

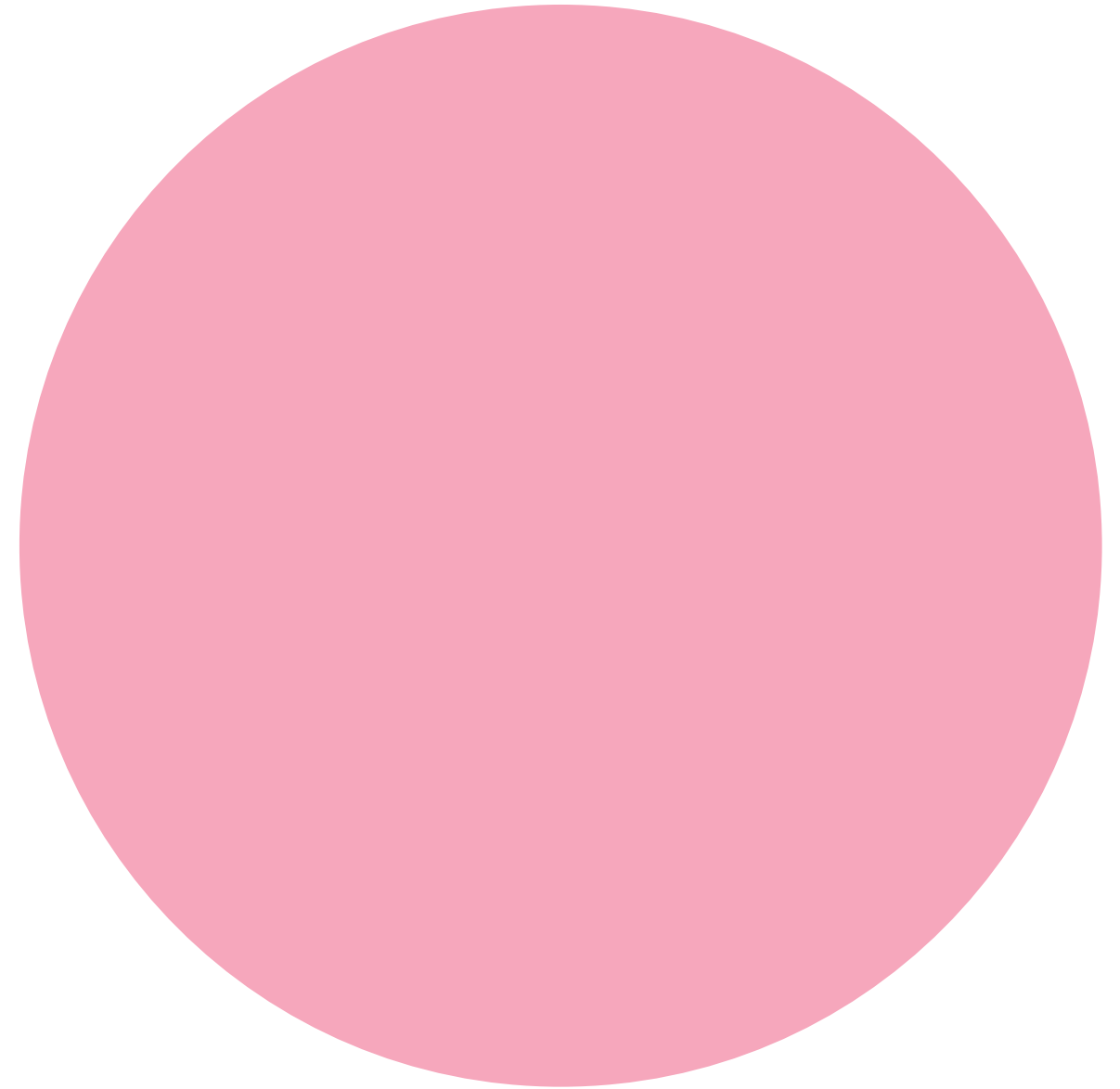


**RING FREI FÜR DIE
INTERNATIONALE
BAU-AUSSTELLUNG
BERLIN 2034-37**

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen

BERLIN





RING FREI FÜR DIE
INTERNATIONALE
BAUUSSTELLUNG
BERLIN 2034-37

GRUSSWORTE	008	Grußwort Senator Christian Gaebler	008
		Vorwort Senatsbaudirektorin Petra Kahlfeldt	009
		Gedanken zur IBA Berlin 2034-37 Harald Bodenschatz und Cordelia Polinna	010

AUFTAKTAUSSTELLUNG ZUR IBA BERLIN 2034-37

AUFBRUCH	016	Ring frei für die IBA Berlin 2034-37	012
		Reigen der Berliner IBA-Ideen seit 1996	018
		Resümee	038
		Start der IBA Berlin 2034-37	042
		S-Bahn-Ring	050
		IBA-Suchräume	068

RÜCKBLICK	078	Allgemeine Städtebauausstellung Berlin 1910	086
		Deutsche Bauausstellung Berlin 1931	088
		Interbau 1957	090
		IBA 1987	098
		Bauausstellung der DDR 1987	110
		Fünf Schlussfolgerungen	112

POSITIONEN

116

Raumlabor	119
Universität der Künste, Entwerfen und Gebäudeplanung	128
TU Berlin, Fachgebiet Architektur der Transformation	132
Architektenkammer Berlin	136
Baukammer Berlin	138
Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg e. V.	140
Bauhaus Erde	144
Bund Deutscher Architektinnen und Architekten (BDA), Landesverband Berlin	146
Bund Deutscher Landschaftsarchitekt:innen (bdla) - Berlin-Brandenburg	148
Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL), Landesgruppe Berlin-Brandenburg	152
Hermann-Henselmann-Stiftung	154
Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V. (SRL), Regionalgruppe Berlin/Brandenburg	156
Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Berlin	160
Stadtmuseum Berlin	162
Brandenburg: der Goldene Kreis der Städte der Zweiten Reihe	164

AUSBLICK

168

Was können wir aus der Geschichte der IBA lernen?	170
Perspektiven der IBA Berlin 2034-37	174
Organisation der IBA Berlin 2034-37	177
Kernbotschaft der IBA Berlin 2034-37	178

ANHANG

AUSZÜGE AUS DER SENATSVORLAGE

180

a. Anlass	180
b. Ziele der Internationalen Bauausstellung Berlin 2034-37 (IBA Berlin 2034-37)	181
c. Konzept der IBA Berlin 2034-37	182
d. Standort	183
g. Beteiligung	185
h. Internationales	186
i. Ausblick	187
k. Einbindung der Bezirke	187
Impressum	188

GRUSSWORT

Die Internationale Bauausstellung Berlin 2034–37 öffnet einen weiten Horizont für Berlins Zukunft. Sie fragt nicht nur, wo und was gebaut wird, sondern vor allem, wie die gewachsene Stadt Berlin gestalterisch anspruchsvoll, sozial ausgewogen und ressourcenschonend weiterentwickelt werden kann. Damit ist die IBA mehr als ein einzelnes Projekt: Sie schafft einen Möglichkeitsraum, in dem globale Stadtentwicklungsaufgaben lokal bearbeitet, innovative Lösungen erprobt und beispielhafte Projekte national und international sichtbar werden.

Dieser Anspruch wird zum Auftakt in zwei Ausstellungen sichtbar. Sie eröffnen wichtige Zugänge zur IBA Berlin 2034–37 und machen die Berliner IBA-Vorgeschichte, räumliche Leitlinien und Perspektiven anschaulich. Gemeinsam laden sie ein, die großen Fragen Berlins früh öffentlich zu thematisieren und den Prozess der IBA breit zu verankern.

Im Mittelpunkt der IBA Berlin 2034–37 stehen der sensible Weiterbau bestehender Quartiere, der Umbau untergenutzter Räume und Gebäude sowie der Neubau auf anders genutzten Flächen. Ziel ist, exemplarische Projekte zu entwickeln, die zeigen, wie Berlin zukunftsfähig, klimagerecht und mit hoher stadträumlicher Qualität weiterentwickelt werden kann. Ausgangspunkt ist die gewachsene Stadt mit Gebäuden, Infrastrukturen und Freiräumen.

Mit dem erweiterten Ring-Szenario rücken die Bereiche beidseits des S-Bahn-Rings und entlang querender Radialen in den Fokus. An diesen Übergängen zwischen Innen- und Außenstadt bündeln sich Herausforderungen, zugleich besondere Potenziale für qualitätsvolle Lebensräume. Die Ausstellungen machen diese Bandbreite sichtbar, erinnern an frühere Berliner IBA-Debatten und eröffnen mit Aufbruch, Rückblick, Positionen und Ausblick umfassenden Zugang zum weiteren Prozess.

Mein Dank gilt besonders den Kuratoren der Auftaktausstellung Prof. Dr. Harald Bodenschatz und Prof. Dr. Cordelia Polinna, die in kürzester Zeit eine wirklich gelungene Ausstellung erarbeitet haben. Auch danke ich dem IBA-Team der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen sowie allen, die an Konzeption, Gestaltung und Realisierung der Ausstellungen mitwirkt haben. Ich wünsche den Ausstellungen große Resonanz und allen Besuchenden anregende Einsichten in ein Vorhaben, das die Zukunft Berlins besonders mitprägen wird.



Christian Gaebler
Senator

VORWORT

Die Zukunft Berlins entscheidet sich nicht allein im Neubau, sondern maßgeblich im klugen Weiterbauen, im Umbau des Bestands und in der Aktivierung untergenutzter Räume. Gerade Berlin ist in der besonderen Lage, seine Zukunft aus der gewachsenen Stadt heraus zu entwickeln, in der Gebäude, Infrastrukturen, Freiräume und Übergänge zwischen innerer und äußerer Stadt gleichermaßen Bedeutung haben. Es ist unsere Aufgabe, diese Potenziale zu erkennen und so weiterzuentwickeln, dass daraus neue, gut gestaltete und qualitätsvolle Lebensräume entstehen.

Die Auftaktausstellung im Juni 2026 macht sichtbar, warum die IBA Berlin 2034–37 gerade jetzt und mit dem Schwerpunktthema ‚Urbane Transformation‘ vorbereitet wird. In den vergangenen zwei Jahren wurden in einem breiten fachlichen Austausch Leitmotiv, Themen und Formate geschärft: Klimaanpassung, Bauwende, neue Wohn- und Dichteformen, zirkuläre Stadtentwicklung und Ressourcenkreisläufe, Stadt der kurzen Wege und sozialer Resilienz. Zugleich geht es um offene Prozesse, Beteiligung und den Mut, neue Typologien und Antworten zu erproben.

Als erste IBA der wiedervereinigten Stadt richtet die IBA Berlin 2034–37 den Blick auf Berlin als Ganzes – auf Ost und West, auf die Verbindung von innerer und äußerer Stadt sowie auf Stadt und Region. Mit dem S-Bahn-Ring und den großen Radialen, den Verkehrsachsen, die vom Umland in die Stadt führen, rücken jene Räume in den Fokus, in denen sich die Herausforderungen unserer Zeit ebenso deutlich zeigen wie die Chancen für Neues.

Die Ausstellung macht erfahrbar, dass eine IBA aus konkreten Orten und realen Transformationsaufgaben entsteht, zugleich aber über den einzelnen Ort und das einzelne Projekt hinaus wegweisend ist: mit dem Anspruch, beispielhafte Lösungen zu entwickeln, neue Herangehensweisen zu erproben und Mut für Veränderung zu machen. So versteht sie sich als Experimentier- und Lernraum auf Zeit – und als Einladung, die Zukunft Berlins nicht nur zu betrachten, sondern sie gemeinsam zu entwerfen.

Ich wünsche den Besucherinnen und Besuchern anregende Eindrücke und inspirierende Einblicke in eine Ausstellung, die den Blick auf Berlin schärft und die IBA Berlin 2034–37 als gemeinsames Zukunftsprojekt unserer Stadt greifbar werden lässt.



Petra Kahlfeldt
Senatsbaudirektorin und Staatssekretärin
für Stadtentwicklung

GEDANKEN ZUR IBA BERLIN 2034-37

Prof. Dr. Harald Bodenschatz und Prof. Dr. Cordelia Polinna kuratieren die Auftaktausstellung zur IBA Berlin 2034-37. Mit einer Preview am 5. Juni 2026 im Gebäude der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und der Eröffnung am 30. Juni 2026 in der Alten Feuerwache im Flughafen Tempelhof läutet der Auftakt einen breiten Dialog über Themen, Orte und Perspektiven der IBA Berlin 2034-37 ein.

Städte verändern sich nicht durch große Worte, auch nicht durch Ausstellungen wie diese. Sie verändern sich durch das Handeln der Stadtgesellschaft, durch Städtebau, durch den Umbau der vorhandenen Stadt. Hinter diesen Taten müssen klare Vorstellungen stehen: Wo und mit welchem Programm der Umbau der Städte erfolgen soll – und mit welchen Akteurinnen und Akteuren. Mit einem Programm, das auf die jeweilige Stadt zugeschnitten sein muss, das dem konkreten Ort wie den aktuellen Herausforderungen gerecht zu werden hat. Eine IBA Berlin kann ein Motor dieses Umbaus sein. Und eine Ausstellung, die diese IBA vorbereitet, kann dazu beitragen, Programm und Ort in diesen Jahren des Umbruchs und der Unsicherheit weiter zu klären.

Ist Berlin bereit für eine neue IBA? Die Frage, wie mit dem Bestand angemessen umzugehen ist – mit dem Gebauten, dem Gewachsenen, dem scheinbar Unveränderlichen – beherrscht zu Recht die aktuelle Architektur- und Stadtentwicklungsdiskussion weit über Berlin hinaus. Angesichts ökologischer Dringlichkeit, knapper Ressourcen und der (sozialen) Kosten von Verdrängung und Neubau steht ein umfassender Stadtumbau auf der Tagesordnung, eine Bauwende, eine Energiewende, eine Mobilitätswende. Viele Verbände und Institutionen haben sich in ihren Beiträgen für die Ausstellung in diesem Sinne geäußert. Besten Dank für diese Unterstützung! Was bedeutet dies aber für unsere Stadt, für deren Bewohnerinnen und Bewohner, für deren konkrete Orte? Reichen diese allgemeinen Orientierungen als Programm für Berlin? Reichen sie für eine IBA?

Eine neue IBA Berlin beginnt nicht bei Null. Sie hat prominente Vorläufer, an denen sie gemessen werden wird. Insbesondere an der Interbau 1957 und der IBA 1987. Aber auch an der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung 1910, an der Deutschen Bauausstellung 1931 und an der DDR-Ausstellung 1987 in Ost-Berlin. Von all diesen Großereignissen – und ihren Ambivalenzen – können wir heute lernen. Seit den späten 1990er Jahren haben zudem Planerinnen und Planer, Architektinnen und Architekten, Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler sowie zivilgesellschaftliche Initiativen die Idee einer neuen Berliner IBA immer wieder aufgegriffen und für unterschiedliche Orte und Themen weiterentwickelt – auf der Ebene des Senats, aber auch oft ohne institutionellen Rückhalt, aus der Überzeugung heraus, dass Berlin dieses Instrument braucht. Kein Vorschlag hat sich jedoch länger halten können.

In einer Sondierungsphase haben inzwischen mehrere Institutionen zusammen mit Planungsbüros im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen mögliche Themen einer IBA entwickelt sowie verschiedene räumliche Kulissen für eine neue IBA analysiert und bewertet. Auf dieser Grundlage entschied sich Bausenator Christian Gaebler 2026 für eine IBA am S-Bahn-Ring. Eine gute Entscheidung, wie wir meinen. Dieser Ring wurde vor 150 Jahren angelegt. Er hat Berlin eine räumliche Struktur gegeben, die bis heute wirkt: als Übergang wie Grenze zwischen innerer und äußerer Stadt, als Brücke wie Barriere zwischen Quartieren, als Trasse, entlang derer sich unterschiedliche Lebensrealitäten scheinbar unüberbrückbar gegenüberstehen.

Berlin wird städtebaulich durch drei räumliche Strukturen geprägt: durch seine historische Mitte, durch seine Ringe und durch seine Ausfallstraßen – ein Grundmuster, das Berlin mit Großstädten wie Rom und Paris verbindet. Jenseits der historischen Mitte treffen sich die Ringe und Ausfallstraßen an städtebaulichen Schlüsselorten: früher an den Stadttoren, später an den Kreuzungen von Verkehrsringen und Ausfallstraßen. Wo diese sich kreuzen, entstehen Orte mit außergewöhnlicher Lagequalität: bestens erschlossen, eingebettet in gewachsene Quartiere, verknüpft mit der gesamten Stadt, auch mit Brandenburg. Diese Orte sind aber heute oft in einer stadunverträglichen Verfassung: Plätze, die vor allem vom Verkehr dominiert werden, monofunktionale Inseln, die nur begrenzt zugänglich sind, Orte ohne stabile Infrastrukturen für die umliegenden Quartiere. Ihre Entwicklung hin zu Nebenzentren neuen Typs fördert die wichtigste, oft nur schlummernde Stärke Berlins: die polyzentrale Struktur, Grundlage einer Stadt der kurzen Wege.

Nach der Entscheidung für eine IBA an den Kreuzungen von S-Bahn-Ring und Ausfallstraßen gilt es, eine tragfähige Idee für den Umgang mit dem Erbe der autogerechten Stadt zu schmieden und diese kraftvoll gemeinsam umzusetzen. Der neuen IBA kommt deshalb die Aufgabe zu, nicht nur Entwürfe zu liefern, sondern auch Organisationsformen zu erproben, Instrumente zu schärfen und neue Formen der Zusammenarbeit zwischen Verwaltungen, Zivilgesellschaft, Wissenschaft und Wirtschaft zu testen – immer mit dem Ziel, die ausgewählten Orte in eine bessere Zukunft zu führen. Die IBA Berlin 2034-37 hat gerade erst begonnen. Wir laden dazu ein, Programm und Orte weiter zu klären und Teil dieses Prozesses zu werden!



Harald Bodenschatz,
Cordelia Polinna

RING FREI FÜR DIE IBA BERLIN 2034-37

Berlin macht sich auf den Weg! Nach vielen Debatten – in Fachgesprächen, Hochschulen, Verbänden und Initiativen quer durch die Stadtgesellschaft – hat der Berliner Senat die Weichen gestellt: Eine neue Internationale Bauausstellung Berlin soll 2034–37 stattfinden. Mit dem Senatsbeschluss am 24. März 2026 und der noch 2026 geplanten Gründung einer IBA-Gesellschaft wird aus einer Idee nun ein verbindliches Vorhaben.

Der Anlass dafür ist nicht nur eine bewährte Tradition. Berlin steht heute vor großen Herausforderungen, die nicht nur Ideen, sondern auch Taten verlangen: Wohnungsnot, eine in die Jahre gekommene Infrastruktur, die Folgen des Klimawandels, soziale Umbrüche. Die Fähigkeit, drängende Probleme transparent, partizipativ und mit Tatkraft zu lösen, ist entscheidend für das Vertrauen in demokratische Institutionen und Prozesse.

Eine Internationale Bauausstellung ist kein normales Stadtentwicklungsprogramm. Sie ist ein befristeter Ausnahmezustand, in dem Dinge möglich werden, die zunächst undenkbar scheinen: neue Kooperationen, ungewöhnliche Ansätze, wegweisende Projekte. Und vor allem: sichtbare Ergebnisse, die weit über Berlin hinauswirken. Diese Ausstellung zeigt, was eine IBA leisten kann – und warum jetzt der richtige Moment ist.

Wie kann eine IBA zur nachhaltigen Zukunft Berlins beitragen? Diese Frage zieht sich durch die gesamte Ausstellung. Gezeigt wird diese in vier Teilen an zwei Berliner Orten, die im Sommer 2026 nacheinander ihre Türen öffnen.

» **Aufbruch.**

Den Auftakt macht Anfang Juni der erste Teil der Ausstellung im Gebäude der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen in der Württembergischen Straße. Hier wird an die vielen Anläufe für eine IBA seit den 1990er Jahren erinnert, hier wird das Format der Internationalen Bauausstellung erklärt, hier werden zentrale Fragen, vor denen Berlin steht, benannt – und erste räumliche Antworten skizziert.

Am 30. Juni zieht die Ausstellung in die Alte Feuerwache im Flughafen Tempelhof – ein Ort der Stadtgeschichte von internationalem Rang. Dort wird die Ausstellung um drei weitere Teile ergänzt: Rückblick, Positionen und Ausblick.

» **Rückblick.**

Im Mittelpunkt dieses Teils steht die Geschichte: Was haben die Interbau 1957 und die IBA 1987 bewegt, was die kleineren Bauausstellungen 1910, 1931 und die DDR-Bauausstellung 1987? Und was lässt sich daraus für heute lernen? Präsentiert werden zudem einige städtebauliche Modelle der Neubau-IBA 1987 und das Zentrumsmodell der DDR-Ausstellung von 1987.

» **Positionen.**

Hier kommen unterschiedliche Stimmen zu Wort, die sich für eine IBA engagieren: ein Netzwerk aus fachlichen Initiativen, Hochschulen, Kammern und Verbänden, auch aus Brandenburg, und schließlich die beiden beauftragten Akteure „Raumlabor“ und „Universität der Künste“. Gemeinsam fragen sie: Was könnte eine IBA Berlin 2034–37 leisten, was sollte sie aufrufen – und wie fangen wir an?

» **Ausblick.**

Den Schluss bilden Schlussfolgerungen für den Blick nach vorne, zur IBA Berlin 2034–37.

AUFBRUCH



REIGEN DER BERLINER IBA-IDEEN SEIT 1996

„Internationale Bauausstellungen sind ein Sonderformat der Stadt- und Regionalentwicklung. Sie sind Markenzeichen nationaler Bau- und Planungskultur. [...] IBA erfinden sich ständig neu, folgen keinem standardisierten Format oder Verfahren. [...] Heute sind IBA Baukultur-Ausstellungen, die neben ästhetischen und technologischen Aspekten zunehmend komplexe soziale, wirtschaftliche und ökologische Fragen in ihre Arbeit einbeziehen.“ So die aktuelle Kennzeichnung des vom Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen unterstützten Netzwerkes „IBA meets IBA“.

Bereits 2011, zu Beginn einer intensiven Suche nach einer neuen IBA in Berlin, haben Harald Bodenschatz und Cordelia Polinna im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin zehn Merkmale formuliert, die eine IBA ausmachen: die IBA-Tugenden. Diese Merkmale waren Teil eines umfangreichen zweistufigen Gutachtens der Autorin und des Autors: „Learning from IBA – die IBA 1987 in Berlin“ (2010) sowie „Perspektiven einer IBA in Berlin 2020“ (2011). Sie beschreiben, was eine IBA leisten könnte und sollte – inhaltlich, räumlich, organisatorisch und politisch.

Immer wieder seit dem Mauerfall hat Berlin versucht, eine IBA ins Leben zu rufen, um Antworten auf drängende Fragen der Stadtentwicklung zu finden. Immer wieder ist dies jedoch gescheitert. Die teils mit großem Aufwand geführten Debatten und Konzepte für eine neue IBA sind heute weithin vergessen – zu Unrecht!

A01



A02



A01 | A02 Zweistufiges Gutachten zur IBA 1987, Auftragnehmer Harald Bodenschatz und Cordelia Polinna, 2011 und 2012.

Erstellt wurde das zweiteilige Gutachten im Auftrag von Dr. Dagmar Tille, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Leiterin Werkstatt Baukultur Kommunikation Oberste Denkmalschutzbehörde.

1996–1999

Einige Jahre nach der Zeitenwende 1989 wurde eine neue Bauausstellung erwogen. Nach Jahren der Wachstumseuphorie war Ernüchterung eingetreten. Berlin wollte nun zeigen, wie guter suburbaner Wohnungsbau im Eigentum gestaltet werden könnte. Ein Regierungswechsel führte zur abrupten Aufgabe des Projekts.

2008–2013

Mit der Schließung des Flughafens Tempelhof begann ein intensives Ringen um Inhalte und Orte einer breit erwünschten neuen IBA. Die ins Auge gefassten Orte Flughafengelände, Nord-Neukölln, große Ausfallstraßen, untergenutzte Flächen in der Gesamtstadt, Außenstadt und Stadtmitte verdeutlichen das breite, lebhaft diskutierte Spektrum dieser Jahre. Es folgte eine längere Ruhephase.

Seit 2021

Im Jahr 2021 kam das Projekt einer neuen IBA wieder in Schwung. Auftakt bildete das räumlich breit angelegte Projekt einer IBA zum Klima. Anders als in früheren Jahren mischten sich jetzt Fachverbände und die Architektenkammer aktiv mit eigenen Ideen in den IBA-Prozess ein, sodass trotz eines Verblässens des Klima-Projektes die Debatte nicht zum Erliegen kam.

IBA-TUGENDEN

2011, HARALD BODENSCHATZ, CORDELIA POLINNA

Themenfelder und räumliches Konzept der IBA

1/ Eine IBA konkretisiert Wege eines neuen Städtebaus im Experiment.

Eine IBA hat die Aufgabe, Wege eines neuen Städtebaus im Experiment zu konkretisieren und städtebauliche Antworten auf drängende gesellschaftliche Fragen zu entwickeln. Eine IBA ermöglicht Experimente und eröffnet Spielräume. Dieser Charakter der IBA muss durch eine außergewöhnliche Qualität des IBA-Themas und -Ortes erhalten bleiben, sonst sind eine Inflation und ein Abstumpfen des Instrumentes zu befürchten.

2/ Eine IBA braucht eine Leitlösung.

Eine IBA braucht eine verständliche, zusammenfassende Leitlösung, unter deren Mantel ein breites Spektrum an Aktivitäten entfaltet werden kann, ein Thema mit großer Bandbreite ohne beliebig zu sein. Die Themen der IBA müssen im Ansatz schon vor der Einrichtung einer IBA klar sein. Sie müssen aber zugleich so flexibel sein, dass unterschiedliche Lösungen, Wege und Produkte möglich sind.

3/ International wie lokal wichtige Themen müssen den Kern der IBA bilden.

Zeitgemäße, drängende, international wie lokal wichtige Themen müssen den Kern der IBA bilden. Die Themen einer Bauausstellung sollen konkret-lokale wie allgemeine Herausforderungen der Zeit exemplarisch beantworten und die internationale städtebauliche Diskussion bereichern. Die Balance zwischen lokaler und internationaler Einbettung der entwickelten Lösungen ist wichtig.

4/ Die Themen einer IBA müssen einen städtebaulichen Paradigmenwechsel markieren.

Wichtige Akteure müssen davon überzeugt sein, dass der bisherige städtebauliche Weg auch angesichts internationaler Erfahrungen und Debatten nicht mehr erfolgreich ist. Die Planung muss mit ihren Herangehensweisen und ihren Instrumenten an Grenzen gestoßen sein.

Verfahren der IBA

5/ Die räumliche Kulisse muss das Thema der IBA lokal verankern.

Die IBA-Projekte müssen einem räumlichen Gliederungskonzept folgend lokalisiert sein. Dieses räumliche Gliederungskonzept muss einen großen Beitrag dazu leisten, das international gültige IBA-Thema im lokalen Kontext zu verankern.

6/

Die IBA soll auch neue planerische Prozesse und Instrumente entwickeln.

Angesichts schrumpfender Ressourcen der öffentlichen Hand muss die IBA Antworten auf die Frage entwickeln, wie in Bezug auf Baukultur und Nachhaltigkeit exzellente städtebauliche und architektonische Produkte und Prozesse realisiert werden können und wie die öffentliche Hand ihre Rolle neu definieren kann. Die entwickelten Instrumente und Verfahren sollen nach der IBA in das alltägliche Verwaltungshandeln übergehen.

7/

Die IBA-Organisation muss mit einem Mandat und mit Ressourcen ausgestattet sein, um die anspruchsvollen Ziele der IBA umsetzen zu können.

Die IBA wird von einer außerhalb der Verwaltung stehenden Sonderinstitution organisiert, deren Mandat und Handlungsspielraum im Verhältnis zur Verwaltung genau definiert sein müssen. Die IBA-Organisation braucht personelle Kapazitäten und Ressourcen zur Entwicklung und Durchsetzung von Innovationen in Bezug auf Produkt und Prozess, für Forschung, Kommunikation und Dokumentation. Das IBA-Team sollte aus erfahrenen Akteuren sowie Nachwuchsplanerinnen und Nachwuchsplanern zusammengesetzt sein, aus Expertinnen und Experten, die mit der Situation vor Ort eng vertraut sind, und solchen, die von außen „frischen Wind“ mitbringen. Benötigt werden nicht nur Architektinnen und Architekten sowie Planerinnen und Planer, sondern auch Fachleute für Förderprogramme, Genehmigungsverfahren, Moderation, Umsetzung etc.

8/

Eine IBA braucht politischen Rückenwind.

Eine IBA muss von höchster Ebene politisch unterstützt werden, um finanzielle Ressourcen zu mobilisieren, ein Klima für stadtgestalterische Qualität zu fördern, Neiddebatten zu verhindern und den Handelnden in der Sonderorganisation und der Verwaltung den nötigen Rückenwind bei der Umsetzung ihrer – auch kontroversen – Ideen zu geben.

9/

Eine IBA muss eine Balance finden zwischen Einbindung von Initiativen und professioneller Auseinandersetzung.

Um Ressourcen zu mobilisieren und um breite Anerkennung in der (Fach-)Öffentlichkeit zu finden, muss eine künftige IBA eine Balance finden zwischen der Einbindung gesellschaftlicher Bewegungen und Initiativen von unten, privaten Akteuren aus „der Wirtschaft“ sowie der Verwaltung, zwischen künstlerischen oder bürgerorientierten Ideenfindungsprozessen und Fachwissen, zwischen Kulturevent und professioneller Auseinandersetzung.

IBA international

10/

Eine IBA braucht überregionalen und internationalen Austausch.

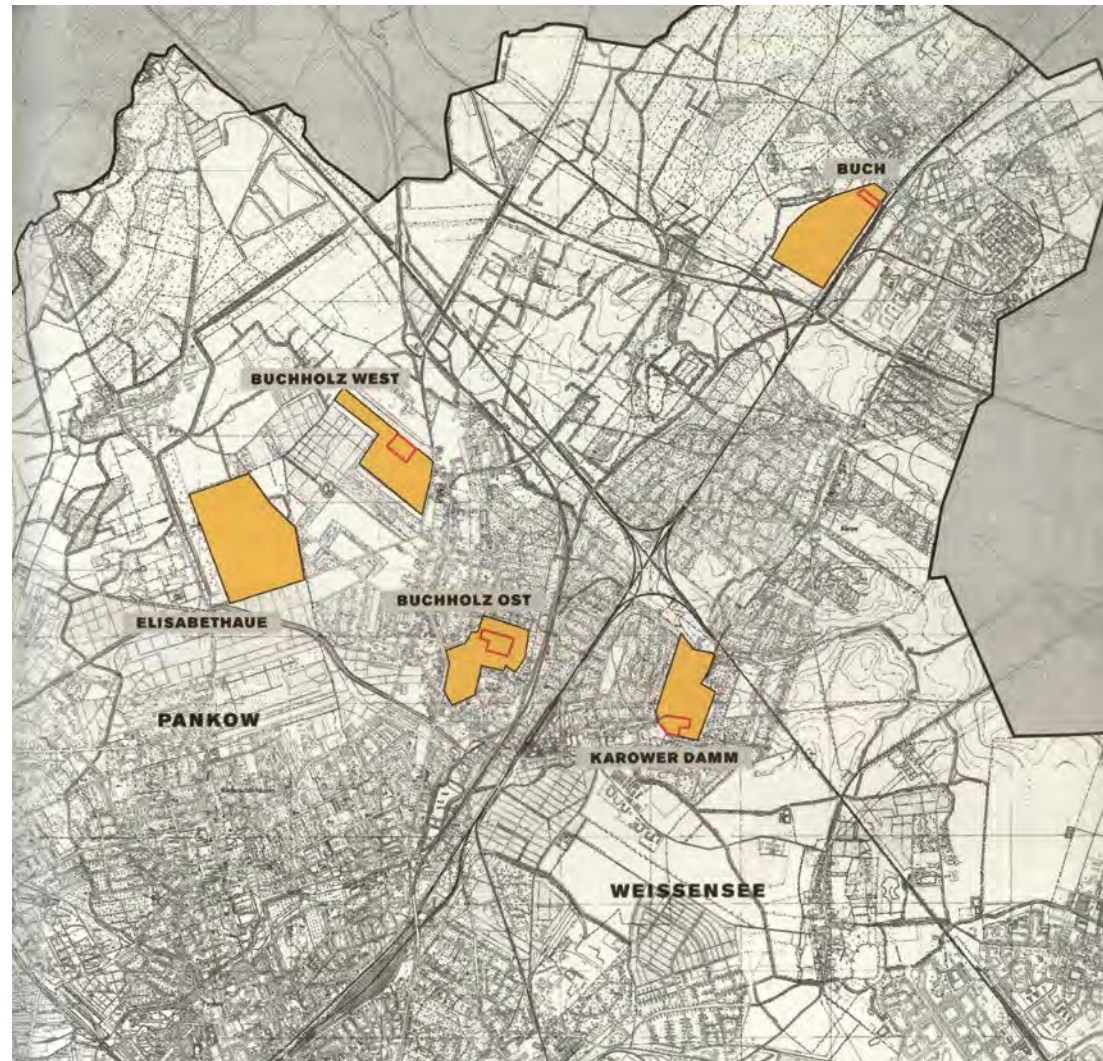
Städtebau und Architektur leben vom nationalen und internationalen Austausch, benötigen diesen heute mehr als zuvor. Nur wenn innovativ arbeitende Akteure aus dem In- und Ausland für konkrete Projekte eingeladen werden, kann Berlin wieder als Referenzstadt des Städtebaus wahrgenommen werden, können bahnbrechende Ideen, die bei einer neuen IBA entwickelt werden sollen, auch exportiert werden.



1999: BAUAUSSTELLUNG BERLIN

Bereits 1996 war vom Berliner Senat eine „Bauausstellung Berlin 1999“ (explizit ohne das Attribut „International“) beschlossen worden. Ihr Thema war „Städtisches Wohnen am Stadtrand“, ihre treibende Kraft die Senatsbaudirektorin Barbara Jakubeit (CDU). Ziel war es, zu zeigen, wie bezahlbarer, verdichteter „Eigenheimbau“ städtebaulich anspruchsvoll gestaltet werden kann. Hintergrund war eine durch Bausenator Jürgen Klemann (CDU) geförderte „Umorientierung der Wohnungsbaupolitik vom geförderten Mietwohnungsbau zur Eigentumsstrategie 2000“. Diese Strategie hatte der Berliner Senat 1997 angesichts der Konkurrenz um zahlungskräftige Einwohnerinnen und Einwohner zwischen Berlin und Brandenburg beschlossen. Die bereits detailliert vorbereitete Bauausstellung in fünf Gebieten des Berliner Nordostens wurde nach dem Regierungswechsel Ende 1999 aufgegeben.

A03



A04



A03 Gebiete der Bauausstellung 1999.

Geplant war, im Rahmen einer „Public Private Partnership“ ca. 8.000 Wohneinheiten zu errichten, davon ca. 7.000 im Eigentum. Durch „umweltschonende“ Bauweise sollte einer „Zersiedelung der Landschaft“ entgegengewirkt werden.

Quelle: Bauausstellung Berlin 1999.
1. Werkbericht, Berlin 1998, S. 45

A04 Postkarte zur Ausstellung 1998, Werkbericht.

Die Vor-Ausstellung im Deutschen Architekturzentrum wurde durch ein Architekturgespräch begleitet, an der die Senatsbaudirektorin beteiligt war und die durch den Bundesgeschäftsführer des BDA, Carl Steckeweh, moderiert wurde.

Quelle: Sammlung HB

A05 Wettbewerb für Elisabethaue, Städtebauliches Konzept des 1. Preises.

Den 1. Preis erhielt die Arbeitsgemeinschaft Helge Sypereck/ Spath und Nagel/Hannelore Kossel/Ebert Ingenieure/NTS Ingenieurgesellschaft mbH. Als Bauherr war die BLEG Berliner Landesentwicklungsgesellschaft mbH vorgesehen.

Quelle: Bauausstellung Berlin 1999.
1. Werkbericht, Berlin 1998, S. 149

A05



2008: IBA TEMPELHOFER FELD

Kurz vor Schließung des Flughafens Tempelhof am 31. Oktober 2008 verkündete Bausenatorin Ingeborg Junge-Reyer im März 2008 große Pläne für eine neue IBA im Jahr 2020 auf dem Tempelhofer Feld: eine neue Nutzung für das Flughafengebäude, eine Randbebauung auf dem Feld und ein großer Park in der Mitte. Ein Zentrum der Kreativwirtschaft sollte entstehen, 10.000 neue Arbeitsplätze und 5.000 neue Wohnungen. Im November 2008 verwies Senatsbaudirektorin Regula Lüscher auf den prozessualen Anspruch der IBA. 2010 begannen die Vorbereitungen, die jedoch schnell zum Rückzug der IBA vom Tempelhofer Feld führten.

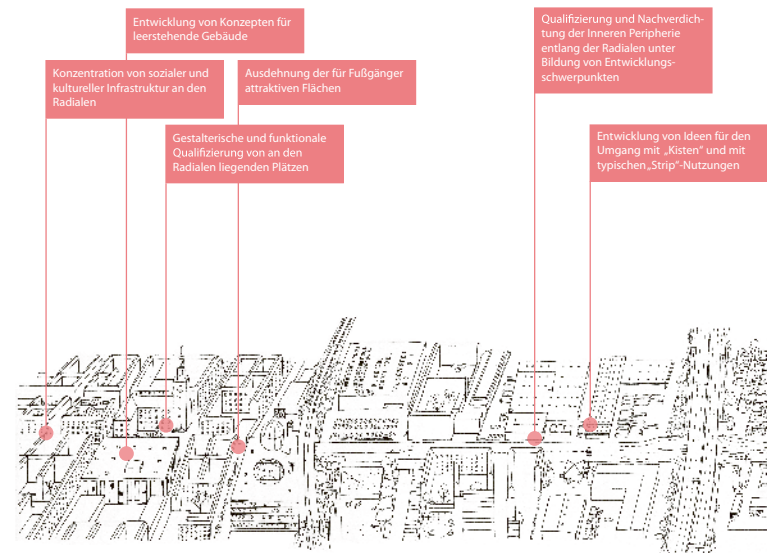
2010: IBA NEUKÖLLN-TEMPELHOF

Vor dem Hintergrund des Senats-Vorschlags einer IBA auf dem Tempelhofer Feld wurde auf der 2. Neukölln-Konferenz von Bündnis 90/Die Grünen 2010 eine Art Verschiebung des IBA-Ortes diskutiert – mit Schwerpunkt auf Neukölln und dem Thema: Aufwertung ohne Verdrängung. 2011 präzisierte die Grünen-Politikerin Franziska Eichstädt-Bohlig diese Idee weiter: Ziel wäre eine „Internationale Nachhaltigkeitsausstellung für und mit Nordneukölln und für das Tempelhofer Feld unter dem Motto ‚Soziale Stadt im Klimawandel‘“. Diese Idee einer „IBA – Neukölln-Tempelhof“ verlor zusammen mit jener für das Tempelhofer Feld schnell an Bedeutung.

2010: IBA RADIKAL RADIAL

Das IBA-Konzept „Radikal Radial“ rückte die großen Ausfallstraßen Berlins ins Zentrum. Aus Verkehrsschneisen sollten urbane Lebensadern werden. Das über Berlin hinausgreifende Programm, entwickelt durch die Initiative „Think Ber!n“, Harald Bodenschatz und Hildebrand Machleidt, zielte auf stadtverträgliche Mobilität, die Aufwertung des öffentlichen Raums und eine urbane Verdichtung an den Knotenpunkten. Auch „Radikal Radial“ blieb nur ein Vorschlag. Doch viele der damaligen Anregungen fanden später Eingang in die Debatten um die Gestaltung von Straßen und die Stärkung der polyzentralen Struktur Berlins.

A08



A06



A06 Planung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung für den ehemaligen Flughafen Tempelhof.

Der Planungsstand ist von 2008.

Quelle: Faltblatt

A07 Blick vom Tempelhofer Feld auf Nordneukölln.

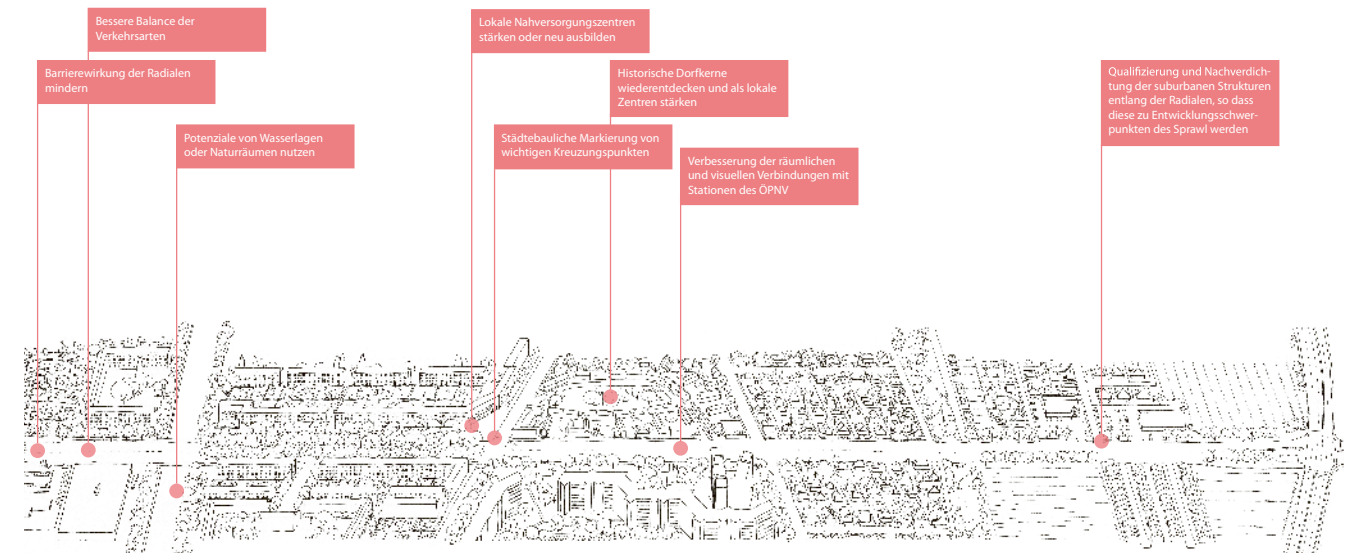
Im Hintergrund sind Bauten des „Schillerkiezes“ zu erkennen, 2011.

Quelle: Harald Bodenschatz

A08 Schematische Darstellung einer Berliner Radialstraße: Potenziale und Maßnahmen.

Quelle: Think Ber!n / Zeichnung: Thomas Hauck

A07

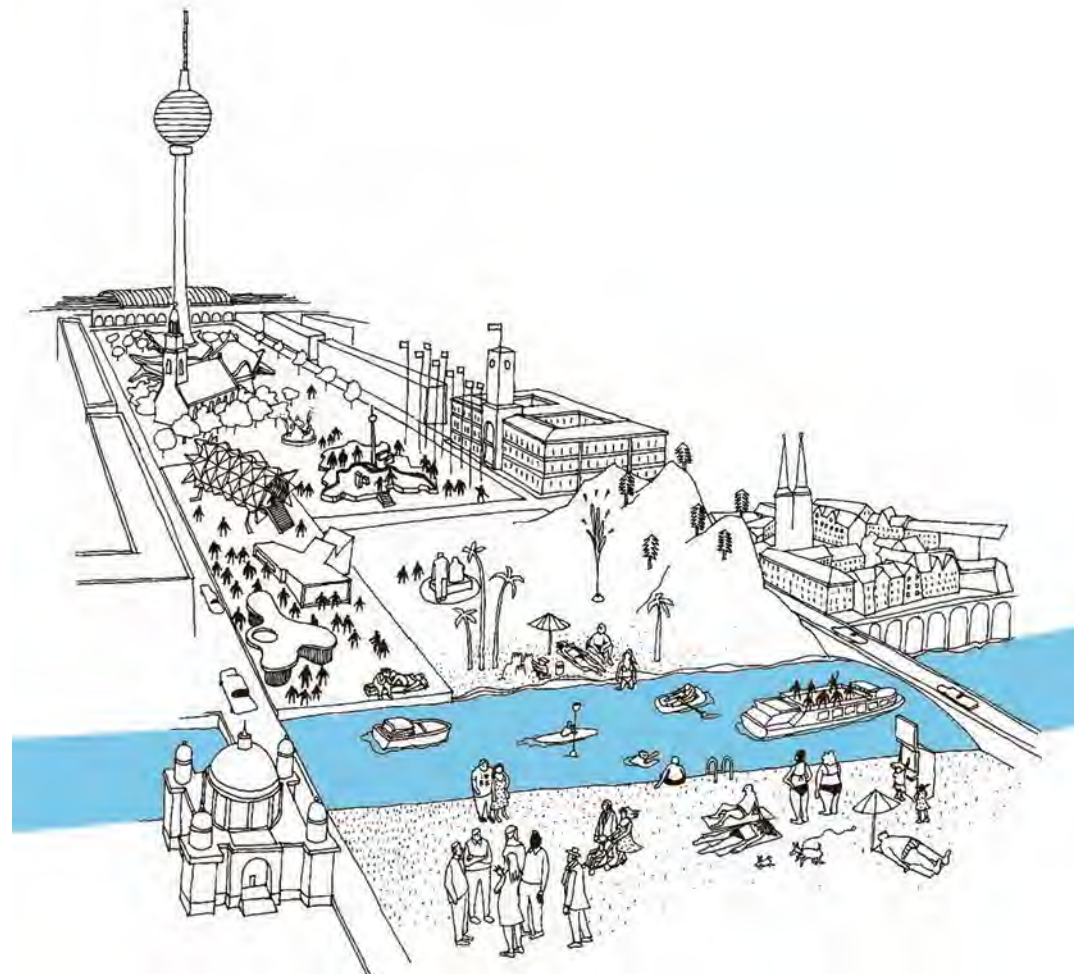




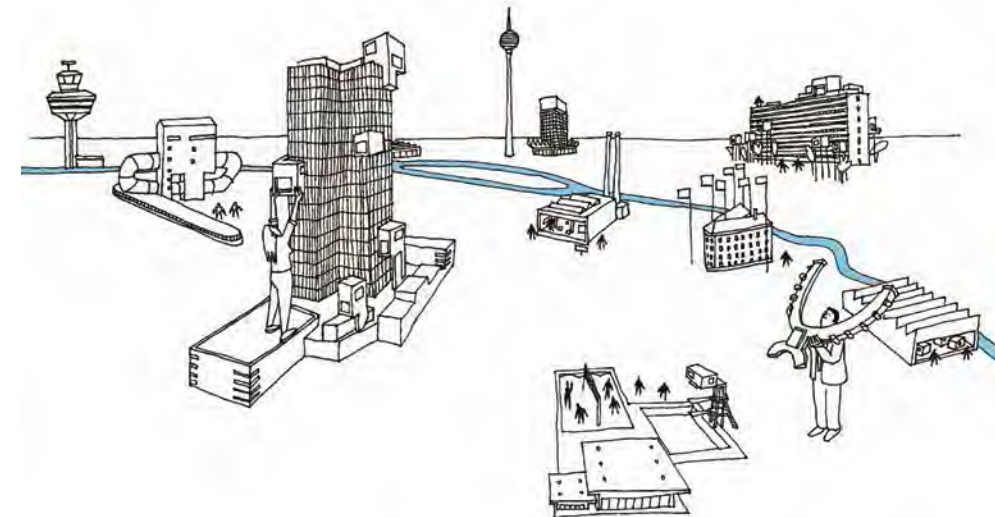
2011: HAUPTSTADT. RAUMSTADT. SOFORTSTADT.

Im September 2010 berief die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ein siebenköpfiges Prae-IBA-Team, das ein Vorkonzept für eine IBA 2020 entwickeln sollte. Im Februar 2011 eröffnete in der alten Zollgarage des Flughafens Tempelhof ein „IBA-Studio“, wo über mehrere Monate IBA-Dinner, Diskussionsrunden und Workshops stattfanden – ein bewusst offener, experimenteller Prozess. Das Konzept „Hauptstadt. Raumstadt. Sofortstadt.“ interpretierte Berlins „Raumkapital“ – seine über 1.000 Brachen, Leerstellen („voids“) und Restflächen – als Grundlage für eine zukunftsfähige, partizipative Stadtentwicklung. Sofortstadt knüpfte an den Ruf als „Hauptstadt der Zwischennutzung“ an. Die IBA war bewusst gesamtstädtisch angelegt. Das Konzept identifizierte „Suchräume“, die Berlins stadträumliche Vielfalt widerspiegeln sollten, darunter das Tempelhofer Feld und Flughafengebäude als Zentrum der IBA, als „Urvoid“.

A09



A10



A11



A09 Suchraum Humboldt-, Marx-Engel-, Rathaus-Forum als demokratisches Zentrum.

Das „Forum 3“ sollte durch verschiedene Ansätze demonstrieren, wie „national geprägte Vergangenheiten und urbane Zukunftsbedürfnisse miteinander in ein attraktives Spannungsverhältnis gebracht werden.“

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Eine IBA für Berlin 2020. Berlin 2011, o.S. Faltblatt mit Einlegeblättern

A10 IBA-Thema „Qualifizierung von Grossstrukturen von Wissenschaft und Wirtschaft“.

Ziel der IBA sollte es sein, große Gebäude, die nicht mehr genutzt werden, wieder in Betrieb zu nehmen: Flughäfen, Kaufhäuser, Stadtbäder etc. Dabei sollten Experimente, künstlerische Projekte und temporäre Architekturen eine wichtige Rolle spielen.

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung/Prae-IBATEam: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011, S. 55

A11 Logo der geplanten IBA Berlin 2020: Hauptstadt. Raumstadt. Sofortstadt.

Die Logos sollten die zentralen Ansätze der IBA veranschaulichen.

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung/Prae-IBATEam: IBA Berlin Zwanzig Zwanzig Konzept. Berlin 2011

2012: DRAUSSENSTADT WIRD DRINNENSTADT

Im Koalitionsvertrag vom November 2011 hieß es zu einer neuen IBA: „Die ehemaligen Flughäfen Tempelhof und Tegel sind zentrale Elemente der Internationalen Bauausstellung (IBA) ‚Wissen, Wirtschaft, Wohnen‘ im Jahr 2020.“ Diese Aussage wurde ohne öffentliche Diskussion seitens des neuen Bausenators Michael Müller auf das Thema „Wohnen“ zugespitzt.

Die IBA rückte nun bewusst Räume außerhalb des S-Bahn-Rings in den Fokus, adressierte aber ebenso Orte, die in der öffentlichen Wahrnehmung als „draußen“ stigmatisiert waren, obwohl sie geografisch im Inneren der Stadt lagen. Zu den Themen „Vielfältige Stadt“, „Wohnen als Motor“ und „Stadt selbst bauen“ sollten exemplarische Lösungen erarbeitet werden. In diesem Zusammenhang entstand auch die Studie „Das Leitbild von der ‚Urbanen Mischung‘“.

Doch auch dieses Konzept konnte die nötige politische Mehrheit nicht mobilisieren. Die damalige Haushaltskrise, SPD-interne Unstimmigkeiten und konzeptionelle Unschärfe führten schließlich dazu, dass der Doppelhaushalt 2014/2015, vom Senat am 18. Juni 2013 verabschiedet, keine IBA-Mittel enthielt.

A12 Gutachten zur „Urbanen Mischung“, Auftragnehmer Freie Planungsgruppe Berlin, Dr. Nikolai Roskamm, Februar 2013.

Erstellt wurde das Gutachten im Rahmen des IBA-Projekts „Draußenstadt wird Drinnenstadt“ im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin, SBD-IBA, Joachim Günther.

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Das Leitbild von der „Urbanen Mischung“, Berlin 2013

A12



2013: IBA STADTMITTE

Im April 2013 forderte zur allgemeinen Überraschung Jan Stöß, seit 2012 Landesvorsitzender der SPD, die Rekonstruktion der historischen Mitte zum Thema einer neuen IBA zu machen. Wie sollte eine Großstadtmitte des 21. Jahrhunderts gestaltet werden? In der Berliner Altstadt könnten, so Stöß, entlang wiederhergestellter Straßen 4.000 neue Wohnungen in zeitgemäßer Architektur gebaut werden, etwa durch Baugenossenschaften und landeseigene Wohnungsunternehmen. Der Vorschlag war sehr umstritten und wurde bald ad acta gelegt, und mit ihm für viele Jahre das gesamte IBA-Verfahren.

2020: INITIATIVE IBA BERLIN-BRANDENBURG 2020-2030

Im Herbst 2020 starteten die Architektenkammern Berlin und Brandenburg (Präsidentin und Präsident: Christine Edmaier und Christian Keller) eine Initiative für eine länderübergreifende IBA. Zur Klärung eines gemeinsamen Konzepts wurde ein mehrstufiges Verfahren vorgeschlagen. Im April 2023 forderten beide Architektenkammern (Präsidentin und Präsident: Theresa Keilhacker und Andreas Rieger) erneut eine Orientierung auf die Stadtregion, jetzt unter dem Titel: IBA „KLIMA-Region Brandenburg-Berlin“.

2021: IBA KLIMA

Nach einer langen Pause kam der IBA-Reigen wieder in Schwung. Auftakt bildete das Konzept für eine IBA Klima, das auf Initiative des Regierenden Bürgermeisters Michael Müller (SPD) erarbeitet und Anfang 2022 vorgestellt wurde. Vorangegangen war ein intensiver Dialog mit Fachleuten. Gesucht waren „die besten Ideen für das (Um-)Bauen [Berlins] zur klimaneutralen und sozial gerechten Stadt“. Ziele waren weiter „eine Kooperation zwischen Berlin und der Region“ und ein internationaler Austausch mit „Metropolregionen wie Paris, Jakarta und Singapur“. Das Verfahren verlor unter der Ende 2021 gewählten neuen Bürgermeisterin Franziska Giffey (SPD) an Bedeutung.

A13



A15



A13 Stadtmitteln Berlin, erstellt von Christina Kautz für die Planungsgruppe Stadtkern. Unter „Stadtmitteln“ wird hier das alte Berlin und das alte Cölln verstanden. Wichtig sind zudem die Übergangsorte zur übrigen Stadt. Diese Plätze erschließen die großen Radialstraßen, die die Berliner Stadtregion gliedern und zusammenhalten.

Quelle: Christina Kautz

A14 Region Berlin: Bauten und Gewässer, veröffentlicht 2024 in der Zeitschrift der Architektenkammern.

Deutlich wird die sternförmige Ausbreitung der Siedlungen von Berlin ins brandenburgische Umland.

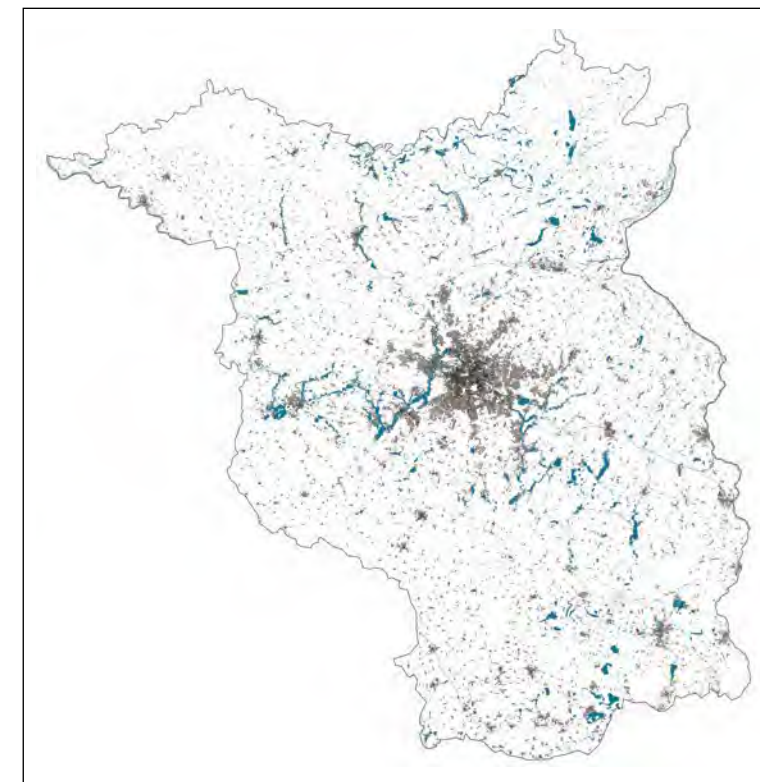
Quelle: DAB 01-02/24, Berlin regional, dort Angabe: Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg e.V. 2020

A15 IBA KLIMA. Titelbild des im Januar 2022 herausgegebenen, von der Senatskanzlei erarbeiteten Konzeptentwurfs.

Im Vorwort heißt es: „Das Konzept hat den Anspruch, einerseits konkret genug zu sein, um mögliche Schwerpunkte vorzuzeichnen und den weiteren Prozess zu strukturieren, andererseits aber den Raum für neue Ideen und Ansätze aus politischen, fachlichen und zivilgesellschaftlichen Sphären zu öffnen. Es ist als Input gedacht, um einen Prozess zu starten.“

Quelle: Senatskanzlei

A14



RESÜMEE

Die vielen Anläufe zu einer neuen IBA zeugen von einem großen Interesse, auf aktuelle Herausforderungen der Stadtentwicklung durch innovative Ansätze im Rahmen einer Bauausstellung zu antworten. Jedes Projekt startete, als ob es das erste gewesen wäre und sich sonst noch niemand den Kopf zerbrochen hätte. Und jeder Anlauf war politisch und fachlich sehr umstritten, so umstritten, dass kein Projekt richtig vorankam – Ausdruck auch der sehr unterschiedlichen Vorstellungen und Interessen. Der Abbruch eines Projekts war oft einer politischen Veränderung des Berliner Senats geschuldet.

Inhaltlich stand nicht nur der Wohnungsbau im Vordergrund, sondern auch der Umgang mit dem städtebaulichen Bestand – mit leer stehenden Gebäuden, Brachflächen, obsoleten Strukturen. Ein breiteres städtebauliches Spektrum boten die Projekte „Radikal Radial“, „Hauptstadt. Raumstadt. Sofortstadt.“, „Stadtmitte“ und „Klima“. Räumlich gesehen waren „Hauptstadt. Raumstadt. Sofortstadt.“ und „Klima“ sehr weit aufgestellt – gesamtstädtisch oder sogar mit Einbezug von Brandenburg. Innerstädtisch orientiert waren die Projekte „Tempelhofer Feld“, „Neukölln-Tempelhof“ und „Stadtmitte“. Insgesamt wurde eine Vielzahl sehr unterschiedlicher Themen und Orte aufgerufen.

Die zahlreichen, unermüdlichen Anläufe verdeutlichten das große Engagement zahlreicher Akteurinnen und Akteure, einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung Berlins leisten zu wollen. All diese Beiträge haben den IBA-Prozess bereichert.



START DER IBA BERLIN 2034-37

Berlin verändert sich unübersehbar. Bezahlbarer Wohn- und Gewerberaum wird knapper, bestehende Quartiere stehen unter Druck, neue Quartiere sind im Entstehen. Gleichzeitig zeigen Infrastrukturen, die vor allem in der Nachkriegszeit noch unter anderen Bedingungen gebaut wurden, ihren Verschleiß: marode Brücken, sanierungsbedürftige Schulen, platzende Leitungssysteme, ausfallende öffentliche Verkehrsmittel, nicht mehr zeitgemäße Verkehrsanlagen.

Der Klimawandel verschärft die Lage – mit zunehmender Hitzebelastung, Starkregen und dem dringenden Bedarf an mehr Grün, Wasser und Schatten. Hinzu kommen der demografische Wandel, die notwendige Energiewende und ein wirtschaftsstruktureller Umbau, der neue Anforderungen an Wohnbauten, Gewerbe, Bildungseinrichtungen und öffentliche Infrastrukturen stellt. All diese Herausforderungen hängen zusammen – und lassen sich nur ressortübergreifend, grenzübergreifend, integriert und mit langem Atem angehen.

In der Abgeordnetenhausvorlage zur IBA Berlin 2034-37 (Drucksache 19/3097, März 2026) heißt es dazu: Diese Herausforderungen seien „aufgrund ihres ressortübergreifenden Charakters mit den vorhandenen Mitteln der Stadtentwicklung nur bedingt lösbar“. Im Mittelpunkt der IBA solle daher „die urbane Transformation der gebauten Stadt“ stehen. Der Bestand wird den Ausgangspunkt einer zukunftsgerichteten Stadt bilden.

Die strategischen Grundlagen dafür sind längst vorhanden. Was beschleunigt werden muss, ist die Umsetzung. Die IBA Berlin 2034-37 soll genau diese Lücke schließen – als zeitlich befristeter Ausnahmezustand, der erfahrbar macht, wie aus Strategien gebaute Zukunft wird.

Um die räumliche Kulisse der IBA auf eine fundierte Grundlage zu stellen, beauftragte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im August 2025 das Büro Forward Planung und Forschung mit einer vergleichenden Untersuchung unterschiedlicher Szenarien: des Südostkorridors – einer linearen Entwicklungsachse vom Ostkreuz über den Wissenschafts- und Technologiestandort Adlershof bis zum Flughafen BER – sowie des S-Bahn-Rings als zirkuläres, vermittelndes Gerüst zwischen innerer und äußerer Stadt.

Im Oktober 2025 fiel die Entscheidung: Die Senatsverwaltung sprach sich für das Ring-Szenario aus – überzeugt durch seine starke narrative Qualität, seine thematische Vielfalt und seine Anschlussfähigkeit an bestehende Planwerke. Der Ring ist damit die zentrale räumliche Figur der IBA Berlin 2034-37.

A16 Key Visual der IBA Berlin 2034-37

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen

A16



BERLIN UND SEINE RINGE

Start frei also für eine IBA! Jede deutsche Stadt wurde und wird städtebaulich wesentlich durch drei strukturelle Merkmale geprägt: durch ihr Zentrum, durch ihre Ringe und durch ihre Ausfallstraßen (Radialstraßen). Jenseits des Zentrums treffen sich die Ringe und Ausfallstraßen an städtebaulichen Schlüsselorten: früher an den Stadttoren, später an den Kreuzungen von Verkehrsringen und Ausfallstraßen. Diese Orte waren immer – neben und nach dem Zentrum – von großer zentraler Bedeutung sowie Nebenzentren, Knotenpunkte intensiver Stadtentwicklung.

Über Jahrhunderte war der Ring der Stadtmauer das wesentliche, die Ausdehnung und die Schwerpunkte der Stadt bestimmende Merkmal. Im 19. Jahrhundert verlor die Stadtmauer ihren Sinn, Schutz zu bieten, und andere Ringe rückten in den Vordergrund: Verkehrsanlagen – zunächst Schienenringe, dann im 20. Jahrhundert Autobahnringe. Schienenringe waren, soweit sie aufgeständert wurden, weitgehend durchlässig. Sie setzten mit den Haltestellen und den Bahnhöfen neue Schwerpunkte der Stadtentwicklung. Ganz im Gegensatz dazu bildeten Autobahnen in der Regel unüberwindliche Barrieren, ihre Knoten ohne Haltepunkte rissen riesige stadtfremde Löcher in den Stadtgrundriss.

Auch Berlin ist ohne seine Ringe nicht zu verstehen. Die Ringe und Knoten formen die Großstadt Berlin, ja den gesamten Großraum. Von außerordentlicher Bedeutung für das mittelalterliche Berlin war die mittelalterliche Stadtmauer mit ihren fünf Toren. Es folgte der 1658-1683 angelegte Festungsring mit sechs Toren sowie die für eine deutlich vergrößerte Residenzstadt 1734-1737 errichtete Akzisemauer, eine Mauer ohne militärische Bedeutung, die der Eintreibung von Steuern („Akzise“) und dem Erschweren der Desertion von Soldaten diente. Diese Mauer erhielt nun 18 Tore.

Heute sind es vor allem die Ringbahn und der innerstädtische Autobahnring, die zusätzlich zum Zentrum zusammen mit den radialen Ausfallstraßen die Großstadt Berlin strukturieren.

A17 Plan von Berlin mit der 1734-1737 gebauten Akzisemauer kurz vor deren Abbruch, 1850.

Mitte des 19. Jahrhunderts war Berlin immer noch durch eine Mauer eingeschnürt. Die Tore entlang der Mauer führten zu meist zu den großen Ausfallstraßen, die dann auf Grundlage des „Hobrecht-Plans“ von 1862 zu innerstädtischen Hauptstraßen, ja linearen Stadtteilzentren wurden. In der Stadtmitte lassen sich die Verläufe der mittelalterlichen Stadtmauer wie des 1658-1683 angelegten Festungsringes erahnen.

Quelle: Landesarchiv Berlin, F Rep. 270-01, 487 (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Delius_Plan_von_Berlin_1850.jpg)

A17



BAHN-RINGE

Nach der Mitte des 19. Jahrhunderts begann eine neue Ära für Berlin: Die Residenzstadt verwandelte sich in wenigen Jahrzehnten in eine riesige industrielle Großstadt von Weltrang, die weit über ihre Stadtgrenzen hinaus wuchs. Zunächst war sie aber noch von der Akzisemauer eingeschlossen. Allerdings deutete sich die neue Zeit bereits an – nicht zuletzt durch einen weithin vergessenen (Teil-)Ring: die 1850/51 angelegte Berliner Verbindungsbahn, die die neuen Bahnhöfe miteinander vernetzen sollte. Dieser Teilring verlief weitgehend entlang der Akzisemauer. Erst 1867-1870 wurde, auch das ist kaum mehr bekannt, diese Mauer abgerissen. Das war eine entscheidende Voraussetzung für das weitere Wachstum Berlins. Fast gleichzeitig mit diesem Abriss entstand 1867-1877 ein neuer Ring, eine Schlüsselinfrastruktur der Großstadt Berlin: die Berliner Ringbahn – damals noch in weitem Abstand zur bebauten Stadt.

Die Berliner Ringbahn war ein Ring neuen Typs, der ein neues Verkehrsmittel verkörperte, die Eisenbahn, die schnell zu einem zentralen Motor der Großstadtentwicklung wurde. Nun waren es nicht mehr nur die Ausfallstraßen, sondern auch die radialen Vorortbahnlinien, die für die weitere Stadtentwicklung bedeutsam wurden. Aus einer Ringbahn weit draußen vor der Stadt wurde ein Rückgrat der Großstadt, das – wenngleich auch nicht völlig trennscharf – die sehr dicht bebaute innere Stadt umschloss und zwischen dieser und der locker bebauten äußeren Stadt vermittelte.

Große Bedeutung erhielten jetzt die Ringbahnhöfe, die an der Kreuzung zu einer Ausfallstraße lagen, da diese sich innerhalb des Rings zu zentralen Geschäftsstraßen entwickelten. Wichtig waren aber auch die Knotenpunkte mit den radial orientierten Vorortbahnen. Diese Radial-Bahnen begründeten einen neuen Typus der Großstadtentwicklung, der sich nicht mehr, wie noch seit 1862, ringförmig um die vorhandene Stadt legte, sondern strahlenförmig nach außen strebte, den Typus des „Siedlungssterns“.

Im 20. Jahrhundert folgte der Ringbahn dann ihre größere Schwester, der 1956 fertiggestellte äußere Eisenbahnring, der nach dem Fall der Mauer bis heute seine großen städtebaulichen Potenziale jedoch noch nicht entfalten konnte.

A18

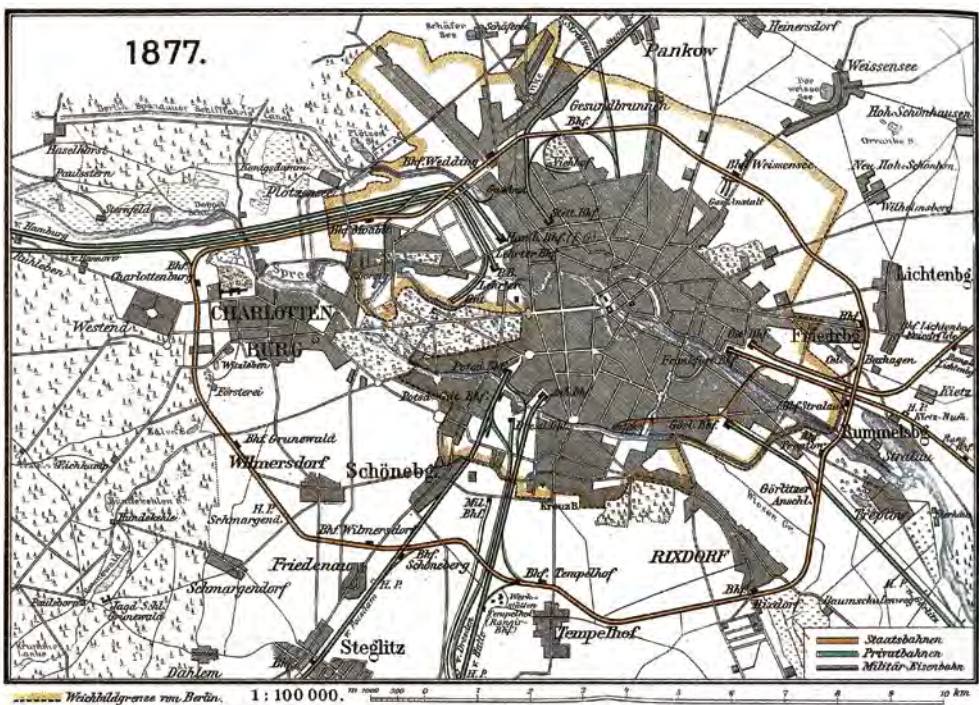


A18 „Königliche Bahnhofs-Verbindungsbahn zu Berlin“, 1861.

Noch Mitte des 19. Jahrhunderts war die zusammenhängend bebaute Stadt von bescheidener Größe. Die entlang der Akzisemauer angelegte Verbindungsbahn (rot markiert) kündete aber bereits vom künftigen Wachstum der Stadt. Sie verkehrte bis 1871, erwies sich aber dann als völlig unzureichend.

Quelle: Helmut Zschocke: Die erste Berliner Ringbahn. Berlin 2009

A19



A19 Ringbahn in Berlin, Situation um 1877.

Noch verlief die Ringbahn in weiten Teilen deutlich außerhalb der bebauten Stadt. Sie hielt jedoch im Norden und Osten deutlich weniger Abstand zur Stadtmitte als im Süden und vor allem im Westen, wo sich die herrschaftlichen Stadtteile herausbildeten.

Quelle: Berlin und seine Eisenbahnen 1846-1896. Hg. im Auftrage des Königlich Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten. Erster Band. Berlin 1896, Tafel 8

A20



A20 DDR-„Übersichtskarte zum Berliner S-Bahnverkehr“ mit äußerem Eisenbahnring, 1959.

Der Ring diente auch der Umfahrung von West-Berlin. Im Osten verlief er innerhalb der Grenzen Berlins.

Quelle: s-bahn-galerie/Sammlung O. Hoell

AUTO-RINGE

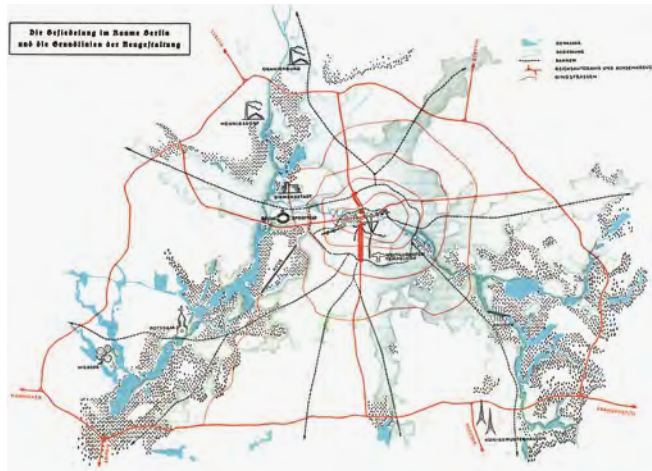
Gegen Ende der Weimarer Republik begannen systematische Planungen, die das für die Existenz der Großstadt maßgeblich ringradiale Bahnsystem durch ein autoorientiertes Schnellstraßensystem zu überlagern suchten. Von großer Bedeutung war insbesondere die Autobahn- und Schnellstraßenplanung der nationalsozialistischen Zeit, die für den Großraum Berlin einen äußeren Autobahnring vorsah, der partiell 1936-1939 und dann vollständig während der DDR-Zeit 1972-79 angelegt wurde. Dieser Außenring zeigt eine deutliche Unwucht: Im Süden, Osten und Westen war die Entfernung zur Berliner Mitte weitaus größer als im Norden.

Von entscheidender und langfristiger Bedeutung für den Städtebau in Berlin war schließlich der innere Autobahnring, der als Teil eines großräumigen Autobahnsystems 1955 geplant wurde, aber nur partiell 1956-1979 in West-Berlin realisiert wurde. Nach dem Bau der Mauer spielte die von Ost-Berlin betriebene Ringbahn in West-Berlin nur mehr eine Schattenrolle und wurde teilweise eingestellt. Das Auto, so schien es, verdrängt wie in Los Angeles die Bahn. Die autogerechte Stadt ersetzte mehr und mehr die bahngerechte Stadt. Der zum Teil aufgeständerte oder in Tieflage geführte Autobahn-Teilring (A 100) hatte städtebaulich gänzlich andere Folgen als die Ringbahn: Er bildete eine harte Barriere im Stadtgrundriss, entwertete die angrenzenden Lagen und schuf an den Kreuzungspunkten mit den Radialstraßen keine neuen zentralen Lagen, im Gegenteil.

A21



A22



A23



A21 Wettbewerb Groß-Berlin: Beitrag von Hermann Jansen, mit einem ersten Preis ausgezeichnet, 1909. Ergebnisse des Wettbewerbs wurden auf der „Allgemeinen Städtebau-Ausstellung“ Berlin 1910 gezeigt. Der Beitrag von Jansen ist von außerordentlicher stadtstruktureller Weitsicht: Bereits zwei Jahrzehnte vor der amtlichen Stadtplanung schlägt er vor, den stürmisch wachsenden Großraum Berlin ring-radial zu ordnen. Und zwar durch beide Verkehrssysteme, durch Bahntrassen und neue Ausfallstraßen. Die 50 bis 60 Meter breiten Ausfallstraßen sollen „die großen Massen einer Millionenstadt in kurzer Zeit aus dem Innersten von Berlin an die Peripherie werfen“, sie enden an der „Stadt- und Ringbahn“. Die Ringbahn selbst wird durch weitere Bahnringe ergänzt: einen „Vorort-Nordring“ und einen „Vorort-Südring“, dann in einer Entfernung von 15 Kilometern von Berlin Mitte die „I. Gürtelbahn“, in einer Entfernung von 30 bis 35 Kilometern die „II. Gürtelbahn“ und schließlich die „Städtebahn“ in einer Entfernung von 65 bis 70 Kilometern, die u. a. Frankfurt a. O., Eberswalde, Rathenow, Brandenburg a. H. und Jüterbog verbindet.

Quelle: Reichshauptstadt Berlin. Berlin 1939

A24



A22 Geplante Autobahnen und Schnellstraßen für den Großraum Berlin während der NS-Zeit, Stand 1939. Neben dem äußeren Autobahnring, dem wirkungsmächtigsten baulichen Erbe der NS-Zeit im Großraum Berlin, waren es vor allem die Nord-Süd-Achse und die Ost-West-Achse, die die Reichshauptstadt neu ordnen sollten.

Quelle: Reichshauptstadt Berlin. Berlin 1939

A23 System der in West-Berlin geplanten Schnellstraßen und Autobahnen, „endgültiger Zustand“, Planungsstand 1957. Im Rahmen dieses umfassenden, die politische Teilung ignorierenden Straßensystems bildete der innere Autobahnring – wie die Ringbahn – eine Art Hundekopf. Noch weiter im Inneren sind die vier Tangenten zu sehen, die das Zentrum umfassen sollten.

Quelle: Senator für Bau- und Wohnungswesen (Hg.): Verkehrsplanung. Verkehrsbauten. Berlin 1957, S. 15

A24 System der in Ost-Berlin geplanten Schnellverkehrsstraßen und Autobahnen, gezeigt auf der Karte „Raumordnung“ von Groß-Berlin, Planungsstand 1958. Gut sichtbar ist zusätzlich zum ring-radialen Schnellverkehrsstraßensystem auch der äußere Eisenbahnring.

Quelle: Magistrat von Groß-Berlin, Stadtbauamt, September 1958

S-BAHN-RING

Dass der S-Bahn-Ring weit mehr ist als eine S-Bahn-Trasse neben anderen, zeigt sich nicht nur bei Wahlen, sondern auch in der stadtgesellschaftlichen Debatte. Innerhalb des Ringes, in der „Innenstadt“, wird unübersehbar anders gewählt als außerhalb des Ringes, in der „Außenstadt“. Die stadtpolitischen Debatten konzentrieren sich auf Orte innerhalb des Ringes und tendieren dazu, die Probleme und Chancen der äußeren Stadt zu übersehen. Markant erfahrbar ist auch der Unterschied des Städtebaus: sehr dichte Bebauung mit einem Kontinuum urbaner Straßen und Plätze in der inneren Stadt, punktuelle Urbanität in der aufgelockerten und grünen, durch Siedlungen und Großsiedlungen geprägten, stärker autoabhängigen äußeren Stadt. Solche räumlichen und politischen Differenzen zwischen innerer und äußerer Stadt haben auch andere europäische Metropolen erfahren, etwa London, Paris und Rom.

Noch bildet der Berliner S-Bahn-Ring nicht nur eine wichtige Verkehrsinfrastruktur, sondern auch eine mentale, zum Teil auch materielle Barriere zwischen der inneren und der äußeren Stadt. Entlang des Ringes erstrecken sich zahlreiche Gebiete, die diese Barriere verkörpern. Vor allem, aber keineswegs nur dort, wo die Ringbahn und die Autobahn parallel verlaufen. Dieser doppelte Ring – Ringbahn plus Stadtautobahn – erstreckt sich vom Treptower Park bis zur Rudolf-Wissel-Brücke.



A25 Ringszenario der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, präsentiert im März 2026.

In der Abgeordnetenhausvorlage zur „Durchführung der Internationalen Bauausstellung Berlin 2034–37“ findet sich diese Karte. Dort heißt es: „Im Ergebnis des bisherigen Auswahlprozesses zu den potenziellen IBA-Standorten ergibt sich eine deutliche Clusterung von Handlungserfordernissen beidseitig des S-Bahn-Rings entlang querender Radialen. Daraus abgeleitet entstand das ‚erweiterte Ringszenario‘. Die strategische Relevanz dieses Szenarios schärft sich durch die Überlagerung der querenden Radialen, die als Verbindungsachsen von der inneren Stadt über die Berliner Landesgrenzen hinauswirken. Die ermittelten potenziellen IBA-Standorte verorten sich innerhalb der Cluster beidseitig der Kreuzungspunkte der Radialen mit dem S-Bahn-Ring. Ihnen sind die durch Um-, Weiter- und Neubau erreichbaren Potenziale zur Vernetzung zwischen innerer und äußerer Stadt gemein. Die betrachteten potenziellen IBA-Areale bündeln zentrale Problemlagen, die eine gezielte urbane Transformation erfordern. Als Übergangszone zwischen innerer und äußerer Stadt markieren sie zugleich jene urbane Schwelle, an der unterschiedliche Lebensrealitäten, Mobilitätsmuster und städtebauliche Situationen aufeinandertreffen.“

POTENZIALE

Der Berliner S-Bahn-Ring ist kein homogener Raum – er ist ein Mosaik aus sehr unterschiedlichen städtebaulichen Situationen, die jeweils durch eigene Herausforderungen und Potenziale gekennzeichnet sind. Drei charakteristische Raumtypen lassen sich entlang des gesamten Rings wiederfinden:

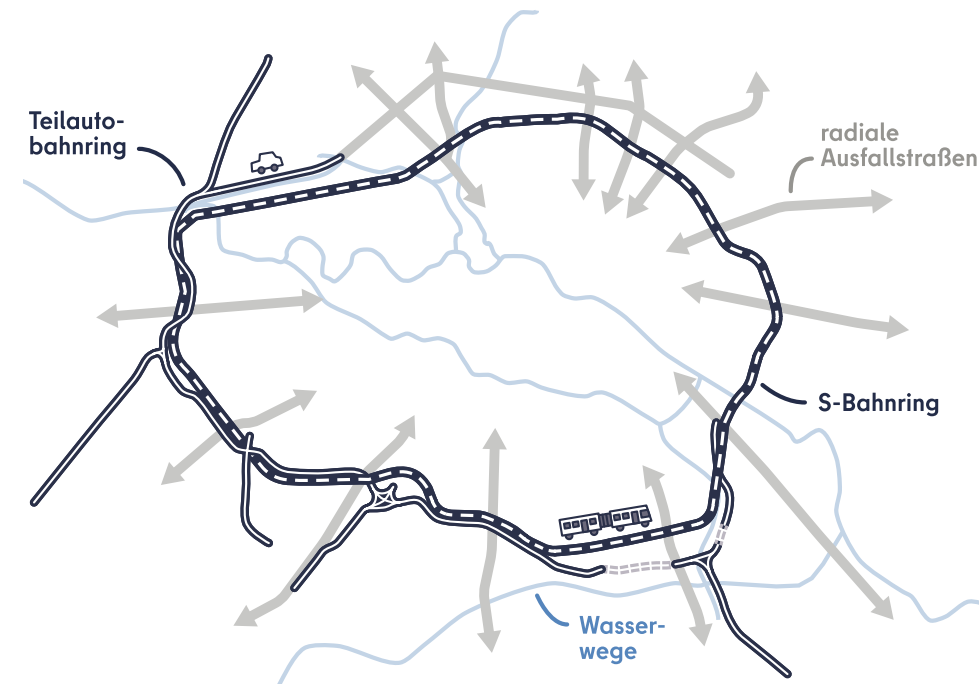
Urbane Schnittstellen: Wo Ring und radiale Ausfallstraßen aufeinandertreffen, liegen die größten Entwicklungspotenziale. An diesen Knotenpunkten existieren bereits gewachsene Zentren – doch überdimensionierte Verkehrsanlagen blockieren ihre Entfaltung. Durch Neuverteilung des Straßenraums, Transformation dysfunktionaler Einzelhandelsstrukturen und gezielten Neubau – auch für Wohnraum – können diese Zentren gestärkt und zu attraktiven Verbindungsorten zwischen innerer und äußerer Stadt werden.

Inseln und Barrieren: Autobahnen, Bahntrassen und Gewässer haben Flächen vom urbanen Gefüge abgeschnitten und „Inseln“ gebildet. Barrieren können durch bauliche Eingriffe, neue Wegeverbindungen und klimaresiliente Freiraumgestaltung überwunden werden – und aus isolierten Inseln können wieder lebendige und vielfältig nutzbare Teile der Stadt werden.

Entlang der Radialen: Die großen Ausfallstraßen verbinden Zentrum und Peripherie – und sind heute stark vom Verkehr geprägt. Sie können zu grünen Boulevards mit urbanen Nutzungen, neuen Nachverdichtungspotenzialen und klimaresilienten Freiräumen werden.

Beispiele für solche Räume sind etwa die Gebiete am Westkreuz, am Bundesplatz, am Innsbrucker Platz, am S-Bahnhof Tempelhof, am S-Bahnhof Sonnenallee oder am Nordhafen. Ein Raum mit besonderen Potenzialen erstreckt sich entlang der (ehemaligen) A 104. Am Ring gibt es schließlich Orte, die bereits eine städtebauliche Aufwertung erfahren haben – etwa der EUREF-Campus und die Westseite des Bahnhofs Südkreuz. Noch sind die Potenziale entlang der Ringbahn freilich nicht ansatzweise genutzt.

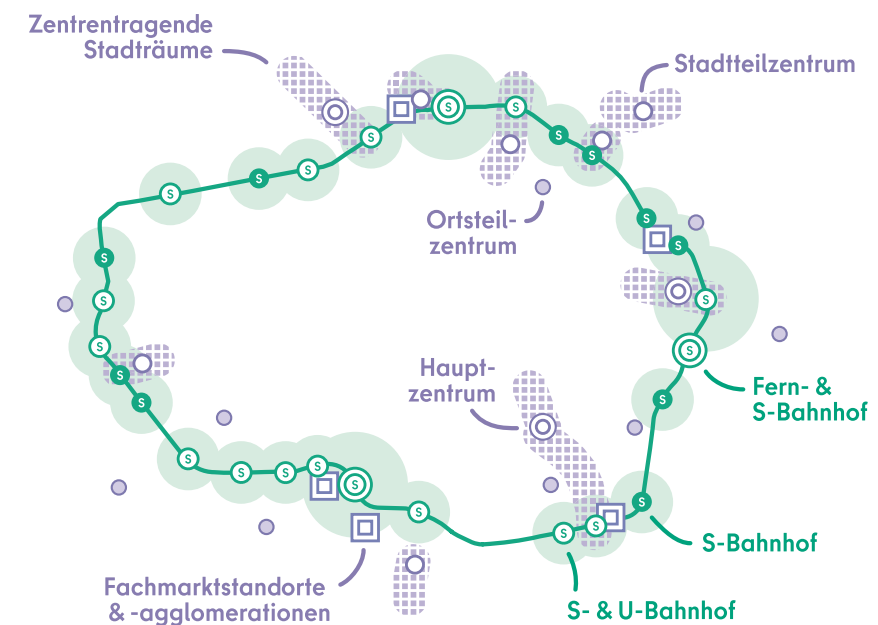
A26



A26 Barriere.

Der S-Bahn-Ring trennt die innere von der äußeren Stadt, doch nicht allein: Tangentiale Gleisverbindungen, der Teilring der Stadtautobahn A 100 und Wasserwege verstärken die Trennung und schaffen eine mehrfache Barriere. Das Ergebnis ist eine räumliche und mentale Grenze, die viele Berlinerinnen und Berliner täglich spüren.

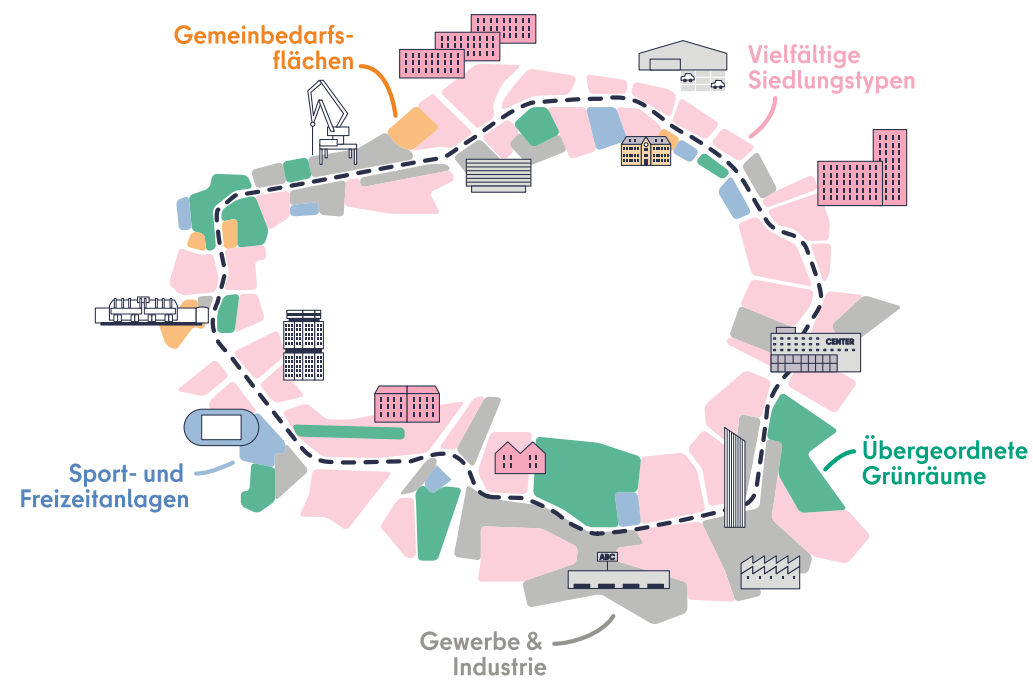
A27



A27 Transit-Raum.

Am S-Bahn-Ring bündeln sich S-Bahn, U-Bahn, Fernverkehr und Stadtautobahn zu einem Rückgrat der städtischen Mobilität. Die Knotenpunkte entlang des Rings gehören zu den am besten erreichbaren Orten der Stadt – und dennoch zählen viele der sie flankierenden Haupt-, Stadtteil- und Ortsteilzentren sowie Fachmarktstandorte heute zu den unterentwickelten Lagen Berlins. Hier liegt das Paradox: maximale Erreichbarkeit, minimale Stadtqualität.

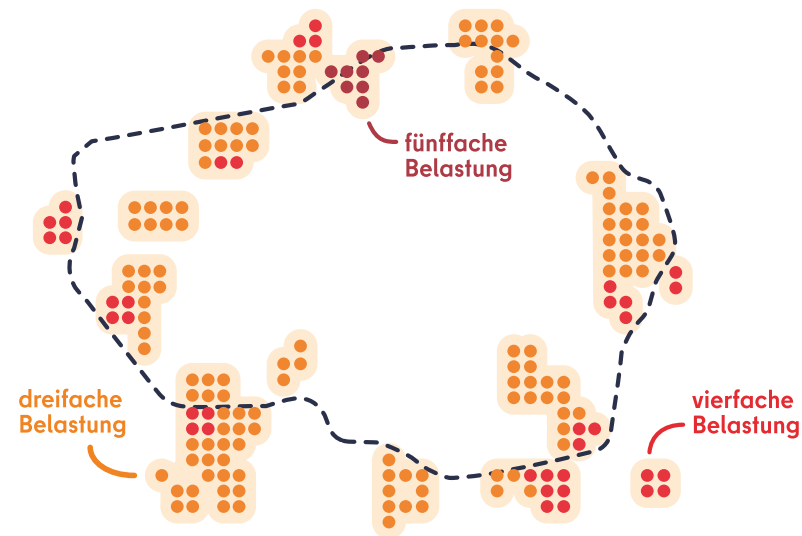
A28



A28 Raum-Inseln.

Der Stadtraum entlang des S-Bahn-Rings ist alles andere als einheitlich: Großwohnsiedlung neben Kleingartenanlage, Gewerbehalle neben Gründerzeitwohnhaus, Bürohochhaus neben Einkaufszentrum. Das Ergebnis ist eine Zone der Inseln und Brüche – fragmentiert, wenig zusammenhängend, oft schwer lesbar.

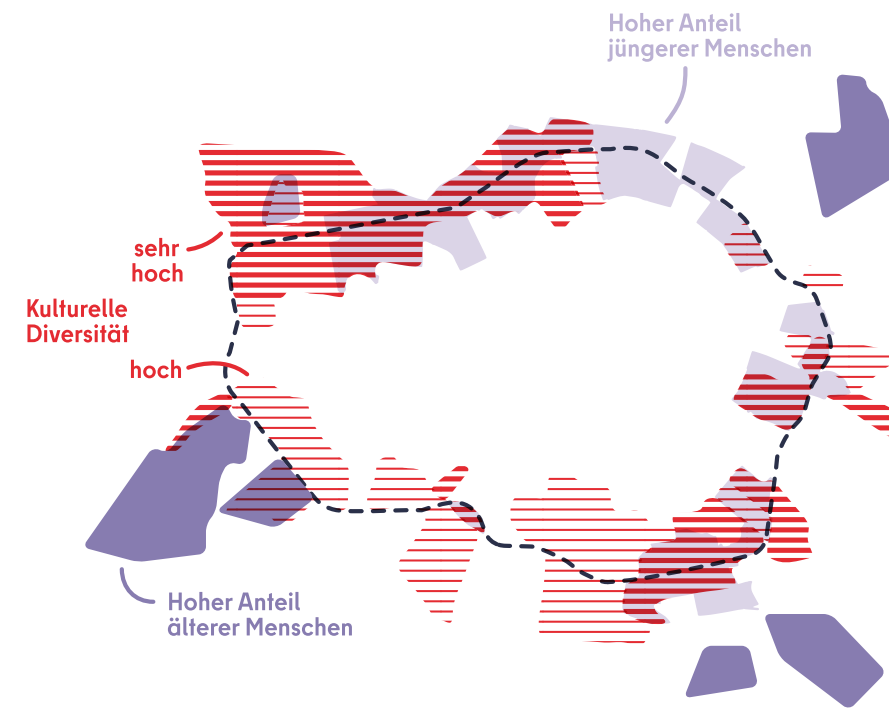
A29



A29 Stress-Raum.

Am S-Bahn-Ring verdichten sich Lärm durch Bahn und Autobahn, Luftschadstoffe aus dem Verkehr sowie Hitze durch hohe Flächenversiegelung zu einer räumlichen Mehrfachbelastung. Wo Grünflächen vorhanden sind, werden sie oft durch Verkehrsinfrastruktur zerschnitten.

A30



A30 Kultur-Raum.

Am S-Bahn-Ring konzentriert sich eine Vielfalt an Herkunftsgeschichten, Sprachen und Alltagskulturen. Alteingesessene Milieus und Zugezogene, subkulturelle Szenen und bürgerliche Nachbarschaften, kreative Pioniere und seit Jahrzehnten verwurzelte Bewohnerschaft – sie alle leben und arbeiten entlang des Rings.

Grafiken: Forward Planung und Forschung für Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

IBA-SUCHRAUM SÜDWEST

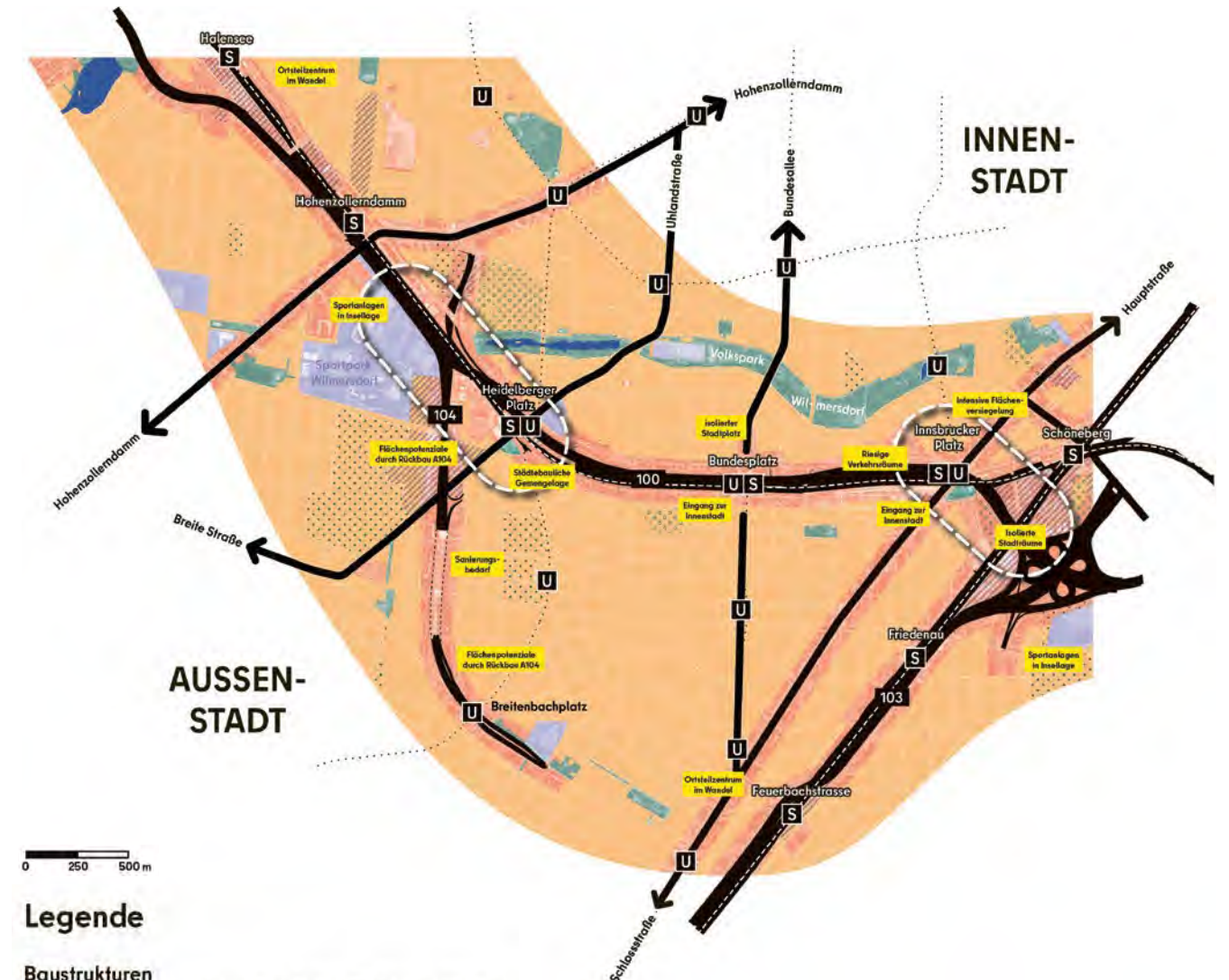
Der Suchraum Südwest ist das Gebiet am Berliner Ring, an dem die autogerechte Stadt ihr radikalstes Gesicht zeigt – und wo ihre Überwindung bereits in Teilen konkret bevorsteht.

Die ehemalige Stadtautobahn A 104 hat den Stadtraum zwischen Schöneberg und Wilmersdorf über Jahrzehnte massiv zerschnitten. Gemeinsam mit der A 100 und zwei großen Autobahnkreuzen – Kreuz Wilmersdorf (A 100/A 104) und Kreuz Schöneberg (A 100/A 103) – hat sie ganze Quartiere voneinander getrennt und Flächen zu schwer erreichbaren Restlagen degradiert: monofunktional, abgesperrt, vom städtischen Leben abgeschnitten. Genau hier liegt nun die historische Chance: Die ehemalige A 104 wird aus technischen Gründen zurückgebaut. Was als Sachzwang begann, kann zur städtebaulichen Vision werden: für den Bereich um die Russisch-Orthodoxe Christi-Auferstehungs-Kathedrale, den Straßenabschnitt zwischen Berliner Straße und Autobahnüberbauung Schlangenbader Straße sowie den Breitenbachplatz, einen der bedeutendsten Plätze Berlins aus der Weimarer Republik, der durch die Autobahnbrücke schwer beeinträchtigt wurde.

Auch der Innsbrucker Platz, eine Schnittstelle zwischen dem S-Bahn-Ring, der Westtangente und der Bundesstraße 1 ist heute eher eine Verkehrsmaschine als ein Stadtplatz. In einer weniger drastischen Form betrifft das auch den Bundesplatz. Die IBA kann hier exemplarisch zeigen, wie aus autoorientierten Knotenpunkten lebendige Brückenorte in die innere Stadt werden.

Der Suchraum mit den Ringbahnhöfen Südkreuz, Schöneberg, Innsbrucker Platz, Bundesplatz, Heidelberger Platz und Hohenzollerndamm ist eingebettet in ein Umfeld, das sich bereits stark verändert hat: etwa durch das Innovationszentrum EUREF-Campus und das Viertel am Bahnhof Südkreuz. Was in diesem Stadtraum gelingt, hat Signalwirkung weit über Berlin hinaus – als Referenz für alle Städte, die vor der Frage stehen, was nach der autogerechten Stadt kommt.

A31



0 250 500 m

Legende

Baustrukturen

von geringer baulicher Dichte und/oder Nutzungsdichte, entlang von Barrieren und Radialen, in Zeilen- und Großwohnsiedlungen, sowie (teil-)leerstehende Immobilien und Großstrukturen

Freiräume

Grünanlagen
Friedhöfe
Kleingärten
Uferbereiche
Sport- und Freizeitanlagen

Verkehrsinfrastrukturen

S-Bahnring, Autobahn, radiale Ausfallstraßen und prägende Straßenräume, Wasserwege, Tram-, U-Bahn- und S-Bahnhaltestellen

Sonstige

Gewerbegebiet

Grafiken: Forward Planung und Forschung für Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

IBA-SUCHRAUM SÜDOST

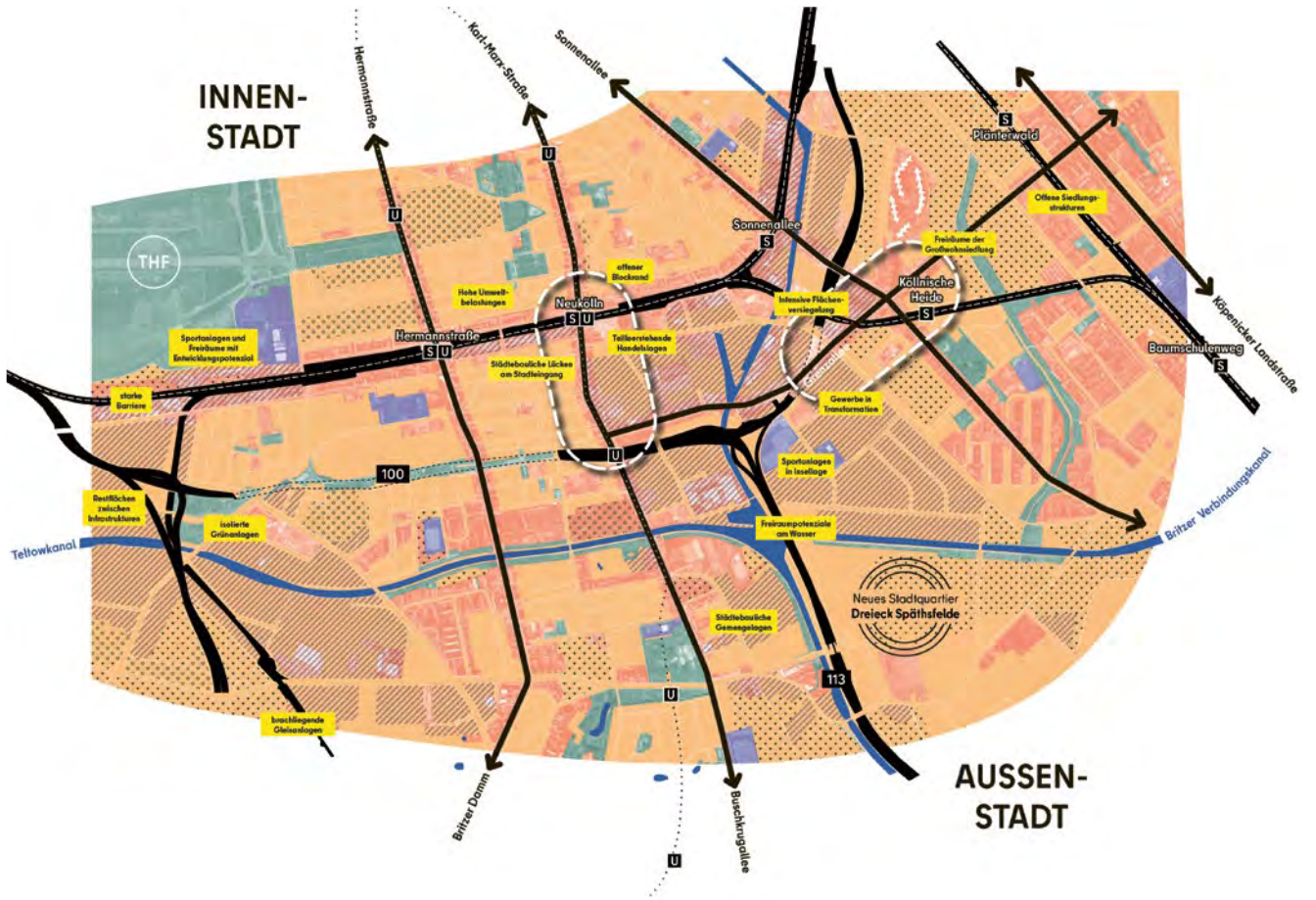
Der Suchraum Südost ist einer der vielschichtigsten und widersprüchlichsten Stadträume Berlins – und genau deshalb ein ideales Experimentierfeld für die IBA.

Besonders bedeutsam sind die Kreuzungspunkte von Südring und Radialstraßen – Tempelhofer Damm, Karl-Marx-Straße, Sonnenallee sowie das Gebiet um den S-Bahnhof Treptower Park. Hier treffen innere und äußere Stadt aufeinander; hier können aus verkehrsdominierten Knoten lebendige Stadtteilzentren werden, die Nahversorgung, Begegnung und multimodale Mobilität vereinen.

Großmaßstäbliche Infrastrukturen wie die weitergebaute A 100, der S-Bahn-Ring und ausgedehnte Wasserlagen zerschneiden das Gebiet und schaffen Insellagen, die keine Kommunikation zwischen den isolierten Nachbarschaften erlauben. Gewerbegebiete, Sportanlagen, Kleingärten und Grünflächen liegen hier nebeneinander, ohne miteinander zu leben. In unmittelbarer Nähe liegen dicht bebaute, versiegelte Quartiere, die unter Hitze und Lärm leiden. Gentrifizierungsdruck und fehlende Flächen für bezahlbaren Wohnungsbau verschärfen soziale Spannungen.

Zugleich konzentrieren sich hier außergewöhnliche Ressourcen: Viele Gewerbeflächen bieten Raum für Zukunftstechnologien und neue Ideen. Großflächige Handels- und Dienstleistungsimmobilien warten auf eine effizientere, zukunftsfähige Nutzung. Die Lage zwischen Spree, Kanälen und dem Treptower Park eröffnet Potenziale für wasserbezogene, klimaresiliente Stadträume sowie Sport- und Erholungsnutzungen.

A32



0 250 500 m

Legende

Baustrukturen

von geringer baulicher Dichte und/oder Nutzungsdichte, entlang von Barrieren und Radialen, in Zeilen- und Großwohnsiedlungen, sowie (teil-)leerstehende Immobilien und Großstrukturen

Freiräume

- Grünanlagen
- Friedhöfe
- Kleingärten
- Uferbereiche
- Sport- und Freizeitanlagen

Verkehrsinfrastrukturen

S-Bahnring, Autobahn, radiale Ausfallstraßen und prägende Straßenräume, Wasserwege, Tram-, U-Bahn- und S-Bahnhaltestellen

Sonstige

Gewerbegebiet

Grafiken: Forward Planung und Forschung für Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

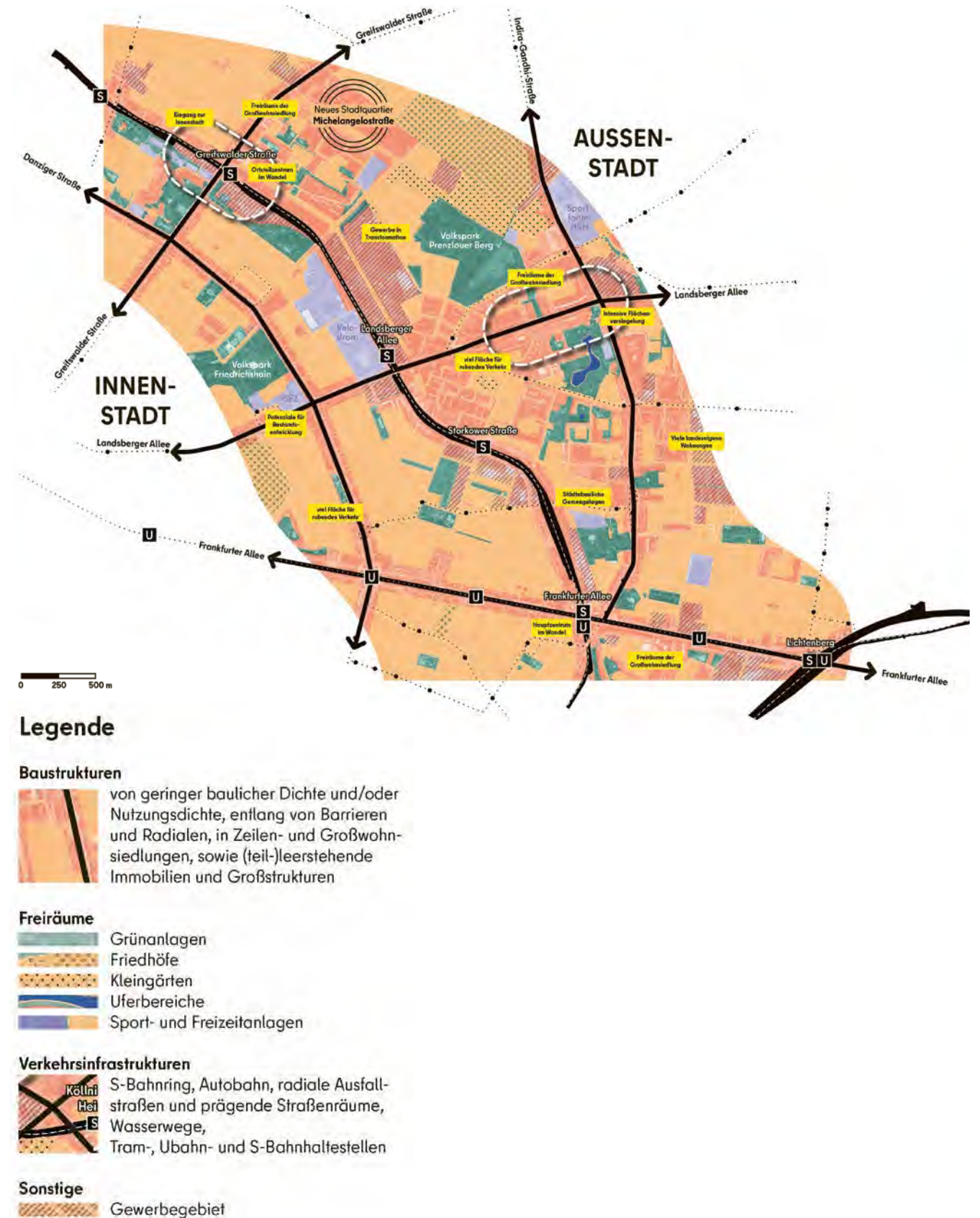
IBA-SUCHRAUM NORDOST

Der Suchraum Nordost hat eine Besonderheit, die ihn von allen anderen unterscheidet: Hier ist der S-Bahn-Ring nicht nur eine Infrastruktur – er ist eine sichtbare „Epochengrenze“. Auf der einen Seite die dichten Blockrandquartiere der Kaiserzeit, auf der anderen die offenen Großwohnsiedlungen und Plattenbauten der DDR-Ära. Nirgendwo sonst am Ring treffen zwei so unterschiedliche städtebauliche Leitbilder so unvermittelt aufeinander.

Hier liegt die zentrale IBA-Frage dieses Suchraums: Wie können diese verschiedenen Stadttypen – kleinteilig und großmaßstäblich, geschlossen und offen, gründerzeitlich und sozialistisch – produktiv miteinander verbunden und mit ihren jeweiligen Ausprägungen zukunftsfähig gemacht werden?

Die Schnittstellen zwischen Ring und den radialen Ausfallstraßen sind dabei die entscheidenden Hebel. Greifswalder Straße, Landsberger Allee und Frankfurter Allee kreuzen den Ring und bilden dort gewachsene Stadtteilzentren. Heute sind diese Knotenpunkte verkehrlich dominiert und bleiben weit unter ihrem Potenzial – auch weil die ehemals zentrenprägende Handelsnutzung unter großem Veränderungsdruck steht. Die IBA kann zeigen, wie aus ihnen ein Netzwerk lebendiger Stadtteilzentren wird, das den Nordosten insgesamt stärkt.

A33



Grafiken: Forward Planung und Forschung für Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

IBA-SUCHRAUM NORDWEST

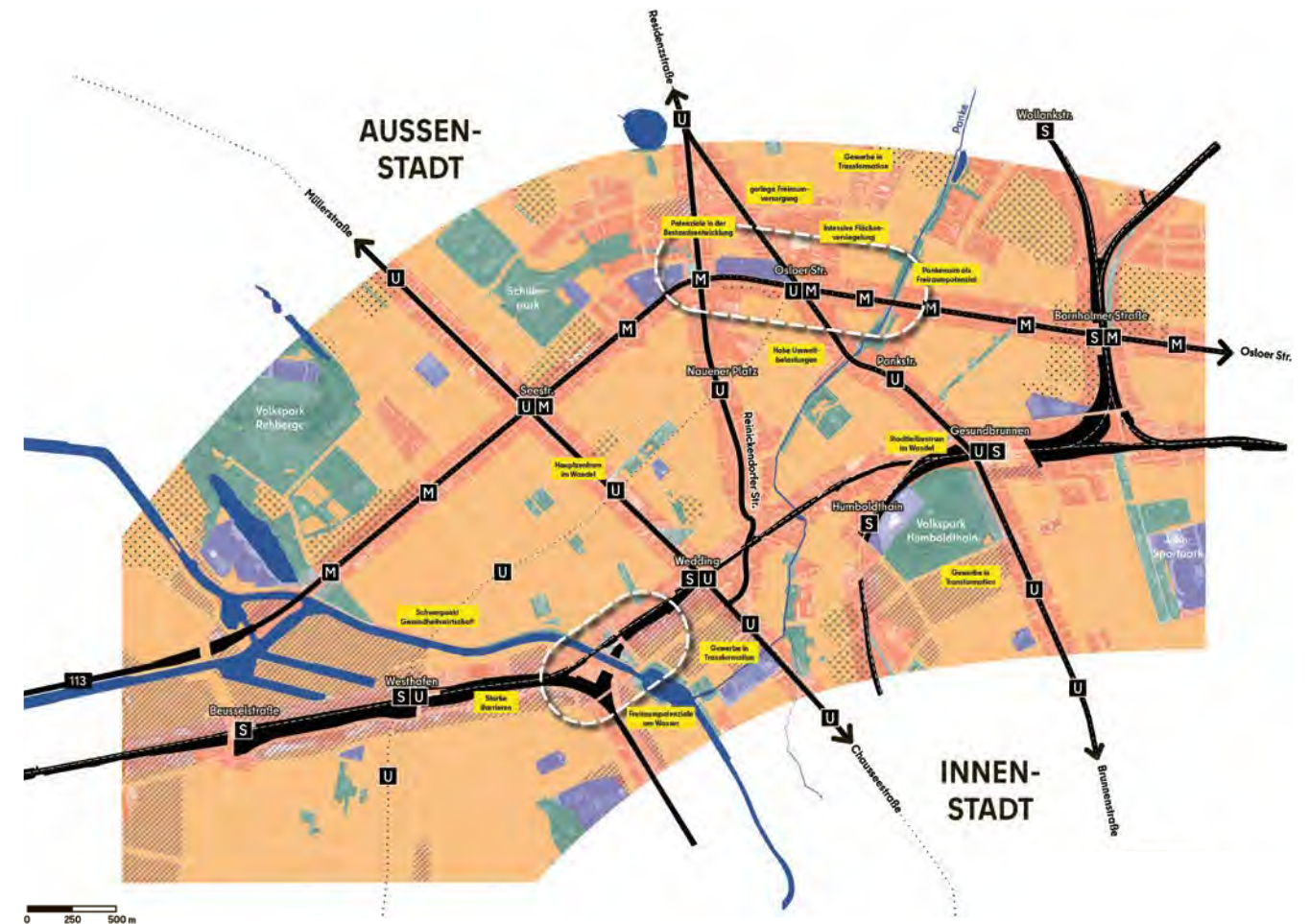
Der Nordwesten des Rings ist ein Stadtraum voller Kontraste: kaiserzeitliche Blockrandbebauung und Zeilensiedlung, Weltkonzerne und Kleingärten, wissenschaftliche Exzellenz und sozialer Handlungsbedarf. Was den Suchraum belastet, ist weniger seine Heterogenität als die fehlenden Verbindungen zwischen seinen Teilen. Bahn, S-Bahn, Autobahnzubringer und Kanal erzeugen eine Inselstruktur, in der bedeutende Orte – Europacity, Bayer-Campus, Virchow-Klinikum und Technologiepark Humboldthain – nebeneinander existieren, ohne sich zu vernetzen.

Die Müllerstraße ist die zentrale urbane Radiale mit Zentrumscharakter im Nordwesten. Als historische Nord-Süd-Achse verbindet sie den Wedding mit der Stadtmitte – und kreuzt den S-Bahn-Ring.

Eine besondere Rolle im Suchraum spielt die Panke. Der kleine Fluss durchzieht den Nordwesten als natürliche Nord-Süd-Achse und verbindet Stadtteile, die durch Infrastrukturbarrieren voneinander getrennt sind. Mit dem geplanten Panke Trail – einer 18 Kilometer langen Radschnellverbindung von Karow bis zur Stadtmitte – kann das Flüsschen zu einem zentralen Bewegungsraum werden, der schnelle Alltagsmobilität mit landschaftlichem Erleben verbindet. Die Panke als Freiraumkorridor kann Natur und Stadt, Geschichte und Alltag, Produktion und Quartiere miteinander verknüpfen.

Der Suchraum Nordwest ist ein Schlüsselgebiet für die Integration von Arbeiten, Forschen und Wohnen im dichten Stadtraum. Die IBA kann Modelle entwickeln, wie die vorhandenen Entwicklunginseln – räumlich, funktional und verkehrlich – produktiv vernetzt werden.

A34



Legende

Baustrukturen

von geringer baulicher Dichte und/oder Nutzungsdichte, entlang von Barrieren und Radialen, in Zeilen- und Großwohnsiedlungen, sowie (teil-)leerstehende Immobilien und Großstrukturen

Freiräume

Grünanlagen
Friedhöfe
Kleingärten
Uferbereiche
Sport- und Freizeitanlagen

Verkehrsinfrastrukturen

S-Bahnring, Autobahn, radiale Ausfallstraßen und prägende Straßenräume, Wasserwege, Tram-, U-Bahn- und S-Bahnhaltestellen

Sonstige

Gewerbegebiet

Grafiken: Forward Planung und Forschung für Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

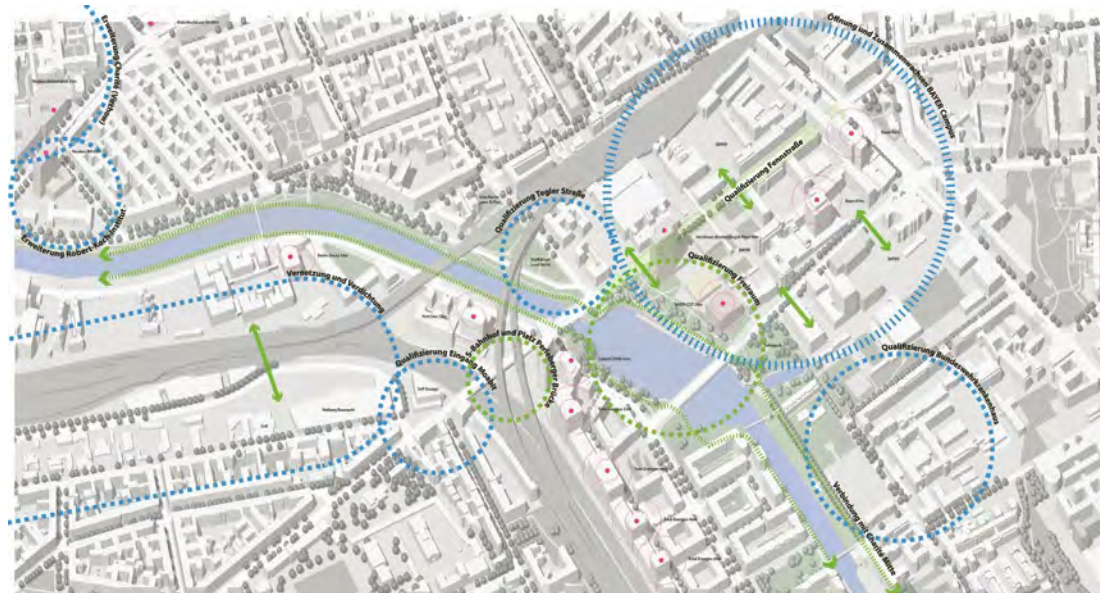
IBA-SUCHRAUM NORDWEST - VERTIEFUNGSBEREICH NORDHAFEN

Das Gebiet rund um den Nordhafen wird in hohem Maße durch verkehrliche Infrastruktur strukturiert. Dort erstrecken sich kleinteilige wie großmaßstäbliche Gewerbegebiete.

Das Umfeld hat sich aufgrund der Strahlkraft der Europacity zu einem dynamischen Entwicklungsraum für den Dienstleistungs- und Gesundheitssektor entwickelt. Neubauvorhaben der Bayer AG, des Robert-Koch-Instituts, der Charité, des Bundeswehrkrankenhauses und privater Vorhabenträger befinden sich im Bau oder in Planung.

Der Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal sowie der Nordhafenpark sind wichtige Grünräume und bilden einen landschaftlichen Kontrast zu den umliegenden Räumen. Insgesamt fehlt dem Gebiet aber ein städtebauliches Konzept, mit dessen Hilfe der heutige Transitraum zu einem verbindenden Stadtraum mit eigener Identität weiterentwickelt werden kann.

A35



A35 Teilgebiet Nordhafen: Potenziale des Vertiefungs- bereichs

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen

A36 S-Bahn-Ring am Nord- hafen, Blick von Nordwesten.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen

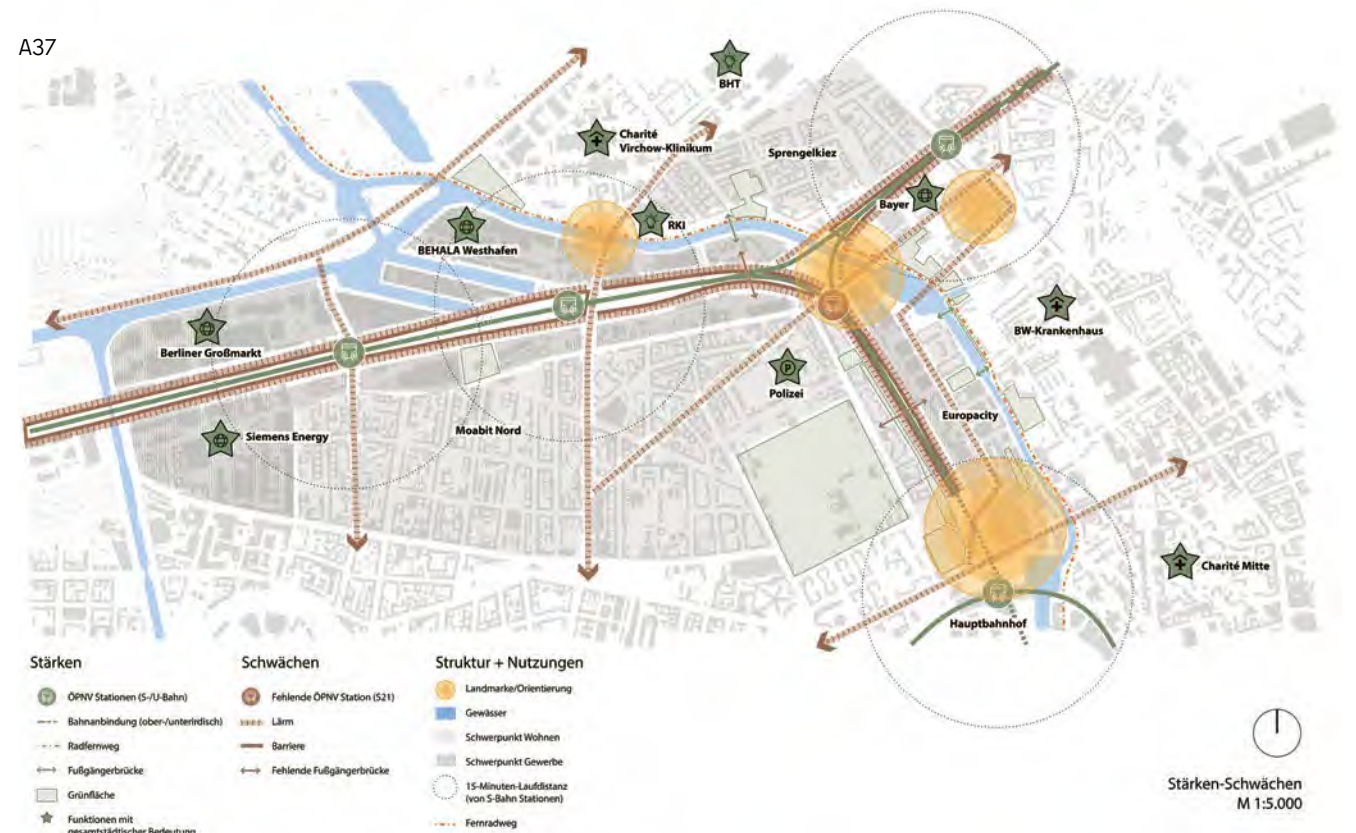
A37 Teilgebiet Nordhafen: Stärken/Schwächen-Analyse.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen

A36



A37



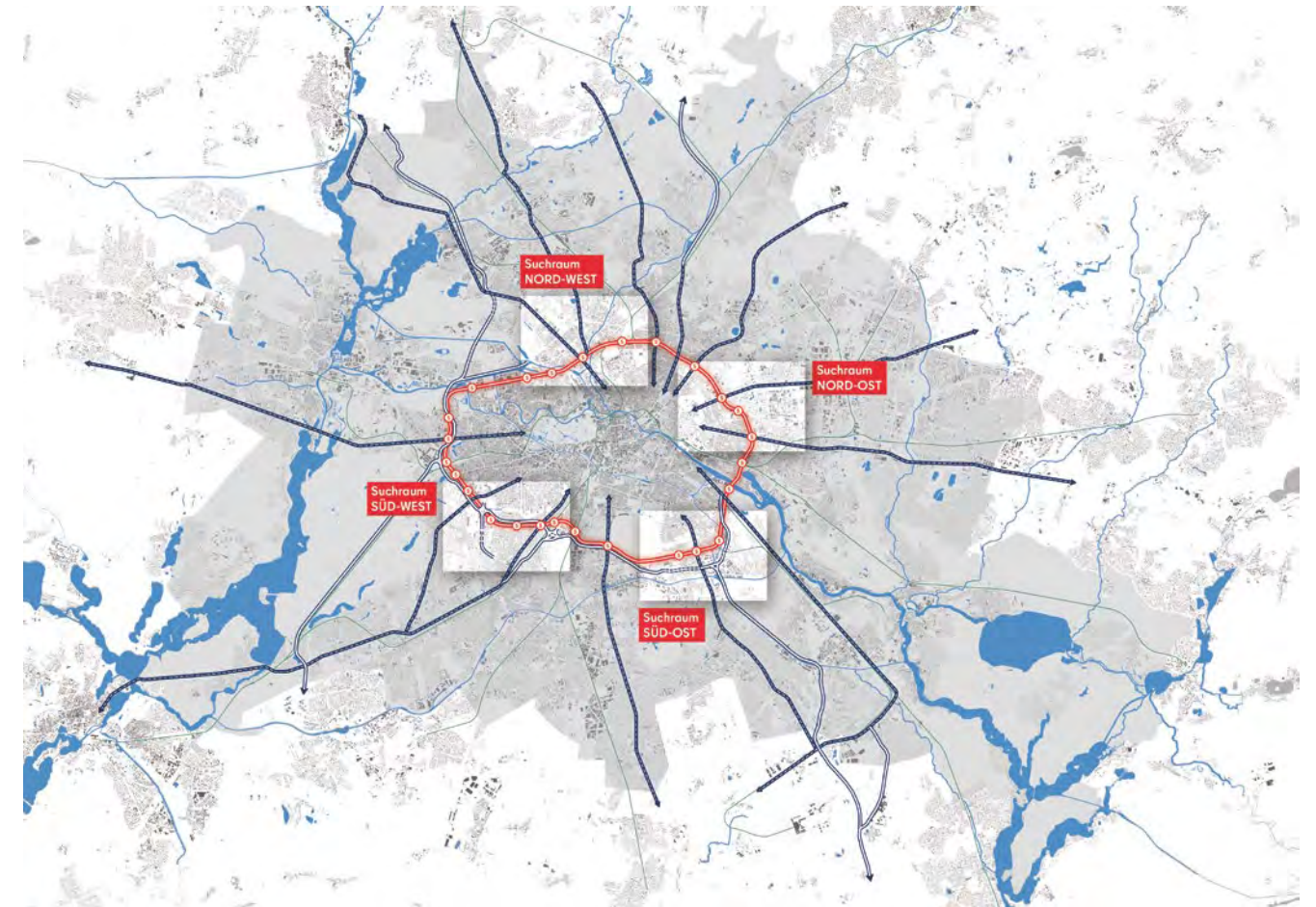
ZWISCHENFAZIT

Die präsentierten Untersuchungsräume sind Beispiele, sie decken keineswegs alle möglichen Umbauräume entlang des S-Bahn-Rings ab. Sie sind auch keine IBA-Gebiete, sondern Gebiete, in denen IBA-Projekte möglich sind. In ihnen treffen Handlungsbedarf und Handlungsspielräume zusammen. Die auszuwählenden IBA-Projekte können auch nicht das gesamte thematische Stadtentwicklungsspektrum umfassen, das der S-Bahn-Ring bietet, sie benötigen einen thematischen Fokus: die Entwicklung von „Brückenzentren“ an den Kreuzungspunkten des S-Bahn-Rings mit den großen Ausfallstraßen, also an den Knotenpunkten der Struktur des Groß-Berliner Raumes.

Entlang des S-Bahn-Rings und seiner Kreuzungspunkte mit den großen Radialstraßen liegen die Orte, an denen die Berliner Stadtentwicklung wichtige Weichen für eine nachhaltige urbane Transformation der gebauten Stadt stellen kann. Dort kann der Ring seine zentrale Aufgabe, zwischen Innenstadt und Außenstadt als Brücke zu vermitteln, am besten erfüllen. Dort kann die polyzentrale Struktur wie nirgendwo sonst systematisch gestärkt werden. Dort können Stadtteilzentren entstehen oder gestärkt werden, die durch neue Nutzungen, Stadtgrün und Umbau, zum Teil auch Neubau gestaltet werden können – in einer attraktiven urbanen Form.

Dieser Fokus knüpft an viele Überlegungen an, die bei früheren IBA-Anläufen entwickelt und in der aktuellen zivilgesellschaftlichen Debatte formuliert wurden. Er antwortet auch auf die beiden übergeordneten Herausforderungen, die der Senat für die IBA formuliert hat: Klimaschutz und Klimaanpassung auf der einen Seite, ein sorgsamer Umgang mit städtischem Grund und Boden auf der anderen. Das ist eine stadtweite Transformationsstrategie, die weit über Berlin hinaus übertragbare Modelle aufzeigen kann.

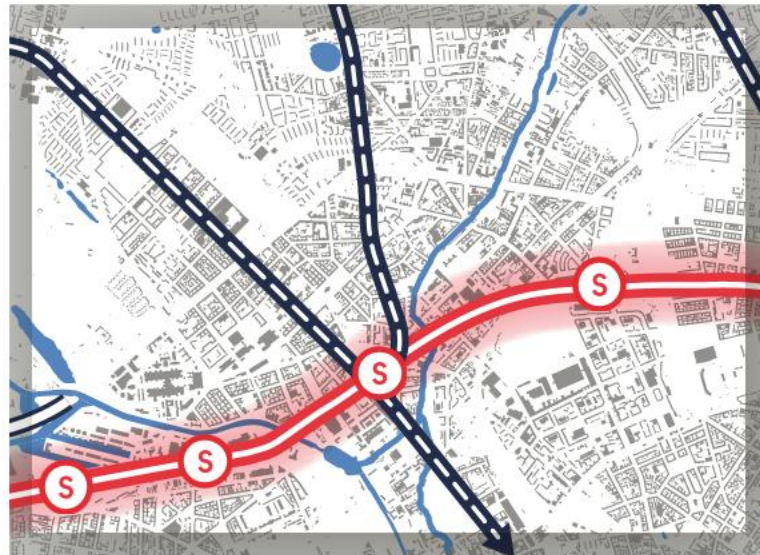
A38



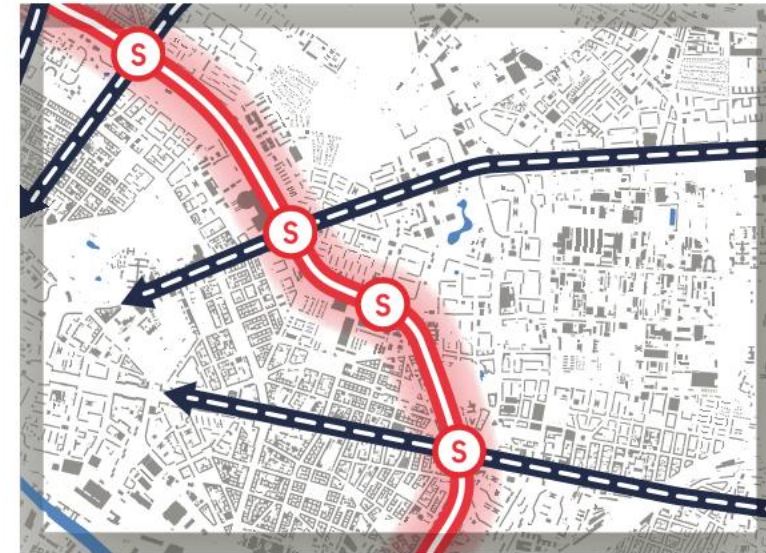
A38 Plan der IBA Kulisse „erweitertes Ringszenario“ mit Radialen und Suchräumen, März 2026: Der Ring wird als zentrale städtebauliche Figur zwischen Innen- und Außenstadt aufgerufen. Er birgt – insbesondere an den Kreuzungen mit den Radialen – große Potenziale für die Berliner Stadtentwicklung von morgen: Stärkung vorhandener und Schaffung neuer urbaner Subzentren durch Rückbau überdimensionierter Verkehrsanlagen, durch Gestaltung des öffentlichen Raums, durch Neubauten auf gewonnenen Flächen – u. a. für Wohnungsbau. Damit wird auch eine bessere Vernetzung von Innen- und Außenstadt erreicht. Gestärkt wird zudem die sog. 15-Minutenstadt, die wegen der polyzentralen Struktur Berlins eine der Stärken der Stadt ist.

Grafik: Forward Planung und Forschung für Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

IBA-SUCHRÄUME

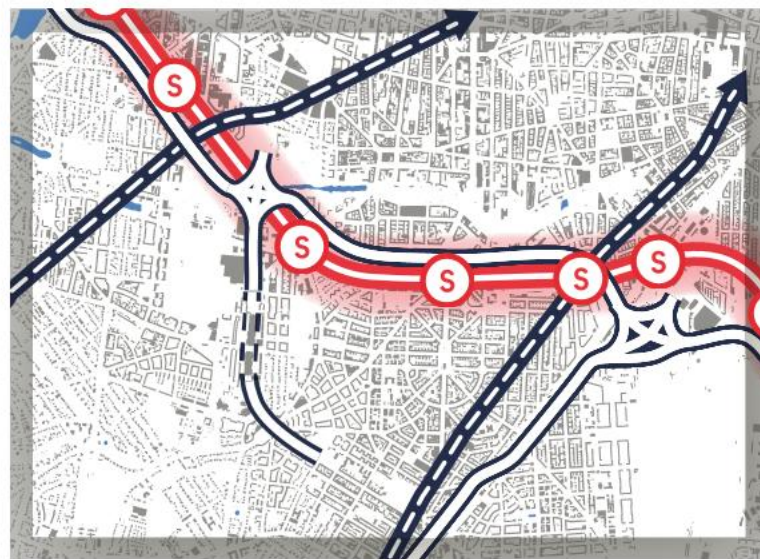


IBA-SUCHRAUM
NORDWEST



IBA-SUCHRAUM
NORDOST

IBA-SUCHRAUM
SÜDWEST



IBA-SUCHRAUM
SÜDOST











RÜCKBLICK



Berlin gilt als Hauptstadt der Internationalen Bauausstellungen. Damit sind vor allem die Interbau 1957 und die IBA 1987 in West-Berlin gemeint. Aber bereits 1910 und 1931 fanden bedeutende Internationale Bauausstellungen in Berlin statt, freilich nicht mit Bauwerken, sondern mit Grafiken, Plänen, Fotos und Modellen. Auf diese älteren Ausstellungen wurde 1957 und 1987 explizit verwiesen. Nicht vergessen werden darf schließlich die Bauausstellung der DDR 1987.

1910

B01



Gegen Ende des Kaiserreiches, 1910, beherbergte die Hochschule für Bildende Künste in Charlottenburg die „Allgemeine Städtebau-Ausstellung“. Mit dieser international orientierten Ausstellung sollte gezeigt werden, wie das stürmische Wachstum der Großstädte sinnvoll gesteuert werden kann.

B02



Ein Jahr später als ursprünglich geplant, in einer Zeit der Krise der Weimarer Republik, öffnete die „Deutsche Bauausstellung Berlin 1931“ auf dem Messegelände ihre Pforten. Ihr Plädoyer galt der suburbanen Auflockerung der Großstadt in Zeiten der Krise 1931. Wenngleich „deutsch“ genannt, präsentierte sie auch eine große „Internationale Ausstellung für Städtebau und Wohnungswesen“, an der immerhin 23 weitere Staaten teilnahmen.

1931

B03



1957

Zwölf Jahre nach der NS-Diktatur, wiederum ein Jahr später als zunächst geplant, zeigte West-Berlin mitten im Kalten Krieg die Interbau, diesmal wirklich eine Ausstellung von Bauwerken. International bedeutete hier: Teilnahme von bekannten Architekten aus dem Ausland. Gegenstand der Ausstellung war der radikale Abschied von der Stadt von gestern und ein Paukenschlag gegen das neue Berlin im sozialistischen Osten.

B04



1987

West

Einige Jahrzehnte später erfolgte in West-Berlin ein drastischer Kurswechsel im Städtebau, vermittelt durch die Internationale Bauausstellung Berlin 1987 (IBA 1987). Nicht mehr der Abriss der Mietkasernenstadt zugunsten eines gänzlich „Neuen Berlins“ stand auf der Tagesordnung, sondern die kritische Rekonstruktion und behutsame Erneuerung des alten Berlins hinsichtlich der Bauten, Parzellen, öffentlichen Räume, des Stadtgrundrisses.

Ost

B05



Im Westen wenig beachtet, fand ebenfalls 1987, verbunden mit dem 750-jährigen Jubiläum Berlins, in der Ost-Berliner Dynamo-Sporthalle die „Bauausstellung der DDR“ statt, eine Leistungsschau des gesamten Bauwesens der DDR mit Schwerpunkt Berlin. Auf dieser Ausstellung stellte sich auch das sozialistische Berlin post-modern gewandelt dar.



ALLGEMEINE STÄDTE- BAUAUSSTELLUNG BERLIN 1910

Von Mai bis Juni 1910 fand in den Räumen der Hochschule der Bildenden Künste in Charlottenburg bei Berlin die bis dahin weltweit bedeutendste Städtebau-Ausstellung statt. Generalsekretär der Ausstellung war Werner Hegemann, ein aktiver Vermittler des neuen Städtebaus weltweit, ihr Vorsitzender war der Architekt Otto March. Die Ausstellung fußte auf dem Wettbewerb für Groß-Berlin, an dem auch Städtebauer aus dem Ausland wie etwa Léon Jaussely und Charles Nicod teilgenommen hatten.

Die Initiative zum Wettbewerb wie der Ausstellung ging von der Fachwelt aus, die verdeutlichen wollte, dass ihre Profession zur Ordnung einer rasch wachsenden Großstadt einen wichtigen Beitrag leisten kann. Unterstützung erhielt sie aus Kreisen der Politik und Wirtschaft. Die Ausstellung fand ein großes Interesse in der Öffentlichkeit – weit über die Fachöffentlichkeit hinaus. Sie zeigte auch Exponate aus dem Ausland und wurde international wahrgenommen. Nicht zuletzt durch den internationalen Austausch konnte die Ausstellung das Fachgebiet „Städtebau“ lokal, national und international etablieren. Noch im Herbst 1910 wurden Teile der Ausstellung in London anlässlich der International Town Planning Conference präsentiert.

B07



B06



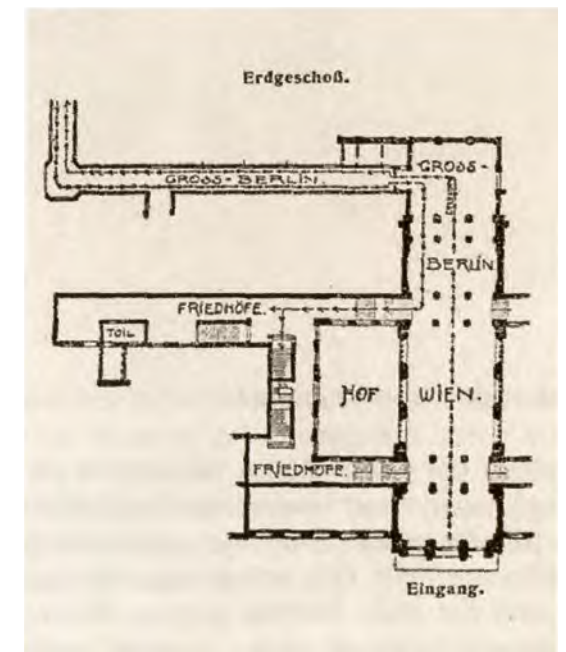
B06 | B07 Wettbewerb Groß-Berlin, Beitrag des Gewinners eines ersten Preises, Hermann Jansen, 1910

Vorschlag eines Bebauungsplans für das westliche Tempelhofer Feld (links), Vogelschau der vorgeschlagenen Bebauung des westlichen Tempelhofer Feldes (unten). Jansen ging von einer viergeschossigen Blockrandbebauung aus, die nur in wenigen Fällen Seitenflügel, aber keine Querflügel zuließ.

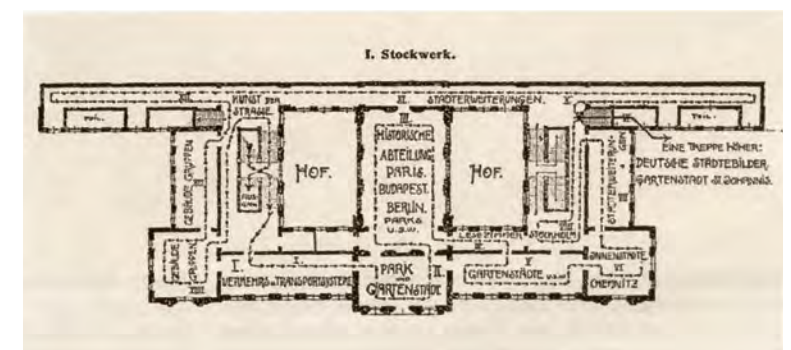
Quelle: Architekturmuseum der TU Berlin, Inv. Nr. 20533, 20563

B08 Grundriss der Ausstellung in der Hochschule der Künste, Erdgeschoss und erstes Obergeschoss, 1910

Quelle: Führer durch die Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin 1910. Deutlich wird der hohe Stellenwert von Wien in der Ausstellung. Berlin 1910, S. 3f.



B08



DEUTSCHE BAUAUSSTELLUNG BERLIN 1931

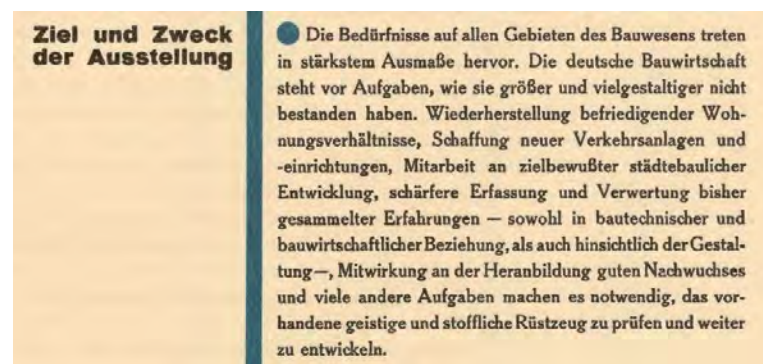
In politisch und wirtschaftlich äußerst schwieriger Zeit wurde 1931 auf dem Messegelände eine ursprünglich für 1930 vorgesehene „Deutsche“ Bauausstellung durchgeführt. Diese Bezeichnung täuschte jedoch darüber hinweg, dass dort auch eine große „Internationale Ausstellung für Städtebau und Wohnungswesen“ zu besichtigen war, die „räumlich umfangreichste Berliner Veranstaltung mit internationalem Einschlag seit 1914“. Laut Wasmuths Monatsheften für Baukunst und Städtebau war dies „seit dem Jahre 1910 die erste große Städtebau-Ausstellung in Berlin“. In seinem Grußwort zum „Amtlichen Katalog“ betonte Oberbürgermeister Heinrich Sahm die große Bedeutung gerade der „internationalen Zusammenarbeit“ für Berlin.

Veranstaltet wurde die Ausstellung durch den „Verein Bauausstellung e.V.“ und die Stadt Berlin. Dass Hans Peter Riepert, Präsidialmitglied des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, als Vorsitzender des Vereins Bauausstellung fungierte, unterstrich den explizit bauwirtschaftlichen Charakter dieser Ausstellung und die Schlüsselrolle der Verbände der Bauwirtschaft. Vorsitzender der Internationalen Ausstellung war Robert Schmidt, der bekannte Direktor des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, sein Stellvertreter war der Berliner Stadtbaurat Martin Wagner. In den schwierigen und kurvenreichen Vorbereitungsprozess waren neben den Arbeitnehmerverbänden der Bauwirtschaft auch die „interessierten Architekten- und Ingenieurverbände“ und der Deutsche Werkbund einbezogen worden.

B09



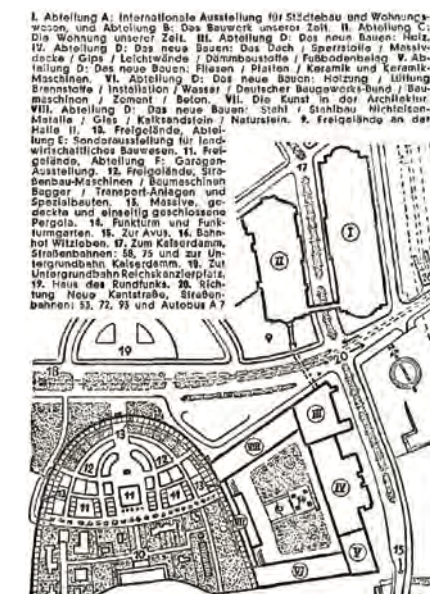
B10



B11



B12



B13



B09 Titel einer offiziellen Werbepublikation, o. J.
Die Ausstellungsfläche betrug 130.000 Quadratmeter.

Quelle: Bibliothek der Universität Kassel, <https://orka.bibliothek.uni-kassel.de/viewer/fullscreen/1747822262756/1/#topDocAnchor>

B10 | B11 Aus der offiziellen Werbepublikation „Deutsche Bauausstellung Berlin“, o. J.
Wasmuths Monatshefte für Baukunst und Städtebau schrieben zur Botschaft der Internationalen Ausstellung: „Sie wird Unzähligen die Augen darüber öffnen, daß das Berliner Mietskasernen-System überholt ist: die moderne Dezentralisation im Städtebau verlangt nur sehr beschränkte City- und Hochhausviertel; die modernen Verkehrsmittel und die wirtschaftlich notwendige Abwanderung der Industrie ermöglicht Auflockerung unserer Städte und für Hunderttausende das Wohnen in Flachbauten [...]“ (1931, S. 199)

Quelle: <https://orka.bibliothek.uni-kassel.de/viewer/fullscreen/1747822262756/8/#topDocAnchor> und <https://orka.bibliothek.uni-kassel.de/viewer/fullscreen/1747822262756/10/#topDocAnchor>

B12 Lageplan der Ausstellung B13 Postkarte zur Bauausstellung 1931

Die Beschriftung der Postkarte lautet: „Blick in die große Ausstellungshalle II. Sie zeigt ‚Die Wohnung unserer Zeit‘ nach Entwürfen namhafter deutscher Architekten“. „Sachbearbeiter“ für diesen Ausstellungsteil war Mies van der Rohe.

Quelle: Wasmuths Monatshefte für Baukunst und Städtebau 1931, S. 196

INTERBAU 1957

Die Interbau 1957 war ein demonstrativer Abschied von der braunen Vergangenheit, ein Fanal gegen die Mietkasernenstadt wie gegen die Stalinallee im Osten. So wollte sie jedenfalls verstanden werden. Als sie mit einem Jahr Verspätung am 6. Juli 1957 feierlich eröffnet wurde, standen die Besucher staunend vor einem „Bilderbuch moderner Architektur“, das „weltweiten Eindruck“ machte. Die Bauausstellung wurde von zahlreichen kleineren Ausstellungen und Kongressen begleitet. 993.000 Personen, mehr als ein Drittel davon aus der DDR, besuchten die Ausstellung. Schirmherr war Bundespräsident Theodor Heuss.

Die Interbau hatte 1957 bereits eine kurvenreiche Entstehungszeit hinter sich. Als die Stalinallee in Ost-Berlin seit 1951 erbaut wurde, war West-Berlin noch nicht zu einer großen Antwort fähig. Eine erste Reaktion war das nach Plänen des Architekten Felix Hinssen 1953-1955 im Wedding realisierte „Demonstrativbauvorhaben“ Ernst-Reuter-Siedlung.

Die zweite Antwort kündigte sich mit einem großen städtebaulichen Wettbewerb zur Neubebauung des stark zerstörten Hansaviertels an, der 1953 ausgeschrieben und einen radikalen Bruch mit der Stadtstruktur des 19. Jahrhunderts und eine erhebliche Herabsetzung der baulichen Dichte forderte. Gewonnen wurde der Wettbewerb Ende 1953 von Gerhard Jobst und Willy Kreuer. Das Protokoll des Preisgerichts lobte die „durchaus neuartige, große Komposition“.

Als sich allerdings das Projekt einer Bauausstellung für das Jahr 1956 konkretisierte, erschien das preisgekrönte Projekt nicht mehr opportun und wurde aufgegeben. Die vorgeschlagenen, relativ gleichförmigen Bauten, so die Begründung, könnten keine „baulichen Individualitäten schaffen“, die durch „namhafte Architekten des In- und Auslandes“ gestaltet werden. Architektur vor Städtebau! Nun begann eine Phase der fieberhaften, schrittweisen Überarbeitung des Konzepts.

B14



B15



B16



B17



B14 Das erste große städtebauliche Projekt Berlins, die Stalinallee in Ost-Berlin, Postkarte 1954, gebaut seit 1951

B15 Eine erste Antwort West-Berlins auf die Stalinallee: Ernst-Reuter-Siedlung, gebaut 1953-1955, Bauherr: Thomashof A.G.

Dieses eher bescheidene Projekt umfasste 423 neue Wohnungen, wurde aber groß in Szene gesetzt, etwa durch die Anwesenheit des Bundespräsidenten Theodor Heuss bei der Einweihungsfeier im Sommer 1954.

Quelle: Postkarte, Sammlung HB; Landesarchiv Berlin; Presseamt des Senats von Berlin in Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Bau und Wohnungswesen

B16 Zweite, weit ausgreifendere Antwort: Wettbewerb für ein neues Hansaviertel, siegreicher Entwurf von Gerhard Jobst und Willy Kreuer, 1953

Die Entwerfer verwiesen auf die „freie Natürlichkeit“, mit der sich die Wohnbauten um zwei Ausbuchtungen des Tiergartens legten und so einen „Gegensatz zu diktatorisch ausgerichteten Bauten“ ausdrückten.

Quelle: Postkarte, Sammlung HB; Landesarchiv Berlin; Presseamt des Senats von Berlin in Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Bau und Wohnungswesen

B17 Beilage zu einer frühen Informationsbroschüre der Interbau GmbH

Das Ausstellungsgelände ist hier bereits auf das südliche Hansaviertel reduziert, greift aber weit in den Tiergarten hinein. Auch eine Schwebebahn ist bereits vorgesehen. Entlang der Straße des 17. Juni sind mehrere Nationenpavillons geplant, und in der Nähe der Siegessäule werden Ausstellungshallen angezeigt. Auf dem Gelände finden sich noch viele hohe Wohnscheiben, ganz anders als später realisiert. Der Haupteingang liegt am Bahnhof Zoologischer Garten. Immerhin wurde schon ein Ausstellungstermin genannt: Juli bis September 1956.

Quelle: Sammlung HB

GALA INTERNATIONALER MODERNER ARCHITEKTUR

Im Hansaviertel, so die Schriftstellerin Karena Niehoff poetisch in einem Buch mit dem Titel „BERLIN“ des Senators für Bau- und Wohnungswesen 1957, „durften Architekten aus aller Welt einen durch Krieg und ein paar nachhelfende Sprengungen wieder jungfräulich gewordenen Boden in freien Rhythmen bedichten“.

Das Hansaviertel war das Kernstück der Interbau 1957. Aber auch an anderen Orten West-Berlins fanden sich Ausstellungsprojekte: die Kongresshalle im Tiergarten (Architekt: Hugh A. Stubbins, USA) und die Unité d’Habitation „Typ Berlin“ südlich des Olympiageländes (Architekt: Le Corbusier). An der Ausstellung sollten 53 Architekten aus 13 Ländern mitwirken. Für Internationalität sorgten u. a. Alvar Aalto, Le Corbusier, Oscar Niemeyer Filho, Hugh A. Stubbins, J. H. van den Broek und J. B. Bakema sowie Pierre Vago. Insgesamt wurden im Hansaviertel 1.256 neue Wohnungen geschaffen, davon 21 in kleinen Einfamilienhäusern und 545 in „Turmhochhäusern“. In der Parkstadt wurden Landschaftsarchitekten prominent eingebunden, darunter Hertha Hammerbacher und Hermann Mattern; eine Schlüsselrolle spielte Walter Rossow.

Neben den Wohnbauten entstanden einige kirchliche, kulturelle und Geschäftsbauten: die evangelische Kaiser-Friedrich-Gedächtniskirche und die katholische Kirche St. Ansgar, eine Bücherei, eine Grundschule, eine Kindertagesstätte sowie eine Gebäudegruppe mit Kino, Restaurant und Ladenzeile. Außerdem wurde das neue Viertel mit dem U-Bahnhof Hansaplatz vorbildlich erschlossen. Die Interbau war auch eine Bühne für die Bauindustrie, die ihre Produkte im Hansaviertel und auf dem Messegelände vorführen konnte.

B18



B18 Immer wieder gezeigtes Luftbild des südlichen Hansaviertels, 1962

Rechts der Mitte ist die Einfamilienhausanlage zu erkennen, davor die evangelische Kirche, im Hintergrund entlang der S-Bahn die Turmhochhäuser. Die Altonaer Straße oberhalb der Bildmitte durchschneidet das Viertel.

Quelle: Landesarchiv Berlin

B19 Kongresshalle im Tiergarten, Architekt Hugh Stubbins (USA), Mitarbeiter Werner Düttmann und Franz Mocken

B20 Unité d’Habitation „Typ Berlin“ südöstlich des Olympiastadions, Architekt Le Corbusier Mit 530 Wohnungen bot dieses Haus allein fast halb so viele Wohnungen wie das ganze Hansaviertel. Postkarten, 1959.

Quelle: Sammlung HB

B19



B20



AUF DEM WEG ZUR „STADT VON MORGEN“

Die Interbau 1957 war – in dieser Zeit selbstverständlich – eine Verbeugung vor der wichtigsten Schutzmacht West-Berlins, den USA. Vor allem aber propagierte sie ein neues, durchaus US-amerikanisches Stadtmodell: eine aufgelockerte, wenig dichte, durch Hochhäuser geprägte Stadt im Grünen, mit Straßen ausschließlich für Autos, ohne Fußgänger und begleitende Bebauung.

In dem vom Senator für Bau- und Wohnungswesen herausgegebenen Buch „BERLIN“ hieß es: „Kein Zweifel: die ästhetisch, soziologisch, physiologisch vollkommen erscheinende Wohnmaschine bietet wenig an gängigem Gemüt. [...] Übersicht über die lieben Mitbewohner, überhaupt eine ‚Hausgemeinschaft‘, gibt es da beim besten Willen nicht mehr.“ Und weiter: „Wenn man eines Morgens, nichts Böses ahnend, seinen Fuß auf die Straße setzen will – dann ist sie weg. Zum Trost erblickt das mißtrauisch suchende Auge etwas später eine neue, viel breitere, viel geradere, viel längere Straße. [...] Und die Fußgänger? Mit unverbesserlichen Neandertalern kann sich die neue Straße nicht abgeben. Wer ein Ziel hat, soll im Auto sitzen, und wer keines hat, ist ein Spaziergänger und gehört schleunigst in den nächsten Park.“

Und das alte, stark jüdisch geprägte Hansaviertel? Es wurde nahezu spurlos beseitigt. Bundespräsident Heuss übernahm selbst die erforderliche kulturelle Entwertung: „[...] das sogenannte ‚Hansaviertel‘, dessen so totale Vernichtung den Raum für eine einheitliche Lösung anbot [...], gehört zu jenen Stadtteilen der rasch wachsenden jungen Reichshauptstadt, die schlechterdings k e i n e n künstlerisch oder auch nur lokalhistorisch interessanten Baukörper enthielt.“ Auf der Website des Bezirksamts Mitte zum Hansaviertel heißt es dagegen heute: „Nahezu alle bedeutenden Architekten der Kaiserzeit haben im Hansa-Viertel Spuren hinterlassen, darunter Ernst von Ihne, Hans Grisebach, Alfred Messel und Johann Emil Schaudt.“

B21

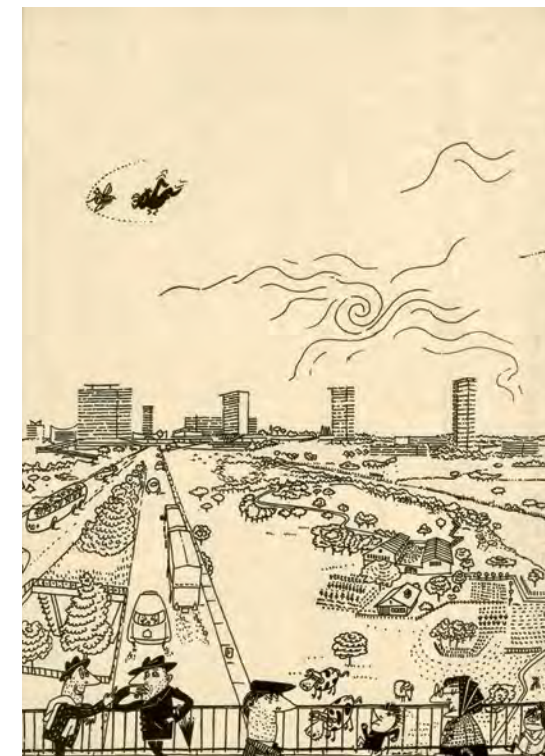


B21 | B22 Aus der Broschüre der Interbau GmbH „Die Stadt von morgen“, Zeichnungen: Oswin, Berlin (Oswald Meichsner)

Gegenüberstellung von alter (oben) und neuer (unten) Stadt. Die Straße wird neu interpretiert: in Zukunft ohne begleitende Bebauung und ohne Fußgänger. Die Broschüre sollte „Nicht-Fachleute über den notwendigen Umbau und die Erneuerung unserer Städte unterrichten“.

Quelle: Interbau GmbH (Hg.): Die Stadt von morgen. Berlin 1957. Sammlung HB

B22



VERGESSENE HINTERGRÜNDE

Vielen Besucherinnen und Besuchern der Interbau 1957 war nicht klar, welch aufwändige organisatorische und wirtschaftliche Prozesse notwendig waren, lange bevor überhaupt ein Architekt beauftragt werden konnte.

Ende 1954 wurde die „Aktiengesellschaft für den Aufbau des Hansaviertels“ (Hansa AG) gegründet. Getragen wurde sie von der DeGeWo Berlin, der Deutschbau und dem Sozialwerk für Wohnung Hausrat. Vorsitzender des Aufsichtsrats war Rolf Schwedler, Senator für Bau- und Wohnungswesen. Zuständig war die Hansa AG für die Bodenneuordnung, den treuhänderischen Neuaufbau des Hansaviertels und die Reprivatisierung. Bodenneuordnung bedeutete, „sämtliche Grundstücke zunächst in einer Hand zu vereinigen, um dann eine Umlegung vornehmen zu können“ – ein äußerst aufwändiger Prozess. Für die eigentliche Bauausstellung wurde 1954 die Interbau GmbH geschaffen. Vorsitzender des Aufsichtsrats: ebenfalls Rolf Schwedler. Dann wurde noch ein beratender Leitender Ausschuss unter Vorsitz von Otto Bartning eingerichtet. Die Interbau war als einzige aller Berliner Bauausstellungen von Anfang an ausschließlich ein Projekt „von oben“, ein Projekt des Bausenators, zuerst von Karl Mahler, dann von Rolf Schwedler. Und sie war – zeittypisch – männerdominiert. Noch bevor gebaut wurde, musste viel öffentliches Geld ausgegeben werden: für den Ankauf des privaten Grund und Bodens, für den Abriss der noch vorhandenen Altbauten und die Umsetzung von Mietenden und Gewerbetreibenden, für die Beseitigung der Kellerfundamente, für den Straßenbau und für Leitungsverlegungen. Dazu kamen die Neubaukosten (gefördert mit Landesbaudarlehen, Interbaudarlehen und Bundesmitteln), die infolge der Hochbauten deutlich höher waren als bei fünfgeschossigen Bauten. Auch die Sozialwohnungsmieten der Interbau waren teurer als bei normalen Sozialwohnungen und viel teurer als bei Altbauwohnungen mit Ofenheizung. Der Bau des neuen Hansaviertels war eines der kostspieligsten öffentlichen Bauprojekte in der Geschichte Berlins. Insofern war es auch nicht wiederholbar.

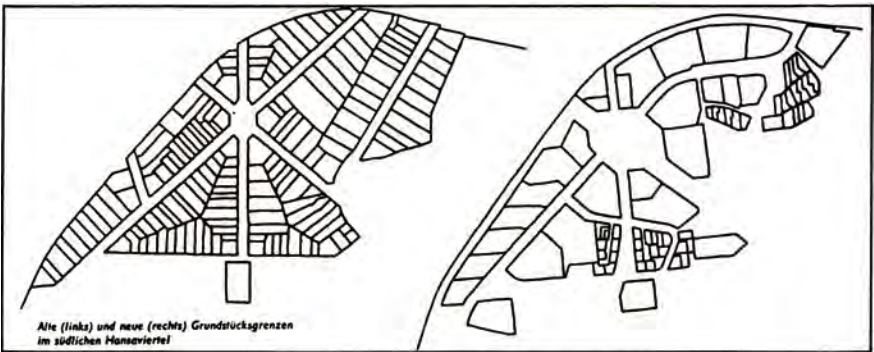
B23



B23 Das alte Hansaviertel, um 1930
Angelegt wurde das jüdisch geprägte Viertel für wohlhabende Bürger, höhere Beamte und Offiziere zwischen 1879 und 1890. Die Mitte bildete der Hansaplatz. Der Boden war kleinteilig parzelliert, die Straßen waren mit Bäumen begrünt, die Stadtbahn durchschnitt das Wohnviertel, erschloss es aber auch. Seit 1898 gab es auch eine Synagoge, die 1938 niedergebrannt wurde. Im Zweiten Weltkrieg wurde das Viertel weitgehend zerstört, nur 20 Gebäude von ursprünglich 160 waren im südlichen Hansaviertel noch vorhanden, mit 283 Wohnungen, 741 Bewohnern und 22 Gewerbetreibenden. Weit weniger zerstört waren die Leitungen unterhalb der Straßen, kaum verändert war die kleinteilige Grundeigentümerstruktur: Von 164 Grundstücken befanden sich nach 1945 146 in Privateigentum.

Quelle: Interbau Berlin 1957. Amtlicher Katalog, Berlin 1957, S. 24

B24



B24 Bodenneuordnung im Hansaviertel, veröffentlicht 1957
Nicht nur die Parzellenstruktur wurde radikal verändert, sondern auch die Eigentümerstruktur. Aus 159 Grundstücken sollten im Zuge der Bodenneuordnung 20 Groß- und etwa 50 Kleinparzellen werden. Damit wurde erst- und letztmalig ein vornehmes, bürgerliches Wohnquartier zugunsten eines völlig neuen Stadtviertels im Park ersetzt. Die neuen Besitzer des Hansaviertels waren vor allem juristische Personen, Firmen, Gesellschaften sowie das Land und der Bund.

Quelle: Bauwelt 37/1957, S. 1005

B25

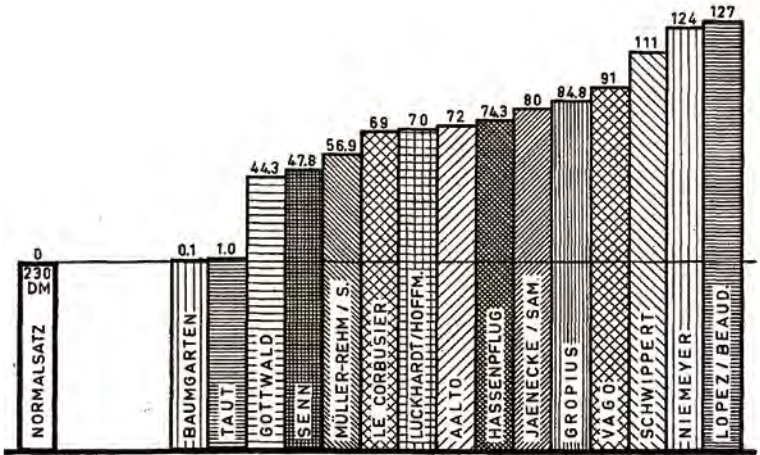


Bild 8. Das Mehr an öffentlichen Darlehen bei den Hansabauten in v.H. gegenüber dem normalen sozialen Wohnungsbau

B25 Interbau-Sondersubventionen für Wohnbauten, veröffentlicht im März 1959.

Quelle: Kurt Enderlein: Geschosshzahl und Wirtschaftlichkeit im Wohnungsbau mit Vergleichszahlen aus dem Hansaviertel. Berlin 1958, S. 17

IBA 1987

West-Berlin lebte auch nach der Interbau 1957 von Bundessubventionen. Die öffentlichen Gelder dienten auch dem Autobahnbau und Wohnungsbau, seit Anfang der 1960er Jahre vor allem den Bau von Großsiedlungen am Stadtrand. In der Innenstadt setzte die Stadterneuerungspolitik seit 1963 auf Kahlschlag: Ganze Quartiere der Kaiserzeit wurden abgerissen und durch Sozialwohnungen ersetzt. Die Folgen waren verheerend – Zerstörung sozialer Netzwerke und gewachsener Nachbarschaften, Verlust von Kleingewerbe. Hinzu kamen erhebliche Kosten durch Aufkauf, Umsetzung von Mietenden und Gewerbetreibenden, Abriss, Neubau und die erhebliche Subventionierung der Neubaumieten.

Nach dem Viermächteabkommen von 1971 richtete sich die West-Berliner Politik auf eine dauerhafte Teilung ein. Die Hauptstadtplanungen wurden aufgegeben, ebenso wie die ambitionierten Autobahnplanungen; Wirtschaft und Bevölkerung stagnierten. Die Innenstadtviertel entlang der Mauer verloren jede Perspektive. Neubau war diskreditiert, nicht nur am Stadtrand. Erst das Europäische Denkmalschutzjahr 1975 leitete – vor dem Hintergrund großer sozialer Proteste in den Stadtteilen – eine stadtpolitische Wende ein: Die über Jahrzehnte verteufelten „Mietkasernenviertel“ wurden als städtebauliche Qualität wiederentdeckt, die autogerechte Stadt verlor ihre Strahlkraft. Als 1979 bis 1982 die Instandbesetzerbewegung – getragen von einer breiten öffentlichen Sympathie – die Krise der Kahlschlagpolitik auf die Straße trug, war der Politikwechsel unausweichlich. Die Zukunft der Innenstadt wurde zum zentralen Thema. Der Boden für eine IBA war bereitet.

B26



B27



**B26 Wettbewerb Hauptstadt
Berlin West, 1958**

Planungen für ein Schnellstraßenverkehrsnetz, die bis in die 1970er Jahre aufrechterhalten wurden. Die drastische Revision der West-Berliner Verkehrsplanung hatte für die Gebiete der IBA eine besondere Bedeutung. Die überdimensionierten Autobahnplanungen, die mittels einer Süd- und Westtangente den Verkehr nach US-amerikanischem Vorbild um das Zentrum leiten sollten, wurden ebenso aufgegeben wie die geplante Verbreiterung von Hauptstraßen wie der Koch- und der Wilhelmstraße. Eine Reihe von Gebieten, die durch die Teilung ohnehin in eine Randlage geraten waren, wurde in eine unklare Zukunft entlassen – die Senatsverwaltung hatte schlicht keine Konzepte für sie. All diese Gebiete wurden an die IBA übertragen, von der sich die Stadtpolitik innovative und tragfähige Ideen versprach.

Quelle: AIV zu Berlin (Hg.): Berlin und seine Bauten. Teil I – Städtebau. Berlin 2009, S. 225

**B27 Blick auf das Kulturforum
Richtung Osten, 1969**

Große Brachflächen kennzeichneten die Gebiete um die Sektorengrenze.

Quelle: AIV zu Berlin (Hg.): Berlin und seine Bauten. Teil I – Städtebau. Berlin 2009, S. 366

**B28 Sprengung von Mietkaser-
nen in der Stralsunder Straße,
Sanierungsgebiet Wedding
Brunnenstraße, o. J.**

Die großen sozialen Proteste der 1970er und frühen 1980er Jahre richteten sich gegen das „Erste Stadterneuerungsprogramm“, das durch Kahlschlag-sanierung umgesetzt wurde. Dessen Ziel war die Auflockerung der Innenstadt: Beseitigung der als menschenfeindlich deklarierten Innenhöfe, Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zugunsten des Autos, Ersatz der Altbauten durch Neubauten des Sozialen Wohnungsbaus. Doch der Begriff „Sozialer Wohnungsbau“ ist irreführend – er bezeichnete ein Förderprogramm, nicht die Qualität des Produkts. „Sozial“ konnten die Mieten der Neubauten kaum genannt werden: Sie lagen bis zu drei Mal höher als die Mieten unsanierteter Altbauwohnungen mit Kohleöfen.

Quelle: Rainer Autzen et al.: Stadterneuerung
in Berlin. Sanierung und Zerstörung vor und
neben der IBA. Berlin 1984, Cover

B28



DIE IBA ALS SONDERINSTITUTION

1978 wurde die Bauausstellung Berlin GmbH gegründet, um einen zunächst nur kleinen städtebaulichen Kurswechsel zu organisieren. Die IBA-Gesellschaft vereinte geballte Fachkompetenz – Architektinnen und Architekten, Stadtplanerinnen und Stadtplaner, Sozialwissenschaftlerinnen und Sozialwissenschaftler, Fachleute für Bürgerbeteiligung und Forschung. Ihr Aufgabenspektrum war breit: Laut Senatsvorlage sollte sie die Rahmenkonzeption verfeinern, Lösungen für die Demonstrationsgebiete entwickeln, städtebauliche Wettbewerbe ausschreiben, Begleitforschung betreuen, Kongresse und Ausstellungen organisieren sowie Öffentlichkeitsarbeit betreiben. Doch sie war ein „zahnloser Tiger“: Ohne planungsrechtliche Kompetenzen, ohne Einfluss auf Fördermittel oder Bescheide blieb sie auf die Kooperation mit Senat, Bezirken und der gemeinnützigen Wohnungswirtschaft angewiesen. Sie hatte aber einen starken Verbündeten, die in zahlreichen Gruppen agierende Zivilgesellschaft, die aus den großen Konflikten der 1970er Jahre hervorgegangen war.

An der inhaltlichen Spitze standen nach einer schwierigen Startphase zwei durchsetzungsfähige Männer: Hardt-Walther (Gustav) Hämer (IBA-Alt) und Josef Paul Kleihues (IBA-Neu). Als finanzielle und organisatorische Probleme die IBA an den Rand des Scheiterns brachten, wurde 1981 Jürgen Nottmeyer als Geschäftsführer eingesetzt – er hatte zuvor das ICC termingerecht realisiert. Politisch war die IBA stets gefährdet: als SPD-Projekt gestartet, von der CDU ab 1982 eher widerwillig fortgeführt.

B29



B30



B31



B29 Senatsvorlage an das Abgeordnetenhaus von Berlin für die Internationale Bauausstellung 1984, 1978

Die wenig attraktive, verwaschene und schwer lesbare Karte zeigt ganz grob die anfänglich festgelegten IBA-Demonstrationsgebiete. Sie verdeutlicht, dass zunächst vor allem an eine Neubau-IBA gedacht war, und zwar in der südlichen Friedrichstadt, im südlichen Tiergartenviertel, in Tegel und am Prager Platz. Das zu sanierende Kreuzberger Altbau-Gebiet beschränkte sich auf die Baublöcke um die Mariannenstraße. Dort wurde eine Blockrandbebauung mit erheblichen Abrissen („Entkernung“) angestrebt. Der Einbezug einzelner Projekte im Gebiet SO 36 wurde in Aussicht gestellt. Stadterneuerung war allerdings auch noch in der Altstadt Spandau vorgesehen, wurde später aber seitens der IBA nicht weiterverfolgt. Als allgemeine Ziele wurden die „Innenstadt als Wohnort“ und „kaputte Stadt retten“ formuliert.

Quelle: Sammlung HB

B30 Titel der Broschüre der IBA zum Berichtsjahr 1984

Quelle: Sammlung HB

B31 Kritik an der IBA
Auch die IBA 87 war immer wieder harter Kritik ausgesetzt, von „oben“ wie von „unten“.

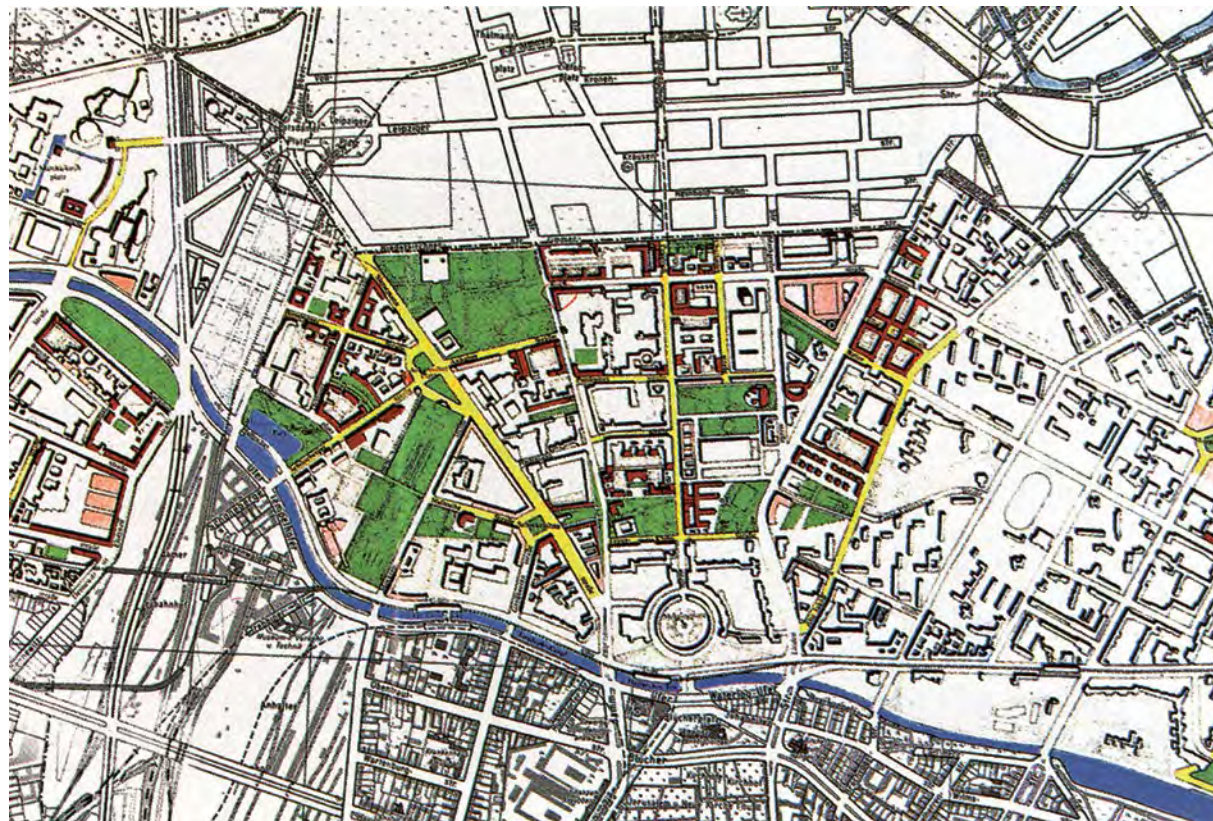
Quelle: Sammlung HB

KRITISCHE REKONSTRUKTION – DAS LEITBILD DER IBA-NEU

Im Fokus der IBA-Neu stand der Neubau in den stark zerstörten Quartieren entlang der Berliner Mauer – auf der Grundlage des historischen Stadtgrundrisses. Josef Paul Kleihues, seit den frühen 1970er Jahren mit den von ihm initiierten Studien zum „Berlin-Atlas“ Pionier einer neuen Wertschätzung der überlieferten Stadtstruktur, formulierte das Leitbild der kritischen Rekonstruktion: Block, Straße und Platz sollten als Grundelemente des Städtebaus im Sinne einer Auseinandersetzung mit der Geschichte des Ortes rehabilitiert werden.

In der Südlichen Friedrichstadt und im Tiergartenviertel, aber auch in Spandau und am Prager Platz, den Demonstrationsgebieten der IBA-Neu, entwarfen neben vielen deutschen auch internationale Architekten wie Peter Eisenman, John Hejduk, Hermann Hertzberger, Rob Krier, Charles W. Moore, Gustav Peichl, Aldo Rossi und James Stirling neue Bauten – stilistisch vielfältig, aber dem städtebaulichen Rahmen untergeordnet. Mit neuen Formen des innerstädtischen Wohnens – etwa den Stadtvillen an der Rauchstraße – richtete sich die IBA-Neu gezielt an urbane Mittelschichten und förderte deren Rückkehr in die Innenstadt.

B32



B33



B32 Projektübersicht IBA-Neu 1987: Südliche Friedrichstadt
Die kritische Rekonstruktion der Stadt war eine West-Berliner Erfindung der Neubau-IBA unter Josef Paul Kleihues. Ziel war die Rehabilitation der historischen Stadt – Korridorstraße, Stadt- platz, Blockbebauung mit ihrer Unterscheidung von öffent- lichen, halböffentlichen und privaten Räumen. „Kritisch“ hieß dabei, dass die Annäherung an historische Elemente nicht schematisch vollzogen, sondern als Ansporn für kreative Weiter- entwicklung verstanden wurde.

Quelle: Durth, Werner/Sigel, Paul: Baukultur. Berlin 2009, S. 595

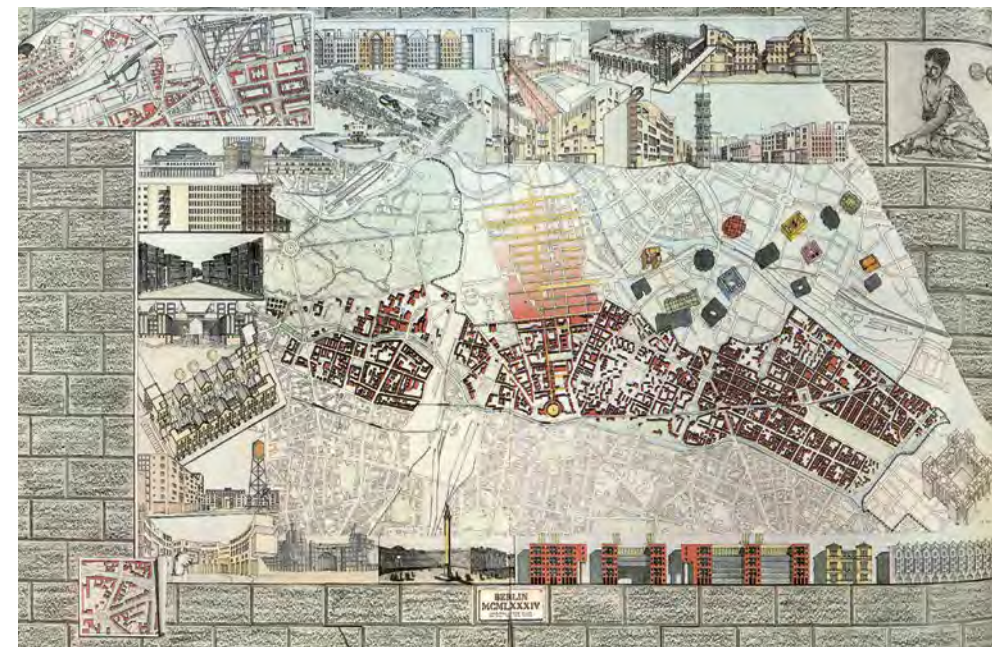
B33 Eine Bibel der kritischen Rekonstruktion: Umschlag der Publikation „Modelle für eine Stadt“, herausgegeben von Vittorio Magnago Lampugnani
Die Umschlaggraphik zeigt eine collagierte Version des Gemäl- des „Blick in die Oranienburger Straße. Häuserbau in Berlin um 1730–40“. Das Programm der IBA-Neu lautete: Priorität des Städtebaus vor der Architektur, Unterordnung der Einzelbauten unter einen Rahmen, der die Geschichte des Ortes respektiert und neu interpretiert – nicht als starres Dogma, sondern als flexibles Leitprinzip.

Quelle: Schriftenreihe zur Internationalen Bauausstellung Berlin. Die Neubaugebiete. Dokumente Projekte. Heft 1, Berlin 1984. Umschlaggraphik

B34 Postmoderne Vedute, die Städtebau und Architektur in einer Illustration vereint, gezeigt in der IBA-Ausstellung „Idee – Prozess – Ergebnis“, 1984
Dargestellt wurden auf der Karte die Gebiete der IBA-Neu und IBA-Alt. Die rahmenden Zeichnungen präsentierten Projekte der IBA-Neu.

Quelle: Pirovano, Carlo (Hg.): La ricostruzione della città. Mailand 1985, S. 106

B34

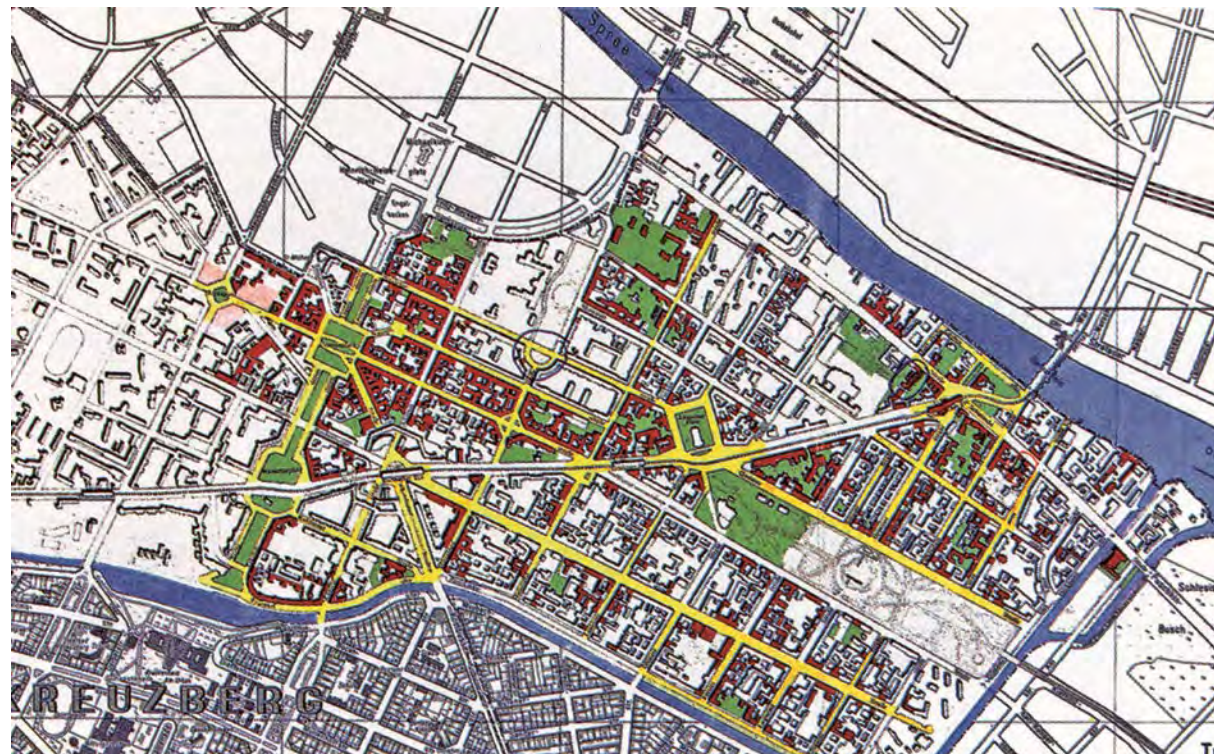


BEHUTSAME STADTERNEUERUNG - DAS LEITBILD DER IBA-ALT

Mit der IBA-Alt entstand ein radikaler Gegenentwurf zur Kahlschlagpolitik: Erneuerung nicht gegen, sondern mit den Bewohnerinnen und Bewohnern, nicht ohne, sondern mit den vorhandenen Bauten. Protagonist dieses Ansatzes war Hardt-Waltherr Hämer, der bereits seit Ende der 1960er Jahre Alternativen zur Abriss-Sanierung erprobt hatte – zunächst im Wedding, dann mit dem Modellprojekt Block 118 in Charlottenburg.

1982 erhielt das Leitbild sein Prinzipienwerk: die „12 Grundsätze der Behutsamen Stadterneuerung“, 1983 vom Abgeordnetenhaus zustimmend zur Kenntnis genommen. Substanzerhaltung, stufenweise Modernisierung und Stärkung der Betroffenenbeteiligung bildeten den Kern. Die Luisenstadt und Kreuzberg SO 36 wurden zum Laboratorium: Statt ganze Blöcke abzureißen – oder wie zunächst geplant – sie zu „entkernen“, wurden Altbauten instandgesetzt, Innenhöfe begrünt und Kitas in die Baublöcke integriert. Straßen, Plätze und Höfe wurden als lebendige Orte des Zusammenlebens wiederentdeckt, der Mangel an Grün- und Freiflächen im Gebiet wurde durch den Bau des Görlitzer Parks und anderer kleinerer Grünanlagen gemindert.

B35



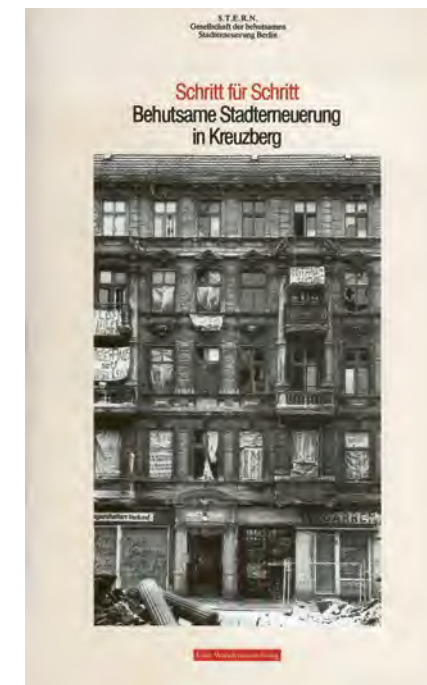
B36



B37



B38



B35 Projektübersicht IBA-Alt 1987

Kreuzberg war in den 1980er Jahren ein einzigartiger Ort: bewohnt von den unterschiedlichsten gesellschaftlichen Randgruppen – Menschen, die freiwillig als „Alternative“ oder unfreiwillig als Migrantinnen und Migranten in den Nischen der Gesellschaft lebten. Die behutsame Stadterneuerung gab diesen marginalisierten Bewohnerinnen und Bewohnern die Chance, ihr Umfeld zu erhalten, zu verbessern und nach eigenen Vorstellungen zu gestalten. Sie wurde so – trotz aller Rückschläge – zu einem international beachteten Modell nicht nur erhaltender Erneuerung, sondern auch einer sozial nachhaltigen Integrationspolitik.

Quelle: Durth, Werner/Sigel, Paul: Baukultur. Berlin 2009, S. 595

B36 Dresdener Straße 14 vor der Sanierung, 1982

B37 Nach dem Umbau in eine Kindertagesstätte, 1986

Die IBA stellte eingefahrene Normen radikal in Frage – auch jenseits baulicher Kernthemen. So wurde etwa die Mindestgröße von Kindertagesstätten deutlich reduziert, um sie wohnortnah in Baublöcken unterzubringen, etwa in Remisen oder ehemaligen Pferdeställen, aber auch in einem ehemaligen Parkhaus. Strenge Richtlinien für Brandschutz und Fluchtwege mussten in mühevoller Einzelfallprüfung neu ausgelegt werden – wodurch der Weg für weitere Veränderungen bereitet wurde.

Quelle: Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen (Hg.): Stadterneuerung in Berlin. Berlin 1990, S. 64f.

B38 Eine Bibel der behutsamen Stadterneuerung: Titelbild der Publikation „Schritt für Schritt – Behutsame Stadterneuerung in Kreuzberg – Eine Wanderausstellung“, Berlin, 1990

Gezeigt wird auf dem Titel das Haus Admiralstraße 15 vor der Instandsetzung (1982).

Quelle: Sammlung HB

MEHR ALS WOHNUNGSBAU – ÖKOLOGIE, SOZIALES UND ÖFFENTLICHER RAUM

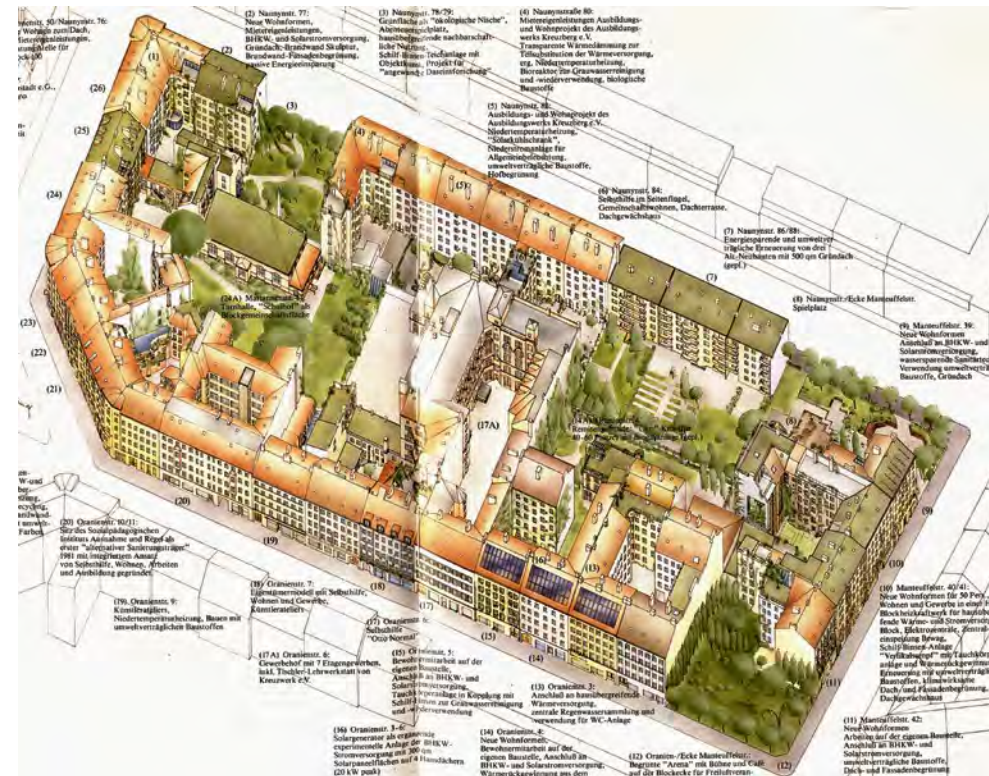
Die IBA war weit mehr als ein Bauprogramm. Erstmals wurden ökologische Fragen systematisch integriert. Im südlichen Tiergartenviertel entstanden ein Ökohaus, ein Solarhaus und Energiesparhäuser. Im Block 103 in Kreuzberg erprobte man umweltorientierte Sanierungsmaßnahmen. Hofbegrünungen verwandelten hunderte Hinterhöfe in grüne Freiräume. Für manche heute selbstverständliche Standards – etwa organisiertes Recycling – wurden während der IBA die Grundlagen gelegt.

Ebenso wegweisend war die soziale Agenda. Publikationen erschienen auf Türkisch, migrantische Bewohnerinnen und Bewohner wurden in Planung und Gemeinwesenarbeit eingebunden, wenngleich nicht immer im gewünschten Umfang. Das Frauenstadtteilzentrum Schokofabrik setzte Maßstäbe für eine geschlechtergerechte Planung. Selbsthilfeprojekte boten Punks, die Häuser besetzt hatten, einen Weg in legale Wohnverhältnisse und in handwerkliche Ausbildung.

Die „Kreuzberger Mischung“ von Wohnen und Gewerbe wurde zum Ideal erhoben – ließ sich aber in den Neubauprojekten kaum realisieren, da die Förderrichtlinien nur Wohnungsbau vorsahen. Im öffentlichen Raum gelangen dagegen sichtbare Erfolge: Verkehrsberuhigung, Pocketparks und die Konversion des Görlitzer Bahnhofs zu einem der ersten großen innerstädtischen Stadtteilparks. Am Prager Platz wurde wieder ein Stadtplatz angelegt.

Die IBA thematisierte schließlich bereits die Frage des Umgangs mit dem Nachkriegsbestand. Ein Schlüsselprojekt war die Implantation einer Kindertagesstätte in ein ehemaliges Parkhaus hinter dem Neuen Kreuzberger Zentrum. In der zentralen Ausstellung „Idee Prozess Ergebnis“ thematisierte ein ganzer Raum die „Erneuerungsgebiete der Zukunft“.

B39



B39 Ein umfassendes Konzept zur ökologischen Bestandserneuerung: Zeichnung des Blocks 103

Geplant waren dort eine Dachbegrünung, Solaranlagen, eine wassersparende Sanitärtechnik und eine „Öko-Kita“ in einer umgenutzten Remise.

Quelle: S.T.E.R.N. Gesellschaft für behutsame Stadterneuerung Berlin (Hg.): Schritt für Schritt. Behutsame Stadterneuerung in Kreuzberg. Katalog zur Wanderausstellung. Berlin 1990, S. 63

B40 Demonstration sozialer Vielfalt in Kreuzberg: „Die Bürgerin und die Punkerin“ bei einer Diskussion über Hausbesetzung

Auf dem Podium der Veranstaltung in der St. Thomas-Kirche saßen Vertreter der Behörden der Stadt, des Bezirks Kreuzberg und der evangelischen Kirchengemeinde, rechts im Bild ist der damalige Baustadtrat Werner Orlowsky (Alternative Liste) zu erkennen.

Quelle: Tages Anzeiger 35/1983, Titelseite

B41 Regenwasserbewirtschaftung – ein Projekt ökologischen Stadterneubaus

Zu sehen ist der Innenhof von Block 6 in der südlichen Friedrichstadt mit der Pflanzenkläranlage im Jahr 1990.

Quelle: Internationale Bauausstellung Berlin 1987: Projektübersicht – Aktualisierte und erweiterte Ausgabe, Berlin 1991, S. 103

B40



B41



INSTRUMENTE UND FINANZIERUNG – INNOVATION IM STARREN SYSTEM

Die Projekte der IBA wurden fast vollständig über Förderprogramme des Sozialen Wohnungsbaus finanziert – insgesamt rund drei Milliarden DM. Doch dessen rigide Förderrichtlinien setzten der gestalterischen und sozialen Ambition enge Grenzen. Die IBA-Akteurinnen und -Akteure loteten bei Wohnungsgrößen und -grundrissen kreativ Spielräume aus, oft gab es jedoch eine Diskrepanz zwischen den ersten Entwürfen und dem realisierten Endergebnis. Die programmatisch hochgehaltene „Kreuzberger Mischung“ von Wohnen und Gewerbe ließ sich kaum realisieren – Fördermittel für Läden und Werkstätten waren schlicht nicht vorgesehen.

Als zentrale Verfahrensinnovation entwickelte die IBA den Bauherrenwettbewerb: ein transparentes Vergabeverfahren für öffentliche Grundstücke, das Architekturqualität, Kostenkontrolle und Mieterbeteiligung verband. Das Modell wirkte weit über die IBA hinaus und wurde nach der Wende zum Vorbild für Grundstücksvergaben. Ein weiteres wichtiges Instrument war die Selbsthilfe – ein Instrument, das Kosten senkte und zugleich die Aneignung des Quartiers förderte.

Doch die Bilanz hatte auch ihre Schattenseiten. Die im Rahmen der IBA geregelten Mieten ließen sich nicht langfristig sichern. Der Wegfall der Anschlussförderung 2003 führte zu erheblichen Mieterhöhungen und Mieterwechseln. Vor allem aber zeigte sich nach 1989, dass die IBA unter Bedingungen agierte, die sich nicht wiederholen lassen: Rund drei Milliarden DM an öffentlichen Fördermitteln – über solche Ressourcen verfügt die Stadtentwicklungspolitik heute nicht mehr.

B42



B42 Zaha Hadids Projekt „Emanzipatorisches Wohnen“ in der Stresemannstraße

Die IBA wollte mit neuartigen Wohnformen – für Studierende, Alleinerziehende, Frauen – auf die Ausdifferenzierung von Haushaltstypen und Familienstrukturen reagieren. Die gestalterische Qualität war nur dank des großzügigen Kostenrahmens möglich, doch viele innovative Ideen prallten auf die überholten Regeln des Sozialen Wohnungsbaus, die nicht schnell genug verändert werden konnten.

Quelle: Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen (Hg.): Wohnungsbau für Berlin. Berlin 1994, S. 86

B43 Titel eines Faltblattes der IBA zur Selbsthilfe, 1983

Die „Selbsthilfe“ – baupraktische Eigenbeteiligung der Bewohnerinnen und Bewohner – wurde bei der IBA-Alt zum zentralen Instrument einer sozial verträglichen Quartiererneuerung. Aus Mieterinitiativen gegen Abriss entstanden genossenschaftliche Hausprojekte, aus infrastrukturellem Notstand Kinderläden und Stadtteilzentren, aus Bürgerinitiativen erste Instandbesetzungen.

Quelle: Sammlung HB

B44 Wiederbelebung eines historisch bewährten Typus: Wohn- und Geschäftshaus Friedrichstraße 32/33, Architekt Raimund Abraham

Die „Kreuzberger Mischung“ war programmatisches Ideal der IBA 1987 – doch die Konzentration der staatlichen Subventionen auf den Wohnungsbau setzte der Nutzungsmischung enge Grenzen. Gewerbeflächen in Neubauten hätten die volle Kostenmiete bringen müssen und wären kaum vermietbar gewesen. So blieb die funktionsgemischte Stadt trotz aller Ambitionen auf Ausnahmefälle beschränkt.

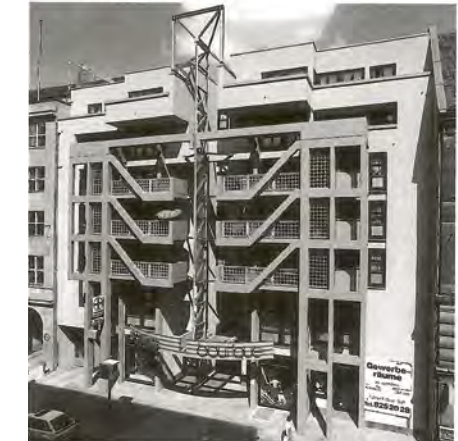
Quelle: Internationale Bauausstellung Berlin 1987: Projektübersicht. Aktualisierte und erweiterte Ausgabe. Berlin 1991, S. 172

B43

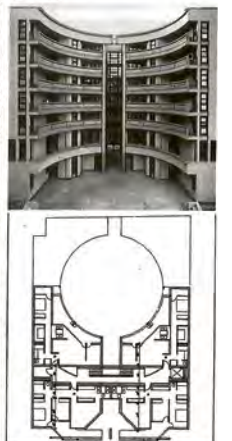


B44

Ansicht von der Friedrichstraße



Innenhof und Grundriß Wohnungsgeschoß

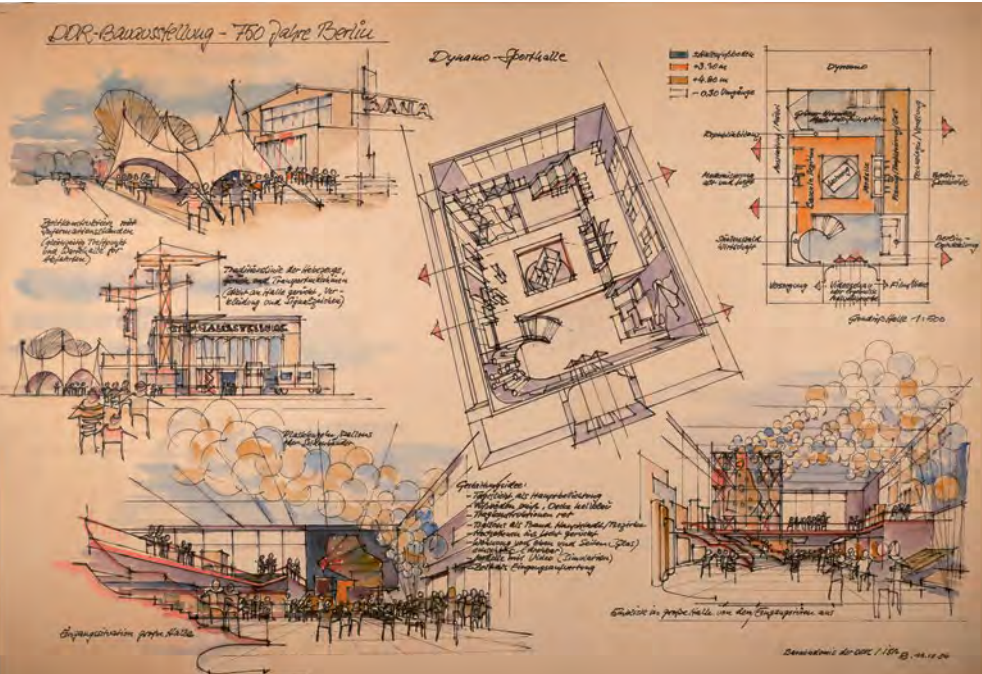


BAUAUSSTELLUNG DER DDR 1987

Anlässlich des 750-jährigen Geburtstags von Berlin 1987 wurde in der Dynamo-Sporthalle an der Ho-Chi-Minh-Straße (seit 1992: Weißenseer Weg) die „Bauausstellung der DDR“ gezeigt. Von Erich Honecker persönlich und der gesamten Bau-Elite der DDR eröffnet, galt sie als die „umfassendste Leistungsschau des Bauwesens in der Geschichte des sozialistischen Arbeiter- und Bauernstaates“.

Auf 31.000 Quadratmetern wurde „die dynamische Leistungsentwicklung im Bauwesen der DDR“ vorgeführt – mit Beispielen aus allen Bezirken und vorrangig aus der Hauptstadt. Besonders ein großes Modell des Ost-Berliner Zentrums zwischen Alexanderplatz und Brandenburger Tor lockte die Besucherinnen und Besucher. Dort wurde auch das erst wenige Tage zuvor fertiggestellte postmoderne Nikolaiviertel präsentiert. Das Modell befindet sich heute im Gebäude der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Am Kölnischen Park 3. Nach Ende der Ausstellung, am 1. September 1987, meldete die Zeitung „Neues Deutschland“ „über 500.000 Besucher“.

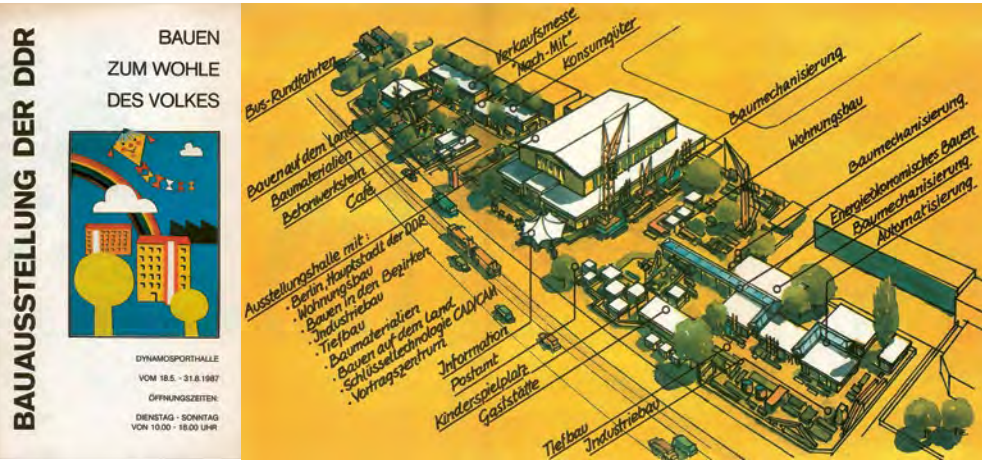
B45



B45 Achim Felz: Gestaltungs-ideen zur Bauausstellung der DDR, gefertigt an der Bauakademie der DDR 1986
Die Zeichnungen vermitteln ein buntes, heiteres und dynamisches Bauwesen.

Quelle: IRS Erkner

B46



B47 Polit- und Bauprominenz der DDR vor dem großen Modell des Ost-Berliner Zentrums, publiziert am 19. Mai 1987 im „Neuen Deutschland“

Quelle: Neues Deutschland 19. Mai 1987

B47



Ein Bild der gewaltigen Veränderungen, die das Zentrum Berlins zwischen Alexanderplatz und Brandenburger Tor in historisch kurzer Zeit erfuhr, vermittelt dieses großformatige Modell. Bauleute aus der ganzen Republik gaben und geben in der Hauptstadt glanzvolle Beweise ihres Könnens

FÜNF SCHLUSSFOLGERUNGEN

1/

Die größte Besonderheit nahezu aller Bauausstellungen in Berlin war deren internationale Orientierung. Dies war mehr als nur Marketing: Berlin holte sich nicht nur internationales Know-how, sondern öffnete damit auch Kommunikationswege, die Berliner Know-how in die Welt transportierten.

2/

Jede Ausstellung hatte ihr Profil, ihre Kernbotschaften, ihr Motto. Und – soweit es um Bauwerke ging – auch ihre markanten Orte. Dieses Profil war immer auch fachlich umstritten, und wird es immer bleiben.

3/

Auf jeder Bauausstellung ging es nicht nur um einzelne Bauten, sondern vor allem um Städtebau, auch um die politischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen des Städtebaus.

4/

Jede Bauausstellung bedarf nicht nur eines gesellschaftlich brisanten Schlüsselthemas, sondern auch starker Institutionen und Personen, die sich mit all ihrem Engagement für das Gelingen einer IBA einsetzen. Sofern es um wirkliches Bauen ging, benötigten diese Akteurinnen und Akteure auch Spielräume – seitens Politik, finanzieller Ressourcen und Planungsrecht.

5/

Aus heutiger Sicht waren die IBAs von gestern, wie sollte es auch anders sein, in manchen Aspekten sicher kritikwürdig. Aber auch die kritische Diskussion bringt uns weiter, viel weiter jedenfalls als eine hagiographische Bewunderung oder eine fanatische Verteufelung.



POSITIONEN



Am 25. März 2026 war es soweit: Der Berliner Senat beschloss die „Durchführung der Internationalen Bauausstellung Berlin 2034–37“. Dazu hieß es: „Vor dem Hintergrund der globalen und berlin-spezifischen Herausforderungen befasst sich die geplante IBA Berlin 2034–37 mit der urbanen Transformation der gebauten Stadt.“

Die Beschlussvorlage wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenStadt) in enger Abstimmung mit anderen Senatsverwaltungen erarbeitet. Dabei erhielt die SenStadt inhaltliche Unterstützung von Verbänden, Expertinnen und Experten, Vertreterinnen und Vertretern der Zivilgesellschaft sowie weiteren Akteurinnen und Akteuren. Auf der Grundlage der Studien des Büros Forward zu möglichen Raumkulissen der IBA (2025), von Untersuchungen des Büros Raumlabor zu „Urbanen Optionsflächen“ und „IBA-Labs“ (2021–2024) sowie von Studienprojekten der Professur Entwerfen und Gebäudeplanung der Universität der Künste traf der Senat die Entscheidung für das „erweiterte Ringszenario“ als IBA-Kulisse.

Gleichzeitig setzten sich die Kammern, Verbände und andere Institutionen, die dem Planen und Bauen verpflichtet sind, mit den Chancen einer künftigen IBA auseinander. Ihre Beiträge zur Debatte zielten vor allem auf die Berücksichtigung grundsätzlicher Prinzipien der Stadtentwicklung, die über Berlin hinaus ihre Gültigkeit beanspruchen dürfen und zu Leitlinien jeder Stadtentwicklung werden sollten: Umbau vor Neubau, Klimaschutz und -anpassung, soziale Integration, bezahlbarer Wohnraum, Schonung von Ressourcen, Umbau von Straßen und Plätzen, Mobilitätswende, Mischnutzung, Kultur, Erhaltung und Vermehrung des grünen Stadtkapitals, Schwammstadt, Biodiversität, gerechter Umgang mit Grund und Boden, zirkuläre Bauwirtschaft, angemessene Infrastruktur, aber auch integrative und partizipative Prozesse, Kooperationen von öffentlicher Hand, Wirtschaft, Stadtgesellschaft und Fachplanung. Mehrfach wird als Bezugsraum die Metropolregion bis weit nach Brandenburg hinein aufgerufen. Wichtig ist darüber hinaus die Rolle von „Künstlicher Intelligenz“ in der Stadtentwicklung.

Die Erwartungen sind groß, vielfältig und noch sehr allgemein. Sie spiegeln das Interesse und Engagement der Zivilgesellschaft und Fachwelt wider. Es geht nicht um ein Pro oder Contra zur IBA, sondern um deren Zielorientierung und das Wie und Wo genau. Im Folgenden werden Einblicke in die beauftragten Studien sowie Statements der Verbände und anderen Institutionen vorgestellt.

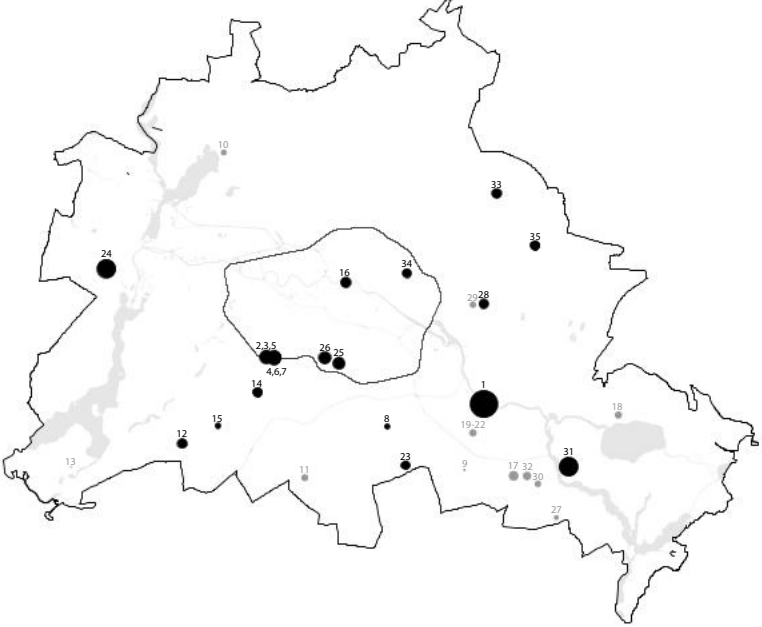
RAUMLABOR BERLIN

Sieben Prozent der Gesamtfläche in kommunalem Besitz sind Splitter- und Arrondierungsflächen, die sich aufgrund ihrer Beschaffenheit nicht einer bestimmten Nutzung zuordnen lassen. Auf der Grundlage eines parlamentarischen Beschlusses von 2019, der vorsieht, diese Flächen bei der Bewertung landeseigener Immobilien zu berücksichtigen, erarbeitete der Atelierbeauftragte im Kulturwerk des Berufsverbands Bildender Künstler*innen Berlin (BBK Berlin) gemeinsam mit Raumlabor eine Studie zu diesen Flächen – unterstützt von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen sowie der Senatsverwaltung für Finanzen. Im Ergebnis wurde eine zusätzliche Bewertungskategorie eingeführt: die urbane Optionsfläche. Urbane Optionsflächen eröffnen Möglichkeiten, zentrale Fragen der zukünftigen Stadtentwicklung als Reallabore zu erproben.

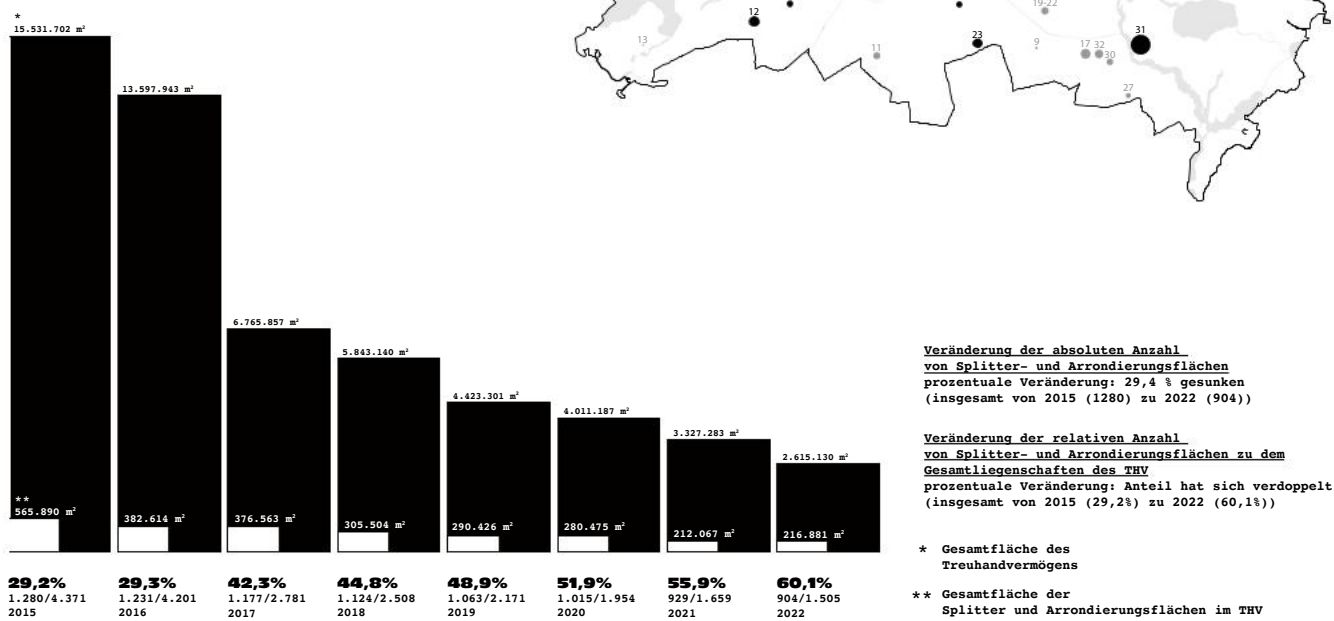
Die IBA Labs sind dabei als ein mögliches experimentelles Format der IBA Berlin 2034–37 zu verstehen. Sie verknüpfen räumliche Potenziale mit konkreten Projektansätzen, entwickeln daraus Szenarien und überführen diese in übertragbare Handlungsprotokolle. Das übergeordnete Ziel ist, langfristig tragfähige Strategien zu entwickeln, um diese Flächen in Gebrauch zu nehmen, dauerhaft zu sichern und in die gesamtstädtische Planung zu integrieren.

Diese Untersuchung ist im Rahmen der Sondierungsphase zur IBA Berlin 2034–37 entstanden und dokumentiert einen ergebnisoffenen Arbeitsstand. Einen vertieften Einblick in die umfangreiche Studie bietet eine begleitende Broschüre.

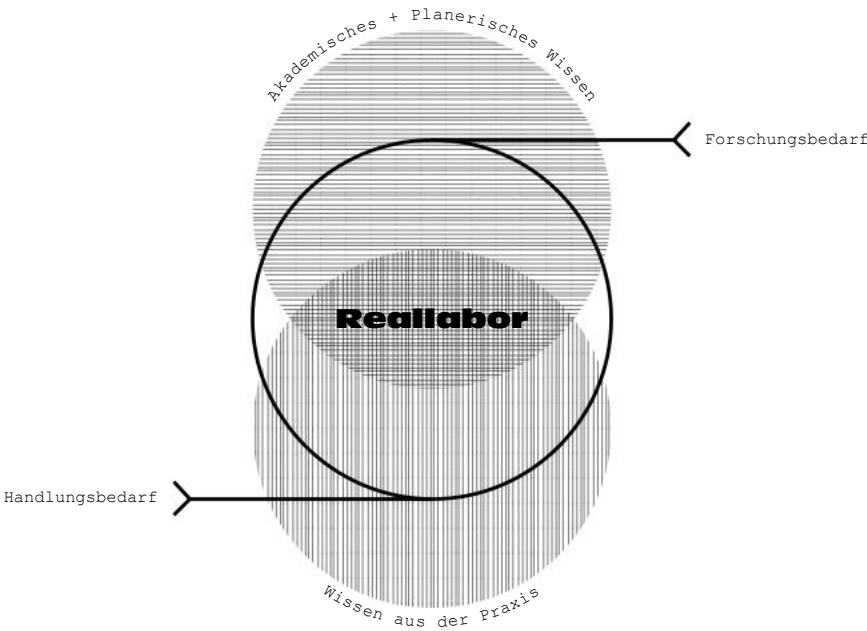
C01



C02



C03



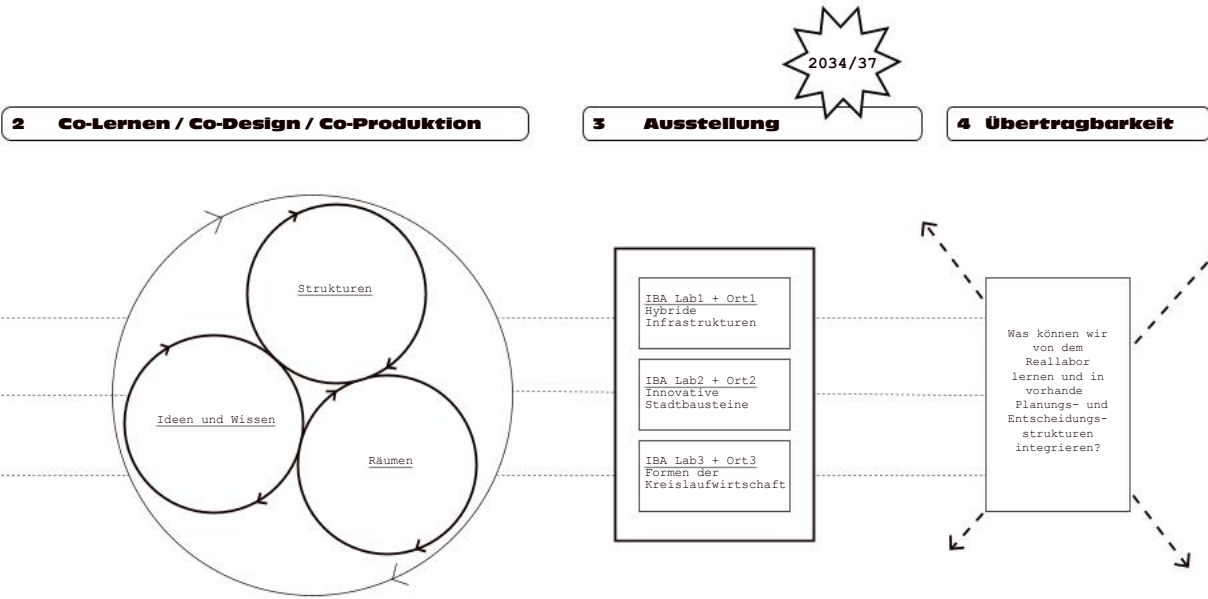
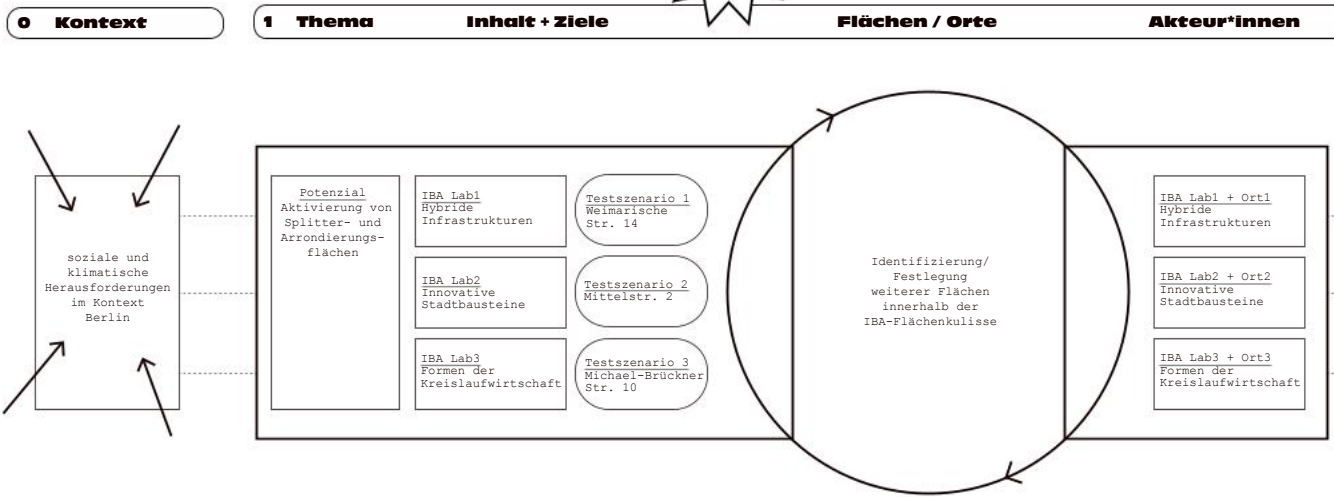
C01 Urbane Optionsflächen im Kontext des IBA-Suchraums
Bei den „urbanen Optionsflächen“ handelt es sich um eine neue Flächenkategorie, abgeleitet aus den Splitter- und Arrondierungsflächen im Treuhandvermögen des Landes Berlin.

C02 Splitter- und Arrondierungsflächen in Relation zum Treuhandvermögen des Landes Berlin
Die Auswertung der Veränderungen des Treuhandvermögens macht deutlich, dass diese Flächen bislang nur eine geringe strategische Sichtbarkeit in der Stadtentwicklung besitzen, bei gleichzeitig erheblichem Potenzial als urbane Flächenressource. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich weitere vergleichbare Flächenpotenziale im Eigentum landeseigener Unternehmen oder im kommunalen Eigentum der Berliner Stadtbezirke befinden. Die Datengrundlage umfasst den Zeitraum bis einschließlich 2022, da seitens der BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH keine neueren Veröffentlichungen vorliegen.

C03 Reallabore als methodischer Ansatz schaffen eine breitere Wissensbasis über urbane Optionsflächen.

C04 Die gewonnenen Erkenntnisse dienen als fundierte Entscheidungsgrundlage für Politik, Verwaltung, Planer*innen und Akteur*innen der Zivilgesellschaft.

C04



IBA LAB 1 / HYBRIDE INFRASTRUKTUREN.

Das Reallabor „Hybride Infrastrukturen“ eröffnet im Rahmen der IBA Berlin 2034–37 die Möglichkeit, punktuell aufzuzeigen, wie Klimaanpassung, Freiraumqualifizierung und soziale Nutzungen integriert werden können. Als Teil einer blau-grünen Infrastruktur wird erprobt, wie ökologische und gesellschaftliche Funktionen räumlich gebündelt und langfristig gesichert werden können.

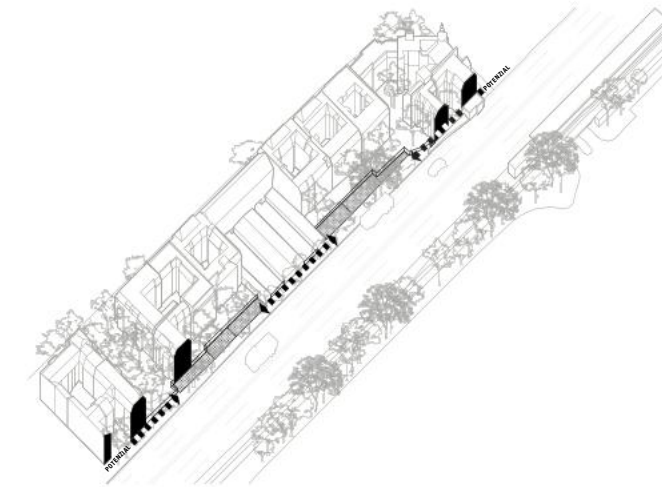
IBA LAB 2 / INNOVATIVE STADTBAUSTEINE.

Das Reallabor „Innovative Stadtbausteine“ bietet im Rahmen der IBA Berlin 2034–37 die Gelegenheit, unter realen Rahmenbedingungen kleinteilige Nachverdichtung im Bestand zu entwickeln und zu testen. So lässt sich exemplarisch erproben, wie neue Wohn-, Arbeits- oder Gemeinbedarfsangebote auch auf schwierigen Grundstücken planungsrechtlich, städtebaulich und baulich umsetzbar entwickelt und auf andere Orte übertragen werden können.

IBA LAB 3 / FORMEN DER KREISLAUFWIRTSCHAFT.

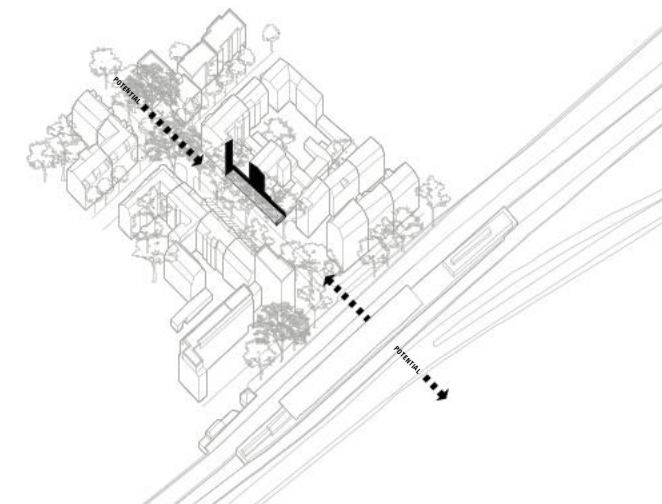
Das Reallabor „Formen der Kreislaufwirtschaft“ bietet im Rahmen der IBA Berlin 2034–37 die Möglichkeit, Bestandsentwicklung und zirkuläres Bauen konkret zusammenzuführen. So kann beispielhaft gezeigt werden, wie Erhalt, Umnutzung, Wiederverwendung von Bauteilen und alternative Materialien in tragfähige räumliche Konzepte übersetzt werden und so neue Standards für eine ressourcenschonende Stadtentwicklung setzen.

C05



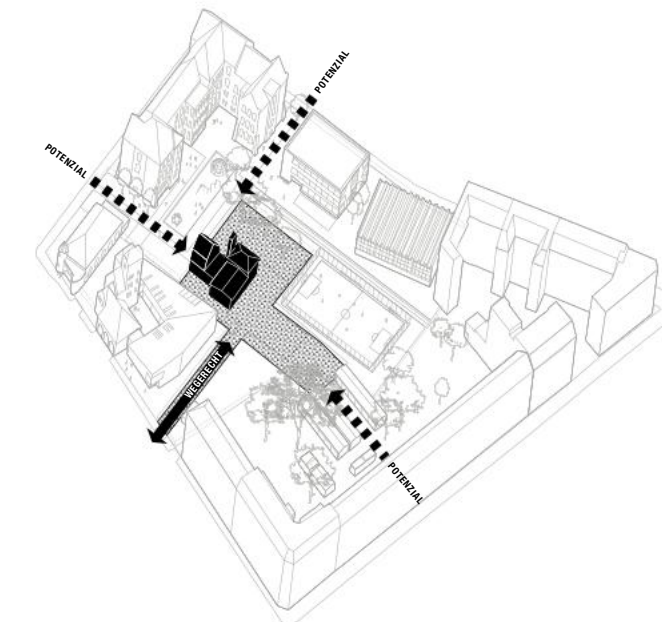
C05 Potenzialraum, IBA Lab 1, Urbane Optionsfläche Nr. 2-6
Die drei unmittelbar nebeneinanderliegenden Einzelflächen befinden sich im Übergangsbereich zwischen A 100 und angrenzender Blockrandbebauung. Sie weisen ein erhebliches Skalierungspotenzial zur Erprobung neuer Funktionen infrastruktureller Gefüge auf.

C06



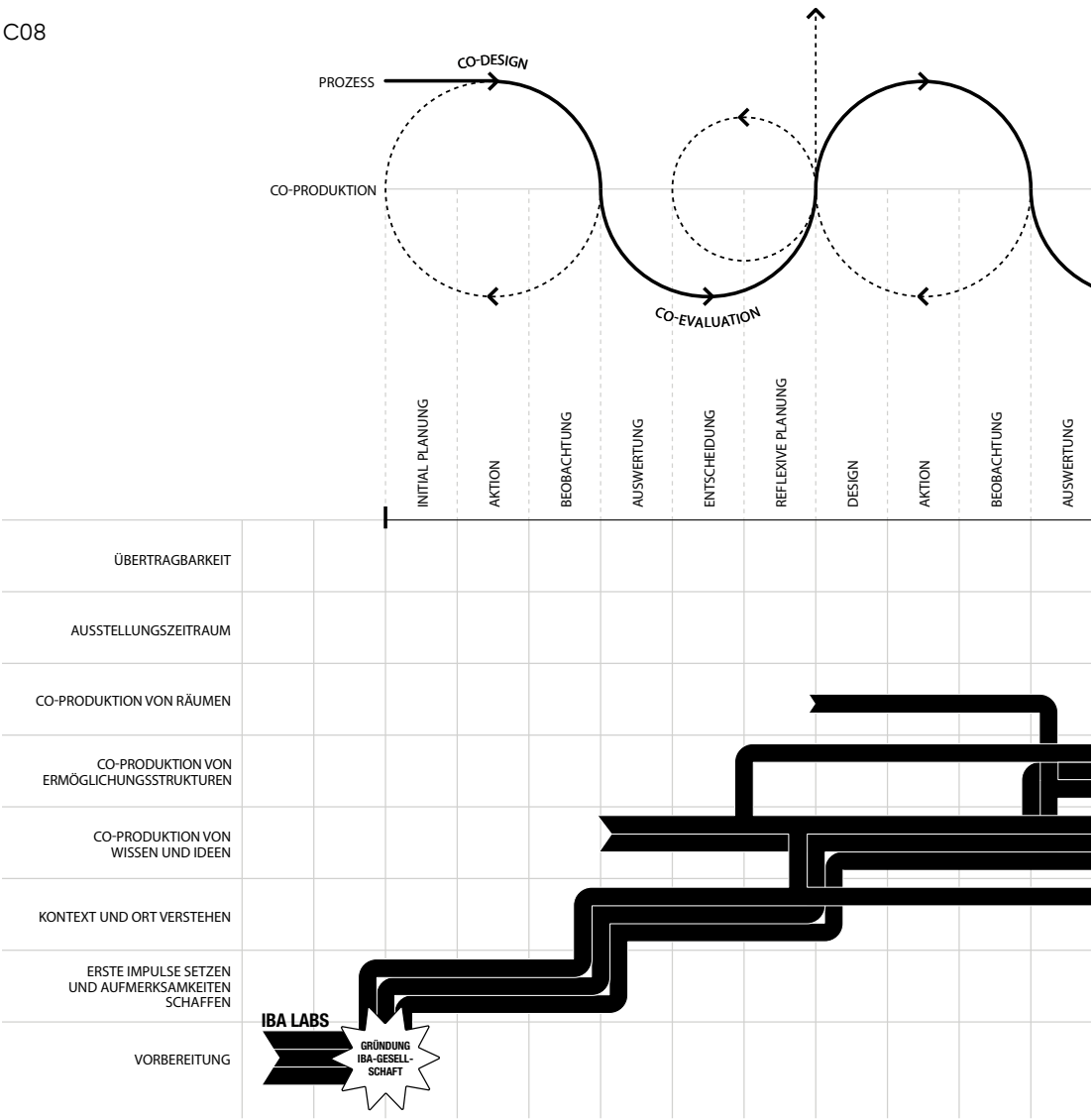
C06 Potenzialraum, IBA Lab 2, Urbane Optionsfläche Nr. 14,34
Kleinteilige Nachverdichtung wird auf dieser Fläche exemplarisch diskutiert aufgrund hoher Nachbarschaftsdichte, bestehender grüner Potenziale und guter Anbindung an die S-Bahn Steglitz.

C07

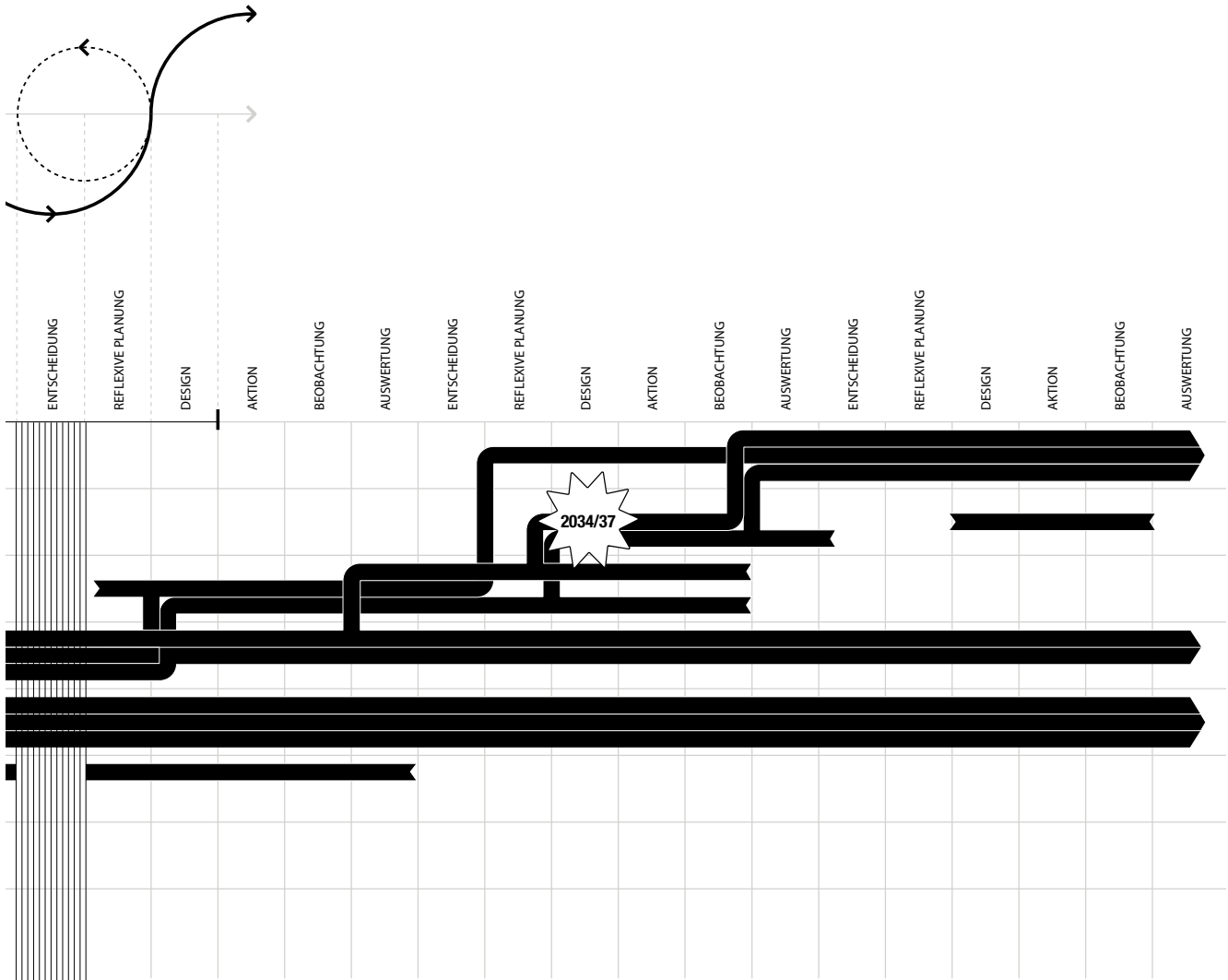


C07 Potenzialraum, IBA Lab 3, Urbane Optionsfläche Nr. 1
Dieser Potenzialraum zeigt exemplarisch, wie Urbane Optionsflächen Teil heterogener Stadtblöcke sind und in diesem Fall zusätzliche Herausforderungen und Potenziale, etwa durch bestehende Gebäude, aufweisen.

C08



C08 Prozessphasen der 3 IBA Labs, Synthese
Die Grafik zeigt die Handlungsprotokolle der drei IBA Labs als iterative Entwicklungsprozesse. Szenarien dienen dabei als spekulativer Raum, um inhaltliche und methodische Ansätze zu erproben und in übertragbare Handlungsprotokolle zu übersetzen. Dargestellt werden die Reallabore in ihren einzelnen Phasen – von der Initialplanung über Co-Design und Co-Evaluation bis zur reflexiven Planung. Für die IBA Berlin 2034–37 ist dies wichtig, weil so ein lernender Prozess sichtbar wird, der Erkenntnisse nicht nur vor Ort erprobt, sondern auch auf weitere Flächen, Projekte und Kontexte übertragbar macht.



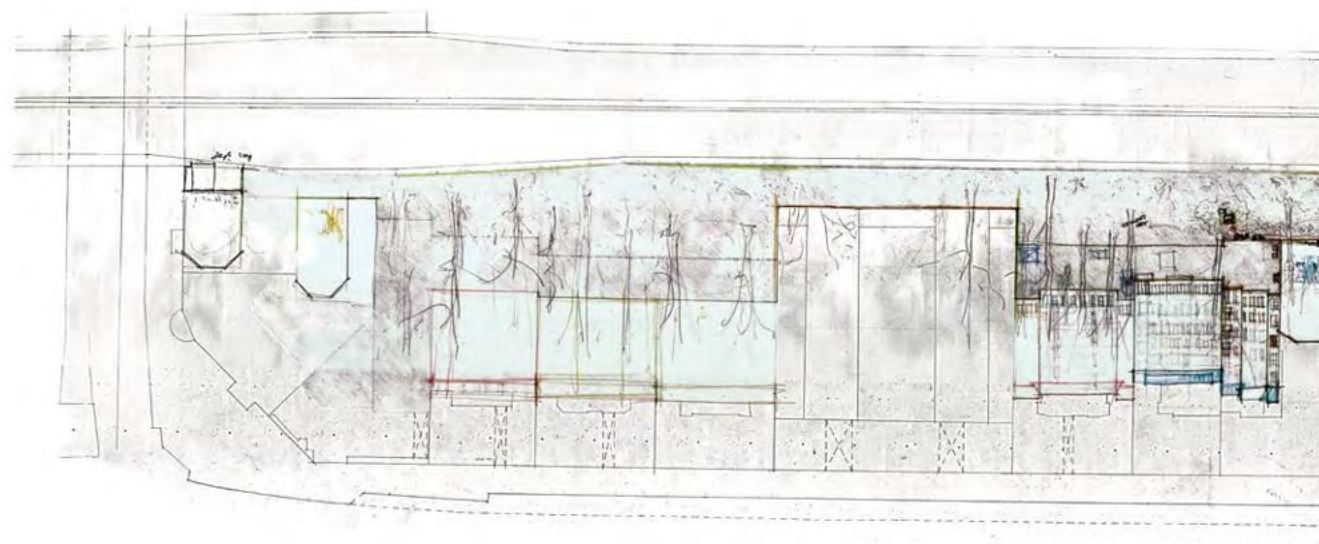


UNIVERSITÄT DER KÜNSTE, ENTWERFEN UND GEBÄUDEPLANUNG

Das vom Fachgebiet Gebäudeplanung und Entwerfen durchgeführte Projekt „designing transformation - how about fake estates!“ ist als IBA-Lab zu verstehen, als offenes studentisches Forschungs- und Experimentierformat, das ebenfalls urbane Optionsflächen untersucht.

Im Rahmen des Entwurfsprojekts wurden Recherche und Studioarbeit als kollektiver und in Phasen situierter Prozess verstanden, in dem drei Orte durch Zeichnungen, Diagramme, Modelle und Interventionen erkundet und beschrieben wurden. Dabei entstand ein komplexes Bild unterschiedlicher Les- und Beschreibungsarten. Eine solche experimentelle Herangehensweise kann sich zu einem wichtigen Ansatz der IBA Berlin 2034-37 entwickeln. Durch die Phasen explore, mapping, analyse, narration und playtest wurden im studentischen Studio Methoden angewandt, die diese Orte narrativ und räumlich neu lesen sollen. Diese Abfolge kann sich auch für die IBA Berlin 2034-37 als hilfreich erweisen, weil sie verborgene Potenziale alltäglicher Stadträume schrittweise freilegt, öffentlich verhandelbar macht und in Perspektiven für mögliche Projekte der IBA Berlin 2034-37 überführt.

C11

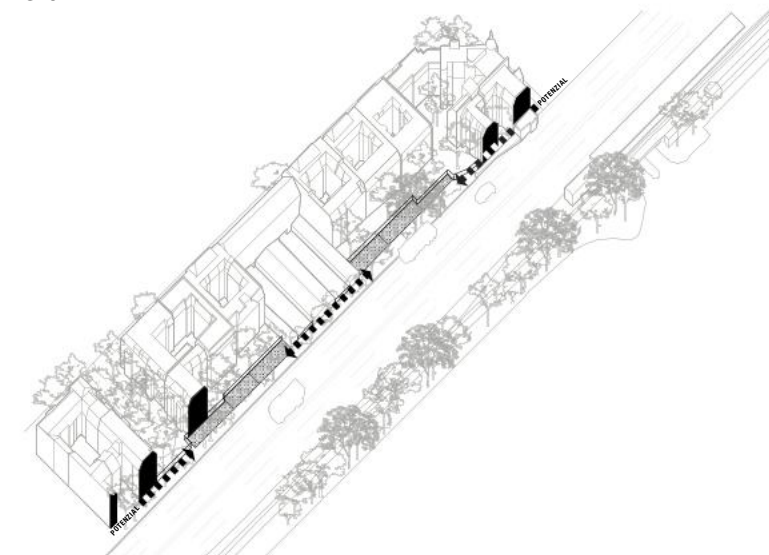


C09



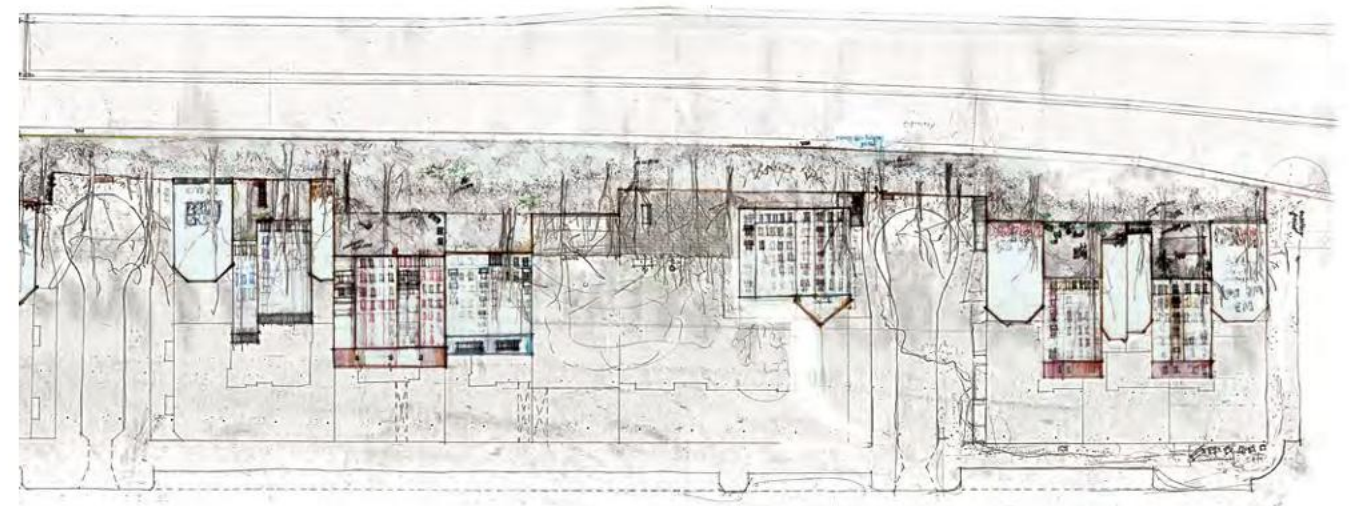
C09 Skizze, Spaziergang, Weimarische Straße explore
Eine Wildnis neben der Autobahn. Spuren von Aneignung und informellem Raumgebrauch. Überbordendes Leben im Grünen in scharfem Kontrast zur harten Autobahn, oberhalb der Böschung. Mit dem Zeichenstift in der Hand genau hinschauen und die Orte, so wie sie sind, ernst nehmen.

C10



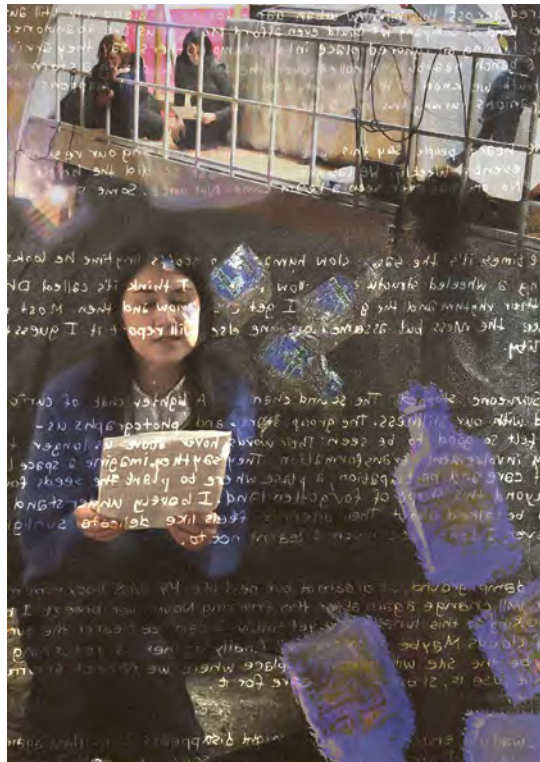
C10 Randräume des Lärms, Weimarische Straße: Mapping
Der Ort: ein im Lärm des Fahrzeugverkehrs gebadetes grünes Idyll. Die Zeichnung zeigt die Nähe der Wohngebäude, die Lärmemission und den schmalen Grünstreifen dazwischen. Die Schichtung der Räume wird hier ebenso sichtbar wie die besondere Qualität des Raums: Enge und Emissionen.

C11 Der Ort wird unser, Weimarische Straße: Analyse
Beobachtungen vor Ort werden der Datenbasis aus dem Geobasisdatenportal Berlins gegenübergestellt. Erkundetes Wissen trifft auf ortsbezogene Daten, der abstrakte und der konkrete Blick kommen zusammen. Entlang der Autobahn zeigt sich eine Verkettung von Resträumen, Grundstücksfragmenten, überschriebenen vergangenen Lebensräumen.

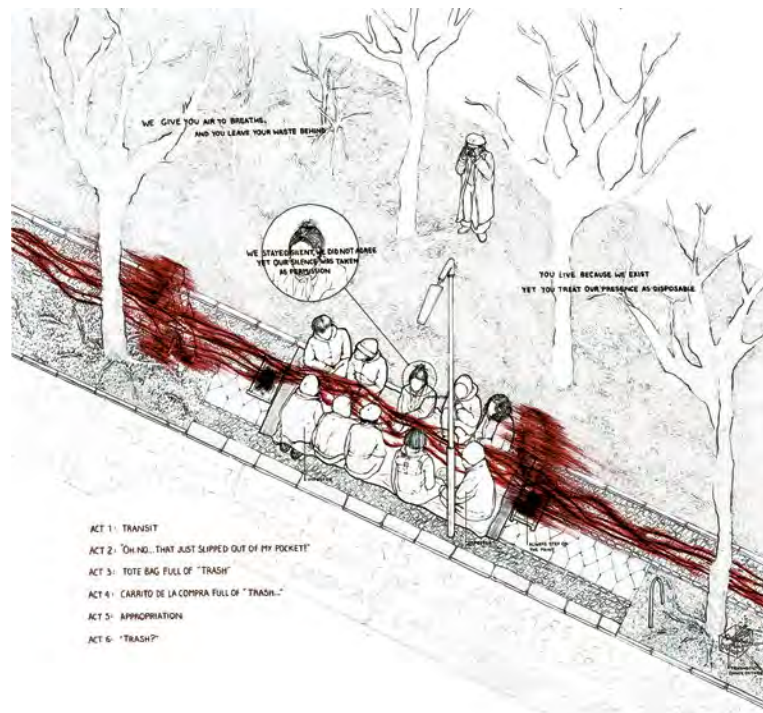


Die Arbeiten entstanden während des Wintersemesters 2025/26 im Rahmen des Entwurfsprojektes „designing transformation - how about: fake estates !?“ unter Leitung von Markus Bader und Silvia Gioberti sowie Juan Chacón und Lilian Waldmueller. Projekte von Benjamin Baar, Claudia Kessler, Enrico Popp, Gloria Berthold, Inês Lema, Leo Rolshoven, Malea Noll, Martina Sopranzi, Matteo Spazzi, Tomer Bourlas, Zora Behr.

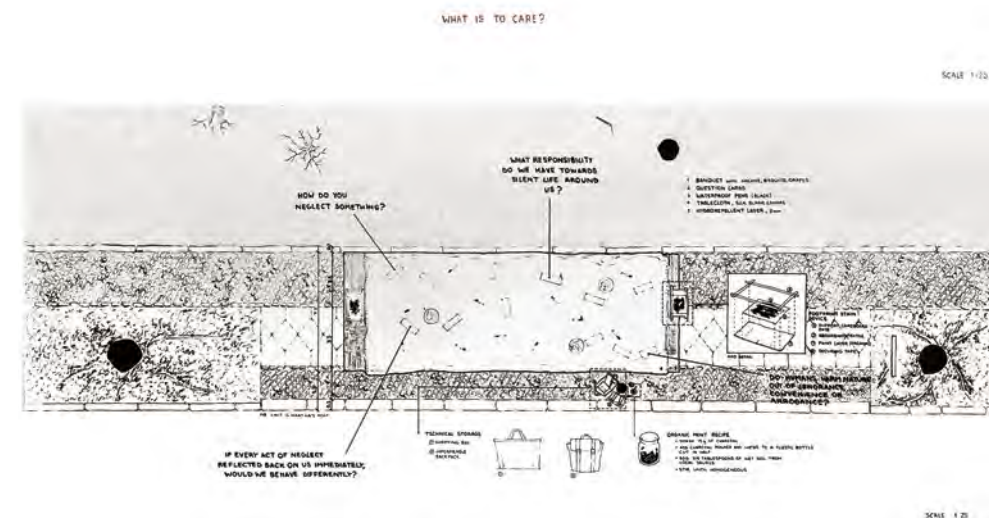
C12



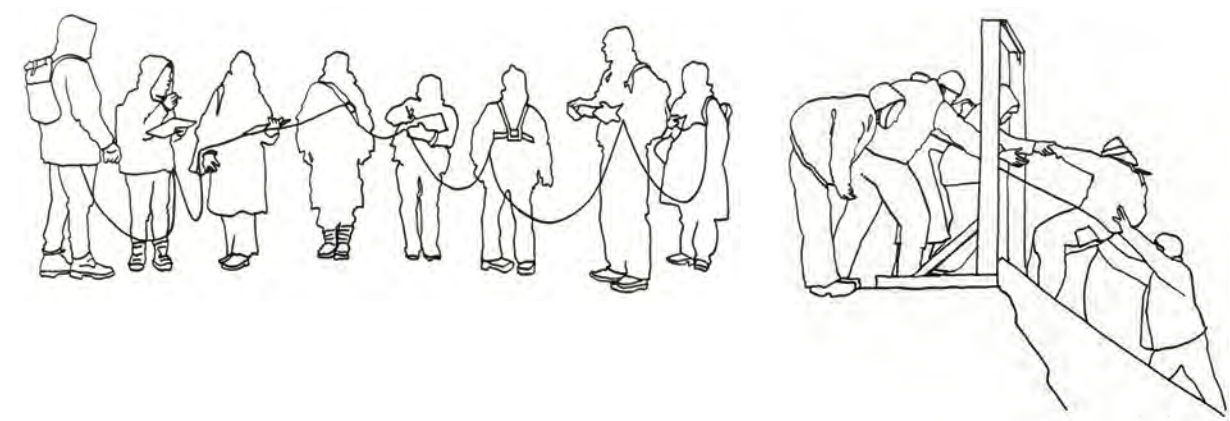
C13



C14



C15



C12 Stadt als kollektive Erzählung, Bundesring - Narration
Erzählen eröffnet imaginative Räume und erweitert die Wahrnehmung. So verschieben sich bestehende Lesarten, Möglichkeitsräume gehen auf. Sie schreiben den Ort gedanklich weiter. Dabei werden Aspekte herausgearbeitet, die neue Perspektiven auf den Ort ermöglichen und erste Ideen für zukünftige Transformationen anstoßen.

C13 Dynamiken der Irritation, Mittelstraße - Playtest
bringt die Narration in Überlagerung mit dem Ort. In der Mittelstraße mischen sich räumliche Potenziale, beiläufige Schönheit mit urbaner Kälte, Ignoranz und Vernachlässigung. Ein Gehweg wird zur häuslichen Szene eines gemeinsamen Picknicks. Kollisionen passieren, werden registriert und verdichten den Moment.

C14 Transformation Raum, Mittelstraße

C15 Playtest Weimarische Straße und Playtest Bundesring 2
Die Abbildungen zeigen überzeichnete Fotos aus den Playtests und bringen damit die Handlungsebene der Studierenden mit ins Spiel. Sie machen sichtbar, wie die Orte genutzt, begangen und erlebt wurden. Beispielsweise wurde im Fall der Weimarischen Straße entlang der Autobahn über verschiedene Grundstücke hinweg gewandert.

TU BERLIN, FACHGEBIET ARCHITEKTUR DER TRANSFORMATION

Die Dringlichkeit des Klimawandels bedarf einer architektonischen Praxis, die unseren Gebäudebestand als wertvollste Ressource ins Zentrum rückt. Er soll durch den angemessenen Um- und Weiterbau zukunftsfähig gemacht und ganzheitlich betrachtet werden. Einfache Umnutzungsstrategien sowie Reparaturpraxen werden zur Leitkultur einer gemeinwohlfokussierten Stadtentwicklung. Dabei wird der Flächen-, Energie- und Materialverbrauch radikal reduziert. Akzeptanz und Bewusstsein für die Ästhetik des Prozesshaften entsteht. Wissen und Werkzeuge von Forschung und Praxis greifen ineinander. Hierin liegt unsere Vision für die IBA Berlin 2034–37: eine Chance für veränderte Planung, Umbau und Nutzung – für mehr sozialräumliche Qualität.

C16 Sanierung des Gebäudes Kastanienallee 12 in Prenzlauer Berg

Quelle: Berlin @ Hüften & Paläste

C16





ARCHITEKTEKKAMMER BERLIN

Wer die IBA plant, gestaltet die Stadt von morgen.

Das ist herausfordernd und zugleich gelebte Verantwortung. Klimaschutz, Klimaanpassung und ein gerechter Umgang mit Grund und Boden sind keine Optionen, sondern Notwendigkeiten. Weiterbauen, Umnutzen, Zirkularität – das müssen verbindliche Leitprinzipien aller IBA-Projekte sein. Reallabore und Modellprojekte bieten echte Innovationen – wenn Baukultur, Klimawirksamkeit und soziale Integration konsequent zusammengedacht werden. Dafür braucht es verbindliche Qualitätskriterien, interdisziplinäre Planung und partizipative Prozesse.

Eine IBA entfaltet nur dann Wirkung für Berlin und den Metropolenraum, wenn sie messbare Beiträge zu bezahlbarem Wohnraum, Biodiversität und sozialer Gerechtigkeit leistet. Nur so wird eine IBA unserer Zeit auch international!

C17



Positionen der Architektenkammer

C17 Das rote A-Signet macht Vielfalt, Bauwende und Qualität im Stadtraum sichtbar

C18 Die „A wie“-Kampagne der Architektenkammer Berlin vereint die gesamte Expertise eines vielfältigen Berufsstands

C18



BAUKAMMER BERLIN

Die Baukammer Berlin begrüßt die Initiative des Senats für eine Internationale Bauausstellung 2034-37. Für uns Bauingenieure ist dies die Chance, den Strukturwandel im Bauwesen aktiv zu gestalten. Im Fokus stehen nachhaltige Ingenieurbaukunst, die zirkuläre Bauwirtschaft, die Nachverdichtung, das Aufstocken und Umbau vor Neubau – wo sinnvoll. Weiterbauen, d.h. kreative Weiterentwicklung vorhandener Strukturen statt Abriss und Neubau.

Wir fordern: Die IBA darf nicht nur architektonisch, sondern muss auch technisch innovativ sein. Tragwerksplanung muss Ressourcen schonen, graue Energie minimieren und den Einsatz kreislauffähiger Materialien – von Holz, Stahl bis Recyclingbeton – in den Vordergrund stellen. Dezentrale Regenwasserbewirtschaftung ist ein weiterer Punkt. Wir setzen auf digitale Planungsmethoden (BIM), digitale Verwaltung (Bauaktenarchivierung) und resiliente Infrastrukturen z.B. für die Schwammstadt. Die IBA Berlin 2034-37 muss Modellcharakter für zukunftsfähiges, bezahlbares Bauen im Bestand entwickeln. Anders als noch zur letzten IBA in den 1980er Jahren muss die Infrastruktur im engen Verbund mit Brandenburg gedacht werden.

C19 Abbruch des AOK Gebäudes in Schöneberg

Foto: Urs Füssler

C19



ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN ZU BERLIN-BRANDENBURG E. V.

Die IBA Berlin 2034–37 eröffnet die Chance, innovative Antworten auf die drängenden Fragen unserer Zeit zu entwickeln. Sie kann dabei als Labor für eine visionäre Stadtentwicklung dienen – von urbaner Klimaanpassung über den nachhaltigen Umgang mit Flächenressourcen und innovative Mobilitätskonzepte bis hin zu neuen Formen des Zusammenlebens in bezahlbarem Wohnraum.

Entscheidend für den Erfolg wird sein, die IBA nicht nur als Ausstellung zu begreifen, sondern als wirksames Instrument für zukunftsweisende Architektur und Stadtentwicklung. Die kuratierten Projekte müssen modellhaft, international übertragbar und langfristig wirksam sein, um Maßstäbe für einen Städtebau zu setzen. Mit der Ausstellung „Immer modern! Berlin und seine Straßen“ hat der AIV deutlich gemacht, dass der Umbau von Straßen und Plätzen ein wichtiges städtebauliches Ziel darstellt.

C20 „Große Straßen von heute“ zeigte innerhalb der Freiluftausstellung **„Immer modern! - Berlin und seine Straßen“**, wie es zu diesen Stadträumen gekommen ist, die Berlins Ansehen prägen und in denen wir heute leben. Im zweiten Teil „Große Straßen für morgen“ verdeutlichten namhafte Architekten und Ingenieur-innen, wie zehn heute unwirtliche Straßenräume in Berlin und Potsdam lebenswert umgebaut werden könnten.

Foto: Maximilian Meisse

C20





BAUHAUS ERDE

Die IBA Berlin 2034–37 bietet die Chance, die Transformation des Bestands als Zukunftsthema der Stadt konkret unter Beweis zu stellen. Bereits heute zeigt die geplante Standortentwicklung von Bauhaus Erde, wie sich eine Praxis des regenerativen Bauens im Bestand exemplarisch umsetzen lässt. Die drei Pilotprojekte sind als komplementäre Weiterentwicklung von Bauhaus Erde angelegt und schaffen neue Räume für Forschung, Materialinnovation und öffentliche Vermittlung.

Experiment (1): Das bestehende Transformationslabor in Tempelhof wird zu einem offenen Ort mit Workshop- und Veranstaltungsprogramm weiterentwickelt – eingebunden in den öffentlichen Campus Atelier Gardens.

Prototyp (2): Am Standort Haus Lewin in Zehlendorf soll durch die Sanierung einer denkmalgeschützten Bauhaus-Architektur (1929/30, Peter Behrens), ihre Erweiterung um einen klimapositiven Pilotbau sowie die Aktivierung des Gartens ein internationaler Stipendiat*innenort entstehen.

Skalierung (3): Das Max-Volmer-Institut der TU Berlin in Charlottenburg bietet ausreichend Flächenpotenzial für das zukünftige Wachstum von Bauhaus Erde. Im Zuge der Sanierung des denkmalgeschützten Bestandsgebäudes ist eine Aufstockung in experimenteller Holzbauweise geplant.

C21

Geplante Forschungs- und Programmstandorte in Berlin



C21 Geplante Forschungs- und Programmstandorte von Bauhaus Erde in Berlin:
(1) Bauhaus Erde Transformationslabor: Experiment, Tempelhof/Ring;
(2) Internationales Stipendienprogramm Haus Lewin: Prototyp, Zehlendorf/Radial;
(3) Bauhaus Erde Think and Make Tank: Skalierung, Charlottenburg/Radial.
Hintergrundbild: Darstellung des erweiterten Ringszenarios mit querenden Radialen.

Quelle: Collage auf Basis Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Berlin.

BUND DEUTSCHER ARCHITEKTINNEN UND ARCHITEKTEN (BDA), LANDESVERBAND BERLIN

Die IBA Berlin 2034–37 formuliert als Testfeld alternativer Stadtentwicklung lokale Antworten auf internationale Herausforderungen.

Die Leitfrage „Wie wollen wir zusammen leben?“ lädt dazu ein, Stadtentwicklung neu zu denken: Cohabitation – die Stadt und ihre Bewohner:innen, Klima, Biodiversität, Verkehr und Teilhabe – verlangt sowohl klar programmierte als auch aneignungsoffene Lebensräume.

Die gewachsene Stadt steht vor einer notwendigen Kurskorrektur: Der Klimawandel erzwingt tiefgreifende Veränderungen des Stadtraums und seiner Infrastruktur. Gefordert ist ein wissenschaftlich fundiertes IBA-Konzept, das Maßstäbe für baukulturelle Qualität sowie funktionale und soziale Anforderungen setzt.

Architektur, Stadtentwicklung, Freiraum, Verkehr, Klima und soziale Infrastruktur müssen ressortübergreifend gedacht werden. Wettbewerbe dienen als zentrales Instrument, um Architektinnen und Architekten als Expert*innen einzubinden. Die IBA ist dabei im Kontext der Metropolenregion Berlin-Brandenburg zu verorten und sollte deren gemeinsame Entwicklungsräume ausdrücklich mitdenken und integrieren. In diesem Rahmen bleibt eine aktive Stadtgesellschaft ebenso Voraussetzung wie ein klarer politischer Wille zur Umsetzung.

C22 Oswald Mathias Ungers, Wohnungsbau am Lützowplatz in Berlin, 1979–1983 im Rahmen der IBA 1984 erbaut, 2013 abgerissen.

Quelle: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:IBA-87-Berlin-016-O-M-Ungers-Luetzowplatz-Wohnbebauung-a.jpg>

C22



BUND DEUTSCHER LANDSCHAFTSARCHITEKT:INNEN (BDLA) - BERLIN-BRANDENBURG

Eine IBA soll zukunftsweisende Lösungen für gegenwärtige und zukünftig absehbare Probleme finden. Dies sind auch in Berlin die Bekämpfung des Klimawandels und die Anpassung an die bereits unvermeidbaren Folgen. Die Umsetzung des Klimaanpassungsgesetzes Berlin und der Verordnung zur Wiederherstellung der Natur steht hier im Vordergrund. Dafür gilt es blaugrüne Infrastrukturen zu schaffen, die Umweltgerechtigkeit zu befördern und nachhaltige Pflegekonzepte zu entwickeln. Es braucht tragfähige Reformvorschläge für Entwicklung und Pflege von grünen Strukturen, um das grüne Stadtkapital für ein erträgliches Stadtklima zu erhalten und zu vermehren. Dafür sind überkommene Normen durch Experimente für zukunftsfähige Landschaftsbauweisen und Pflegeorganisation zu verändern.

C23 Beitrag zum Realisierungswettbewerb „Masterplan Bad Godesberg“ von hochC Landschaftsarchitektur als Beispiel für zukunftsweisende Lösungen der Freiraumgestaltung: Der Theaterplatz erhält eine grünblaue Mittelzone mit Aufenthaltsmöglichkeiten, Retentionsbecken sowie Pflanzschollen mit Neupflanzungen (2021).

Quelle: hochC Landschaftsarchitektur GmbH, Wettbewerb Bad Godesberg

C23





DEUTSCHE AKADEMIE FÜR STÄDTEBAU UND LANDESPLANUNG (DASL), LANDESGRUPPE BERLIN-BRANDENBURG

Schwindende Selbstwirksamkeit und Mangel an Orten des Austauschs tragen zu heutigen gesellschaftlichen und politischen Krisen bei. Im Rückblick erstritt die Hausbesetzerbewegung in der IBA 1987 integrative Leuchtturmprojekte – heute wird breite zivilgesellschaftliche Initiative nur sporadisch im Krisenfall wirkmächtig, wenn etwa der Zustrom Geflüchteter oder Katastrophen aktivieren.

Das Quartier Haus der Statistik und die floating university zeigen im Bestand auf skalierbare und niedrigschwellig Weise, wie zivilgesellschaftliche Partner (ZKB, floating) in herausfordernder Kooperation mit landeseigenen Gesellschaften (BIM + WBM bzw. Tempelhof Projekt) Berlin als kreative Metropole leuchten lassen. Mit dem Begriff Bürgerressource, wie zivile Gemeinschaftsorte lange im 19. Jahrhundert hießen, kann die IBA Berlin 2034–37 solche Ansätze der Selbstwirksamkeit und des offenen Diskurses aufgreifen und weiterführen.

C24



C25



C24 Innovationspartnerschaft
Quartiersentwicklung: **Haus der Statistik**

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

C25 Ehemaliges besetztes Haus
Zelle Straße 3

Quelle: Wikimedia Commons

C26 Innovationspartnerschaft
Infrastruktur und Bildung: floating university

Quelle: Gil Shachar, Floating 2025

C26



HERMANN-HENSELMANN-STIFTUNG

Eine neue IBA für Berlin tritt in große Fußstapfen. Mit der IBA Berlin 2034-37 ist die Erwartung verbunden, dass Berlin an seine innovativen Potenziale anknüpft. Das sind neben dem Fortschreiben von Polyzentralität und Nutzungsmischung vor allem die gezielte Einbeziehung bürgerschaftlicher Initiativen und daraus entwickelte Prozesse kooperativer Stadtentwicklung.

Für die Hermann-Henselmann-Stiftung wäre eine angemessene IBA bestands- und prozessorientiert. Klimaresilienz, nachhaltige Mobilität und soziale Stadtentwicklung gehören zusammen und müssen sich in allen Projekten abbilden, das gilt auch für das Ziel einer städtebaulichen Aufwertung ohne Verdrängung. Die Stadt ist im Wesentlichen gebaut. Projekte sollten daher auf die Transformation obsoleter Standorte mit stadträumlicher Ausstrahlung und gesellschaftlichem Mehrwert setzen.

C27 Team KOOP5 vor dem Haus der Statistik in Berlin Mitte
 KOOP5 verweist auf die konstruktive Zusammenarbeit von Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Bezirk Mitte, WBM Wohnungsbaugesellschaft Berlin-Mitte mbH, BIM GmbH und ZUSAMMENKUNFT Berlin eG (ZKB).

Quelle: Hermann-Henselmann-Stiftung

C27



VEREINIGUNG FÜR STADT-, REGIONAL- UND LANDESPLANUNG E. V. (SRL), REGIONALGRUPPE BERLIN/BRANDENBURG

Die IBA Berlin 2034–37 kommt zur richtigen Zeit. Die Stadt braucht Antworten auf den Klimawandel, den Druck auf Wohnraum und den wachsenden sozialen Riss zwischen Innen und Außen.

Sie wird nur dann etwas verändern, wenn sie neue Wege geht: in der Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Zivilgesellschaft und Fachplanung, im Umgang mit dem Bestand, in Beteiligung, die wirklich etwas bewegt.

Die SRL-Regionalgruppe Berlin-Brandenburg setzt auf eine IBA, die den Gebäudebestand ambitioniert umbaut, Wärmewende und Mobilitätswende zusammendenkt, Natur, Wasser und Hitzevorsorge in die Quartiere bringt – und bezahlbares Wohnen als Gemeinwohlaufgabe begreift. Und die dabei Governance und Kooperation so organisiert, dass Ideen aus der Stadtgesellschaft tatsächlich ankommen.

Eine IBA, die das ernst nimmt, kann Maßstäbe setzen – für Berlin und weit darüber hinaus.

C28 Mitwirkung als Schlüssel zum Erfolg

Quelle: Berkah1789 – stock.adobe.com

C28

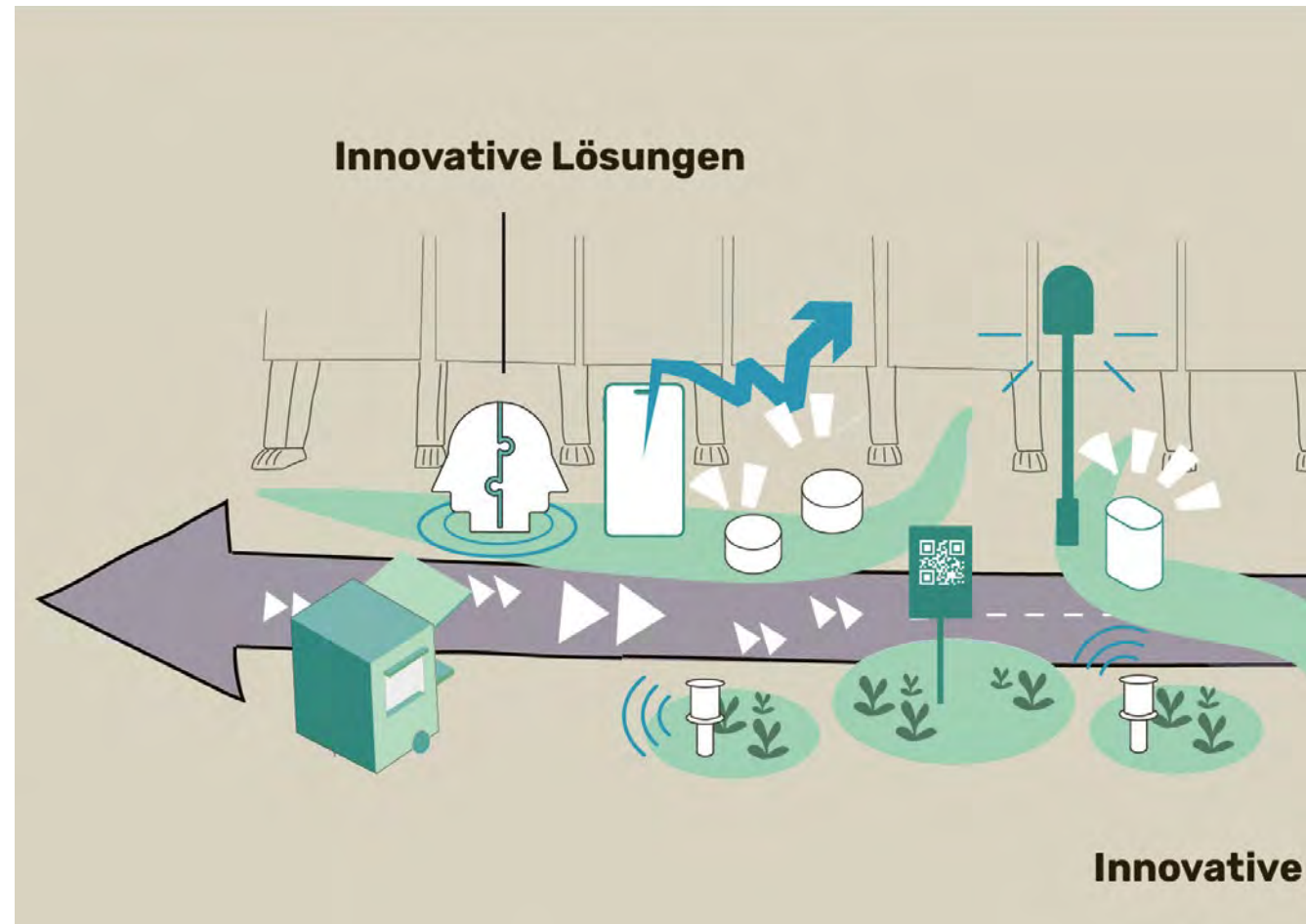




INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER (IHK) ZU BERLIN

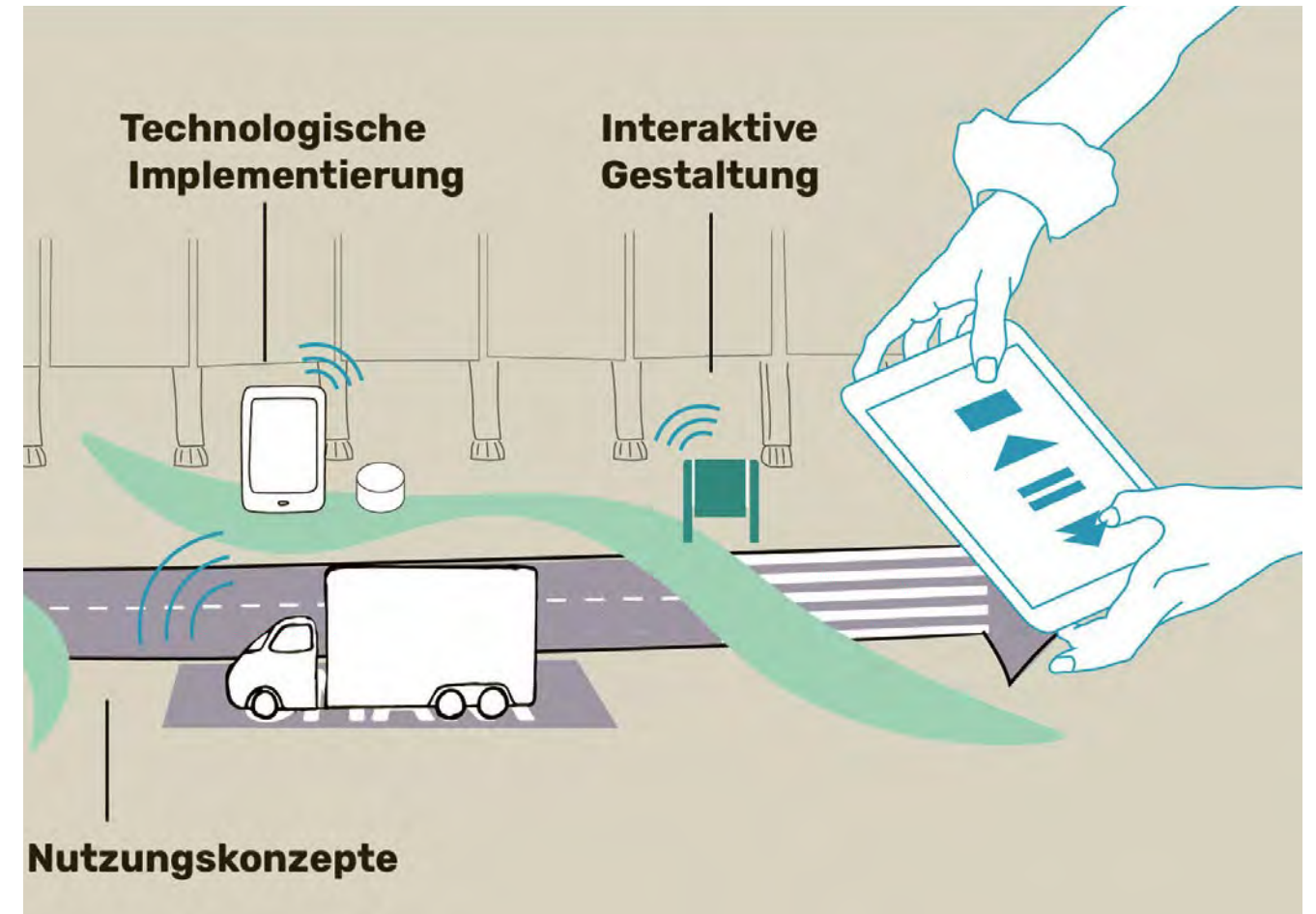
Eine IBA für Berlin muss mehr sein als ein architektonisches Showcase. Sie muss Räume schaffen, in denen urbane Transformation real und international sichtbar wirkt. Die IBA Berlin 2034-37 sollte gemischtgenutzte Stadtmodelle erproben, die Wohnen, Gewerbe und produktive Nachbarschaften neu verknüpfen. Dafür braucht es konkrete Transformationsorte, ikonische Architektur im Stadtkontext und ein temporäres Sonderplanungsrecht. Mindestens ebenso wichtig ist der Mut zu neuen Aushandlungsprozessen zwischen öffentlicher Hand, Wirtschaft und Stadtgesellschaft – mit offenem Ausgang. Eine IBA darf Denkweisen verschieben, Tabus brechen und Allianzen neu ordnen. Nur so entsteht ein Impuls, der über Berlin hinauswirkt.

C29



C29 Reallabor „100m Zukunft“:
Als urbane Versuchsanordnung plant die IHK Berlin eine Musterstraße in der Fasanenstraße, um ab 2026 konkrete bauliche, soziale und ökologische Innovationen zu präsentieren. Ein Reallabor auch für eine IBA, die die Stadt im laufenden Betrieb neu denkt.

Quelle: IHK Berlin



STADTMUSEUM BERLIN

Berlin ist eine Stadt der Ringe. Weit innerhalb des heutigen S-Bahn-Rings existierte einst der Ring der barocken Festungsmauer. Auf dem Areal der Bastion VII befindet sich seit fast 120 Jahren das Märkische Museum. Dort und im Marinehaus wird modern erzählt, was Berlin ausmacht, dort wird verhandelt, wohin es geht.

Obwohl Kultur, Kreativwirtschaft und Bildungsangebote die Umgebung kennzeichnen, wirkt der Stadtraum am Märkischen Ufer isoliert, nicht zuletzt aufgrund der Fehlentscheidung von 1960, die Waisenbrücke zu sprengen. Eine IBA-Vision wäre es, hier am barocken Innenstadtring ein lebendiges und grünes „Kulturquartier am Kölnischen Park“ zu schaffen: angebunden, nachhaltig und in Zusammenarbeit mit einem Nachbarschafts-Netzwerk, das voller Potenzial steckt.

C30 „Uferpromenade“,
J. Diestel und A. Hättenschwiler
2022, Kooperation mit der TU
Berlin - Modell+Design am
Masterstudiengang Bühnen-
bild_Szenischer Raum, Foto:
M. Setzpfand. Das Modell rückt
das Märkische Museum mit
Marinehaus und Kölnischem
Park an das modellierte Ufer
der Spree. Die Potenziale für
ein attraktives Kulturquartier an
dieser Stelle sind groß.

© Stiftung Stadtmuseum Berlin

C30



BRANDENBURG: DER GOLDENE KREIS DER STÄDTE DER ZWEITEN REIHE

Rund um Berlin entsteht mit dem „Goldenen Kreis“ ein Netzwerk von Städten jenseits des Siedlungssterns. Orte und Kommunen wie Premnitz, Rathenow, Milower Land, Wiesenburg (Mark), Lindow (Mark), Luckenwalde, Perleberg u. a. verbinden sich zu eigenständigen Akteuren im Metropolitanen Raum.

Grundlage ist das Heterotopen-Konzept (Brenner/Wagner): gezielte städtebauliche „Akupunkturpunkte“, die lokale Potenziale aktivieren und neue Identitäten schaffen. Als Landschaft | Stadt verknüpfen diese Orte Natur, Kultur, Produktion und Innovation.

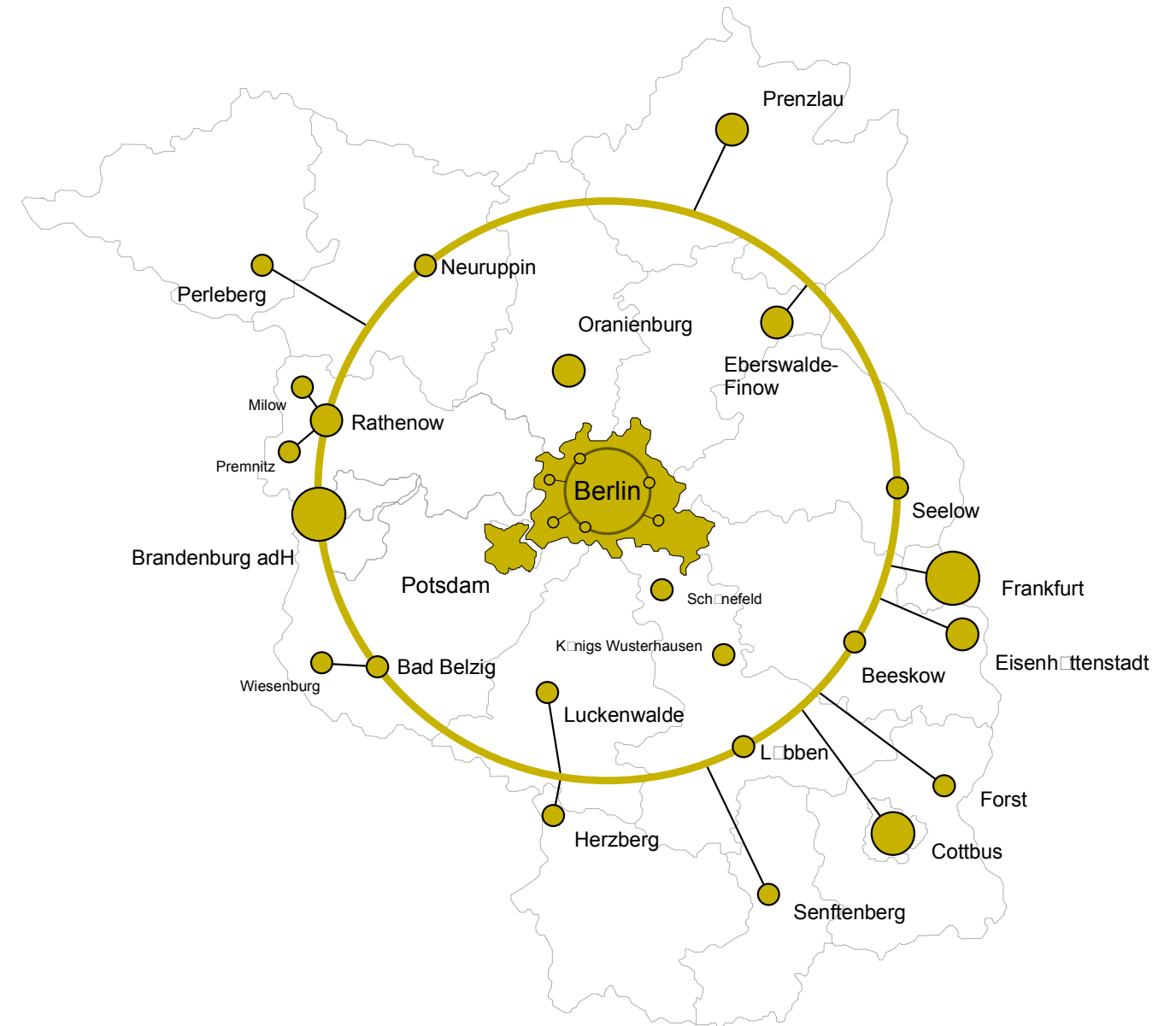
Im Rahmen der IBA Berlin 2034-37 können sie zu Laborräumen und Innovationsstandorten für nachhaltige Entwicklung sowie für neue Stadt-Land-Beziehungen werden, die in enger Wechselwirkung mit der Metropole Berlin stehen.

Eine Initiative der Städte und Kommunen Premnitz, Milower Land, Rathenow, Lindow (Mark), Wiesenburg/Mark und Perleberg

C31 Leitbilder Brandenburg:
Quo Vadis – eine Zukunft des Miteinanders?
„Der Goldene Kreis der Städte der Zweiten Reihe“ in Brandenburg und der IBA Berlin 2034-37 Ring in Berlin.

Entwurf und Bild: Sebastian Wagner

C31





AUSBLICK



WAS KÖNNEN WIR AUS DER GESCHICHTE DER IBA LERNEN?

Erfolgsfaktoren für Internationale Bauausstellungen

Internationale Bauausstellungen (IBA) dienen traditionell als Laboratorien für städtebauliche und gesellschaftliche Innovationen. Dabei können die Bilder und Vorstellungen von dem, was eine IBA ist und leisten muss, sehr unterschiedlich sein. Der Deutsche Werkbund Berlin vertritt dazu folgende Auffassung, die sich auch als Empfehlung für den Berliner Senat zur weiteren Vorbereitung und Ausgestaltung einer IBA Berlin 2034-37 versteht.

Eine IBA in Berlin verpflichtet

Als Standort bedeutender internationaler Bauausstellungen – 1910, 1931, 1957 und 1987 – muss auch eine neue Bauausstellung in Berlin internationale Maßstäbe setzen. Eine IBA ist kein Parteiprogramm, kein Stadtentwicklungsplan, keine sektorale Politik, kein städtebaulicher Ideenwettbewerb, kein Tummelort für Parteienstreit. Wir brauchen keine IBA nur deswegen, weil es jetzt wieder an der Zeit wäre, eine IBA in der Hauptstadt durchzuführen. Wir brauchen nur dann eine IBA, wenn wir überzeugende Themenfelder und dazu korrespondierende Orte definieren können.

Eine IBA ist etwas anderes als ein Stadtentwicklungsplan

Klimaschutz und -anpassung, soziale Gerechtigkeit, Wohnungsnot und Integration – solche Themen können nicht an eine IBA ausgelagert werden, sondern sind Prämissen jeder Stadtentwicklungspolitik. Eine IBA thematisiert besondere Aspekte aus dem breiten Spektrum der Stadtentwicklung, sie kann diese weder insgesamt abdecken noch ersetzen. Eine IBA muss aber mehr als ein sektorales Thema anpacken, etwa nur Wohnungsbau oder Verkehr. Sie muss – gerade in Berlin – ausgehend von einem Ort sektoral vernetzte Themenfelder ganzheitlich bearbeiten, die die vorhandene Verwaltungsstruktur so nicht bearbeiten kann.

Das Themenfeld einer IBA dürfen nicht alle gut finden

Eine IBA antwortet auf drängende gesellschaftliche Probleme, die umstritten sind, Interessen berühren, unbequem sind, die aber im umfassenden Sinne nachhaltig sind. Antworten auf solche Probleme müssen im Detail erst gefunden werden. Sie sollten nicht nur reagieren, sondern in die Zukunft führen. Dafür ist die IBA eine Plattform. Für ein Themenfeld, mit dem alle einverstanden sind und für das die Antwort methodisch und konzeptionell schon weitgehend klar ist, braucht es keine IBA. Eine IBA muss Räume offen halten für einen Streit. Natürlich für einen konstruktiven Streit – um eine nachhaltige Stadt.

Eine IBA braucht einen partizipativen Vorbereitungsprozess

Internationale Bauausstellungen (IBA) werden meist von politischen oder institutionellen Akteuren initiiert – also top-down. Damit sie jedoch gesellschaftlich wirksam werden und langfristige Relevanz entfalten können, müssen sie auch bottom-up getragen sein. Ein mehrjähriger „Prä-IBA-Prozess“ bietet den notwendigen Raum, um sowohl die Fachwelt als auch die Zivilgesellschaft einzubinden. In diesem Rahmen können Themen und Orte in einem offenen, öffentlichen Diskurs entwickelt werden. Damit verankert sich die IBA lokal, fördert Identifikation und baut frühzeitig ein Netzwerk von Partnern und Investoren auf. Denn auch wenn Entscheidungen deduktiv getroffen werden, lebt eine IBA von den konkreten Lösungen, die sich induktiv aus realen Orten und ihren Herausforderungen ergeben.

Die Themen einer IBA müssen aus den Orten hervorgehen

Internationale Bauausstellungen dürfen keine abstrakten Strategieversuche oder bloße Reaktionen auf planerische „Modetrends“ sein. Ihre Kraft entfalten sie dort, wo sie aus realen, komplexen Problemlagen konkrete Lösungen entwickeln. Klimaneutralität, Bau- und Mobilitätswende oder soziale und kulturelle Vielfalt sind wichtige Inhalte, die allerdings erst dann an Relevanz gewinnen, wenn sie aus konkreten städtebaulichen oder gesellschaftlichen Situationen erwachsen. Die Verbindung von Ort und Thema ist dabei entscheidend: Starke Orte erzeugen starke Themen. Die Geschichte zeigt, dass IBA dann erfolgreich sind, wenn sie als Problemlöser auftreten.

Eine starke kuratorische Leitung ist unerlässlich

Die Qualität und Kohärenz einer IBA stehen und fallen mit ihrer kuratorischen Führung. Es braucht eine unabhängige, fachlich versierte und visionäre Instanz, die über viele Jahre hinweg in der Lage ist, Inhalte zu entwickeln, Akteure zu vernetzen und Narrative zu vermitteln. Die kuratorische Leitung ist nicht nur inhaltlicher Kompass, sondern auch Moderatorin, Vermittlerin und Kommunikatorin – nach innen wie nach außen. Damit diese Funktion wirksam erfüllt werden kann, ist eine organisatorische, finanzielle und inhaltliche Eigenständigkeit notwendig – frei von tagespolitischer Einflussnahme, aber mit klarer Anbindung an das öffentliche Interesse. Qualitätssicherungsgremien wie Beiräte, Kuratorien und ein starkes Direktorium erhöhen die Resilienz gegenüber politischen Widerständen und öffentlicher Kritik.

Eine IBA braucht Freiräume für Experimente – und auch für das Scheitern

Als Reallabore der Stadtentwicklung müssen IBA neue Wege gehen dürfen – und dabei bewusst Risiken eingehen. Experimente sind kein Beiwerk, sondern zentrales Element jeder Bauausstellung. Sie ermöglichen es, Routinen zu hinterfragen, Prozesse zu öffnen und Innovationen zu erproben. Dabei ist es legitim, wenn nicht jedes Projekt vollständig gelingt. Teilweises Scheitern ist vielmehr ein Zeichen für Mut und Fortschritt. Entscheidend ist die Bereitschaft, aus Versuchsanordnungen zu lernen. Eine IBA ist dann erfolgreich, wenn sie nicht nur Ergebnisse präsentiert, sondern auch den Prozess als Lernprozess sichtbar macht. Um Experimente und innovative Projekte durchführen zu können, ist es unerlässlich, dass eine IBA über ein eigenes Initiativ-Budget und Projektentwicklungs-kompetenz verfügt.

Eine IBA muss die Messlatte höher legen

Für eine IBA gibt es keine verpflichtenden Standards, die von irgendeiner Institution überprüft werden. Das ist nicht nur ein Vorteil, denn es gibt angesichts der reichen deutschen Erfahrungen inoffizielle Standards, die unbedingt eingehalten werden müssen, damit man sich nicht blamiert. Für jede neue IBA ist die Messlatte hoch, insbesondere in Berlin, und jede neue IBA muss dazu beitragen, dass nach ihrem erfolgreichen Abschluss die Messlatte noch höher gelegt wird.

Die Internationalität einer IBA darf nicht nur ein Titel, sondern muss auch ein programmatischer Anspruch sein

Da viele Großstädte und Metropolräume weltweit vor den gleichen Problemen (z.B. Folgen des Klimawandels, Wohnungsnot, soziale Segregation, Suburbanisation) stehen, ergibt sich die Internationalität von Bauausstellungen zuvorderst aus den – international relevanten – Themen, die die IBA beispielhaft und vorbildlich vor Ort löst. Internationalität ist auch notwendig, um die „benchmark“ bzw. die „best practice“ zu kennen und bei der eigenen Projektentwicklung vor Augen zu haben. Eine IBA darf dahinter nicht zurückfallen, sondern muss darüber hinauswachsen. Zusätzlich wirkt Internationalität als Impulsgeber für eine IBA und stärkt ihre öffentliche Wahrnehmbarkeit.

Eine IBA braucht eine besondere Governance-Struktur

Bauausstellungen sind komplexe Projekte mit langer Laufzeit und einer Vielzahl beteiligter Akteure. Damit sie handlungsfähig bleiben und gleichzeitig offen für Mitgestaltung sind, benötigen sie eine eigene Governance-Struktur auf drei Ebenen. Ihre Organisationsstruktur muss transparent, partizipativ und zugleich entscheidungsstark sein. Sie sollte Verantwortung klar zuordnen, Beteiligung ermöglichen, das Verhältnis zur Verwaltung muss kooperativ und auf Augenhöhe sein. Ihre Entscheidungsstruktur muss effizientes, konzeptionell unabhängiges Handeln ermöglichen, Beteiligungen aller Art eröffnen und Konflikte konstruktiv bearbeiten können. Ihre Prozessstruktur ist kein starres System, sondern ein flexibles Gerüst – stabil genug für Orientierung, offen für Innovation und Lernprozesse. Die Governance-Struktur einer IBA ist Haltung und Praxis zugleich; sie kann Vorbild sein für ein modernes Verwaltungshandeln über den Zeitraum einer IBA hinaus.

Fazit

Internationale Bauausstellungen sind kein „business as usual“ – sie erfordern Mut, Weitblick, Offenheit für Beteiligung und den Willen zum Fortschritt. IBA werden von oben initiiert, aber sie müssen von unten wachsen. Die Visionen müssen ortsbezogen wie international bedeutsam sein und in konkrete Handlungsstrategien und anschauliche Projekte übersetzt werden können. IBA müssen über starke kuratorische Strukturen, Projektentwicklungs-kompetenz und experimentelle Freiräume verfügen.

Berlin, den 25.04.2025

Deutscher Werkbund Berlin e. V.

PERSPEKTIVEN DER IBA BERLIN 2034-37

Die Besonderheiten der IBA Berlin 2034-37 betreffen die Standorte, die dortigen öffentlichen Räume, die lokalen Dimensionen der Umbaukultur, die Chancen von Brücken aller Art und das Engagement der gesamten Stadtgesellschaft. Die IBA Berlin 2034-37 steht angesichts vielfacher Trennungen wie Spaltungen unter dem zentralen Motto: Brücken bauen!

Der Ort: Ring trifft Radiale

IBA-Projekträume entstehen dort, wo S-Bahn-Ring und Radialstraßen sich kreuzen. Diese Knoten sind nicht nur ein geografischer Ort, sondern ein urbaner Typ: eine Übergangszone zwischen innerer und äußerer Stadt, zwischen verschiedenen Quartiersarten, Mobilitätsformen und Sozialstrukturen. Sie sind Schnittstellen der Großstadt, Zentren besonderer Art. Die IBA denkt von diesen urbanen Schnittstellen aus – entlang des Rings und entlang der Radialen – und entwickelt so räumliche Zentren, die aus dem Kreuzungspunkt heraus in den Stadtraum ausstrahlen.

Der öffentliche Raum: das Fundament

An jedem dieser Knoten steht der öffentliche Raum im Mittelpunkt eines IBA-Projekts: Straßen, Plätze und Freiräume, die heute vom Verkehr dominiert werden, sollen zu gestalteten Stadträumen werden – blau-grün, klimaangepasst, auch für Fußgängerinnen und Fußgänger attraktiv. Sie sind nicht Beiwerk, sondern Bedingung: Erst wenn der öffentliche Raum gut gestaltet ist und funktioniert, kann sich ein Zentrum entfalten.

Umbau, Umnutzung, ergänzender Neubau: aktive Umbaukultur

Die IBA arbeitet auf drei Ebenen gleichzeitig: Bestehende Gebäude werden umgenutzt und ertüchtigt, untergenutzte Strukturen umgebaut, und wo es sinnvoll ist, wird ergänzend neu gebaut – zur Stärkung der Zentrumsfunktion. Dabei entstehen auch neue Gebäudetypen, z. B. ein Wohn- und Geschäftshaus, das bezahlbaren Wohnraum mit aktiver Erdgeschosszone und gemischten Nutzungen verbindet und das polyzentrale Berlin des 21. Jahrhunderts räumlich sichtbar macht.

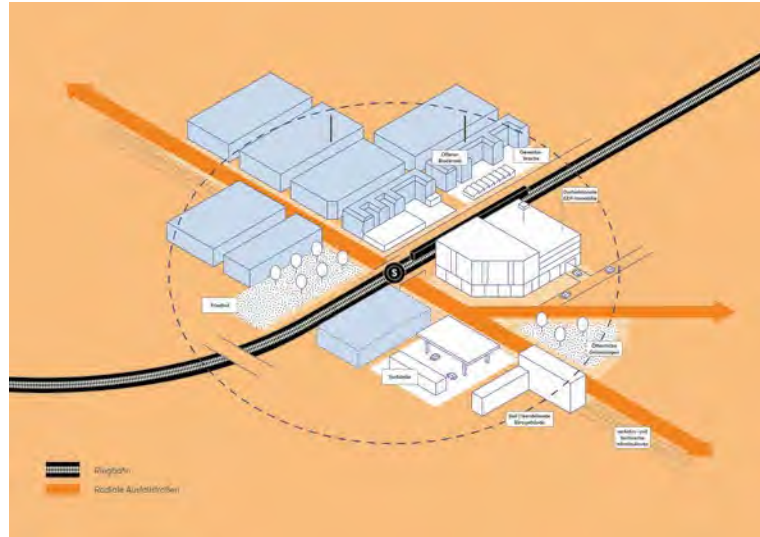
Brücken aller Art: räumlich und sozial

Heute sind die Knoten oft noch Barrieren, die innere und äußere Stadt trennen. Durch IBA-Umbauprojekte werden sie zu Brückenräumen der Großstadt, in denen sich unterschiedliche städtebauliche Welten und gesellschaftliche Lebensweisen begegnen und verbinden. Hier bündeln sich auch unterschiedliche Herausforderungen: Energiewende, Mobilitätswende, Infrastrukturwende. Brückenprojekte mit Brandenburg wären erstrebenswert.

Engagement von allen

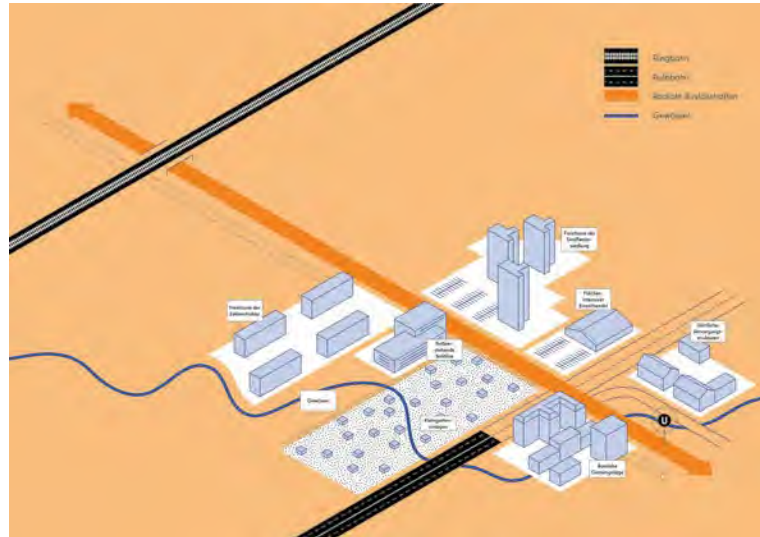
All diese Herausforderungen können nur gemeinsam gemeistert werden, in Kooperation unterschiedlicher Akteurinnen und Akteure, in der Zusammenarbeit unterschiedlicher Fachdisziplinen, in Absprache zwischen unterschiedlichen öffentlichen Verwaltungen. Voraussetzung für ein IBA-Projekt ist ein Bündnis vor Ort aus lokaler Zivilgesellschaft, lokaler Wirtschaft und Bezirk(en), das ein Vorhaben mit Strahlkraft an einem der Knoten zwischen Ring und Radialen umsetzen will.

D01



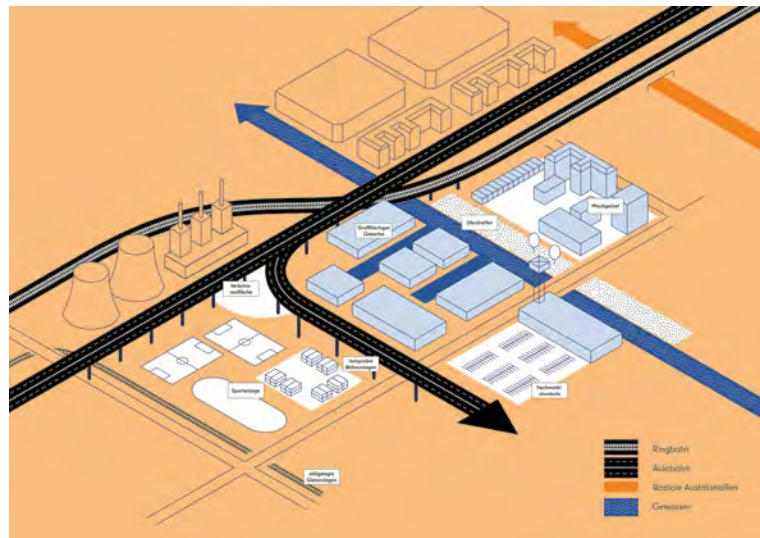
D01: Beispiel für eine urbane Schnittstelle: Dort, wo S-Bahn-Ring und Radialstraße sich kreuzen, treffen innere und äußere Stadt aufeinander. Dieser Stadtraum zeigt die charakteristischen Situationen der Ringzone – Gewerbebrachen, dysfunktionale Einzelhandelsimmobilien, Tankstellen, Leerstände, untergenutzte Grünflächen. Die Bahntrasse trennt, der Kfz-Verkehr dominiert, Nutzungen existieren nebeneinander ohne Verbindung. Gleichzeitig bündeln sich hier die größten Potenziale: Die Nähe zum ÖPNV, brachliegende Flächen, öffentliche Grünanlagen und die Radialen als Verbindungsachsen in die Stadt machen den Kreuzungspunkt zum idealen Ort für eine integrierte urbane Transformation. Die IBA fragt: Wie wird aus der Schnittstelle ein Zentrum – mit gestalteten Straßenräumen, neuen Nutzungsmischungen, klimaresilientem Freiraum und bezahlbarem Wohnraum, der die Zentrumsfunktion stärkt statt verdrängt?

D02



D02: Beispiel für eine urbane Schnittstelle: Eine Radialstraße ist mehr als ein Transitraum – sie ist die Verbindungsachse zwischen Außen- und Innenstadt, entlang derer sich die Epochen der Berliner Stadtentwicklung vieler Jahrzehnte eingeschrieben haben. Großwohnsiedlungen mit unterentwickelten Freiräumen, flächenintensiver Einzelhandel auf dem Weg in die Dysfunktionalität, Zeilenbebauung, Kleingärten, Gewässer und eine bauliche Gemengelage, die keine klare Mitte findet, reihen sich hier auf. Genau hier liegen die ungenutzten Reserven der Innenentwicklung. Die IBA setzt an dieser Übergangszone zwischen innerer und äußerer Stadt an: Sie stärkt Zentren, adressiert klima- und freiraumbezogene Defizite und nutzt die Potenziale gezielter Nachverdichtung. Die „schlafenden Riesen“ des flächenintensiven Einzelhandels werden zu lebendigen, gemischt genutzten Stadtbausteinen – als Eingangstor in die innere Stadt und als neue Ankerpunkte für die Quartiere der Außenstadt.

D03



D03: Beispiel für eine urbane Schnittstelle: Der Stadtraum entlang der Ringbahn ist weder innere noch äußere Stadt, sondern ein linearer Korridor, in dem sich Großgewerbe, Fachmarktstandorte, temporäre Wohnanlagen, Sportanlagen und stillgelegte Gleisanlagen zu einem fragmentierten, funktional unentschlossenen Stadtgefüge überlagern. Uferstreifen und Gewässer durchziehen den Raum als blaue Infrastruktur – räumlich präsent, aber selten als Qualität erlebbar. Genau hier liegen erhebliche Entwicklungsreserven. Die IBA untersucht, wie stillgelegte Gleisanlagen, Parkplätze des flächenintensiven Einzelhandels und die Freiräume von Zeilen- und Großwohnsiedlungen Potenziale für gezielte Nachverdichtung bieten können: für Begegnung, für Wohnen, für Erholung, für Bildung, für Austausch, für Dienstleistungen. Grüne und blaue Infrastrukturen werden dabei zu alternativen Radialen: als Achsen der Nahmobilität, der Klimaanpassung und der Vernetzung von Quartieren.

Grafik: Forward Planung und Forschung für Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

ORGANISATION DER IBA BERLIN 2034-37

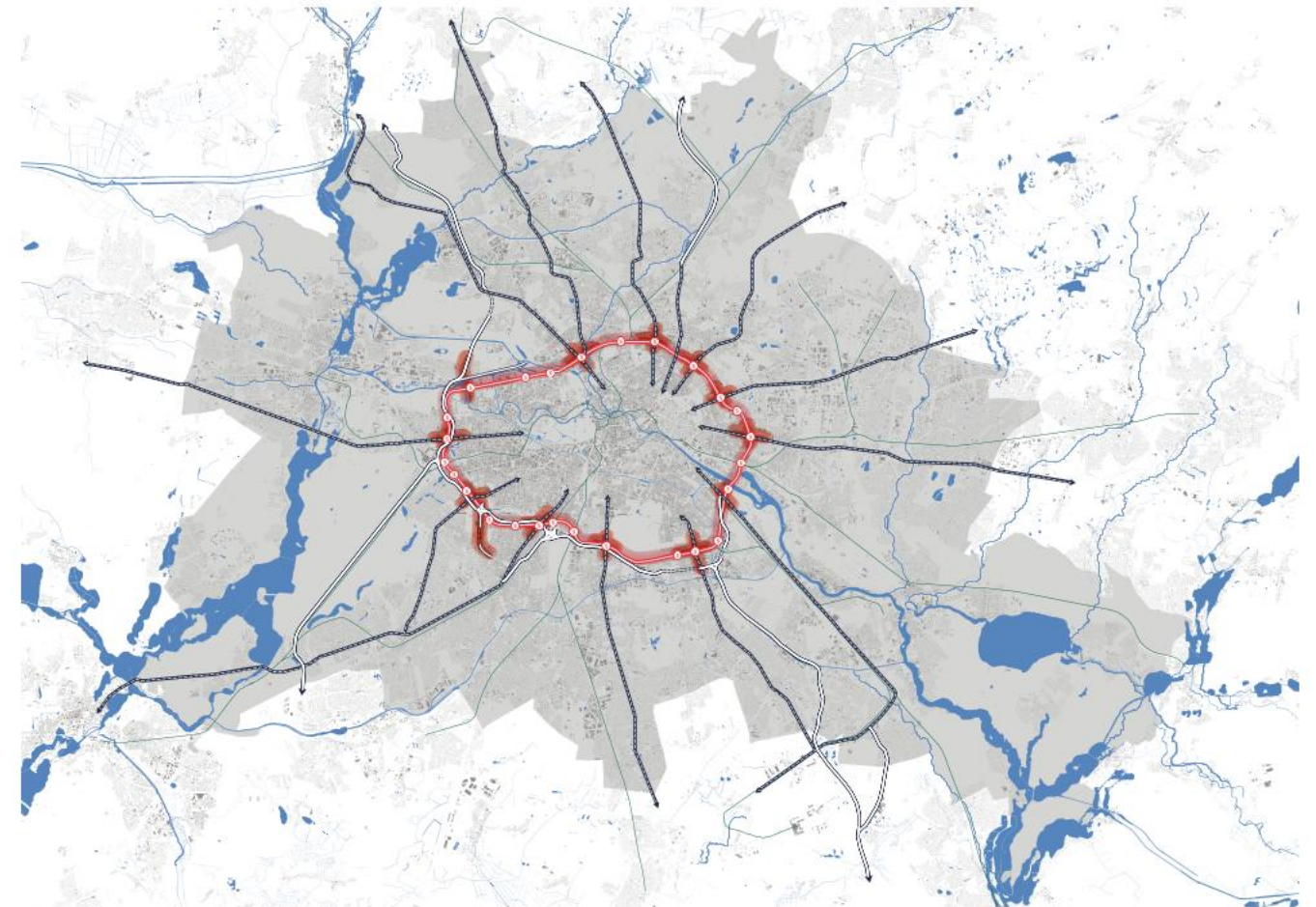
Die IBA Berlin 2034-37 wird von einer neu gegründeten IBA GmbH getragen – einer temporären, gemeinwohlorientierten Gesellschaft mit kuratorischer Leitung und politischem Mandat. Diese Struktur mit Aufsichtsrat und Geschäftsführung, begleitet von einem Kuratorium und von Fachbeiräten, schafft eine unabhängige, fachlich kompetente und handlungsfähige Organisation, die ressortübergreifend agiert, Projekte aktiv begleitet und zwischen Verwaltung, Zivilgesellschaft, Wissenschaft, Wirtschaft und Politik vermittelt.

Die Finanzierung kombiniert öffentliche Mittel von Land, Bund und EU mit privaten Investitionen. Als investives Format geht die IBA in Vorleistung – und erzielt damit eine Hebelwirkung: Jeder eingesetzte öffentliche Euro soll vielfach zurückfließen – als Stadtqualität, als beschleunigte Bauvorhaben, als vereinfachte Genehmigungsverfahren und als internationale Sichtbarkeit. Die IBA wird so zum Schaufenster zukunftsgerichteten Planens und Bauens – nicht nur für Berlin und Deutschland, sondern mit internationaler Ausstrahlungskraft.

Die IBA Berlin 2034-37 versteht sich als lernender, transparenter und inklusiver Prozess. Sie stärkt fachübergreifende Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung und öffnet sich gleichzeitig der lokalen Wirtschaft wie der Zivilgesellschaft – intergenerationell, interkulturell und die Gleichstellung der Geschlechter fördernd. Berlins zivilgesellschaftliches Engagement und die lebendige Kultur der Co-Produktion sind dabei tragende Ressourcen. So strebt die IBA Berlin 2034-37 die Stärkung des gesamtgesellschaftlichen Zusammenhalts sowie demokratischer Prozesse an.

KERNBOTSCHAFT DER IBA BERLIN 2034-37

Berlin hat viele Zentren – sie liegen nicht nur in der historischen Mitte und in der City West, sondern auch an den Kreuzungen, wo sich der S-Bahn-Ring und die großen Radialstraßen schneiden. Diese zentralen Orte verbinden innere und äußere Stadt. Viele von ihnen sind heute unterentwickelt, vom Autoverkehr dominiert oder räumlich zerrissen. Das gilt erst recht für den Korridor der A 104. Die IBA Berlin 2034-37 macht diese Kreuzungen zu ihrem zentralen Wirkungsfeld – und entwickelt dort, gemeinsam mit Bündnissen aus lokaler Zivilgesellschaft, lokaler Wirtschaft und den betroffenen Bezirken, neue Zentren: attraktiv gestaltet, klimagerecht,utzungsgemischt und für alle zugänglich. Sie fördert so Berlins größtes städtebauliches Potenzial: seine polyzentrale Struktur und die damit verbundene 15-Minuten-Stadt, in der Wohnen, Arbeiten und Versorgung auf kurzem Weg erreichbar sind.



D05: Plan der IBA-Raumkulisse mit Fokus auf die Kreuzungen von Ringbahn und Radialstraßen. Der Ring wird als zentrale städtebauliche Figur zwischen innerer und äußerer Stadt aufgerufen. Er birgt große Potenziale für die Berliner Stadtentwicklung von morgen: Stärkung vorhandener und Schaffung neuer urbaner Zentren.

Grafik: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

AUSZÜGE AUS DER SENATSVORLAGE

Der Senat legt nachstehende Vorlage dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor.

Internationale Bauausstellungen (IBA) verändern seit mehr als 100 Jahren Städte und Regionen nachhaltig. Als Sonderformat der Stadtentwicklung ermöglichen IBAs die vertiefte Zusammenarbeit von Politik, Verwaltung, Wissenschaft, Bauwirtschaft und der Öffentlichkeit. Bereits durchgeführte IBAs (zum Beispiel IBA Hamburg, IBA Wien, IBA Emscher Park) haben aufgezeigt, dass sie aktuelle Fragestellungen der Stadtentwicklung gesamtstädtisch aufgreifen und durch vorbildhafte Entwicklungen nachhaltige Lösungen passgenau umsetzen. Auch Berlin hat bereits positive Erfahrungen mit Internationalen Bauausstellungen gemacht. Die INTERBAU 1957 und die IBA 1987 haben wichtige städtebauliche und wirtschaftliche Impulse gesetzt und ein nachhaltiges Umdenken in der Stadtentwicklung befördert. Die INTERBAU setzte auf eine aufgelockerte und moderne Stadtlandschaft. Die „IBA 1984/87“ wiederum sah sich als Korrektur der „Moderne“ und konzentrierte sich auf eine behutsame Stadterneuerung und vor allem auf eine Stadtreparatur. Mit den Vorbereitungen auf die neue IBA Berlin 2034-37 soll daran angeknüpft und Ideen gegeben werden, wie sich die Stadtentwicklung für die Zukunft aufstellen kann. Vor dem Hintergrund der globalen und berlinspezifischen Herausforderungen befasst sich die geplante IBA Berlin 2034-37 mit der **urbanen Transformation der gebauten Stadt**.

A. ANLASS

Die Richtlinien der Regierungspolitik 2023-2026 sehen vor, dass „der Senat [...] zügig ein Konzept zur Durchführung einer Internationalen Bauausstellung in der Metropolregion erarbeiten und es anschließend mit der Stadtgesellschaft diskutieren und präzisieren wird“.

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg steht vor tiefgreifenden städtebaulichen, ökologischen und sozialen Herausforderungen, die innovative Handlungsstrategien erfordern. Die ungebrochene Wachstumsdynamik Berlins, der Mangel an bezahlbarem Wohn- und Gewerberaum, der Anpassungsbedarf städtischer Infrastrukturen an sich wandelnde Rahmenbedingungen, die Auswirkungen des demographischen und wirtschaftsstrukturellen Wandels, die Notwendigkeit klimaresilienter Anpassungen und des Klimaschutzes, die Biodiversitätskrise und das Erfordernis ressourcenschonend zu handeln, verlangen nach der Umsetzung von neuen, integrierten und nachhaltigen Ansätzen in der Stadtentwicklung. Diese komplexen Herausforderungen betreffen sowohl das gesellschaftliche Zusammenleben als auch das individuelle Wohlbefinden und sind aufgrund ihres ressortübergreifenden Charakters mit den vorhandenen Mitteln der Stadtentwicklung nur bedingt lösbar.

B. ZIELE DER INTERNATIONALEN BAUAUSSTELLUNG BERLIN 2034-37 (IBA BERLIN 2034-37)

Die IBA Berlin 2034-37 als übergreifendes Stadtentwicklungsinstrument nimmt diese Herausforderung stadtweit auf. Im Mittelpunkt steht die **urbane Transformation der gebauten Stadt**. Die IBA Berlin 2034-37 wird Lösungsansätze für eine zukunftsweisende Stadtentwicklung im Kontext der beiden übergeordneten Transformationsbedarfe **Klimaschutz und Klimaanpassung** und **Umgang mit städtischem Grund und Boden** entwickeln. Ziel ist es, das Vorhandene weiterzuentwickeln. Dabei wird der Bestand – Gebäude, Infrastrukturen, Freiräume und Materialien – als Ausgangspunkt einer zukunftsgerichteten Stadt begriffen. Untergenutzte Räume und bauliche Strukturen sowie Bereiche, deren Nutzung sich infolge absehbarer gesellschaftlicher Trends verändern werden, werden als Potenziale verstanden, in denen das Weiterbauen der Stadt beispielhaft erprobt, modellhaft umgesetzt und anschaulich sichtbar gemacht wird. Die IBA Berlin 2034-37 orientiert sich dabei an der Prämisse des Erhalts bestehender gebauter Strukturen und setzt verstärkt Projekte um, die Ertüchtigung, (Wieder-) Nutzbarmachung, Umnutzung und schonenden Umbau gegenüber Neu- oder Rückbau und Ersatzneubau zum Inhalt haben.

Die IBA Berlin 2034-37 vereint Instrumente von Architektur- und Baukulturausstellungen, bei denen ästhetische und technologische Aspekte beispielhaft realisiert und ausgestellt werden, mit sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten begleitet durch niedrigschwellige Partizipationsangebote. Parallel werden die Qualität und Effektivität von zukunftsweisenden, ergebnisorientierten Prozessen erprobt und evaluiert.

Im Rahmen des angestrebten Ausstellungszeitraums 2034-37 werden in Berlin umgesetzte Projekte international präsentiert. Diese Projekte sollen in Entstehung und Umsetzung vorbildhaft für zukünftige Entwicklungen sein. Dementsprechend erfolgt eine fortlaufende, wissenschaftlich begleitete Projekt- und Ergebnisevaluierung im Rahmen der IBA Berlin 2034-37.

Die IBA Berlin 2034-37 setzt Maßstäbe für die Alltagspraxis der planenden Verwaltungen ebenso wie für die Planerinnen und Planer und gibt wichtige Impulse für Politik, Wirtschaft und Wissenschaft.

C. KONZEPT DER IBA BERLIN 2034-37

Das Format der Internationalen Bauausstellung bietet der Entwicklung Berlins ein einzigartiges Instrument von Planungs-, Stadt- und Regionalpolitik. Die IBA Berlin 2034-37 baut auf den Erfolgen der bisher in Berlin durchgeführten Internationalen Bauausstellungen auf und entwickelt diese vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen weiter.

Gerade weil sich jede IBA immer wieder neu erfinden und sich den spezifischen örtlichen Handlungserfordernissen anpassen muss, haben die aus der IBA-Durchführung ableitbaren Erfahrungen einen besonderen Wert. Die bestehenden strategischen Leitlinien des Landes Berlin bilden die Grundlage für das Konzept der IBA Berlin 2034-37. Das Leitbild des Senats für die gesamtstädtische Entwicklung (BerlinStrategie), die Stadtentwicklungspläne (StEP), das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030) sowie das Klimaanpassungsgesetz bilden die Ausgangspunkte der IBA-Konzeption.

Die IBA Berlin 2034-37 versteht sich als Katalysator für die praktische Umsetzung bestehender Strategien, Konzepte und Projekte einerseits. Sie verfolgt andererseits aber auch die konsequente Erprobung innovativer Verfahrens- und Umsetzungsstrategien mit Modellcharakter und die Ableitung von Änderungsbedarfen im Sinne einer kritischen Überprüfung bestehender Konzepte.

Im Rahmen der IBA Berlin 2034-37 werden daher geeignete Experimentierklauseln, beschleunigte Verfahren und Prozesse ambitioniert erprobt und weiterentwickelt. Von den umgesetzten Projekten werden dauerhafte Standards abgeleitet. Reallabore und Modellprojekte verbinden Forschung und Praxis und schaffen übertragbare Modelle für Verwaltung und Planung. Globale Aufgabenstellungen der Stadtentwicklung werden im lokalen Kontext beispielhaft gelöst und so Berlin national wie international als Vorreiter im Bereich zukunftsfähigen Städtebaus positioniert. Im Rahmen der IBA Berlin 2034-37 umgesetzte Projekte unterliegen vorwiegend dem Prinzip der Additivität. Die Projekte sollen in ihrer ökologischen Qualität, insbesondere mit Bezug zu Klimaschutz, und -anpassung und Ressourcenschonung über das gesetzlich vorgeschriebene Mindestmaß deutlich hinausgehen.

Zentraler Bestandteil der IBA Berlin 2034-37 ist die Arbeit an unterschiedlichen, ortsspezifischen Handlungsansätzen, vom sensiblen **Weiterbau** bestehender Quartiere über den **Umbau** untergenutzter Räume und Gebäude bis hin zum **Neubau** auf bislang anderweitig genutzten Flächen. Auf diesen drei Ebenen werden exemplarische Projekte entwickelt, die zeigen, wie Berlin ressourcenschonend und zugleich zukunftsfähig weiterentwickelt werden kann. Durch die Integration von nachhaltigen Materialien und Bauweisen wird die IBA Berlin 2034-37 zu einem entscheidenden Motor für den ökologischen Wandel Berlins.

Zukunftsfähigkeit im Rahmen der IBA Berlin 2034-37 schlägt sich in klaren (Ziel-) Verpflichtungen für Projektierende nieder, auf ökologische und zirkuläre Baumaterialien und -weisen zu setzen. Dies bedeutet etwa, Dauerhaftigkeit des Gebauten sicherzustellen, Nutzungsflexibilitäten von Anfang an mitzudenken, Materialintensitäten zu reduzieren und sekundäre Rohstoffe, Schadstofffreiheit und Rückbaufähigkeit zu priorisieren und entsprechend wissenschaftlicher Standards dauerhaft (digital) nachweisbar zu halten.

D. STANDORT

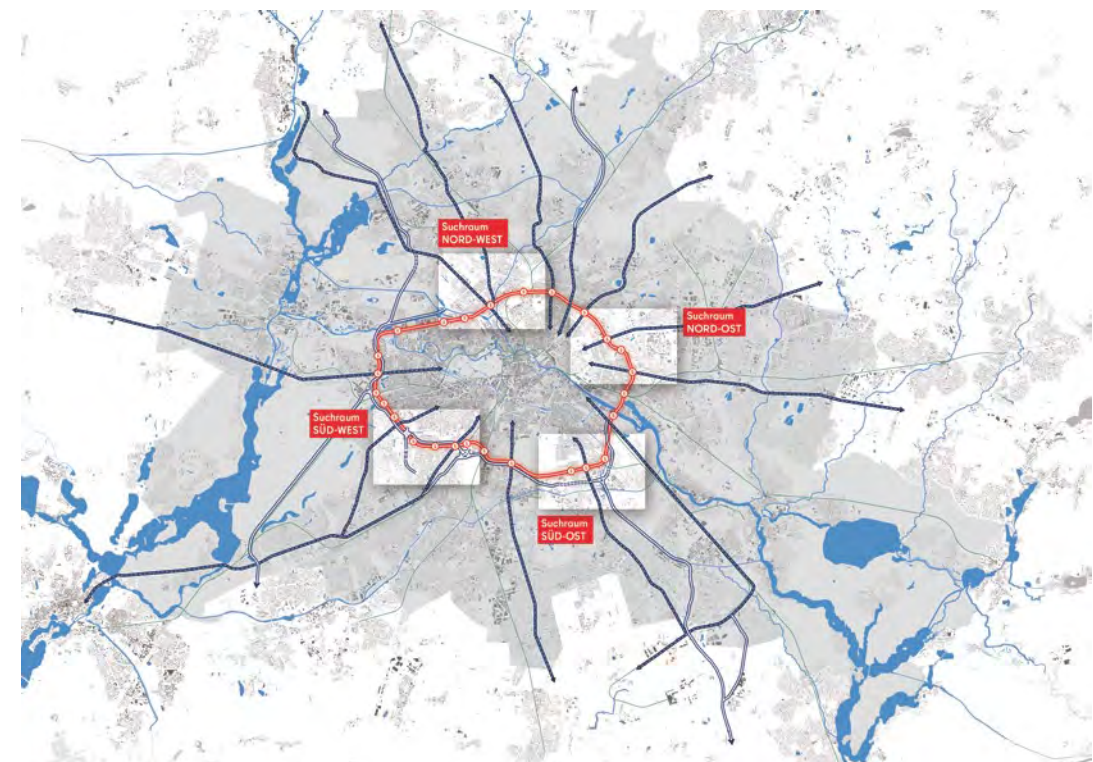
Um den Wirkungsgrad der IBA-Maßnahmen zu erhöhen, sind die Standorte auf jene Bereiche Berlins zugeschnitten, an denen sich die größten Handlungsbedarfe im Hinblick auf die urbane Transformation der gebauten Stadt bündeln.

Grundlage für den Stand der räumlichen Verortung bilden die Berliner Stadtentwicklungspläne, anhand derer potenzielle Standorte und sinnvolle räumliche Zusammenhänge geprüft wurden. Das erarbeitete Szenario fungiert dabei nicht als finaler, abschließender IBA Geltungsbereich, sondern als Startpunkt und strategische Leitthese. Die zur Konkretisierung vorgeschlagene räumliche Verortung wurde über einen methodischen Auswahlprozess entwickelt. Anhand der beiden übergeordneten Transformationsbedarfe, Klimaschutz und Klimaanpassung und Umgang mit städtischem Grund und Boden wurden Analysen auf drei Maßstabsebenen durchgeführt:

- IBA Berlin 2034-37 vernetzt Berlin und die Hauptstadtregion
- IBA Berlin 2034-37 transformiert untergenutzte Räume
- IBA Berlin 2034-37 weckt schlafende Riesen

Im Ergebnis des bisherigen Auswahlprozesses zu den potenziellen IBA-Standorten ergibt sich eine deutliche Clusterung von Handlungserfordernissen beidseitig des S-Bahnringes entlang querender Radialen. Daraus abgeleitet entstand das „erweiterte Ringszenario“. Die strategische Relevanz dieses Szenarios schärft sich durch die Überlagerung der querenden Radialen, die als Verbindungsachsen von der inneren Stadt über die Berliner Landesgrenzen hinauswirken. Die ermittelten potentiellen IBA-Standorte verorten sich innerhalb der Cluster beidseitig der Kreuzungspunkte der Radialen mit dem S-Bahnring.

Grafische Darstellung des erweiterten Ringszenarios



Ihnen sind die durch Um-, Weiter- und Neubau erreichbaren Potentiale zur Vernetzung zwischen innerer und äußerer Stadt gemein. Die betrachteten potentiellen IBA-Areale bündeln zentrale Problemlagen, die eine gezielte urbane Transformation erfordern. Als Übergangszone zwischen innerer und äußerer Stadt markieren sie zugleich jene urbane Schwelle, an der unterschiedliche Lebensrealitäten, Mobilitätsmuster und städtebauliche Situationen aufeinandertreffen. Die mit der symbolischen Überwindung dieser Schwelle unterschiedlicher Lebenswelten einhergehende soziale Transformation unter Wahrung der Berliner Mischung ist gleichermaßen Voraussetzung für das Gelingen der nachhaltigen Transformation der gebauten Umwelt.

Durch das Überwinden dieser urbanen Barrieren wird die IBA Berlin 2034–37 modellhaft verbindende Stadträume entwickeln. Unterschiedliche Stadttypen, Nutzungen und soziale Kontexte ermöglichen ein breites Spektrum räumlicher Transformation:

- **Umbau** von Bestand
- **Weiterbau** von vorhandenen Infrastrukturen
- **Gezielter** Neubau zur Stärkung der bestehenden Stadt

Das ausgewählte Szenario bildet den operativen Rahmen, um das vorhandene Umsetzungsdefizit gezielt zu adressieren. Die prominente Lage des Rings und die Tangierung weiter Bereiche der Stadt sorgen für hohe Sichtbarkeit und Erfahrbarkeit. Erfolgreiche Projekte wirken in die Gesamtstadt zurück und setzen über Bezirksgrenzen hinweg Referenzpunkte. Das Ergebnis ist ein belastbares, skalierbares Transformationsmodell, welches die unterschiedlichen Teile der Stadt miteinander verbindet.

Darüber hinaus bietet das „erweiterte Ringszenario“ ein leistungsfähiges Testfeld für klimaresiliente Stadtentwicklung. Entlang seiner Radialen können grün-blaue Infrastrukturen gestärkt und zu einem durchgängigen System weiterentwickelt werden, das Kühlung, Biodiversität und Lebensqualität erhöht und zugleich die Umweltgerechtigkeit stärkt.

G. BETEILIGUNG

Zugleich ist die IBA Berlin 2034–37 dazu bestimmt, zu verbinden und den Austausch zu intensivieren. Dazu werden fachübergreifende Prozesse innerhalb der Verwaltung gestärkt, um ressortübergreifendes und integriertes Arbeiten zu fördern. Gleichzeitig intensiviert sie den Dialog mit Akteuren aus Politik, Stadtgesellschaft, Wissenschaft und Wirtschaft, um ein gemeinsames und zielgerichtetes Handeln zu ermöglichen. Die IBA Berlin 2034–37 wird als transparenter, inklusiver und lernender Prozess gestaltet, der auf breite Mitwirkung der Stadtgesellschaft und der Fachöffentlichkeit setzt. Sie ist intergenerationell und interkulturell angelegt und befördert die Geschlechtergleichstellung.

Die IBA Berlin 2034–37 strebt die Stärkung des gesamtgesellschaftlichen Zusammenhalts sowie demokratischer Prozesse an. Dabei möchte die IBA Berlin 2034–37 den Reichtum Berlins an zivilgesellschaftlichem Engagement und Co-Produktion als wertvolle Ressource in der Stadtgesellschaft einbeziehen. Grundlage für die Diskussion und die Präzisierung der IBA-Prozesse bildet der verbindliche Rahmen der Leitlinien für Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an Projekten und Prozessen der räumlichen Stadtentwicklung (LLBB). Diese sichern Transparenz, Vielfalt und Ergebnisoffenheit und bilden den Maßstab für alle Beteiligungsformate der IBA Berlin 2034–37.

Die Beteiligung erfolgt auf mehreren Ebenen:

- **Fachlich:** Einbindung von Senats- und Bezirksverwaltungen, Fachverbänden und wissenschaftlichen Einrichtungen,
- **Gesellschaftlich:** Formate für Bürgerinnen und Bürger, Initiativen und zivilgesellschaftliche Gruppen, Intergenerationell: Zugänglichkeit für alle Altersgruppen, Orientierung insbesondere an Beteiligungsprozessen und -methoden, die sich eignen, einen möglichst hohen Querschnitt aller Altersgruppen abzuholen. Barrierefrei und interkulturell: Beteiligung nach den Standards der UN-Behindertenrechtskonvention und unter Berücksichtigung der kulturellen Vielfalt Berlins. Die IBA-Gesellschaft entwickelt auf dieser Grundlage ein Beteiligungskonzept, das die LLBB konkretisiert, Standards für die IBA Berlin 2034–37 insgesamt und ortsspezifische Ansprüche für einzelnen IBA-Projekte festlegt.

Öffentlichkeitswirksame Beteiligungsformate werden den IBA-Prozess kontinuierlich begleiten. Den Auftakt markiert eine Serie von Veranstaltungen in 2026/27, welche die zentralen Thesen und Themen vorstellt, informiert und den Dialog mit der Stadtgesellschaft eröffnet – entsprechend dem Koalitionsauftrag, die IBA Berlin 2034–37 im öffentlichen Diskurs weiterzuentwickeln.

Im Juni dieses Jahres findet eine Auftaktausstellung statt, die den Findungsprozess potentieller Standorte dokumentiert und einen Ausblick bietet. Der bereits etablierte Fachaustausch mit Berliner Hochschulen und Fachverbänden sowie die ressortübergreifende Arbeitsgruppe der Berliner Verwaltung werden grundsätzlich fortgeführt. Nach der Gründung der IBA-Gesellschaft werden beide Formate durch diese in Kooperation mit der SenStadt übernommen. Im Frühjahr 2027 startet der Austausch mit der Zivilgesellschaft, Initiativen und Bürgern. Ab dem Frühjahr 2027 erfolgt über einen separaten Austauschrahmen die engere Einbindung der Berliner Wirtschaft.

H. INTERNATIONALES

Im Rahmen der IBA Berlin 2034–37 wird eine stärkere internationale Vernetzung mit allen Partnerstädten Berlins angestrebt, um die Zusammenarbeit bei der Lösung gemeinsamer urbaner Herausforderungen zu intensivieren. Durch den Austausch mit anderen Metropolen, die ähnliche Entwicklungsschritte gehen, werden Synergien für zukunftsfähige Entwicklungen gehoben.

Das Netzwerk aller Partnerstädte Berlins wird gezielt einbezogen, um Best-Practice-Ansätze zu reflektieren, gemeinsames Lernen zu fördern und gemeinsam Projekte, sogenannte IBA-Satelliten in den Partnerstädten, zu entwickeln. Die Einbeziehung der Partnerstädte erfolgt schrittweise und bezogen auf den Innovationsgrad aktueller Handlungsansätze, Schwerpunkte der Stadtentwicklung sowie ihrer Nähe zu IBA relevanten Themen. Ziel ist, allen Partnerstädten die Option des Mitwirkens an der IBA Berlin 2034–37 zu ermöglichen.

Der internationale, fachliche Dialog wird durch Kooperationen mit Universitäten, Forschungsinstitutionen und Praxispartnern gestärkt. Weitere Formate, beispielsweise in Form von internationalen Konferenzen, Fachpublikationen und digitalen Plattformen werden die Erkenntnisse der IBA Berlin 2034–37 über den deutschen Kontext hinaus sichtbar machen. Neben der Vernetzung mit den Partnerstädten Berlins stellt die Förderung der Verständigung innerhalb der ohnehin internationalen Stadt Berlin eine weitere Dimension der IBA Berlin 2034–37 dar. Dieser Austausch stärkt aktiv den gesellschaftlichen Zusammenhalt und trägt zur Demokratieförderung und Integration innerhalb der Stadtgesellschaft bei.

I. AUSBLICK

Folgende Phasen sind nach dem aktuellen Stand für die Vorbereitung und Durchführung der IBA Berlin 2034–37 vorgesehen:

Sondierungsphase	2024-2026
Start- und Experimentierphase	ab 2026
Projektphase	ab 2030
Fertigstellungsphase	ab 2032
Ausstellungsphase	2034-2037

K. EINBINDUNG DER BEZIRKE

Die Einbindung der Bezirke mit den größten Potenzialen für IBA-Standorte erfolgte durch laufende Abstimmungsgespräche. Im Rahmen der Stadträtesitzung im Oktober 2025 wurden die aktuellen Planungen für die IBA Berlin 2034–37 präsentiert. Nach Beschluss der Senatsvorlage ist eine noch engere strukturelle Einbindung der betroffenen Bezirke vorgesehen.

Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und/oder Wirtschaftsunternehmen:
Die IBA Berlin 2034–37 wird durch gebündelte Planungsprozesse und Nutzung neuester Bauvorschriften zu einer verkürzten Planungs- und Realisierungsphase beitragen. Somit werden Baukosten gesenkt werden können.

Auswirkungen auf die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg:
Die IBA Berlin 2034–37 bietet die Möglichkeit der Verbesserung der Zusammenarbeit der beiden Länder sowie mit Brandenburger Kommunen. Im Rahmen eines Franchisemodells soll es Städten und Gemeinden aus Brandenburg ermöglicht werden, mit herausragenden Projekten an der IBA Berlin 2034 – 37 teilzunehmen, sofern eine eigenständige Finanzierung nachgewiesen werden kann und die Projekte mit den Zielen und Handlungsweisen der IBA Berlin 2034–37 kongruent sind.

IBA BERLIN 2034-37

Leitung:
Dr. Christian von Oppen
Stabsstelle Architektur, Stadtgestaltung und Planung
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
Württembergische Straße 6
10707 Berlin

Kooperation:
Der Regierende Bürgermeister von Berlin – Senatskanzlei (SenKZL)
Senatsverwaltung für Finanzen (SenFin)
Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU)
Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (SenWiEnBe)
Investitionsbank Berlin (IBB)

Beratung:
Autarkis GmbH, Prof. Dr. Philipp Bouteiller
Ebbing Architekten Part mpB, Prof. Dr. Ing. Georg Ebbing
Glockenweiß GmbH, Christopher Weiß
SPREAD, Deborah Weiss

Fach Austausch:
Aedes Architekturforum
AG.URBAN Mackensen Hipp Tienes Pinetzki GbR
Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg e. V.
Architektenkammer Berlin Körperschaft des öffentlichen Rechts
Bauhaus der Erde gGmbH
Baukammer Berlin Körperschaft des öffentlichen Rechts
Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg
(BTU Cottbus-Senftenberg)
Bund Deutscher Architektinnen und Architekten (BDA) –
Landesverband Berlin
BDB Bund Deutscher Baumeister, Architekten und Ingenieure e. V.
Bund Deutscher Landschaftsarchitekt:innen bdla e. V.
Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im
Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)
Brandenburgische Architektenkammer
CESA Investment GmbH & Co. KG
CM Realty GmbH
dan pearlman Markenarchitektur Gesellschaft von Architekten und
Innenarchitekten mbH
Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL) e. V. –
Landesgruppe Berlin-Brandenburg
Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG) – Graduiertenkolleg
„Gewohnter Wandel“
Deutscher Werkbund Berlin e. V.
Fachhochschule Potsdam, Fachbereich STADT | BAU | KULTUR,
Institut für angewandte Forschung Urbane Zukunft
Hermann-Henselmann-Stiftung (HHS)
Industrie- und Handelskammer zu Berlin (IHK Berlin)
Institut für Resilienz im ländlichen Raum UG (IRLR)
Landesamt für Umwelt (LfU) Brandenburg, Naturpark Barnim
LANGHOF GmbH
LOKATION:S Gesellschaft für Standortentwicklung mbH
Netzwerk Zukunftsorte e. V.
neuland21 e. V.
pwr development GmbH
Stiftung Stadtmuseum Berlin
Studio Babelsberg AG
Studentendorf Schlachtensee eG
Technische Universität Berlin (TU Berlin) –
Fachgebiet Architektur der Transformation
Urbane Praxis e. V.
Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) e. V. –
Regionalgruppe Berlin/Brandenburg
Vielleben eG

AUFTAKTAUSSTELLUNG RINGFREI FÜR DIE IBA BERLIN 2034-37

**Projektteam in der Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen:**
David Hiller, Michael Krach, Christoph Schiebe,
Sophie Bril, Johanna Spies, Sarah Vohland,
Patrick Zamojski (Projektleitung)

Kuratoren:
Prof. Dr. Harald Bodenschatz
Prof. Dr. Cordelia Polinna

Partner:
Tempelhof Projekt GmbH

Konzeption, Texte und Bildauswahl:
(soweit nicht von anderen gestellt)
Harald Bodenschatz, Cordelia Polinna

Konzeption „IBA-Suchräume“:
Forward Planung und Forschung GmbH

Konzeption „IBA-Labs“:
raumlabor Kunstprojekte Bader Gerstenberg Hofmann GbR

Studentische Forschungsarbeit zu „IBA-Labs“:
Universität der Künste Berlin, Fachgebiet Gebäudeplanung
und Entwerfen, Prof. Markus Bader

Beiträge zu „Positionen“:
Fachverbände und Institutionen

Ausstellungsgestaltung, Grafik und Kommunikation:
glow communication GmbH

Fotografien:
Schnepf Renou

Ausstellungsbau:
OLALA GmbH & Co KG

AUSSTELLUNGSKATALOG RING FREI FÜR DIE IBA BERLIN 2034-37

Herausgeberin:
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
Württembergische Straße 6
10707 Berlin
Stabsstelle Architektur, Stadtgestaltung und Planung
Dr. Christian von Oppen, Leitung
Christian.vonOppen@senstadt.berlin.de

Redaktion:
Prof. Dr. Harald Bodenschatz,
Prof. Dr. Cordelia Polinna (Kuratoren der Ausstellung)
Patrick Zamojski (SenStadt)

Website:
www.stadtentwicklung.berlin.de

Grafik und Layout:
glow communication GmbH

Übersetzung (DE/EN):
t'works Deutschland GmbH

Druck:
KÖNIGSDRUCK
Printmedien und digitale Dienste GmbH

Stand:
Juni 2026

Copyright:
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

ISBN:
978-3-88961-446-9

