

# immer modern!

**Berlin und seine Straßen**  
200 JAHRE ARCHITEKTUR, STÄDTEBAU  
UND INGENIEURBAU FÜR BERLIN

**Berlin and its streets**  
200 YEARS OF ARCHITECTURE, URBAN PLANNING  
AND CIVIL ENGINEERING IN BERLIN

**Band 2**

**Katalog/Catalogue**

**der Freiluft-Ausstellung auf dem Boulevard Unter den Linden in Berlin-Mitte**

**vom 5. September bis 30. November 2024**

of the Open-air Exhibition on the Boulevard Unter den Linden in Berlin-Mitte

from 5 September to 30 November 2024

herausgegeben von/published by

**Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg e.V. (AIV)**

**Tobias Nöfer**

06	Grußwort/Message Kai Wegner	286	<b>Große Straßen für morgen</b> Great Streets for Tomorrow
08	Grußwort/Message Christian Gaebler	288	Ulrich Brinkmann <b>Straßen und Straßenbilder</b> The Streets and Streetscapes
10	Grußwort/Message Ute Bonde	299	Die Aufgabe/The Task
12	Vorwort/Foreword Tobias Nöfer	300	<b>Köpenick: Schloßplatz</b> HILMER SATTLER ARCHITEKTEN Ahlers Albrecht Gesellschaft von Architekten mbH
14	<b>Große Straßen von heute</b> Great Streets of Today	310	<b>Lichtenberg: Möllendorffstraße</b> TCHOBAN VOSS Architekten GmbH + ST raum a. GmbH
16	Harald Bodenschatz <b>200 Jahre Straßen in Berlin</b> 200 years of Berlin streets	320	<b>Friedrichshain: Holzmarktstraße</b> LANGHOF®
40	<b>01 Unter den Linden</b> Peter Lemburg	332	<b>Mitte: Mollstraße</b> GRAFT
74	<b>02 Swinemünder Straße</b> Markus Tubbesing	342	<b>Kreuzberg: Lindenstraße</b> Jan Kleihues, Kleihues & Kleihues Heike Hanada, hh_laboratory of art and architecture
110	<b>03 Kurfürstendamm</b> Christina Gräwe	354	<b>Schöneberg: Lietzenburger Straße</b> gmp . Architekten von Gerkan, Marg und Partner
138	<b>04 Weimarer Republik</b> Benedikt Goebel	366	<b>Steglitz: Wolfensteindamm/Schloßstraße</b> Bernd Albers Architekten ENS Architekten
168	<b>05 Westachse</b> Wolfgang Schäche	378	<b>Wilmerdorf: A104</b> Patzschke Planungsgesellschaft mbH
196	<b>06 Bundesallee</b> Christina Kautz	388	<b>Spandau: Altstädter Ring</b> Axthelm Rolvien Architekten
226	<b>07 Leninallee</b> Daniel Hadwiger	400	<b>Potsdam: Nuthestraße</b> MÄCKLERARCHITEKTEN HKK Landschaftsarchitektur ARGUS Stadt und Verkehr
256	<b>08 Schloßstraße</b> Ernst-Wolf Abée	412	<b>Beispielhafte Umgestaltungen</b> Exemplary Remodellings San Francisco: Market Street Rotterdam: Coolsingel Kopenhagen: Scandiagade Kassel: Goethestraße
		430	Statements
		438	Kurzbiografien/Biographies
		445	Beratung, Partnerschaft, Förderung Counselling, Partnership, Support
		446	Der AIV 2024
		447	Impressum

An aerial photograph of Berlin, Germany, with a white line overlay representing the city's street network. The lines are thicker for major roads and thinner for smaller streets, creating a complex web across the city's layout. The background is a grayscale aerial view showing buildings, parks, and the city's expansion.

# Große Straßen von heute

## Great Streets of Today

In den Hauptstraßen Berlins bündelt sich die Geschichte der Berliner Bau-, Städtebau- und Ingenieurbaukunst. Und nicht nur der Kunst: Diese Straßen spiegeln die durch Boom, Krieg, Krise, Diktatur, Zerstörung, Spaltung und Wiedervereinigung gezeichneten Geschichten Berlins wider: der preußischen Hauptstadt, der Wachstumsmetropole der Kaiserzeit, der radikalen Bühne der Weimarer Republik, der Reichshauptstadt der NS-Diktatur, des Schaufensters von Ost- und West-Berlin, des Labors der Wiedervereinigung. Und sie künden von fühlbarer alltäglicher Macht: des Fußverkehrs, des Schienenverkehrs, des Autoverkehrs, des Fahrradverkehrs. Die Hauptstraßen zeugen von sehr unterschiedlichen Visionen, wie die Stadt von morgen zu unterschiedlichen Zeiten gestaltet werden sollte: *immer modern* jedenfalls.

Berlin's history in architecture, urban planning, and engineering is epitomised by its streets. These streets reflect the history of Berlin, marked by economic booms, wars, crises, dictatorships, destruction, division, and reunification. Formerly the capital of Prussia and a growing metropolis of the German Empire, Berlin later embraced the progressive culture of the Weimar Republic. It became the imperial capital under the Nazi dictatorship, and following its division, symbolised the divide between East and West during the Cold War. Subsequently, it became a laboratory for reunification. The streets bear witness to the tangible presence of everyday life, encompassing pedestrian, rail, car, and bicycle traffic. The city's main streets testify to the diverse visions that have shaped its design – a design that remains always modern.

# 200 Jahre Straßen in Berlin

## 200 years of Berlin streets

Von Harald Bodenschatz

Ohne Straßen gibt es keine Stadt. Geprägt werden Stadtstraßen durch Parzellen, Gebäude, Nutzungen, Fassaden, Straßenprofil, Lage in der Stadt und Art des Verkehrs. Dazu kommen – in der Regel unsichtbar – die Anlagen der stadttechnischen Infrastruktur unter der Straße, der „Unterirdische Städtebau“. Doch damit nicht genug! Gesellschaftlich sind Straßen Bühne wie Motor der Stadt, der Bewegung, des Markts, der Selbstdarstellung, der Auseinandersetzung, des Protests, der Solidarität. Die Straßen sind aber auch Spiegel der Geschichte der Stadt, ihrer Veränderungen, ihrer Zukunftsentwürfe, ihrer Errungenschaften im Guten wie im Schlechten. In Berlin sind sie zudem Ausdruck der großen Umwälzungen im Verkehr – der Entstehung des Massenverkehrs auf der Schiene wie auf Rädern.<sup>1)</sup>

### Beschauliche Straßen in Spree-Athen<sup>2)</sup>

Vor 200 Jahren war Berlin mit seinen 200.000 Einwohnern im Konzert der europäischen Hauptstädte noch relativ klein. Stadträumlich zerfiel es in drei sehr unterschiedliche, mehr schlecht als recht miteinander vernetzte Teile. Was heute kaum jemand mehr weiß: Die preußische Hauptstadt war damals ummauert, begrenzt durch eine seit 1734 angelegte Zollmauer, die erst in den 1860er Jahren abgebrochen wurde. Innerhalb dieser Mauern war

der Verkehr bescheiden, er konnte in der Regel zu Fuß erfolgen. Baurat Paul Wittig schrieb in der Festschrift zum 100. Jahrestag des Architekten-Vereins zu Berlin im Jahr 1924 zu den Verkehrsverhältnissen des Jahres 1824: „Bei den mäßigen Entfernungen im Stadtgebiete war das Verkehrsbedürfnis noch sehr gering. Man legte seine Wege im allgemeinen zu Fuß zurück.“ Die Straßen waren damals „noch recht ursprünglich“: Der Straßendamm war, wenn überhaupt, mit Kopfsteinen in Sandbettung gepflastert.<sup>3)</sup> Granitplatten für Bürgersteige fanden erst seit 1825, aber nur in einigen Hauptstraßen Anwendung.<sup>4)</sup> Zwischen Bürgersteig und Straßendamm lagen tiefe Rinnsteine, die die Hauswässer aufnahmen. Als Fahrzeuge dienten Droschken, Torwagen und Kresser. 1826 startete dann die Gasbeleuchtung.

In der Altstadt (Berlin und Cölln) gab es bis in die 1860er Jahre hinein nur einen großen, abgeknickten, aber durchgehenden Ost-West-Hauptstraßenzug vom Alexanderplatz über die Königstraße, den Molkenmarkt, den Mühlendamm, den Köllnischen Fischmarkt, den Petriplatz und die Gertraudenbrücke bis zum Spittelmarkt. Dieser Straßenzug war eine Folge von unregelmäßigen Straßenabschnitten und Plätzen, Ausweitungen und Verengungen. Er ging auf eine bedeutende mittelalterliche Fernstraße zurück, die bei der Stadtgründung Berlins Geburtshilfe leistete. Die Fernstraße passierte in Höhe des Mühlendamms die Spree. Abseits des Hauptstraßenzugs der Altstadt gab es bisweilen sehr enge, elegant gekrümmte Straßen mit eher niedrigen Gebäuden auf oft

3 Wittig, Paul: Das Verkehrswesen von Groß-Berlin seit 1824. In: Hundert Jahre Architekten-Verein zu Berlin 1824–1924. Berlin 1924, S. 46 f.

4 Architekten-Verein zu Berlin/Vereinigung Berliner Architekten (Hg.): Berlin und seine Bauten I. Berlin 1896, S. LXXII.

A city is made up of its streets. Each is characterised by the division of land, its buildings, functions, facades, cross-sections, location and assortment of traffic.

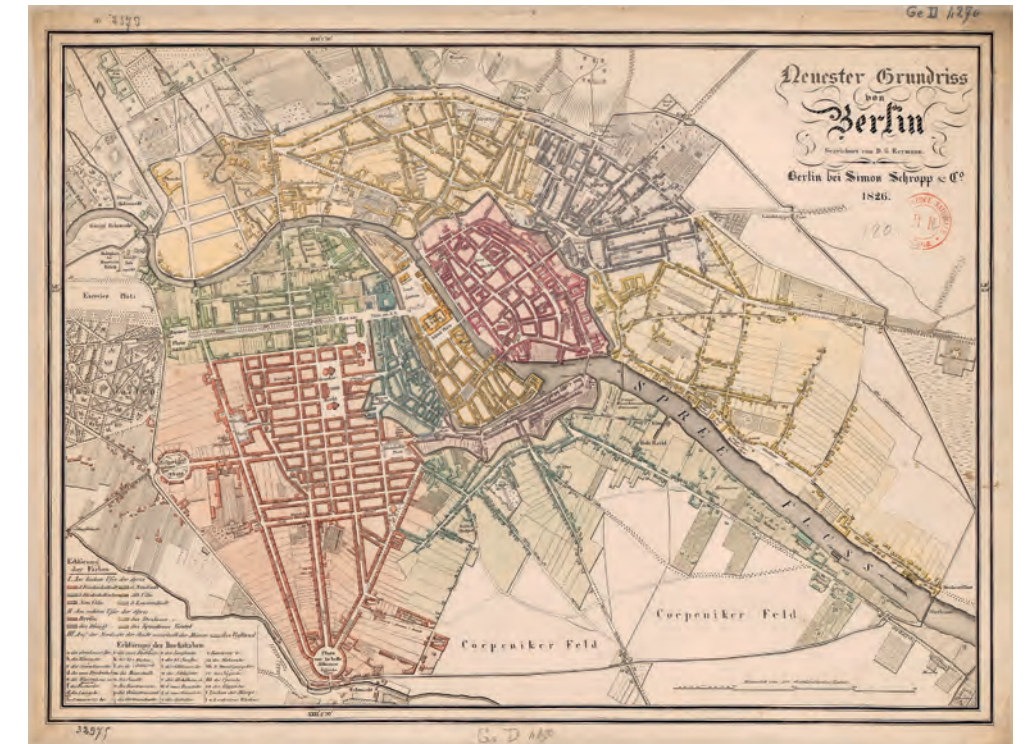
There are also the many invisible parts of the street, such as subterranean infrastructure or “underground urban development”. Streets also form the social fabric and motor of the city, guiding movement, the market, and facilitating self-expression, debate, protest and solidarity. History is also reflected along our streets, its many transitions, plans and events, both good and bad. In Berlin, they also express the many upheavals caused by the emergence of mass transport both by rail and on wheels.<sup>1)</sup>

### The quiet streets of Spree-Athens<sup>2)</sup>

Two hundred years ago, Berlin was still relatively small in comparison to other European capitals, with a population of 200,000. The urban layout was divided into three distinct, poorly connected areas. Often forgotten is that the Prussian capital was still a walled city at the time, bounded by a customs border built in 1734 and only demolished in the 1860s. Within the walls, there was limited traffic, and most journeys could be done on foot. In the 1924 commemorative publication for the 100<sup>th</sup> anni-

1 The text is based in part on the (edited) version of a lecture given on 16. September 2023 at the symposium with the topic “Stadt.Weiter.Denken – Der lange Abschied von der autogerechten Stadt” on the occasion of the DAJ Day in Berlin (partially published in heavily modified form in: Forum Stadt 1/2024). On this topic, see the little-known, voluminous „History of Transport Planning in Berlin” by Ural Kalender, which covers the period since 1862 (Köln 2012).

2 For the prehistory of Berlin's transport planning, see Goebel, Benedikt: Der Umbau Alt-Berlins zum modernen Stadtzentrum. Berlin 2003, p. 28–33, 102–180.



© via Wikimedia Commons

Berlin um 1826 // Auf dem fast 200 Jahre alten Stadtplan ist die Stadtmauer deutlich erkennbar, die Berlin von seinem Umland trennte. Unübersehbar ist auch die Dreiteilung der Stadt: das unregelmäßige Straßennetz der Altstadt in der Mitte, die regelmäßig angelegten Straßen der erstklassigen Stadterweiterungen im Westen und das unregelmäßige Straßennetz der zweitklassigen Stadterweiterungen im Norden und Osten. Auch die gewaltige Breite der Allee Unter den Linden fällt sofort auf.

Berlin, around 1826 // This almost 200-year-old map of the city clearly illustrates the city wall that separated Berlin from its surroundings. There is also an unmistakable three-part division between the irregular network of streets in the old town in the centre, the more regular layout of the prime development in the west and the uneven grid of second-class city extensions in the north and east. The vast width of the avenue Unter den Linden is also immediately noticeable.

versary of the Architekten-Verein zu Berlin, the planning commissioner Paul Wittig wrote about the traffic conditions in 1824, noting that “with the moderate distances in the area, the demand for traffic was still very low. People generally travelled on foot.” The streets at that time were “still quite primitive”; the road embankment was paved, if at all, with cobblestones set in a layer of sand.<sup>3)</sup> Granite slabs were only introduced from 1825 and were reserved for the main streets.<sup>4)</sup> There were deep gutters between

3 Wittig, Paul: Das Verkehrswesen von Groß-Berlin seit 1824. In: Hundert Jahre Architekten-Verein zu Berlin 1824–1924. Berlin 1924, p. 46 f.

4 Architekten-Verein zu Berlin/Vereinigung Berliner Architekten (Hg.): Berlin und seine Bauten I. Berlin 1896, p. LXXII.



© via Wikimedia Commons

Der den Berliner Molkenmarkt mit dem Zentrum von Cölln verbindende Hauptstraßenzug, 1785 // Der Stich zeigt das Straßenleben in vorindustrieller Zeit – allerdings ohne Schmutz und Gestank, den die später erneuerte Gassenordnung von 1660 nur begrenzt in den Griff bekam.

The main street connecting Berlin's Molkenmarkt with the centre of Cölln, 1785 // This engraving shows street life in pre-industrial times, albeit without dirt or odours, something that was difficult to control even with the redesign of the street layout from 1660.

schmalen Parzellen, in denen Bürger unterschiedlichen Ranges wohnten und arbeiteten. Im Norden und Osten der Altstadt entstanden die ärmeren Vorstädte „anscheinend ohne behördliche Richtlinien, lediglich nach den zufälligen örtlichen Verhältnissen fast zwanglos [...]“<sup>5</sup>

Neben den mittelalterlichen Altstadtstraßen waren es die neuen absolutistischen Straßen der barocken Stadterweiterung, die das Gesicht Berlins vor 200 Jahren prägten. Vor allem in der seit 1673 westlich des Hohenzollernschlosses angelegten Dorotheenstadt wurde der Kontrast zur östlich gelegenen alten Bürgerstadt Berlin in dramatischer Weise deutlich: Die auf das Schloss orientierte Allee Unter den Linden mit ihren sechsfachen Baumreihen war verschwenderisch breit, begrünt und von repräsentativen Gebäuden flankiert. Sie diente als prachtvolle, fürstliche Verbindung zwischen dem Schloss und dem Jagd- bzw. Vergnügungsrevier Tiergarten. Sie wurde begleitet von höchst regelmäßigen, wohlgeordneten Platzräumen: dem Pariser Platz, dem Forum Fridericianum und dem Lustgarten. Die Gebäude wie die Funktionen dieser Prachtstraße waren weit herrschaftlicher,

vornehmer als die des bürgerlichen Hauptstraßenzuges in der Altstadt. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde die Allee dann zur Bühne wichtiger Werke von Karl Friedrich Schinkel, Mitglied des Architekten-Vereins zu Berlin, sie wurde die wichtigste Bühne des Architekten überhaupt (vgl. den Beitrag von Peter Lemburg).

Die seit 1688 angelegte Friedrichstadt brachte weitere Neuerungen: Der dort realisierte streng rechtwinklige Gittergrundriss mit seinen regelmäßigen Baublöcken kannte prinzipiell keine Hierarchie der Straßen mehr, keine Scheidung in Haupt- und Nebenstraßen. Diese strenge Egalisierung wurde durch die theatralische Friedrichstadterweiterung seit 1734 allerdings etwas zurückgenommen: Mit der Anlage der großen Exerzierplätze Quarree, Oktogon und Rondell innerhalb des Brandenburger, Potsdamer bzw. Halleschen Tors wurden drei Straßen der Stadterweiterung hervorgehoben: die bereits herausragende Allee Unter den Linden, dann die Leipziger Straße und die Friedrichstraße. Die längste der damaligen Straßen Berlins, die gerade, aber nicht sehr breite Friedrichstraße, bildete die Mittelachse des nach römischem Vorbild gestalteten „Dreizacks“, einer städtebaulichen Figur, in der drei Straßen in einem Platz münden.

<sup>5</sup> Wittig, Paul: Das Verkehrswesen der Stadt Berlin und seine Vorgeschichte. Privatdruck. Berlin 1931, S. 8.



© via Wikimedia Commons

Blick in die Allee Unter den Linden Richtung Westen, Eduard Gaertner, 1845 // Links erhebt sich das Opernhaus, das Publikum auf der Straße gehört der Oberschicht und dem Militär an. Reiter, eine Kutsche und viele Fußgänger sind unterwegs.

View of Unter den Linden towards the west, Eduard Gaertner, 1845 // On the left is the opera house. An audience gathers on the street, belonging to the upper classes and military. Meanwhile horsemen, a carriage and pedestrians make their way.

the pavement and road embankment to collect domestic wastewater. Horse-drawn carriages, wagons and carts served as vehicles. In 1826, gas lanterns were introduced to light the streets.

Until the 1860s, Berlin's historic centre (Berlin and Cölln) had only one winding main connecting road from east to west, from Alexanderplatz via Königstrasse, Molkenmarkt, Mühlendamm, Köllnischer Fischmarkt, Petriplatz and Gertraudenbrücke to Spittelmarkt. This irregular street had numerous squares and would widen and narrow across its length, having originated from an important medieval thoroughfare that was crucial to the founding of the city. There was a crossing over the Spree at Mühlendamm. In the surrounding old town, the streets were narrow and gently curved with low buildings arranged on small plots where citizens of different classes lived and worked. The poorer suburbs were to the north and east of the old town, “apparently developed without any official guidelines, almost casually [...] according to local happenstance”<sup>5</sup>

The characteristic style of Berlin in the 19<sup>th</sup> century stemmed from the medieval streets of the old town

<sup>5</sup> Wittig, Paul: Das Verkehrswesen der Stadt Berlin und seine Vorgeschichte. Privatdruck. Berlin 1931, S. 8.

and the new Absolutist streets of the Baroque expansion. The Dorotheenstadt, which was built to the west of the Hohenzollern palace from 1673, was in particularly striking contrast to the old bourgeois Berlin to the east: Unter den Linden, orientated towards the palace, with its six rows of trees and lavish, landscaped width was flanked by prestigious buildings. The avenue served as a grand, princely connection between the palace and the Tiergarten hunting and pleasure grounds. Highly regular, harmonious squares were arranged along its length: Pariser Platz, the Forum Fridericianum and the Lustgarten. Unter den Linden, with its stately buildings and activities, was far more distinguished than the bourgeois main street of the old town. In the first half of the 19<sup>th</sup> century, the avenue became Karl Friedrich Schinkel's most important stage for the famous architectural works of this member of the Architekten-Verein zu Berlin (see Peter Lemburg's contribution).

The development of Friedrichstadt, which began in 1688, brought further innovation: the strictly regular grid of building blocks meant there was no hierarchy between side and main streets. However, this uniformity disrupted by the expansion of Friedrichstadt from 1734, which transformed it into a showcase: large parade

Innerhalb der absolutistischen Stadterweiterungen entwickelte sich bereits die Keimform einer neuen bürgerlich-kapitalistischen Hauptstraße: die Leipziger Straße, die den Potsdamer Platz nach ihrem Durchbruch zum Spittelmarkt mit der Altstadt verband. Diese Straße entsprach einer bedeutenden Neuerung der Stadtentwicklung des 19. Jahrhunderts, der „Bahnhofstraße“, das heißt der Verbindungsstraße zwischen dem Platz vor dem Bahnhof und dem alten Zentrum der Stadt. 1838 wurde die erste preußische Eisenbahnstrecke zwischen Berlin und Potsdam eröffnet, und der Potsdamer Platz wurde zum Bahnhofplatz.

Neben den Altstadtgassen und den Straßen der barocken Stadterweiterung kennzeichneten die großen, das Umland erschließenden Radialen den Berliner Raum vor 200 Jahren. Außerhalb der Zollmauer waren dies bis in die 1860er Jahre hinein Landstraßen, die Berlin mit den umliegenden Dörfern verbanden, etwa mit Marzahn, Schöneberg, Steglitz und Weißensee, die alle schon während der Kaiserzeit vom Wachstum der Großstadt überrollt worden sind. Diese Landstraßen wurden seit dem Ende des 18. Jahrhunderts langsam und seit 1838 beschleunigt in Chausseen verwandelt.<sup>6)</sup> Vor allem die Chaussee nach Potsdam, die bereits gegen Ende des 18. Jahrhunderts nach dem Willen von Friedrich Wilhelm II. als Verbindung der beiden Residenzen in Berlin und Potsdam angelegt worden war, die spätere Reichsstraße 1, ragte dabei heraus.

### Geburt der Großstadtstraße um 1862

In ganz Europa wurden nach der Mitte des 19. Jahrhunderts die Großstädte, vor allem die Hauptstädte, revolutioniert – durch Stadtbau und gewaltige Stadterweiterungen mit neuen, großzügigen Hauptstraßen. Wien bekam seine prächtige Ringstraße, Georges-Eugène Haussmann veränderte mit den Durchbrüchen neuer Boulevards das Straßensystem von Paris radikal, und Barcelona erhielt eine riesige Stadterweiterung mit brei-

ten Straßen. Nunmehr wurde das Bauingenieurwesen zu einem wesentlichen Teil des Städtebaus.<sup>7)</sup> Internationale Erfahrungen gingen in den Plan zur gewaltigen Erweiterung des Berliner Straßensystems ein, der von 1859 bis 1862 im Auftrag der staatlichen Baupolizeibehörde von James Hobrecht, dem langjährigen Vorsitzenden des Architekten-Vereins zu Berlin, erstellt wurde. Der Plan lag der Reichshauptstadt 1871 als Geburtsgeschenk vor. Trotz aller Kritik und Zweifel wurde der auf eine Perspektive von 100 Jahren hin angelegte Hobrecht-Plan im Wesentlichen bis zum Ersten Weltkrieg realisiert. Zu den vielen neuen Straßen gehörte auch die Swinemünder Straße im Wedding (vgl. den Beitrag von Markus Tubbesing). Die Modifizierungen des Plans nach 1862 waren – eigentlich überraschend – nicht allzu gravierend: Auf der Strecke blieben einige Plätze und Straßen, Fragment blieb auch die Ringstraße. Ansonsten schuf der Plan die stadträumliche Grundlage für das Turbowachstum der Stadt: Um 1870 hatte Berlin bereits um 800.000, 1890 um 1,6 Millionen Einwohner.

Der Hobrecht-Plan und die Projekte für Straßendurchbrüche und -erweiterungen in der historischen Stadt haben der Durchsetzung der „modernen Straße“ den Weg geebnet, des bislang letzten Typs der urbanen Stadtstraße in der Geschichte des Städtebaus. Er hat damit auch den einzigartigen Charakter der Innenstadt Berlins geschaffen: das trotz aller späterer Zerstörungen bis heute fortwirkende pragmatische Straßensystem des „steinernen Berlin“ mit seiner in funktionaler Hinsicht äußerst flexiblen „Mietkasernenbebauung“ auf kleinteilig parzellierten Baublöcken. Berlin wurde seinerzeit zur Großstadt der 22 Meter: mit 22 Meter hohen Gebäuden und mindestens 22 Meter breiten Straßen in der Innenstadt. Die über Jahrzehnte ungeliebten Straßen der Kaiserzeit mit ihren geregelten Traufhöhen begründen zusammen mit den großen, die Vororte prägenden Ausfallstraßen die urbanistische wie urbane Besonderheit Berlins. Eine Eigenart, die es zu pflegen gilt!

7 Ebd.

Glienicker Brücke, von Karl Friedrich Schinkel entworfen und 1834 eröffnet, Ansicht von 1845 // Die Brücke war ein Teil der modernen, Ende des 18. Jahrhunderts angelegten Berlin-Potsdamer Chaussee, sie wurde 1907 durch einen Neubau ersetzt. Im Vordergrund erhebt sich die von Ludwig Persius projektierte Villa Schöningen.

Glienicker Bridge, designed by Karl Friedrich Schinkel and opened in 1834, shown in 1845 // The bridge formed part of the Berlin-Potsdamer Chaussee, built at the end of the 18<sup>th</sup> century and was replaced by a new structure in 1907. The Villa Schöningen, designed by Ludwig Persius, is in the foreground.



© via Wikipedia Commons

grounds of Quarree, Oktogon and Rondell were created within the Brandenburg, Potsdam and Halle gates respectively. This cast the host streets into the spotlight for further development: Unter den Linden, then Leipziger Strasse and Friedrichstrasse. The latter was Berlin's longest street at the time, though it was rather narrow it formed the straight centre axis of the "trident", an urban planning feature based on the Roman model in which three streets flow into one square.

These Absolutist developments planted the seeds of the new bourgeois-capitalist Leipziger Strasse, which connected Potsdamer Platz with the old city centre, after the road opening at Spittelmarkt was created. Leipziger Strasse represented a significant innovation in 19<sup>th</sup> century urban development, with the notion of the "Bahnhofstrasse", namely the connecting road between the square in front of a railway station and the old city centre. In 1838, the first Prussian railway line was opened between Berlin and Potsdam, and Potsdamer Platz became a station square.

The winding streets of the old town and the Baroque developments were further supplemented by the opening of large radial roads connecting the inner city to its expanding limits in the 19<sup>th</sup> century. Until the 1860s, these were rural roads outside the customs wall that connected Berlin with its surrounding villages, such as Marzahn, Schöneberg, Steglitz and Weißensee, all

of which had already been overrun by the growth of the city during the imperial era. These country roads were slowly transformed into avenues from the end of the 18<sup>th</sup> century, before accelerating from 1838.<sup>6)</sup> Particularly notable was the avenue to Potsdam, the later Reichsstrasse 1, which had been built towards the end of the 18<sup>th</sup> century at the behest of Friedrich Wilhelm II to connect his two residences in Berlin and Potsdam.

### Birth of the metropolitan street, around 1862

The second half of the 19<sup>th</sup> century saw major European cities and capitals, revolutionised, through major urban expansion and development projects, formed around new, spacious main streets. Vienna got its magnificent Ringstrasse, Georges-Eugène Haussmann radically re-organised Paris with the introduction of new boulevards and Barcelona expanded along its new capacious streets. Civil engineering now became an essential part of urban planning.<sup>7)</sup> Inspiration from around the world was incorporated into the Berlin expansion plan, which was drawn up between 1859 and 1862 on behalf of the state building commission by James Hobrecht, long-standing

6 Architekten-Verein zu Berlin (Hg.): Berlin und seine Bauten. Zweiter Teil. Berlin 1877, S. 4.

7 Ibid.



Ansichtskarte/Postcard

**Straßenkreuzung nahe Schönhauser Allee** // Zu sehen sind typische Straßen, die auf Grundlage des Hobrecht-Plans entstanden sind. Fünfgeschossige, 22 Meter hohe Miethäuser mit Läden im Erdgeschoss. Die Hinterhöfe bleiben verborgen.

A crossroad near Schönhauser Allee // This shows typical streets of the Hobrecht plan. Five-storey, 22-metre-high apartment buildings with shops on the ground floor. The rear courtyards are not visible from the street.

Zusätzlich zu den Bereichen des Hobrecht-Plans wurden auch die von diesem nicht erfassten südlichen Gebiet innerhalb des S-Bahn-Rings mit großstädtischen Massenmiethäusern bebaut und durch zum Teil aufwendige geometrische Straßenfiguren gegliedert – und zwar seit 1875 in städtischer Regie auf Grundlage des preußischen Fluchtliniengesetzes. Bekannt sind die modifizierte Realisierung der Planungen von Johann Anton Wilhelm Carstenn für das Gebiet um die Kaiserallee, die heutige Bundesallee, der Ausbau des Kurfürstendamms zu einer Prachtstraße nach einem 1873 formulierten Wunsch Bismarcks und die Verbreiterung der Bismarckstraße, die – zusammen mit dem Neubau der Heerstraße von 1906 bis 1909 – auch der Erschließung Neu-Westends diente (vgl. den Beitrag von Christina Gräwe).

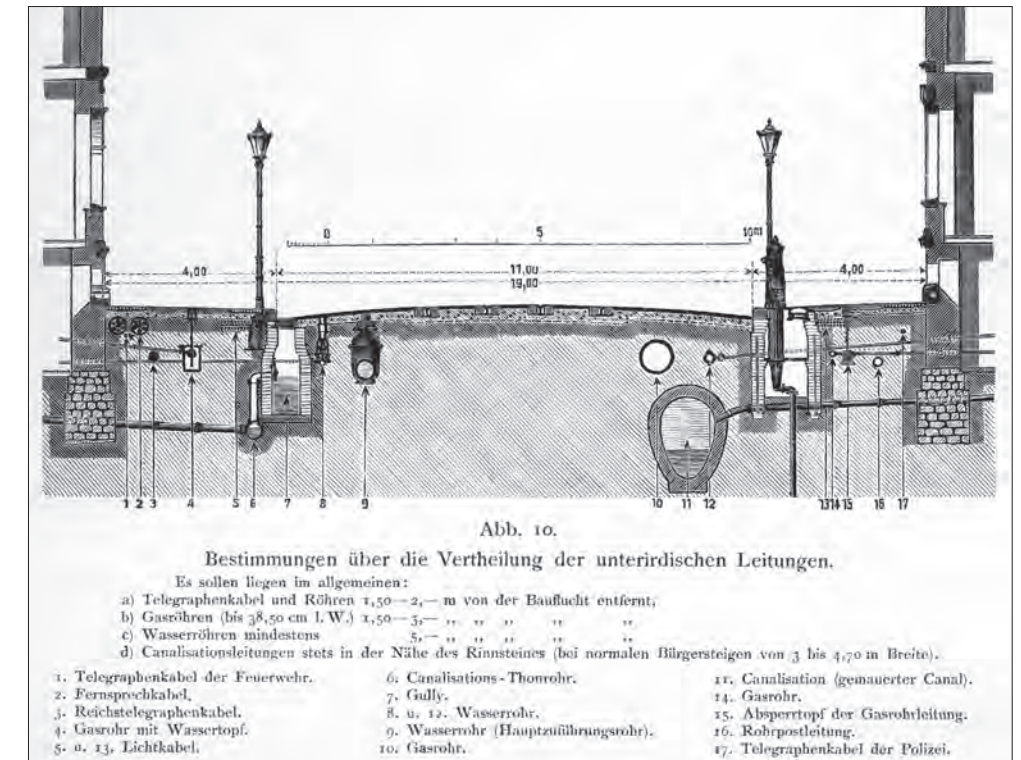
Seit 1875 war die Stadt Berlin auch für die Unterhaltung ihrer Straßen zuständig. Nun kam das Reihentpflaster mit stabiler Unterbettung zur Anwendung, und die gesundheitsschädlichen Rinnsteine verschwanden im Zuge der Anlage der durch die Stadt Berlin 1873 beschlossenen unterirdischen Kanalisation. Damit war die moderne Großstadtstraße in Ausmaß, Material, Stadttechnik und begleitenden Bauten geboren. Einige Straßen erhielten bereits einen Asphaltbelag. Gleich-

zeitig wurden bestehende Straßen verbreitert und neue Straßen durchgebrochen.<sup>81</sup>

Die neuen Hauptstraßen der Großstadt wurden durch prächtige Bauten flankiert, denn es war ein Privileg, dort wohnen und arbeiten zu können. Auf den Straßen selbst entstand in dieser Zeit etwas völlig Neues: der Massenverkehr. Seine besondere, diese Ära prägende Form war der schienengebundene Massenverkehr, die seit 1865 eröffnete Pferdebahn und später die elektrische Straßenbahn. Im Jahr 1890 gab es bereits 242 Kilometer Pferdebahnstrecken. 1881 nahm in Lichterfelde die erste Straßenbahn ihren Betrieb auf. Zusammen mit den U- und S-Bahnen schufen die Straßenbahnen die Voraussetzungen für einen groß- wie kleinräumigen Massenverkehr auf Schienen, der in der Geschichte bis dahin einmalig war.

Der Schienenmassenverkehr des späten 19. Jahrhunderts hat die Straßen verändert, den Gebrauch der Straßen, die Planung von Straßen, die gesamte Stadtplanung. Er hat die räumliche Trennung der Funktionen treibhausmäßig gefördert, die City-Bildung innerhalb der vorindustriellen Stadt und damit die Transformation der Altstadt in ein modernes Stadtzentrum, aber auch

<sup>81</sup> Wittig, Paul: Das Verkehrswesen von Groß-Berlin seit 1824. In: Hundert Jahre Architekten-Verein zu Berlin 1824-1924. Berlin 1924, S. 50.



Aus: Architekten-Verein zu Berlin (ed.): Berlin und seine Bauten. Part Two. Berlin 1877, p. 29

**Die Straße als Bauingenieurswerk, 1896** // Bereits Ende des 19. Jahrhunderts war die Stadtstraße weit mehr, als sich dem oberirdischen Nutzer erschloss.

The street as a work of civil engineering, 1896 // By the end of the 19<sup>th</sup> century, the city street contained much more than the above-ground user would realise.

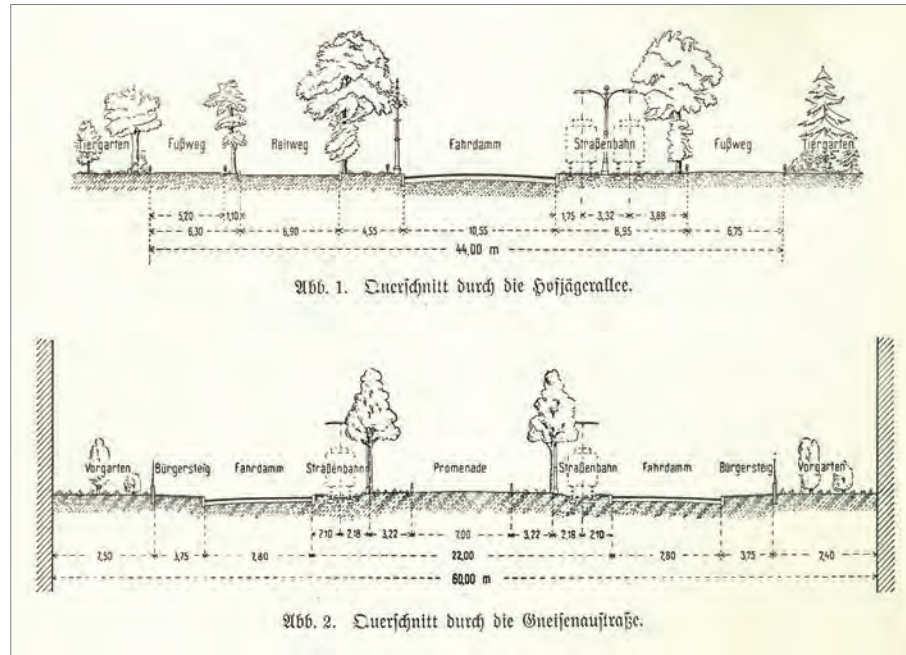
chairman of the Architekten-Verein zu Berlin. It was presented as a birth gift to the imperial capital in 1871. Despite widespread criticism and speculation, Hobrecht's 100-year-plan, was virtually complete by the outbreak of the First World War. Swinemünder Strasse in Wedding was one of the many new streets developed (see Markus Tubbesing's contribution). The plan was revised after 1862, though not substantially: some squares and streets fell by the wayside and only a fraction of the planned Ringstrasse remained. The plan formed the spatial basis for the city's turbulent growth: by 1870 Berlin's population had grown to 800,000 and by 1890, to around 1.6 million.

The "modern street" of today developed out of the Hobrecht plan and its various street openings and city extensions is the last type of urban street in the history of Berlin's urban development. It also helped shape Berlin's unique character: the pragmatic system of streets, the so-called "Berlin of Stone", continues to this day despite the destruction of the Second World War and proceeding re-development, with its flexible "Mietkasernen" (tenement buildings) built on small, sub-divided blocks. 22-metres became the city's dimension par excellence: the buildings were 22-metres

high and the streets at least 22-metres wide in the inner city. These imperial era streets with their uniform heights, remained unpopular for decades. However, together with the large arterial roads that became characteristic of the suburbs, they form the basis of Berlin's unique urban planning, a characteristic worthy of cultivation.

In addition to Hobrecht plan projects, the southern area within the S-Bahn ring was also developed, though not under the plan. Instead, mass-produced apartment blocks were constructed along sometimes elaborate, geometric street patterns. From 1875 onwards, development here was under municipal control in accordance with the Prussian alignment law. New quarters were formed on this basis and from the amended plans of Johann Anton Wilhelm Carstenn's for the area around Kaiserallee, today Bundesallee, but also in the context of the Kurfürstendamm into a boulevard at the behest of Bismarck in 1873 (see Christina Gräwe's contribution), and the widening of Bismarckstrasse, together with the new construction of Heerstrasse between 1906 and 1909.

From 1875, the city of Berlin became responsible for the maintenance of its streets. This saw the integration of



Berliner Straßenprofile, präsentiert vom Verband Groß-Berlin 1920 // Vor 1920 erreichte die Kultur der Straßenbetrachtung mithilfe detaillierter Querschnitte einen Höhepunkt. Die Fahrdämme waren hier Teil eines gut ausbalancierten Straßenprofils.

Berlin street sections, presented by the Greater Berlin Association in 1920 // Before 1920, the art of viewing roads with the aid of detailed cross-sections reached a high point. The embankments were part of a well-balanced street section.

Aus: Verband Groß Berlin: Verwaltungsbericht für die Zeit des Bestehens des Verbandes vom 1. April 1912 bis 30. September 1920. Berlin 1920, S. 36

das raumgreifende Wachstum der Peripherie mit Wohn- und Industriegebieten. Er begründete die Unterordnung der Stadtplanung unter die Verkehrsplanung. Ziel war seither die Anpassung der überkommenen Straßen an den modernen Verkehr – zunächst an einen bunten, gemischten Verkehr aus Omnibussen, Straßenbahnen, Droschken, Fuhrwerken, Fahrrädern und Fußgängern. Fahrräder wurden übrigens auf den Berliner Straßen zunächst – 1884 – verboten, dann 1895 in größerem Umfang wieder zugelassen.<sup>91</sup>

Diesem bunten Verkehr entsprachen die neuen, schematischen, breiten, geraden und langen Straßen des räumlich explodierenden kaiserlichen Berlins.

### Blütezeit der autogerechten Stadt

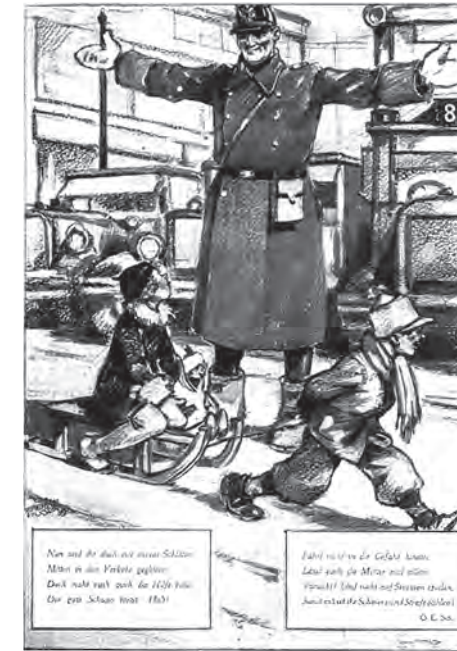
Die autogerechte Stadt war und ist kein Verkehrsprojekt, sondern ein komplexes Gesellschaftsprojekt, das sich mit und um das Automobil entwickelt hat. Der Umbau der alten Stadt in eine autogerechte Stadt war für die Stadt selbst und für ihre Bewohner eine Revolution im Alltag – für alle, ob sie ein Auto besaßen oder nicht. Er veränderte das Leben radikal – das Wohnen, die Arbeit, die Freizeit, das Einkaufen, das Essen und natürlich die

Fortbewegung. Er veränderte die Stadt, die Straßen, die Plätze, die Gebäude, er veränderte das Wachstum der Stadt, er ermöglichte die vorstädtische Zersiedelung. Verbunden waren diese materiellen Veränderungen mit dem großen Versprechen einer neuen Freiheit, der Freiheit, zu jedem Zeitpunkt jedes erwünschte Ziel schnell und komfortabel erreichen zu können. Eine Freiheit, die die öffentlichen Verkehrsmittel nicht bieten konnten. Auch darf nicht vergessen werden: Das Automobil verdeutlichte in der Öffentlichkeit unmissverständlich den sozialen Rang seines Fahrers – bis heute.

Beteiligt an diesem Gesellschaftsprojekt waren viele – nicht nur die Automobilhersteller. Dazu gehörten auch die Unternehmen und Institutionen des Wohnungsbaus, des Straßenbaus, des Baus von Einkaufszentren, aber auch Politiker, Verkehrs- und Stadtplaner, Architekten, Bau-/Verkehringenieure, Landschaftsarchitekten. Ein dichtes Geflecht von Interessen, die nicht nur kommerziell zusammengehalten wurden, sondern durch einen gemeinsamen Lebensstil, der süchtig und abhängig machte – abhängig vom Automobil.

Der Umbau in eine autogerechte Stadt hatte eine wichtige Voraussetzung: die radikale kulturelle Entwertung der überkommenen Stadt mit ihrer dichten, funktionsgemischten Bebauung, mit ihren Stadtstraßen und Stadtplätzen. Das betraf nicht nur die vorindustrielle Stadt, die jetzige Stadtmitte, sondern auch die Stadt des

<sup>91</sup> Architekten-Verein zu Berlin (Hg.): Berlin und seine Bauten. Zweiter Teil. Berlin 1877, S. LXXVII.



„Und nicht auf Strassen spielen, sonst müsst ihr Schmerz und Strafe fühlen! // Die Befreiung der Fahrbahnen nicht nur von Kindern, sondern auch von Erwachsenen, war eine langwierige Aufgabe, die in den 1920er Jahren mühsam durchgesetzt wurde. Gedicht von Otto Erich Schmidt, publiziert im ersten Heft der von der BVG herausgegebenen Zeitschrift „Die Fahrt“, 1929. Schmidt war verantwortlicher Schriftleiter der Zeitschrift. Aufsichtsratsvorsitzender der BVG war damals der Stadtrat Ernst Reuter, der das Heft mit seinem Artikel „Gute Fahrt!“ einleitete.

“And don’t play in the streets, or you’ll feel pain and punishment!” // Clearing the carriageways of both children and adults was a lengthy and arduous task, finally accomplished in the 1920s. This verse is by Otto Erich Schmidt, published in the first issue of the BVG magazine “Die Fahrt”, 1929. Schmidt was the responsible editor of the magazine. The chairman of the BVG supervisory board at the time was city councillor Ernst Reuter, who introduced the magazine with his article “Have a good trip!”

Aus: Die Fahrt 1/1929, S. 44

cobbles set in a stable foundation to pave the roads and the replacement of polluting gutters by the new underground sewage system, installed in 1873. This marked the birth of the “modern street” in terms of dimensions, materials, civil engineering and adjoining buildings. Some streets even had asphalt surfaces at the time. Existing streets were widened and new road openings were made to match Berlin’s developing streetscape.<sup>81</sup>

The city’s new main streets were flanked by grand buildings, reflecting the privilege of those able to live and work there. During this period, a completely new phenomenon arose on the streets themselves: mass transport. In particular, it was the introduction of rails to the city streets that marked a significant development. This began with the horse-drawn tram in 1865, followed by the electric tram. In 1890, there were already 242 kilometres of horse-drawn tram lines. In 1881, the first tram began operating in Lichterfelde. Together with the underground and suburban railways, the trams created the optimal conditions for large and small-scale mass transport by rail, the likes of which was unprecedented in history.

The introduction of mass rail transport in the late 19<sup>th</sup> century changed the roads, their function, development and in fact, the entirety of urban planning itself. This led

<sup>81</sup> Wittig, Paul: Das Verkehrswesen von Groß-Berlin seit 1824. In: Hundert Jahre Architekten-Verein zu Berlin 1824–1924. Berlin 1924, S. 50.

to the separation of functions, the formation of a modern city centre out of the old town and the greater city expansion of both residential and industrial areas. Indeed, urban planning soon became subordinate to transport planning. This era became characterised by attempts to adapt the traditional streets to modern traffic, originally including buses, trams, hackney carriages, carts, bicycles and pedestrians. However, bicycles were initially banned on Berlin’s roads in 1884, but were then re-authorised on a larger scale in 1895.<sup>81</sup>

The diverse mix of traffic was reflected in the new, schematic, wide, straight and long streets of the ever-expanding imperial capital.

### The golden age of motorisation

Motorisation was not only a transport project but became a complex, social project that developed with and around the automobile. The transformation of the old city into a car-friendly city marked a revolution in the life of the city and its inhabitants, whether they owned a car or not. It radically altered everyday life – living, working, recreation, shopping, eating and of course, travelling. It changed the city, its streets, squares and

<sup>91</sup> Architekten-Verein zu Berlin (Hg.): Berlin und seine Bauten. Zweiter Teil. Berlin 1877, S. LXXVII.





Schnellstraßenplanung für den Großraum Berlin, 1938 // Die perspektivisch autogerechteste Stadtregion Europas: Berlin in der NS-Zeit.

Motorway plans for the greater Berlin area, 1938 // The most car-friendly urban region in Europe: Berlin during the Nazi era.

Aus: Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen (Hg.): Fünf Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers. Berlin 1938, S. 12

späten 19. Jahrhunderts, die „Mietkasernenstadt“. Berlin erlebte eine regelrechte Diskriminierungskampagne, die bis heute noch nicht ganz überwunden ist. Die alte Stadt galt als finster, auf Eselskarren ausgerichtet, als reaktionär. Sie sollte durch eine bessere Stadt ersetzt werden, die ein besseres Leben versprach.

Bereits nach dem Ersten Weltkrieg und mit Blick auf die USA, wo das erste Massenautomobil der Welt, das Modell Ford T, seinen Siegeszug antrat, imaginierten einige Architekten eine völlig neue Stadt, wie etwa Ludwig Hilberseimer.<sup>10</sup> Neue Stadt und neuer Verkehr bildeten hier eine selbstverständliche Einheit, für die alte Stadt war kein Platz mehr. Das waren angesichts der bitteren Notlage während der 1920er Jahre irrealer Träume, die aber den planerischen Alltag langsam zu beeinflussen begannen. Bekannt ist die Vision eines Platzes der Zukunft, eines Autoplatzes, konkret des Alexanderplatzes, der zu einem modernen Verkehrsplatz umgestaltet werden und an nichts mehr aus früheren Zeiten erinnern sollte. Dieses Projekt war, was weniger bekannt ist, Teil eines weit größeren Umbauprojekts, das die gesamte Altstadt autogerecht umbauen sollte. Der Kahlschlag der südlichen Altstadt war das größte konkrete städtische Umbauprojekt Berlins in der Weimarer Republik, es war freilich zu groß für die turbulenten Jahre der Weltwirtschaftskrise.

<sup>10</sup> Zur Verkehrsplanung für die Berliner Mitte in der Weimarer Republik vgl. Goebel, Benedikt: Der Umbau Alt-Berlins zum modernen Stadtzentrum. Berlin 2003, S. 198–215.

Die Jahre um 1930, die finsternen Jahre der Weltwirtschaftskrise, waren die Geburtsjahre der autogerechten Stadt (vgl. den Beitrag von Benedikt Goebel). Bereits 1929 hatte das Amt für Stadtplanung einen umfassenden Schnellstraßenplan vorgelegt, der ein komplettes Netz von Radial- und Ringstraßen vorsah. Dieser Plan kann als der erste offizielle umfassende autogerechte Plan für Berlin angesehen werden, als Startpunkt der autogerechten Stadtplanung. Trotz der Krisenjahre legte der Stadtbaumeister Friedrich Brömstrup im Jahr 1931 buchstäblich noch eine Schippe drauf, er schlug zusätzlich ein Autohochbahnnetz vor.

Nach 1933 bekam die Vorbereitung der autogerechten Stadt einen neuen Schwung, vor allem mit der Reichsautobahn und dem Volkswagen, dem damals versprochenen ersten deutschen Massenautomobil. Für Berlin wurde durch Albert Speer eine monumentale Westachse nicht nur geplant, sondern auch partiell realisiert (vgl. den Beitrag von Wolfgang Schäche). Die Reichsautobahn war eines der größten Bauprojekte der NS-Diktatur, ein Kooperationsprojekt von Bauingenieuren, Architekten und Landschaftsarchitekten. Sie sollte die deutschen Gauen in all ihrer deutschen Schönheit zusammenführen. Der wichtigste Knoten im reichsweiten Autobahnnetz war Berlin.

Um den Volkswagen wurde ein Kult aufgebaut, der dem Führerkult nahekam. „Das Auto erobert die Welt“ war der Titel eines Buchs, das 1938 in einer Auflage

buildings, facilitated further expansion and allowed for suburban sprawl. These material changes were linked to the promise of a new freedom, the freedom to be able to reach any desired location quickly and comfortably at any time, something public transport could not offer. Indeed, the automobile was an important signifier of social status, as it is today.

There were many players involved in this social project, not only the car manufacturers. This included the companies and institutions involved in the construction of housing, roads and shopping centres, as well as politicians, urban planners, architects, construction/traffic engineers and landscape architects. A tight network of interests that was held together not only commercially, but also by a shared lifestyle that was addictive and highly dependent on the automobile.

The conversion of the traditional city into a car-friendly one had an important prerequisite: the radical cultural devaluation of the city as it once was, with its dense, multi-purpose buildings, streets and squares. This newfound derision applied not only to the old city centre, but also the late 19<sup>th</sup> century “tenement city”. Berlin experienced a veritable campaign of prejudice against its historic development, which has not been entirely overcome. The old city was seen as gloomy, designed for donkey-drawn carts and reactionary. It was to be replaced by a better city with the promise of a better quality of life.

As early as the years following the First World War, architects such as Ludwig Hilberseimer, with eyes fixed on the USA and the world’s first mass-produced automobile, the Ford T model, began imagining what a future city would be like governed by these vehicles.<sup>10</sup> The new city and the new transport system formed a natural unity here; there was to be no more of the old status quo. In light of the dire economic conditions of the 1920s, these dreams were unrealistic, yet their influence began to trickle down into everyday planning. A vision of the square of the future – Alexanderplatz –

<sup>10</sup> On transport planning for the centre of Berlin in the Weimar Republic, see Goebel, Benedikt: Der Umbau Alt-Berlins zum modernen Stadtzentrum. Berlin 2003, p. 198–215.

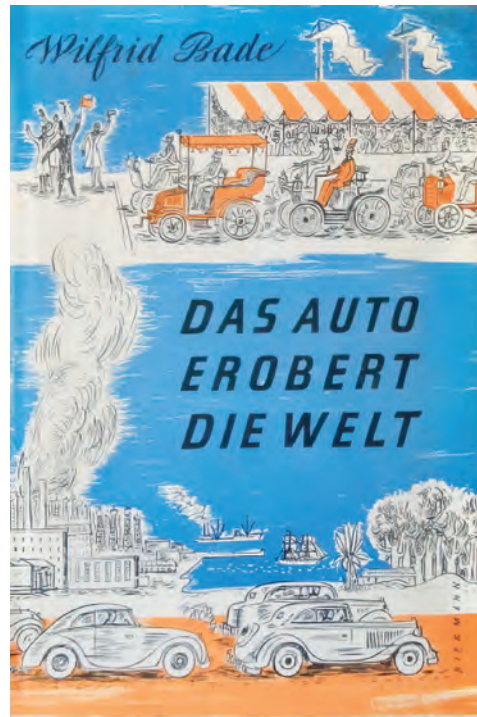
came to fruition. It was to be famously remodelled into a modern square to support traffic, bearing no resemblance to its former structure. Less well known is that this project formed part of a much larger development plan to motorise the entire old town. The demolition of the southern part of the old town was to be Berlin’s largest specific remodelling project of the Weimar Republic, but it was much too ambitious for the turbulent years of the Great Depression.

The years around 1930, the darkest period of the Great Depression, saw the birth of the car-friendly city (see Benedikt Goebel’s contribution). As early as 1929, the Office for Urban Planning had presented a comprehensive motorway plan of a network of radial and ring roads. This can be seen as the first official, extensive car-friendly measures for Berlin, marking the dawn of car-friendly urban planning. Despite the years of crisis, the city architect Friedrich Brömstrup went one better in 1931 with his plan for an additional elevated motorway network.

After 1933, preparations for the car-friendly city gained new momentum under the Nazis, with plans for the Reich motorway and the promise of the first mass-produced German automobile: the Volkswagen. Albert Speer was behind the planning and partial realisation of a monumental western corridor for Berlin (see Wolfgang Schäche’s contribution). The Reich motorway was one of the largest construction projects of the Nazi dictatorship, a cooperative project between civil engineers, architects and landscape architects. It was intended to bring the German Gauen (regions) together in all their German beauty. The most important node in the Reich-wide motorway network was Berlin.

A cult around the Volkswagen emerged that almost met the ferocity of the Führer cult. “The car conquers the world” was the title of a book published in 1938 with a print run of 50,000. It saw itself as a “biography of the motor car”. The ninth and final chapter was simply titled: “The Volkswagen” and reads: “Man has become a thousand times more powerful now that he

von 50.000 Exemplaren erschien. Es verstand sich als „Biographie des Kraftwagens“. Das neunte und letzte Kapitel hieß schlicht: „Der Volkswagen“. Am Schluss des Buchs heißt es: „Tausendmal mächtiger wurde der Mensch nun, da er die Kraft von vielen Pferden in seinen Wagen bannt und die Gewalt der donnernden Explosionen. Mit seiner wachsenden Macht aber wächst sein höchster Besitz, die Freiheit.“<sup>11</sup> Das Freiheitsversprechen für die deutsche „Volksgemeinschaft“, das war die zentrale Botschaft der Autopolitik



Buchumschlag // Book cover 1938

der NS-Diktatur. Der Autor des kultischen Autobuchs, Wilfried Bade, war nicht irgendein Schreiber, sondern ein höchst gebildeter Beamter des Reichspropagandaministeriums. Das vielleicht bedeutendste städtebauliche Erbe, vor allem das am spürbarsten unseren Alltag berührende Erbe der NS-Zeit in Berlin ist heute der äußere Autobahnring, der immer noch der größte Autobahnstadtring Europas ist.

Die Zerstörungen des Kriegs, so sahen es einige Fachleute, boten die einzigartige Chance, die alte Stadt zu überwinden und eine neue, autogerechte Stadt aufzubauen. Neuaufbau statt Wiederaufbau. Ein gutes Beispiel war die Ausstellung „Berlin plant“, die 1946 in der Ruine des Berliner Schlosses gezeigt wurde. Dort wurde vorgeführt, was aus der Sicht der damaligen Planer wünschenswert war: eine neue Stadt, organisiert durch Schnellstraßen mit autogerechten Straßenkreuzungen. Deutlich wurde hier: Es ging keineswegs nur um Straßen, sondern auch um eine Bebauung, die diesen Straßen angemessen ist. Es ging um eine Überwindung der traditionellen Stadtstraßen und Stadtplätze, die als nicht mehr zukunftsfähig galten.

<sup>11</sup> Bade, Wilfrid: Das Auto erobert die Welt. Berlin 1938, S. 360. Wilfrid Bade hat auch das Buch „Die SA erobert Berlin. Ein Tatsachenbericht“, München 1933, geschrieben.

Nur wenige Jahre später, 1951, in der Startära der Durchsetzung der autogerechten Stadt, erschien erneut ein Kultbuch, das alle Rekorde sprengte: „Die Autostadt“ von Horst Mönlich, der bereits vor 1945 schriftstellerisch wirkte. Bis 1960 wurden 100.000 Exemplare gedruckt. Stolz prägte hier der wichtigste NS-Industriebau das Titelbild, das Volkswagenwerk in Wolfsburg. Im Umschlag finden sich folgende Worte: „Dies ist der Roman eines Automobils, des populärsten, das es gegenwärtig auf der Welt gibt. Dies ist der Roman einer Stadt, voll des abenteuerlichsten Schicksals, das je eine Stadt gehabt hat.“ Und weiter heißt es: „Zwanzig Jahre deutscher Geschichte, die zu den extremsten gehören, die je über ein Volk hingegangen sind, Jahre, die die Völker der Erde in Zorn und in ein Vorurteil ohnegleichen brachten – unschuldig läuft vor diesem Hintergrund jener Wagen über die Straße, ein Ding auf vier Rädern, denen der Geist des Menschen befahl, sich zu drehen; der Geist eines Mannes, der der genialste Autobauer war, den wir hatten: Porsche.“ Harte Worte in einer Zeit grenzenloser Autoeuphorie und atemberaubender Vergangenheitsverdrängung.

In der West-Berliner „Stadt von morgen“ wird es, so die Botschaft, keine Fußgänger mehr geben! In einer die Interbau 1957 begleitenden Publikation des Bause-



Buchumschlag // Book cover 1951



Aus dem Ausstellungskatalog // exhibition catalogue: Bauen in Berlin 1900–1964, Berlin 1964, S. 110.

Vision der neuen Stadt, Beitrag zu der von Hans Scharoun präsentierten Ausstellung „Berlin plant“ im Berliner Schloss, 1946 // Das Bild zeigt links die abgelehnte, zu beseitigende alte Stadt und rechts die erwünschte neue Stadt. Rechts unten ist eine Schnellstraßenkreuzung dargestellt. Dort findet sich heute der Ernst-Reuter-Platz. Das Modell war Teil der Präsentation des auf der Ausstellung gezeigten Kollektivplans, nach dem Berlin durch Schnellstraßen großräumig gegliedert werden sollte.

has harnessed the power of many horses in his car and the force of thunderous explosions. But as his power grows, so does his greatest possession, freedom.”<sup>11</sup> The promise of freedom for the German “Volksgemeinschaft” (“national community”) was the central message of the National Socialists’ automobile policy. The author of the cult car book, Wilfried Bade, was not just any writer, but a highly educated official of the Reich Ministry of Propaganda. Perhaps the most significant urban planning legacy of the Nazi era in Berlin today, and above all the legacy that most tangibly affects our everyday lives, is the outer motorway ring road, which is still the largest urban motorway ring road in Europe.

Some experts saw the destruction of the war as a unique opportunity to finally oust the old city and construct a new, car-friendly one. New construction over reconstruction. A good example of this was the exhibition “Berlin in Planning”, which was shown in the ruins of the Berlin Palace in 1946. It showed what the planners at the time thought was desirable: a new city

<sup>11</sup> Bade, Wilfrid: Das Auto erobert die Welt. Berlin 1938, S. 360. Wilfrid Bade also wrote the book “The SA conquers Berlin. A factual report”, published in Munich in 1933.

Visualisation of the new city, contribution to the exhibition “Berlin plans” presented by Hans Scharoun in the Berlin Palace, 1946 // The picture shows the abandoned old city on the left and the desired new city on the right. A motorway junction is shown at the bottom right. This is where Ernst-Reuter-Platz is located today. The model was part of the presentation of the collective plan shown at the exhibition, according to which Berlin was to be divided into large areas by motorways.

organised by motorways with car-friendly intersections. It now became clear that this was by no means just about roads, but also about buildings that were appropriate for these roads. It was about overturning the traditional city streets and squares that were no longer considered fit for the future.

Just a few years later, in 1951, in the early days of motorisation, another cult book was published that broke all records: “Die Autostadt” by Horst Mönlich, who was already writing before 1945. By 1960, 100,000 copies had been printed. The most important Nazi industrial building, the Volkswagen factory in Wolfsburg, proudly dominated the cover. The following words appear on the cover: “This is the novel of an automobile, the most popular in the world today. This is the novel of a city with the most adventure-fuelled future a city has ever had.” And it continues: “Twenty years of German history, some of the most extreme that have ever befallen a nation, years that brought the peoples of the world to anger and unparalleled prejudice – innocently, against this backdrop, the automobile runs along a road, a thing on four wheels that the spirit of man commanded to turn; the spirit of a man who was the most ingenious car



Bezirksamt Kreuzberg von Berlin, o. J.

**So nicht: Weg mit dem alten Kreuzberg!**  
 // 1956 erschien eine Zeichnung in einer Broschüre des Bezirksamts Kreuzberg von Berlin, die eigentlich alles „Negative“ auf den Punkt brachte: die Stadtstraße, die Mischung der Funktionen, die bauliche Dichte, die Stuckfassaden. So nicht!

**Not like this: away with the old Kreuzberg!**  
 // In 1956, a drawing appeared in a brochure published by the Kreuzberg district office of Berlin that summarised all the neighbourhood “drawbacks”: the city streets, their multifunctionality, dense buildings and stucco façades. Not like this!

nators hieß es: „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. Irgendwo reißt sie ihren Rachen auf, speit einen Tunnel aus und verschluckt Autos wie Sternschnuppen. Und die Fußgänger? Mit unverbesslichen 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.“<sup>12]</sup>

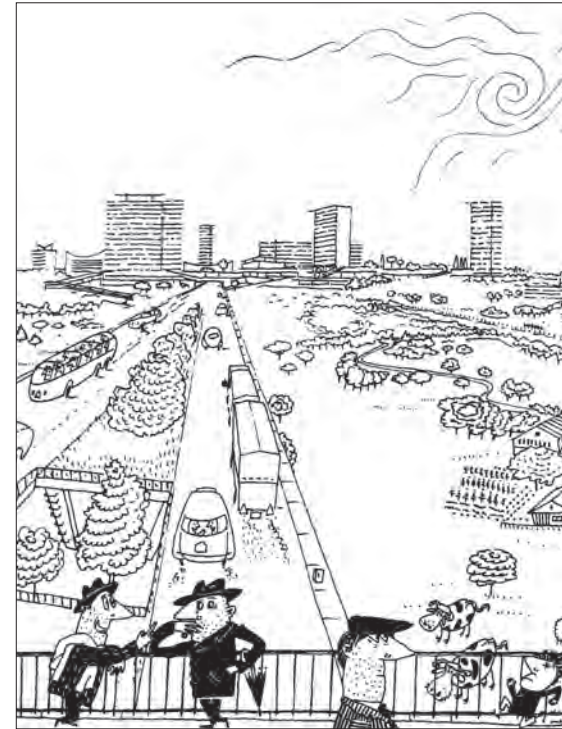
In Ost-Berlin wurde ebenfalls die autogerechte Stadt gebaut, zunächst aber noch ohne die Autos. Ein bedeutendes Beispiel hierfür war der Ausbau der Leninallee (heute Landsberger Allee) (vgl. den Beitrag von Daniel Hadwiger). In einem Buch zum Stadtverkehr aus dem Jahr 1962 hieß es: „Chronische Verstopfungen der Straßen, stundenlanges Warten und Dahinschleichen im Schritttempo, hohe Unfallziffern, das gehört zum Verkehrsbild einer motorisierten Stadt. Überfüllte Parkplätze, wilder Garagenbau vervollständigen das

12 Berlin. Herausgegeben im Auftrag des Senats vom Senator für Bau- und Wohnungswesen in Zusammenarbeit mit dem Presse- und Informationsamt des Landes Berlin. Berlin 1957.

Bild.“ Und weiter: „Die Straßenbelegung in den Städten wird als Folge des Anwachsens des Fahrzeugbestandes bis 1980 auf das Fünffache gegenüber 1960 ansteigen. Die gesamte Stadt, das Straßennetz und die Verkehrsanlagen müssen in der gleichen Zeit darauf eingestellt werden, eine Aufgabe, die durch die sozialistische Rekonstruktion unserer Städte gelöst werden muß.“<sup>13]</sup> Das klang schon drohend, und es hatte ja auch zahlreiche Abrisse zur Folge.

Die bessere Stadt, so die Ost-West-übergreifend gleiche Antwort der Planer, sollte durch Schnellstraßen strukturiert werden. In West-Berlin wurden dann Stadtautobahnen auch wirklich gebaut. So wurde erstmals auch in der Innenstadt die Straße vollständig von der Bebauung gelöst und damit stadtzerstörend ausgebildet. Dafür standen Gelder des Bundes bereit. Aber nicht nur die Autobahnplanungen veränderten Berlin, es gab auch weitere harte Eingriffe in die Straßen und Plätze Berlins. Etwa zahlreiche Autotunnel. Einer dieser Tunnel beschädigte den Bundesplatz, vormals einen der schönsten grünen Plätze West-Berlins. Der Umbau dieses Platzes war Teil des autogerechten Umbaus der

13 Weigel, Wolfgang: Verkehr in der modernen Stadt. Berlin 1962, S. 7 und S. 31.



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

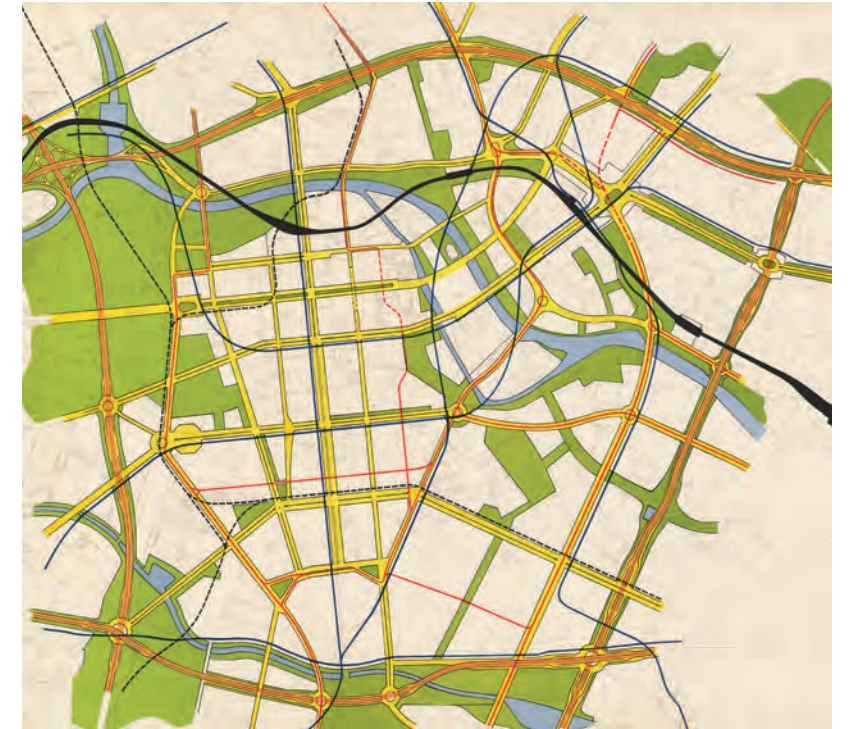
**Die Straße von morgen, Interbau 1957** // Die Straße von morgen sollte nach den Wünschen führender Stadtplaner von Gebäuden, Fußgängern und Radfahrern befreit werden.

The street of the future, Interbau 1957 // According to leading urban planners, the street of tomorrow should be free of buildings, pedestrians and cyclists.

manufacturer we have ever seen: Porsche.” Harsh words during a time of boundless car euphoria and dizzying repression of the past.

There were to be no more pedestrians in West Berlin’s “city of tomorrow”. A publication by the building senator accompanying Interbau 1957 stated: “If one morning, suspecting nothing bad, you want to set foot on the street - then it’s gone. As a consolation, the beady eye sees a new, much wider, much straighter, much longer road a little later. Somewhere it opens its jaws, spews out a tunnel and swallows cars like shooting stars. And the pedestrians? The new road can’t be bothered with incorrigible Neanderthals. If you have a destination, you should be in a car, and if you don’t, you’re a walker and should be in the nearest park as soon as possible.”<sup>12]</sup>

12 Berlin. Edited on behalf of the Senate by the Senator for Building and Housing in cooperation with the Press and Information Office of the State of Berlin in 1957.



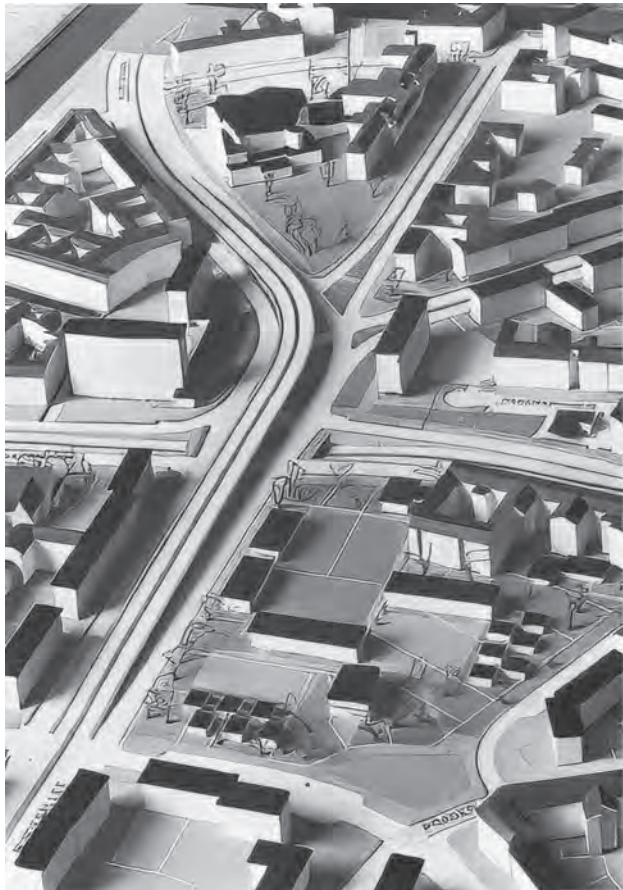
© Landesarchiv Berlin, F Rep. 270, Nr. A 4236, Bl. 8 (Druck 1958)

**Ost-Berliner Schnellstraßenplanung für das Zentrum von Berlin, Stand 1958** // Das Zentrum sollte aus Ost- wie Westsicht durch Tangenten eingefasst werden.

East Berlin motorway plan for the centre of Berlin, status 1958 // The centre was to be bordered by tangents according to the plans of East and West Berlin administration.

Motorisation was also rife throughout East Berlin, though it began without the cars themselves. An important example of this was the expansion of Leninallee (now Landsberger Allee) (see Daniel Hadwiger’s contribution). A book on urban traffic from 1962 stated: “Chronic congestion, hours spent waiting and creeping along at walking pace, high accident rates - these are all part of a motorised city. Overcrowded car parks and rampant garage construction complete the picture.” And further: “As a result of the growth in the number of vehicles, road congestion in cities will increase fivefold by 1980 compared to 1960. The entire city, the road network and the transport facilities must adapt to this concurrently, a task that must be solved by the socialist reconstruction of our cities.”<sup>13]</sup> The message was a threatening one and the result was a wide demolition phase.

13 Weigel, Wolfgang: Verkehr in der modernen Stadt. Berlin 1962, p. 7, 31.



Modell der autogerechten Stadt mit drei Verkehrsebenen nach dem Bebauungsplanentwurf von 1957: Bundesallee mit Hochstraße (Fly-over) in Richtung Fasanenstraße. // Straßen sind hier keine öffentlichen Räume mehr, sondern ausschließlich Autoverkehrsbänder. Alles ist kreuzungsfrei: Der Hohenzollerndamm führt durch einen Tunnel zur Nachodstraße. Zahlreiche Neubauten versuchen in aufgelockerter Form die zerschnittene ehemalige Stadt neu zu ordnen. Oben nahe der Hochstraße ist die von Hans Scharoun 1956 für diesen Standort entworfene Philharmonie zu erkennen. Bis heute wartet der an diese Planung erinnernde überdimensionale Verkehrsraum der Bundesallee zwischen Spichernstraße und Hohenzollerndamm auf einen stadtverträglichen Rückbau.

Den Hinweis auf das Bild verdanke ich Christina Kautz.

Model of the car-friendly city with three traffic levels according to the 1957 draft development plan: Bundesallee with fly-over-ramp in the direction of Fasanenstraße. // Roads are no longer public spaces here, but exclusively lanes for motorised traffic. There are no junctions: Hohenzollerndamm leads through a tunnel to Nachodstraße. Numerous new buildings attempt to reorganise the former city in a loosened-up form. At the top, near the elevated road, you can see the Philharmonie, which Hans Scharoun designed for this location in 1956. The oversized traffic area of the Bundesallee between Spichernstraße and Hohenzollerndamm, which is reminiscent of this design, is still waiting to be changed in a way that is compatible with the city.

I owe the reference to the picture to Christina Kautz. // Aus: Lieberknecht, Rolf u. a.: Von der Wilhelmsäule zur Carstenn-Figur. 120 Jahre Stadtentwicklung in Wilmersdorf. Berlin 1987, S. 95.

Bundesallee (vgl. den Beitrag von Christina Kautz). Auch die beiden wichtigsten zentralen Plätze West-Berlins wurden damals autogerecht umgebaut, der Breitscheidplatz und der Ernst-Reuter-Platz. Überall Autos, vor und hinter den Häusern, fahrend und ruhend, ja sogar auf den Hausdächern.

### Langer Abschied von der autogerechten Stadt

Doch dann kamen die Jahre um 1968, die Proteste der Studentenbewegung, die in West-Berlin und in der Bundesrepublik Deutschland die eindeutige Befürwortung der autogerechten Stadt infrage stellten. Ein historischer Wendepunkt. Bereits 1971 legten Vertreter dieser Generation aus München eine Studie vor, die die gesellschaftliche Bedeutung des Verkehrs kritisch beleuchtete.<sup>14</sup> Im

<sup>14</sup> Krämer-Badoni, Thomas/Grymer, Herbert/Rodenstein, Marianne: Zur sozio-ökonomischen Bedeutung des Automobils. Frankfurt am Main 1971.

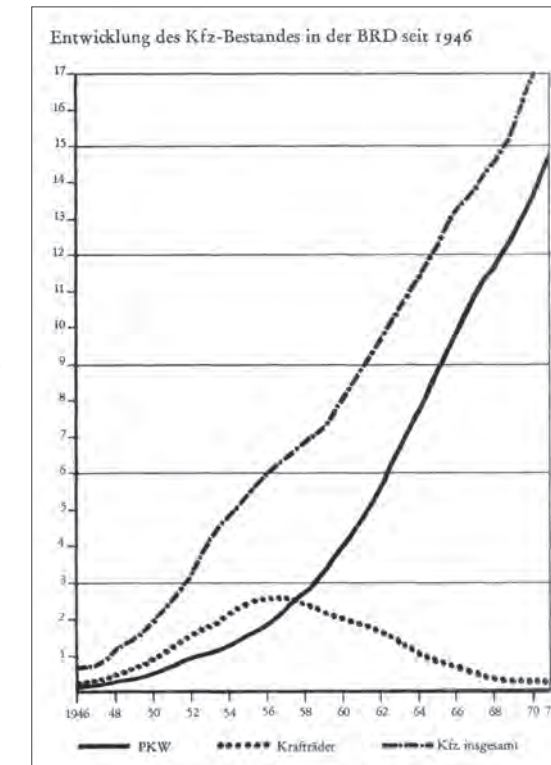
Jahre 1973 präsentierte der durch das Bundesministerium des Inneren berufene Rat der Sachverständigen für Umweltfragen das Gutachten „Auto und Umwelt“. Darin hieß es: „Unzweifelhaft hat die Motorisierung zur Verbesserung der ökonomischen und sozialen Situation der Menschen beigetragen. Gleichzeitig hat jedoch der individuelle Straßenverkehr in den letzten Jahren in der Bundesrepublik Deutschland zu erheblichen Beeinträchtigungen des menschlichen Lebensraums geführt. Das Automobil verursacht Emissionen verschiedenster Art, es nimmt den knapper werdenden Ressourcenvorrat in immer stärkerem Maße in Anspruch und es ruft soziale und politische Planungsprobleme hervor, die sich im Bereich der Verdichtungsräume am deutlichsten zeigen. Das marktwirtschaftliche Ziel der Freiheit der Verkehrsmittelwahl wird daher in zunehmendem Maße von Zielverzicht in anderen Bereichen begleitet. Hier wie in anderen Bereichen zeigt es sich, daß unbegrenztes Wachstum oberhalb schwer zu definierender Schwellen

Planners across the East and West had the same idea for a “better city”; it was to be shaped by motorways. West Berlin actually realised these motorways and thus, for the first time, created roads completely detached from the city, damaging the urban fabric. Federal funds were made available for this. But it was not only the motorway plans that changed Berlin, there were also major interventions in the streets and squares of the city. For example, motorway tunnels. One of these tunnels was to permanently mar Bundesplatz, previously one of the most beautiful green squares in West Berlin. The changes made to squares were part of the car-friendly conversion of Bundesallee (see Christina Kautz’s contribution). The two most important central squares in West Berlin, Breitscheidplatz and Ernst-Reuter-Platz, were also converted to accommodate cars. Cars everywhere, moving and stationary, in front of and behind buildings, even on rooftops.

### The long farewell to the car-friendly city

1968 brought the student protests, which called into question the lack of opposition to and federal sponsorship of car-friendly infrastructure in West Berlin and across the Federal Republic of Germany. This marked a historic turning point. In as early as 1971, representatives of this generation from Munich presented a study that took a critical view of the social significance of transport.<sup>14</sup> In 1973, the German Council of Environmental Experts, appointed by the Federal Ministry of the Interior, presented the report “Cars and the Environment”. It stated: “There is no doubt that motorisation has contributed to the improvement of people’s economic and social situation.

<sup>14</sup> Krämer-Badoni, Thomas/Grymer, Herbert/Rodenstein, Marianne: Zur sozio-ökonomischen Bedeutung des Automobils. Frankfurt am Main 1971.



Wachstum des Kfz-Bestandes in der Bundesrepublik Deutschland 1946–1971// Die Grafik zeigt den Anstieg des Pkw-Bestands in der BRD von 1 Million im Jahr 1953 bis 14,4 Million Pkw im Jahr 1971, ein Zeitraum, der mit der Blütezeit der autogerechten Stadt zusammenfällt.

The increase in the number of cars in the Federal Republic of Germany 1946–1971// The graph shows the increase in the number of cars in the Federal Republic of Germany from 1 million in 1953 to 14.4 million in 1971, a period that coincides with the golden age of motorisation.

Aus: Krämer-Badoni, Thomas/Grymer, Herbert/Rodenstein, Marianne: Zur sozio-ökonomischen Bedeutung des Automobils. Frankfurt am Main 1971, S. 15

At the same time, however, private road traffic has led to considerable damage to the human environment in the Federal Republic of Germany in recent years. The motor car causes emissions of various kinds, it makes ever greater demands on the dwindling supply of resources, and it causes social and political planning problems, which are most evident in urban centres. The market-economy goal of having freedom of choice of transport is therefore increasingly accompanied by a renunciation of objectives in other areas. Here, as in other areas, it is evident that unlimited growth above thresholds that are difficult to define can cause more harm than good for the general public, so that promoting growth only makes sense within certain limits.<sup>15</sup>

In July 1972, the Citizens’ Committee on Transport Policy held a protest in Berlin against the craze of cars. In 1974, the citizens’ committee became the citizens’ initiative “Westtangente”, one of the oldest and most important citizens’ initiatives in this field. For the first time a protest was being publicly and widely directed against the destruction of the city as part of car-friendly

<sup>15</sup> Rat der Sachverständigen für Umweltfragen, 1973, p. 1.

**Titelbild der Broschüre zur Ausstellung „Die Berliner Straße“, 1974 //** Die finstere Titelgestaltung zeigt die Straße nicht gerade als einladenden öffentlichen Raum. Im Hintergrund lauert drohend das Auto-bahn-Logo.

The cover image of the brochure for the exhibition “Die Berliner Strasse”, 1974 // The sombre cover design does not show the street as an inviting public space. The motorway logo lurks menacingly in the background.

für die Allgemeinheit mehr Schaden als Nutzen stiften kann, so daß eine Förderung des Wachstums nur innerhalb bestimmter Grenzen sinnvoll ist.<sup>15]</sup>

Im Juli 1972 demonstrierte in West-Berlin das Bürgerkomitee Verkehrspolitik gegen den Autowahnsinn. Aus dem Bürgerkomitee wurde 1974 die Bürgerinitiative Westtangente, eine der ältesten und wichtigsten Bürgerinitiativen in diesem Feld. Der Protest richtete sich erstmals öffentlich in größerer Breite gegen die Stadtzerstörung im Rahmen der Planungen für ein autogerechtes West-Berlin. Dieser wichtige Protest von unten jährte sich kürzlich zum 50. Male. In der Öffentlichkeit wurde daran nicht angemessen erinnert. Ebenfalls nicht gewürdigt wurde einer der Vorkämpfer dieses Protests, Norbert Rheinlaender, einer der ältesten und erfolgreichsten Bürgeraktivisten Deutschlands.

Ebenfalls vor 50 Jahren zeigte die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen anlässlich der Berliner Bauwochen 1974 eine Ausstellung mit dem Titel „Die Berliner Straße“. Im Begleitheft schrieb der damalige Bausenator Klaus Riebschläger: Dem „weiteren Ausbau der Verkehrsanlagen in einer modernen Großstadt“ sind „objektive Grenzen gesetzt. Bei steigender Mobilität und den damit verbundenen Problemen des fließenden und des ruhenden Verkehrs könnte die Stadt sonst daran im wahrsten Sinne des Wortes ersticken. Es kann also nicht erstaunen, daß der Ruf nach ‚beruhigten Zonen‘ zunimmt, ohne daß jedoch Einsicht und Disziplin der Bürger, ihr eigenes Verhalten auf Beiträge dafür zu überprüfen, damit Schritt hielten. Die öffentliche Einsicht eilt hier der privaten voraus.“ Ein frühes Zeichen

15 Rat der Sachverständigen für Umweltfragen, 1973, S. 1.



der Krise! Das zweite Geleitwort schrieb der damalige Landeskonservator Helmut Engel: „[...] erst in letzter Zeit verliert sie [die Straße] ihre bisherige überwiegende Einschätzung als Nur-Auto-Straße, als monofunktionaler Verkehrsträger und rückt aufgrund ihrer Gesamtbedeutung als vielschichtiger Aktionsraum der Bewohner wieder in den Vordergrund.“ Etwas sehr verschwurbelt, aber die Krise ist auch hier noch hörbar. Und die Stadt-autobahnplanung, die damals ja noch nicht aufgegeben war? Helmut Engel: „[...] ferner gibt es Straßen, die notwendig, aber noch nicht bewältigt sind: die Stadt-autobahnen.“ Die Ausstellung selbst präsentierte Berliner Straßen in all ihrer Vielfalt ohne kritische Absicht.<sup>16]</sup>

Wenig bekannt ist, dass Hans Stimmann, nach der Wende Senatsbaudirektor in Berlin, im Jahr 1977 eine Dissertation zur autogerechten Stadt verfasst hat, die 1980 als zweibändiges Werk unter dem Titel „Verkehrsflächenüberbauung“ erschienen ist. Wichtiges Thema war die sogenannte Schlange, die Wohnmaschine über der Stadtautobahn. Anlässlich des Erscheinens von Stimmanns Werk veröffentlichte „Der Spiegel“ 1980 einen Artikel mit dem Titel „Durchlöcherter Schlange“.

16 Alle Zitate dieses Absatzes aus: Die Berliner Straße. Hg. vom Senator für Bau- und Wohnungswesen. Berlin 1975, S. 4.

urban development plans in West Berlin. It was recently the 50<sup>th</sup> anniversary of this momentous demonstration, though it passed almost silently and the legacy of Norbert Rheinlaender, one of Germany’s oldest and most successful citizen activists, remains largely hidden.

50 years ago, the Senate Department for Building and Housing organised an exhibition called “Die Berliner Straße” (The Berlin Street) on the occasion of the 1974 Berlin Building Weeks. In the accompanying booklet, Klaus Riebschläger, the then Building Senator, wrote: “There are objective limits to the further expansion of transport facilities in a modern city. With increasing mobility and the associated problems of moving and stationary traffic, the city could otherwise suffocate in the truest sense of the word. It is therefore not surprising that the call for ‘low traffic zones’ is increasing without, however, the insight and discipline of citizens to check their own behaviour for contributions to this. Public insight is running ahead of private insight here.” An early sign of the crisis. The second foreword was written by the then State Conservator Helmut Engel: “[...] only recently has it [the street] lost its previous predominant role as a car-only space, as a monofunctional mode of transport. It is once again coming to the fore thanks to its overall significance as a multi-layered space for residents’ activities.” A bit convoluted, but the crisis is still audible here too. Of the urban motorway plans, which had not yet been abandoned, Helmut Engel wrote: “[...] there are also roads that are necessary but not yet mastered: the urban motorways.” The exhibition itself presented Berlin roads in all their diversity, without any critical agenda.<sup>16]</sup>

Hans Stimmann, Senate Building Director in Berlin after reunification wrote a little known dissertation on the

16 All quotes in this paragraph from: Die Berliner Straße. Ed. by the Senator for Building and Housing. Berlin 1975, p. 4.

car-friendly city in 1977, which was published in 1980 as a two-volume work entitled “Verkehrsflächenüberbauung” (“Traffic Area Superstructures”). An important feature was the so-called “Schlange”, the residential development planned above the city motorway. On the publication of Stimmann’s work, the news magazine “Der Spiegel” published an article in 1980 entitled “Durchlöcherter Schlange” (Punctured Snake). There he referred to some of the facts about the “Schlange”: 1,215 flats, soft subsoil that required subsequent costly cement injections, 2,000 tonnes by 1980, a cost rent of 28 marks, by far the highest in the whole of West Berlin, which at the time was subsidised down to a net rent of 5.24 marks. Total costs: more than 400 million marks. In summary, “Der Spiegel” reported: “A superfluous piece of motorway has been built over with an investment property.”<sup>17]</sup> Two years later, another work by Hans Stimmann appeared on this topic, a publication on ring road planning in Berlin, co-authored with Thomas Nagel.

In the 1980s, the tides began to turn after the mild city-wide crisis and the first steps were taken to dismantle the car-friendly city. A publication by the Federal Minister for Regional Planning, Building and Urban Development, which was published in 1985, offered its support.<sup>18]</sup> It stated on the back cover: “this brochure shows ways of giving priority to pedestrians and cyclists, children’s play and the elderly and disabled over motorised traffic.” Pedestrians and cyclists were to have priority, according to this official brochure in 1985. The construction minister at the time was Oskar Schneider from the CSU, probably the most progressive minister we have ever had in the Federal Republic of Germany regarding road infrastructure.

17 Der Spiegel 44/1980.

18 Straßen in Stadt und Dorf. Planen + Bauen mit den neuen Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85). Bonn-Bad Godesberg 1985.

Dort verwies er auf einige Zahlen der Schlange: 1.215 Wohnungen, weicher Untergrund, der nachträgliche aufwendige Zementinjektionen erforderte, 2.000 Tonnen bis 1980, eine Kostenmiete von 28 Mark, mit Abstand die höchste in ganz West-Berlin, die damals auf eine Nettomiete von 5,24 Mark heruntersubventioniert wurde. Gesamtkosten: mehr als 400 Millionen Mark. Zusammenfassend urteilte „Der Spiegel“: „ein überflüssiges Stück Autobahn wurde mit einem Renditeobjekt überbaut.“<sup>17</sup> Zwei Jahre später erschien noch ein weiteres Werk von Hans Stimmann in diesem Themenfeld, die zusammen mit Thomas Nagel verfasste Publikation zur Ringstraßenplanung in Berlin.

In den 1980er Jahren schien es so weit zu sein: Die leichte Krise der Stadt schien in einen ersten konkreten Rückbau der autogerechten Stadt zu münden. Unterstützung bot eine Publikation des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, die 1985 erschien.<sup>18</sup> Dort hieß es auf der Rückseite: Diese Broschüre zeigt Möglichkeiten, „Fußgängern und Fahrradfahrern, dem Spielen der Kinder sowie alten und behinderten Menschen Vorrang vor dem motorisierten Verkehr einzuräumen.“ Vorrang für Fußgänger und Fahrradfahrer, und dies 1985 in einer offiziellen Broschüre. Bauminister war damals Oskar Schneider von der CSU, der hinsichtlich der Straßen wohl fortschrittlichste Minister, den wir in der Bundesrepublik bisher hatten.

1986 verschärfte sich die Kritik mit der breit beachteten Münchner Ausstellung „Alptraum Auto“.<sup>19</sup> Angesichts dieser kulturellen Wende gingen die Bundesfachabteilung Straßenbau des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie und die Bundesfachgruppe Straßen- und Tiefbau des Zentralverbandes des Deutschen Baugewerbes in die Offensive und starteten eine

17 Der Spiegel 44/1980.

18 Straßen in Stadt und Dorf. Planen + Bauen mit den neuen Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85). Bonn-Bad Godesberg 1985.

19 Bode, Peter M./Hamberger, Sylvia/Zängl, Wolfgang: Alptraum Auto. Eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen. Katalog zur gleichnamigen Ausstellung im Münchner Stadtmuseum, 23. Januar bis 27. April 1986. München 1986.

Großkampagne unter dem Titel „Bessere Straßen sind die beste Antwort.“<sup>20</sup> Mit einer Serie von schönen grün gewaschenen öffentlichen Räumen wurde die Notwendigkeit eines weiteren Straßenbaus propagiert. Diese Kampagne war nach dem Fall der Mauer nicht mehr nötig. Nun erholte sich die autogerechte Stadt wieder, und ein gewaltiges Straßenbauprogramm wurde für die ehemalige DDR aufgelegt, verbunden mit der lange ersehnten Massenmotorisierung. Aber nicht nur Straßen wurden gebaut, sondern auch Einkaufszentren, Möbelzentren und weitere Zentren, die an die Autostraßen angebunden wurden. Dazu endlose neue Einfamilienhausviertel. Die autogerechte Stadt wurde in den Osten exportiert, aber keineswegs mit Zwang. Auf alle Fälle war es ein riesiges Geschäft.

Die deutsche Vereinigung bremste den Abschied von der autogerechten Stadt über Jahrzehnte, auch in Berlin. Nun kam die Zeit der halbherzigen Verkehrsberuhigungen wie etwa an der Steglitzer Schloßstraße (vgl. den Beitrag von Ernst-Wolf Abée). Es bedurfte eines neuen Arguments, um diesen Abschied wieder zu beschleunigen. Und das ließ auf sich warten – bis zur gesellschaftlichen Verbreitung der Erkenntnis, dass der Klimawandel auch für uns ein Problem werden könnte und dass dieser nicht nur menschengemacht ist, sondern auch von Menschen beeinflusst werden kann. Auch und vielleicht vor allem durch den Abschied von der autogerechten Stadt. Dieses meist ohne jede gestalterische Ambition eingesetzte Argument hat allerdings einen strategischen Haken, denn es fordert einen Verzicht, ohne den Gewinn zu benennen: einen schön gestalteten öffentlichen Raum, eine lebenswerte Stadt, eine zukunftsfähige Stadt. Und es eröffnet die Möglichkeit, die autogerechte Stadt in neuem Gewande fortzuführen, nun aber mit elektrisch betriebenen, bald auch autonomen Fahrzeugen. Eine neue Freiheit sozusagen.

20 Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V. Bundesfachabteilung Straßenbau/Zentralverband des Deutschen Baugewerbes Bundesfachgruppe Straßen- und Tiefbau (Hg.): Bessere Straßen sind die beste Antwort. Wir sagen Ihnen, warum. Deutschlands Straßenbauer. Bonn o.J.



Broschüre des Bundesbauministeriums 1985  
Brochure of the Federal Ministry of Building 1985

In 1986, criticism intensified with the widely publicised Munich exhibition “Auto Nightmare”.<sup>19</sup> In the wake of this cultural turnaround, the Federal Road Construction Department of the Federation of the German Construction Industry and the Federal Road and Civil Engineering Section of the Central Association of the German Construction Industry went on the offensive and launched a major campaign entitled “Better roads are the best answer”.<sup>20</sup> The need for further road construction was publicised with a series of beautiful, green-washed public spaces. This campaign became defunct after the fall of the Berlin Wall. Now, the focus of the car-friendly city was on recovery and a huge road building programme was launched for the former GDR, combined with long awaited mass motorisation. Not only roads were built, but also shopping centres, furniture centres and other facilities that were connected to the motorways, together

19 Bode, Peter M./Hamberger, Sylvia/Zängl, Wolfgang: Alptraum Auto. Eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen. Katalog zur gleichnamigen Ausstellung im Münchner Stadtmuseum, 23. Januar bis 27. April 1986. München 1986.

20 Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V. Bundesfachabteilung Straßenbau/Zentralverband des Deutschen Baugewerbes Bundesfachgruppe Straßen- und Tiefbau (Hg.): Bessere Straßen sind die beste Antwort. Wir sagen Ihnen, warum. Deutschlands Straßenbauer. Bonn n.d.

with endless new neighbourhoods of detached houses. The car-friendly city blueprint was exported to the East, but it was by no means forced. In any case it was huge business.

German reunification slowed down Berlin’s departure from motorisation for decades. This was the era of the half-hearted traffic-reduction measure, such as those on Schloßstrasse (see Ernst-Wolf Abée’s contribution). A new rationale was going to be needed to revive the campaign: climate change. It took far too long for society to recognize that climate change is a serious human-made problem, which we can still crucially influence by shifting away from car-centric cities. However, simply moving away from motorisation is unconvincing, as it demands sacrifice without highlighting the benefits: beautifully designed public spaces, a more liveable city, and sustainability. Such a shortened message opens up the possibility of continuing the car-centric city in a new guise, but now with increasingly large, electric, and soon autonomous vehicles. It’s a case of greenwashing the car, so to speak.

## The outlook

The notion of the car-friendly city is still relatively young, having been implemented within just a few decades. It was prepared during the late Weimar Republic, with a rhetoric of progress that was propagandistically supported by evocative imagery and followed up with plans. It was essentially implemented from the mid-1930s through to the early 1970s, in less than 40 years. At the beginning of the 1970s, the promise of progress was scrutinised on a larger scale for the first time, even then accompanied by an energy debate. After all, the car-friendly city had one central prerequisite: cheap and widely available fuel. So began the early 1970s crisis of motorisation. Or rather: a hint of crisis became perceptible, ending with the fall of the Berlin Wall. The crisis has intensified again in recent years, but more in words and imagery than in practice.

In comparison to other major European cities, Berlin is certainly not at the forefront of saying farewell to the

## Ausblick

Die autogerechte Stadt ist relativ jung und wurde in nur wenigen Jahrzehnten durchgesetzt. Vorbereitet wurde sie während der späten Weimarer Republik, mit einer Fortschrittshetorik, die propagandistisch durch suggestive Bilder unterstützt wurde, aber auch schon mit Plänen. Durchgesetzt wurde sie im Wesentlichen seit Mitte der 1930er Jahre bis Anfang der 1970er Jahre, in nicht einmal 40 Jahren. Anfang der 1970er Jahre wurde das Fortschrittsversprechen erstmals in größerem Umfang hinterfragt, schon damals begleitet von einer Energie-debatte. Denn die autogerechte Stadt hatte eine zentrale Voraussetzung: billige und massenhaft verfügbare Energie. Anfang der 1970er Jahre begann also die Krise des Projekts autogerechte Stadt. Oder besser: ein Hauch von Krise wurde spürbar. Mit dem Fall der Mauer war es mit dieser Krise wieder vorbei. Erst seit einigen Jahren hat sich die Krise wieder verschärft, aber mehr in Wort und Bild als in der Tat.

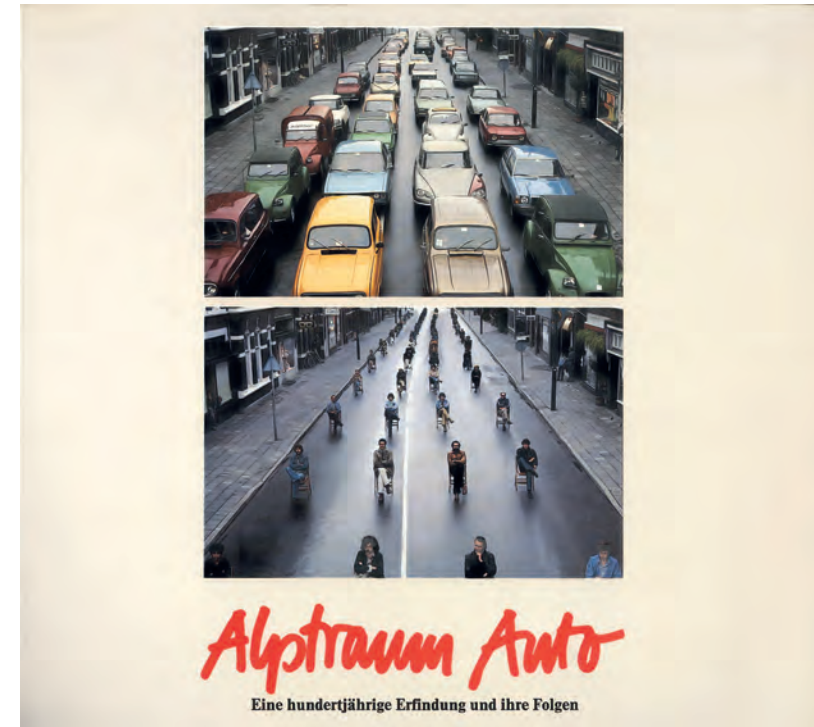
Im internationalen Vergleich ist Berlin bei der Verabschiedung der autogerechten Stadt sicher nicht an vorderster Front. Denn dieser Abschied ist sehr schwierig, besonders in Deutschland: Rational wird er inzwischen von vielen begrüßt, aber seine Umsetzung trifft immer auf heftigen Widerstand. Der Grund ist offensichtlich: Unser Lebensstil setzt die autogerechte Stadt voraus, jeder Umbau bedroht unseren Lebensalltag. Daher ist ein rascher, radikaler Abschied nicht möglich, auf der anderen Seite läuft uns die Zeit davon. Dazu kommt, dass der Abschied seinen Preis hat, die Kassen der Kommunen aber klamm sind, nicht nur in Berlin. Ein Dilemma, das nicht nur strategisch schwer zu händeln ist, es stärkt auch eine von manchen erwünschte Ausbremsung des Abschieds, die durch Kampagnen aller Art mächtig unterstützt wird.

Wie aber sieht ein sozial- und wirtschaftsverträglicher Abschied aus, der angemessen auf die unerbittlichen Erfordernisse des Klimawandels antwortet? Und wie soll dieser so gestaltet werden, damit schöne Räume entste-

hen? Im Grundsatz ist klar: Die Verkehrswende wird sich nicht in den Nebenstraßen entscheiden, sondern in den Hauptstraßen, und dort nicht durch eine radikale Revolution, sondern durch eine schrittweise realisierte neue Balance. Ziel ist mehr lebenswerte Stadt durch weniger autogerechte Stadt. Attraktiver Umbau wie Neubau von Gebäuden, attraktive Nutzungen, attraktive öffentliche Räume! Die Hauptstraßen müssen wieder Lebensadern der Stadt und ihrer Quartiere werden, und sie müssen sorgfältig gestaltet werden – etwa als Alleen. Was das konkret bedeutet, ist noch offen. Wir brauchen ein elastisches Gesamtkonzept für schöne und lebenswerte Stadträume von morgen, das für die Gestaltung eines jeden konkreten Orts Spielräume eröffnet. Erste Versuche wurden gewagt – vor allem im Ausland.<sup>21</sup>

Auch der Abschied von der autogerechten Stadt muss mehr sein als ein verkehrspolitisches Maßnahmenpaket, er muss ein gesellschaftspolitisches Projekt werden. Wie ehemals die autogerechte Stadt. Und er muss trotz aller Dringlichkeit mit Augenmaß, Schritt für Schritt, als Kombination vieler kleiner Veränderungen, als Ergebnis einer streitbaren, aber konstruktiven gesellschaftlichen Diskussion erfolgen. Er muss die vielen vereinzelt Erfahrungen systematisch, nüchtern und kritisch auswerten. Vor allem aber muss er glaub- und beispielhaft zeigen, dass und wie die Straßen und Plätze der Zukunft lebenswerter, besser und schöner sein können. Es geht um Stadträume nicht nur für uns, sondern auch für unsere Kinder, für künftige Generationen. Es geht um urbane Großstadtstraßen der Zukunft. Diese gestalten wir wesentlich mit unseren Entscheidungen heute. ■

<sup>21</sup> Vgl. weiter Koch, Pola/de Rudder, Steffen/Signer, Stefan (Hg.): Die neue Öffentlichkeit. Europäische Straßenräume des 21. Jahrhunderts. Weimar 2024.



Katalog der Ausstellung „Alptraum Auto“ // Münchner Stadtmuseum, 1986  
Catalogue of the exhibition „Auto Nightmare“ // Münchner Stadtmuseum, 1986

car-friendly city, which is not easy, especially in Germany. It is now welcomed rationally by many; however its implementation is often met with fierce resistance. The reason is clear: our lifestyles depend on the car-friendly city, and any move away from that threatens the everyday course of our lives. Any notion of a quick, radical departure is therefore impossible to entertain. And yet, we are running out of time. It is also bound to be costly and local authorities seem unwilling to invest, not only in Berlin. This makes it difficult to maintain momentum over a move that has many opponents who are also artfully supported by campaigns of various kinds.

How can we move away from the car-friendly city in a socially and economically acceptable way, that also provides appropriate measures to tackle the relentless demands of climate change? And, how can we create

beautiful spaces from this? One thing is clear: the mobility revolution will not happen along side streets, but along main roads, not by radical intervention but through gradual, harmonious measures. The goal is to create a more liveable city by subordinating cars. The main streets of our neighbourhoods must once again become the lifelines of the city, and they need careful re-designing, as avenues for example. What this means in specific terms is still unclear. We need an elastic overall concept of the beautiful, liveable urban space of the future, that leaves room for the design of each special location. Initial attempts have been ventured, mostly abroad.<sup>21</sup>

Departing from the car-friendly city must be more than a package of transport policy measures, it must become a socio-political project, just as it was at its inception. Despite the background of urgency, it must be allowed to take place proportionally, step by step, and in the culmination of numerous small changes and public debate. It must analyse the experience of the individual systematically, soberly and critically. Above all, it must detail a credible plan for how the streets and squares of the future will be made more liveable, better and more beautiful. This is to design urban spaces not only for us, but also for our children and future generations: the urban streets of tomorrow. Our decisions today will play a significant role in shaping them. ■

<sup>21</sup> See Koch, Pola/de Rudder, Steffen/Signer, Stefan (Hg.): Die neue Öffentlichkeit. Europäische Straßenräume des 21. Jahrhunderts. Weimar 2024.