

Die Stadtlandschaft zwischen Berlin und Potsdam - historische Schichten eines suburbanen Raumes

Kühn, Manfred

Veröffentlichungsversion / Published Version

Sammelwerksbeitrag / collection article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kühn, M. (2012). Die Stadtlandschaft zwischen Berlin und Potsdam - historische Schichten eines suburbanen Raumes. In W. Schenk, M. Kühn, M. Leibenath, & S. Tzschaschel (Hrsg.), *Suburbane Räume als Kulturlandschaften* (S. 303-324). Hannover: Verl. d. ARL. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-335973>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Manfred Kühn

**Die Stadtlandschaft zwischen Berlin und Potsdam –
Historische Schichten eines suburbanen Raumes**

S. 303 bis 324

Aus:

Winfried Schenk, Manfred Kühn,
Markus Leibenath, Sabine Tzschaschel (Hrsg.)

Suburbane Räume als Kulturlandschaften

Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL 236

Hannover 2012

Manfred Kühn

Die Stadtlandschaft zwischen Berlin und Potsdam – Historische Schichten eines suburbanen Raumes

Gliederung

- 1 Einleitung: Ein suburbaner Raum mit Geschichte
- 2 Siedlungsräume: Berlin und Potsdam wachsen zusammen
- 3 Freiräume: Waldschutz und Parkgestaltung
- 4 Fazit und allgemeine Schlussfolgerungen

Literatur

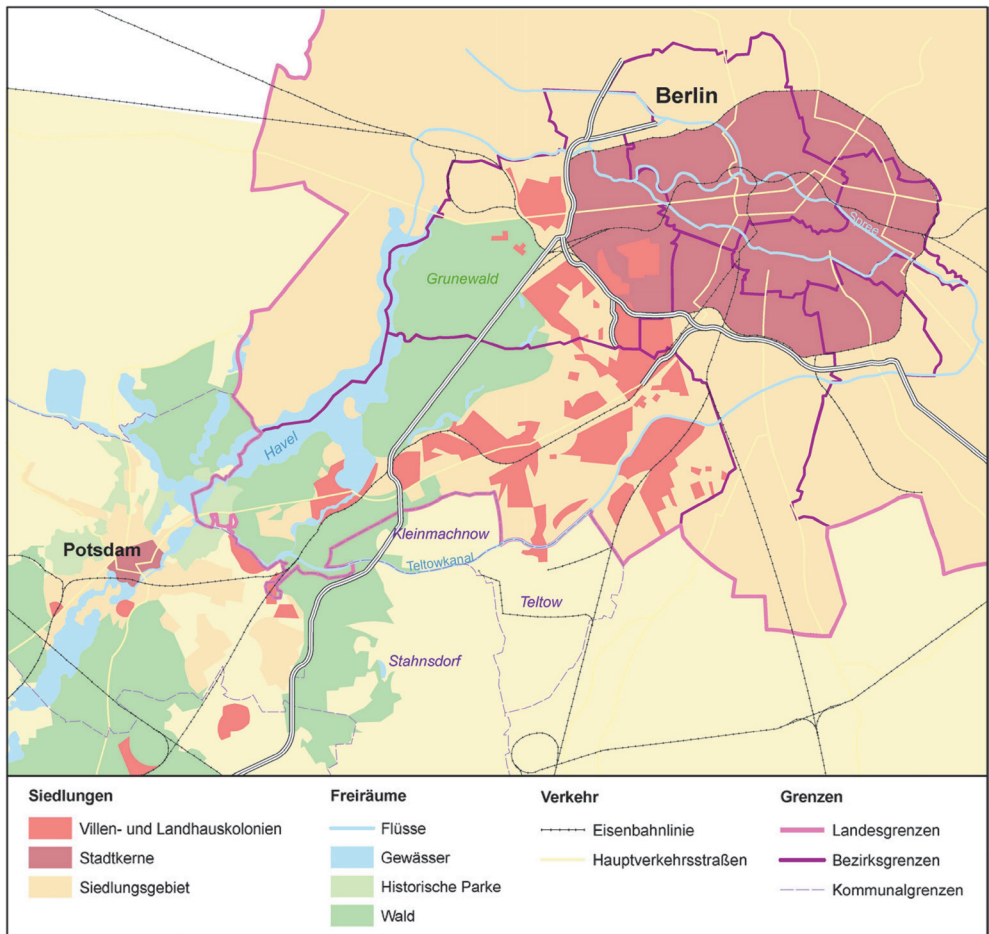
1 Einleitung: Ein suburbaner Raum mit Geschichte

Dieser Beitrag beschreibt historische Entwicklungslinien der Stadtlandschaft zwischen Berlin und Potsdam seit dem 19. Jahrhundert. Der Raum zwischen der Bundeshauptstadt und der brandenburgischen Landeshauptstadt ist in zweierlei Hinsicht ein besonderer suburbaner Raum. Er widerspricht den allgemeinen Vorstellungen der Raum- und Landschaftsplanung von Suburbia als einem gestaltlosen und ungeordneten Raum, der mit negativen Begriffen wie „Siedlungsbrei“, „Speckgürtel“, „Verstädterung“ und „Zersiedlung“ belegt wird. Konträr dazu haben Architektur- und Planungshistoriker diesen Raum als „zusammenhängenden Villenvorort von größerer Ausdehnung als irgendeine andere Stadt des Kontinents“ (Posener, Bergius 1975: 2) und als „suburbanes Mosaik von neuen Siedlungen, eine Landhaus- und Villenlandschaft, die in ihrer Vielfalt und ihrem gestalterischen Reichtum in Europa ihresgleichen sucht“ (Reif 2002: 87), beschrieben. Gleichzeitig weisen die Wasser- und Seenlandschaft der Havel, die Waldlandschaft des Grunewaldes und die zum UNESCO-Weltkulturerbe erhobenen historischen Potsdamer Parklandschaften besondere *Gestaltqualitäten* für Naherholung, Freizeit und Tourismus auf, die gegen den Wachstumsdruck der Millionenmetropole Berlin im 19. Jahrhundert erfolgreich gesichert wurden.

Neben seinen gestalterischen Qualitäten zeichnet sich der Raum zwischen Berlin und Potsdam durch seine *Historizität* aus. Die verschiedenen Epochen – Kaiserreich, Weimarer Republik, NS-Zeit, der Zweite Weltkrieg mit seinen Trümmerbergen sowie die politische Teilung in der Nachkriegszeit und die Wiedervereinigung Deutschlands – sind im Siedlungs- und Freiraumbild bis heute ablesbar. Die Eigenschaft des Alters unterscheidet diesen suburbanen Raum von den jungen, unfertigen Suburbias im transitorischen Verstädterungsprozess und macht ihn zu einer „gewachsenen“ Kulturlandschaft. Für den folgenden Beitrag wird allerdings der Begriff der „Stadtlandschaft“ bevorzugt, der in der historischen Forschung über Berlin und Umland (Escher 1985) und in der Landschaftsplanung von Berlin (SenStadt 1994) verwendet wurde. Als „Stadtlandschaft“ wird ein „durch menschliche Siedlungstätigkeit besonders eigenständig geprägter Typus der Kulturlandschaft“ (Kauffmann 1970: 3203) verstanden. „Stadtlandschaft“ hebt den alten

begrifflichen Gegensatz von Stadt und Landschaft auf und verweist auf die räumliche Einheit von Siedlungs- und Freiräumen, die zugleich gegliedert und komplementär gestaltet sind. In diesem Sinn wird die Geschichte der Siedlungs- und Freiraumkultur in der Stadtlandschaft zwischen Berlin und Potsdam skizziert. Die Stadtlandschaft Berlin-Potsdam wird als ein länderübergreifender Raumausschnitt definiert und durch die südwestlichen Berliner Bezirke Steglitz-Zehlendorf und Charlottenburg-Wilmersdorf, die Stadt Potsdam und die Gemeinden Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf im Land Brandenburg abgegrenzt (vgl. Abb.1).

Abb. 1: Die suburbane Stadtlandschaft zwischen Berlin und Potsdam



Quelle: Eigene Darstellung

Am Beispiel dieses suburbanen Raumes erörtert der Beitrag drei Leitfragen:

1. In welchen kulturhistorischen Schichten sind die Siedlungsräume gewachsen?
2. Wie hat sich der Schutz von Freiräumen planungshistorisch entwickelt?
3. Welche Akteure haben zur Gestaltung der Stadtlandschaft beigetragen?

Der Beitrag ist folgendermaßen aufgebaut: In Kap. 2 wird zunächst versucht, einige historische Entwicklungslinien und treibende Akteure des suburbanen Siedlungswachstums zwischen Berlin und Potsdam seit etwa Mitte des 19. Jahrhunderts zu beschreiben. Kap. 3 beschreibt den beginnenden Schutz von Freiräumen im Grunewald und an der Havel gegen den Druck des suburbanen Siedlungswachstums mit Beginn des 20. Jahrhunderts und analysiert, welche Akteure dazu beigetragen haben. In Kap. 4 wird schließlich versucht, unter Bezug auf diese drei Leitfragen allgemeine Schlussfolgerungen abzuleiten.

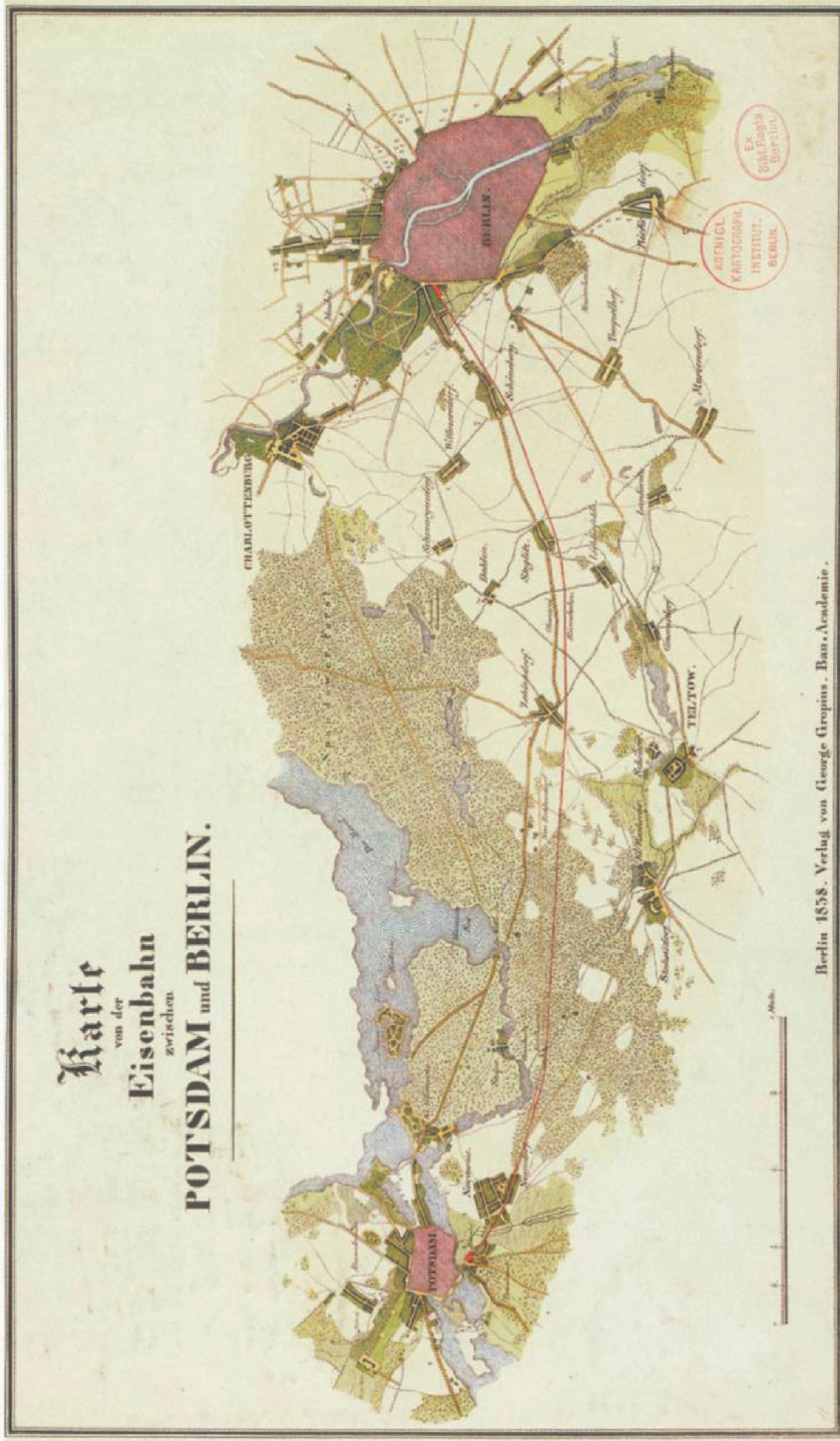
2 Siedlungsräume: Berlin und Potsdam wachsen zusammen

Eisenbahnen erschließen den Raum

Um 1730 ließ der preußische König Friedrich Wilhelm I. den Königsweg als schnurgeraden Reit- und Kutschenweg zwischen Berlin und Potsdam über Zehlendorf anlegen. Mit dem preußischen König Friedrich II. (= der Große, 1712-1786) begann der verstärkte Ausbau von Potsdam zur zweiten Residenzstadt neben Berlin. Die Verbindung zwischen den beiden Residenzen Berlin und Potsdam wurde durch die Alte Potsdamer Chaussee (heutige B 1) hergestellt, welche bis 1793 repräsentativ zur ersten Steinstraße in Preußen ausgebaut wurde und ein Kernstück auf der Strecke Königsberg bis Aachen darstellte (Mielke 1971: 209). Die Siedlungsentwicklung im Raum zwischen Berlin und Potsdam wurde jedoch maßgeblich erst durch den Bau von Eisenbahnlinien eingeleitet. 1838 wurden erstmals beide Städte durch die erste preußische Eisenbahnlinie der Stammbahn verbunden (vgl. Abb. 2). Die Stammbahn war eine direkte Stadtverbindung zwischen Berlin (Potsdamer Bahnhof) und Potsdam, ab 1848 wurde die Strecke bis Magdeburg verlängert. Sie wurde zunächst durch eine private Aktiengesellschaft gebaut und betrieben. Da nur wenige Bahnhöfe auf der Strecke lagen, diente die Stammbahn zunächst weniger dem Vorortverkehr. König Wilhelm I. reiste regelmäßig auf dieser Strecke zwischen Berlin und Potsdam. 1862 wurde für ihn ein zusätzlicher Haltepunkt in der Nähe des Schlosses Babelsberg angelegt (später Bahnhof Neubabelsberg). 1939 entstand als weitere Zwischenstation der Bahnhof Düppel, welcher v. a. das südliche Zehlendorf und die Gemeinde Kleinmachnow mit Berlin verband.

Der Bau der Stammbahn ließ schon bei ihrer Eröffnung die Vision eines Zusammenwachsens von Berlin und Potsdam entstehen. Im Jahr 1838 wird der Berliner Dichter Ludwig Rellstab mit folgenden Worten zitiert: „Nicht bloß zum Besuchsort, auch zum erreichbaren Wohnort wird uns Potsdam mit seiner Umgebung beschert. Wie viele unsere wohlhabenden Einwohner halten sie Wagen und Pferde oder Cabriolets, um Morgens von ihren Landsitzen herein, abends hinauszufahren. Charlottenburg, Pankow, Schönhausen zählen zumeist solche Bewohner. In derselben Zeit, sichrer, bequemer,

Abb. 2: Karte von der Eisenbahn zwischen Potsdam und Berlin (1838)



Quelle: Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (© Geobasis-DE/LGB 2011, Nummer GB 08/11)

sogar wohlfeiler (und später vielleicht noch mehr als jetzt) verkehren wir künftig zwischen Berlin und Potsdam. Darum, Ihr Spekulanten, hinüber, kauft Terrain, Wald, Feld, Wiesen, Kirsch- und Weinberg; parcellirt, arrondirt, terrassirt, pflanzt, säet, baut, verkauft dann, vermietet, genug schafft uns eine neue Sommer-Residenz, freie, schöne, gesunde Wohnungen, wo sich wahre Ländlichkeit und Freiheit mit der Nähe städtischer Bequemlichkeiten vereinigt“ (Rellstab zitiert in: Schumacher, Strauss 1998: 30 f.).

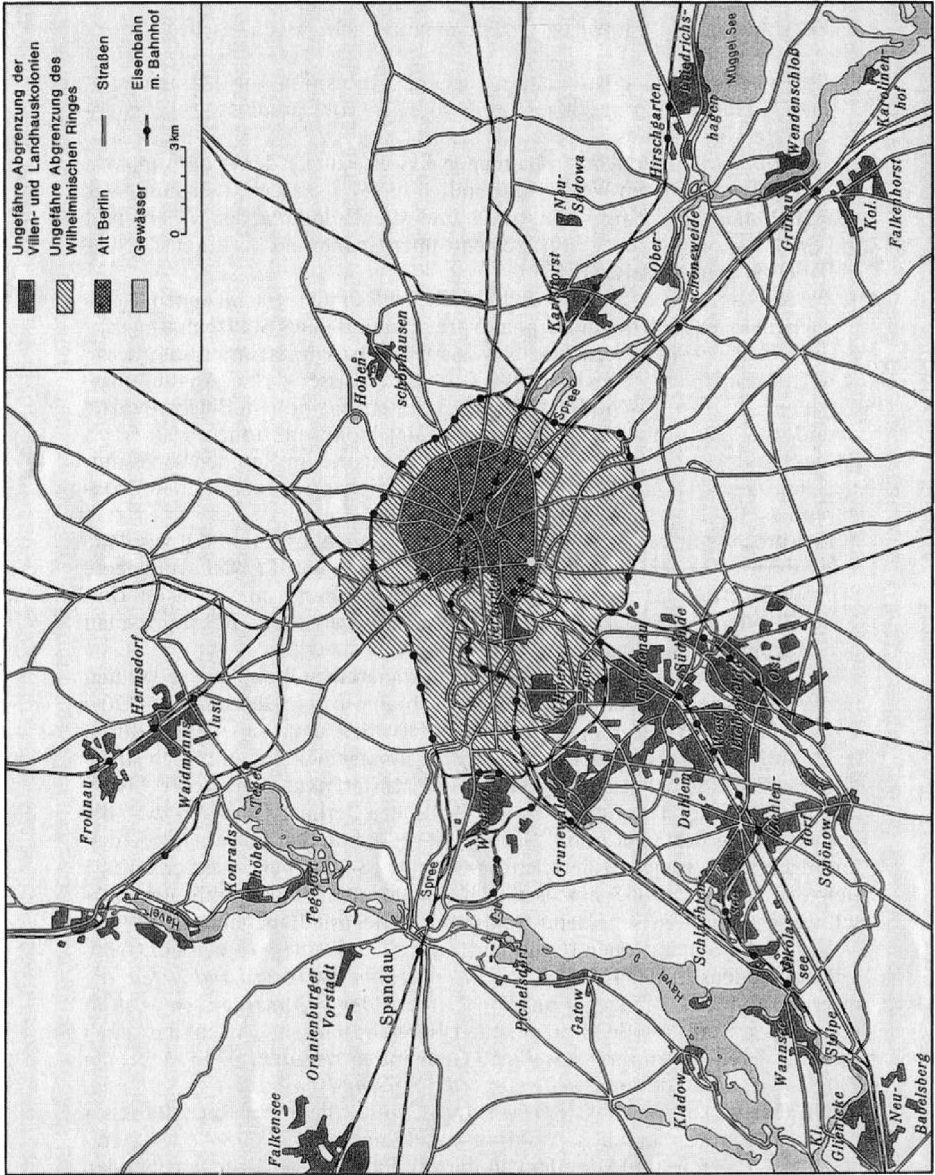
1874 wurde auf Betreiben des Villenkoloniegründers und Bankiers Wilhelm Conrad, der zugleich Vorsitzender der Berlin-Magdeburger Eisenbahngesellschaft war, die Wannseebahn als Abzweigung von der Stammbahn eröffnet. Die Bahn diente der gezielten Erschließung der Siedlungsgebiete am Wannsee, Schlachtensee und Griebnitzsee durch die Anlage einer ganzen Reihe von Bahnhöfen. Auch wenn das Siedlungswachstum zunächst nur zögerlich einsetzte, wurde mit der Wannseebahn der Vorortverkehr zwischen Berlin und Potsdam intensiviert. Die Bahn trug zu einem enormen Anwachsen des Ausflugsverkehrs zum Schlachtensee und zur Krümmen Lanke aus Berlin bei. Dies förderte die Bekanntheit des Gebietes und weckte so bei vielen Berlinern den Wunsch nach einem Wohnsitz im Grünen. Im Jahre 1875 wurde als zweite Strecke zwischen Berlin und Potsdam mitten durch den Grunewald die Berlin-Wetzlarer Bahn eröffnet – die heutige Regionalexpresslinie 1. Mit der Fertigstellung der Berliner Stadtbahn 1882 wurde die Stadtmitte Berlins erstmals direkt mit Potsdam verbunden. Durch die Einführung des Berliner Vororttarifs im Jahr 1891 verbilligte sich das Pendeln außerordentlich und wurde auch für breitere Bevölkerungsschichten bezahlbar. Aus den anfänglichen „Bankierszügen“ wurde allmählich ein Massenverkehrsmittel.

Die bürgerliche Flucht vor Industrie und Mietskasernen

Die Siedlungsstruktur zwischen beiden Residenzstädten wurde in ihren Grundzügen in der Gründerzeit des 19. Jahrhunderts festgelegt, als die deutsche Reichshauptstadt innerhalb weniger Jahrzehnte zu einer Millionenmetropole wuchs. Lebten 1871 noch 931.000 Einwohner auf dem heutigen Stadtgebiet von Berlin, so explodierte diese Zahl bis 1919 auf 3,8 Mio. (Bernhardt 1998: 16). In dieser Phase der raschen Industrialisierung und Urbanisierung entwickelte sich Berlin zu einer Weltstadt. Der enorme Bevölkerungszustrom führte zu Wohnungsnot und dem Bau von Mietskasernen. Die einsetzende Bodenspekulation verschlechterte die Wohnsituation zusätzlich. Weite Teile der großbürgerlichen Schichten Berlins flohen vor Industrie und Verstädterung in suburbane Villenvororte und Landhauskolonien. Die Stadtfucht des Bürgertums führte zu einer ausgeprägten räumlichen und sozialen Segregation. Berlin wurde zu einer „bipolaren Stadt“ (Posener 1982) aus Mietskasernen und Villenkolonien (vgl. Abb. 3). Der „steinernen Stadt“ der proletarischen Mietskasernen innerhalb des S-Bahn-Rings standen die mit Gärten und Parks durchgrünten bürgerlichen Villenkolonien gegenüber. Mit einer Flächenausdehnung von ca. 8.000 Hektar entsprachen die Landhaus- und Villenvororte etwa der Größe des Wilhelminischen Rings der Mietshausbebauung (Bodenschatz 2001a: 78). Die Suburbanisierung des Berliner Bürgertums in Richtung Potsdam folgte damit der räumlichen Orientierung des preußischen Adels nach Südwesten (Bernhardt 1998: 26). Historisch vorbestimmt wurde der „Zug nach Westen“ bereits durch das Schloss Charlottenburg und das Tiergartenviertel, wo sich bereits ab

1800 das vermögende Bürgertum der Stadt außerhalb der Altstadt ansiedelte. Durch die sich rasant ausbreitende Urbanisierung Berlins wurden diese Schichten jetzt noch viel weiter nach „draußen“ verdrängt (Bröcker, Kress 2004).

Abb. 3: Villenkolonien in der Stadtlandschaft Berlin-Potsdam bis 1914



Quelle: Hofmeister 1985

Berlin und Potsdam – die Vision einer Stadt

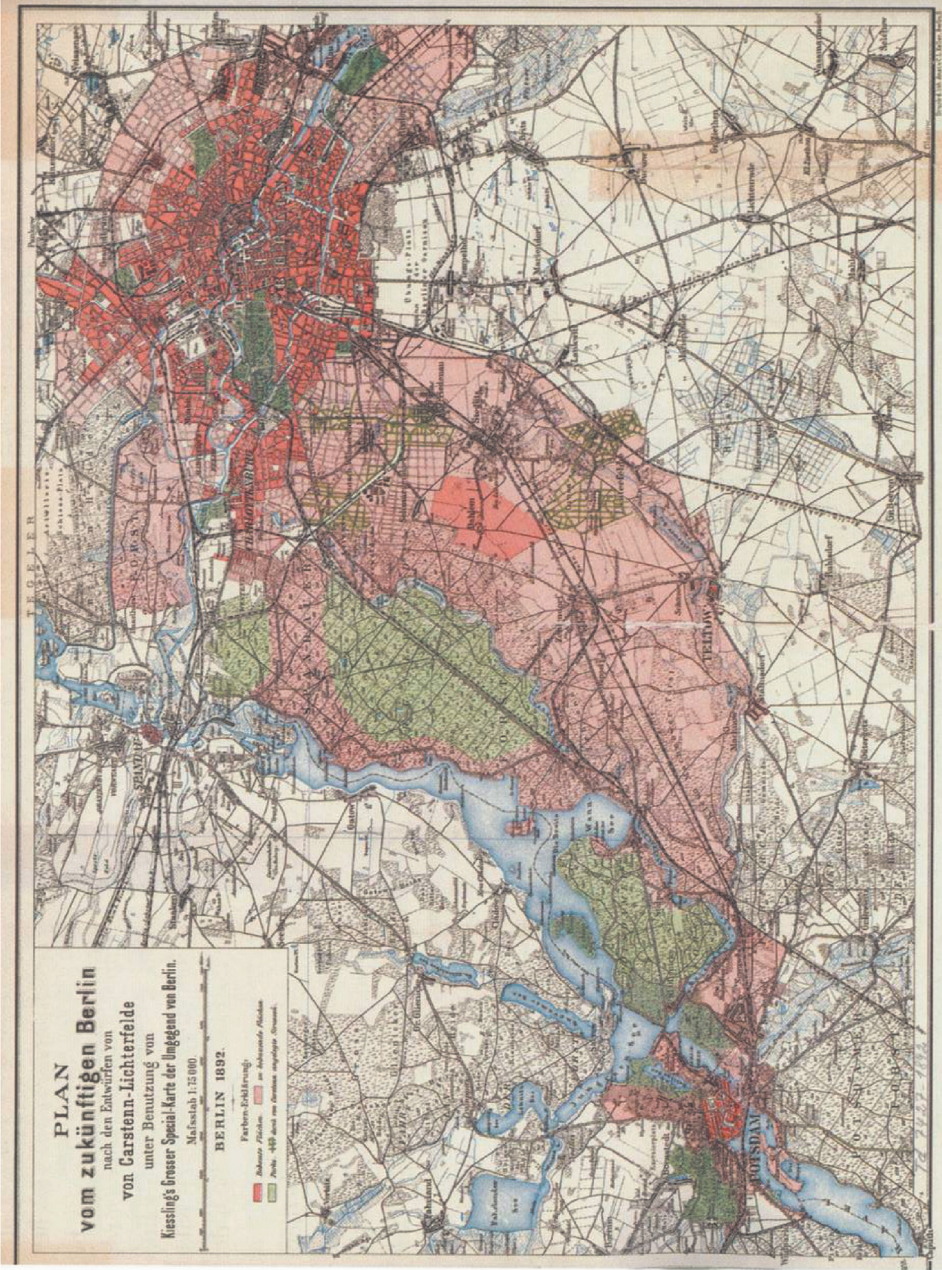
Ein wichtiger Akteur, der die früheren Residenzstädte Berlin und Potsdam als einen zusammenhängenden Raum begriffen und dargestellt hat, war der private Unternehmer und Städteplaner Johann Anton Wilhelm von Carstenn. Im Jahre 1892 publizierte dieser die vielzitierte Vision: „Was seine räumliche Ausdehnung anbelangt, so muss Berlin und Potsdam eine Stadt werden, verbunden durch den Grunewald als Park“ (Carstenn 1892: 1). Ungeachtet seiner auf Spekulation beruhenden Wachstumseuphorie mutet diese Vision bis heute sehr modern an. Carstenn hat damit einen metropolitanen Verflechtungsraum vorweggenommen, der durch die heutige Landes- und Regionalplanung mit Begriffen wie „Metropolregion“, „Regionalstadt“ und „Regionalpark“ zu definieren versucht wird. Carstenn hat diese Vision des Zusammenwachsens von Berlin und Potsdam in einem Plan dargestellt, welcher zwischen zu bebauenden Flächen und Parks unterschied.

Villenkolonien in der Seen- und Waldlandschaft (1863-1920)

Die Seenkette der Havel mit Wannsee, Nikolassee, Schlachtensee, Krummer Lanke und Grunewaldsee sowie die großen Waldgebiete des bis 1904 als kaiserliches Jagdrevier dienenden Grunewaldes machten die besondere naturlandschaftliche Attraktivität dieses Raumes für das suburbane Wohnen aus. Außerdem galt der Westen Berlins – wie auch in anderen europäischen Großstädten – als klimatisch günstig gegenüber den Abgasen der Industrie. Dagegen waren die großen agrarischen Gebiete der Barnimer Platte im Norden und der Teltower Platte im Süden der Stadt durch die Rieselfelder für die Siedlungsentwicklung weitgehend unattraktiv. Als zentraler gründerzeitlicher Akteur für die städtebauliche Erschließung des Südwestens Berlins schrieb Carstenn im Jahre 1892: „Diese Verhältnisse [die Existenz von Rieselfeldern, Anm. d. V.] schon drängen zur Erweiterung von Berlin in Richtung Westen und Südwesten einerseits sowie Südosten andererseits. Aber auch die Natur schreibt uns geradezu diese Richtungen vor. So stiefmütterlich von dieser derjenige Raum behandelt wird, auf welchem das heutige Berlin steht, ebenso verschwenderisch hat die Natur die weitere Umgebung ausgestattet. Wirkliche Naturschönheiten sind vorhanden, man muss sie nur aufsuchen; und wir finden dieselben im Westen und Südwesten in der dort unvergleichlich schönen Havel mit ihren Seen und herrlichen Ufern [...]. Ziehen wir diese Naturschönheiten bei der notwendigen Erweiterung zu Berlin hinzu, so wird dies dank der auf sie auch verwendeten Kunst die schönste Stadt der Welt“ (Carstenn zitiert in: Bröcker, Kress 2004: 19).

Die Lage an der Seenlandschaft war für viele Villenkolonien ein entscheidender Standortfaktor, der ihre Attraktivität ausmachte. In den Kolonien Alsen am Wannsee (1863), Wannsee (1872), Seehof bei Teltow (1871/72), Schlachtensee (1895) und Nikolassee (1900) war ein exklusives Wohnen mit Wasserblick möglich. Die erste Villenkolonie Alsen entstand nach Plänen des Gartenbaudirektors Gustav Meyer im Auftrag des Bauunternehmers Wilhelm Conrad. Von Potsdam aus entstanden ab 1874 die Villenkolonien Neubabelsberg und Klein-Glienicke am Ufer des Griebnitzsees. Im Falle Neubabelsberg kauften zwei Regierungsbauräte Wald auf, parzellierten die Flächen und verkauften sie zur Villenbebauung an Regierungsbeamte und Industrielle. Durch die Gründung der UFA-Stadt Babelsberg zogen später auch viele Filmkünstler nach Neubabelsberg. Die

Abb. 4: Carstenn-Plan vom zukünftigen Berlin (1892)



Quelle: Carstenn 1892 (© bpk)

Insel Schwanenwerder im Wannensee wurde ab 1894 durch einen Damm mit dem Festland verbunden, parzelliert und mit Villen bebaut. Dort wo keine natürliche Seenlandschaft vorhanden war, wurden teilweise mit großem Aufwand künstliche Seen neu gestaltet, wie etwa so in der Villenkolonie Grunewald (ab 1889), wo auf früheren Moorgebieten eine ganze Kette neuer Seen geschaffen wurde, um die besonders begehrten und damit teuren Wassergrundstücke zu erreichen (Bodenschatz 2001b: 136). Die Gründung der Luxus-Villenkolonie Grunewald stand in direkter Verbindung mit der Umwandlung des Kurfürstendamms von einem Reit- und Feldweg in eine weltstädtische Prachtstraße nach dem Vorbild der Champs-Élysées. Auch der Waldsee in der Kolonie Zehlendorf-West (ab 1905) um den heutigen Mexikoplatz wurde durch Ausbaggerung eines Fenns geschaffen. Andere Villenkolonien wie Lichterfelde (1865), Friedenau (1871) und Dahlem (ab 1901) wurden nicht aufgrund der Seenlandschaft, sondern wegen des verfügbaren Grundbesitzes ehemaliger Rittergüter bzw. Staatsdomänen als Standort gewählt und mit Eisenbahnanbindungen erschlossen (Maschule, Seiberlich 1970).

Zunächst nur als Sommerresidenzen außerhalb der Stadt fungierend, entwickelten sich viele Villenkolonien schnell zu ganzjährigen Wohnstandorten. Damit setzte sich das Lebensmodell der Trennung von Wohn- und Arbeitsstätte durch, die den modernen Typ des Pendlers hervorgebracht hat. Die Villen- und Landhauskolonien waren nicht nur ein Ausdruck der neuen sozialen Segregation, sondern auch der funktionalen Spezialisierung. Es entstanden beinahe reine Wohngebiete. Denn die Ansiedlung von Gewerbe und Industrie wurde in den meisten Kolonien durch strenge Gestaltungsregeln seitens der Entwicklungsträger unterbunden, um die Exklusivität der Siedlungen zu sichern (Bodenschatz 2001a). Nur in einzelnen Kolonien setzte sich eine städtebauliche Zentrumsbildung mit Geschäften und öffentlichen Einrichtungen um den Bahnhof durch. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurden viele Villenkolonien zu politisch eigenständigen Landgemeinden erhoben, bevor diese dann im Jahr 1920 nach Berlin eingemeindet wurden.

Die Motive für das suburbane Wohnen des Berliner Bürgertums beschrieb der Lokalhistoriker Paul Kunzendorf 1906 am Beispiel der Villenkolonie Zehlendorf-West: „Die vorzüglichen Verkehrsverhältnisse, das Vorhandensein guter Schulen in Zehlendorf, die unvergleichlich schöne und gesunde Lage inmitten großer Waldungen und weiter, von den Behörden festgelegte Landhausbezirke, sowie der stetig und anhaltend sich steigernde Besuch des Grunewalds, die immer größer werdende Bedeutung der am Rande desselben liegenden westlichen Vororte Berlins, die unleugbar wachsende Vorliebe der entsprechend situierten Berliner Einwohner, nach dem Vorbild Londons ihre Geschäfte in Berlin zu besorgen und ihre Wohnungen außerhalb der Stadt und – dem ‚Zug nach Westen‘ folgend – speziell in der Richtung nach Potsdam zu nehmen, das Bedürfnis zahlreicher Bevölkerungsklassen, dem aufregenden hastigen Treiben der Großstadt zu entfliehen und, wenn auch nur vorübergehend, Ruhe und Erholung in abgelegeneren, dem großen Verkehr mehr entrückten, dabei landschaftlich schönen und abwechslungsreichen Waldpartien zu suchen, sichern von vorneherein das schnelle Aufblühen dieses neuen Villenortes“ (Kunzendorf zitiert in: Maschule, Seiberlich 1970: 97).

Terraingesellschaften als private Träger des Siedlungswachstums

Träger des Siedlungswachstums in der Phase der Gründerzeit waren private Akteure. Die Villen- und Landhauskolonien wurden durch private Unternehmer und Terraingesellschaften konzipiert, welche geeignete Flächen erwarben, parzellierten, mit dem notwendigen Eisenbahn- oder Busanschluss erschlossen und dann an Bauherren verkauften. Die Terraingesellschaften schlossen dafür Verträge mit den Gemeinden ab. Diese überließen die Siedlungsentwicklung im starken Maße den privaten Bauträgern und nutzten ihre kommunalpolitischen Steuerungsmöglichkeiten kaum (ein Umstand, der bis heute in vielen suburbanen Gemeinden den Umgang mit Investoren und damit die Abwesenheit eines suburbanen Städtebaus bestimmt). Terraingesellschaften waren im gesamten Stadtgebiet von Berlin, v. a. jedoch im Umland tätig (Bernhardt 1998). Die ersten Villenkolonien füllten sich bis zur Gründerkrise von 1873 zunächst nur langsam. Erst in den 1880er Jahren setzte ein regelrechter Bauboom ein. Der Erste Weltkrieg bedeutete einen Bruch mit der Phase des privaten Städtebaus (Bodenschatz 2001a).

1920: Groß-Berlin entsteht als Stadtregion

Das stürmische Wachstum Berlins zur Millionenstadt und die zunehmende Verflechtung mit ihrem Umland erfolgten bis nach dem Ersten Weltkrieg unter der Bedingung einer starken kommunalen Zersplitterung. Eine öffentliche Gesamtplanung für die Stadtregion existierte nicht. Entsprechend erschien vielen Zeitgenossen die damalige Siedlungsentwicklung als „Wildwuchs“. Im Jahr 1920 wurden acht vorher selbstständige Städte, 59 Landgemeinden und 27 Gutsbezirke zu Groß-Berlin gegen den Widerstand vieler privilegierter Vororte zusammengeschlossen (Schmidt 1995). Mit insgesamt 3.803.000 Einwohnern wurde Groß-Berlin nach London und New York vorübergehend zur drittgrößten Stadt der Welt. Die Stadtfläche vergrößerte sich um das 13-Fache auf die noch heute gültige Größe. Berlin wurde von der Fläche her nach Los Angeles die zweitgrößte Stadt der Welt. Bis dahin eigenständige Vororte wurden durch diese Eingemeindungen als Stadtteile integriert. Da viele eingemeindete Dörfer und Städte große Wald- und Agrarflächen aufwiesen, hatten die Außenbezirke häufig noch einen ländlichen Charakter. Die Stadt Berlin war damit innerhalb ihrer Verwaltungsgrenzen zu einer Stadtregion geworden. Dennoch wurden nicht alle mit Berlin verflochtenen Vororte von der Eingemeindung erfasst. In manchen Umlandgemeinden wie Kleinmachnow wehrten sich die Bürger aus steuerlichen Gründen gegen eine Eingemeindung. Im Südwesten Berlins musste der Landkreis Teltow den gesamten Grunewald sowie die Gemeinden Zehlendorf und Wilmersdorf an Groß-Berlin abtreten und verlor damit 78 Prozent seiner Einwohner. Die Festlegung der Stadtgrenze zwischen Berlin und Potsdam folgte teilweise der Havel und verläuft seit 1920 quer über die Glienicke Brücke. Im weiteren Verlauf determinierten der Griebnitzsee und der 1906 fertiggestellte Teltowkanal den Grenzverlauf. Nur das Gemeindegebiet von Kleinmachnow ragte nördlich über den Teltowkanal hinaus und grenzt bis heute mit drei Seiten an Berlin.

Das „wilde“ Siedeln

Die Weimarer Republik war in Berlin überschattet durch große soziale Probleme der Arbeitslosigkeit, Wohnungsnot und Inflation. Die 1920er Jahre waren so auch eine Zeit des „wildes Siedelns“. Arbeitslose Berliner schufen sich um Berlin herum sog. Existenzparzellen mit Wochenendhäusern und Gärten für die Subsistenzwirtschaft, häufig auch an Uferbereichen von Seen. Bis 1931 wurden 120.000 Parzellen, davon 70.000 außerhalb Groß-Berlins, gezählt (SenStadt 1990: 6). Um der Zersiedlung besonders in den Landkreisen Teltow und Barnim zu begegnen, wurde 1929 der Planungsverband Brandenburg-Mitte gegründet. Hier schlossen sich sechs Landkreise und der Stadtkreis Potsdam unter Ausschluss Berlins zusammen. Das Ziel eines Generalsiedlungsplans konnte der Verband bis zu seiner Auflösung im Jahr 1935 nicht erreichen.

Soziale Durchmischung von Suburbia

In den 1920er Jahren stand die Linderung der Wohnungsnot im Vordergrund der Berliner Politik. Die von der Sozialdemokratie und den Gewerkschaften getragene Politik der Wohnungsreform sollte auch sozial schwächeren Schichten ein Wohnen am Stadtrand in landschaftlich reizvoller Umgebung ermöglichen. Ein wichtiger Protagonist für diese Ziele war der von 1926 bis 1933 amtierende Stadtbaurat Martin Wagner. Dieser ließ Großsiedlungen in Zeilenbauweise und funktionalistischer Architektur im Südwesten Berlins errichten. Ein markantes Beispiel dafür ist die Onkel-Tom-Siedlung am Rande des Grunewaldes und der Krummen Lanke in Zehlendorf. Hier wurden durch eine gemeinnützige Baugesellschaft in den Jahren 1926 bis 1932 insgesamt 1.918 Wohnungen, davon 810 Einfamilienhäuser, gegen den Widerstand der sozial besser situierten Ortsansässigen errichtet. In diese Politik der sozialen Durchmischung von Suburbia fügte sich auch das Strandbad Wannsee ein, das als Europas größtes Binnenseebad in den Jahren 1929 und 1930 für die sommerliche Massenerholung der Berliner im funktionalistischen Stil erbaut wurde.

NS-Zeit: Suburbia für Kleinbürger

Ein neuer Wachstumsschub in den 1930er Jahren führte dazu, dass im Umland Berlins viele Kleinsiedlungsgebiete für Handwerker, Beamte und Angestellte entstanden. Durch eine zunehmende bauliche Standardisierung und Verdichtung verbilligte sich der Eigenheimbau und etablierte sich auch in kleinbürgerlichen Mittelschichten. Neue Siedlungsgebiete in der Nachbarschaft von Villenkolonien wurden dafür erschlossen. Ein markantes Beispiel dafür ist die 1936 errichtete Bürgerhaus-Siedlung in Kleinmachnow, in der durch den Architekten Adolf Sommerfeld insgesamt 1.260 typengleiche Einfamilienhäuser errichtet wurden (Bröcker, Kress 2004). In der NS-Zeit wurden gigantische Pläne zum städtebaulichen Ausbau der Reichshauptstadt Berlin entwickelt. Der Entwurf eines Generalbebauungsplans von 1939 ging von einer Zunahme der Bevölkerung von 4,4 auf 7,5 Mio. Einwohner aus (Meierjürgen 1995). Auch wenn darin Erholungsgebiete ausgewiesen wurden, standen großflächige Siedlungserweiterungen im Vordergrund. Viele Einrichtungen sollten aus der Stadt an den Stadtrand verlagert werden. So plante der Generalbauinspektor Albert Speer eine „Hochschulstadt“ an der Heerstraße durch

die Aussiedlung der Technischen Universität Berlin sowie die Verlegung des Zoologischen und Botanischen Gartens. Der Zweite Weltkrieg verhinderte weitgehend die Verwirklichung dieser Suburbanisierungspläne. Als eine wichtige Infrastruktur wurde in der NS-Zeit der großräumige Autobahnring um Berlin realisiert.

Teilung und Mauer unterbrechen die Suburbanisierung (1945-1989)

Mit der Beendigung des Zweiten Weltkriegs residierten anlässlich der Potsdamer Konferenz 1945 die Siegermächte in Villen der Kolonie Neubabelsberg. Die politische Teilung Deutschlands und die Insellage West-Berlins innerhalb der DDR haben das Zusammenwachsen von Berlin und Potsdam für vier Jahrzehnte fast vollständig unterbrochen. Die 1920 festgelegte Stadtgrenze von Groß-Berlin wurde ab 1947/48 zu einer Trennlinie zwischen West und Ost. Die Straßenverbindung der Potsdamer Chaussee wurde unterbrochen, die Glienicker Brücke – als Symbol der deutschen Teilung – nur noch für den Agentenaustausch genutzt. Grenznahe Siedlungen in Teltow, Kleinmachnow, Babelsberg, Klein-Glienicke, der Berliner Vorstadt in Potsdam, Sacrow und Groß-Glienicke wurden zu bewachten Sperrgebieten. Da hier kaum noch eine Entwicklung stattfand, wurde deren Siedlungsstruktur auf dem Stand der 1930er Jahre konserviert. Die Stammbahn zwischen Berlin-Zehlendorf und Potsdam-Babelsberg wurde bereits durch die Sprengung der Teltowkanalbrücke im Zweiten Weltkrieg ab 1945 unterbrochen. Die S-Bahn verkehrte noch bis zum Bau der Mauer 1961 zwischen Zehlendorf und Kleinmachnow-Düppel, wurde aber 1980 vollständig eingestellt. Auch die Verbindung zwischen der damaligen Bezirkshauptstadt Potsdam und der DDR-Hauptstadt Ost-Berlin wurde durch die jetzt notwendige Umfahrung von West-Berlin erheblich erschwert. Dafür wurde eigens die sog. Sputnikbahn über den Templiner See nach Schönefeld gebaut. Völlig gegen den Trend in anderen europäischen und deutschen Stadtregionen nahm zwischen 1960 und 1990 die Bevölkerung in den Umlandgemeinden Berlins ab. Die Bevölkerungsdichte des Berliner Umlandes ist im Vergleich mit anderen Großstadtregionen bis heute außerordentlich gering. Die politische Teilung verhinderte eine weitere Suburbanisierung zwischen West-Berlin und Potsdam.

Nach dem Mauerfall: Suburbanisierung in Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf

Nach dem Fall der Mauer im Jahr 1989 und der Wiedervereinigung wurden zunächst die wichtigsten Straßenverkehrsverbindungen zwischen Berlin und Potsdam wiederhergestellt. Bald darauf verband die Fernbahn wieder Berlin und Potsdam und die S-Bahn Berlin-Wannsee und Potsdam-Griebnitzsee. Mitte der 1990er Jahre setzte von Berlin aus eine Welle der „nachholenden“ Wohnsuburbanisierung ein, die um die Jahrtausendwende ihren vorläufigen Höhepunkt erreichte, seitdem jedoch wieder an Dynamik verloren hat. Da die Siedlungsgebiete in den Berliner Stadtbezirken Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf weitgehend bebaut, die Bodenpreise hoch und die noch vorhandenen Freiräume gesichert waren, verlagerte sich das Siedlungswachstum stark auf die suburbanen Gemeinden Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf jenseits der Berliner Stadtgrenze. Deren Einwohnerzahl hat sich zwischen

1990 und 2010 etwa verdoppelt. Durch die Ausweisung großer Wohn- und Gewerbegebiete, teilweise in Konkurrenz zwischen den Gemeinden, entwickelt sich in dieser Region eine mosaikartige, flächenhafte Siedlungsstruktur, die weitgehend abseits der historischen Ortskerne liegt. Die ausgeprägte räumliche Mischung aus Wohn- und Gewerbegebieten ist eine Folge des Teltowkanals, der im Jahr 1906 als Wasserstraße zwischen Havel und Spree eröffnet wurde. Während in den Villenkolonien Grunewald und Zehlendorf neue Seen zur Aufwertung des Wohnens geschaffen wurden, fielen der Teltower und der Schönower See dem Bau des Teltowkanals zum Opfer. Der Kanal wurde zum Entwicklungspfad der Industrialisierung und prägte besonders die Stadt Teltow, wo neben großen Industriebetrieben auch Geschosswohnungen in Plattenbauweise entstanden. In der DDR-Zeit wurde die ganze Region Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf als ein zusammenhängendes Industriegebiet definiert.

Potsdam: Siedlungsverdichtung und Rekonstruktionen im Weltkulturerbe

Die Stadt Potsdam wandelte sich nach der Wende von einer sozialistischen Bezirkshauptstadt zur Landeshauptstadt von Brandenburg. Neben der öffentlichen Verwaltung prägen eine Vielzahl von Wissenschafts- und Hochschuleinrichtungen sowie Dienstleistungsbranchen (u. a. Forschung und Entwicklung, Filmwirtschaft, Medien, IT, Design, Tourismus) die Stadt. In den 1990er Jahren entstanden einige große Bauprojekte, deren Dichte und Gestaltung Konflikte mit dem Denkmalschutz hervorriefen und zeitweise den Status als Weltkulturerbe gefährdeten (z. B. Glienicke Horn, Bahnhofscener). Im Jahr 2009 wurde der Wiederaufbau des in der DDR gesprengten Stadtschlösses als Sitz des Landtages beschlossen. Die Einwohnerzahl von Potsdam wächst nach einer Phase der Schrumpfung wieder und hat inzwischen die Marke von 150.000 Einwohnern überschritten. Durch den angespannten Wohnungsmarkt entwickeln sich neue suburbane Zonen in eingemeindeten oder eigenständigen Vororten um die Stadt.

3 Freiräume: Waldschutz und Parkgestaltung

Nachdem bisher Grundzüge und Akteure des Siedlungswachstums beschrieben wurden, werden im Weiteren zentrale Akteure und Entwicklungslinien des Freiraumschutzes und der Parkgestaltung in der Stadtlandschaft zwischen Berlin und Potsdam dargestellt.

Lenné entwirft die Stadtregion Potsdam als Parklandschaft

Die moderne Idee von Regionalparks in Stadtregionen wurde in Berlin-Brandenburg bereits im 19. Jahrhundert durch den Landschaftsarchitekten Peter Joseph Lenné (1789-1866) verfolgt. Dieser hat als preußischer Gartendirektor viele bedeutende Parkanlagen in Berlin und Potsdam gestaltet. Lenné entwarf im Jahr 1833 einen „Verschönerungsplan der Umgebung von Potsdam“, dessen regionale Dimension bis heute die Grundlage für die Definition der „Potsdamer Kulturlandschaft“ darstellt (vgl. dazu: Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege 1993; Schumacher, Strauss 1998). Ausgehend von der Vision des preußischen Kurfürsten Friedrich Wilhelm (1620-1688), die Landschaft um

Potsdam als großen „Frucht- und Ziergarten“ zu entwickeln, hatte die preußische Landesverschönerung im 19. Jahrhundert die gesamte Region über die engeren Grenzen der Stadt hinaus einschließlich der umliegenden Dörfer, Feldfluren und Jagdwälder als arkadisches Gartenreich gestaltet. Das programmatische Ziel der Landesverschönerung war es, Schönheit und Nutzbarkeit der Landschaft zu verbinden. Ein Vorbild für das „preußische Arkadien“ war der Wörlitzer Park, der ab 1764 als erster englischer Landschaftspark in Deutschland auf Initiative des Fürsten von Anhalt-Dessau entstand und ästhetische mit sozioökonomischen Entwicklungsabsichten zu einem regionalen „Gartenreich“ zu verbinden suchte. Als naturräumlich verbindendes Element zwischen Potsdam und Berlin betrachteten Peter Joseph Lenné und Fürst Hermann von Pückler-Muskau die Havelseen. Viele Schlösser und Bauwerke wurden in enger landschaftlicher Beziehung zum Wasser oder zu Aussichtspunkten auf die Stadt durch Architekten wie Karl Friedrich Schinkel oder Ludwig Persius errichtet. Die Potsdamer Kulturlandschaft gilt heute durch das enge Zusammenspiel von Gartenbaukunst, Landschaft und Architektur als „Gesamtkunstwerk“. Sie umfasst in ihrem Kern die seit 1990 als UNESCO-Weltkulturerbe ausgewiesenen preußischen Schlösser und Parks Sanssouci, Neuer Garten, Babelsberg, Glienicke, Sacrow, Pfaueninsel und Nikolskoe. Damit erstreckt sich die „Potsdamer Kulturlandschaft“ bis in das Stadtgebiet von Berlin.

Havel und Grunewald als Naherholungsgebiete Berlins

Der Raum zwischen Berlin und Potsdam entwickelte sich bereits seit Mitte des 19. Jahrhunderts zu einem der wichtigsten Erholungsgebiete für die Berliner. Der Bau von Bahnhöfen an Eisenbahnlinien brachte nicht nur die Pendler aus Suburbia nach Berlin, sondern auch Erholungssuchende aus Berlin nach Suburbia. In der Folge boomte der Ausflugsverkehr. Große Ausflugslokale entstanden am Schlachtensee, Wannsee, an der Krümmen Lanke, am Halensee und in Potsdam. Die Obstbaumblüte in Werder entwickelte sich durch die Magdeburger Eisenbahn zu einem massenhaft besuchten Ausflugsziel der Berliner Bevölkerung. Private Segel- und Ruderclubs gründeten sich an den Ufern vieler Seen. Ab 1865 wurde der Ausflugsdampferverkehr auf der Unterhavel aufgenommen. 1867 wurde der Segelverein der Unterhavel gegründet. Ab 1894 nahm die Stern-Dampfergesellschaft den regelmäßigen Linienverkehr auf der Strecke Wannsee – Gatow – Schildhorn – Pichelswerder – Spandau auf. 1897 entstand im Auftrag des Kreises Teltow auf dem Havelberg am Wannsee der 55 m hohe Kaiser-Wilhelm-Turm (heute Grunewaldturm). Dieser Aussichtsturm wurde zum beliebten Ziel für Radausflüge aus Berlin. Mit dem Bau des Teltowkanals und der Schleuse Kleinmachnow ab 1906 entwickelten sich auch diese zu beliebten Ausflugszielen.

Die Waldschutzbewegung entsteht (1890-1915)

Die Randwanderung der Industrie und des Bürgertums führten zur Besiedlung großer Waldflächen um Berlin und damit zum Verlust von Erholungsräumen. Carstenn schlug in seinem eingangs zitierten „Plan vom zukünftigen Berlin“ im Jahre 1892 vor, zwar den Grunewald als „Park“ zwischen Berlin und Potsdam zu erhalten, sah jedoch gleichzeitig eine durchgängige Bebauung der Havelufer mit Villengebieten vor (vgl. Abb. 4). Der

preußische Staat parzellierte und verkaufte bis ins 20. Jahrhundert hinein aus fiskalischen Gründen bereitwillig große Waldgebiete an private Investoren und Terraingesellschaften (Mielke 1971). Nachdem 1889 große Waldflächen dem Bau der Villenkolonie Grunewald zum Opfer fielen, bemühte sich der Magistrat der Stadt Berlin erstmals um den Kauf des gesamten Grunewaldes beim Preußischen Ministerium für Landwirtschaft (Meierjürgen 1995). Die staatlichen Ministerien zeigten zu diesem Zeitpunkt noch keinerlei Interesse am Schutz der Wälder. Staat und Stadt schoben sich gegenseitig die Verantwortung zum Schutz von Freiflächen zu (Mielke 1971: 100). Der zunehmende Mangel an Freiräumen in Berlin und die anhaltenden Waldverluste führten in den 1890er Jahren zur Bildung einer breiten öffentlichen Protestbewegung zum Schutz der Wälder um Berlin. In einer „Protest-Erklärung gegen die Vernichtung des Grunewaldes“ von 1904 hieß es: „Wir [...] erheben Protest gegen die Absicht des Fiskus, einen wesentlichen Teil des Grunewaldes, den man mit Recht die Lunge Berlins nennt, der ‚Bebauung zu erschliessen‘, d. h. zu vernichten. Unter dem Vorgeben, man wolle den Grunewald in einen ‚Volkspark‘ umwandeln, geht man daran, den 3 Millionen Bewohnern Groß-Berlins die Stätten ihrer Erholung zu nehmen, indem man auch diesen letzten Wald der näheren Umgebung Berlins vernichtet“ (zitiert in: Mielle 1971: 98).

Treibende Akteure für die Freiraumsicherung waren besonders der Ansiedlerverein Groß-Berlin, die beiden Berliner Architektenvereine sowie der Berliner Waldschutzverein. Diese ergriffen die Initiative, da nach ihrer Auffassung staatlicherseits nichts Entscheidendes zur Lösung der städtebaulichen Probleme des Großberliner Raumes geschah (Mielke 1971: 101). Diese propagierten durch Schriften und die 1908 und 1909 abgehaltenen „Waldschutztage“ den Gedanken der Freiraumsicherung (Escher 1985: 315 ff.). Unterstützung fand dieser Gedanke durch den konservativen „Verein der Vororte Berlins“, zu dem sich 160 Vereine und 49 Stadt- und Landgemeinden im Umland Berlins zusammengeschlossen hatten. Auch die Liberalen und Sozialdemokraten forderten die vollständige Erhaltung der Wälder. Im Jahr 1908 wurde auf private Initiative in der Villenkolonie Nikolassee der „Schutzverband für die Grunewaldseen“ gegründet, dem auch Kommunen beitraten (Escher 1985: 316). Damit wurden die suburbanen Bewohner selbst zu Protagonisten des Freiraumschutzes.

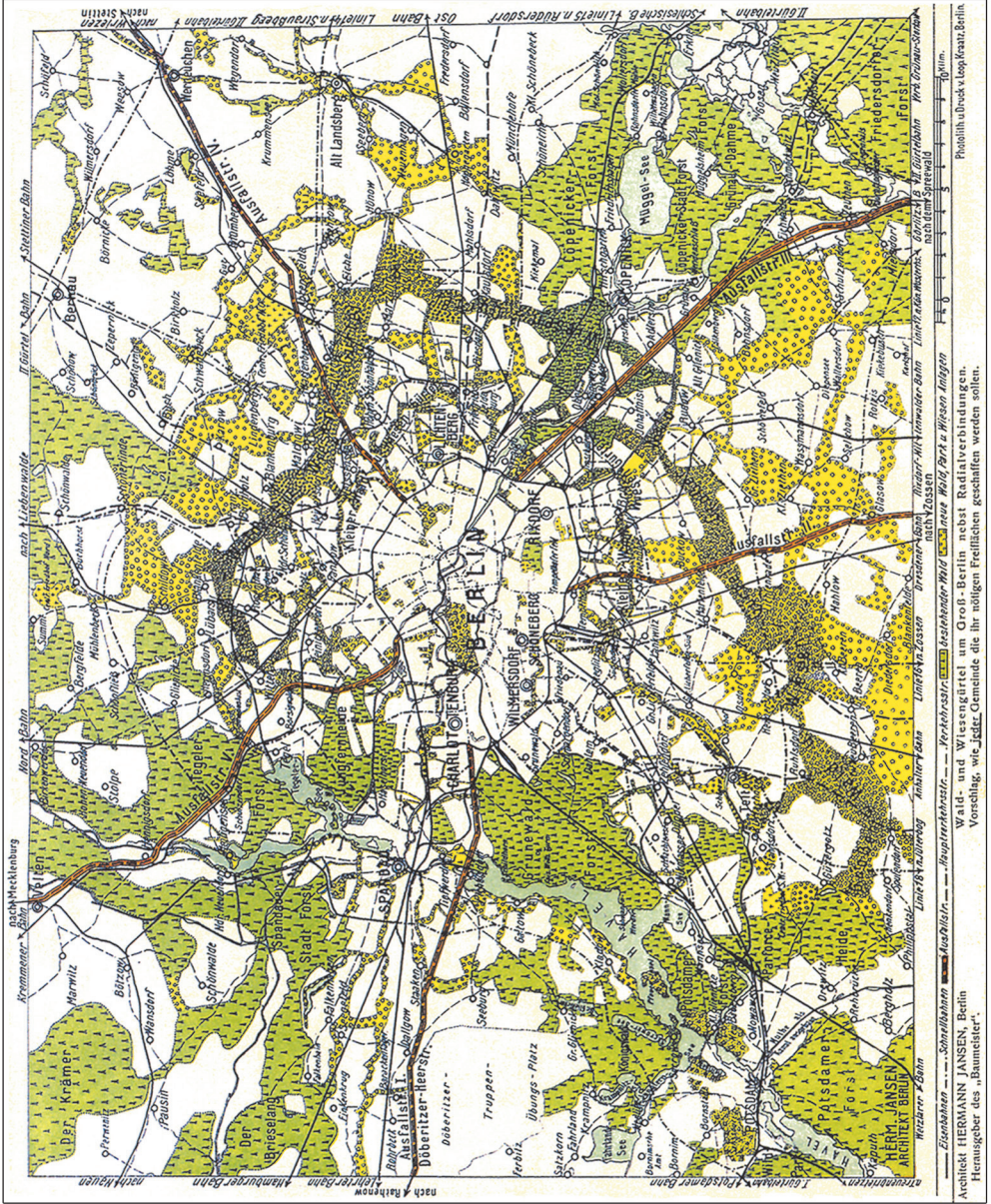
Der Wettbewerb Groß-Berlin 1909/10

Die Architektenvereine führten in den Jahren 1909/10 den bekannten Wettbewerb „zur Erlangung eines Grundplans für die bauliche Entwicklung von Groß-Berlin“ durch. Der erste Sieger dieses Wettbewerbs, Hermann Jansen, sah die Schaffung eines weiträumigen Wald- und Wiesengürtels um die Berliner Vororte, ergänzt durch radiale Grünzüge in das Stadtinnere, vor (vgl. Abb. 5).

Auch wenn viele Entwürfe aufgrund ihrer Großflächigkeit und modellhaften Ordnungsansprüche nur geringe Chancen auf Verwirklichung hatten, forcierte der Wettbewerb den Druck einer breiten Öffentlichkeit für eine stärkere planerische Steuerung der Siedlungs- und Freiraumentwicklung. Im Jahr 1912 wurde schließlich der Zweckverband Groß-Berlin von der Preußischen Regierung gegen viele Widerstände gegründet. Die Aufgaben des Zweckverbandes waren:

- Regelung des öffentlichen Schienenverkehrs
- Beteiligung an Bauverordnungen
- Erwerb und Erhaltung größerer, von der Bebauung freizuhaltender Grünflächen

Abb. 5: Der „Wald- und Wiesengürtel“ von Hermann Jansen (1910)



Mitglieder wurden die Stadt Berlin, die kreisfreien Städte Charlottenburg, (Deutsch-)Wilmsdorf, Rixdorf, Schöneberg, Lichtenberg und Spandau sowie die Landkreise Teltow und Niederbarnim. Damit erkannte der preußische Staat grundsätzlich die Notwendigkeit einer planerischen Ordnung des Großraumes Berlin an, versuchte jedoch gleichzeitig, die politische Macht der Kernstadt zu begrenzen (Escher 1985: 318).

1915: Der Dauerwaldvertrag sichert große Freiräume vor Bebauung

Im Jahr 1915 wurde der Dauerwaldvertrag zwischen dem Zweckverband und der Preußischen Forstverwaltung abgeschlossen. Etwa 10.000 ha der Oberförstereien Tegel, Grunewald, Potsdam, Köpenick und Grünau wurden als Erholungswald dauerhaft gesichert, da die erworbenen Waldflächen vertraglich für immer nicht als Bauland veräußert werden durften. Der Dauerwaldvertrag wird heute als die „bedeutendste freiflächenpolitische Entscheidung“ bewertet (Meierjürgen 1995: 14).

Mit der Bildung von Groß-Berlin im Jahr 1920 gingen die Wälder des Zweckverbandes an die Forstverwaltung der Stadt Berlin über. Diese begann mit der systematischen Unterschutzstellung von Waldgebieten und Seeufern für die öffentliche Naherholung. Die Freiräume der Stadt wurden nun systematischer für die Naherholung der Berliner erschlossen. Die Eröffnung der U-Bahn bis zur Krümmen Lanke im Jahr 1929 verbesserte die Erreichbarkeit des Grunewaldes. 1922 trat das „Gesetz zur Erhaltung des Baumbestandes und zur Erhaltung und Freigabe der Uferwege im Interesse der Volksgesundheit“ in Kraft. 1929 wurde durch den damaligen Stadtbaurat Martin Wagner ein Generalfreiflächenplan für die Stadtgemeinde Berlin und umgebende Zonen erstellt, der erstmals Mindestanforderungen für die Freiraumversorgung formulierte. Der Plan sicherte einen Ring von Parkanlagen, Kleingärten und Friedhöfen sowie die großflächigen Waldgebiete am Stadtrand (SenStadt 1994: 5). Der Sicherung und Schaffung von Uferwegen kam dabei eine besondere Bedeutung zu.

Seit den 1920er Jahren wurde der Raum zwischen Berlin und Potsdam gleichzeitig verstärkt für den Autoverkehr erschlossen. Im Jahr 1921 wurde die Automobil-, Verkehrs- und Übungsstraße (AVUS) parallel zur Wetzlarer Bahn quer durch den Grunewald als erste kreuzungsfreie Autostraße Europas eröffnet (Mielke 1971: 230). Mit der allmählichen Verbreitung des Autos als Verkehrsmittel konnte sich die inselartige Siedlungsentwicklung der Villenkolonien von Bahnhöfen und Bahnlinien lösen und sich stärker in der Fläche ausbreiten.

Volkspark in Berlin

Peter Joseph Lenné gestaltete ab 1846 den Park Friedrichshain, der als erster Bürgerpark ein Gegenstück zum adligen Tiergarten darstellte. In der Gründerzeit verbreitete sich die sozialreformerische Idee der Volkspark, um auch den Arbeiterschichten Freizeit- und Erholungsangebote in der Stadt zu bieten. In Berlin wurde ab 1876 als erster der Treptower Park in einen Volkspark umgewandelt. Seit den 1890er Jahren gab es im Berliner Magistrat Vorschläge, das kaiserliche Jagdgebiet des Grunewaldes in einen Stadtpark umzuwandeln. Der Kaiser genehmigte 1902 schließlich die Umwandlung in einen Volkspark und gab 1904 die Nutzung als Hofjagdrevier endgültig auf. Das bis

dahin den Forst umgebende Wildgatter wurde abgerissen (Mielke 1971: 98, 226). Unter dem Berliner Stadtgartendirektor Erwin Barth wurden Ende der 1920er Jahre weitere Volkspärke angelegt. Im Südwesten Berlins waren dies der Lietzenseepark und der Fischaltalpark. In den 1930er Jahren folgte die Umwandlung des Schlossparks Klein-Glienicke, unmittelbar an der Glienicker Brücke gelegen, in einen Volkspark.

Die Stadtlandschaft als Planungsleitbild in Berlin nach 1945

Der Zweite Weltkrieg hinterließ mit der „Trümmerwüste“ Berlin tief gehende Spuren in der Stadtlandschaft. Neben dem vorübergehenden Kahlschlag von Wäldern für Brennholz und der landwirtschaftlichen Nutzung des Tiergartens blieb als dauerhafte Kriegsfolge der Teufelsberg, der durch Aufschüttung der Trümmer der zerstörten Stadt entstand. Auf diesem wurde in den Jahren 1950 bis 1952 neben einer militärischen Radaranlage ein Aussichts-, Ausflugs- und Wintersportberg gestaltet (Mielke 1971: 142 ff.). Unmittelbar nach dem Krieg entwickelte das Kollektiv um Hans Scharoun einen „Strukturplan des Raumes Berlin“, der dem Leitbild einer aufgelockerten und organischen Stadtlandschaft folgte. „Die Stadtlandschaft ist für den Städtebauer ein Gestaltungsprinzip, besonders um der Großsiedlung Herr zu werden. Durch sie ist es möglich, Unüberschaubares, Maßloses in übersehbare und maßvolle Teile aufzugliedern und diese Teile zueinander zu ordnen, wie Wald, Wiese, Berg und See in einer schönen Landschaft zusammenwirken“ (Scharoun zitiert in: Schindler 1972: 27). Auch wenn sich die dezentrale Gliederung der Stadt in organische Zellen nicht durchsetzen konnte und durch das neue Leitbild der „Urbanität durch Dichte“ abgelöst wurde (Durth 1990), blieb die Durchdringung von Stadt und Landschaft ein wesentliches Merkmal des Siedlungsgebietes von Berlin. In den Flächennutzungsplan für West-Berlin von 1965 wurde erstmals eine systematische Grünflächenplanung integriert. Seitdem wurde auf der Grundlage des Berliner Naturschutzgesetzes ein umfassendes System der Landschaftsplanung als Teil der Raumplanung im wiedervereinigten Berlin eingeführt. Dem Landschaftsprogramm lag dabei die Leitidee der „Stadtlandschaft Berlin“ zugrunde (SenStadt 1994).

Planung eines Kulturparks im sozialistischen Potsdam

In der sozialistischen Bezirksstadt Potsdam wurde seit den 1950er Jahren zwischen dem historischen Park Babelsberg und der Innenstadt unter Leitung des Landschaftsarchitekten Walter Funcke ein „Kulturpark“ mit Sportstadion, Sportanlagen, Turn- und Schwimmhalle, Fest- und Aufmarschwiese, Feststraße und vielen anderen Einrichtungen geplant. Dieser sollte als sozialistische Weiterentwicklung des Volksparks das gesellschaftliche und kulturelle Zentrum Potsdams bilden (Karn 2004). Diese Planung wurde in der Folgezeit nicht verwirklicht, nicht zuletzt weil die 1956 gegründete Stiftung der Staatlichen Schlösser und Gärten dies ablehnte und stattdessen die Restaurierung der historischen Parkanlagen anstrebte. Auch das im Büro für Territorialplanung von Funcke seit 1965 vertretene Ziel einer „komplexen Landschaftsplanung“ für den gesamten Bezirk Potsdam blieb gegenüber wirtschaftlichen Siedlungsinteressen letztlich erfolglos (ebd.). Aufgrund des denkmalpflegerischen Status der Parkanlagen hatte Potsdam bis nach der Wende keine Volkspärke aufzuweisen. Erst im Rahmen der Bundesgartenschau 2001 wurde ein solcher im Norden der Stadt zur Entlastung der historischen Parks eröffnet.

Wissenschaftsparks in Potsdam

Die Stadt Potsdam entwickelt sich als Sitz dreier Hochschulen und vieler außeruniversitärer Forschungsstandorte seit der Wende zu einer Wissenschaftsstadt. Diese Karriere begann bereits mit der Gründung des ersten astrophysikalischen Observatoriums der Welt auf dem Telegrafenberg im Jahr 1874. Im *Wissenschaftspark Albert Einstein* auf dem Telegrafenberg arbeiten heute ca. 800 Beschäftigte im Bereich der Geo- und Klimaforschung. Dieser Park bildet heute mit seinen historischen Gebäuden und dem alten Baumbestand einen attraktiven Campus für die Wissensproduktion. Der von Erich Mendelsohn 1924 im expressionistischen Baustil errichtete Einsteinturm ist ein bekanntes Symbol für den Wissenschaftsstandort Potsdam. Der zweite Wissenschaftspark wurde seit 1993 als peripherer Standort auf der „grünen Wiese“ angesiedelt. Der *Wissenschaftspark Golm* ist der größte Forschungsstandort im Land Brandenburg. Neben der mathematisch-naturwissenschaftlichen Fakultät der Universität Potsdam wurden hier vier außeruniversitäre Institute nach der Wende neu angesiedelt. Der Standort Golm beschäftigt derzeit ca. 1.500 wissenschaftliche und nichtwissenschaftliche Mitarbeiter.

Freiraumentwicklung am Teltowkanal seit 1990

Während auf dem Stadtgebiet Berlins großflächige Freiräume heute weitgehend vor einer Besiedlung gesichert erscheinen, geht das Siedlungs- und Verkehrsflächenwachstum in den suburbanen Orten Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf teilweise zulasten von Agrar- und Waldflächen. Ein zusammenhängendes Freiraumkonzept wurde bisher aufgrund der kommunalen Planungshoheit und interkommunalen Konkurrenz nicht entwickelt. Der seit 1996 verfolgte Ansatz der Gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburg, einen Regionalpark Teltow im Süden Berlins großflächig zu entwickeln, wurde von den drei Kommunen zunächst als „Unfug“ und „zu sehr auf Berliner Bedürfnisse zugeschnitten“ abgelehnt (Kühn 1999). Aufgrund der industriellen Vorgeschichte der Region und seiner Grenzlage zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg sowie zwischen den Orten Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf wurde der Teltowkanal von der kommunalen Flächennutzungs- und Landschaftsplanung nach der Wiedervereinigung zunächst noch nicht als verbindendes Landschaftselement wahrgenommen. Im Jahr 2006 gründeten deshalb engagierte Bürger, Politiker und Unternehmer aus der Region eine Interessengemeinschaft. Diese hat das Ziel, die Teltowkanalau von einem vernachlässigten Grenzgebiet zu einem gemeinsamen Park der Region Teltow zu entwickeln. Dazu sollen Rad- und Wanderwege entlang des Kanals angelegt werden, welche auch die teilungsbedingte Wegenetzlücke zwischen Berlin und Potsdam schließen (Hahn, Stich 2006: 150 ff.).

Ausblick

In vielen Bereichen sind die Städte Berlin und Potsdam inzwischen wieder eng verflochten. Die Stiftung Preußische Schlösser und Gärten verwaltet seit 1995 wieder gemeinsam die Parks in beiden Städten. Die engen Verflechtungen zwischen Berlin und Potsdam spiegeln sich auch in der Tatsache, dass die Regionalbahnlinie RE 1 heute mit Abstand die am meisten frequentierte Strecke in Berlin und Brandenburg ist. Dennoch sind

bis heute nicht alle teilungsbedingten Unterschiede und Barrieren überwunden. So scheiterten bisher Versuche, die Stammbahn als älteste Bahnlinie zwischen Berlin und Potsdam zu reaktivieren. Auch die erste Volksabstimmung zur Länderfusion im Jahr 1996 scheiterte am negativen Votum der Brandenburger und Potsdamer. Sollte eine zweite Abstimmung in Zukunft erfolgreicher verlaufen, dann wird das rekonstruierte Potsdamer Stadtschloss der Parlamentsitz eines vereinten Bundeslandes Berlin-Brandenburg – ein weiterer Schritt zur Realisierung von Carstenns Vision einer gemeinsamen Stadt.

4 Fazit und allgemeine Schlussfolgerungen

Die Stadtlandschaft zwischen Berlin und Potsdam stellt in mehrfacher Hinsicht ein besonderes und untypisches Fallbeispiel für suburbane Räume in Deutschland dar. Es handelt sich um eine in vielen zeitlichen Schichten gewachsene und damit historische Kulturlandschaft. Nach der skizzierenden Beschreibung der Siedlungs- und Freiraumgeschichte wird abschließend versucht, einige Erklärungen und allgemeine Schlussfolgerungen aus der Fallstudie abzuleiten:

- Ihre privilegierte Sozialgeschichte als Residenz und Jagdgebiet des preußischen Adels und als Wohnsitz des Berliner Großbürgertums hat maßgeblich zur Gestaltung der Berlin-Potsdamer Stadtlandschaft beigetragen. Der Fall zeigt, wie sich das *suburbane Wohnen als sozialer Prozess einer schichtenspezifischen Diffusion* von den Adelsresidenzen der Schlösser über die großbürgerlichen Villen- und Landhauskolonien bis zu den Klein- und Reihenhaus-siedlungen der Handwerker- und Arbeiterschichten durchgesetzt hat. Das Wohnen in Suburbia – zunächst ein exklusives soziales Privileg – wurde im 20. Jahrhundert allmählich demokratisiert. Der soziale Diffusionsprozess spiegelt sich auch in der historischen Entwicklungslinie von den Schlossparks über die Bürgerparks bis zu den Volksparks wieder.
- Die besonderen Gestaltqualitäten der Stadtlandschaft zwischen Berlin und Potsdam erklären sich durch die spezifische *Nutzungsmischung aus Wohnen, Naherholung, Bildung und Wissen*. Nicht nur Potsdam ist heute als Wissenschaftsstadt Sitz vieler Forschungsinstitute und zweier „Wissenschaftsparks“, sondern auch in Berlin-Dahlem liegt die Freie Universität Berlin inmitten einer suburbanen Wohn- und Erholungslandschaft. Das „Arbeiten im Park“ ist für Bildungseinrichtungen, wissensbasierte Dienstleistungen und kreative Branchen heute teilweise ein Standortfaktor. Dagegen finden sich im suburbanen Raum zwischen Berlin und Potsdam (mit Ausnahme um den Teltowkanal) kaum störende Gewerbegebiete, größere Ansiedlungen industriell-gewerblicher Unternehmen oder sperriger Infrastrukturen, die anderswo den suburbanen Raum stark prägen.
- Seen-, Wasser- und Waldlandschaften in der Nähe der Großstädte sind wichtige Attraktivitätsfaktoren für das suburbane Wohnen. Da die *Randlagen von Siedlung und Landschaft* (am Wald, am Park, am Gewässer) auf den Wohnungsmärkten zu den attraktivsten und teuersten Standorten zählen, sollte die öffentliche Planung die kleinräumige Durchdringung von Siedlung und Landschaft in suburbanen Räumen durch regionale Grünzüge sichern. Wie die Planungsgeschichte für Berliner Grüngürtel von Lenné über Jansen bis zur Gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburg

zeigt, laufen großmaßstäbliche Freiraummodelle in administrativ fragmentierten Großstadtregionen Gefahr, ideale Konstrukte der Planung zu bleiben und damit zu scheitern. Dies betrifft zuletzt auch die in den 1990er Jahren als Grüner Ring um Berlin großflächig ausgewiesenen Regionalparks.

- Private Eisenbahn- und Terraingesellschaften haben während der Kaiserzeit im 19. Jahrhundert die Grundlagen für die hohe gestalterische Qualität der Kulturlandschaft gelegt. Die in Suburbia verbreiteten *Wachstums-Koalitionen* aus Landeigentümern, Bauträgern und der Lokalpolitik sowie die interkommunale Konkurrenz tendieren jedoch zu einer Inanspruchnahme und Übernutzung von Freiräumen. Der *Schutz suburbaner Landschaften* gegen den Be- bzw. Zersiedlungsdruck wurde historisch nicht durch staatliche Planungsbehörden, sondern durch soziale Protestbewegungen der Bürger initiiert und hat dann maßgeblich zur Herausbildung einer öffentlichen Flächennutzungs- und Regionalplanung beigetragen. Die Freiraumsicherung in wachsenden Großstadtregionen ist und bleibt eine zentrale Aufgabe der öffentlichen Planung.
- Stadtlandschaft war und ist ein umstrittenes Leitbild für die räumliche Planung. Einerseits wurde der damit einhergehende Verlust an Urbanität in den Städten kritisiert (Durth 1990), andererseits wurde dem Leitbild vorgeworfen, die Zersiedlung der Landschaft im Umland der Städte zu legitimieren (Kauffmann 1970). Für Großstadtregionen ist Stadtlandschaft ein tragfähiger Planungsansatz, wenn die *Unterscheidung zwischen Siedlungs- und Freiräumen* nicht aufgegeben, sondern akzentuiert wird. Bei allzu holistischen Definitionen von „Kulturlandschaften“, die auch Siedlungsräume und ganze Stadtregionen umfassen, besteht sonst die Gefahr der Beliebigkeit.

Literatur

- Bernhardt, C. (1998): Bauplatz Groß-Berlin. Wohnungsmärkte, Terraingewerbe und Kommunalpolitik im Städtewachstum der Hochindustrialisierung (1871-1918). = Veröffentlichungen der Historischen Kommission zu Berlin 93. Berlin, New York.
- Bodenschatz, H. (2001a): Städtebau – Von der Villenkolonie zur Gartenstadt. In: Harlander, T. (Hrsg.): Villa und Eigenheim. Suburbaner Städtebau in Deutschland. Stuttgart, München, 76-106.
- Bodenschatz, Harald (2001b): Villenkolonie Grunewald bei Berlin. In: Harlander, T. (Hrsg.): Villa und Eigenheim. Suburbaner Städtebau in Deutschland. Stuttgart, München, 132-143.
- Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege (Hrsg.) (1993): Die Potsdamer Kulturlandschaft. Eine Untersuchung des historisch-kulturellen Landschaftspotentials. = Arbeitshefte des Brandenburgischen Landesamtes für Denkmalpflege 2. Potsdam.
- Bröcker, N.; Kress, C. (2004): Südwestlich siedeln. Kleinmachnow bei Berlin – von der Villenkolonie zur Bürgerhaussiedlung. Berlin.
- Carstenn, J. A. W. v. (1892): Die zukünftige Entwicklung Berlins. Berlin.
- Durth, W. (1990): Die Stadtlandschaft. Zum Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt. In: Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz (Hrsg.): Architektur und Städtebau der Fünfziger Jahre. Ergebnisse der Fachtagung in Hannover, 2.-4. Februar 1990: Schutz und Erhaltung von Bauten der fünfziger Jahre. = Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz 41. Bonn, 24-36.
- Escher, F. (1985): Berlin und sein Umland. Zur Genese der Berliner Stadtlandschaft bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts. Berlin.

- Hahn, P.; Stich, J. (2006): Teltowkanal. Stationen, Wege, Geschichten. Badenweiler.
- Hofmeister, B. (1985): Alt-Berlin – Groß-Berlin – West-Berlin, Versuch einer Flächenbilanz. In: Hofmeister, B.; Pachur, H.-J.; Pape, C. und Reindke, G. (Hrsg.): Berlin. Beiträge zur Geographie eines Großstadtraumes. Berlin, 251-275.
- Jansen, H. (1910): Vorschläge für einen Grundplan für Groß-Berlin. München.
- Karn, S. (2004): Freiflächen- und Landschaftsplanung in der DDR. Am Beispiel von Werken des Landschaftsarchitekten Walter Funcke (1907-87). = Arbeiten zur sozialwissenschaftlich orientierten Freiraumplanung II. Münster.
- Kauffmann, W.-D. (1970): Stadtlandschaft. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover, 3203-3206.
- Kühn, M. (1999): Kulturlandschaften zwischen Schutz und Nutzung. Modellhafte Planungsansätze einer nachhaltigen Freiraum- und Landschaftsentwicklung. = REGIO – Beiträge des IRS 14. Erkner.
- Maschule, D.; Seiberlich, L. (1970): Die Berliner Villenvororte. In: Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin (Hrsg.): Berlin und seine Bauten. Teil IV: Wohnungsbau, Band A: Die Voraussetzungen – Die Entwicklungen der Wohngebiete. Berlin, München, Düsseldorf, 93-101.
- Meierjürgen, U. (1995): Freiraumerholung in Berlin: die Entwicklung eines forstpolitischen Ansatzes für eine Raumpfanung des stadtnahen Erholungswaldes. = Arbeitsmaterialien der Berliner Forsten 5. Berlin.
- Mielke, H.-J. (1971): Die kulturlandschaftliche Entwicklung des Grunewaldgebietes. = Abhandlungen des I. Geographischen Instituts der Freien Universität Berlin 18. Berlin.
- Posener, J. (1982): Berlin – Gründung der Gartenvororte. In: Arch+ (63/64), 51-57.
- Posener, J.; Bergius, B. (1975): Individuelle geplante Einfamilienhäuser 1896-1968. In: Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin (Hrsg.): Berlin und seine Bauten. Teil IV: Wohnungsbau. Berlin, München, Düsseldorf, 1-42.
- Reif, H. (2002): Villa suburbana – Berlin im europäischen Metropolenvergleich 1871-1914. In: Bauer, L.; Sievernich, G. (Hrsg.): Reden über die Stadt. = Schriftenreihe des Forum Guardini 10. Berlin, 85-100.
- Schindler, N. (1972): Gartenwesen und Grünordnung in Berlin. In: Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin (Hrsg.): Berlin und seine Bauten. Teil XI: Gartenwesen. Berlin, München, Düsseldorf, 1-50.
- Schmidt, S.-H. (1995): Groß-Berlin entsteht. In: Landesarchiv Berlin (Hrsg.): Vor 75 Jahren: Groß-Berlin entsteht. Berlin, 9-84.
- Schumacher, H.; Strauss, J. (1998): Das ganze Land ein Garten. Historische Kulturlandschaften an Havel, Elbe und Themse. Potsdam.
- SenStadt – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz (Hrsg.) (1994): Landschaftsprogramm, Artenschutzprogramm. Berlin.
- SenStadt – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz (Hrsg.) (1990): Räumliche Entwicklung in der Region Berlin – Planungsgrundlagen. Berlin.