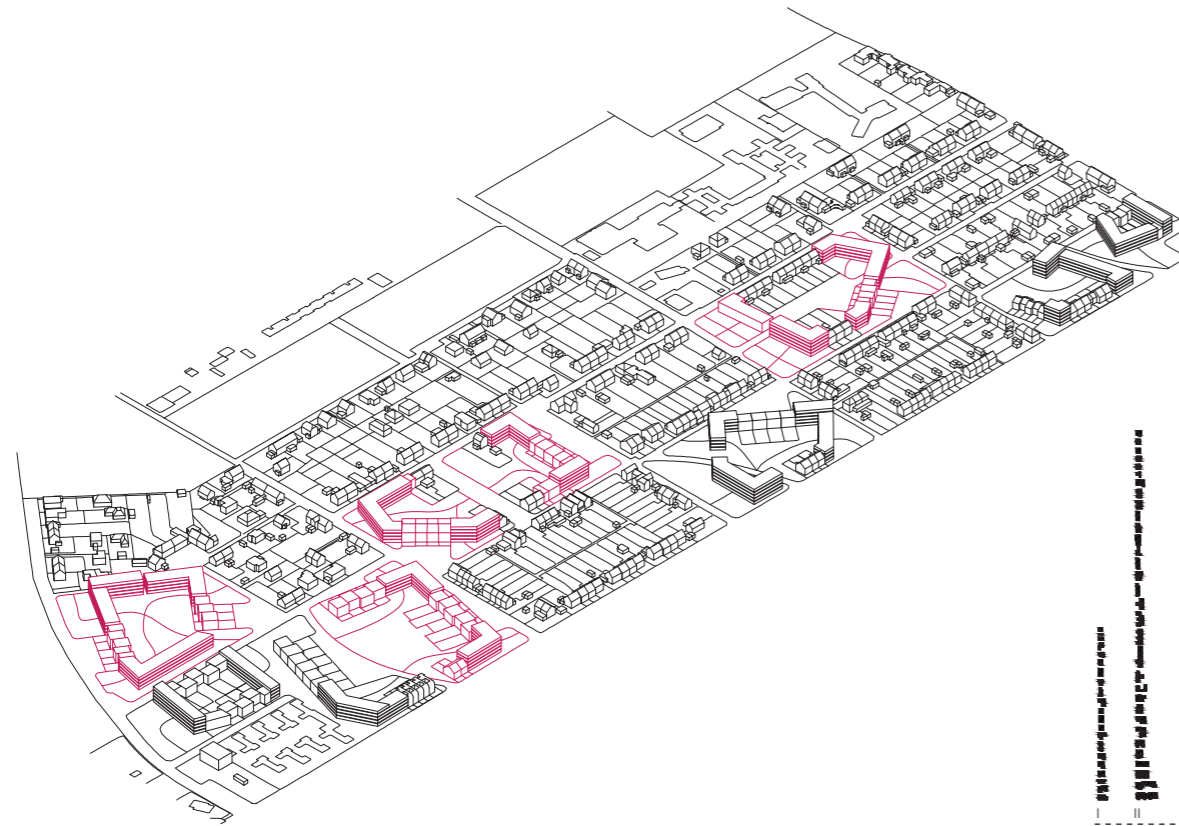
Halensee & Wilmersdorf III Charlottenburg IV

| | |
|--------------------------------------------------|--------------|
| Bebauungsgrad (in %) | 53 |
| Bebauungsdichte | 2.72 |
| Bruttogeschossfläche (in m ²) | 362 280 |
| Wohneinheiten Nachverdichtung (Saldo in Stk.) | + 257 |

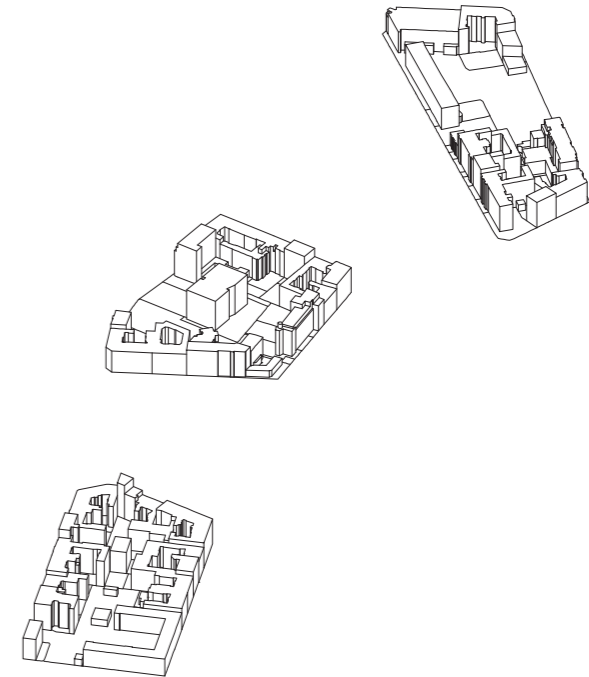
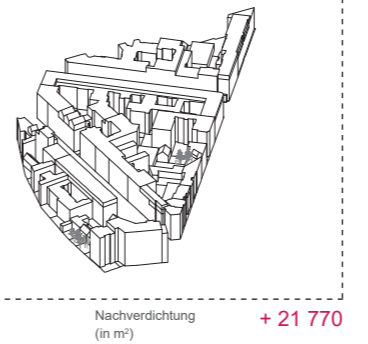
PHASE 2 2029

Villenkolonie Eichkamp I

| | |
|---------------------------------------------------|-----------------|
| Bebauungsgrad (in %) | 18 |
| Bebauungsdichte | 0.55 |
| Bruttogeschoßfläche (in m ²) | 159 340 |
| Bruttogeschoßfläche (Saldo in m ²) | + 30 880 |
| Grünflächenanteil (privat / öffentlich in %) | 75% / 25% |
| Wohneinheiten (Stk.) | 1 306 |
| Wohneinheiten (Saldo in Stk.) | + 448 |



| | |
|-----------------------------------------|-----------------|
| Rückbau (in m ²) | -21 770 |
| Nachverdichtung (in m ²) | + 21 770 |



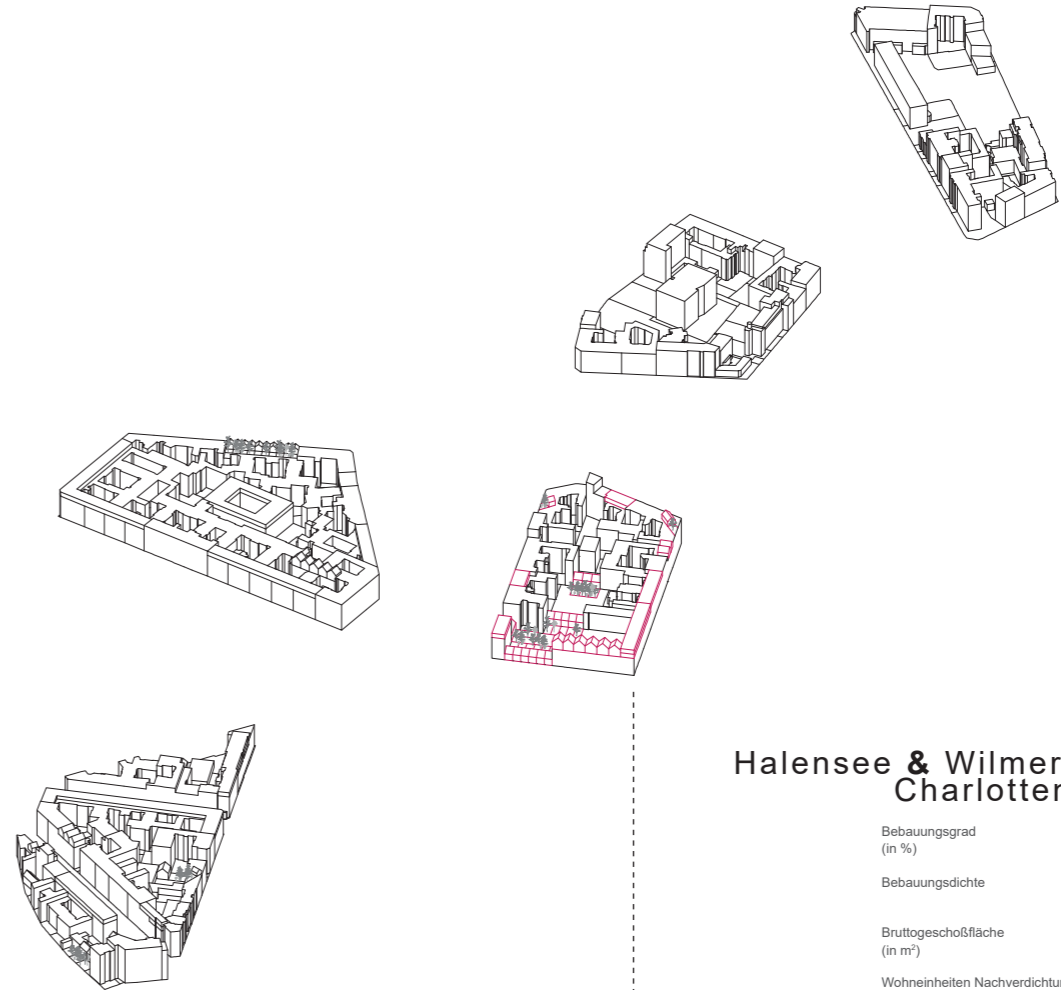
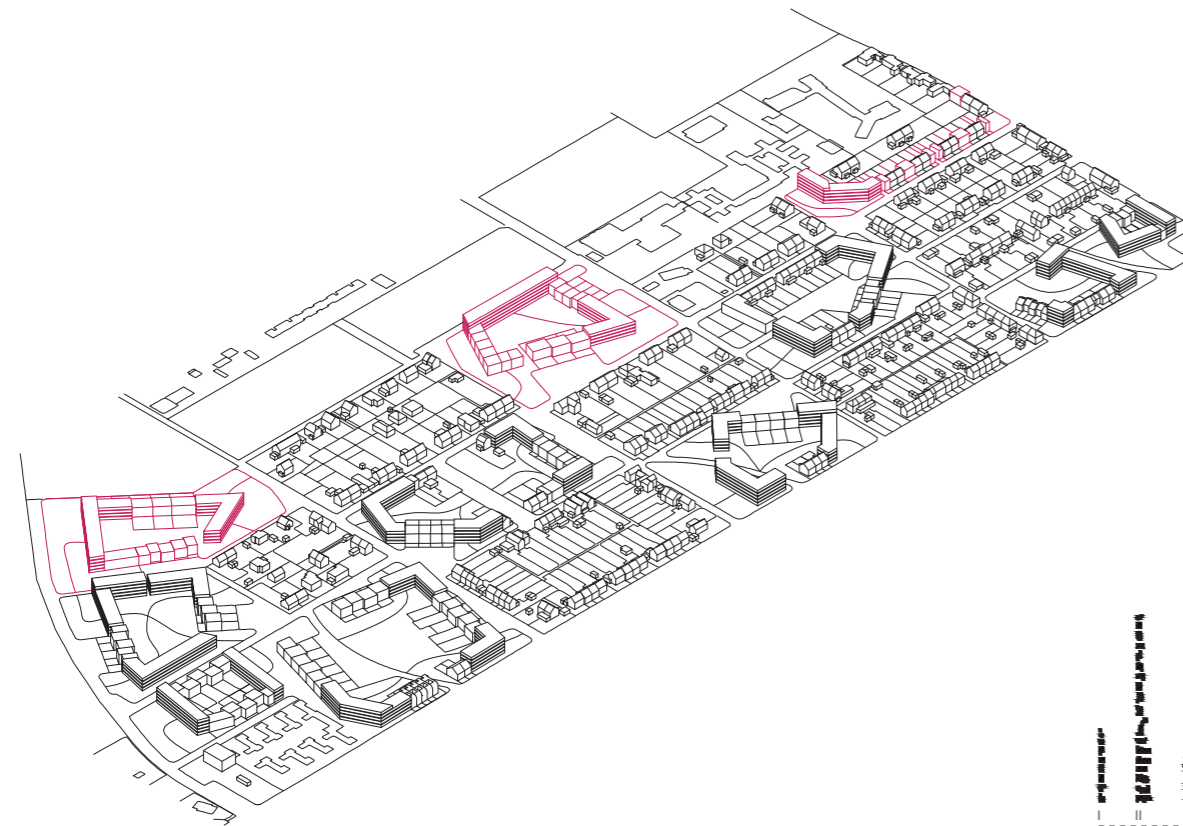
Halensee & Wilmersdorf III Charlottenburg IV

| | |
|---------------------------------------------|--------------|
| Bebauungsgrad (in %) | 53 |
| Bebauungsdichte | 2.88 |
| Bruttogeschoßfläche (in m ²) | 384 050 |
| Wohneinheiten Nachverdichtung (in Stk.) | 547 |
| Wohneinheiten (Saldo in Stk.) | + 290 |

PHASE 3 2033

Villenkolonie Eichkamp I

| | |
|----------------------------------------------------|-----------------|
| Bebauungsgrad (in %) | 19 |
| Bebauungsdichte | 0.62 |
| Bruttogeschossfläche (in m ²) | 181 520 |
| Bruttogeschossfläche (Saldo in m ²) | + 22 180 |
| Grünflächenanteil (privat / öffentlich in %) | 65% / 35% |
| Wohneinheiten (Stk.) | 1 568 |
| Wohneinheiten (Saldo in Stk.) | + 262 |



Rückbau
(in m²)
- 11 800

Nachverdichtung
(in m²)
+ 11 800

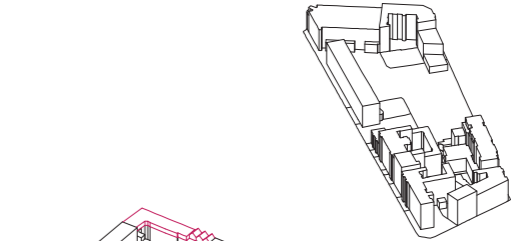
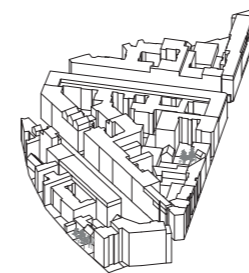
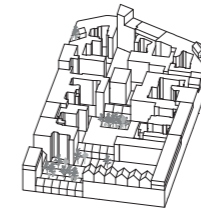
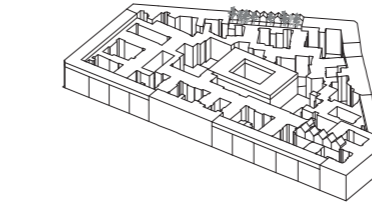
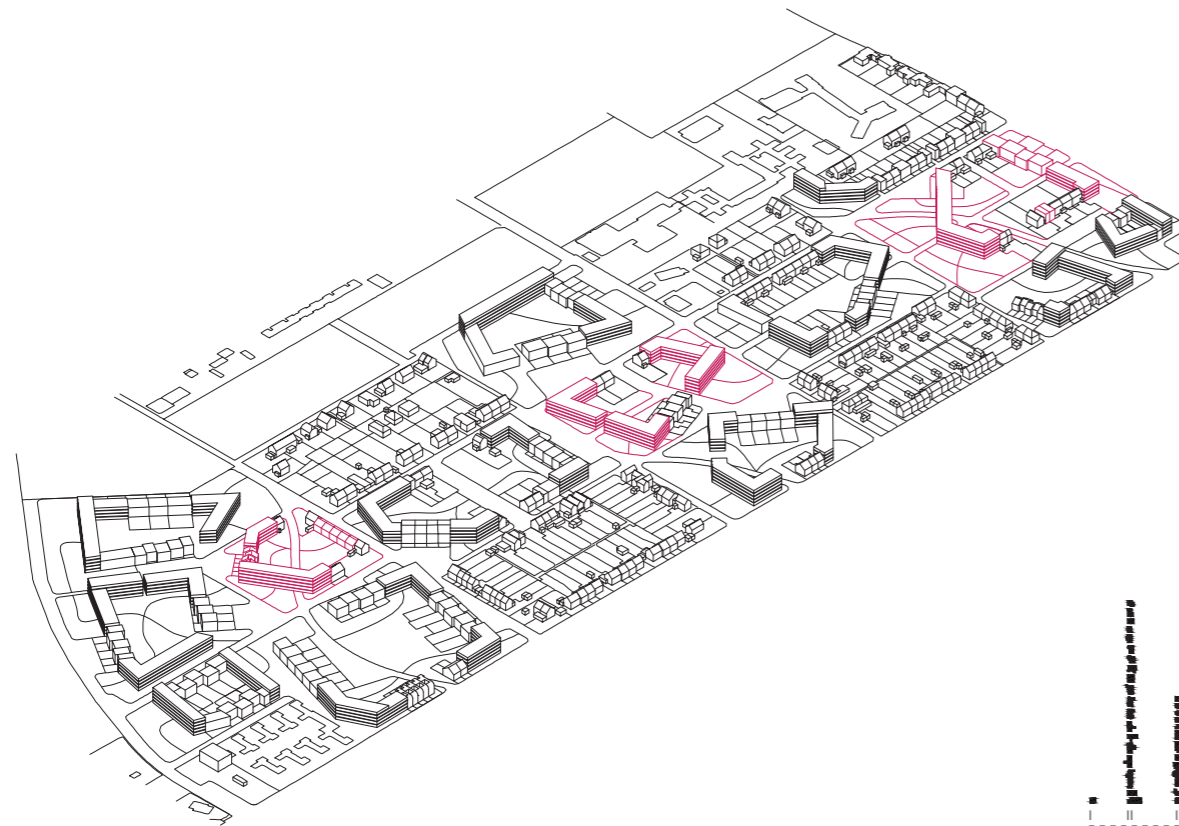
Halensee & Wilmersdorf III Charlottenburg IV

| | |
|----------------------------------------------|--------------|
| Bebauungsgrad (in %) | 54 |
| Bebauungsdichte | 2.97 |
| Bruttogeschossfläche (in m ²) | 395 850 |
| Wohneinheiten Nachverdichtung (in Stk.) | 703 |
| Wohneinheiten (Saldo in Stk.) | + 156 |

PHASE 4 2037

Villenkolonie Eichkamp I

| | |
|----------------------------------------------------|-----------------|
| Bebauungsgrad (in %) | 20 |
| Bebauungsdichte | 0.69 |
| Bruttogeschossfläche (in m ²) | 200 530 |
| Bruttogeschossfläche (Saldo in m ²) | + 19 010 |
| Grünflächenanteil (privat / öffentlich in %) | 55% / 45% |
| Wohneinheiten (Stk.) | 1 864 |
| Wohneinheiten (Saldo in Stk.) | + 296 |



Rückbau
(in m²)
- 13 720

Nachverdichtung
(in m²)
+ 13 720

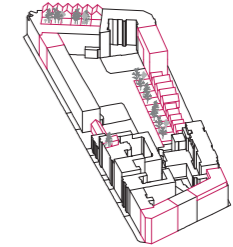
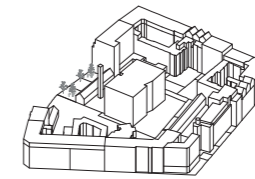
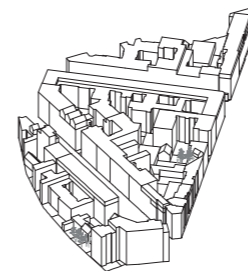
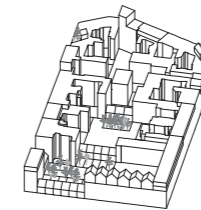
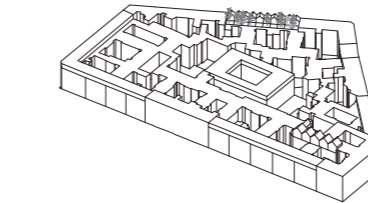
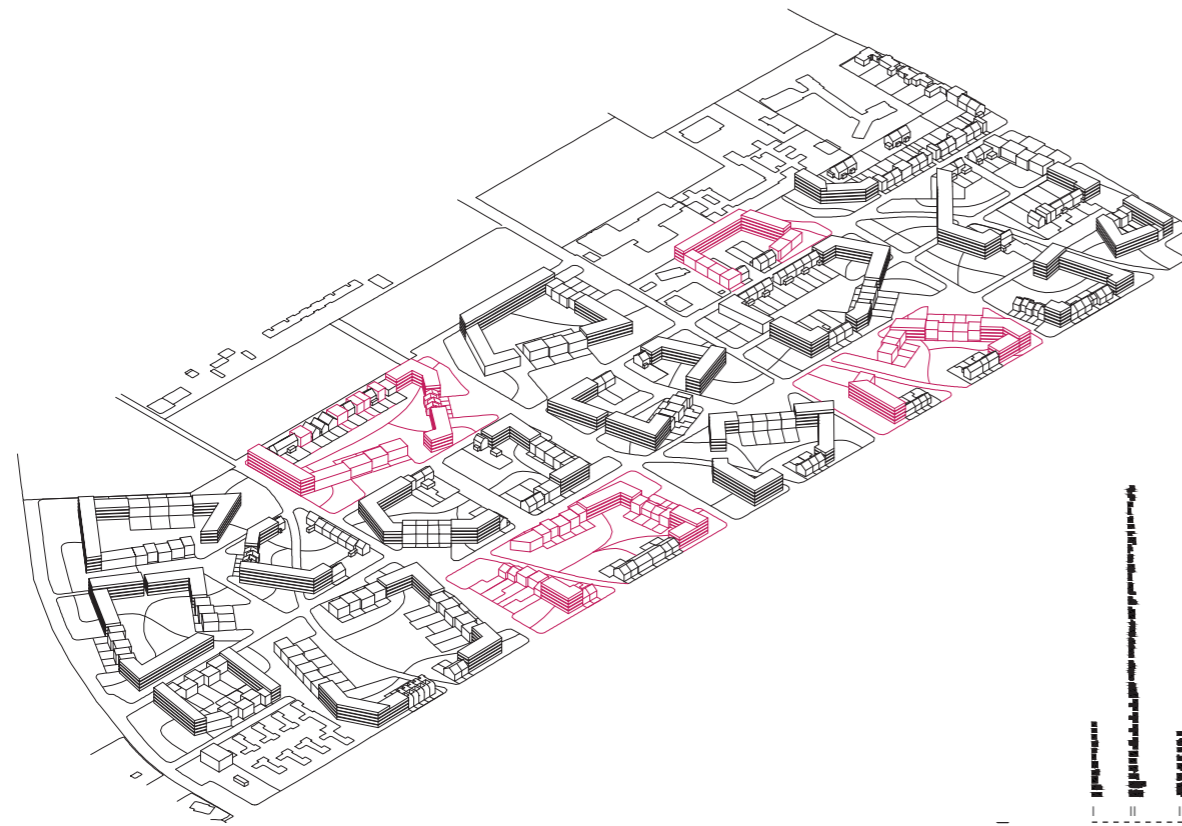
Halensee & Wilmersdorf III Charlottenburg IV

| | |
|----------------------------------------------|--------------|
| Bebauungsgrad (in %) | 55 |
| Bebauungsdichte | 3.07 |
| Bruttogeschossfläche (in m ²) | 409 570 |
| Wohneinheiten Nachverdichtung (in Stk.) | 886 |
| Wohneinheiten (Saldo in Stk.) | + 183 |

PHASE 5 2041

Villenkolonie Eichkamp I

| | |
|---------------------------------------------------|-----------------|
| Bebauungsgrad (in %) | 21 |
| Bebauungsdichte | 0.79 |
| Bruttogeschoßfläche (in m ²) | 231 090 |
| Bruttogeschoßfläche (Saldo in m ²) | + 30 560 |
| Grünflächenanteil (privat / öffentlich in %) | 41% / 59% |
| Wohneinheiten (Stk.) | 2 204 |
| Wohneinheiten (Saldo in Stk.) | + 340 |



| | |
|---------------------------------|----------|
| Rückbau (in m ²) | - 16 330 |
|---------------------------------|----------|

| | |
|-----------------------------------------|-----------------|
| Nachverdichtung (in m ²) | + 16 330 |
|-----------------------------------------|-----------------|

| | |
|---------------------------------------------|--------------|
| Bebauungsgrad (in %) | 56 |
| Bebauungsdichte | 3.20 |
| Bruttogeschoßfläche (in m ²) | 425 900 |
| Wohneinheiten Nachverdichtung (in Stk.) | 1 103 |
| Wohneinheiten (Saldo in Stk.) | + 217 |

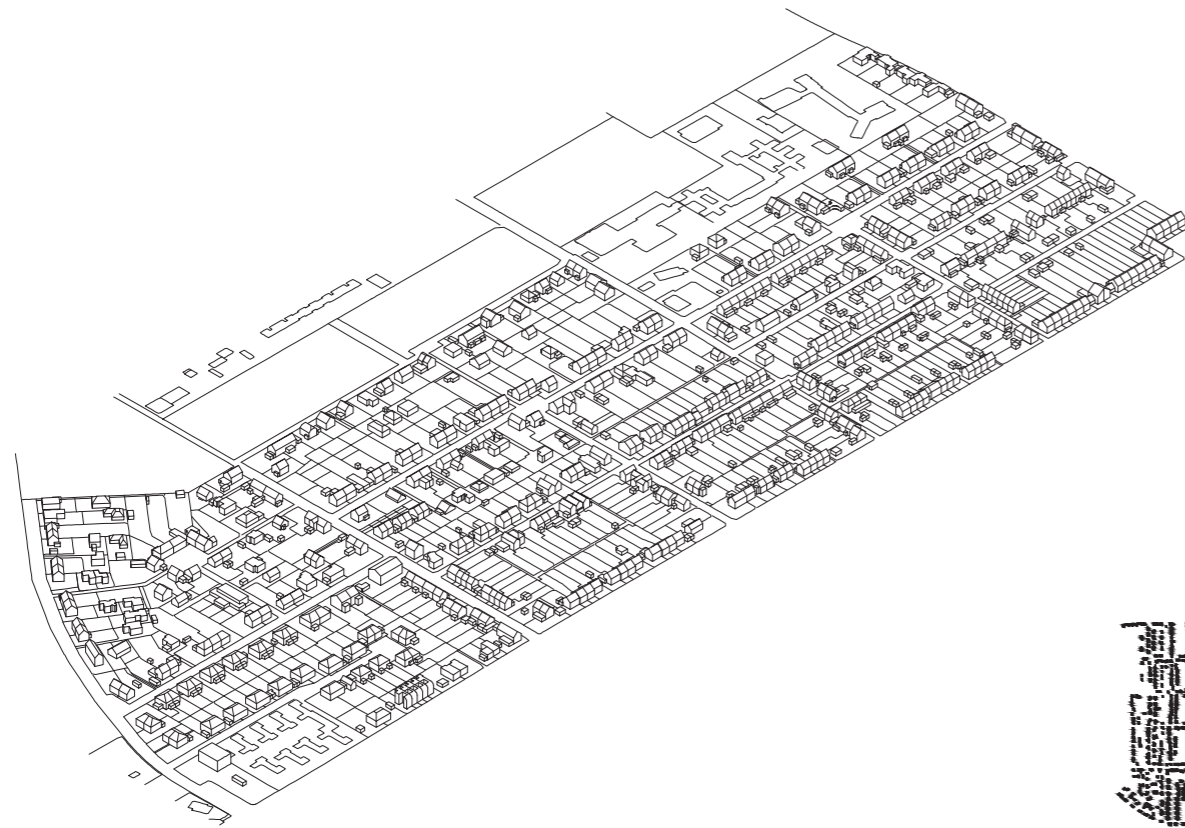
Halensee & Wilmersdorf III
Charlottenburg IV

DAS WESTKREUZ ALS DIALOG

AUSGANGSPHASE 2021

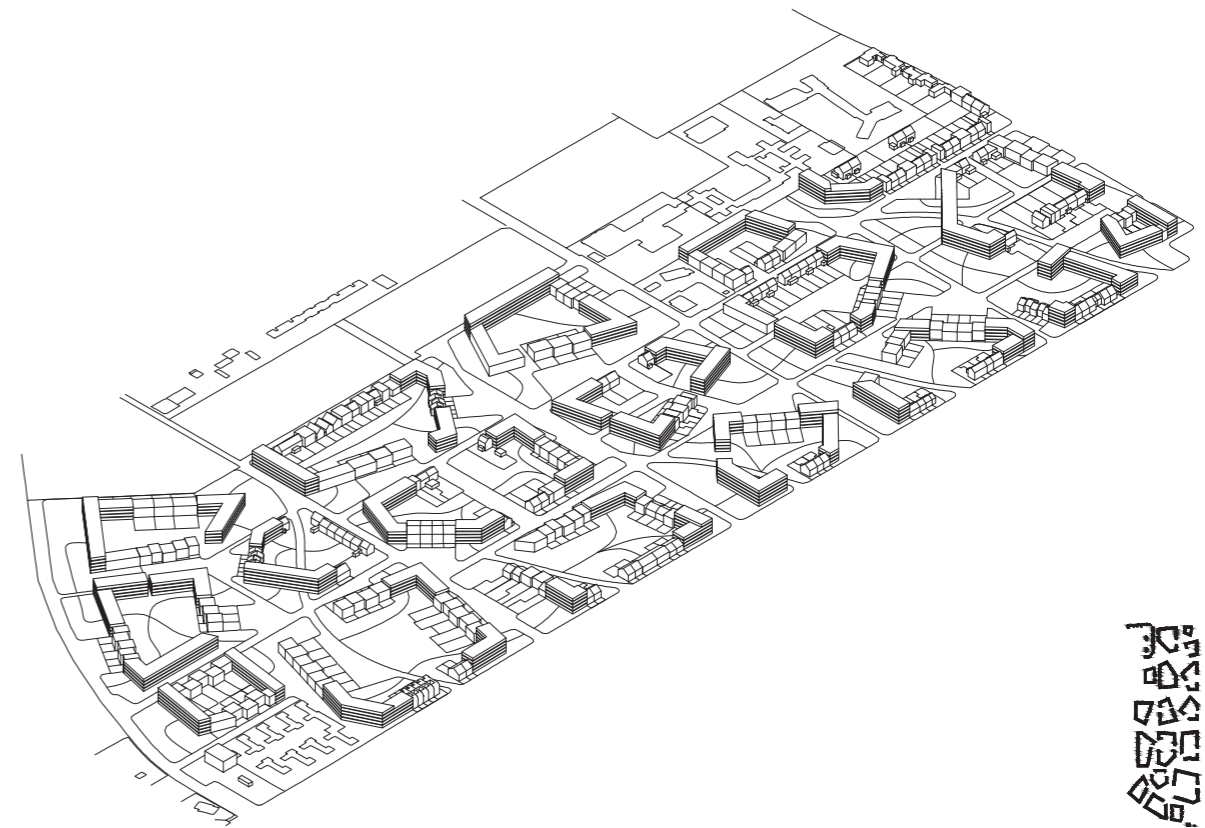
Villenkolonie Eichkamp I

| | |
|-------------------------------------------------|-----------|
| Bebauungsgrad (in %) | 17 |
| Bebauungsdichte | 0.37 |
| Bruttogeschossfläche (in m ²) | 106 790 |
| Grünflächenanteil (privat / öffentlich in %) | 100% / 0% |
| Wohneinheiten (Stk.) | 525 |



SCHLUSSPHASE 2041

| | |
|----------------------------------------------------|-----------|
| Bebauungsgrad (in %) | 21 |
| Bebauungsdichte | 0.79 |
| Bruttogeschossfläche (in m ²) | 230 820 |
| Bruttogeschossfläche (Saldo in m ²) | + 124 300 |
| Grünflächenanteil (privat / öffentlich in %) | 41% / 59% |
| Wohneinheiten (Stk.) | 2 204 |
| Wohneinheiten (Saldo in Stk.) | + 1 679 |



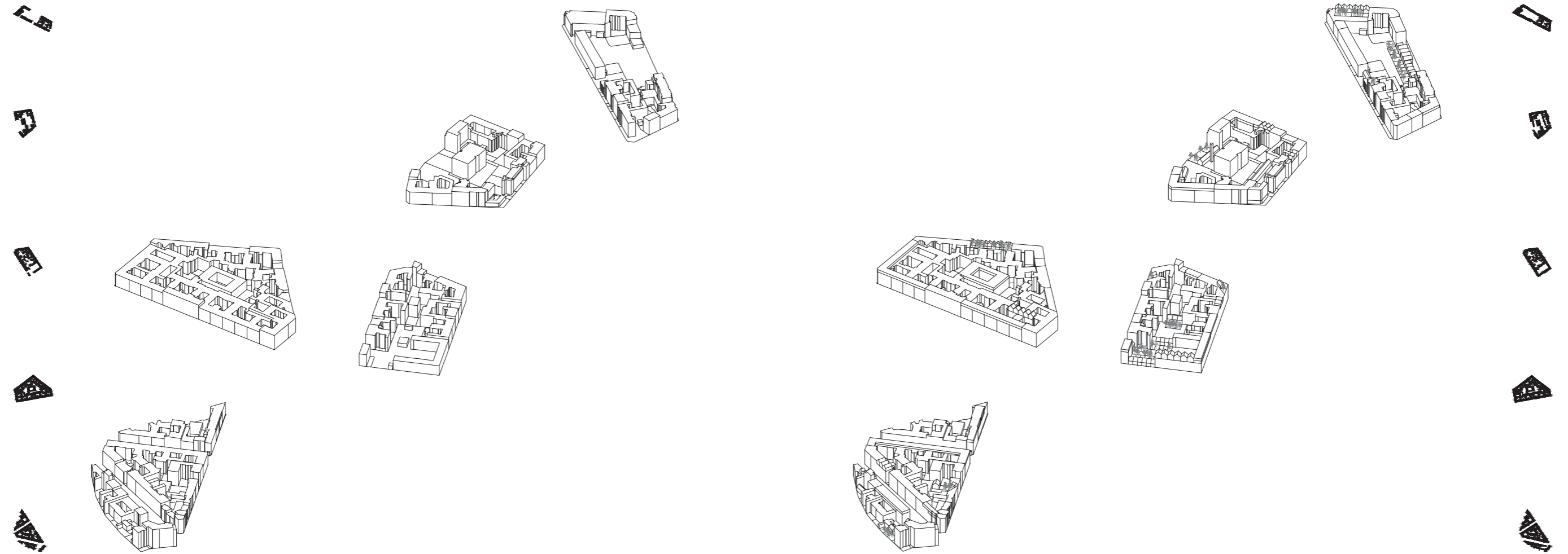
DAS WESTKREUZ ALS DIALOG

AUSGANGSPHASE 2021
Halensee & Wilmersdorf III
Charlottenburg IV

| | |
|---------------------------------------------|---------|
| Bebauungsgrad (in %) | 48 |
| Bebauungsdichte | 2.57 |
| Bruttogeschoßfläche (in m ²) | 342 940 |

SCHLUSSPHASE 2041

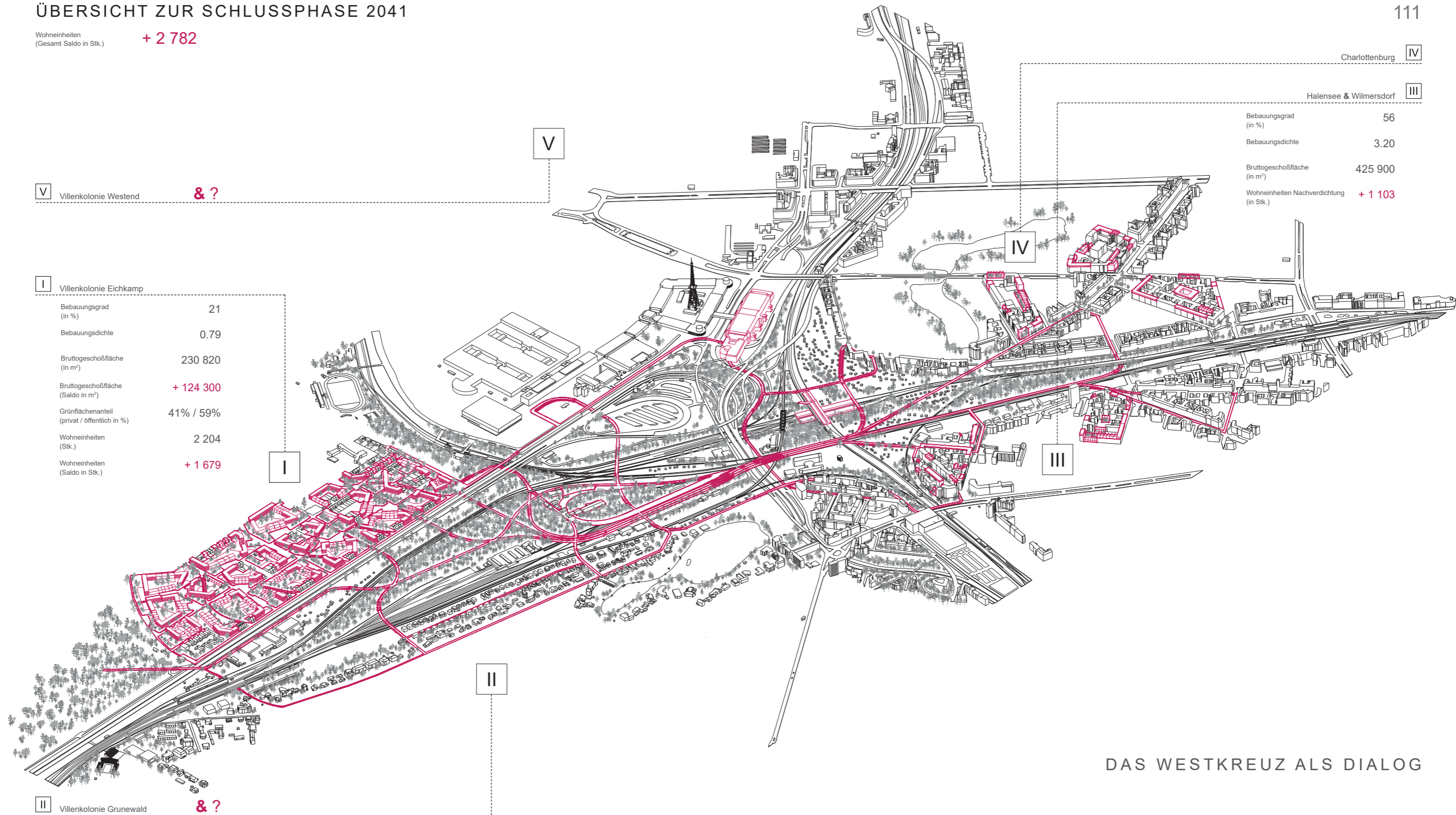
| | |
|---------------------------------------------------|----------|
| Bebauungsgrad (in %) | 56 |
| Bebauungsdichte | 3.20 |
| Bruttogeschoßfläche (in m ²) | 425 900 |
| Bruttogeschoßfläche (Saldo in m ²) | + 82 960 |
| Wohneinheiten Nachverdichtung (in Stk.) | + 1 103 |



DAS WESTKREUZ ALS DIALOG

ÜBERSICHT ZUR SCHLUSSPHASE 2041

Wohneinheiten
(Gesamt Saldo in Stk.) **+ 2 782**



V Villenkolonie Westend **& ?**

I Villenkolonie Eichkamp

| | |
|-------------------------------------------------|------------------|
| Bebauungsgrad (in %) | 21 |
| Bebauungsdichte | 0.79 |
| Bruttogeschossfläche (in m ²) | 230 820 |
| Bruttogeschossfläche (Saldo in m ²) | + 124 300 |
| Grünflächenanteil (privat / öffentlich in %) | 41% / 59% |
| Wohneinheiten (Stk.) | 2 204 |
| Wohneinheiten (Saldo in Stk.) | + 1 679 |

II Villenkolonie Grunewald **& ?**

Charlottenburg IV

Halensee & Wilmersdorf III

| | |
|-------------------------------------------|----------------|
| Bebauungsgrad (in %) | 56 |
| Bebauungsdichte | 3.20 |
| Bruttogeschossfläche (in m ²) | 425 900 |
| Wohneinheiten Nachverdichtung (in Stk.) | + 1 103 |

DAS WESTKREUZ ALS DIALOG

EPILOG UND EINE AUSSICHT

RADIKALITÄT GEKOPPELT MIT VERNUNFT

Die Stadt Berlin hinkt mit dem Angebot an Wohnraum hinterher. Der Baufortschritt lahm und eine Entspannung der Lage im Wohnungsmarkt ist nicht in Sicht. Wie man beispielsweise an komplizierten Bürgerbeteiligungsverfahren erkennen kann, sind demokratische Institutionen in der Entwicklung von Lösungsansätzen immer langsamer als Investorengruppen. Einrichtungen dieser Art haben alle Bedürfnisse zu berücksichtigen. Nicht so die Investoren. Die Stadt ist für sie ein Spekulationsraum. Die Mitte Berlins homogenisiert immer mehr und ist als Wohnraum, großteils nur mehr einer bestimmt finanziell abgesicherten Schicht zugänglich. Diese Gebiete weiten sich mittlerweile auch in Richtung Charlottenburg-Wilmersdorf aus und auch die aktuelle Debatte um die brachliegenden Flächen am Westkreuz spitzt sich immer mehr zu. Durch die drastische Lage des Wohnungsmarktes in Berlin finden sich die Diskussionen seit einigen Jahren auch im politischen Diskurs wieder.¹⁵³ So veranstaltete die Jugendorganisation der liberalen FDP ein Protestcamp, um auf die angestrenzte Lage im Wohnraumangebot aufmerksam zu machen. Die Beteiligten protestierten gegen die von der Stadt Berlin vorgesehene Umwidmung einer Teilfläche in Grünland. Sie plädieren für eine Umsetzung der geplanten Wohnbauten.¹⁵⁴

¹⁵³ Zur Veranschaulichung der Debatten ist im Anhang auf S.118-119 eine zusammenfassende Zeittafel zu ausgewählten Zeitungsartikeln und Verfahren hinterlegt.

¹⁵⁴ vgl. Vogel 2018: *Protest-Camp auf der Westkreuz Brache*

Dieses Phänomen wurde in der Einleitung beschrieben. Wie man am Beispiel des Westkreuzes erkennen kann, sind die neokonservativen Ideen immer schneller im Umgang mit der künstlich geschaffenen Ungewissheit.¹⁵⁵ Demgemäß kann behauptet werden, dass auch die Immobilienwirtschaft in Berlin versucht, das Potenzial der Wohnungskrise als Sprungbrett für eine Privatisierung der Flächen im Westkreuz zu nutzen. Aber auch StadtplanerInnen und ArchitektInnen können das Potenzial der Ungewissheit gebrauchen, um Angebote bereitzustellen die diesen Entwicklungen entgegenwirken. So ist die Verunsicherung auch ein Spielraum für progressive Strömungen, die ohne einer Kooperation mit einem deregulierten Kapitalismus auskommen. *Radikale Umstände erfordern radikale Antworten*, aber immer mit Vernunft. Die Wünsche und Bedürfnisse einer verunsicherten Gesellschaft müssen berücksichtigt werden.

Die Bebauungspläne wurden nicht genehmigt. Durch den Beschluss der Stadt Berlin liegen die Pläne der Investoren flach. Durch das Vorverkaufsrecht des Investors sind wahrscheinlich Entschädigungssummen fällig. Das betreffende Grundstück ist durch den Verkauf der deutschen Bahn aktuell in privater Hand und die Entwicklungen für den Park am Westkreuz sind auf unbestimmte Zeit stillgelegt. So bleibt die Zukunft des Westkreuzes weiter ungewiss.

¹⁵⁵ siehe: *Die Ungewissheit als Spielraum* S.23

Mit dem vorliegenden Beitrag wurde versucht, eine Antwort auf die Frage nach dem Angebot von Wohnraum zu bieten. Um der neuerlichen Ausbreitung eines Spekulationsraums entgegenzuwirken, wurde dies ohne einer Neuerschließung von Bauland vorgeschlagen. An seiner Stelle wird hier das Westkreuz als Lebens- und Möglichkeitsraum bevorzugt. Auch wenn die vorgesehenen Phasen in räumliche und zeitliche Rahmen eingeschränkt sind, stellen sie gravierende Einschnitte ins Eigentumsrecht der BewohnerInnen dar. Hier ist eine Lösung gefragt. In Anbetracht der Ergebnisse der Analyse können die Eingriffe in das Recht auf Eigentum aber relativiert werden. Gemäß der *Logik des &* wird hier eine Lastenverteilung bevorzugt, immer in Rücksicht auf den Erhalt und neu gestalteter Vielfalt. Die Einfamilienhäuser werden mit Sozialbauten vermischt, sowie die Innenstadt mit aufgestockten Einfamilienhäusern ergänzt. So kann der Beitrag als Versuch gewertet werden, die Wahl an verschiedene Lebensweisen, nicht nur für eine spezielle Schicht zu garantieren, sondern für alle, um ein heterogenes Stadtbild zu fördern. Diversität und die Anzahl der Möglichkeiten an Lebensweisen in einer Stadt bedeuten Ausgleich und Gerechtigkeit. Eine vitale Stadt bedingt Diversität.

Die Umstrukturierung der Villenkolonie Eichkamp ist nur ein Beispiel für das dort vorhandene Nachverdichtungspotenzial. Ähnliche Potenziale finden sich im direkten Umfeld, wie beispielsweise in der Villenkolonie Westend oder Grunewald. Angenommen die Umstrukturierung würde ausgeweitet, könnte die Siedlung Eichkamp als Beispiel zur Lösung der Wohnungskrise dienen.

An dieser Stelle schließt die Arbeit mit einem Zitat. Karl Popper, der nie als Architekt oder Stadtplaner praktizierte, setzte sich als Philosoph mit den Auswirkungen von politischen Krisen und Revolutionen auseinander. Zur Sicherung der Freiheit und um drohenden Umbrüchen entgegenzuwirken schlug Popper Reformen und Regulierungsmaßnahmen durch demokratische Institutionen vor. Die Begriffe *Sicherheit* und *Freiheit* im folgenden Zitat können im Rahmen der Arbeit auch als die Sicherung von Wohnraum und die Möglichkeit zur Wahl der Lebensweise verstanden werden.

Wir müssen ins Unbekannte, ins Ungewisse, ins Unsichere weiterschreiten und die Vernunft, die uns gegeben ist, verwenden, um, so gut wir es eben können, für beides zu planen: nicht nur für Sicherheit, sondern zugleich auch für Freiheit.

Karl R. Popper, *Die offene Gesellschaft und ihre Feinde I*, S.268

Danke an:

Aglaée Degros (Betreuerin), Anna-Helen Mende, Agnes Nagler, Benjamin Lackner, Daniel Gethmann, Daniel Schrempf, Elia Lackner, Emanuel Lackner, Fabian Reisenberger, Gabriele Lackner, Gottfried Prasenc, Gabriele Reiter, Jonathan Lackner, Mike Asteiner, Maria Roither, Peter Lackner, Simon Lackner, Stefan Dygruber, Vincent Past

ZEITTADEL ZU DEN EREIGNISSEN AM WESTKREUZ

1991 *Vorschlag zur Entwicklung des Westkreuzes*

Hans Kollhoff leistet einen ersten Beitrag zur Nachnutzung der Brachflächen am Westkreuz. Ein Schlüsselprojekt zur Zentrumsfrage soll die Entwicklung des Subzentrum am Westkreuz im Rahmen des Ringstadtkonzepts unterstützen.¹

März 2014 *Charrette(Verfahren) BürgerInnen planen ihre Stadt*

In einem Verfahren mit Bürgerbeteiligung werden verschiedene Möglichkeiten zur Nachnutzung und Einbindung der Konversionsflächen zwischen der Villenkolonie Eichkamp und der im Grunewald erarbeitet.²

Juni 2016 *S-Bahnhof Westkreuz bekommt zweiten Eingang (Der Tagesspiegel)*

Ein Wegenetz durch die Grünanlagen ist geplant. Ein zusätzlicher Eingang zum S-Bahnhof soll den Umsteigebahnhof besser in die Umgebung einbinden um die Wege nach Halensee oder Charlottenburg am Lietzensee zu verkürzen. Die Brachflächen sollen begrünt werden und die Kleingärten seien nicht durch großzügige Planung bedroht.³

November 2016 *Ein Park am Westkreuz - oder ein neues Wohnquartier (Der Tagesspiegel)*

Ein Wettlauf der Konzepte beginnt: Der Bezirk will einen Park. Investoren bevorzugen Wohnungen. Das neue *Quartier Westkreuz* soll Platz für 900 Mieter bieten. Davon sind 220 Sozialmieter. Die Entwürfe der Büros Patzschke + Partner zeigen 8 bis 16 stöckige Gebäude. Der Unternehmer Christian Gérôme will über 100 Millionen Euro investieren.⁴

März 2017 *neues zum Westkreuz*

Die Ergebnisse des AIV-Schinkel-Wettbewerbs werden veröffentlicht. Ein Großteil der Preisträger sieht verschiedenste Bebauungsstrukturen auf den Flächen des Westkreuzes vor.

Juni 2018 *Protest Camp auf der Westkreuz Brache (Berliner Woche)*

Die Jugendorganisation der FDP veranstaltet ein Protest Camp. Die Julis (Jungliberalen) machen sich stark für den Wohnungsbau mit Slogans wie *Bauen wir uns eine bessere Zukunft*. Das Camp ist als eine Reaktion auf den stockenden Wohnungsbau unter Rot-Grün zu betrachten.⁵

November 2018 *Rätselraten um die Zukunft des Westkreuz-Areals (Berliner Morgenpost)*

Ein Teilstück des Westkreuz Areals soll nach Informanten um einen Preis zwischen 6 und 6,5 Millionen Euro

1 vgl. Architektenkammer Berlin 1995: *Berlin auf der Suche nach dem verlorenen Zentrum* S.54

2 vgl. AK nachhaltige Stadtentwicklung im BIW und URBANITAS Berlin Barcelona 2014: *CHARRETTE(VERFAHREN)*

3 vgl. Dobberke 2016: *S-Bahnhof Westkreuz bekommt zweiten Eingang*.

4 vgl. Dobberke 2016: *Ein Park am Westkreuz - oder ein neues Wohnquartier*.

5 vgl. Vogel 2018: *Protest-Camp auf der Westkreuz Brache*.

verkauft worden sein. Das Grundstück ist im Flächenwidmungsplan noch als Verkehrsfläche ausgewiesen. Der Bebauungsplan, in dem die Brache als Grünfläche ausgewiesen ist, soll bald in Kraft treten. Der städtische Investor Christian Gérôme will jetzt 1100 Wohnungen bauen von denen 500 mietpreisgebunden sind. Die Stadt drängt auf Auskunft.⁶

Mai 2019 *Wohnungsbau am Westkreuz gescheitert (Der Tagesspiegel)*

Dem Investor wird für die bereits verkaufte Fläche eine unbekannte Entschädigungssumme bereitgestellt. Die Pläne für einen Park am Westkreuz liegen auf Eis. Christian Gérôme hatte das Grundstück nicht erworben, ein anderer Investor ist ihm zuvorgekommen. Der besagte Investor hatte vergessen ein zusätzliches Grundstück als Zugang zu erwerben. Ein Anfängerfehler, meint Gérôme.⁷

Juni 2019 *Weichen sind gestellt: Das Westkreuz bleibt grün (Berliner Morgenpost)*

Der Berliner Senat hat mit mehrmonatiger Verspätung der Änderung des Flächennutzungsplans zugestimmt. Der Stadtentwicklungsstadtrat Oliver Schruoffeneger betont die Sicherung der Flächen als Naherholungsraum für die Bevölkerung mit der Möglichkeit zur Nachverdichtung der Innenstadt. Die Bahn hat das Grundstück verkauft und die Stadt bietet nur den Verkehrswert, der mit 1.5 Millionen Euro weit unter dem Angebot des Investors (6 - 6.5 Millionen Euro) liegt.⁸

Oktober 2019 *Grünflächen statt Wohnquartier am Westkreuz (Berliner Morgenpost)*

SPD, Linke und Grüne verhinderten mit einer Abstimmung am 30. Oktober 2019 im Abgeordnetenhaus die Pläne für das Wohnquartier. Per Dringlichkeit hatte die Koalition das Thema auf die Tagesordnung geschoben. Der FDP Abgeordnete Stefan Förster betont: Das Bezirksamt sei im Gespräch mit zwei Wohnbaugenossenschaften. Eine Änderung würde diese Verhandlungen untergraben.⁹

6 vgl. Brühl 2018: *Rätselraten um die Zukunft des Westkreuz-Areals*

7 vgl. Seidemann 2019: *Wohnungsbau am Westkreuz gescheitert*.

8 vgl. Brühl 2019: *Weichen sind gestellt: Das Westkreuz bleibt grün*.

9 vgl. Fahrur 2019: *Grünflächen statt Wohnquartier am Westkreuz*.

Als Ergänzung zum Hauptteil der Arbeit sind im sämtliche Karten und Nachweise angefügt.

121-125:

Auf den Seiten 121-125 sind die einzelnen Stadtviertel einzeln dargestellt. Sie zeigen unter anderem die Vernetzung mit ihrem unmittelbaren Umfeld. Die unten angereihten Fotos zeigen die Hauptzugänge, die Freiraumnutzung und den vorherrschenden Bebauungstyp.

126-127:

Die Seiten 126-127 zeigen Ursprungskarten, die im Hauptteil neu sortiert dargestellt wurden um die eine direkte Vergleichbarkeit zwischen den Stadtbezirken herzustellen.

128-129:

Eine Darstellung zur Topographie wurde auf Seite 128 angehängt sowie ergänzende Karten zu Fusswege- und Fahrradnetzen.

130-133:

Die Ursprungskarten zu den stadtsoziologischen Analysen sind hier hinterlegt. Die Planungsräume finden sich hier im Urzustand und Kontext zur Umgebung.

134-135:

Hier finden sich ergänzend Orthofotos für einen historischen Überblick zum Westkreuz sowie zwei weitere Beiträge zur Nachnutzung der Flächen.

136-139:

Die zusammengefassten Berechnungsnachweise dienen zum Überblick und zur Nachvollziehbarkeit der Transformationsphasen.



Abb. 25 ZUGANG



Abb. 26 SPORT & GRÜN



Abb. 27 VORHERRSCHENDER BEBAUUNGSTYP



Abb. 28 ZUGANG



Abb. 29 WASSER & GRÜN



Abb. 30 VORHERRSCHENDER BEBAUUNGSTYP

II
A2 VILLENKOLONIE GRUNEWALD

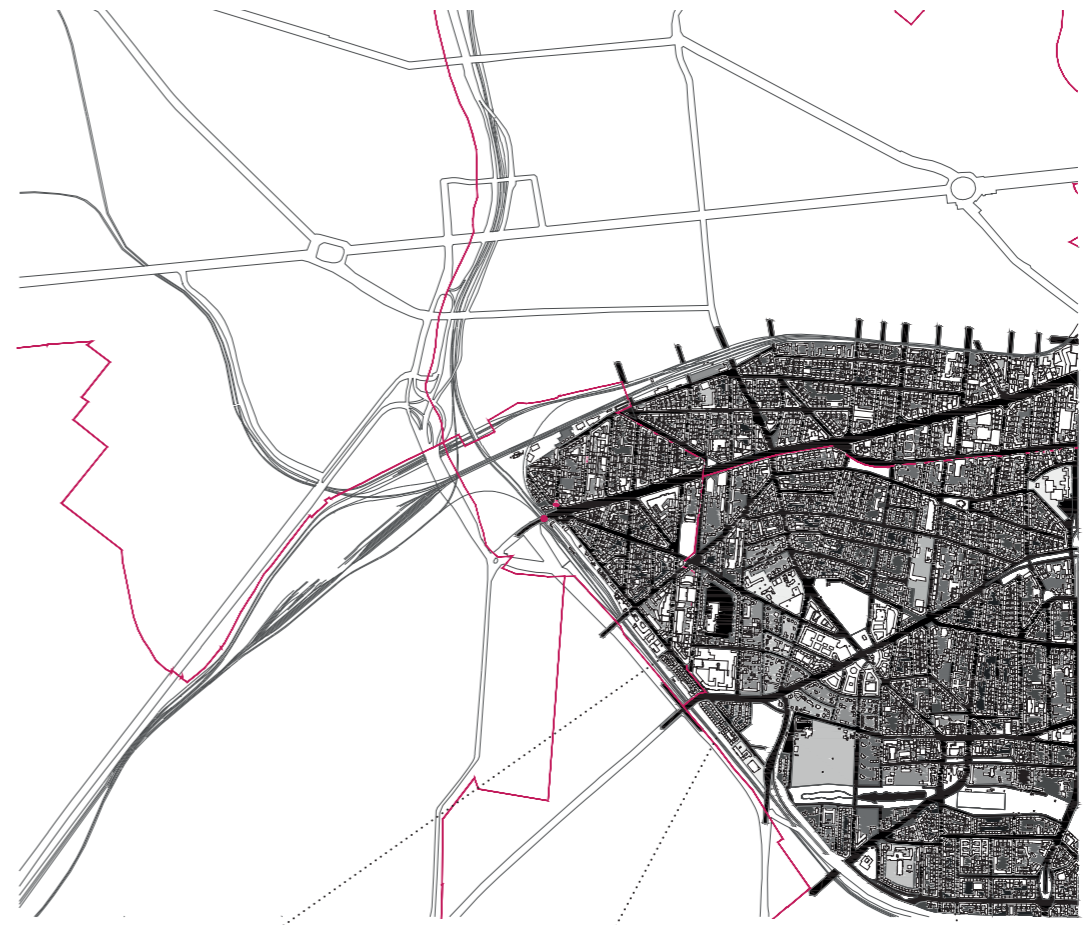


Abb. 31 ZUGANG



Abb. 32 PLATZ & GRÜN



Abb. 33 VORHERRSCHENDER BEBAUUNGSTYP

III
A3 HALENSEE & WILMERSDORF



Abb. 34 ZUGANG



Abb. 35 WASSER & GRÜN



Abb. 36 VORHERRSCHENDER BEBAUUNGSTYP

IV
A4 CHARLOTTENBURG



Abb. 37 ZUGANG



Abb. 38 MISCHNUTZUNGEN



Abb. 39 VORHERRSCHENDER BEBAUUNGSTYP

V
A5 VILLENKOLONIE WESTEND



- 2001 - 2015
- 1981 - 2000
- 1961 - 1980
- 1941 - 1960
- 1921 - 1941
- 1901 - 1921
- bis 1900
- gemischte Baualtersklassen

K 07 **GEBÄUDEALTER**
Einwohnerdichte (Ew / ha)



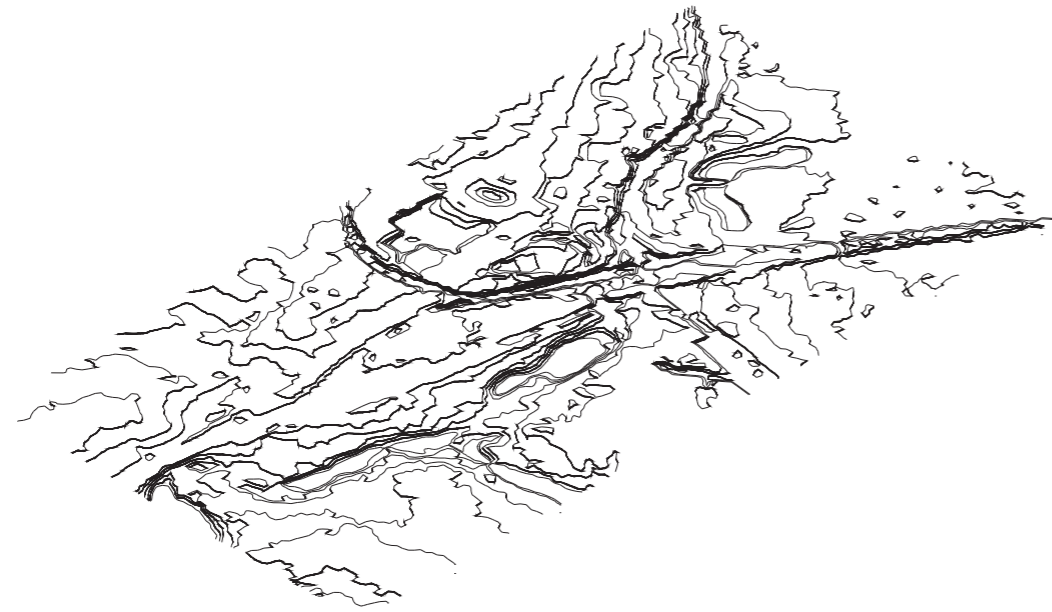
- | | |
|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| Anteil an privaten und halbüffentl. Freiräumen | Versorgungsgrad mit öffentl. Grünanlagen (m ² / Einwohner) |
| gering mittel hoch | |
| [Pattern] | > 6 |
| [Pattern] | < 6 - 3 |
| [Pattern] | < 3 - 0.1 |
| [Pattern] | < 0.1 |

K 21.1 **VERSORGUNG MIT ÖFFENT-
LICHEN, WOHNUNGSNACHEN
GRÜNANLAGEN**

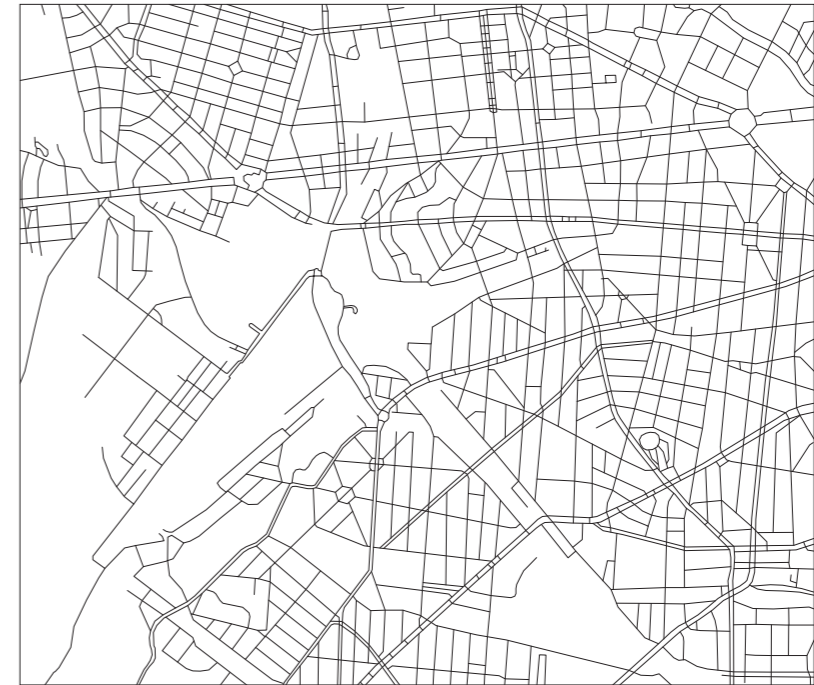


- 1 - 4
- 5 - 30
- 31 - 70
- 71 - 150
- 151 - 250
- 251 - 350
- 351 - 450
- 451 - 550
- > 550

K 08.1 **EINWOHNERDICHTEN**
Einwohnerdichte (Ew / ha)



K 38 TOPOGRAPHISCHE ISOMETRIE DES WESTKREUZES



K39 FUSSWEGNETZ



K40 FAHRRADWEGNETZ



K18 LÄRMBELASTUNG
Bewertung des Kernindikators Lärmlastung. Klassifikation der externen Lärmkosten des Gesamtverkehrs



K20 GRÜNVERSORGUNG
Bewertung des Kernindikators Grünversorgung.



K22 SOZIALE PROBLEMATIK
Bewertung des Kernindikators Soziale Problematik. Klassifikation des Statusindex.



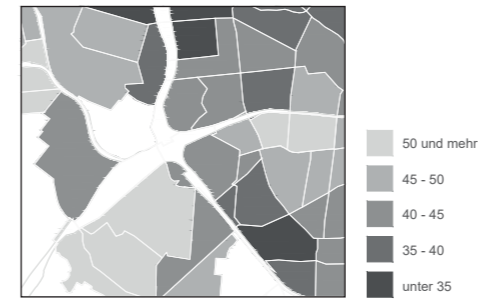
K19 LUFTBELASTUNG
Bewertung des Kernindikators Luftbelastung. Klassifikation durch PM2.5 (Feinstaubsensor) und NO2 (Stickstoffdioxid).



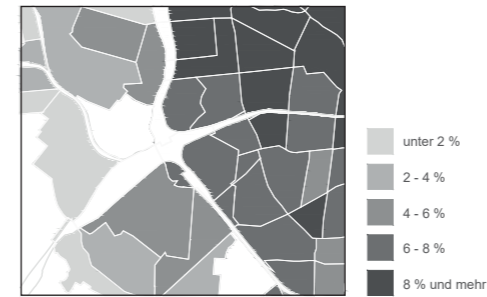
K21 THERMISCHE BELASTUNG
Bewertung des Kernindikators Bioklima. Klassifikation der Thermischen Belastung.



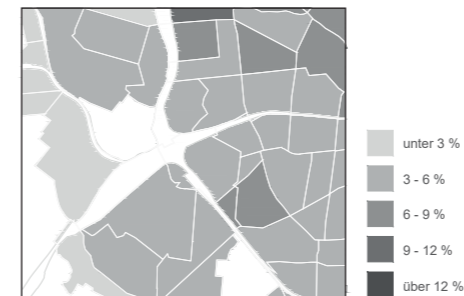
K23 UMWELTGERECHTIGKEIT
Bewertung der Integrierten Mehrfachbelastung Umwelt einschließlich des Kernindikators Soziale Problematik. Mehrfachbelastung durch die Kernindikatoren Lärmbelastung, Luftschadstoffe und Bioklimatische Belastung, Soziale Problematik.



K24 WOHNFLÄCHE / EW
Wohnfläche in m² je EinwohnerInnen
Mittelwert: 39,07 m²
Min.: 10,07 m² / Max.: 93,70 m²



K26 ALTERSARMUT
Anteil der EmpfängerInnen von Grundsicherung im Alter von 65 Jahren und älter in Prozent
Mittelwert: 5,94 %
Min.: 0,00 % Max.: 31,92 %



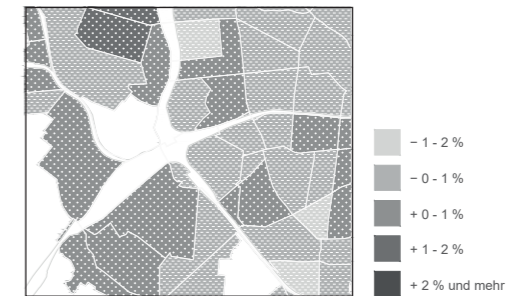
K28 ARBEITSLOSIGKEIT
Anteil der Arbeitslosen an den 15- bis unter 65-jährigen in Prozent
Mittelwert: 6,16 %
Min.: 1,01 % Max.: 16,04 %



K25 WOHNÄRÄUME / EW
Anzahl der Wohnräume (einschl. Küche) je EinwohnerInnen
Mittelwert: 1,84
Min.: 0,38 / Max.: 3,32



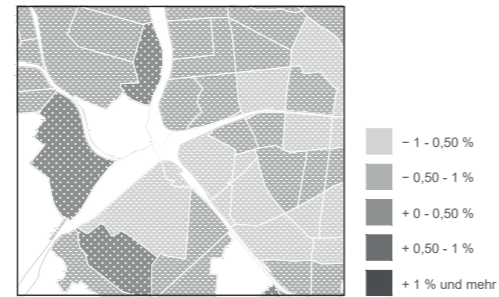
K27 KINDERARMUT
Anteil der Kinder und Jugendlichen unter 15 Jahren in Bedarfsgemeinschaften in Prozent
Mittelwert: 26,98 %
Min.: 0,00 % Max.: 77,08 %



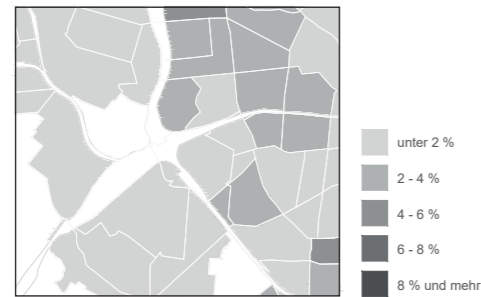
K29 VERÄNDERUNG ARBEITSLOSIGKEIT
Veränderung des Anteils der Arbeitslosen an den 15- bis unter 65-Jährigen in Prozent
Mittelwert: -0,90 %
Min.: -7,21 % Max.: +3,05 %



K 30 LANGZEITARBEITSLOSIGKEIT
 Anteil der Langzeitarbeitslosen an den 15- bis unter 65-jährigen (über ein Jahr) in Prozent
 Mittelwert: 2,00 %
 Min.: 0,00 % Max.: 5,99 %



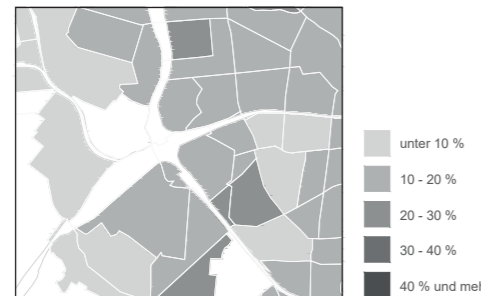
K 31 VERÄNDERUNG LANGZEITARBEITSLOSIGKEIT
 Veränderung des Anteils der Arbeitslosen an den 15- bis unter 65-Jährigen in Prozent
 Mittelwert: -0,42 %
 Min.: -3,07 % Max.: +1,05 %



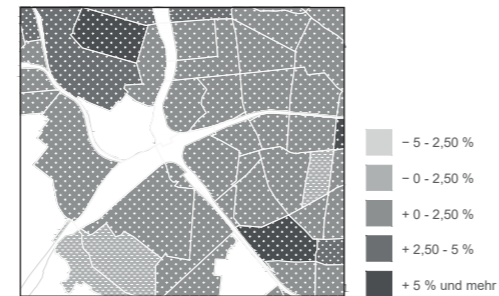
K 32 JUGENDARBEITSLOSIGKEIT
 Anteil der Arbeitslosen unter 25 Jahren in Prozent
 Mittelwert: 3,17 %
 Min.: 0,00 % Max.: 20,08 %



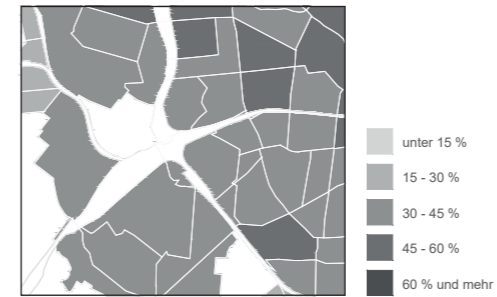
K 33 AUSLÄNDERINNEN
 Anteil der AusländerInnen an den EinwohnerInnen in Prozent.
 Mittelwert: 18,10 %
 Min.: 1,56 % / Max.: 73,66 %



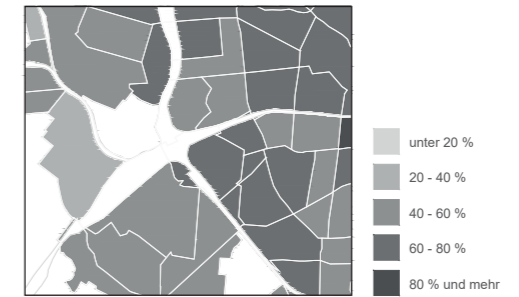
K 34 AUSLÄNDISCHE TRANSFERBEZIEHENDE
 Anteil der ausländischen EmpfängerInnen von Transferleistungen unter 65 Jahren in Prozent.
 Mittelwert: 24,94 %
 Min.: 1,40 % / Max.: 67,22 %



K 35 VERÄNDERUNG AUSLÄNDERANTEIL
 Anteil der EinwohnerInnen mit Migrationshintergrund in Prozent.
 Mittelwert: +2,48 %
 Min.: -5,12 % / Max.: +49,40 %



K 36 EINWOHNERINNEN MIT MIGRATIONSHINTERGRUND
 Anteil der EinwohnerInnen mit Migrationshintergrund in Prozent.
 Mittelwert: 30,79 %
 Min.: 3,16 % / Max.: 80,84 %



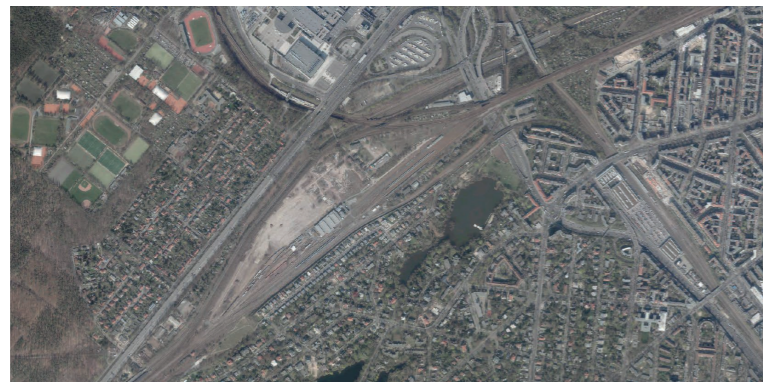
K 37 KINDER UND JUGENDLICHE MIT MIGRATIONSHINTERGRUND
 Anteil der EinwohnerInnen mit Migrationshintergrund in Prozent.
 Mittelwert: 47,30 %
 Min.: 5,47 % / Max.: 92,77 %



Orthofoto 1928
(Abb. 40)



Orthofoto 1953
(Abb. 41)



Orthofoto 2019
(Abb. 42)



Vorschlag von Hans Kollhoff zur Bebauung der Westkreuzflächen
(Abb. 43)



Vorschlag von Investoren zur Bebauung der Westkreuzflächen
(Abb. 44)

BERECHNUNGSNACHWEISE

Berechnungsnachweise der Bruttogeschossflächen:
Die folgenden Berechnungsnachweise zu den
Phasen 1-5 auf S. 98 - 113 (Zahlen gerundet in
m²) betreffen die Maßnahmen in der Villenkolonie
Eichkamp.

PHASE 1: 21 670 (+)Rückbau (Σ) : **19 340**

| | | | |
|-------|-------|---|--------|
| 1 950 | x 3 G | = | 5 850 |
| 6 475 | x 2 G | = | 12 950 |
| 540 | x 1 G | = | 540 |

Nachverdichtung (Σ) : **41 010**

| | | | |
|-------|-------|---|--------|
| 3 500 | x 5 G | = | 17 500 |
| 3 470 | x 4 G | = | 13 880 |
| 3 210 | x 3 G | = | 9 630 |

Δ RB & ND = **21 670 (+)****PHASE 2: 30 880 (+)**Rückbau (Σ) : **21 770**

| | | | |
|-------|-------|---|--------|
| 955 | x 3 G | = | 2 860 |
| 8 210 | x 2 G | = | 16 420 |
| 2 485 | x 1 G | = | 2 490 |

Nachverdichtung (Σ) : **52 650**

| | | | |
|-------|-------|---|--------|
| 2 600 | x 5 G | = | 13 000 |
| 6 500 | x 4 G | = | 26 000 |
| 4 550 | x 3 G | = | 13 650 |

Δ RB & ND = **30 880 (+)****PHASE 3: 22 180 (+)**Rückbau (Σ) : **11 800**

| | | | |
|-------|-------|---|-------|
| 780 | x 3 G | = | 2 340 |
| 4 240 | x 2 G | = | 8 480 |
| 980 | x 1 G | = | 980 |

Nachverdichtung (Σ) : **33 980**

| | | | |
|-------|-------|---|--------|
| 2 410 | x 5 G | = | 12 050 |
| 2 550 | x 4 G | = | 10 200 |
| 3 910 | x 3 G | = | 11 730 |

Δ RB & ND = **22 180 (+)****PHASE 4: 19 010 (+)**Rückbau (Σ) : **13 720**

| | | | |
|-------|-------|---|-------|
| 1 730 | x 3 G | = | 5 190 |
| 4 210 | x 2 G | = | 8 420 |
| 110 | x 1 G | = | 110 |

Nachverdichtung (Σ) : **32 730**

| | | | |
|-------|-------|---|--------|
| 2 520 | x 5 G | = | 12 900 |
| 3 195 | x 4 G | = | 12 780 |
| 2 350 | x 3 G | = | 7 050 |

Δ RB & ND = **19 010 (+)****PHASE 5: 30 560 (+)**Rückbau (Σ) : **16 330**

| | | | |
|-------|-------|---|--------|
| 1 000 | x 3 G | = | 3 000 |
| 6 122 | x 2 G | = | 12 240 |
| 1 090 | x 1 G | = | 1 090 |

Nachverdichtung (Σ) : **46 890**

| | | | |
|-------|-------|---|--------|
| 2 860 | x 5 G | = | 14 300 |
| 3 460 | x 4 G | = | 13 840 |
| 6 250 | x 3 G | = | 18 750 |

Δ RB & ND = **30 560 (+)****PHASEN 1-5 (Σ) : 124 300 (+)**Rückbau (Σ) = **82 960**Nachverdichtung (Σ) : **207 260**Δ RB & ND = **124 300 (+)**

Berechnungsnachweis Anzahl der Wohnungen:

Für die Umrechnung der Bruttogeschossflächen (BGF)
auf die Nutzflächen (NF) wurde ein Modalwert von
0,70 gewählt. (Zahlen gerundet in m²)

Die dreigeschossigen Baukörper strukturieren sich
in Reihenhaustypologien und fließen als einzelne
Häuser in die Berechnung ein. Daher werden diese
Flächen nicht in der Berechnung der Wohnungsanzahl
berücksichtigt.

Wohnungsschlüssel

| | | |
|------|------|----------------------|
| 10 % | 1 Zi | (35 m ²) |
| 45 % | 2 Zi | (45 m ²) |
| 35 % | 3 Zi | (68 m ²) |
| 10 % | 4 Zi | (85 m ²) |

PHASE 1: 333 WE (+)

Rückbau (Σ) : 19 340 (= -113 WE)

Nachverdichtung (Σ) : 31 380 (abzgl. 9 630)
9 630 (= **+28 WE**)10 % 1 Zi (35m²): **62 WE**

(31 380 x 0,10) x 0,7 ≈ 2 120 / 35 = 62,76

45 % 2 Zi (45m²): **219 WE**

(31 380 x 0,45) x 0,7 ≈ 9 880 / 45 = 219,55

35 % 3 Zi (68m²): **113 WE**

(31 380 x 0,35) x 0,7 ≈ 7 690 / 68 = 113,08

10 % 4 Zi (85m²): **24 WE**

(31 380 x 0,10) x 0,7 ≈ 2 120 / 85 = 24,64

Δ Stk. WE (RB & ND) = **333 WE (+)****PHASE 2: 448 WE (+)**

Rückbau (Σ) : 21 770 (= -115 WE)

Nachverdichtung (Σ) : 39 000 (abzgl. 13 650)
13 650 (= **+40 WE**)10 % 1 Zi (35m²): **78 WE**

(39 000 x 0,10) x 0,7 ≈ 2 730 / 35 = 78,00

45 % 2 Zi (45m²): **273 WE**

(39 000 x 0,45) x 0,7 ≈ 12 285 / 45 = 273,00

35 % 3 Zi (68m²): **140 WE**

(39 000 x 0,35) x 0,7 ≈ 9 555 / 68 = 140,51

10 % 4 Zi (85m²): **32 WE**

(39 000 x 0,10) x 0,7 ≈ 2 730 / 85 = 32,12

Δ Stk. WE (RB & ND) = **448 WE (+)****PHASE 3: 262 WE (+)**

Rückbau (Σ) : 11 800 (= -59 WE)

Nachverdichtung (Σ) : 22 250 (abzgl. 11 370)
11 370 (= **+24 WE**)10 % 1 Zi (35m²): **44 WE**

(22 250 x 0,10) x 0,7 ≈ 1 560 / 35 = 44,57

45 % 2 Zi (45m²): **155 WE**

(22 250 x 0,45) x 0,7 ≈ 7 010 / 45 = 155,78

35 % 3 Zi (68m²): **80 WE**

(22 250 x 0,35) x 0,7 ≈ 5 450 / 68 = 80,15

10 % 4 Zi (85m²): **18 WE**

$$(22\,250 \times 0,10) \times 0,7 \approx 1\,560 / 85 = 18,35$$

$$\Delta \text{ Stk. WE (RB \& ND)} = \mathbf{262 \text{ WE (+)}}$$

PHASE 4: 296 WE (+)

$$\text{Rückbau } (\Sigma) : 13\,720 (= -70 \text{ WE})$$

$$\text{Nachverdichtung } (\Sigma) : 25\,680 \text{ (abzgl. } 7\,050) = \mathbf{+23 \text{ WE}}$$

$$10\% \text{ 1 Zi (35m}^2\text{): } \mathbf{51 \text{ WE}}$$

$$(25\,680 \times 0,10) \times 0,7 \approx 1\,800 / 35 = 51,43$$

$$45\% \text{ 2 Zi (45m}^2\text{): } \mathbf{179 \text{ WE}}$$

$$(25\,680 \times 0,45) \times 0,7 \approx 8\,090 / 45 = 179,78$$

$$35\% \text{ 3 Zi (68m}^2\text{): } \mathbf{92 \text{ WE}}$$

$$(25\,680 \times 0,35) \times 0,7 \approx 6\,290 / 68 = 92,50$$

$$10\% \text{ 4 Zi (85m}^2\text{): } \mathbf{21 \text{ WE}}$$

$$(25\,680 \times 0,10) \times 0,7 \approx 1\,780 / 85 = 20,94$$

$$\Delta \text{ Stk. WE (RB \& ND)} = \mathbf{296 \text{ WE (+)}}$$

PHASE 5: 340 WE (+)

$$\text{Rückbau } (\Sigma) : 16\,330 (= -92 \text{ WE})$$

$$\text{Nachverdichtung } (\Sigma) : 28\,140 \text{ (abzgl. } 18\,750) = \mathbf{+56 \text{ WE}}$$

$$10\% \text{ 1 Zi (35m}^2\text{): } \mathbf{56 \text{ WE}}$$

$$(28\,140 \times 0,10) \times 0,7 \approx 1\,970 / 35 = 56,29$$

$$45\% \text{ 2 Zi (45m}^2\text{): } \mathbf{196 \text{ WE}}$$

$$(28\,140 \times 0,45) \times 0,7 \approx 8\,860 / 45 = 196,89$$

$$35\% \text{ 3 Zi (68m}^2\text{): } \mathbf{101 \text{ WE}}$$

$$(28\,140 \times 0,35) \times 0,7 \approx 6\,890 / 68 = 101,32$$

$$10\% \text{ 4 Zi (85m}^2\text{): } \mathbf{23 \text{ WE}}$$

$$(28\,140 \times 0,10) \times 0,7 \approx 1\,970 / 85 = 23,18$$

$$\Delta \text{ Stk. WE (RB \& ND)} = \mathbf{340 \text{ WE (+)}}$$

PHASEN 1-5 (\Sigma) : 1 679 WE (+)

$$\text{Rückbau } (\Sigma) = \mathbf{449 \text{ WE}}$$

$$\text{Nachverdichtung } (\Sigma) : \mathbf{2\,128 \text{ WE}}$$

$$\Delta \text{ RB \& ND} = \mathbf{1\,679 \text{ WE (+)}}$$

Die folgenden Berechnungsnachweise betreffen die Umstaffelung der rückgebauten Flächen aus der Siedlung Eichkamp in die Innenstadt (in Form von Aufstockungen und Ergänzungen von Blockrändern). Für die Nachverdichtungsmaßnahmen wurde derselbe Wohnungsschlüssel verwendet wie schon für die vorliegende Berechnung der Villenkolonie Eichkamp.

Für die Umrechnung der Bruttogeschoßflächen (BGF) auf die Nutzflächen (NF) wurde ein Modalwert von 0,70 gewählt. (Zahlen gerundet in m²)

PHASE 1: 257 WE (+)

$$\text{Nachverdichtung } (\Sigma) : 19\,340 \text{ (RB aus Eichkamp)}$$

$$10\% \text{ 1 Zi (35m}^2\text{): } \mathbf{38 \text{ WE}}$$

$$(19\,340 \times 0,10) \times 0,7 \approx 1\,350 / 35 = 38,57$$

$$45\% \text{ 2 Zi (45m}^2\text{): } \mathbf{135 \text{ WE}}$$

$$(19\,340 \times 0,45) \times 0,7 \approx 6\,090 / 45 = 135,33$$

$$35\% \text{ 3 Zi (68m}^2\text{): } \mathbf{69 \text{ WE}}$$

$$(19\,340 \times 0,35) \times 0,7 \approx 4\,740 / 68 = 69,70$$

$$10\% \text{ 4 Zi (85m}^2\text{): } \mathbf{15 \text{ WE}}$$

$$(19\,340 \times 0,10) \times 0,7 \approx 1\,350 / 85 = 15,88$$

PHASE 2: 290 WE (+)

$$\text{Nachverdichtung } (\Sigma) : 21\,770 \text{ (RB aus Eichkamp)}$$

$$10\% \text{ 1 Zi (35m}^2\text{): } \mathbf{43 \text{ WE}}$$

$$(21\,770 \times 0,10) \times 0,7 \approx 1\,520 / 35 = 43,43$$

$$45\% \text{ 2 Zi (45m}^2\text{): } \mathbf{152 \text{ WE}}$$

$$(21\,770 \times 0,45) \times 0,7 \approx 6\,860 / 45 = 152,44$$

$$35\% \text{ 3 Zi (68m}^2\text{): } \mathbf{78 \text{ WE}}$$

$$(21\,770 \times 0,35) \times 0,7 \approx 5\,330 / 68 = 78,38$$

$$10\% \text{ 4 Zi (85m}^2\text{): } \mathbf{17 \text{ WE}}$$

$$(21\,770 \times 0,10) \times 0,7 \approx 1\,520 / 85 = 17,88$$

PHASE 3: 156 WE (+)

$$\text{Nachverdichtung } (\Sigma) : 11\,800 \text{ (RB aus Eichkamp)}$$

$$10\% \text{ 1 Zi (35m}^2\text{): } \mathbf{23 \text{ WE}}$$

$$(11\,800 \times 0,10) \times 0,7 \approx 830 / 35 = 23,60$$

$$45\% \text{ 2 Zi (45m}^2\text{): } \mathbf{82 \text{ WE}}$$

$$(11\,800 \times 0,45) \times 0,7 \approx 3\,720 / 45 = 82,60$$

$$35\% \text{ 3 Zi (68m}^2\text{): } \mathbf{42 \text{ WE}}$$

$$(11\,800 \times 0,35) \times 0,7 \approx 2\,890 / 68 = 42,50$$

$$10\% \text{ 4 Zi (85m}^2\text{): } \mathbf{9 \text{ WE}}$$

$$(11\,800 \times 0,10) \times 0,7 \approx 830 / 85 = 9,76$$

PHASE 4: 183 WE (+)

$$\text{Nachverdichtung } (\Sigma) : 13\,720 \text{ (RB aus Eichkamp)}$$

$$10\% \text{ 1 Zi (35m}^2\text{): } \mathbf{27 \text{ WE}}$$

$$(13\,720 \times 0,10) \times 0,7 \approx 960 / 35 = 27,42$$

$$45\% \text{ 2 Zi (45m}^2\text{): } \mathbf{96 \text{ WE}}$$

$$(13\,720 \times 0,45) \times 0,7 \approx 4\,320 / 45 = 96,04$$

$$35\% \text{ 3 Zi (68m}^2\text{): } \mathbf{49 \text{ WE}}$$

$$(13\,720 \times 0,35) \times 0,7 \approx 3\,360 / 68 = 49,41$$

$$10\% \text{ 4 Zi (85m}^2\text{): } \mathbf{11 \text{ WE}}$$

$$(13\,720 \times 0,10) \times 0,7 \approx 960 / 85 = 11,29$$

PHASE 5: 217 WE (+)

$$\text{Nachverdichtung } (\Sigma) : 16\,330 \text{ (RB aus Eichkamp)}$$

$$10\% \text{ 1 Zi (35m}^2\text{): } \mathbf{32 \text{ WE}}$$

$$(16\,330 \times 0,10) \times 0,7 \approx 1\,140 / 35 = 32,57$$

$$45\% \text{ 2 Zi (45m}^2\text{): } \mathbf{114 \text{ WE}}$$

$$(16\,330 \times 0,45) \times 0,7 \approx 5\,140 / 45 = 114,22$$

$$35\% \text{ 3 Zi (68m}^2\text{): } \mathbf{58 \text{ WE}}$$

$$(16\,330 \times 0,35) \times 0,7 \approx 4\,000 / 68 = 58,82$$

$$10\% \text{ 4 Zi (85m}^2\text{): } \mathbf{13 \text{ WE}}$$

$$(16\,330 \times 0,10) \times 0,7 \approx 1\,140 / 85 = 13,41$$

PHASEN 1-5 (\Sigma) : 1 103 WE (+)

AUGÉ, MARC 2012: Nicht-Orte. München: C.H.Beck oHG

ARCHITEKTENKAMMER BERLIN 1995: Berlin auf der Suche nach dem verlorenen Zentrum. Hamburg: Junius Verlag GmbH

BERNT, MATTHIAS; GRELL, BRITTA; HOLM, ANDREJ 2013: THE BERLIN READER, A Compendium on Urban Change and Activism. Bielefeld: transcript Verlag

BRANDLHUBER, ARNO (Hg.) u.a. 2015: The Dialogic City - Berlin wird Berlin. Köln: Verlag der Buchhandlung Walther König.

CRANG, MIKE; THRIFT NIGEL (Hg.) 2000: thinking space. London: Routledge

DIEDRICH, LISA (Hg.) 2009: Territories, Die Stadt aus der Landschaft entwickeln. Basel: Birkhäuser Verlag AG

HOIDN, BARBARA (Hg.) 2016: DEMO:POLIS - Das Recht auf öffentlichen Raum. Berlin, Zürich: Parks Books

LEFEBVRE, HENRI 1991, Orig. 1974: The production of Space. (English translation by Donald Nicholson-Smith. Oxford: Blackwell Publishing

LEFEBVRE, HENRI 2016: Das Recht auf Stadt. Hamburg: Lutz Schulenburg

LÖW, MARTINA 2018: Vom Raum aus die Stadt denken, Grundlagen einer raumtheoretischen Stadtsoziologie. Bielefeld: transcript Verlag

OSWALT, PHILIPP u. a. 2013: Urban catalyst: mit Zwischennutzungen Stadt entwickeln. Berlin: DOM - publishers

POPPER, KARL 1973: Die offene Gesellschaft und ihre Feinde I, Der Zauber Platons. München: Francke Verlag

REBOIS, DIDIER + Team of architects 1999: European 2/3/4, From Ideas to implementation 1993-1999. Athens: UNTIMELY BOOKS

REBOIS, DIDIER (Hg.) 2001: European 6 - europäische Ergebnisse, Zwischenorte - Architektur im Prozess zur urbanen Erneuerung. Paris: La Grande Arche

REBOIS, DIDIER (Hg.) 2016: European 13 Results, THE ADAPTABLE CITY 2. Paris: EUROPEAN EUROPE

RIBBE, WOLFGANG (Hg.) 1987: Geschichte Berlins, Erster Band Von der Frühgeschichte bis zu Industrialisierung & Zweiter Band Von der Märzrevolution bis zu Gegenwart. München: C.H. Beck

RIETDORF, WERNER (Hg.) 2001: Auslaufmodell Europäische Stadt?, Neue Herausforderungen und Fragestellungen am Beginn des 21. Jahrhunderts. Berlin: Verlag für Wissenschaft und Forschung GmbH

ROYSTON, LANDAU 1985: A Philosophy of enabling: The work of Cedric Price. London: Architectural Association School of Architecture

SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (Hg.), Lange Bastian, Philipp Oswald, u. a. 2007: Berlin: Stadtentwicklung durch Zwischennutzung. Berlin: jovis Verlag GmbH

SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT 2015: Berlin Strategie, Stadtentwicklungskonzept Berlin 2030. Berlin: druckhaus köthen

SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN (Hg.) 1962: Stadtautobahn Berlin. Berlin: Stadtsenat für Bau- und Wohnungswesen

STÖVER, BERND 2010: Geschichte Berlins. München: C.H. Beck

INTERNETQUELLEN

ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VEREIN ZU BERLIN 2017: Neues zum Westkreuz. Berlin: AIV zu Berlin e.V.

Online unter: https://issuu.com/schinkel-wettbewerb_aiv-berlin/docs/170308_aiv17_web (Stand: 13.02.2020)

BEZIRKSAMT CHARLOTTENBURG-WILMERSDORF VON BERLIN 2019: S-Bahnhof Westkreuz.

Online unter: <https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/ueber-den-bezirk/gebäude-und-anlagen/bahnhof/artikel.159792.php> (Stand: 26.11.2019)

BEZIRKSAMT CHARLOTTENBURG-WILMERSDORF VON BERLIN 2019: Ortsteile, Stadtteile, Siedlungen, Kolonien, Wohnanlagen.

Online unter: <https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/ueber-den-bezirk/sonstiges/ortsteile/> (Stand: 06.12.2019)

BEZIRKSAMT CHARLOTTENBURG-WILMERSDORF ABTEILUNG STADTENTWICKLUNG UND ORDNUNGSANGELEGENHEITEN: Charrette(Verfahren) BürgerInnen planen ihre Stadt am Beispiel der Konversionsfläche Güterbahnhof Grunewald.

Online unter: http://hauseichkamp.de/Web_BI/2014/140324_Doku_Charette.pdf (Stand: 24.01.2019)

KLEIN, HOLGER 2015: Das Nichts (vulg. Westkreuz). Berlin ABC Wir fahren durch die Hauptstadt. Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH.

Online unter: <https://blogs.faz.net/berlinabc/2015/03/04/das-nichts-vulg-westkreuz-202/> (Stand: 18.02.2020)

METZGER, KARL-HEINZ 2019: Die Villenkolonie Grunewald. Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf.

Online unter: <https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/ueber-den-bezirk/geschichte/artikel.181129.php> (Stand: 28.11.2019)

S-BAHN BERLIN GMBH 2019: Liniennetz.

Online unter: https://sbahn.berlin/liniennetz/?map=sb_sidebar&start=consequences&cHash=ea3d714ad483f1ba52a6cf597a3fcaa (Stand: 26.11.2019)

SENATSWERWALTUNG FÜR UMWELT, VERKEHR UND KLIMASCHUTZ 2019: Übergeordnetes Straßennetz von Berlin (aktueller Stand)

Online unter: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/strassennetz/ (Stand: 26.11.2019)

SENATSWERWALTUNG FÜR UMWELT, VERKEHR UND KLIMASCHUTZ (Hg.) 2017: Mobilität der Stadt, Berliner Verkehr in Zahlen 2017.

Online unter: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/Mobilitaet_dt_komplett.pdf (Stand: 26.11.2019)

SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN 2017: Monitoring Soziale Stadtentwicklung Berlin 2017.

Online unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2017/Monitoring_Soziale_Stadtentwicklung_2017-Bericht.pdf (Stand: 04.12.2019)

SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN (Hg.) 2019: Umweltatlas Berlin.

Online unter: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/index.shtml> (Stand: 04.12.2019)

SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN (Hg.) 2019: Siedlungsstruktur Wohnen - Bezirksregionen 2010.

Online unter: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k_siedlungsstruktur_bzr@senstadt&bbox=378186,5814757,387991,5820409

OEHLSEN, SVEN OLAF & SOMMER MATHIS 2010: WESTKREUZ, Großer Bahnhof im Niemandsland. Technische Universität Berlin.

Online unter: <http://www.ringbahn.com/artikel.74/articles/grosser-bahnhof-im-niemandsland.html> (Stand: 18.02.2020)

VAN TOORN, ROEMER 1997: Fresh Conservatism, Landscapes of normality.

Online unter: <http://www.roemervantoor.nl/Resources/Fresh%20Conservatism.pdf> (Stand: 26.11.2019)

BRÜHL, CAROLIN 2018: Rätselraten um die Zukunft des Westkreuz-Areals, Berliner Morgenpost 2018

Online unter: <https://www.morgenpost.de/bezirke/charlottenburg-wilmersdorf/article215859693/Raetselraten-um-die-Zukunft-des-Westkreuz-Areals.html> (Stand: 23.11.2018)

BRÜHL, CAROLIN 2019: Weichen sind gestellt: Das Westkreuz bleibt grün. Berliner Morgenpost 2019

Online unter: <https://www.morgenpost.de/bezirke/charlottenburg-wilmersdorf/article225895645/Weichen-sind-gestellt-Das-Westkreuz-bleibt-gruen.html> (Stand: 16.12.2019)

DOBBERKE, CAY 2016: S-Bahnhof Westkreuz bekommt zweiten Eingang. Der Tagesspiegel 2016

Online unter: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/bezirke/charlottenburg-wilmersdorf/berlin-charlottenburg-s-bahnhof-westkreuz-bekommt-zweiten-eingang/13709158.html> (Stand: 16.02.2020)

DOBBERKE, CAY 2016: Ein Park am Westkreuz - oder ein neues Wohnquartier. Der Tagesspiegel 2016

Online unter: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/bezirke/charlottenburg-wilmersdorf/berlin-charlottenburg-ein-park-am-westkreuz-oder-ein-neues-wohnquartier/14852784.html>. (Stand: 16.11.2016)

FAHRUN, JOCHAIM 2019: Grünflächen statt Wohnquartier am Westkreuz. Berliner Morgenpost 2019

Online unter: <https://www.morgenpost.de/bezirke/charlottenburg-wilmersdorf/article227524751/Kein-Wohnquartier-am-Westkreuz.html> (Stand: 16.02.2020)

SEIDEMANN, GERD W. 2019: Wohnungsbau am Westkreuz gescheitert. Der Tagesspiegel 2016

Online unter: <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/immobilien/brache-bleibt-brache-wohnungsbau-am-westkreuz-gescheitert/24352780.html> (Stand: 17.05.2019)

TÓTH, BARBARA 2019: Radikale Umstände erfordern radikale Antworten. In: FALTER 2019, 3/19 S.19.

VOGEL, MATTHIAS 2018: Protest-Camp auf der Westkreuz Brache. Berliner Woche 2018

Online unter: https://www.berliner-woche.de/charlottenburg/c-bauen/jungliberale-machen-sich-fuer-wohnungsbau-stark_a166292 (Stand: 16.02.2020)

FLUGMANN JANOTTA PARTNER 2018: #westkreuz, Nutzungs- und Erschließungskonzept für das Westkreuz. Im Auftrag von: Berlin Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Abteilung Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt, Umwelt- und Naturschutzamt

HYDER CONSULTING GMBH DEUTSCHLAND 2015: Machbarkeitsstudie. Untersuchung zum Neubau bzw. Umgestaltung für das Autobahndreieck Funkturm im Zuge der BAB 100 und BAB 115. Im Auftrag von: Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt.

AK NACHHALTIGE STADTENTWICKLUNG IM BIW UND URBANITAS BERLIN BARCELONA 2014: CHARRETTE(VERFAHREN): BürgerInnen planen ihre Stadt am Beispiel der Konversionsfläche Güterbahnhof Grunewald. Im Auftrag von: Bezirksamt Charlottenburg Wilmersdorf, Abteilung Stadtentwicklung und Ordnungsangelegenheiten

Online unter: http://hauseichkamp.de/Web_BI/2014/140324_Doku_Charette.pdf (Stand: 16.02.2020)

PLÄNE UND PLANGRUNDLAGEN

MEMHARD, J.G. 1652: Grundriß der Beyden Churfürstlichen: Residentz Stätte Berlin und Cölln an der Spree (Maßstab ca. 1:5200)

SCHMETTAU 1748: Plan de la Ville de Berlin. Levé et dessiné par Ordre et privilégé privatis du Roy. Sous la Direction du Marechall Comte de Schmettau par Hildner approuvé par l'Academie Royale de Science a Berlin. Maasstab von 140 Rhnl: Ruthen. (Maßstab 1:4333)

SINECK 1879: Situationsplan von Berlin mit dem Weichbilde und Charlottenburg. Neu aufgenommen und gezeichnet von Sineck Maßstab 1:10000. Vervollständigt durch die Städtische Plankammer im November 1879.

TOPOGRAPHISCHE KARTEN UM 1990: Karten von Berlin 1:4000 Bearbeitet und herausgegeben von den Vermessungsämtern der Bezirke und der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen - Vermessungswesen

KATASTERAUSZUG 2017: Auszug des Planungsbereichs, bereitgestellt durch das Stadtplanungsamt in Berlin

K 01 S. 38 S-BAHN LINIENNETZ
S-Bahn Berlin GmbH (Hg.)

Online unter: <https://sbahn.berlin/liniennetz/> (Stand: 19.11.2019);
Die Verkehrsnetze wurden in einen vom Stadtsenat bereitgestellten Gesamtplan von Berlin eingetragen.

K 02 S.38 AUTOSTRASSEN
Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 „Detailliertes Straßennetz von Berlin zu verkehrlichen Zwecken, enthält über das klassifizierte Straßennetz hinaus weitere Straßen und Wege.“.

Online unter: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k_vms_detailnetz_wms_spatial@senstadt&bbox=379371,5815633,386842,5819940 (Stand: 19.11.2019)

K 03 S. 38 U-BAHN LINIENNETZ
S-Bahn Berlin GmbH (Hg.)

Online unter: <https://sbahn.berlin/liniennetz/> (Stand: 19.11.2019);
Die Verkehrsnetze wurden in einen, vom Stadtsenat bereitgestellten Gesamtplan von Berlin, eingetragen.

K 04 S.38 FAHRRADROUTEN
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hg.) 2017: Mobilität der Stadt, Berliner Verkehr in Zahlen 2017.

Online unter: https://www.berlin.de/senvvk/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/Mobilitaet_dt_komplett.pdf (Stand: 26.11.2019); Die Verkehrsnetze wurden in einen, vom Stadtsenat bereitgestellten Gesamtplan von Berlin, eingetragen.

K 05 S. 38 FLUGHÄFEN
Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 „Strat. Lärmkarte L_DEN (Tag-Abend-Nacht-Index) Flugverkehr 2017 (Umweltatlas)“.
Die Lärmkarten wurden in einen, vom Stadtsenat bereitgestellten Gesamtplan von Berlin, eingetragen.

Online unter: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=wmsk_07_05_07flugDEN@senstadt&bbox=400172,5803448,407642,5807755 (Stand: 19.11.2019)

K 06 S. 42 STICHPROBEN
Die Karte zu den ausgewählten Stichproben wurde auf Grundlage eines Katasterplans (2016) angefertigt, der vom Stadtplanungsamt im Zuge des Wettbewerbs zum Westkreuz (Schinkel Wettbewerbs 2017 : "Neues zum Westkreuz") bereitgestellt wurde.

K 07 S. 44 & 128 GEBÄUDEALTER
Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 "Umweltatlas Berlin / Gebäudealter der Wohnbebauung".

Online unter: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k06_12baualter@senstadt&bbox=378435,5815351,388240,5820643 (Stand: 10.02.2020)

Die von der Stadt Berlin ausgewerteten Parzellen der Ursprungskarte auf S. 128 wurden in das Diagramm auf S. 44 übertragen und ihrem Wert gemäß gespapelt um eine direkte Vergleichbarkeit zu ermöglichen.

K 08 S. 46-47 DICHTEN

Die Darstellungen zu den ausgewählten Betrachtungswerten (Bebauungsgrad, Bebauungsdichte, Bruttogeschossflächen, Geschosshöhen) wurde auf Grundlage eines Katasterplans (2016) angefertigt, der vom Stadtplanungsamt im Zuge des Wettbewerbs zum Westkreuz (Schinkel Wettbewerbs 2017 : "Neues zum Westkreuz") bereitgestellt wurde. Die angegebenen Werte wurden auf derselben Grundlage errechnet.

Die von der Stadt Berlin ausgewerteten Parzellen zur Einwohnerdichte der Ursprungskarte auf S. 117 wurden in das Diagramm auf S. 46 übertragen und ihrem Wert gemäß gespapelt um eine direkte Vergleichbarkeit zu ermöglichen.

EINWOHNERDICHTEN (K 08.1 S. 129)

Datenlizenz Deutschland - Melderechtlich registrierte Einwohner am Ort der Hauptwohnung in Berlin am 31.12.2018, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg; Nutzungsdatei des Informationssystems Stadt und Umwelt, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, (Stand: 31.12.2015)

K 09 S. 48 ZUGÄNGLICHKEIT: KÖRNUNG, GITTERDICHTEN & EFFIZIENZ

Die Darstellungen zu den ausgewählten Betrachtungswerten (Zugänglichkeit, Gitterdichte, Straßenzüge) wurde auf Grundlage eines Katasterplans (2016) angefertigt, der vom Stadtplanungsamt im Zuge des Wettbewerbs zum Westkreuz (Schinkel Wettbewerbs 2017 : "Neues zum Westkreuz") bereitgestellt wurde. Die angegebenen Werte wurden auf derselben Grundlage errechnet.

K 10 S. 50 BILDUNGSEINRICHTUNGEN

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 „Geoportal Berlin / Standorte Öffentlicher Schulen, Standorte von öffentlichen Schulen mit Informationen zu Art, Name, Anschrift und Ansprechpartner, Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie - Referat SenBJF I.“.

Online unter: <https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=schulen@senstadt&bbox=355639,5798612,430323,5838921> (Stand: 10.02.2020)

Die Standorte privater Schulen wurden aus Google Maps entnommen und mit den Standorten der öffentlichen Schulen ergänzt.

K 11 S. 50 KINDERTAGESSTÄTTEN

Die Standorte der Kindertagesstätten wurden aus Google Maps entnommen.

K 12 S. 50 RELIGIÖSE EINRICHTUNGEN

Die Standorte für Einrichtungen religiöser Natur wurden aus Google Maps und aktuellen Falk Plänen entnommen.

Online unter: <https://www.falk.de/stadtplan/berlin> (Stand: 10.02.2020)

K 13 S. 50 KULTURELLE EINRICHTUNGEN

Die Standorte für kulturelle Einrichtungen wurden aus Google Maps und aktuellen Falk Plänen entnommen.

Online unter: <https://www.falk.de/stadtplan/berlin> (Stand: 10.02.2020)

K 14 S. 51 MEDIZIN & GESUNDHEIT

Die Standorte für medizinische Einrichtungen wurden aus Google Maps und aktuellen Falk Plänen entnommen.

Online unter: <https://www.falk.de/stadtplan/berlin> (Stand: 10.02.2020)

K 15 S. 51 SPORTFLÄCHEN

Die Standorte für Sportflächen wurden aus Google Maps und aktuellen Falk Plänen entnommen.

Online unter: <https://www.falk.de/stadtplan/berlin> (Stand: 10.02.2020)

K 16 S. 51 GRÜNFLÄCHEN

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 „Geoportal Berlin / Grünanlagenbestand Berlin (einschließlich der öffentlichen Spielplätze)“.

Online unter: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=gris_oeffgruen@senstadt&bbox=387701,5818195,395590,5822453 (Stand: 10.02.2020)

K 17 S. 52 WASSERFLÄCHEN

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 „Geoportal Berlin / Gewässerkarte“.

Online unter: <https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=gewkarte@senstadt&bbox=378683,5815321,388488,5820613> (Stand: 10.02.2020)

K 18 S. 56 & 132 LÄRMBELASTUNG

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 „Umweltatlas Berlin / Strategische Lärmkarten 2012, SenStadtUm IX C“.

Online unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/karten/pdf/09_01_1_2012_mit_strname.pdf (Stand: 13.10.2019)

K 19 S. 56 & 132 LUFTBELASTUNG

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 „Umweltatlas Berlin / Daten zur Luftbelastung 2009, SenStadtUm IX C“.

Online unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/karten/pdf/09_01_2_2009_mit_strname.pdf (Stand: 13.10.2019)

K 20 S. 56 & 132 THERMISCHE BELASTUNG

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 „Umweltatlas Berlin / Karten des Klimamodells, Ausgabe 2009, SenStadtUm III D, Stadtentwicklungsplan (StEP) Klima 2011 SenStadtUm IA“.

Online unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/karten/pdf/09_01_4_2011_mit_strname.pdf (Stand: 13.10.2019)

K 21 S. 56 & 127 & 132 GRÜNVERSORGUNG

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 „Umweltatlas Berlin / Versorgungsanalyse für die städtische Versorgung mit Grünflächen (VAG), Stand 2012, SenStadtUm IC“ .

Online unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/karten/pdf/09_01_3_2012_mit_strname.pdf (Stand: 13.10.2019)

VERSORGUNG MIT ÖFFENTLICHEN, WOHNUNGSNACHEN GRÜNLANDEN K 21.1

Datenlizenz Deutschland - „Umweltatlas Berlin / Verkehrsmengen (vgl. Umweltatlas 07.01, Ausgabe 2009); Einwohnerdichte (vgl. Umweltatlas 06.06, Ausgabe 2016); Grün- und Freiflächenbestand (vgl. Umweltatlas 06.02, Ausgabe 2011); Stadtstruktur / Stadtstruktur - Flächentypen differenziert (vgl. Umweltatlas 06.07 / 06.08, Ausgabe 2016); Grünflächeninformationssystem (GRIS), SenUVK III C 2, Stand 31. Dezember 2016; LOR (lebensweltlich orientierte Räume, Bezirksregionen und Planungsräume), April 2015; Kompensationsflächenkataster aus Kompensationsinformationssystem (KIS), Stand 2016“.

https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k06_05gruenversorg2016@senstadt&bbox=377883,5815029,387688,5821056 (Stand: 13.10.2019)

K 22 S. 57 & 132 SOZIALE PROBLEMATIK

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 „Umweltatlas Berlin / Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2013 (MMS), Stand 31.12.2012, SenStadtUm IA“.

Online unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/karten/pdf/09_01_4_2011_mit_strname.pdf (Stand: 13.10.2019)

K 23 S. 58 & 132 UMWELTGERECHTIGKEIT

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 „Umweltatlas Berlin / Strategische Lärmkarten 2012, SenStadtUm IX C; Daten zur Luftbelastung 2009, SenStadtUm IX C; Umweltatlas: Karten des Klimamodells, Ausgabe 2009, SenStadtUm III D; Stadtentwicklungsplan (StEP) Klima 2011, SenStadtUm IA; Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2013 (MMS), Datenstand 31.12.2012, SenStadtUm IA; Versorgungsanalyse für die städtische Versorgung mit Grünflächen (VAG), Stand 2012, SenStadtUm IC; Melderechtlich registrierte Einwohner am Ort der Hauptwohnung in Berlin am 31.12.2013, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg“.

Online unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/karten/pdf/09_01_7_2013_mit_strname.pdf (Stand: 13.10.2019)

K 24 S. 58 & 133 WOHNFLÄCHE / EW

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 „Geoportal Berlin / Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 31.12.2016“.

Online unter: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2017/karten/K15_Wohnflaeche_EW2016.pdf (Stand: 13.10.2019)

K 25 S. 58 & 133 WOHNÄRÄUME / EW

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 „Geoportal Berlin / Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 31.12.2016“.

Online unter: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2017/karten/K14_Wohnraeume_EW2016.pdf (Stand: 13.10.2019)

K 26 S. 58 & 133 ALTERSARMUT

Datenlizenz Deutschland - „Geoportal Berlin / Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 31.12.2016; Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales, 31.12.2016 “ - Version 2.0.

Online unter: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2017/karten/K03_Altersarmut2016.pdf (Stand: 13.10.2019)

K 27 S. 59 & 133 KINDERARMUT

Datenlizenz Deutschland - „Geoportal Berlin / Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 31.12.2016; Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales, 31.12.2016 “ - Version 2.0.

https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2017/karten/S4_Kinderarmut2016.pdf (Stand: 13.10.2019)

K 28 S. 60 & 133 ARBEITSLOSIGKEIT

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 „Geoportal Berlin / Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 31.12.2016“.

Online unter: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2017/karten/S1_Arbeitslosigkeit2016.pdf (Stand: 13.10.2019)

K 29 S. 60 & 133 VERÄNDERUNG ARBEITSLOSIGKEIT

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 „Geoportal Berlin / Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 31.12.2016“.

Online unter: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2017/karten/D1_VArbeitslosigkeit15_16.pdf (Stand: 13.10.2019)

K 30 S. 60 & 134 LANGZEITARBEITSLOSIGKEIT

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 „Geoportal Berlin / Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 31.12.2016“.

Online unter: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2017/karten/S2_Langzeitarbeitslosigkeit2016.pdf (Stand: 13.10.2019)

K 31 S. 60 & 134 VERÄNDERUNG LANGZEITARBEITSLOSIGKEIT

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 „Geoportal Berlin / Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 31.12.2016“.

Online unter: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2017/karten/D2_VLangzeitarbeitslosigkeit15_16.pdf (Stand: 13.10.2019)

K 32 S. 61 & 134 JUGENDARBEITSLOSIGKEIT

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 „Geoportal Berlin / Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 31.12.2016“.

Online unter: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2017/karten/K01_Jugendarbeitslosigkeit2016.pdf (Stand: 13.10.2019)

K 33 S. 62 & 134 AUSLÄNDERINNEN

Datenlizenz Deutschland - „Geoportal Berlin / Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 31.12.2016 “ - Version 2.0.

Online unter: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2017/karten/K16_Auslaenderanteil2016.pdf (Stand: 13.10.2019)

K 34 S. 62 & 134 AUSLÄNDISCHE TRANSFERBEZIEHENDE

Datenlizenz Deutschland - „Geoportal Berlin / Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 31.12.2016“ - Version 2.0.

Online unter: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2017/karten/K07_auslTransferbeziehende2016.pdf (Stand: 13.10.2019)

K 35 S. 62 & 135 VERÄNDERUNG AUSLÄNDERANTEIL

Datenlizenz Deutschland - „Geoportal Berlin / Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 31.12.2016“ - Version 2.0.

Online unter: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2017/karten/K06_VAuslaenderanteil15_16.pdf (Stand: 13.10.2019)

K 36 S. 62 & 135 KINDER UND JUGENDLICHE MIT MIGRATIONSHINTERGRUND

Datenlizenz Deutschland - „Geoportal Berlin / Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 31.12.2016“ - Version 2.0.

Online unter: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2017/karten/K04_Kinder_und_JugendlicheMGH2016.pdf (Stand: 13.10.2019)

K 37 S. 63 & 135 EINWOHNERINNEN MIT MIGRATIONSHINTERGRUND

Datenlizenz Deutschland - „Geoportal Berlin / Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 31.12.2016“ - Version 2.0.

Online unter: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2017/karten/K05_EW_MGH_2016.pdf (Stand: 13.10.2019)

K 38 S. 128 TOPOGRAPHISCHE KARTE DES WESTKREUZES

Datenlizenz Deutschland - "Geoportal Berlin / ATKIS® DGM - Digitales Geländemodell"

Online unter: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k_dgm1@senstadt&bbox=380125,5816218,385767,5819263 (Stand: 10.02.2020)

K 39 S. 129 STRASSENNETZ

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 „Geoportal Berlin / Detailnetz Berlin, vermessungstechnische Straßenbefahrungen 2014-2016; automatische Generierung der Linien anhand bei der Straßenbefahrung erfassten Flächen; zusätzliche Datenerhebung für IGA-App 2017; manuelle Nachbearbeitung“.

K 40 S. 129 FUSSWEGNETZ

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 „Geoportal Berlin / Fußgängernetz Berlin, Detailliertes Straßennetz von Berlin zu verkehrlichen Zwecken, enthält über das klassifizierte Straßennetz hinaus weitere Straßen und Wege.“.

BEITRÄGE ZUM SCHINKELWETTBEWERB 2017

B 01 S. 80 PRODUCTIVE CANYON

Adrian Judt, Elisabeth Zeining, Frank Schwenk, Isa Wolke (HCU Hamburg, Akademie der bildenden Künste Wien)

B 02 S. 80 KREUZ +

Constantin Kaltenbrunner, Harry Leuter, Alizee Bonnel (TU München, KIT Karlsruhe)

B 03 S. 80 STADT TRASSE DICHT

Inga Berg, Paulin Kriegel (Bauhaus-Universität Weimar)

B 04 S. 80 IM WESTEN DREI NEUE

Nora Prahm, Jelena-Kristina Vincetic (Bauhaus-Universität Weimar)

B 05 S. 80 FREIHEIT WEST

Patrick Brink, Jan-Eric Fröhlich, Lukas Merkel, Christian Tautz (Leibniz Universität Hannover)

B 06 S. 80 KONTRASTE

Phillip Flögel, Alexander Forsch, Marcia Türk (KIT Karlsruhe)

B 07 S. 80 KREUZBAND

Simon Brendel, Nico Tillein (Bauhaus-Universität Weimar)

B 08 S. 80 POLYPHONIE

Theresa Müller, Mara Trübenbach (Bauhaus-Universität Weimar)

B 09 S. 80 CANYON

Vadim Makarucha, Florian Tobschall (Bauhaus-Universität Weimar)

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 01 S. 14 DER PLANET WESTKREUZ

Fotografie des Architekten- und Ingenieur- Vereins zu Berlin e. V. im Rahmen des 162. Schinkel Wettbewerbs 2017 : "Neues zum Westkreuz"

Abb. 02 S. 16 EXTRATERRESTRISCH VS. TERRESTRISCH

Fotografie des Architekten- und Ingenieur- Vereins zu Berlin e. V. im Rahmen des 162. Schinkel Wettbewerbs 2017 : "Neues zum Westkreuz"

Abb. 03 S. 18 GÜTERBAHNHOF GRUNEWALD

eigene Fotografie

Abb. 04 S. 20 VERLASSENES GEBÄUDEENSEMBLE

eigene Fotografie

Abb. 05 S. 22 UNTER DEN TRASSEN DER HOCHBAHNEN

Fotografie des Architekten- und Ingenieur- Vereins zu Berlin e. V. im Rahmen des 162. Schinkel Wettbewerbs 2017 : "Neues zum Westkreuz"

Abb. 06 S. 24 VERGESSENE VIELFALT

Fotografie des Architekten- und Ingenieur- Vereins zu Berlin e. V. im Rahmen des 162. Schinkel Wettbewerbs 2017 : "Neues zum Westkreuz"

Abb. 07 S. 26 WEGGEFLECHT

Fotografie des Architekten- und Ingenieur- Vereins zu Berlin e. V. im Rahmen des 162. Schinkel Wettbewerbs 2017 : "Neues zum Westkreuz"

Abb. 08 S. 28 UNTERFÜHRUNG ZUM ICC

Fotografie des Architekten- und Ingenieur- Vereins zu Berlin e. V. im Rahmen des 162. Schinkel Wettbewerbs 2017 : "Neues zum Westkreuz"

Abb. 09 S. 30 VORSPRACHE UND LEISTUNGSZENTRUM FÜR ASYLWERBER

Fotografie des Architekten- und Ingenieur- Vereins zu Berlin e. V. im Rahmen des 162. Schinkel Wettbewerbs 2017 : "Neues zum Westkreuz"

Abb. 10 S. 32 ARTEMIS

Fotografie DPA (Deutsche Presse Agentur)

Abb. 11 S. 34 TISCHEDEKO AVUS RASTÄTTE

Fotografie des Architekten- und Ingenieur- Vereins zu Berlin e. V. im Rahmen des 162. Schinkel Wettbewerbs 2017 : "Neues zum Westkreuz"

Abb. 12 S. 36 TISCHEDEKO AVUS RASTÄTTE

Fotografie des Architekten- und Ingenieur- Vereins zu Berlin e. V. im Rahmen des 162. Schinkel Wettbewerbs 2017 : "Neues zum Westkreuz"

Abb. 13 S. 40 STADTAUTOBAHN 1962

Senator für Bau- und Wohnungswesen (Hg.) 1962: Stadtautobahn Berlin. Berlin: Stadtssenat für Bau- und Wohnungswesen
(Die Farbe der ursprünglichen Abbildung wurde in einen Rot-Ton verändert)

Abb. 14 S. 42 ORTHOPHOTOS (STICHPROBEN)

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 "Geoportal Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2019 (DOP20RGB)"

Abb. 15 S. 42 ORTHOPHOTOS (STICHPROBEN)

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 "Geoportal Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2019 (DOP20RGB)"

Online unter: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k_luftbild2019_rgb@senstadt&bbox=379983,5816074,387081,5819906 (Stand: 10.02.2020)

Abb. 16 S. 44 ORTHOPHOTO 2019

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 "Geoportal Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2019 (DOP20RGB)"

Online unter: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k_luftbild2019_rgb@senstadt&bbox=379983,5816074,387081,5819906 (Stand: 10.02.2020)

Abb. 17 S. 44 ORTHOPHOTO 1953

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 "Geoportal Berlin / Luftbilder 1953, Maßstab 1:22 000"

Online unter: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k_luftbild1953@senstadt&bbox=355639,5798612,430323,5838921 (Stand: 10.02.2020)

Abb. 18 S. 44 ORTHOPHOTO 1928

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 "Geoportal Berlin / Luftbilder 1928, Maßstab 1:4 000"

Online unter: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k_luftbild1928@senstadt&bbox=388414,5818203,394056,5821248 (Stand: 10.02.2020)

Abb. 19 S. 46 ORTHOPHOTO 2019

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 "Geoportal Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2019 (DOP20RGB)"

Online unter: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k_luftbild2019_rgb@senstadt&bbox=379983,5816074,387081,5819906 (Stand: 10.02.2020)

Abb. 20 S.68 EIN ÜBERMASS AN QUALITÄTEN

Bildzusammenstellung aus: Abb. 01 (Der Planet Westkreuz), Abb. 02 (Extraterrestrisch vs. Terrestrisch), Abb. 03 (Güterbahnhof Grunewald), Abb. 04 (Verlassenes Gebäudeensemble), Abb. 05 (Unter den Trassen der Hochbahnen), Abb. 07 (Weggeflecht), Abb. 08 (Unterführung zum ICC), Abb. 09 (Vorsprache- und Leistungszentrum für Asylwerber), Abb. 10 (Artemis)

Abb. 21 S.70 EIN TRANSITRAUM

Bildzusammenstellung aus: Abb. 02 (Unter den Trassen der Hochbahnen), Abb. 08 (Unterführung zum ICC)

Abb. 22 S.74 EIN LEBENSRAUM

Bildzusammenstellung aus: Abb. 01 (Der Planet Westkreuz), Abb. 03 (Extraterrestrisch vs. Terrestrisch)

Abb. 23 S.76 EIN MÖGLICHKEITSRAUM

Bildzusammenstellung aus: Abb. 03 (Güterbahnhof Grunewald), Abb. 04 (Verlassenes Gebäudeensemble)

Abb. 24 S.90 DAS WESTKREUZ ALS DIALOG

Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 "Geoportal Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2019 (DOP20RGB)"

Online unter: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k_luftbild2019_rgb@senstadt&bbox=379983,5816074,387081,5819906 (Stand: 10.02.2020)

Abb. 25 S.121 VILLENKOLONIE EICHKAMP, ZUGANG (I)

Google (Hg.) 2008: Google Maps - Streetview. Screenshot - Harbingstraße, 14055 Berlin, Deutschland 52.502104, 13.265148;

Online unter: <https://www.google.com/maps>; Zugang 10.11.2019

Abb. 26 S.121 VILLENKOLONIE EICHKAMP, SPORT & GRÜN (I)

Google (Hg.) 2008: Google Maps - Streetview. Screenshot - Harbingstraße 38, 14055 Berlin, Deutschland 52.498852, 13.2591;

Online unter: <https://www.google.com/maps>; Zugang 10.11.2019

Abb. 27 S.121 VILLENKOLONIE EICKAMP, VORHERRSCHENDER BEBAUUNGSTYP (I)
 Google (Hg.) 2008: Google Maps - Streetview. Screenshot - Harbingstraße 38, 14055 Berlin, Deutschland
 52.498852, 13.259165;

Online unter: <https://www.google.com/maps>; Zugang 10.11.2019

Abb. 28 S.122 GRUNEWALD, ZUGANG (II)
 Google (Hg.) 2008: Google Maps - Streetview. Screenshot - Hubertusallee, 14193 Berlin, Deutschland
 52.493248, 13.285070;

Online unter: <https://www.google.com/maps>; Zugang 11.11.2019

Abb. 29 S.122 GRUNEWALD, WASSER & GRÜN (II)
 Google (Hg.) 2008: Google Maps - Streetview. Screenshot - Halensee (Foto Axel Quaß), 14193 Berlin,
 Deutschland 52.494574, 13.279343;

Online unter: <https://www.google.com/maps>; Zugang 11.11.2019

Abb. 30 S.122 GRUNEWALD, VORHERRSCHENDER BEBAUUNGSTYP (II)
 Google (Hg.) 2008: Google Maps - Streetview. Screenshot - Erdener Straße, 14193 Berlin, Deutschland
 52.491092, 13.273093;

Online unter: <https://www.google.com/maps>; Zugang 11.11.2019

Abb. 31 S.123 CHARLOTTENBURG, ZUGANG (III)
 Google (Hg.) 2008: Google Maps - Streetview. Screenshot - Neue Kantstraße, 14057 Berlin, Deutschland
 52.506480, 13.283685;

Online unter: <https://www.google.com/maps>; Zugang 11.11.2019

Abb. 32 S.123 CHARLOTTENBURG, WASSER & GRÜN (III)
 Google (Hg.) 2008: Google Maps - Streetview. Screenshot - Witzlebenstraße, 14057 Berlin, Deutschland
 52.505801, 13.293263;

Online unter: <https://www.google.com/maps>; Zugang 11.11.2019

Abb. 33 S.123 CHARLOTTENBURG, VORHERRSCHENDER BEBAUUNGSTYP (III)
 Google (Hg.) 2008: Google Maps - Streetview. Screenshot (Foto Matthias Gingillino) - Die Wiese - am
 Lietzensee, 14057 Berlin, Deutschland 52.509244, 13.291491;

Online unter: <https://www.google.com/maps>; Zugang 11.11.2019

Abb. 34 S.124 HALENSEE & WILMERSDORF, ZUGANG (IV)
 Google (Hg.) 2008: Google Maps - Streetview. Screenshot - Kurfürstendamm, 10711 Berlin, Deutschland
 52.499783, 13.292686;

Online unter: <https://www.google.com/maps>; Zugang 11.11.2019

Abb. 35 S.124 HALENSEE & WILMERSDORF, PLATZ & GRÜN (IV)
 Google (Hg.) 2008: Google Maps - Streetview. Screenshot - Georg-Wilhelm-Straße, 10711 Berlin, Deutschland
 52.497352, 13.290143;

Online unter: <https://www.google.com/maps>; Zugang 11.11.2019

Abb. 36 S.124 HALENSEE & WILMERSDORF, VORHERRSCHENDER BEBAUUNGSTYP (IV)
 Google (Hg.) 2008: Google Maps - Streetview. Screenshot - Katharinenstraße, 10711 Berlin, Deutschland
 52.496814, 13.289532;

Online unter: <https://www.google.com/maps>; Zugang 11.11.2019

Abb. 37 S.125 VILLENKOLONIE WESTEND, ZUGANG (V)
 Google (Hg.) 2008: Google Maps - Streetview. Screenshot - Ostpreußenbrücke, 14057 Berlin, Deutschland
 52.506456, 13.281822;

Online unter: <https://www.google.com/maps>; Zugang 12.11.2019

Abb. 38 S.125 VILLENKOLONIE WESTEND, MISCHNUTZUNG (V)
 Eigene Fotografie - Bredtschneiderstraße, 14057 Berlin, Deutschland; 25.02.2017

Abb. 39 S.125 VILLENKOLONIE WESTEND, VORHERRSCHENDER BEBAUUNGSTYP (V)
 Google (Hg.) 2008: Google Maps - Streetview. Screenshot - Neue Kantstraße, 14057 Berlin, Deutschland
 52.506480, 13.283685;

Online unter: <https://www.google.com/maps>; Zugang 11.11.2019

Abb. 40 S.134 ORTHOPHOTO 1928
 Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 "Geoportal Berlin / Luftbilder 1928, Maßstab 1:4 000"

Online unter: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k_luftbild1928@senstadt&bbox=388414,5818203,394056,5821248 (Stand: 10.02.2020)

Abb. 41 S.134 ORTHOPHOTO 1953
 Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 "Geoportal Berlin / Luftbilder 1953, Maßstab 1:22 000"

Online unter: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k_luftbild1953@senstadt&bbox=355639,5798612,430323,5838921 (Stand: 10.02.2020)

Abb. 42 S.134 ORTHOPHOTO 2019
 Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 "Geoportal Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2019 (DOP20RGB)"

Online unter: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k_luftbild2019_rgb@senstadt&bbox=379983,5816074,387081,5819906 (Stand: 10.02.2020)

Abb. 43 S.135 VORSCHLAG VON HANS KOLLHOFF ZUR BEBAUUNG DER WESTKREUZFLÄCHEN

Abb. 44 S.135 VORSCHLAG VON INVESTOREN ZUR BEBAUUNG DER WESTKREUZFLÄCHEN

WESTKREUZ &

VERSUCH DER KOLLEKTIVIERUNG EINER WOHNUNGSKRISE

