Die Berliner Stadterweiterung

—

Entwurf und Wandel des Bebauungsplans von 1862

Kumulative Dissertation

vorgelegt von
Felix Bentlin MSc.

an der Fakultät VI – Planen Bauen Umwelt
der Technischen Universität Berlin
zur Erlangung des akademischen Grades
Doktor der Ingenieurwissenschaften

Die Berliner Stadterweiterung – Entwurf und Wandel des Bebauungsplans von 1862

vorgelegt von
M. Sc.
Felix Bentlin

von der Fakultät VI – Planen Bauen Umwelt
der Technischen Universität Berlin
zur Erlangung des akademischen Grades

Doktor der Ingenieurwissenschaften
– Dr.-Ing. –

genehmigte Dissertation

Promotionsausschuss:
Vorsitzende: Prof. Dr. phil. Gabi Dolff-Bonekämper
Gutachterin: Prof. Dr.-Ing. Angela Million
Gutachterin: Prof. Dipl.-Ing. Mara Pinardi

Tag der wissenschaftlichen Aussprache
20.07.2018

Berlin 2019

KURZFASSUNG

Die Berliner Stadterweiterung – Entwurf und Wandel des Bebauungsplans von 1862

Mit dem „Bebauungsplan der Umgebungen Berlins“ wurde 1862 eine Grundlage geschaffen, auf der die innere Stadt bis heute aufbaut. Als Produkt der kapitalistisch-liberalen Wirtschaftsordnung im 19. Jahrhundert steht der Plan am Beginn einer Debatte über Planung als öffentliche Aufgabe. Der umgangssprachlich „Hobrechtplan“ genannte Stadterweiterungsplan entwickelte sich bereits kurz nach seiner Veröffentlichung zur Projektionsfläche für Debatten um die Disziplin des Städtebaus, aber auch um die Auswirkungen von Planung, wie der Bodenspekulation – eine Rolle, die ihm noch bis ins 20. Jahrhundert zugeschrieben wurde. Bei den internationalen Vertretern der städtebaulichen Moderne verkörperte der „Hobrechtplan“ das negative Beispiel einer sozial blinden Anpassungsplanung, dessen räumliche Verwirklichung es zu beseitigen galt. Seit der Infragestellung des Planungsleitbildes der Moderne ist die Kritik an James Hobrecht relativiert und der Plan selbst idealisierend mit den gründerzeitlichen Quartieren gleichgesetzt worden. Dementsprechend ist der Bebauungsplan eine wiederkehrende Referenz in der Erforschung nicht nur der Berliner Stadtentwicklung, sondern auch der Geschichte der europäischen Planungsparadigmen und städtebaulichen Leitbilder.

Dabei ist der Plan unterschiedlichen Deutungen unterlegen, in welchen sich Entwurf, Umsetzung und Transformation in verschiedener Weise vermischen. In internationalen wie nationalen planungstheoretischen Diskursen spielt die Zeit vor den „Pionieren“ der Städtebaudisziplin wie Reinhard Baumeister (1876), Camillo Sitte (1889) oder Joseph Stübben (1890) und der „Systematisierung des Wissens von der Stadt“ nach Lampugnanis Zusammenstellung der Städtebau-Manuale bisher kaum eine Rolle. Gerade zu städtebaulichen Entwurfs- und Planungsprinzipien vor 1870 existieren in Deutschland kaum Forschungsarbeiten. Dabei waren die Erweiterungspläne die ersten Wissensbestände, auf welche die in der Gründung befindliche Disziplin des Städtebaus zurückgreifen konnte. Die Institutionalisierung des Städtebaus war eine Folge der industriellen Revolution mit rasantem Bevölkerungs- und unreguliertem Stadtwachstum. Vor dem Hintergrund, dass die ab 1870 erschienenen städtebaulichen Handbücher – beispielsweise Stübbens „Der Städtebau“ – auf Stadtstrukturen sowie Typologien des öffentlichen Raums der großen Masterpläne und Fallbeispiele der europäischen Stadterweiterungen zurückgreifen, erscheint es von großer Bedeutung die Ideengeschichte und Entwurfslogik des Berliner Bebauungsplans von 1862 zu beleuchten. An diesem Punkt setzt die kumulative Dissertation an: Die Aufsätze mit städtebaulichem Fokus haben das Ziel, die Ideengeschichte des Plan(gebiet)s sowie die Veränderungen der gebauten Umwelt zu beleuchten. Durch den Fokus auf das Berliner Beispiel werden Prinzipien der Entstehung und des Wandels städtischer Strukturen des 19. Jahrhunderts sowie Entwurfsprinzipien der Berliner Städtebau-Experten aufgezeigt. Damit werden Beiträge zu alternativen Lesarten des Hobrechtschen Berlins, der preußischen Stadterweiterungsplanung des ausgehenden 19. Jahrhunderts und zur lokalen Disziplingeschichte der Stadtplanung und des Städtebaus geleistet. Auf diese Weise soll auch eine Grundlage zur vergleichenden Perspektive auf die Ursprünge der städtebaulichen Planung in Europa geleistet werden.

Die Arbeit ermöglicht eine tiefgreifende und kritische Betrachtung der Städtebau- und Planungsgeschichte Berlins zwischen dem beginnenden 19. Jahrhundert bis zu den fundamentalen Veränderungen in der Mitte des Jahrhunderts. Ein rasantes Bevölkerungswachstum, angefeuert von der entfesselten Industrialisierung, drängt die preußischen Baumeister und Entscheidungsträger zur Regulierung der Bautätigkeiten. Insbesondere an diesem Wendepunkt der Stadtentwicklung vereint der Bebauungsplan von 1862 die Ideen und Instrumente des Berliner Städtebaus und steht deshalb im Mittelpunkt der Analysen. Bisherige planungshistorische Untersuchungen deuten an, dass der Plan als strategisches, flexibles und damit anpassungsfähiges Instrument angelegt wurde. In Ergänzung dazu wird aus städtebaulicher Sicht die These verfolgt, dass der Plan der Logik nach als Wachstumsgerüst entwickelt wurde. Die erkenntnisleitenden Forschungsfragen der vorliegenden Aufsätze sind deshalb:

- **Welche städtebaulichen Entwurfs- und Planungsprinzipien werden für die Erstellung des Berliner Bebauungsplans von 1862 angewendet oder entwickelt?**
- **Wie lassen sich diese Entwurfs- und Planungsprinzipien aus dem zeitgenössischen Kontext erklären?**

Im Ergebnis der Arbeit stehen grundlegende Aussagen zu den städtebaulichen Entwurfs- und Planungsprinzipien der Berliner Stadterweiterung von 1862, die auf eine Übertragbarkeit vergleichbarer Stadterweiterungen hindeuten. Darüber hinaus stellt der Plan einen besonderen Wert für die Planungsdisziplin dar, da mittels der morphologischen Untersuchungen – erstmals der Basis von Geoinformationssystemen – Entwurfskennwerte und damit verbundene Entwurfsprinzipien vor der eigentlichen Definition des Städtebaus um 1870 herausgearbeitet werden können. Ideengenese, räumliche Entwicklung und Planaussagen werden als Untersuchungsgegenstand vereint betrachtet, um der Mehrdimensionalität des Untersuchungsgegenstandes gerecht zu werden.

Diese Vielschichtigkeit spiegelt sich konsequenterweise auch in der Forschungsmethode wieder: durch die Verknüpfung städtebaulich-morphologischer Analysen mit Archivalien- sowie Literaturrecherchen, aber auch dem Abgleich mit gesellschaftlichen Entwicklungslinien und politisch-administrativen Strukturen, werden lokale Erkenntnisse zur Berliner Stadtstruktur gewonnen und Hobrechts Beitrag zum Städtebau neu bewertet.

ABSTRACT

Berlin's Urban Expansion – Designing and Adapting the Land-Use Plan from 1862

The "land-use plan for the environs of Berlin" created in 1862 represents a cornerstone on which the inner city is built even to this day. A product of the capitalist-liberal economic system during the 19th century, the plan was considered a task to be carried out in the public interest at the onset of a debate about planning. Shortly after its publication, the urban expansion plan, commonly referred to as the "Hobrecht Plan", was transformed into a forum for debates on the discipline of urban development as well as on the effects of planning, such as land speculation, which was ascribed to the plan until well into the 20th century. International representatives of urban modernism felt that the "Hobrecht Plan" embodied the negative image of socially blind adaptation planning, the spatial realization of which should be prevented at all costs. Ever since the modernistic planning concept was first challenged, criticism directed towards James Hobrecht has been called into question and the plan itself equated to the 19th-century neighborhoods of an idealistic era. Accordingly, the land-use plan serves as a recurring reference in the research regarding not only Berlin's urban development but also the history of European planning paradigms and urban planning models in general.

However, the plan is subject to various interpretations, in which the terms design, implementation and transformation blend together in different ways. In both international and national planning theory discourses, the time before the "pioneers" of the urban planning discipline, such as Reinhard Baumeister (1876), Camillo Sitte (1889) and Joseph Stübben (1890), and the "systematization of urban knowledge" based on Lampugnanis collection of urban design manuals, has been of virtually no relevance. There is hardly any research available on the urban design and planning principles in Germany before 1870. The expansion plans were the first knowledge bases that could be accessed when establishing the discipline of urban development. The institutionalization of urban development was a consequence of the industrial revolution with rapid population growth and unregulated urban expansion. The fact that the urban planning manuals published after 1870 – e.g., Stübben's "Der Städtebau" (City Building) – accessed urban structures such as typologies of public space from the large master plans and case examples of European urban expansions would seem to shed some important light on the significance of the history of ideas and design logic behind the 1862 Berlin land-use plan. This sets the starting point for the cumulative dissertation: The papers with a focus on urban planning strive to examine the history of ideas behind the plan (planning area) in addition to any modifications to the constructed environment. Concentrating on the Berlin example illustrates the principles regarding the emergence and transition of 19th-century urban structures as well as the design principles employed by urban development experts in Berlin. This in turn contributes to alternative interpretations of Hobrecht's Berlin, Prussian urban expansion planning at the end of the 19th century, and to the local history of the disciplines of urban planning and urban development. This should also serve as a basis for the comparative perspective concerning the origins of urban planning in Europe.

This work will allow for an in-depth and critical analysis of Berlin's urban planning and design history between the start of the 19th century up until the fundamental changes that took place towards the middle of the century. Rapid population growth, spurred on by the spread of industrialization, forced Prussian builders and decision-makers to regulate building activities. At this turning point in the city's development in particular, the land-use plan from 1862 united the ideas and tools of Berlin's urban development, thus taking center stage in relevant analyses. Previous investigations on the history of planning suggest that the plan was created as a strategic, flexible and therefore adaptable tool. Consequently, from an urban development point of view, it is logical to postulate that the plan was designed as a framework for growth. As such, the leading research questions in the present papers include:

- **Which urban design and planning principles were applied or developed for the purpose of creating the Berlin land-use plan from 1862?**
- **How can these design and planning principles be explained within a contemporary context?**

The results of this project contain fundamental statements regarding the urban design and planning principles used in Berlin's urban expansion from 1862, which point to the possibility of transferring comparable cases of urban expansion. Furthermore, the plan represents a valuable resource for the planning discipline as the morphological examinations – initially based on geographic information systems – can be used to map out design parameters and the associated design principles before the concept of urban development was actually defined around 1870. The origin of ideas, spatial development and planning statements are regarded in conjunction as the object of investigation in order to satisfy the multidimensionality of the investigation.

This multidimensional nature is therefore also reflected in the research methodology: by linking urban-development-related, morphological analyses with archive and literature research, as well as with the comparison to social lines of development and political-administrative structures, it is possible to acquire local insights into the Berlin urban structure and reassess Hobrecht's contribution to urban development.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Wirkungs- und Wissenszusammenhänge des industriellen Städtebaus 1

1.1. Untersuchungsgegenstand und Aufbau der Arbeit 3
Einordnung der kumulativen Dissertation zum DFG-Gesamtprojekt „Vom Wert und Werden des Hobrechtschen Berlin“ 5
Gliederung der kumulativen Forschung 7
Lesehinweise 9

1.1.1. Erweiterungspläne, Städtebau und Disziplinentwicklung 9

1.1.2. Reformen, Umbruch und Wachstum in Preußen und Berlin im 19. Jahrhundert 12
Preußische Reform- und Bodenpolitik 14
Stadtplanung für die Grundbesitzer 17
Wirtschaftlicher Wandel und Aufstieg 20
Berliner Wohnungsnot 21

1.1.3. Das Planwerk 23

1.2. Forschungsstand 25
Planungswissenschaftliche und historische Einordnung des Bebauungsplans von 1862 26
Forschungen zum Bebauungsplan von 1862 und James Hobrecht 29
Forschungen zu städtebaulichen Vorplanungen im Bebauungsplan 33

1.3. Forschungsdesign 33
Morphologische Untersuchung historischer Kartenwerke 34
Technische und Analytische Vorgehensweise 35

2. Bentlin, Felix (2018): Der Weg zum Bebauungsplan von 1862 – Erstellung, Steuerung und Revision. In: Dolff-Bonekämper, Gabi / Million, Angela / Pahl-Weber, Elke (Hg.) Das Hobrechtsche Berlin. S. 34-57. ISBN (Print): 978–3-86922–529-6 40

3. Bentlin, Felix (2018): Der Entwurf und seine Verfasser – Ideen, Strukturen und Motive des Bebauungsplans von 1862. In: Dolff-Bonekämper, Gabi / Million, Angela / Pahl-Weber, Elke (Hg.) Das Hobrechtsche Berlin. S. 58-105. ISBN (Print): 978–3-86922–529-6 66

4. Bentlin, Felix (2017): Understanding the Hobrecht Plan. Origin, composition, and implementation of urban design elements in the Berlin expansion plan from 1862. In: Planning Perspectives. Volume 33, 2018 – Issue 4: European Spatial Planning. Pages 633–655. ISSN (Print): 0266–5433. Published online: 30 Nov 2017. DOI (Online): https://doi.org/10.1080/02665433.2017.1408484 116

5. Bentlin, Felix / Lammert, Fritz (2018): Der Wandel von Schifffahrts- und Bahninfrastruktur – Neuordnung des Bebauungsplans von 1862. In: Dolff-Bonekämper, Gabi / Million, Angela / Pahl-Weber, Elke (Hg.) Das Hobrechtsche Berlin. S. 170-195. ISBN (Print): 978–3-86922–529-6 142

6. Bentlin, Felix (2018): Die Idee von Quartieren – Planungseinheiten im Bebauungsplan von 1862. In: Dolff-Bonekämper, Gabi / Million, Angela / Pahl-Weber, Elke (Hg.) Das Hobrechtsche Berlin. S. 288-309. ISBN (Print): 978–3-86922–529-6 170

7. Diskussion der Ergebnisse 194

7.1. Archivalien- und Methodenbewertung 195
Ein umfassendes Planwerk in den Berliner Archiven 195
Datenbasis und Methode 196

7.2. James Hobrechts Wirken und dessen Rezeption im Kontext der Erweiterungsplanung 200

7.3. Genehmigung der Stadterweiterungsplanung ohne Entwässerungsplanung 206

7.4. Der gesamtstädtische Plan als Regulierungsinstrument nach industriellem Blockzuschnitt 210
Das Planwerk als gesamtstädtisches Regulierungsinstrument für Jahrzehnte 211
Wandel des Berliner Blocks: Größenüberschreitung, Nutzungswandel und Erschließungsfragen 212

7.5. Städtebauliche Entwurfs- und Planungsprinzipien im Anschluss an Vorplanungen preußischer Stadtbaukunst 217
Städtebauliche Motive des Kommissariums 224
Städtebauliche Grundlagen der Berliner Quartiere 229

7.6. Plan unter Zwängen, Hindernissen und Verwertungsdruck 232

7.7. Ausblick und offene Fragen 239

8. Anhang 243
Bestand der Abteilungspläne im Landesarchiv Berlin 243
Literatur- und Quellenverzeichnis 245
Abbildungsverzeichnis 255

1. Wirkungs- und Wissenszusammenhänge des industriellen Städtebaus

Das gründerzeitliche Berlin, das auf Grundlage des Bebauungsplans von 1862 entstand, erfährt heutzutage vor allem Wertschätzung. Obwohl die Planung über 50 Jahre lang den Stadtraum der wachsenden Industriemetropole des 19. Jahrhunderts bis ins 20. Jahrhundert definierte und damit das Bild der inneren Stadt[1] bis heute maßgeblich prägt, spielen die Ursprünge des Stadtgrundrisses eine geringe Rolle in Gegenwartsentwicklungen. Unbekannt sind dabei vor allem städtebauliche Hintergründe der über 150 Jahre zurückliegenden Planung. Dazu zählen sowohl die Ideen und Vorstellungen der beteiligten Experten, als auch die Planungs- und Entwurfsprozesse sowie Hauptakteure der berühmten Stadterweiterung.

Berlin schenkt den Protagonisten seines Stadtgrundrisses bis heute kaum Aufmerksamkeit.[2] James Friedrich Ludolf Hobrecht (1825 bis 1902) – zu Beginn der leitende Planer der Erweiterungsplanung – war ein Repräsentant preußischer und darüber hinaus deutscher Ingenieurs- und Planungspraxis. Aufgrund seines breiten Expertenwissens im Bereich der Stadthygiene sowie der Stadterweiterung wurde er nicht nur in 34 deutsche Städte als Berater gerufen, sondern in gleicher Funktion auch nach Moskau, Tokio, Kairo und Alexandria.[3] Noch zu Lebzeiten erhielt James Hobrecht auch wegen dieser Tätigkeiten vielfache Ehrungen, Titel und sogar einige Widmungen im Stadtraum des wachsenden Berlins, die jedoch, wie sein Grab, im Laufe der Zeit verschwanden und in Vergessenheit gerieten.[4]

[1] Vgl. Herold 2018a

[2] Wenn an die Stadterweiterung von 1862 erinnert wird, steht der Name Hobrecht im Mittelpunkt, obwohl das beauftragte Kommissarium aus weiteren Protagonisten bestand, wie Franz Gustav Assmann (1825 – 1895). Trotz des Textes von Klaus Strohmeyer, der die Diskussion um ein Denkmal für James Hobrecht im Jahr 2000 thematisierte, existiert bis heute kein Berliner Denkmal für den einflussreichen Politiker, Baumeister und Ingenieur. Vgl. Strohmeyer 2000, S. 15-20. Nur eine Gedenktafel zu Ehren Hobrechts befindet sich im Berliner Stadtgebiet am Halleschen Ufer 78. Sie wurde am 02.09.1999 am Eingang der ehemaligen Pumpstation III der Berliner Kanalisation installiert, welche zwischen 1873-1876 erbaut und von 1876 bis 1972 betrieben wurde. Vgl. Baudisch und Ribbe 2014, S. 169-170 und S. 437

[3] Vgl. Kieling 1987, S. 252 und Strohmeyer 2000, S. 11 und S. 139-160

[4] Beispielsweise erhielt Hobrecht Orden der Adelshäuser Hohenzollern, Anhalt sowie Hessen und wurde Mitglied der Königlichen Bau-Deputation. Zu seinem 70. Geburtstag wurde Hobrecht zum Geheimen Baurat und 1897 zum Stadtältesten ernannt. Vgl. Strohmeyer 2000, S. 15-20 und S. 186-188

Vor dem Hintergrund des zunehmenden Verlusts von Wissen und Wertschätzung über dieses prägende Stadtentwicklungsinstrument und seiner Akteure erscheint es aufschlussreich und gebührend zugleich, den Um- und Neubau Berlins an der Schwelle zum Industriezeitalter zu verfolgen und wirksame Vorgehensweisen der Entscheidungsträger und Stadtgestalter anhand des originären Bebauungsplans herauszuarbeiten. Nicht zu vergessen ist auch bei der Bewältigung städtebaulicher und planerischer Herausforderungen der Gegenwart, dass der Baufortschritt von Städten kontinuierlich morphologischen Mustern unterliegt und folgt.[5] Der städtebaulichen und stadtgeschichtlichen Aufarbeitung kommt damit paradigmatische Bedeutung für die Disziplinentwicklung zu.

Interdisziplinäre Perspektiven auf den Bebauungsplan von 1862

Mit Blick auf die letzte große Veranstaltung zum alltagssprachlich „Hobrechtplan" genannten Stadterweiterungsplan im Jahr 2012 unter dem Titel „150 Jahre Hobrecht-Plan für Berlin. Die Stadtplanung, die Wohnungsfrage und der Staat" wird deutlich, dass die Diskussion und Aufarbeitung der damaligen Planung bis heute besonders durch Stadtsoziologen und –historiker vorangetrieben wird.[6] Dabei wird die historische Situation der Berliner Wohnungsnot Ende des 19. Jahrhunderts dazu genutzt, Querbezüge zu den heutigen Herausforderungen der Wohnungs- und Mietenpolitik herzustellen. Während soziale und stadtökonomische Aspekte die wissenschaftliche Diskussion prägen, treten baulich-räumliche Aspekte der damaligen Stadterweiterungsplanung eher in den Hintergrund. Dabei wurden innerhalb dieser städtebaulichen Epoche des explosionsartigen Stadtwachstums in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auch die Straßenquerschnitte, Platzflächen und Quartierszuschnitte erstellt, die jene öffentlichen Räume darstellen, die das alltägliche Tätigkeitsfeld von Stadtplanern, Architekten und Ingenieuren im 21. Jahrhundert bilden.

Es verwundert, dass die Entwurfsgrundsätze und deren Entstehungsgeschichte trotz fundierter Vorarbeiten zum Bebauungsplan von 1862 bisher kaum systematisch analysiert wurden, stellen sie doch eine Voraussetzung für die Auseinandersetzung mit der damaligen Planung dar. Meilensteine bilden die Forschungsergebnisse zum Berliner Mietshaus von Johannes Geist und Klaus Kürvers sowie die umfassende Archivalienarbeit von Jutta Lubowitzki zwischen 1980 und 1990. Zusammen mit weiteren Publikationen wurde insbesondere in dieser Zeit ein umfangreiches Wissen zu den Bedingungen der Stadtproduktion, zu den Lebensbedingungen in der Kaiserzeit und zu Haustypologien generiert. Zwar wurden bisher einzelne Abteilungspläne der Erweiterungsplanung bezüglich der Planinhalte untersucht, aber bisher fehlt eine gesamtstädtische Analyse zu den Strukturmerkmalen der Planung. Bisher ungeklärte Fragen stellen sich u. a. zur Verteilung und Form der öffentlichen Räume, zur Dimensionierung der Baublöcke und zur Komposition von Quartierseinheiten. Damit wird deutlich, dass die städtebaulichen Parameter sowie die Einstellungen und Grundsätze, die dem Erscheinungsbild einer zukünftigen Stadt zugrunde liegen, nur an der Oberfläche betrachtet wurden. In Anbetracht der

[5] Vgl. Hutterer 2018b
[6] Ohne die Veranstaltung der Hermann-Henselmann-Stiftung wäre das Jubiläumsjahr des Plans in der Stadtöffentlichkeit kaum aufgetaucht. Am 27. Oktober 2012 fand das 8. Hermann-Henselmann-Kolloquium unter dem Titel „150 Jahre Hobrecht-Plan für Berlin. Die Stadtplanung, die Wohnungsfrage und der Staat" statt. Weitere Informationen unter: http://www.hermann-henselmann-stiftung.de

mittlerweile erprobten Prinzipien der behutsamen Stadterneuerung und der selbstverständlichen Akzeptanz der gründerzeitlichen Stadt erscheint die Beschäftigung mit den Planungs- und Entwurfsprinzipien der Stadt des 19. Jahrhunderts von vermeintlich geringer Bedeutung. Dabei kann eine vertiefende Untersuchung zu den Planungsgrundsätzen und zu den spezifischen gestaltprägenden Charakteristika der Stadtstruktur heute wichtige Erkenntnisse über die Entstehung der Planungsdisziplin, über den Plan selbst sowie Formierungs- und Wandlungsprozesse der gründerzeitlichen Stadtquartiere in Berlin liefern. Besonders vor dem Hintergrund der Debatte um die Renaissance sowie zunehmende Verdichtung von Innenstadtquartieren, aber auch der Erschließung neuer Stadtgebiete auf der „grünen Wiese“ wird die Relevanz einer städtebaulichen Bewertung deutlich. Darüber hinaus stellt die Berliner Erweiterungsplanung im europäischen Kontext ein Beispiel einer öffentlichen Planung im großen Maßstab dar, die nicht nur deutlich vor der Entstehung der eigentlichen Disziplin[7] ausgeführt wurde, sondern auch in der Gegenwart das Potential birgt, Handlungsfelder und stadtentwicklungspolitische Zielrichtungen für den Umgang mit gesellschaftlichen Herausforderungen wie Migrations-, Wachstums- und Verteilungsprozesse aufzuzeigen. Die vorliegende kumulative Dissertation nimmt diese Perspektive ein und legt aus morphologischer Sicht spezifische Typologien und Motive der Planung des industriellen Zeitalters dar. So wie die griechische Polis, die römische Colonia und die mittelalterliche Civitas die Summe der Lebensinhalte ihrer Zeit zum Ausdruck brachten, so ist die heutige Stadt wesentlich durch den Gesellschaftswandel und die Industrialisierung im 19. Jahrhundert geprägt. Der Bebauungsplan von 1862 hat in diesem Sinne nie aufgehört planungsrelevant zu sein.

1.1. Untersuchungsgegenstand und Aufbau der Arbeit

Dass der Untersuchungsgegenstand weit über das Planwerk von 1862 hinausgeht, wurde bereits durch die bestehenden Unklarheiten bei der Definition des „Hobrechtplans" bzw. des „Bebauungsplans von 1862“ im Rahmen der Recherche zu dieser Arbeit deutlich und zusätzlich durch die Forschungsarbeiten der TU Berlin[8] definiert. Im Unterschied zum Flächennutzungsplan der Gegenwart existiert keine einheitliche Zuordnung der historischen Plansammlung. Der „Bebauungsplan der Umgebungen Berlins" setzt sich aus 15 genehmigten Abteilungsplänen[9] und erläuternden Berichten zusammen, die im Zuge der Veröffentlichung zu gesamtstädtischen Übersichtsplänen zusammengeführt wurden.[10] In den folgenden Revisionsjahren bis 1900 entstand eine Vielzahl weiterer Planausfertigungen der Abteilungen, die um 1885 mit wesentlichen Änderungen neu aufgelegt wurden. Der Bebauungsplan von 1862 ist demnach eine bedeutende Sammlung unterschiedlicher Plan- und Schriftdokumente, wobei lediglich die Abteilungspläne ohne Erläuterungsberichte Teil der Genehmigung waren. Die Vielschichtigkeit des

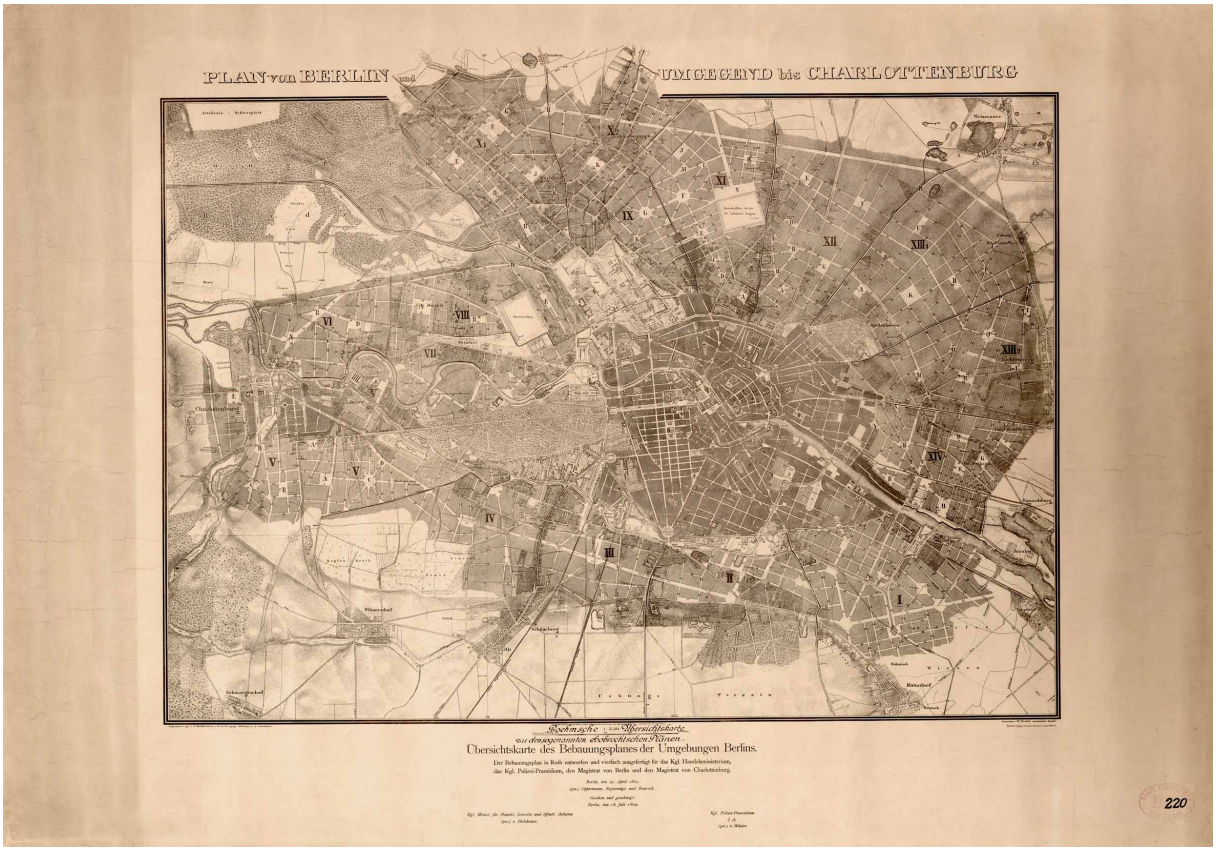
[7] Im Rahmen des DFG-Forschungsprojektes an der TU Berlin konnten disziplinäre Hintergründe zur Berliner Stadterweiterung erforscht werden. Besonders ingenieurwissenschaftliche Aspekte, wie Straßenhierarchien, -querschnitte und -verbindungen, prägen die sich entwickelnde Disziplin zwischen 1830 und 1860. Vgl. Herold 2018b

[8] Das Hobrechtsche Berlin wurde durch das DFG-Gesamtprojekt neu definiert und durch interdisziplinäre Lesarten ergänzt. Vgl. Calbet i Elias/Million 2018 und Dolff-Bonekämper/Million/Pahl-Weber 2018

[9] Neben den Genehmigungsplänen entstanden auch Entwurfs- und Arbeitspläne, die einen ähnlichen graphischen Duktus aufweisen. Neben Nivellementsplänen und Situationsplänen, die den Bestand der Stadterweiterungsgebiete dokumentieren, wurden für jede Abteilung Broullionkarten sowie eine erste und zweite Reinkarte und Retentpläne mit den Erweiterungsentwürfen angefertigt. Vgl. Hobrecht 1861b

[10] Es erschienen die Übersichtspläne von Boehm (1862, 1865), Sineck (1863, 1882) und Liebenow (1867) hauptsächlich in den Verlagen Kraatz, Schropp und Reimer.

Planungsprozesses wird jedoch erst dann nachvollziehbar, wenn die Planzeichnungen mit den dazugehörigen Erläuterungsberichten gemeinsam betrachtet und vor dem Hintergrund der bestehenden Stadt kontextualisiert werden.



Boehmsche Übersichtskarte zu den so genannten Hobrechtschen Abteilungsplänen vom 25. April 1862, genehmigt am 18. Juli 1862. Quelle: Landesarchiv Berlin

Dennoch hat sich der Begriff „Hobrechtplan“ sowohl im wissenschaftlichen als auch im alltäglichen Sprachgebrauch etabliert. Gemeint ist die harmonisierte Übersichtskarte von 1862. Bei genauerer Untersuchung der Druckausfertigungen der Übersichts- und Abteilungspläne wird deren Entstehungsgeschichte nachvollziehbar. Die „Boehmsche Übersichtskarte zu den so genannten Hobrechtschen Abteilungsplänen vom 25. April 1862, genehmigt am 18. Juli 1862“, entstand auf der Grundlage des „Plan[s] von Berlin und Umgegend bis Charlottenburg“, gezeichnet von Ferdinand Boehm im Maßstab 1:15 584. Die „Übersichtskarte des Bebauungsplanes der Umgebungen Berlins“ erschien in unterschiedlichen Auflagen. Der Plan wurde in den Folgejahren vom Verlag der Schroppschen Landkarten Handlung[11] als „Neuester Bebauungs-Plan von Berlin mit nächster Umgebung“ im Maßstab 1:12 500 (1863) und vom Berliner Verlag von Dietrich Reimer „Plan von Berlin und Umgegend bis Charlottenburg“ im Maßstab 1:15 584 (1865) vertrieben. Ein Schriftzug „zu den sogenannten Hobrechtschen Plänen“ taucht einzig auf der hier dargestellten Ausgabe von 1862 auf und stellt vermutlich eine später hinzugefügte handschriftliche Notiz dar.

[11] Gründer des Verlags war Simon Schropp, wobei das Unternehmen im Besitz von Leopold Ferdinand Béringuier zur Planerstellung war.

Einordnung der kumulativen Dissertation zum DFG-Gesamtprojekt „Vom Wert und Werden des Hobrechtschen Berlin“

Im Rahmen der aktuellen städtebaulichen Diskussion in Berlin wird die gründerzeitliche Stadt inzwischen positiv bewertet und als wichtiges Charakteristikum Berlins verstanden. Einerseits orientieren sich stadtpolitische Entscheidungsträger vor allem am Modell der gründerzeitlichen Stadt, andererseits hinterfragen Stadtforscher die Wirkmechanismen des industriellen Städtebaus und beschreiben eine konsensuale Wertschätzung der Berliner Gründerzeitquartiere.[12] Ein vergleichbarer gesellschaftlicher Wertewandel in Bezug auf den Bebauungsplan war ebenso wenig untersucht wie die Rolle der Hobrechtschen Stadtstruktur im heutigen Stadtraum.[13] Anlässlich des 150. Jahrestages der Veröffentlichung des „Hobrechtsplans“ beschäftigten sich seit 2012 am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin verschiedene Lehr- und Studienprojekte mit dem Bebauungsplan von 1862. Innerhalb des DFG-Forschungsprojekts „Vom Wert und Werden des Hobrechtschen Berlin“ arbeiteten von 2014 bis 2017 die Fachgebiete Städtebau, Bestandserneuerung und Denkmalpflege an einer Neubewertung der Stadterweiterung, der eine Definition des „Hobrechtschen Berlins“ zu Grunde lag.[14] Die Arbeit mit den Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern der TU Berlin war der Beginn für eine Reihe von Austausch- und Kooperationsformaten zum Forschungsgegenstand, der letztlich die kumulative Dissertation initiierte.

Ziel des fächerübergreifenden Forschungsprojekts an der TU Berlin war eine tiefgreifende und kritische Betrachtung der Stadt- und Planungsgeschichte Berlins, in welcher Ideen- und Realgeschichte des Plangebietes von seiner Entstehung bis heute integriert beleuchtet wurden. In drei parallelen und teils aufeinander aufbauenden Forschungssträngen untersuchte das DFG-Gesamtprojekt aus drei Fachgebieten (FG) den Plan nach seiner Logik als Wachstumsgerüst (FG Städtebau und Siedlungswesen), die Entwicklung des Stadtraums hinsichtlich der Robustheit des Wachstumsgerüsts (FG Stadterneuerung und Entwicklung von Siedlungseinheiten) sowie den Stadtraum als Werk der Stadtbaukunst nach seinem kulturellen, historischen und künstlerischen Werten (FG Denkmalpflege). Im Ergebnis entstand ein Beitrag zu aktuellen Debatten um die Europäische Stadt und eine kritische Reflexion des damit verbundenen Erbes der Stadterweiterungsplanungen des 19. Jahrhunderts.

Die Untersuchung in allen drei Forschungssträngen gründete auf einer quellenkritischen Auswertung von Archivalien (Dokumente und Pläne), der Auseinandersetzung mit publizierten Fachtexten und der Analyse stadträumlicher Kartenwerke. Dazu zählten insbesondere die erste Sichtung von Archivalien im Landesarchiv Berlin, die Definition von Auswahlkriterien sowie die Auswertung und Interpretation in Bezug auf den historischen Kontext und auf das Erkenntnisinteresse. Die Analyse der städtebaulichen Planung war hingegen nicht vordergründiger Gegenstand des Forschungsprojekts. Vielmehr wurden politische-regulatorische und baulich-räumliche Dimensionen sowie soziale, kulturelle sowie

[12] Vgl. Hans Stimmann 1997, S. 17-18, Bodenschatz et al. 2010, Bodenschatz/Flierl 2010, Düwel/Gutschow 2005
[13] Vgl. Niethammer 1979 und Langewiesche 1980
[14] An dem DFG-Forschungsantrag waren maßgeblich Laura Calbet i Elias, Stephanie Herold, Florian Hutterer und Christiane Rhede beteiligt. Wertzuschreibungen, räumliche Entwicklung und Planaussagen wurden dort im Begriff „Hobrechtsches Berlin“ vereint, um der Mehrdimensionalität des Untersuchungsgegenstandes gerecht zu werden. Eine Definition findet sich in Calbet i Elias/Million 2018, S. 12.

ökonomische Vorstellungen des Stadterweiterungsgebiets als Sachgesamtheit erforscht. Durch die Verknüpfung stadträumlicher Analysen mit Untersuchungen zu Leitbildern und gesellschaftlichen Wertschätzungen wurde im Wesentlichen ein Beitrag geleistet, das mehrdimensionale und vielschichtige Hobrechtsche Berlin zu definieren und einen Interpretationsrahmen für weitere Forschungen zur Verfügung zu stellen.

Die kumulative Dissertation baut auf dieser ersten Archivalienarbeit und dem interdisziplinären Interpretationsrahmen auf und ergänzt Entwurfs- und Planungsprinzipien des industriellen Städtebaus. Insbesondere wird die Geschichte der preußischen Stadtbaukunst näher betrachtet, um die lokalen Entwicklungslinien städtebaulicher Wissensbestände des 19. Jahrhunderts zu kontextualisieren. Dazu wurde es notwendig, eine eigene Archivalienarbeit im Landesarchiv Berlin durchzuführen und darüber hinaus in anderen Sammlungen zu recherchieren.[15] Zusätzlich zum DFG-Projekt konnten städtebauliche Einzelplanungen anderer Verfasser im Stadterweiterungsplan identifiziert und eingeordnet werden, die zwar Teil der Berliner Stadterweiterung von 1862 waren, aber eigene Planungs- und Entwurfslogiken aufweisen. Im Ergebnis entstand parallel zum Gesamtprojekt eine detaillierte Betrachtung der Planungsgenese, Akteurskonstellation und Bestandteile des Plans in städtebaulicher Hinsicht.

Die Betrachtungsweise des Bebauungsplans von 1862 innerhalb der vorliegenden Dissertation wurde von dem wissenschaftlichen Austausch und interdisziplinären Kooperationsformaten zwischen den Fachgebieten Städtebau, Stadterneuerung und Denkmalpflege geprägt. Besonders bereichernd vollzog sich die fachgebietsübergreifende Grundlagenermittlung und Erschließung der Wissensbestände zur Stadterweiterung. Die Vorarbeiten des Fachgebiets Städtebau im Rahmen des Forschungsantrags zeigten die Verflechtungen zwischen städtebaulichen und stadträumlichen Forschungsfragen auf. Während das Fachgebiet Denkmalpflege historische Planwerke und deren Wertzuschreibungen in die Diskussion um die Berliner Stadterweiterung einbrachte, konnten durch das Fachgebiet Stadterneuerung der stadträumliche Wertewandel und strategische Instrumente der Bestandsentwicklung im Zusammenhang mit der Erweiterungsplanung des 19. Jahrhunderts eingeordnet werden. Mit Hilfe externer Expertenkonferenzen und interner Workshops entwickelte sich in der Diskussion um Forschungshistorie, der Akteure und deren Zugänge ein gemeinsames Verständnis zur Berliner Stadterweiterung. Durch diese Art und Weise des wissenschaftlichen Austauschs wurden Zwischenergebnisse der kumulativen Dissertation interdisziplinär ergänzt, hinterfragt und weiterentwickelt.

Die im DFG-Forschungsprojekt angefertigten Transkriptionen von Dr. Stephanie Herold und die Geodaten-Basis des Karthographieverbundes der TU Berlin waren der Ausgangspunkt für die städtebaulichen Vertiefungsuntersuchungen der kumulativen Forschung. Mit Hilfe des digitalisiertem Planwerks und den transkribierten Erläuterungsberichten werden städtebauliche Analysen unterschiedlicher Zeitschnitte und räumlicher Skalierungsebenen konzipiert, analysiert und anhand des bestehenden Forschungsstands vertiefend diskutiert. Ergänzend zum Gesamtprojekt leistet die vorliegende Arbeit einen Beitrag zur

[15] Die Archive des Stadtmuseums Berlin und der Staatsbibliothek zu Berlin, aber auch das Geheime Staatsarchiv und die Fotothek der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten waren Fundorte für forschungsrelevante Planwerke. Außerdem konnten innerhalb der Archive der Bezirksämter bisher nicht bekannte Abteilungspläne der Stadterweiterung von 1862 zugeordnet werden, siehe Kapitel 7.1.

Differenzierung der Planeigenschaften und –aussagen als gesamtstädtisches Regulierungsinstrument und als Entwurfsinstrument des Kommissariums. Nicht zuletzt beschäftigt sich die Arbeit auch mit der Abgrenzung und Differenzierung des Plans zur Entwässerungsplanung der Stadt. Der Zusammenhang zwischen städtebaulichen und stadthygienischen Planungsschritten wurde im Gesamtprojekt nicht beleuchtet.

Im Rahmen der Herausarbeitung der kompositorischen und strategischen Grundlagen des Bebauungsplans von 1862 stand auch die inhaltliche und methodische Weiterentwicklung der morphologischen Untersuchung im Vordergrund der kumulativen Forschung. Die stadträumlichen Analysekarten im Gesamtprojekt, die vor allem zur Beschreibung der urbanen Transformationen und Innovationen im 20. Jahrhundert dienten, orientierten sich an praktischen Analysestrategien der Stadterneuerung. Dagegen setzte sich die vorliegenden Arbeit mit der Systematisierung und Ausgestaltung der morphologischen Untersuchung als bisher wenig erforschtes Basiswerkzeug der Disziplin auseinander. Auf theoretischer Basis der Methodenforschungen von Klaus Humpert und Gerhard Curdes werden drei erkenntnisleitende Untersuchungsstränge als Bestandteil der Methode präzisiert, die nicht nur zur Rekonstruktion von Entwurfs- und Planungsprinzipien historischer Planwerke dienen, sondern auch auf gewachsene Stadtstrukturen anwendbar sind: Das Decodieren nach städtebaulichen Kennzahlen, nach entwurflichen Planungsprinzipien und nach städtebaulichen Organisationseinheiten. Die Weiterentwicklung der morphologischen Analyse durch diese stadtstrukturellen Dekompositionsschritte liefert einen eigenen Beitrag zur wissenschaftlichen Debatte, besonders im Zusammenspiel von Plänen und Texten im Städtebau.

Autorenerklärung zum wissenschaftlichen Aufsatz

Der Beitrag “Der Wandel von Schifffahrts- und Bahninfrastruktur – Neuordnung des Bebauungsplans von 1862“ wurde von den Autoren Felix Bentlin und Fritz Lammert in Zusammenarbeit erstellt. Der entsprechende Autorenvertrag vom 01.03.2018 liegt der Abgabefassung der kumulativen Disseration vom 20.04.2018 bei und den Guterachterinnen sowie der Fakultätsverwaltung der TU Berlin vor. Die Idee und Analyse wurden von Felix Bentlin konzipiert und durchgeführt. Fritz Lammert hat Literatur recherchiert und die CAD-Grafiken beigetragen. Die Beschreibungen der Hafenanlagen im Bebauungsplan von 1862 wurden von Fritz Lammert angefertigt und durch Felix Bentlin inhaltlich ausgewertet und überarbeitet. Felix Bentlin hat den Aufsatz, mit Ergänzungen von Fritz Lammert, geschrieben.

Gliederung der kumulativen Forschung

Hobrecht selbst äußerte sich nur vereinzelt zu städtebaulichen Fragen seiner Zeit und den gestalterischen Elementen. Deshalb sind seine schriftlichen Aussagen in den Erläuterungsberichten zur Konzeption des Erweiterungsgebietes von großer Bedeutung, die im Rahmen der vorliegenden Arbeit erstmals unter städtebaulichen Gesichtspunkten ausgewertet werden. Der Bebauungsplan von 1862 sollte in Verbindung

mit der Bauordnung[16] die baulich-räumliche Struktur der Stadterweiterung definieren und zugleich einen Regulierungsrahmen für die räumliche Entwicklung der zukünftigen Stadt festlegen. Somit kann der Plan als ein flexibles Wachstumsgerüst gelesen werden, das sowohl eine baulich-räumliche als auch eine politisch-regulatorische Dimension besitzt. Dieser Betrachtungsweise liegt die Annahme zugrunde, dass die explizit städtebaulichen Aussagen des Plans über das Bauliche hinaus auch die Vorstellungen der Planenden zur künftigen Stadt reflektieren. Ziel der Arbeit ist es daher, durch die Untersuchung des Entwurfsprozesses und der konkreten Eigenschaften des Plans sowie der zugrundeliegenden Ideen zu einer neuen, differenzierten Betrachtung des Bebauungsplans und des Berliner Städtebaus zu gelangen. Dabei sollen vor Allem in einer Analyse der baulich-räumlichen und der politisch-administrativen Dimension Erkenntnisse zu Merkmalen und Zusammensetzung der zeitgenössischen Entwurfsprinzipien gewonnen werden.

Die vorliegenden Aufsätze vereint, dass sie die Ideengeschichte des Bebauungsplans von 1862 und die damit verbundenen Veränderungen des Stadterweiterungsgebietes in den Mittelpunkt stellen. Durch den Fokus auf städtebauliche Prinzipien der Entstehung und des Wandels städtischer Strukturen des 19. Jahrhunderts wird die Berliner Städtebau-Expertise an diesem Wendepunkt der Planungsdisziplin aufgezeigt: von Repräsentationsansprüchen königlicher Planungen hin zur Entwicklung regulierender Instrumente zur staatlichen Kontrolle privat getriebener Stadtentwicklung.

Um ein vertiefendes Verständnis des historischen Planungskontexts zu gewinnen, ist neben einer ausführlichen Darstellung des Planwerks zusätzlich eine Einführung in die politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen der Residenzstadt Berlin im Königreich Preußen im 19. Jahrhundert nötig. Um den Plan selbst und seine Auswirkungen einzuordnen, sind die planungsrechtlichen Grundlagen und territorialen Voraussetzungen genauer vorzustellen. In Kombination zu diesem stadtgeschichtlichen Rahmen werden die Leitlinien zur Entwicklung der Städtebaudisziplin im Überblick vorgestellt, sodass der Bebauungsplan in den Kontext der Disziplingeschichte eingeordnet werden kann.

Die ersten beiden Aufsätze „Der Weg zum Bebauungsplan von 1862 – Erstellung, Steuerung und Revision" und „Der Entwurf und seine Verfasser – Ideen, Strukturen und Motive des Bebauungsplans von 1862" bilden sowohl die Grundlage zur historischen Einordnung des Planungsprozesses und vervollständigen die bis dato vorliegenden Forschungserkenntnisse. Besonderer Schwerpunkt liegt auf den städtebaulichen Entwurfsprinzipien und Planungsentscheidungen des Kommissariums. Im Vordergrund steht die Ausarbeitung von gestalterischen und planerischen Entscheidungen, die Hobrecht in seiner Tätigkeit als Kommissarius für den Bebauungsplan unmittelbar und dem Kommissarium im Polizeipräsidium insgesamt zugewiesen werden können, um prägende Motive des Bebauungsplans zu benennen. Dabei stehen analytische Fragestellungen zum zeitgenössischen Planungsverständnis und –wissen im Fokus, auf die das Kommissarium und insbesondere Hobrecht zurückgreifen konnte. Außerdem werden die Planungs- und Verwaltungshierarchien, in denen der Bebauungsplan erstellt wurde, sowie

[16] Eine ausführliche Darstellung der Genese der historischen Berliner Bauordnungen findet sich in Hutterer 2018a.

Vorgängerplanungen beleuchtet. Eine Annäherung an Hobrechts Entwurfsverständnis soll durch die Auswertung von Primärquellen und den darin enthaltenen expliziten schriftlichen und zeichnerischen Aussagen des Kommissarius erfolgen. Der dritte Aufsatz spannt die Brücke zwischen den ursprünglichen Planungsideen und der realisierten Stadterweiterung. Da das Plangebiet etwa ein Zehntel der Fläche des heutigen Stadtstaates Berlin umfasst, werden neben einer gesamtstädtischen Betrachtung drei ausgewählte Vertiefungsbereiche untersucht. („Understanding the Hobrecht Plan. Origin, composition, and implementation of urban design elements in the Berlin expansion plan from 1862"). Diese Einzelfallstudien stehen repräsentativ für stadtstrukturelle Wirkungsmechanismen des Bebauungsplans.

Die beiden letzten Aufsätze beleuchten ausgewählte Aspekte des Plans und vertiefen die Vorstellungen sowie den Einfluss von Infrastruktur („Der Wandel von Schifffahrts- und Bahninfrastruktur – Neuordnung des Bebauungsplans von 1862") und die Organisation der Siedlungseinheiten („Die Idee von Quartieren – Planungseinheiten im Bebauungsplan von 1862"). So wird der Frage nachgegangen, welchen städtebaulichen Beitrag die Planung des Kommissariums zur Charakteristik der Berliner Gründerzeitquartiere leistet und inwiefern der Stadterweiterungsplan die Idee von Einheiten in der Planung widerspiegelt. Externe Einflüsse stellten den Plan kurz nach seiner Genehmigung auf eine Belastungsprobe. Die Dynamik zwischen Planzeichnung und Realität wird besonders durch die nachträgliche Integration der Bahninfrastruktur ersichtlich. Anhand wesentlicher Eigenschaften des Plans bezüglich der Wasser- und Bahninfrastruktur werden Einblicke in seine Kompatibilität und Anpassungsfähigkeit gewährt.

Schließlich werden die Forschungsergebnisse mit bestehenden Forschungen abgeglichen und diskutiert. Außerdem erfolgt ein Ausblick zu Anknüpfungspunkten für Forschung und Praxis. Darüber hinaus bieten die Aufsätze ein vergleichbares Kartenmaterial auf gesamtstädtischer Ebene, welches Impulse und Grundlagen für interdisziplinäre Forschungen bietet.

Lesehinweise

Im Laufe der Arbeit hat sich herausgestellt, dass in der wissenschaftlichen Auseinandersetzung eine konkrete Begriffsunterscheidung sowohl zum Bebauungsplan als auch zum Hauptakteur Hobrecht nötig ist. Wenn in der vorliegenden Arbeit von „Kommissarius Hobrecht" gesprochen wird, bezieht sich dies auf die Anstellungszeit von James Hobrecht als Leiter im „Kommissarium zur Ausarbeitung der Bebauungspläne für die Umgebung Berlins" von 1859 bis 1861. Wenn in der vorliegenden Arbeit von „dem Plan" gesprochen wird, ist der genehmigte Bebauungsplan von 1862 gemeint, jedoch nicht im Sinne der harmonisierten Übersichtspläne, sondern in Bezug auf die 15 collagierten Abteilungspläne.

1.1.1. Erweiterungspläne, Städtebau und Disziplinentwicklung

Die Erstellung des Bebauungsplans von 1862 ist nicht mit der Aufstellung gegenwärtiger Bebauungspläne, Flächennutzungspläne oder sonstiger gesamtstädtischer Planungen zu vergleichen, da die Disziplin der Stadtplanung als Wissenschaft nicht existierte und sich das Handlungsfeld der Stadtplanung erst

entwickelte. Die Ursprünge der Disziplin beruhen auf ersten subjektiven Planungserfahrungen, die eng mit den Stadterweiterungsplanungen des 19. Jahrhunderts in Folge gesellschaftlicher und ökonomischer Transformationsprozesse einhergehen.[17] Durch die Druckfassungen gesamtstädtischer Planungen in einem bis dahin nicht dagewesenen Maßstab werden städtische Strukturen vor deren Realisierung bereits erfahrbar und diskutierbar. Der damit einhergehende Prozess der Verwissenschaftlichung und Insitutionalisierung des Fachbereichs Stadtplanung überführt Entwurfs- und Planungserfahrungen in Prinzipien- und Beispielsammlungen einer werdenden Disziplin.

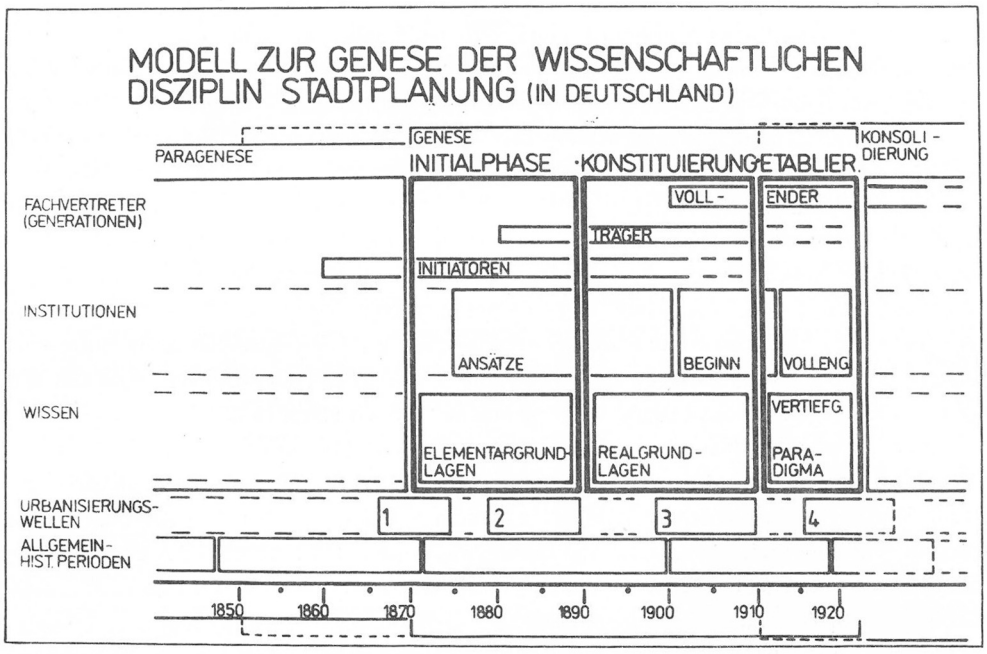
In der gegenwärtigen Theorie des Städtebaus wird die gebaute Stadt als Gegenstand und Gebilde sozialer, ökonomischer, ökologischer und baulich-räumlicher Dimensionen verstanden, wobei der Städtebau eine Teildisziplin der Stadt- und Raumplanung ist, die zwischen der französischen Revolution und dem Ende des Zweiten Weltkriegs als Ausgangspunkt der Stadtplanung einen langen Entwicklungsprozess des eigenen Selbstverständnisses durchlebte.[18] Nach Frick definiert sich das Wesen des Städtebaus als deutlich vom Errichten einzelner Gebäude zu unterscheidenden Vorgang mit zwei Ebenen: Einerseits werden die Anordnung und Beziehung von Gebäuden als kompositorischer Akt vorgenommen. Zum Anderen wird die Bautätigkeit in einem Gebiet auf Basis eines bestimmten Instrumentariums gesteuert und koordiniert. Damit stellt sich der Städtebau als Querschnittsfeld baulich-räumlicher Komposition und administrativ-regulatorischer Steuerung dar.

Die Debatte, ob Städtebau eine eigene Disziplin darstellt oder sich nur aus der Schnittmenge der Bau-, Planungs- und Gestaltungsdisziplinen konstituiert, wird seit der Begründung des modernen Städtebaus am Ende des 19. Jahrhunderts bis heute geführt.[19] Konsens der wissenschaftsgeschichtlichen Forschung ist die Institutionalisierung des Städtebaus als Reaktion auf das industrielle Stadtwachstum infolge des rasanten Bevölkerungswachstums und der Landflucht.[20] Bereits ab Mitte des 19. Jahrhunderts treten städtische Herausforderungen, wie Wohnungsnot und mangelhafte Stadthygiene, in den Vordergrund erster sozialkritischer Veröffentlichungen und Debatten der Urbanisierung. Eine Überlagerung mit den Denkweisen nichttechnischer Disziplinen findet im Einzelnen statt, aber die Disziplin des Städtebaus erwuchs maßgeblich aus der Architektur und dem städtischen Ingenieurbau.[21] Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts waren das erste Handlungsfeld der formalen öffentlichen Stadtplanung, in Zuge dessen disziplinäre Ziele, Ideen und Prinzipien entwickelt wurden, um auf neue Anforderungen zu reagieren.[22] Auch Ildefonso Cerdà, der 1860 den Erweiterungsplan für Barcelona verantwortete und seine Schrift „Teoría general de la urbanización" 1867 veröffentlichte, forderte eine Theorie des Städtebaus ein und beeinflusste das Verständnis von Städtebau mit den verschriftlichten Erfahrungen der Erweiterungsplanung.[23] Neben dieser Gründungsphase des Städtebaus, die wesentlich durch städtebauliche Handlungsmaximen aufgrund von Wachstums- und Hygienekrisen Einfluss auf die

[17] Vgl. Kegler 1990, S. 65. Auch Lampugnani bestätigt, dass sich der Städtebau auf das Erfahrungswissen der frühen Stadterweiterung beruft: „Städtebau gründet sich auf vielerlei handfesten Kenntnissen und konkreten Erfahrungen." Lampugnani 2017, S. 7
[18] Vgl. Frick 2011, S. 13 und S. 193. Siehe hierzu auch Düwel/Gutschow 2005, S. 35-41. Auch Kegler ordnet den Städtebau in die Disziplin der Stadtplanung ein und verweist auf „fließende Grenzen" innerhalb der Disziplinen. Kegler 1990, S. 66
[19] Vgl. Lampugnani 2017, S. 7. Siehe hierzu auch Kegler 1990, S. 66
[20] Vgl. Lampugnani 2017, Frick 2011, Düwel/Gutschow 2005, Kegler 1990, Albers 1975
[21] Vgl. Albers 1975, S. 10 und Vgl. Frick 2011, S. 21 und Herold 2018b
[22] Vgl. Frick 2011, S. 119-120
[23] Vgl. Cerdà 1867. Siehe hierzu auch Frick 2011, S.44

Stadtentwicklung nahm, folgt bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine Etablierung des Berufsfelds. Die Genese der Stadtplanung wird nach Kegler in drei qualitative Phasen zwischen 1870 und 1922 unterschieden:[24]

1. Initialphase: Bildung disziplinärer Grundlagen (1870 bis 1890)
2. Konstituierungsphase: Ausbau der Disziplin (1890 bis 1900)
3. Etablierungsphase: Vollendung der Disziplin (1910 bis 1922)



Modell zur Genese der wissenschaftlichen Disziplin Stadtplanung in Deutschland nach Harald Kegler. Quelle: Kegler 1990, S. 69

Eine frühe wissenschaftliche Aufarbeitung zur Disziplin des Städtebaus liefert Albers[25], der vier Zeitabschnitte mit übereinstimmenden Schwerpunkten zur Unterteilung der städtebaulichen Disziplinentwicklung zwischen 1875-1945 benennt, wobei in der wissenschaftlichen Betrachtung stets 1876 als das Geburtsjahr des Städtebaus benannt wird, da der Karlsruher Professor Reinhard Baumeister sein Lehrbuch der Stadtplanung mit dem Titel „Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung“ 1874 bzw. 1876 in Berlin veröffentlichte.[26] Die Auseinandersetzung mit der Berliner Stadterweiterung von 1862, aber auch weitere städtebauliche Veröffentlichungen von Berliner Verlagen und Autoren nehmen Einfluss auf die sich wandelnde Expertise:[27]

[24] Vgl. Kegler 1990, S. 67
[25] Vgl. Albers 1975, Vgl. auch Albers 1997
[26] Auf Grundlage der von Baumeister mitentwickelten Tagungsbeschlüsse des deutschen Architekten- und Ingenieurvereins von 1874 verfasste er sein Lehrbuch, welches zwei Aufgaben für die Stadterweiterung benennt: neue Wohnungen schaffen und den Verkehr erleichtern. Vgl. Baumeister 1874
[27] Eine Auflistung städtebaulicher Fachveröffentlichungen findet sich in Albers 1975, S. 15-19.

- 1875-1895: Städtebauliche Fachveröffentlichungen[28] und erste Fachbücher, u. a. Ernst Bruch zum Bebauungsplan von 1862 (1870) und Gustav Assmann (1871)
- 1895-1915: Diskussion städtebaulicher Problemstellungen und Handbücher, u. a. Werner Hegemanns Bericht zur Berliner Städtebauausstellung (1911)
- 1915-1930: Städtebauliche Veröffentlichungen sowie Handbücher mit sozialen und funktionalen Aspekten, u. a. mit den Berliner Veröffentlichungen von Gurlitt (1920) und Hoepfner (1921/1928)[29]
- 1930-1945: Methodische Ansätze des Städtebaus, u. a. von Gottfried Feder (1930)[30]

Hervorzuheben ist, dass Baumeister in seinem städtebaulichen Grundlagenwerk die Ausführungen des stellvertretenden Leiters des Berliner Kommissariums zur Ausarbeitung des Bebauungsplans Gustav Assmann und die kritische Auseinandersetzung Bruchs mit dem Berliner Plan einbezieht.[31] Das Werk ist geprägt von den sozialen, ökonomischen und stadträumlichen Entwicklungen Berlins. Nicht nur in Baumeisters Werk, sondern auch in den folgenden Lehrbuchsammlungen , wie etwa Stübbens Werk „Der Städtebau" von 1890, werden städtebauliche Fallbeispiele der Berliner Stadterweiterung herangezogen, um Platzpositionierungen, Straßenquerschnitte und Blickachsen zu diskutieren.[32]

Der Bebauungsplan von 1862 ist damit als ein erstes Instrumentarium vor der Institutionalisierung des Fachgebiets Städtebau bzw. Stadtplanung einzuordnen. Er stellt nicht nur einen ersten staatlichen Lenkungsversuch der Bodenverteilung dar, sondern wird auch zum Diskussionsgegenstand für Experten der Stadthygiene, der Architektur und des Ingenieurwesens. Damit trägt er als Abbild planerischer Vorstellungen und praxisorientierter Wissensbestände zum initialen Moment der Disziplinentwicklung bei. Der ökonomische und gesellschaftliche Wandel zu Beginn des 19. Jahrhunderts war damit nicht nur Voraussetzung für das Wachstum der Städte, er bildet gleichzeitig auch die Rahmenbedingung für die sich formierende Disziplin des Städtebaus und die Entwicklung rechtlicher und gestaltgebender Instrumente der Stadtplanung.

1.1.2. Reformen, Umbruch und Wachstum in Preußen und Berlin im 19. Jahrhundert

Der Bebauungsplan von 1862 entstammt einer Zeit, die durch gesellschaftlichen, politischen und ökonomischen Wandel geprägt war. Die Stein-Hardenbergschen Reformen, die Privatisierung des Bodens, die industrielle Produktion und neue Formen der städtischen Verwaltung beeinflussten die Entwicklung Berlins und die lokale Stadtentwicklung. Im Zuge des Umbruchs von absolutistischer zu wirtschaftsliberaler Gesellschaftsordnung und der Entstehung kommunaler Selbstverwaltung markiert

[28] Weitere Fachveröffentlichungen sind: von Eitelberger v. Edelberg zur Bebauung der Wiener Ringstraße (1858) und Gräfin Adelheid Dohna-Polinski zur Wohnungsnot in Großstädten (1874).
[29] „Handbuch des Städtebaus" (1920) von Cornelius Gurlitt und „Grundbegriffe des Städtebaus" K. A. Hoepfner (1921: Band 1; 1928: Band 2) erschienen beide in Berlin.
[30] „Die neue Stadt" (1939) von Gottfried Feder
[31] Vgl. Baumeister 1876, S. 75
[32] Berliner Beispiele finden sich u. a. in Baumeister 1876, S. 119 und S. 183 und Stübben 1890, S. 190

der Bebauungsplan von 1862 einen Meilenstein in der Planungshistorie Berlins und einen Wendepunkt preußischer Urbanisierungsgeschichte.

Die Geschichte der Stadt Berlin ist untrennbar mit dem Königreich und dem Staat Preußen verbunden.[33] Gesellschaftspolitische Erneuerungsprozesse des preußischen Staatsapparats haben deshalb ebenso starke Auswirkungen auf die Stadtentwicklung, wie kriegerische Auseinandersetzungen. Als Herrschaftssitz der preußischen Krone erhielten Stadterweiterungen eine besondere Aufmerksamkeit. Die Residenzstadt Berlin, die seit 1634 eine einheitliche Verwaltung aufgebaut hatte, wurde nach dem Dreißigjährigen Krieg (1618 bis 1648) in drei wesentlichen Schritten zur Festung ausgebaut und bis zu Beginn des 18. Jahrhunderts erweitert:[34]

- Der Friedrichswerder entstand noch innerhalb des Festungsrings und wurde 1662 mit dem Stadtrecht ausgestattet.
- Die Dorotheenstadt außerhalb der Befestigungsanlagen wurde 1688 vorwiegend für Glaubensflüchtlinge aus Frankreich nach einem Bebauungsplan von Joachim Ernst Biesendorf in einem rechtwinkligen Straßennetz angelegt. Das bis dahin cöllnische Vorwerk Tiergarten erhielt bereits 1674 städtische Privilegien. Rund um die mittelalterliche Stadtmauer entwickelten sich weitere kleine Vorstädte, wie die Sophienstadt, die Spandauer Vorstadt, die Georgenvorstadt oder die Stralauer Vorstadt. Erst als Friedrich Wilhelm I. sich entschloss, eine das gesamte Gebiet der Kern- und Vorstädte einschließende Akzisemauer[35] (1736 – 1865) zu bauen, konnte sich die Stadt weiterentwickeln, ohne das in den nächsten 200 Jahren ein Mangel an Bauflächen innerhalb der Zollgrenze auftreten würde.
- Die Friedrichstadt, welche 1691 gegründet und von Johann Heinrich Behr, Martin Grünberg und Johann Arnold Nering geplant wurde, wurde ebenfalls hauptsächlich von französischen Glaubensflüchtlingen wie den Hugenotten besiedelt. Auf Wirken von König Friedrich I. wurde die Friedrichstadt mit den Städten Berlin, Cölln, Friedrichswerder und Dorotheenstadt zum 1. Januar 1710 zur „Königlichen Haupt- und Residenzstadt Berlin" zusammengeschlossen.[36]

Damit wurde der mittelalterliche Stadtkern Berlins schrittweise durch kompakte Addition neuer Stadtgebiete mit einer einheitlichen Stadtbegrenzung ergänzt. Der politische und ökonomische Wandel am Ende des 18. Jahrhunderts erfasste ganz Europa. Während frühindustrielle Keimzellen in Preußen und Sachsen durch englische Vorbilder entstanden, veränderten besonders die französischen Ideen die gesellschaftliche Ordnung in den Europäischen Fürstentümern und Königreichen, sodass auch die bisher autokratisch angelegten Stadterweiterungen und das Bauen einen langsamen Reformprozess erlebten.

[33] Vgl. Hubatsch 1988
[34] Vgl. Haus 1992, S. 30 und Dietrich 1981, S. 111
[35] Die Akzise ist eine auf Lebensmittel und Verbrauchsgüter erhobene Steuer. Neben militärischen und anderen Funktionen wird vor Allem wegen der staatlichen Einnahmequelle aus der Akzise eine Mauer um Berlin errichtet und unterhalten. Vgl. Zschocke 2007
[36] Wenige Jahre später wurde die letzte große Stadterweiterung bis zur Akzisemauer vergrößert. Vgl. Dietrich 1981, S. 114 und 121

Preußische Reform- und Bodenpolitik

Mit der französischen Revolution (1789-1799) und den freiheitlichen Ideen einer aufkeimenden bürgerlichen Gesellschaft waren auch im Königreich Preußen revolutionäre Anforderungen an den Staat verbunden. Die staatliche Modernisierung Preußens im frühen 19. Jahrhundert ebnete den Weg für Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum in den Städten. Die dadurch ausgelösten politischen und gesellschaftlichen Dynamiken bildeten die Grundlage für neue Herausforderungen und Handlungsfelder der Stadtplanung.[37] Preußische Reformer entschieden sich für den Weg der „Revolution von oben", also der Anpassung des Staates durch vorsichtige Modernisierungen und Reformen.[38] Das daraus hervorgegangene Reformpaket ist nicht als Gesamtplan zu verstehen, sondern umfasste Einzelreformen mit drei gemeinsamen Schwerpunkten[39]:

- Regierungs- und Verwaltungsreform: Der Um- und Aufbau einer öffentlichen Verwaltung mit einer sektoralen Beamtenstruktur
- Gesellschaftliche und ökonomische Modernisierung: Rechtliche sowie soziale Emanzipation des Individuums
- Rechtsstaatliche Modernisierung: Verfassung zur Sicherung der Grundrechte der Bürger

Den Auftakt des Reformpakets bildet das Oktoberedikt von 1807, ein Gesetz welches die traditionelle preußische Ständeordnung aufhob.[40] Damit endete nicht nur die Zeit der Erbuntertänigkeit, womit der Bauernstand mehr Rechte und Freiheiten erlangte, es wurde auch eine Vielzahl bürgerlicher Freiheiten für breite Bevölkerungsschichten etabliert.[41] Eigenständiger Landerwerb und –handel veränderten den Umgang mit Grund und Boden fundamental. Der nun erlaubte Wohnortwechsel ermöglichte Wanderungsbewegungen von den preußischen Provinzen in die Nähe der Städte. Der Gesindezwang wurde ebenso abgeschafft, das Recht auf freien Eigentumserwerb und freie Berufswahl eingeführt. Damit konnten Adlige auch bürgerlichen Berufen nachgehen, was bis dahin standesgemäß untersagt war. Die Abschaffung des Ehekonsenses mit dem Gutsherrn führte zu einem enormen Bevölkerungswachstum. Mit der Gewerbefreiheit von 1810 verschwanden die Zunftschranken, sodass Monopole und Privilegien abgebaut wurden. Durch den nun einsetzenden freien Wettbewerb und die freie Berufswahl kam es einerseits zur Neugründung von Unternehmen, andererseits auch zu Preisverfall und Überangebot in vielen Sektoren.[42] Im Gegensatz zu dem revolutionären Handeln in Frankreich war es in Preußen gelungen, aus politischer Notwendigkeit das feudale Gesellschaftssystem „in eine neue individualisierende Berufs- und Leistungsgesellschaft"[43] zu verwandeln. Die Bestrebungen, in einem modernen Staat Privilegien abzuschaffen und liberale Wirtschaftsstrukturen zwischen gleichberechtigten Akteuren zu

[37] Die Rahmenbedingungen, wie ein rechtliches Planungsinstrumentarium zur staatlichen Aufsicht des Bodenbesitzes, erwachsen aus dem ökonomischen und gesellschaftlichen Herrschaftswandel des Feudaladels hin zu einer kapitalistischen Bürgergesellschaft. Vgl. Kegler 1990, S. 67
[38] Vgl. Popp 2004, S. 17-19
[39] Vgl. Schoeps 1967, S. 115-130
[40] Vgl. Schoeps 1967, S. 119
[41] Dazu gehören die Gewerbefreiheit und freie Berufswahl, die Freiheit des Landerwerbs und die Freiheit der Eheschließung.
[42] Vgl. Popp 2004, S. 23
[43] Popp 2004, S. 26

ermöglichen, schuf die Grundvoraussetzung für die nur wenig später in Preußen durchschlagende Industrialisierung mit der Haupt- und Residenzstadt Berlin.

In der feudalen Ordnung des Staates vor dem Preußischen Reformpaket war Landbesitz nur dem Adel erlaubt.[44] 1794 trat das Preußische Allgemeine Landrecht (ALR) in Kraft, welches die rechtlichen Grundlagen im Lehnsrecht, Ständerecht, Gemeinderecht, Erb- und Familienrecht schuf und somit größtenteils alle Faktoren abdeckte, die zur damaligen Zeit das Bodenrecht beeinflussten.[45] Nach 1794 kam es durch das Allgemeine Preußische Landrecht zu einem gesellschaftlichen Umbruch und die Bevölkerung wurde in drei sogenannte Stände unterteilt: Adlige, Bürger und Bauern. Außerdem wurden die Eigentumsverhältnisse nun klar geregelt, Boden wurde zu einer handelbaren Ware und es entstand das geteilte Eigentum. Dies bedeutet, dass der Gutsherr Miteigentumsrechte am Boden an Untertanen verteilen konnte, sich aber trotzdem sämtliche Nutzungsrechte und politische Bestimmung vorbehielt. Die alleinigen Eigentumsrechte am Boden lagen nach wie vor beim Gutsherren und auch ein Recht auf Entschädigung bei unfreiwilliger Abtretung des Landes wurde ihm weitergewährt. Die Reformen beinhalteten darüber hinaus auch Edikte, die den Bauern nicht nur die Möglichkeit verschafften, sich unabhängig von den Gutsherren frei in Preußen zu bewegen, sondern auch selbst Land als Privateigentum zu besitzen, was einer weitreichenden Bauernbefreiuung gleichkam.[46] Der freie Handel mit Boden führte zum Erstarken privater Großgrundbesitzer.[47] Diese weitreichenden Reformen brachten einen Wandel von ehemaligen adeligen Gutsbesitzern zu einer eigenen Wirtschaftsklasse von bürgerlichen und adeligen Gutsunternehmern und Bodenspekulanten hervor.

Einen Höhepunkt der politischen Umbrüche stellte die Märzrevolution von 1848 dar, die die Abschaffung des Absolutismus zum Ziel hatte und von den Fabrikanten der deutschen Kleinstaaten unterstützt wurde.[48] Ziel dieser Einheits- und Unabhängigkeitserhebungen war die Einsetzung einer liberal-demokratischen Verfassung. Zwar wurde deren ursprüngliche Version vom König abgelehnt und stattdessen nach seinen Vorstellungen überarbeitet, dennoch enthielt die endgültige Fassung von 1850 eine Vielzahl liberaler Positionen.[49] Besonders hervorzuheben sind Grundrechte wie die Unverletzlichkeit der Wohnung, die dem Bürger ein Recht auf Privatsphäre einräumten. Von Interesse für darauffolgende Planungen war auch der rechtlich festgelegte Schutz des Eigentums, d. h. Enteignungen im Falle eines höhergestellten öffentlichen Interesses konnten zwar durchgeführt werden, mussten aber durch

[44] Dabei verfügte der Adel nicht nur über die Eigentumsrechte an Grund und Boden, sondern auch über die politische Obrigkeit, also die rechtliche Regierungsgewalt über seine Grundstücke. Das Land blieb durch Vererbung dauerhaft in der Hand der Adelsfamilien, wodurch der Besitz an Land ein abgeschlossenes System darstellte und kein offener Markt war.
[45] Vgl. Schoeps, S. 84f
[46] Vgl. Klostermann 1976, S. 6
[47] Vgl. Popp 2004, S. 23-25
[48] Der Deutsche Bund etablierte sich als ein Kleinstaatenbündnis von über 40 lose miteinander verbundenen Fürstentümern und freien Reichsstädten mit unterschiedlichsten Maßen, Zöllen, Währungen und Administrationen. Vgl. Schoeps, S. 196. Aus Sicht der aufstrebenden Unternehmer und Fabrikanten konnte eine liberale Regierung das Wirtschaftsmodell wesentlich besser unterstützen als ein absolutistisches Königreich. Diese pragmatisch-wirtschaftliche Sichtweise, die Unzufriedenheit breiter Bevölkerungsschichten über die schlechten Lebensbedingungen und die Forderung nach politischer Beteiligung durch die Bürger verbanden sich in wesentlich komplexerer Weise, als es hier dargestellt werden kann, zur gemeinsamen Idee der Nationalbewegung. Vgl. Bröning 2008, S. 33-36
[49] So wurden neben weiteren Grundrechten wie Versammlungsfreiheit, Eigentumsschutz und freier Religionswahl auch Gesetze zum Verbot der Standesvorteile und -privilegien erlassen. Zusammenfassung nach Schoeps 1967, S. 203 und Schulze 1992

Entschädigungszahlungen kompensiert werden.[50] Die liberalen Reformen schufen vor allem wichtige Grundlagen für die wirtschaftliche Entwicklung, da durch neu geschaffenen Wettbewerb und Freizügigkeit ein großes Arbeitskräftepotenzial zur Verfügung stand.[51]

An dieser Stelle wird deutlich, weshalb die industrielle Entwicklung in Preußen zunächst langsam und ab 1850 zunehmend an Fahrt aufnimmt: Die preußische Reformpolitik legte die gesetzliche Basis für einen gesellschaftlichen Umbau hin zr Industriegesellschaft. Der Wirtschaftsliberalismus schuf die geistige Grundlage für eine kapitalistische Wirtschaftsweise und technologische Innovationen machten eine Industrialisierung in der Fläche möglich.[52] Erst die konsolidierte politische Lage Preußens nach der gescheiterten Revolution von 1848 verschaffte den Bürgern ausreichend Spielraum, um sich wirtschaftlich zu engagieren. Ab diesem Zeitpunkt setzte sich ein Industrialisierungsprozess vollends in Gang, welcher die preußische Gesellschaft grundlegend in eine kapitalistische Massengesellschaft transformierte.[53]

Landflucht und städtische Innovationskraft

Mit der Bauernbefreiung in Folge der preußischen Reformen wurde zwar die Leibeigenschaft der Bauern beendet, jedoch entstanden mit Pachten oder Entschädigungszahlungen auf das bewirtschaftete Land neue, finanzielle Notwendigkeiten für die Bauern.[54] 1821 wurde die sogenannte „Allmende", das gemeinschaftliche Eigentum von Wäldern, Gewässern und Weiden, aufgeteilt und in Privatbesitz überführt.[55] Damit verschlechterten sich die Existenzbedingungen für viele Bauern, sodass diese in Aussicht auf Arbeitsplätze in neuen Gewerbezweigen in die Städte strömten. Einen weiteren Anreiz für die Landflucht schafft neben der Aussicht auf Arbeitsplätze die im Vergleich zum ländlichen Raum bessere Versorgung der Bevölkerung bezüglich der verkehrstechnischen sowie sozialen Infrastruktur.[56] Industrielle Gewerbezweige entwickelten sich seit der Erfindung der Dampfmaschine durch James Watt 1770 in England, später auch in Deutschland, und transformierten die Handels-, Handwerks- und Manufakturzentren zu Industriezentren.[57] Damit entstand neben einer von Wohnungsnot betroffenen Arbeiterklasse, dem Proletariat, das bürgerliche Großunternehmertum, welches die Industrialisierung und den Fortschritt durch Investitionen vorantrieb.[58] Erfindergeist und Unternehmertum ersetzten damit alte Adelsprivilegien. Durch die Preußischen Reformen wurden bürgerliche Rechte, persönliche

[50] Die Gemeinde musste sämtliche Entschädigungszahlungen an Grundstückseigentümer leisten, die durch staatliche Bebauungspläne in der freien Nutzung ihrer Grundstücke beschränkt wurden. Vgl. Lubowitzki 1990, S. 108
[51] Vgl. Popp 2004
[52] Vgl. Schoeps S. 219-220 und S. 225
[53] Vgl. Hubatsch 1988, S. 89. Die Transformation der Berliner Gesellschaft hin zu einer Industriegesellschaft beschreibt Lubowitzky 1990 detailliert anhand von Sozial- und Wirtschaftsdaten.
[54] Mit den preußischen Reformen wurde den Bauern Land überlassen. Sie konnten sich entweder selbst freikaufen, oder wiederum Teile ihres neugewonnenen Landes an den Gutsherrn als Entschädigungszahlung abgeben, wenn ihnen das Geld dazu fehlte. Da die Bauern jedoch in den meisten Fällen nicht das Geld zum Freikaufen ihres Landes besaßen, mussten sie große Teile ihres Grunds und Bodens wieder abgeben. Nur wenige Bauern, die dem Mittelstand angehörten und über die nötigen finanziellen Mittel verfügten waren tatsächlich in der Lage, das ihnen zugesprochene Land zu behalten und privat zu bewirtschaften. Die Kleinbauern hingegen konnten ihre Lebenssituation auch nach Inkrafttreten der Stein-Hardenbergschen Reformen nicht verbessern. So profitierten letztlich trotz der Reformen die Gutsherren und der Adel, da sie durch ihr Recht auf Entschädigung weiterhin große Teile ihres Landes behielten. Vgl. Schoeps 1967, S. 119-120.
[55] Vgl. Popp 2004
[56] Vgl. Winter 1989, S. 24-25
[57] Vgl. Hubatsch 1988, S. 59
[58] Vgl. Häußermann und Siebel 2004, S. 92

Freizügigkeit, Gewerbefreiheit und freie Verfügung über Grund und Boden durchgesetzt. Boden wurde zu einer frei verkäuflichen Ware, die standesunabhängig gehandelt werden konnte. Die Reformen veranlassten die Liberalisierung der feudalen Ordnung sowie die Einführung von Bürgerrechten und hatten damit nicht weniger als die Modernisierung Preußens zur Folge. Die Beauftragung der Bebauungspläne für das wachsende Berlin fand in einer Zeit statt, die von politischen und wirtschaftlichen Unsicherheiten und wenig Erfahrung mit Stadtwachstum unter kapitalistischen Marktbedingungen geprägt war.

Die Entwicklung der preußischen Städte wurde nicht nur durch einen gesellschaftlichen Wandel und wirtschaftliche Innovationen stark beeinflusst, politische Rahmenbedingungen definierten auch erste Gestaltungsspielräume für die Stadtplanung. Im Laufe weniger Jahre hatten sich sowohl die Zuständigkeiten der Entscheidungsträger, als auch gesetzliche Vorgaben verändert. Während der Bebauungsplan von 1862 nur auf wenige spezifische Gesetzesgrundlagen zurückgreifen konnte, schufen die Stein-Hardenbergschen Reformen zu Beginn des 19. Jahrhunderts zumindest erste Voraussetzungen für die Entwicklung planerischer Grundlagen. Zur Jahrhundertwende wurde mit dem Allgemeinen Preußischen Landrecht eine erste Gesetzesgrundlage für eine spätere Boden- und Stadtentwicklungspolitik geschaffen. Durch die Liberalisierung der Wirtschaft und den durch die Industrialisierung bedingten Bevölkerungszuwachs gewanneneine einheitliche Gesetzgebung und klar verteilte Kompetenzen zunehmend an Bedeutung.

Stadtplanung für die Grundbesitzer

Die Stein-Hardenbergsche Verwaltungsreform, die zu einer wirtschaftlichen Liberalisierung Preußens führte, schuf ein System, welches das städtische Bürgertum stärkte und erste Schritte hin zu einer kommunalen Selbstverwaltung einleitete.[59] Dabei stellt die Städteordnung von 1808 den Anfang der kommunalen Selbstverwaltung dar.[60] Der Staat sollte nur noch die Oberaufsicht haben, weitreichende Kompetenzen sollten von nun an in den Händen der Stadt liegen. Zudem wurde ein neues Wahlrecht geschaffen, bei dem die Bürger die Stadtverordnetenversammlung wählen sollten.[61] Die Stadtverordnetenversammlung als gesetzgebende Gewalt hatte wesentlichen Einfluss auf die städtebauliche Gestaltung und das Wohnungswesen.[62] Dabei musste die Hälfte der Stadtverordneten Hausbesitzer sein, was den Kreis der tatsächlich an der Stadtverwaltung beteiligten Bürger noch einmal stark einschränkte. Die Grundbesitzer gewannen dadurch an politischem Einfluss: „In der Praxis saßen etwa 70 bis 80 Prozent der Hausbesitzer im Stadtparlament. Man kann wohl davon ausgehen, daß es sich dabei um mehr als die Hälfte der Stadtverordneten handelte."[63] Drei Viertel der Bewohner Berlins waren somit von der politischen Mitbestimmung ausgeschlossen.[64] Ein jährliches Mindesteinkommen war Voraussetzung, außerdem musste die Mehrzahl der Gewählten Hausbesitzer sein, deswegen wird auch

[59] Vgl. Rosskamm 2011, S. 228
[60] Vgl. Schoeps 1967, S. 121
[61] Wahlberechtigt waren in allgemeinen, geheimen und freien Wahlen ausschließlich Bürger Berlins. Bürger Berlins konnte man allerdings bis 1850 nur gegen eine Gebühr werden, wenn man innerhalb der Stadtmauer wohnte und Grundbesitz oder Gewerbe besaß. Um in die Stadtverordnetenversammlung gewählt zu werden, waren die Zulassungsbeschränkungen noch größer. Vgl. Lubowitzki 1990, S. 48f.
[62] Strohmeyer 2000, S. 46
[63] Lubowitzki 1990, S. 48
[64] Vgl. Strohmeyer 2000, S. 46

vom sogenannten „Hausbesitzer-Parlament“ gesprochen.[65] Der von der Stadtverordnetenversammlung gewählte Magistrat fungierte als Exekutive. Er war der preußischen Regierung unterstellt und es gehörte zu seinen Aufgaben, staatliche Anordnungen und Gesetze zu vollziehen. In letzter Instanz lag die Entscheidungsgewalt beim Königreich Preußen: „Verantwortlich für diesen Wirrwarr an Kompetenzen war wohl der Staat, der sich nur schwer entschließen konnte, den Berliner Stadtbehörden die volle Selbstverwaltung zuzugestehen."[66] Der Boden ging also nicht nur in die Hand privater Grundstückseigentümer über, sondern diese hatten auch die rechtliche Legitimation, über ihren Besitz und seine öffentliche Regulierung zu entscheiden. Die Berliner Stadterweiterungsplanung war damit eine öffentliche Angelegenheit, die die Unverletzbarkeit der Eigentumsrechte der Grundbesitzer als Grundsatz der Planung ansah.

Die sich wandelnden Eigentumsverhältnisse von Grund und Boden und besonders die Privatisierung des Bodens beeinflussten die Erstellung und Umsetzung des Bebauungsplans von 1862 und begünstigten den Aufstieg der Grundbesitzer und des profitorientierten Wohnungsbaus. Ehemaliges Ackerland wurde durch die Erweiterungsplanung zu Bauland.[67] Die Paragraphen[68] des Allgemeinen Preußischen Landrechts verdeutlichen, welchen Einfluss Grundbesitzer auf die räumliche Planung und bauliche Ausgestaltung der Stadt hatten, die sich damit auch auf rechtlicher Grundlage als privatwirtschaftliche Angelegenheit darstellten. Der Wohnungsbedarf wurde durch die ansteigende Bevölkerung zum ersten Mal von der Eigenbedarfsdeckung abgekoppelt und Mietshäuser als neue Wohnungsbautypologie wurden durch private Grundbesitzer für die stark wachsende Arbeiterklasse gebaut.[69] Wohnungsbau wurde ein profitorientiertes Geschäftsfeld. Hierdurch entstanden Konflikte zwischen der Kommune und den Privateigentümern, die jeden Aspekt der Planung, der ihren Interessen entgegenstand, als Beschränkung ihres Baurechtes ansahen und daher entschädigt werden wollten.[70] Die Ökonomie bestimmte den Städtebau und die Bodenrente wurde ein wichtiger Faktor, welcher die Bebauung des Berliner Umlandes bestimmte.

Stadterweiterungspläne

Im 18. Jahrhundert waren Berliner Stadterweiterungen staatliche Aufgaben, die erst mit der Städteordnung von 1808 auch durch städtische Akteure vorgenommen wurden. Die Städteordnung installierte den Magistrat und die Stadtverordnetenversammlung als Selbstverwaltungsorgane auf kommunaler Ebene.[71] Dabei hatten die Städte nach §9 der Städteordnung das Recht auf Selbstverwaltung. Das Erstellen von Bebauungsplänen fällt deshalb in den Aufgabenbereich der örtlichen Polizeibehörde in

[65] Vgl. Strohmeyer 2000, S. 43-48
[66] Vgl. Lubowitzki 1990, S. 51
[67] Vgl. Rodriguez-Lores 1980, S. 445
[68] §65: In der Regel ist jeder Eigenthümer seinen Grund und Boden mit Gebäuden zu besetzen oder sein Gebäude zu verändern wohl befugt; §66: Doch soll zum Schaden oder zur Unsicherheit des gemeinen Wesens, oder zur Verunstaltung der Städte und öffentlichen Plätze, kein und keine Veränderung vorgenommen werden; §67: Wer als einen neuen Bau in Städten anlegen will, muß davon zuvor der Obrigkeit zur Beurtheilung Anzeige machen; §74: Einzelne Rechte und Vortheile der Mitglieder des Staats müssen den Rechten und Pflichten zur Beförderung des gemeinschaftlichen Wohls, wenn zwischen beyden ein wirklicher Widerspruch (Collision) eintritt, nachstehn; §75: Dagegen ist der Staat denjenigen, welche seine besondern Rechte und Vortheile dem Wohle des gemeinen Wesens aufzuopfern genöthigt wird, zu entschädigen gehalten. Vgl. Hattenhauer 1996
[69] Vgl. Kieß, S. 255
[70] Vgl. Lubowitzki 1990, S. 70
[71] Vgl. Lubowitzki 1990, S. 48

Zusammenarbeit zwischen Stadt und Staat.[72] Die Städteordnung von 1808 besagt in §166, dass Städte bei Bedarf eine eigene Polizeibehörde einrichten können. Daraufhin wurde in Berlin am 25.3.1809 durch Kabinettsorder der Polizeipräsident ernannt, welcher zunächst dem Innenministerium unterstellt war.[73] Genauer umfasste die Funktion der Ortspolizei ordnungsrechtliche und feuerpolizeiliche Überwachung von Bauaufgaben, welche über die Polizeiverwaltung von 1850 geregelt wurden.[74] Zwei eigenständige Institutionen waren indirekt an der Stadtplanung beteiligt. Dies war zum Einen die Technische Baudeputation welche zuvor dem Innenministerium unterstellt war, deren Kompetenzen aber nach 1848 an das Handelsministerium übertragen wurden. Sie war beratende Instanz aller Bauangelegenheiten in Preußen und zugleich Prüfungsbehörde für Baumeister und Feldmesser.[75] Ein weiterer staatlicher Akteur war die Ministerial-, Militär- und Baukommission, welche dem Ministerium des Innern und der Finanzen unterstellt war. Die Baukommission war unter anderem für den Bau, den Unterhalt und die Verwaltung fiskalischer Gebäude innerhalb der kommunalen Grenzen Berlins zuständig und wurde ebenfalls als beratende Instanz an der Planung beteiligt, sofern ihre Interessen betroffen waren.[76] Die Kompetenzen der Landes- und Stadtbehörden überschnitten sich innerhalb des Staatsapparats.[77] Durch die Kooperation verschiedenster Akteure wurde also versucht in Zeiten des politischen Umbruches eine Planung zu schaffen, welche die Interessen der Betroffenen vereint, anstatt nach absolutistischen Vorgaben einen Plan aufzuerlegen.

So war letztlich eine Vielzahl staatlicher und kommunaler Akteure an der Stadtentwicklung beteiligt. Eine Bevölkerungsgruppe die besonders von dem Umbruch profitierten, waren die Grundstückseigentümer, die durch Neuerungen in der städtischen Verwaltung aktiv an der Planung teilhaben konnten. Durch die Privatisierung des Bodens und die Umwandlung von Land in ein ökonomisches Gut wurde eine Koordination der Bodennutzung dringend erforderlich, da die persönlichen Interessen der Grundstückseigentümer gelenkt werden mussten, um eine unregelmäßige Entwicklung der bisher kompakten Stadt zu verhindern. So schreibt der Chef der Abteilung Gewerbe und Handel des Innenministeriums an den Polizeipräsidenten:

> *„Es ist ein Hauptzweck der Stadtbaupolizei, besonders in der Residenz und einer so vorzüglich regelmäßig gebauten Stadt wie Berlin, dafür zu sorgen, daß dieser Regelmäßigkeit durch Neubau oder andere Bauanlagen nicht geschadet, vielmehr stets vor Augen gehalten und immerbefördert werde."*[78]

Der technologische Fortschritt des sich entwickelnden Unternehmertums forcierte ein Wirtschaftswachstum in der Residenzstadt Berlin, welches sich auch in der Fläche bemerkbar machte.

---

[72] Im „Erlaß die Aufstellung und Ausführung städtischer Bau- und Retablissements- Pläne betreffend" vom 12.5.1855 des Handelsministers heißt es: „Bei der Aufstellung des Planes haben die Polizei- und Kommunalbehörden gleichmäßig mitzuwirken." Zitiert nach Lubowitzki 1990, S. 47

[73] Vgl. Lubowitzki 1990, S. 43

[74] §6: Zu den Gegenständen der ortspolizeiliehen Vorschriften gehören:[...] b) Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen, Brücken, Ufern und Gewässern. [...] g) Fürsorge gegen Feuersgefahr bei Bauausführung, sowie gegen gemeinschädliche und gemeingefahrliche Handlungen, Unternehmungen und Ereignisse überhaupt. Zitiert nach Lubowitzki 1990, S. 44

[75] Vgl. Geist/Kürvers 1980, S. 466

[76] Vgl. Lubowitzki 1990 46f.

[77] Vgl. Rodriguez-Lores 1980, S. 445

[78] Der Chef der Abteilung Gewerbe und Handel im Innenministerium Sack, am 08.10.1812 zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 470

Durch Unternehmensgründungen und –erweiterungen wurden neue Produktionsflächen in und um Berlin erschlossen.

Wirtschaftlicher Wandel und Aufstieg

Die industrielle Revolution stellte ab dem 19. Jahrhundert einen umfassenden Bruch mit der traditionellen Wirtschaftsordnung dar. Innerhalb eines Jahrhunderts erfasste der technologische Fortschritt alle Teile der Gesellschaft und verwandelte das Manufakturzentrum Berlin in eine Industriestadt.[79] Die technologische Erneuerung aller Funktionen der Stadt basiert besonders auf der Entwicklung der Dampfkraft: „Auf der Dampfkraft beruhen die neuen Fortbewegungsmittel, Eisenbahnen und Dampfschiffe, die Ersetzung der Handarbeit durch die Maschinen, die gesammte wirthschaftliche und industrielle Entwicklung unseres Jahrhunderts; der Dampf entfesselt die gewerblichen Kräfte, er hebt die räumlichen Entfernungen auf, vor ihm fallen die Schranken, die in die alte Zeit den Verkehr geengt hatten."[80] Gleichzeitig sahen sich zu Beginn des 19. Jahrhunderts ländliche Räume in Deutschland durch natürliches Bevölkerungswachstum und Arbeitsplatzmangel mit einer Massenarmut[81] konfrontiert, die in der Mitte des 19. Jahrhunderts zu einer starken Landflucht führte.[82] Berlin wurde auch durch das aussichtsreiche Angebot neuer Industriearbeitsplätze zum Hauptanziehungspunkt deutscher Binnenwanderung.[83]

Ab den 1840er Jahren entwickelte sich Berlin zu einem vergleichsweise bedeutenden Standort für Gewerbe, Industrie und Handel mit hohem Entwicklungsdruck und innovativen Neugründungen. Mit dem Regierungsantritt Friedrich Wilhelms IV. erfolgte eine Erneuerungspolitik, die den rasant wachsenden Bau der Eisenbahnstrecken in Verbindung mit der Gründung der Berliner Maschinenbauanstalten hervorbrachte.[84] Bereits ab den 1830er Jahren setzte ein wirtschaftlicher Aufschwung ein, der ab 1850 erheblich zunahm.[85] So entwickelte sich die Luisenstadt zum Zentrum des Textilgewerbes sowie der Feinmechanik und die Gebiete nördlich des Oranienburger Tors wurden zum Investitionsgebiet für Maschinenbau sowie Metallverarbeitung.[86] Besonders in Stadtteilen mit hoher Bevölkerungsdichte und Stadtrandlage siedelten sich Industrieunternehmen an.

Im Zuge der Entwicklung des Eisenbahnwesens und der Dampfschifffahrt entfaltete sich ein enormes Wirtschaftswachstum auf der Grundlage von Zoll- und Gewerbefreiheit, der Städteordnung und den vorausgegangenen Agrarreformen.[87] Während 1849 die meisten Beschäftigten im Textil- und Bekleidungsgewerbe angestellt sind, verliert dieser Bereich im Laufe der weiteren Jahre an Bedeutung und ein anderer Bereich, der Maschinen-, Werkzeug-, und Apparatebau, erfährt bis 1861 einen deutlichen

[79] Vgl. Büsch 1971, S. 13-19
[80] Vgl. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 4
[81] Eine ausführliche Darstellung der wirtschaftsgeschichtlichen Entwicklung Europas und eine konkrete Verortung des „Pauperismus" findet sich in Abel 1970.
[82] Vgl. Köllmann 1974, S. 35 und 107f.
[83] Vgl. Lubowitzky 1990, S. 20
[84] Vgl. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 3
[85] Eine detaillierte Entwicklung der Bautätigkeit findet sich in Lubowitzky 1990, S. 21f. Die enorme Bautätigkeit zwischen 1840 und 1850 unterlag nur in den Folgen der Revolution von 1848/49 starken Schwankungen Vgl. Büsch 1971, S. 26f. und Becker 1962, S. 144 und S. 154
[86] Eine detaillierte Entwicklung der Wirtschaftsunternehmen findet sich in Lubowitzky 1990, S. 31f.
[87] Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 3-4 und S. 21-22

Beschäftigungszuwachs.[88] Hinzu kommt eine Reihe nicht absehbarer, erfolgreicher Firmenneugründungen in bisher unbekannten Wirtschaftszweigen, wie 1847 mit Siemens und Halske in der Elektroindustrie.[89] Berlin entwickelt sich zur Keimzelle industrieller Wertschöpfung.

Die Transportinfrastruktur kommt durch das rasante Bevölkerungswachstum und die Intensivierung der Handelsaktivitäten an ihre Kapazitätsgrenze und wird selbst zum Motor für Innovation und Beschäftigung. So erschließt sich auch die Berliner Firma Borsig bereits 1853 große Marktanteile der nationalen Lokomotivproduktion.[90] Die Berliner Kaufmannschaft stellt bereits 1850 eine „überraschende Schnelligkeit"[91] in der industriellen Entwicklung Berlins fest. Der steigende Bedarf an Massengütern wie Baustoffen, Brennstoffen und Lebensmitteln wird über Wasserwege und neue Bahnverbindungen gedeckt. Neben dem Ausbau der Wasserstraßen etabliert sich die Schiene als wichtiger Verkehrsträger. Zwischen 1838 und 1846 entstehen die fünf sogenannten Stammbahnen Berlins und stellen Verbindungen zu den gleichermaßen aufstrebenden Wirtschafs- und Handelszentren, wie Leipzig, Stettin und Hamburg, her.[92] Somit stellen die 1840er Jahre mit der Einführung von Bahnverbindungen einen Wendepunkt in der Infrastruktur- und Wirtschaftsentwicklung Berlins dar.

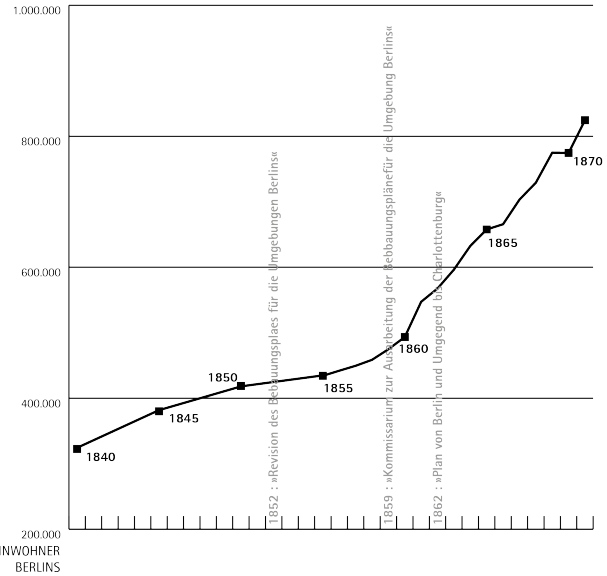
Der wirtschaftliche Wandel führte bereits ab den 1850er Jahren zu Unternehmensgründungen und erweiterungen am Stadtrand, aber auch in den Vororten. Die Verbindungen zwischen der Kernstadt und dem Umland nahmen an Bedeutung zu, sodass sich die Stadtgrenze mehr und mehr auflöste. Berlin mit seinen Vororten entwickelte sich zusammen mit den umliegenden Städte wie Charlottenburg und Köpenick zu einem wirtschaftlich erfolgreichen Wachstumsraum.

Berliner Wohnungsnot

Mit der Bauernbefreiung und den Folgen der Bodenreform, aber auch einer deutlich verbesserten Verkehrsinfrastruktur, zog es weite Teile der besitzlosen Bauern mit ihrer neu gewonnen persönlichen Freiheit und Mobilität nach Berlin, welche als Hauptstadt Preußens besondere Anziehungskraft hatte. Die Einwohnerentwicklung Berlins verzeichnete zwischen 1800 und 1900 eine Verzehnfachung der Bevölkerungszahl, wobei die Zuwanderung erst im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts besonders stark zu dieser Dynamik beitrug.[93] Die Abbildung zur Einwohnerentwicklung verdeutlicht wie sich das Jahr 1855 zu einem Wendepunkt der Wachstumskurve entwickelt, sodass ab 1860 von einem exponentiellen Bevölkerungswachstum gesprochen werden muss. Weder die Notwendigkeit einer städtebaulichen Zielvorstellung für das Wachstum Berlins noch die erforderliche Bereitstellung von Wohnraum wurde von staatlicher Verwaltung, kommunalen Entscheidungsträgern oder frühkapitalistischen Unternehmern 10 Jahre vor dem rasanten Bevölkerungsanstieg erkannt.[94] Kieß und Ehrlich führen eine Rechnung durch, die eine spürbare Verdichtung der Stadt in den Folgejahren veranschaulicht: Die Unterbringung der circa 10

[88] Vgl. Lubowitzky 1990, S. 32-35
[89] Vgl. Büsch 1971, S. 44
[90] Vgl. Lubowitzky 1990, S. 34
[91] Vgl. Jahresbericht der „Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft" zitiert nach Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 5
[92] Vgl. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 130
[93] Eine ausführliche und nach Stadtgebieten unterteilte Einwohnerentwicklung Berlins findet sich in Lubowitzky 1990, S. 16-20.
[94] Vgl. Kieß 1991, S. 235-242

000 Einwohner pro Jahr zwischen 1840 und 1860 wurde durch Verdichtungsmaßnahmen innerhalb der Akzisemauer realisiert. Südlich des Landwehrkanals drängten sich bereits erste Mietshausgruppierungen bis nach Schöneberg sowie Tempelhof und zwischen Tiergarten und Kanal entstanden großzügige Villenstraßen. Insgesamt kamen 1841 auf ein Grundstück circa 8 Wohnungen mit 40 Einwohnern, 1861 schon 10 Wohnungen mit 48 Bewohnern, 1885 sind es bereits schon 16 Wohnungen mit 66 Bewohnern. Ehrlich stellt eine Zunahme der Grundstücke von 8816 mit 81 970 Wohnungen (1853) auf 20 835 Grundstücke mit 322 172 Wohnungen (1886) fest.[95] Da ab 1850 besonders die Vororte und das Umland schneller wuchsen als die Innenstadt, konstatiert Lubowitzky einen „Prozess der Verstädterung“[96]. Diese wohnungswirtschaftliche Mangelsituation ebnete den Weg zu Mietsteigerungen und Überbelegungen bevor in den 1860er Jahren ein erster Bauboom einsetzte, der sich in den 1870er Jahren zu einer ausufernden unregulierten Bau- und Bodenspekulation beschleunigt.[97] Besonders die dynamische Einwohnerentwicklung ab den 1860er Jahren war kaum vorauszusehen.



Einwohnerentwicklung von Berlin von 1840 bis 1871 nach Kieß 1991. Quelle: Eigene Darstellung

Im Gegensatz zu anderen Großstädten, wie London oder Paris, wuchs Berlins Bevölkerungszahl sprunghaft von einem geringen Niveau zu Beginn des 18. Jahrhunderts bis zur viertgrößten Stadt der Welt um 1900.[98] Preußische Regierungsvertreter und Entscheidungsträger reagierten auf die Landflucht, das rasante Bevölkerungswachstum und den unregulierten Baufortschritt in Folge der industriellen Revolution mit der Aufstellung von Bebauungsplänen. Der ab Mai 1862 zuständige Handelsminister Heinrich Wilhelm von Holtzbrinck macht die Dringlichkeit der schnellen Bewilligung eines gesamtstädtischen Bebauungsplans noch im selben Jahr in seinem Begleitschreiben an den König Wilhelm I. deutlich. Holtzbrinck schreibt darin:

[95] Vgl. Ehrlich 1933, S. 29
[96] Lubowitzky 1990, S. 19
[97] Vgl. Zusammenfassung nach Kieß 1991, S. 240-249
[98] Vgl. Hickmann 1902

»Da die Bebauung, welche dem Wohnungsbedürfnis gemäß nach allen Seiten großartigen Fortgang nimmt und die Grenzen des Gebiets, für welches ältere Bebauungspläne bestehen, bereits längst überschritten hat, [wird] die baldigste Feststellung des Planes erfordert, wenn nicht durch planloses Bauen die Durchführung eines geregelten Planes dauernd vereitelt werden soll. [...] Von der Feststellung dieses Bebauungsplanes hängt die Erledigung einer großen Anzahl vorliegender Baukonses-Gesuche ab. Das Polizei-Präsidium hat daher, wie es selbst die Verhandlungen wegen Vollendung des Planes den Umständen nach aufs Äußerste beschleunigt hat, so auch nun thunlichste Beschleunigung der Allerhöchsten Feststellung desselben dringend gebeten.«[99]

Auf höchster politischer und administrativer Ebene Berlins wurde der Plan, welcher bereits 1859 beauftragt wurde, ersehnt, um die bauliche Entwicklung der Stadt wieder zu steuern und der hohen Nachfrage privater und gewerblicher Investoren an Bauland nachzukommen. Das unkontrollierte Stadtwachstum in Folge der Industrialisierung zwang Berlin in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, wie andere europäische Großstädte auch, zur Regulierung des Baugeschehens. Die Entscheidungsträger der Stadt reagierten auf die Anforderungen der neuen Zeit mit einer expansiven Stadterweiterungspolitik in Form des Bebauungsplans. Der Ingenieur James Hobrecht (1825 – 1902) leitete maßgeblich die Planungen, die bis zum Ende des Ersten Weltkrieges ihre Gültigkeit behielten.

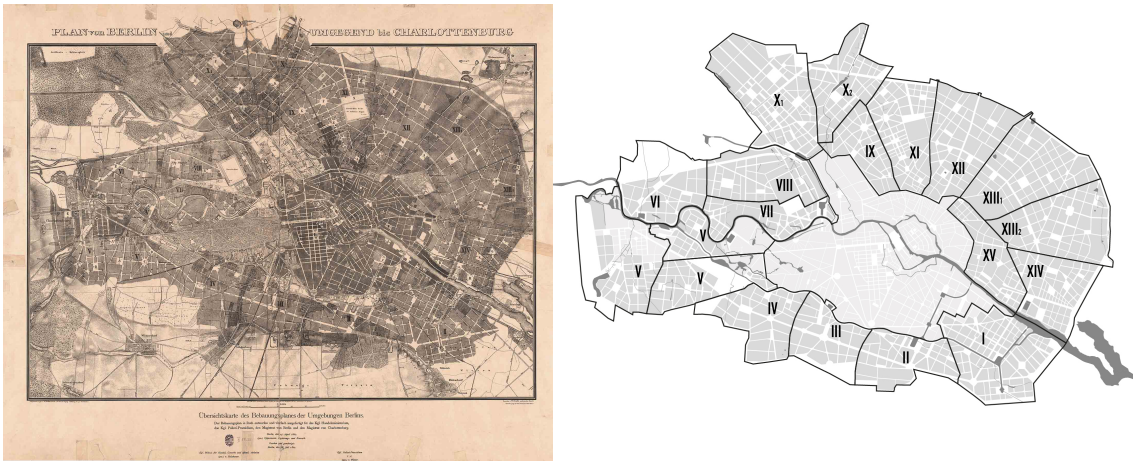
1.1.3. Das Planwerk

Ausgangspunkt der vorliegenden Forschungen ist der Bebauungsplan von 1862, bestehend aus 15 Abteilungsplänen. Bei ihnen handelt es sich um die genehmigten Urfassungen der Bebauungsplanung, ein Planwerk ohne Genehmigungstext.[100] Gemeinsam mit den dazugehörigen Erläuterungsberichten und Begleitschreiben geben sie die ursprünglich bestimmenden Gestaltungs-, Verhandlungs- und Planungsinstrumente der Berliner Erweiterungsplanung zwischen 1859 bis 1862 wieder. Alle darauffolgend entstandenen Situationspläne[101] der Gesamtstadt wurden durch zusätzliche Verfasser verändert und geben ein weiterentwickeltes, teils harmonisiertes Bild der einzelnen Abteilungspläne wieder. Das Planwerk des Kommissariums entstand unter der Planungshoheit des Polizeipräsidiums.

Die vom Kommissarium geplanten Stadterweiterungsgebiete umgeben die bereits existierende Stadt Berlin wie ein Gürtel. Sie umfassen zudem die innenstadtnahen Teile von Neukölln, Kreuzberg, Schöneberg, Charlottenburg, Moabit, Wedding, Prenzlauer Berg und Friedrichshain. Die Analyse des Kartenwerks zeigt, dass der Bebauungsplan nicht nur für eine bessere Bearbeitbarkeit in 15 Abteilungen aufgeteilt wurde, sondern auch, dass die Aufteilung auf vorhandene überörtliche Wegebeziehungen, natürliche Landschaftselemente und neue Infrastrukturnetze reagierte. Jeder Abteilungsplan wurde durch einen schriftlichen Erläuterungsbericht begleitet, von denen heute jedoch nur noch drei erhalten sind. Dabei handelt es sich um die Erläuterungsberichte zu den Abteilungen IX, X und XI, die den Wedding und den westlichen Bereich des Prenzlauer Bergs bis zur Schönhauser Allee umfassen.

[99] Holtzbrinck 1862, Bl. 180 und 189
[100] Die Berichte und Schreiben waren nicht Teil der Genehmigung.
[101] Die erste gesamtstädtische Darstellung der Planung von 1862 ist der von Hand gezeichnete und kolorierte Plan von 1862. Nachfolgende Überblickswerke erschienen durch die Verfasser Boehm (1862), Sineck (1863), Boehm (1865), Liebenow (1867), Sineck (1882) hauptsächlich in den Verlagen Kraatz, Schropp und Reimer.

Der Bebauungsplan ist ein Stadterweiterungsplan und kein Stadtumbau-Plan. Einen inneren Bebauungsplan für Berlin und das Entwerfen von neuen Straßenzügen lehnt Hobrecht 1870 ab, da dies „endlose Schwierigkeiten“[102] hervorrufen würde. Die Abteilungspläne zeigen nur geringe Teile der Randbereiche der inneren Stadt. Neuplanungen finden dort nur mit deutlichem Abstand statt. Im Unterschied zur inneren Stadt zeigt sich im Erweiterungsgebiet außerhalb der Akzisemauer eine Strategie zum Umgang mit den vereinzelten Ansammlungen von Wohn- und Gewerbebauten, Kasernengebäuden oder anderen Bestandsgebäuden.



Die Boehmsche Übersichtskarte zu den so genannten Hobrechtschen Abteilungsplänen vom 25. April 1862, genehmigt am 18. Juli 1862, entstand auf der Grundlage des »Plan[s] von Berlin und Umgegend bis Charlottenburg«, gezeichnet von Ferdinand Boehm im Maßstab 1:15 584 (links). Auf der rechten Seite die digitalisierte Vektorgrafik, die auf Grundlage der Abteilungspläne im Rahmen der vorliegenden Forschungen entstand. Quelle: Landesarchiv (links) und eigene Darstellung (rechts)

Der oftmals auch als Fluchtlinienplan bezeichnete Berliner Plan legt vorwiegend die Grenzen zwischen öffentlichem Raum und privatem Raum fest. Der Bebauungsplan des Kommissariums folgt dem Modell eines primären Erschließungssystems, welches durch Entwurfs-, Verhandlungs- und Verwaltungsvorgänge determiniert wird. Das Errichten von Gebäuden und die detaillierte Ausgestaltung der öffentlichen Plätze und Straßenquerschnitte sind nachgeordnet. Im Zentrum der Untersuchung stehen deshalb die Strukturen des Straßennetzes und das Blockmuster sowie der durch beide Ebenen definierte Stadtraum.

Beauftragung des Bebauungsplans

In den 1850er Jahren wurde die Notwendigkeit eines neuen, umfassenden Bebauungsplans für die Residenzstadt Berlin erkannt. 1852 wurde der Bauinspektor Heinrich Julius Köbicke am zuständigen Berliner Polizeipräsidium mit dem Auftrag angestellt, die existierenden Pläne von Schmid zu überarbeiten und zu vereinheitlichen.[103] Bis 1857 wurde ein neues Konzept für die Planung entwickelt, das aus bearbeitungstechnischen Gründen eine Einteilung des Planungsgebiets in 12 Abteilungen vorsah. 1859 erfolgte die Einstellung Hobrechts als Leiter des „Kommissariums zur Ausarbeitung der Bebauungspläne für die Umgebung Berlin“, nachdem Köbicke dieses Amt aufgrund eines bereits 1858 erlittenen

[102] Architekten-Verein zu Berlin 1870, S. 389
[103] Vgl. Geist/Kürvers 1984, S. 465

Schlaganfalls nicht weiter wahrnehmen konnte. Hobrechts Aufgaben bestanden nun darin, die anstehenden Neuvermessungen und Kartierungen zu koordinieren, sowie Neuplanungen vorzunehmen, in die die bereits vorhandenen Festlegungen so weit wie möglich integriert werden sollten. Neben den umfassenden Vorarbeiten hatte er bei der Erstellung des Plans auch die Vorgaben[104] des zuständigen Ministers zu beachten. August Freiherr von der Heydt, damals Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, äußerte sich 1859 in einem Erlass, in dem er genaue Instruktionen zur Erstellung des Bebauungsplans erläuterte. Demnach sollte sich der neue Plan am Bestand orientieren, insbesondere an bereits vorhandenen Wegestrukturen und Eigentumsgrenzen. Es wurde eine Differenzierung zwischen Haupt- und Nebenstraßen mit genauen Maßangaben angeregt sowie eine ideale Blockgröße, die sich an den Blöcken der Friedrichstadt orientieren sollte. Darüber hinaus sollten Platzanlagen möglichst gleichmäßig über das gesamte Gebiet verteilt werden. Ein kurzer Blick auf den Plan verrät, dass die Vorgaben des Ministers nicht eingehalten wurden. Dies zeigt sich in erster Linie in der Dimensionierung der Baufelder, die die Friedrichstädtischen Kleinstblöcke bei weitem überschreiten.

Darüber hinaus werden zwar Hauptverkehrs- und Verbindungsstraßen, wie die Berliner Chausseen und die Ringstraßen ersichtlich. Ansonsten vermittelt der Plan jedoch einen ungeordneten und unregelmäßigen Charakter, der den Betrachter eher ratlos zurücklässt. Ildefons Cerdàs Erweiterungsplan für Barcelona (1860) und Carlos María de Castros Erweiterungsplan für Madrid (1859) zeichnen sich dagegen durch eine deutlich gleichmäßigere Schachbrettstruktur der Stadterweiterung aus, die den Plan lesbar machen.

Zieht man all diese Aspekte in Betracht, so stellt sich der Bebauungsplan von 1862 als höchst komplexes Konstrukt dar. Im Gegensatz zu seiner verkürzenden Bezeichnung als „Hobrechtplan“ ist er ein Werk vieler Autoren. Jeder Abteilungsplan weist ähnliche Zeichenstile, Zuordnungen und Schreibweisen auf. Der Plan ist kontinuierlich gewachsen und war auch für die zukünftige Fortschreibung gedacht. Dadurch handelt es sich auch nicht um ein in sich geschlossenes Werk, das zu einem bestimmten Zeitpunkt als abgeschlossen betrachtet wurde. Diese stete Möglichkeit zur Weiterentwicklung ist im Plan mit angelegt, sogar gewollt und damit Teil des Planes.[105] Darüber hinaus äußert sich der Plan vorwiegend zur Ausdehnung und Begrenzung des öffentlichen Raumes und macht darüber hinaus wenige unverbindliche Aussagen zu dessen Gestaltung. Bei diesem scheinbaren Mangel an Konkretem stellt sich die Frage, was den Plan strukturell ausmacht und wie sich diese Strukturen erhalten haben oder nicht.

1.2. Forschungsstand

Der Plan von 1862 ist die Grundlage für den Stadtgrundriss Berlins. Er hat das Bild der Stadt – insbesondere innerhalb des heutigen S-Bahn-Rings und außerhalb der historischen Akzisemauer –

[104] Von der Heydt 1859, zit. nach Geist/Kürvers 1980, S. 485-486

[105] Das inselartige Planwerk von 1862 war von vornherein darauf ausgelegt, spätere Änderungen aufgrund geänderter Bedürfnisse oder Anforderungen integrieren zu können. In Folge des industriellen Umbruchs und der Implementierung neuer Infrastruktur für das Transportwesen oder die Energieerzeugung kam es schon früh zu Revisionen des Plans. Eine der umfassendsten Änderungen erfolgte im Zusammenhang mit dem Bau der Berliner Bahninfrastruktur, kleinere aber auch auf Initiative privater Grundstückseigner und Entwicklungsgesellschaften. Der Plan als solcher behielt seine Gültigkeit, die Revisionen wurden integriert und damit Teil des Plans.

während einer der umfassendsten Bauphasen maßgeblich beeinflusst und prägt öffentliche Räume, Baustrukturen und Straßennetze bis heute. Während die Erforschung vergleichbarer Stadterweiterungen in Europa gerade im Hinblick auf die städtebauliche Dimensionen der Bebauungspläne vorangeschritten ist[106], fokussieren sich bisherige Forschungen am sogenannten Hobrechtplan auf seine Rezeptionsgeschichte. In engem Zusammenhang dazu werden besonders Fragen und Auswirkungen des Plans zur Berliner Boden- und Wohnungspolitik beforscht. Diese Betrachtungsweise erklärt sich in erster Linie daraus, dass der Bebauungsplan von 1862 seit seiner Entstehung so oft wie kaum ein anderer Plan umgedeutet und negativ beurteilt, in der Zwischenzeit aber auch in Bezug auf die Wohnverhältnisse rehabilitiert wurde, ohne dass eine genaue Beschäftigung mit den städtebaulichen Aussagen des Plans und dessen Ablehnung erfolgt wäre.

Planungswissenschaftliche und historische Einordnung des Bebauungsplans von 1862

Der Berliner Bebauungsplan von 1862 ist ein Dokument noch vor der sich konstituierenden Disziplin des Städtebaus in Zeiten des Umbruchs.[107] Im Zuge der Industrialisierung vollzog sich ein grundlegender Umbau von Gesellschaft und Wirtschaft. Durch die Etablierung von Grund und Boden als privat gehaltene und handelbare Einheiten verlor der königliche bzw. landesfürstliche Städtebau seine Voraussetzung und der moderne Städtebau bildete sich heraus.[108] Die Stadterweiterungskonzepte des 19. Jahrhunderts mit ihren entsprechenden Zielvorstellungen stehen als „Muster für den Städtebau ihrer Zeit“ [109] und sind neben dem Stadtumbau das Handlungsfeld der zeitgenössischen Planung. Von Ingenieuren erstellt und von staatlichen Organen beauftragt und genehmigt, wurden Stadterweiterungspläne für eine langfristige Entwicklung konzipiert und stellten sich zum ersten Mal dem Problem der Urbanisierung, d.h. der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung, in einer „offenen Stadt“ als öffentliche Aufgabe.[110] Die Erweiterungspläne sind damit ein erster Versuch der Stadtplanung, um auf neu entstandene Interessenkonflikte, Herrschafts- und Wirtschaftsverhältnisse mit einem adäquaten räumlichen Ordnungsrahmen zu reagieren.

Wie bereits zu Beginn der vorliegenden Arbeit dargestellt wurde, erlebte Berlin in der Mitte des 19. Jahrhunderts infolge der Industrialisierung einen starken Anstieg der Bevölkerungszahl, der Verdichtung und unkontrolliertes Stadtwachstum zur Folge hatte, sodass eine regulierende Planung nötig wurde. Aus der Sichtweise der Planungs- und Städtebaugeschichte beschreibt Benevolo dazu zwei unterschiedliche Handlungs- und Wirtschaftsansätze, die von wachsenden Städten verfolgt werden: private Stadtumbauprojekte und Stadterweiterungsprojekte der öffentlichen Hand.[111] Die preußischen

[106] Vergleichbare Stadterweiterungen finden parallel auch in Kopenhagen (Seidlin, 1857) und Brüssel (Besme, 1866) statt. Ildefons Cerdàs Erweiterungsplan für Barcelona (1859) und Carlos María de Castros Erweiterungsplan für Madrid (1860) zeichnen sich dagegen durch eine deutlich gleichmäßigere Schachbrettstruktur der Stadterweiterung aus. Siehe hierzu Zitouni 2009 (Brüssel), Magrinyà 2009 sowie Rodríguez-Lores 1980b (Barcelona) und Knudsen 1988 (Kopenhagen).
[107] Vgl. Albers 1975, S. 15
[108] Vgl. West 2002, S. 87 und Kamleithner 2008, S. 7
[109] Frick 2008, S. 119. Siehe ebenso bei Frick zum Begriff der Stadterweiterung.
[110] Während in der Mitte des 19. Jahrhunderts in Berlin etwa 1 Prozent der Bevölkerung im Besitz aller Gebäude ist und Bauverbot außerhalb der Stadtgrenze herrscht („geschlossene Stadt“), wandelt sich mit der Bereitstellung von Bauland durch den Bebauungsplan und der freiheitlichen Vermarktung des Bodens auch das Planungsverständnis in der „offenen Stadt“. Vgl. Rodríguez-Lores 1980, S. –30-31
[111] Auf der einen Seite werden Anpassungen vorwiegend durch Maßnahmen des Stadtumbaus gestaltet und eine Expansion findet überwiegend ohne übergeordnete planerische Konzeption auf Grundlage privatwirtschaftlicher Initiative statt. Andererseits

Entscheidungsträger des Königreichs und der Residenzstadt Berlin stellten sich den neuen Anforderungen mit einem expansiven Ansatz und lassen sich damit vornehmlich der zweiten Gruppe zuordnen. Die Minimalplanung konzentriert sich auf die Unterscheidung zwischen öffentlichen sowie privaten Flächen außerhalb der bestehenden Stadtbefestigung und innerhalb der deutlich erweiterten Stadtgrenze. Über diese Unterscheidung hinaus vermeidet der Plan weiterführende Aussagen zu Straßen- sowie Platzgestaltungen weitestgehend, er verzichtet auf Festlegungen von übergeordneten Grün- sowie Freiräumen und Schieneninfrastruktur. Hauptziel der Planung war es, Bauland zur Verfügung zu stellen, um der zunehmenden Wohnungsnot infolge des rasanten Bevölkerungswachstum sowie dem ansteigenden Baubedarf einen städtebaulichen Ordnungsrahmen im Hinblick auf Erschließung, Freiraumsicherung und Brandschutz entgegen zu setzen. Nach dem von Gerd Albers entwickelten Phasenmodell[112] sowie dem Schichtenmodell von Klaus Selle[113], welche den Wertewandel von Planung kategorisieren, kann der Plan damit als Instrument der frühen Anpassungsplanung verstanden werden.

Zwischen der Entwicklung Berlins sowie anderen europäischen Erweiterungs- und Umbauprojekten werden Unterschiede und Gemeinsamkeiten durch die Urbanisierungsforschung festgestellt. Aufgrund der kaum erforschten fachlichen Vernetzung der preußischen Verwaltung und der beauftragten Baumeister wie Hobrecht wird der Bebauungsplan in vergleichenden Untersuchungen von Thomas Hall, Anthony Sutcliffe und Gerd Albers in deutschen Kontexten bewertet, wobei kontinuierlich europäische Entwicklungszusammenhänge sowie gleichartige Herausforderungen für Städte in Europa im 19. Jahrhundert betont werden.[114] Bisher wenig beachtet sind dabei die in den 1860er Jahren gesamtstädtischen Planungsvorhaben im europäischen Kontext, deren baulich-räumliche Organisation der Stadterweiterung deutliche Gemeinsamkeiten aufweist.[115] Der Bebauungsplan für Berlin und seine Umgebungen von 1862 war neben vergleichbaren Erweiterungsplänen für Barcelona (1859) von Ildefonso Cerdà, für Madrid (1860) von Carlos María de Castros und für Brüssel (1866) von Victor Besme einer der Gesamtpläne, der die Entwicklung eines großen Stadtgebietes mit einem expansiven Ansatz vereinheitlichte. Der Plan von Jens Conrad Seidlin für die Stadterweiterung von Kopenhagen (1859) umfasste dagegen ein vergleichsweise kleines Erweiterungsgebiet. Doch anders als der Erweiterungsplan von Cerdàs Planung für Barcelona, der heute „als einer der großartigsten Pläne der europäischen Stadtgeschichte gefeiert“[116] wird, wurde der Berliner Bebauungsplan seit seiner Entstehung wie kaum ein anderer Plan von einer negativen Rezeptionsgeschichte geprägt.

Die Kritik am Plan von 1862

Bereits kurz nach seiner Veröffentlichung stand der Bebauungsplan von 1862 in der Kritik, was sich bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts kaum veränderte. Seine Bewertung fand weniger im Kontext seiner Entstehungszeit und tatsächlicher Planzeichnungen statt, sondern im Mittelpunkt standen die

konzentrieren sich staatliche Überlegungen auf öffentlich motivierte Maßnahmen der Stadterweiterung. Vgl. Benevolo 1984, S. 783 und 813

[112] Vgl. Albers 2006

[113] Vgl. Selle 1995, S. 240

[114] Vgl. Sutcliffe 1979, Hall 1986 und Albers 1996

[115] Vgl. Rodríguez-Lores 1980

[116] Bodenschatz 2010, S. 28

mangelhaften Wohnverhältnisse und zunehmenden Konflikte der Bau- und Bodenspekulation in Berlin. Spätestens seit der Stadtplaner und Architekturkritiker Werner Hegemann den Stadterweiterungsplan als „Hobrechtschen Bebauungsplan“[117] betitelte, wird der Plan von 1862 unmittelbar mit der Person James Hobrecht verbunden. Dem Baumeister wurden dabei nicht nur von Hegemann gestalterische und ingenieurstechnische Fehler vorgeworfen, sondern auch von Zeitgenossen wie dem Leiter des statistischen Amtes des Magistrats Ernst Bruch und später von dem Kunstschriftsteller- und kritiker Karl Scheffler und dem Wirtschafts- und Sozialwissenschaftler Rudolf Eberstadt.[118] Die Schlagworte der Kritiker wie Theorielosigkeit, Autoritätsverlust oder Planungsarmut, machen deutlich, dass es sich nicht um eine wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Plan handelt.

Diese kritische Auseinandersetzung mit dem Plan trägt zur initialen Konstituierung der späteren Profession Städtebau bei.[119] Mit den veröffentlichten Aufsätzen von Ernst Bruch rückten städtebauliche Themen, wie Uniformität, Langeweile, Zentralisation oder Dimensionierung der zukünftigen Stadt, sowie Kompetenz- und Zuständigkeitsfragen der Planung in den Fokus und gaben Anlass zu einer öffentlichen Diskussion in Preußen.[120] Aus der frühen Kritik am Plan und an der Situation Berlins im späten 19. Jahrhundert entbrannte eine Debatte, die zur Verschriftlichung theoretischer Grundlagen für Stadterweiterungen führte. Dazu zählen unter anderen die Veröffentlichungen der Kritiker sowie diverse städtebauliche Handbücher, die letztendlich zur Ausbildung der wissenschaftlichen Disziplin des Städtebaus enorm beitrugen und als deren Ursprung immer wieder zitiert werden.[121] Der Bebauungsplans lieferte nicht nur einen wesentlichen Impuls zur Diskussion in Preußen und damit zur Entstehung des Städtebaus und der Planungsdisziplin, sondern beeinflusste auch Themenbereiche und Anknüpfungspunkte für eine neue Disziplin.

Die Entwicklung der historischen Kritik am Bebauungsplan von 1862 ist im planungshistorischen Diskurs gut erforscht.[122] Höhepunkte der Kritik sind die von Werner Hegemann geleitete „Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin 1910“und sein Hauptwerk „Das steinerne Berlin“ von 1930[123]. Neben der Verbesserung der Wohnungsverhältnisse stand vor Allem die Ablehnung der Vergangenheit sowie städtische Alternativen zur hochverdichteten Innenstadt im Mittelpunkt seines Anliegens.[124] Durch seine polemische Aussage, Berlin sei die größte Mietskasernenstadt der Welt, erlangte seine Position nicht nur in Fachkreisen, sondern auch in der Gesellschaft breite Aufmerksamkeit und wurde dort umfassend diskutiert. Besonders städtebauliche Aspekte seiner Kritik stimmen mit den Einwänden von Ernst Bruch überein. Deutlich wird die gemeinsame Position von Hegemann und Bruch durch den städtebaulichen

[117] Hegemann 1913, S. 152
[118] Vgl. Bruch 1870, Eberstadt 1909, Scheffler 1910, Hegemann 1913/1930
[119] Vgl. Kegler 2010, S. 88-89 und Düwel/Gutschow 2005, S. 42
[120] Die Schriftenreihe „Berlin’s bauliche Zukunft und der Bebauungsplan“ von Dr. Ernst Bruch in der Deutschen Bauzeitung stellt eine umfassende Kritik am Berliner Bebauungsplan von 1862 dar. Die von Bruch geäußerte Kritik bleibt im Verlauf der Schriftenreihe nicht immer widerspruchsfrei und wirft weitere Fragen auf. So wirft er dem Bebauungsplan vor, zu viel planen zu wollen, lässt aber offen, mit welchen andersartigen Regularien das „natürliche Werden“ der Stadt gesichert werden soll. Zwar kritisiert er eine Missachtung konkreter Planungen, fordert aber gleichzeitig die Planung genauer konzentrischer Ringe um die jeweiligen Zentren. Bruch 1870, S. 95 und S. 153
[121] Vgl. Düwel/Gutschow 2005, S. 36. Siehe ebenso Lampugnani et al. 2017 und die Originalwerke u.a. von Baumeister 1874 und 1876, Stübben 1890, Sitte 1889. Ebenso verweisen Hegemann 1913 sowie das Preußische Fluchtliniengesetz von 1875 auf den Zusammenhang zwischen Stadterweiterungen und dem Städtebau als Disziplin und Wissenschaft.
[122] Vgl. Bernet 2004, Geist/Kürvers 1984 sowie Fehl/ Rodríguez-Lores 1983
[123] Vgl. Hegemann 1930/1992, siehe hierzu auch Hegemann 1911 und 1913
[124] Vgl. Bodenschatz et al. 2010, S. 160ff.

Vergleich von Berlin mit London und Paris einerseits sowie andererseits durch deren Plädoyer für eine wirtschaftsliberale Stadtentwicklung. Die Polemik Hegemanns und die daraus hervorgegangene Diskussion geben bis heute kontinuierlich Anstoß für neue Untersuchungen zum Bebauungsplan und Fragen der Wohnungsbauspekulation.[125]

Forschungen zum Bebauungsplan von 1862 und James Hobrecht

Die Auseinandersetzung mit dem Plan aus Sicht der Wissenschaft sowie aus Sicht der Disziplin kann in zwei Schritten betrachtet werden. Unmittelbar nach Veröffentlichung der Erweiterungsplanung bis ins 20. Jahrhundert hinein überwog die Kritik am Plan.[126] Bodenschatz fasst für diese erste Phase zusammen, dass der Bebauungsplan und damit Hobrechts Wirken zur Projektionsfläche für die Kritik an der Privatisierung der Stadt mit all ihren Verwerfungen geriet.[127] Parallel zur Annäherung der Stadtplanung an die Sozial- und Politikwissenschaften, begann ab den 1960er Jahren in einem zweiten Schritt ein Prozess der Neubewertung des Bebauungsplans von 1862. Eine wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Plan begann 1960, erlebte einen Höhepunkt mit dem Grundlagenwerk von Johannes Geist und Klaus Kürvers 1980 und wurde in den Folgejahren durch weitere Autoren bis in die Gegenwart fortgeschrieben, ergänzt und vertieft.

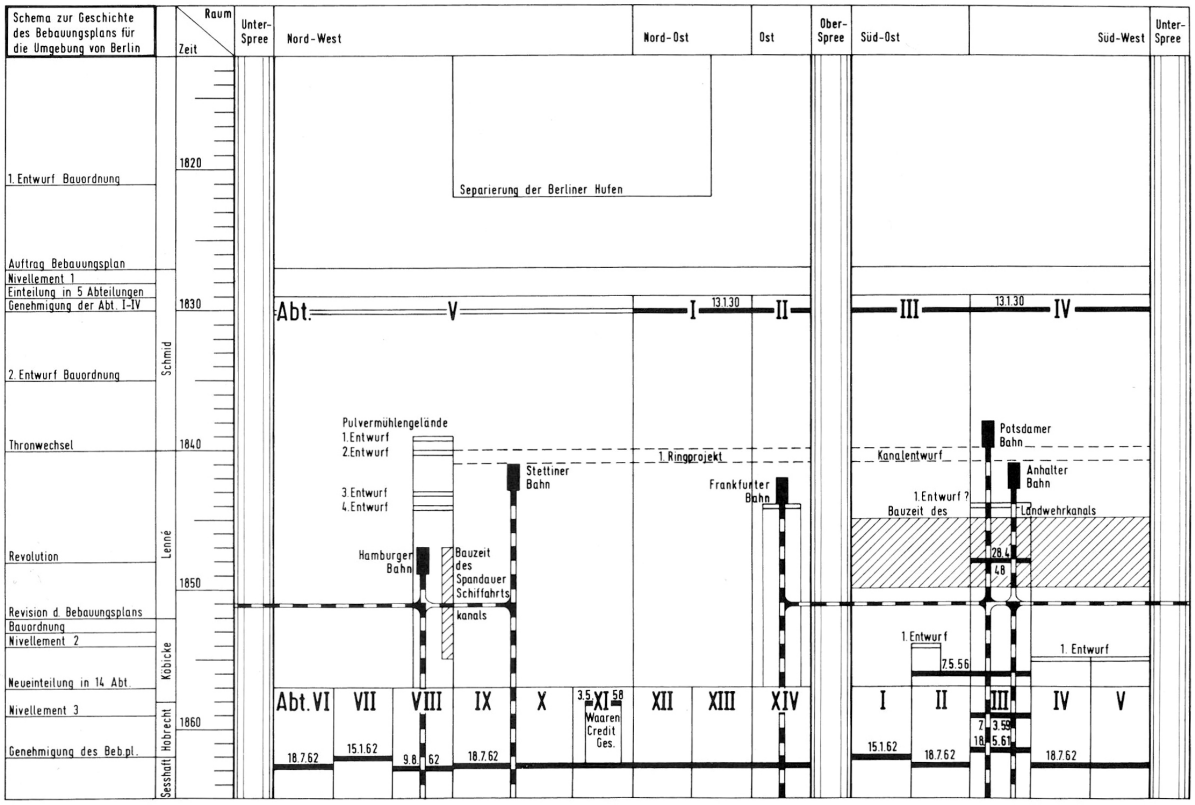
Über hundert Jahre nach Genehmigung des Bebauungsplans begann in den 1960er Jahren eine tiefergreifende wissenschaftliche Beschäftigung mit dem Plan und dem Baumeister James Hobrecht. Das 100-jährige Jubiläum nahm Ernst Heinrich zum Anlass, den Plan über die Wohnungsfrage hinaus im Kontext seiner Entstehungszeit zu betrachten, die Planaussagen sowie Hobrechts Erläuterungen zumindest im Ansatz zu verfolgen.[128] Damit stellte er die an Hobrecht gerichtete Kritik in Frage. Auf Heinrichs Aufruf hin, mehr Fallstudien im Erweiterungsgebiet anzufertigen, reagierte Radicke mit einer Analyse des Wedding. Er zeigte auf, dass die private Bautätigkeit und Spekulation auch aufgrund ihres Vorsprungs gegenüber der staatlichen Planung als Motor der Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert betrachtet werden müssen.[129] Er analysiert bauliche Entwicklungen durch den Plan aus dem Blickwinkel von staatlicher Planung und privatem Eigentum und beschränkte sich dabei hauptsächlich auf Fragen des Grundeigentums und der Problematik der Bau- und Bodenspekulation im Wedding. Radicke betrachtete damit ein Thema, welches auch Rodríguez-Lores im Vergleich mit Barcelona aufgriff.[130]

Ein zusätzlicher Schwerpunkt findet sich bei Charlotte Pape, die 1980 die bauliche Entwicklung über sechs Jahrzehnte nach Plangenehmigung am Beispiel eines kleinen Gebietes im Prenzlauer Berg untersuchte.[131] Diesen Prozess zeichnete sie anhand der Beziehungen zwischen Baualter, Bau- und Parzellenstruktur und deren Nutzung nach. Dabei verzichtete sie jedoch auf eine konkrete Analyse des Bebauungsplans und seiner vorgegebenen räumlichen Strukturen. Durch ihren Fokus auf die

[125] Vgl. Bernhardt 2012 und Bernhardt 1998, S. 224ff.
[126] Eine differenzierte Einordnung der Kritiker und Verteidiger des Bebauungsplans von 1862 bis Mitte des 20. Jahrhunderts findet sich in Bernet 2004, S. 408-413
[127] Vgl. Bodenschatz 1987, S. 53
[128] Vgl. Heinrich 1960 und 1962
[129] Vgl. Radicke 1974
[130] Vgl. Rodríguez-Lores 1980a und 1980b
[131] Vgl. Pape 1980

Wohnbebauung klammerte Pape weitere Aspekte der baulichen Entwicklung wie Verkehr, Grünflächen oder Sozialstruktur aus.

In den 1980er Jahren legten Johann Friedrich Geist und Klaus Kürvers umfassende Erkenntnisse zum Berliner Mietshaus vor. Dabei veröffentlichten sie auch zuvor nicht zugängliche Originaldokumente aus dem Bebauungsplan von 1862.[132] Sie dokumentierten die Rahmenbedingungen des Planungsauftrags sowie die Umsetzung des Plans mit seinen Revisionen und Veränderungen bis in die 1980er Jahre erstmalig auch auf gesamtstädtischer Ebene. Eine detaillierte Analyse des Plans, die genauere Aussagen sowohl zu den räumlichen Strukturelementen und städtebaulichen Motiven als auch zu den zugrundeliegenden Entwurfsentscheidungen ermöglichen würde, wurde damals dagegen nicht angefertigt.



Das Schema zur Geschichte des Bebauungsplans für die Umgebungen von Berlin von Geist und Kürvers verweist auf die Verbindung zum ersten Berliner Bebauungsplan von Schmid (1830) und ordnet sowohl städtebauliche Einzelplanungen als auch Wasser- und Bahninfrastrukturprojekte in die Planungsgenese ein. Die Zusammenhänge müssen jedoch als Rückblick moderner Forschungen betrachtet werden und spiegeln rekonstruierte Planungszusammenhänge wieder. Quelle: Geist/Kürvers 1980, S. 496

Neben Geist und Kürvers leistete Jutta Lubowitzky eine vielfältige Archivalienarbeit. Lubowitzki betrachtete die Entstehung des Plans im politischen, wirtschaftlichen und sozialen Umfeld und verfolgte die Entwicklung in den einzelnen Abteilungen ebenfalls von den Ursprüngen des Plans bis in die 1970er und 1980er Jahre.[133] Sie verweist auf die im Plan integrierten Vorgängerplanungen und dessen bewusst angelegte Offenheit. Die Errungenschaft des Plans sei die Metamorphose der märkischen „Kleinstadt“

[132] Vgl. Geist/Kürvers 1980, 1984 und 1989
[133] Vgl. Lubowitzky 1990

Berlin zur „Metropole“ von Weltrang. Unter anderem betrachtet sie die Platz- und Rasterstrukturen der verschiedenen Stadtteile innerhalb der Erweiterungsplanung.

Der „Hobrechtplan“ wird als Teil der europäischen Entwicklungen der modernen Stadt im 19. Jahrhundert in zahlreichen Publikationen detailliert dargestellt. Vor allem in den 1980er Jahren wurden neben Berlin die großen Städtebauprojekte des 19. Jahrhunderts wie Paris, London, Wien, Budapest, Barcelona sowie Straßburg behandelt. Vergleichende Studien, hier vorrangig zu London, Paris und Berlin, arbeiteten Gemeinsamkeiten und Unterschiede in Bezug auf die politischen Voraussetzungen oder städtebaulichen Realisierungen heraus.[134] Eine intensive vergleichende Betrachtung der räumlichen Strukturen auf der Planebene fehlt jedoch. Thomas Rönnebeck und 15 Jahre später Thomas Hall versuchen dies zwar auf Ebene der Entwurfsgrundsätze und -elemente, kommen jedoch nur zu sehr verallgemeinerndenen Aussagen.[135] Rönnebeck beschreibt den Berliner Bebauungsplan als typisches Beispiel des industriellen Städtebaus in Europa und führt überblickartig die Rechtecks- und Dreiecksysteme künstlicher Stadterweiterungspläne sowie Radial- und Ringstraßensysteme natürlicher Stadterweiterungsprozesse ein. Ebenso bleibt auch Hall innerhalb des europäischen Vergleichs bei einer oberflächlichen Betrachtung von Straßen, Plätzen und Parkanlagen ohne vertiefende Analysen der einzelnen Fallbeispiele.

Forschungen nach der Wiedervereinigung

Neben den ausführlichen Werken von Geist und Kürvers sowie Jutta Lubowitzky setzen sich weitere Autoren erst wieder nach der Wiedervereinigung Deutschlands[136] mit dem Bebauungsplan von 1862 auseinander, insbesondere mit der Frage der Mietshausentwicklung, deren Ursprüngen und Effekten. Bodenschatz, Bernhardt und Scarpa beschäftigen sich dabei mit der Neubewertung sozialer Implikationen des Bebauungsplans und den Grundlagen für wirtschaftliche Investitionen, wobei städtebauliche Betrachtungsweisen nur am Rande eine Rolle spielen.[137] In den letzten Jahren beschränkt sich die Forschungsaktivität zum Bebauungsplan von 1862 auf überblicksartige Betrachtungen der Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts in Europa.[138]

Vereinzelte stadtgeschichtliche sowie stadtpolitische Betrachtungen tragen weniger zur Erforschung des Bebauungsplans bei, sondern konzentrieren sich auf seine städtebauliche Bedeutung. Walter Kieß nimmt für die Berliner Bebauungsplanung von 1862 auf Grundlage einer europäischen Perspektive städtebauliche Bewertungen vor und kategorisiert erste städtebauliche Elemente.[139] Während Kieß eine kritische Beurteilung der städtebaulichen Strukturelemente vornimmt, nutzt Hoffmann-Axthelm den Plan, um Berlins liberale Planungshistorie im Sinne von Gleichheit und Pluralität zu belegen. Hoffmann-Axthelm verweist mit dem Bebauungsplan von 1862 auf einen Wendepunkt in der Planungsgeschichte: die Abkehr

[134] Vgl. Sutcliff 1979 und Hall 1986
[135] Vgl. Rönnebeck 1971 und Hall 1986
[136] In der ehemaligen DDR, insbesondere in Ost-Berlin, findet zwischen 1949 und 1990 keine wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Bebauungsplan von 1862 statt. Überraschenderweise wird in DDR-Schriften der Plan nicht als Ursprung der Spekulationseffekte betrachtet. Vgl. Bernet 2004, S. 416
[137] Eine Zusammenfassung findet sich in Bernet 2004, S. –413-419
[138] Siehe hierzu u. a. die Gegenüberstellung der Erweiterungspläne in Berlin, Mannheim und Barcelona in West 2002
[139] Vgl. Kieß 1991

vom Bild eines repräsentativen Stadtraums hin zu einem „reproduktionsfähige[n] funktionale[n] System“[140]. Christa Kamleithner betrachtet den Plan und seine Rolle in der Disziplingeschichte aus der Sicht der Gouvernementalitätsdiskussion.[141] Claus Bernet betrachtet den Plan als Ausdruck einer veränderten Wahrnehmung städtebaulicher und funktionaler Aspekte im Laufe der letzten 150 Jahre. Zwar benennt er kurz und knapp Beispiele städtebaulicher Entwicklungen, aber konzentriert seinen Aufsatz auf die Darstellung der historischen Rezeption des Plans in Deutschland. Er bescheinigt der weiterhin ausstehenden städtebaulichen Untersuchung des Plans ein Potential in der weiteren Erforschung seines Werts für die Berliner Städtebaugeschichte.[142] Als Beispiele führt er ein funktionales Straßennetz, ein vorbildliches Nahverkehrssystem und üppige Grünräume an.

Ende der 1990er Jahre forschte Klaus Strohmeyer intensiv zur Person James Hobrecht. Im Fokus standen Hobrechts stadthygienische Arbeit sowie seine sozialpolitische Grundhaltung, die anhand des bis dahin unbekannten Nachlasses von James Hobrecht untersucht wurden.[143] Strohmeyer bezog sich bei dieser Untersuchung auf Hobrechts Sicht auf die Mietskaserne und nur indirekt auf den Bebauungsplan. Offen bleibt wie diese sozialpolitische Grundhaltung und seine biographischen Erfahrungen den Bebauungsplan prägten. Strohmeyer thematisierte zudem Hobrechts Wirken in Stettin, das bislang kaum untersucht wurde.[144]

Am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin beschäftigten sich seit 2012 verschiedene Lehr- und Studienprojekte mit dem Bebauungsplan von 1862. Innerhalb des DFG-Forschungsprojekts „Vom Wert und Werden des Hobrechtschen Berlin“ arbeiteten von 2014 bis 2017 die Fachgebiete Städtebau, Bestandserneuerung und Denkmalpflege an einer Neubewertung des Hobrechtschen Berlins, die eine Definition des „Hobrechtschen Berlins“ vornahmen.[145] Im Rahmen der aktuellen städtebaulichen Diskussion in Berlin wird die gründerzeitliche Stadt inzwischen positiv bewertet und als wichtiges Charakteristikum Berlins verstanden.[146] Ein vergleichbarer gesellschaftlicher Wertewandel in Bezug auf den Bebauungsplan wurde bisher ebenso wenig untersucht wie die Rolle der Hobrechtschen Stadtstruktur im heutigen Stadtraum.[147]

Die baulich-räumliche Dimension des Plans und der damit verbundene Einfluss auf heutige Stadtstrukturen muss noch aufgedeckt werden. Städtebauliche Aussagen des Plans werden vornehmlich als Überblick und ohne vertiefende Analyse beschrieben. Das Wesen von Straßen, Plätzen und Blöcken im Bebauungsplan von 1862 und den daraus hervorgehenden Entwurfsprinzipien wurden bisher nicht analysiert.

---

[140] Hoffmann-Axthelm 1993, S. 193
[141] Vgl. Kamleithner 2008
[142] „The virtues of the plan have only recently *been* acknowledged. The plan may be credited with providing a robust network of streets which enabled Berlin to enjoy an exemplary system of public transportation and maintain green spaces.“ Vgl. Bernet 2004, S. 419
[143] Vgl. Strohmeyer 2000
[144] Vgl. Łopuch 1999
[145] An dem DFG-Forschungsantrag waren maßgeblich Laura Calbet i Elias, Stephanie Herold, Florian Hutterer und Christiane Rhede beteiligt. Siehe hierzu auch: Calbet i Elias, Laura / Million, Angela 2018, S. 12
[146] Vgl. Hans Stimmann 1997, S. 17-18, Bodenschatz 2010 et al., Bodenschatz/Flierl 2010, Düwel/Gutschow 2005
[147] Vgl. Niethammer 1979 und Langewiesche 1980

Forschungen zu städtebaulichen Vorplanungen im Bebauungsplan

Der Bebauungsplan von 1862 geht zu einem nicht geringen Teil auf bereits genehmigte Vorplanungen zurück und wurde von verschiedenen Akteuren mitbestimmt und mitgezeichnet. Entsprechend beinhaltet der Auftrag, den Hobrecht 1859 als Instruktion des zuständigen Ministers von der Heydt erhielt, die Revision und Vervollständigung des bereits vorhandenen Plans von Schmid.[148] Bereits 1827 erarbeitet der Oberbaurat Johann Carl Ludwig Schmid, Mitglied der Preußischen Oberbaudeputation und ab 1842 deren Leiter, im Auftrag des preußischen Innenministeriums einen Bebauungsplan für die Umgebungen Berlins, der 1830 genehmigt wurde. Ziel war es schon damals, dem „Wildwuchs" der wachsenden Stadt entgegen zu wirken und diesen stattdessen in geordnete Bahnen zu lenken. Da dieser Plan jedoch nicht veröffentlicht wurde und somit die Bauaktivitäten einfach ungehindert weiter fortgesetzt wurden, war er auch schnell veraltet.[149] Schmids Plan umfasste bereits ein ähnliches Gebiet und die gleiche Organisationsstruktur der Abteilungen wie der spätere Bebauungsplan von 1862.[150] Er war in seiner Ausformung jedoch weit weniger differenziert und komplex, insbesondere in Bezug auf die Straßenhierarchien und die Größe der zwischen den Straßen liegenden Blöcke.

Geist und Kürvers erzeugen auf Grundlage einer umfassenden Recherche zum erstem Mal eine gesamtstädtische Darstellung der vor 1859 genehmigten Teilplanungen, die lediglich in den Plan integriert wurden.[151] Neben privatwirtschaftlichen Projekten, wie sie von der Waren-Credit-Gesellschaft und weiteren örtlichen Grundbesitzern verfolgt wurden, fließen insbesondere staatliche Planungen von Schmidt und Peter Joseph Lenné in den Bebauungsplan ein. Lennés Einfluss auf die Berliner Stadtplanung war insbesondere seit dem Regierungsantritt Friedrich Wilhelm IV. im Jahr 1840 gestiegen. [152] Im Süden Berlins bestimmen die Lenné-Planungen die Gebiete um die äußere Ringstraße. Neben seinen bekannten, wenn auch nicht verwirklichten Planungen zu den „Schmuck- und Grenzzügen" aus dem Jahr 1840 lassen sich im Plan die Entwürfe des Generalszugs zwischen Breitscheidplatz und Südstern, und der Urban-Schlächterwiesen zwischen Südstern und Landwehrkanal benennen.[153]

1.3. Forschungsdesign

Die vorliegende Arbeit widmet sich in fünf Aufsätzen – eingeführt mit einer thematischen Einleitung und abgeschlossen mit einer Diskussion – dem Aufbau eines gemeinsamen städtebaulichen Wissensstandes zum Bebauungsplan von 1862. Neben der Einordnung gesellschaftlicher sowie politischer Rahmenbedingungen der Planaufstellung stehen besonders die Arbeitsweise des Kommissariums sowie die städtebauliche Konfiguration des Plans im Fokus. Dabei war es ein Anliegen, die kontextuellen Einflüsse als einen Schlüssel zum Verständnis des planerischen und entwurflichen Ansatzes im Bebauungsplan von 1862 anzusehen. Vier Aufsätze konzentrieren sich auf die städtebauliche Untersuchung des Plans. Die hier vorgestellten Ergebnisse sind im Rahmen des Forschungsprojektes

[148] Vgl. Geist/Kürvers 1984, S. 485
[149] Vgl. von der Heydt 1855, S. 441
[150] Vgl. Geist/Kürvers 1980, S. 469
[151] Vgl. Geist/Kürvers 1984, S. 143-145
[152] Vgl. Hinz 1937, S. 26
[153] Vgl. Reinisch 1992, S. 34-85

„Vom Wert und Werden des Hobrechtschen Berlin – Wachstum, Wandel und Erbe der Berliner Stadterweiterung" entstanden, das zwischen 2014 und 2018 an der Technischen Universität von den Fachgebieten Denkmalpflege, Stadterneuerung und Städtebau durchgeführt wurde.

Morphologische Untersuchung historischer Kartenwerke

Die Untersuchung des Bebauungsplans findet auf Grundlage der morphologischen Untersuchung nach Humpert und Curdes statt und wird durch Vorgehensweisen der städtebaulichen Schichtenanalyse ergänzt.[154] Die morphologische Untersuchung fand besonders in den 1990er Jahren Beachtung in der Disziplin des Städtebaus und stand auch aufgrund der starken Reduzierung der Komplexität des Konstrukts Stadt in der Kritik.[155] Doch die Ausrichtung der Stadtmorphologie auf stadträumliche Strukturen macht die Methode für die dekompositorische Untersuchung von historischen Planwerken besonders wertvoll. Theoretische Grundlage der Methode sind die geometrischen Grundeinheiten von Stadt- und Siedlungsstrukturen: Linie, Fläche und Punkt. Sie gründen auf den drei anthropologischen Grundelementen menschlicher Siedlungsmuster: Bewegen (Linie), Besetzen (Fläche) und Aufrichten (Körper).[156] In komplexen stadtbildprägenden Prozessen bilden sie auf der einen Seite entsprechende lineare, flächenhafte und konzentrische Strukturmodelle der Stadt aus.[157] Auf der anderen Seite bilden die Punkt- (Gebäude, Zentrum), Linear- (Verkehrslinien, Netze) und Flächenelemente (Baufläche, Flächeneinheit) kompositorische Grundlagen zur Ausbildung städtebaulicher Einheiten, Prinzipien und Logiken.

Das Schichtenverfahren – auch bekannt als städtebauliche Schichtenanalyse – versteht „das städtebauliche Raumgefüge als ein quasi aus Schichten zusammengesetztes Ganzes"[158], welches um zusätzliche Schichten erweitert werden kann, die sich auf verschiedene Ansätze anpassen lassen. Das stadtstrukturelle Schichtenmodell[159] ist dabei von den thematisch sortierten „Bausteinen der Stadt"[160] zu unterscheiden. Die Schichtenmethode[161] zielt dabei vor allem auf das Erkennen und Entwerfen ortstypischer Gesetzmäßigkeiten, um zunächst einschichtige Anordnungs- und Gestaltungsprinzipien zu identifizieren, zu bewerten und als Impuls für das Neue zu nutzen. Die Betrachtungsweise in Schichten befähigt Stadtplaner nicht nur gewachsene Stadtstrukturen als ein komplexes Gesamtgebilde zu verstehen

[154] Gerhard Curdes (Jg. 1933) und Klaus Humpert (Jg. 1929) tragen maßgeblich zur morphologischen Theoriebildung bei, indem sie die drei Grundformen der Stadtstrukturen (Linie, Fläche, Punkt) anhand anthropologischer Entwicklungslinien nachweisen und innerhalb planerischer Maßstabsebenen beforschen. Diese strukturelle Betrachtungsweise verbindet sich mit der Dekomposition einzelner Schichten zur Analyse und Bewertung städtebaulicher Situationen. Vgl. Curdes 1995, S. 44-57 und Curdes 1997. Vgl. Humpert 1997; Vgl. Humpert et al. 2002. Ihre Methodik speist sich neben eigenen Forschungen vor allem aus den Beiträgen und Theorien der Architekten Gerd Albers (1919-2015) und Oswald Matthias Ungers (1926-2007).
[155] Vgl. Albers 2000, S. 27
[156] Vgl. hierzu auch kunsttheoretische Standpunkte, wie von Baumeister 1988, S. 75-76
[157] Vgl. Curdes 1995, S. 49-57 Vgl. Streich 2011, S. 266 und Reicher 2012, S. 42-47
[158] Streich 2011, S. 351. Streich führt lediglich zwei- und dreidimensionale Fassaden- und Gebäudeanalysen auf und keine gebauten oder sozialräumlichen Schichten der Stadt, wie Grünräume, das Verkehrsnetz, oder auf Sozialdaten beruhende Schichten.
[159] Das Schichtenmodell wird vor allem durch die stadtstrukturellen Ebenen geprägt: Bebauungsstruktur, Parzellenstruktur, Erschließungssystem, Grünstrukturen. Vgl. Reicher 2012, S. 131. Eine erweiterte Form des baulich-räumlichen Schichtenmodells lehrt Prof. Dipl.-Ing. Heinz Nagler an der BTU Cottbus Senftenberg. Er definiert die „Schichten der Stadt" folgendermaßen: Natürliche Vorgaben, Geschichte, Erschließung, Parzellierung, Baustruktur, Bautypologie, Freiraumtypologie, Öffentlicher Raum, Ökologie und Umwelt, die unsichtbare Stadt. Siehe https://www.b-tu.de/fg-staedtebau/lehre/schichten-der-stadt/
[160] Reicher benennt die nach Funktionen der Stadt sortierten Themenbereiche: Freiraum, Öffentlicher Raum, Wohnen, Gewerbe und Industrie, Soziale und schulische Infrastruktur, Handel und Versorgung. Vgl. Reicher 2012, S. 92-157
[161] Vgl. Reicher 2012, S. 174

und „weiterzuentwerfen", sondern ermöglicht es auch Bebauungspläne auf deren Entwurfsentscheidungen und –prinzipien hin zu rekonstruieren.

Da die Berliner Stadterweiterungsplanung von 1862 nur in wenigen originalen Schriftdokumenten[162] überliefert ist und Hobrecht – im Gegensatz zu Cerdà[163] – selbst nur wenige Erläuterungen zum Berliner Städtebau selbst verfasste, sind die angefertigten und größtenteils überlieferten Abteilungspläne Artefakte der objektivierten Wissensbestände der Berliner Erweiterungsplanung.[164] Sie sind räumliche Zukunftsprojektionen in denen die Zeit- und Kulturgebundenheit der Wahrnehmung mit Diskursen des Entstehungskontextes verknüpft sind.[165] Von besonderer Relevanz für die Erforschung der Disziplinentwicklung und der lokalen Planungsgeschichte Berlins ist die Bewahrung der städtebaulichen Anordnungs- und Gestaltungsprinzipien, der Entscheidungsmuster und des Planungsprozesses in verschiedenen Zeitschichten, Ebenen, Arten und Dimensionen. Insbesondere das Sezieren des Plans gibt im Konkreten Aufschluss über städtebauliche Prinzipien und Parameter, aber auch Beziehungen zwischen den Schichtebenen werden aufgedeckt. Durch das Zerlegen des komplexen Gesamtzusammenhangs von aufgezeichneten Abteilungsplänen, Erläuterungsberichten und rückblickenden Veröffentlichungen der Verfasser eröffnet die Methode sektorale Einblicke in eine bisher undurchsichtige Sachgesamtheit. Insgesamt ermöglicht diese dekompositorische Herangehensweise[166] die Unterscheidung zwischen unabänderlichen Bedingungen, Parametern, Variablen und Zielen der Planung. Die erkenntnisleitenden Forschungsfragen dabei sind:

- **Welche städtebaulichen Entwurfs- und Planungsprinzipien werden für die Erstellung des Berliner Bebauungsplans von 1862 angewendet oder entwickelt?**
- **Wie lassen sich diese Entwurfs- und Planungsprinzipien aus dem zeitgenössischen Kontext erklären?**

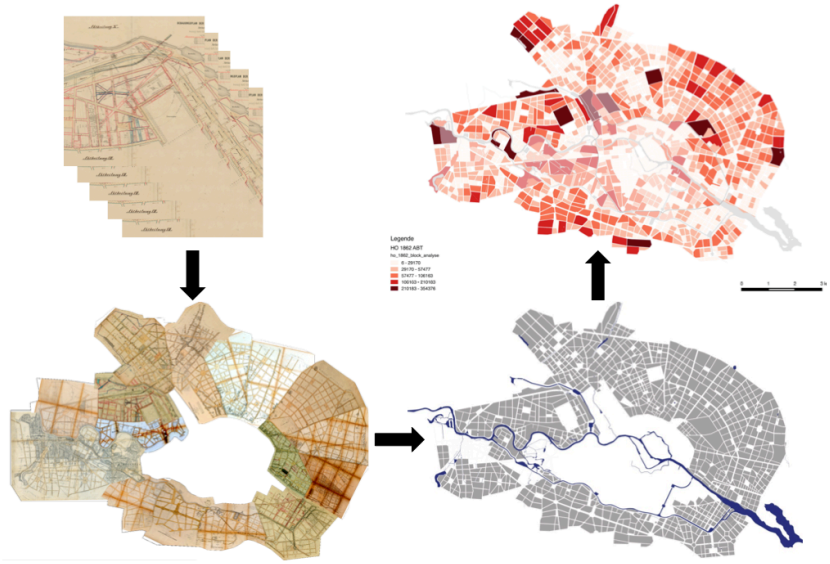
Technische und Analytische Vorgehensweise

Zur Bestandsaufnahme der Archivalien erfolgte die Recherche der Abteilungspläne im Landesarchiv Berlin und der Erläuterungsberichte im Geheimen Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz.[167] Das Landesarchiv verfügt über einen Großteil der 1862 genehmigten Abteilungspläne sowie der Revisionspläne bis 1900 sowie einige wenige Arbeits- bzw. Entwurfspläne aus der Zeit vor 1862. Die

[162] Von 15 Erläuterungsberichten existieren nur noch zwei Erläuterungsberichte von Hobrecht selbst aus den Jahren 1860 und 1861. Darüber hinaus sind auch die Minister-Begleitschreiben weiterer Abteilungen Teil der Untersuchung. Siehe hierzu von der Heydt 1857 sowie 1862 und Holtzbrinck 1862.
[163] Das dreibändige Hauptwerk Idelfonso Cerdàs mit dem Titel „Teoría general de la urbanización" (1863-1867) bildet die Theorie über die Urbanisierung sowie Anwendung ihrer Prinzipien und die technischen Grundlagen seiner Stadterweiterungsplanung von Barcelona (1860) ab. Neben den Theorien englischer und französischer Utopisten, Hygieniker und Ökonomen, vermittelt das Werk eine besondere Aufgeschlossenheit gegenüber dem technischen Fortschritt in dieser Zeit. Der Verbleib des dritten Bands ist unklar. Vgl. Cerdà 1867
[164] Vgl. Polanyi 1978, Tress 2006, S. 21-24. Eine Zusammenfassung zur Kategorisierung von Wissensbereichen findet sich in Blank-Gorki und Hufschmidt 2016, S. 14-15.
[165] Karten- und Planwerke kommunizieren, klassifizieren und repräsentieren räumliche Beziehungen. Während historische Karten geographische Realitäten eines Zeitpunkts abbilden, dokumentieren die Berliner Bebauungspläne über mehrere Jahrzehnte den Wandel und Einfluss gesellschaftlicher, ökonomischer und politischer Repräsentation. Vgl. Rilling 2007. Siehe hierzu auch Liebenberg et al. 2014
[166] Vgl. Hettich 1969, S. 455-457
[167] Landesarchiv Berlin: Eichborndamm 115-121, 13403 Berlin; Berlin Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz: Archivstraße 12-14, 14195 Berlin.

wenigen überlieferten Berichte wurden durch Transkriptionen[168] der Originaldokumente in deutscher Kurrentschrift erschlossen. Einige historische Schriftdokumente und Planunterlagen standen in Sekundärquellen[169] zur Verfügung. Damit wurde ein Archivalienbestand hergestellt, der neben der zeichnerischen Analyse die folgenden Schritte der morphologischen Untersuchung auf GIS/CAD-Basis[170] ermöglichte:

1. Erstellung der Grundlagen des Geoinformationssystems: Digitalisierung, Georeferenzierung und Collagierung der Abteilungspläne
2. Erstellung des vektorisierten Geoinformationssystems: Ausgewählte Vektorisierung der Planelemente anhand einer ebenenbasierten Kodierung
3. Erstellung der Schichten: Zerlegung der georeferenzierten und vektorisierten Gesamtdatenbasis in einschichtige Modelle (Straße, Block, Platz)
4. Analyse der Schichten: Zeichnerische und GIS-/CAD basierte Analyse der Schichten u. a. nach Dimensionierung, Verteilung, Orientierung
5. Darstellerische Aufbereitung der Zeichnungen



Nach der Auswahl der 15 genehmigten Abteilungspläne entsteht die collagierte und georeferenzierte Kartengrundlage (GIS), die in weiteren Schritten zu einer vektorisierten Datenbasis entwickelt wird. Dies ist die Grundlage zur morphologischen Untersuchung. Quelle: Eigene Darstellung

[168] Die Transkriptionen wurden von Dr. Stephanie Herold angefertigt. In den Transkriptionen treten nur wenige Wortlaute, insbesondere landschaftliche oder stadträumliche Eigennamen auf, die nicht eindeutig zuzuordnen waren. Beispiel: „Ober-Spree bei der Kannenbrücke (?)“ Holtzbrinck 1862, Bl. 180

[169] Vgl. Geist/Kürvers 1980 und Lubowitzky 1990

[170] Sowohl für die Georeferenzierung als auch für die Vektorisierung der Abteilungspläne von 1862 wurde das OpenSource-Programm Quantum-GIS (QGIS) eingesetzt. Zur Digitalisierung des Kartenwerks siehe Million/Straub 2018. Die graphische Datenverarbeitung erfolgte in einem weiteren Schritt durch rechnergestütztes Entwerfen (CAD), insbesondere mit Rhinoceros und Adobe Illustrator. Zur Methodik von GIS und CAD in der wissenschaftlichen Kartographie siehe Hake et al. 2002, S. 31 und 216.



Die 15 collagierten Abteilungspläne der Berliner Erweiterungsplanung von 1862. Bis auf Abteilung VIII um den Exerzierplatz zur Einsamen Pappel konnten alle Pläne im Zeitschnitt der Genehmigung 1862 ohne Revisionen aufgefunden und zusammengeführt werden. Quelle: Eigene Darstellung

Zu Beginn stand die Erstellung einer digitalen Datenbasis der genehmigten Abteilungen von 1862, die mit technischer Unterstützung des Kartographieverbundes[171] der TU Berlin erstellt wurde. Um für die städtebauliche Analyse eine nutzbare kartographische Grundlage zu schaffen, wurde ein Geoinformationssystem (GIS) erstellt. Diese Datenbasis diente als Grundlage für die morphologische Untersuchung unterschiedlicher Zeitschnitte und räumlicher Skalierungsebenen. Die im Rahmen des Forschungsprojektes angefertigte Collage der 15 Abteilungspläne ermöglicht es erstmals, auf das explizite Planungswissen des Kommissariums unter der Leitung von James Hobrecht auf gesamtstädtischer Ebene zuzugreifen.

Zunächst wurden die städtebaulichen Plan- und Begleitaussagen systematisch untersucht. Anhand des bestehenden Forschungsstands wurde besonderes Augenmerk auf die Unterscheidung zwischen bereits genehmigten Vorgängerplanungen, die in den Plan integriert wurden, und den Neuplanungen des Kommissariums gerichtet. Da das Kommissarium die Zwischenräume der bereits genehmigten Teilplanungen ergänzte, wurde der Schwerpunkt bei der Interpretation der städtebaulichen Analyseergebnisse auf diese Gebiete gelegt. Anhand der recherchierten Vorgängerplanungen lassen sich

[171] Der Kartographieverbund am Insitut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin wurde mit der Georeferenzierung und Vektorisierung der Abteilungspläne beauftragt, wobei die Auswahl der Pläne und das Vorgehen in enger Zusammenarbeit von statten gingen.

Rückschlüsse auf die Interpretation der damaligen Stadtvorstellungen, Plananforderungen und Entwurfsvorgänge ziehen.

Um den Entwurfs- und Planungsprinzipien des Bebauungsplans näher zu kommen, wurden auf Grundlage der Methode der morphologischen Untersuchung die Ebenen Straßen, Stadtfelder und Stadträume extrahiert und mit landschaftsräumlichen Elementen, wie der Spree, den Kanälen und Seen, und der bestehenden Stadt auf Blockebene ergänzt. Dieses Vorgehen ermöglichte eine bessere Vergleichbarkeit der Analysekarten und eine vereinfachte Orientierung für den Leser. In der folgenden Tiefenanalyse wurde eine Auswahl der zu untersuchenden räumlichen Strukturen sowie deren Anordnung auf verschiedenen Maßstabsebenen getroffen. Die Auswahl beruhte auf der parallelen Auswertung von Archivalien (Erläuterungen und Pläne) und bereits publizierten Forschungsergebnissen. In den Analysen wurden darüber hinaus Informationen aus weiteren Quellen (Literatur, Planwerke) synthetisiert und verarbeitet. Mit Hilfe von GIS- und CAD-Analyse-Werkzeugen werden Attribute der vektorisierten Elemente (z. B. Dimensionierung) untersucht und dargestellt. Mit Hilfe der Analyse des Planwerks werden Strategien, Ideen und Inhalte der Planung diskutiert.

Durch die morphologische Analyse der digitalisierten Abteilungspläne sowie die Auswertung der Erläuterungsberichte und Begleitschreiben auf Grundlage der drei Untersuchungsebenen, werden die gewonnenen Erkenntnisse mit den Schlussfolgerungen bestehender städtebaulicher Untersuchungen, wie u. a. von Geist und Kürvers abgeglichen. Unter Zuhilfenahme der noch bestehenden, von Hobrecht als Leiter des Kommissariums verfassten Erläuterungsberichte, und den Begleitschreiben zur Übergabe der Pläne zur endgültigen Bewilligung durch die Handelsminister von der Heydt und Holtzbrinck zwischen 1857 und 1862, werden die Entwurfsschritte und -logiken so umfassend kontextualisiert. Besondere Relevanz entwickelt die Analyse des Bebauungsplans von 1862 vor dem Hintergrund, dass der Bebauungsplan als zweiter Berliner Bebauungsplan Teil der lokalen Planungsgenese seit dem beginnenden 19. Jahrhundert zu betrachten ist.[172] Darüber hinaus wird die Arbeit des Kommissariums innerhalb des königlich-preußischen Polizeipräsidiums eingeordnet, um Hobrechts Position, Wissensstand und Einfluss als Bereichsleiter auf die Gestaltung des Bebauungsplans aufzuzeigen. Die herausgearbeiteten Charakteristika und die Entwicklung des analysierten Planwerks geben Aufschluss über das Gewicht und die Bedeutung Hobrechts in seiner Funktion als Leiter des Kommissariums der Stadterweiterungsplanung. Dadurch lassen sich Aussagen zur Entwurfshandschrift des Kommissariums unter Hobrechts Leitung formulieren. Deutlich werden auch jene Spielräume des Kommissariums, die über das enge Korsett von Vorschriften und Vorplanungen hinaus getroffen wurden.

[172] Um den Plan und Hobrechts Einfluss auf den selben zu verstehen werden parallel zu morphologischen Untersuchung Meilensteine der Vorplanung sowie die Planungsgenese und die Akteurskonstellation nachgezeichnet. Dabei standen die bereits entwickelten Ideen, Elemente und Prinzipien der städtebaulichen Entwürfe im Vordergrund.

Dies ist ein Artikel, der von DOM PUBLISHERS in

Dolff-Bonekämper, Gabi/Million, Angela/Pahl-Weber, Elke (Hg.): Das Hobrechtsche Berlin. Wachstum, Wandel und Wert der Berliner Stadterweiterung. Berlin 2018. ISBN (Print): 978–3-86922–529-6

veröffentlicht wurde.

DER WEG ZUM BEBAUUNGSPLAN VON 1862

ERSTELLUNG, STEUERUNG UND REVISION

FELIX BENTLIN



Abb. 1 **Aufnahme der Akzisemauer von 1865 an der Sommerstraße, heute Ebertstraße in Berlin-Mitte. Rechts neben der Mauer sind die Gleise der Verbindungsbahn zu sehen.**

Die Ideen, Strukturen und Elemente der Stadterweiterungsplanung von 1859–1861 unter der Leitung von James Hobrecht sind das Ergebnis eines Planungsprozesses, der mehrere Generationen beschäftigte. Frühe Schauplätze dieser Erweiterungsplanungen und der damit verbundenen Diskussion waren bereits ab 1812 das noch unbebaute Gebiet auf dem Köpenicker Feld innerhalb der Stadtmauer und das Stralauer Viertel zwischen Spree und Frankfurter Allee. Aufgrund ihrer »unregelmäßigen Bebauung« forderte der Chef der Abteilung Gewerbe und Handel im Innenministerium Sack »Mittel [...], wie noch größeren Unregelmäßigkeiten vorgebeugt werden könne.«[1] Von diesen südöstlichen Flächen aus wurde die Weichbildgrenze[2] Berlins nach und nach revidiert. Bebauungspläne wurden als Reaktion auf die unregelmäßige Bebauungsstruktur angefertigt, um die Bautätigkeiten von privaten Bauherren innerhalb der Tore der Akzisemauer[3] (1736–1865) im wachsenden Berlin zu regulieren.

Damit begann ein Prozess der Berliner Stadtplanung, der Experten auf Staats- und Stadtebene zu einer langjährigen Zusammenarbeit brachte. Höhepunkt war der 1862 genehmigte zweite Bebauungsplan von Berlin. Um den Plan und Hobrechts Einfluss auf denselben zu verstehen, soll anhand von Meilensteinen der Vorplanung sowie der Planungsgenese und der Akteurskonstellation der Weg zum Bebauungsplan nachgezeichnet werden. Dabei stehen die bereits entwickelten Ideen und Elemente des Entwurfs im Vordergrund.

1 Sack in einem Brief vom 08.10.1812 an den Polizeipräsidenten Le Coq, zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 470.

2 Der Begriff Weichbild beschreibt das sichtbare Erscheinungsbild einer Siedlung. Er ist vor allem aber ein historischer Rechtsbegriff, der das Territorium einer Stadtgemeinde bezeichnet, das auch über die Stadtmauer hinausgeht. Erst ab der Städteordnung von 1808 findet der Begriff neben der »Feldmark« in Preußen Verwendung, um rechtliche Geltungsbereiche und Abgabenpflichten zuzuweisen. Vgl. Meyers Großes Konversationslexikon 1905, Bd. 6, Sp. 465–466 sowie Geist/Kürvers 1980, S. 468–469.

3 Die Akzise ist eine auf Lebensmittel und Verbrauchsgüter erhobene Steuer. Neben militärischen und anderen Funktionen wird vor allem wegen der staatlichen Einnahmequelle aus der Akzise eine Mauer um Berlin errichtet und unterhalten. Vgl. Zschocke 2007.



Abb. 2 **Aufnahme von Peter Joseph Lenné (1789–1866) im Jahr vor seinem Tod. Seit 1828 prägte er als alleiniger Königlicher Gartendirektor und ab 1854 als preußischer General-Gartendirektor die städtebauliche und landschaftliche Gestaltung Berlins.**



Abb. 3 **Die rot gekennzeichneten Gebiete zeigen die teilweise unbekannten Vorplanungen von privaten Investitionsgesellschaften, aber auch die überlieferten Planungen von Lenné im Süden oder von Schinkel beziehungsweise Lenné am Spreebogen.**

Darüber hinaus soll die Arbeit des Kommissariums innerhalb des Königlich Preußischen Polizeipräsidiums vorgestellt werden, um Hobrechts Position, Wissensstand und Einfluss als Bereichsleiter auf die Gestaltung des Bebauungsplans einzuordnen. Die Charakteristik und Entwicklung des entstandenen Planwerks gibt Aufschluss über das Gewicht und die Bedeutung von Hobrechts Zeit als Leiter des Kommissariums der Stadterweiterungsplanung.

Erster Bebauungsplan und die Vorplanungen von Schmid, Schinkel und Lenné

Mit der südlichen Friedrichstadt[4] erhielt das Stadtgebiet Berlins 1732 einen prägnanten Erweiterungsentwurf, der erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts in einer planmäßigen Entwicklung der Luisenstadt und in weiteren Stadterweiterungsplänen fortgesetzt wurde. Die Bebauungspläne von Johann Carl Ludwig Schmid (1830) und die Folgepläne von Peter Joseph Lenné sowie Karl Friedrich Schinkel etablierten den gesamtstädtischen Bebauungsplan als Regulierungs- und Entwurfsinstrument der Berliner Stadtplanung. Der

4 Ab 1688 entstand südwestlich von Berlin und Cölln mit der Friedrichstadt nach Friedrichswerder und der Dorotheenstadt die dritte Erweiterung des historischen Stadtkerns. Eine Zusammenfassung zur Stadtplanung im Süden Berlins von 1688 bis 1820 mit entsprechenden Plänen findet sich in Senator für Bau- und Wohnungswesen 1980, S. 19–21.

Bebauungsplan von 1862 ist Teil dieser Planungsgenese. Dank Johann Friedrich Geist und Klaus Kürvers ist bereits nachgewiesen worden, wie die institutionellen Vorplanungen von Schmid (1827–1830) mit dem ersten Berliner Bebauungsplan und die königlichen Vorplanungen von Lenné (1840–1843), aber auch die ersten Terrainspekulationen, wie die der *Waaren-Credit-Gesellschaft*[5], in die Bebauungsplanung bis 1862 integriert wurden.[6] Während die privaten Vorplanungen und Lennés Entwürfe im Süden des Stadtgebiets mehrheitlich in den Bebauungsplan hineinkopiert wurden, tauchen andere Ideen – wie zum Beispiel die Ringstraße (↗ S. 61) von Lenné – und die Struktur der Abteilungen von Schmid in weiterentwickelter Form wieder auf.

In Folge der übermäßigen Zuwanderung der Landbevölkerung begannen in den 1820er Jahren die dringend erforderlichen Planungen für die Luisenstadt beziehungsweise das Köpenicker Feld[7], mit denen das Polizeipräsidium beauftragt wurde. Diese Planungen waren der Ausgangspunkt für eine großräumige Stadterweiterungsplanung. Die an der Planung beteiligten Stadtverordneten und der Magistrat scheiterten zwar mit der Forderung einer umfassenderen Vorortplanung, doch 1827 wurde mit königlicher Genehmigung Oberbaurat Schmid beauftragt, den »Bebauungsplan für die Umgebung Berlins« anzufertigen.[8] Einzelheiten des ersten Bebauungsplans von Berlin und Schmid als Stadtplaner innerhalb der königlichen Oberbaudeputation sind nur zum Teil überliefert.[9] Neben dem fragmentierten Planwerk des ersten Berliner Bebauungsplans geben besonders die vom Magistrat beauftragten und öffentlich publizierten Planwerke die frühen staatlichen Planungen und das teils unregulierte Wachstum der Stadt wieder.[10] Nach Beschluss der Weichbildgrenzen durch den Magistrat und die Stadtverordnetenversammlung wurden Pläne wie die »Karte vom Weichbilde Berlin's« (1846) von Vogel von Falckenstein veröffentlicht, um private Bauherren über die städtische Bebauungsplanung zu informieren. Die Reihe des »Grundriß von Berlin« (1808–1848) von Johann Christian Selter nimmt eine besondere Rolle ein, da sie als Grundlage für die Bebauungsplanung von Schmid diente.

Schmid, der ebenfalls Leiter der Bauakademie war, sah seinen Plan nicht als Bebauungsplan an, sondern als Grundlage bei der Vergabe der Bauerlaubnis.[11] Während der laufenden Separationsprozesse[12] definierte die staatliche Planung ihre Rolle als Kontrollinstanz für notwendige Bauprojekte, während die Bürger die Bodenspekulation zur Verwertung der Ackergrundstücke erkannten. Dementsprechend wurden königliche Stadtgestaltungsabsichten den Interessen sowie Rechten der Grundbesitzer untergeordnet.[13] Unterteilt in fünf Sektionen umfasste die überarbeitete Erweiterungsplanung von 1830 die Vororte Berlins und Gebiete darüber hinaus, beispielsweise im Osten Flächen bis Lichtenberg und im Südosten bis Treptow. Um die Innenstadt herum weisen die überlieferten Bebauungspläne große kreisförmige Verkehrsplätze

5 Die 1856 gegründete Anstalt plant die erste großmaßstäbliche Terrainspekulation Berlins und muss das Vorhaben bereits 1857 aufgeben. Eine genauere Beschreibung dieser Planung findet sich in Geist/Kürvers 1980, S. 482ff.

6 Vgl. Geist/Kürvers 1980, S. 470–481.

7 Der »Mandelplan« ist 1823 der erste Bebauungsplan für die Luisenstadt. Es folgen der Plan Schmids (1825), des Kronprinzen (1830er Jahre) und von Lenné (1840). Vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen 1980, S. 21–22.

8 Vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen 1980, S. 23.

9 Es existieren von der Planung Schmids nur die überarbeiteten Abteilungspläne I (1850) und IV (1855, s. Abb. 4) im Landesarchiv Berlin und der Abteilungsplan III (1830) im Geheimen Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz. Von Schmid sind bisher keine persönlichen Darstellungen bekannt, nur seine Tätigkeit als Baumeister von Hochbauten ist dokumentiert. Vgl. Eberhardt 1999.

10 Besonders durch die Pläne unter anderem von Zirkenbeck, Clarke, Thormann, Möllendorf (»Neuester Plan von Berlin«) sowie von Selter, Sachs, Reymann (»Grundriss von Berlin«) sind frühe Stadien der ersten Bebauungsplanung im Bereich der Luisenstadt beziehungsweise für das Köpenicker Feld dokumentiert. Eine Zusammenfassung der publizierten Planwerke zwischen 1800 und 1870 findet sich in Lindner/Zögner 1983, S. 41–61ff.

11 Vgl. Acta des Kgl. Polizeipräsidiums zu Berlin, Bebauungsplan für die Umgebungen Berlins (1827–1844), Bl. 30, zitiert nach Senator für Bau- und Wohnungswesen 1980, S. 22.

12 Die in Folge der preußischen Reformen angeschobenen Separationsprozesse von Grund und Boden führten zu so genannten Gemeinheitsteilungen, eine Art der Flurbereinigung. Landwirtschaftliche Grundstücke werden seit 1821 in Preußen durch diesen landesrechtlichen Vorgang neu aufgeteilt, der durch Separationskarten bzw. Brouillonkarten dokumentiert wird. Weitere Informationen zur Neuaufteilung der Flurstücke finden sich in Lütge 1981. Siehe hierzu auch Geist/Kürvers 1980, S. 468 und 485.

13 Schinkel kommt beispielsweise in einem Gutachten zu dem Schluss, dass der landschaftsgärtnerische Kronprinzenentwurf des Köpenicker Feldes zu hohe Abfindungskosten für den Staat verursachen würde, da die Grundstücke der Grundbesitzer im spitzen Winkel durchbrochen werden. Vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen 1980, S. 23.





Abb. 4 und 5 **»Coupon aus der vierten Abteilung des Bebauungsplans für die Umgebungen Berlins« der Tempelhofer und Schöneberger Feldmark um 1857 (links). Auszug aus dem Abteilungsplan IV des Bebauungsplans für die Umgebungen Berlins von 1855, Sektion von Charlottenburg bis zur Potsdamer Chaussee mit den von Schmid geplanten Rund- beziehungsweise Sternplätzen (rechts).**

mit radialartigen, begradigten Straßen aus, die dem Verlauf der Bestandswege folgen und im unbebauten Norden quadratische Baublöcke definieren (Abb. 4). Im Gegensatz zu den später von Joseph Stübben bezeichneten besonders regelmäßigen »Sternplätzen«[14] sind diese eher unregelmäßigen Rundplätze das markanteste Element der Bebauungspläne unter der Leitung von Schmid. Vergleichbare preußische Stadterweiterungspläne[15] lassen vermuten, dass dieses Motiv der runden Verkehrsplätze eine Eigenheit der frühen Stadtplanung Preußens darstellt.

Im Zuge der Neuorientierung der Stadtplanung unter Friedrich Wilhelm IV., der seit 1840 König von Preußen war, wurde der Bebauungsplan von Schmid durch Entwürfe des Königlichen Gartenbaudirektors Lenné fortgeführt und ausschnittsweise ersetzt. Wie Bebauungspläne von 1851 belegen, arbeitete Lenné im Rahmen der *Schmidschen Sectionen* weiter.[16] Die »Projektierten Schmuck- und Grenzzüge von Berlin mit nächster Umgebung« von 1840 – eine gesamtstädtische Planung aus der Feder Lennés – zeigen vor allem eine Gürtelstraße mit Baumalleen um das bestehende Stadtgebiet herum, die üppig gestaltete Grünflächen und symmetrisch angelegte Kasernenanlagen verbindet. Die ungegliederte Stadt zwischen Landwehrkanal und Kreuzberg sollte in den Folgejahren durch einen zusammenhängenden Grünzug mit Schmuckplätzen und Boulevards zwischen Hasenheide und Charlottenburg in einen geordneten Stadtorganismus integriert werden (Abb. 5).[17] Lenné führte darüber

14 Die besondere Charakteristik der Sternplätze besteht darin, dass »man von der Platzmitte aus die Perspektiven der mehr oder weniger strahlenförmig verlaufenden Straßenzüge nach einander genießen kann, dass sich also panoramaartig eine Reihe großstädtischer Straßenbilder vor dem Beschauer aufrollen.« Stübben 1890, S. 147.

15 Nach den Plänen des Oberbaudirektors Phillip Gerlach entstand Mitte des 18. Jahrhunderts ein kreisförmiger Stadtplatz – das Rondell – am Halleschen Tor der Akzisemauer. Vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen 1980, S. 21.
Auch der Stadterweiterungsplan von Athen aus dem Jahr 1833 aus der Feder des preußischen Baumeisters Eduard Schaubert (1804–1860), der an der Berliner Bauakademie unter Schinkel lernte, weist dieses Motiv auf.

16 Siehe hierzu »Charte von demjenigen Theile Section IV des Bebauungsplanes von den Umgebungen Berlins welcher zwischen dem Halleschen und Potsdamer Thore belegen ist« im Gehmeinen Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz.

17 Der Straßenabschnitt wurde durch einen königlichen Erlass vom 09.07.1864 und per Kabinettsorder vom 31.10.1864 nach Schlachten und Militärführern der Befreiungskriege benannt, sodass der Bereich als Generalszug bekannt wird. Vgl. Luisenstädtischer Bildungsverein e.V 2005.

18 Vgl. Schönemann 1993.

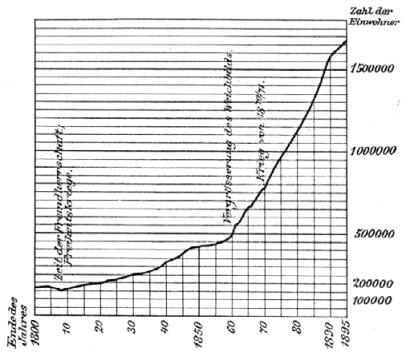


Abb. 6 **Bevölkerungsentwicklung Berlins zwischen 1800 und 1895.**

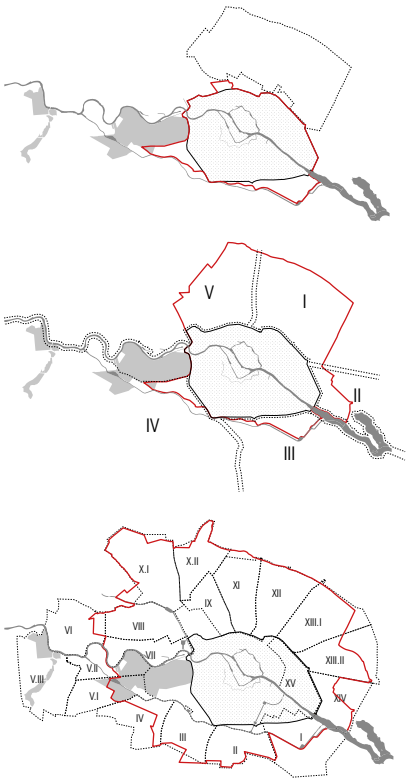


Abb. 7 **Entwicklung des Berliner Weichbilds und der Abteilungen des ersten und zweiten Berliner Bebauungsplans: 1809, 1832 und 1859.**

hinaus die historischen Wasserwege mit Hilfe künstlicher Kanäle ans Stadtgebiet heran und gab der Wasserinfrastruktur den Vorzug, um Gewerbe und Industrie anzusiedeln[18] (↗ *Der Wandel von Schifffahrts- und Bahninfrastruktur*). Der Oberlandesbaudirektor Schinkel entwickelte zur gleichen Zeit vor allem das Gebiet am so genannten Marsfeld (↗ S. 47) weiter und reichte im Juli 1840 den Bebauungsplan für das Gelände der ehemaligen Pulverfabrik ein. Hauptelement der Bebauungspläne von Lenné und Schinkel im Norden des Tiergartens war eine Nord-Süd-Achse, die mit einer platzartigen Erweiterung an der Invalidenstraße beginnen und über die Spree zum Königsplatz führen sollte. Während Lenné dieses Gebiet in die Stadt integrieren wollte, plante Schinkel ein unabhängiges Stadtviertel mit staatlichen Institutionen wie Kasernen, Gerichten, Universitäten und Krankenhäusern. 1842 wurde der ›Schinkelsche Bebauungsplan‹ verworfen, insbesondere da Schinkel viele Privatgrundstücke überplante, deren Erwerb zu kostspielig geworden wäre.[19] Nach mehreren Verhandlungen erteilte der preußische König schließlich einem maßgeblich von Lenné geprägten Bebauungsplan für den Norden Berlins 1853 die Genehmigung.[20] Der Entwurf mit Blickachsen entlang geometrisch gestalteter Straßen- und Wasserzüge, die damit oft verbundene zentrale Positionierung von öffentlichen – zu dieser Zeit besonders militärischen – Gebäuden im Stadtraum und eine facettenreiche Grünraumentwicklung um das bestehende Stadtgebiet herum sind die Kernmerkmale der Stadterweiterung bis zum Beginn der 1850er Jahre.

Auf dem Weg zum zweiten Bebauungsplan von Berlin

Nachdem der erste gesamtstädtische Berliner Bebauungsplan von Schmid (1830) der explosionsartig wachsenden Stadt nicht mehr gerecht werden konnte, wurde 1852 am zuständigen Polizeipräsidium die Stelle eines Bauinspektors geschaffen. Aufgabe des neuen Bauinspektors war es, die bereits veralteten und von der realen Bautätigkeit überholten Pläne Schmids zu überarbeiten; es sollte eine »Revision« der bestehenden Planwerke durchgeführt werden. So erfolgte auch bei der Einstellung Hobrechts eine instruierte Bezugnahme auf die gesetzlich genehmigten und bestehenden Planungen.[21]

Zwischen 1852 und 1858 wurden in diesem Zusammenhang die ursprünglichen fünf Abteilungen für die Bebauungsplanung auf vierzehn beziehungsweise fünfzehn Abteilungen[22] neu aufgeteilt und flächenmäßig deutlich erweitert (Abb. 7). Hauptakteure dieser Überarbeitungsstufe waren der Bauinspektor Heinrich Julius Köbicke und der Geheime Regierungsbaurat Rothe[23] im Berliner Polizeipräsidium.[24] 1858 wurde Hobrecht für den erkrankten Bauinspektor Köbicke in der Abteilung III des Polizeipräsidiums eingestellt und arbeitete in Vertretung an der Revision des Bebauungsplans. Dabei lernte er vermutlich auch die Entwurfsstrategien und -elemente von Schmid, aber auch



Abb. 8 **Der preußische Handelsminister August Freiherr von der Heydt, Ort und Datum unbekannt.**



Abb. 9 **Blick von Neu Kölln am Wasser auf die Spree in Richtung Mühlendamm. Vorne links die Mündung des Spreekanals, die Inselgebäude und der große Speicher der Kaufmannschaft. Am gegenüberliegenden Ufer der Komplex des Polizeipräsidiums und die Einmündung der Gasse ›Am Krögel‹ mit Bäumen, Aufnahme von 1879.**

die Idee der Gürtelstraße und das Verständnis für Infrastruktur von Lenné – der städtebaulich-landschaftlichen Einbindung von Schifffahrtswegen und Bahnlinien – kennen. Auf Vorschlag des Handelsministers August von der Heydt wurde, basierend auf den Vorbereitungen von Rothe und Köbicke 1859, ein »Kommissarium zur Ausarbeitung der Bebauungspläne für die Umgebung Berlins« eingerichtet. Zeitgleich wurde ein vergleichbares Verfahren zur Aufstellung eines Entwässerungsplans durchgeführt.[25] Durch den krankheitsbedingten Ausfall von Julius Köbicke und auf Vorschlag des Berliner Polizeipräsidenten Hinckeldey wurde am 1. April 1859 der Regierungsbaumeister James Hobrecht, der Köbicke bereits seit dem Frühjahr 1858 vertreten hatte, als Leiter des Kommissariums zur Aufstellung eines Bebauungsplans bestimmt.[26] Hobrecht richtete 1859 für seine Arbeit als Leiter des Kommissariums ein Büro[27] in der Villa Begas Am Karlsbad 13 ein.[28]

Die Arbeit des Kommissariums mit der Erstellung des Planwerks für einen zweiten Bebauungsplan stand unter großem Zeitdruck. Im Gegensatz zu anderen Städten wuchs Berlins Bevölkerungszahl von einem geringen Niveau zu Beginn des Jahrhunderts bis 1900 zur viertgrößten Stadt der Welt (Abb. 10)! Die Bevölkerung Berlins verdreifachte sich zwischen 1816 und 1861 von 188.485 auf 545.319 Einwohner, in den westlichen Stadtteilen Moabit,

19 Schinkel konnte sich mit seinen Planungen für die Innenstadt nicht durchsetzen. Lenné gelangte mit seiner Kritik am Schmid-Plan von 1830, der einen Mangel an Grünflächen aufwies, zu größerem Einfluss in der Stadtplanung. Vgl. Günther/Harksen 1993, S. 109, Geist/Kürvers 1980, S. 395–396 sowie Luisenstädtischer Bildungsverein e.V. 2004a.

20 Vgl. Schönemann 1993.

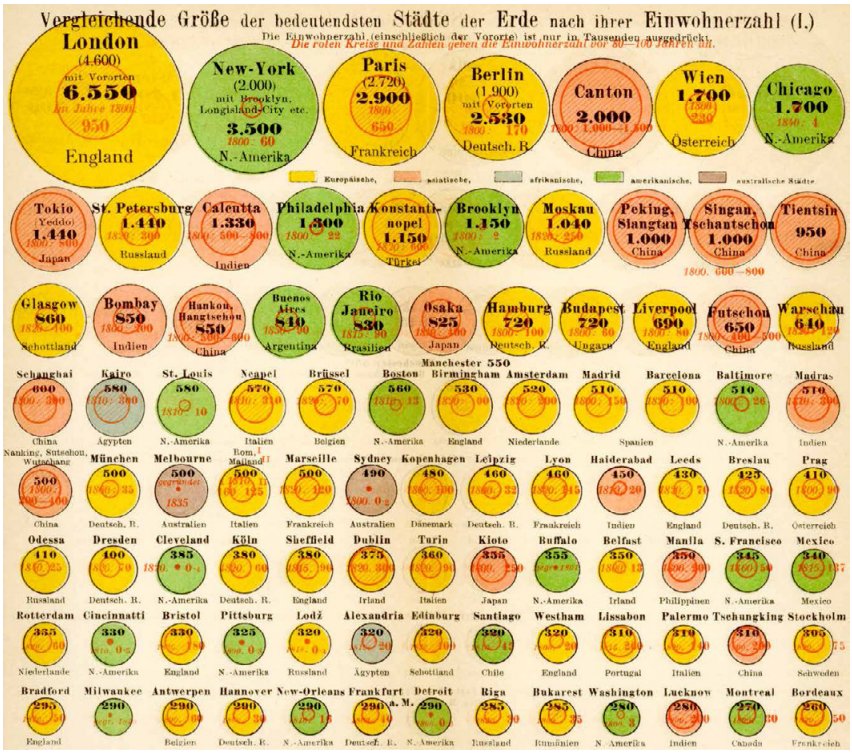
21 Vgl. Geist/Kürvers 1980, S. 466 und 485.

22 Die Stralauer Vorstadt wird erst im Laufe der Bebauungsplanung als eigene und damit 15. Abteilung ausgewiesen, siehe S. 52.

23 Ebenso wie zu seinem vollständigen Namen sind auch zu seinem Leben und Wirken keine Informationen bekannt.

24 Vgl. Geist/Kürvers 1980, S. 464–469.

Abb. 10 **Die Darstellung aus *Prof. Hickmann´s geographisch-statistischen Taschen-Atlas* zeigt den rasanten Aufstieg Berlins zur viertgrößten Stadt der Welt in relativ kurzer Zeit (zwischen 1800 und 1900) verglichen mit anderen großen Städten der Welt.**



Wedding und Louisenbrunnen (dem heutigen Gesundbrunnen) »nähert die Bebauung sich [1862] schon [...] den Grenzen des erweiterten Weichbildes«.[29] Die Wohnverhältnisse werden prekär, so weist die Volkszählung von 1861 jeden zehnten Berliner in Kellerwohnungen und fast jeden zweiten Bewohner in einer Wohnung mit nur einem beheizbaren Zimmer aus.[30] Der ab Mai 1862 zuständige Handelsminister Heinrich Wilhelm von Holtzbrinck machte die Dringlichkeit einer schnellen Bewilligung des Plans noch im selben Jahr 1862 in seinem Begleitschreiben an König Wilhelm I. deutlich. Der gemeinsam vom Polizeipräsidium, der Ministerial-Baukommission und dem Magistrat von Berlin sowie Charlottenburg gestellte Antrag zur Genehmigung der neu entworfenen Abteilungen des Bebauungsplans beschreibt neben der aktuellen Planungssituation und den Verhandlungsständen besonders die einzelnen Abteilungen mit den Änderungsvorschlägen zu einzelnen Straßen, Plätzen und Besitzverhältnissen. Holtzbrinck schreibt darin: »Da die Bebauung, welche dem Wohnungsbedürfnis gemäß nach allen Seiten großartigen Fortgang nimmt und die Grenzen des Gebiets, für welches ältere Bebauungspläne bestehen, bereits längst überschritten hat, [wird] die baldigste Feststellung des Planes erfordert, wenn nicht durch planloses Bauen die Durchführung eines geregelten Planes dauernd vereitelt werden soll. [...] Von der Feststellung dieses

25 Im gleichen Jahr am 31.10.1859 wird auch durch das Polizeipräsidium die Suche nach einem Kommissarius zur Aufstellung eines Entwässerungsplans begonnen. Am 18.06.1860 beschließt Minister von der Heydt »die Aufstellung eines umfassenden Planes zur Abhülfe dieser so vielseitigen Uebelstände« und weist zuerst Voruntersuchungen bewährter Entwässerungssysteme anderer Großstädte an, woraufhin Hobrecht, Wiebe und Veitmeyer im August 1860 eine Auslandsreise nach England und Frankreich durchführen. Vgl. Wiebe 1861, S. 26 und 32.
26 Vgl. Geist/Kürvers 1980, S. 468 und 485.
27 Es befindet sich am Südufer des Landwehrkanals in der Nähe des Potsdamer Bahnhofs. Um 1859 bis nach 1861 hieß die Straße nur »Karlsbad«, 1878 bis 1880 »Auf dem Karlsbad«, nach 1880 bis nach 1910 wieder nur »Karlsbad«. Um 1920 setzte sich dann der Name »Am Karlsbad« durch. Am Karlsbad 12/13 errichtete 1868/69 Martin Carl Philipp Gropius (1824–1880) sein Wohnhaus. Vgl. Luisenstädtischer Bildungsverein e.V. 2009b.
28 Vgl. Geist/Kürvers 1980, S. 485.
29 Holtzbrinck 1862, Bl. 179.
30 Vgl. Lindner/Zögner 1983, S. 46.

Bebauungsplanes hängt die Erledigung einer großen Anzahl vorliegender Baukonses-Gesuche ab. Das Polizei-Präsidium hat daher, wie es selbst die Verhandlungen wegen Vollendung des Planes den Umständen nach aufs Äußerste beschleunigt hat, so auch nun thunlichste Beschleunigung der Allerhöchsten Feststellung desselben dringend gebeten.«[31] In dem Begleitschreiben von Minister Holtzbrinck wurde auch die Limitation der Planung und des Planwerks betont, so habe der Plan »zunächst nur die negative Bedeutung, daß das darin zu Straßen und Plätzen bestimmte Terrain nicht bebaut werden darf. [...] Der Plan weist nur die Baufluchtlinien nach.«[32] Es handelte sich demnach um einen aufgabenbezogenen Plan auf Basis technischer Anforderungen, um den Bevölkerungszustrom und das damit notwendig Wachstum der Stadt eher »zu verwalten«[33] statt zu gestalten. James Hobrecht übernahm die Leitung zur Erstellung eines Bebauungsplans mit Minimalanforderungen unter hohem zeitlichem und politischem Druck. Die Kommission war zusätzlich sehr stark an die Bestandsplanungen von Schmid und Lenné gebunden. Während nicht genehmigte Planungen, wie die Entwürfe von Schinkel, oder die im Projektstatus verhafteten Schmuck- und Grenzzüge vermutlich geringen Einfluss auf das neue Kommissarium hatten, waren die bereits genehmigten Planungen, wie die Urban-Schlächterwiesen oder der Generalszug von Lenné, von bindender Wirkung.

Planung in der preußischen Verwaltungshierarchie

Das Kommissarium war Teil der preußischen Landesverwaltung und lieferte die Pläne an das Königlich Preußische Polizeipräsidium. Das Präsidium fungierte gleichzeitig als Polizeibehörde der Stadt Berlin, war jedoch dem Königreich Preußen unterstellt, da Berlin Residenzstadt war. Wie das Schema der Abbildung 11 zeigt, arbeitete das Kommissarium dem Königlichen Polizeipräsidium direkt zu und war damit an der Schnittstelle zwischen der staatlichen und der kommunalen Ebene angesiedelt. Die Aufsicht und Ausführung der Bebauungsplanung für die Umgebungen Berlins lag bis 1844 offiziell in den Händen der preußischen Oberbaudeputation, danach wurde die Aufsicht an das Königliche Polizeipräsidium abgegeben.[34] 1843 bestimmte der neue König Friedrich Wilhelm IV. durch Kabinettsorder, dass eine unmittelbare Genehmigung des Königs eingeholt werden müsse.[35] Nach Auflösung der Oberbaudeputation 1848 wurde deren Funktion als übergeordnete Baubehörde durch das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten[36] mit dem zuständigen Minister von der Heydt übernommen.[37] Die Technische Baudeputation firmierte ab März 1850 als reines Beratungsorgan ohne administrative Kompetenzen und die Abteilung Bauwesen im Ministerium wurde oberste preußische Baubehörde.[38] Die städtebauliche Planung als auch die baupolizeiliche Kompetenz der Erweiterungsplanung lag nach 1850 in der Verantwortung des

31 Holtzbrinck 1862, Bl. 180 und 189.
32 Holtzbrinck 1862, Bl. 186–190.
33 Vgl. Albers 2006.
34 Vgl. Geist/Kürvers 1980, S. 466.
35 Vgl. ebd.
36 Die Bezeichnung »Öffentliche Arbeiten« ist im Sinne von Infrastruktur zu verstehen.
37 Vgl. Geist/Kürvers 1980, S. 466.
38 Vgl. Kieling 1987, S. 106.
39 Im höchsten Fachgremium der preußischen Bauverwaltung arbeiteten Schinkel, Eytelwein, Günther, Schmid, Rothe und weitere Mitglieder als Gutachter an vielen gemeinsamen Berichten. Vgl. Meinecke 2013, S. 5.

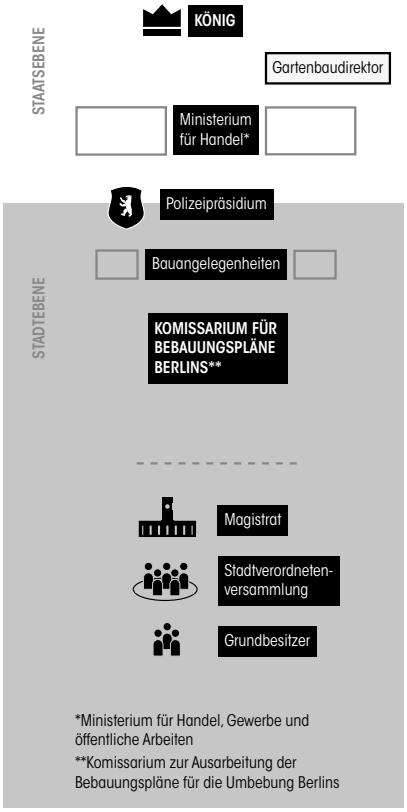


Abb. 11 **Berlins Verwaltungshierarchie um 1860. In Bau- und Planungsangelegenheiten vermittelt das Polizeipräsidium zwischen dem preußischen Königreich und den Interessen der Stadt Berlin.**

Königreichs Preußen mit eingeschränkten Mitwirkungsmöglichkeiten der Gemeinden. Lediglich die Polizeibehörde vermittelte zwischen Interessen des Magistrats, der Bauverwaltungen des Magistrats und der Stadtverordneten.

Ein Blick auf die Ausbildung und das Wirken der verantwortlichen Experten im Königreich Preußen gibt einen ersten Eindruck über ihren Einfluss auf Städtebau und Stadtplanung im Berlin des beginnenden 19. Jahrhunderts bis 1862 (↗ Tabelle S. 44/45). Die einflussreichsten Persönlichkeiten im Planungsprozess innerhalb der Verwaltungshierarchie waren neben den Verfassern der Bebauungspläne im Polizeipräsidium besonders die zuständigen Leiter der Aufsichtsbehörden. Während der ersten Bebauungsplanung waren dies vor allem die Oberbaudirektoren im Innenministerium, die ihre Tätigkeiten als Entwurfsverfasser und zuständige Verwaltungsleiter – wie Schinkel oder Schmid – in einem Amt vereinten. Die Mitglieder der Oberbaudeputation standen in engem Austausch.[39] Während der Ausarbeitung der zweiten Bebauungsplanung differenzierten sich die Verantwortlichkeiten der Hauptakteure – das dann zuständige Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten (von der Heydt) sowie das Kommissarium (zu Beginn unter der Leitung von Hobrecht) – deutlicher. Hobrecht und sein Stellvertreter Gustav Assmann legten nur wenige Jahre vor ihrer Anstellung im Kommissarium ihre Baumeisterprüfungen ab und verfügten beide über mehrjährige Erfahrungen im Bau von Eisenbahnstrecken. Neben den ausgebildeten Baumeistern hatten besonders Experten aus den Ministerien großen Einfluss auf die Stadterweiterungsplanung. Durch die Ansiedlung des Polizeipräsidiums beim Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten stammten die einflussreichen Akteure auf politischer Seite aus den Bereichen Recht, Finanzen und Verwaltung.

Name	Ausbildung/Beruf	Position	Wirken
Hauptakteure des 1. Bebauungsplans			
Johann Albrecht Eytelwein[40] **(1764–1849)**	Studium der Wasserbaukunst, Zivilingenieur, Physiker, Mathematiker, Wasserbauer und Bauingenieur	Direktor der Oberbaudeputation (1809–1830) und Oberlandesbaudirektor (ab 1816)	Aufsicht der Bebauungsplanung (1809–1830)
Karl Friedrich Schinkel[41] **(1781–1841)**	Ausbildung zum Kondukteur (Vermesser bzw. Bauaufseher), Bauakademiestudium, Baumeister, Maler, Bühnenbildner	Mitarbeiter in der Oberbaudeputation für öffentliche Prachtbauten (1810), Geheimer Oberbaurath in der Oberbaudeputation (ab 1815) und Direktor der Oberbaudeputation (ab 1830), Oberlandesbaudirektor im Königreich Preußen (ab 1838)	Aufsicht der Bebauungsplanung (1830–1841) Verfasser des Bebauungsplans für das Gelände der ehemaligen Pulverfabrik (1840)
August Adolph Günther[42] **(1779–1842)**	Baumeister	Mitarbeiter in der Oberbaudeputation (ab 1816), stellvertretender Oberbaudirektor (1838), Wasserbaudirektor (bis 1842)	Aufsicht der Bebauungsplanung (1838–1842)
Johann Carl Ludwig Schmid[43] **(1780–1849)**	Baumeister	Geheimer Oberbaurath, Mitglied der königlichen Oberbaudeputation 1819–1849 und Direktor der Oberbaudeputation (ab 1842)	Aufsicht der Bebauungsplanung (1842–1848) Verfasser der fünf Sektionen des Bebauungsplans für die Umgebungen Berlins (1827–1830)
Johann Christian Selter (Jean Chrétien Selter)[44] **(1767–1826)**	Lehrer, Germanist, Tätigkeit an der Militärakademie	Zeichner	Verfasser des »Grundriß von Berlin« (*Selterplan*, 1826), Grundlage für die Planung von Schmid
Peter Joseph Lenné[45] **(1789–1866)**	Gärtnerlehre, Garten- und Landschaftsarchitekt	Mitglied der königlichen Garten-Intendantur (1818), Königlicher Gartendirektor (1824), Generaldirektor aller königlichen Gärten (1854)	Verfasser der »Projektierten Schmuck- und Grenzzüge von Berlin mit nächster Umgebung« (1840) und »Schmuck- und Bauanlagen der Residenz Berlin« (1843)
Hauptakteure des 2. Bebauungsplans bis 1862			
Karl Ludwig Friedrich von Hinckeldey[46] **(1805–1856)**	Jurastudium und Beamtenlaufbahn	Geheimer Oberregierungsrat (ab 1853), Leiter der Abteilung für Polizei im Ministerium des Inneren (Generalpolizeidirektor 1848–1856)	Aufsicht der Bebauungsplanung (1848)
August Freiherr von der Heydt[47] **(1801–1874)**	Kaufmännische Ausbildung, Banklehre, Bankier	Bankier, Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten im Kabinett Brandenburg (1848), Minister im Finanzministerium (ab 1862)	Aufsicht der Bebauungsplanung (1848–1862)
Heinrich Wilhelm von Holtzbrinck[48] **(1809–1877)**	Studium der Rechtswissenschaft, Regierungs- und Gerichtsreferendar, Verwaltungsjurist	Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten (Mai 1862 bis Oktober 1862)	Aufsicht der Bebauungsplanung (1862)

Heinrich Friedrich August Graf von Itzenplitz[49] **(1799–1883)**	Studium der Naturwissenschaften und des Rechts	Minister des Ackerbaus (1862), Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten (1862–1873)	Aufsicht der Bebauungsplanung (1862–1873)
Rothe[50]	k. A.	Mitglied der Oberbaudeputation (etwa seit 1812), Geheimer Regierungsbaurat, Königlicher Regierungs- und Baurat	Verfasser des Erläuterungsberichts mit Konzept zur Neuaufteilung des Bebauungsplan in 15 statt 5 Abteilungen (1857)
Heinrich Julius Köbicke[51] **(1803–1873)**	Bauakademiestudium, Baumeister	Bauinspektor, Mitarbeiter im Kommissarium/Polizeipräsidium (bis 1863)	Vorbereitung der Revision der Bebauungspläne und Kostenschätzung (1852), Leitung der Ausarbeitung der Bebauungspläne für die Umgebung Berlins (bis 1859)
Eduard Friedrich Salomon Wiebe[52] **(1804–1892)**	Ausbildung zum Kondukteur, Baumeister	Mitarbeiter in privaten Eisenbahngesellschaften, Leitung des Baus der Ostbahn (1849–1855), Mitarbeiter im Handelministerium in der Bauabteilung (1859–1875)	Ausarbeitung eines Entwurfs für die Berliner Kanalisation (1861)
James Friedrich Ludolf Hobrecht[53] **(1825–1902)**	Landvermesser, Baumeister, Publizist	Straßenbaumeister und Abteilungsbaumeister bei der Kreuz-Küstrin-Frankfurter Eisenbahn (1854/1856–1858), Regierungsbaumeister (Berlin)	Leiter des Kommissariums zur Ausarbeitung der Bebauungspläne für die Umgebung Berlins (1859–1861)
Franz Gustav Assmann[54] **(1825–1895)**	Vermesser, Baumeister, Publizist	Mitarbeiter beim Bau der Ostbahn (1850–1853), Regierungsbaumeister (Liegnitz, Kassel), Geheimer Oberbaurath, Mitarbeiter im Kommissarium (1858–1867)	Stellvertretender Leiter des Kommissariums zur Ausarbeitung der Bebauungspläne für die Umgebung Berlins (1859)
Seßhafft[55]	Baumeister	Mitarbeiter im Kommissarium	Leiter des Kommissariums zur Ausarbeitung der Bebauungspläne für die Umgebung Berlins (ab 1862)
Friedrich Engel[56] **(1821–1890)**	Baumeister, Baurat	Mitarbeiter im Kommissarium	Leitender Mitarbeiter des Kommissariums zur Ausarbeitung der Bebauungspläne für die Umgebung Berlins

40 Vgl. Kieling 1987, S 187 und Schröder 1959.
41 Vgl. Kieling 1987, S. 188–190; Vallentin 1908 und Haus 2005.
42 Vgl. Kieling 1987, S. 74 und 198.
43 Schmid beschäftigte sich als Mitglied der Oberbaudeputation unter anderem mit Restaurations- und Ausbaugutachten von Kirchen und Klöstern. Vgl. Meinecke 2013, S. 90 und 344, Eberhardt 1999 sowie Geist/Kürvers 1980, S. 475.
44 Vgl. Hamberger/Meusel 1834 und Füssli/Füssli 1810, S. 1601.
45 Vgl. Weiermann 1985.

Vorgaben an das Kommissarium unter der Leitung von Hobrecht

Der Einfluss der Politik drückte sich auch in der »Instruktion für den mit der Ausarbeitung eines Bebauungsplans für Berlin und seine Umgebungen beauftragten Baubeamten«[57] vom zuständigen Minister von der Heydt aus, die Hobrecht vor Dienstantritt 1859 erhielt. Mit dieser Instruktion wurde Hobrechts Tätigkeit an ausführliche Aufträge und Anweisungen geknüpft. Neben der Herstellung eines Nivellementsplans[58] besteht die Hauptaufgabe in der »genaue[n] Revision, Vervollständigung und nötigenfalls Umzeichnung der vorhandenen Karten und, soweit es erforderlich, neue Vermessung und eine

vollständige Kartierung aller Teile der noch aufzustellenden Bebauungspläne mit Eintragung aller derzeit vorhandenen Bauwerke, Parzellen, Wasserläufe«[59]. Die Ausarbeitung des Bebauungsplans sollte zudem »nach Anleitung«[60] durch festgelegte Entwurfs- und Planungsrichtlinien – teils mit konkreten Angaben zu Dimensionierungen und mit Verweisen auf konkrete Planungsbeispiele – erfolgen. Dazu zählte eine starke Rücksichtnahme auf die Bestandsbebauung und -wegeführung. »Die derzeitigen Begrenzungen der Privatgrundstücke [sind] mit möglichster Schonung und Vermeidung nicht bebaubarer Abschlüsse zu durchschneiden, was in vielen Fällen durch Verschiebung der neuen Straßen zu erreichen sein wird.«[61] Zwar wurden die Gestaltungsspielräume des Kommissariums damit deutlich eingeschränkt, jedoch zeigten sich in der Ausarbeitung der Pläne weitere Spielräume wie beispielsweise in der Dimensionierung der Blöcke. In Hobrechts Verantwortung fielen somit die Einarbeitung der bereits existierenden Teilpläne, die Aushandlungsprozesse mit den Grundbesitzern und die Ergänzung der noch fehlenden Abteilungen durch eigene Entwürfe. Welche entwurflichen Aussagen über dieses enge Korsett von Vorschriften und -planungen hinaus vom Kommissarium unter Hobrechts Leitung getroffen wurden und welche Spielräume das Kommissarium nutzte wird im Kapitel *Der Entwurf und seine Verfasser* ausgeführt.

Neben den Besprechungen und Verhandlungen, die in Bezug auf die einzelnen Abteilungen des Bebauungsplans mit den beteiligten Kommissionen und staatlichen Behörden geführt wurden, erfolgten auch Abstimmungen mit privaten Terraingesellschaften und anderen Grundstückseigentümern.[62] Inwieweit Hobrecht die Verhandlungen selbst führte, ist durch die Erläuterungsberichte nicht nachvollziehbar. Klar ist, dass er die zu genehmigenden Flächenzuschnitte während seiner Arbeit im Kommissarium nach seinem Wissensstand selbst abwägte, argumentierte und entschied.[63] Eine finale Genehmigung dieser Planung zur Anstellungszeit Hobrechts fand jedoch nur für die Abteilung III statt. Alle anderen Abteilungen wurden ohne Beteiligung Hobrechts weiter bearbeitet und erst im Laufe des Jahres 1862 genehmigt[64], ausgenommen die 1854 bereits genehmigten Urban Schächterwiesen.

Der Kommissarius Hobrecht arbeitete also an der Stadterweiterungsplanung unter konkreten Vorgaben aus dem Ministerium und war auf sein Verhandlungsgeschick und an das Wohlwollen der privaten Grundstücksbesitzer gebunden. Die Planung wurde damit durch viele Köpfe und Hände gestaltet und vor allem von der Rücksicht auf die Grundeigentümer geleitet. Unter seiner Leitung konnte Hobrecht selbst nur die Entwurfsplanung für eine Abteilung von fünfzehn bis zur königlichen Genehmigung begleiten[65], da die letzten sieben Monate der Bearbeitung nicht in seine Verantwortung fielen.

46 Vgl. Heinrich 1972.
47 Vgl. Köllmann 1972 und Meyers Großes Konversationslexikon 1905, Bd. 6, Sp. 305–308.
48 Vgl. Ziegler 1996, S. 58.
49 Vgl. Meyers Großes Konversationslexikon 1905, Bd. 6, Sp. 116–117.
50 Rothe arbeitete eng mit Eytelwein, Schmid, Günther und Schinkel in der Oberbaudeputation unter anderem zu gemeinsamen Gutachten zum Schutz von Denkmälern zusammen. Vgl. Meinecke 2013 sowie Geist/Kürvers 1980, S. 468 und 485.
51 Vgl. Kieling 1987, S. 252; Geist/Kürvers 1980, S. 466–468.
52 Vgl. Kieling 1987, S. 215; Geist/Kürvers 1980, S. 491.
53 Vgl. Strohmeyer 2000.
54 Vgl. Kieling 1987, S. 252.
55 Die Übergabe des inventarisierten Planmaterials von Hobrecht erfolgt am 13. Dezember 1861 »an seinen Nachfolger an den Königl. Baumeister Seßhafft«. Hobrecht 1861b, Bl. 184. Darüber hinaus sind weder Name noch Wirken von Seßhafft bekannt.
56 Vgl. Meyers Großes Konversationslexikon 1905, Bd. 5, Sp. 786–789.
57 von der Heydt 1859, zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 485–486.
58 Die Vermessung von Höhenunterschieden zwischen verschiedenen Punkten für ein bestimmtes Gebiet. Vgl. Arnberger 1966, S. 75.
59 von der Heydt 1859, zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 485–486.
60 Ebd.
61 Ebd.
62 Vgl. Hobrecht 1860 und Hobrecht 1861a.
63 Vgl. ebd.
64 Vgl. von Hand gezeichnete und kolorierte Zusammenschau der 15 Abteilungspläne mit Genehmigungsstempel von 1862 auf Grundlage des Situationsplans der Haupt- und Residenzstadt Berlin mit nächster Umgebung von Sineck 1860, siehe Buchinnenseite.
65 Dennoch stammen Erläuterungsberichte von weiteren Abteilungen von Hobrecht, die jedoch nur die erste Version der Abgabe darstellen.

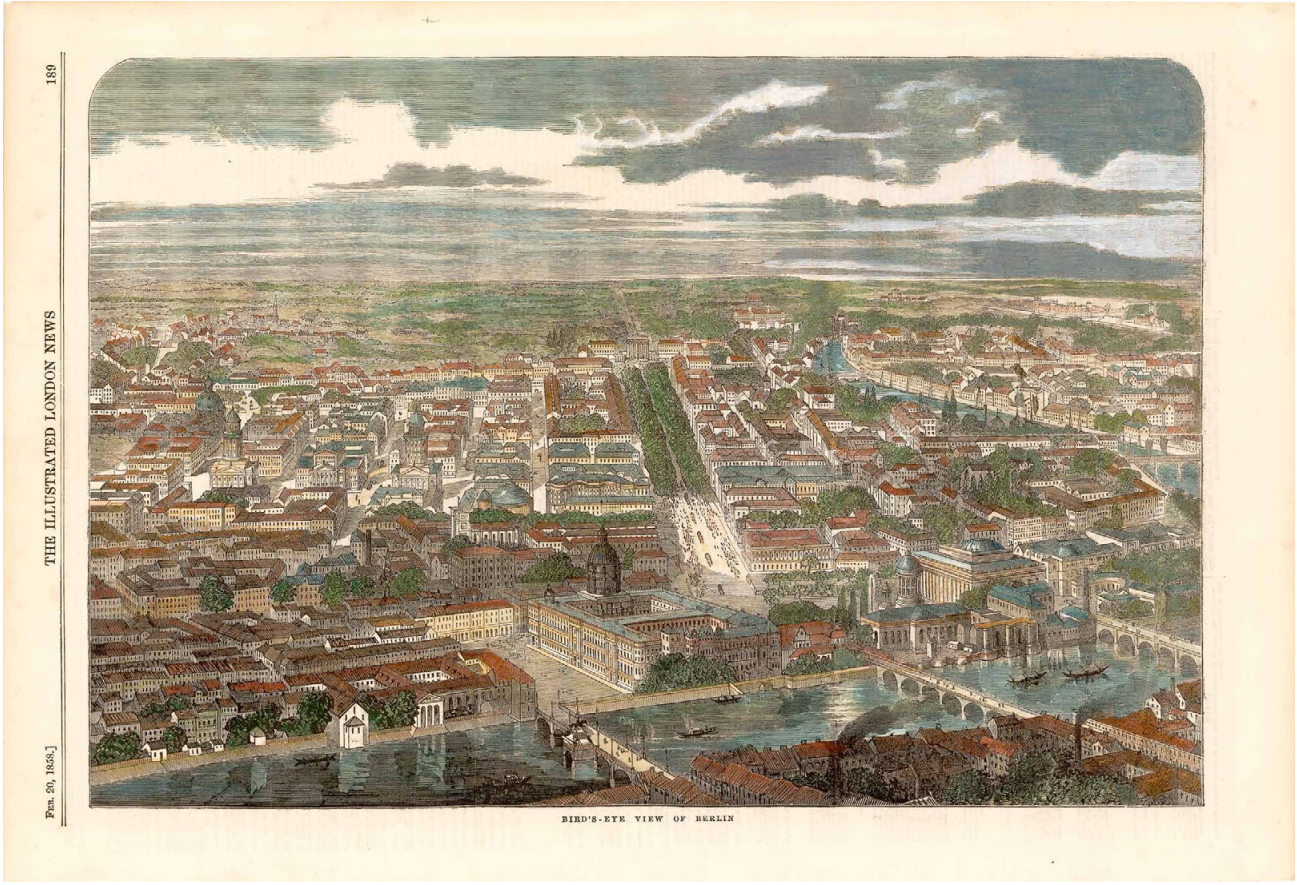


Abb. 12 **Die schachbrettartige Friedrichstadt in einer zeitgenössischen Darstellung von 1858. Links im Hintergrund ist der Leipziger Platz als Oktogon zu erkennen. In der Bildmitte verläuft hinter dem Stadtschloss die Promenade Unter den Linden. Rechts im Hintergrund ist das Marsfeld mit den Kasernenanalagen außerhalb der Stadt zu erkennen.**

Städtebauliche Vorbilder

Die an der Stadterweiterung direkt beteiligten Baumeister und Minister zogen die Berliner Friedrichstadt wiederholt als unmittelbares Vorbild der Stadtplanung heran.[66] Da diese als solches sogar eigens Erwähnung in den Instruktionen fand, geben die Abbildungen 12 und 13 Einblicke in Dimensionen sowie Distanzen, Elemente, Einheiten und Baustruktur derselben. Besondere Charakteristik ist die schachbrettartige Blockrandbebauung (20 × 30 Ruthen = 75 × 113 Meter) zwischen der Friedrichstraße und Markgrafenstraße, die sich noch bis zur Kanonierstraße und Jerusalemer Straße auf 20 × 44 Ruthen (75 × 165 Meter) pro Einheit verlängert. Wichtigste öffentliche Plätze waren der Gendarmenmarkt, der Opernplatz (heute Bebelplatz), der Dönhoffsche Platz (heute Marion-Gräfin-Dönhoff-Platz, wenige Meter nach Osten verlegt) und der Platz an der Hausvogtei (heute Hausvogteiplatz). Auf dem Wilhelmplatz und dem Gendarmenmarkt gab es seit 1735 Wochenmärkte zur Versorgung der Bevölkerung.[67] Neben diesem städtebaulichen Vorbild, das wahrscheinlich

66 Vgl. von der Heydt 1859; Hobrecht 1860, Bl. 102; Hobrecht 1861a, Bl. 26; Holtzbrinck 1862, Bl. 183; von der Heydt 1862, Bl. 2.

67 Vgl. Missmann/Klünner 2008, S. 10.

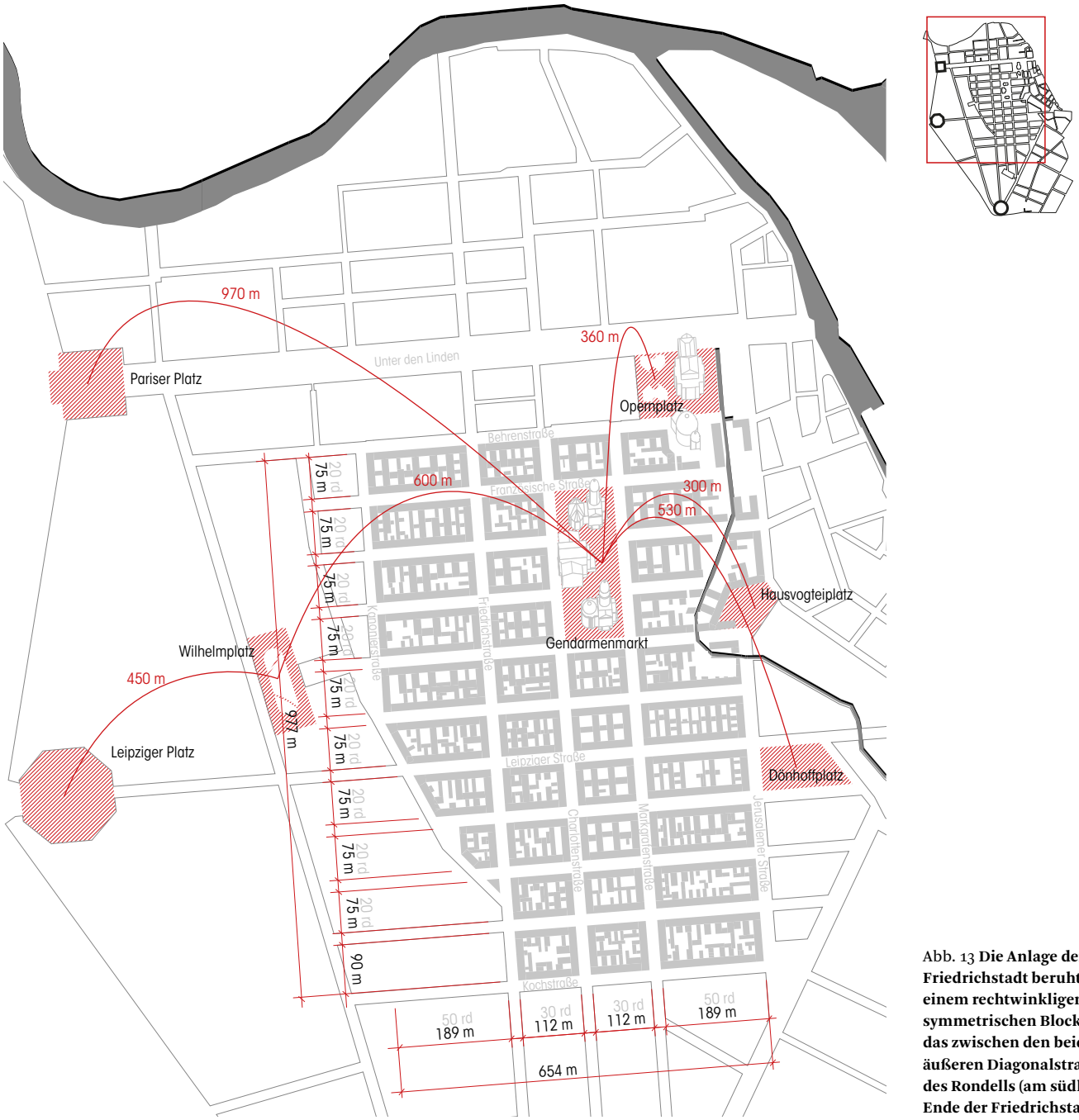


Abb. 13 **Die Anlage der Friedrichstadt beruht auf einem rechtwinkligen, symmetrischen Blockraster, das zwischen den beiden äußeren Diagonalstraßen des Rondells (am südlichen Ende der Friedrichstadt, siehe Lageplan) eingepasst wurde. Mit Blick auf die historischen Maßangaben in Ruthen werden die komponierten Blockverhältnisse 3:2 und 5:2 ablesbar.**

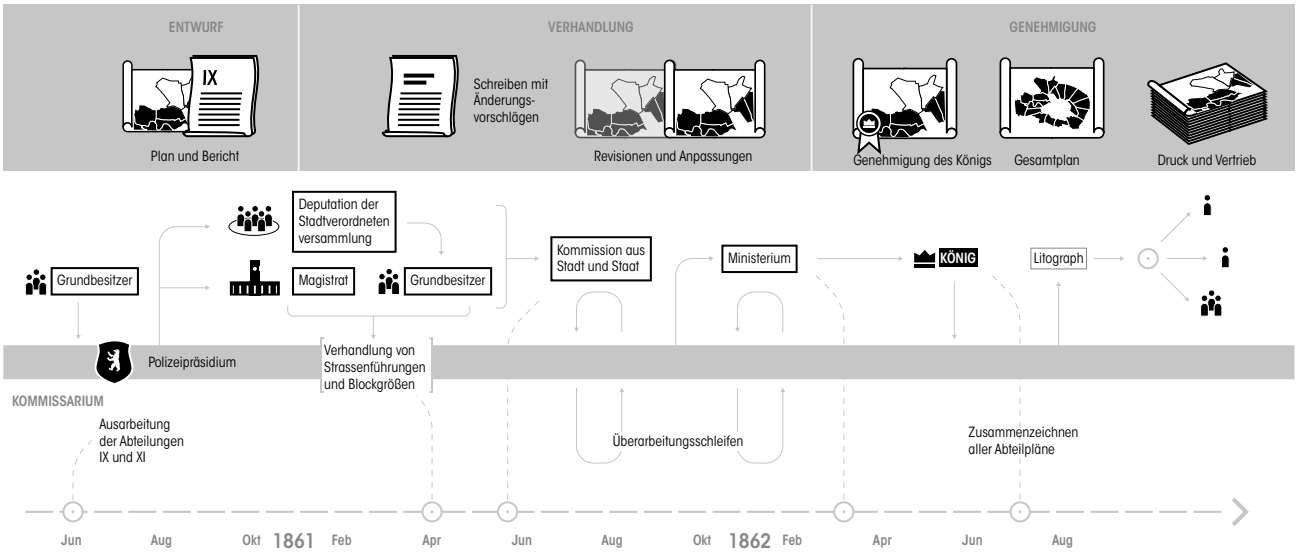


Abb. 14 **Ablauf der Berliner Bebauungsplanung bis zur ersten Genehmigung.**

als die prägendste lokale Stadterweiterungserfahrung [68] der Experten zu dieser Zeit angesehen werden muss, spielte die zu Beginn des Kapitels erwähnte Bebauung auf dem Köpenicker Feld – die Luisenstadt – eine wichtige Rolle, da dort die Stadtentwicklung noch unmittelbar im Gange war. Während Schmid dort eine rasterartige Blockstruktur und Plätze mit öffentlichen Gebäuden vorsah, wurde durch die ausgeführte Planung von Lenné eine stadträumliche Figur aus öffentlichen Räumen, künstlichen Kanälen und Blickachsen realisiert. Das Kommissarium verfügte mit dem Friedrichstädtischen Vorbild über klare Richtwerte zur Dimensionierung der Stadterweiterungsplanung und mit der Luisenstadt über einen Anhaltspunkt zum aktuellen Bedarf von gewerblichen und privaten Bauherren. Welchen Einfluss diese Vorbilder auf den eigentlichen Stadterweiterungsentwurf hatten und inwiefern gestalterische und städtebauliche Logiken, Elemente und Strukturen in den neuen Entwurf einflossen wird im Kapitel *Der Entwurf und seine Verfasser* analysiert.

Der Weg zum Bebauungsplan

Das Kommissarium war Teil einer vertikalen Verwaltungshierarchie und seine Tätigkeit war besonders von der Zuarbeit an die Verantwortlichen des Polizeipräsidiums – der Schnittstelle zwischen staatlicher Planung, kommunalen Interessen und Grundbesitzern – und des Ministeriums gekennzeichnet. Die Erstellung des Bebauungsplans durchlief drei Phasen: Entwurf, Verhandlung und Genehmigung. Anhand des Werdegangs der Abteilungen IX und XI, die Geist und Kürvers detailliert zusammengetragen haben, kann im folgenden

68 Weitere Erweiterungsgebiete waren die Dorotheenstadt aus dem 18. Jahrhundert und die parallel verlaufende Bebauung der Luisenstadt.

Abschnitt der Entstehungsprozess des Bebauungsplans beispielhaft nachvollzogen werden.[69]

Abbildung 14 zeigt, wie der fertig gestellte Entwurf und Erläuterungsbericht der einzelnen Abteilungen am 26. Juli 1860 von Hobrecht beim Polizeipräsidium eingereicht wurde. In der Entwurfsphase arbeitete das Kommissarium dem Polizeipräsidium zu. Während Hobrechts Dienstreise nach London, Paris und Hamburg gingen Entwurf und Erläuterungsbericht der Abteilungen IX und XI über den Polizeipräsidenten zum Magistrat und an die Deputation der Stadtverordnetenversammlung, die zur Prüfung des Bebauungsplans gebildet worden war. Die betroffenen Grundbesitzer, die sich noch nicht persönlich an das Polizeipräsidium gewandt hatten, erfuhren erst über die Deputation von der Planung. Im Laufe des Jahres 1861 wurden die Straßenverbindungen, die Positionierung der Plätze und die Blockgrößen zwischen den Grundbesitzern, dem Magistrat und der Stadtverordnetenversammlung verhandelt. Die Verhandlungsergebnisse wurden im Polizeipräsidium mit dem für den Bebauungsplan zuständigen Hobrecht abgestimmt, ausgehandelt und in die Planung integriert. Während der Verhandlungsphase wurde zum Beispiel am 5. September 1861 mit den betroffenen Grundbesitzern südlich des Gebiets um die *Waaren-Credit-Gesellschaft* im Polizeipräsidium ein Kompromiss ausgehandelt, der von allen Beteiligten unterzeichnet und in die endgültige Fassung des Bebauungsplans übernommen wurde. Die Verhandlungen wurden in der zweiten Hälfte des Jahres 1861 zwischen Stadt und Land in einer gemeinsamen Kommission zur Beratung der Abteilungen IX und XI in mehreren Sitzungen bis zur finalen Entwurfsversion fortgesetzt. Das Verhandlungsergebnis wurde in den Entwurf des Bebauungsplans eingearbeitet, der danach noch durch das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den König gebilligt werden musste. Am 26. März 1862 reichte das Polizeipräsidium diesen Entwurf beim Ministerium zur Genehmigung ein, das ihn am 5. April 1862 mit Änderungsvorschlägen zurückschickte. Am 18. Juli 1862 wurden die Abteilungen IX und XI dem König vorgelegt und am 26. Juli 1862 von ihm genehmigt. Die Arbeit des Kommissariums im Polizeipräsidium erfolgte auf Grundlage der Abstimmungsergebnisse mit den Grundbesitzern und unterlag weitgehend einer unmittelbaren Kontrolle – und damit auch einer Korrektur – von preußischer Politik und ministerieller Verwaltung.

Der letzte Schritt in der Genehmigungsphase ist die Vervielfältigung und Veröffentlichung des genehmigten Planwerks. Als Endprodukt der umfangreichen Planherstellung entstanden nicht nur die einzelnen Abteilungspläne, sondern auch eine erste Zusammenschau der einzelnen Abteilungspläne in einem von Hand gezeichneten und kolorierten Plan (1862) auf dem *Sineckplan* von 1860 im Maßstab 1 : 6250. Die einzelnen Abteilungen und Sektionen wurden farbig markiert und damit voneinander abgrenzt sowie mit

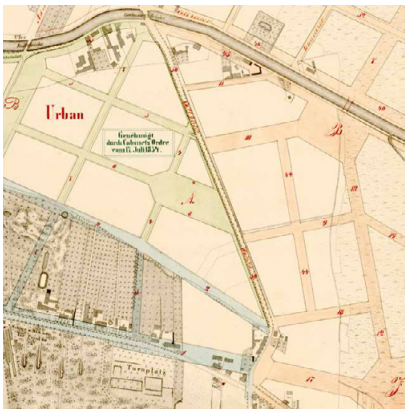


Abb. 15 **Ausschnitt aus dem handkolorierten Plan von 1862 mit den Abteilungen I und II inklusive der eigenständigen Planung der Urban-Schlächterwiesen.**

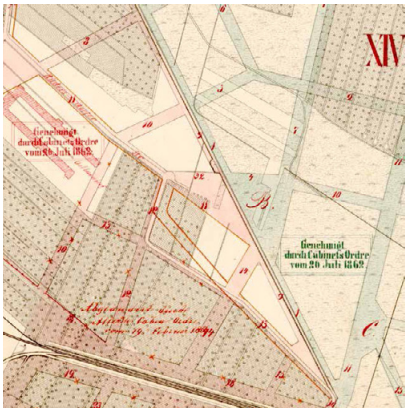


Abb. 16 **Ausschnitt aus dem handkolorierten Plan von 1862 mit den Genehmigungsstempeln der Abteilungen XV und XIV.**

Genehmigungsbeschriftungen »durch Cabinets-Order« datiert (Gesamtplan siehe Buchinnenseite). Die Abteilungen I und VII wurden bereits im Januar 1862 eingereicht und genehmigt; die Abteilung III sogar bereits im Mai 1861. Sie ist also mit Abstand die früheste genehmigte Abteilung. Älter ist nur der Bereich von Lennés Urban-Schlächterwiesen, die seit 1854 genehmigt sind. Interessanterweise war das Gebiet der Urban-Schlächterwiesen, wie die Stralauer Vorstadt, zu diesem Zeitpunkt keiner Abteilungsziffer zugeordnet, aber durch eine eigenständige Farbe markiert.

Herstellung, Charakteristik und Genese des Planwerks

Die Veröffentlichung und Vervielfältigung des Planwerks diente als Grundlage zur weiteren Revision und Fortführung staatlicher Planungen und integrierte gleichzeitig die privaten Grundbesitzer von der ersten Version der Bebauungsplanung an. Die »Bebauungspläne der Umgebungen von Berlin« wurden zwischen 1861 und 1900 von der Lithographischen Anstalt Leopold Kraatz in Berlin »gestochen«[70], gedruckt und in der Anfangszeit auch verlegt[71]. Die einzelnen Abteilungsblätter konnten nun öffentlich erworben werden. Die endgültig genehmigten Abteilungen wurden im Auftrag des Polizeipräsidenten von dem Lithographen Kraatz »im großen Maaßstabe« 1:4000[72] hergestellt und waren anschließend für jeden Interessenten »einzeln à 15 Sgr [Silbergroschen], auf starkem Papier à 20 Sgr.« im Handel zu erwerben.[73] Die erste Ausgabe der gedruckten Abteilungspläne erfolgte einheitlich 1862 mit Ausnahme von Abteilungsplan III; er erschien bereits 1861. Auf diese Weise wurde ab 1862 sichergestellt, dass »der Plan den Betheiligten in weitestem Umfange zugänglich werde«[74]. Da die öffentlichen Verwaltungen bereits im Besitz der Abteilungspläne waren, wurden vor allem die Grundbesitzer und Terraingesellschaften angesprochen. Dies begründete sich einerseits aus der Abhängigkeit der Planer von der Zustimmung sowie Verhandlungsbereitschaft der privaten Eigentümer, die im Besitz des überwiegenden Teils des Stadterweiterungsgebiets waren (↗ *Der Entwurf und seine Verfasser*). Andererseits konnten die veröffentlichten Abteilungspläne auch als Angebot an zukünftige Bauherren verstanden werden, die für die Umsetzung der Planung benötigt wurden. Im Zuge der Recherche der Abteilungspläne konnte auch festgestellt werden, dass zwischen 1862 und 1866 die Abteilungspläne genutzt wurden, um die Ausarbeitung der Entwässerungsplanung vorzunehmen.[75] Wie in den Instruktionen von der Heydts gefordert, wurden Nivellement, Gefälle und Fließrichtung parallel zur Bebauungsplanung entwickelt und auf den Abteilungsplänen nach deren Fertigstellung 1862 eingezeichnet.

Das Kommissarium stellte zwischen 1859 und 1862 insgesamt sechzehn Zeichner[76] an, um die fünfzehn Abteilungspläne der Stadterweiterungsplanung anzufertigen. In der Regel wurden die Entwürfe auf der Grundlage des

69 Vgl. Geist/Kürvers 1980, S. 491–493.

70 Fast alle Abteilungspläne sind zweifarbige Lithographien (Chromolithographien). Mitte des 19. Jahrhunderts war das Steindruckverfahren das einzige Verfahren, das hohe Auflagen farbiger Karten ermöglichte. Die Konturenplatte – der erste Lithographiestein – stellte die Topographie, Bäume, Grünflächen, Gewässer, Flurstücke, Straßen, Gebäude, Namen als schwarzen Druck her. Mittels eines weiteren Lithographiesteins sind Straßen und Plätze vollflächig in einem nuancierten Braunton oder weiteren Farben dazu gedruckt worden. Vgl. Hake/Grünreich 1994, S. 538f. Detaillierte Informationen zum Verfahren finden sich in Bosse 1955, S. 49–72 und Bosse 1954, S. 20–21.

71 Der renommierte Berliner Kartenverlag Dietrich Reimer übernahm die Pläne zunächst in Kommission, wie auf den Abteilungsplänen seit 1862 vermerkt ist. Seit der Neuauflage der Abteilungspläne 1885 oblag Reimer die gesamte Verlagsarbeit.

72 Nur die Abteilung V (Charlottenburg) weicht mit dem Maßstab 1 : 6250 ab.

73 »Mit Ausnahme von Sect. V welche 25 Sgr. Kostet auf starkem Papier 1 Thlr im Handel zu erwerben« Holtzbrinck 1862, Bl. 190 und siehe Übersichtsplan S. 27.

74 Holtzbrinck 1862, Bl. 190.

75 Auf einer 1806 kopierten Version des Abteilungsplans IV finden sich Höhenangaben (wahrscheinlich in preuß. Fußmaß) und blaue Linien, die auf eine Kanalisationsplanung verweisen oder in Verbindung mit Entwässerungsfragen stehen. Womöglich weisen die disparaten Flächenkolorierungen auf entsprechende Einteilungen der Entwässerungen hin.

76 Neben Hobrechts Bruder Max zeichnen auch Schneider, Schmid, Bock, Paulun, Heydefuchs, Bürkting-Zincke, Müller, Bona, Ströterhoff, Kaatz, Dahms, Blechs, Kaatz, Wilke und Gottheiner an den Abteilungsplänen. Vgl. Hobrecht 1861b und S. 414.

77 Vgl. Lubowitzki 1990, S. 108.

78 In dem Begleitschreiben von Holtzbrinck vom 18.07.1862, Bl. 177–190 wird die Zugehörigkeit des Strahlauer Viertels zu den Abteilungen bestätigt: »Nachdem die Bearbeitung des neuen Bebauungsplans für Berlin und dessen Umgebungen gegenwärtig auf dem ganzen, für die Bebauung ausersehenen Gebiete beendigt worden ist, gestatte ich mir Eurer Königlichen Majestät die aus dieser Bearbeitung hervorgegangenen Entwürfe für die Abtheilungen II, IV, V Section 1, 2 und 3, VI, IX, X Section 1 und 2, XI, XII, XIII Section 1 und 2, XIV und das Stralauer Viertel zur allerhöchsten Prüfung und Feststellung allerunterthänigst vorzulegen«. Damit wird auch der Darstellung auf dem handcolorierten Plan von 1861/62 entsprochen (Abb. 16). Dort wird das »Stralauer Viertel« zwar wie die anderen Abteilungen farbig eingezeichnet, aber nicht als eigenständige Abteilung bezeichnet. Siehe Buchinnenseite.

Sineckplans von 1856 im Maßstab 1:4000 erstellt und dienten als Vorlage zur königlichen Genehmigung sowie als weitere Grundlage zur Revision der Planung. Entgegen der Auffassung, dass nur vierzehn Abteilungen »Teil des ursprünglichen Bebauungsplans«[77] waren, wird bei vertiefender Betrachtung des Planwerks klar, dass auch die am 26. Juli 1862 als Teilplan genehmigte[78] und nachträglich dem Bebauungsplan als Abteilung XV (Königsstadt und Stralauer Viertel) zugeordnete Planung des Kommissariums für das Stralauer Viertel als Abteilung mitgezählt werden muss. Die besondere Lage des Stralauer Viertels außerhalb der Stadtmauer, aber innerhalb der Akzisemauer, begründete wahrscheinlich den Sonderstatus bei seiner Bearbeitung.

Alle Pläne (↗ S. 369ff.) weisen einen ähnlichen graphischen Duktus auf. Neben Nivellementsplänen und Situationsplänen, die den Bestand der Stadterweiterungsgebiete dokumentieren, wurden für jede Abteilung Brouillonkarten[79] sowie eine erste und zweite Reinkarte[80] und Retentpläne[81] mit den Erweiterungsentwürfen angefertigt.[82] Unterschiedliche »Verfertiger«[83] arbeiteten an verschiedenen Abteilungsplänen, die in »Sectionen«[84] untergliedert wurden. Diese Abteilungspläne entstanden als Inselkarten, das heißt das Plangebiet wurde ohne Umgebung dargestellt. Die Kartengrenze verläuft entlang einer frei gewählten Abgrenzungslinie, entlang von topographischen Gegebenheiten wie Straßen, Wegen oder Flüssen. Die Pläne enthalten Flurnamen und -nummern, Grenzen, Gebäude und Angaben zur Nutzung der Flurstücke. Während die Namen der Grundbesitzer, Straßenbreiten, Nummerierungen von Straßen (1, 2, 3 usw.) und Plätzen (A, B, C usw.) sowie geographische Bezeichnungen in Druckbuchstaben im Farbton Schwarz ausgeführt wurden, erfolgten die Korrekturen in Handschrift in den Farbtönen Dunkelblau[85], Hellblau, Violett, Grün und Rot beziehungsweise Braun. In einem Übersichtsplan wurden zum Beispiel als Handreichung »die bereits festgestellten Abtheilungen des Bebauungsplans violett, die neuentworfenen braun angelegt«[86]. Je nach Zeichner sind unterschiedliche Handschriften zu erkennen.

Eine Besonderheit stellte die Abteilung V dar. Die Pläne der eigenständigen Gemeinde Charlottenburg unterscheiden sich nicht nur im Maßstab (1:6250 statt 1:4000) von den anderen Abteilungsplanungen, sondern weisen auch andere Planinhalte und -chiffren auf, wie beispielsweise zusätzlich eingezeichnete Gärten. Eine Begründung für diesen deutlichen Unterschied liegt vermutlich darin, dass die Planung in der bis 1920 eigenständigen Stadt Charlottenburg auf einer anderen Plangrundlage erfolgte.

Für die Abteilungspläne entstand damit ein einheitlicher Signaturen- und Schriftschlüssel, der das Planmaterial lesbar, vergleichbar und übertragbar zwischen den Residenzstädten Berlin und Charlottenburg und deren Vororte machte. Die Stadterweiterungsplanung bestand aus vielen Einzelplänen. Sie war eine über kommunale Grenzen hinweg gehende und mühelos

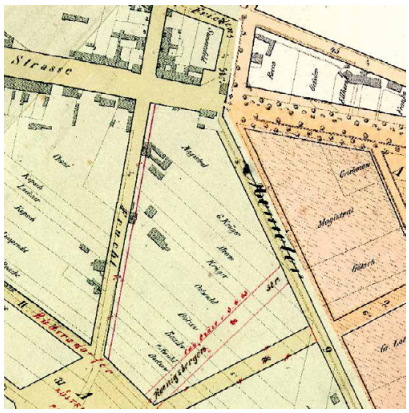


Abb. 17 **Ausschnitt aus der Collage der Abteilungspläne XIII.1, XIV und XV am Frankfurter Tor von 1862–1885.**

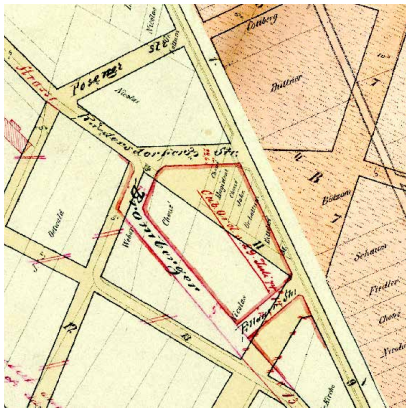


Abb. 18 **Ausschnitt aus der Collage der Abteilungspläne XIV und XV an der Rüdersdorfer Straße von 1862–1885.**

79 brouillon (franz.): der erste rohe Entwurf zu einer schriftlichen Arbeit, Skizze, Konzept. Meyers Großes Konversationslexikon 1905, Bd. 3, Sp. 465.

80 Eine detailgetreue Kopie der Brouillonkarte wird als so genannte erste Reinkarte dem Separationsrezess beigefügt. Auf der zweiten Reinkarte wird nur der Zustand nach der Separation eingezeichnet und zur Fortführung der Gebietsgrenzen kopiert.

81 Mit Retent (lat. retentus = zurück-, festgehalten) wird in der Rechtssprache der in der Geschäftsstelle verbleibende Teil eines Dokuments bezeichnet, wenn dieses an eine andere Behörde (Polizeipräsidium, Ministerium) übergeben wird. So wird der Verbleib des Hauptdokuments belegt und für den Sachverhalt relevante Informationen verbleiben bei der zuständigen Stelle. Vgl. Geis 2015, S. 194.

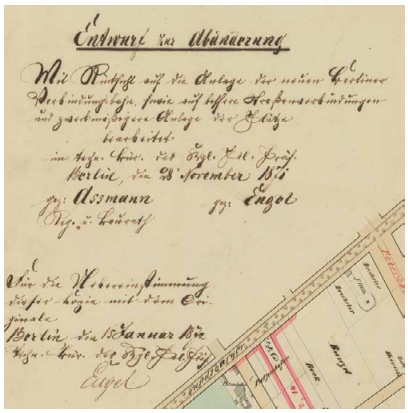


Abb. 19 **Ausschnitt aus der Revision der Abteilungen VIII von 1862–1883 mit den Notizen zur Abänderung des Plans von Assmann und Engel.**

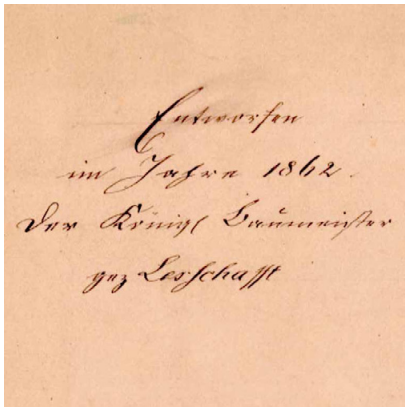


Abb. 20 **Ausschnitt aus der Abteilung VI von 1862 mit der Signatur des Königlichen Baumeisters Seßhafft (revidierte Ausgabe).**

82 Vgl. Hobrecht 1861b.
83 Ebd.
84 Die Abteilungen V (1,2,3), X (1,2) und XIII (1,2) werden in Sektionen aufgeteilt.
85 Der Farbton Dunkelblau lässt sich an vielen Stellen nur schwer vom Farbton Schwarz unterscheiden.
86 Holtzbrinck 1862, Bl. 178.
87 Eine Einnordung ist zugunsten eines optimalen Blattschnitts aufgehoben worden.
88 Die Angaben der Straßenbreiten variiert zwischen Metern in der neuen Auflage der Abteilungen und Ruthen in der ersten Auflage. Das metrische System wurde in Preußen 1872 eingeführt.
89 Es erschienen die Übersichtspläne von Boehm (1862, 1865), Sineck (1863, 1882) und Liebenow (1867) hauptsächlich in den Verlagen Kraatz, Schropp und Reimer.

erweiterbare Planung. Trotz dieser vereinheitlichenden Zusammenführung im Gesamtplan unterscheiden sich die einzelnen Abteilungspläne im Ausarbeitungs- und Detaillierungsgrad von Vegetation, Topographie und Gebäuden, der Orientierung der Karten[87] und den gewählten Entfernungseinheiten[88] (Meter, Ruthen). Das inselartige Planwerk, das in der Tradition der Verfahren der Flurneuordnung und der Bebauungspläne vor 1859 steht, wurde mit dem handgezeichneten Plan von 1862 beziehungsweise den darauffolgend gedruckten Übersichtskarten von 1862 sowie weiteren Situationsplänen harmonisiert[89]. Durch diese Zusammenführung entstand zwar eine gesamtstädtische Ansicht, der segmentierte und teils ungeordnete Charakter der Planung offenbart sich jedoch in den Übersichtplänen und unterscheidet den Berliner Bebauungsplan von 1862 von ›großen Plänen‹ europäischer Stadterweiterungen.

Flexibles Planwerk in den Revisionsjahren bis 1900

Der aus den einzelnen Abteilungsplänen hervorgegangene Bebauungsplan »ist als durchaus wandelbar und elastisch aufzufassen und hat sich jeder neuen Kombination, welche aus wechselnden Ursachen hervorgeht, zu akkomodiren«[90] beschreibt Hobrecht sein Verständnis zum Bebauungsplan rückblickend. Ein flexibles Planwerk wurde nicht nur von Hobrecht selbst intendiert, sondern auch von ministerieller Seite. Dies bestätigt die Sicht des zuständigen Handelsministers Holtzbrinck, dass »eine Revision des Planes erforderlich wird, erscheint auch im Interesse des Planes selbst nicht nur nicht als ein Nachtheil, sondern sogar erwünscht, indem der Plan durch wiederholte Bearbeitung einzelner Theile nur gewinnen kann«[91]. Diese Auffassung führte zu einer Fortführung und teils starken Überarbeitung der Abteilungspläne bis zum Ende des Jahrhunderts.

Demnach wurden die einzelnen Abteilungspläne nach der Genehmigung von 1862 ebenso wenig als abgeschlossenes und verbindliches Endprodukt angesehen wie die gesamtstädtischen Übersichtspläne. Die ersten Revisionen des Bebauungsplans von 1862 erfolgten bereits wenige Jahre später, vermehrt in den Jahren 1865 bis etwa 1885. In der Regel wurde das Datum jeder einzelnen Änderung eingetragen und durch »Cabinets-Order« genehmigt. 1862 beantragte Minister Holtzbrinck beim König, die Genehmigung der Revisionen nicht persönlich vom König vornehmen zu lassen, sondern »Bestimmung hierüber bei der Anlage jeder neuen Straße nach Vernehmung des Magistrats und des Polizei-Präsidiums treffen zu dürfen.«[92] Dass die Planung damit zunehmend von Seiten städtischer Institutionen geprägt wurde, zeigt auch die 1876 erfolgte Anordnung des Magistrats, dass die Neuvermessung[93] der Stadt auf kommunaler Ebene ausgeführt werden solle.

Da Hobrecht im Dezember 1861 das Kommissarium verließ, trägt er keine Verantwortung für die Finalisierung und Überarbeitung der Pläne. Über

seine Nachfolger im Kommissarium ist wenig bekannt. Regierungsbaumeister Seßhafft übernimmt zwar Hobrechts Position im Kommissarium[94], jedoch existieren weder Informationen zu seiner Person, noch finden sich Vermerke zu seiner Tätigkeit in den überlieferten Begleitschreiben. Nur einzelne Signaturen von Seßhafft auf den Revisionsplänen (Abb. 20) belegen seine Leitungsfunktion im Jahr 1862 und darüber hinaus. Auch Gustav Assmann und Friedrich Engel zeichneten die Revisionen bis Ende der 1870er Jahre gegen (Abb. 19). Vermutlich fand eine Verschiebung der Arbeitsstruktur der staatlichen Stadterweiterung statt, weg vom Leiter eines gesamtstädtischen Kommissariums, hin zu einer dezentralen Anpassungsplanung. Die Arbeitsstruktur, die Zuständigkeiten und das verantwortliche Personal von 1862–1900 bei der Revision der Abteilungspläne bedürfen weiterer Forschung.

Direkt auf den Druckbögen wurden in den Revisionsjahren bis 1900 handschriftlich topographische Ergänzungen und farblich differenziert verschiedene Revisionen durchgeführt, wie zum Beispiel Vergrößerung von Straßenquerschnitten, Veränderung von Straßenverläufen oder Neuaufteilung von Baufeldern (Abb. 21 und 24). Neben den erwähnten handschriftlichen Korrekturen wurden auch Straßenführungen durch Linien und Baufelder durch Flächen in verschiedenen Farbtönen hinzugefügt beziehungsweise abgeändert; so wurden einige Gewässer und besondere Flächen handkoloriert. Außerdem finden sich auch nachträgliche Bleistiftskizzen beispielsweise zu neuen Straßenquerschnitten. An einigen Stellen ist deutlich zu sehen, dass die Zeichner ihre Einträge mit Bleistift vorskizziert, dann mit farbigen Tuschen nachgezeichnet und anschließend ihre Bleistiftskizze teils wieder wegradiert haben. Die Ausgabe der Abteilung V von 1887 veranschaulicht eindrücklich, wie umfangreich, detailliert und stellenweise auch unübersichtlich die Revisionen waren. Es blieb kaum etwas von der Originalplanung erhalten. Da Rot der einzige Farbton für die Korrekturen der Abteilung V von 1872–1887 war, drängt sich am Beispiel der Abbildung 24 der Eindruck auf , dass die Zeichner ihre einzelnen Revisionsschritte nur noch schwer nachvollziehen konnten – eine Neuauflage wurde notwendig.

Ab etwa 1885 wurden nach mehreren Revisionen von Hand für alle Abteilungspläne komplett neu gezeichnete und erneut gedruckte, zweifarbige Lithographien erstellt. Damit wurde nicht nur Übersichtlichkeit geschaffen, sondern auch eine aktualisierte Fassung der Pläne für die Öffentlichkeit. Die letzte Neubearbeitung ist auf das Jahr 1900 (Abteilung XIV) datiert. Die beiden Zeitschnitte der Abteilung V in den Abbildungen 24 und 25 verdeutlichen diesen grundsätzlichen Überarbeitungsschritt der Neuauflage am Ende des 19. Jahrhunderts. Auf Grundlage dieser Neufassung erfolgten bis auf einzelne Straßenverlaufsänderungen oder Straßenergänzungen keine grundsätzlichen Überarbeitungen der Stadterweiterungsplanung. Ab den 1890er Jahren wurden die Revisionen von den Gemeinde-Baumeistern verantwortet und

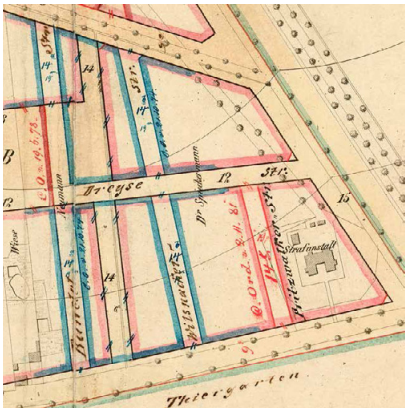


Abb. 21 **Ausschnitt aus der Revision der Abteilungen VIII von 1862–1883.**

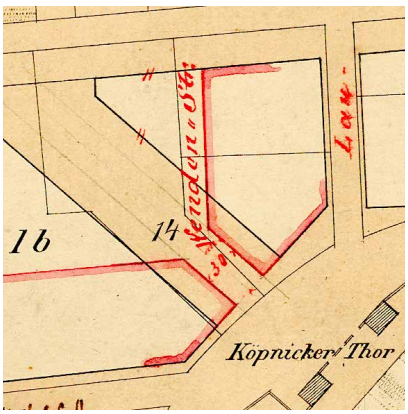


Abb. 22 **Ausschnitt aus der Revision der Abteilungen I von 1862–1878 mit Bleistiftvorzeichnungeen.**

90 Indirektes Zitat von James Hobrecht, siehe Architekten-Verein zu Berlin 1870, S. 388.
91 Holtzbrinck 1862, Bl. 181.
92 Vgl. Holtzbrinck 1862, Bl. 186–190.
93 Das Gesetz »Betreffend die Anlegung von Straßen und Plänen in Städten und ländlichen Ortschaften« trat am 02.07.1875 in Kraft. Die Vermessung der Stadt wurde damit zur Aufgabe der Gemeinden, wobei der Berliner Magistrat beim Aufbau von behördlichen Vermessungsämtern sowie der Neuvermessung der Stadt Vorbildwirkung für die umliegenden Gemeinden hatte. 1885 erschienen erste Neuvermessungs-Blätter. Anknüpfend an diesen Prozess ergibt sich die Frage, ob die Neuauflage der Abteilungspläne in den Revisionsjahren mit der 1875 beschlossenen Neuvermessung der Stadt abgestimmt wurde. Vgl. Matschenz 2000.

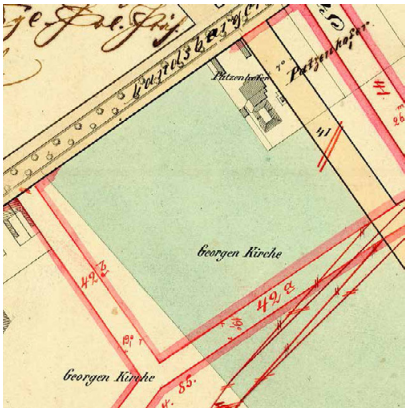


Abb. 23 **Ausschnitt aus der Revision der Abteilungen XIII.2 von 1862–1885.**

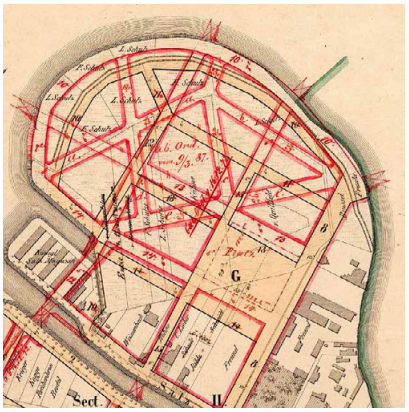


Abb. 24 **Ausschnitt aus der Revision der Abteilungen V von 1862–1887.**

94 Vgl. Hobrecht 1861b.

95 Den Plänen der zweiten Generation ist äußerlich deutlich anzumerken, dass sie je nach Bauamt unterschiedlich behandelt und gelagert wurden. Einige Exemplare sind auf DIN A4 gefalzt und an den Falzen deutlich vergilbt. Andere Exemplare sind geschnitten, auf Leinen aufgezogen und teilweise gefalzt. Wiederum andere Pläne sind eindeutig hängend aufbewahrt worden, nur wenige wurden ungefalzt und liegend gelagert.

96 Beispielsweise wurde die Abteilung V erst 1894 mit den Sektionen 4 und 5 über die Ringbahn hinaus erweitert.

97 Abgesehen von der bereits erwähnten Abweichung bei der Abteilung V (Charlottenburg).

98 Zusammenfassung nach Eberhardt 1999 und Geist/Kürvers 1980, S. 487; Günther/Harksen 1993, S. 109ff.

99 Vgl. Kieling 1987, S. 250.

öffentlich in den Gemeinde-Bauämtern vom zuständigen Baurat ausgelegt, wie den revidierten Abteilungsplänen III von 1891–1893 zu entnehmen ist.[95] Der gleichzeitige Aufbau von kommunalen Vermessungsämtern in Berlin und den umliegenden Gemeinden verstärkte die Kompetenzverschiebung der Planungshoheit von staatlicher auf städtische Ebene.

Die erstellten Pläne zwischen 1862 und 1900 bilden ein thematisch und technisch einheitliches Planwerk von Originalzeichnungen auf Lithographie-Drucken von 1862, die vermutlich nur in geringer Stückzahl hergestellt wurden. Alle Pläne der Stadterweiterungsplanung bis 1900 sind Inselkarten der bearbeiteten Abteilungen und ihrer Sektionen. Sie sind Ausdruck einer sektoralen Planung, die unabhängig von der Gesamtplanung angepasst, gesteuert und erweitert wurde.[96] Gemeinsam ist der Maßstab 1:4000[97], der Titel »Bebauungsplan der Umgebungen Berlins« und die Herstellungstechnik sowie Darstellung (Lithographie). Die maschinell gedruckten Abteilungspläne von 1861/1862 wurden kontinuierlich per Hand revidiert und in eine zweite Fassung bis Ende des Jahrhunderts überführt.

Infolgedessen zeigt die Genese des Planwerks auf, dass die Abteilungspläne sinnbildlich für den Wandel der Planungshierarchie in Preußen stehen: von der ministeriell gesteuerten und mit königlicher Genehmigung versehenen Planung in einem preußischen Königreich, hin zu einer Verwaltung der Bebauungsplanung in der Zuständigkeit der Gemeinden im Deutschen Kaiserreich. Ebenso wird die vielschichtige Akteurskonstellation deutlich. Zwar waren bereits zur Ausarbeitungszeit der Bebauungspläne unter der Leitung von Hobrecht, aber auch in den Revisionsjahren im Kommissarium und in den verschiedenen Bauämtern, unterschiedliche Baumeister für die Entwurfs- beziehungsweise Änderungsarbeit verantwortlich, der graphische Duktus ist jedoch in allen Karten nahezu identisch. Für ein bis dahin ungekanntes Stadterweiterungsausmaß wurde ein überwiegend einheitliches Planwerk geschaffen.

Die chronologische Untersuchung der Stadtplanung in Berlin ab 1820 zeigt, dass der Prozess der Berliner Bebauungsplanung von 1859–1862 bereits Anfang des 19. Jahrhunderts begann (↗ Chronologie, S. 56). Grundlage der Planung war das rasante Bevölkerungswachstum der Stadt. Eine Vielzahl von Experten aus unterschiedlichen Disziplinen arbeitete an der Berliner Stadterweiterungsplanung. Die Ideen, Vorstellungen und Entwurfsabsichten dieser Experten wurden Hobrecht in seiner Funktion als Leiter einer Kommission zur Erarbeitung eines Bebauungsplans in Form von Vorplanungen sowie anhand dienstlicher Vorschriften übertragen. Der Fokus des Plans wurde seitens der Behörden – wie den Instruktionen des Ministers von der Heydt zu entnehmen ist – auf die Funktionsfähigkeit der zukünftigen Stadt gerichtet. Der Plan kann demnach als Instrument der frühen Anpassungsplanung vor der Entstehungszeit der Disziplin der Stadtplanung verstanden werden.

Hobrechts Arbeit war eingebettet in einen behördlich organisierten Planungs- und Genehmigungsprozess der unmittelbarer politischer Kontrolle unterlag. Die in diesem engen Korsett erstellten fünfzehn Abteilungspläne sind Planwerke, die maßgeblich von Hobrecht in den ersten zwei Jahren verantwortet wurden, aber nicht unter seiner Leitung finalisiert und über 38 folgende Jahre revidiert und weiterverwendet wurden. Sie sind les- und sichtbare Strategien der Planung des Kommissariums. Hobrechts Anteil an der Stadterweiterungsplanung liegt in der erstmaligen Ausführung einer über Gemeindegrenzen hinausgehenden Erweiterungsplanung für Berlin, Charlottenburg und deren Vororte. Das dieser Erweiterung zugrundeliegende Planwerk erfüllte die Möglichkeit zur Weiterbearbeitung und diente auch nachträglich anderen staatlichen Planungen, wie die der Kanalisation. Die teils massive Überformung der Entwurfsplanung in den Revisionsjahren bis 1900 ist letztlich auch Ausdruck der Durchsetzungskraft privater Bauprojekte und veränderter Interessenslagen sowie Entscheidungskompetenzen in der wachsenden Stadt.

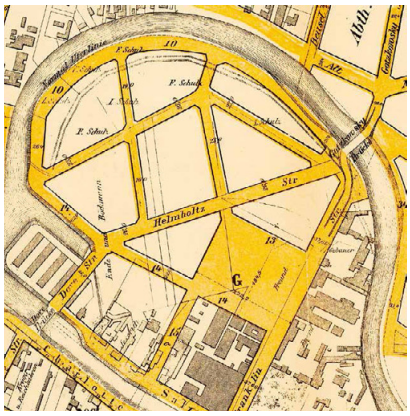


Abb. 25 **Ausschnitt aus der Revision der Abteilungen V von 1893.**

	Chronologie des 1. und 2. Berliner Bebauungsplans[98]
1820–1840	»Separation« der an die Luisenstadt anschließenden Flächen und des Köpenicker Felds innerhalb und außerhalb der Stadtmauern
1821/22	Erster Entwurf von Johann Carl Ludwig Schmid für die Straßenführung des Köpenicker Felds
1823	Vermessung des Stadtgebiets und Fixierung der Stadtgrenzen (9 Blätter, 1:2000)
1823–1826	Erstellung des Bebauungsplans »Grundriß von Berlin« begonnen durch Johann Christian Selter (1767–1826) und beendet durch Oberbaurat Schmid (*Selterplan*, 1826)
03.07.1827	Magistrat stellt Antrag beim Innenministerium zur Bebauung außerhalb der Stadtmauer
13.07.1827	Zustimmung des Königs zum Vorschlag des Magistrats und Beauftragung von Oberbaurat Schmid zum Entwurf eines Bebauungsplans für die Umgebungen Berlins
1827	Planungskonferenz zur Ausdehnung des Bebauungsplans unter der Leitung von Schmid
12.11.1829	Die Leiter der Oberbaudeputation – u. a. Schmid und Schinkel – übergeben den unterschriebenen »Bebauungsplan für die Umgebunden Berlins« an das Ministerium des Innern. 1829 Planungskonferenz unter der Leitung Schmids: Festlegung des Bebauungsplans in fünf Abteilungen, Besprechung der Abteilungen I bis IV
26.04.1830	Überarbeitete Abteilungspläne I bis IV mit einem Erläuterungsbericht werden von Schmid über das Innenministerium dem König zur Genehmigung vorgelegt
13.10.1830	Genehmigung der Abteilungspläne I bis IV
27.10.1830	Innenminister beauftragt Polizeipräsidium den Bebauungsplan anzuwenden und Baufluchtlinien abzustecken, Innenminister beauftragt Schmid mit der Fertigstellung der Abteilung V, die wegen verspäteter Vermessungsarbeiten noch nicht beendet werden konnte
1841	Schmid wird nach Schinkels Tod Oberbaudirektor
1843	Per Kabinettsorder bestimmt König Friedrich Wilhelm IV., dass bei der Anlegung neuer Straßen und Veränderung vorhandener Straßen in Berlin und Potsdam die unmittelbare Genehmigung des Königs eingeholt werden muss
1844	Die Ausarbeitung der Bebauungspläne wird von der Technischen Oberbaudeputation auf das Polizeipräsidium übertragen
1852	»Revision des Bebauungsplans für die Umgebungen Berlins« wird im Polizeipräsidium erarbeitet und Bauinspektor Köbicke wird im Polizeipräsidium angestellt, um die Revision der gesamten Bebauungsplanung von Schmid (1830) vorzubereiten

1853	Erlass der neuen Bauordnung: »Die Fluchtlinie für Gebäude und bauliche Anlagen an Straßen und Plätzen wird von dem Polizeipräsidium bestimmt.«
17.07.1854	Genehmigung des Gebiets Am Urban (später Abteilung II zugeordnet)
1857	Das Polizeipräsidium in Person vom Geheimen Regierungsbaurat Rothe verfasst einen Erläuterungsbericht mit der Neueinteilung von 5 auf 14 Abteilungen; dieser wird 1858 vom Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten angenommen
10.06.1857	Begleitschreiben von Minister von der Heydt zur ehemaligen Abteilung V (Abteilung VI bis XI)
01.04.1858	**Hobrecht wird auf Empfehlung des Polizeipräsidiums für den erkrankten Bauinspektor Köbicke in der Abteilung III eingestellt und arbeitet in Vertretung an dem Bebauungsplan**
25.02.1859	Das für die Erarbeitung des Bebauungsplans eingerichtete Kommissarium wird Hobrecht übergeben
15.03.1859	Hobrecht erhält die Instruktionen für seine künftige Arbeit als Baumeister
01.04.1859	**Hobrecht beginnt seine Arbeit im »Kommissarium zur Ausarbeitung der Bebauungspläne für die Umgebungen Berlins«**
10.05.1859	Vermessungsarbeiten beginnen
18.06.1859	Baumeister Assmann vertritt Hobrecht vorübergehend
12.08.1859	Ablieferung des Entwurfs und des Erläuterungsberichts Abteilung I an das Polizeipräsidium
19.08.1859	Ablieferung Abteilung VII
01.06.1860	Ablieferung des Entwurfs und des Erläuterungsberichts Abteilung IX und XI
26.07.1860	Ablieferung Abteilung III
13.08.1860–09.11.1860	Dienstreise von Hobrecht, Wiebe und Veitmeyer nach Hamburg, London und Paris
01.03.1861	Ablieferung Abteilung X, Sektion 1 und 2 mit Erläuterungsbericht
18.05.1861	Genehmigung der Abteilung III
10.09.1861	Hobrecht überreicht den vor allen Instanzen und Kommissionen diskutierten Entwurf des Bebauungsplans für die Abteilung I an das Polizeipräsidium
04.10.1861	Ebenso die Reinkarte der Abteilung VII
22.11.1861	Hobrecht überreicht die Arbeitspläne für die Abteilung II, IV, VIII und XII an das Polizeipräsidium
03.12.1861	Hobrecht überreicht die Arbeitspläne für die Abteilung XIV, das Stralauer Viertel (später Abteilung XV) und Abteilung X, Sektion 1 und 2 an das Polizeipräsidium
06.12.1861	**Abschluss der Arbeit Hobrechts**
13.12.1861	Hobrecht fertigt ein genaues Inventar seines Büros und aller vorhandenen Pläne an und übergibt die Dienstgeschäfte seinem Nachfolger Baumeister Seßhafft
15.12.1861	Offizielle Kündigung Hobrechts[99]
15.01.1862	Begleitschreiben von Minister von der Heydt zu Abteilung II, IV, V, VI, IX, X, XI, XII, XIII
27.01.1862	Genehmigung der Abteilungen I und VII
18.07.1862	Begleitschreiben von Minister Holtzbrinck zu Abteilung I und VII
26.07.1862	Genehmigung der Abteilungen II, IV, V, VI, IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV (Stralauer Viertel)
09.08.1862	Genehmigung der Abteilung VIII
ab 1862	Druck, Vervielfältigung und Revision der Abteilungspläne, Leitung des Kommissariums durch Seßhafft u. a.
1885	Neuauflage der revidierten Abteilungspläne durch den Reimer Verlag

Dies ist ein Artikel, der von DOM PUBLISHERS in

Dolff-Bonekämper, Gabi/Million, Angela/Pahl-Weber, Elke (Hg.): Das Hobrechtsche Berlin. Wachstum, Wandel und Wert der Berliner Stadterweiterung. Berlin 2018. ISBN (Print): 978–3-86922–529-6

veröffentlicht wurde.

DER ENTWURF UND SEINE VERFASSER

IDEEN, STRUKTUREN UND MOTIVE DES BEBAUUNGSPLANS VON 1862

FELIX BENTLIN



Abb. 1 **Blick vom noch unbebauten Windmühlenberg (heute Prenzlauer Berg) mit dem Wasserturm auf die Innnenstadt um 1856.**

Um den Entwurfszielen und -absichten von James Hobrecht so nah wie möglich zu kommen, fokussieren sich die Untersuchungen im Folgenden auf die fünfzehn Abteilungspläne[1], die zwischen 1859 und 1862 im »Commissarium zur Ausarbeitung der Bebauungspläne für die Umgebung Berlins« unter der Leitung von James Hobrecht und Gustav Assmann erstellt wurden. Sie sind die genehmigten Urfassungen der Bebauungsplanung, ein Planwerk ohne Genehmigungstext.[2] Gemeinsam mit den dazugehörigen Erläuterungsberichten und Begleitschreiben geben sie die ursprünglich bestimmenden Gestaltungs-, Verhandlungs- und Planungsinstrumente wieder. Alle darauffolgend entstandenen Situationspläne[3] der Gesamtstadt wurden durch zusätzliche Verfasser verändert und geben ein weiterentwickeltes, teils harmonisiertes Bild der einzelnen Abteilungspläne wieder. Das Planwerk des Kommissariums entstand unter der Planungshoheit des Polizeipräsidiums. Die Rolle und das Wirken

1 Fundort der Abteilpläne war u. a. die Kartenabteilung des Landesarchivs Berlin. Siehe: http://landesarchiv-berlin.de; siehe auch S. 370ff. (Anhang Überblick der Archivalien).
2 Die Schreiben zur Erweiterungsplanung waren nicht Teil der Genehmigung.
3 Die erste gesamtstädtische Darstellung der Planung von 1862 ist der von Hand gezeichnete und kolorierte Plan von 1862 (siehe Innenseite des Covers). Nachfolgende Überblickwerke erschienen durch die Verfasser Boehm (1862), Sineck (1863), Boehm (1865), Liebenow (1867) und Sineck (1882) erschienen vornehmlich in den Verlagen Kraatz, Schropp und Reimer.

Hobrechts als leitender Planungsexperte ist bereits im Kapitel *Der Weg zum Bebauungsplan von 1862* auf Grundlage der Planungsgenese sowie der zeitgenössischen Planungshierarchie seit dem beginnenden 19. Jahrhundert eingeordnet worden. Das betrifft auch den Einfluss der Ideengeschichte der Erweiterungsplanung von Berlin ab 1830 auf den zweiten Bebauungsplan Berlins. Das folgende Kapitel konzentriert sich auf die unmittelbare Arbeit von Hobrecht an der Erweiterungsplanung in zwei Schritten: Zuerst werden die städtebaulichen Plan- und Begleitaussagen systematisch untersucht. Im Anschluss wird die Überzeugung des Kommissarius zur Stadterweiterungsplanung erläutert. Besondere Relevanz entwickelt die Analyse des Bebauungsplans von 1862 vor dem Hintergrund, dass dieser zweite Berliner Bebauungsplan Teil der Planungsgenese seit dem beginnenden 19. Jahrhundert ist (↗ *Der Weg zum Bebauungsplan von 1862*, S. 36–39). Es können somit Aussagen zur Entwurfshandschrift des Kommissariums unter Hobrechts Leitung gemacht werden und jene Spielräume des Kommissariums aufgezeigt werden, die über das enge Korsett von Vorschriften und Vorplanungen hinaus getroffen wurden.



Abb. 2 **Die rot gekennzeichneten Teilplanungen wurden vor der Erstellung des Bebauungsplans bereits genehmigt und nur eingearbeitet. Vermutlich existieren im Südwesten und Nordosten auch bisher nicht nachgewiesene Vorplanungen. Die schwarzen Bereiche, besonders im Nordosten, sind zum Großteil durch das Kommissarium erstellt worden.**

Kartenwerke als explizite Wissensbestände

Da historische Wissensbestände vergänglich und eingeschränkt zugänglich sind, nehmen gerade in den Disziplinen Architektur, Städtebau und Stadtplanung die zeitgenössischen Planwerke als objektives Wissen[4] eine bedeutende Rolle ein. Sie sind räumliche Darstellungen, wie sich ein Ganzes aus seinen Teilen zusammenstellt und damit Ausdruck vielfältiger Wissensbereiche[5], die sich in verschiedenen Formen, Ebenen, Arten und Dimensionen ausdifferenzieren. Insbesondere Stadterweiterungspläne »organisieren visuell den Raum nach unterschiedlichen Kriterien, in denen die Zeit- und Kulturgebundenheit der Wahrnehmung mit Diskursen des Entstehungskontextes verknüpft sind. Als Wissensspeicher operieren sie nach eigenen Normen, Benennungen und Logiken«.[6] Es existieren nur wenige schriftliche Dokumente von Hobrecht selbst, die Auskunft über seine Planung von 1859–1861 geben[7], daher stützt sich die heutige Forschung auf die überlieferten Abteilungspläne. Die im Rahmen des Forschungsprojekts angefertigte Collage der fünfzehn Abteilungspläne ermöglicht erstmals auf das explizite Planungswissen des Kommissariums unter der Leitung von James Hobrecht auf gesamtstädtischer Ebene zuzugreifen (↗ Abb. Buchinnenseite). Dieses Planwerk ist les- und sichtbare Strategie seiner Planung. Hobrecht selbst stellt jedoch immer wieder heraus, dass der Plan »auf die Forderungen von Schönheit und künstlerischer Disposition verzichtet«, da sie nicht »Sache der Polizei und auf amtlichen Wege überhaupt schwerlich zu erreichen« sind. Vielmehr sind Form und Schönheit »das Produkt der individuellen Empfindung und der persönlichen und p r i v a t e n Initiative« [Hervorhebung im Original][8]. Mit der Analyse der georeferenzierten

4 Vgl. Polanyi 1978; Tress 2006, S. 21–24.
5 Zusammenfassung nach Blank-Gorki/Hufschmidt 2016, S. 14–15.
6 Rilling 2007.
7 Von 15 Erläuterungsberichten existieren nur noch zwei Erläuterungsberichte von Hobrecht selbst von 1860 und 1861. Darüber hinaus sind auch die Minister-Begleitschreiben weiterer Abteilungen Teil der Untersuchung. Siehe hierzu von der Heydt 1857; von der Heydt 1862; Holtzbrinck 1862.
8 Indirektes Zitat von Hobrecht, zitiert nach Architekten-Verein zu Berlin 1870, S. 388.



Abb. 3 **Der »Grundriss von Berlin mit nächster Umgegend« von 1827 (Druck von 1827, Eintragungen mit Feder von 1840) zeigt die von Lenné entworfene Ringstraße. Von ersten Planungen am späteren Exercierplatz an der einsamen Pappel (zwischen Invalidenhaus und Pulvermühlengelände) über den Nordosten bindet er den 1837 entworfenen Park Friedrichshain (in dieser frühen Darstellung noch nicht abgebildet) an die südlichen Stadterweiterungsgebiete an.**

und vektorisierten Collage der Abteilungspläne von 1862 (↗ *Digitalisierung und Analyse eines historischen Planwerks)* wird es möglich, die Planungsabsichten und -logiken des Kommissarius James Hobrecht nachzuzeichnen. Neben der Koordinierung der Vermessung sowie Kartierung fügt Hobrecht die bestehenden Teilplanungen des Stadterweiterungsgebiets zu einem Ganzen zusammen. Er ergänzt nicht nur die Zwischenräume der Teilplanungen, sondern fügt auch für die noch fehlenden Teilplanungen eigene Entwürfe hinzu, die Gegenstand der folgenden Untersuchung sind [9] (↗ S. 60, Abb. 2) .

Wie bereits beschrieben, agierte Hobrecht in einem Korsett von Planungsvorgaben zur Stadterweiterung. Insbesondere der zuständige Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, August Freiherr von der Heydt, äußerte sich 1859 in einem Erlass, der explizite Richtwerte zur Erstellung des Bebauungsplans instruierte.[10] Demnach sollte sich der neue Plan am Bestand orientieren, an bereits vorhandenen Wegestrukturen und an Eigentumsgrenzen (↗ *Der Weg zum Bebauungsplan von 1862,* S. 45–49). Hobrecht teilte diese Auffassung, wie am Ende dieses Kapitels nachgewiesen wird. Es wurde eine Differenzierung zwischen Haupt- und Nebenstraßen mit genauen Maßangaben angeregt sowie eine ideale Blockgröße, die sich an den Blöcken der Friedrichstadt orientieren sollte. Betrachtet man die bestehenden Straßen- und Platzanlagen vor 1862 sowie die bereits genehmigten Teilplanungen, die in die Abteilungspläne unverändert übernommen wurden (Abb. 2), wird deutlich, dass die Planung unter Hobrechts Leitung in großen Teilen »dazugeplant« wurde. Obwohl die Idee der inneren Ringstraße der Lennéschen Planung von 1840 entstammt (Abb. 3), kann der Schlussfolgerung von Geist und Kürvers gefolgt werden: »Der Entwurf [des Kommissariums] besteht im Wesentlichen aus zwei Planideen. Zum einen ist es die ringartige Verbindung der Ausfallstraßen mit einer inneren und einer äußeren Gürtelstraße, zum anderen die Ausfüllung der vorgegebenen Segmente mit ziemlich gleich strukturierten Quartieren.«[11] Der öffentliche Raum und die Siedlungseinheiten werden mittels Straßen- und Platzanlagen durch das Kommissarium zeichnerisch definiert, Blöcke bilden den privaten Raum. Bei genauerer Betrachtung der Abteilungspläne lassen sich jedoch Plan- und Raumfiguren und entwerferische Entscheidungsmuster erkennen, die weitaus differenzierter beachtet werden sollten. Betrachtet man die Abteilungspläne in ihrer Gesamtheit als Collage, so treten in dieser Untersuchung die folgenden städtebaulichen Motive deutlich hervor: zum einen *wiederkehrende Motive* und zum anderen *prägnante Einzelmotive.* Diese Motive können interpretiert werden als die »charakteristischen Glieder eines Kunstwerkes, aus denen sich dasselbe entwickelt und die letzten Bestandteile einer dichterischen Konzeption, die des Dichters (Künstlers) Phantasie in Bewegung setzen und, sofern sie G r u n d motive sind, den Kern und Mittelpunkt seiner Schöpfungen bilden« [Hervorhebung im Original][12]. Der

9 Vgl. Geist/Kürvers 1984, S. 468.
10 von der Heydt 1859; zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 485–486.
11 Geist/Kürvers 1984, S. 144.
12 Meyers Großes Konversationslexikon 1905, Bd. 6, Sp. 185 sowie zum Planer als Künstler vgl. außerdem *Das ›Hobrechtsche Berlin‹ als Werk*.
13 Vgl. Curdes 1997; vgl. Humpert 1997; vgl. Humpert et al. 2002.
14 Vgl. Meyers Großes Konversationslexikon 1905, Bd. 6, Sp. 331–335.
15 Ebd.
16 Erlass vom 16. März 1816. Martini 1883, S. 74.

Bebauungsplan des Kommissariums folgt dem Modell eines primären Erschließungssystems, das durch Entwurfs-, Verhandlungs- und Verwaltungsvorgänge determiniert wird. Das Errichten von Gebäuden und die detaillierte Ausgestaltung der öffentlichen Plätze und Straßenquerschnitte sind sekundär nachgeordnet. Im Zentrum der Untersuchung stehen deshalb die Strukturen des Straßennetzes und das Blockmuster sowie der durch beide Ebenen definierte Stadtraum. Architektur ist nicht Gegenstand der Analyse. Um also der Ideenlogik wiederkehrender Motive und prägnanter Einzelmotive des Bebauungsplans näher zu kommen, sollen ausgehend von der morphologischen Untersuchung[13] folgende Ebenen herausgelöst und analysiert werden: *Stadtfelder, Straßen und Stadträume.*
Jede dieser Ebenen ist Ausdruck stadtbildprägender, sich gegenseitig beeinflussender Prozesse. Mit Hilfe der Schichtenanalyse der digitalisierten Abteilungspläne, der Auswertung der Erläuterungsberichte und der Begleitschreiben auf Grundlage der drei Untersuchungsebenen werden die gewonnenen Erkenntnisse mit den Schlussfolgerungen von Geist und Kürvers verschnitten. Unter Zuhilfenahme der noch bestehenden, von Hobrecht als Leiter des Kommissariums verfassten Erläuterungsberichte, und den Begleitschreiben zur Übergabe der Pläne zur endgültigen Bewilligung von den Handelsministern von der Heydt und Holtzbrinck zwischen 1857 und 1862, werden die Entwurfsschritte und -logiken so umfassend herausgearbeitet und eingeordnet. Mit Hilfe der Analyse des Planwerks werden Strategien, Ideen und Inhalte der Planung diskutiert. Auf diese Weise soll der Entwurfshandschrift des Kommissariums unter der Leitung von Hobrecht näher gekommen werden.

Das zeitgenössische Planungsvokabular kann an einigen Stellen für Verwirrung sorgen und muss konkretisiert werden. Mit *Straßenquartieren* oder *Häuserquartieren* sind keine weiter zu zerlegenden Stadtfelder gemeint, sondern Baublöcke auf Basis von Straßenfluchten. Eine *Communication*[14] ist eine Verbindung für den Verkehr. Communicationen werden bereits um die Jahrhundertwende als »allmählich veraltender Ausdruck für Land- und Seeverkehrsverbindungen, besonders militärisch« definiert.[15] Diese übergeordneten Elemente des Straßennetzes sind die *Communicationsstraßen* beziehungsweise *Verbindungsstraßen*. Die zeitgenössischen Längenmaßeinheiten sind Ruthen und Fuß, eine Ruthe (3,766242 Meter, gerundet) entspricht zwölf Mal einem Fuß (0,313853 Meter, gerundet).[16] In der vorliegenden Analyse und in der gesamten Publikation wird mit einem aufgerundeten Umrechnungswert von einer Ruthe entsprechend 3,77 Metern kalkuliert.

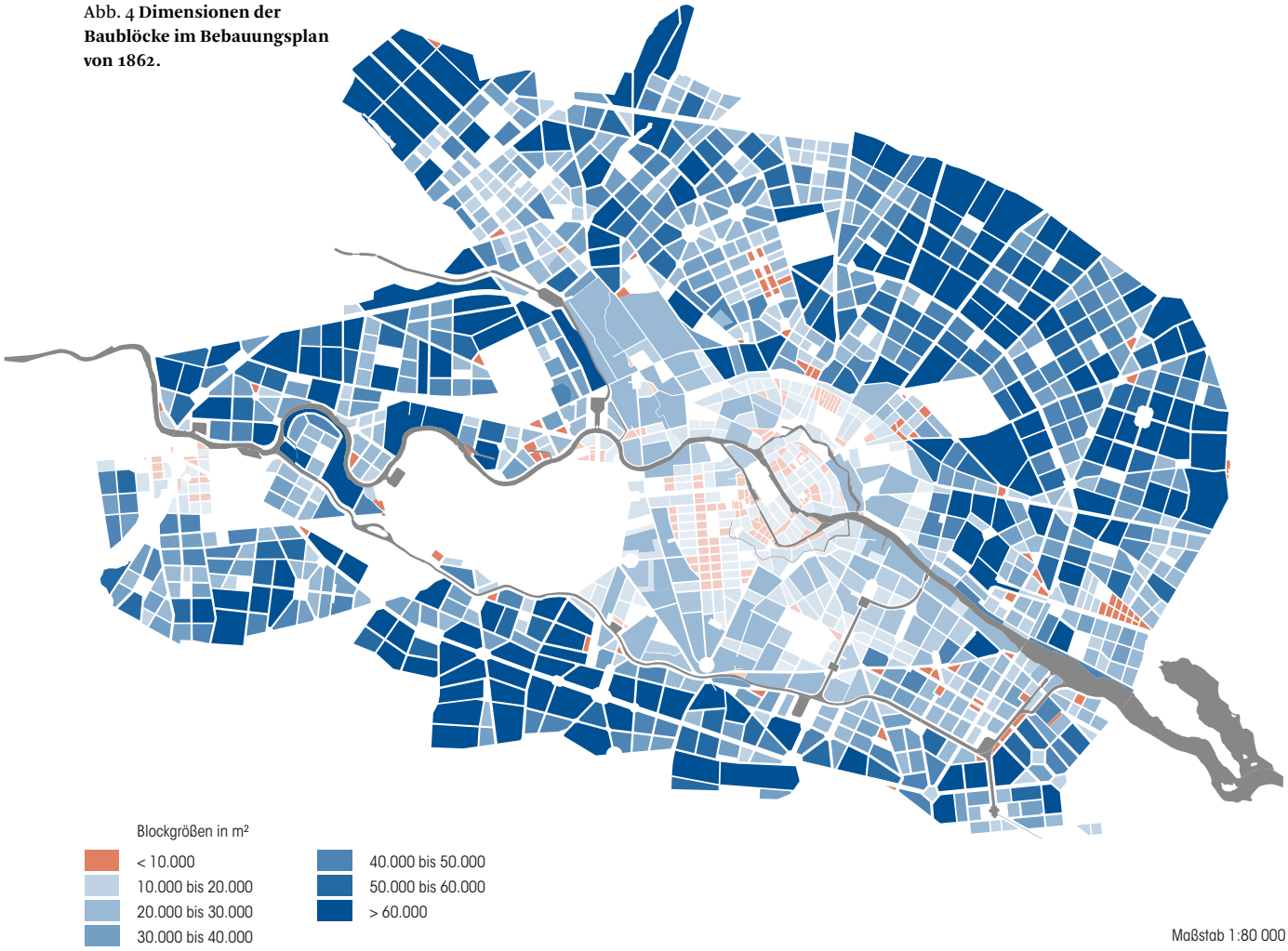
Das Stadtmosaik: Felder, Blöcke und Parzellen

Die Einteilung des Stadterweiterungsgebiets in fünfzehn Abteilungen übernahm das Kommissarium ebenso wie die seit 1825 entwickelte Einigung zur idealen Größe von Baublöcken, die das Kommissarium sehr großzügig auslegte.[17] Die immer wieder benannte Bezugsgröße war die ab 1688 errichtete Friedrichstadt[18] vor den Toren der damaligen Festungsmauer als Teil der barocken Stadterweiterung, die bereits im Kapitel *Der Weg zum Bebauungsplan von 1862* als städtebauliches Vorbild vorgestellt wurde (↗ S. 47). Minister von der Heydt beziehungsweise später Holtzbrinck grenzten das zur Orientierung instruierte Gebiet auf die Blöcke zwischen Friedrich-, Charlotten- und Markgrafenstraße in Ost-West-Richtung ein, in die Nord-Süd-Richtung zwischen Behren- und Kochstraße (↗ S. 66, Abb. 5)[19]. Erst im Laufe des 19. Jahrhunderts diskutierten Experten und der Magistrat die Vergrößerung der Blöcke, um ausreichend Grünflächen in den Innenblockbereichen sicherzustellen und den Anforderungen für großflächige Gewerbe- und Industrieansiedlungen gerecht zu werden.[20] In allen vorliegenden Erläuterungsberichten von Hobrecht 1860 und 1861 finden sich Argumentationen, die eine Dimensionierung der Blöcke nach dem Friedrichstädtischen Vorbild beschreiben, eine Abwechslung der Blockgröße der Häuserquartiere fordern und die Positionierung von »größeren Quartieren für Fabrikanlagen« am Stadtrand sowie an Schifffahrtswegen verlangen.[21] Die Minister übernahmen den Wortlaut von Hobrecht in all ihren Begleitschreiben.[22] Von der Heydt fügte noch die Grundsätze der Bebauungsplanung hinzu, die er auch an Hobrecht 1859 so instruierte.[23] Bauviertel seien demnach »angemessen abzustumpfen« und »spitze oder stumpfe Winkel sind möglichst, kreisförmige oder sonstige krumme Baufluchtlinien überhaupt zu vermeiden«[24]. Wurde diese Anforderung mit dem starken Bezug der Planung auf bestehende Feldwege, Chausseen und Straßenverbindungen verschränkt, ergaben sich in der Regel trapezförmige Blöcke für das gesamte Erweiterungsgebiet. Viereckige Blöcke dominieren den Plan, nur in seltenen Fällen haben sich rechtwinklige Idealblöcke ergeben. Der Plan bildet ein Blockmuster, das sich durch die Unregelmäßigkeit der Vier- und Vielecke, dem Abwechslungsreichtum von vergleichsweise geringen bis ausgedehnten Flächen und sogar der schriftlichen Zuordnung von Block-Systemen[25] auszeichnet. Es entsteht das Bild eines unregelmäßigen Stadtmosaiks, das sich radial um das alte Zentrum Berlins anordnet (Abb. 4 und 7).

Die Verteilung der Blockgrößen fand nicht linear vom Stadtkern mit geringen Flächen bis zum Standrand mit großen Flächen statt. Es finden sich im gesamten Stadterweiterungsgebiet von 1862 großflächige Blöcke, vergleichbar mit dem Ausmaß der Spreeinsel. Die Karte zeigt, dass entlang der historischen Chausseen am Stadtrand Baublöcke mit über sechs Hektar schwerpunktartig angelegt wurden: im Norden an der Müllerstraße zur Verbindung

17 Eine Beschreibung der seit 1825 geführten Diskussion zur planerischen Vorstellung der Größe der Baublöcke nach den Vorbildern der Friedrichstadt, der Luisenstadt und der *Waaren-Credit-Gesellschaft* findet sich in Geist/Kürvers 1980, S. 504ff.
18 Vgl. Hobrecht 1861a, Bl. 26.
19 Vgl. Holtzbrinck 1862, Bl. 183; von der Heydt 1859; zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 485–486.
20 Vgl. Geist/Kürvers 1980, S. 504ff.
21 Vgl. Hobrecht 1861a, Bl. 27.
22 Vgl. Holtzbrinck 1862, Bl. 183; von der Heydt 1862, Bl. 3 und 10.
23 Vgl. von der Heydt 1859; zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 485–486.
24 von der Heydt 1862, Bl. 3 und 10.
25 Eine Analyse der Block-Systeme erfolgt im Kapitel *Die Idee von Quartieren*, S. 289.

Abb. 4 **Dimensionen der Baublöcke im Bebauungsplan von 1862.**



nach Oranienburg, im Osten zwischen Schönhauser Allee, Prenzlauer Allee (bis 1878 Prenzlauer Chaussee) und Greifswalder Straße (bis 1859 Chaussee nach Weißensee, bis 1868 Vor dem Königs-Thore) und im Süden entlang der Potsdamer Straße (bis 1831 Potsdamer Chaussee). Außerdem ist ein eher abseits liegender Bereich großer Blöcke zwischen Landsberger Allee (bis 1876 Landsberger Chaussee) und dem alten Dorfanger von Lichtenberg der Möllendorfstraße (bis 1910 Dorfstraße) und der Frankfurter Allee (bis 1872 Frankfurter Chaussee) zu erkennen. Damit wurde den instruierten Anforderungen an den Plan, am Stadtrand große Quartiere für Fabrikanlagen zu errichten, Folge geleistet.

Zu beachten ist jedoch, dass Hobrecht für Planungen am Stadtrand ausdrücklich formulierte, dass »es genügt, wenn die Lage einzelner Hauptstraßen

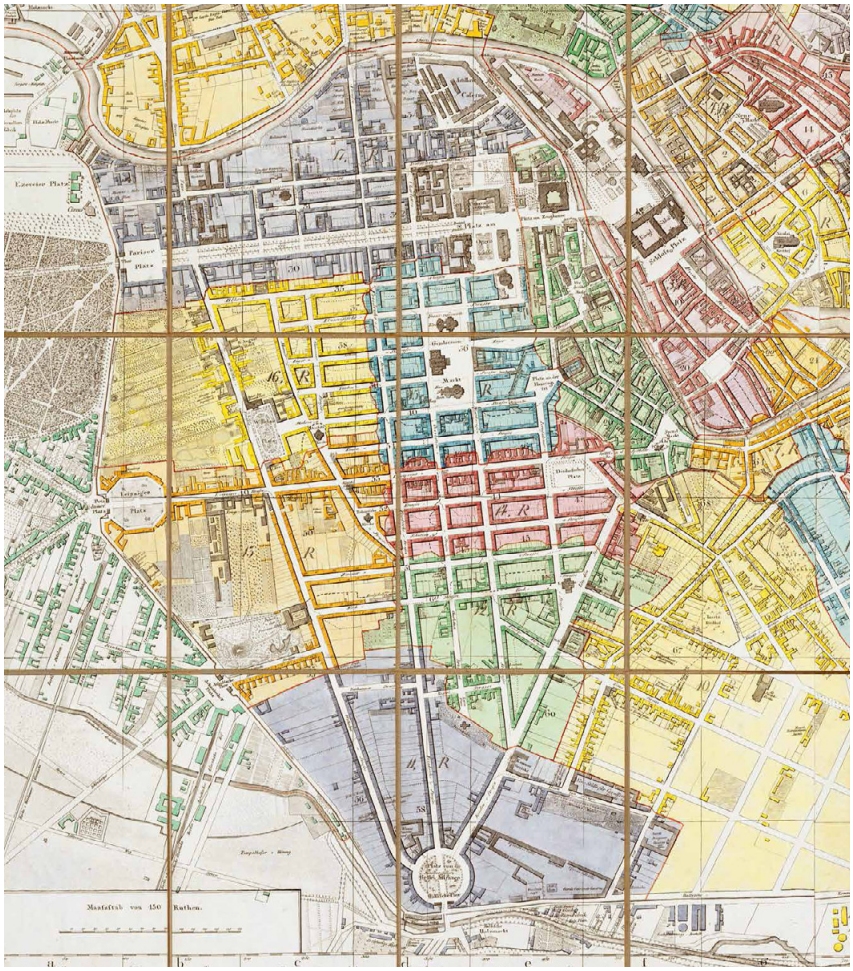


Abb. 5 **Auszug aus dem »Grundriss von Berlin« von 1846 auf der Grundlage von Jean Chrétien Selter. Der Plan zeigt nicht nur unterschiedlich farbig markierte Abteilungen (Viertel) der Stadt. Mit einer rot-schwarz gestrichelten Linie sind auch die 26 Polizeireviere abgegrenzt und nummeriert.**

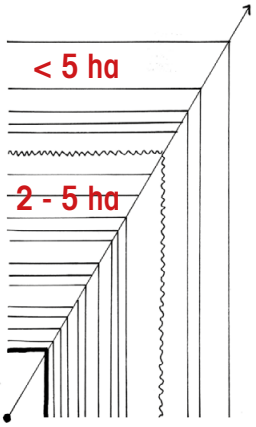
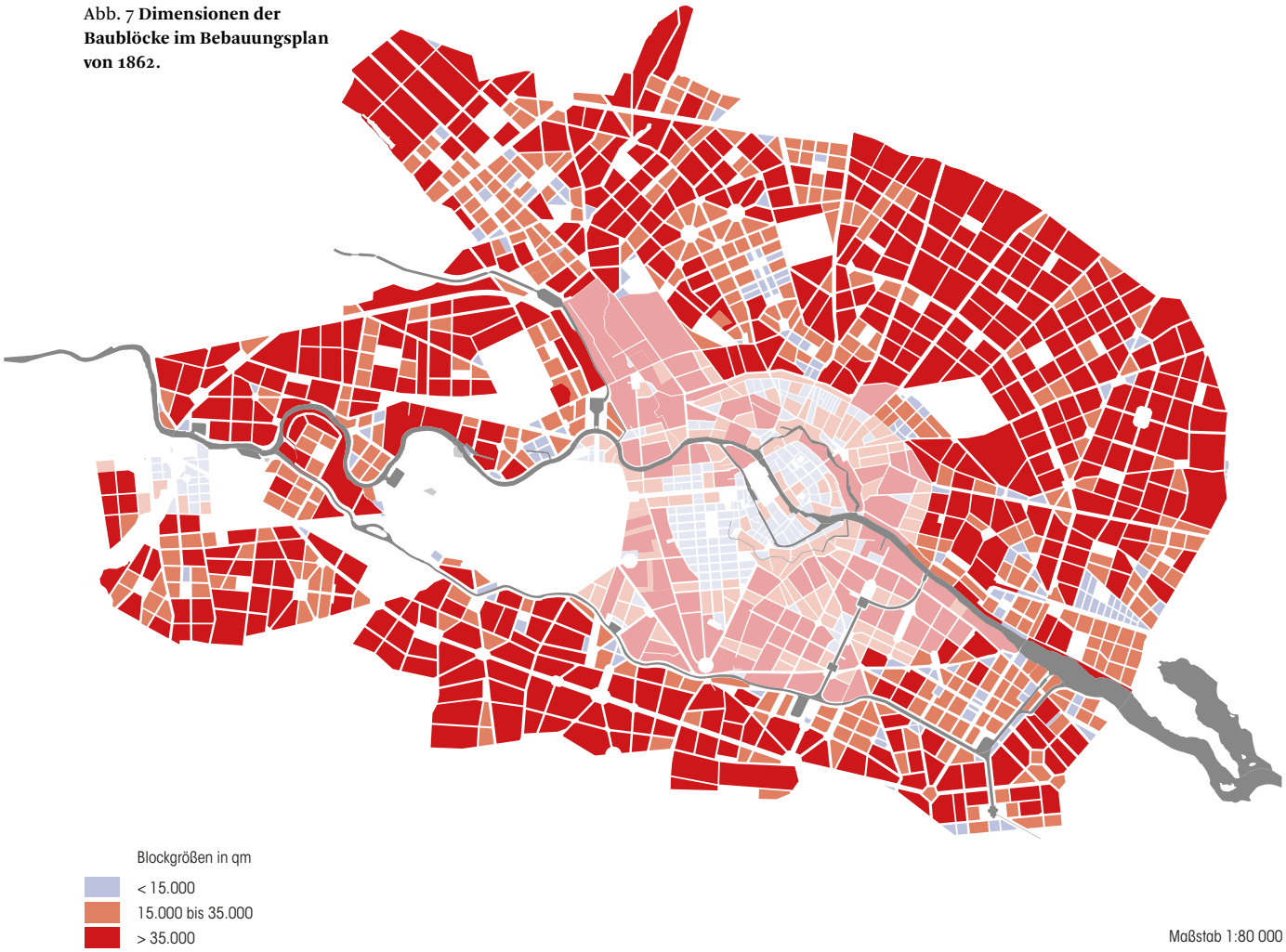


Abb. 6 **Motiv der Durchmischung von Blockgrößen: Das Kommissarium verteilt zwischen Innenstadt und Stadtrand Blockgrößen von mehr als zwei und bis zu fünf Hektar für Wohn- und Gewerbezwecke. Nur Blöcke mit Hafenzugang und an den Radialen am Stadtrand werden für Industrieansiedlungen mit mehr als fünf Hektar als angemessen dimensioniert und positioniert.**

angedeutet ist«.[26] Es bleibt an dieser Stelle unklar, ob die Blöcke aus einer fehlenden Differenzierung hervorgingen oder für Industrieareale angelegt wurden. Von der Heydt berichtete beispielsweise von der Abteilung I, um »am Rande des Stadtgebiets größere Bauviertel zu Fabrikanlagen zu erhalten, sind mehrere im ersten Entwurf bereits projectirte Nebenstraßen daraus wieder beseitigt worden.«[27] Die südöstlichen Blöcke der Abteilung I stellen damit eine konkrete Bezugsgröße dar und bestätigen, dass Blöcke ab fünf Hektar für Industrieansiedlungen vorgesehen wurden. Dass es dafür einen Bedarf im rasant wachsenden Berlin gab, stellte der Magistrat in seinem Schreiben vom 9. Februar 1860 zu den Abteilungen I und VII an das Polizeipräsidium heraus und wünschte geeignete, große Grundstücke in Wassernähe: »Berlin ist eine bedeutende Fabrikstadt, in der es schon jetzt an geeigneten großen Baustellen

Abb. 7 **Dimensionen der Baublöcke im Bebauungsplan von 1862.**



zur Anlage größerer industrieller Unternehmungen mangelt. Besonders sind hierzu die in der Nähe des Wassers gelegenen Grundstücke geeignet und gesucht.«[28] Beim Betrachten des Analyseplans wird auch deutlich, dass die Blockflächen mit über sechs Hektar in der Nähe der Stadthäfen punktuell eingeplant wurden, sodass an jedem Hafenbecken mindestens ein großflächiger Block existierte. Die Planung der Blöcke fand bis 1862 also in Bezug und im Einklang mit der vorhandenen Wasserinfrastruktur und den historisch gewachsenen Handelswegen statt.

Neben den großflächigen Blöcken für Industrie warf die Dimensionierung der Baublöcke für Wohn- und Gewerbezwecke Ungenauigkeiten auf. Sowohl Hobrecht als auch die Minister von der Heydt und Holtzbrinck legten die Friedrichstädtische Blockgröße von 0,8 Hektar sehr großzügig aus. Im Vergleich

26 Hobrecht 1861a, Bl. 32.
27 von der Heydt 1862, Bl. 7.
28 Vgl. StA Potsdam, PrBr.Rep. 30/Berlin C, Polizeipräsidium, Tit. 20, Nr. 626, Bl. 80f., zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 504.

zu den Blöcken von Schmid in der Luisenstadt und Blöcken von Hobrecht in Prenzlauer Berg wird deutlich, dass die Friedrichstädtische Vorgabe von weniger als einem Hektar um das Zwei- bis Dreifache – in vielen Fällen um ein Vielfaches – überschritten wurde (↗ S. 72, Abb. 12); eine der wenigen Bereiche mit einer Blockfläche von bis zu 1,5 Hektar findet sich in der Vorplanung der *Waaren-Credit-Gesellschaft* (↗ S. 306, Abb. 16). Nach dem Scheitern des privatwirtschaftlichen Projekts für »ganz kleine Gebäude für ärmere Leute« schlug Hobrecht jedoch den Wegfall von einigen Teilstraßen vor, um »den Straßenquartieren möglichst die allgemein übliche Größe zu geben«.[29] Minister Holtzbrinck konkretisierte bezüglich des Gebiets der *Waaren-Credit-Gesellschaft* später: »Die kleinsten Bauviertel sind in der Regel noch etwas größer, als diejenigen in der Friedrichstadt [...]. Nur auf dem Terrain der ehemaligen Waaren-Credit-Gesellschaft vor dem Rosenthaler Thore kommen einzelne noch kleinere Quartiere vor, da es nicht mehr anging, den durch die Allerhöchste Ordre vom 3. Mai 1858 für dieses Terrain genehmigten, in der Ausführung bereits weit vorgeschrittenenen Bebauungsplan wieder rückgängig zu machen. Auch bei der Kolonie Buxhagen (auf Abtheilung XIV) sind eine Reihe sehr kleiner Bauviertel durch die Separation festgelegt worden, deren Abänderung nicht thunlich war«.[30] Durch Verhandlungen mit den Parzellenbesitzern auf dem Gebiet der *Waaren-Credit-Gesellschaft* konnten zwar einige Teilstraßenplanungen rückgängig gemacht werden, durch die bereits erfolgte Bebauung an der Straße 51 in Abteilung XI konnte dort jedoch keine Vergrößerung des Blocks vorgenommen werden. Die Karte (↗ S. 67, Abb. 7) zeigt, dass im gesamten Stadterweiterungsgebiet nur wenige Blöcke mit einer geringeren Fläche als 1,5 Hektar angelegt wurden. Obwohl die Blöcke also im Durchschnitt vielfach so groß waren wie in der Friedrichstadt, beschrieb Hobrecht für die Abteilung X »die Häuser-Quartiere in ihrer Größe wechselnd so projectirt, dass vielleicht mit ganz geringen Ausnahmen die kleinsten derselben größer sind, als die Quartiere der Friedrichstadt.«[31] Die Diskrepanz zwischen der konkreten Vorgabe zur Dimensionierung der Baublöcke gegenüber den eingezeichneten Blöcken ist erheblich und lässt Rückschlüsse auf die Schemenhaftigkeit und Offenheit des Plans zu.

Hier wird deutlich, dass Hobrecht in einer großen Toleranz der Blockgrößen arbeitete. Er lehnte beispielsweise die in Abteilung XI bestehenden Blöcke von einem Hektar als zu klein ab. In derselben Abteilung lobte er die Blöcke mit einer durchschnittliche Größe von circa zwei Hektar. Erstaunlicherweise zählten zu diesen angemessenen Blockgrößen auch Blöcke mit bis zu vier oder sogar fünf Hektar. Erst der Block zwischen der Schönhauser Allee und der Kastanienallee mit über 130 Hektar fand keine Zustimmung mehr, hier schlug er eine Teilung vor (Abb. 8). Aufgrund Hobrechts Vorschlag die Blöcke der *Waaren-Credit-Gesellschaft* zusammenzulegen, der generellen Verteilung der

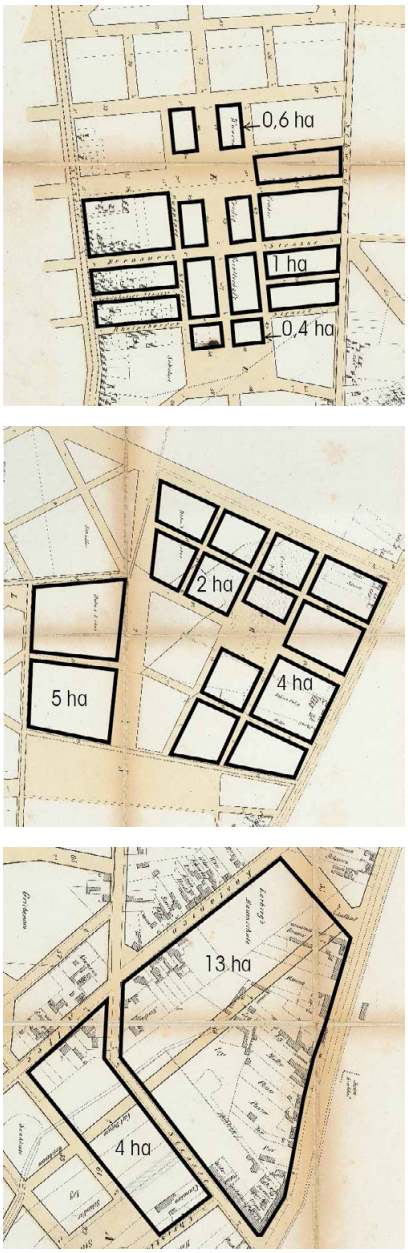


Abb. 8 **Von Hobrecht diskutierte Blockgrößen in unterschiedlicher Vergrößerung: Gebiet der *Waaren-Credit-Gesellschaft* an der Straße 9 und an der Schönhauser Allee in Abteilung XI (v. o. n. u.).**

29 Hobrecht 1860, Bl. 84.
30 Holtzbrinck 1862, Bl. 183.

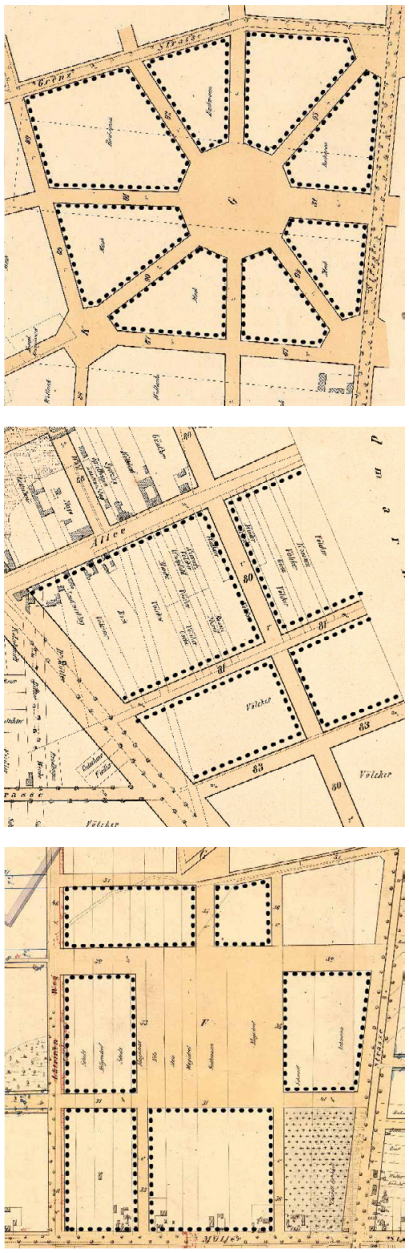


Abb. 9 **Von Hobrecht diskutierte Blockzuschnitte im Hinblick auf die bestehende Parzellenstruktur: Das Oktagon in Abteilung IX sowie Beispiele aus Abteilung X.**

Blockgrößen im Stadterweiterungsgebiet und seiner näher beschriebenen eigenen Zuordnung von angemessenen Blockgrößen, konnte Hobrecht eine anvisierte Blockgröße von mehr als zwei und bis zu fünf Hektar für Wohn- und Gewerbezwecke zugeschrieben werden.[32] Damit steht fest, dass Hobrecht die instruierte Blockgröße von weniger als einem Hektar (Vorbild Friedrichstadt) um das Doppelte bis Fünffache bewusst überschritt. Die bereits angesprochene Diskussion zur Vergrößerung der Blöcke zwischen Magistrat und weiteren beteiligten Experten zu Beginn dieses Kapitels findet sich im Ergebnis im Bebauungsplan von 1862 wieder, auch wenn die Instruktionen und die Begleitschreiben dem widersprechen. Das Beispiel der *Waaren-Credit-Gesellschaft* belegt auch, dass Hobrecht keine weiteren Erschließungsstraßen vorsah oder für notwendig erachtete. Im Gegenteil, er beabsichtigte einen Wegfall von »Theilstraßen« um eine »angemessene Größe« der Straßenquartiere zu erreichen.

Dagegen ist das Zusammenspiel zwischen bestehenden Grundstücksgrenzen, Blockzuschnitten und zukünftigen Parzellen besonders gut ersichtlich. Durch die Abhängigkeit der Planungsentscheidungen von den Bestandsparzellen und dem Ziel, rechtwinklige Baugrundstücke bereitzustellen, entstand das wiederkehrende Motiv der teils bemüht wirkenden *Blockraster.* Hobrechts vorübergehender Stellvertreter Gustav Assmann empfahl bereits 1862 der Parzellierung der Baublöcke mehr Beachtung zu schenken und verwies auf Probleme in der Planung. »Wichtiger für die Form und die Größe der einzelnen Bauplätze ist indessen die Art der Parzellierung größerer Grundstücke. Die reiflichste Erwägung aller Verhältnisse ist hierfür um so mehr zu empfehlen, als die Erfahrung zeigt, wie unzweckmäßig und planlos oft hierbei verfahren wird.«[33]

Rückblickend bestätigte Hobrecht, dass die vorhandenen Wege »konserviert« wurden und sich die neuen Straßen nach den Grundstücksgrenzen in passender Weise »dem Zuge der bestehenden Kopfraine folgen« oder die Grundstücke rechtwinklig durchschnitten werden.[34] Um besser zu verstehen was Hobrecht mit »angemessen großen Straßenquartieren«[35] und »guten Baustellen«[36] in den Begründungen seiner Planzeichnungen genau meinte, hilft der Blick auf die Planausschnitte in Abbildung 9. Betrachtet man die Parzellengrenzen und die neu angelegten Blöcke von Hobrecht in von ihm gelobten Beispielen, wird klar, dass er eine passende Straßenführung zur bestehenden Parzellengrenze favorisierte. Block und Parzellengrenze lagen idealerweise aufeinander; änderte sich die Parzellenführung, begann er einen neuen Block entlang der Baufluchtlinie, sodass einheitliche Vierecke entstanden. Lang gestreckte, schmale Parzellen reihen sich Kopf-an-Kopf entlang der Straßenführung in einem rechtwinkligen Block. Eine Ausnahme bildeten großflächige Parzellen; so fügte das Kommissarium in Abteilung IX die Blöcke zu einer großen geometrischen Oktagon-Figur aus acht Blöcken neu zusammen, die nur drei Parzellen ausfüllten. Bestehende Bebauung führte meist zu einer direkten

31 Vgl. Hobrecht 1861a, Bl. 26.

Begrenzung der Blöcke (Abb. 9). Teilweise verschob er auch die Bauflucht um wenige Meter hinter die Parzellengrenzen, sodass Vorgärten entstanden. Insgesamt verdeutlicht diese Analyse, dass Hobrecht die Parzellenstruktur als primäre Richtlinie für die Straßenführung nutzte und wiederum neu angelegte Parzellen der Gesamtstruktur folgend einfügte. Nur im Falle von Großparzellen nahm er von der rechtwinkligen Baublockführung Abstand und ließ auch diagonale Begrenzungen oder prägnante Einzelmotive, wie die Sternplätze, zu.

Unterteilung und Erschließung der Blöcke

Vom Kommissarium wurden nur im öffentlichen Interesse notwendige Straßen und Plätze geplant und eingezeichnet. Die Anlage von *Zwischenstraßen*, also Verkehrsstraßen von geringerer Bedeutung, zur Unterteilung der Blöcke wurde weder von Hobrecht noch von Assmann bis zur Abgabe der Planung 1862 erwähnt. Stattdessen wurden detaillierte Haupt- und Nebenstraßenbeschreibungen in den Erläuterungsberichten zu den Abteilungsplanungen abgeliefert, die den Eindruck verstärken, dass keine zusätzlichen Erschließungs- oder Nebenstraßen geplant wurden. Assmann äußerte sich erst 1871, dass die Festsetzung von Erschließungsstraßen für die Blöcke erforderlich sei, »wenn sie nicht verbaut werden sollen, oder ihre Entstehung dem Zufall Preis gegeben wird«[37]. Gleichzeitig verwies er auf die damit verbundene »tief in die Besitzverhältnisse eingreifende Einschränkung der Baufreiheit«, dass die »bis jetzt durch gesetzliche Bestimmung nicht geordnete« unentgeltliche Abtretung der »Hälfte der Straße bis zur Vorgartenflucht auf die Frontlänge ihres Grundstücks« zur Ersparnis von Kosten veranlasst wurde. Hier ist also eine deutliche Unterscheidung zu treffen: zwischen den öffentlichen Teil- und Nebenstraßen als unterstes Glied im Straßensystem und den Erschließungsstraßen innerhalb der privaten Baublöcke. Die bisherigen Analysen zeigen, dass das öffentliche Straßensystem vollumfänglich durch Hobrechts Kommissarium gezeichnet wurde. Die Frage der inneren Erschließung der Blöcke war nicht Teil der Planung. Die damit verbundenen finanziellen Schwierigkeiten sowie ungeklärten Verwaltungsvorgänge erklärte Assmann so: »Findet eine unentgeltliche Abtretung nicht statt, so muß das Straßenland in irgend einer Form erworben werden und die Kosten hierfür würden die aufbringen müssen, welche überhaupt die städtischen Ausgaben zu decken haben, die steuerzahlende Einwohnerschaft. Wo die Städte aber kein besonderes Interesse haben, sich zu erweitern, oder wo ein solcher Zuwachs nicht so wichtig ist, daß er Geldofper rechtfertigt, scheint es billig, daß neue Stadttheile auf eigene Kosten entstehen«.[38]

Damit sprach er die Terrain- und Aktiengesellschaften, Bauvereine und andere private Bauherren an, die bis 1862 nur in einer kleinen Zahl auftauchten, wie die beschriebene und gescheiterte *Waaren-Credit-Gesellschaft* oder auch die Kielgansche Villenanlage.[39] Die privaten Bauunternehmer hätten



Abb. 10 **Assmann plädierte für eine Vergrößerung des Abstands zwischen zwei Straßen von 20 Ruthen (75,40 Meter) wie in der Friedrichstadt auf 30 bis 40 Ruthen (113,10–150,80 Meter).**

32 Auch Geist und Kürvers sprechen von drei- bis viermal größer geplanten Blöcken als jene der Friedrichstadt. Vgl. Geist/Kürvers 1980, S. 505.
33 Assmann 1862, S. 6.
34 Architekten-Verein zu Berlin 1870, S. 388.
35 Hobrecht 1860, Bl. 78–79.
36 Hobrecht 1860, Bl. 77.
37 Assmann 1871, Sp. 95–101.

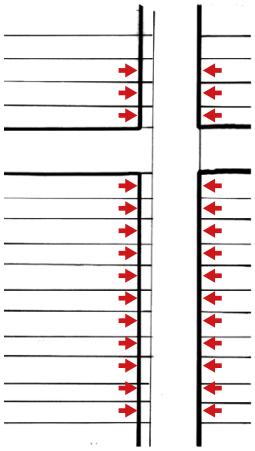


Abb. 11 **Motiv der Parzellenreihung und Blockrücksprünge: Das Kommissarium entwirft die Baublöcke rechtwinklig und überlagernd entlang der bestehenden Parzellenstruktur. Durch Rücksprünge der Blöcke entstehen im Straßenraum private Flächen (z. B. für Vorgärten). Siehe hierzu auch S. 268ff.**

38 Assmann 1871, Sp. 101–103.

39 Siehe hierzu auch Kapitel *Die Idee von Quartieren*, Seite 305–307 und S. 68. Bis 1868 sind besonders Villenprojekte im Süden Berlins in Planung: Neu-Tempelhof (Hitzig), Wilhelmshöhe (Ende und Böckmann), der Kielgansche Komplex (Wuttke), Albrechtshof (Hitzig), Projekt der *Thiergarten-Baugesellschaft* (Schwatlo), Westend (Gropius). Detaillierte Beschreibungen sind in Schasler 1868.

40 Architekten-Verein zu Berlin 1870, S. 388.

41 Assmann 1862, S. 6.

42 »Bei der Bearbeitung und Feststellung des neuen Bebauungsplanes wurde von den Communalbehörden und deren Kommissarien besonders der Zweck, eine zu enge Bebauung der neu anzulegenden Stadtviertel zu verhindern, als Hauptprinzip ins Auge gefaßt und zur Erreichung desselben ganz vorzüglich darauf gesehen, die anzulegenden Carres nicht zu klein, sondern in einer solchen Größe projektiert worden, daß bei einer Bebauung derselben an den sie umschließenden Straßen und nach Besetzung der zu den Wohnhäusern erforderlichen Höfe mit Seitengebäuden, Ställen und Remisen doch auch im Innern dieser Häuser-Carres hinter den Wirtschaftshöfen noch ein hinlänglicher unbebauter Flächenraum zu Gartenanlagen verbleiben kann, wodurch eine hinlängliche Ventilation und eine Zuführung frischer reiner Luft nach den anliegenden Höfen und Hintergebäuden der einzelnen adjacierenden Grundstücke gesichert wird.« StA Potsdam, PrBr.Rep. 30/ Berlin C, Polizeipräsidium, Tit. 20, Nr. 651, Bl. 32f., zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 504.

demnach auch die Erschließungskosten dieser Gebiete zu tragen. Erst rückblickend stellte Hobrecht in seiner Rede vor dem Architektenverein 1870 selbst fest, dass diese privaten Initiativen »auch in jeder Weise zu unterstützen [sind] und [...] ihnen bezüglich der Aenderungen im Bebauungsplane jede und unbedingt eine grössere Erleichterung zu gewähren [ist], als es bisher in der Regel der Fall gewesen ist.«[40] Diese Aussage bestärkt den Eindruck, dass Hobrecht eine Erleichterung in der Erweiterungsplanung gesehen hätte, wenn private Baugesellschaften eine Planung für großflächige Blöcke übernommen hätten. Dadurch wäre nicht nur ein geringerer Abstimmungsbedarf zwischen den Grundeigentümern und dem Polizeipräsidium notwendig gewesen, sondern auch weniger öffentliche Mittel zum Ankauf von Straßen und Plätzen. Es wird auch deutlich, dass Hobrecht selbst eine weniger detaillierte Stadterweiterungsplanung – nach heutigem Verständnis bis zum Maßstab des Quartiers – favorisiert hätte. Das Kommissarium definierte somit eine vollständige Planung des Straßennetzes »von öffentlichem Interesse« außerhalb der weiter zu erschließenden Baublöcke.

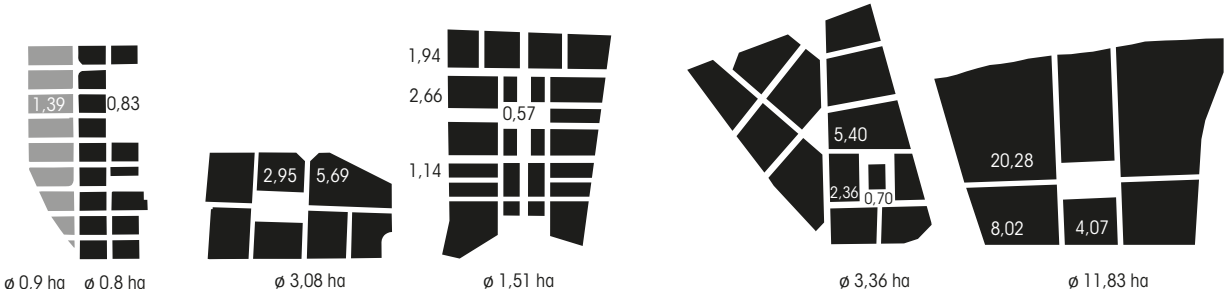
Hobrechts vorübergehender Stellvertreter Gustav Assmann beschrieb die Anforderungen 1862 an die Projektierung der Straßen auch in Bezug zur Besonnung und Größe der Innenhöfe, die seit dem Beginn der Erweiterungsplanung immer wieder dem Thema der Gesundheit der Bevölkerung zugeschrieben wurden. »In neu entstehenden Stadttheilen giebt der allgemeine Bebauungsplan die ersten Grundzüge auch für die Bebauung im Einzelnen an; die Breiten und Entfernungen der Straßen von einander müssen so bestimmt sein, daß auch bei einer tieferen Bebauung den Höfen und Hintergebäuden Licht und Luft erhalten werden können.«[41]

Eine Unterteilung und damit Verkleinerung der geplanten Blöcke wurde im Kielgan-Viertel sogar 1863 vom Magistrat im Sinne einer besseren Belüftung und Bewirtschaftung der Blöcke abgelehnt.[42] Ebenso wie die Empfehlung des Magistrats von 1860 zur Vergrößerung der Häuserquartiere inner- und außerhalb des Köpenicker Felds zur Verbesserung der Gesundheitsverhältnisse[43] plädierte auch Assmann 1871 für eine Vergrößerung der Mindestblocktiefe beziehungsweise des Mindestabstands. Grund sei die gegenwärtige Bauweise mit einer bebauten Tiefe von durchschnittlich zehn Ruthen (37,7 Meter) und »da viele Grundstücke jetzt und noch mehr in Zukunft tiefer bebaut werden«[44] (Abb. 10). Assmann entwickelte damit zwar planerische Kennwerte zur Regulierung der Baudichte; im Laufe der Bebauungsplanung bis 1900 wird dieser Anspruch jedoch umgangen und der Privatspekulation überlassen, da keine rechtlichen Instrumentarien vorlagen oder entwickelt wurden. Die Kielgansche Planung nutze zur Tiefenerschließung der Baublöcke noch die günstigere Variante der Stichstraßen, wogegen die *Thiergarten-Baugesellschaft* eine Vielzahl kleiner Erschließungsstraßen mit deutlich höheren Investitionen vorsah.[45] Eine andere Variante setzte sich jedoch vermutlich unvorhergesehen durch und sollte das Bild Berlins zukünftig

prägen: die innere Erschließung durch Höfe.[46] Sie hat den Vorteil, dass eine maximale Überbaubarkeit des Blocks ermöglicht und keinerlei Boden an die öffentliche Hand abgetreten werden muss.

Die Bebauungsplanung von 1862 setzte damit entgegen der Instruktionen auf größere Blöcke, die als Baublöcke ohne weitere Erschließung und mit durchgrünten Hofflächen von mindestens zehn mal zehn Ruthen (0,15 Hektar) gedacht wurden. Die auf das Minimalste reduzierte Planung konnte diese Baudichte jedoch nur als Empfehlung aussprechen. Die Blockgrößen folgten am stärksten dem Vorbild der Luisenstadt und nicht dem eigentlich instruierten Vorbild der Friedrichstadt. Damit kann insgesamt geschlussfolgert werden, dass die Planung einer Blockrandbebauung mit inneren Gärten[47] für Wohnzwecke viel stärker zu einer Verbindung mit einer gewerblichen und sogar industriellen Nutzung im Kommissarium entwickelt wurde. Die Planung setzte diesen Blöcken jedoch nur minimale Straßen- und Stadträume zur Erschließung der Blöcke entgegen, sodass wenig Spielräume für zukünftige Veränderungen durch die öffentliche Hand möglich blieben. Die Planung des Kommissariums endete an der Blockgrenze; dass dies zu Problemen der Erschließung und Dichte führen kann, wurde erst in den 1870er Jahren erkannt. Zumindest die Fehleinschätzung der Bevölkerungsentwicklung in Berlin empfand Hobrecht[48] in der Rückschau 1893 erschreckend, als er über die dadurch entstandene Dichte in den neuen Stadtteilen nachdachte.

Abb. 12 **Vergleich der Blockflächen in Hektar: Friedrichstadt, Luisenstadt, *Waaren-Credit-Gesellschaft*, Bebauunsplanung von 1862 am Kollwitzplatz und am Humannplatz (v.l.n.r.).**

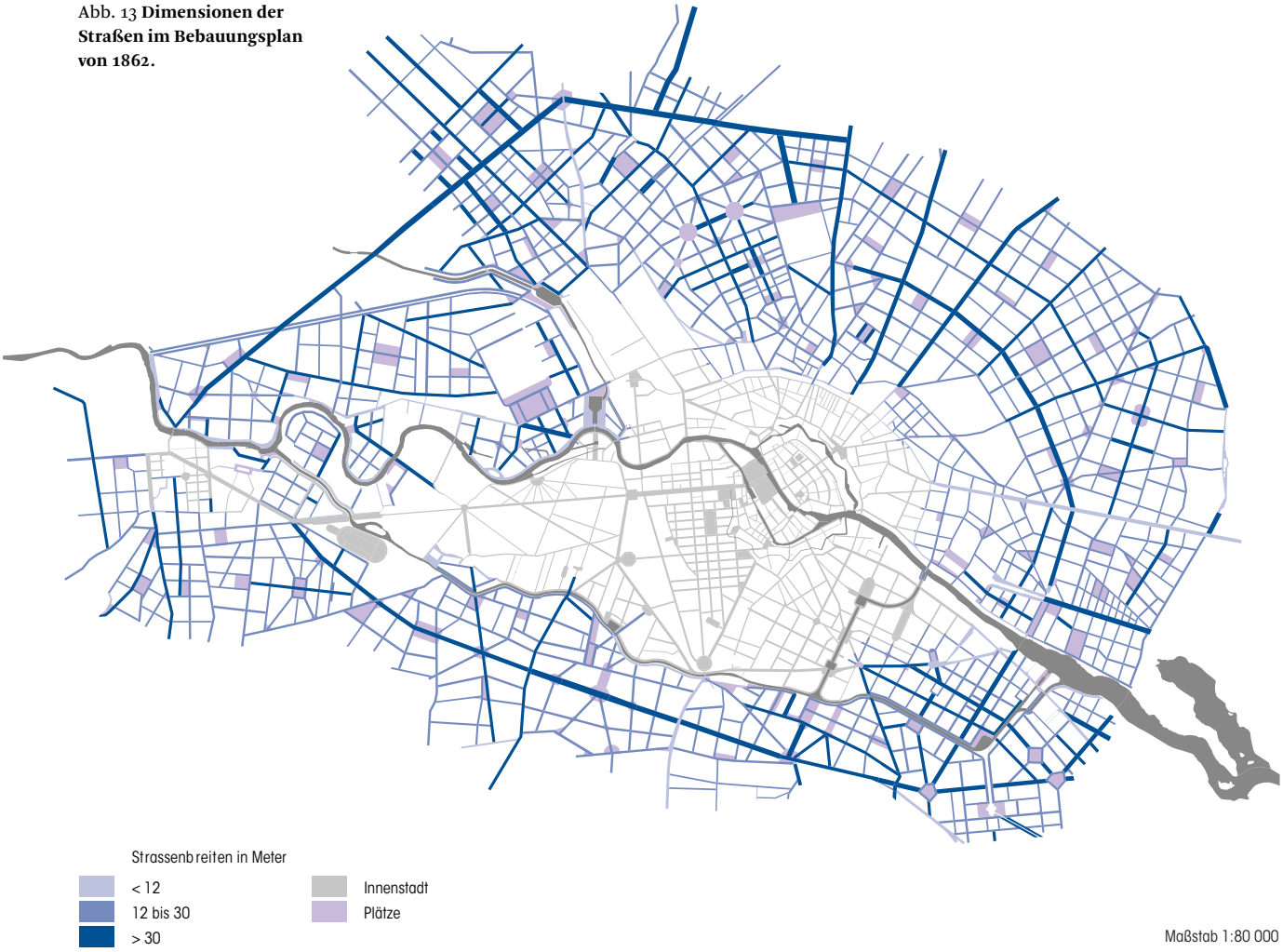


Das Stadtnetz: Promenaden, Straßen und Vorgärten

Die Arbeit des Kommissarium konzentrierte sich auf den Entwurf der neuen Straßen- und Wegeverbindungen außerhalb der Innenstadt. Zuständigkeiten, Besitzverhältnisse und Bestandsbauten engten die Gestaltungsmöglichkeiten der Experten jedoch deutlich ein. Hobrecht wurde instruiert, nach vollständiger Bebauung »alle Straßen-Anlagen, welche voraussichtlich für den künftigen Verkehr erforderlich werden«[49], für das Stadterweiterungsgebiet zu projektieren. Verkehr bedeutete zu dieser Zeit vor allem Fußgänger, Reiter, Droschken, pferdebespannte Omnibusse und Frachtwagen, Postkutschen

43 Vgl. StA Potsdam, PrBr.Rep. 30/Berlin C, Polizeipräsidium, Tit. 20, Nr. 626, Bl. 80f., zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 504.
44 Assmann 1871, Sp. 98f.
45 Prospekt mit Situations- und Bebauungsplan von den Parzellen des Gutsbesitzers Georg Friedrich Kielgan in Berlin 1867 und Prospekt der *Thiergarten-Baugesellschaft* um 1867, siehe S. 305–307.

Abb. 13 **Dimensionen der Straßen im Bebauungsplan von 1862.**



und Lastfuhrwerke (Abb. 14). Die neuen Straßen »müssen sich den vorhandenen in angemessener Weise anschließen, [...] bereits vorhandene Straßen und Wege, insbesondere solche, welche durch Separations-Rezesse festgelegt sind, dürfen nur aus ganz überwiegenden Gründen geändert werden; auch sind die derzeitigen Begrenzungen der Privatgrundstücke mit möglichster Schonung und Vermeidung nicht bebaubarer Abschlüsse zu durchschneiden, was in vielen Fällen durch Verschiebung der neuen Straßen zu erreichen sein wird«[50]. Neben den Instruktionen von der Heydts von 1859 wurde das Kommissarium beim Entwurf des neuen Straßennetzes zusätzlich durch die staatlichen Besitzverhältnisse eingeschränkt. Denn erst im Jahr 1875 wurden alle bis 1837 bereits bestehenden Straßen und Plätze kommunalisiert.[51] Bis zu diesem Zeitpunkt waren sie im Besitz des Königreichs Preußen beziehungsweise später

46 Vgl. Geist/Kürvers 1980, S. 505. Eine detaillierte Abhandlung zur Berliner Mietshaus- und Hinterhofentwicklung findet sich in Geist/Kürvers 1984.
47 Dies bestätigt auch die Querschnitt-Zeichnung Hobrechts, siehe S. 303.
48 Vgl. Strohmeyer 2000, S. 54.
49 Vgl. von der Heydt 1859; zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 485–486 und von der Heydt 1862, Bl. 2.50 von der Heydt 1859, zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 485–486.
51 Durch eine königliche Kabinettsorder vom 01.01.1837 gelangten ab diesem Zeitpunkt alle neu angelegten Straßen ins Eigentum der Kommune. Vgl. Missmann/Klünner 2008, S. 14.



Abb. 14 **Die vielfältigen Verkehrsbewegungen und -mittel auf dem Blücherplatz um 1906. Blick vom Planufer auf die Belle-Alliance-Brücke über dem Landwehrkanal und die Hochbahnstrecke.**

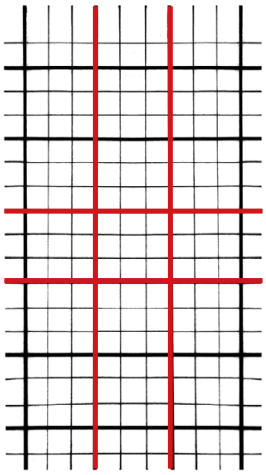
Abb. 15 **(rechts) Motive der Straßenraster und Diagonalstraßen: Das Kommissarium entwickelte neben dem rechtwinkligen Straßenraster inbesondere diagonale Verbindungsstraßen im bestehenden Raster und über divergierende Raster hinaus, um kürzere Erreichbarkeiten zu gewährleisten.**

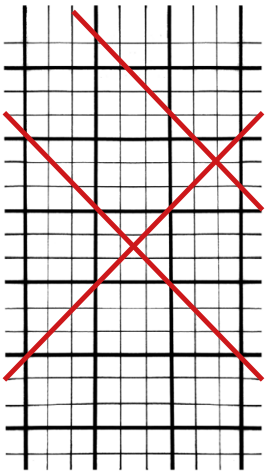
des Deutschen Reichs, die auch für die Unterhaltung und Ausgestaltung zuständig waren. Das hatte zur Folge, dass sich das Kommissarium während der Revisionsjahre bei der Verlegung von Bestandsstraßen zum Teil mit dem Ministerium und zum Teil mit dem Magistrat abstimmen musste. Dies führte zu einer zusätzlichen Orientierung und zum Ausbau bestehender Verbindungen.

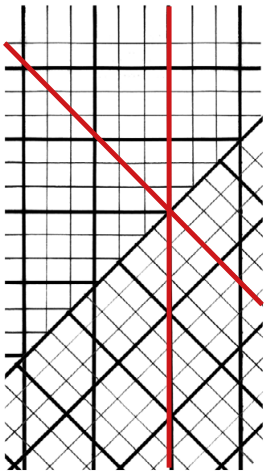
Straßenhierarchie: Ringstraße, Hauptstraße, Nebenstraße

Die Straßen sollten laut von der Heydt je nach Bedeutung als Promenadenstraße (13–15 Ruthen/49–57 Meter), Hauptstraße (7–9 Ruthen/26–34 Meter), Nebenstraße (5–6 Ruthen/19–23 Meter) oder Verbindungsstraße (3–4 Ruthen/11–15 Meter) hierarchisch in unterschiedlichen Straßenquerschnitten organisiert werden. Der Minister konkretisierte und ergänzte diese Straßenhierarchie 1862. Jeder Stadtteil sollte zusätzlich eine zwölf Ruthen (45 Meter) breite, mit Baumreihen bepflanzte Hauptstraße erhalten und der kleinste Straßenquerschnitt sollte fünf bis sechs Ruthen (19–23 Meter) betragen.[52] Die bis dahin kleinste Verbindungsstraße wurde zu diesem Zeitpunkt nicht mehr erwähnt. Vermutlich wurden Straßenquerschnitte unterhalb von 19 Metern als nicht mehr ausreichend eingeschätzt, um den zukünftig erwarteten Verkehr aufzunehmen und demzufolge als Einsparungspotential gekürzt. Die untergeordnete Bedeutung von Verbindungs- beziehungsweise Teilstraßen veranschaulichte Hobrecht bei der Diskussion um den Straßenrückbau im Gebiet der *Waaren-Credit-Gesellschaft*. »Teilstraßen, welche keinem Communicationszweck dienen«[53], sollen beseitigt werden. Dagegen werden »Communicationsstraßen« mit

52 Vgl. von der Heydt 1862, Bl. 2.
53 Hobrecht 1860, Bl. 84.
54 Hobrecht 1860, Bl. 93.
55 Hobrecht 1861a, Bl. 32.
56 Vgl. Hobrecht 1861a, Bl. 34; Hobrecht 1860, Bl. 82, 89, 92 und 111.
57 Vgl. Hobrecht 1860, Bl. 94 und 95.
58 Hobrecht 1860, Bl. 81 und 84 sowie von der Heydt 1862, Bl. 7.
59 Hobrecht schlug dieses Vorgehen für die Straßen 63 und 52 vor. Vgl. Hobrecht 1860, Bl. 82.







mindestens fünf Ruthen (19 Meter) eingestuft, um ihrer besonderen Bedeutung für den Verkehr gerecht zu werden. Besonders in Gebieten mit einer bereits großflächigen Bebauung und einem Straßensystem, das »hinreichend für den Verkehr [ge]sorgt«[54], erklärt Hobrecht das Anlegen von neuen Verbindungsstraßen zur Vervollständigung des Straßennetzes als primäres Ziel. Hobrecht macht aber auch deutlich, dass sich die Straßenausdifferenzierung besonders am Stadtrand auf die Andeutung von Hauptstraßen reduziert.

»Der nordwestliche Theil dieses Gebiets [der Abteilung X] liegt schon in einer so enormen Entfernung von der Stadt, daß einerseits die Ausarbeitung eines speciellen Bebauungsplanes bei dem Mangel [...] vorhandener Wege, Gebäude etc. unräthlich erscheint, weil ein solches Project gewissermaßen in der Luft stehen würde, andererseits ist eine solche aber auch jetzt nicht erforderlich, da es einer viel späteren Zukunft vorbehalten bleiben kann, wenn die Bebauung bis dorthin vorgeschritten sein wird«.[55] Damit unterstrich er die Schemenhaftigkeit des Straßennetzes am Stadtrand und reduzierte die Planung auf Haupterschließungsachsen, die zwischen Bestandsbauten und -gebieten vermitteln.

Im überwiegenden Teil des Erweiterungsgebiets fanden sich demzufolge Ergänzungsverbindungen und wenig hierarchisierte Straßensysteme, die flexibel auf Wachstum reagieren konnten. Das Kommissarium entwickelte deshalb *Diagonalstraßen* und *rechtwinklige Straßenraster* als wiederkehrende Motive der Planung. Wie in der Karte (Abb. 13) ersichtlich und in den Berichten Hobrechts beschrieben, werden Haupt- und Nebenstraßen als Straßennetze rechtwinklig oder parallel als Quer- und Längsstraßen zu den Chausseen angelegt.[56] Einzelne Straßen wurden über die Abteilungsgrenzen hinweg geplant und vermitteln zwischen den unterschiedlichen kleinräumigen Straßensystemen der einzelnen Abteilungen.[57] Hobrecht und von der Heydt stellten heraus, dass an einigen Stellen zusätzlich »diagonale Straßen-Linien zur Erlangung einer leichteren Communication zur Pflicht«[58] wurden. Nur auf diese Weise konnten angrenzende Straßensysteme besser verbunden werden. Dabei wurde eine Hauptstraße aus einem Raster über ein benachbartes Raster hinaus verlängert und durchschnitt dort die rechtwinklige Geometrie. Aber auch Kreuzungsplätze wurden mit zusätzlichen Diagonalen versehen und vermittelten zwischen allen Himmelsrichtungen. Dies wird besonders beim Betrachten der Karte an den Sternplätzen im Norden, an der Verbindungsstraße zwischen dem Baltenplatz und dem Stadtrand in Abteilung XIII im Osten (Abb. 20) und am späteren Savignyplatz im Westen deutlich. Im Falle von Abweichungen vom gewählten orthogonalen Straßensystem entwickelte Hobrecht stadtgestalterische Strategien, um den Eindruck durchgehender Straßenachsen zu gewährleisten. Er empfahl beispielsweise die Platzierung eines größeren Gebäudes, um den geringen Richtungswechsel der eigentlich durchgängig geplanten Straße zu verdecken.[59] Die Erhaltung eines symmetrischen

oder geradlinigen Straßennetzes und die Einheit der Straßensysteme ordnete Hobrecht jedoch den Besitzverhältnissen unter, denn »es würde eine kaum zu rechtfertigende Härte«[60] für die Grundstücksbesitzer darstellen ein entsprechendes System entgegen der Grenzen von Grundstücken und Bebauungen durchzusetzen.

Nicht über den Grundstücksgrenzen, aber über allen Straßenelementen stand die anzulegende Gürtel- beziehungsweise Ringstraße (18 Ruthen/ 68 Meter)[61], die um und teils innerhalb des Stadterweiterungsgebiets vorzusehen war und deutlich in der Karte als breiteste Straße ablesbar ist[62] (Abb. 13). Holtzbrinck bestätigte 1862 den Verlauf der »große[n] Gürtelstraße, welche den Süden von Berlin vom Knie an der Charlottenburger Chaussee bis zur Hasenheide umfaßt, den Norden von Berlin aber in doppelarmen umspannt«[63] (↗ S. 147ff.). Von der Heydt stellte bereits Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieser zentralen Idee fest, die neben den Straßenrastern ein prägnantes Motiv des Plans darstellte. Die äußere Gürtelstraße umfasste das gesamte Stadterweiterungsgebiet »in ununterbrochenem Zuge« und der innere Gürtel verlief unvollständig aufgrund der »inmitten liegenden, bereits dicht bebauten Stadttheile«.[64] Bei der Betrachtung der Ringstraße kam den zu Hauptstraßen erweiterten Chausseen[65] besonderer Bedeutung zu, da »der Verkehr aus dem Mittelpunkt der Stadt nach den an der Peripherie belegenen Stadttheilen und den umliegenden Ortschaften [über die Chausseen] vorzugsweise« geleitet wurde.[66] Die Chausseen wurden mit ausreichend parallel verlaufenden Radialen vervollständigt und untereinander ringförmig verbunden, um »die äußeren Stadtteile unter sich in bequemere Verbindung zu bringen«[67]. Die drei Zeichnungen in Abbildung 16 veranschaulichen diese Ergänzung. Die hohe Bedeutung, die von ministerieller Seite den Radialen zugeordnet wurde, ging vermutlich auch auf eine Planungsentscheidung vor der Arbeit des Kommissariums zurück. Denn neben landschaftlichen Besonderheiten, wie der Spree oder dem Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, dienten vor allem die Chausseen zur Abgrenzung der einzelnen Abteilungen, die von Bauinspektor Köbicke und Rothe Mitte der 1850er Jahre festgelegt wurden.

Handelsminister Holtzbrinck legte damit das Verkehrskonzept – die konzentrische Erschließung der Stadt –, das bis heute Berlin prägt, als »übereinstimmenden Antrag des Polizei-Präsidiums, der Ministerial-Baukommission und des Magistrats von Berlin, resp. Charlottenburg«[68] dem König zur Genehmigung vor. Es wird deutlich, dass durch den Bebauungsplan von 1862 ein konzentrisches Straßensystem aus Transversalen und Radialen gebildet wurde. Dieses System umfasste das gesamtstädtische Straßennetz von Berlin und Charlottenburg; letzteres ist als eigenständiges Straßennetz durch seine Nord-Süd-Orientierung entgegen der Berliner Konzentrik erkennbar geblieben. Während der Nordosten von einer starken Regelmäßigkeit geprägt

60 Hobrecht 1860, Bl. 94.
61 Vgl. Hobrecht 1861a, Bl. 40.
62 Vgl. von der Heydt 1859, zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 485–486.
63 Holtzbrinck 1862, Bl. 182. Eine detaillierte Beschreibung des Verlaufs der inneren und äußeren Gürtelstraße findet sich in von der Heydt 1862, Bl. 4 und 5.
64 von der Heydt 1862, Bl. 5.
65 Chaussee (franz.): eine ausgebaute (Land-)Straße, deren Fahrbahn mit kleingeschlagenen Steinen oder Kies hergestellt wurde; Calcatum (lat.): Straße mit festgestampften Steinen. Vgl. Meyers Großes Konversationslexikon 1905, Bd. 3, Sp. 906.
66 Holtzbrinck 1862, Bl. 182.
67 von der Heydt 1862, Bl. 2.
68 Holtzbrinck 1862, Bl. 190.

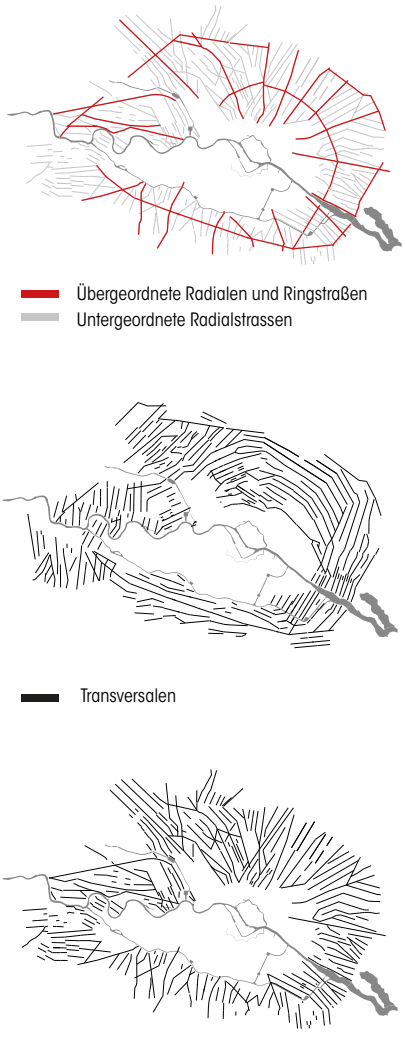


Abb. 16 **Im Bebauungsplan von 1862 wird ein konzentrisches Straßensystem aus Transversalen und Radialen entwickelt, das durch Ringstraßen verbunden ist.**

worden ist, treten im Nordwesten eher Störungen des orthogonalen Systems auf. Das Straßennetz wird von ringförmigen Boulevards, wie der Generalszug im Süden und die Danziger Straße im Nordosten, und Radialen, wie die Potsdamer oder die Greifswalder Straße, dominiert. Die rechtwinkligen Straßenraster, die Radialen und die Doppelringstraße sind wesentliche, wiederkehrende Motive und Strukturelemente des Bebauungsplans.

Planen im Bestand

Abgesehen von den Chausseen, die zwischen der inneren Stadt und dem Stadterweiterungsgebiet als historisch gewachsene Wegeverbindungen weiter genutzt wurden, weist das inselartige Planwerk des Kommissariums weder Eingriffe in die innere Stadt, in innerstädtischen Grenzbereiche oder Bestandsbauten auf. Einen inneren Bebauungsplan für Berlin und das Entwerfen von neuen Straßenzügen lehnte Hobrecht 1870 ab, da dies »endlose Schwierigkeiten«[69] hervorrufen würde. Die Abteilungspläne zeigen nur geringe Teile der Randbereiche der inneren Stadt. Neuplanungen fanden dort nur mit deutlichem Abstand statt (↗ S. 18–19, *Digitalisierung und Analyse eines historischen Kartenwerks*). Im Unterschied zur inneren Stadt zeigte sich im Erweiterungsgebiet außerhalb der Akzisemauer eine Strategie zum Umgang mit den vereinzelten Ansammlungen von Wohn- und Gewerbebauten, Kasernengebäuden oder anderen Bestandsgebäuden. Hobrecht konzentrierte die Planung des Straßennetzes auf eine bessere Verbindung der bereits bestehenden Anlagen im Stadterweiterungsgebiet, wie den Exerzierplätzen oder privaten Entwicklungsprojekten beispielsweise der *Waaren-Credit-Gesellschaft*. Es kommt darauf an »zwischen diesen vorhandenen Anlagen einzelne Straßensysteme oder Straßen so angemessen einzuschieben, daß sie eine möglichst bequeme Communication zwischen dem Vorhandenen vermitteln, als ein neues allgemeines Projekt für die gesamte Abtheilung gewissermaßen ab ovo zu entwerfen.«[70] Um diese Entwurfsanforderung zu erfüllen entwickelte er beispielsweise in den Abteilungen IX und XI verschiedene Straßensysteme, die um die bestehenden Anlagen herum angelegt und verbunden wurden (↗ *Die Idee von Quartieren*). Planen und Bauen im Bestand bedeutete für Hobrecht und das Kommissarium, dass keine modernisierten Verkehrsverbindungen in Verbindung mit Eingriffen in die Bestandsbauten und Grundstücksgrenzen vorgenommen werden. Demzufolge betonte Hobrecht seine Position: »Von der **nachträglichen** Durchführung eines practischen und jedem Verkehrsbedürfniß entsprechenden Straßen**systems** [muss] Abstand genommen werden« [Hervorhebung im Original][71].

Neben der instruierten Bestandsorientierung führte Hobrecht die Verhandlungen mit den privaten Grundstücksbesitzern zur Begründung für seine zurückhaltende Verkehrsplanung an. Denn diese Verhandlungen

69 Architekten-Verein zu Berlin 1870, S. 389.
70 Hobrecht 1860, Bl. 72.
71 Hobrecht 1860, Bl. 93.

seien eine »unfruchtbare Arbeit«[72]. Städtebauliche Motive und Verkehrsverbindungen wurden deswegen bereits in der Ausarbeitungsphase des Bebauungsplans eingeschränkt. Die Planung wendete sich somit auch gegen städtebauliche Gesten in der Tradition von Lenné und Schinkel, die bewusste Eingriffe in den Stadtkörper vorsahen. Besonders die Schwierigkeiten mit der »großen Menge in Betracht kommender Interessen« von Anliegern und Interessenten brachten ihn zu dem Schluss, dass ein »Zustandekommen eines solchen Projects keineswegs als wahrscheinlich angesehen werden kann.«[73] Der Straßenquerschnitt wurde deswegen in der Regel bei vorhandenen Bestandsbauten an die vorliegende Situationen angepasst (↗ S. 68ff.). Auch Hauptmotive des Plans wie die innere Ringstraße stoßen förmlich gegen Mauern und die Promenadenplanung stoppt an den bereits errichteten Gebäuden an der Schönhauser Allee (↗ S. 149, Abb. 9). Nicht nur bereits errichtete Bauwerke stellten ein Planungshindernis dar, sondern auch Gärten und landwirtschaftliche Flächen.[74] Lediglich Neben- und Lagergebäude, wie die »offenen hölzernen Hallen« der Leyschen Bierbrauerei oder die Ziegelei in Abteilung XI, stufte Hobrecht als abrissverträgliche Bestandsbauten ein.[75] Die Anlage zusätzlicher Straßen, die nicht Teil des Plans waren, wurde dagegen von den Grundstücksbesitzern selbst beantragt und konnten durch königliche Zustimmung umgesetzt werden.[76] Wenn zudem »ungünstige Grundstücke« – also nicht rechtwinklige – durch eine Straßenplanung entstanden und »bei den Besitzern kaum Unterstützung« fanden, wurden die Planungen für Verkehrsverbindungen ebenfalls entgegen einem funktionalen Verkehrsnetzes aufgegeben.[77] Dieses Vorgehen unterstreicht die bereits erwähnte realplanerische und liberale Haltung Hobrechts und des Kommissariums, indem auf Block- und Quartiersebene eine Erschließungsplanung privater Bauherren favorisiert und staatlicher Eingriff vermieden wurde.

Nicht nur die Experten im Kommissarium legten größten Wert auf Eigentümerinteressen und Eigentumsgrenzen. Auch die Realisierung der Erweiterungsplanung stand aus Sicht des zuständigen Ministeriums für Handel ganz im Zeichen einer liberalen, privatwirtschaftlichen Stadtentwicklung. Insgesamt resümierte Minister Holtzbrinck 1862, dass »bei Entwerfung des Straßennetzes überall auf die bereits bestehenden Wege, Wasserläufe und Grundstücksgrenzen thunlichste Rücksicht genommen [wurde].«[78] Zur flexiblen Umsetzung und Finanzierung des Straßensystems berichtete Minister Holtzbrinck von einem Modell, das von einer privatwirtschaftlichen Erschließung ausgeht und nur bei zunehmendem Verkehr die öffentliche Hand in der Pflicht beim Straßenbau sieht. »Daß vor der Ausführung eines so großen, auf ein Jahrhundert hinaus berechneten Bebauungsplanes mancherlei Umstände eintreten werden, welche größere oder geringere Abänderungen desselben erforderliche machen, ist nicht zu bezweifeln. [...] Derselbe wird indeß zur Folge

72 Hobrecht 1860, Bl. 93.
73 Ebd.
74 Beispielsweise schränkte Hobrecht die Nebenstraße 58 in Abteilung XI ein, da dort ansonsten »hoch kultivierte Gartenanlagen« durchschnitten würden. Hobrecht 1860, Bl. 79. Auch den Erwerb des Terrrains der Wollankschen Weinberge zur Errichtung einer Straße stellte Hobrecht infrage und argumentierte deswegen gegen die Verlegung von Straße 69. Vgl. Hobrecht 1860, Bl. 81.
75 Hobrecht 1860, Bl. 79 und 92.
76 Vgl. Hobrecht 1861a, Bl. 40; Holtzbrinck 1862, Bl. 186–190.
77 Hobrecht 1860, Bl. 83 und 95.
78 Holtzbrinck 1862, Bl. 183.

haben, daß diejenigen Besitzer, welche ihre Grundstücke als Baustellen zu verwerthen beabsichtigen, [...] ihre Grundstücke berührenden Straßenanlagen zur Ausführung bringen werden. Insoweit die projektierten Straßen und Plätze nicht auf diese Weise im Wege des Privat-Unternehmens zur Ausführung kommen, werden dieselben von der Commune anzulegen sein, sobald das Bedürfniß des steigenden Verkehrs solches erfordert.«[79]

Obwohl der Minister feststellte, dass es sich um eine Planung handelt, die mehrere der folgenden Generationen betreffen werde, sah er vorrangig die privaten Bauherren als Hauptverantwortliche zur Gestaltung der Straßen und öffentlichen Räume. Nur für das Vorhaben »der großen Gürtelstraße, bei deren Projektierung die Allerhöchsten Intentionen wesentlich mit maßgebend« waren, erwägte er die Möglichkeit einer Staatsbeihilfe zur Finanzierung der Promenade, sobald diese realisiert werden würde. Eine der Kernideen des Plans – die Ringstraße – wurde damit privatwirtschaftlicher Verantwortung unterstellt. Das Ministerium behielt sich eine Beteiligung an der Gestaltung des Straßenraums vor und sah keinen Bedarf vor der Ausführung eigene Interessen zu vertreten. »Wie das zwischen den Baufluchtlinien belegene Terrain einzurichten, insbesondere inwieweit dasselbe den Eigenthümern zur Benutzung als Vorgärten zu belassen oder aber zu öffentlichen Promenaden und Schmuckanlagen zu benutzen sein wird, ist in dem Plan absichtlich nicht angegeben, da die diesfälligen Bestimmungen stets nur nach Maßgabe der bei der Ausführung jeder neuen Anlage obwaltenden Verhältnisse getroffen werden kann.«[80]

Damit herrschte zwischen Hobrecht, den Verantwortlichen des Kommissariums und dem Ministerium Einigkeit darüber, dass die Ausgestaltung des öffentlichen Raums und die Realisierung des Straßennetzes in privatwirtschaftlicher Verantwortung liegen. Gestaltungsfragen wurden auf die Zukunft verschoben. Als planende Experten schafften sie die Voraussetzung zur Erschließung des Baulands mit so wenig wie möglich Einschränkungen oder Belastungen für die Grundeigentümer. Planideen und -motive, aber auch eine funktionale Planung, wurden den Interessen der Grundeigentümer nachgeordnet, wie die Beispiele der Straßenverlegungen oder die Einschränkung der inneren Ringstraße zeigen.

Dass die Erweiterung des Straßennetzes finanziell als privatwirtschaftliche Entwicklung angegangen wurde, ist als pragmatische Konsequenz aus den vorherrschenden Besitzverhältnissen zu verstehen. Die kommunalen und staatlichen Akteure hatten 1862 kaum Flächen in ihrem Besitz, um eigene Infrastruktur- oder Entwicklungsprojekte im Stadterweiterungsgebiet umzusetzen. Ein Blick auf die Besitzverteilung des Grund und Bodens im Stadterweiterungsgebiet (Abb. 17) beweist, dass 1862 nur wenige Flächen dem Magistrat oder dem Königreich selbst gehörten. Das Entwicklungsgebiet der Urban-Schlächterwiesen, das bereits seit Beginn der 1850er Jahre beplant wurde, zeichnete sich durch Ankäufe von großen Blockflächen aus. Vergleichbar

79 Holtzbrinck 1862, Bl. 186–190.
80 Ebd.

zusammenhängende Gebiete des Magistrats existierten nur deutlich weiter von der inneren Stadt entfernt, in der Nähe des Osthafens zwischen den Wasserwerken sowie der Spree und im Nordwesten an der Stettiner Bahnstrecke sowie an der Reinickendorfer Chaussee (heute Reinickendorfer Straße) am ehemaligen Artillerie-Exerzierplatz. Außerdem verfügte der Magistrat über den so genannten Magistratspark an der Lohmühleninsel und weitere kleine Flächen. Bedeutende institutionelle und staatliche Grundstücksbesitzer waren das Militär, die Kirche und die Reichsbahn. Die Exerzierplätze im Norden und Süden mit dazugehörigen Flächen dominierten ganze Stadtgebiete. Die Kirche verfügte über weite Teile des Nordostens und die Reichsbahn hatte bereits Flächen für den Ausbau der Stettiner Bahn, für die Hamburger Bahn und auch für die noch zu errichtende Görlitzer Bahn in ihrem Besitz. Dies ist umso erstaunlicher, da die Abteilung I die Eisenbahnplanung völlig negierte (↗ *Der Wandel von Schifffahrts- und Bahninfrastruktur*).

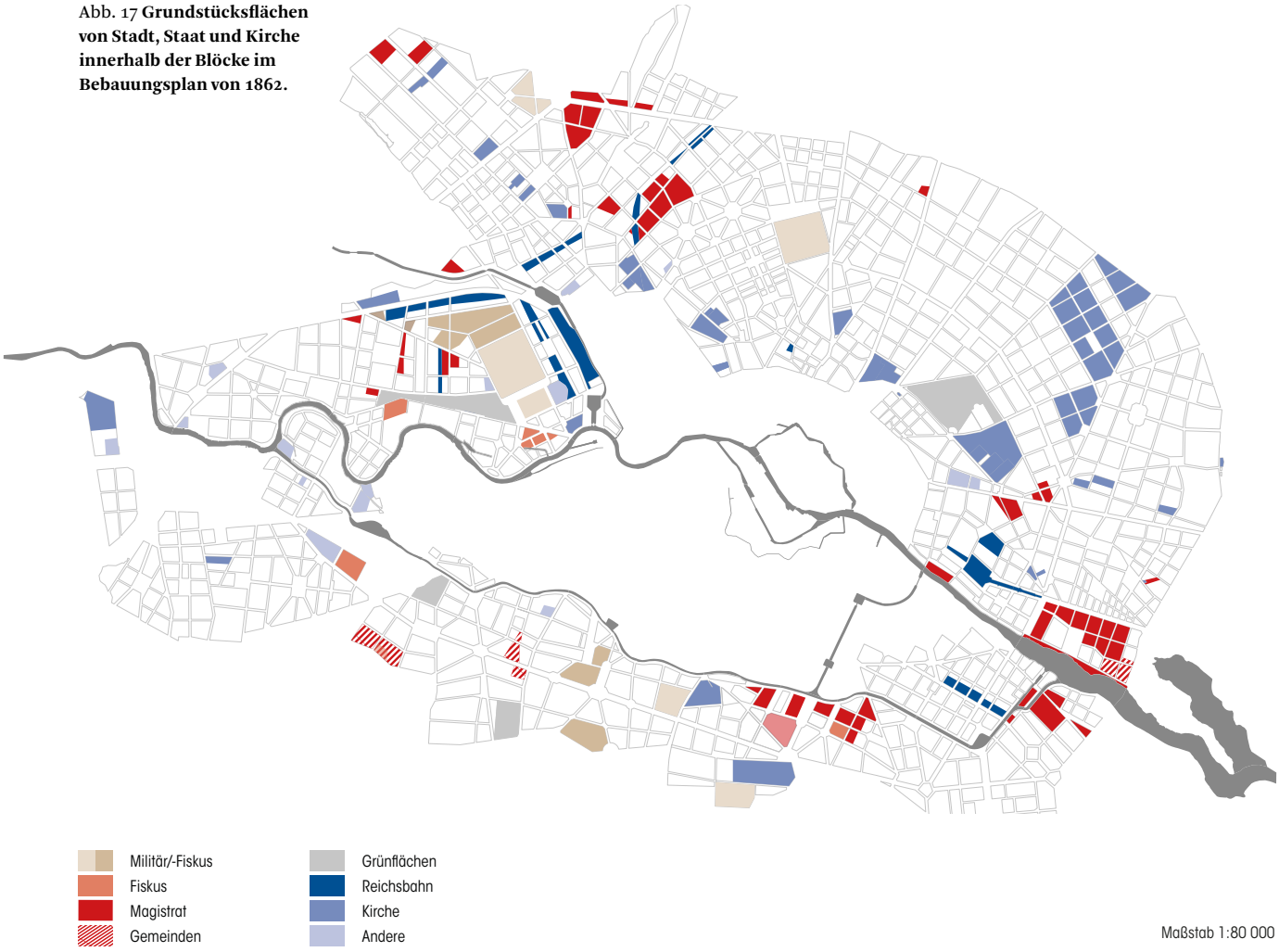
Straßengestaltung

Die Orientierung der Straßen richtete sich primär nach den vorhandenen Landstraßen, Grundstückgrenzen und eventueller Bebauung und sekundär nach architektonischen oder landschaftlichen Blickbeziehungen. Von der Heydt instruierte Hobrecht über die Lage der Straßen in Richtung Südwest nach Nordost beziehungsweise Nordwest nach Südost, darüber hinaus sollten sie auf hervorragende Bauwerke wie Kirchen oder Monumente und landschaftliche Besonderheiten wie Wasserspiegel, Wald- oder Gartenpartien ausgerichtet werden.[81] In Abteilung X orientierte Hobrecht die Gürtelstraße sogar zentral an der Achse zur Kuppel des Charlottenburger Schlosses.[82] Neben- und Verbindungsstraßen wurden von Hobrecht und dem Kommissarium teilweise nur unter der Voraussetzung der zukünftigen Errichtung von »monumentalen Gebäuden« eingeplant.[83] Aber auch einer Erweiterung des Straßenquerschnitts konnte die Folge sein, wenn besondere öffentliche Gebäude in der Achse der Straße zu erwarten waren. So legte Hobrecht mit Blick auf die zukünftige Verlagerung der Kasernen von der Innenstadt an den Stadtrand am Exerzierplatz zur einsamen Pappel die Avenue 9 in der Abteilung XI (↗ S. 297, Abb. 9) an. »Sie führt gerade auf den Mittelbau des Kasernengebäudes, dessen architectonische Bedeutung eine so breite und elegante Zuführungsstraße voll motiviert.«[84] Das Kommissarium führte in der städtebaulichen Tradition Lennés die Ausrichtung von Straßen auf herausragende, öffentliche Bauwerke fort. Diese Blickachsen waren jedoch bedingt; sie orientierten sich kaum am Bestand, sondern nur an potenziellen Standorten repräsentativer Bauten für die keine Planungen vorlagen.

Die Aufteilung und Ausgestaltung der Straßenräume wurde anhand von Straßenquerschnittszeichnungen detailliert beschrieben sowie von Hobrecht

81 Vgl. von der Heydt 1859, zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 485–486.
82 Ein auf die Kuppel ausgerichtetes Teilstück der Ringstraße, der heutigen Seestraße, wurde realisiert. Vgl. Hobrecht.1861a, Bl. 27.
83 Hobrecht 1861a, Bl. 34 und 36.
84 Hobrecht 1860, Bl. 89.

Abb. 17 **Grundstücksflächen von Stadt, Staat und Kirche innerhalb der Blöcke im Bebauungsplan von 1862.**



diskutiert und vorgeschlagen.[85] Nicht nur auf der prominenten Ringpromenade, sondern auch in den Nebenstraßen wurde unter anderem die Anlage von Vorgärten in Alternativen diskutiert. Einerseits wurden »Vorgärten in allen Nebenstraßen als bedenklich«[86] von Hobrecht eingeschätzt, da deren Pflege nicht sichergestellt war und sie die Läden mit Schaufenstern in der Erdgeschosszone behindern würden (↗ S. 137). Hobrecht plädierte dafür, »[einen] nicht allzugroßen Theil der Nebenstraßen« mit der notwendigen Straßenbreite zu versehen und Baum- sowie Rasenanlagen in der Straßenmitte mit jeweils getrennt zu gestaltenden Straßentypen zu gestalten.[87] Insgesamt votierte Hobrecht gegen ein Pariser Straßenmodell mit den »maßlosen Breiten«[88] der neuen Boulevards, die »jeden architectonischen Total-Eindruck auf[lösen],

85 Vorgärten wurden auf den Abteilungsplänen für Neuplanungen nicht ausgewiesen, sie wurden nur textlich anhand der einzelnen Straßen beschrieben. Siehe *Die Idee von Quartieren.*
86 Hobrecht 1861a, Bl. 24.
87 Hobrecht 1861a, Bl. 25 und 26.
88 Hobrecht 1861a, Bl. 26.

die Häuser erscheinen winzig, und die Straße sieht aus wie ein Dorfanger«.[89] Hier kamen die Reiseerfahrungen Hobrechts vom Spätsommer des Vorjahres 1860 nach London und Paris zum Tragen. Er plädierte für eine Anlage der Berliner Straßen nach Londoner Vorbild. »Man kann die beiden Straßenseiten verschieden behandeln, so daß auf der einen Seite für den durchgehenden Hauptverkehr ein breiter Straßendamm und ein Bürgersteig ohne Vorgärten, auf der anderen Seite aber ein schmaler, vielleicht chaussierter Straßendamm mit schmalen Bürgersteigen und breiten Vorgärten projectirt wird, in diesem Fall würden die beiden Straßendämme durch eine Promenade oder einen Rasenstreifen zu trennen sein. Eine solche Anlage [...] nimmt Rücksicht auf die verschiedenen Bedürfnisse der verschiedenen Bewohner einer Straße; an dem breiten Straßendamm ohne Vorgärten mit dem durchgehenden Verkehr placiert sich der Kaufmann und das Gewerbe, an den schmalen, seitwärts herausgerückten Straßendamm mit Vorgärten der der Ruhe bedürftige Theil der Bevölkerung – der Gelehrte, der Beamte, der Künstler.«[90]

Flexible Straßenquerschnitte auf Grundlage von Vorgärten ermöglichten aus der Sicht Hobrechts ausreichend Spielraum, um auf individuelle Anforderungen und Bedürfnisse der Nutzer zu reagieren. Unterschiedliche Grünelemente waren unverbindlicher Bestandteil der Straßennetzplanung, da keine rechtliche Handhabe existierte (↗ *Städtebauliche Motive im ›Hobrechtschen Berlin‹* und *Die Idee von Quartieren*). Damit wurden auch Rasenstreifen, Baumalleen oder Vorgärten Teil der Aushandlungs- und Umverteilungsprozesse: Zuerst zwischen den Interessen von Privatbesitzern und staatlichen Planern und später, in Anbetracht des steigenden Verkehrsaufkommens, innerhalb eines festgelegten Querschnitts.

Während sich der Entwurf des Stadtnetzes maßgebend aus den bestehenden Bedingungen – Wegeverbindungen, Parzellengrenzen, staatliche Einrichtungen, private Baugebiete – ergab, bot der Straßenquerschnitt die größten Gestaltungsspielräume, die das Kommissarium mit einer Grüngestaltung diskutierte. Darüber hinaus konnten im Zuge der Untersuchung des Stadtnetzes zwei weitere bemerkenswerte Erkenntnisse nachgewiesen werden. Zum einen wurde im Rahmen der Erarbeitung des Bebauungsplans von 1862 unter der Leitung von Hobrecht das noch heute gültige Verkehrskonzept Berlins einvernehmlich zwischen Stadt, Staat und Planungsexperten festgelegt und formal genehmigt: die konzentrische Erschließung der Stadt auf Grundlage der historischen Chausseen, die als Radialen bis heute die städtischen Haupterschließungsrouten bilden. Zum anderen wird der liberale Planungsansatz der Experten bei der Planung der Straßenräume deutlich. Obwohl die Bebauungsplanung des Kommissariums dem Modell eines primären Erschließungssystems folgte, zentrale Motive des Plans mit dem Straßennetz verbunden waren und sich der Plan auf wenige Motive stützte, wurden die Interessen und

89 Hobrecht 1861a, Bl. 26.
90 Hobrecht 1861a, Bl. 25 und 26.

das Eigentum der privaten Grundbesitzer im Konsens zwischen Hobrecht, dem Kommissarium und dem Ministerium diesen zentralen Ideen der Planung übergeordnet. Dies hatte zur Folge, dass bereits während der Ausarbeitung des Plans der Kommissarius Hobrecht und die verantwortlichen Minister die vorliegende Planung unter dem Vorbehalt einer ohnehin notwendigen Revision zur Genehmigung vorlegten. Darüber hinaus trat der auf ein Minimum begrenzte öffentliche Straßenraum in Konkurrenz zu den Interessen der privaten Grundbesitzer in Form von Vorgärten.

Die Stadtraumfolge: Straßenerweiterungen, Plätze und Parks

Die Integration von unterschiedlichen Platz- und Freiraumtypologien im gesamten Stadterweiterungsgebiet ist das prägendste Element des öffentlichen Raums im Bebauungsplan. Neben der bereits beschriebenen Doppel-Ringpromenade wurde eine Vielzahl von öffentlichen Räumen platziert. Insbesondere die vom Kommissarium unter Hobrechts Leitung zu verteilenden *freien Plätze* erscheinen auf der Karte als wiederkehrendes Motiv des Plans. Hobrecht erhielt auch zu diesem Punkt konkrete Instruktionen von der Heydts. »Freie Plätze sind erforderlich möglichst gleichmäßig zu verteilen, und dazu namentlich, wenn auf denselben Kirchenbauten in Aussicht genommen werden, soweit tunlich die höchstgelegenen Terrainflächen, ferner Fluß, Kanal oder Hafenufer zu wählen; auch ist auf geeignete Bepflanzung derselben Bedacht zu nehmen«.[91] Zwar sind die freien Platze die prominenteste Platztypologie, doch darüber hinaus entwickelte das Kommissarium weitere Formen und Arten öffentlicher Stadträume, die wenig ausgearbeitet sind, aber anhand der Lage, Form und Verteilung unterschiedlichen Funktionen im Stadterweiterungsgebiet zugeordnet sind.

Form, Lage und Verteilung

Die Versorgung der neuen Stadtteile mit *freien Plätzen* und die »angemessene Verbindung derselben mit den zunächst gelegenen Hauptstraßen« ist beim Entwerfen in Stadterweiterungsgebieten mit zahlreichen Bestandsstraßen einer der Gestaltungsgedanken Hobrechts in den Erläuterungsberichten.[92] Überwiegend unregelmäßige vier- sowie dreieckige Plätze und wenige vieleckige Plätze wurden in das mosaikartige Blockmuster der Stadterweiterung eingefügt. Diese wiederkehrenden Motive wurden aufgrund von zwei Gestaltungsstrategien entwickelt: Einerseits anhand von Straßenkreuzungen und andererseits im Zentrum der bereits vorgestellten Straßenraster. In bebauten wie unbebauten Gebieten wurden die öffentlichen Plätze vom Kommissarium im Zentrum der bereits beschriebenen Straßenraster geplant.[93] Durch diese zentrale Positionierung und die Kombination der Freiplätze mit den entwickelten Rasterstrukturen entstand ein Bild von Siedlungseinheiten[94]

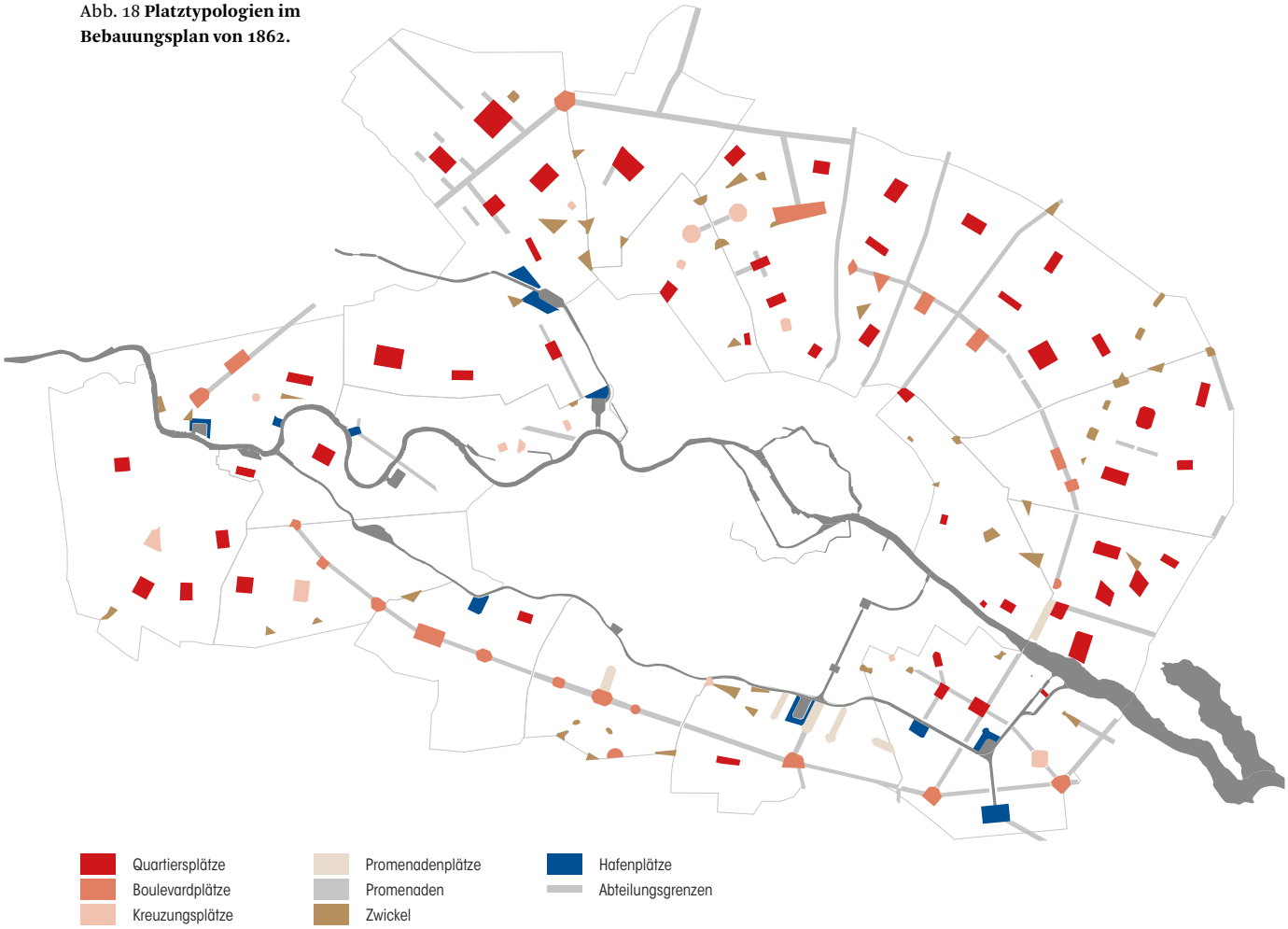
91 Vgl. von der Heydt 1859, zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 485–486.
92 Hobrecht 1861a, Bl. 38.
93 Hobrecht 1861a, Bl. 35.
94 Zur begrifflichen Einordnung siehe Kapitel *Der Entwurf und seine Verfasser.*

(↗ *Die Idee von Quartieren*). Bezüge zum Friedrichstädtischen Gendarmenmarkt drängen sich auf, da dort auch inmitten eines rechtwinkligen Straßenrasters ein Freiplatz positioniert wurde. Von ministerieller Seite wurde abseits des Friedrichstädtischen Vorbilds immer wieder betont, dass die Größe und Form der Plätze abwechseln müsse, dass eine ausreichende Zahl zweckmäßig verteilt werden müsse und »im Interesse der zweckmäßigeren Bebauung […] dieselben thunlichst mit geradlinigen Grenzen und rechteckig projektiert« werden sollen.[95] Grundsätzlich wurden diese Plätze länglich oder quadratisch in einer meist zugrundeliegenden Symmetrie angelegt.[96] Dabei entstanden entgegen des rechtwinkligen Gendarmenmarkts jedoch auch trapezförmige Figuren, da durch die Orientierung an den Bestandsstraßen kein rechter Winkel entstehen konnte. Gleichwohl wurden auch Plätze als regelmäßige Acht- und Vielecke an übergeordneten Verbindungen angelegt, die jedoch nur wegen der hohen »Anzahl der vorhandenen hier zusammenstoßenden Straßen«[97] angelegt wurden und nicht wegen einer formalisierten Komposition.[98] Diesem funktionalen Prinzip folgend wurden nur in den Abteilungen VII, IX und XI insgesamt drei halbrunde und zwei runde Plätze beziehungsweise Sternplätze vorgesehen, die über eine funktionale Komposition hinaus auch eine ästhetisierte Form aufweisen. Ein unauffälliges weiteres Freiraummotiv findet sich ebenfalls am Schnittpunkt von Wegeverbindungen: An Kreuzungen von untergeordneter Bedeutung mit spitzen Winkeln fügte das Kommissarium dreieckige Flächen ein, die weniger eine explizite Platzfläche auswiesen und eher zur besseren Verwertung der Baugrundstücke dienten – die Zwickel. Das Kommissarium verteilte somit im gesamten Stadterweiterungsgebiet unregelmäßige und rechtwinklige Plätze. Sie entstanden auf Grundlage des Friedrichstädtischen Vorbilds und der Vorgabe möglichst rechtwinklige Parzellen für »angemessene Bauplätze« zu entwickeln. Aufgrund der Kreuzungsfunktion variieren die Formen.

Im Gegensatz zu diesen wiederkehrenden Motiven treten auch prägnante Einzelmotive im öffentlichen Raumgefüge auf. Besonders die Vorplanungen von Lenné und die Planungen der Terraingesellschaften schafften zusammenhängende Platzfiguren, die sich durch Ihre Symmetrie und Dimension auszeichnen, wie die in die Erweiterungsplanung hineinkopierten Hafen- und Promenadenplätze an den Urban-Schlächterwiesen (↗ S. 157) oder die Platz- und Promenadenanlagen der *Waaren-Credit-Gesellschaft* (↗ S. 306). Im gesamten Plangebiet existieren eigentlich nur zwei symmetrisch gestaltete Platzgeometrien, die keiner Vorgängerplanung zugeordnet werden können: Die vier korrespondierenden Stern- und Halbsternplätze in Abteilung IX sowie XI (↗ S. 296, Abb. 8) und die Doppelplatzanlage am dreiblättrigen Hafenbecken in Abteilung I. Erstere sind auch deswegen zu erwähnen, da beide über die Abteilungsgrenzen hinaus in einer starken

95 von der Heydt 1862, Bl. 3; Holtzbrinck 1862, Bl. 184.
96 Hobrecht 1861a, Bl. 34; Hobrecht 1860, Bl. 82.
97 Hobrecht 1861a, Bl. 35.
98 Außerdem beschrieb Hobrecht den Platz F in Abteilung X als »eine Art Kreuzform«, obwohl der Platz quadratisch ist. Hobrecht 1861a, Bl. 34.
99 Sie verläuft von der Frankfurter Allee über den Baltenplatz (heute Bersarinplatz) und der Ringbahn unweit des Bahnhofs Zentral-Viehhof bis Landsberger Allee/Oderbruchstraße/Landsberger Chaussee.

Abb. 18 **Platztypologien im Bebauungsplan von 1862.**



Maßstab 1:80 000

Symmetrie entworfen wurden. An dieser Stelle zeigt sich ein Zusammenhang zu den Sternplätzen der Erweiterungsplanung von 1830 (↗ S. 38, Abb. 4). Bei letzterem ist ein ideengeschichtlicher Zusammenhang zu Lenné durch Abbildung 19 (↗ S. 86) zumindest nicht von der Hand zu weisen. Darüber hinaus wurde entlang der Straße Nr. 50 (heute Thaerstraße)[99] zwischen derselben und der Landsberger Chaussee eine y-artige Platzfolge entworfen, die schon allein durch die alphabetische Bezeichnung der Abfolge keinem Zufall geschuldet war (Abb. 20 und 22). Es gibt nur einzelne Platzfiguren im Bebauungsplan, die auf die Arbeit des Kommissariums unter der Leitung Hobrechts zurückzuführen sind und nicht aus den Bedingungen des Straßennetzes und der Blockzuschnitte hergeleitet werden, sondern auch zu einer zusammenhängenden Figur zusammengefügt werden.

Die Positionierung der Plätze richtete sich primär nach der Hierarchie und der Orientierung des Straßensystems. Der zweite Aspekt betraf die Ergänzung des vorhandenen Platzgefüges nach einem konkreten Kennwert, der die maximale Entfernung zwischen Plätzen bestimmte. Entlang der inneren und äußeren Gürtelstraße und an Verbindungsstraßen wurden Plätze im gesamten Stadterweiterungsgebiet angeordnet.[100] Wie bereits angedeutet, wurden an Schnittpunkten von Straßen und besonders bei Straßenkreuzungen von drei und mehr Verbindungen Freiplätze mit dem Zweck »das Zusammentreffen aller dieser Straßen zu vermitteln«[101] arrangiert. Auch Minister von der Heydt unterstützte diese Aussage Hobrechts und forderte, dass »kleinere Plätze besonders da anzuordnen [sind], wo mehrere Straßen in spitzen Winkeln zusammentreffen.«[102] Dies hatte zur Folge, dass die Zusammenschau der Plätze einen willkürlichen und wenig komponierten Eindruck hinterließ. Neben den Kreuzungsplätzen sind vom Straßennetz lediglich tangierte oder versetzte Platzflächen meist mittig in den Abteilungen und den Blockrastern zu erkennen. Bei der Positionierung von Plätzen spielten aber auch Besitzverhältnisse an Grund und Boden eine große Rolle. Falls vorhanden, wurden minderwertig bebaute[103] oder unbebaute, magistratseigene[104] Flächen zur Kostenersparnis bevorzugt. Dazu zählten auch große Flächen, die einem Privatbesitzer gehörten und eine einfache Umwandlung der Fläche ermöglichten. Denn die »erheblichen Vortheile« des alleinigen Grundstückseigentümers durch die neuen Straßenanlagen »macht die leichte Anlegung eines so großen Platzes nicht unwahrscheinlich«[105], schrieb Hobrecht. Aber auch die Höhenlage des Terrains wurde als Kriterium zur Positionierung benannt, um die genaue Fläche eine Platzes festzulegen.[106] Da das Erweiterungsgebiet über wenige Erhebungen[107] verfügte, spielte das Kriterium der Höhenlage eine untergeordnete Rolle. Die Positionierung der Plätze erfolgte weniger aus topographischen oder formalistischen Gründen, sondern vornehmlich auf Grundlage von funktionalen Entscheidungen – dem rechtwinklige Ausbau von übergeordneten Kreuzungen – in Verbindung mit monetären Aspekten, wie verwertbarer und kostengünstiger Baugrundstücke (Abb. 21).

Diesem funktionalen Prinzip folgten auch die *Freiplätze*, da sie abseits von bestehenden Wegeverbindungen im Mittelpunkt der rechtwinkligen Straßenraster positioniert wurden, um eine zentrale Erreichbarkeit innerhalb der Baugrundstücke zu gewährleisten. Da diese Plätze nicht immer von kreuzenden Straßen positioniert wurden, bestimmte ein konkreter Kennwert auch deren Lage. Der Kommissarius stellte fest: »Freie Plätze sind überwiegend in Entfernung von 100 bis 150 Ruthen [377 Meter bis 565 Meter] ziemlich gleichmäßig über das ganze Straßennetz vertheilt.«[108] Minister von der Heydt gab die historische Referenz der Entfernungen zwischen dem Opernplatze, Gendarmenmarkt, Hausvogteiplatz und Dönhoff-Platzes »als maßgebend«[109] an (↗ S. 48, Friedrichstadt). Diese Orientierung an den bestehenden

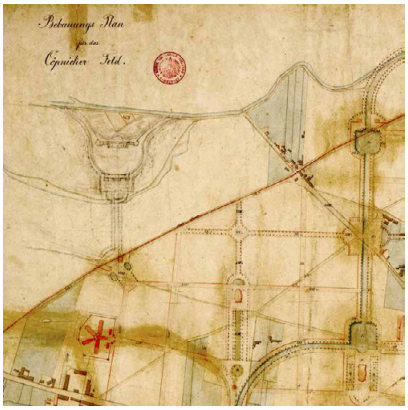


Abb. 19 **Bleistiftskizze von Friedrich Wilhelm IV. zur Erweiterung von Lennés Planungen im »Bebauungsplan für das Cöpenicker Feld« (1841). Hinzugefügt wurde eine repräsentative Anlage und ein Hafenbecken beziehungsweise Badebassin auf dem Gebiet der späteren Abteilung I.**

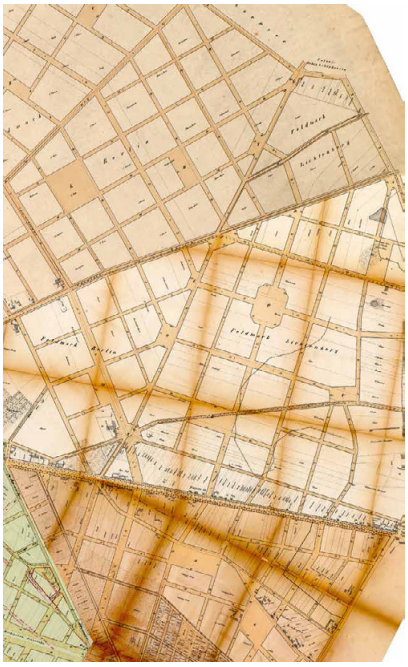


Abb. 20 **Vom Frankfurter Tor bis zum Rand der Stadterweiterungsplanung spannt das Kommissarium eine Raumfolge von Zwickeln, die sich an der Landsberger Allee y-artig gabeln.**

Abb. 21 **Verteilung der Plätze im Bebauungsplan von 1862.**



Plätzen der Berliner Innenstadt bestätigte Hobrecht rückblickend 1870.[110] Dass dazu eine deutliche Überschreitung der anvisierten Entfernungen zwischen den Plätzen in der finalen Planung von 1862 vorlag, erwähnte Hobrecht nicht. Was Hobrecht unter einer »angemessenen« und »gleichmäßigen« Entfernung zwischen den Plätzen verstand, zeigt die Karte (Abb. 22). Hobrecht definierte in den Berichten klare Grenzen zur Erreichbarkeit der Plätze. Die minimale Toleranz lag bei etwa 300 Metern zwischen zwei Plätzen. In Abteilung XI machte er deutlich, dass eine Entfernung von über 1000 Metern zwischen den Plätzen deutlich zu weit sei. Dort argumentierte er mit der breiten Avenue 9, die platzähnliche Charakteristiken aufweist und durch eine Entfernung von 800 Metern zwischen Platz F und der Avenue eine angemessener Verteilung der Plätze entstehen würde. Beispielsweise wurde auch Platz D in Abteilung X nur deshalb vorgesehen, weil er »über die Entfernung der Plätze

100 Hobrecht 1860, Bl. 79 und Bl. 82.
101 Hobrecht 1860, Bl. 81 und Bl. 85.
102 von der Heydt 1862, Bl. 3.
103 Der nicht in den Abteilungen eingezeichnete, aber im Erläuterungsbericht erwähnte Platz B der Abteilung XI wurde auf dem Grundstück der Lorbergschen Baumschule vorgesehen, da dort »vorraussichtlich wohl die Absicht zu bauen, nicht vorliegt« und »der dereinstigen Erwerbung des Terrains resp. der Freihaltung desselben von Gebäuden keinen zu großen Schwierigkeiten sich entgegenstellen werden.« Hobrecht 1860, Bl. 79.
104 Platz J in Abteilung X, siehe Hobrecht 1861a, Bl. 35.
105 Hobrecht 1860, Bl. 82.
106 Platz A in Abteilung XI, siehe Hobrecht 1860, Bl. 78.

von einander gegebenen Grundsätzen hier nothwendig wird.«[111] Damit legte Hobrecht die instruierte Vorgabe gerade in der oberen Toleranz sehr großzügig aus; es gibt einen Unterschied von über 200 Metern zur Vorgabe. Aus Hobrechts niedergeschriebener Diskussion der Platzdistanzen in den Erläuterungsberichten konnte ihm als Kommissarius damit eine anvisierte Entfernung von 300 bis 800 Metern zwischen den zu verteilenden Plätzen zugesprochen werden.[112] Die Karte (Abb. 21) macht deutlich, dass kein engmaschiges Netz aus Plätzen entstand, vielmehr gewinnt man den Eindruck, dass einige Orte der Stadt besser mit Plätzen versorgt wurden als andere. Assmann stellte 1871 fest, dass Berlin einen Mangel an öffentlichen Plätzen besäße.[113] Die Versorgung der Stadt mit Freiräumen wurde zu einem der Hauptkritikpunkte der Stadtentwicklung Berlins. Bereits in der Konzeption der Freiräume von 1862 wurde eine Unterversorgung gegenüber den instruierten Zielen deutlich; diese wurde jedoch vom Kommissarium, dem Polizeipräsidium und dem Ministerium akzeptiert.

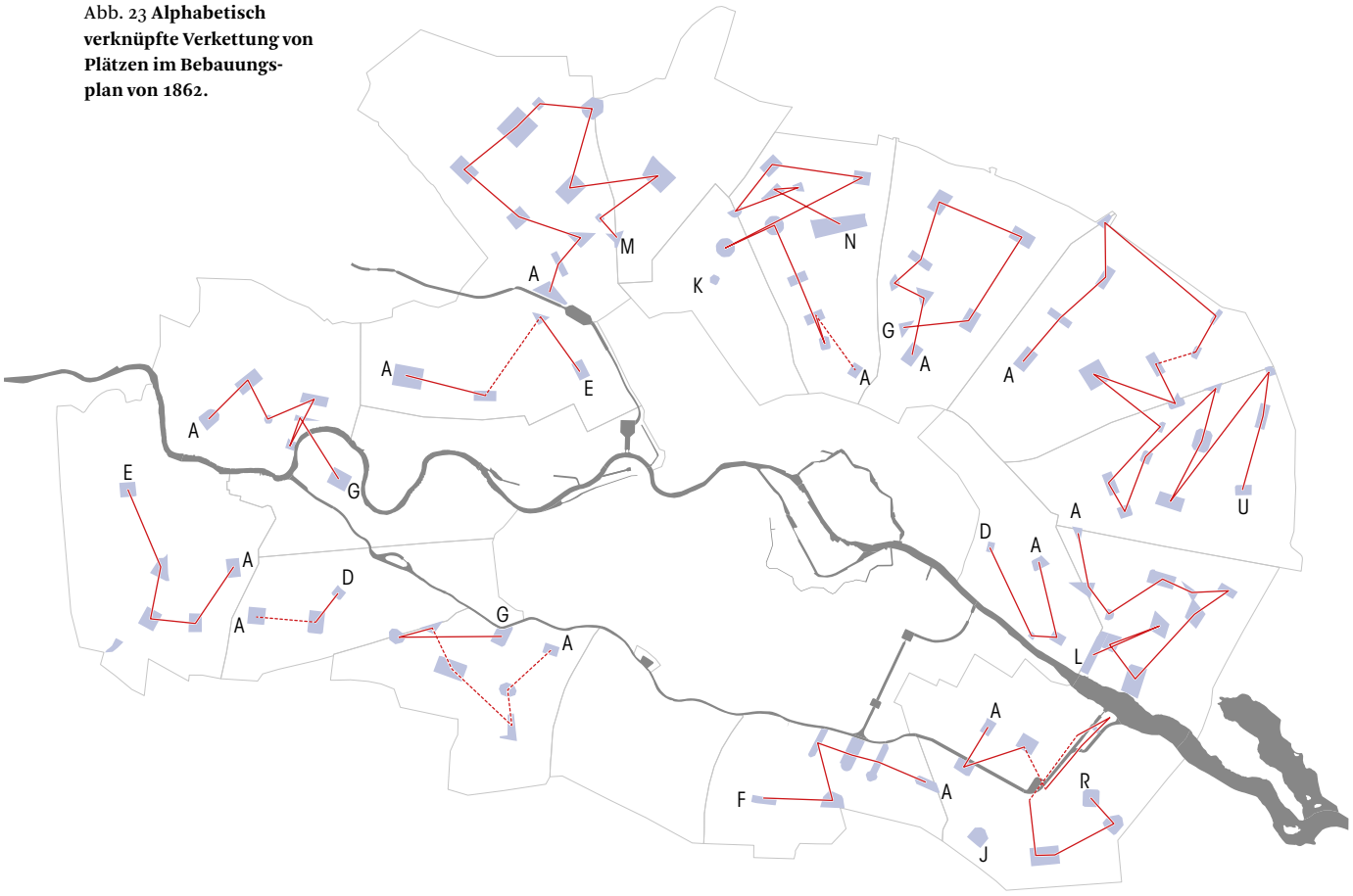
Platzchiffren

Die Darstellung der Plätze erfolgte sehr uneinheitlich: mit Blockkanten eingefasste Flächen stehen farblich gleich akzentuierten Baublöcken und Straßenerweiterungen gegenüber. Nur kartographische Signaturen ermöglichen die eindeutige Zuordnung von Plätzen, die das Kommissarium erarbeitete und als solche klassifizierte. In den Abteilungsplänen – und darüber hinaus in den späteren zusammenfassenden Überblickswerken – existieren Plätze, die zur Verwaltung und besseren Zuordnung mit Buchstaben in fragmentierter alphabetischer Reihenfolge bezeichnet wurden. Nur durch die überlieferten Erläuterungsberichte ist es möglich, die Signaturen auf den Abteilungsplänen bezüglich der Plätze nachzuvollziehen. Die in den Berichten diskutierten Plätze wurden in Korrespondenz zu den Kartensignaturen der Plätze in alphabetischer Reihenfolge mit einem Großbuchstaben benannt (Abb. 23). Die Verkettung der Plätze in der Karte macht jedoch nicht nur deutlich, dass sie in einer Ordnung innerhalb der Abteilungen entwickelt und darüber hinaus angelegt wurden, sondern dass auch Plätze fehlen. Diese Fehlstellen belegen, dass zwischen dem Verfassen der Erläuterungsberichte und den fertig gestellten Abteilungsplänen Korrekturen vorgenommen wurden, die zu einem Wegfall von einzelnen Plätzen in den beschriebenen Ketten führten. Für die Abteilungen IX, X und XI kann anhand der Erläuterungsberichte nachgewiesen werden, dass vor der genehmigten Fassung der Abteilungspläne von 1862 weitere Plätze geplant, aber nicht Teil der Genehmigung waren. Die Erweiterungsplanung beinhaltet eine integrierte Logik verketteter Platzflächen, die vermutlich nur organisatorischen Zwecken dienten. Sie bilden weniger eine städtebauliche Raumeinheit, sondern wurden eher für die schriftlichen Planungs- und Abwägungsprozesse benötigt.



Abb. 22 **Von Hobrecht diskutierte Platzentfernungen in Abteilung X und XI.**

Abb. 23 **Alphabetisch verknüpfte Verkettung von Plätzen im Bebauungsplan von 1862.**



Alphabetisch markierte Platzfolgen und Unterbrechungen
Geplante Plätze (1862)
Abteilungsgrenzen

Maßstab 1:80 000

Die Aussagen der Platzzeichnungen zur Nutzung und Funktion wurden nur schemenhaft angedeutet und kaum thematisiert. Ob die jeweilige Platzfläche zur späteren Bebauung vorgesehen war, ob Straßen die Fläche durchschneiden oder umreißen, ob Grünflächen oder befestigte Steinplätze vorgesehen waren, all diese Gestaltungskriterien von Plätzen ließ das Kommissarium unbeantwortet. Vergleicht man die Darstellung des Platz N vor dem Exerzierplatz zur einsamen Pappel in Abteilung XI (↗ S. 68, Abb. 8) mit Hobrechts Ausführungen, wird deutlich, dass er zwar eine Vorstellung von der Ausgestaltung der Plätze hatte, diese aber nicht zeichnerisch wiedergab. »Es ist dort [Platz N] der ungefähre Grundriß eines Kasernengebäudes angedeutet. Ebenso wie eine solche Kaserne dicht an dem Execierplatz für den militairischen Dienst die größten Vortheile darbietet, würden die Freude eines einzelnen so großartigen

107 Die Barnim-Anhöhe im Norden der Innenstadt war eine der wenigen Terrainerhebungen im Erweiterungsgebiet. Sie entwickelte sich durch die dort bis 1872 befindlichen Windmühlen und das folgende Brauereiwesen zu einem beliebten Ausflugsziel: dem Windmühlenberg.
108 Hobrecht 1860, Bl. 78 und 82.
109 von der Heydt 1862, Bl. 3.
110 Vgl. Architekten-Verein zu Berlin 1870, S. 389.
111 Weitere Beispiele in Abteilung X und XI belegen diese Werte. Hobrecht 1861a, Bl. 32.
112 Die etwa zeitgleich entstandene Erweiterungsplanung von Cerdà in Barcelona arbeitete auf Grundlage einer vergleichbaren Verteilung. Vgl. Magrinya 2008.
113 Assmann 1871, Sp. 98.

Gebäudes vorlängs einer ganzen Seite des Exercierplatzes, letzterem zur größten Zierde gereichen. Die zu beiden Seiten der Kaserne belegenen Abschnitte würden als öffentliche Parkanlagen zu reservieren sein.«[114] Hobrecht hatte zwar klare Vorstellungen zur Ausgestaltung der öffentlichen Plätze, wies diesen Elementen aber in seinen Planaussagen sowie -zeichnungen eine Schemenhaftigkeit zu: »Was in dieser Beziehung auf dem Situationsplan gegeben, kann selbstredend nur den Werth einer Andeutung haben«[115], stellte Hobrecht klar. Auch auf ministerieller Seite erfuhr Hobrechts Ansatz Unterstützung, denn eine Ausgestaltung von Vorgärten, »öffentlichen Promenaden und Schmuckanlagen« könnte »nur nach Maßgabe der bei der Ausführung jeder neuen Anlage obwaltenden Verhältnisse getroffen werden«[116]. Der Bebauungsplan und die Verantwortlichen erstellten bewusst kein Konzept für das öffentliche Raumgefüge, da sie den Bedarf und die Bestimmung dieser zentralen öffentlichen Elemente als nicht vorhersehbar einstuften und in Hoffnung auf spätere tatsächliche Nutzungsanforderungen verwiesen.

Platztypologien

Der Bebauungsplan von 1862 macht eine Vielzahl städtebaulicher Andeutungen, die auf Plätze und Freiräume verweisen. Durch zeichnerische Inkonsequenzen im Plan und teilweise unbestimmten Vorplanungen kann an einigen Orten keine klare Zuweisung einer städtebaulichen Geste erfolgen, die als solche dem Kommissarium zuzuordnen ist. Die Untersuchung der Platz- und Freiraumfiguren im Bebauungsplan von 1862 brachte jedoch neben den augenscheinlich übergeordneten *freien Plätzen* inmitten der Quartiere und Kreuzungen, auch die ebenfalls alphabethisch bezeichneten Winkel- und Hafenplätze hervor. Bei präziser Betrachtung der Freiraumelemente innerhalb der Abteilungspläne stellen sich wiederkehrende Motive heraus, die auf insgesamt vier Platztypologien schließen lassen:

1. *Quartiersplätze* sind öffentliche Freiräume innerhalb eines meist rechtwinkligen Blockmusters und weisen vergleichbare Dimensionen ihrer Umgebung auf, wie zum Beispiel der Humannplatz im Nordosten der Stadterweiterung. Sie wurden auch als Erweiterung eines Blocks (Helmholtzplatz) oder zwischen zwei Blöcken (Platz am Wasserturm zwischen Knaackstraße und Belforter Straße) angelegt. Sie waren keine Restflächen, die in Folge von spitzen Winkeln oder Unterbrechungen im Blockmuster entstanden, sondern dienten als Lager- und Marktplätze mit einer individuellen Bepflanzung. Es wurde dort die Errichtung von öffentlichen Gebäuden oder Kirchen vorgesehen.
2. *Kreuzungs- und Boulevardplätze* sind zentral angeordnete Freiräume inmitten sich kreuzender Straßenachsen oder entlang einer Straße. Die

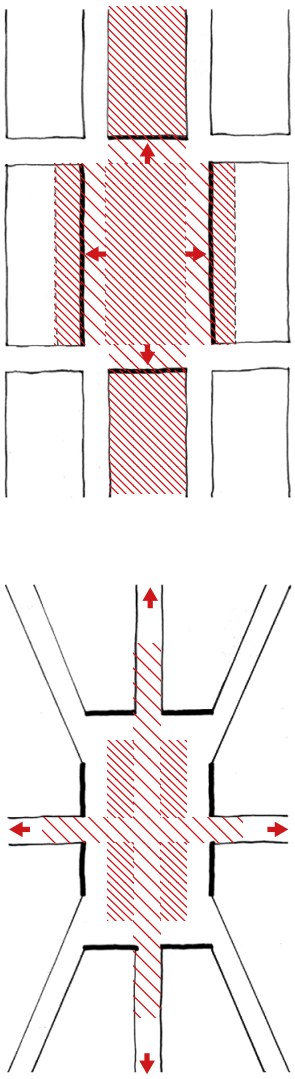
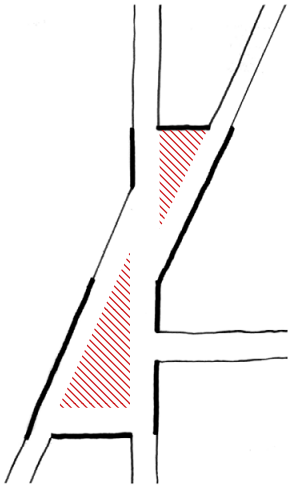
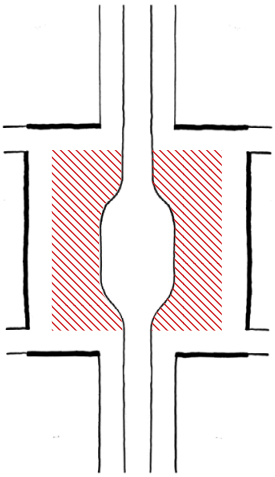


Abb. 24–27 **Motive der Quartiersplätze, Kreuzungs- und Boulevardplätze, Winkelplätze sowie Zwickel, Hafen- und Uferplätze. Die vier vom Kommissarium eingefügten Platztypologien bilden ein funktional konzipiertes Stadtraumgefüge im Bebauungsplan von 1862.**

114 Hobrecht 1860, Bl. 88.
115 Hobrecht 1860, Bl. 89.
116 Holtzbrinck 1862, Bl. 189.





von Straßen umschlossenen Vielecke wurden repräsentativ durch Baumreihen oder die Positionierung von Kirchen oder anderen öffentlichen Gebäuden gestaltet. Sie sind Teil von großmaßstäblichen Planfiguren, wie Boulevards (Generalszug, Danziger Straße) oder Platzfolgen (*Waaren-Credit-Gesellschaft*, heute Arkonaplatz), weswegen sie auch eine Sammelfunktion innerhalb des Straßennetzes übernahmen.

3. *Winkelplätze und Zwickel* sind dreiseitig begrenzte Freiflächen, die in Folge von spitzen Winkeln oder Unterbrechungen im Blockmuster entstanden. Es wurden damit schwierige Ecksituationen für die Bebauung gelöst. Hobrechts Stellvertreter Assmann konkretisierte: »Sowohl aus diesem Grunde, als auch für den Verkehr ist ein Brechen dieser Ecken erforderlich. Es entstehen dann kleine Straßenerweiterungen, welche dem in Kreuzungen vermehrten Verkehr oder der Auftsellung von Candelabern, von Anschlagsäulen, Bedürfnißanstalten und ähnlichen Dingen zu Gute kommen.«[117] Sie können ähnlich zu Quartiers-, Boulevard- und Kreuzungsplätzen von Straßen umrahmte Räume ausbilden (Kollwitzplatz, Courbièreplatz seit 1994 Max-Josef-Metzger-Platz) oder stellen sich als Bürgersteigerweiterungen, so genannte Zwickel, dar (Nauener Platz). »Für gewöhnlich sind die hinter der Bürgersteiglinie sich bildenden verkehrslosen Zwickel unsauber und zwecklos. […] die dem Verkehre schlecht zugänglichen Zwickel sind also Theile des Fahrdammes und dienen vorwiegend zur Aufstellung wartender Fuhrwerke«, kommentierte Joseph Stübben diese Restflächen und resümierte, »dass der Kreuzungspunkt zweier Straßen nur unter besonderen Ortsverhältnissen sich zu einer Platzanlage eignet.«[118]
4. *Hafen- und Uferplätze* sind mit ausdrücklicher Forderung und auf Wunsch des Magistrats um Hafenprojekte herum entstanden.[119] Sie übernahmen sowohl repräsentative (Humboldthafen) als auch wirtschaftliche Funktionen, wie das Be- und Entladen von Kähnen (Nordhafen, Urbanhafen). Sie dienten als Lager-, Markt- und Umschlagplätze. Projektierte Häfen erhielten diese großen Plätze, um »eine ungehinderte Benutzung desselben zum Aus- und Einladen der Schiffsgefäße«[120] zu gestatten. Darüber hinaus befanden sich in der Nähe der Hafenbecken auch Badestellen, wie zum Beispiel am Kreuzberger Ufer.

Die *Promenaden* der Bebauungsplanung von 1862 (über 10 Ruthen/38 Meter) stellte Hobrecht auch den Platztypen gleich, denn sie besaßen »fast dieselben Vortheile, welche sonst die freien Plätze gewähren.«[121] Darüber hinaus fallen auch prägnante Einzelmotive im Stadtraumgefüge auf. *Straßenerweiterungen* befanden sich unregelmäßig im gesamten Stadtgebiet. Sie sind Restflächen zuzuordnen und traten besonders in der Nähe von Infrastruktureinrichtungen

117 Assmann 1871, Sp. 98f.
118 Stübben 1890, S. 129–132.
119 von der Heydt 1862, Bl. 7.
120 An dieser Stelle ist das projektierte Hafenbassin an der Cöllnischen Wiese gemeint. Von der Heydt 1862. Bl. 7.
121 Hobrecht 1860, Bl. 91.

auf, wie dem Wasserwerk (Warschauer Straße, Abteilung XIV) und vor den Bahnhöfen (Anhalter Bahnhof, Schlesischer Bahnhof). Mit zunehmender Bedeutung der Bahnhöfe gewannen diese Orte erst ab 1870 an Wichtigkeit, bis sie bis zur Jahrhundertwende zu repräsentativen Bahnhofsvorplätzen umgebaut wurden.

Die *Promenadenplätze* in Abteilung II sind eine Kopie der Planungen von Lenné. Eine detaillierte Analyse findet sich im Kapitel *Städtebauliche Motive im ›Hobrechtschen Berlin‹*. Ihre besondere längliche Form mit abgerundeten, ovalen Enden hob sie von allen anderen Platzformen im Stadterweiterungsplan ab. Hobrecht sah zwar auch einen »square-artigen«[122] Platz vor, der in der Mitte eingegitterte Anlagen vorsah (Abb. 28), es handelte sich jedoch um einen rechteckigen Platz. Diese Form des Platzes bezeichnete Hobrecht an anderer Stelle auch als »oblonge«[123], womit eine länglich beziehungsweise ovale Figur bezeichnet wird.

Einen besonderen öffentlichen Zweck wies Minister Holtzbrinck lediglich den bestehenden *Kirchhöfen* und *Exerzierplätzen* zu, die von der Stadterweiterungsplanung unberührt bleiben sollten.[124] Anzumerken ist, dass die Exerzierplätze eine Beachtung in den Erläuterungsberichten Hobrechts und den Begleitschreiben der Minister fanden; zu den Kirchhöfen finden sich keine Aussagen. Assmann war froh über die Existenz der älteren Kirchhöfe, denn rückblickend hätten gerade sie in Stadtteilen einem Mangel an Grünflächen »zufällig abgeholfen«.[125]

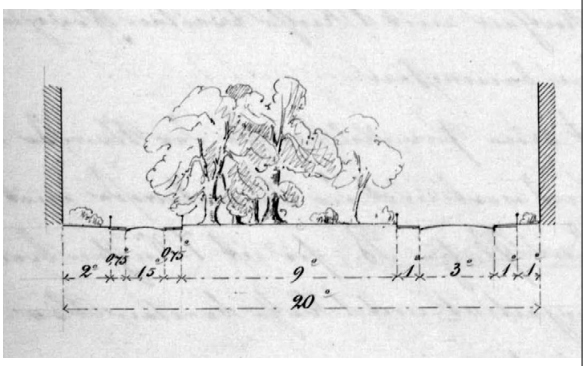


Abb. 28 **Querschnittszeichnung eines »square-artigen« Platzes aus der Feder Hobrechts.**

Vom Marktplatz zum Schmuckplatz

Die Gestaltung und Nutzung der Platzanlagen spiegelte die städtischen Bedürfnisse im wachsenden Berlin wider. Die vom Kommissarium als Schauplatz für repräsentative Bauwerke vorgesehenen Freiräume wurden als Platzhalter kaum entwickelt. Erst ab Ende des 19. Jahrhunderts setzte eine städtisch motivierte Schmuckbewegung auf den öffentlichen Plätzen ein. Die so genannten *freien Plätze* wurden teilweise zur Bebauung mit öffentlichen Gebäuden vorgesehen. Hobrechts vorübergehender Stellvertreter Gustav Assmann beschrieb die Situation 1862, dass »in der Mitte der einzelnen Quartiere noch größere Flächen unbebaut bleiben«[126] sollten. So sollten dort vornehmlich Kirchenbauten[127] errichtet werden, besonders wenn der Platz erhöht lag, damit »von ihm aus über die Dächer der unten gelegenen inneren Stadt fortgesehen werden kann.«[128] Hobrecht verstand die Kirchturmbauten auf den Plätzen also auch als Orientierungspunkte. Interessanterweise bezog er sich nicht auf den Blick von der Straße auf den Kirchturm, sondern vom Kirchturm über die Dächer der Innenstadt hinweg. An dieser Stelle entsteht zum einzigen Mal der Eindruck, dass Hobrecht über das Bild einer Stadtsilhouette nachdachte. Neben Kirchen wurde für manchen Platz auch »irgend ein größeres öffentliches Gebäude«[129] vorgesehen. Falls ein unbebauter Platz zur Bebauung mit einem öffentlichen Gebäude oder einer Kirche vorgesehen werden sollte, wurde laut Schreiben

122 Hobrecht 1861a, Bl. 30.
123 Oblongus (lat.). länglich, rechteckig; oblongum (lat.) Rechteck. Der Begriff oblong wird im Französischen und Englischen aber auch im Sinne von oval benutzt. So meint der Begriff gleichzeitig ein rechtwinkliges Papier (an oblong piece of paper), aber auch eine ovale Gesichtsform (an oblong face shape). Die lateinische Verwendung des Begriffs in der Biologie (abgerundete, annähernd rechteckige Form eines Pflanzenblatts, längliche Schnecken- und Insektenarten) macht zusätzlich deutlich, dass es weniger um die rechtwinklige Form ging, sondern um jede Form, die länger als breit ist.
124 Holtzbrinck 1862, Bl. 188.
125 Assmann 1871, Sp 96.
126 Assmann 1862, Seite 6.
127 Platz A und B und F und H in Abteilung XI, Hobrecht 1860, Bl. 79, 85 und 91.
128 Hobrecht 1860, Bl. 78.
129 Platz C und H, Abt. XI, siehe Hobrecht 1860, Bl. 82 und 91.

Minister Holtzbrincks eine Genehmigung beim König persönlich dazu einzuholen sein.[130] Neben Bauwerken fanden sich nur wenige Andeutungen zur Gestaltung der Plätze. 1862 berichtete von der Heydt von einem halbrunden »mit Schmuckanlagen versehenen Platz«[131]. Da dieser beschriebene Platz sich gegenüber von Bellevue in Abteilung VII befand, stellte die Lage vermutlich aus Sicht des Ministers eine Besonderheit dar, die zum Nachdenken über eine Ausgestaltung des Platzes anregte. 1857 ordnete Minister von der Heydt die Veränderung einer Straßenführung zwischen Chausseestraße und Brunnenstraße an. Ein dort geplanter vierseitiger Platz sollte mittig von der neuen Straßenführung durchschnitten werden, damit ein »wünschenswerther Prospect [Aussicht]« auf die »zu dessen Verzierung zu errichtenden Springbrunnen oder sonstigen Anlage« erzielt wurde.[132] Abgesehen von dieser repräsentativen Besetzung der Freiplätze mit öffentlichen Bauwerken äußerte Hobrecht lediglich Gedanken zur Versorgung der Stadtteile mit Grünflächen auf den offenen Plätzen, wie bereits beschrieben. Es wird jedoch deutlich, dass insgesamt kein systematisches Konzept zur Weiterentwicklung der nur als Chiffren geplanten Flächen existierte.

Die öffentlichen Plätze der Stadterweiterung erfüllten bis zum Ende des 19. Jahrhunderts weniger repräsentative, sondern vornehmlich funktionale Aspekte. Die projektierten Platzflächen blieben meist kahl und wurden nur für den Marktverkehr genutzt.[133] Bis 1890 dienten öffentliche Plätze der Versorgung[134] der Bevölkerung mit Lebensmitteln sowie anderen Gütern und zum Exerzieren der in Ihrer Umgebung einquartierten Infanterieregimenter. Es wurden regelmäßig Märkte[135] mit Gütern des täglichen Bedarfs durchgeführt, darüber hinaus wurden aber auch Bau- und Rohstoffe wie Kohle und Holz[136] gelagert und verteilt und sogar Wasserreservoirs[137] vorgesehen. Damit verblieben die Plätze als zentrale Orte im Stadtraumgefüge und als Versorgungsbereiche über zwanzig Jahre unbeplant. Während das Straßennetz und die Verteilung der Flächen in den Straßenquerschnitten ein großes Diskussionsthema zwischen den Experten der Planung von 1862 darstellte, war ein öffentliches Gestaltungskonzept der Freiräume, die ein wichtiger Bestandteil des städtischen Versorgungssystems waren, kaum relevant.

Ebenso wie den Bau der Straßen plante Minister Holtzbrinck noch im Juli 1862 die Realisierung der Plätze durch Privatunternehmer. Nur falls dies nicht zu Stande kommen sollte und der Verkehr – damit ist wahrscheinlich eine generelle Nutzung gemeint – zunähme, musste die Kommune den Bau von Straßen und Plätzen übernehmen.[138] 1862 berichtete Minister Holtzbrinck aber auch, dass sich die Grundstücke der Plätze der Abteilungen II bis XIII »zum großen Theile schon jetzt im Besitz des Magistrats oder des Fiskus oder öffentlicher Corporationen«[139] befanden. Mit Wirkung vom 31. Dezember 1875 wurde die Stadt Berlin Eigentümer aller Plätze – ausgenommen waren nur der

130 Holtzbrinck 1862, Bl. 189.
131 von der Heydt 1862, Bl. 10.
132 von der Heydt 1957, Bl. 36.
133 Vgl. Missmann/Klünner 2008, S. 10.
134 Auf den Plätzen der inneren Stadt fand Kornmarkt (Pariser und Leipziger Platz), Fischmarkt (Belle-Alliance-Platz) oder Wochenmarkt (Gendarmenmarkt, Wilhelmplatz) statt. Vgl. Missmann/Klünner 2008, S. 10.
135 Eine Karte mit den Wochenmärkten um 1862 findet sich in Kapitel *Der Wandel von Schifffahrts- und Bahninfrastruktur,* siehe S. 179.
136 Der Lützowplatz diente beispielsweise bis 1900 als Kohle- und Holzlagerplatz. Vgl. Missmann/Klünner 2008, S. 18.
137 Das Kommissarium sah auf den Plätzen O und P in Abteilung X beispielsweise auch zwei Wasser-Bassins vor, die als Reservoirs für die unterhalb liegende Mühle dienen sollten. Vgl. Hobrecht 1861a, Bl. 41.
138 Holtzbrinck 1862, Bl. 189.
139 Holtzbrinck 1862, Bl. 184.



Abb. 29 **Blick auf den Arnswalder Platz in Berlin-Prenzlauer Berg in seiner ersten Gestaltung um 1905.**

Lustgarten, der Opernplatz und der Königsplatz – und konnte die bisher geringen Mittel aufstocken, die der preußische Fiskus zur Instandhaltung und Pflege zur Verfügung stellte.[140] Die 1870 gegründete städtische Park- und Gartendeputation zielte auf eine Verbesserung der Parks und Schmuckanlagen, da diese Anlagen gerade für die »unteren, schwerer körperlicher Arbeit ums tägliche Brot sich bemühenden Bevölkerungsklassen« ein geeignetes Mittel waren, um »den Sinn über die Sorge um die materielle Existenz zu erheben und die rohe Gesinnung [...] zu mildern.«[141] Erst nach Fertigstellung der vierzehn Markthallen zur Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln[142] konnten die Plätze ab 1892 begrünt und mit Schmuckelementen, Brunnen und Statuen möbliert werden (Abb. 29). Vorher wurden sie primär zur Versorgung der Stadt genutzt. Es gründete sich auf Initiative der Berliner Gemeindebehörden eine »städtische Kunstdeputation«[143], die als ersten Schritt Kunstwerke für öffentliche Plätze anschaffte. Hobrecht selbst zeigte hohes gestalterisches Engagement in

140 Vgl. Missmann/Klünner 2008, S. 14.
141 Vgl. ebd.
142 Vgl. Uttke 2009, S. 30–34.
143 In Missmann und Klünner 2008 findet sich eine ausführliche Beschreibung der Tätigkeiten der städtischen Kunstdeputation und der und Ausgestaltung der Berliner Plätze.

der Stadtentwicklung in Projekten der Brücken- und Platzgestaltung erst in den Jahren seiner Tätigkeit als städtischer Baurat ab 1885.[144] Die Notwendigkeit zur Weiterentwicklung der Freiräume und Stadtplätze wurde von den städtischen Verantwortlichen zwar erkannt, jedoch waren die Flächen durch die Planung von 1862 begrenzt und wurden in den Revisionsjahren bis 1900 weiter reduziert. Die Plätze – als Verteilungsstätten von Lebensmitteln, Roh- und Baustoffen und als Freiräume für die Arbeiterklasse – erfüllten innerhalb des erweiterten Stadtorganismus zunächst existientielle Bedürfnisse der neuen Stadtbewohner, bevor um die Jahrhundertwende die konkrete Planung begann.

Gesamtstädtische Grünraumplanung

Während der Gartenbaudirektor Lenné in den vorausgegangenen Erweiterungsplanungen der Stadt einen besonderen Schwerpunkt auf die landschaftsarchitektonische und gärtnerische Gestaltung des Freiraumgefüges legte (↗ S. 36ff. und S. 61), findet sich in der Arbeit des Kommissariums keine gesamtstädtische Grünraumplanung. Dieser Aspekt ist deshalb relevant, da das Kommissarium unter der Leitung Hobrechts sogar Teile der gärtnerischen Stadtgestaltung Lennés übernahm. Ein Blick auf den Plan (Abb. 30) macht deutlich, dass die Grün- und Freiraumplanung hauptsächlich das Bestandsgrün und die Vorgängerplanungen beinhaltet. Die bestehenden Grünanlagen sind Friedhöfe, Parks – wie der große und kleine Tiergarten – sowie Baumalleen. Nur im Südosten in Abteilung I wurden auch Grün- und Freiraumelemente im Anschluss des Generalzugs (↗ S. 38ff.) entworfen, die bisher keinem Verfasser zugeordnet werden können. Die vorliegende Analyse legt jedoch nahe, dass es sich um eine Planung Lennés handelt (↗ S. 86, Abb. 19). So finden sich dort verschiedene begrünte Platzflächen, mittig angeordnete Straßengrünstreifen und Uferbereiche. Im gesamten Stadtgebiet wurden dagegen vom Kommissarium vornehmlich die Magistralen mit Baumalleen bedacht. Dies betraf jedoch nicht alle Chausseen. Die Ringstraße ist nicht als durchgehende Grünpromenade ablesbar. Außer dem Friedrichshain und den königlichen Parks existierten keine großflächigen Grünräume. Lediglich die zu planenden Plätze der Stadterweiterung sollten nach den ministeriellen Instruktionen von 1859 eine »geeignete Bepflanzung« erhalten.[145] Öffentliche Parkanlagen sind kaum Gegenstand der Berichte.[146] Nur die Vorgärten und die Baumalleen in den Abteilungen folgten einer übergeordneten Logik, die sich bei der Studie der von Hobrecht entwickelten Siedlungssysteme herausstellte (↗ *Die Idee von Quartieren*). Wie die Analyse der Plätze zeigt, behielt sich das Kommissarium vor, ob befestigte Stadtplätz oder durchgrünte *Pocket-Parks* in den Quartieren entstehen sollten. Hobrechts Stellvertreter Assmann bestätigte 1871 die flexible Gestaltung der Plätze: Wenn diese Flächen dem Verkehr entzogen und primär als Marktflächen genutzt werden würden, wären sie auch für Spielplätze,

144 Vgl. Strohmeyer 2000, S. 52.

145 Vgl. von der Heydt 1859, zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 485–486.

146 Beispielsweise beschrieb Hobrecht auf dem Platz N Abschnitte, die »als öffentliche Parkanlagen« zu reservieren seien. Vgl. Hobrecht 1860, Bl. 88. Er sprach sich außerdem dafür aus, dass die Insel zwischen Mühlenrinne und Panke in Abteilung X nicht bebaut wurde. Vgl. Hobrecht 1861a, Bl. 39.

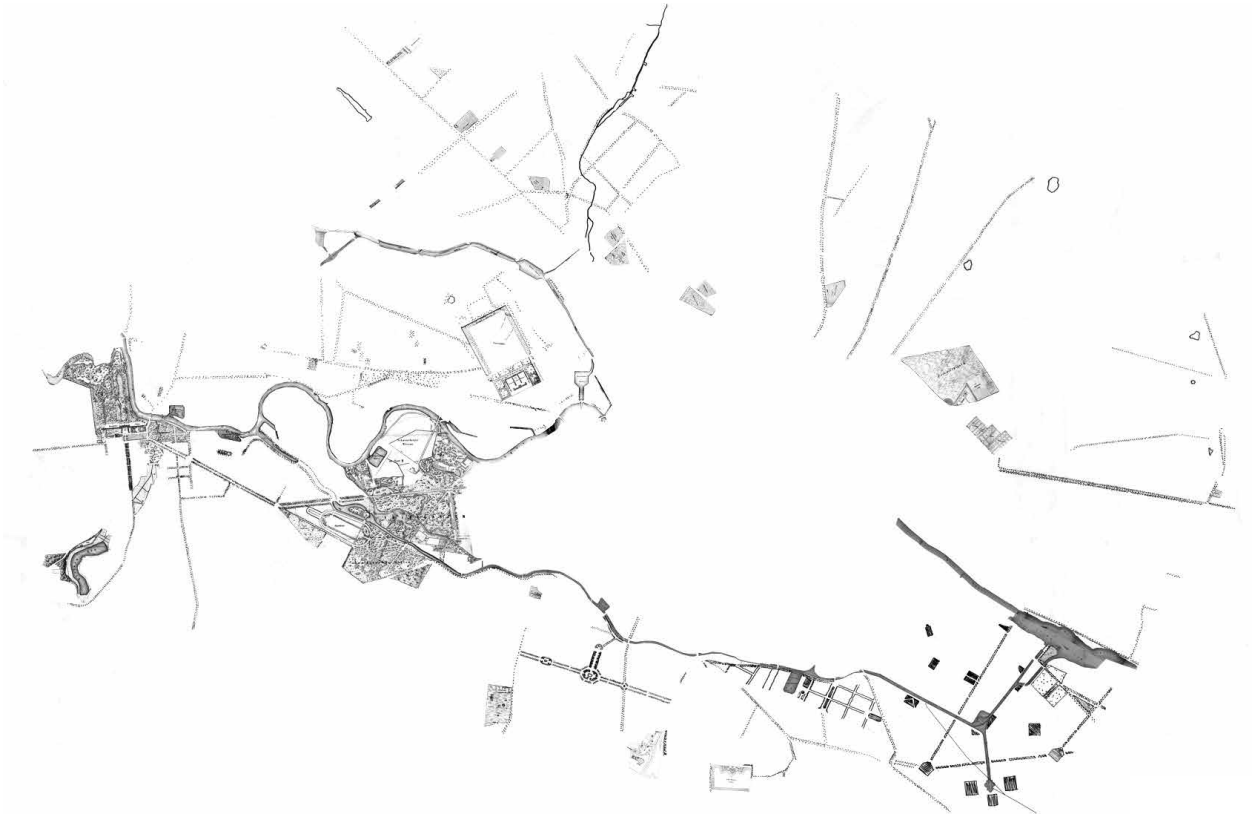
Promenaden und Garten-Anlagen geeignet.[147] Flexibilität in der Planung wurde vom Kommissarium vor eine repräsentative oder strategische Grünflächenplanung gestellt. Damit kann zusammengefasst werden, dass das Kommissarium keine ganzheitliche Grünraumplanung gedacht und entworfen hat. Es existieren lediglich gesamtstädtische Fragmente, wie uneinheitliche Baumalleen und Platzflächen, und nicht durchsetzbare Ideen innerhalb der Abteilung, wie einheitliche Straßenzüge mit Vorgärten. 1871 reklamierte Assmann bereits eine »Baumnoth«.[148] 1910 besitzt Berlin neun Parks, 148 Schmuckplätze von rund 104 Hektar.[149]

Die Gestalt und Funktion der Platz- und Grünanlagen spielte innerhalb der Erweiterungsplanung eine unwesentliche Rolle. Dennoch wurde ein Netz unterschiedlicher Freiraumtypologien entwickelt, das einige Orte der künftigen Stadt besser mit öffentlichen Plätzen versorgte als andere. Das Kommissarium überschreitet die von Hobrecht selbst fixierte Maximaldistanz von 500 Metern zwischen den Plätzen in der Regel um etwa 300 Meter bis auf über 800 Meter. Die Flächen wurden als Platzhalter für zukünftige Anforderungen betrachtet. Im Hinblick auf die unbekannten Bedürfnisse der künftigen Anlieger und Bewohner wird die eigentliche Freiraumgestaltung auf die folgende Planergeneration verschoben. Plätze und andere Freiräume blieben teils bis zur Jahrhundertwende ungestaltete Markt- und Lagerflächen ohne eine gesamtstädtische Gestaltungsstrategie. So sah sich auch Hobrecht in seiner Arbeit zwar der Verteilung und Dimensionierung, aber nicht der städtebaulichen Qualifizierung der Plätze verpflichtet. »Eine Schönheit gerade dieser Anlagen ist übrigens in den meisten Fällen nicht in ihrer Form und Lage, sondern in den Gebäuden begründet, welche an oder auf den Plätzen errichtet sind, und hierüber steht der Polizei keine Verfügung zu.«[150] Das Resultat der Planung des Kommissariums war eine Platzchiffre, die keine Unterscheidung zwischen Schmuckplatz, Nutzplatz oder Verkehrsknoten traf.

Hobrecht als Entwurfsverfasser

Wie das von Hobrecht diskutierte Verhältnis zwischen der Planung öffentlicher Freiräume und der Umgebungsarchitektur, fanden sich weitere Positionen des Kommissarius in den Erläuterungsberichten[151] zu generellen Fragestellungen der Planung sowie seinen Entwurfsabsichten und -prioritäten zur Stadterweiterung. Auch rückblickend referierte er vor dem Architekten-Verein zu Berlin 1870 über sein Selbstverständnis zum Bebauungsplan von 1862. Neben der städtebaulichen Analyse ist es durch die Auswertung dieser Schriften von Hobrecht möglich, ein konkretes Bild seines Entwurfsverständnisses während seiner Tätigkeit der Erweiterungsplanung von 1859 bis 1861 nachzuzeichnen. Fokus seiner Planung war die Funktionsfähigkeit der zukünftigen Stadt und die Wahrung bestehender Besitzverhältnisse.

147 Vgl. Assmann 1871, Sp. 98.
148 Assmann 1871, Sp. 96.
149 Vgl. Missmann/Klünner 2008, S. 5.
150 Architekten-Verein zu Berlin 1870, S. 389.
151 »II. Erläuterungsbericht zu dem Entwurf eines Straßennetzes auf der Abtheilung IX. des Bebauungsplanes von den Umgebungen Berlin's«. Hobrecht 1860, Bl. 101 und 102.
152 Vgl. Strohmeyer 2000, S. 42 und 51.



Maßstab 1:80 000

Abb. 30 **Die in den Bebauungsplan von 1862 eingezeichneten und als solche gestalteten Platz- sowie Grünanlagen beschränken sich auf den Bestand, die vorhandene Topographie und die übernommenen Bestandsbauten, hauptsächlich aus der Feder von Lenné.**

Während Hobrecht bereits durch familiäre Ausflüge als junger Mann Genua, Triest und Prag besuchte, führte ihn sein beruflicher Werdegang von der ostpreußischen Grenze zwischen Preußen und dem Russischen Kaiserreich bis zu den industriellen Keimzellen am Rhein und in die Residenzstadt Berlin, aber auch nach Paris, London und in weitere englische Städte.[152] Sowohl sein Studium an der Bauakademie vermittelte Planungswissen auf europäischer Ebene, als auch die zeitgenössischen Diskussionen in Expertenkreisen, wie dem Architekten-Verein zu Berlin (↗ *Disziplinäre und ideengeschichtliche Hintergründe*). Dies entwickelt besondere Relevanz vor dem Hintergrund, dass zeitgleich in Barcelona, Madrid, Brüssel und Kopenhagen vergleichbare Stadterweiterungsplanungen erstellt wurden (↗ *Die Idee von Quartieren*). Deswegen verwundert es nicht, dass Hobrecht in den Erläuterungsberichten auch ein

internationales Planungsvokabular nutzte, das vom Englischen und Französischen geprägt war. Er schrieb von französischen »Boulevards exterieures« in Paris und benannte die Anlieger der Grundstücke mit »Adjacenten« sowie die Umgebung von Exerzierplätzen mit »Environs«.[153] Hobrechts Vokabular verweist auch auf einen Transfer von entwurflichen Aspekten, wie die »squareartigen« Plätze und die Ausrichtung von Straßen anhand der »Point de vue« sowie technischer Aspekte, wie der Einführung von »Water-Closets«.[154] Verstärkt wird dieser Eindruck durch die Diskussion der Straßen und Vorgärten, bei denen er auf seine Reiseerfahrungen nach London und Paris zurückgriff.[155] Dass es sich nicht nur um Hobrechts persönliches Vokabular handelte, sondern um einen starken englischen und französischen Einfluss auf das zeitgenössische Planungsvokabular, zeigen auch die Texte von Minister von der Heydt[156]. Daraus lässt sich schließen, dass James Hobrecht bereits Mitte des 19. Jahrhunderts ein junger Experte mit europäischer Perspektive auf dem Gebiet des Bauens und Planens war.

Hobrecht dachte und argumentierte die Stadterweiterung anhand der Planungsparadigmen Schönheit beziehungsweise Gefälligkeit – der Form – einerseits und Zweckmäßigkeit – der Funktion – andererseits. Insgesamt ist der Kommissarius in seiner Arbeit am Bebauungsplan als städtebaulicher Pragmatiker einzustufen, der Fragen der Stadtgestalt – der Architektur und der Freiräume – nicht in seiner Zuständigkeit sah. Leitgedanken seiner Planung waren die Funktionalität sowie technische Aspekte der zukünftigen Stadt. Die Frage der Entwässerung hatte bis 1861 jedoch nur einen »geringen Einfluss« auf die Stadterweiterungsplanung.[157] Der Kommissarius wies dem Straßen- und Platzentwurf die höchste Bedeutung für eine Stadterweiterungsplanung zu. Er unterschied dabei zwischen dem von ihm missbilligten »Gefälligen« – Symmetrie, Gleichmäßigkeit und Ordnung auf dem Situationsplan seien »architectonische Arrangement[s] eines Bebauungsplanes [...] von untergeordneter Bedeutung«[158], denn die »Entwicklung von Linien und Figuren [wird] nur dann einen Werth haben können, wenn das Auge eine solche ganze Figur gewissermaßen mit einem Mal zu überschauen und zu erfassen im Stande ist«[159] – und dem »Zweckmäßigen«, das er als oberstes Gebot ansah, besonders mit »der zweckmäßigen durch das öffentliche Interesse gebotenen Lage seiner Straßen«.[160] Er begründete seinen Standpunkt mit den unvermeidlichen Einschränkungen und Belastungen für private Grundbesitzer, deren Parzellen für Bebauung freigehalten werden müssten. »Ein Bebauungsproject wird daher sich immer so weit zu beschränken haben, daß sich von sämtlichen in ihm enthaltenen Straßen und Plätzen nachweisen läßt, sie seien vom öffentlichen Interesse geboten.«[161] Zwischen 1860 und 1862 tritt entsprechend dieser Einschränkung eine Diskrepanz zwischen den untersuchten Erläuterungsberichten und den gedruckten Plänen auf, die im Rahmen dieser Analyse festgestellt wurde.[162] Der

153 Vgl. in gleicher Reihenfolge: Hobrecht 1861a, Bl. 26; Hobrecht 1860, Bl. 93; Hobrecht 1860, Bl. 75.
154 Vgl. in gleicher Reihenfolge: Hobrecht 1861a, Bl. 30, Hobrecht 1861a, Bl. 27; Hobrecht 1860, Bl. 112.
155 Vgl. Hobrecht 1861a, Bl. 25, 26.
156 Er schieb beispielsweise von der Feststellung eines zukünftigen »Straßen-Alignements«. Von der Heydt 1857, Bl. 37.
157 Hobrecht 1860, Bl. 73–74; Strohmeyer 2000, S. 53.
158 Hobrecht 1860, Bl. 101 und 102.
159 Ebd.
160 Ebd.
161 Ebd.
162 Einige in den Erläuterungsberichten erwähnte Straßen und besonders Plätze wurden schriftlich detailliert beschrieben, auf den genehmigten Abteilungsplänen existieren diese jedoch nicht. Beispielsweise wurden die zu großen Teilen auf mehreren Parzellen von Privateigentümern liegenden Bassinplätze O und P in Abteilung X Sektion 2 und der Platz B in Abteilung XI in den Erläuterungsberichten von Hobrecht 1860 bzw. 1861 beschrieben. In der ersten genehmigten Fassung der Abteilungspläne von 1862 tauchen die Plätze nicht mehr auf. Auch die Karte der alphabetisch bezeichneten Plätze verdeutlicht den Wegfall öffentlicher Plätze. Siehe hierzu S. 88/89.

Entwurfslogik von Hobrecht folgend wurden die Plätze in Folge der Abwägung zwischen öffentlichen und privaten Interessen gestrichen, da sie einen unverhältnismäßigen Eingriff in die bestehenden Besitzverhältnisse darstellten.

Falls die Kommune jedoch finanzielle Mittel »übrig habe« und die fortgeschrittene Bebauung eines neuen Stadtteils zu erkennen sei, so Hobrecht, möge man auch bebauten Grund und Boden erwerben, um »Anlagen zur Verschönerung« wie den Friedrichshain oder den Park am Schlesischen Tor zu errichten. »Immer aber werden sich solche Anlagen den vorhandenen, als nothwendig erachteten Communikationswegen erschließen müssen, niemals wird eine solche Anlage eine Verkehrslinie unterbrechen dürfen, wenn sie auf dem Situationsplan auch noch so sehr zur Darstellung eines architectonisch geordneten Bildes beiträgt«[163], stellt Hobrecht im Erläuterungsbericht von 1860 klar. Dieses Spannungsverhältnis zwischen der Anlage öffentlicher Freiräume – dem Schönen – und des Entwurfs eines funktionalen Erschließungsnetzes – dem Zweckmäßigen – diskutierte er auch in Abteilung X.[164] Er sah seinen Aufgabenbereich und seine Zuständigkeiten während der Bebauungsplanung vor allem mit einer funktionalen Planung der zukünftigen Stadt verbunden.[165] Eine formalistische Stadtplanung lehnte Hobrecht ab. Es handele sich generell um einen Negativplan, der nur feststelle, an welchen Stellen nicht gebaut werden dürfe und der die Umgebung der Stadt als bereits bestehende Baustelle der Grundstücksbesitzer einstufe.[166] Mit diesem Verständnis folgte er den instruierten Anweisungen des Ministeriums, beendete Lennés Planungsparadigma – das Zusammenführen ökonomischer und ästhetischer Anforderungen – und ordnete sich dem Zeitgeist sowie der damit verbundenen Beschränkung der Entwurfsplanung unter (↗ *Der Weg zum Bebauungsplan von 1862*).

Im Gegensatz zu diesen staatlichen Aufgaben sah er Schönheit – also die Stadtgestalt – nicht in seiner Zuständigkeit als Leiter des Kommissariums. Schönheit entstehe durch die Architektur, also die Ansammlung von Einzelgebäuden, die von den privaten Bauherren zu verantworten seien.[167] Der Bebauungsplan im Sinne einer Polizeivorschrift »muss [...] auf die Forderungen der Schönheit und künstlerischen Disposition verzichten.«[168] Die Herstellung eines funktionalen Stadtnetzes und »brauchbarer« Baustellen waren nach Hobrechts persönlicher Überzeugung das Ziel der Stadterweiterungsplanung von 1861 – zumindest wie er sie in dem für das Ministerium erstellten Erläuterungsberichten und vor Kollegen im Architektenverein darstellte. Gestaltungsfragen im Sinne von qualitätsvollen Freiräumen und städtebaulicher Atmosphären sah er in der Zuständigkeit von privaten Bauherren.

Neben dem Vergleich mit den städtebaulichen Vorbildern (Friedrichstadt, Luisenstadt, ↗ *Der Weg zum Bebauungsplan von 1862*) veranschaulicht die Planung der Abteilung I im Bebauungsplan von 1862 Hobrechts Entwurfsprinzipien. Die Abteilung spielte eine besondere Rolle, um die

163 Hobrecht 1860, Bl. 101 und 102.
164 Hobrecht 1861, Bl. 26.
165 Architekten-Verein zu Berlin 1870, S. 388.
166 Ebd.
167 Hier werden die Grundsätze zum Städtebau von Durands Lehrbuch und Romberg deutlich. Siehe Kapitel *Utopische Momente im Bebauungsplan von 1862* zur Einordnung in den zeitgenössischen Diskurs.
168 Architekten-Verein zu Berlin 1870, S. 388.

Entwurfsprinzipien im Bebauungsplan von 1862 außerhalb von besitzrechtlichen Fragen zu erkennen. Hobrecht selbst begann mit dem Entwurf für die Abteilung I.[169] Die Planung dieser Abteilung zeigt, dass – außerhalb von privaten Besitzverhältnissen – die Planung des Kommissariums unter der Leitung Hobrechts zu Beginn an die Entwurfstradition von Lenné mit künstlichen Wasserwegen und daran ausgerichteten öffentlichen Plätzen, die in eine gesamtstädtische Ringstruktur integriert waren, anschloss (↗ *Der Wandel von Schifffahrts- und Bahninfrastruktur*). »Ohne Rücksicht auf bestehende Grenzen« konnte im Gebiet der Cöllnischen Wiesen vom Kommissarius Hobrecht geplant werden, da sich das gesamte Gebiet in »schwebender Separation«[170] befand, berichtete Minister von der Heydt im Januar 1862.[171] Dies ermöglichte auch den »unentgeldlichen« Erwerb des gesamten Gebiets durch die Kommune für einen Stichkanal sowie anschließende Straßen und Plätze.[172] Deshalb kann die Abteilung I als besonders klare Aussage zu den Gestaltungs- und Entwurfszielen des Kommissariums unter Hobrechts Leitung verstanden werden. Die Abteilung I (↗ Anhang S. 370) zeigt, dass das Kommissarium auf Grundlage von Lenné dort ausgehend von der Gürtelstraße spiegelsymmetrisch zu einem neuen Stichkanal drei große Hafenplätze und einen üppigen Uferbereich vorsah. Neben den Hafenplätzen wurden die anderen Plätze der Abteilung als klare Baufelder gekennzeichnet, die von Straßen umkreist wurden. Die Größe und Form der Baublöcke in diesem Gebiet variiert stark von der geringen Friedrichstädtischen Blockgröße am Stadtrand bis zur größeren Luisenstädtischen Blockgröße von etwa drei Hektar im Zentrum der Cöllnischen Wiesen. Da das überwiegende Stadterweiterungsgebiet jedoch nicht diese Gestaltungspielräume auf öffentlichem oder günstigem Boden eröffnete, bezeichnete Hobrecht den Bebauungsplan von 1862 als »aufgezeichnete Polizeiordnung«[173] und nicht als Entwurfsplan.

Der Plan diente vor allem zur Sicherstellung der Erschließung für die privaten Bauprojekte. Als verschriftlichte Bauordnung organisierte das zeichnerische Werk die hoheitlichen Vorstellungen von Straßenverbindungen, Grundstücksdimensionen und der Form des öffentlichen Raums in einem Zeitgeist, der hauptsächlich Mindeststandards der Planung und die Abgrenzung öffentlicher von privaten Flächen sicherte. Die übergeordneten Elemente des Straßennetzes, so genannte Verbindungsstraßen, waren von außerordentlicher Bedeutung für den Bebauungsplan, da deren Festlegung im Zusammenspiel mit der Wahrung der bestehenden Parzellengrenzen die primäre Grundlage für die Planerstellung darstellten. In diesem Sinne offenbarte sich der Kommissarius, Baumeister und Vermessungsingenieur James Hobrecht als ein mit europäischer Perspektive agierender Experte für die technische und funktionale Verbesserung der Stadt.

Die Untersuchung der unmittelbaren Arbeit Hobrechts am Bebauungsplan von 1862 unterstützt die bereits vorausgegangene Schlussfolgerung (↗ *Der Weg*

169 Vgl. Geist/Kürvers 1980, S. 486.
170 Siehe hierzu *Der Weg zum Bebauungsplan von 1862*, S. 37.
171 von der Heydt 1862, Bl. 3 und 4.
172 von der Heydt 1862, Bl. 4.
173 Architekten-Verein zu Berlin 1870, S. 388.

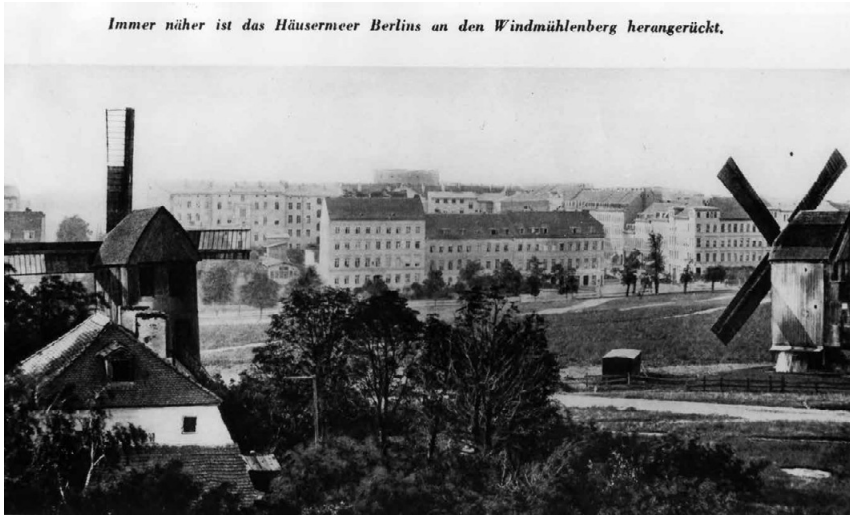


Abb. 31 **Der Blick vom Turm auf *Würsts Lokal* und Schönhauser Allee (um 1865) offenbart – verglichen mit Abbildung 1 – wie schnell die Bebauung der Stadterweiterung innerhalb von weniger als zehn Jahren vorangeschritten ist. Der landwirtschaftlich geprägte Windmühlenberg mit Ausflugslokalen, Brauereien und Mühlen ist einer dichten Blockrandbebauung mit wenig Freiräumen gewichen – dem heutigen Prenzlauer Berg. Vgl. Luisenstädtischer Bildungsverein e. V. 2004c.**

zum Bebauungsplan von 1862), dass eine deutliche Unterscheidung zwischen der Arbeit des Baumeisters James Hobrecht und des eingesetzten Kommissariums getroffen werden muss. Zwar leitete und prägte James Hobrecht als Kommissarius die Erweiterungsplanung von Beginn an, die Analyse der Erläuterungsberichte in Verbindung mit dem Planwerk zeigt jedoch, dass zwischen dem Ende seiner Tätigkeit 1861 und der Genehmigung der Abteilungspläne im Sommer 1862 relevante Planänderungen – wie das Streichen von Platz- und Straßenanlagen – durchgeführt wurden. Deutlich wird auch, dass das enge Korsett aus instruierten Vorschriften, Vorplanungen und konkreten Entwurfsparametern sowie städtebaulichen Vorbildern des übergeordneten Ministeriums seine Arbeit an den unterschiedlichen Abteilungsplänen der Stadterweiterung in erheblichem Maß bestimmte. Dies zeigt sich nicht nur in der Orientierung am Friedrichstädtischen Straßennetz, den Blockdimensionierungen und der Verteilung von öffentlichen Plätzen, auch die grundlegende Ausrichtung planerischer Entwurfsentscheidungen an den Eigentumsgrenzen und den Bestandsstraßen bestärkt diesen Einfluss. Der Bebauungsplan ist also nicht das Werk eines Urhebers, sondern das Resultat eines hierarchisch geprägten Arbeits- und Abstimmungsprozesses zwischen politischen Entscheidungsträgern und einem sich verändernden Expertenteam.

Die Analyse der Erläuterungsberichte von Hobrecht in Beziehung zu den Abteilungsplänen brachte einen bis heute für die Disziplin der Stadtplanung bestimmenden Arbeitsschritt zutage, der bereits 1860 bedeutend war: die Abwägung öffentlicher und privater Belange. Es wird deutlich, dass grundsätzlich Straßenführungen und Platzierungen öffentlicher Räume im Zusammenspiel

mit dem Zuschnitt von privatem Bauland dezidiert von Hobrecht als Kommissarius abgewogen wurden. Eingebettet in den zeitgenössischen Kontext – institutionelle Umbrüche und Verwaltungsreformen in Folge der Märzrevolution von 1848/49 – herrschte dabei auch unter dem Verständnis von Planung die Dualität zwischen Freiheit und staatlicher Regelung vor. Einschränkungen und Belastungen für private Grundeigentümer wurden von Hobrecht und dem Kommissarium stets aus pragmatischen und finanziellen Gründen umgangen, auch im Glauben an die freiheitlich liberalen Kräfte einer privatwirtschaftlichen Stadterweiterung.

Die daraus resultierende Offenheit des Plans spiegelt sich in vielen Facetten wider. Der Bebauungsplan ist geprägt von zeichnerischen Inkonsequenzen, fehlender Ausdifferenzierung und eröffnete große Planungsspielräume innerhalb der Baublöcke. Die dadurch entstandene Schemenhaftigkeit und Offenheit der Planung wird unterstrichen durch die Diskrepanz zwischen der konkreten Vorgabe zur Dimensionierung der Baublöcke gegenüber den eingezeichneten Blöcken, die reduzierte Straßenausdifferenzierung auf Haupterschließungsachsen am Stadtrand, das fehlende Konzept zur Ausgestaltung der öffentlichen Plätze und der inneren Erschließung der Baublöcke. Diese Offenheit stieß bei Hobrecht auch rückblickend auf große Zustimung: »Der Plan ist als durchaus wandelbar und elastisch aufzufassen und hat sich jeder neuen Kombination, welche aus wechselnden Ursachen hervorgeht, zu akkomodiren.« [174] Aus der Untersuchung der Berichte und Aussagen Hobrechts geht auch hervor, dass Hobrecht den Einfluss und die Einbindung privater Baugesellschaften auf die staatliche Erweiterungsplanung der Stadt verstärkt hätte. Diese Haltung hatte zur Folge, dass die instruierten technischen Aspekte der Erweiterungsplanung sehr großzügig vom Kommissarium angewandt wurden. Die maximale Entfernung zwischen Plätzen wurde fast verdoppelt und die Blockgrößen übertrafen ein Vielfaches der Friedrichstädtischen Vorgaben; so wurde die kleinteilige Erschließung der Blöcke und der kostspielige Ankauf von privatem Land eingespart. Die Konsequenz daraus ist, dass in der Folge ein Mangel an öffentlichen Plätzen sowie Grünanlagen in verschatteten Stadtteilen entstand.

In Bezug auf die zukünftige Bebauung der Stadt hielt sich der Plan in seinen Vorgaben weitestgehend zurück, die Art der Bebauung ist im Rahmen der Bauordnung frei wählbar (↗ *Pläne und Planwerke im ›Hobrechtschen Berlin‹ nach 1862*). Jeder Bauherr, Grundstücksbesitzer und jede Terraingesellschaft wählte Typologien von mehrgeschossigen Blockrandbebauungen bis Stadtvillen aus. Als Beleg für die prinzipielle Offenheit des Bebauungsplans, die Form der Bebauung betreffend, lassen sich einige Villenviertelprojekte, wie das Kielgan-Viertel, in den 1860er Jahren heranziehen. Der Vorwurf der übermäßigen Verdichtung der Stadt durch den Plan ist so also nur teilweise zutreffend.



Abb. 32 **Erschließung von Bauland in der Fidicinstraße in Kreuzberg, Aufnahme um 1890.**

174 Indirektes Zitat von James Hobrecht, vgl. Architekten-Verein zu Berlin 1870, S. 388.

Die mangelnde Ausdetaillierung des Straßennetzes entzog den Planern die Möglichkeit auf die Erschließung innerhalb der großflächigen Baublöcke Einfluss zu nehmen, sodass sich eine dichte Bebauungstruktur statt einer lockeren, durchgrünten Bebauung durchsetzen konnte. Die staatliche Planung wurde von der Realität eingeholt.

Der in diesem Sinne entstandene Negativplan der Stadt wurde vom Kommissarium unter bisher nicht bekannten und erforschten Leitern vollendet. Deswegen kann nur vom Bebauungsplan des Kommissariums gesprochen werden. Dieser Plan folgte dem Modell eines primären Erschließungssystems, das durch Entwurfs-, Verhandlungs- und Verwaltungsvorgänge determiniert wurde. Die Erweiterungsplanung fand bis 1862 im Einklang mit der vorhandenen Wasserinfrastruktur und den historisch gewachsenen Handelswegen statt, berücksichtigte überraschenderweise aber nicht bereits parallele Planungen der Eisenbahnstrecken (↗ *Der Wandel von Schifffahrts- und Bahninfrastruktur*). Es entstand ein unregelmäßiges Stadtmosaik, das sich radial um das alte Zentrum Berlins anordnete. Dadurch, dass Plätze in Abhängigkeit vom Zusammentreffen übergeordneter Straßen positioniert wurden, um zwischen den Straßen lediglich »zu vermitteln« und »gute Baugrundstücke« herzustellen, entstand ein willkürlich und wenig komponiert wirkender Plan. Das Ergebnis ist ein grundlegend funktionierendes Stadtraumgefüge zum Zweck einer effizienten Baulandgewinnung.

Der leitende Planungsexperte Hobrecht ordnete sich somit einem Zeitgeist unter, der den Grundbesitzern größtmögliche Freiheiten eröffnete, die Erweiterung als Verwaltungsprozess einer rasant wachsenden Stadtbevölkerung organisierte und die Stadterweiterung auf die Funktionsfähigkeit der zukünftigen Stadt richtete. Deshalb wurde der Ausbau der historisch gewachsenen Chausseen zum Rückgrat der Erweiterung des Stadtgrundrisses und die Zusammenführung der eigenständigen Kommunen von Charlottenburg und Berlin selbstverständlich.

Seine planerischen und entwurflichen Einschätzungen und Entscheidungen traf er einvernehmlich mit den Prioritäten der Verantwortlichen des Kommissariums und des Ministeriums: Die Planung des öffentlichen Raums konzentrierte sich auf eine funktionale Ergänzung und Erweiterung des bestehenden Straßennetzes; die Erschließung der Blöcke sowie die Ausgestaltung von Straßen und Plätzen lag in privatwirtschaftlicher Verantwortung; Eingriffe in die Innenstadt und an Bestandsbauten wurden deswegen umgangen; eine Revision des Plans im Sinne der Interessen privater Bauherren war Bestandteil der Planung.

Es wird der Eindruck bestärkt, dass die Erschließung von Bauland auf dem Stadterweiterungsgebiet vorrangiges Ziel der Planung war. Es herrschte zwischen den Planungsexperten Einigkeit, dass nur im öffentlichen Interesse

notwendige – das heißt auf ein Minimum reduzierte – Straßen und Plätze geplant und eingezeichnet wurden. In diesem Ansatz zeigte sich der liberale und pragmatische Planungsansatz von Hobrecht und dem Kommissarium. Der junge Baumeister kannte und bereiste zwar europäische Städte wie London oder Paris, deren Erweiterungsplanung sich mit Gestaltungsfragen im Sinne von qualitätsvollen Freiräumen und städtebaulichen Atmosphären beschäftigte. Doch dies hatte keinen Einfluss auf seinen Arbeitsauftrag und seine persönliche Auffassung: Fragen der Stadtgestalt – Architektur und Freiräume – fielen nicht in die Zuständigkeit des »Kommissariums zur Ausarbeitung der Bebauungspläne für die Umgebung Berlins«.

Der Bebauungsplan von 1862 ist zwar ein Negativplan, dessen Hauptaussage die Unterscheidung zwischen privaten und öffentlichen Flächen ist, ihn nur als Straßenplan oder Fluchtlinienplan zu beschreiben wäre jedoch unzureichend, da die Analyse des Planwerks in Kombination mit den Erläuterungsberichten ebenfalls entwerferische Kernideen hervorbrachte. Die immer wieder von Hobrecht und den Ministern betonten technischen Aspekte, wie Dimensionen, Formen und Verteilungen von Blöcken, Straßen und Plätzen, spielten dabei eine hervorgehobene Rolle. Ihre ausschließliche Betonung lässt sich jedoch auch auf die vorhandene Quellenlage zurückführen, da lediglich auf verwaltungsrelevante Unterlagen aus dem Abstimmungsverfahren zurückgegriffen werden konnte. Dass darüber hinaus auch funktionale sowie gestalterische Aspekte eine Rolle spielten, zeigt die Analyse des vorhandenen Planwerks. Die prägnanten Einzelmotive sind überwiegend auf integrierte Vorplanungen zurückzuführen; sie stellen städtebauliche Planfiguren, wie die Sternplätze in Abteilung IX/XI, die Promenadenplätze in Abteilung II oder die Hafenplätze in Abteilung I dar, denen keine Urheberschaft vor 1859 nachzuweisen ist. Sie deuten auf eine enge Verwandtschaft mit den Ideen von Schmid (1830) und Lenné (1840) hin. Die Planung des Kommissarium zeichnet sich vor allem durch wiederkehrende Motive aus. Die rechtwinkligen Straßenraster und Diagonalverbindungen, die ausgebauten Radialen und die Doppelringpromenade zur Verbindung derselben sind Grundmotive des Bebauungsplans. Diese wiederkehrenden Motive beinhalten Quartiersstrukturen (↗ *Die Idee von Quartieren*) und prägen das bis heute gültige, konzentrische Verkehrskonzept der Stadt. Die identifizierten Quartiersplätze bilden mit den Kreuzungs- und Boulevardplätzen, den Winkelplätzen und Zwickeln, den Hafen- und Uferplätzen ein gesamtstädtisches Freiraumgefüge. Auf dieser Grundlage entwickelte das Kommissarium ein funktional ausgerichtetes Wachstumsgerüst anpassungsfähiger, kleinräumiger Stadtraumtypologien, die in den Handbüchern der folgenden Jahren – unter anderem von Stübben und Baumeister – wieder auftauchten. Großflächige Grünanlagen, wie der

175 Assmann bestätigt 1871, dass bei der Stadterweiterungsplanung von 1861 nur feuerpolizeiliche Bestimmungen eine regulierende Rolle spielten. Assmann 1871, Sp. 89–90.

bestehende Friedrichshain oder die königlichen Parks, fehlten ebenso in dieser Zukunftsprojektion wie eine ganzheitliche Grünraumplanung.

Ausgerechnet diese Motive – aber auch eine funktionale Planung – wurden mangels öffentlicher Flächen und finanzieller Spielräume den Besitzverhältnissen der Grundeigentümer nachgeordnet, wie die Beispiele der Straßenverlegungen, die Einschränkung der inneren Ringstraße und die Begrenzung öffentlicher Plätze zeigen. Die Planungsentscheidungen sind damit auch als pragmatische Konsequenz aus den vorherrschenden Besitzverhältnissen anzusehen. Dieser pragmatische Planungsansatz führt jedoch in Kombination mit der Schemenhaftigkeit des Plans und einer starken Orientierung an den Interessen privater Bauherren zu einem Ungleichgewicht. So geraten sogar Grünelemente, wie Rasenstreifen, Baumalleen oder Vorgärten, in die Aushandlungs- und Umverteilungsprozesse zwischen Privatbesitzern und den staatlichen Planern. Mangels geplanter Erschließungsstraßen der überdimensionierten Blöcke und entsprechender rechtlicher Instrumente setzte sich die Hoferschließung der Blöcke durch. Die Planung setzte diesen Blöcken jedoch nur minimale Straßen- und Stadträume entgegen. Dass dies zu Problemen der Erschließung und Dichte führen musste, wurde erst in den 1870er Jahren erkannt. Die Instrumente zur Steuerung einer städtischen Dichte orientierten sich an baupolizeilichen Brandschutzvorschriften[175], aber nicht an einem Idealblock mit grünem Gartenhof. Nach dem Wegfall des königlichen Repräsentationsanspruchs im Stadtraum setzte der Bebauungsplan der sich entfesselnden Industrialisierung und den damit freien Marktmechanismen keine Anforderungen, wie regulatorische Instrumente, entgegen. Er fundamentierte ein geringes öffentliches Flächenvolumen ohne Qualifizierung für das Erweiterungsgebiet von Berlin, Charlottenburg und deren Vororte.

Die Untersuchung der verschiedenen Elemente des Bebauungsplans – Blöcke, Straßen und Plätze – beschäftigte sich auf verschiedenen Maßstabsebenen mit den Fragen, welcher Logik die einzelnen Elemente und ihre Zusammenstellung folgten, wie sich differierende Planungsverständnisse und Vorstellungen von Stadt im Plan widerspiegeln und auch wie Aushandlungsprozesse den Plan als Erweiterungsgerüst für Berlin prägten. Sowohl das Kommissarium und Hobrecht als auch die verantwortlichen Minister legten den Bebauungsplan von 1862 als Wachstumsgerüst an, um auf die Interessen der privaten Bauherren und die Anforderungen an ein funktionales Straßennetz flexibel reagieren zu können – es fehlte jedoch der Anwalt der öffentlichen Räume. Es wurde die Chance verpasst, nicht nur ein Wachstumsgerüst, sondern auch ein funktionales Gerüst öffentlicher Räume zu integrieren, um Stabilität und zukünftige Spielräume für die unvorhersehbaren Herausforderungen einer dynamisch wachsenden Stadt zu sichern.

Ich bedanke mich bei
Fritz Lammert für die engagierte
Bearbeitung des Planwerks.

This is an Accepted Manuscript of an article published by Taylor & Francis in PLANNING PERSPECTIVES on 30 Nov 2017, available online: http://www.tandfonline.com/10.1080/02665433.2017.1408484.

PLANNING PERSPECTIVES, 2017
https://doi.org/10.1080/02665433.2017.1408484

Routledge
Taylor & Francis Group

Check for updates

Understanding the Hobrecht Plan. Origin, composition, and implementation of urban design elements in the Berlin expansion plan from 1862

Felix Bentlin

Institute of Urban and Regional Planning, TU Berlin, Berlin, Germany

ABSTRACT

The nineteenth-century master plans for European cities influence their development beyond their intended lifespans and provide a variety of robust urban fabrics to this day. The Hobrecht Plan for Berlin's urban expansion (1862) was intentionally conceived to adapt to an uncertain future, remaining influential even today. For a considerable time, the Hobrecht Plan was disregarded and considered irrelevant across the spectrum of development plans in Europe. This article presents a comprehensive re-assessment of the Hobrecht Plan with an emphasis on its intrinsic value. The plan defined a new set of urban patterns, forms and spaces in 15 section plans and a range of public space typologies defining Berlin's cityscape. The plan developed a spatial and structural framework using three different urban design elements: the ring boulevard, the harbour square, and the neighbourhood square. These key organizing elements have helped public spaces remain the effective planning units of Berlin's neighbourhoods. This analysis provides insight on how contemporary master plans can better formulate long-term strategies to address complexity, adaptability, and flexibility. The article presents novel outlooks on Berlin's city structure and new knowledge of Hobrecht's contribution to the planning discipline.

KEYWORDS

Berlin; James Hobrecht; European master expansion plans; urban design elements; design principles; expansion framework; urban development; Hobrecht Plan; planning objectives; expansion plan

During the second half of the nineteenth century, rampant urban growth in the wake of industrialization forced Berlin, like other European cities, to regulate construction. The response of Berlin's decision-makers to the challenges of the new era was an expansive urban policy in the form of 'the development plan for Berlin and its surroundings', which was approved in 1862. Together with several other engineers, James Hobrecht (1825–1902) had a determining influence on this comprehensive view of 15 section plans, which remained in place until the end of the First World War. The plan influenced the appearance of large sections of the city of Berlin for many years and continues to impact public spaces, buildings, and street networks to this day. Among the plurality of European master expansion plans that arose in the middle of the nineteenth century, the 1862 Berlin plan plays a special role. Whereas Cerdàs' design of Barcelona's city expansion was celebrated 'as one of the most magnificent plans in European municipal history',[1] Berlin's colloquially designated 'Hobrecht Plan' has, since its creation, been criticized and reinterpreted more frequently than any other. More recently, the 'Hobrecht Plan' was judged in a more favourable light in terms of housing conditions as a result of the 'Planwerk Innenstadt' (inner city plan) approved in 1999, albeit without any further details regarding the reasons for its former rejection.

CONTACT Felix Bentlin bentlin@tu-berlin.de

[1]Bodenschatz, *Städtebau in Berlin*.

© 2017 Informa UK Limited, trading as Taylor & Francis Group

The Hobrecht Plan has to be interpreted in its historical, economic, and social context. As a product of the capitalist-liberal economic order of the nineteenth century, the Hobrecht Plan marks the starting point of a debate about planning as a public policy and responsibility. For international exponents of urban modernity, such as Werner Hegemann (1881–1936),[2] Hobrecht embodied the negative example of socially ignorant reactionary planning, a concept that had to be abolished at all costs. Since the questioning of the guiding principles of modernistic town planning, the criticism towards James Hobrecht has declined and the interpretation of the plan has shifted considerably by equating it with the nineteenth-century neighbourhoods in an idealistic manner.

The development plan is a recurring reference not only in the study of Berlin's urban development but also throughout the history of European planning paradigms. Similar to other early master plans in Europe from this era, the Hobrecht Plan employed a typical integral planning approach before starting a process of disciplinary fragmentation in the planning discipline.[3] The Berlin plan from 1862 is a particularly remarkable research object, because of its comprehensive character as it was intended both to define the structural and spatial framework for the city's expansion in conjunction with existing building regulations and to establish a regulatory framework for spatial development. The plan can be read as a flexible framework for growth, which possesses both structuro-spatial and politico-regulatory dimensions.

The Hobrecht Plan needs to be considered not only in the context of its origin but taking into account all successive plans and subsequent urban design developments up until today. The objective of this research is to achieve a new detailed perspective of the Hobrecht Plan by examining both the design process and the specific characteristics of the plan, as well as the underlying ideas. An analysis of its structuro-spatial dimensions seeks to provide insight into the features and composition of the plan's spatial structures while a classification of the politico-economic players involved in implementing the plan is used to explain its politico-regulatory relevance. The aim of this article is twofold: first, to illustrate the planned and built urban design elements on which the 1862 expansion plan of Berlin was based; second, to demonstrate what today's planners and designers can learn from the Berlin plan about planning objectives and the actual implementation of large-scale planning areas. To answer both questions, the following article first situates the 1862 development plan within its historical context before going on to provide a more detailed presentation of its planning objectives, their relationship with the structural features of the plan, and the manner in which they were implemented as part of Berlin's urban planning.

The results presented here are based on a survey of archive materials (documents and plans)[4] and documents published between the middle of the nineteenth century and today. A morphological analysis[5] also forms an essential component of the work, incorporating the study of preceding designs as a basis for drawing conclusions about the interpretation of the ideas of the city, planning objectives, and design processes of the time. A number of spatial structures of varying scales were selected for the study.

Historical and research context

In the mid-nineteenth century, a regulatory approach to planning capable of imposing order was required as a response to rapid industrialization, a sharp increase in population, extreme density,

[2]Cf. Hegemann, *Der Städtebau: nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin*. Bd. 1; Hegemann, *Der Städtebau: nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin*. Bd. 2.
[3]Cf. Bodenschatz and Kress, *Kult und Krise des großen Plans im Städtebau*.
[4]Finding places are 'Landesarchiv Berlin' and 'Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz'.
[5]Cf. Curdes, *Stadtstruktur und Stadtgestaltung*. Also cf. Humpert and Brenner, *Fundamental Principles of Urban Growth*.

and sprawling urban growth. Based on Benevolo's model, two different approaches were developed to confront these issues in cities. The first approach involves making adjustments, primarily by means of urban redevelopment measures, and expanding predominantly without any over-arching planning design based on private-sector initiatives, while the second approach focuses on publicly motivated urban expansion measures.[6]

Berlin chose an expansive approach to deal with its new challenges, thus falling into the second group. During Hobrecht's work on the development plan for Berlin in 1860, he visited Hamburg, Paris, London, and several other English cities.[7] Due to the dearth of research regarding Hobrecht's professional connections, however, the comparative studies carried out by Anthony Sutcliffe (1979), Thomas Hall (1986), and Gerd Albers (1996) tended to consider the development plan within the context of German rather than European development, while always referencing the similarities of the challenges faced by European cities.[8]

There are clear differences between Berlin, on the one hand, and Paris, London, Vienna, and other European urban expansion and redevelopment projects, on the other.[9] Seen within a European context, the 1862 development plan for Berlin, similar to Ildefonso Cerdà's earlier expansion plan for Barcelona[10] (1859), was an initial master plan intended to control the development of a large area in a uniform manner. These master expansion plans are characterized by enlarging urban boundaries and providing construction land plots mostly on greenfield sites outside the municipal city. In contrast, the restructuring under Napoleon III and Haussmann in Paris (1853), the Vienna ring road competition (1858), and the 'Risanamento di Firenze' (1865) – the urban redevelopment for the new capital of Florence – focused on redeveloping und renovating the existing city centre and street network. Growth in London during the nineteenth century, for instance, was regulated by means of different area plans.

In the middle of the nineteenth century, master expansion plans illustrate an integrated minimalist planning approach. Nearly simultaneously Ildefons Cerdàs' plan for Barcelona and Carlos María de Castros' plan for Madrid (1859) were created, assumedly without any interaction with German planning officials. Comparable expansion plans appeared in Copenhagen (Seidlin, 1857)[11] and Brussels (Besme, 1866).[12] The Berlin expansion plan is significantly limited to technical definitions of building plots and traffic areas, whereas the plans of Haussmann – the urban redevelopment of Paris – Cerdà, and Castro show a more detailed design of public spaces, public transport, and greenery. This consideration makes it possible to distinguish between expansion plans with an integrated approach and technical plans in the sense of adaptation planning.[13] Among the various European expansion plans, the Berlin 1862 development plan represents a severely limited planning approach focusing on the rapid availability of building plots while failing to consider future infrastructure or green space. Therefore, examining the plan and its objectives will clarify these early planning concepts and complexities and reveal a strategic example to cope with change.

[6]Cf. Benevolo, *Die Geschichte der Stadt*, 783 and 813 et seq.
[7]Cf. Strohmeyer, *James Hobrecht (1825–1902) und die Modernisierung der Stadt*, 51.
[8]Cf. Frick, "Theorie des Städtebaus. Zur baulich-räumlichen Organisation von Stadt," 111 et seq.
[9]Cf. *inter alia* Sutcliffe, "Environmental Control and Planning in European Capitals 1850–1914," 71–88. Also cf. Hall, *Planung europäischer Hauptstädte. Zur Entwicklung des Städtebaues im 19. Jahrhundert.* And also Albers, *Stadtplanung, eine praxisorientierte Einführung*, 237.
[10]Cf. Magrinyà, "El ensanche y la reforma de Ildefons Cerdà como instrumento urbanístico de referencia en la modernización urbana de Barcelona".
[11]Cf. Knudsen, *International Influences and Professional Rivalry in Early Danish Planning*.
[12]Cf. Zitouni, *Agglomérer*.
[13]Cf. Albers, "*Zur Entwicklung des Planungsverständnisses: Kontinuität und Wandel*," 43–55.

The plan's high complexity and degree of detail reflect the priorities of decision-makers. As industrialization advanced, a fundamental redevelopment of society and the economy took place in Europe. With the advent of land as a private commodity, local rulers ceased to maintain authority of planning activities, culminating in the rise of modern urban planning.[14] Drawn up by engineers and commissioned and approved by government bodies, urban plans were designed for long-term development and, for the first time addressed the problem of urbanization, that is, social and economic development, in an 'open city' as a public function.[15] The case of Berlin, with its technically minimalist plan concentrating on the distinction between private and public land-use determination (an alignment plan), is barely acknowledged as an object of investigation regarding the impacts of nineteenth-century urban planning and design.

Criticism of the 1862 plan and the emergence of urban planning as a discipline

The controversy surrounding development after 1862 was less the result of scientific investigation and more an emotional reckoning with the past. Until the middle of the twentieth century, very few critics assessed the 1862 Berlin plan within the context of its own time, tending instead to make both the plan and its lead planner during the first year responsible for the wretched living conditions and the problems of building and land speculation prevalent at the end of the nineteenth century in Berlin.[16] A lack of theory, loss of public authority, design paucity, and plan schematism are some of the shortcomings raised during that period. The best-known critics were Ernst Bruch in Deutsche Bauzeitung[17] and Werner Hegemann.[18] Hobrecht himself commented only occasionally on the contemporary urban planning issues and design elements.

Out of the early criticism of the plan and the situation in late nineteenth-century Berlin, however, grew a discussion that led to the creation of a theoretical basis for urban expansion and finally to the consideration of urban planning as a scientific discipline in Germany.[19] Hobrecht's contribution to the emergence of this planning discipline is nevertheless frequently reduced to his plan for Berlin's sewage system (1869; 1885–1893). The role played by the Hobrecht Plan (1862) in the discipline is limited to that of a trigger for discussion.[20] In contrast, little consideration has been given to the plan's significance as the first regulatory and structural tool for urban development under modern capitalist conditions or to the understanding of planning on which the development plan is based.[21]

The development of this now historical criticism of the Hobrecht Plan has been well researched in urban planning discourse.[22] The views published by Werner Hegemann in 1930 'Das steinerne Berlin' (English: 'Stony Berlin'), in which he dubbed Berlin the largest Mietskasernenstadt (Tenement

[14]Cf. West, "James Hobrecht (Berlin) und Reinhard Baumeister (Mannheim)," 87 et seq. *In Visionen von der idealen Stadt*, edited by Christoph Jentsch, 87–101, Mannheim, 2002.
[15]Cf. Rodríguez-Lores, "Die Grundfrage der Grundrente. Stadtplanung von Ildefonso Cerdà für Barcelona und James Hobrecht für Berlin."
[16]Cf. Bernet, "The Hobrecht Plan (1862) and Berlin's Urban Structure," 401–19.
[17]Cf. Bruch, "Berlin's bauliche Zukunft und der Bebauungsplan."
[18]Cf. Hegemann, *Der Städtebau: nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin*. Bd. 1; Hegemann, *Der Städtebau: nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin*. Bd. 2. And also cf. Hegemann, *Das steinerne Berlin*.
[19]Cf. Baumeister, "Thesen über Stadterweiterung," 265. And also cf. Baumeister, *Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*. And also Stübben, *Der Städtebau*; Sitte, *Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*; Hegemann, *Der Städtebau: nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin*. Bd. 1; and Hegemann, *Der Städtebau: nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin*. Bd. 2. And also see the 1875 Preußisches Fluchtliniengesetz (Prussian Planning Law) with the first supplementary regulations on urban extension, see Kegler "Konsolidierung der Disziplin Städtebau in Deutschland," 88–9.
[20]Cf. Düweland and Gutschow, *Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert.*
[21]See our upcoming publication by Dom publishers 2018: Dolff-Bonekämper, Million, and Pahl-Weber, *Das Hobrechtsche Berlin*.
[22]Cf. Bernet, "The Hobrecht Plan (1862) and Berlin's Urban Structure," 401–19; Geist and Kürvers, *Das Berliner Mietshaus*. Band 2: 1862–1945; and Fehl and Rodríguez-Lores, *Stadterweiterungen 1800–1875*.

City) in the world, met with great interest among both experts and – particularly – the public at large.[23] Most of his criticism reflects the objections raised by Ernst Bruch to the plan in the 1870s.[24] The dispute between Bruch and Hobrecht, which has not been adequately investigated in studies of the plan up until today, reveals that both regulatory and society-building significance have been ascribed to the plan, the draft process and the potential for its implementation. A more detailed look shows that, concealed behind the criticism started by Bruch, reproaching, for example, the plan's 'composition paucity', was a plea for non-publicly regulated urban development based on private-sector initiatives following the English model. Hegemann subsequently made use of the liberal arguments put forward by Bruch in his critique of liberal urban development. To this day, many new studies of the development plan[25] are devoted to questioning the socio-economic interdependencies of housing and the arguments proposed by Hegemann equating pre-modern urban planning to speculative urban development.

James Hobrecht and the 1862 development plan

Investigating the plan genesis fills this gap of understand regarding the historical planning conditions and decisions of experts such as Hobrecht. Both a detailed analysis of the plan's spatial structural elements connecting the overall city expansion area with case studies and the planning objectives along with the underlying design decisions are still lacking.

A more detailed scientific examination of the Hobrecht Plan and Hobrecht as a person was not carried out until the middle of the twentieth century. Ernst Heinrich used the plan's centenary as an occasion to look at – more than just the housing aspects of – the plan within the context of the period in which it was drawn up and to attempt a basic explanation of what it says about planning. In doing so, he challenged the criticisms levelled against Hobrecht,[26] a line continued by Dieter Radicke (1974) at the start of the 1970s. He examined the relationship between government planning and private property and considered planning implementation and development,[27] albeit only in relation to land ownership and the problem of building and land speculation.[28] A new focus was introduced by Charlotte Pape, who in 1980 studied construction development over a period six decades after being granted a planning permit.[29] She outlined the process using the connections between building age, physiognomy, plot structure, and plot usage, but failed to provide a concrete analysis of the development plan and its predefined spatial structures. In the 1980s, Johann Friedrich Geist and Klaus Kürvers[30] presented comprehensive findings on the Berlin Mietshaus – a multi-occupancy building not inhabited by the landlords – also known as a Mietskaserne. The Berliner Mietskaserne is a housing typology that describes the mass housing production of the nineteenth century based on the tenement concept.[31] Geist and Kürvers published previously unavailable, original documents from the 1862 development plan and documented for the first time the general conditions in the

[23]Cf. Hegemann, *Das steinerne Berlin*; see also Hegemann, *Der Städtebau: nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin*. Bd. 1.
[24]Cf. Bruch, "Berlin's bauliche Zukunft und der Bebauungsplan."
[25]Cf. Rhede et al., "Bebauungs- oder Freiflächenplan?"; Calbet i Elias, Hutterer, and Uttke, "150 Jahre Hobrechtplan"; and Bernhardt, "Soziale Mischung mit begrenzter Wirkung."
[26]Cf. Heinrich, "Die städtebauliche Entwicklung Berlins seit dem Ende des 18. Jahrhunderts," 199–237. And also cf. Heinrich, "Der Hobrechtplan," 41–57.
[27]Cf. Radicke, "Der Berliner Bebauungsplan von 1862 und die Entwicklung des Wedding," 56–74.
[28]Cf. Rodríguez-Lores, "Ildefonso Cerdà: Die Wissenschaft des Städtebaues und der Bebauungsplan von Barcelona (1859)," 36–83.
[29]Cf. Pape, "Die Entwicklung des wilhelminischen Großstadtgürtels in Berlin," 313–56.
[30]Geist and Kürvers, *Das Berliner Mietshaus*. Band 1: 1740–1862; Geist and Kürvers, *Das Berliner Mietshaus*. Band 2: 1862–1945.
[31]Cf. Geist and Kürvers, *Das Berliner Mietshaus*. Band 1: 1740–1862, 7; 132 et seq.

planning commission, which was founded for composing the 15 section plans, and the manner in which the plan was implemented and modified up until the 1980s across the entire city.[32] However, they did not seek to provide a detailed analysis of the plan's spatial structural elements or of the planning objectives and underlying design decisions. Jutta Lubowitzki (1990) considered the evolution of the plan within the political, economic, and social context and tracked development in the individual sections up to the 1970s and 1980s. At the end of the 1990s, Klaus Strohmeyer carried out intensive research on Hobrecht the man, concentrating on Hobrecht's sanitation work and his fundamental socio-political stance, for example, on his view of the Berliner Mietshaus, which he examined in previously unknown papers.[33] Nevertheless, he only addressed the expansion plan indirectly and drew no conclusions as to how this socio-political stance shaped it.[34] Over the last 15 years, most research on the 1862 development plan has been limited to general surveys of nineteenth-century city expansions in Europe.[35] Recently, Christa Kamleithner considered the plan and its role in the history of the discipline from the point of governmentality.[36] As a result of the planning debate in progress since the turn of the millennium in Berlin, the city's Wilhelmine architecture has come to be regarded in a positive light and seen as an important feature of the city.[37] To date, there has been little examination of either a social change in values with respect to the development plan or the role of the 1862 urban structure within the current city.[38]

The Hobrecht Plan has been described in numerous publications as one of the modern European city developing projects of the nineteenth century. In the 1980s, the major planning projects of the nineteenth century in Paris, London, Vienna, Budapest, Barcelona, and Strasbourg, as well as Berlin, received particular attention. Comparative studies, primarily of London, Paris, and Berlin, have revealed similarities and differences in terms of political requirements and implementation.[39] However, there has been no intensive comparative consideration of the spatial structures at the planning level. Though Thomas Rönnebeck (1971) and, 15 years later, Thomas Hall (1986) both attempted such an endeavour by looking at design principles and elements, they merely reached several very generalized conclusions without producing a comprehensive analysis.[40] Due to a lack of technology and advanced morphological analysis tools (e.g. GIS), large-scale urban design research was not a major object of interest. Aside from an intended, but not instructed, shift of block dimensions, our research illustrates, *inter alia*, that the conceptualization of city districts and neighbourhoods was an important element in various European city expansion plans and requires more detailed scientific attention.

Planning history, objectives, and characteristics of the 1862 plan

The urban expansion areas – a result of the local planning history from the beginning of the nineteenth century – co-developed by the lead planner James Hobrecht encompass the existing city of

[32]Cf. Geist and Kürvers, *Das Berliner Mietshaus*. Band 1: 1740–1862; Geist and Kürvers, *Das Berliner Mietshaus*. Band 2: 1862–1945; and Geist and Kürvers, *Das Berliner Mietshaus*. Band 3: 1945–1989.
[33]Cf. Strohmeyer, *James Hobrecht (1825–1902) und die Modernisierung der Stadt*.
[34]Cf. Łopuch, *Dzieje architektoniczne nowoczesnego Szczecina: 1808–1945*.
[35]See *inter alia* the comparison of the extension plans in Berlin, Mannheim und Barcelona in West, "James Hobrecht (Berlin) und Reinhard Baumeister (Mannheim)," 87–101.
[36]Cf. Kamleithner, "Planung und Liberalismus."
[37]Cf. Bodenschatz, *Städtebau in Berlin*. And also Bodenschatz and Flierl, *Berlin plant. Plädoyer für ein Planwerk Innenstadt Berlin 2.0*. And also Düweland and Gutschow, *Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert.*
[38]Cf. Niethammer, *Wohnen im Wandel.*And also Langewiesche, *Zur Freizeit des Arbeiters*.
[39]Cf. Sutcliffe, "Environmental Control and Planning in European Capitals 1850–1914," 71–88. Also cf. Hall, *Planung europäischer Hauptstädte. Zur Entwicklung des Städtebaues im 19. Jahrhundert.*
[40]Cf. Rönnebeck, *Stadterweiterung und Verkehr im neunzehnten Jahrhundert*. Also cf. Hall, *Planung europäischer Hauptstädte. Zur Entwicklung des Städtebaues im 19. Jahrhundert.*

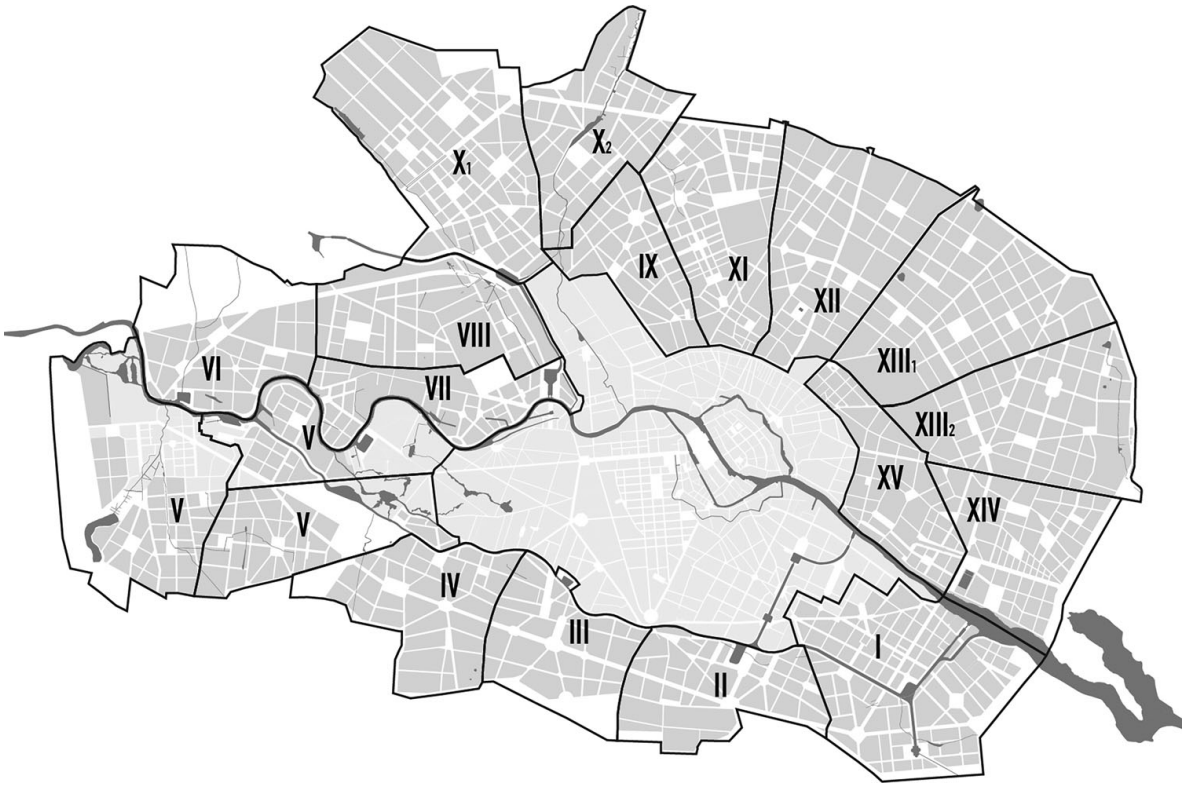


Figure 1. Digitized GIS graphic of the 1862 Hobrecht Plan created by author. Source: Created by author based on plans from Landesarchiv Berlin.

Berlin like a belt. Figure 1 shows the 15 sections of the plan that corresponded to the existing urban structuration via interconnecting roads, natural landscape elements, and new infrastructure networks. Practicability was a major objective when it came to dividing the plan. Several street and square types in these 15 section plans were designed in different section limits around the inner city centre and form a wide variety of blocks. Each section plan was accompanied by a written explanatory report, of which only those for Sections IX, X, and XI, from Wedding and the western part of Prenzlauer Berg to Schönhauser Allee, still exist today.[41]

The 1862 development plan makes numerous references to other plans in existence at the time and was contributed to and signed off on by a number of different stakeholders. An unexpectedly wide variety of experts – engineers, lawyers, and politicians – had an influence on the conception of the plan. The article will, nevertheless, continue to use the term Hobrecht Plan to refer to the 1862 development plan and concentrate on the main stakeholders. In 1859, Hobrecht was awarded the commission by August Freiherr von der Heydt (1801–1874), Minister for Trade, Industry, and Public Works, including the revision and completion of Schmid's existing plan.[42] As early as 1827, Johann Carl Ludwig Schmid, a member and, from 1842 on, the head of the Prussian State Buildings Department (Königlich Preußische Oberbaudeputation) was working on a development plan for Berlin and its environs at the behest of the Prussian Ministry of the Interior. This first development plan for Berlin, consisting of five sections, was approved in 1830. Even at this early stage, the objective was to counter the city's 'rampant growth' and return it to some form of order. As the plan was never approved by the King, however, and construction and urban development simply continued

[41]Hobrecht, "Erläuterungsberichte zu den Abteilungen IX, X und XI des Bebauungsplans."
[42]Cf. Geist and Kürvers, *Das Berliner Mietshaus*. Band 1: 1740–1862, 485.

unabated, it quickly became obsolete.[43] Schmid's plan covered a similar area to that of the subsequent Hobrecht Plan. In terms of detail, however, particularly in relation to the hierarchy of streets and the size of the blocks between the streets, it was less nuanced and complex. Nevertheless, the strategic planning approach of different section plans was already introduced in the 1830 Schmid Plan.

The examination of archive documents shows that the Peter Joseph Lenné, General Director of the Royal Gardens (1789–1866), continued Schmid's work, developing certain sections of the plan further in addition to particular compositions for the city's urban design. In the south of Berlin, earlier plans drawn up by Lenné also became part of the 1862 development plan, in effect a direct implementation of the area plans composed before 1859. Lenné's influence on urban planning in Berlin was particularly marked after the accession to power of Friedrich Wilhelm IV in 1840.[44] In addition to his well-known, albeit unrealized, 1840 plan named 'Projektierte Schmuck- und Grenzzüge von Berlin mit nächster Umgebung' (plan of decorative and boundary tracts for Berlin and its surroundings), it is obvious that the plans created under the leadership of Hobrecht contain compositions of Lenné integrated as a copy within the 1862 urban design.[45] Examples include the southern ring boulevard (Generalszug) between Breitscheidplatz and Kaiser-Friedrich-Platz (today Südstern) and the Urban-Schlächterwiesen area between Kaiser-Friedrich-Platz and the Landwehr Kanal (Canal).

The need for a comprehensive, new development plan had been crystallizing since the 1850s. In 1852, Building Inspector Heinrich Julius Köbicke (1803–1873) at Berlin Police Headquarters was commissioned to revise and harmonize the existing section plans.[46] By 1857, a new planning concept had been developed, which, for technical reasons, divided the planning area into 12 sections. In 1859, when Köbicke became unable to continue his work as a result of a stroke, James Hobrecht was appointed Head of the 'Commission for the Elaboration of Development Plans for Berlin and its Environs' (Kommissarium zur Ausarbeitung der Bebauungspläne für die Umgebung Berlins). Hobrecht's task was to coordinate any new surveying and mapping work and to draw up new plans into which the existing data was, as far as possible, to be integrated.[47] In addition, he was required to draft his plans in accordance with the Minister's terms of reference. The 1859, von der Heydt issued a decree setting out precise limitations for the preparation of the development plan. It stated that the new plan should be based on the existing city layout plan, in particular, the existing road structures and property limits. It suggested drawing a distinction between main and side streets with precise dimensions and an ideal block size based on the blocks located in Friedrichstadt. In addition, squares were also to be distributed as evenly as possible over the entire area.[48]

A comparison of the 1859 instructions with the 1862 development plan demonstrates that not all of the Minister's requirements were followed. The plan did, for example, endeavour to achieve a more or less even distribution of squares. There were, however, also clear departures from his requirements as is shown in Figure 2. Hobrecht was instructed to orientate his work on the Friedrichstadt blocks from 1688. In some inner parts of the expansion plan (e.g. a private business development around Arkonaplatz), comparable block sizes were used, but large block sizes, such as the ones seen around Humannplatz, were planned near the outside boundary. Consequently, the size of the blocks was far larger than in Friedrichstadt. Deeper research on the specific planning outline

[43]Cf. von der Heydt, "Anweisung für die Aufstellung und Ausführung städtischer Bau- und Retablissementspläne," 440–4.
[44]Cf. Hinz, *Peter Joseph Lenné und seine bedeutendsten Schöpfungen in Berlin und Potsdam*, 26.
[45]Cf. Reinisch, "Stadtplanung im Konflikt zwischen absolutistischem Ordnungsanspruch und bürgerlich-kapitalistischen Interessen," 34–85.
[46]Cf. Geist and Kürvers, *Das Berliner Mietshaus*. Band 1: 1740–1862, 465 et seq.
[47]Cf. ibid., 468.
[48]Cf. ibid., 485.

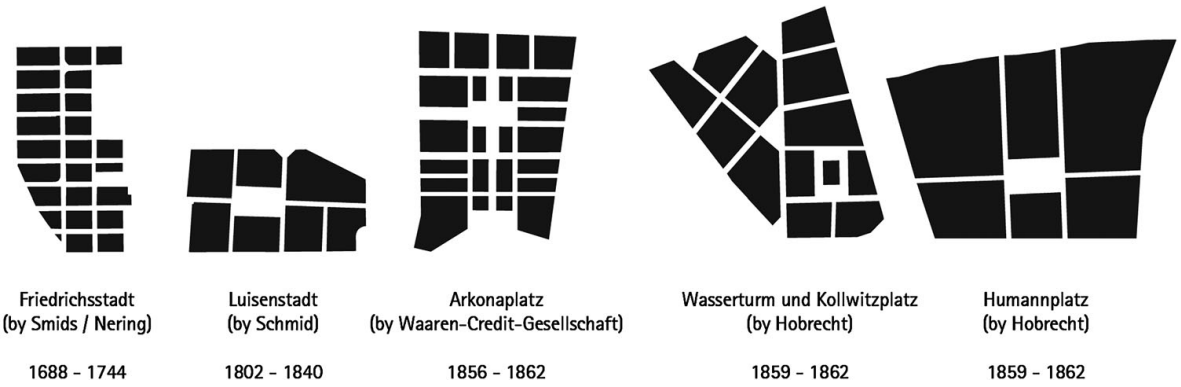


Figure 2. Comparison of block sizes between 1688 and 1862 in Berlins expansion areas created by author. Source: Created by author based on plans from Landesarchiv Berlin.

reveals that an important reason for this discrepancy to the preliminary stipulations was the increasing belief that the plan had to be designed first and foremost as an extendable framework for growth. Hobrecht did not see the task of further dividing the blocks as a matter for the authorities. He preferred to leave it to private investors (Terraingesellschaften) saying 'The plan should be designed as a variable and flexible tool that is able to accommodate any new combinations that may arise from shifting paradigms'.[49] As a result, his understanding the plan merely provided a framework of arterial roads and connecting streets to be developed further at a later date. In this way, Hobrecht intended to provide the flexibility needed to deal with subsequent needs.

The plan was also as cautious as possible in relation to the further development of the city. Principally, Hobrecht's alignment plan established the limits between public space and private space. The type of development was left to the individual property owner within the framework of the applicable building regulations. The reproach that the plan was responsible for the city's excessive population density is therefore only partially justified. However, focusing on the superior network of roads resulted in a loss of regulation within the blocks, which lead to a high parcel density in the following years. The financial expense that private investors had to bear when laying down streets also prompted the development of courtyards. However, a variety of development areas for high-income housing in the southern areas of Berlin, such as the housing projects of the Thiergarten Building Company (Thiergarten-Baugesellschaft) or the Kielgan quarter next to Nollendorfplatz, serve as evidence for the basic flexibility of the development plans in terms of form, density, and accessibility. By order of the landlord Kielgan, the architect Otto Wuttke composed prestigious, detached villas set in generous gardens and green spaces based on the grid from the 1862 development plan.

Thus the Hobrecht Plan was designed from the outset to accommodate subsequent modifications resulting from changing needs and requirements within the blocks. This applies to general housing development companies (Terraingesellschaften) and, in particular, to engineering companies, and the social and technical infrastructure, such as city hospitals and the gasworks. The central stockyard (Central-Vieh- und Schlachthof) opened in 1881 in the north-east area of Figure 4 exemplifies how large-scale public utility undertakings were implemented. Evidently, the 1862 Berlin expansion did not include future public transport, a greenery system, or the urban design of public spaces. Indeed, the plan was revised at an early stage following the upheaval of industrialization and the construction of a new transport and energy generation infrastructure. The 1862 development plan is based on explicit harbour infrastructure expansions with five new port basins added to the existing canal system.

[49]Cf. Hobrecht, "Bericht aus der Rede in der Sitzung des Architekten-Vereins am 26. November 1870," 388.

It is all the more astonishing that the 1862 plan did not include a railway system for Berlin even though several private railway development plans had already been created at that time.[50] One large-scale change was made in relation to the construction of the Berlin Ringbahn (circular railway line) in 1871, while further small changes were made at the initiative of private property owners and development companies. For example, Figures 3 and 4 show the first revisions of the 1862 proposal made by 1880. The plan as such, however, continued to apply, the various revisions forming an integral part of it.

After taking all of these aspects into consideration, the 1862 development plan represents a highly complex construct. Contrary to the impression given by its colloquial name, the Hobrecht Plan, it is the work of many authors. Each section plan shows different drawing styles, mapping conventions, and handwriting. The plan evolved as it were, with the intention of continuing it in the future. Therefore, it was not a stand-alone work completed on a specific date. This constant potential for development was obviously inherent, if not to say intentional, in particular considering Hobrecht's proclaimed objective; it was part of his plan. In addition, the plan deals primarily with the extension and delimitation of public spaces, making a small number of non-committal statements on how this should be done. The apparent lack of concrete detail raises the question of what structural features the plan contained and whether or not those structures have survived.

Urban design elements

Using three typological case studies, the next section sets out to understand the Hobrecht Plan's planning objectives and the remnants of their consummation. First, the Humannplatz case study typifies a square planning approach in the centre of a residential quarter in the northern expansion area of today's Prenzlauer Berg (Section XII) and provides insight on how public spaces constitute a morphological unit. Second, the boulevard between Danziger Straße and Petersburger Straße shows a varied urban design figure connecting the inner ring road and homogeneous quarters in the northeast of Berlin. The boulevard extends from Sections XII to XIV, close to the river Spree. This example of integral urban design and traffic planning illustrates the dialectic relationship between liveability and connectivity. Third, and in addition to these ideal urban forms, the promenade and harbour squares represent the development history of the expansion plan, the shift of infrastructure systems and planning approaches. They are located in the south of Berlin between Landwehrkanal and Generalszug in Section II. The following German terms are necessary to understand the analysis below: Platz (square), Straße (street), and Kirche (church). The term Chaussee (historic avenues) is necessary as it relates to the historic vocabulary of the early Berlin street network. Berlin's Chaussees are the result of radial trade routes that grew for historical reasons to connect the inner city centre to surrounding municipalities in the Prussian Empire. In comparison with dirt roads, their carriageway was made of gravel and rocks and, after improving the Chaussees simultaneously as part of the development activities of the city expansion project, they were renamed Allee (today's avenues).[51] For example, Frankfurter Chaussee was renamed Frankfurter Allee in 1872.

City of neighbourhoods and local squares

Following the requirements laid down by Minister von der Heydt, the planning experts attempted to achieve a regular distribution of squares across the entire urban expansion area, using an

[50]Cf. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten, *Berlin und seine Eisenbahnen*, 257 and 295 et ceq.
[51]Cf. Meyers Großes Konversationslexikon, *Chaussee*, column 906.



Figure 3. Humannplatz in the revised 1871 plan, a 2015 aerial photograph and analytical map created by author. Source: Landesarchiv Berlin and aerial photo by FIS-Broker WMS-Service SenStadt Berlin and analytical map created by author based on plans from Landesarchiv Berlin.

'appropriate distance'[52] between squares as the deciding criterion for this distribution. Hobrecht explains the actual scheme to distribute squares at distances of approx. 100–150 rods (Ruthen), or 375–565 m, across the planning area.[53] The objective here was presumably to place the squares within easy walking distance for local residents. Looking at the city as a whole, it is striking that these geometric squares appear regularly in the unplanned north-east, the distance between the squares increasing to 850 m and more in the majority of the cases. These largely rectangular open spaces are designated by capital letters in alphabetic order in each section, thus having a unique code on the individual section plans. Their specific position within the street network of the planning area is also indicated by the orientation of the surrounding blocks between high priority streets, creating a block pattern across the entire city that is more pronounced in the north and east and less pronounced in the south and west.

In the north of the city expansion area between Schönhauser Allee and Prenzlauer Allee (Section XII), the development plan shows a local square typical of the plan. Designated by the letter 'E' (see Figure 3), the square is created by removing a block smaller than the average neighbourhood size and thus is delineated by four blocks, one running along each side. Despite the frequency of this simple urban design element in the plan, Humannplatz is one of the few examples that was subsequently put into practice. The positioning of the square exemplifies the process the commission and Hobrecht used to draw up plans and, in particular, squares. Firstly, the 1862 planning team adopted the frame of reference set out in Schmid's development plan, who had included Pappelallee in his plans as an existing street. The 1862 street network is described in far greater detail and offset in the north. As the lead planner, Hobrecht was encouraged to avoid conflicts with landowners as far as possible and to take into account existing structures. This change to the plan was most likely due to the development that had taken place on Schönhauser Allee and Pappelallee in the intervening period, which stood in the way of continuing the streets in a straight line. This was also suggested in the instructions Hobrecht received from von der Heydt in 1859, which mentioned transposing previously planned streets in particular as a potential change.[54] His prioritizing of the protection of ownership arrangements is shown not only in the changes to the previous development plan described here but also on numerous occasions in the remaining explanatory reports. The position

[52]Cf. Hobrecht, "Erläuterungsberichte zu den Abteilungen IX, X und XI des Bebauungsplans," sheet 39.
[53]Cf. ibid., sheet 82.
[54]Cf. Geist and Kürvers, *Das Berliner Mietshaus*. Band 1: 1740–1862, 485.

of Humannplatz is also conducive to this conjecture. The square is located entirely on land belonging to Griebenow, a major landowner, who was better able to bear the loss in land value associated with the square than the owners of the small parcels of land adjoining it to the south, which would have been lost had the square been constructed there. Hobrecht proceeded in a similar manner in other locations, citing in his explanatory report the 'hardly justifiable harshness' of cutting into, let alone completely obliterating, smaller parcels of land by planning streets.[55]

Development in this area progressed slowly until the beginning of the twentieth century following the 1897 Building Code, as can be seen from the relatively generous courtyard dimensions shared with either the adjacent or opposite properties. Other striking characteristics are the regular parcelling, with 25-m wide plots, and the uniform development scheme comprising a front block and two lateral blocks, in some cases with a rear block. All the original blocks were divided again by at least one cross street (see Figure 3). The street network was also visibly modified due to the construction of the Ringbahn (circular railway line) until 1871. This line required all east–west running streets to the north of the new route to be shifted and the space for squares to be reduced. Figure 3 illustrates this modification, which allowed for a cut through in the middle of the blocks, thus providing adequate land plots on both parts. Nevertheless, the comparatively slight changes caused by the railway in this part of the plan once again demonstrate the adaptability of the Hobrecht Plan to future necessities. This network still exists today, with a few minor changes. The area to the north of Humannplatz was not developed further until the mid-1920s when housing associations constructed numerous housing complexes on land prepared by the Berlinische Boden Gesellschaft (Berlin development corporation).[56] The influence of the 1925 Building Code, which put an end to the construction of rear blocks – accessibility only through the courtyards – and reduced building density, is clearly visible in the layout of all of today's blocks. The uniform design of entire blocks and the series of identical building entrances also reflect the new housing ownership and provision models of the 1920s. In contrast to Bruno Taut's Carl Legien Estate, built close by at the same time, the uniform 'city block' development follows a comparatively traditional planning pattern.

Humannplatz thus presents a space delimited by largely closed borders with buildings that are very different in terms of typology, style, and function. The late urban development in this area can be seen particularly clearly in the step-by-step city block development. The structural impact of the planning for the area in the 1860s is still clearly visible, however, providing a highly flexible framework for urban development. Both the origin und development, as well as the current form, of the square illustrate one of the major threads of the development plan – its adaptive nature – rather than following the uniform implementation of the 1862 plan. It remains in its original location, having been moved only slightly to the north, illustrating the fundamental flexibility of the plan and underlining the stability of its spatial urban design. This is characterized by its appearance as a city square providing a recreational green space and a pleasant gathering place for the surrounding area against a backdrop presenting a mix of housing, commercial, and social infrastructure. Thus, it could be ventured that both the intention and the character of the site have been retained. The previous analysis shows that planners can learn that neither the different periods of development nor the addition or removal of streets detract from the original template. Even though it is not a Wilhelmine square, the spatial structure of Humannplatz emerges as a stable element in the development plan and, today, both its form and function continue to represent a nexus for the local neighbourhood.

[55]Cf. Hobrecht, "Erläuterungsberichte zu den Abteilungen IX, X und XI des Bebauungsplans," sheet 94.
[56]Cf. Wörner et al., *Architekturführer Berlin*, 299.

The concentric city grid and the neighbourhood ring boulevard

Hobrecht's commission to expand the city came with explicit directives to install a ring road connecting the expansion areas radially. This idea was based on the 1840 Lenné Plan. However, the

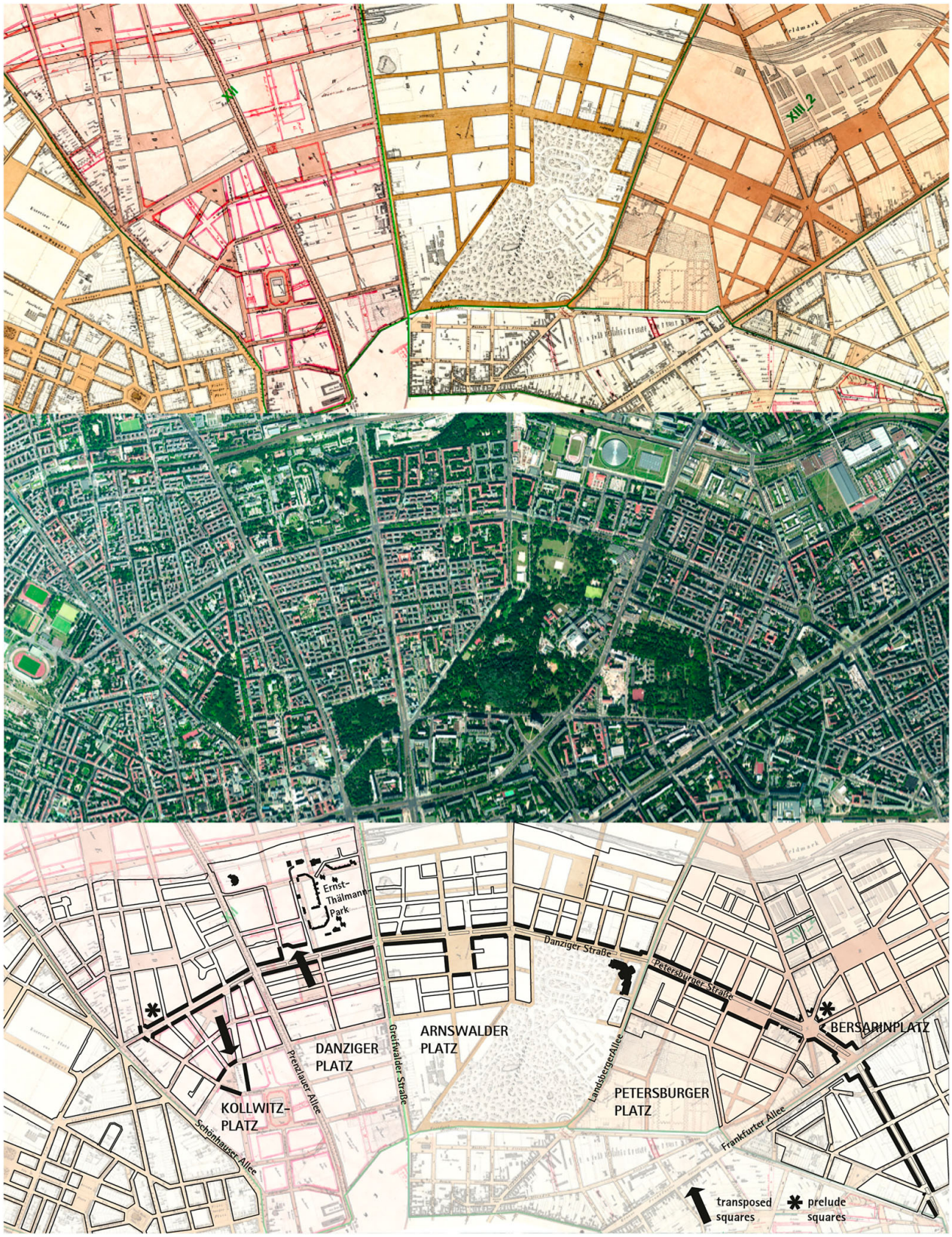


Figure 4. Revised 1880 plans showing ring boulevard Danziger Straße and a 2015 aerial photograph. Source: Landesarchiv Berlin and aerial photo by FIS-Broker WMS-Service SenStadt Berlin and analytical map created by author based on plans from Landesarchiv Berlin.

1862 plan shows only a fragmented inner and outer ring road that was never completed. In the north-eastern part of the city, Hobrecht managed to compose a circular link based on the previous plans between today's district of Prenzlauer Berg, at that time named Windmühlenberg, and the present district of Friedrichshain with its subdivided historic municipalities Stralauer Vorstadt, Königsstadt, and Boxhagen. The planning experts foresaw a ring road that would connect the city's Chaussees – which were the arterial roads radiating outwards from the city centre – midway through the expansion area. This ring road followed a path named Kommunikationsweg (communication path) constructed in 1822, which connected four northbound land routes.[57]

The lead planner Hobrecht and his team composed a clearly reduced boulevard 13–15 Prussian rods (50–57 m) wide, which were the dimensions suggested by Prussian Minister of Trade von der Heydt as the standard measurement for promenades.[58] The revised 1872 plan features a road cross-section arranged as follows: front garden (5.75 m), sidewalk (4 m), roadway (11 m), promenade (15 m), roadway, sidewalk, front garden. The centre of the promenade is lined by trees. Photographs from the turn of the century show that this division was also carried out, down to the planting of front gardens. Only in the western section next to Schönhauser Allee is the road only seven rods wide. This was presumably in the interest of preserving the buildings and structures that already existed there. The layout of these existing structures was clearly oriented on the Schmid's 1830 development plan, which expanded the already existing communication path but to a lesser degree than the expansions that would later be implemented with the 1862 plan. Both ends of the ring road were composed of a centrally arranged public square that would also serve as a prelude. The western prelude square did not survive later revisions. The eastern prelude square was constructed in the form of a traffic junction combining seven street connections. This historic Baltenplatz exists today in a modified form renamed Bersarinplatz. The 1862 plan did not foresee a further western extension of the road as it exists today since it would have crossed property lines in place at the time. The extension, however, was eventually authorized in the revised 1871 plan. The planning experts extended the existing communication route to the south, altering the previous design to cross the radial road of Frankfurter Allee until the river Spree.

In contrast to the southern ring boulevard – Peter Joseph Lenné's major road Generalszug – the 1862 proposal for the north-east section of the ring road forgoes highly visible representative buildings and public squares oriented towards the central axis. However, it inserts an additional design element with pocket-like spaces placed along the road in almost every section of the boulevard. The only exception is the area next to the already existing public park Volkspark Friedrichshain. The systematically arranged pocket-squares on the south side of the boulevard create a connection between the boulevard and the local squares that form each district's public neighbourhood centre (see Figure 4). Although the explanatory reports for the relevant departments were not divulged, it seems that Hobrecht's intention was to enliven and integrate the entire road with the surrounding neighbourhood districts. The resulting southerly square orientation of the boulevard might also have been based on the instructions of von der Heydt and Hobrecht's objective to maintain a regular distribution of squares. Though the areas between the boulevard and the city centre were already partially developed, Hobrecht devised a way to insert neighbourhood squares there, too, without interfering with the existing structures. In this way, the squares would carry out a dual function as both a modest representative expansion of the promenade and an integrated neighbourhood

[57]Cf. Grosinski, *Prenzlauer Berg*, 36.
[58]Cf. Geist and Kürvers, *Das Berliner Mietshaus*. Band 1: 1740–1862, 485.

Dies ist ein Artikel, der von DOM PUBLISHERS in

Dolff-Bonekämper, Gabi/Million, Angela/Pahl-Weber, Elke (Hg.): Das Hobrechtsche Berlin. Wachstum, Wandel und Wert der Berliner Stadterweiterung. Berlin 2018. ISBN (Print): 978–3-86922–529-6

veröffentlicht wurde.

Dies ist ein Artikel, der von DOM PUBLISHERS in

Dolff-Bonekämper, Gabi/Million, Angela/Pahl-Weber, Elke (Hg.): Das Hobrechtsche Berlin. Wachstum, Wandel und Wert der Berliner Stadterweiterung. Berlin 2018. ISBN (Print): 978–3-86922–529-6

veröffentlicht wurde.

Dies ist ein Artikel, der von DOM PUBLISHERS in

Dolff-Bonekämper, Gabi/Million, Angela/Pahl-Weber, Elke (Hg.): Das Hobrechtsche Berlin. Wachstum, Wandel und Wert der Berliner Stadterweiterung. Berlin 2018. ISBN (Print): 978–3-86922–529-6

veröffentlicht wurde.

Dies ist ein Artikel, der von DOM PUBLISHERS in

Dolff-Bonekämper, Gabi/Million, Angela/Pahl-Weber, Elke (Hg.): Das Hobrechtsche Berlin. Wachstum, Wandel und Wert der Berliner Stadterweiterung. Berlin 2018. ISBN (Print): 978–3-86922–529-6

veröffentlicht wurde.

and plot divisions for over 100 years, even along Baerwaldstraße where the buildings have been replaced. However, the large central areas are quite different now: the churchyards and reserved block at the former Platz am Urban became part of the new hospital premises and a place for sports and recreation, while the barracks were turned into school grounds. The most recent conversion came with the discontinuation of clinical services in the old part of the Urban Hospital building and redeveloping the pavilion for residential use. This case study demonstrates on a small scale the impacts of preliminary planning, on the one hand, which defined the 1862 plan, and of the rise and fall of the water infrastructure, on the other. Moreover, both the capacity to accommodate to existing structures and plans as well as the incorporation of conversions and new requirements are evidence of the complexity and flexibility of the Hobrecht Plan.

The 1862 Berlin plan as a minimalist strategy of Europe's early planning approaches

The motivation behind and implementation of Berlin's nineteenth-century urban planning encouraged experts such as James Hobrecht to pursue a liberal planning approach that included the capitalist-liberal reorganization of land holdings. This liberal approach was later overtaken by frenzied industrialization and speculation, which the plan was not able to control. The 1862 development plan served as a framework for further development of the city. However, due to the flexibility, it allowed for actual implementation, the structure of the plan and its physical construction cannot be regarded as one and the same thing. It was found that the amount, width, and course of roads and squares were not determined arbitrarily but according to stipulated planning objectives, including dimensions and distribution. This study supports the hypothesis that the large-scale expansion of the city of Berlin in 1862 was based not only on previous plans but also on a structure of urban design elements. Similar-sized districts with local squares and resultant neighbourhoods illustrate the plan's logic. In a sense, this structure can be understood as a framework for growth.

Understanding the Hobrecht Plan and its relationship to Berlin's prior and subsequent urban development is essential when regarding the main planning objectives set forth in the 1862 plan: a pragmatic accommodation of existing structures and the incorporation of elements from earlier city plans; a repeated neighbourhoods structure and local squares that function as a spatial framework for growth; boulevards and a citywide ring road with connections on a concentric grid; an extension and junction of the water transport infrastructure and public square design. The elements embody a design strategy connecting the overall city expansion area with local planning units. The analysis demonstrated the relationship between the planning and design process, and in particular the diverse interests and authors, depicting the 1862 plan as a flexible framework for growth that was always intended to evolve in response to changing conditions and needs.

In addition to this detailed examination and contextualization of the 1862 composition, an analysis of the plan's urban design elements and their application reveals what today's planners and designers can learn about planning objectives and the actual implementation of large-scale planning areas. A failure to adhere to these urban design elements continues to have consequences on the city's appearance and function to this very day, by disrupting the urban space, for example, as a result of reducing Danziger Straße – originally planned as a boulevard – to a transit area with lower quality urban and living space. Other areas, such as Humannplatz, follow the basic idea of the plan and preserve its urban spaces, even if the current buildings are far from what was imagined during Hobrecht's time. The urban design element of the local public square – which is to say the idea

of creating a central, open space with diverse functions for the surrounding area – is most clearly preserved in its spatial form and function as a neighbourhood centre point. Identifying the urban design in Hobrecht's plan reveals strengths and weaknesses in the city's spatial development, as illustrated by the area around Urbanstraße. Together with the residential areas, the design elements are stabilizing factors for Berlin's urban structure. At the same time, the urban structure cannot leave behind the infrastructure from the industrial revolution, that is, by abandoning railway, power or harbour facilities, without disrupting the street network and or adversely affecting urban spaces. Perhaps this also demonstrates the limits of revisions to the Hobrecht Plan between 1862 and 1900. These areas are riddled with a derelict infrastructure, thus posing an opportunity to create an entirely new approach to urban design.

For a long period of time, the Hobrecht Plan was the subject of great criticism, but a large-scale and detailed analysis reveals the 1862 plan's ingenious conceptualization and complexity, thus shedding a new light on the birth and initial development of urban planning as a new discipline in mid-nineteenth century Europe. The exchange of knowledge and ideas between the planning experts in Europe's fast-growing cities is not well documented and researched. No doubt, there remains a great deal of untapped potential for gaining a newfound understanding in this area by examining the urban design and planning decisions of these early expansion plans. The 1862 Berlin plan indicates paradigmatically the long-term interdependence of ideas and their implementation in urban design and planning history. The historical alignment plan is still a foundation for Berlin's urban development today, especially the concept of neighbourhoods. The urban design origins of planning units are closely linked with the recent focus on neighbourhood development in European cities. While the above analysis of design elements and their origins, implementation and reshaping was able to underline some of the initial ideas behind Berlin's urban design, further research is needed with regard to relationships between political actors, private building companies, and influential economic factors. This requires further transnational investigation. The comparative perspectives on the origins of the planning discipline in Europe are yet to be discovered.

Acknowledgements

This article originates from a research project entitled 'Value and Making of Hobrecht's Berlin – Growth, Change and Heritage of the Berlin City Expansion' undertaken between 2014 and 2017 by the Departments of Urban Design, Urban Heritage Studies, Urban Renewal and Planning at Technische Universität Berlin. The overall insights of the research project will be published in 2018 under the title 'Das Hobrechtsche Berlin' by DOM publishers. I would like to thank everybody involved in the research, especially Stephanie Herold, Florian Hutterer, Fritz Lammert, and Laura Calbet I Elias. A previous version of the article was presented at the 17th IPHS Conference at TU Delft in 2016 by Angela Million and Felix Bentlin.

Disclosure statement

No potential conflict of interest was reported by the author.

Funding

This article originates from a research project that was funded by the German Research Foundation (DFG Deutsche Forschungsgemeinschaft) [grant number 253506335].

Notes on contributor

Felix Bentlin is a researcher and lecturer for Urban Design and Urban Development at Technische Universität (TU) Berlin, Germany. He has published several articles about future urban research issues and has been coordinating with the National Urban Development Policy Programme "Young Specialists Design the Future" since 2016. Currently, he is working on his doctoral thesis on the Berlin development plan from 1862. He studied architecture, urban design and planning. His research focuses on cities as educational settings, participatory urban design, historic urban design and the corresponding impacts on urban development in Berlin.

Bibliography

Albers, Gerd. *Stadtplanung, eine praxisorientierte Einführung*. Darmstadt: Primus, 1996.

Albers, Gerd. "Zur Entwicklung des Planungsverständnisses: Kontinuität und Wandel." In *Zur Räumlichen Entwicklung beitragen. Konzepte. Theorien. Impulse. Planung neu Denken*, edited by Klaus Selle, Bd. 1, 43–55. Dortmund: Rohn, 2006.

Baumeister, Reinhard. "Thesen über Stadterweiterung." *Deutsche Bauzeitung* 8, no. 67 (1874): 265.

Baumeister, Reinhard. *Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*. Berlin: Ernst & Korn, 1876.

Benevolo, Leonardo. *Die Geschichte der Stadt*. Frankfurt a.M.: Campus, 1984.

Bernet, Claus. "The Hobrecht Plan (1862) and Berlin's Urban Structure." *Urban History* 31, no. 3 (2004): 401–419.

Bernhardt, Christoph. "Soziale Mischung mit begrenzter Wirkung: Eine empirische Prüfung der 'Hobrecht-These' zur Wohnweise im Berliner Mietshaus des Kaiserreichs." *Archplus* 218 (2014): 70–73.

Bodenschatz, Harald. *Städtebau in Berlin. Schreckbild und Vorbild für Europa*. Berlin: DOM publishers, 2010.

Bodenschatz, Harald, and Thomas Flierl. *Berlin plant. Plädoyer für ein Planwerk Innenstadt Berlin 2.0*. Berlin: Theater der Zeit, 2010.

Bodenschatz, Harald, and Celina Kress, eds. *Kult und Krise des großen Plans im Städtebau*. Petersberg: Michael Imhof, 2017.

Bruch, Ernst. "Berlin's bauliche Zukunft und der Bebauungsplan. Mit einem Plan von Berlin und Charlottenburg." Special Issue of *Deutschen Bauzeitung*. Berlin, 1870.

Calbet i Elias, Laura, Florian Hutterer, and Angela Uttke. "150 Jahre Hobrechtplan. Die wiederkehrende Frage nach dem großen Plan." In *Der Grosse Plan: Aktuelle Beiträge Zum Städtebau*, edited by SRL – Vereinigung Für Stadt-, Regional- Und Landesplanung, SRL-Schriftenreihe 56, 123–126. Berlin: SRL, 2013.

Curdes, Gerhard. *Stadtstruktur und Stadtgestaltung*. Stuttgart: Kohlhammer, 1997.

Düwel, Jörn, and Niels Gutschow. *Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert. Ideen – Projekte – Akteure*. Berlin: Borntraeger, 2005.

Fehl, Gerhard, and Juan Rodríguez-Lores, eds. *Stadterweiterungen 1800–1875. Von den Anfängen des modernen Städtebaus in Deutschland*. Hamburg: Christians, 1983.

Frick, Dieter. *Theorie des Städtebaus. Zur baulich-räumlichen Organisation von Stadt*. Tübingen: Wasmuth, 2008.

Geist, Johann Friedrich, and Klaus Kürvers. *Das Berliner Mietshaus*. Band 1: 1740–1862. München: Prestel, 1980.

Geist, Johann Friedrich, and Klaus Kürvers. *Das Berliner Mietshaus*. Band 2: 1862–1945. München: Prestel, 1984.

Geist, Johann Friedrich, and Klaus Kürvers. *Das Berliner Mietshaus*. Band 3: 1945–1989. München: Prestel, 1989.

Grosinski, Klaus. *Prenzlauer Berg. Eine Chronik*. Berlin: Dietz, 1997.

Hall, Thomas. *Planung europäischer Hauptstädte. Zur Entwicklung des Städtebaues im 19. Jahrhundert*. Stockholm: Almquist & Wiksell, 1986.

Hegemann, Werner. *Der Städtebau: nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin*. Bd. 1. Berlin: Wasmuth, 1911.

Hegemann, Werner. *Der Städtebau: nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin*. Bd. 2: Verkehrsflächen, Freiflächen. Berlin: Wasmuth, 1913.

Hegemann, Werner. *Das steinerne Berlin. Geschichte der größten Mietskasernenstadt der Welt*. Reprint. Braunschweig: Vieweg, [1930] 1992.
Heinrich, Ernst. "Die städtebauliche Entwicklung Berlins seit dem Ende des 18. Jahrhunderts." In *Berlin: Neun Kapitel seiner Geschichte*, edited by Richard Dietrich, 199–237. Berlin: de Gruyter, 1960.
Heinrich, Ernst. "Der Hobrechtplan." *Jahrbuch für brandenburgische Landesgeschichte* 13 (1962): 41–57.
von der Heydt, August. "Anweisung für die Aufstellung und Ausführung städtischer Bau- und Retablissementspläne." *Zeitschrift für Bauwesen* 5 (1855): 440–444.
von der Heydt, August. "Begleitschreiben zur Einreichung der Pläne der Abteilungen I und VII des Bebauungsplans." Unpublished, Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz Berlin, I. HA Rep. 89 Nr. 28640, Bl. 1–10, Berlin, January 15, 1862.
Hinz, Gerhard. *Peter Joseph Lenné und seine bedeutendsten Schöpfungen in Berlin und Potsdam*. Berlin: Deutscher Kunstverlag, 1937.
Hobrecht, James. "Erläuterungsberichte zu den Abteilungen IX, X und XI des Bebauungsplans." Landesarchiv Berlin. unpublished, A Pr. Rep. 030-07, Nr. 188, Berlin, 1860.
Hobrecht, James. "Bericht aus der Rede in der Sitzung des Architekten-Vereins am 26. November 1870." *Deutsche Bauzeitung* 1870 Jahrgang IV (1870): 388–389.
Humpert, Klaus, Klaus Brenner, and Sibylle Becker. *Fundamental Principles of Urban Growth*. Wuppertal: Müller + Busmann, 2002.
Kamleithner, Christa. "Planung und Liberalismus." *dérive. Zeitschrift für Stadtforschung* 8, no. 31 (2008): 5–9.
Kegler, Harald. "Konsolidierung der Disziplin Städtebau in Deutschland." In *Stadtvisionen 1910|2010. Berlin Paris London Chicago. 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin*, edited by Harald Bodenschatz, Christina Gräwe, Harald Kegler, Hans-Dieter Nägelke, and Wolfgang Sonne, 88–89: DOM publishers. Berlin, 2010.
Knudsen, Tim. "International Influences and Professional Rivalry in Early Danish Planning." *Planning Perspectives* 3, no. 3 (1988): 297–310.
Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten, ed. *Berlin und seine Eisenbahnen*. Band 1. Berlin: Springer, 1895.
Langewiesche, Dieter. *Zur Freizeit des Arbeiters. Bildungsbestrebungen und Freizeitgestaltung österreichischer Arbeiter im Kaiserreich und in der Ersten Republik*. Stuttgart: Klett, 1980.
Łopuch, Wojciech. *Dzieje architektoniczne nowoczesnego Szczecina: 1808–1945*. Szczecin: Ksiaznica Pomorska, 1999.
Magistrat von Berlin. ed. *Grundlinie zur städtebaulich-architektonischen Gestaltung*. Berlin: Magistrat, 1984.
Magrinyà, Francesc. "El ensanche y la reforma de Ildefons Cerdà como instrumento urbanístico de referencia en la modernización urbana de Barcelona." *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona* XIII 296 (3) (2009). Depósito Legal: B. 21.741-98.
Meyers Großes Konversationslexikon. *Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens*. Bd. 3–6. Leipzig: Bibliographisches Institut, 1905–1909.
Molle, Albrecht. "Weg übers Land. Zur Geschichte der Danziger Straße." *VorOrt*, nr 2 (1999): 13.
Niethammer, Lutz, ed. *Wohnen im Wandel. Beiträge zur Geschichte des Alltags in der bürgerlichen Gesellschaft*. Wuppertal: Hammer, 1979.
Pape, Charlotte. "Die Entwicklung des wilhelminischen Großstadtgürtels in Berlin. Dargestellt an einem Beispiel aus dem Bezirk Prenzlauer Berg." In *Geographie in Wissenschaft und Unterricht. Festschrift für Helmut Winz aus Anlass seines 70. Geburtstages am 5. September 1978*, edited by Reinhard Hanke, 313–356. Berlin: Gesellschaft für Erdkunde, 1980.
Radicke, Dieter. "Der Berliner Bebauungsplan von 1862 und die Entwicklung des Wedding. Zum Verhältnis von Obrigkeitsplanung zu privatem Eigentum." In *Festschrift Ernst Heinrich. Dem Bauforscher, Baugeschichtler und Hochschullehrer zum 75. Geburtstag dargebracht*, edited by Goerd Peschken, Dieter Radicke, and Tilmann J. Heinisch, 56–74. Berlin: Universitätsverlag der Technischen Universität Berlin, 1974.
Reinisch, Ulrich. "Stadtplanung im Konflikt zwischen absolutistischem Ordnungsanspruch und bürgerlich-kapitalistischen Interessen. Peter Joseph Lennés Wirken als Stadtplaner von Berlin." In *Peter Joseph Lenné. Gartenkunst im 19. Jahrhundert*, edited by Detlef Karg and Hans-Joachim Dreger, 34–85. Berlin: Verlag für Bauwesen, 1992.

Rhede, Christiane, Florian Hutterer, Stephanie Herold, and Laura Calbet i Elias. "Bebauungs- oder Freiflächenplan? Die Rolle des öffentlichen Raumes bei Hobrecht." In *Der öffentliche Raum*, edited by Ursula Flecken and Laura Calbet i Elias, 95–106. Berlin: Universitätsverlag der Technischen Universität Berlin, 2011.

Rodríguez-Lores, Juan. "Die Grundfrage der Grundrente. Stadtplanung von Ildefonso Cerdà für Barcelona und James Hobrecht für Berlin." *Bauwelt* 12 (1980): 29–36.

Rodríguez-Lores, Juan. "Ildefonso Cerdà: Die Wissenschaft des Städtebaues und der Bebauungsplan von Barcelona (1859)." In *Städtebau um die Jahrhundertwende. Materialien zur Entstehung der Disziplin Städtebau*, edited by Gerhard Fehl and Juan Rodríguez-Lores, 36–83. Köln: Kohlhammer, 1980.

Rönnebeck, Thomas. *Stadterweiterung und Verkehr im neunzehnten Jahrhundert*. Stuttgart: Krämer, 1971.

Senator für Bau- und Wohnungswesen, ed. *Berlin – die Stadt der Wasserstraßen und Häfen*. Berlin: Senator für Bau- *und* Wohnungswesen, 1968.

Sitte, Camillo. *Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Ein Beitrag zur Lösung moderner Fragen der Architektur und monumentalen Plastik unter besonderer Beziehung auf Wien*. Wien: Graeser, 1889.

Strohmeyer, Klaus. *James Hobrecht (1825–1902) und die Modernisierung der Stadt*. Potsdam: Verlag für Berlin-Brandenburg, 2000.

Stübben, Joseph. *Der Städtebau*. Darmstadt: Bergsträsser, 1890.

Sutcliffe, Anthony. "Environmental Control and Planning in European Capitals 1850–1914. London, Paris and Berlin." In *Growth and Transformation of the Modern City. The Stockholm Conference Sept. 1978*, edited by Ingrid Hammarström, 71–88. Stockholm: Swedish Council for Building Research, 1979.

West, Christina. "James Hobrecht (Berlin) und Reinhard Baumeister (Mannheim). Die Anfänge des modernen Städtebaus in Deutschland." In *Visionen von der idealen Stadt. Beiträge zur Ausstellung "Ildefons Cerdà (1815–1876)" an der Universität Mannheim*, edited by Christoph Jentsch, 87–101. Mannheim: Institut für Landeskunde und Regionalforschung, 2002.

Wörner, Martin, Doris Mollenschott, Karl-Heiz Hüter, and Paul Sigel. *Architekturführer Berlin*. Berlin: Reimer, 2001.

Wettbewerbe für Baukunst und Schwesternkünste. "Monatsheft zur Deutschen Bauzeitung." *Berlin* 6 (1928): 77–79.

Zitouni, Benedikte. *Agglomérer: Une anatomie de l'extension bruxelloise (1828–1915)*. Brussels: Academic Scientific Press and University of Brussels VUB Press, 2010.

Dies ist ein Artikel, der von DOM PUBLISHERS in

Dolff-Bonekämper, Gabi/Million, Angela/Pahl-Weber, Elke (Hg.): Das Hobrechtsche Berlin. Wachstum, Wandel und Wert der Berliner Stadterweiterung. Berlin 2018. ISBN (Print): 978–3-86922–529-6

veröffentlicht wurde.

DER WANDEL VON SCHIFFFAHRTS- UND BAHNINFRASTRUKTUR
NEUORDNUNG DES BEBAUUNGSPLANS VON 1862

FELIX BENTLIN
FRITZ LAMMERT

170



Abb. 1 **Blick auf die Eisenbahndrehbrücke (Brommybrücke) von 1851 der auf Straßenniveau geführten Verbindungsbahn über die Spree, Aufnahme von 1894.**

Die Stadtplanung im Berliner Stadtgebiet um 1850 konzentrierte sich auf die Errichtung von militärischen Anlagen[1] im Nordwesten, die Erweiterung der Stadtgebiete (Köpenicker Feld, Frankfurter Vorstadt) im Südosten und den Ausbau der Wasser- sowie Bahninfrastruktur vornehmlich im Süden und Westen der Stadt (Landwehrkanal und Berlin Spandauer Schifffahrtskanal, Potsdamer und Anhalter Bahn). Besonders im Zuge dieser Infrastrukturerneuerung wurde auch die Revision des ersten Berliner Bebauungsplans von Schmid (1830, ↗ *Der Weg zum Bebauungsplan von 1862*) notwendig. So meldete Bauinspektor Köbicke in seinem Bericht von 1852 einen »dringenden« Bedarf, den »Bebauungsplan vollständig umzuarbeiten«.[2] In Folge dieser Entwicklung erfolgte auch Minister von der Heydts Instruktion zur Erstellung des Bebauungsplans an Hobrecht mit der Einleitung, dass »die vorhandenen Karten und Pläne der Stadt Berlin und ihrer Umgebung […] für die Regulierung der Bebauung der letzteren nicht mehr aus[reichen], weil für die festgestellten Alignements der Straßen, Plätze durch mittlerweile erfolgte Entstehung neuer baulicher Anlagen, wie die der Eisenbahnen und Kanäle, unausführbar oder unzweckmäßig geworden, zum Teil auch unvollständig sind.«[3] Das Gleis- und Wasserwegenetz wurde damit von ministerieller Seite zwar als Treiber der Stadtentwicklung angesehen, jedoch fanden sich kaum Anweisungen oder Ziele zur Integration der Infrastruktur in den Bebauungsplan.[4] Der Integration dieser Infrastrukturen maß von der Heydt neben der Beachtung privater Belange höchste Bedeutung bei.

1 Das Exerziergelände mit Stadtquartier, Kasernen und einem Muster-Zellengefängnis – das so genannte Marsfeld – wird von Schinkel und Lenné in verschiedenen Bebauungsplänen außerhalb der Stadtmauer zwischen der alten Moabiter Pulvermühle und dem Invalidenhaus entwickelt. Vgl. Geist/Kürvers 1980, S. 395–396.

2 Vgl. Staatsarchiv Potsdam, Pr. Br. Rep.30/Berlin C, Polizeipräsidium, Tit. 20, Nr. 586, Bl. 29, zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 466–467.

3 von der Heydt 1859, zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 485–486.

4 Hobrechts Planungsteam soll lediglich ausreichend Plätze an Flüssen, Kanälen oder am Hafenufer vorsehen und »die Anlage größerer Reservoirs zur Aufnahme und Abklärung des Straßenwassers, möglichst in der Nähe der Spree, der Panke oder der Kanäle, […] berücksichtigen«. Von der Heydt 1859, zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 485–486.

Im Folgenden soll durch die Vorstellung der Planungsgenese beider Infrastruktursysteme bis zur Jahrhundertwende ein Verständnis für den Zeitgeist der Planungsziele entwickelt werden. Außerdem soll der Bebauungsplan von 1862 auf sein Wesen, seine Kompatibilität und die Auswirkungen bezüglich der Wasser- und Bahninfrastruktur untersucht werden.

Vorplanungen und Ausgangslage

Ab den 1840er Jahren entwickelte sich Berlin zu einem vergleichsweise bedeutenden Standort für Industrie und Handel mit hohem Entwicklungsdruck. Im Zuge der Entwicklung des Eisenbahnwesens und der Dampfschifffahrt entfaltete sich ein enormes Wirtschaftswachstum auf der Grundlage von Zoll- und Gewerbefreiheit, der Städteordnung und den vorausgegangenen Agrarreformen.[5] Die technologische Erneuerung aller Funktionen der Stadt in Folge der eingeführten Dampfkraft wird von Zeitgenossen bis zur Jahrhundertwende beschworen: »Auf der Dampfkraft beruhen die neuen Fortbewegungsmittel, Eisenbahnen und Dampfschiffe, die Ersetzung der Handarbeit durch die Maschinen, die gesammte wirthschaftliche und industrielle Entwicklung unseres Jahrhunderts; der Dampf entfesselt die gewerblichen Kräfte, er hebt die räumlichen Entfernungen auf, vor ihm fallen die Schranken, die in die alte Zeit den Verkehr geengt hatte.«[6] Die Transportinfrastruktur kam durch das rasante Bevölkerungswachstum und zunehmenden Handel auf nationaler und europäischer Ebene an ihre Kapazitätsgrenze, woraufhin Handelsminister Holtzbrinck einen »fühlbaren Mangel an Ausladestellen« beklagte. Auch die Berliner Kaufmannschaft stellte bereits 1850 eine »überraschende Schnelligkeit«[7] in der industriellen Entwicklung Berlins fest. Der steigende Bedarf an Massengütern wie Baustoffen, Brennstoffen und Lebensmitteln wurde über die Wasserwege und die neuen Bahnverbindungen gedeckt. Postkutschen, Pferdebahnen und Droschken konnten dem hohen Warenaufkommen nicht mehr gerecht werden. Obwohl die Bahn sich rasant entwickelte, wird die Versorgung der Stadt auch bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts zu gleichen Teilen über die Wasserwege bewältigt[8] (Abb. 2 und 3). Ein Ausbau der Bahn- und Schifffahrtsinfrastruktur wird unabdingbar.

Dass am Bebauungsplan infolge von Infrastrukturplanungen »vielerlei nicht vorherzusehende Umstände« auftreten können, jedoch nicht müssen, gibt Minister Holtzbrinck 1862 zu bedenken und benennt dringende Stadtentwicklungsprojekte, die von Kanälen und Bahnstrecken dominiert werden.[9]

	Zufuhr				Ausgang				Insgesammt			
	Zu Bahn	%	Zu Wasser	%	Zu Bahn	%	Zu Wasser	%	Zu Bahn	%	Zu Wasser	%
1883	2 797 000	49,1	2 906 000	50,9	527 000	66,4	267 000	33,6	3 334 000	51	3 174 000	49
1887	3 863 000	47,2	4 238 000	52,8	587 000	62,3	355 000	37,7	4 491 000	49	4 593 000	51
1895	4 677 000	50,1	4 651 000	49,9	859 000	64,0	482 000	36,0	5 600 000	53	5 134 000	47

	In vollen Prozenten der gesammten Wassereinfuhr						
	im Jahre	jährlich im Durchschnitt der Jahrzehnte				im Jahre	im Jahre
	1840	1840–49	1850–59	1860–69	1870–79	1884	1894
Steine und Erden	40	38	33	48	58	66	61
Bauholz	6	7	8	12	13	7	6
Brennmaterial	34	40	43	29	19	11	16
Nahrungsmittel	11	8	8	6	5	10	11
Kaufmannsgüter	9	7	8	5	5	6	6
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Abb. 2 und 3 **Am Ende des 19. Jahrhunderts verdoppelte sich innerhalb weniger Jahre das Transportaufkommen, dabei werden Bahn- und Wasserwege ähnlich genutzt (Tabelle oben). Die Güterversorgung Berlins verschiebt sich vom Wasser auf die Schienen. Während Brennstoffe kaum noch auf dem Wasserweg transportiert werden, wird er aber aufgrund geringerer Kosten für den Transport von Baurohstoffen bevorzugt.**

5 Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 3–4 und S. 21–22.
6 Vgl. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 4.
7 Vgl. Jahresbericht der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft zitiert nach Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 5.
8 Vgl. Königlich Preussisches Miniterium der Öffentlichen Arbeiten 1895b, S. 282–283; Senator für Bau- und Wohnungswesen 1968, S. 13.

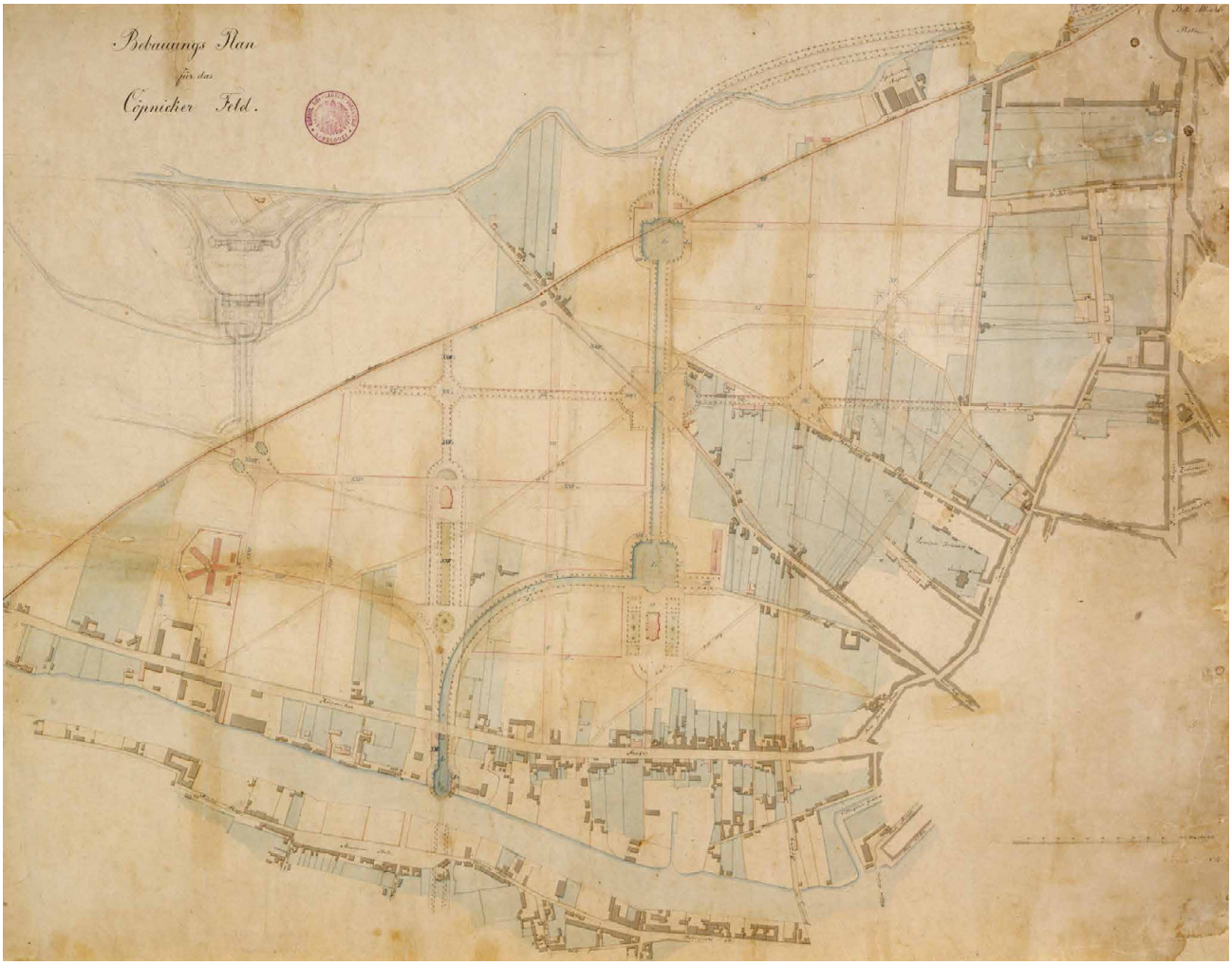


Abb. 4 **Bebauungsplan für das Cöpenicker Feld von 1841 mit dem Luisenstädtischen Schifffahrtskanal als Verbindung zwischen Spree und dem noch zum Ausbau vorgesehenen Landwehrgraben.**

Die staatlichen Stadtentwicklungsprojekte sind auf den künftigen Verkehr und die Versorgung der wachsenden Stadt fokussiert.[10]

Wie im Beitrag *Der Weg zum Bebauungsplan von 1862* erläutert wird, spielen Zeitnot durch das unregulierte Wachstum der Stadt und Unsicherheit gegenüber neuen Technologien eine besondere Rolle, sodass nicht alle bekannten Stadtentwicklungsprojekte in die Planzeichnungen des Kommissariums gelangen. Beide Infrastruktursysteme sollen deshalb erst gemeinsam im Bestand vor der Bebauungsplanung von 1862 dargestellt werden. Daraufhin wird deren Kontinuität in der Erweiterungsplanung geprüft sowie deren Einfluss auf den Plan analysiert und interpretiert.



Abb. 5 **Blick vom Elisabeth-Ufer am Luisenstädtischen Kanal mit dem Luisensteg zur Melanchthonkirche. Hier trafen Luisenstädtischer Kanal und Landwehrkanal zusammen. Aufnahme von 1912.**

Bestandsaufnahme der Wasserinfrastruktur

Das Wasserstraßennetz, das Berlin mit den Seehäfen Hamburg und Stettin und damit mit dem internationalen Handel verbindet, sorgte bereits ab dem beginnenden 19. Jahrhundert für einen Aufschwung des Handels- und Produktionsstandorts Berlin, weit vor der Einführung der Eisenbahn.[11] Die Ideen und Entwürfe zum Berliner Kanal- und Hafensystem wurden von Peter Joseph Lenné maßgeblich zu Beginn des 19. Jahrhunderts bestimmt. Im Jahr 1840 erhielt der Stadtplaner und Gartenarchitekt vom preußischen König den Auftrag, parallel zur Bebauung des Köpenicker Felds einen Entlastungskanal für die Spree zu projektieren, der zwischen 1845 und 1850 auf einer Länge von 10,7 Kilometern realisiert wurde: der Landwehrgraben sollte zum Landwehrkanal ausgebaut werden[12] (Abb. 5 und 6); gleichzeitig entstand der Schöneberger Hafen (1850–1852). Mit dem Luisenstädtischen Schifffahrtskanal (1848–1852) implementierte Lenné im »Bebauungsplan für das Cöpenicker Feld« eine weitere künstliche Wasserstraße, die in einem strengen geometrischen Gesamtentwurf mit öffentlichen Gebäuden und Baublöcken angelegt wurde (Abb. 4). Diese Wasserstraßen dienten zuerst der Entwässerung der Felder und des Überschwemmungsgebiets der Spree, um Bauland herzustellen. Vor allem sicherten sie jedoch einen billigen Transport von Baumaterialien für die Erschließung der Stadterweiterungsgebiete, wie der Luisenstadt. Darüberhinaus nahmen sie auch die Abwässer der Umgebung auf. Der Nebenarm des Landwehrkanals erhielt mit den Umschlagplätzen am Wassertor- und Engelbecken kurzzeitig eine größere Bedeutung (Abb. 6).[13] Im Westen entstand zudem – ebenfalls geplant von Lenné – der Berlin Spandauer Schifffahrtskanal[14]

9 »Als solche sind schon gegenwärtig in Anregung gekommen: die Anlegung eines Vorfluth- und Schiffarts-Kanals von der Ober-Spree bei der Kannenbrücke [?], unter dem Höhenzuge des Kreuzberges hin, durch das Hopfenbruch [?] bis zur Unter-Spree bei der Charlottenburger Brücke; die Herstellung eines Kanals von dem Berlin-Spandauer Kanal beim Plötzensee nach der Unter-Spree in der Höhe der Mündung des Landwehrkanals; die Verlagerung der Verbindungsbahn; der Bau einer zweiten Eisenbahn nach Potsdam, sowie einer direkten Bahn nach Cüstrin; die Ausführung eines umfassenden Entwässerungs- und Reinigungs-Systems vermittelst unterirdischer Kanäle; die Ablage eines Central-Lagerhofes und andere größere Unternehmungen.« Holtzbrinck 1862, Bl. 180–181.

10 In der Folge der industriellen Transformation der städtischen Infrastruktur werden zwischen den 1860er und 1880er Jahren auch weitere öffentliche Einrichtungen besonders zur Nahrungsmittelversorgung im Berliner Stadtgebiet notwendig, wie der zentrale Vieh- und Schlachthof, der zentrale Lagerhof und die vierzehn Markthallen, um die Verteilung der Waren zu organisieren. Siehe hierzu Abb. 27 und 30. Vgl. Lindemann 1899.

11 Vgl. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895b, S. 136.

12 Vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen 1968, S. 15.



Abb. 6 **Blick auf die St. Michaelkirche (1853–1856) über das Engelbecken mit Lastkähnen.**

(1859) mit dem Humboldt- und dem Nordhafen sowie einer Schleuse an der Seestraßenbrücke.[15]

Seit der Erbauung des Landwehrkanals und des Spandauer Schifffahrtskanals dienten die drei staatlich gebauten Häfen zum Be- und Entladen von Gütern und bildeten neben den Uferladestraßen wichtige Transportzentren: am Schöneberger Ufer der Schöneberger Hafen (etwa 1,0 Hektar), der Humboldthafen (etwa 3,5 Hektar) in der Nähe des Lehrter Bahnhofs und der Nordhafen (etwa 2,6 Hektar) an der Fenn- und Sellerstraße. Darüber hinaus existierten am Landwehrkanal eine Vielzahl von Ausladestellen, teils auf über 200 Privatgrundstücken, teils an den Seiten der Uferstraßen am Kanal, sodass das Schiffsgut über die unbefestigten Böschungen oder befestigte Uferwege gekarrt und auf bereitstehende Wagen geladen wurde[16] (Abb. 7). So werden auch die Areale an der Spree als besonders geeignet für Fabrikansiedlungen im Begleitschreiben von Minister von der Heydt benannt.[17] Der Preußische Staat war Auftraggeber dieser Infrastruktur und blieb bis Ende des Jahrhunderts im Besitz der Häfen und Umschlagplätze.[18]

Haupttransportgüter auf dem Wasser waren Steine, Erden, Bau- und Brennmaterial. Besonders den Umschlagplätzen am Wasser für Baustoffe kam eine besondere Bedeutung zu, da Neubauten nur wirtschaftlich in der Nachbarschaft dieser Lager- und Umschlagsanlagen errichtet werden konnten. Grund war, dass der Aktionsradius der damals ausschließlich verfügbaren Pferdefuhrwerke begrenzt war.[19] Bauland mit Wasserzugang war damit von strategischer und wirtschaftlicher Bedeutung.

Der Güterverkehr auf dem Wasser nahm zwischen 1840 und 1872 trotz einer parallelen Entwicklung der Bahn um mehr als das Dreifache zu[20], sodass

13 Ein bedeutender Durchgangsverkehr von der Spree zum Landwehrkanal blieb entgegen den Erwartungen aus. Seine Bedeutung verlor der Kanal nach Abschluss der Bebauung des Köpenicker Felds. Nachdem sich die Wasserqualität des nahezu stehenden Gewässers zunehmend verschlechtert hatte, wurde der Kanalarm per Magistratsbeschluss in den Jahren 1926/27 zugeschüttet. Vgl. Luisenstädtischer Bildungsverein e. V. 2002.

14 Nach dem Willen Kaiser Wilhelm II. erhielt 1914 auch dieser Teilabschnitt des fertig gestellten Großschifffahrtsweges Berlin-Stettin den Namen Hohenzollernkanal, den heute nur noch das westliche Teilstück des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals trägt. Vgl. Alex 2010.

15 Vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen 1968, S. 15.

16 Vgl. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 92.

17 Vgl. von der Heydt 1862, Bl. 8.

18 Vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen 1968, S. 15.

19 Vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen 1968, S. 13.

20 Vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen 1968, S. 15.

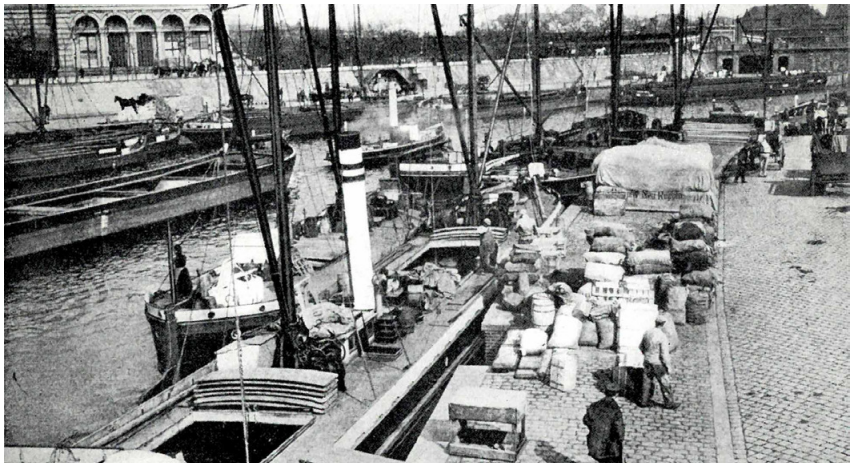


Abb. 7 **Ausladen von Spreekähnen am südlichen Ufer gegenüber des Lehrter Bahnhofs vor dem Ersten Weltkrieg.**

ein konsequenter Ausbau als selbstverständlich von den Verantwortlichen der Stadterweitungsplanung angesehen wurde. Bereits ab den 1850er Jahren nahm der Verkehr auf den Wasserwegen so stark zu, dass das bestehende Wasserstraßennetz überlastet war. Die bestehenden Schleusenanlagen standen jedoch einer Vergrößerung der Frachtschiffe entgegen.

Bis zur Beauftragung Hobrechts mit der Stadterweiterungsplanung entstand ein wachsendes, gesamtstädtisches Wasser- und Schifffahrtsnetz mit Häfen, Schleusen und Kanälen; dieses staatliche Netz war Bestandteil der laufenden Stadterweiterungspläne.

Bestandsaufnahme der Bahninfrastruktur

Neben den Wasserstraßen etablierte sich die Schiene als wichtiger Verkehrsträger. Somit stellt das Jahr 1840 mit der Einführung von Bahnverbindungen einen Wendepunkt in der Infrastrukturentwicklung Berlins dar. Mit dem Regierungsantritt Friedrich Wilhelms IV. erfolgte eine Erneuerungspolitik, die den rasant wachsenden Bau der Eisenbahnstrecken in Verbindung mit der Gründung der Berliner Maschinenbauanstalten hervorbrachte.[21] Im Gegensatz zu anderen europäischen Städten wie London wurden die Berliner Bahnstrecken ausschließlich außerhalb der Stadtmauer durch private Aktiengesellschaften aus allen Himmelsrichtungen an den Stadtkörper herangeführt und in Betrieb genommen[22]:

— Berlin-Potsdamer Bahn (1838)
— Berlin-Anhalter Bahn (1841)[23]
— Berlin-Frankfurter Bahn (1842)
— Berlin-Stettiner Bahn (1843)
— Berlin-Hamburger Bahn (1846)

21 Vgl. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 3.
22 Vgl. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 130.
23 Es handelt sich um die Strecke von Berlin nach Köthen mit Anschluss an die Städte Halle und Leipzig.
24 Vgl. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 130.
25 Vgl. Schönemann 1993.
26 Vgl. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 53–54 und S. 130.

Abb. 8–11 **Ansicht des Potsdamer Bahnhofs vor dem Potsdamer Tor an der heutigen Stresemannstraße um 1839. Auf der Zeichnung ist die Bahnsteigseite des Empfangsgebäudes zu sehen (links oben). Blick auf das Empfangsgebäude des Frankfurter Bahnhofs (später Schlesischer, heute Ostbahnhof) um 1845 (rechts oben). Ansicht des Bahnhofs der Berlin-Sächsischen Eisenbahn um 1860 (links unten). Blick auf den Hamburger Bahnhof mit Seitenansicht der Empfangshalle von 1852 (rechts unten).**

Während der Hamburger und der Stettiner Bahnhof bereits als repräsentative Verkehrsgebäude errichtet wurden, verfügten die anderen Bahnen lokaler Bedeutung über bescheidene, schmucklose Gebäude (Abb. 8–11); sie benötigten nur eine geringe Fläche im Gegensatz zu den Bahnarealen ab den 1870er Jahren[24] (Abb. 12). Durch den Bau der Hamburger Bahn wurden Lennés und Schinkels Planungen für ein Stadtquartier nördlich des Brandenburger Tors (↗ *Der Weg zum Bebauungsplan von 1862*, S. 39) verworfen.[25] Berlin war damit in den Besitz von fünf so genannten Stammlinien gekommen, die unabhängig voneinander in Berlin mündeten und betrieben wurden (Abb. 13). Im Jahr 1851 wurde die aus militärischen Gründen entwickelte Verbindungsbahn zwischen allen Berliner Bahnhöfen auf der Straßenfläche vollendet; sie nimmt eine Vorreiterrolle für die spätere Ringbahn ein[26]. Während die Verbindungsbahn als erste Staatsbahn auf Berliner Boden betrieben wurde,









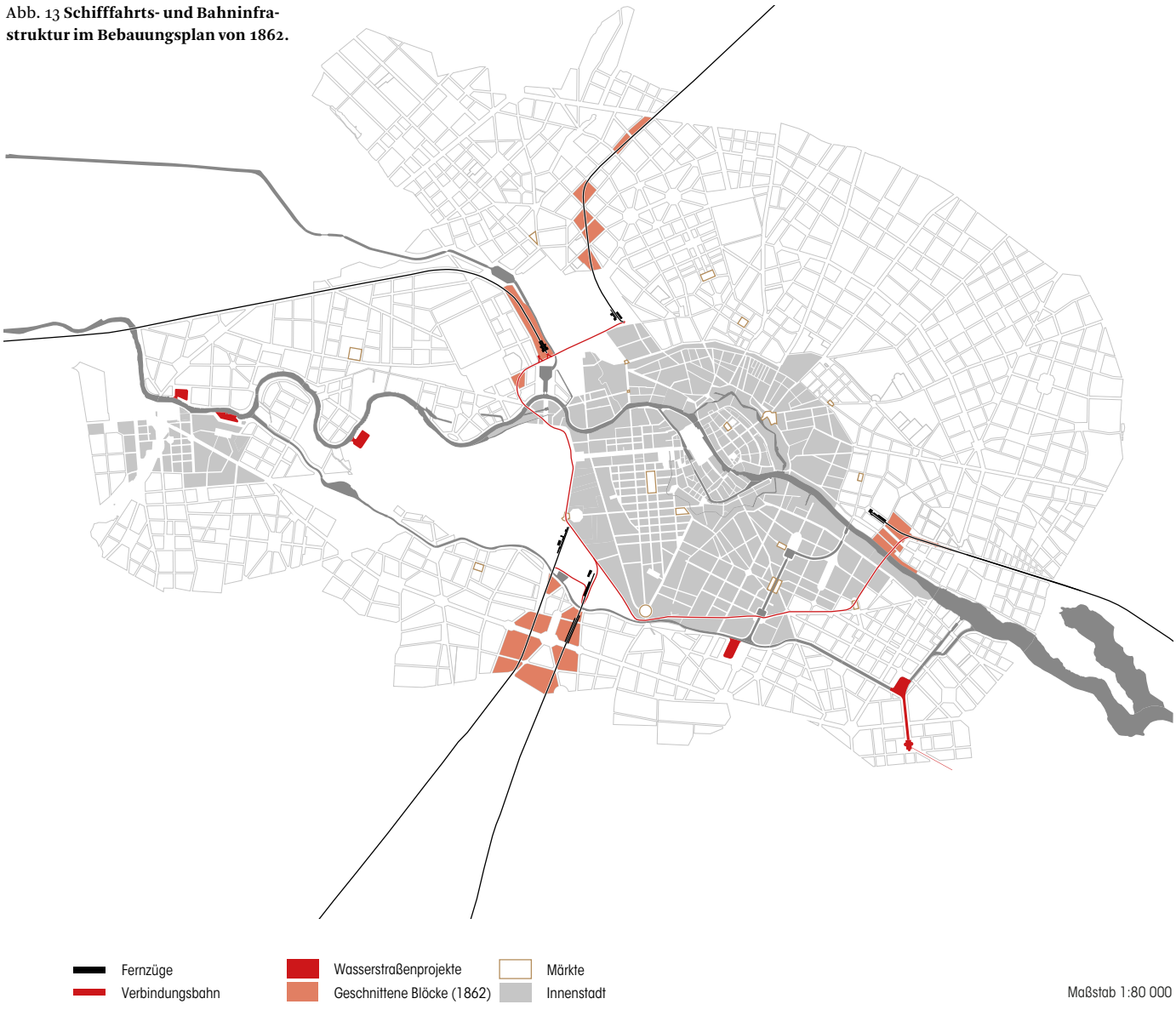


Abb. 12 **Blick auf den Stettiner Bahnhof um 1903.**

handelte es sich bei allen Stammbahnen um private Unternehmen. Bis zur Stadterweiterungsplanung von Hobrechts Kommissarium 1859 folgten keine weiteren Eisenbahnentwicklungsprojekte. Grund waren politische Streitigkeiten und die Enttäuschung über die Ertragsfähigkeit der Bahnlinien.[27] Zwar war seit der gescheiterten Revolution von 1848/49 der Weg frei, um die Bahnen in Preußen einer »schleichenden Verstaatlichung«[28] zu unterziehen, jedoch scheiterte Minister von der Heydt mit dieser Politik auf Druck der Mehrheit der Liberalen im Landtag. Hauptkritikpunkt waren finanzpolitische Streitigkeiten. Im Jahr 1859 war von der Heydt isoliert und konnte seine staatliche Eisenbahnpolitik nicht weiter durchsetzen.[29] Auch der Berliner Politik und Planung wurde ein fehlendes Verständnis und fehlende Finanzen zur Bahninfrastrukturplanung in der Zeit vor der Erstellung des Bebauungsplans zugeschrieben. Anhand einer 1895 verfassten Beurteilung der militärischen Verbindungsbahn wird dies deutlich. »Wenn im Jahre 1851 – auf Staatskosten – zwischen den Bahnhöfen eine Schienenverbindung, die der heutigen Generation als die sohgenannte Verbindungsbahn in Erinnerung ist, hergestellt wurde, so wurde damit nur dem allerdringensten Bedürfniss genügt. [...] Dass man diese Dampfeisenbahn auch örtlichen Verkehrszwecken dienstbar hätte machen sollen, konnte in einer Stadt nicht erwartet werden, wo man für den kühnen Plan der Londoner, den Verkehr tief in das Herz der Stadt hinein zu schieben, statt ihn am Rande der Bebauung zu lassen, noch kein Verständnis, freilich auch nicht die Mittel besass.«[30] Diese erste Entwicklungsphase der

27 Vgl. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 54.
28 Eine detaillierte Abhandlung zur Eisenbahnpolitik in Preußen findet sich in Ziegler 1996, S. 46–55.
29 Vgl. Ziegler 1996, S. 55 und S. 58.
30 Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 53–54.

Abb. 13 **Schifffahrts- und Bahninfrastruktur im Bebauungsplan von 1862.**



Bahn endete also mit Skepsis über deren wirtschaftliche Zukunft und einem politischen Zerwürfnis mit geringem staatlichen Gestaltungsspielraum.

Auf der einen Seite bestand um 1860 eine private Eisenbahninfrastruktur in Berlin, bestehend aus fünf Strecken von lokaler Bedeutung. Auf der anderen Seite verfügte die Stadt über ein gesamtstädtisches, sich im weiteren Ausbau befindendes staatliches Hafen- und Kanalsystem (Abb. 13). Die Umplanung des Wahlstattplatzes in einen Güterumschlagplatz mit Kanal- und

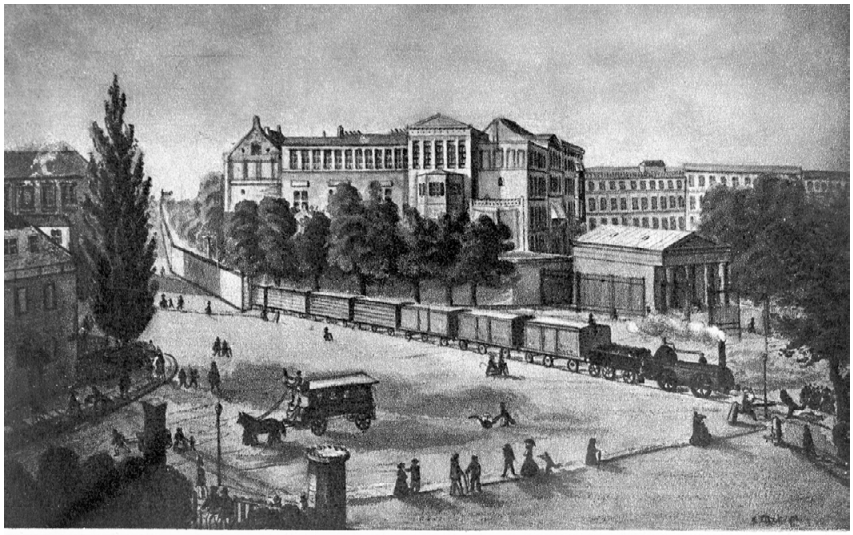


Abb. 14 **Blick auf den Potsdamer Platz mit der Verbindungsbahn, die zwischen Stettiner, Hamburger, Potsdamer, Anhalter, und Frankfurter Bahnhof verkehrt. Handzeichnung um 1860.**
.

Bahnanschluss durch Lenné (Abb. 15) veranschaulicht beispielhaft – ein Jahr vor Beginn der Ausarbeitung des zweiten Berliner Bebauungsplans unter der Leitung von James Hobrecht – die Vorstellung von einer Inszenierung von Infrastruktur in den Stadtkörper mit öffentlichen Plätzen und Promenaden. So bekundet der stellvertretende Generaldirektor der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten (Heinz Schönemann, 1993) Lennés Planung als Beweis für eine ästhetische Lösungsmöglichkeit der Infrastrukturerneuerung in der wachsenden Stadt. »Von beiden Seiten des Platzes [Wahlstattplatzes] hätte sich wie von einer Aussichtsplattform der Anblick des pulsierenden Warenaustausches zwischen Schiene, Straße und Kanal, das Erlebnis von rauchenden und pfeifenden Lokomotiven, wehenden Segeln und den mannigfaltigsten Fuhrwerken ergeben«[31].

Wasserinfrastrukturerweiterungen im Bebauungsplanung von 1862

Im Bebauungsplan von 1862 sieht das Kommissarium deutliche Erweiterungen der Hafeninfrastruktur mit insgesamt fünf neuen Hafenbecken im bestehenden Wasserwegenetz und nur einen zusätzlichen Stichkanal in Abteilung I vor.[32] In den Revisionen werden diese zwar korrigiert, aber auch ergänzt. Darüber hinaus werden unzählige öffentliche Uferstraßen und private Wassergrundstücke entlang der Kanäle angelegt[33] (Abb. 17–19). Bei der Bebauungsplanung wurden ausdrücklich auch die Interessen der »Strom- und Schiffahrts-Polizei« durch die »Ministerial-Bau-Kommission« wahrgenommen.[34] Die geplante und teils nie realisierte Hafeninfrastruktur befindet sich in der

31 Vgl. Schönemann 1993, S. 23.
32 »Der erste in Abtheilung II am linken Ufer des Landwehrgrabens schräg gegenüber der Abzweigung des Louisenstästischen Kanals, der zweite in Abtheilung V am linken Ufer der Spree auf den Schöneberger Wiesen unterhalb der in Verlängerung der Großen-Stern-Allee angenommenen Hauptstraße, der dritte in derselben Abtheilung am linken Spreeufer unterhalb der Einmündung des Landwehr-Kanals, der vierte endlich in Abtheilung VI am rechten Spreeufer oberhalb der Charlottenburger Brücke.« Holtzbrinck 1862, Bl. 182.
33 Um jedoch einigen Grundstücksbesitzern private Ausladeplätze direkt am Kanal zu gewähren wird beispielsweise in Abteilung V Sektion 2 eine Uferstraße nicht direkt am Kanal entlang geführt. Vgl. Holtzbrinck 1862, Bl. 185–186. Bauplätze an neuen Kanälen werden auch von Hobrecht für die städtische Gas-Anstalt auf dem Gebiet des Schönhauser Grabens vorgeschlagen. Vgl. Hobrecht 1861, Bl. 28.
34 Vgl. Holtzbrinck 1862, Bl. 177.
35 Vgl. von der Heydt 1862, Bl. 3–4.
36 Vgl. von der Heydt 1862, Bl. 7.

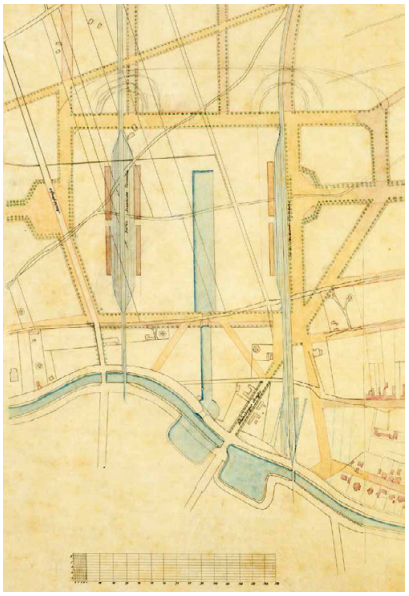


Abb. 15 **Auszug aus dem Plan Tempelhofer und Schöneberger Feldmark von 1857/58. Zwischen Schöneberger Hafen und der Potsdamer sowie Anhalter Bahn wird innerhalb eines Baublocks ein Industriegelände vorgesehen.**



Abb. 16 **Anlegestellen am Landwehrkanal, im Hintergrund rechts die Lohmühlenbrücke. Aufnahme von 1904.**

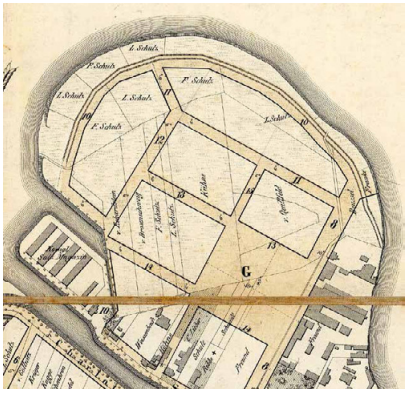


Abb. 17 **Ausschnitt der Abteilung V Sektion 2, 1862.**

Nähe von staatlichen Einrichtungen und weist in zwei Fällen großflächige Entwicklungsgebiete entlang bedeutender Verbindungsachsen auf.

Besonders im Westen des Stadterweiterungsgebiets werden Häfen vorgesehen, deren Planung nicht weitergeführt wird. Auf der gegenüberliegenden Spreeseite des Charlottenburger Schlosses plante das Kommissarium ein Hafenbecken an der Spree (Abteilung VI) neben dem königlichen Hofmarschallamt. Die Planung sieht eine Erweiterung des bereits bestehenden Wasserbeckens vor, das durch Entwässerungskanäle entstanden ist (Abb. 19). Breite Straßen fassen das Becken ein, um dem Be- und Entladen von Waren ausreichend Raum zu gewähren. Der Hafen ist darüber hinaus an die bedeutende Verbindungsachse von Charlottenburg in den Wedding, der äußeren Ringstraße, angeschlossen. Die Grundstücke östlich der Hafenanlage werden als »das Spree Port« bezeichnet. Große Baublöcke umgeben das Hafenareal. Zwar wird die Planung auch in späteren Revisionen noch bis 1893 beibehalten, zu einer Umsetzung kommt es dennoch nicht.

In kurzer Entfernung sieht der Plan ein weiteres Hafenbecken durch eine Aufweitung der Spree am südlichen Ufer unweit des bestehenden Angers des ehemaligen Charlottenburger Ortsteil Lietzow in Abteilung V vor (Abb. 20). Dadurch wird an der Stelle eines Damenbads am Wasserkreuz von Landwehrkanal und Spree ein weiterer Verladeplatz vorgesehen. Entgegen der Hafenplanung an der Ringstraße können aufgrund bestehender Bebauung keine großen Baublöcke vorgesehen werden. Nur eine breite Uferstraße wird eingezeichnet. Schon in ersten Revisionen des Plans werden die Planungen verworfen.

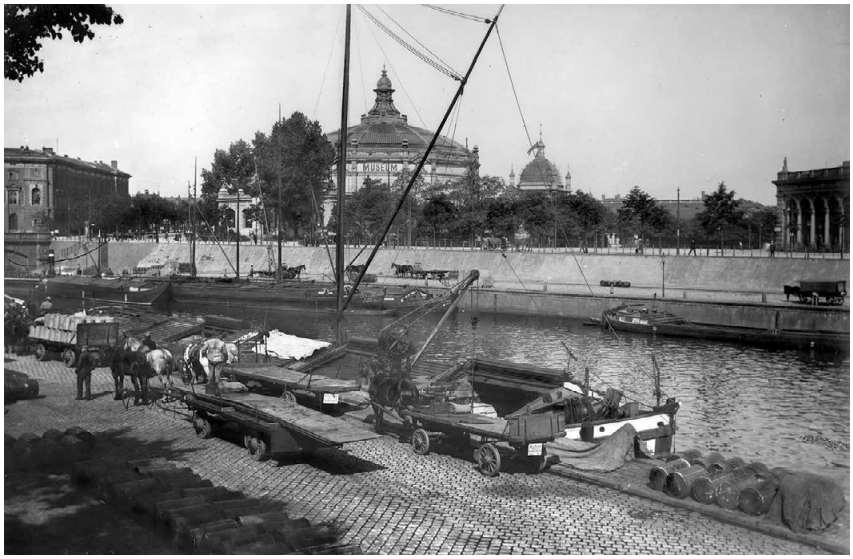


Abb. 18 **Ladestraße an der Spree am Schlieffen-Ufer im Bezirk Tiergarten, im Hintergrund das Deutsche Kolonialmuseum. Aufnahme von 1911.**



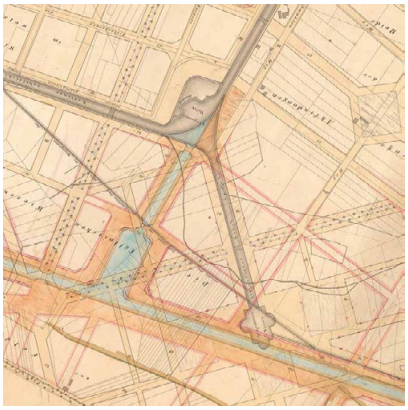


Abb. 19 **Hafenplanung (Spree-Port) Abteilung VI, 1862 (oben). Hafenplanung Abteilung I, 1866 (unten).**

Ebenfalls in Abteilung V sieht der Bebauungsplan einen weiteren Hafen in unmittelbarer Nähe zum Tiergarten und der Charlottenburger Chaussee zwischen der königlichen Porzellanfabrik und dem Schloss Bellevue auf den Schöneberger Wiesen vor (Abb. 21). Das Areal in Abteilung V diente bisher als Einfluss kleiner Wassergräben, die aus dem Tiergarten kommend ein kleines Becken gebildet hatten. Im Norden verläuft die Verbindungsachse zwischen Moabit und dem Großen Stern; breite Uferstraßen geben Raum zum Be- und Entladen von Waren. Die unmittelbar angrenzenden Schöneberger Wiesen im Osten des Hafens sind zu diesem Zeitpunkt weder erschlossen noch wesentlich beplant. Es werden großflächige Baublöcke vorgesehen. Bereits in den ersten Revisionen der Abteilung quert eine Straße das Hafenbecken und führt zur Spreepromenade. Die Planung ist in der Revision von 1893 obsolet. Sie wird vom Hansaplatz mit regelmäßig parzellierten Baublöcken und der Planung der Stadtbahn ersetzt.

Die projektierten Becken sind gegenüber den bestehenden Häfen relativ gering dimensioniert und durchschnittlich nicht größer als zwei Hektar. Vermutlich aus Kostengründen ist keines der neuen Hafenbecken größer als der bereits früher gebaute Humboldthafen. Be- und Entladeflächen sind in Form breiterer Straßen um die Becken geplant. Mit Ausnahme des Hafens bei Lietzow liegen die Häfen in kaum erschlossenen Gebieten. Zwei Gründe können dafür benannt werden: Der massive Flächenanspruch der Häfen macht den Bau in erschlossenen und in privatem Besitz liegenden Arealen unerschwinglich und es sollten durch die Häfen vermutlich außerdem neue Quartiere durch den einfacheren Transport von Baumaterialien erschlossen werden.

37 Vgl. von der Heydt 1862, Bl. 4.
38 Vgl. von der Heydt 1862, Bl. 8.
39 Vgl. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 92–93.



Abb. 20 **Hafenplanung (Lietzow) Abteilung V, 1862.**

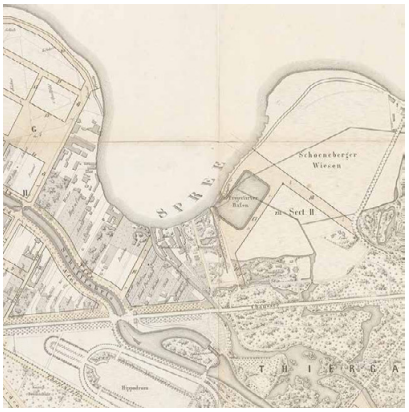


Abb. 21 **Hafenplanung (Schöneberger Wiesen) Abteilung V, 1862.**

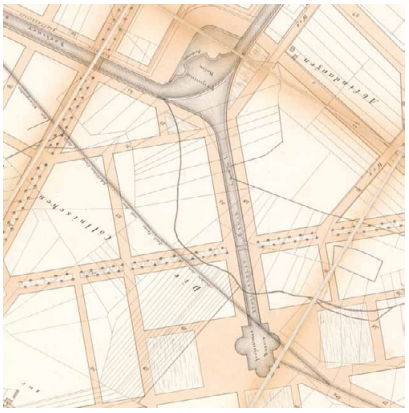


Abb. 22 **Hafenplanung Abteilung I, 1862.**

Fortgeschrittene Hafenplanungen

Die Hafenplanungen in Abteilung I und an den Urban-Schlächterwiesen in Abteilung II stellen mit ihrer stark geometrischen Gestaltung eine Besonderheit dar. Der Hafen in Abteilung I wird von Minister von der Heydt 1862 in seinem Bericht an den König explizit besprochen. Eine stark geometrisch angelegte Kanalerweiterung sieht der Bebauungsplan in Abteilung I vor (Abb. 22). Die verbreiterte Abzweigung des Landwehrkanals kurz vor der Lohmühleninsel soll an Stelle einer Badestelle zu einem größeren Hafenbecken ausgebaut werden und auf der gegenüberliegenden Seite ein Stichkanal Richtung Süden zu einem weiteren Hafenbecken entwickelt werden.[35] Dieser Kanal kreuzt die äußere Ringstraße und endet in einem symmetrisch angelegten Bassin. Die Blockstruktur des südlichen Abschnitts der Abteilung I ist an die neu geplante Wassergestaltung angelegt. Während großflächige Plätze das Abschlussbecken städtebaulich betonen, ist der Kanal gleichzeitig die Symmetrieachse, an der das umliegende Straßenraster gespiegelt ist. Die Plätze dienen zum ungehinderten Aus- und Einladen der Schiffe.[36] Von der Heydt diskutierte auch eine mögliche Gegenfinanzierung der »nicht unbeträchtlichen Kosten« für den Bau des Kanals.[37] Durch die schwebende Separation der Grundstücke sei es möglich, das erforderliche Terrain »unentgeldlich zu erwerben« und die erforderlichen Kosten zum Bau des Kanals den Separationsinteressenten aufzuerlegen. Erst bei Ausbau des Kanals und des Hafens für Schiffe könne er sich eine Staatsbeihilfe vorstellen. Er räumte jedoch ein, dass Entschädigungszahlungen zur Einrichtung der Hafenplätze möglich werden könnten.[38]

In der darauffolgenden Revision von 1895 ist sowohl der Kanal als auch das umliegende Viertel verworfen, sodass sogar der südliche Teil der Abteilung I komplett ausgespart wird. Die Revision von 1866 (Abb. 19) zeigt dabei noch alternative Planungen eines Nord-Süd-Kanals mit neuem Hafenbecken und einer parallelen Wasserstraße zum Landwehrkanal.

Der zwischen 1892 und 1895 entstandene Urbanhafen (Abb. 23) blieb das einzig realisierte innerstädtische Hafenprojekt. Die Planung des Kommissariums in Abteilung II schließt an die Lennésche Planung des Luisenstädtischen Kanals an und liegt an der Kreuzung desselbigen mit dem Landwehrkanal. Zur Ausführung kam zuerst ein Hafenkanal am Urban von 22 Metern Breite, der »stromwärts durch eine zum Aufstapeln von Waaren geeignete und mit dem Lande durch ein Brücke verbundene Hafeninsel begrenzt wird, während zwischen dieser und der ideellen Uferlinie des Landwehrkanals ein geräumiges Hafenbecken verbleibt, das im Stande ist, einer größeren Zahl von Schiffen Gelegenheit zum Entladen zu gewähren«[39] (Abb. 24). Das flächenmäßig größte Hafenprojekt im Plan von 1862 von drei Hektar soll die überlasteten Infrastrukturen am Landwehrkanal und am Luisenstädtischen Kanal (Engel- und Wassertorbecken sowie Schöneberger Hafen) ergänzen. Der projektierte

Hafen wird von einer breiten Uferstraße eingefasst und befindet sich an der Verbindungsachse zwischen der äußeren und inneren Ringstraße. Direkt neben der Hafenanlage befindet sich der Platz am Urban mit der später errichteten Melachthonkirche. Die Umsetzung des Hafenkanals mit Lagerinsel und Hafenbecken vollzieht sich erst in den 1890er Jahren, allerdings in wesentlich anderer Form. Beide Hafenplanungen veranschaulichen einen ästhetischen Anspruch und Gestaltungswillen bei der Infrastrukturplanung in Verbindung mit dem Stadtraum unter direktem oder indirektem Einfluss des königlichen Gartenbaudirektors Lenné.

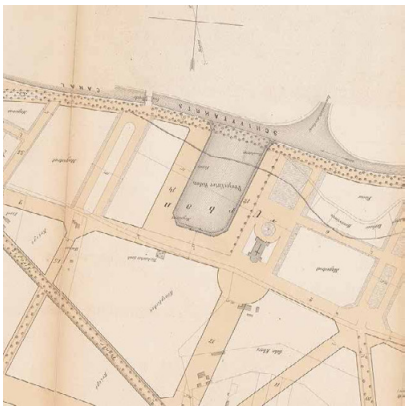


Abb. 23 **Der ursprünglich geplante Entwurf des Hafenbeckens am Urban in Abteilung II von 1862.**

Niedergang und Aufschwung der Hafen- und Kanalplanungen

Bis zu Beginn der 1870er Jahre nahm die Bedeutung des Wasserverkehrs deutlich ab, obgleich in den Revisionenjahren bis 1900 auch neue Projekte entwickelt wurden. »Den Hauptgrund hierfür bildete unzweifelhaft der Umstand, dass der Wasserweg sich den grossen Fortschritt, der im Dampfe lag, nur in völlig unzulänglichem Masse diennstbar gemacht hatte, während das Land sich immer dichter mit einem Eisenbahnnetze umspannte.«[40] Dass ab den 1870er Jahren die Wasserinfrastruktur eine stärkere Bedeutung einnehmen sollte und sich der Bahnentwicklung entgegenstellte, zeigt die Gründung des *Zentralverein für die Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt* im Jahr 1870; dieser trat für den weiteren Ausbau der vorhandenen Wasserstraßen und den Neubau ein.[41] Erst im Jahr 1886 übertrug Preußen die Verantwortung für die Häfen auf die Stadt Berlin.[42] So folgte auch die Zuständigkeit der Wasserinfrastruktur der sich vollziehenden Kompetenzverschiebung der Planungsaufgaben von staatlicher auf städtische Ebene.

In Hobrechts Erläuterungsbericht von 1861 wird der Ausbau des Schönhauser Grabens zwischen Nordhafen und der Chausseestraße zu einem schiffbaren Kanal besprochen und per Schreiben der Ministerial-Bau-Commission vom 11. September 1860 aufgeschoben und nie konkretisiert.[43] Infolgedessen wurde jedoch eine kanalbegleitende Straße abgelehnt, da »eine solche Straße den Nutzen eines Kanals sehr beschränken würde, indem sie das Anlegen der Kohlen- und Baumaterialien-Kähne unmittelbar an das Grundstück der städtischen Gas-Anstalt und das directe Ausladen dahin vereitelt.«[44] Realisiert wurde dagegen der 3,2 Kilometer lange Charlottenburger Verbindungskanal (1872–1875). Er ergänzt den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal und stellt eine unmittelbare Verbindung mit dem Landwehrkanal her.[45]

Der Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal bedeutete in den 1850er Jahren eine starke Verbesserung des Wassernetzes. Durch ihn wurde die mit Umwegen verbundene Unterspree umfahrbar. Am logistisch wichtigen Kreuz der Spandauer und Charlottenburger Kanäle wurde bereits 1872 per Änderung durch Kabinetsorder ein 1,7 Hektar großes Hafenbecken in der Abteilung

40 Vgl. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895b, S. 143.
41 Vgl. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895b, S. 144.
42 Erste Richtlinien dazu stellte der Magistrat noch im gleichen Jahre auf. Daraufhin entstand zunächst der Urbanhafen (1895) und unzählige Ladestraßen an der Spree. Vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen 1968, S. 15–16.
43 Vgl. Hobrecht 1861, Bl. 28.
44 Ebd.
45 Vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen 1968, S. 15.

Abb. 24 **Der Urbahnhafen um 1955.**



VIII[46] eingeplant, das hauptsächlich vom Spandauer Kanal befahren wird: der erst 1923 eröffnete Westhafen[47] (Abb. 25). Eine kleinere Durchfahrt erlaubt eine Verbindung in das neue Kanalprojekt, das an dieser Stelle leicht verbreitert wird. Logistisch liegt der Hafen außerdem an der geplanten äußeren Ringstraßenverbindung zwischen Charlottenburg und Wedding. Die Entstehungsgeschichte des Westhafens beginnt entgegen bisheriger Auffassung[48] bereits in den 1870er Jahren und hat seinen Ursprung in der frühen Erweiterungsplanung des Kommissariums.

Neben diesen verkehrlichen Aspekten der Planung wird durch die symmetrische Aufweitung des Kanals auch an diesem Projekt ein ästhetischer Anspruch deutlich. Diese nicht vorhergesehene Planung führt in Abteilung VI zu einer erheblichen Revision und ordnet das bisher geplante Straßen- und Platzsystem an der Kreuzung der Hamburger Bahn und des Kanals komplett neu. Das Resultat ist auch die Verlegung der äußeren Gürtelstraße und die Aufgabe der achsialen Ausrichtung derselben auf die Kuppel des Charlottenburger Schlosses. Der westliche Teil der äußeren Gürtelstraße zerfällt in Fragmente.

Insgesamt wird in der Planungs- und Gestaltungsstrategie der Wasserinfrastruktur im Bebauungsplan von 1862 deutlich, dass die Häfen an Wasserkreuzen sowie in Verbindung zu übergeordneten Straßenachsen und in der Nähe von staatlichen Institutionen in gering bebauten Gebieten vorgesehen werden. Die Mehrzahl der Hafenplanungen findet vor allem im Westen Berlins und in Charlottenburg an der Spree statt. Typologisch unterscheiden sich die Anlagen in abgezweigte Becken abseits des Stromlaufs und seitliche Aufweitungen des Wasserlaufs, wie beispielsweise der bestehende Nordhafen und

46 Während der Hafen nur in Abteilung VIII vollständig dargestellt wird und nicht in Abteilung VI, werden die Grundstücke jedoch schriftlich der Abteilung VI zugewiesen.

47 Der Bau verzögerte sich aufgrund von Grunderwerbsverhandlungen und Streitigkeiten mit der Eisenbahnverwaltung. Zuerst musste das Gelände des 1865 gegründeten evangelischen Johannesstifts aufgekauft werden. Dieses zog erst 1910 nach Spandau um, sodass erst 1914 mit dem Bodenaushub des Hafens begonnen werden konnte. Vgl. www.stadtentwicklung.berlin.de.

48 Vgl. www.stadtentwicklung.berlin.de.

der neugeplante Hafen bei Lietzow zeigen. Gleichzeitig liegt den Becken und Kanälen eine ästhetische Gestaltung zugrunde. Dies kann als Verweis gewertet werden, dass die Hafen- und Kanalanlagen nicht bloß technische Infrastrukturen, sondern auch als städtische Promenaden im Zusammenspiel mit der umgebenden Stadtgestalt in der Tradition Lennés geplant wurden.

Durch den Ausbau der Wasserstraßen bis 1895, unter anderem mit dem Charlottenburger Verbindungskanal, »gewinnt das Wasser seine Bedeutung als Beförderungsmittel neben den Eisenbahnen im Berliner Verkehr zurück.«[49] Ungeachtet dessen ist die Durchsetzung des schienengebundenen Verkehrs nicht aufzuhalten.

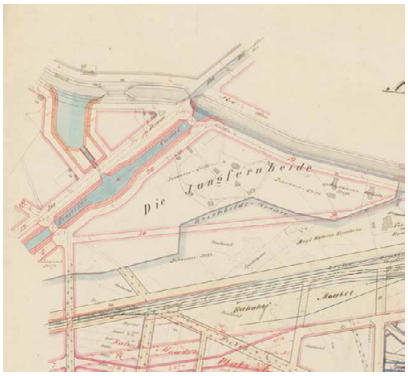


Abb. 25 **Hafenplanung (heute Westhafen) in Abteilung VI bzw. XIII, 1872.**

Eingriff der Bahninfrastruktur in den Bebauungsplanung

Hobrechts Kommissarium weist in der Bebauungsplanung von 1862 keine Neuplanungen in Bezug auf die Bahninfrastruktur aus. Minister von der Heydt bekannte anhand der zweiten Bahnverbindung nach Potsdam, dass »die Feststellung des Bebauungsplans nicht füglich so lange hinausgeschoben werden kann, bis über diese Eisenbahnprojecte entschieden sein wird« und Abänderungen des Plans erforderlich werden könnten.[50] Erst innerhalb der Revisionen werden die Bahnplanungen, abgesehen von den bestehenden Stammbahnen, mit erheblichen Auswirkungen und Anstrengungen Teil des Bebauungsplans.

Die fünf Stammbahnen Berlins führen durch das Stadterweiterungsgebiet. Während sich der Frankfurter und der Hamburger Bahnhof in den Abteilungen XV und XIII befinden, sind der Anhalter, der Potsdamer und der Stettiner Bahnhof nicht Teil des Planungsbereichs. Sie befinden sich in einem Zwischenbereich, der sich zwischen der Innenstadt mit der Akzisemauer und dem Erweiterungsgebiet erstreckt. Die Gleisverbindungen zwischen den Bahnhöfen werden mit der Breite einer Nebenstraße (10–15 Meter), teils auf den Straßen, geführt. Die Bahnhöfe und die dazugehörigen Lager-, Verlade- sowie Werkstattgebäude werden als Bestandsgebäude detailliert in den Abteilungsplänen dargestellt (Abb. 26). Lediglich im Bereich westlich des Hamburger Bahnhofs befindet sich der Verweis auf große Flächen für den »Betriebs-Bahnhof«.

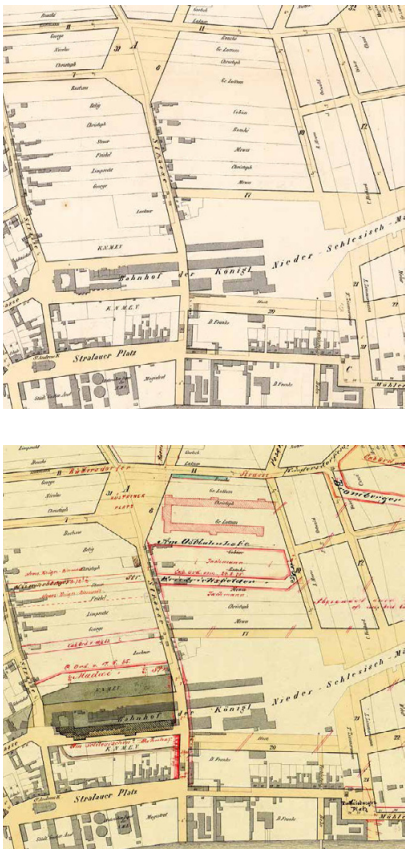
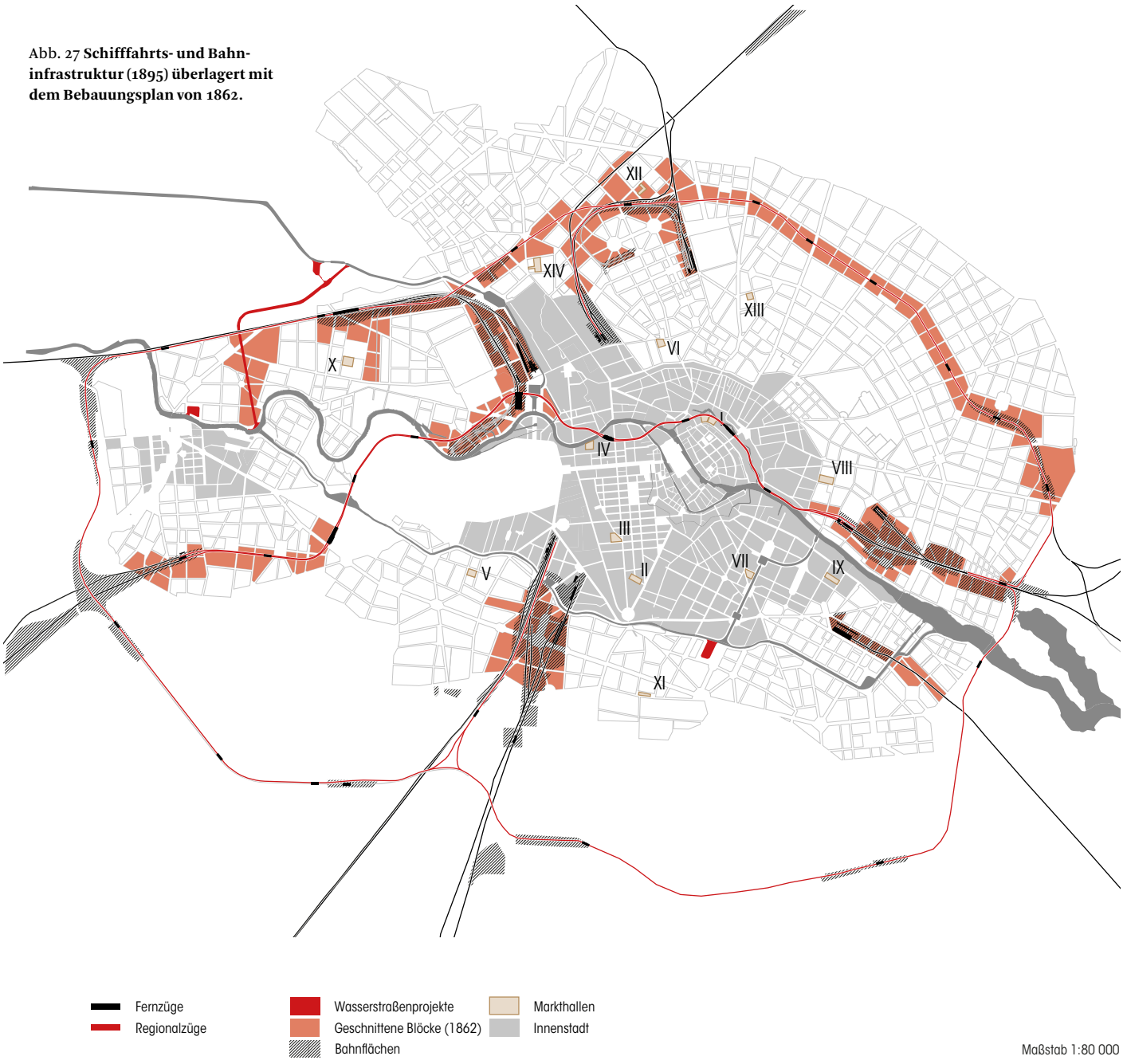


Abb. 26 **Auszug aus der Abteilung XV von 1862 (oben) mit den Änderungen bis 1885 (unten) und dem Umbau des Bahnhofs im Zuge des Streckenneubaus auf der Stadtbahn.**

Bemerkenswert ist dabei die Tatsache, dass die Planungen für weitere Strecken und Ausbauten der Bahnanlagen bereits in den 1850er Jahren begannen. Beispielsweise fanden Planungen des Berlin-Görlitzer Eisenbahnunternehmens bereits 1852 in Preußen und Sachsen statt.[51] Wegen politischer Meinungsverschiedenheiten zwischen beiden Staaten und militärischen Bedenken verzögerte sich die Genehmigung der Bahnverbindung nach Görlitz.[52] Minister von der Heydt konnte trotz fehlenden Kapitals 1858 eine Genehmigung erwirken.[53] Der Bau begann wegen mangelnder Finanzierung erst 1865.[54]

Abb. 27 **Schifffahrts- und Bahninfrastruktur (1895) überlagert mit dem Bebauungsplan von 1862.**



49 Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895b, S. 144.
50 Vgl. von der Heydt 1862, Bl. 9.
51 Vgl. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 257.

Es befinden sich trotz verzögerter Planungsvorhaben nur schematische, schmale Streckenlinien der Stammbahnen auf der Planung von 1862 (Abb. 28). Es finden sich weder Erweiterungsflächen noch Neubauvorhaben oder eine Abstimmung mit den neu geplanten Baublöcken auf den 1862er-Plänen.

Belastungsprobe des Bebauungsplans

Nach den Stammbahnen aus den 1840er Jahren folgte erst ab dem Jahr 1867 eine zweite umfassende Bauphase mit Neubauten und Umgestaltungen der Bahnanlagen. Die Stadtmauer wurde endgültig abgerissen und die Strecke Berlin-Cüstrin mit dem repräsentativen Frankfurter Bahnhof[55] vollendet.[56] Verkehrskonflikte zwischen der Bahn und dem Straßenverkehr wie Missstände bei Schienenübergängen auf den Straßen, aber auch der politische Druck von Ministerpräsident Bismarck im Zuge der Vorbereitung des Kriegs gegen Österreich[57], führten zu einer Realisierung von Neubaustrecken[58], einer Erweiterung der bestehenden Bahnanlagen und der Hochlegung der Gleise ab den 1870er Jahren.[59] Ab 1879 begann ein Prozess der Verstaatlichung der in Berlin mündenden Privatbahnen.[60] Berlin verfügte 1882 über vierzehn verschiedene Bahnen, inklusive der Berliner Stadtbahn, der Ringbahn und der Militärbahn. Im Zuge der Bahnprojekte wurden die Abteilungspläne ab den 1870er Jahren stark abgeändert. Zuerst wurden nur schmale schematische Doppellinien vergleichbar mit der Breite einer Nebenstraße von 10–15 Meter eingeplant; Abbildung 29 veranschaulicht, dass die Planer selbst um 1870 noch im Glauben an die teils auf den Straßen fahrenden Stammbahnen planten und einen steigenden Flächenbedarf nicht voraussahen. Erst im Laufe der Revisionen bis 1900 werden Streckenneuplanungen zuerst schematisch eingezeichnet, die je nach Planungs- und Baufortschritt zu detaillierten Streckenabschnitten mit Böschungen und Bahngebäuden weiter detailliert werden und schließlich ganze Baublöcke einnehmen (Abb. 30).

Das Straßennetz im Bebauungsplan von 1862 wird nur durch zwei Elemente unterbrochen. Neben der bestehenden Stadtmauer[61] sind neue Verkehrshindernisse besonders durch die auf Straßenniveau verlaufenden neuen Bahnlinien der Stammbahn entstanden[62]; es existierten kaum Übergänge. Die Frequenz der straßengleisigen Bahnverbindung erhöhte sich erst mit der Zunahme der Bautätigkeit im Stadterweiterungsgebiet. Als die Gebiete entlang der Bahnstrecken bebaut wurden, entwickelten sich die Strecken zu »lang sich hinstreckenden festen Wällen, die nur an wenigen Stellen und auch dann nur zeitweise überschritten werden konnten«, sodass »weite Umwege« bisher »zusammengehöriger Stadttheile« zwangsläufig notwendig wurden.[63] »Die Störungen wurden umso fühlbarer, je mehr der Verkehr auf den Eisenbahnen und den Strassen zunahm.«[64] Damit treten erstmals Barrieren wie Bahndämme und neue Straßenelemente wie Bahnübergange in einer bisher fußgänger- und fuhrwerkorientierten Stadt auf (Abb. 31).

Hobrecht selbst beschrieb in seinem Erläuterungsbericht zur Abteilung X 1861 die Problematik zur Eisenbahnführung der Berlin-Stettiner Bahn auf dem Platz N mit querenden Straßen bedenkenlos und vertagte konkretere Aussagen auf einen späteren Zeitpunkt.[65] Minister Holtzbrinck bedauerte dagegen für



Abb. 28 und 29 **Auszug aus der Abteilung III von 1862 mit den Strecken der Potsdamer und Anhalter Bahn und dem Wahlstattplatz als Kreuzungs- und Boulevardplatz der äußeren Gürtelstraße, dem so genannten Generalszug (oben). Auszug aus der Abteilung XII von 1862 mit der Ringbahnplanung von 1871 (unten).**

52 Vgl. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 257–259.
53 Vgl. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895, S. 258.
54 Ebd.
55 Ab 1881 Schlesischer Bahnhof.

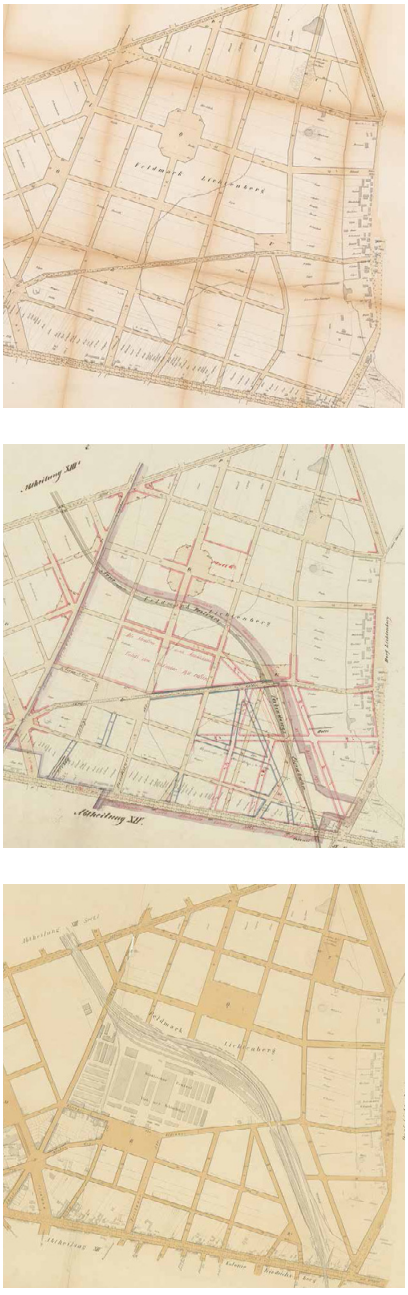


Abb. 30 **Auszug aus der Abteilung XIII.2 von 1862 mit den Revisionen von 1885 und 1889 und dem fertig gestellten zentralen Viehhof an der Ringbahn.**

Abteilung III an der Berlin-Potsdamer und Berlin-Anhaltinischen Bahn sogar, dass bei der Feststellung des Bebauungsplans die Praxis einer »vorübergehenden oder dauernden Sperrung eines Eisenbahnüberganges durch die Parallel-Straßen die Communication bis zum folgenden Übergang nach beiden Seiten hin auf dem kürzesten Wege hergestellt wird« außer Acht gelassen wurde.[66] Die Bahnanlagen wurden vom Kommissarium und dem Minister in der Bebauungsplanung von 1862 zwar thematisiert, aber Auswirkungen auf das Straßennetz und die Baublöcke hatte nur eine andere bestehende Vorschrift. So wies Minister Holtzbrinck bei der Anlage von Bahnen auf die 1847 erlassene polizeilichen Vorschrift hin, »wonach in der Regel Gebäude mit leicht Feuer fangenden Gegenständen nur in einer Entfernung von 10 Ruthen [circa 38 Meter], keinerlei Gebäude aber in einer geringeren Entfernung als 5 Ruthen [circa 19 Meter] von den nächsten Schienen errichtet werden dürfen.«[67] Resultat dieser Vorschrift waren »etwa 15 Ruthen [circa 57 Meter] breite, besonders gesunde und annehmliche Wohnungen darbietende Avenuen«.[68] Wie bereits in Kapitel *Der Entwurf und seine Verfasser* aufgezeigt, waren feuerpolizeiliche Bestimmungen eine der wenigen rechtlichen Regulierungsinstrumente, die mehr Beachtung in der Planung fanden als beispielsweise Störungen durch Bahndämme oder -übergänge.

Neuordnung des Plans durch die Bahn

Die Konflikte zwischen der Bahn- und Straßenplanung führten im Jahr 1864 zu dem Beschluss, die Bahn mehr an die Grenze des Weichbilds (↗ *Der Weg zum Bebauungsplan von 1862*, S. 35 und 39) zu verlegen und so zu führen, dass Straßenkreuzungen in Schienenhöhe möglichst vermieden werden.[69] Auf dieser Grundlage wurde vor allem bei der Planung der Berliner Ringbahn gehandelt. Nachdem die Lage der Ringbahn durch den Königlichen Erlass vom 6. März 1867 bestimmt und kurz darauf die Finanzierung genehmigt wurde, konnte der Bau etappenweise bis 1882 bis zum Ringschluss geführt werden.[70] Damit wurde die Logik der ehemaligen militärischen Verbindungsbahn aufgegriffen, um die Kopfbahnhöfe zu verbinden. Beim Betrachten der Bahnanlagen von 1895 mit der Bebauungsplanung von 1862 (Abb. 27) fällt auf, dass die Ringbahn im Nordosten inmitten der Bebauungsplanung geführt wurde, wogegen sie im Süden und Westen teils mit großer Distanz zur Bebauungsplangrenze projektiert und realisiert worden ist. Dies führte zu einer erheblichen Revisionswelle in den Abteilungen X bis XIII. Dabei wurden Platzanlagen in Abteilung XIII und das östliche Straßenraster komplett aufgelöst. In Abteilung XIII und XII wurde die Strecke entlang einer Baublockreihe mittig geführt, sodass diese Blöcke geteilt und für die Straßen Brückenkonstruktionen notwendig wurden. Die entstehende Problematik wurde vom vermutlich immer noch verantwortlichen Assmann im Kommissarium 1871 wahrgenommen und er



Abb. 31 **Bahnübergang auf Straßenniveau in der Badstraße (Stettiner Bahn), Aufnahme von 1890.**



Abb. 32 **Ringbahnhof Wedding um 1890.**

stellte Lösungsvorschläge vor, um die bestehende Planung und zukünftige Bebauungen so einvernehmlich wie möglich zu handhaben. »An Eisenbahnen entlang empfehlen sich Baufronten und Straßen nicht; sie sind für den Verkehr immer hinderlich und gefährlich, mögen dieselben im Niveau liegen oder nicht. Wo daher der Bebauungsplan sich auf Stadttheile auszudehnen hat, welche von Eisenbahnen durchschnitten werden, empfiehlt es sich immer, die letzteren in die Mitte ausreichend großer Bauquartiere zu legen. Dabei ist

56 Folgende Bahn-Projekte wurden realisiert: Berlin-Görlitzer Bahn (1868), Lehrter Bahn (1871), Ringbahnstück Moabit-Stralau-Schöneberg (1871), Berlin-Dresdener Bahn (1875), Nordbahn (1877), Wannseebahn (1877), Ringbahnstück Schöneberg-Charlottenburg-Moabit (1877), Berlin-Blankenheim (1879) sowie Umbau des Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofs (1869), Umbau des Potsdamer Bahnhofs (1872), Umbau Stettiner Bahnhof (1876), Umbau des Anhalter Bahnhofs (1880). Vgl. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 130.



Abb. 33 **Eisenbahnüberführung am Verbinder zur Ringbahn im Bezirk Wedding, 1878.**

zu beachten, daß alle Niveaukreuzungen mit dem steigenden Verkehr unzulässig werden und später durch Ueberführungen zu ersetzen sind«[71] (Abb. 33). Assmann formulierte damit erste Planungs- und Gestaltungsstrategien, um die Bahninfrastruktur mit dem Straßennetz und den Baublöcken in Einklang zu bringen. Hier wird deutlich, wie die entwickelten Lösungen mehr auf technischem Pragmatismus als gestalterischem Anspruch basieren.

In Abteilung XI erfolgte eine komplette Umplanung der nördlichen Quartiere mit dem Wegfall von Plätzen. Auch dazu nahm Assmann Stellung und legitimierte die massiven Änderungen mit der Abwägung von öffentlichen Interessen gegenüber privatem Eigentum: »Wenn man z. B. eine Anlage wie die neue Verbindungsbahn entweder an die Grenzen des Bebauungsplans verlegen oder von ihr verlangen wollte, daß sie innerhalb derselben nichts ändern dürfe, so würde man nach beiden Seiten gegen das öffentliche Interesse handeln. Es hat hier wie in allen ähnlichen Fällen eine Vereinbarung stattfinden müssen, welche ohne Zugeständnisse von beiden Seiten nicht möglich gewesen wäre, deren Resultat aber voraussichtlich beiden zu Gute kommt. Aehnliches ist für die Erweiterung der Bahnhöfe, Potsdamer und Anhalter Eisenbahn, der Niederschlesischen und der Ostbahn, für die Anlage des neuen Lehrter Bahnhofes, und mehrfach für größere industrielle Etablissements, wie für den neuen Viehmarkt, die norddeutsche Fabrik für Eisenbahnbedarf und in ähnlichen Fällen erforderlich geworden.«[72]

Infolge der Ringbahn und der Errichtung des Güterbahnhofs der Nordbahn wurden auch die beiden markanten Sternplätze (↗ *Der Entwurf und seine Verfasser*, S. 69 und Abb. 35) revidiert und durch rechtwinklige Baublöcke ersetzt. Das Platz- und Straßensystem zwischen dem Bahnhof Gesundbrunnen und der ehemaligen *Waaren-Credit-Gesellschaft* bis hin zum Anschluss an die Hamburger Bahn wurde durch den Flächenbedarf der neuen Bahninfrastruktur schließlich komplett aufgegeben.

57 Vgl. Ziegler 1996, S. 61–65.
58 Gemeint sind die Strecken Berlin-Cüstrin und Kohlfurt-Waldenburg.
59 Vgl. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 130–131.
60 Vgl. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 131.
61 Vgl. Holtzbrinck 1862, Bl. 187–188.
62 Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 62.
63 Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a S. 63.
64 Ebd.
65 »Es wird möglich sein, bei der Höhenlage der Berlin-Stettiner Eisenbahn, die Straßen 60 und 62 auf Wegeüberführungen über dieselbe zu leiten. Das Nähere kann jedoch erst das später vorzunehmende Nivellement hierüber ergeben.« Hobrecht 1861, Bl. 39.
66 Holtzbrinck 1862, Bl. 183–184.
67 Holtzbrinck 1862, Bl. 183.
68 Ebd.
69 Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 64.
70 Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 303–313.
71 Assmann 1871, Sp. 100.
72 Assmann 1871, Sp. 89.

Neben der Ringbahnplanung erfolgte auch die Planung der Stadtbahn. Diese führte hauptsächlich zu Blockteilungen innerhalb der Abteilung V, aber auch zur deutlichen Abtrennung des Gebiets. Die Straße 9 (heute Kantstraße) wurde im Zuge der Bahnrevision parallel zum Bahnhof Charlottenburg bis zum Lietzensee verlängert, mehrere Plätze wurden mit Baublöcken überplant oder fallen weg. Vermutlich wurden 1862 geplante Platzanlagen als Ausgleich für privates Bauland in Folge des Flächenbedarfs der Bahn aufgegeben. Die zweckmäßige Führung der Bahnlinien lag wohl deutlich stärker im öffentlichen Interesse – und auch im Interesse der wachsenden Industrieunternehmen – als die Errichtung öffentlicher Stadtplätze und Grünräume.

Unterbrechung der Gürtelstraßen

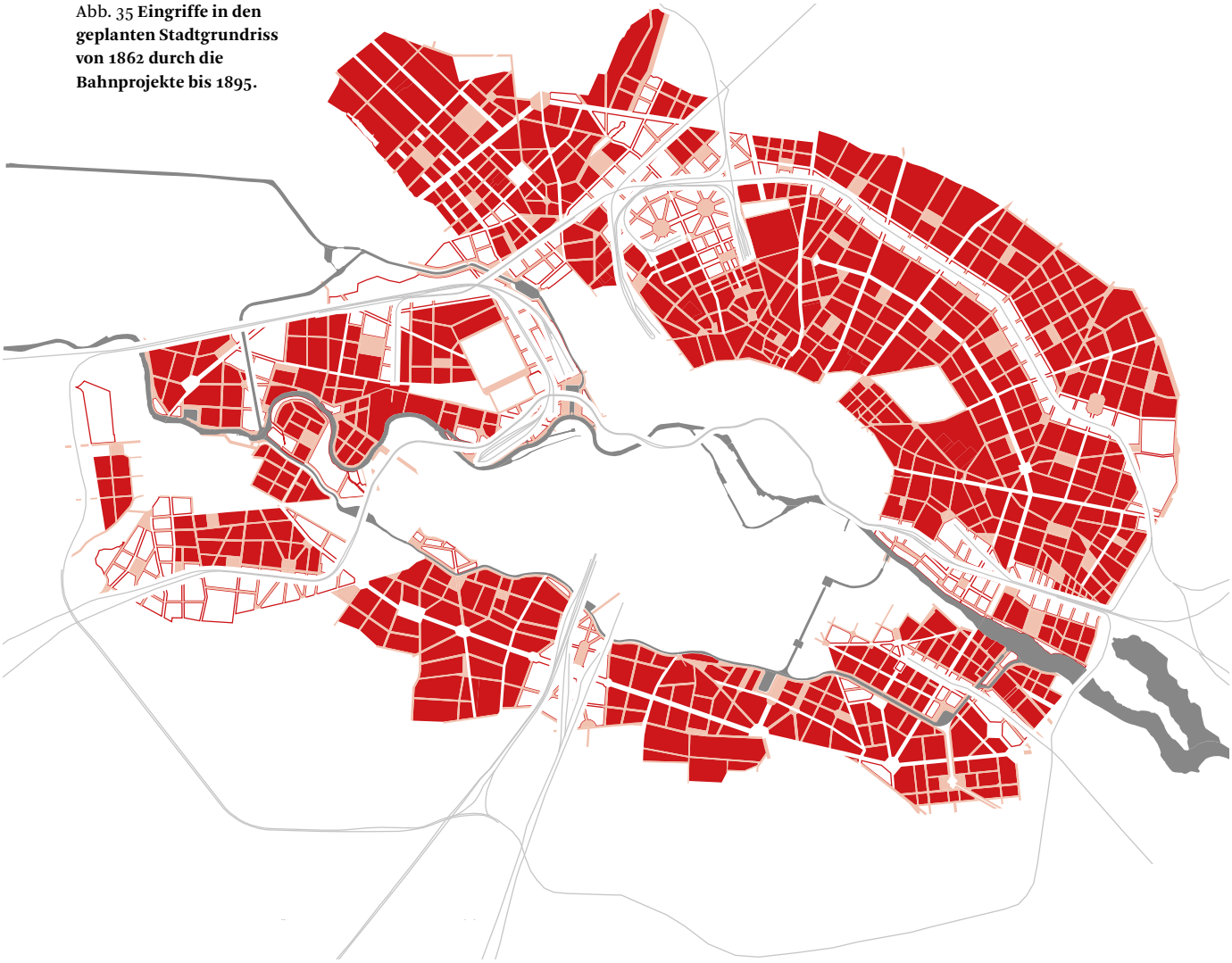
Erhebliche Planänderungen brachten auch die Implementierung und der Ausbau der Bahnanlagen. Obwohl die Planung der Görlitzer Bahn bereits ab den 1850er Jahren bekannt war, wurden in Folge der Bahnverbindung das Nordost-Südwest-Straßenraster im Osten der Stadterweiterungsplanung unterbrochen. Bemerkenswert ist dabei, dass auch die Fortführung der geplanten inneren bis zur äußeren Gürtelstraße (seit 1887 Falckensteinstraße) durchtrennt wurde. Der Straßenquerschnitt der geplanten Promenade mit Mittelgrünstreifen wurde auf das Maß einer Nebenstraße reduziert und auch so umgesetzt (Abb. 34). Resultat ist die bis heute gestörte Straßenverbindung zwischen Danziger Straße, Warschauer Straße und dem Generalszug (Gneisenaustraße/Hasenheide) im Süden der Stadt (↗ S. 148/149).

Eine zweite einschneidende Planänderung, die im Bebauungsplan von 1862 nicht vorgesehen wurde, war der massiv angestiegene Flächenverbrauch der bestehenden Stammbahnen. Der Ausbau des Frankfurter Bahnhofs zwischen 1848 und 1896 zeigt eindrücklich, wie stark der Flächenbedarf war (Abb. 36). Die Kartenausschnitte des realisierten Ausbaus im Vergleich zu den Planungen des Kommissariums (Abb. 26) machen deutlich, dass bei der Anlage der Blöcke und Straßen in der Umgebung von Bahnanlagen ein derart hoher Flächenverbrauch nicht erwartet wurde. Eine besonders einschneidende Auswirkung hatte dies an den Flächen des bereits von Lenné geplanten Wahlstattplatzes (Abb. 28). Die Geradlinigkeit der äußeren Gürtelstraße musste in Folge der Bahnflächeninanspruchnahme aufgegeben und durch einen ebenfalls realisierten Knick (Bülowstraße) umständlich umgeleitet werden. Im Vergleich dazu sorgten die bereits in der Bebauungsplanung von 1862 gekennzeichneten Bahnbetriebsflächen westlich des Hamburger Bahnhofs für geringe Revisionen. Lediglich am neu entstandenen Packhof, der die Bahninfrastruktur mit der Wasserinfrastruktur verbindet, wurden Umplanungen am Spreeufer nötig.



Abb. 34 **Auszug aus der Abteilung I von 1862 mit den Änderungen von 1872. Während der nördliche Viertelkreis der inneren Ringstraße von der Schönhauser Allee bis zur Spree ausgeführt wurde, zeigt der Plan die 1872er Revision des Verbindungsstücks (heute Falckensteinstraße) von einer Promenade zu einer Nebenstraße.**

Abb. 35 **Eingriffe in den geplanten Stadtgrundriss von 1862 durch die Bahnprojekte bis 1895.**



Von Bahninfrastruktur überplante Blöcke
Von Bahninfrastruktur nicht überplante Blöcke
Bahninfrastruktur

Maßstab 1:80 000

Stabilität und Wandel des Bebauungsplans

Die kontinuierliche Entwicklung der Wasserwege wurde von staatlicher Seite bis zum Ende des 19. Jahrhunderts parallel zur Eisenbahnentwicklung betrieben. Das machen die Aussagen des Ministeriums deutlich: »Bei der Entwicklung dieses Verkehrs in den letzten Jahrzehnten war man sich immer klarer darüber geworden, dass die Schiffahrtsstrassen fernerhin mit den Eisenbahnen Hand in Hand zu gehen, ihre natürliche Ergänzung darzustellen hätten.«[73] Die Stadterweiterungsplanung wird eng verknüpft mit dem Ausbau der

73 Vgl. Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten 1895a, S. 86.

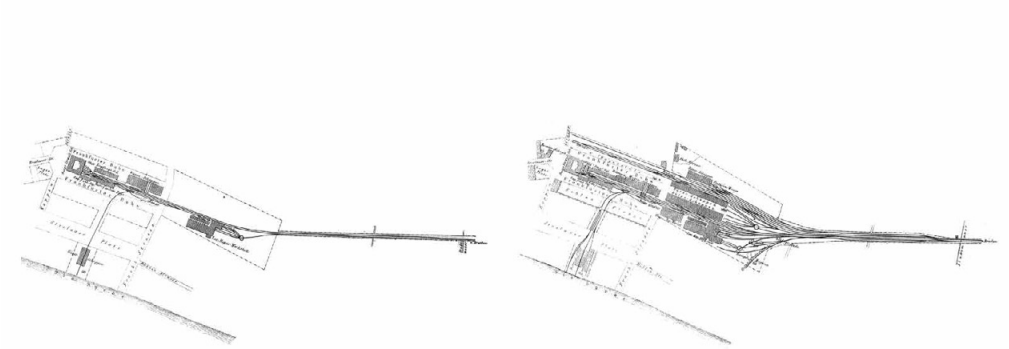
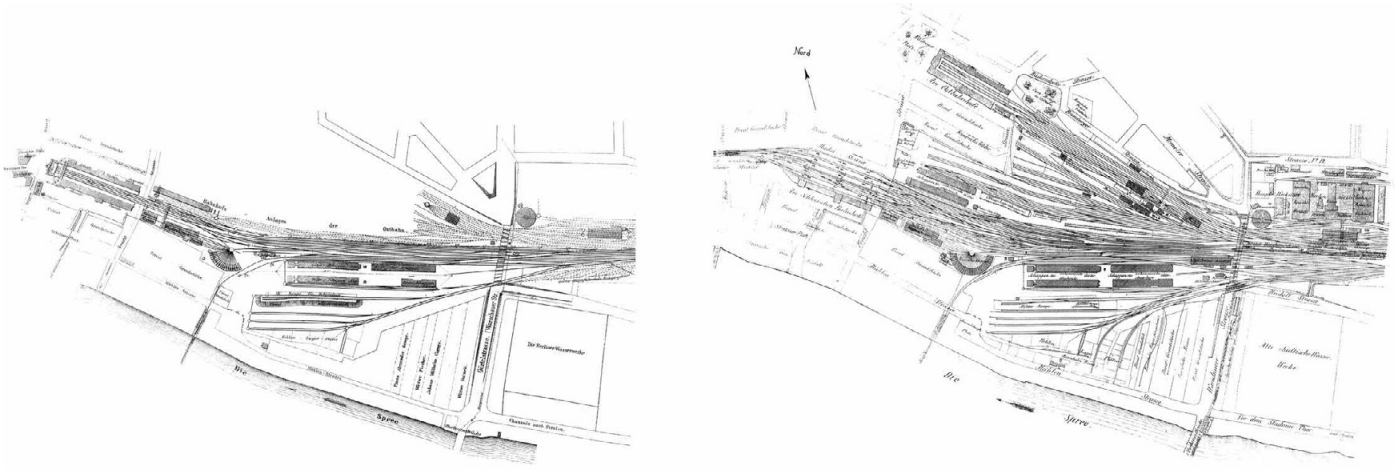


Abb. 36 **Die Entwicklung des Frankfurter Bahnhofs in vier Schritten zeigt den enormen Flächenbedarf: 1848, 1860, 1869 und 1896.**

Wasserinfrastruktur, insbesondere durch die Umschlagplätze für Baustoffe, die hauptsächlich zu Wasser transportiert wurden. Der Umstand, dass die gesamte Wasserinfrastruktur in der Hand des preußischen Staates lag, hatte vermutlich großen Anteil daran, dass die Wasserinfrastrukturplanung in den Bebauungsplan integriert wurde. Der Ausbau der Häfen im Plan von 1862 knüpft an die Wasserinfrastrukturprojekte der Vorjahre in der stadtgestalterischen Tradition von Lenné an. Eine Realisierung geschah allerdings kaum, da das Wachstum des Wassertransports durch technische Aspekte wie begrenzte Schleusenquerschnitte erschöpft war. Zusätzlich benötigte der Ausbau der Wasserwege enorme Investitionen und langfristige Planungszeiträume, wie das Beispiel des Westhafens zeigt. Das Wassernetz konnte damit der dynamischen Entwicklung des Eisenbahninfrastrukturnetzes nicht Stand halten.

Es kann nicht vollumfänglich nachvollzogen werden, weshalb der Bebauungsplan ohne die bekannten Streckenneuplanungen der Bahn entwickelt und gezeichnet wurde. Auch weil Eisenbahnlinien und Bahnhöfe im Gegensatz zum Wassernetz in privater Hand lagen, findet sich im Bebauungsplan kein vergleichbarer Gestaltungswille, wie er sich durch die Verschränkung von Infrastruktur und Stadtraum bei der Planung von Kanälen, Promenaden und Hafenplätzen zeigt. Die Planungs- und Gestaltungsstrategien der Bahninfrastruktur wurden erst nachträglich entwickelt und von dem Interessensausgleich zwischen Grundeigentümern und Bahngesellschaften dominiert, zu Ungunsten der öffentlichen Freiräume und Wegeverbindungen. Die nachträgliche Einarbeitung sowie der enorme Flächenbedarf bestehender und zukünftiger Bahnprojekte führten zu großflächigen Revisionen: Blockeinteilungen,



Straßenrichtungen und Plätze wurden dabei verlegt oder in nicht unerheblichem Maße gestrichen oder verkleinert. Selbst die übergeordnete Entwurfsidee der Siedlungseinheiten wie auch der äußeren und inneren Ringstraße (↗ *Der Entwurf und seine Verfasser* und *Städtebauliche Motive im ›Hobrechtschen Berlin‹*) wurden erheblich unterbrochen, sodass die von Hobrecht stets als Maxime formulierte zweckmäßige – also funktionale – Verbindung der Straßen eine untergeordnete Rolle spielte.

Das Kommissarium legte damit 1862 einen Plan vor, der die bereits absehbare und zukünftig entscheidende Infrastrukturentwicklung nicht berücksichtigte. Er zeigt eine Momentaufnahme innerhalb der tiefgreifenden infrastrukturellen Transformation der Stadt, die sich von militärischen und industriellen Motivationen antreiben und anschließend stärker für die zivile Versorgung der Stadt ausweiten ließ. Die anfänglich zurückhaltende Infrastrukturplanung im Bebauungsplan spiegelt den Zeitgeist einer instabilen politischen Gemengelage und wirtschaftlicher Notwendigkeiten wider. Insofern entfaltet der Bebauungsplan nicht die Kraft eines regulierenden Werkzeugs, sondern stellt sich als anpassungsfähiges Wachstumsgerüst heraus, dass seine städtebaulichen Ideen und Motive einer neuen Struktur unterordnet – und zum Teil auflöst. Der Wert dieses ›großen Plans‹ offenbart sich somit besonders in einer Zeit radikaler Umbrüche innerhalb des Stadtorganismus; er besteht nicht darin Entwicklungsdynamiken vorauszuplanen, sondern darin, dass der Plan so konstruiert ist, dass er kontinuierlich angepasst werden kann ohne dabei seine Logik aufzugeben.

Dies ist ein Artikel, der von DOM PUBLISHERS in

Dolff-Bonekämper, Gabi/Million, Angela/Pahl-Weber, Elke (Hg.): Das Hobrechtsche Berlin. Wachstum, Wandel und Wert der Berliner Stadterweiterung. Berlin 2018. ISBN (Print): 978–3-86922–529-6

veröffentlicht wurde.

DIE IDEE VON QUARTIEREN
PLANUNGSEINHEITEN IM BEBAUUNGSPLAN VON 1862

FELIX BENTLIN

Als städtische Keimzellen und lokale Mikrowelten eines Stadtorganismus sind die nachbarschaftlichen Quartiere einer Stadt das Handlungsfeld von Stadtplanern, Städtebauern und Architekten.[1] Besonders die »Kieze«[2] als Mosaike kleiner Berliner Lebenswelten[3] strahlen eine kaum greifbare Eigentümlichkeit aus, die in der Zentren-Debatte um die zukünftige Entwicklung der Hauptstadt eine Rolle spielen: »Der riesige Stadtraum, den wir heute mit Berlin verbinden, entstand erst in der zweiten Hälfte der Kaiserzeit. In gut zwei Jahrzehnten wurden die sehr unterschiedlichen ›Kieze‹ Berlins geschaffen, mit ihren jeweils eigenen Zentren, eine bunte Stadtlandschaft, die sich bis heute nicht mehr wesentlich verändert hat.«[4] Der Architektursoziologe und Stadtplaner Harald Bodenschatz erinnert die Berliner an die besondere Struktur ihrer Stadt, die Berlin von vielen anderen europäischen Metropolen unterscheidet: Die durch die polyzentrische Entwicklung entstandene, kleinteilige Quartiersstruktur. Sie ist Motor und Rückgrat der Stadt.

Historisch gesehen stellt das Stadtquartier einen wesentlichen Baustein der Stadterweiterungen dar.[5] Da der Bebauungsplan und seine Revisionen von 1862–1900 die Grundlage für den Berliner Stadtgrundriss der Kaiserzeit und damit auch für die heutige Innenstadt sind (↗ *Der Weg zum Bebauungsplan von 1862* und *Pläne und Planwerke im ›Hobrechtschen Berlin‹*), drängt sich die Frage auf, was die Planung des Kommissariums zu dieser Charakteristik beigetragen hat. In der folgenden Untersuchung sollen deshalb die übergeordneten Planungseinheiten aufgespürt werden, die dem Bebauungsplan von 1862 zugrundeliegen. Mithilfe der Analyse des Kartenwerks und der 1860 von Hobrecht verfassten Erläuterungsberichte soll der Versuch unternommen werden, Logiken von Einheiten im Bebauungsplan darzulegen und mit der heute existierenden städtebaulichen Berliner Kiezstruktur abzugleichen.

Da die Komposition und letztlich die Entstehung von Quartieren stark mit der Baustruktur zusammenhängt, soll auf Grundlage von wenigen Dokumenten die Vorstellung des Kommissariums zur Bebauung umrissen werden. Denn bisher finden die Aussagen von James Hobrecht oder Gustav Assmann zur Ausgestaltung des Bebauungsplans mit konkreten Bautypologien oder Baustrukturen kaum Beachtung. Bis zur Jahrhundertwende sind nur wenige konkrete Vorstellungen von staatlicher Expertenseite zur kleinräumigen Architektur zu finden, wie einzelne Parzellen und Stadtfelder bebaut werden, oder zu übergeordneten Planungseinheiten, wie zum Beispiel einer Idee von Quartieren. Durch die Planungen der *Waaren-Credit-Gesellschaft*, der *Thiergarten-Baugesellschaft* oder dem Gutsbesitzer Kielgan sind bisher nur die konkreten Ideen und Vorstellungen von durchgrünten Stadtvillenvierteln der privaten Stadtentwickler in den 1860er Jahren in Form von Werbeprospekten und Bebauungsplänen (Abb. 15–17) und ab den 1870er Jahren durch die Terrain- und Baugesellschaften[6] bekannt.

1 Vgl. Bott/Grassl 2013.
2 Auch »Kietz« (slawischer Ursprung). Der Begriff wurde abwertend für »Slawenvorstadt« in den ostelbischen deutschen Siedlungsgebieten vom 13. bis ins 19. Jahrhundert verwendet. Vgl. Meyers Großes Konversationslexikon 1905 Bd. 6, Sp. 898–900. Die Bezeichnung Kietz wurde spätestens im 18. Jahrhundert in Preußen umgangssprachlich zu einem populären Begriff für eine Fischersiedlung und erhielt weitere regionale Bedeutungszuweisungen. Eine zusammenfassende Untersuchung der Kulturgeschichte der »Kietzsiedlungen« fertigte Herbert Ludat an. Vgl. Ludat 1936.
3 Neben dem Berliner Kiez existieren noch andere lokale Quartiersbegriffe für die meist kleinsten städtischen Einheiten ohne offizielle Grenzen: das Kölner Veedel oder das Wiener Grätzl.
4 Bodenschatz im Tagespiegel vom 12.03.2017.
5 Vgl. Albers 1983.
6 Eine Gründungswelle der »Baugesellschaften« begann erst ab 1871. Deren Kerngeschäft war nicht das Bauen, sondern der Kauf, die Erschließung sowie Parzellierung und der Verkauf von unbebauten Grundstücken. Herausragende Beispiele sind der *Deutsch-Holländische Aktien-Bauverein* und die *Berlinische Boden-Gesellschaft.* Vgl. Assmann 1873, S. 121–122; vgl. Geist/Kürvers 1984, S. 316–328.

Straßenraster und Platzeinheiten

Die offensichtlichsten Organisations- und Planungseinheiten des Bebauungsplans von 1862 sind die 15 Abteilungen, die in den Inselflurkarten dargestellt werden (↗ S. 39). Seit Anfang des 19. Jahrhunderts ermöglicht diese Struktur, innerhalb separierter Stadtgebiete auf unterschiedliche Entwicklungen planerisch zu reagieren. Da das Abteilungssystem jedoch vom Kommissarium lediglich übernommen und fortgeführt wurde, sollen im Folgenden die Planungseinheiten extrahiert werden, die während der Planungszeit zwischen 1859 und 1862 entwickelt und dem Bebauungsplan zugrunde gelegt wurden.

Wie bereits in den Kapiteln *Der Entwurf und seine Verfasser* und *Disziplinäre und ideengeschichtliche Hintergründe* herausgearbeitet wurde, steht das rechtwinklige Straßenraster als Planungsmaxime in der Stadterweiterungsplanung im 19. Jahrhundert im Vordergrund. Insbesondere für die Bebauungsplanung von 1862 werden von Seiten der Planungsexperten aus dem Ministerium und der Planverfasser rechtwinklige Straßensysteme als Grundlage für »gute Baustellen« beschrieben (↗ S. 69). Hobrecht selbst argumentiert und denkt in Straßennetzen, die sich über mehrere Blöcke ausdehnen.[7] Er diskutiert beispielsweise die Entwässerung und die damit notwendigen Erdbodenarbeiten für die neuen Stadtteile auch mithilfe eines idealisierten Straßennetzes mit quadratischen Baublöcken von 60 Ruthen (etwa 226 Meter) (Abb. 1). Im Gegensatz zu den gleichzeitig stattfindenden Erweiterungsplanungen für Madrid und Barcelona setzt das Berliner Kommissarium kein gesamtstädtisches Idealraster außerhalb der Innenstadt ein, sondern nutzt es lediglich, um technische Anforderungen und Szenarien für die Infrastruktur abzuwägen.[8] Die Berliner Erweiterungsplanung transformiert allerdings die rechtwinkligen Raster auf Grundlage der Radialen, die die Haupterschließungsstraßen der Stadt darstellen (↗ S. 77). Auf gesamtstädtischer Ebene veranschaulicht die Karte (Abb. 2) alle rechtwinkligen Straßenraster, die durch ihre konzentrische Orientierung zur Innenstadt unterschiedliche Einheiten zwischen den historischen Chausseen bilden (Abb. 2). Besonders in den relativ unbebauten Bereichen im Nordwesten der Stadt in Abteilung X.1 und in den östlichen Stadtgebieten zwischen Abteilung XII bis zur Abteilung I entstehen teils großflächige Schachbrettmuster. Im Norden und

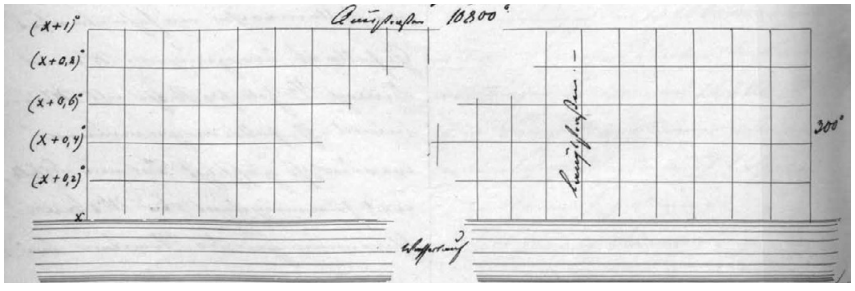
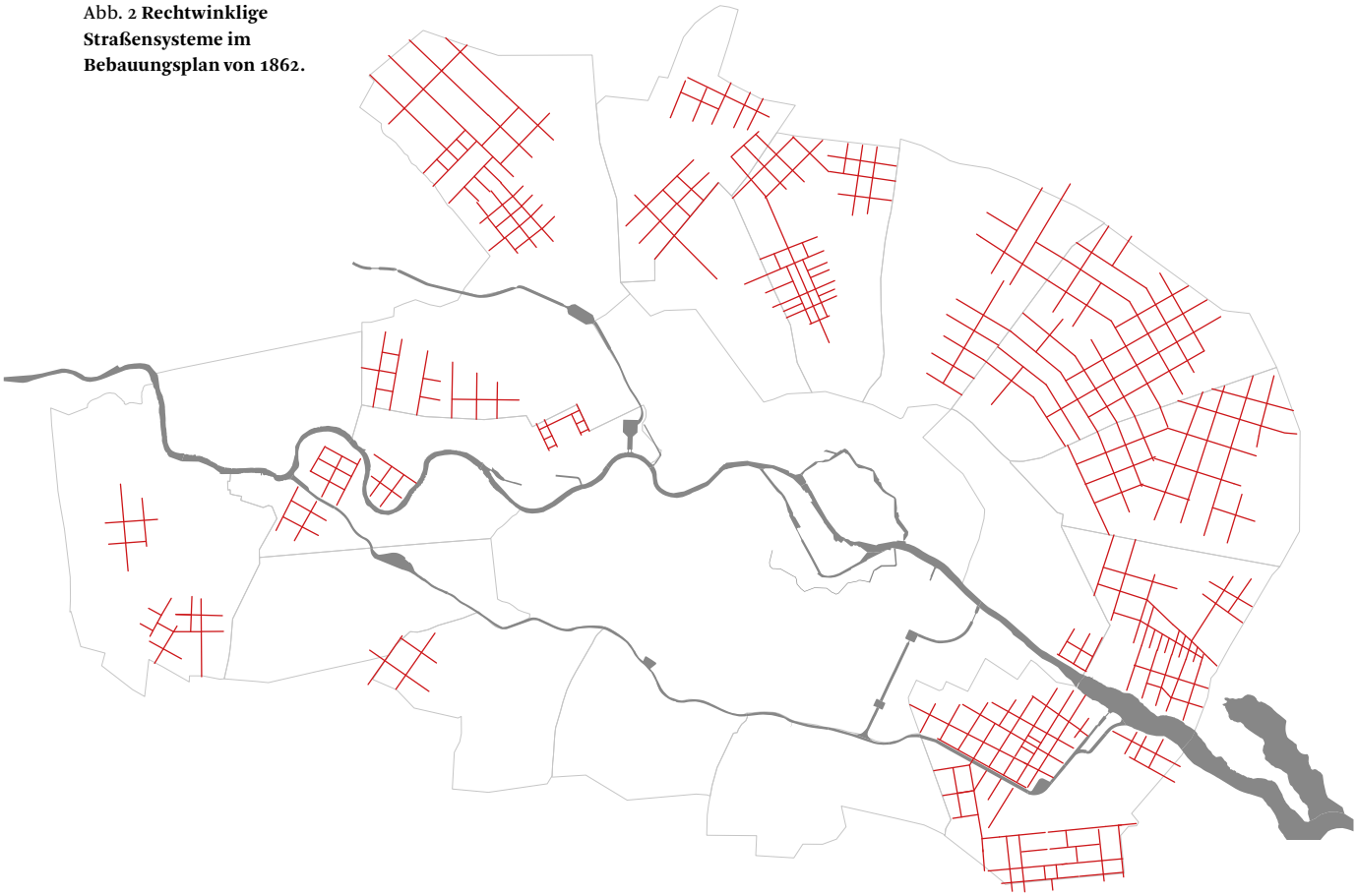


Abb. 1 **Anhand von fünf Querstraßen á 10,8 Ruthen (circa 41 Meter) Länge und 180 Längsstraßen á 300 Ruthen (circa 1131 Meter) Länge berechnet Hobrecht die Erdmassen für Straßendämme einer Rinnstein-Entwässerung der neu entworfenen Stadtteile in den Landwehrkanal.**

Abb. 2 **Rechtwinklige Straßensysteme im Bebauungsplan von 1862.**



Straßenraster
Abteilungsgrenzen

Maßstab 1:80 000

im Westen der Stadt sind dagegen wesentlich fragmentiertere Straßenraster von geringer Größe abzulesen. Das Kommissarium etabliert damit eine Erschließungseinheit in den Grundriss der zukünftigen Stadt, die ausgerichtet auf die innere Stadt flexible Gestaltungmöglichkeiten für private und öffentliche Flächen bietet. Die gemeinsame Entwurfslogik – aber auch die Verschränkung von technischen und städtebaulichen Anforderungen – zwischen den Stadterweiterungen Berlins, Barcelonas und Madrids wirft die Frage nach der europäischen Dimension des Know-hows und Wissenstransfers über Stadterweiterungsplanungen auf; nicht nur zwischen den spanischen und deutschen Experten[9].

Bemerkenswert sind die fehlenden Raster im Süden des Stadterweiterungsgebiets. Die südliche Gürtelstraße mit ihren Kreuzungs- und Boulevardplätzen

7 Hobrecht 1860, Bl. 110–111.
8 Ildefons Cerdàs Erweitungsplan für Barcelona (1860) und Carlos María de Castros Erweiterungsplan für Madrid (1859) zeichnen sich durch eine gleichmäßige Schachbrettstruktur der Stadterweiterung aus, die Grundlage für eine kleinteilige Blockstruktur und ein engmaschiges Stadtnetz in Kombination mit der technischen Infrastruktur, wie der Entwässerung, ist. Vgl. Magrinya 2008.
9 Vergleichbare Stadterweiterungen finden parallel auch in Kopenhagen (Seidlin, 1857) und Brüssel (Besme, 1866) statt.

folgt keiner rechtwinkligen Logik. Dieser Umstand kann einerseits als Beleg für die unterschiedlichen Entwurfshandschriften zwischen Lenné und der Planung des Kommissariums gewertet werden, andererseits wird auch eine am Bestand orientierte Planung deutlich, indem bestehende Bauten und Wegeverbindungen auf der Nordseite des Landwehrkanals möglichst unangetastet bleiben.

Systeme und Quartiersplätze

Ein weiteres gesamtstädtisches Planungselement umfasst sowohl die Pläne aus der Feder Lennés und des Kommissariums: die Quartiersplätze. Die überwiegend alphabethisch bezeichneten Platzanlagen (↗ S. 85) – eingefasst durch entsprechende Baublöcke innerhalb der Straßenraster – schaffen ein dominantes, konstantes und anpassungsfähiges Gefüge aus Freiräumen und Bauland im gesamten Stadterweiterungsgebiet (Abb. 4). Aussagen in der Detaillierung über die Baublöcke hinaus finden sich weder in den instruierten Anweisungen von der Heydts an das Kommissarium noch im Bebauungsplan selbst. Nur ein Hinweis auf eine zentrale Hauptstraße für jeden Stadtteil wird im Begleitschreiben von der Heydts formuliert.[10] Welche räumliche oder organisatorische Einheit ein »Stadttheil« im Sinne von der Heydts umfasst, ist dabei unklar.

Besonderer Aufmerksamkeit bedarf vielmehr die detailreiche Unterteilung der Abteilungen XI und IX durch Hobrecht in den Erläuterungsberichten. Unterschiedliche Baublöcke werden zu so genannten Systemen[11] zusammengefasst (Abb. 3). Diese Planungseinheit unterteilt eine Abteilung in verschiedene Gebiete, die vergleichbare Block-, Straßen- und Platzgefüge ausbilden. In den noch erhaltenen Erläuterungsberichten der anderen Abteilungen findet sich diese Einteilung nicht. Der Kommissarius betont die städtebauliche Verbindung zwischen den Systemeinheiten. Über die Abteilungsgrenzen hinaus begründet sich die Verbindung durch den »inneren Connex« und »eine[r] ähnliche[n] Figur«.[12] Damit verweist er auf die Platzfigur aus zwei halben und den beiden vollständigen Sternplätzen. Darüber hinaus gibt er die Offenheit und Schemenhaftigkeit der Systeme je nach Entfernung zur Innenstadt zu bedenken. »Je weiter sich die Systeme von der Stadt entfernen, um so willkürlicher können sie gelegt werden, da ihre Gestalt in viel geringerem Grade durch vorhandene Gebäude bedingt wird. Im Allgemeinen schien [...] ein rechtwinckliches System [...] am zweckmäßigsten zu sein.«[13] Neben der funktionalen Verbindung des Straßen- und Platzsystems werden überwiegend Zuschnitte für Parzellen und Baublöcke, aber auch die Anlage von Vorgärten für jedes einzelne System diskutiert und abgewogen. Die Systeme I bis VI in Abteilung XI und die Systeme I und II in Abteilung IX werden gemeinsam vorgestellt, da sie ein zusammenhängendes Stadtgebiet

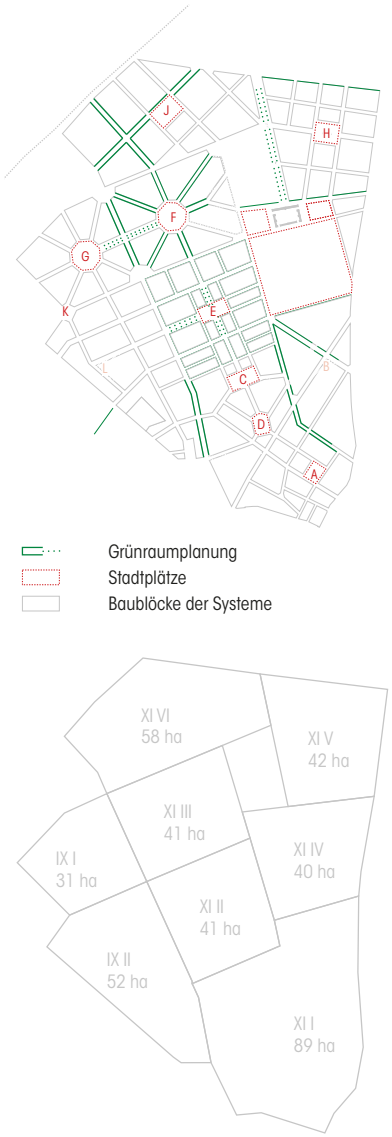


Abb. 3 **Die Abteilungen XI und IX von 1862 werden von Hobrecht in acht Systeme unterteilt.**

10 »In jedem Stadttheil ist dabei, außer der großen Gürtelstraße, noch eine etwa 12 Ruthen [etwa 45 Meter] breite und mit Baumreihen zu bepflanzende Hauptstraße anzunehmen.« Von der Heydt 1862, Bl. 2.

Abb. 4 **Plätze und Baublöcke als Einheit im Bebauungsplan von 1862.**



von etwa 400 Hektar bilden und damit ein repräsentatives Stück der Stadterweiterungsplanung darstellen. Während sich das flächenmäßig größte System über fast 90 Hektar erstreckt, verfügt das kleinste nur über 30 Hektar. Im Durchschnitt ist ein System etwa 50 Hektar groß. Besonders die großen Systeme befinden sich in Innenstadtnähe, da dort vorhandene Baublöcke über lange Distanzen in die Planung übernommen werden. James Hobrecht entwickelt also auf Grundlage der gesamtstädtischen Raster- und Platzstruktur räumliche und organisatorische Planungseinheiten. Die Charakteristik dieser Systeme wird im Folgenden analysiert, um nicht nur städtebauliche Gemeinsamkeiten zu erkennen, sondern auch Rückschlüsse auf Quartiersstrukturen der Gegenwart zu ziehen.

11 Hobrecht 1860, Bl. 74–75. Im Gegensatz zu Hobrechts städtebaulichem Systembegriff werden in der gegenwärtigen Disziplin der Stadtplanung multidimensionale Systembegriffe verwendet: Bereiche der Sozialstruktur eines gesellschaftlichen Systems (zum Beispiel politisches System, Gesundheitssystem, System der Siedlungsformen) sowie Kategorien der sachlichen Systematisierung des Städtebaus (zum Beipsiel Raum, Zeitbezug, Bedeutung). Vgl. Schäfers 2005 und Borchard 2005.
12 Vgl. Hobrecht 1860, Bl. 86 und 94.
13 Vgl. Hobrecht 1860, Bl. 86.

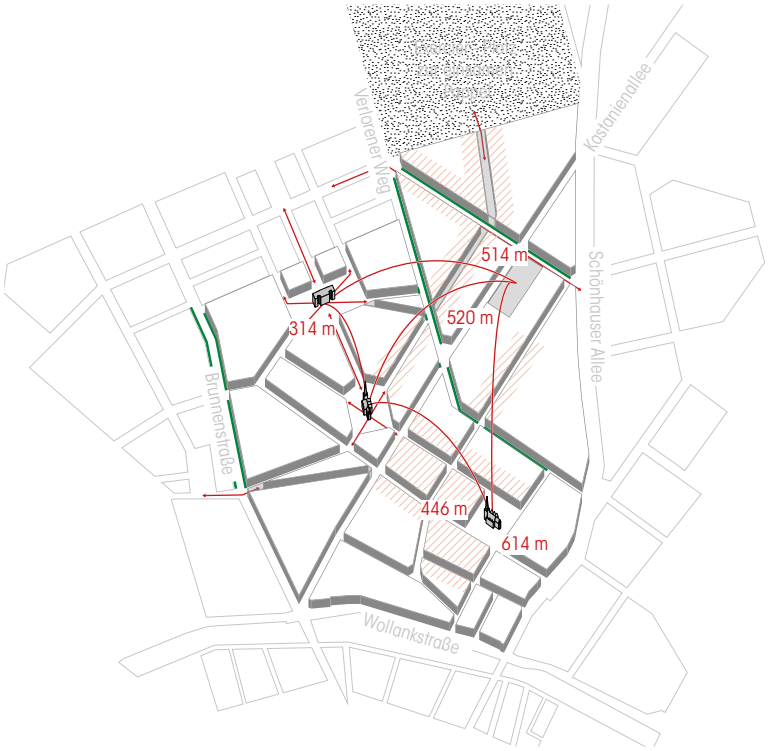


Abb. 5 **System I in Abteilung XI.**

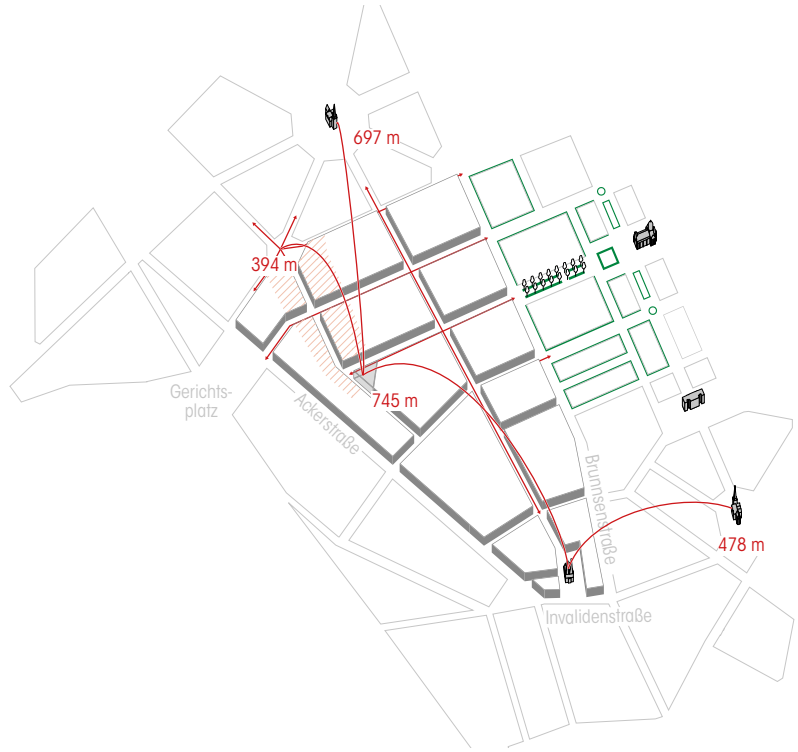


Abb. 6 **System VIII in Abteilung XI.**

Systeme der Abteilungen IX und XI
Platzabstände
Geplante Straßenführung
Geplante Vorgärten und Alleen
›Angemessen‹ erschlossenes Bauland
Übergeordnete Verbindungen

Maßstab 1:20.000

Systeme in bebauter Innenstadtnähe

Besonders die Gebiete an der Grenze zur Innenstadt vermitteln zwischen der Erweiterungsplanung und den bereits aus der inneren Stadt herausgewachsenen Baugebieten. Sie fassen die unregulierte Bebauung am Rand der Innenstadt innerhalb großflächiger Baublöcke zusammen und binden diese Blöcke in die rechtwinklige Struktur des Erweiterungsgebiets ein. Das System I[14] der Abteilung IX zwischen Schönhauser Allee und Brunnenstraße befindet sich direkt an der Innenstadt (Abb. 5), im Norden grenzt es an den Exercierplatz an der einsamen Pappel und das Terrain der *Waaren-Credit-Gesellschaft*. Das System II[15] der Abteilung IX umfasst das Gebiet zwischen Ackerstraße und Bad- beziehungsweise Brunnenstraße und schließt ebenfalls an die innere Stadt an (Abb. 6). Mit zunehmender Entfernung vom Zentrum verlieren die Blöcke und Plätze dieser Systeme ihre unregelmäßige, eingepasste Form.

Aufgrund der Innenstadtnähe ist das Gebiet im Westen und an der Kastanienallee ab 1860 vergleichsweise stark bebaut. Vier Quartiersplätze (später Teutoburger Platz, Zionskirchplatz, Arkonaplatz) in geringer Entfernung werden innerhalb des Systems an Straßenkreuzungen vorgesehen, wobei Platz B nicht Eingang in die genehmigte Abteilungsplanung findet, obwohl dort eine Kirche vorgesehen ist. Auf Platz C wird die Errichtung eines öffentlichen Gebäudes erwogen. Eine diskutierte Unterteilung der Blöcke im Norden durch eine weitere Straße wird ebenso nicht Bestandteil der Genehmigungszeichnung. Die Blöcke weisen aufgrund der starken Bestandsbebauung überwiegend unregelmäßige Formen auf. Besonders um Platz A – auf dem als höchstgelegenen Punkt des Gebiets ein Kirchenbau empfohlen wird – werden die Blockgrößen als »angemessen« bewertet. Breite Vorgärten von zwei Ruthen (circa 8 Meter) werden auf der Brunnenstraße und auf der späteren Oderberger Straße vorgesehen; diese bekommen als Verbindungsstraßen eine höhere Bedeutung zugewiesen. Ebenso wird der Verlorene Weg (kurz nach der Planung bereits Schwedter Straße) als Verbindungsstraße mit Vorgärten versehen; er führt zur geplanten Kaserne am Exercierplatz und wird voraussichtlich stark vom Militär genutzt werden.

Das System VIII zeichnet sich auch durch eine zentrale Nord-Süd-Achse aus, die entlang der Strelitzer Straße relativ rechtwinklige Blöcke hervorbringt. Im Westen und an der Grenze zur Innenstadt sind die Blöcke deutlich unregelmäßiger in Form und Größe und weisen öffentliche Gebäude wie Schule, Pfarrei, die Elisabethkirche oder das Gericht mit dazugehörigem Galgenplatz auf. Beide Systeme werden definiert durch die Bestandsbebauung und korrespondieren mit dem rechtwinkligen System II der ehemaligen *Waaren-Credit-Gesellschaft* im Osten und der Planfigur aus Kreisplätzen im Norden. Zu Beginn geplante Ergänzungen des öffentlichen Raums mit einzelnen Plätzen finden vermutlich aufgrund von Kostenersparnissen nicht statt.

14 Vgl. Hobrecht 1860, Bl. 75–83.
15 Vgl. Hobrecht 1860, Bl. 97–102.

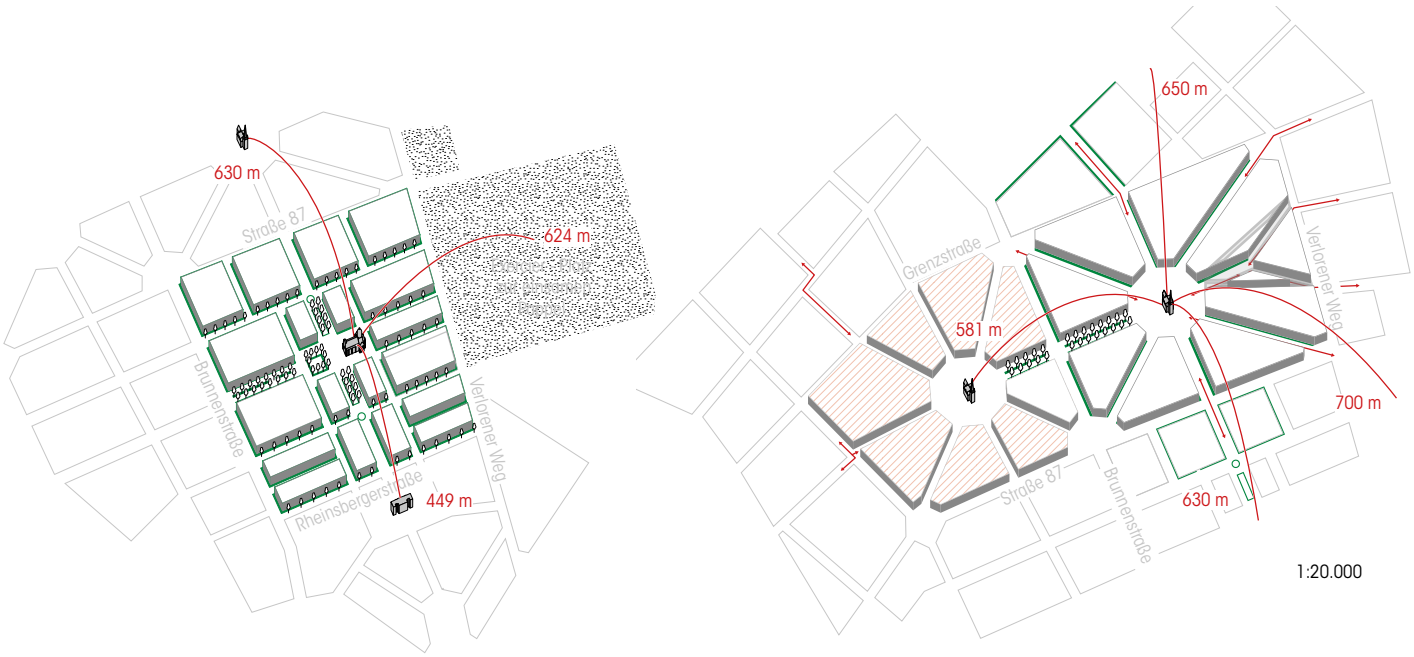


Abb. 7 und 8 **System II in Abteilung XI (links) und System I in Abteilung IX sowie System III in Abteilung XI (rechts, in einer Darstellung).**

Beide Systeme verdeutlichen eine starke Rücksicht auf die Bestandsbauten, -blöcke sowie -plätze und fassen die gewachsenen Strukturen ohne Eingriffe in das bestehende Straßennetz zusammen.

Systeme auf unbebauter Flur

Das System II[16] veranschaulicht wie das Kommissarium private Vorplanungen im Erweiterungsgebiet ohne Korrekturen oder Anpassungen übernimmt. Es entspricht der Planung der *Waaren-Credit-Gesellschaft* (Abb. 7) und zeichnet sich durch eine durchgängige orthogonale Geometrie – es besteht ausschließlich aus rechteckigen Blöcken – aus. Im Zentrum befindet sich der Platz E (später Vinetaplatz) an einer breiten Straßenachse, der späteren Swinemünder Straße. Weitere Informationen werden nicht besprochen, da der »Belassung des Projects, wie es ist, ein Bedenken nicht entgegen[steht]«[17]. Demzufolge wird auf dem zentralen Platz eine Kirche positioniert und Grünflächen vorgesehen. Die vier Ost-West-Achsen und die zentrale Nord-Süd-Achse werden mit Baumalleen betont (Abb. 16). Dieser Planungsansatz veranschaulicht Hobrechts Auffassung, dass die Erweiterungsplanung in stärkerer Zusammenarbeit mit den Terraingesellschaften hätte durchgeführt werden sollen (↗ *Der Entwurf und seine Verfasser*, S. 70ff.). Bemerkenswerterweise unterscheidet

16 Vgl. Hobrecht 1860, Bl. 83–84.
17 Hobrecht 1860, Bl. 84.

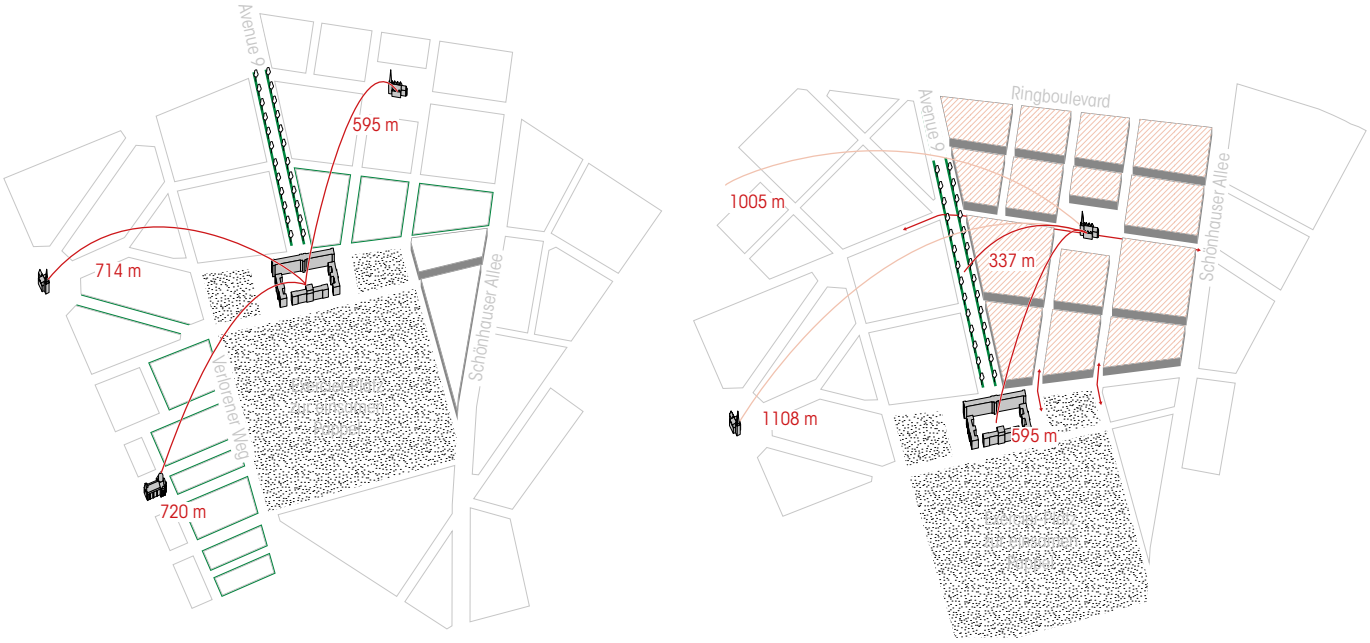


Abb. 9 und 10 **System IV (links) und V (rechts) in Abteilung XI.**

sich dieses System gegenüber den Systemplanungen des Kommissariums besonders durch seine üppig dimensionierten Straßen und Plätze.

Entlang dieser Nord-Süd-Achse schließt im Norden das System III[18] an, das von der Badstraße im Westen und vom Verlorenen Weg im Osten eingeschlossen wird (Abb. 8). Der Sternplatz – ein regelmäßiges Achteck von 40 Ruthen (etwa 150 Meter) Durchmesser – im Zentrum des Systems ist Teil der zu Beginn beschriebenen Planfigur und soll mit einer Kirche als Orientierungspunkt bebaut werden. Entgegen der rechtwinkligen Geometrie des benachbarten Systems II werden diagonale Verbindungen bewusst als Entwurfselement radial um einen zentralen Platz eingesetzt. Überwiegend werden diese Radialstraßen mit einer Ruthe (circa 4Meter) breiten Vorgärten versehen. Die zentrale Ost-West-Achse wird als Promenade mit doppelten Baumalleen projektiert. Die acht Baublöcke, die mit kurzen Baufronten die Platzkanten bilden, weisen ähnliche Größen auf. Insgesamt soll das System einem vermittelnden Zweck dienen, beschreibt Hobrecht; das heißt, dass eine Vernetzung zwischen bestehenden oder neu geplanten Straßen einzelner Quartiere vornehmlich durch diagonale Communikationswege und eine Integration in das regelmäßige Platzsystem hergestellt wird.[19] Das System I[20] in Abteilung IX korrespondiert nahezu spiegelbildlich zum System III der Abteilung XI. Im Osten wird es von

18 Vgl. Hobrecht 1860, Bl. 84–87.
19 Vgl. Hobrecht 1860, Bl. 74 und 81.
20 Vgl. Hobrecht 1860, Bl. 94–97.

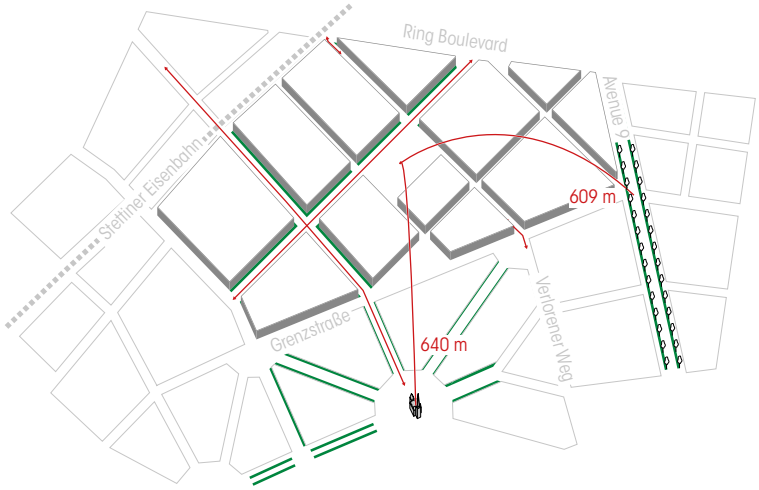


Abb. 11 **System VI in Abteilung XI.**

der Badstraße begrenzt, im Norden durch die Grenzstraße. Es bildet westlich der Badstraße, die als Spiegelachse fungiert und mit zwei Ruthen (etwa 8 Meter) breiten Vorgärten zu jeder Seite projektiert wird, ebenfalls einen Sternplatz mit Radialstraßen. Diese auf den Sternplatz zulaufenden Straßen werden in diesem Fall jedoch ohne Vorgärten angelegt. Beide Systeme beinhalten die besondere Planfigur des Sternplatzes, der ein prägnantes Einzelmotiv des Plans darstellt.

Das System IV[21] zwischen dem Verlorenen Weg und der Schönhauser Allee besteht hauptsächlich aus dem Exercierplatz an der einsamen Pappel mit einem großen Freiplatz, der für die Errichtung eines repräsentativen Kasernengebäudes vorgesehen ist, und zwei Baublöcken (Abb. 9). Mittelpunkt des Quartiers ist die Kaserne mit einer Schauseite zum Exercierplatz und zwei öffentlichen Parkanlagen. Im Norden und im Süden des Systems sind Vorgärten vorgesehen, sodass dieses System von Grünanlagen eingefasst wird. Das System veranschaulicht wie innerhalb der Blockstruktur auch großflächige Bauwerke – hier für das Militär – in den Plan implementiert werden können und wie der Bebauungsplan auch gesamtstädtische Sondereinrichtungen aufnehmen und darauf reagieren kann.

Einen starken Kontrast zu diesem monofunktionalen System bilden die vierzehn Baublöcke im Norden auf einem rechtwinkligen Straßenraster, die zum System V[22] gehören. Zwischen der promenadenartigen Avenue 9 mit einer Breite von 18 Ruthen (etwa 68 Meter) und der Schönhauser Allee wird im Zentrum des Systems ein Quartiersplatz zwischen zwei Baublöcken eingeschoben, der eine Kirche oder ein öffentliches Gebäude aufnehmen soll (Abb. 10). »Diese

21 Vgl. Hobrecht 1860, Bl. 87–89.
22 Vgl. Hobrecht 1860, Bl. 89–91.

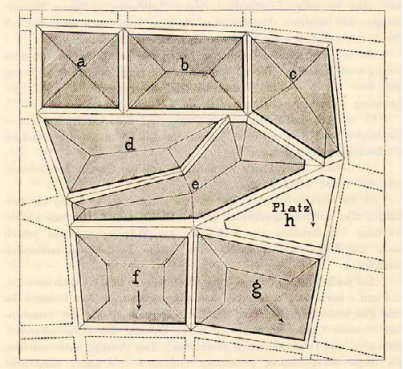


Abb. 12 **Die als »Stadttheil« bezeichnete Einheit aus einem Platz und sieben Baublöcken wird auch in der weiteren Betrachtung Hobrechts (1884) zur Diskussion der Entwässerungsfrage genutzt.**

Straße [Avenue 9] dient als große Promenadenstraße und führt gerade auf den Mittelbau des Kasernengebäudes, dessen architectonische Bedeutung eine so breite und elegante Zuführungsstraße voll motiviert«, schreibt Hobrecht.[23] Die Avenue ersetzt als platzähnlicher Freiraum einen notwendigen Quartiersplatz, der aufgrund der großen Entfernung notwendig ist. Die Straßen innerhalb des Systems haben eine Breite von fünf Ruthen (circa 19 Meter). Die den Quartiersplatz zentral durchschneidende Straße wird als Hauptstraße des Systems mit neun Ruthen (circa 34 Meter) Breite angelegt. Im Norden wird das Gebiet von der äußeren Ringstraße begrenzt und mit Vorgärten abgeschlossen. Ebenso wird die Verbindungsstraße 10 zum benachbartem System III mit einer Ruthe (etwa 4 Meter) breiten Vorgärten zu beiden Straßenseiten versehen.

Ebenso wie im System V werden im System VI (Abb. 11) auf einem rechtwinkligen Straßenraster um einen zentralen Freiplatz herum ein Dutzend Baublöcke geschaffen. Beide Systeme veranschaulichen das wiederkehrende Motiv des Bebauungsplans: den Quartiersplatz. Er ist umgeben von vergleichbar dimensionierten Baublöcken und er wird mittels breiter Hauptstraßen, teils flankiert mit Vorgärten, an die das Gebiet begrenzenden Radialen angebunden. Das System VI[24] schließt im Westen nördlich der Grenzstraße zwischen Badstraße und der Berlin-Stettiner Eisenbahn an. Entlang der zentralen Verbindungsachse zwischen der Straße 7, die zur Stettiner Eisenbahn führt, und der Verbindungsstraße zur äußeren Ringstraße werden zwei Ruthen (etwa 8 Meter) breite Vorgärten zu beiden Straßenseiten vorgesehen. Letztere, die Straße 2, ist die Hauptstraße des Systems mit neun Ruthen (etwa 34 Meter) Breite. Der quadratische Quartiersplatz von 40 Ruthen (etwa 150 Meter) entsteht durch einen verkleinerten Innenblock.

Aus der Zusammenschau und Analyse der acht Systeme lassen sich deutliche Gemeinsamkeiten erkennen. Je weiter die Planung der Einheiten von der Innenstadt entfernt ist, desto rechtwinkliger und gleichförmiger werden die Baublöcke. Die durchschnittlich 50 Hektar großen Systeme verfügen über eine Straßen- und Freiraumhierarchie aus Teilstraßen, Verbindungsstraßen und Hauptstraßen, die sie zu einer in sich gegliederten Einheit formt. Überwiegend entlang der übergeordneten Verbindungs- und Hauptstraßen werden Vorgärten oder Baumalleen platziert. Innerhalb der entstehenden Block-Straßen-Platz-Einheit werden zusätzlich relativ zentrale öffentliche Quartiersplätze mit Kirchbauten oder anderen öffentlichen, frei stehenden Bauwerken auch als Orientierungs- und Mittelpunkte integriert. Die Platzierung dieser Freiräume erfolgt an übergeordneten Achsen, Kreuzungen oder Verbindungen, sodass eine Verkettung von Plätzen – und damit zentralen Orten – erfolgt. Diese Verkettung unterliegt einer gleichmäßigen Verteilung im gesamten Stadterweiterungsgebiet mit einer regelmäßigen Entfernungstoleranz von etwa 300 bis 800 Metern, sodass die Zentren zwischen den Planungseinheiten fußläufig erreichbar sind.

23 Hobrecht 1860, Bl. 89.
24 Vgl. Hobrecht 1860, Bl. 91–92.

Damit zeigt sich, dass die ministerielle Instruktion einer gleichmäßigen Platzverteilung konsequent in der Bebauungsplanung bis 1862 verfolgt und durch die Arbeit des Kommissariums in eine übertragbare Planungseinheit übersetzt wurde.

Damit entwirft das Kommissarium aus heutiger Perspektive quartiersähnliche Einheiten, die sich durch zentrale Freiräume und eine übergeordnete Grünraumstruktur zwischen den einzelnen Systemen auszeichnen. Sie folgen – nach heutigem Verständnis – dem Leitbild einer fußgängerorientierten Stadt. Hobrecht verwendet diese Quartierseinheiten aus Blöcken und einem Platz auch in seiner späteren Arbeit am Berliner Entwässerungssystem (↗ S. 299, Abb. 12). Damit zeigt sich, dass diese Planungseinheit sowohl als stadtgestalterische, organisatorische und technische Einheit in der Planung des Kommissariums und von Hobrecht genutzt wurde.

Kiez und Quartier

Das zeitgenössische Planungsvokabular Hobrechts und der Minister versteht unter Quartieren die einzelnen, von Straßen umgebenen Bauquartiere, die auch als »Straßen-Quartiere« oder »Häuser-Quartiere« bezeichnet werden.[25] Gemeint sind nach heutigem Verständnis die Baublöcke[26] (↗ *Der Entwurf und seine Verfasser,* S. 64). Der Begriff Quartier[27] beschreibt jedoch auch um 1860 in Preußen bestimmte Stadtviertel. So schreibt 1867 Arnold Wellmer in der Familienzeitschrift *Daheim*: »Was für Paris das Quartier latin [Lateinisches Viertel, Studentenviertel], das ist für Berlin die Friedrich-Wilhelmstadt – jenes Häuserquadrat der werdenden Weltstadt, das sich von den Linden nach dem Oranienburger Thore erstreckt.«[28] Der Begriff »Quartier latin« wird in diesem Prosatext bedeutungsgleich für eine »vornehme Nachbarschaft«[29] verwendet und spiegelt somit auch eine soziale Dimension wider. Als »Nachbarschaftseinheit« tritt das Quartier erst während der 1920er Jahre in der Stadtplanung in den Vordergrund und zeichnet sich durch seine fußläufige Erreichbarkeit und Nahversorgung aus.[30] Heute wird in der Disziplin der Planungs- und Sozialwissenschaften der Begriff des Quartiers[31] als baulich-morphologische Organisationseinheit[32] mit der sozialen Dimension einer Nachbarschaft verbunden.[33] Die baulich-soziale Verschränkung des Begriffs kann zumindest kulturgeschichtlich bis ins 19. Jahrhundert in Berlin zurückverfolgt werden.

Vergleicht man die Systeme, die Hobrecht in den Erläuterungsberichten beschreibt, so folgen diese erst auf den zweiten Blick einer zeitgenössischen sowie modernen Auffassung der städtebaulichen Dimension eines Quartiers. Die Planzeichnungen und Erläuterungen Hobrechts zu den Systemen erschaffen zwar Gebietseinheiten, jedoch sind deren Grundrisseigenschaften teils so ähnlich und kontinuierlich, dass sie ohne spezifische Bautypen schwer abgrenzbar voneinander auf dem Plan erscheinen. Sie sind erst durch

25 Vgl. von der Heydt 1859, zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 485–486 und Hobrecht 1861a, Bl. 23, 26, 27, 30, 31, 34, 36, 37, 39; Hobrecht 1860, Bl. 74, 78, 79, 80, 84, 85, 87, 91, 91, 96, 111 und 112.

26 Hobrecht bestätigt diese Definition in seinem Werk von 1884: »jedes von Straßen eingegrenzte Quartier (Block)«. Hobrecht 1884, S. 91.

27 Der Begriff beschreibt neben dem »Viertel« (franz.) auch eine Unterkunft auf einer Reise und entspringt in Preußen dem militärischen Einquartieren von Truppen in Kasernen oder bei Bewohnern einer Stadt, den so genannten Bürgerquartieren. Per Gesetz wurden preußische Gemeinden verpflichtet, Truppen in privaten sowie staatlichen Gebäuden aufzunehmen. So wird wortwörtlich »Quartier beansprucht«. Die Gemeinden verteilten die Truppen auf einzelne Hausbesitzer und hafteten für alle Leistungen. Vgl. Meyers Großes Konversationslexikon 1905, Bd. 6, Sp. 497 und Bd. 5, Sp. 462–464.

28 Wellmer 1867, S. 312.

29 Ebd.

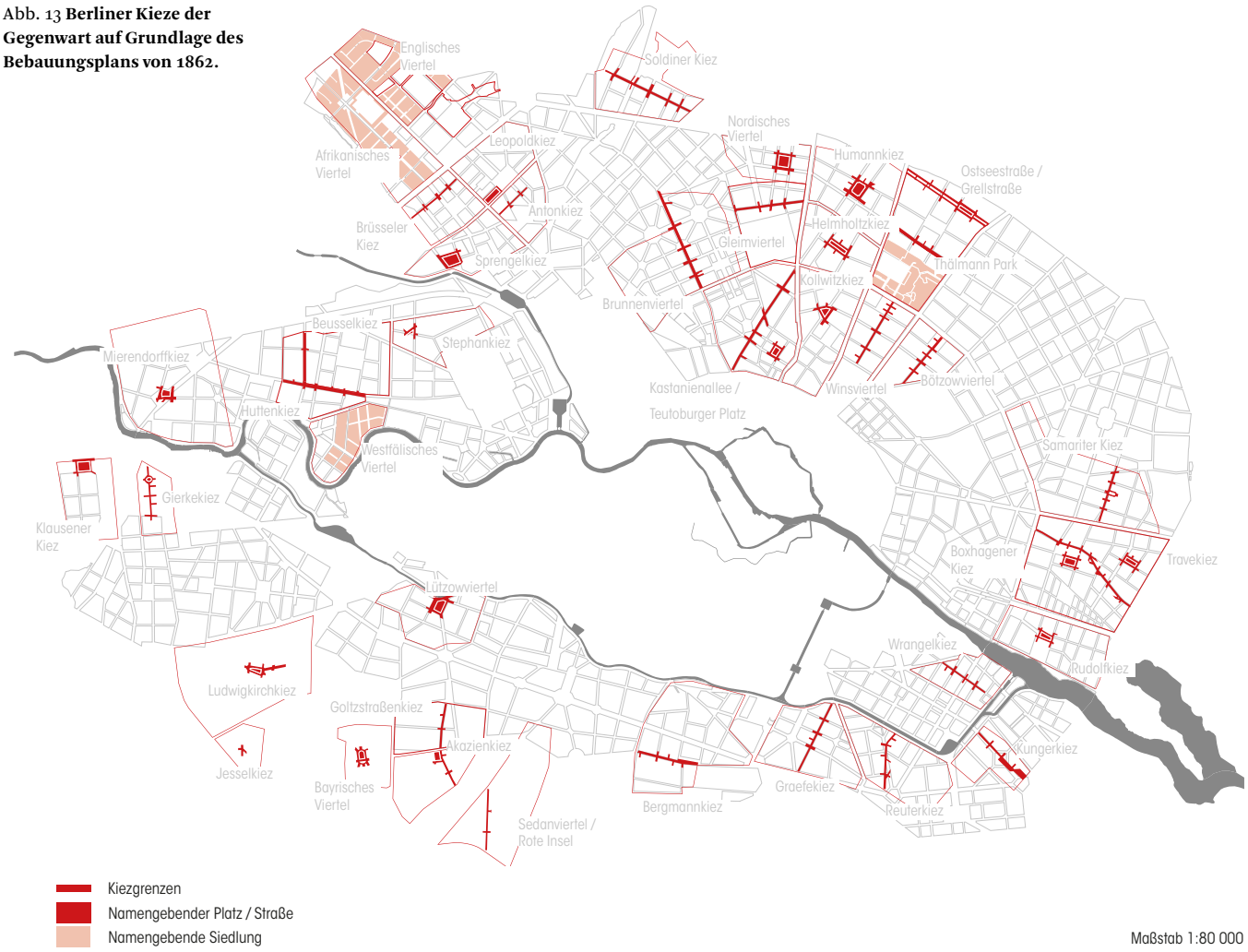
30 Vgl. Albers 1992.

31 Einen Überblick zum Stand der Wissenschaft und theoretische Grundlagen des Quartierbegriffs finden sich in Heyder 2012, S. 197–199 und Wieland 2014, S. 25–30.

32 »Die Art der baulich-räumlichen Organisation insgesamt liefert die materiell-physische[n] Vorbedingungen für bestimmte menschliche Aktivitäten, für Behausung und Bewegung, für die Wahrnehmung und die Nutzung von Stadt.« Frick 2008, S. 19.

33 Der Quartiersbegriff und Nachbarschaftsbegriff basieren in der Gegenwart eher auf traditionellen und alltäglichen Definitionen und werden nicht trennscharf genutzt. Vgl. Reutlinger 2015. Bereits der Soziologe Atteslander wies auf diese Verschränkung hin: »Nachbarschaft bedeutet einerseits ein konkretes Siedlungsgebiet, wie Quartier, oder Teile von Quartieren, […] andererseits die sozialen Beziehungen Ihrer Bewohner.« Atteslander 1960, S. 447. Zum Begriff der Nachbarschaft als soziale Dimension des Quartiers und des *area based approach* siehe Eckardt 2006 und 2014, S. 51.

Abb. 13 **Berliner Kieze der Gegenwart auf Grundlage des Bebauungsplans von 1862.**



die Orientierung an den Quartiersplätzen eine »baulich-räumliche Einheit bestimmter Größenordnung [...], die sich innerhalb (bestehender oder zu schaffender) bebauter städtischer Gebiete von außen oder von innen her abgrenzen lässt, die sich insgesamt von den umgebenden Siedlungsteilen unterscheidet, die eine spezifische Qualität und Identität aufweist.«[34] Deshalb sind die Systemeinheiten teils nur intuitiv abgrenzbare, fußläufig erreichbare Bereiche, geprägt von »einer robusten Stadtstruktur, einem individuellen Erscheinungsbild [...] mit einem oder mehreren, gemeinsamen Bezugs- bzw. Orientierungspunkten im öffentlichen Raum und einer guten Verknüpfung mit der Stadt als Ganzes.«[35] Auch Breuer und Schmell folgen dieser Definition in ihrer Studie zu »neuen Stadtquartieren« und definieren den Begriff »Stadtquartier« als ein Gebiet mit mehr als zehn Hektar Fläche und einer Einwohnerzahl von

34 Frick 2008, S. 72.
35 Feldmann 2009, S. 122,

mehr als 1000 Bewohnern beziehungsweise 500 Wohneinheiten.[36] Damit sind die von Hobrecht klassifizierten Systeme als große Stadtquartiere einzuordnen. Sie erscheinen zwar nicht visuell als eine eigenständige Gebietseinheit, aber durch die Quartiersplätze erhalten sie ein Zentrum, um das sich das Stadtquartier aus mehreren Blöcken, Haupt- und Nebenstraßen gruppieren und zuordnen lässt.

Als regionale Besonderheit sind auch die Kieze Ausdruck von nachbarschaftlichen und städtebaulichen Strukturen. Diese preußischen Gebietseinheiten vollzogen eine Bedeutungsentwicklung, die sich auch mit der Abgrenzung beschäftigt. Herbert Ludat fasst die Vorstellungen für die »alten Kietze« zusammen:[37]

a) Das von der Umwelt Abgelegene.
b) Das der Umwelt gegenüber für sich Abgeschottete.
c) Das von der Umwelt als minderwertig Betrachtete.

Die Redensarten »Er wohnt auf dem Kietz« und »Du bis woll von'n Kietz« verweisen sowohl auf die alten als auch auf die »neuen Kietze« nach Ludats Forschungen; denn die Baugebiete der Stadterweiterungen werden auch als »Kietze« bezeichnet.[38] Während der Lichtenberger Kiez der alten Begriffsbedeutung folgend auf einen so genannten Fischerkietz zurückgeht, wird das auf Grundlage des Bebauungsplans von 1862 errichtete Arbeiterviertel an der Beußelstraße vor dem Ersten Weltkrieg noch Beußelberg genannt und erhält während seiner Entwicklung um 1900 den populären Namen Beußelkietz.[39] Die teils abgelegenen Baugebiete der Stadterweiterung sowie der Charakter der Sozialstruktur, wie zum Beispiel der einer Arbeitersiedlung, zeigen die Verbindung zwischen dem Wortursprung und der Verwendung des Begriffs als Gebietseinheit um die Jahrhundertwende auf. So erhält auch das Bötzowviertel als neues Wohnquartier von Kleinbürgertum innerhalb von Arbeiterwohnvierteln die spöttische Bezeichnung »Beamtenkiez«.[40] Diese Lokalkieze werden entweder mit sozialen Eigenschaften oder mit einem ortsbestimmenden Zusatz erweitert, wie Straßen- oder Platznamen. Die Karte der Berliner Kieze, die lediglich als Überblick über die derzeitige städtebauliche Kiezstruktur verstanden werden soll, veranschaulicht die bis heute dominierende Beziehung zwischen den städtebaulichen namengebenden Straßen sowie Plätzen und den Kiezen (Abb. 13). Es zeigt sich, dass der Quartiersplatz als wiederkehrendes Motiv des Bebauungsplans von 1862 durch das Kommissarium auf das gesamte Stadterweiterungsgebiet verteilt worden ist und damit neben den übergeordneten Straßen eine Grundlage für die Berliner Quartiersstruktur und -entwicklung legt. Im Laufe des 20. Jahrhunderts folgten nicht nur Stadterweiterungsgebiete wie das Bayerische Viertel diesem Prinzip, sondern auch

36 Vgl. Breuer und Schmell 2007.
37 Ludat 1936, S. 30.
38 Vgl. Ludat 1936, S. 30–31.
39 Vgl. Ludat 1936, S. 34.
40 Vgl. ebd.

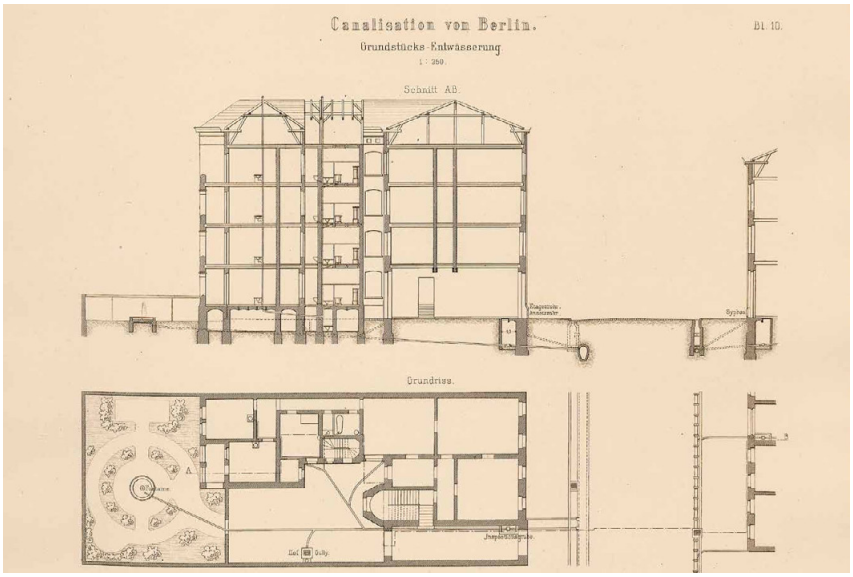


Abb. 14 **Hobrecht veranschaulicht die Grundstücksentwässerung anhand eines mehrgeschossigen Wohngebäudes mit einem unausgebauten Dachgeschoss (Traufhöhe 17 Meter) und eines dreigeschossigen Wohnhauses (Traufhöhe 12 Meter), 1884.**

die Siedlungen der 1920er Jahre. In Folge dieser Logik der Nachbarschaftsidentität entwickelt sich bis heute auf Grundlage des Quartiersgrundrisses eine Dynamik zwischen lokalen Bedeutungszuschreibungen und Raumeinheiten, die bisher kaum Forschungsgegenstand war.

Besondere Relevanz entwickelt diese Forschungslücke, sobald man sich die umfassende Verwendung des Begriffs und der Planungseinheit vergegenwärtigt. Der Kiez wird nicht nur im Alltag der Stadtbewohner als Synonym für Quartiere und vergleichbare Planungseinheiten verwendet, sondern auch von Architekten, Stadtplanern und Behörden.[41] Die Kieze sind ebenso Imageträger für immobilienwirtschaftliche Projekte wie Gegenstand empirischer Untersuchungen der regionalen Stadtforschung und der Quartiersforschung.[42] In Berlin werden praxis- und theorieorientierte Evaluationen sowie Monitorings auf den lebensweltlich orientierten Räumen mit dem Ziel durchgeführt, die Abbildung lebensweltlicher Homogenität bei gleichzeitiger Wahrung einer Vergleichbarkeit der Planungsraumeinheiten herzustellen.[43] Das Quartier beziehungsweise auch der Kiez ist dabei »nicht einfach ein beliebiger Stadtteil, sondern eine lokale Mikrowelt, in der vieles zu Fuß in der eigenen Straße oder um die Ecke erledigt werden kann; daraus ergibt sich eine Zugehörigkeit, die zwar anonym bleibt, aber Verantwortlichkeit für das Leben im Quartier mit sich bringt.«[44] Hobrechts Systemunterteilung verstärkt den Eindruck, dass mit der planerischen Komposition von 1862 die gegenwärtigen Kiezstrukturen zusammenhängen. Darüber hinaus stellt sich die Bebauung als ein wichtiger Bezugspunkt für die Quartiersdefinition heraus, die der Plan nicht festlegte.

41 Vgl. Bott 2013, S. 24 und Feldtkeller 2001, S. 34.
42 Vgl. Schnur 2014 und Vogelpohl 2008.
43 Vgl. www.stadtentwicklung.berlin.de.
44 Feldtkeller 2001, S. 34.

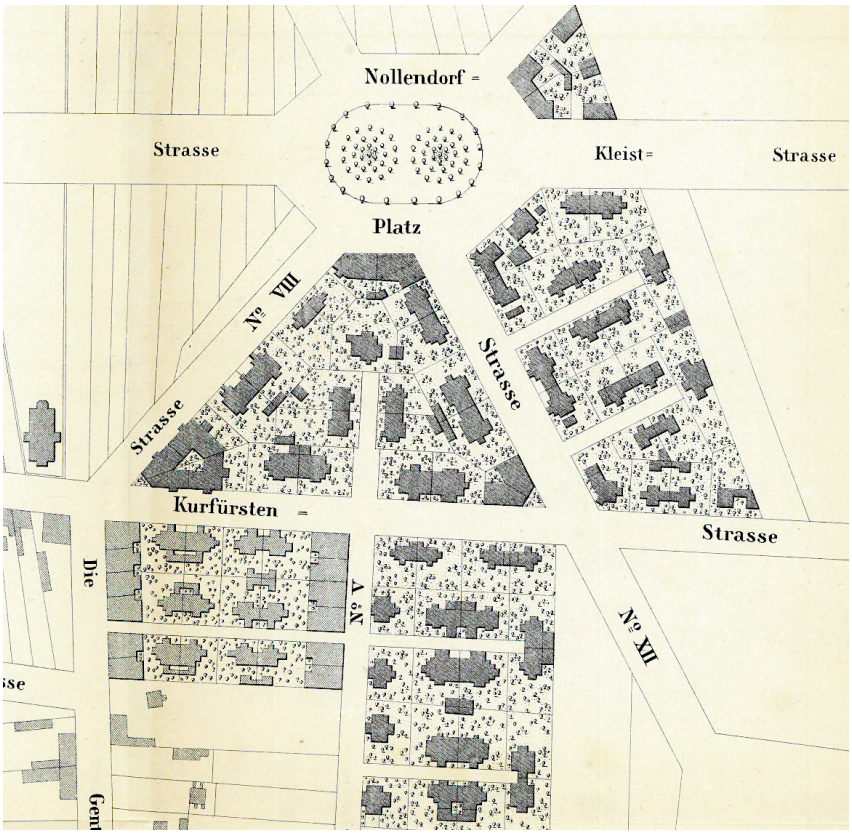
Stadtvilla und Mietskaserne

Die Bebauungsvorstellungen Hobrechts und des Kommissariums wurden bisher kaum erforscht. Gerade bei der Bewertung des Bebauungsplans bleiben die Ansichten der staatlichen Verfasser oft im Hintergrund, überblendet von den Auswirkungen und Kritikern (↗ Einleitung ›*Das Hobrechtsche Berlin erforschen*‹). Die viel zitierte Schnittdarstellung in Hobrechts Werk *Die Canalisation von Berlin* von 1884 zeigt den Straßenquerschnitt eines vier- und dreigeschossigen Wohnhauses zu einer Zeit, in der die Mietskasernenstadt mit dichter fünfgeschossiger Blockrandbebauung und Hinterhöfen bereits zur Realität geworden war (Abb. 14). Das vollständig dargestellte Wohngebäude auf der linken Seite soll vermutlich eine übertragbare Bebauung – bestehend aus Vorderhaus und Seitenflügel – auf einer Parzelle wiedergeben. Die im Grundriss sichtbaren fensterlosen Brandwände lassen auf eine unmittelbare Reihung ähnlicher Bautypologien entlang der Straßenflucht schließen. Begrünte Höfe und Gärten gehören zur Anlage der Wohnbebauung.[45] Hobrecht stellt damit einen Teil einer Blockrandbebauung mit Garten als übertragbares Beispiel vor; es ist die einzig bekannte Darstellung seiner Urheberschaft. Die Darstellung kann weder als geschlossener noch offener Blockrand angesehen werden, aber verweist auf die Mietskaserne als sich quantitativ durchsetzender Bautypus.

Wie bereits im Kapitel *Der Entwurf und seine Verfasser* dargestellt, plädiert Hobrechts vorübergehender Stellvertreter und Nachfolger Gustav Assmann 1871 für eine Mindestblocktiefe von 20 Ruthen (etwa 75 Meter), um eine begrünte Hoffläche von zehn Ruthen (etwa 38 Meter) im Quadrat zwischen der Bebauung zu erhalten (↗ S. 70, Abb. 10). Assmann beschreibt die Baustruktur 1862 zur Zeit der Genehmigung der Bebauungsplanung noch konkreter: »Im Allgemeinen empfiehlt es sich, die Grundstücke nur mit Vorderhäusern und je nach ihrer Breite mit einem oder mit zwei Seitenflügeln zu bebauen, die Grenze des Grundstücks quervor aber unbebaut oder doch wenigstens zum Theil geöffnet zu erhalten. In größeren Straßenquartieren, wie sie bei Entstehung neuer Stadttheile überall angeordnet werden, liegen im Innern derselben größere Gärten, und die Verbindung mit denselben zu erhalten, auch wenn sie zu anderen Grundstücken gehören, muß bei der allgemeinen Disposition gewiß besonders maaßgebend sein.«[46] Assmann plädiert damit für keine geschlossene Blockrandbebauung und fordert eine Verbindung der grünen Innenhöfe mit dem öffentlichen Raum. In seinem Musterbuch hat Assmann 1862 dazu unterschiedliche Gestaltungsvarianten der Wohnbebauung, aber auch Bauprinzipien für die Baublöcke klar benannt: Bei einem Wohnhaus, das über mehrere Etagen die gefragten Mietwohnungen bieten soll, steht »die Rentabilität des Baus als die fast allein massgebende Rücksicht oben an und alle anderen Schranken, welche die Freiheit in der Disposition begrenzen, sind möglichst eng gezogen«.

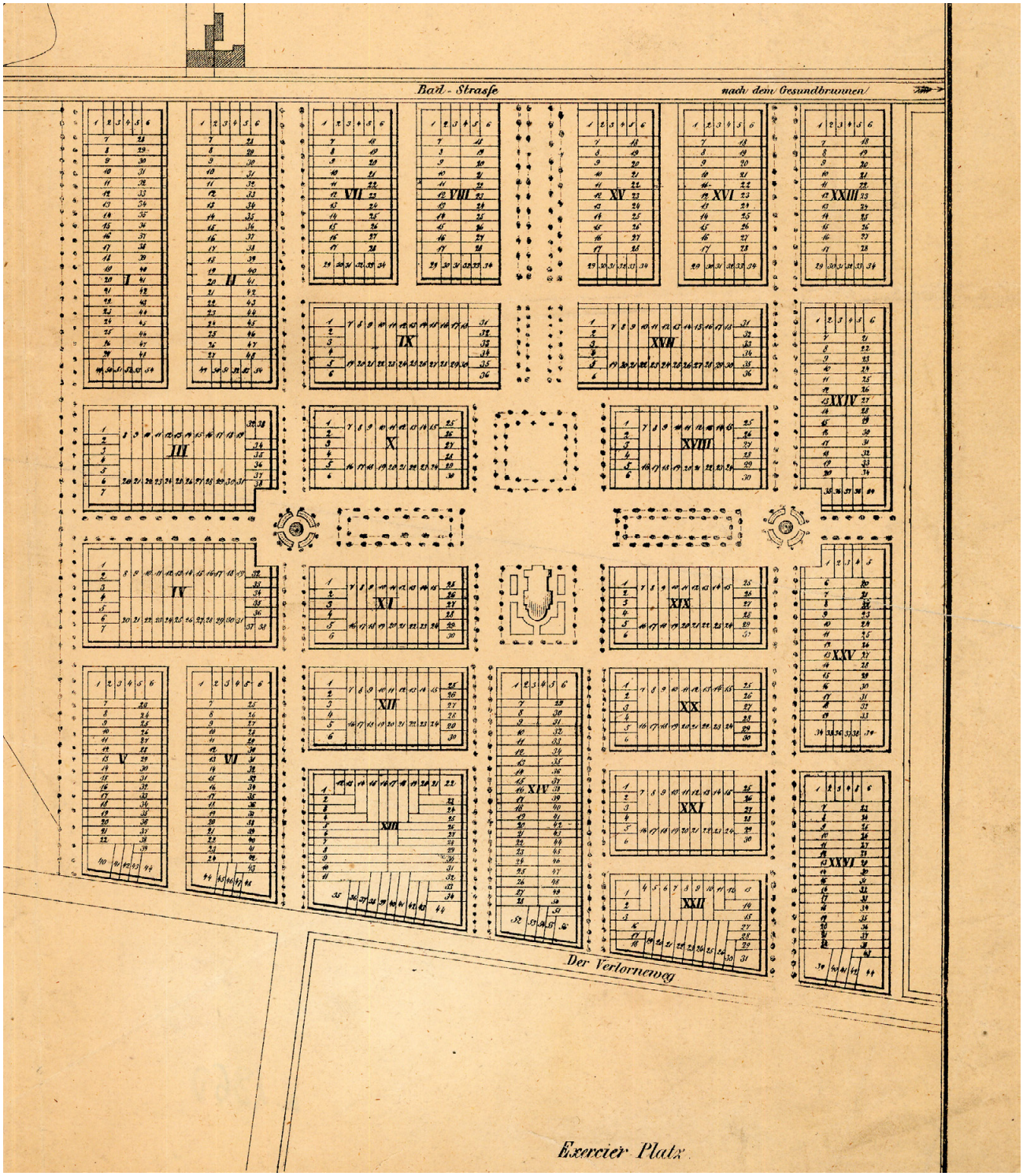
45 Vgl. Hobrecht 1884, S. 94–97.
46 Assmann 1862, S. 6.

Abb. 15 **Auszug aus dem *Wuttkeschen Bebauungsplan* von 1867.**



Für alle anderen Bauten, also auch Villen, ist »die nach Innen und Aussen angemessenste Gestaltung eines Gebäudes zu erstreben«.[47] Damit zeigt sich, dass bereits zur Zeit der Bebauungsplanung die Notwendigkeit eines zügigen Baufortschritts im Wohnungsbau durch private Investoren als oberste Priorität angesehen wurde. Gesundheitliche Fragen und die Innenhof- und Freiflächenfrage spielen eine große Rolle, während architektonische Gestaltungsfragen nur eine Nebenrolle spielen. Die Rücksicht auf Rentabilität führt auch zu einer Zusammenlegung von größeren und kleineren Wohnungen innerhalb der Baublöcke. So schreibt der stellvertretende Kommissarius und Kollege Hobrechts: »Auch entspricht das Zusammenwohnen der Bemittelten und der ärmeren Klassen der Bevölkerung am meisten unseren gesellschaftlichen Verhältnissen, in denen die Uebergänge zwischen verschiedenen Ständen überall vermittelt und die Existenz des Einen durch die Thätigkeit des Anderen bedingt ist.«[48] Dagegen stellt Assmann klar, dass eine Regulierung der Bautypologien und -strukturen von Planerseite nicht gewollt oder vorgesehen ist. »Am wenigsten ist es aber Aufgabe polizeilicher Anordnungen, in die allgemeinen Formen des Lebens einzugreifen und etwa anstatt der Miethskaserne das englische

47 Assmann 1862, S. 2.
48 Assmann 1862, S. 8.


Bad - Strasse
nach dem Gesundbrunnen
Der Verlornerweg
Exercier Platz

306

Abb. 16 **(links) Auszug aus dem Bebauungsplan der *Waaren-Credit-Gesellschaft* um 1860.**

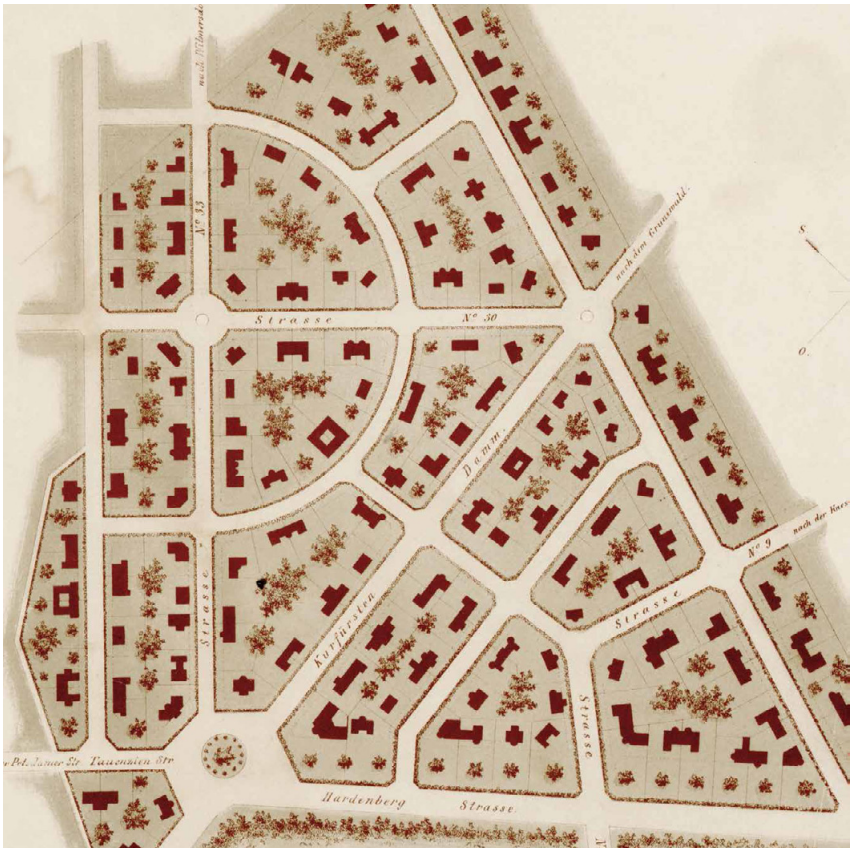




Abb. 17 **Auszug aus dem Prospekt der *Thiergarten-Baugesellschaft* von 1895 mit der Planung von 1865.**

Familienhaus einführen zu wollen; die Bauordnung und der Bebauungsplan haben nur innerhalb des üblichen Herkommens dasjenige festzusetzen, was dem gemeinen Wesen zu dienen hat, im Uebrigen nur den Mißbrauch des Einzelnen zu verhüten.«[49] Assmann formuliert damit die folgenschwere Einstellung des Kommissariums: Die Bestimmung das Privateigentum im Sinn einer *laissez faire* Haltung zu stützen und damit der Grundstücksausnutzung viel Freiraum zu bieten, die zu einer ausufernden Dichte der Bebauung bis ins beginnende 20. Jahrhundert führt.

Die bekannten Bebauungspläne der privaten Berliner Bauunternehmer in den 1860er Jahren erklären Assmanns Auffassung und veranschaulichen die zeitgenössischen Bebauungsvorstellungen des Kommissariums. Die Kombination der Typologien von Stadtvillen und Mietskasernen erschaffen geschlossene Straßenzüge und offene, durchgrünte Innenhöfe im Entwurf des Bebauungsplans für das Kielgan-Viertel und der *Thiergarten-Baugesellschaft*, ganz im Gegensatz zur Planung der *Waaren-Credit-Gesellschaft* mit einer geschlossenen zweigeschossigen Blockrandbebauung (Abb. 15–17). Auf bemerkenswerte Weise

49 Assmann 1871, Sp. 89.
50 Bis 1868 sind besonders Villenprojekte im Süden Berlins in Planung: Neu-Tempelhof (Hitzig), Wilhelmshöhe (Ende und Böckmann), der Kielgansche Komplex (Wuttke), Albrechtshof (Hitzig), Projekt der *Thiergarten-Baugesellschaft* (Schwatlo), Westend (Gropius). Detaillierte Beschreibungen befinden sich in Schasler 1868.
51 Vgl. Geist/Kürvers 1984, S. 208.

gleichen sich die Vorstellungen von staatlichen Planern und Bauunternehmern. So fertigt auch Dr. Max Schasler eine Gebäudestudie zur Stadterweiterung an, die ein Plädoyer für die Stadtvilla als einzig sinnvolle Typologie ist.[50] Durchgrünte Stadtquartiere mit überwiegend frei stehenden Villen und drei- bis viergeschossigen Wohnbauten zeugen davon, dass die Planungsexperten falsche Vorstellungen über das zukünftige Wachstum der Stadt und den damit verbundenen, anhaltenden Anstieg der Bevölkerung hatten.

Geplante und ungeplante Zentren

Aus dem Interesse der Grundeigentümer und des Ministeriums, möglichst rechtwinklige Parzellen als Bauland zur Verfügung zu stellen, erschaffen die Experten des Kommissariums eine städtebauliche Quartierseinheit, die sich auf die Unterscheidung zwischen öffentlichen und privaten Räumen innerhalb eines flexiblen Erschließungsgerüsts reduziert. Abbildung 18 veranschaulicht den Beitrag Hobrechts und des Kommissariums aus der Zeit um 1860 zur Quartiersstruktur des Bebauungsplans; Basis der Darstellung sind die bereits vorgestellten Analyseergebnisse. Das Ergebnis ist ein von Geradlinigkeit geprägter Quartiersgrundriss mit grünen Straßenräumen. Geteilt durch die breiten Chausseen oder Ringstraßen sind diese Quartierseinheiten in der Planung des gesamten Stadterweiterungsgebiets vorzufinden. Neben den Gürtelstraßen sorgen übergeordnete, begrünte Verbindungsstraßen mit Quartiersplätzen in regelmäßiger Entfernung für eine fußgängerfreundliche Erreichbarkeit und Orientierung in der Stadt. Wie in Kapitel *Innovationen im Stadtraum* nachgewiesen wird, beweisen die Neuerungen innerhalb dieser Einheiten bis heute deren Stabilität und Integrationsfähigkeit.

In den Jahren nach 1862 beginnen jedoch massive Eingriffe in den Bebauungsplan. Nicht nur durch die Implementierung zusätzlicher Infrastruktur (↗ *Der Wandel von Schifffahrts- und Bahninfrastruktur*), auch durch die Niederlassung von großflächigen Industriebetrieben[51] entstehen neue Grenzen und mehr oder weniger getrennte Stadtteile; und damit realisierte großstädtische Gebietseinheiten, die der Bebauungsplan von 1862 nicht vorgesehen hatte (↗ S. 193, Abb. 35) Das Berliner Stadtgebiet wird vom Ausbau der Infrastruktur in verschiedene, teilweise inselartige Bereiche zerteilt. Während der Nord-Osten als relativ zusammenhängendes Gefüge erkennbar bleibt, zerfällt das weitere Stadtgebiet bis 1900 in einzelne Fragmente mit teilweise großen Distanzen und einer fehlenden stadträumlichen Verbindung; diese sind bis heute an einigen Stellen – wie dem Übergang zwischen Friedrichshain und Kreuzberg oder Moabit und Wedding – spürbar. Geometrisch einheitliche und verbundene Stadtgebiete, die sowohl auf die Planung von Lenné als auch des Kommissariums unter der Leitung von Hobrecht zurückzuführen sind, werden in weiten Teilen von einer industriell geprägten Aufteilung der Stadt aus

teils vergleichbar großen Infrastruktur- sowie Industriearealen und dichten Mischquartieren abgelöst.

Die Idee von Quartieren konnte in Teilbereichen der Stadterweiterung umgesetzt werden. Wie im Kapitel *Bilder des ›Hobrechtschen Berlins‹* belegt wird, prägen die Quartiere des ›Hobrechtschen Berlins‹ das Bild der Stadt im In- und Ausland bis heute. Besonders im Norden und Osten der Stadt (Wedding, Prenzlauer Berg, Friedrichshain) werden diese Quartierseinheiten wahrgenommen und finden – weit über die Grenzen des Bebauungsplans hinaus – Ausdruck in den »Kiezen«, deren baulich-räumlicher Ursprung auf den Bebauungsplan von 1862 zurückzuführen ist. Welchen Einfluss die Idee von diesen Quartierseinheiten auf das Werden der sozial-räumlichen Kiezstrukturen der Gegenwart hat und wie stark die städtebauliche Dimension der heutigen Kieze tatsächlich auf den Bebauungsplan von 1862 zurückgeht, bedarf weiterer Forschung. Die Leistung des Kommissariums und seiner Leiter liegt darin begründet, dass sie den Quartiersplatz als städtebaulichen Orientierungspunkt – potenziell auch als nachbarschaftlichen Mittelpunkt – und damit als stadtstrukturierendes- und verbindendes Element über das Stadterweiterungsgebiet verteilt haben. Der bunte »Flickenteppich« Berlins mit seinen nahe gelegenen Zentren des Alltags und kleinen Identifikationsräumen fußt auf der Arbeit des Kommissariums von 1862.

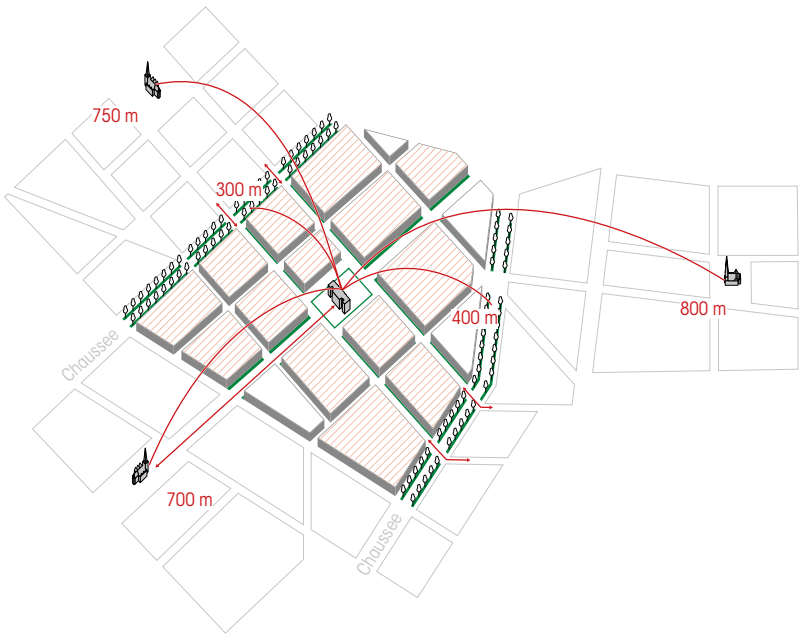


Abb. 18 **Prinzipdarstellung der Idee von Quartieren im Bebauungsplan von 1862.**

7. Diskussion der Ergebnisse

Die vorliegenden Aufsätze der kumulativen Dissertation fokussieren sich neben der Recherche und Ausarbeitung der gesellschaftlichen, politischen und planerischen Rahmenbedingungen auf die morphologische Analyse des Planwerks für die Berliner Stadterweiterung von 1862 sowie den damit verbundenen Zeitdokumenten.[173] Entwurfs- und Planungsprinzipien sowie Motive der Planzeichnung, die bisher in dieser Tiefe nicht bekannt waren, wurden auf Grundlage von Primärquellen herausgearbeitet. Dies ist besonders im Fall der vorliegenden Planung bedeutend, da historische Schrift- und Plandokumente vergänglich, nur fragmentiert überliefert und eingeschränkt zugänglich sind. In der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit James Hobrecht als Kommissarius, der als Leitfigur der Stadterweiterungsplanung immer wieder im Mittelpunkt der Rezeption des Berliner Plans stand, existieren außergewöhnlich wenige schriftliche Aussagen, die unmittelbar Auskunft über seine Planung von 1859 bis 1861 erteilen.[174] Bereits kurz nach der Veröffentlichung stand der Plan immer wieder in der Kritik, ohne dass eine fundierte Analyse der städtebaulichen Entwurfs- und Planungsprinzipien vorangestellt wurde. Besonders in den Disziplinen Architektur, Städtebau und Stadtplanung sind die historischen Planwerke herausragende Wissensbestände der Stadt- und Planungsgeschichte in denen im vorliegenden Fall die Zeit- und Kulturgebundenheit der Wahrnehmung mit Diskursen des Entstehungskontextes in Preußen verknüpft ist.

Die neu gewonnenen Wissensstände und Erkenntnisse werden in den bisherigen Forschungsarbeiten zum Bebauungsplan verortet und mit Vorgängerforschungsarbeiten in Beziehung gesetzt und diskutiert, insbesondere mit den bisher umfassendsten Forschungsarbeiten zum Berliner Bebauungsplan von Johann Friedrich Geist (1936-2009) und Klaus Kürvers (*1950), die im Rahmen ihrer Forschungen zum Berliner Mietshaus von 1980 und 1984 entstanden. Anhand der Betrachtungen von Geist und Kürvers, die den Plan bisher am stärksten aus städtebaulichen Gesichtspunkten betrachtet haben, und den begrenzten städtebaulichen Betrachtungen weiterer Autoren soll ein städtebaulicher Beitrag zur Beurteilung und Kontextualisierung des sogenannten „Hobrechtplans“ geleistet werden. Die Fokussierung auf die Forschungsleistung von Geist und Kürvers ist auch deswegen notwendig, da sich im Rahmen der Recherche herausgestellt hat, dass sich nahezu alle folgenden Forschungen und Aufsätze darauf stützen.[175] Die wissenschaftliche Betrachtung durch die vorliegenden Aufsätze dieser Dissertation schließt sich damit nicht nur der spätestens mit Ernst Heinrichs Aufsatz einsetzenden Rehabilitation Hobrechts an, sondern bettet Hobrechts Wirken in eine umfassende Akteurskonstellation und Planungsgenese ein. Darüber hinaus verschafft die Arbeit vor allem tiefe Einblicke in die kompositorischen und strategischen Grundlagen des Bebauungsplans von 1862 und schafft damit einen Beitrag zur Disziplinentwicklung des Städtebaus.

[173] Das Planwerk wurde digitalisiert, vektorisiert und mit GIS- bzw. CAD-Software aufbereitet und analysiert. Die gleichzeitig analysierten Erläuterungsberichte, Vorgängerplanungen und weitere Archivalien wurden parallel ausgewertet.
[174] Von 15 Erläuterungsberichten existieren nur noch zwei von Hobrecht selbst von 1860 und 1861. Darüber hinaus existieren die Minister-Begleitschreiben weiterer Abteilungen. Siehe hierzu von der Heydt 1857 sowie 1862 und Holtzbrinck 1862. Hobrechts rückblickende Äußerungen von 1868, 1870 und 1893 geben einen Eindruck, wie er die Planung des Bebauungsplans von 1862 einordnet. Siehe Hobrecht 1868, 1870 und 1893.
[175] Besonders stadthistorische Abhandlungen der Wissenschaftscommunity kondensieren die Ergebnisse teils unkritisch, um den Plan in die Stadtbaugeschichte einzuordnen.

Die Diskussion thematisiert die Methodik und die forschungsrelevanten Ergebnisse im Städtebau sowie der Stadtplanung und setzt sich kritisch mit dem Plan als städtebauliches Regulierungsinstrument und Wachstumsgerüst auseinander. Um dem Wert des kartographischen Materials gerecht zu werden, soll zuerst eine Auseinandersetzung mit dem Archivalienbestand und eine Bewertung der Methodik stattfinden. Im Anschluss werden die Ergebnisse der vorliegenden Arbeit vor dem Hintergrund bestehender Forschungsarbeiten zum Bebauungsplan von 1862 anhand von Hypothesen diskutiert und eingeordnet. Da die Rezeption des Plans seit über 150 Jahren eng mit der Person James Hobrecht in Verbindung steht, wird das tatsächliche Wirken und der Beitrag des Kommissarius Hobrecht zum Bebauungsplan zum Gegenstand der Diskussion. Denn der Bebauungsplan wurde zur Projektionsfläche für vielfältige Themenbereiche der Stadtplanung, die im Folgenden unter Berücksichtigung der neuen Forschungsergebnisse und relevanten Zusammenhänge diskutiert werden:

- Die Abgrenzung und Differenzierung des Plans zur Entwässerungsplanung der Stadt
- Die Weiterentwicklung und Differenzierung der Planeigenschaften und –aussagen als gesamtstädtisches Regulierungsinstrument
- Die Verortung des Plans in der Disziplinentwicklung und Geschichte preußischer Stadtbaukunst sowie die Definition und Neubewertung städtebaulicher Entwurfs- und Planungsprinzipien des Berliner Stadtgrundrisses

Schließlich werden Anknüpfungspunkte und offene Fragen zum Bebauungsplan für die historische Stadtforschung aber auch für die Aufgaben- und Tätigkeitsfelder gegenwärtiger Stadtentwicklung aufgezeigt.

7.1. Archivalien- und Methodenbewertung

Aufgabe der vorliegenden Aufsätze war es, die angewendeten und tatsächlich entwickelten Entwurfs- und Planungsprinzipien für die Erstellung des Berliner Bebauungsplans von 1862 besonders auf Basis des historischen Kartenwerks mit heutigen Mitteln zu ergründen. Hier treffen zeichnerische Fähigkeiten des 19. Jahrhunderts und technologische Möglichkeiten des 21. Jahrhunderts aufeinander. Während die historischen Planzeichnungen von einer Vielzahl städtebaulicher Andeutungen, zeichnerischer Inkonsequenzen und maßstäblicher Toleranzen geprägt sind, basiert die computergestützte Analyse auf millimeter- und objektgenauen Definitionen. Diese Diskrepanz stellte sich als eine methodische Herausforderung dar. Die durchgeführte Untersuchung wurde deshalb nicht nur von den zur Verfügung stehenden Archivalien begrenzt, sondern schließt interpretative Entscheidungen und Korrekturen der historischen Zeichnungen während der Digitalisierung ein. Besonderes Potential bergen die Übertragbarkeit und Vergleichbarkeit der Daten im Rahmen der sowie über die vorliegenden Analysen hinaus.

Ein umfassendes Planwerk in den Berliner Archiven

Ergebnis der fortlaufenden Recherchearbeit zum Bebauungsplan von 1862 im Rahmen der vorliegenden Aufsätze ist eine erste überblickartige Verortung des vielseitigen Archivalienbestands. Entgegen der

Auffassung zu Beginn der Forschung, dass das Landesarchiv Berlin der einzige Fundort für einen Großteil des Planwerks ist, kann nun festgestellt werden, dass die Stadterweiterungsplanung aus vielen Einzelplänen besteht, die bis heute unsortiert in den Archiven verschiedener Institutionen Berlins aufbewahrt werden. Im Laufe weiterführender Recherchen konnte ein vollständiger Planbestand der Genehmigungspläne im Hauptfundort, dem Landesarchiv Berlin, benannt werden (siehe Tabelle „Bestand Abteilungspläne" im Anhang).[176] Die Erläuterungsberichte im Geheimen Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz zeigen entgegen dem nahezu vollständigen Genehmigungsplanwerk große Verluste. Die Arbeits- und Entwurfspläne der einzelnen Abteilungen (1859 bis 1861), die Genehmigungspläne (1861/62) und die revidierten Abteilungspläne (1862 bis 1900) befinden sich somit nicht in einer aufbereiteten Sammlung. Im Wandel der Planungszuständigkeiten von der preußischen Staatsplanung im 19. Jahrhundert bis zur kommunalen Eigenverwaltung bilden sie bis ins 20. Jahrhundert hinein die Grundlage für ein lesbares, vergleichbares und übertragbares Planmaterial zwischen den Residenzstädten Berlin und Charlottenburg und deren Vororte.[177] Für die Analyse der Entwurfs- und Planungsprinzipien stellten die Genehmigungspläne[178] ein vollständiges kartografisches Abbild des Bebauungsplans von 1862 dar. Zukünftige Herausforderung ist der Aufbau eines Online-Archivs zur Berliner Stadterweiterung.

Im Fortgang der Recherchen hat sich herausgestellt, dass neben dem Landesarchiv auch das Geheime Staatsarchiv und die bezirklichen Katasterämter, als Nachfolger der Plankammern der preußischen Gemeinden, über bemerkenswerte Teile des Planwerks von 1862 mit Bearbeitungsschritten bis ins 20. Jahrhundert hinein verfügen. Bereits kurz nach der Veröffentlichung diente das Planwerk nicht nur als Grundlage für Straßen-, Infrastruktur- und Hochbauentwürfe öffentlicher und privater Bauherren, sondern auch für weitere kommunale Planungen, insbesondere der Entwässerung. Diese Bearbeitungsstände belegen, dass zumindest die zeichnerische Erweiterung Berlins mit einer städtebaulichen Planung begann, die im Fortgang Grundlage für die Entwässerungsplanung war. Gerade die Pläne in den Katasterämtern sind deshalb von großem Interesse für zukünftige Forschungen, da sie die interdisziplinäre Weiterbearbeitung und Nutzung des Planwerks aufzeigen und damit auch den hohen Einfluss des Bebauungsplans auf breite Handlungsfelder kommunaler Planungen für viele Jahrzehnte.

Datenbasis und Methode

Um für die morphologische Untersuchung eine nutzbare kartographische Grundlage zu schaffen, wurde ein Geoinformationssystem (GIS) mit technischer Unterstützung des Kartographieverbundes der TU Berlin erstellt. Diese Datenbasis war Ausgangspunkt für stadträumliche Analysen unterschiedlicher Zeitschnitte und räumlicher Skalierungsebenen. Drei erkenntnisleitende Untersuchungsstränge

[176] Es fehlt lediglich ein Genehmigungsplan der Abteilung VIII von 1862, der durch den überarbeiteten Plan des selben Gebiets mit den Revisionen von 1872 jedoch ersetzt werden kann.
[177] Die umfassende Recherche und Analyse des Planwerks hat ergeben, dass die erstellten Pläne zwischen 1862 bis 1900 ein thematisch und technisch einheitliches Planwerk von Originalzeichnungen auf Lithographie-Drucken von 1862 bilden. Alle Pläne der Stadterweiterungsplanung bis 1900 sind Inselkarten der bearbeiteten Abteilungen und Ihrer Sektionen mit einem einheitlichen Signaturen- und Schriftschlüssel. Die Abteilungspläne mit den dazugehörigen Erläuterungsberichten sind Ausdruck einer sektoralen Planung, die unabhängig von der Gesamtplanung nicht nur während Ihrer Erstellung bis 1862, sondern auch bis 1900 angepasst, gesteuert und erweitert wurde.
[178] Durch die Veröffentlichung des Sammelbandes „Das Hobrechtsche Berlin. Wachstum, Wandel und Wert der Berliner Stadterweiterung" von Dolff-Bonekämper, Gabi/Million, Angela/Pahl-Weber, Elke (Hg.) im Sommer 2018 werden die Genehmigungspläne von 1861/62 der Berliner Stadterweiterung zum ersten Mal in gesammelter Form publiziert.

definierten die Herleitung der Entwurfs- und Planungsprinzipien der Erweiterungsplanung, die nicht als Abfolge von Analyseschritten zu verstehen sind, sondern als teils parallele und sich verschränkende Stränge: nach städtebaulichen Kennzahlen (u. a. Blockdimensionierungen, Platzdistanzen), nach entwurflichen Planungsprinzipien (u. a. Straßennetze und Parzellengefüge) und nach städtebaulichen Organisationseinheiten, wie Quartierseinheiten.

Interpretationen und Toleranzen bei der Digitalisierung des historischen Kartenwerks

In der technischen Umsetzung der Digitalisierung des historischen Kartenwerks (Visuelle Aufbereitung der Digitalisate durch Zuschnitt sowie Tonwertkorrektur, Datenbasierte Aufbereitung durch Georeferenzierung und Vektorisierung) treten Ungenauigkeiten und Toleranzen auf. Bereits beim Entzerren der Scans und der Einpassung auf das aktuell in Berlin verwendete Koordinatensystem (EPSG:25833) werden Fehlstellen und zeichnerische Ungenauigkeiten deutlich. Die Abteilungskarten passen beispielweise an ihren Grenzen nicht punktgenau aneinander. Mit Hilfe von Ankerobjekten, d. h. 1862 und heute bestehenden Bauwerke, konnten die georeferenzierten Pläne im Ausgleich zwischen zeichnerischen Fähigkeiten des 19. Jahrhunderts und technologischen Möglichkeiten des 21. Jahrhunderts positioniert werden. Lediglich in den Außenbereichen der Erweiterungsplanung entstehen Abweichungen durch den Mangel entsprechender Ankerobjekte. Auch nach der Entzerrung sind einige Abteilkarten partiell verzogen und nicht konsistent zum aktuellen Stadtgrundriss.

Außerdem wurden bereits im Digitalisierungsprozess Entscheidungen und Interpretationen bezüglich der Planinhalte getroffen, was nicht zuletzt auch die Grenzen der Digitalisierung historischer Planwerke aufzeigt. Teilweise sind die Zeichnungen und Angaben in den Abteilungsplänen schwer lesbar – wie zum Beispiel die Grenzen von Bestand und Neuplanungen – und gelegentlich auch ohne eindeutiges Ergebnis zu interpretieren. Besonders in den Übergangsbereichen zur Innenstadt oder am Rand der Erweiterungsplanung sind gelegentlich nur noch auslaufende Fluchtlinien angerissen oder ankoloriert. Insgesamt bargen gerade die Übergangsbereiche von den Abteilungsplänen zu den bestehenden Städten Berlin sowie Charlottenburg besondere Herausforderungen in der Digitalisierung. Um dieser Problematik entgegenzuwirken und kartografischen Entscheidungen einen Rahmen zu geben, wurden zur heutigen Stadtstruktur die Kernbereiche von Berlin und Charlottenburg auf Blockebene ebenso digitalisiert. Zusätzlich wurden topographische Elemente wie die Spree, ihre Zuflüsse und Kanäle ergänzt. Trotz auftretender Ungenauigkeiten konnte eine Datenbasis hergestellt werden, die ein metergenaues Datenmodell der Stadt mit nachvollziehbaren Objektzuweisungen im Zeitschnitt 1862 beinhaltet.

Bei dem so erreichten kartographischen Ergebnis handelt es sich nicht um eine isolierte Karte, sondern um unterschiedliche GIS-Layer, in denen die 15 Abteilungen des Bebauungsplans von 1862 auf gesamtstädtischer Ebene einheitlich vektorisiert worden sind. Das Ergebnis war damit eine belastbare Datengrundlage für morphologische Analysen und Visualisierungen mit Hilfe von CAD-Software wie

ArchiCAD, RhinoCeros oder Illustrator, und ist darüber hinaus für zukünftige Untersuchungen nutzbar.[179] Mit der Analyse der georeferenzierten und vektorisierten Collage der Abteilungspläne von 1862 wurde es möglich, die Planungskennwerte und -prinzipien des Kommissariums einerseits auf gesamtstädtischer Ebene nachzuzeichnen und die Planungsabsichten sowie -logiken des Kommissarius James Hobrecht andererseits auf Abteilungsebene in den Erläuterungsberichten herauszuarbeiten und miteinander abzugleichen. Denn er selbst diskutiert und formuliert seine Abwägung in dem Zusammenspiel von Plan und Erläuterungsbericht.

Morphologische Untersuchung des Bebauungsplans

Anhand der drei Ebenen Stadtfeld, Straßen und Stadtraum, die im Wechselspiel den ureigenen Gestaltwerdungsprozess von Siedlungsstrukturen beschreiben, wurde der Bebauungsplan von 1862 nach Curdes und Humpert aufgeschlüsselt. Diese dekompositorische Herangehensweise der Planstrukturen wird auf theoretischer Basis unterstützt durch die ethnomethodologische Forschungspraxis des visual research.[180] Durch Schritte der Zerlegung und Decodierung der CAD-Datenbasis kann in diesem Sinne der Bebauungsplan in spezifische Kompositionskontexte durch das Hinzufügen und Entfernen von Layern beschrieben, untersucht und bewertet werden. Somit werden nicht nur räumliche Informationen, wie Anordnungsmuster und Kennwerte von Verbindungslinien oder Flächen berechenbar, es können darüber hinaus abstrakte Planungskonzepte –und prozesse rekonstruiert werden. Grundlage ist stets ein möglichst einschichtiger Analyseplan. Auf theoretischer Basis der morphologischen Untersuchung präzisierten sich insgesamt drei Analysestränge für die städtebauliche Arbeit am Plan und den Erläuterungsberichten heraus, die als Grundlage der Analyse dienten:

- **Städtebauliche Kennzahlen und Parameter:** Mit Hilfe von CAD- und GIS-Werkzeugen und der Unterstützung durch geometrische Hilfskonstruktionen können quantitative Werte des Plangebiets abgerufen und visualisiert werden. So können Blockflächen oder Straßenbreiten auf gesamtstädtischer Ebene in kontrastierenden Abstufungen dargestellt werden. Um die Distanzen zwischen Plätzen darzustellen wird ein Liniennetz zwischen den Mittelpunkten der Platzflächen konstruiert, welches als mittelbares Untersuchungsobjekt dient. Die Abstufung der Kennwerte und Parameter erfolgte auf Grundlage der schriftlichen Diskussionen der Minister und Leiter des Kommissariums. Somit entstehen konkrete Maßangaben, die durch Toleranzen mit einem Minimalwert und einem Maximalwert die Charakteristik des Plans auf Planungskennwerte übersetzen.
- **Strukturprinzipien und Entwurfsmuster:** Anhand der größtmöglichen Reduktion der spezifischen Strukturelemente (Straße, Block, Platz) auf deren geometrischen

[179] Da alle Abteilungspläne auf der aktuellen Geobasis georeferenziert sind und die bereits erwähnten geringen Ungenauigkeiten in den Georeferenzierungen der Abteilungen in der Regel direkt bei der Vektorisierung ausgeglichen werden konnten, passen die Vektordaten zu allen Themenkarten, Geolayern und Datenvisualisierungen der Berliner Datenbestände. Die Überlagerung mit aktuellen oder historischen Geodaten eröffnet interdisziplinäre Forschungspotentiale, beispielsweise zwischen städtebaulichen Festsetzungen und sozialräumlichen Entwicklungen.

[180] Qualitative und quantitative Analysetechniken der visual research finden sich in Emmison/Smith 2000. Siehe hierzu auch Rose 2007. „Quantitative work thus opens up an entirely different vista on the use of visual material of which very few visual researchers have taken advantage. [...] the advantage of using visual data quantitatively is that much longer historical periods can be investigated using rigorous sampling techniques. Emmison/Smith 2000 S. 61-63

Grundeigenschaften werden entwurfliche und strukturelle Planungsprinzipien des Kommissariums ablesbar. Dies geschieht auf der den Plan primär prägenden Ebene der Straße ebenfalls durch Hilfskonstruktionen und durch Gruppierungen. Auf gesamtstädtischer Betrachtungsebene erfolgt eine geometrische Reduktion[181], sodass Einzelelemente wie z.B. Transversalen, Radialen oder Verbindungsstraßen auf deren Logiken (z. B. Kontinuitäten, Änderungen) untersucht werden können. Sich wiederholende Rhythmen der Plangeometrie verschaffen die Möglichkeit zur vertiefenden Analyse von Gruppen vergleichbarer Logiken. Die damit ersichtlichen Strukturmuster werden mit den diskutierten Planungsentscheidungen der Minister sowie Leiter des Kommissariums abgeglichen. Dieser Prozess kondensiert zeichnerische und schriftliche Aussagen des Kommissariums zu prägnanten Entwurfsmustern und Ordnungsprinzipien des Plans.

- **Typologische und Organisatorische Einheiten:** Das Zerlegen des Plans ermöglicht eine Beschreibung der Einzelteile und Grundeinheiten, die im Zusammenspiel von den drei Ebenen entstehen. Durch Analyse der Form, des Orts und der Funktion, kristallisieren sich Straßen- und Platztypologien, wie Ringboulevards oder Quartiersplätze, heraus.

Parameter des Plans wurden zuerst ermittelt und im Abgleich mit den Entscheidungen und Zielen der Planungsexperten konkretisiert und visualisiert. Durch die strukturelle Dekomposition des Bebauungsplans werden prägnante Einzelmotive, wie die Sternplätze, und wiederkehrende Motive, wie die Quartiersplätze, ablesbar. Im Zusammenspiel von computergestützten und zeichnerischen Analysen wurde daraufhin ein System von Planungsmotiven, die städtebauliche Entwurf- und Planungsprinzipien abbilden, erstellt. Im Abgleich mit den schriftlichen Erläuterungen von Hobrecht und der beteiligten Minister konnten die Motive zusätzlich eingeordnet und überprüft werden. Dies entwickelt besondere Relevanz vor dem Hintergrund, dass der Bebauungsplan des Kommissariums dem Modell eines primären Erschließungssystems folgt, welches durch Entwurfs-, Verhandlungs- und Verwaltungsvorgänge determiniert wird. Im Ergebnis entstanden Themenkarten und Kartenausschnitte, die gezielt die Informationsvielfalt der Kartenwerke auf wesentliche Aspekte reduzieren. Neben empirischen Kennwerten konnten auch Planungsprozesse sowie -entscheidungen nachvollzogen werden. Insgesamt konnten mit Hilfe dieser analytischen Zerlegung die Motive der Planung sowie die Entwurfsprinzipien und Typologien des Kommissariums ermittelt werden. Sie ermöglichen eine konkrete Unterscheidung von Planfiguren, die auf Grundlage funktionaler Entscheidungskriterien des Kommissariums entstanden, und formalisierten Planzeichnungen aus Vorgängerplanungen. Ergebnis sind stadträumliche Gestaltungselemente und Motive der Planung, die den Berliner Stadtgrundriss bis heute prägen.

[181] Die durch zwei Linien definierten Straßenräume werden auf eine Mittellinie reduziert und je nach Straßensystem (linear, flächenhaft und konzentrisch) auf ihre Einzelelement (z. B. Transversalen und Radialen in einem konzentrischen System) in einem Folgeschritt reduziert.

7.2. James Hobrechts Wirken und dessen Rezeption im Kontext der Erweiterungsplanung

Wenn in bisherigen Forschungsarbeiten zum Bebauungsplan von 1862 über „Hobrecht" – seine Autorenschaft und Zuschreibungen – geschrieben wurde, blieb der Leser in aller Regel im Unklaren, auf welche Quellen die Autoren ihre personenbezogenen Aussagen und Interpretationen beziehen. Anstelle des preußischen Verwaltungs- und Regierungsapparats und des Kommissariums, die überwiegend unter der Leitung Hobrechts den Bebauungsplan für die Berliner Stadterweiterung von 1862 erstellt haben, wird von der Fachwelt stellvertretend und verkürzend der Kommissarius Hobrecht als Verfasser des Bebauungsplans angeführt.[182] Im Gegensatz dazu haben die vorliegenden Aufsätze eine Vielzahl an verantwortlichen Personen und Entscheidungsträgern bezüglich der Erstellung des Bebauungsplans hervorgebracht, wie insbesondere Hobrechts Stellvertreter Assmann oder seinen Vorgänger Köbicke. In Bezug auf den zweiten Berliner Bebauungsplan wird von der Fachwelt Hobrecht als Leiter des Kommissariums in den Jahren 1859 bis 1861 metonymisch[183] für alle Planbearbeiter von 1852 bis 1900 verwendet. [184]

Diese sprachliche und wissenschaftliche Ungenauigkeit zieht sich durch die bisherige Rezeptionsgeschichte des Bebauungsplans und seiner Verfasser. Geist und Kürvers stellen den Ursprung der Verfasser-Problematik und seine Verbindung zur Kritik Hegemanns her. Dessen Ausführungen im Werk „Das steinerne Berlin"[185] fußen weniger auf einer Auseinandersetzung mit dem Plan selbst, als vielmehr auf Bewertungen früher Kritiker wie Ernst Bruch. Hegemanns Hypothesen zur Berliner Erweiterungsplanung und ihren Konsequenzen sowie die Zuweisung der Urheberschaft an Hobrecht würden von neueren Autoren der Berliner Stadtentwicklung kritiklos übernommen, konstatieren Geist und Kürvers:

> *„Ebenso ist es der Überbewertung der Rolle Hobrechts bei der Herstellung des Bebauungsplans ergangen, die sich in der Pauschalisierung ‚Hobrechtplan von 1862' niederschlägt."*[186]

Nicht nur die Kritiker des Bebauungsplans wie Bruch, Hegemann oder Scheffler stellen die Rezeption des Plans in den Mittelpunkt ihrer Ausführungen und reduzieren damit auch implizit die Autorenschaft des Bebauungsplans auf James Hobrecht. Auch Hobrechts Verteidiger – stellvertretend Geis und Kürvers sowie Lubowitzky mit ihrem Grundlagenwerk – lavieren zwischen personenbezogenen Zuweisungen und vagen Abstufungen seines Einflusses. Die Mehrzahl der Wissenschaftler legt der Autorenschaft des

[182] Unter Umständen wird Hobrecht zwar auch bei den Prozessen und Bearbeitungsschritten des Bebauungsplans als Leiter des nicht weiter konkretisierten Kommissariums benannt. Deutlich wird jedoch kaum, dass seine Vorgänger, Nachfolger und Stellvertreter, seine Auftraggeber, Vorgesetzten und Partner und seine Angestellten, also viele einzelne Menschen, den zweiten Berliner Bebauungsplan erstellt haben.
[183] Die Metonymie ist ein rhetorisches Stilmittel, wobei das gemeinte Wort durch ein anderes ersetzt wird, welches zum Gemeinten in einer realen Beziehung steht. Es gibt demzufolge einen logischen, räumlichen, ursächlichen oder auch zeitlichen Zusammenhang zwischen Gesagtem und Gemeintem. „Meistens steht an Stelle einer Mehrheit ein singulärer Begriff, der die vielen in sich enthält." Harjung 2000, S. 303-305
[184] 1852 wurde Köbicke mit der „Revision des Bebauungsplans für die Umgebungen Berlins" beauftragt. Bis 1900 wurden die Abteilungspläne weiter revidiert.
[185] Vgl. Hegemann 1930
[186] Geist/Kürvers 1980, S. 496

Bebauungsplans keine Definition oder Betrachtungsweise zu Grunde.[187] Neben anderen Autoren gelingt es Geist und Kürvers die umfassende Geschichte des Plans und seiner Vielzahl an Ideengebern vom Beginn des 19. Jahrhunderts bis zur Umsetzung des Plans mit seinen Revisionen und Veränderungen bis in die 1980er Jahre mittels chronologischer Entwicklungsphasen darzustellen.[188] Dieser „Team-Charakter" wird nur bis zur Vorbereitung des Plans beibehalten und vereinzelt sich ab der Planerstellung auf die Einstellungs- und Arbeitsvorgänge des Kommissarius James Hobrecht, was mutmaßlich der zur Verfügung stehenden Quellen geschuldet ist.[189] Weitere einflussreiche Persönlichkeiten wie Wiebe, Rothe oder Köbicke werden nur kurz eingeordnet, Hobrechts direkter Nachfolger wie Seßhaft oder sein Stellvertreter Assmann werden dagegen bis zur Genehmigung des Bebauungsplans nur am Rande benannt. Bemerkenswert sind dabei der Einfluss von Köbicke, der als Vorgänger Hobrechts die Grenzen der zehn zusätzlichen Abteilungen festlegte, sowie von Assmann, der als Stellvertreter das Kommissarium während Hobrechts Abwesenheit leitete und Hauptautor der kritischen Auseinandersetzung mit dem Plan war.[190] Ebenso finden weder Baumeister Engel, der als leitender Experte auf den Plansignaturen des Kommissariums auftaucht, noch das große Zeichnerteam[191] Erwähnung.[192] Zwar schränken Geist und Kürvers den Einfluss Hobrechts ein, wenn sie erklären, dass James Hobrecht den Plan „maßgeblich bearbeitet"[193], letztlich entsteht jedoch auch bei ihnen der Eindruck einer singulären Autorenschaft. Gerade weil der Plan über lange Zeit negativ von der Fachwelt bewertet wurde und der Einfluss Hobrechts deswegen in die Kritik geriet, bedarf es einer fundierten Auseinandersetzung mit den Bearbeitern des Plans.

Der Einfluss Hobrechts auf den genehmigten Plan unterliegt Einschränkungen durch die limitierte Anstellungszeit und die Finalisierung des Plans in der Verantwortung von Assmann und Sesshaft. Jutta Lubowitzky ordnet Hobrecht deshalb bereits als deutlich herabgestuften „Hauptbearbeiter"[194] des Bebauungsplans ein und kommt zu dem Schluss:[195]

> *„Viele Details des Bebauungsplans sind nie realisiert worden. Deshalb verbietet es sich auch fast von selbst, vom Hobrechtplan zu sprechen, zumal auch schon Hobrecht Teile früherer Planungen übernommen und für die übrigen nur Entwürfe angefertigt hat."*[196]

[187] In den Ausführungen von Walter Kieß, wird die Ungenauigkeit der Bezüge zur Urheberschaft des Bebauungsplans noch deutlicher. Einerseits spricht er davon, dass Hobrecht „selbst" die Abteilungen entwirft, anderseits verweist er auf „Hobrecht und die anderen Planbearbeiter". Kieß 1991, S. 230-232. Siehe hierzu auch: Matschoß 1925, Heinrich 1960, Radicke 1974, Geist/Kürvers 1980/1984/1989, Kieß 1991, Hoffmann-Axthelm 1993, Düwel/Gutschow 2005

[188] Sie beziehen jedoch nur in Hinsicht auf die Entwurfselemente des Bebauungsplans Position: „Der Bebauungsplan setzt sich aus Elementen zusammen, die unterschiedliche Erfahrungen verarbeiten und verschiedene Verfasser haben." Geist/Kürvers 1980, S. 501

[189] In dieser Logik schreiben Geist/Kürvers deshalb vom „Hobrechtschen Entwurf", der „Hobrechtschen Entwurfsbearbeitung" oder dem „Entwurf von Hobrecht" Geist/Kürvers 1980, S. 486 und 493. Sie nutzen bei der Beschreibung der angestellten Plananalyse des genehmigten Bebauungsplans von 1862 vornehmlich die personifizierte Ausdrucksweise, was „Hobrecht dazuplant". Geist/Kürvers 1984, S. 144. Siehe hierzu auch Geist/Kürvers 1980, S. 468 und 485-486

[190] Zum Einfluss von Köbicke siehe Geist/Kürvers 1980, S. 468-469. Assmann setzt sich kritisch mit den städtebaulichen Prinzipien des Plans, der Bautypologien und der Wohnungsnot auseinander. Vgl. Assmann 1862, 1871 und 1873.

[191] Im Rahmen der vorliegenden Forschung konnten 16 Zeichner benannt werden, die zwischen 1859 und 1862 angestellt wurden, um die 15 Abteilungspläne der Stadterweiterungsplanung anzufertigen.

[192] Geist/Kürvers 1980, S. 494

[193] Geist/Kürvers 1984, S. 143

[194] Lobowitzky 1990, S. 12

[195] Lobowitzky bezeichnet den Plan als „sogenannten Hobrechtplan" und verweist auf die Übergabe einzelner Abteilungen an Assmann und Wiebe vor der Genehmigung des Planwerks. Vgl. Lubowitzky 1990, S. 12 und 65

[196] Lubowitzky 1990, S. 122

Bei der Betrachtung der Autorenschaft des Bebauungsplans von 1862 spielt die Frage Erstellung der Genehmigungspläne eine entscheidende Rolle, die Frage der tatsächlichen Realisierung jedoch eine untergeordnete Rolle, da die Revision zur Anlage des Plans gehörte.[197] Bedeutend stellt sich ebenso die Übernahme vorausgegangener Planungen von Lenné, Schinkel und privater Planungen u. a. der Terraingesellschaften dar. Sie sind als rechtsverbindliche Genehmigungen und ministerielle Instruktionen Bestandteil des Bebauungsplans von 1862 geworden. Dabei wird bereits durch die Anstellungszeit Hobrechts deutlich, dass unter seiner Leitung nur die Entwurfsplanung für eine Abteilung von fünfzehn Abteilungen bis zur königlichen Genehmigung begleitet werden konnte[198], da die letzten acht Monate der Bearbeitung nicht in seinen Verantwortungsbereich fielen. Es stellt sich also nicht nur die Frage zur direkten Autorenschaft einzelner Planzeichnungen, sondern auch zum Wirken Hobrechts auf den Plan. Hobrechts Einfluss auf den Plan lässt sich auf Grundlage der durchgeführten Recherchen und der Auswertung der Berichte in drei Phasen einteilen:

Phase	Zeit	Position von James Hobrecht
1. „Einarbeitung und Vertretung“	01.04.1858 bis 01.04.1859 (12 Monate)	Vertreter von Bauinspektor Köbicke als Leiter zur Ausarbeitung der Bebauungspläne für die Umgebung Berlins
2. „Leitung und Übergabe“	01.04.1859 bis 15.12.1861 (32,5 Monate) mit einer Auslands-Dienstreise vom 13.08.1860 bis 09.11.1860 (3 Monate)	Leiter des Kommissariums zur Ausarbeitung der Bebauungspläne für die Umgebung Berlins, Stellvertreter ist Assmann
3. „Abwesenheit“	15.12.1861 bis 09.08.1862 (8 Monate)	Keine Position

James Hobrecht verantwortet somit eine Teilphase der Erweiterungsplanung. Besondere Relevanz entwickelt die zeitliche Einordung von Hobrechts tatsächlicher Position am Planwerkerstellungsprozess anhand der Analyse der Erläuterungsberichte und Überarbeitungen bis zur finalen Genehmigung 1862. Durch die Untersuchung der Platzverteilung und –einzeichnung ließ sich feststellen, dass zwischen den Erläuterungsberichten und den damit einhergehenden Planentwürfen vom Juni 1860 und der finalen Genehmigung im Juli 1862 eine Vielzahl von vorgesehenen Plätzen gestrichen wurden. Dass auch Teilstraßen diesem Prozess zum Opfer gefallen sind und Neupositionierungen von bedeutenden Plätzen stattgefunden haben, zeigen die Analysen der Abteilung X2. Insofern kann auch einer möglichen Argumentation entgegengetreten werden, dass in den letzten Monaten nach Abgabe des Planwerks keine Modifikationen vorgenommen wurden. Es bleibt jedoch die Feststellung, dass Hobrecht maßgeblich die Planerstellung verantwortete. Die aufgezeigten Beispiele lassen jedoch den Schluss zu, dass in der Zeit zwischen der Abgabe der Erläuterungsberichte bis zur finalen Genehmigung grundsätzliche Änderungen am Planwerk vorgenommen wurden.

[197] Der Argumentation von Lubowitzky kann nicht gefolgt werden, da die Revision von Hobrecht selbst als Bestandteil des Plans bezeichnet wurde. Der aus den einzelnen Abteilungsplänen hervorgegangene Bebauungsplan »ist als durchaus wandelbar und elastisch aufzufassen und hat sich jeder neuen Kombination, welche aus wechselnden Ursachen hervorgeht, zu akkomodiren« Indirektes Zitat von James Hobrecht, Vgl. Architekten-Verein zu Berlin 1870, S. 388; Dass »eine Revision des Planes erforderlich wird, erscheint auch im Interesse des Planes selbst nicht nur nicht als ein Nachtheil, sondern sogar erwünscht, indem der Plan durch wiederholte Bearbeitung einzelner Theile nur gewinnen kann« Holtzbrinck 1862. Bl. 181

[198] Dennoch stammen erste Planentwürfe und Erläuterungsberichte von weiteren Abteilungen von Hobrecht, die jedoch nur die erste Version der Abgabe darstellen.

Politische Bedingungen und Einordnung der Planerstellung

Zusätzlich konnte durch die Untersuchung bestätigt werden, dass der Kommissarius Hobrecht an der Stadterweiterungsplanung unter konkreten Vorgaben aus dem Ministerium arbeitete und sich auf sein Verhandlungsgeschick sowie auf das Wohlwollen der privaten Grundstückbesitzer verlassen musste. So weist auch Kieß daraufhin, dass die planerischen Festlegungen des Bebauungsplans „keineswegs so ungebunden und selbstherrlich" erfolgten, wie es dem Plan „in der Literatur zum sogenannten ‚Hobrechtplan' zumeist angelastet wird".[199] So belegt auch die hier vorliegende Forschungsarbeit, dass politische und staatliche Einflüsse – in Form von Verhandlungen mit dem Magistrat, der Stadtverordnetenversammlung und letztlich auch durch die Genehmigung des Königs – den Plan maßgeblich prägten. Die Arbeit des Kommissariums im Polizeipräsidium erfolgt auf Grundlage der Abstimmungsergebnisse mit den Grundbesitzern und unterliegt weitgehend einer unmittelbaren Kontrolle – und damit auch einer Korrektur – von preußischer Politik und ministerieller Verwaltung. Auch die grundlegende Ausrichtung planerischer Entwurfsentscheidungen an den Eigentumsgrenzen und der Bestandsstraßen bestärkt diesen Einfluss. Die Planung wurde damit durch viele Köpfe und Hände gestaltet.

Der Bebauungsplan ist also nicht das Werk eines Urhebers, sondern das Resultat eines hierarchisch geprägten Arbeits- und Abstimmungsprozesses zwischen politischen Entscheidungsträgern und einem sich verändernden Expertenteam. Die in diesem engen Korsett aus instruierten Vorschriften, einzugliedernden Vorplanungen, konkreten Entwurfsparametern sowie städtebaulichen Vorbildern erstellten 15 Abteilungspläne sind Planwerke, die von Hobrecht maßgeblich in den zwei Jahren seiner Anstellung verantwortet wurden, aber nicht unter seiner Leitung finalisiert und über 38 folgende Jahre revidiert und weiterverwendet wurden. Die Erstellung des Plans war nicht nur geprägt von einer vielschichtigen Akteurskonstellation, sondern auch von der Einbettung in behördlich organisierte Planungs- und Genehmigungsverfahren, die unmittelbarer politischer Kontrolle und besitzrechtlichen Einschränkungen unterlag. Sie (Die 15 Abteilungspläne?) sind damit les- und sichtbare Strategien der Planung des Kommissariums.

Die Untersuchung der unmittelbaren Arbeit Hobrechts am Bebauungsplan von 1862 unterstützt die bereits vorausgegangene Hypothese, dass eine deutliche Unterscheidung zwischen der Arbeit des Baumeisters James Hobrecht und des eingesetzten Kommissariums getroffen werden muss. Die vorliegende Forschungsarbeit hat gezeigt, dass letztlich nur inhaltliche Aussagen, die James Hobrecht in den Erläuterungsberichten oder anderen Schriftdokumenten verfasst hat, seiner Person zugeordnet werden können. Die Abteilungspläne wurden zwar von ihm verantwortet, doch sie sind Teil einer langjährigen Ideengeschichte. Sie wurden von der Politik kontrolliert und beeinflusst und durch viele Hände gestaltet. Der Bebauungsplan von 1862 kann somit nicht einer einzelnen Persönlichkeit zugeschrieben werden. Relevanz entwickelt dies vor dem Hintergrund der Disziplinentwicklung des Städtebaus und der Einordnung des Bebauungsplans. Er ist damit ein Beleg für einen deutlichen Bruch mit

[199] Kieß 1991, S. 230

dem auf Einzelpersönlichkeiten reduzierten „Königlichen Städtebau“, der Bebauungspläne des Leiters der Oberbaudeputation Schinkel oder des Königlichen Gartendirektors Lenné eher im Sinne eines in sich geschlossenen Kunstwerks versteht. Dagegen ist der Bebauungsplan von 1862 und das Wirken Hobrechts als Momentaufnahme eines offenen Planungsprozesses – mit deutlich zu differenzierenden Verantwortlichkeiten – zu betrachten. Insofern ist der in der Fachwelt üblicherweise genutzte Begriff ‚Hobrechtplan' – im Anschluss an eine Vielzahl von Forschungen und Diskussionen zu seiner Urheberschaft[200] –als Metonymie und als ein über 150 Jahre gewachsenes sprachliches Ausdrucksmittel zu verstehen. Die Untersuchung zeigt, dass im wissenschaftlichen Kontext vom „Bebauungsplan von 1862" gesprochen werden sollte, um eine neutrale Bezeichnung zu nutzen, die der umfassenden Genese des Plans und seinem vielschichtigen Wesen gerecht wird.

Wo liegt Hobrechts Verantwortung?

Bisherige Forschungen konnten den Anteil von James Hobrecht an der Erstellung des Bebauungsplans von 1862 nur ungenau eingrenzen. Deshalb wird im Folgenden das Wirken der Person Hobrecht zusammengefasst. Auf planerischer Ebene führte er grundlegende Entscheidungen innerhalb der preußischen Verwaltungshierarchie aus, die mit seiner persönlichen Überzeugung übereinstimmten. Er war ein Bindeglied zwischen allen Bearbeitern des Plans und den politischen Verantwortungsträgern.

Hobrecht führte in einer politischen Drucksituation die Vorplanungen seit dem ersten Berliner Bebauungsplan von Schmidt von 1830 zu einem Meilenstein im Jahr 1862 zusammen. In Hobrechts Verantwortung fallen auftragsgemäß die Einarbeitung der bereits existierenden Teilpläne, die Aushandlungsprozesse mit den Grundbesitzern und die Ergänzung der noch fehlenden Abteilungen durch neue Entwürfe. Seine planerischen und entwurflichen Einschätzungen und Entscheidungen, die im Rahmen der vorliegenden Forschungsarbeit erarbeitet wurden, traf er einvernehmlich mit den Prioritäten der Verantwortlichen des Kommissariums und des Ministeriums:

- Die Planung des öffentlichen Raums konzentriert sich auf eine funktionale Ergänzung und Erweiterung des bestehenden Straßennetzes,
- die Erschließung der Blöcke sowie die Ausgestaltung von Straßen und Plätzen liegt in privatwirtschaftlicher Verantwortung,
- Eingriffe in die Innenstadt und an Bestandsbauten werden deswegen umgangen,
- und eine Revision des Plans im Sinne der Interessen privater Bauherren und Investoren ist Bestandteil der Planung.

Damit wird der Eindruck bestärkt, dass die zügige Erschließung von Bauland auf dem Stadterweiterungsgebiet vorrangiges Ziel der Planung war. Staatlicher Gestaltungswille wurde auf ein Minimum reduziert. Hobrechts Anteil an der Stadterweiterungsplanung liegt über diesen Grundsätzen der Planung auch in der erstmaligen Ausführung einer über Gemeindegrenzen hinausgehenden

[200]Vgl. Matschoß 1925, Heinrich 1960, Radicke 1974, Geist/Kürvers 1980, 1984, 1989 sowie Lubowitzki 1990

Erweiterungsplanung für Berlin, Charlottenburg und deren Vororte. Vorbedingung hierfür war jedoch die Durchsetzungskraft des Königreichs Preußen, welches von staatlicher Seite die räumlichen und administrativen Voraussetzungen für die weitere städtebauliche Entwicklung Berlins schaffte, indem große Flächen um Berlin eingemeindet wurden.[201] Somit wird deutlich, dass Hobrecht stets auf staatlichen Grundlagen preußischer Politik agierte und weniger als Gestalter und Entscheider, sondern als Koordinator und Vermittler auftrat. Er hat den Abwägungsprozess maßgeblich beeinflusst, indem er die Verhandlungen mit den zuständigen Magistratsbehörden von Berlin sowie Charlottenburg und den neu gebildeten Kommissionen geführt und bei Einspruchsfällen der Grundbesitzer Kompromisslösungen aushandelte. Das dieser Erweiterung zugrundeliegende Planwerk enthielt die Möglichkeit zur Weiterbearbeitung und diente auch anderen staatlichen Planungen, wie die der Kanalisation, als Vorlage und Orientierung. Die teils massive Überformung der Entwurfsplanung in den Revisionsjahren bis 1900[202] ist letztlich auch Ausdruck der Durchsetzungskraft privater Bauprojekte und veränderter Interessenslagen sowie Entscheidungskompetenzen in der wachsenden Stadt, auf die der Kommissarius Hobrecht lediglich vermittelnd einwirkte.

[201] Per Cabinets-Order vom 28.01.1860 wurde auf Entscheidung des Königreichs Preußen hin eine umfassende Eingemeindung vorgenommen, sodass zum bestehenden Berliner Weichbild (2412 Hektar) folgende Flächen zugeschlagen wurden: Alt- und Neumoabit inklusive kleiner Tiergarten, Wedding und Gesundbrunnen, Lützower Feldmark und das Tiergartenfeld, Teile des Tiergartens und die Hasenheide, Gebiete von Schöneberg, Tempelhof und Rixdorf. Somit wurde das Stadtgebiet auf eine Gesamtgröße von 5923 Hektar mehr als verdoppelt. Vgl. Kieß 1991, S. 234

[202] Demnach werden die einzelnen Abteilungspläne nach der Genehmigung von 1862 ebenso wenig als abgeschlossenes und verbindliches Endprodukt angesehen, wie die gesamtstädtischen Übersichtspläne. Die Recherche der Abteilungspläne bis 1900 veranschaulicht eindrücklich, wie umfangreich, detailliert und stellenweise auch unübersichtlich die Revisionen sein konnten.

7.3. Genehmigung der Stadterweiterungsplanung ohne Entwässerungsplanung

Außerhalb des Diskurses der Stadtplanungsdisziplin wird entgegen spezifischer Forschungsarbeiten Hobrecht lediglich die Planung der Berliner Kanalisation und darauf aufbauend die Stadterweiterung oft fälschlicherweise zugeschreiben. Dem Baumeister gebühren jedoch drei Lebensleistungen in chronologischer Abfolge:

1. Er leitete zuerst als Kommissarius die Planungen für den Berliner Stadterweiterungsplan von 1859 bis 1861 und
2. danach als Chefingenieur die Planungen für die Berliner Kanalisation von 1869 bis 1885.[203]
3. Darüber hinaus war er von 1885 bis 1897 Stadtbaurat[204] für Straßen- und Brückenbau von Berlin und prägte so auch die weitere städtebauliche und stadträumliche Entwicklung der Stadt.[205]

Auch in der Fachwelt und in wissenschaftlichen Abhandlungen werden der Bebauungsplan von 1862 und die Entwässerungsplanung jedoch immer wieder in eine Schublade gesteckt, da bisherige Forschungen beide Themen aus historischen Zusammenhängen bearbeiten, d. h. es werden biographische[206] sowie technische[207] Zusammenhänge recherchiert und in Verbindung gesetzt. Inwieweit die Entwässerungsplanung jedoch auf den Plan Einfluss nahm, war bisher kaum Gegenstand der Forschungen. Im Rahmen der vorliegenden Aufsätze konnte festgestellt werden, dass Hobrecht selbst eine Antwort zum Zusammenhang zwischen Bebauungsplan und Entwässerungsplanung gibt: die Frage der Entwässerung spielte bis 1861 nur eine geringe Rolle bei der Erstellung der Stadterweiterungsplanung.

Zusammenhänge von Stadthygiene, Städtebau und Planungsprozessen

Infolge von naturwissenschaftlichen und technologischen Erkenntnissen entwickelte sich die Stadthygiene zu einem Schwerpunkt des Städtebaus im 19. Jahrhundert. Hobrecht konnte sich diesem gesundheitspolitischen Diskurs[208] nicht entziehen, der spätestens mit der Choleraepidemie von 1831/32 in Preußen[209] alle Bereiche der Gesellschaft erreichte. Weitere Cholera-Wellen (1836/37, 1854, 1866) ließen die Seuchenkrankheit zum „entscheidenden Motiv“[210] für Verbesserungen der Wasserversorgung sowie Abfall- und Abwasserentsorgung in Städten mit hoher Wohndichte und mittellosen Bevölkerungsschichten werden. Auch kommunale und staatliche Anstrengungen zur städtischen Gesundheitspflege nahmen zu. So vergab das Polizeipräsidium bereits ab 1856 Aufträge an englische Unternehmen zur Wasserlieferung um Spülungen der Straßen durchzuführen.[211] Debatten zur Stadtanlage und zum Stadtbild wurden zunehmend vom Einfluss öffentlicher Gesundheitspflege und entsprechender

[203] Vgl. Strohmeyer 2000
[204] Hobrecht leitete eine Vielzahl von Brückenneubauten in seiner Tätigkeit als Berliner Stadtbaurat. U. a. wurde unter seiner Leitung die Kaiser-Wilhelm-Brücke (1886-1889, Abriss 1939, heute an Stelle der Liebknechtbrücke) am Stadtschloss errichtet. Vgl. Kieling 1987, S. 50 und S. 251
[205] Vgl. Strohmeyer 2000
[206] Vgl. Strohmeyer 2000, S. 53
[207] Vgl. Geist/Kürvers 1980, S. 494-495
[208] Zusammenfassung nach Strohmeyer 2000, S. 81-104
[209] Bis Februar 1832 waren allein in Berlin (circa 240.000 Einwohner) insgesamt 2.271 Menschen an Cholera erkrankt, wovon 1.426 starben. Vgl. Strohmeyer 2000, S. 86. Eine ausführliche Darstellung zur Choleraepidemien in Berlin findet sich in Briese 2003.
[210] Strohmeyer 200, S. 87
[211] Vgl. Kieß 1991, S.70

Maßnahmen des Staates[212] bestimmt. In einer gesamtgesellschaftlichen Phase der Neudefinition von Gesundheitsstandards in allen Lebensbereichen wurde auch die Erstellung des Bebauungsplans zumindest mittelbar durch zeitgenössische Debatten der Stadthygiene bedingt.

Es verwundert daher nicht, dass ein halbes Jahr nach dem Arbeitsbeginn des „Kommissariums zur Ausarbeitung der Bebauungspläne für die Umgebung Berlins" unter der Leitung Hobrechts am 01.04.1859 mit einem vergleichbaren Verfahren zur Aufstellung eines Entwässerungsplans begonnen wird.[213] In den Instruktionen wird zwar eine Koppelung des Bebauungsplans mit dem Entwässerungsprojekt festgelegt[214], jedoch bleibt dieses Ziel in Wiebes Entwurf einer kanalisierten Entwässerung in die Spree stecken.[215] Im Zuge der Recherche der Abteilungspläne konnte bewiesen werden, dass zwischen 1862 und 1866 die Abteilungspläne genutzt wurden, um erste Schritte für die Ausarbeitung der Entwässerungsplanung vorzunehmen.[216] Wie in den Instruktionen von der Heydts gefordert, werden Nivellement, Gefälle und Fließrichtung parallel zur Bebauungsplanung entwickelt und auf den Abteilungsplänen nach deren Fertigstellung 1862 eingezeichnet. Es ist damit festzustellen, dass die Stadterweiterungsplanung und die Kanalisationsplanung zwar als notwendige Herausforderungen von politischer, administrativer und planerischer Seite gleichzeitig erkannt wurden, die tatsächliche Bearbeitung begann jedoch nach der Genehmigung des Stadterweiterungsplans erst über 10 Jahre später im Jahr 1873[217] auf Grundlage von Hobrechts Konzept der Schwemmkanalisation mit Rieselfeldern. Der Bebauungsplan veranschaulicht demnach die Prioritäten von Politik und Planung: ein Ordnungsrahmen zur Erschließung von Bauland stand vor der Lösung der Entwässerungsfrage.

Die Wechselwirkungen zwischen der Berliner Bebauungsplanung bis 1862 und der Entwässerungsplanung spielen während der Phase der Stadterweiterungsplanung eine untergeordnete Rolle. Im Rahmen seiner 8-jährigen Tätigkeit als Stettiner Stadtbaurat (1861-69) mit der Hauptaufgabe des Aufbaus einer Trinkwasserversorgung und Entwässerung besichtigt Hobrecht 1866 auf einer zweiten Dienstreise die mittlerweile vollendeten Kanalisationsanlagen von Paris und London. Erst infolge dieser Reise verfasst er sein Werk „Über öffentliche Gesundheitspflege und die Bildung eines Central-Amts für öffentliche Gesundheitspflege im Staate" aus dem Jahr 1868. Er blickt mit seiner Veröffentlichung „Kanalisation der Stadt Stettin" ebenfalls aus dem Jahr 1868 auch auf die Berliner Planungen zurück und bemängelt das unterentwickelte System zur öffentlichen Gesundheitspflege in Preußen, besonders im Gegensatz zum englischen Modell mit der Einrichtung staatlicher Institutionen, wie dem Board of Health:

[212] 1852 unterzeichnete Polizeipräsident Hinckeldey ohne Zustimmung des Magistrats Verträge zur Errichtung eines Wasserwerks mit der englischen Gesellschaft „Cramton & Fox". Vgl. Strohmeyer 2000, S. 104
[213] Im gleichen Jahr am 31.10.1859 wird auch durch das Polizei-Präsidium die Suche nach einem Kommissarius zur Aufstellung eines Entwässerungsplans begonnen. Am 18. Juni 1860 beschließt Minister von der Heydt „die Aufstellung eines umfassenden Planes zur Abhülfe dieser so vielseitigen Uebelstände" und weist zuerst Voruntersuchungen bewährter Entwässerungssysteme anderer Großstädte an, woraufhin Hobrecht, Wiebe und Veitmeyer im August 1860 eine Auslandsreise nach England und Frankreich durchführen. Vgl. Wiebe 1861, S. 26 und S. 32
[214] Vgl. von der Heydt 1859, zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 485-486. Unter Punkt 2 wird die Erstellung eines Nivellementplanes um die „zweckmäßigste Entwässerung nach jenem Entwässerungspunkte" vorzunehmen und unter Punkt 4 wird die Ausarbeitung eines Entwässerungsprojektes der projektierten Straßen, Plätze und des anliegenden Terrains" beauftragt.
[215] Vgl. Geist/Kürvers 1980, S. 497
[216] Auf Abteilungsplan IV finden sich Höhenangaben (wahrscheinlich in preuß. Fußmaß) und blaue Linien, die auf eine Kanalisationsplanung verweisen oder in Verbindung mit Entwässerungsfragen stehen könnten. Womöglich verweisen die disparaten Flächenkolorierungen auf entsprechende Einteilungen.
[217] Geist/Kürvers 1980, S. 497

„Der Grund dafür dürfte sein: der Staat, von welchem nach den althergebrachten Vorstellungen, wie in den meisten Dingen, so auch in dieser, die Initiative erwartet werden konnte und erwartet wurde, hat bis jetzt kein Organ, welches Anwaltschaft der öffentlichen Gesundheitspflege berufen wäre. Die Bau-Polizei-Verordnungen, deren Forderungen wohl der Mehrzahl nach solche der öffentlichen Gesundheitspflege sind, oder sein sollten, ressortiren vom Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten; dieses hat auch zuerst, jedoch, wie natürlich, ohne sanitätspolizeiliche Seite zu betonen, die Sache in die Hand genommen, und im Jahre 1860 durch Absendung einer Kommission nach Frankreich und England zur Besichtigung ‚der Einrichtungen zur Entfernung und Verwerthung der animalischen Auswurf-Stoffe' den Anstoß zur Ventilierung der Angelegenheit in Rede gegeben. Die Kommission bestand aus drei Bautechnikern."[218]

Strohmeyer hebt den sarkastischen Unterton in Hobrechts Rückblick auf die Ausarbeitungszeit des Bebauungsplans hervor und betont Hobrechts Position, dass erhebliche Versäumnisse und Missstände in der Stadthygiene durch „einen unentschuldbaren Mangel an Staatsverantwortung"[219] festzustellen sind. Damit wird deutlich, dass Hobrecht wenige Jahre nach der Ausarbeitung des Bebauungsplans von 1862 staatliche Versäumnisse in der Anpassung der Erweiterungsplanung konstatiert, die auch den geringen Einfluss der Entwässerungsplanung auf den Bebauungsplan belegen.

Städtebau vor Stadthygiene

Die berühmte Auslandsreise von Hobrecht ins europäische Ausland während der Erstellung des Plans hinterlässt vor allem städtebauliche Eindrücke beim Leiter des Kommissariums. Geist und Kürvers stellen nach der ersten Reise von Wiebe, Veitmeyer und Hobrecht vom 13.08.1860 bis zum 09.11.1860 nach Hamburg, London und Paris zur Begutachtung existierender städtischer Entwässerungsanlagen im Licht von Entwässerungsaspekten zwar strukturelle Veränderungen in der Planung in den Abteilungen IX und XI[220] fest. Doch beziehen sich die beschriebenen Veränderungen nur auf zwei der 15 Abteilungen. Hinzu kommt weiterhin, dass die die Bezüge zur Entwässerungsfrage lediglich in einem interpretativen Rahmen ohne eine Analysezeichnung hergestellt werden. Hobrecht formuliert sie stattdessen anhand eines Vergleichs: zwischen dem ersten Planentwurf mit anschließendem Erläuterungsbericht für die Abteilungen IX und XI vom 1. Juni 1860[221] und dem genehmigten Plan vom 26.07.1862. Geist und Kürvers kommen lediglich zu dem Schluss, dass nach der Dienstreise die Übergänge zwischen den Abteilungen „verbessert" werden, der Entwurf von Straßen „gleicher und breiter" wird, spitzwinklige Baublöcke reduziert und einige Baublöcke abgestumpft werden.[222] Dabei handelt es sich um städtebauliche Anpassungen, die nicht zwangsläufig einer Anpassung durch Entwässerungsparameter entsprechen. Ein Umstand, der womöglich zu einer falschen Rezeption dieser Analyse von Geist und Kürvers in der Fachwelt beiträgt, ist die Diskrepanz zwischen der Beschreibung der Studienreise Hobrechts „zum Studium der Kanalisation"[223] und seinen tatsächlichen Erfahrungen und Beobachtungen, die sich überwiegend auf die englischen Plätze und Straßen bezogen. Somit stellt die Analyse von Geist und

[218] Hobrecht 1868, S. V
[219] Strohmeyer 2000, S. 78
[220] „1. Die radialen Verbindungen zwischen den Abteilungen und den angrenzenden Gebieten sind verbessert, 2. die Straßen sind gelichmäßiger und breiter geworden, 3. die beiden Sternplätze sind größer geworden und dadurch die Ecken der Baublöcke abgestumpft, 4. die Zahl der spitz zulaufenden Baublöcke hat sich vermindert." Geist/Kürvers 1980, S. 495
[221] vgl. Hobrecht 1860 und Geist/Kürvers 1980, S. 488-489
[222] Geist/Kürvers 1980, S. 495
[223] Geist/Kürvers 1980, S. 502

Kürvers auch keinen Beleg dar, dass die Planung der Entwässerung einen besonderen Einfluss auf die Erweiterungsplanung Berlins hatte.

Zwar diskutiert Hobrecht im Erläuterungsbericht aufgrund der „bergigen Beschaffenheit des Terrains"[224] der Abteilung IX und XI die Entwässerungsfrage für Berlin im Hinblick auf gescheiterte Projekte, wie der Waren-Credit-Gesellschaft[225]. Er kommt jedoch in seinem Bericht vom 01.06.1860, der aufgrund seiner Bedeutung zum Zusammenhang zwischen Bebauungsplan und Entwässerung vollständig abgedruckt wird, zu dem Schluss, dass nur ein geringer Einfluss der Entwässerung auf den Plan gestattet sei. Das Zitat stellt eine deutliche Gewichtung städtebaulicher Anforderungen heraus, wogegen die Beantwortung der Entwässerungsfrage ausbleibt und auf unbestimmte Zeit in die Zukunft vertagt werden muss:

> *"Es scheint aber auch eine vergebliche Arbeit zu sein, in irgendeiner der bisher in Berlin zur Anwendung gekommenen Entwässerungsarten einen Entwässerungs-Entwurf aufzustellen, nachdem sich die Notwendigkeit von Entwässerungsanlagen für ganz Berlin nach neuen Prinzipien herausgestellt hat, welche die gewaltigen Übelstände, die mit den jetzigen Entwässerungsarten verbunden sind (und nachdem mit Aufstellung des Projects für diese Entwässerungs-Anlagen bereits der Anfang gemacht worden) beseitigen. Die Rücksicht auf die geringere oder größere Schwierigkeit von Entwässerungs-Anlagen kann bei Aufstellung eines Bebauungsplanes wohl nur ein geringer Einfluß gestattet werden.*

Hobrecht stellt die „wichtigen" und „maßgebenden" städtebaulichen Themen der Erweiterungsplanung heraus:

> *Für den Straßen-Entwurf sind die Fragen nach Größe der Quartiere, nach der Lage der Straße, der Zweckmäßigkeit der durch die vermittelten Communicationen, der gleichmäßigen Vertheilung der Plätze etc. viel wichtiger und maßgebender als die Entwässerungsanlagen, welche lediglich mit der Bestimmung der Höhenlage der verschiedenen Straßen im Connex stehen; deshalb kann auch hier zweifelsohne das Bebauungsplanproject endgültig festgestellt werden und die Entwässerungsfrage vorläufig eine offene bleiben, bis sie im Zusammenhang mit der Entwässerungsanlage der ganzen Stadt Berlin ihre Erledigung findet."*[226]

Deutlich wird, dass Hobrecht dem Entwurf des Bebauungsplans nach der Maßgabe von Quartieren und der Erreichbarkeit von Straßen und Plätzen konzipiert. Entwässerungsparameter spielen keine direkte Rolle. Hobrecht selbst bestätigt, dass ein Entwässerungskonzept nicht vorliegt und nachträglich auf den Bebauungsplan angewendet wird. Dies bestätigt auch die Schlussfolgerung von Klaus Strohmeyer, dass „die Einführung der Kanalisation eher als Folge städtischer Verdichtung und Vervollkommnung des rationalen Charakters des Mietshauses"[227] zu betrachten ist. Damit kann im Rahmen der vorliegenden Forschung festgestellt werden, dass der Bebauungsplan von 1862 nicht aus einer konkreten Entwässerungsplanung resultierte, allgemeine Vorstellungen der Stadthygiene jedoch durchaus eingeflossen sind. Vor dem Hintergrund der Disziplinentwicklung ist der Plan Ausdruck eines reaktionären, funktionalen Verständnisses von Stadt ohne grundsätzliche Querbezüge zur Technikgeschichte der Entwässerungsplanung.

---

[224] Hobrecht 1860, Bl. 73
[224] Strohmeyer 2000, S. 74
[225] Die Waren-Credit-Gesellschaft veranlasste das erste große private Stadtentwicklungsprojekt in Berlin um 1865. Vgl. Geist/Kürvers 1980, S. 482f
[226] Hobrecht 1860, Bl. 73-74
[227] Strohmeyer 2000, S. 74

7.4. Der gesamtstädtische Plan als Regulierungsinstrument nach industriellem Blockzuschnitt

Die unmittelbaren Quellen ministerieller Erläuterungsberichte und statistischer Kennzahlen des betrachteten Zeitraums bestätigen die bisherigen Forschungen: Der Anlass zur Erstellung des Bebauungsplans von 1862 waren das rasante Bevölkerungswachstum und der unregulierte Bauboom Berlins. Eine Vielzahl von Experten aus unterschiedlichen Disziplinen arbeitete deshalb bereits vor 1859 an dem Planwerk der Berliner Stadterweiterungsplanung. Deren Ideen, Vorstellungen und Entwurfsabsichten, die in Form von Vorplanungen bereits vorlagen, wurden in dienstliche Vorschriften umgewandelt und Hobrecht als Leiter einer Kommission zur Erarbeitung eines Bebauungsplans übertragen. Die chronologische Untersuchung der Stadtplanung in Berlin ab den beginnenden 1820er Jahren zeigt, dass der Prozess der Berliner Bebauungsplanung von 1859-62 bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts startet. Für die zweite Berliner Bebauungsplanung konnten demnach aus der vorliegenden Arbeit folgende Phasen herausgearbeitet werden:

Zeitraum	Phase	Bearbeiter
	Erster Berliner Bebauungsplan	
1821-1827	1. Vorbereitung und Entwurf	Schmidt u. a.[228]
1827-1830	2. Ausarbeitung und Genehmigung	Schmidt u. a.[229]
1830-1852	3. Weiterbearbeitung und Anpassung	u. a. Lenné[230]
	Zweiter Berliner Bebauungsplan	
1852-1859	1. Vorbereitung	Köbicke, Rothe, Hobrecht
1859-1862	2. Erstellung	Hobrecht, Assmann, Sesshaft
1862-1885	3. Erste Revisionsphase	Assmann, Engel
1885-1900	4. Zweite Revisionsphase	Gemeinde-Baumeister und Bauräte

Neben der Vorbereitungsphase, die maßgeblich die organisatorische Abteilungsstruktur anlegte und die bereits genehmigten Vorplanungen zusammenführte, ist insbesondere die Arbeit des Kommissariums zwischen 1859 und 1862 von großer Bedeutung. Im Mittelpunkt der Diskussion steht der am Ende dieser Phase genehmigte Bebauungsplan von 1862. Kurz darauf begannen bereits die umfänglichen Revisionen des Planwerks durch Überzeichnung der Pläne von 1862. Ab etwa 1885 wurden nach mehreren Revisionen für alle Abteilungspläne komplett neu gezeichnete und erneut gedruckte zweifarbige

[228] Die Arbeit am ersten Berliner Bebauungsplan und die Person Johann Carl Ludwig Schmid sind kaum erforscht. Es ist davon auszugehen, dass neben Schmid auch andere Bearbeiter beteiligt waren. Die Plangrundlage stammte von Johann Christian Selter. Vgl. Eberhard 1999

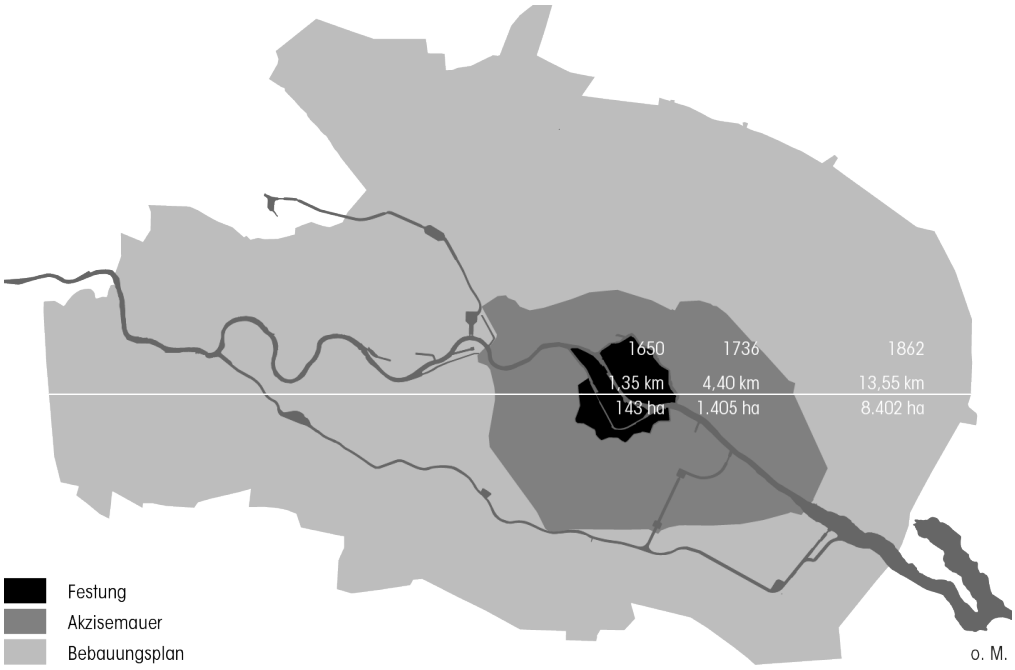
[229] Die Bebauungspläne wurden u. a. von Schmid und Schinkel, die beide Mitlieder der Oberbaudeputation waren, beim Ministerium des Inneren abgegeben. Ungeklärt bleibt der Einfluss Schinkels und weiterer Mitglieder der Oberbaudeputation auf den Bebauungsplan. Vgl. Günther/Harksen 1993 S. 109 und Geist/Kürvers 1980 S. 395-396 und S. 504

[230] Lenné fertigt im Dienste des Polizeipräsidiums weitere Pläne an bzw. nimmt Anpassungen vor. Wie ein Briefwechsel von 1856 und die Bebauungspläne von 1851 und 1857 belegen, arbeitet Lenné im Rahmen der Schmid'schen Sectionen weiter. Vgl. Lubowitzy 1990, S. 63. Siehe Hierzu: „Charte von demjenigen Theile Section IV des Bebauungsplanes von den Umgebungen Berlins welcher zwischen dem Halleschen und Potsdamer Thore belegen ist" im Gehmeinen Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz.

Lithographien erstellt. Damit wird nicht nur die Übersichtlichkeit wiederhergestellt, sondern auch eine aktualisierte Fassung der Pläne für die Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Auf Grundlage dieser Neufassung erfolgen keine grundsätzlichen Überarbeitungen der Stadterweiterungsplanung. Es handelte sich lediglich um einzelne Straßenverlaufsänderungen oder Straßenergänzungen. Ab den 1890er Jahren wurden die Revisionen von den Gemeinde-Baumeistern verantwortet und öffentlich in den Gemeinde-Bauämtern vom zuständigen Baurat ausgelegt.[231] Der Plan bleibt bis 1919 die rechtsverbindliche Grundlage der Berliner Stadtentwicklung.[232]

Das Planwerk als gesamtstädtisches Regulierungsinstrument für Jahrzehnte

Der Bebauungsplan stellt einen Meilenstein in der Historie der Berliner Planungsinstrumente dar. Zwar baut er prinzipiell auf dem Ordnungsprinzip der Abteilungen des ersten Berliner Bebauungsplans von Schmid (1830) auf, aber die über kommunale Grenzen hinweg gehende und mühelos erweiterbare Planung stellt in Ihrem Ausmaß den im Verhältnis bis dato größten Sprung der Stadterweiterungsgeschichte dar.



Vom 17. bis zum 19. Jahrhundert wurden die Stadtgrenzen Berlins in hohem Maß ausgedehnt und deren Befestigung angepasst. Nachdem die mittelalterliche Stadtmauer durch den Ausbau Berlins zur Festung nach dem Dreißigjährigen Krieg ab 1650 Schritt für Schritt ersetzt wurde, begann ab 1736 der Bau der Akzisemauer. Mit dem Bebauungsplan von 1862 endete die Zeit der befestigten Stadtgrenze. Nachdem die Akzisemauer 1865 abgebaut wurde, vergrößerte sich der Berliner Planungsbereich um ein Vielfaches. Quelle: Eigene Darstellung

Trotz der administrativen Weichbilderweiterung von 1860[233] lässt sich feststellen, dass das Stadtgebiet durch die Erweiterungsplanung von 1862 innerhalb kürzester Zeit zwischen 1859 und 1862 um das 5-fache wuchs während die Bevölkerung um ein Zehntel jährlich zunahm. Neben dieser Seltenheit des Planungsumfangs, stellen alle bisherigen Forschungen zum Plan auch dessen Charakteristik als

[231] Die revidierten Abteilungspläne III von 1891 bis 1893 wurden bereits in Verantwortung der Bauämter abgeändert und genehmigt.
[232] Vgl. Heinrich 1962, S. 45 und Vgl. Düwel/Gutschow 2005, S. 41
[233] Vgl. Kieß 1991, S. 234

Regulierungsinstrument des Stadtwachstums und Städtebaus heraus. Hervorzuheben ist dabei aus Sicht dieser Forschung, dass der Plan

- als anpassungsfähiges und erweiterbares Regulierungsinstrument,
- als Instrument zur Einbeziehung der privaten Terraingesellschaften und Bauherren und
- als Vereinheitlichungsinstrument für Berlin und seine umliegenden Gemeinden und Vororte

bewusst konzipiert wurde und gelesen werden muss. Die Veröffentlichung und Vervielfältigung des Planwerks diente als Grundlage zur weiteren Revision und Fortführung staatlicher Planungen und integriert gleichzeitig die privaten Grundbesitzer von der ersten Version der Bebauungsplanung an. Die einzelnen Abteilungsblätter konnten öffentlich erworben werden. Auf diese Weise wurde ab 1862 von staatlicher Seite sichergestellt, dass „der Plan den Beteiligten in weitestem Umfange zugänglich werde“[234]. Das inselartige Planwerk, welches in der Tradition der Verfahren der Flurneuordnung und der Bebauungspläne vor 1859 stand, wurde 1862 und in den drauffolgend gedruckten Übersichtskarten sowie weiteren Situationsplänen harmonisiert[235]. Durch diese Zusammenführung entstand eine gesamtstädtische Ansicht Berlins, die ehemalige Vororte und die Stadt Charlottenburg vollends umschloss. Der segmentierte und teils ungeordnete Charakter der Planung offenbart sich gleichwohl in den Übersichtplänen und unterscheidet den Berliner Bebauungsplan von 1862 von ‚großen Plänen’ europäischer und deutscher Stadterweiterungen[236]. Dennoch erschafft der Plan das Bild einer großen Industriemetropole. In Anbetracht der vergleichsweise enormen Wachstumsdynamik Berlins verkörpert der Plan ein spezifisches Steuerungsinstrument der industriellen Stadterweiterung auf Basis von sektoralen Inselkarten, die unabhängig modifiziert werden können. Damit etablierte sich eine planerische Vorgehensweise, welche die vielfältigen Gemeinden um Berlin in ein polyzentrisches Stadt- und Planungsgebiet überführte.

Wandel des Berliner Blocks: Größenüberschreitung, Nutzungswandel und Erschließungsfragen

Die vorliegende Untersuchung kommt zu dem Schluss, dass die Bebauungsplanung von 1862 entgegen der Instruktionen von Minister von der Heydt auf größere Blöcke setzte, die als Baublöcke ohne weitere Erschließung und mit durchgrünten Hofflächen von mindestens 38 mal 38 Metern (0,15 Hektar) konzipiert wurden. Die auf das Minimum reduzierte Planung konnte diese Baudichte jedoch nur als Empfehlung aussprechen. Die Blockgrößen folgen am stärksten dem Vorbild der Luisenstadt und nicht dem eigentlich instruierten Vorbild der Friedrichstadt. Im Aufsatz „Der Entwurf und seine Verfasser – Ideen, Strukturen und Motive des Bebauungsplans von 1862“ konnte nachgewiesen werden, dass durch die Erweiterungsplanung des Kommissariums sogar erhebliche Anpassungen an den Planungsvorgaben der Blockgröße vorgenommen wurden.

[234] Holtzbrinck1862, Bl. 190
[235] Es erschienen die Übersichtspläne von Boehm (1862, 1865), Sineck (1863, 1882) und Liebenow (1867) hauptsächlich in den Verlagen Kraatz, Schropp und Reimer.
[236] Ildefons Cerdàs Erweitungsplan für Barcelona (1860) und Carlos María de Castros Erweiterungsplan für Madrid (1859) zeichnen sich durch eine gleichmäßige Schachbrettstruktur der Stadterweiterung aus. Vergleichbare Stadterweiterungen finden parallel auch in Kopenhagen (Seidlin, 1857) und Brüssel (Besme, 1866) statt. Deutsche Stadterweiterungspläne wie zeitgleich in Dresden (Bothen, 1862) beinhalten meist einen Generalplan, der durch Spezialpläne ergänzt wird. Vgl. Pampel 1989

Besonderes Augenmerk richtet sich auf diesen Kennwert, da er den Wandel der absolutistischen Ordnung hin zum industriellem Zeitalter im Städtebau belegt. Die wechselseitigen Beziehungen zwischen Dimensionierung, Erschließung und Nutzung veranschaulichen das Zusammenspiel zwischen politischem Willen, planerischen Anpassungen und realem Marktgeschehen. In den vorliegenden Erläuterungsberichten von Hobrecht (1860, 1861) und im Schreiben des Magistrats und der Minister finden sich Argumentationen, die einerseits eine Dimensionierung der Blöcke nach dem Friedrichstädtischen Vorbild[237] festsetzen. Andererseits wird jedoch auch eine Abwechslung der Blockgröße der Häuserquartiere gefordert und die Positionierung von größeren Quartieren für Fabrikanlagen am Stadtrand sowie an Schifffahrtswegen verlangt. Der Magistrat stellt bereits in seinem Schreiben 1860 an das Polizeipräsidium veränderte Flächenbedarfe in Folge der Industrie- und Gewerbeansiedlungen heraus und drückt den Wunsch nach geeigneten, großen Grundstücken in Wassernähe aus:

> *„Berlin ist eine bedeutende Fabrikstadt, in der es schon jetzt an geeigneten großen Baustellen zur Anlage größerer industrieller Unternehmungen mangelt"*[238]

Damit werden die Forschungsergebnisse von Geist und Kürvers konkretisiert: „Tatsächlich aber werden Baublöcke geplant, die drei- bis viermal so groß sind und die spätere Nutzung offen halten sollen"[239]. Auf Grundlage der GIS sowie CAD basierten Datenauswertung wird deutlich, dass dem Kommissarium unter der Leitung von Hobrecht eine anvisierte Blockgröße von mehr als 2 bis zu 5 Hektar zugeschrieben werden kann. Die instruierte Blockgröße von der Heydts von weniger als einem Hektar, die auf eine Planungsgröße der Friedrichstadt zurückzuführen ist, wird demzufolge von den Planungsexperten bewusst um das Doppelte bis Fünffache überschritten.[240] Diese Überschreitung der Blockgrößenvorgabe geht mit dem Flächenbedarf der einsetzenden Industrialisierung einher. So wird auch die Transformation zur Vorstellung der Flächennutzung von Geist und Kürvers bestätigt:

> *„Aus der Vorstellung einer landwirtschaftlichen Nutzung der Blockinnenflächen, wie etwa im Voigtland, mit einer Randbebauung aus dreigeschossigen Häusern entwickelt sich mit der Industrialisierung Berlins und den Erfahrungen mit dem Flächenbedarf von Fabriken in der Oranienburger Vorstadt die Vorstellung von einer wahlweisen Nutzung der großen Bauflächen als Industriestandorte oder Blockrandbebauung mit vielgeschossigen Mietshäusern, die aber ausreichend Grünflächen im Inneren erhalten sollen."*[241]

Durch die Auswertung der Erläuterungen von Hobrecht und Assmann konnte aufgezeigt werden, dass diese sich wandelnde Vorstellung zur Blocknutzung bis in die 1870er Jahre von Hobrechts Stellvertreter Assmann weiter diskutiert und zu konkreten Planungszielen ohne verbindliche Rahmenbedingungen weiterentwickelt wurde. Assmann plädierte beispielsweise für eine Vergrößerung des Abstands zwischen zwei Straßen von 75 Metern wie in der Friedrichstadt auf 110–150 Metern, um grüne Innenhöfe und

[237] Minister von der Heydt bzw. später Holtzbrinck grenzen das zur Orientierung instruierte Gebiet auf die Blöcke zwischen Friedrich-, Charlotten- und Markgrafenstraße in Ost-West-Richtung ein, in die Nord-Süd-Richtung zwischen Behren- und Kochstraße. Vgl. Holtzbrinck 1862, Bl. 183, von der Heydt 1859, zit. nach Geist/Kürvers 1980, S. 485-486; Vgl. Hobrecht 1861a, Bl. 27
[238] Schreiben vom 09.02.1860 zu den Abteilungen I und VII, Vgl. StA Potsdam, PrBr.Rep. 30/Berlin C, Polizeipräsidium, Tit. 20, Nr. 626, Bl. 80f. Zitiert nach Geist/Kürvers 1980, S. 504
[239] Geist/Kürvers 1980, S. 505
[240] Die Analyse macht deutlich, dass Hobrecht in einer großen Toleranz der Blockgrößen arbeitet. Die Untersuchung seiner Abwägungsprozesse macht deutlich, dass er Blöcke von einem Hektar als zu klein ablehnt.
[241] Geist/Kürvers 1980, S. 504

ausreichend Platz für die zunehmende Gewerbemischung zu beachten. Assmann entwickelt damit zwar planerische Kennwerte zur Regulierung der Baudichte. Im Laufe der Bebauungsplanung bis 1900 wird dieser Anspruch jedoch umgangen und der Privatspekulation überlassen, da keine rechtlichen Instrumentarien vorlagen oder entwickelt wurden. Außerdem formuliert Assmann auf Grundlage der Erfahrungen mit dem Erweiterungsplan und den realen Entwicklungen erste Regularien zum Umgang mit Bahninfrastruktur in der wachsenden Stadt. Dabei zeigt sich, dass den leitenden Planern der Erweiterung keine Erfahrungen zur Verfügung standen, auf die sie zurückgreifen konnten, um Städtebau und Infrastruktur im Plan gemeinsam zu entwickeln. Erst mit wenigen Jahren Abstand nutzten sie ihre begrenzten Gestaltungsmöglichkeiten, soweit es in ihrer Macht lag, um die Ringbahn in das Erweiterungsgebiet mittig im Block zu integrieren und mit der Straßenführung durch Niveauabsenkung abzustimmen. Es wird deutlich, dass sich die Planer eigens entwickelter Entwurfsprinzipien und Idealwerte für eine Erweiterungsplanung der Stadt zeitversetzt bedienten und sich dem Wechselspiel zwischen Dimensionierung, Nutzung und Qualität bewusst waren. Jedoch konnten die leitenden Experten der Erweiterungsplanung keine entsprechenden Regulierungsmaßnahmen der Gebäude, beispielsweise durch eine Anpassung der Bauordnung, parallel umsetzen. Eine Anpassung der Bauordnung hätte beispielsweise den Anteil privater Grünflächen deutlich erhöhen können.

Damit werden auch die weiteren Interpretationen der bisherigen Forschung durch die vorliegende Untersuchung bestätigt: Die Experten des Kommissariums legten in der zu Wohnzwecken entwickelten Blockrandbebauung mit innenliegenden Gärten zunehmend Wert auf die Verbindung mit einer gewerblichen und sogar industriellen Nutzung. Bemerkenswert ist jedoch die konkrete Feststellung innerhalb der Analyse der Erläuterungsberichte, dass das Kommissarium diesen Blöcken nur minimale Straßen- und Stadträume zur Erschließung der Blöcke entgegensetzte, sodass wenig Spielraum blieb für zukünftige Veränderungen durch die öffentliche Hand. Die Planung des Kommissariums endete an der Blockgrenze.[242] Dass dies zu Problemen der Erschließung und Dichte führen kann, wurde erst in den 1870ern erkannt. Zumindest die Fehleinschätzung der Bevölkerungsentwicklung in Berlin empfindet Hobrecht[243] in der Rückschau 1893 erschreckend als er über die dadurch entstehende Dichte in den neuen Stadtteilen nachdenkt. Somit erzeugte das Kommissarium einen Plan, der bewusst schemenhafte sowie offene Blöcke ohne weitere Festlegungen arrangierte, und damit auch für die folgenden Baufortschritte den Bauherren und Terraingesellschaften maximale Gestaltungsspielräume gewährte. Auch die politisch-administrativen Entscheidungsträger ließen konkrete Einflussmöglichkeiten auf die Baudichte durch eine fehlende Anpassung der Bauordnung von 1853 aus.[244] Sowohl Handelsminister von der Heydt, der 1858 die Instruktionen zur Vorbereitung des Bebauungsplans formuliert hatte, als auch Hobrecht, der als Kommissarius die Bebauungsplanerstellung maßgeblich prägte, war der Zusammenhang

[242] Hier ist also eine deutliche Unterscheidung zu treffen: zwischen den öffentlichen Teil- und Nebenstraßen als unterstes Glied im Straßensystem und den Erschließungsstraßen innerhalb der privaten Baublöcke. Die Analysen zeigen, dass das öffentliche Straßensystem vollumfänglich durch Hobrechts Kommissarium gezeichnet wurde. Die Frage der inneren Erschließung der Blöcke war nicht Teil der Planung.
[243] Vgl. Strohmeyer 2000, S. 54
[244] 1860 wird eine Veränderung der „Baupolizeiordnung für Berlin und dessen Baupolizeibezirk" von 1853 vorgenommen: Ab diesem Zeitpunkt darf die Höhe der Bauten die Straßenbreite nicht mehr überschreiten. Mit dieser Art der Regulierung ergibt sich eine enge Verflechtung zwischen Plan und Recht, da die im Plan festgelegte Straßenbreite in direktem Zusammenhang mit der Gebäudehöhe steht. Ab 1887 wird eine neue Bauordnung für Berlin verabschiedet.

zwischen Bauordnung und Plan bewusst.[245] Die in der Regel 26 Meter breit geplanten Straßen im Stadterweiterungsgebiet sprechen dafür, dass die daraus resultierende hohe Bebauung in Kauf genommen wurde. Das Kommissarium konnte trotz seiner unmittelbaren Verknüpfung mit dem Polizeipräsidium keine gleichzeitige Reform der Bauordnung durchsetzen.

Es konnte anhand der vorliegenden Aufsätze jedoch auch aufgezeigt werden, dass staatliche Planer und Bauunternehmer bemerkenswerterweise die Stadtvilla als dominierende Typologie der Stadterweiterung bis Ende der 1860er Jahre erwarteten. Außerhalb der bestehenden Stadt wird die Nachfrage an dicht bebauten Wohnquartieren in Frage gestellt, wie die Ausführungen von Max Schasler und die zeitgenössischen Villenbauprojekte zeigen.[246] So steht die Stadtvilla spiegelbildlich für einen präferierten Wohntypus der Zeit. Im deutlichen Kontrast dazu eröffnet der Bebauungsplan alle Bautypologien. Die zeitgenössische Vorstellung durchgrünter Stadtquartiere mit überwiegend freistehenden Villen und wenigen drei- bis viergeschossigen Wohnbauten zeugt von einer Vorstellung der Planungsexperten ohne Vorbereitung auf eine Zukunft von Stadtwachstum und Massenzuwanderung.

Dass geringere Blockgrößen – wie beispielsweise Ehrlich 1933 argumentiert[247] – zu besseren Wohnverhältnissen geführt hätten, kann jedoch nicht umfänglich bestätigt werden. Grundsätzlich entwickelte sich auch in den Bereichen des Bebauungsplans mit mehrfach unterteilten Blöcken eine hohe Baudichte, da die Bauordnung eine hohe Ausnutzung der Grundstücke erlaubte. Jedoch wäre die sich durchsetzende Hinterhoferschließung auf einfache Reihen – statt flächenhafte Hinterhofstrukturen – eingegrenzt worden. Die Festsetzung einer Vielzahl schmalerer Straßen mit entsprechend niedrigerer Bebauung hätte jedoch auch in der Folge den Wegfall der als Qualität angesehenen breiten Straßenräume mit ihrer hohen Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität geführt sowie eine Verteuerung von Wohnraum zur Folge gehabt. Der Vorwurf der übermäßigen Verdichtung der Stadt durch den Plan trifft so also nur teilweise zu. Damit bestätigt die vorliegende Arbeit besonders jene Vertreter, die James Hobrecht gegen den verbreiteten Vorwurf verteidigt haben, er sei der „Vater der Berliner Mietskaserne“[248] oder Erbauer der Mietskasernenstadt.[249] Deutlich größeren Einfluss hatte die nicht aktualisierte Bauordnung[250], die vom Magistrat mit dem „Hausbesitzer-Parlament“[251] verantwortet und durch das Polizeipräsidium erlassen wurde, um die Baudichte festzulegen.

[245] Im Zeitungsartikel der National-Zeitung vom 28.01.1893 bemängelt Hobrecht selbst rückblickend, dass die Kommission zur Ausarbeitung der Bauordnung vornehmlich aus Juristen besetzt war und nicht mit Experten des Städtebaus und der Stadthygiene. Vgl. Strohmeyer 2000, S. 70

[246] Auch der Bebauungsplan von Otto Wuttke für das Kielgan-Viertel von 1867 zeigt eine Villenkolonie mit wenigen Geschosswohnbauten. Vgl. Schasler 1868

[247] „Wie nachgewiesen wurde, tragen die Schuld an der schädlichen Bauweise [Mietskaserne] der Bebauungsplan von 1861, weil er in der Grunderschließung durch Anlage zu tiefer Baublöcke die richtigen Grundsätze des Wohnungsbaus nicht beachtete, und weiter die Bauordnung, weil sie statt geeigneter einschränkender Vorschriften über die bauliche Ausnutzung in der Fläche und Geschoßzahl eine Bestimmung einführte, wonach für ein Grundstück ein Hofraum von nur 5,34 m im Geviert erforderlich war.“ Ehrlich 1933, S. 46

[248] Hegemann 1930, S. 117. Sogar biographische Sammelwerke weisen Hobrecht fälschlicherweise noch heute diese geschichtliche Position zu. Siehe Bath 2016, S. 43

[249] Vgl. Matschoß 1925, Heinrich 1960, Radicke 1974, Geist/Kürvers 1980, 1984, 1989, Lubowitzki 1990, Hoffmann-Axthelm 1993

[250] Bereits 1863 begannen Beratungen zwischen dem Polizeipräsidium und dem Magistrat für einen neuen Entwurf der Bauordnung. Diese verzögerten sich erheblich, da die gesundheitspolizeilichen Interessen „zu einseitiger Weise berücksichtigt worden und hierdurch in wirtschaftlicher und sozialer Beziehung mit großen Nachteilen“ zu rechnen war. Ehrlich 1933, S. 30

[251] Gemeint ist die Stadtverordnetenversammlung, die von Grundbesitzern dominiert ist.

Der Bebauungsplan stellt damit eine Momentaufnahme dar, die eine industrielle Anpassung des Blocks in der Stadtbaugeschichte auf Grundlage planerischer Entscheidungen belegt. Die unerwartete Transformation dieses Blocks durch die Hinterhoferschließung und die ungeplante Integration der Bahninfrastruktur führten zusätzlich dazu, dass an diesem Anschauungsobjekt der industriellen Stadtentwicklung erste planerische Kennwerte und städtebauliche Gestaltungsstrategien diskutiert werden konnten. Die Diskussion am Berliner Block um städtebauliche Kennzahlen kann als Vorarbeit zur Reform der späteren Bauordnungen betrachtet werden. Diese Auseinandersetzung nahm einen bedeutenden Platz in den ersten Lehrbüchern der Stadtplanung, wie im Werk von Reinhard Baumeister 1876, ein. Damit leistete das Kommissarium einen enormen Beitrag zu den Elementargrundlagen der werdenden Städtebaudisziplin. Die Entscheidung des Kommissariums der Blockvergrößerung entgegen der ministeriellen Instruktionen und die zeitgenössische Vorstellung einer „grünen Stadterweiterung" zeigen vermutlich die einflussreichste planerische Entscheidungsgewalt des Kommissariums auf: die schematischen Blöcke ohne Unterteilung sind der Ausgangspunkt für die vielseitigen Berliner Hinterhofstrukturen mit Wohn-, Gewerbe- und Produktionsflächen.

7.5. Städtebauliche Entwurfs- und Planungsprinzipien im Anschluss an Vorplanungen preußischer Stadtbaukunst

Hobrecht hatte bis zur Erarbeitung des Bebauungsplans von 1862 keine unmittelbaren Erfahrungen mit Stadterweiterungsplanungen oder städtebaulichen Projekten, wie seine Biographie belegt.[252] Die vorliegenden Aufsätze haben jedoch gezeigt, dass James Hobrecht bereits Mitte des 19. Jahrhunderts durch seine Ausbildung, seine Reisen und sein Interesse ein junger Experte mit europäischer Perspektive auf dem Gebiet des Bauens und Planens war. Er orientierte sich nach Kieß an den „damals gültigen Formalismen der ‚Stadtbaukunst'" mit dem „üblichen Rechteck- und Diagonalsystem", welches er „undifferenziert in additiver Manier" anwendete und nach „klassischen Vorbildern durch die Kunstfiguren der Stern-Rechteckplätze" bereichert.[253] Kieß spricht ihm jedoch das Bewusstsein für einen „gesamträumlichen Zusammenhang" oder komponierter Raumfolgen ab und verweist, darauf, dass der Plan „keine überzeugende strukturelle Ordnung" erkennen lässt und die „eingestreuten Platzfiguren unmotiviert und zufällig" erscheinen.[254] Die vorliegende städtebauliche Analyse hat jedoch aufgezeigt, dass es sich bei Planfestlegungen nicht um zufällige Entscheidungen handelt. So fehlt Kieß die Perspektive, dass das von Ingenieuren geprägte Kommissarium keinen Auftrag für einen repräsentativen Stadterweiterungsplan zur Veranschaulichung weder preußischer noch bürgerlicher Machtrepräsentation erhielt. Vielmehr handelte es sich um einen limitierten Planungsauftrag[255] mit behördlich organisierten Planungs- und Genehmigungsverfahren, der unmittelbarer politischer Kontrolle unterlag und vor allem von der Rücksicht auf die Grundeigentümer sowie einer ungewissen Zukunft geleitet wurde. Es handelt sich demnach um einen aufgabenbezogenen Plan auf Basis technischer Anforderungen, um den Bevölkerungszustrom und das damit notwendig Wachstum der Stadt eher zu verwalten statt zu gestalten.[256] James Hobrecht übernimmt die Leitung zur Erstellung eines Bebauungsplans mit Minimalanforderungen[257] unter hohem zeitlichem und politischem Druck. Deshalb entwickelt das Kommissarium unter Hobrechts Leitung funktionale Entwurfsprinzipien und stadträumliche Typologien für die Erweiterungsplanung, die Zusammenhänge zur preußischen Verwaltungs- und Städtebaugeschichte aufweisen.

Preußische Referenzen: Organisationsstruktur und Vorgängerbebauungspläne

Bisherige Forschungen betrachteten den Bebauungsplan von 1862 zwar als Meilenstein der Berliner Stadtplanung und setzten ihn in eine historische Abfolge mit der in diesem Ausmaß größten Berliner Gesamtstadtplanung[258] von Peter Joseph Lenné. Eine detaillierte städtebauliche Untersuchung zu den

[252] Hobrechts praktische Tätigkeit während und nach dem Studium umfasste Beschäftigungen als Straßenbaumeister bei der Kreuz-Küstrin-Frankfurter Eisenbahn und Prüfungsarbeiten von Hochbauten als Baumeister im Königlichen Polizeipräsidium von Berlin. Vgl. Strohmeyer 2000 S. 42 und Kieß 1991, S. 233

[253] Kieß 1991, S. 233

[254] Kieß 1991, S. 233

[255] In dem Begleitschreiben von Minister Holtzbrinck wird die Limitation der Planung und des Planwerks von 1862 betont. So habe der Plan „zunächst nur die negative Bedeutung , daß das darin zu Straßen und Plätzen bestimmte Terrain nicht bebaut werden darf. [...] Der Plan weist nur die Baufluchtlinien nach." Holtzbrinck 1862, Bl. 186-190

[256] Vgl. Albers 2006

[257] Zur flexiblen Umsetzung und Finanzierung des Straßensystems berichtet Minister Holtzbrinck im gleichen Bericht von einem Modell, welches von einer privatwirtschaftlichen Erschließung ausgeht und nur bei zunehmenden Verkehr die öffentliche Hand in der Pflicht beim Straßenbau sieht.

[258] Vgl. „Projectirte Schmuck u. Grenzzüge von Berlin mit nächster Umgegend" (1840) von Königlichen Gartendirektor Lenné

Zusammenhängen zwischen den Referenzen und dem Plan liegt jedoch bisher nicht vor. Geist und Kürvers kommen nach einer kurzen städtebaulichen Betrachtung zu dem Schluss: „Die endgültige Fassung [des Bebauungsplans] von 1862 spiegelt auch seine Entstehungsgeschichte."[259] Sie verweisen damit auf die Ursprünge der Erweiterungsplanungen zu Beginn des 19. Jahrhunderts mit der Schmidt-Planung von 1830, dem ersten Berliner Bebauungsplan. Das Komissarium übernimmt die Planunterlagen von Schmidt und Lenné und baut auf diesen Grundlagen auf.

Das inselartige Planwerk von 1862 beruht auf der von Schmidt angelegten Systematik der Abteilungen, wie Geist und Kürvers bereits 1980 darlegten. Die vorliegenden Untersuchungen zeigen ebenfalls auf, dass die Abteilungspläne von 1862 kontinuierlich auf dieser zu Beginn des 19. Jahrhunderts entwickelten Systematik aufbauen und sie fortschreiben. Zusätzlich wurde jedoch auch während der Analyse des Planwerks deutlich, dass die Planerstellung in der Tradition der Verfahren der Preußischen Flurneuordnung[260] stand. Lediglich die drauffolgend gedruckten Übersichtskarten von 1862 sowie weitere Situationsplänen[261] harmonisierten die einzelnen Abteilungen zu einem Gesamtbild.

Zwischen 1852 und 1858 wurden in diesem Zusammenhang die ursprünglichen fünf Abteilungen für die Bebauungsplanung auf 14 bzw. 15 Abteilungen[262] neu aufgeteilt und flächenmäßig deutlich erweitert. Hauptakteure dieser Überarbeitungsstufe waren der Bauinspektor Heinrich Julius Köbicke und der Geheime Regierungsbaurat Rothe[263] im Berliner Polizeipräsidium.[264] Entgegen der bisherigen Auffassung, dass nur 14 Abteilungen „Teil des ursprünglichen Bebauungsplans"[265] waren, wird bei vertiefender Betrachtung des Planwerks klar, dass auch die am 26.07.1862 als Teilplan genehmigte[266] und nachträglich dem Bebauungsplan als Abteilung XV (Königsstadt und Stralauer Viertel) zugeordnete Planung des Kommissariums für das Stralauer Viertel als Abteilung mitgezählt werden muss. Die besondere Lage des Stralauer Viertels außerhalb der Stadtmauer, aber innerhalb der Akzisemauer, begründet wahrscheinlich den Sonderstatus bei seiner Bearbeitung.

Der segmentierte und teils ungeordnete Charakter der Planung unterscheidet sich jedoch deutlich von den auf Symmetrie und Proportion angelegten barocken Erweiterungsplanungen der Friedrichstadt von 1688 und den Einzelplanungen von Lenné in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Degegen existieren neben der Abteilungsstruktur auch in den städtebaulichen Konzepten deutlich mehr Überschneidungen

[259] Geist undKürvers 1980, S. 501
[260] Die in Folge der preußischen Reformen angeschobenen Separationsprozesse von Grund und Boden führten zu sogenannten Gemeinheitsteilungen, eine Art der Flurbereinigung. Landwirtschaftliche Grundstücke werden seit 1821 in Preußen durch diesen landesrechtlichen Vorgang neu aufgeteilt, welcher durch Separationskarten bzw. Broullionkarten dokumentiert wird. Weitere Informationen zur Neuaufteilung der Flurstücke findet sich in Lütge 1981. Siehe hierzu auch Geist/Kürvers 1980, S. 468 und 485
[261] Es erschienen die Übersichtspläne von Boehm (1862, 1865), Sineck (1863, 1882) und Liebenow (1867) hauptsächlich in den Verlagen Kraatz, Schropp und Reimer.
[262] Die Stralauer Vorstadt wird erst im Laufe der Bebauungsplanung als eigene und damit 15. Abteilung ausgewiesen.
[263] Ebenso wie zu seinem vollständigen Namen sind auch zu seinem Leben und Wirken keine Informationen bekannt.
[264] Vgl. Geist/Kürvers 1980, S. 464-469
[265] Vgl. Lubowitzki 1990, S. 108
[266] In dem Begleitschreiben von Holtzbrinck vom 18.7.1862, Bl. 177-190, wird die Zugehörigkeit des Strahlauer Viertels zu den Abteilungen bestätigt: »Nachdem die Bearbeitung des neuen Bebauungsplans für Berlin und dessen Umgebungen gegenwärtig auf dem ganzen, für die Bebauung ausersehenen Gebiete beendigt worden ist, gestatte ich mir Eurer Königlichen Majestät die aus dieser Bearbeitung hervorgegangenen Entwürfe für die Abtheilungen II, IV, V Section 1, 2 und 3, VI, IX, X Section 1 und 2, XI, XII, XIII Section 1 und 2, XIV und das Stralauer Viertel zur allerhöchsten Prüfung und Feststellung allerunterthänigst vorzulegen«. Damit wird auch der Darstellung auf dem handcolorierten Plan von 1861/62 entsprochen. Dort wird das »Stralauer Viertel« zwar wie die anderen Abteilungen farbig eingezeichnet, aber nicht als eigenständige Abteilung bezeichnet.

zwischen der Schmidt-Planung von 1830 und der 1862er Planung. Das Kommissarium war sehr stark an die Bestandsplanungen Schmidts und Lennés gebunden. Während nicht genehmigte Planungen wie die Entwürfe von Schinkel oder und die im Projektstatus verhafteten Schmuck- und Grenzzüge vermutlich geringen Einfluss auf das neue Kommissarium hatten, waren die bereits genehmigten Planungen, wie die Urban Schlächterwiesen oder Generalszug von Lenné von bindender Wirkung. Auch die große Bedeutung der Planungen Lennés, die das Kommissarium integrierte, konnte im Rahmen der Plananalyse herausgestellt werden. Die städtebaulichen und landschaftsarchitektonischen Entwürfe von Schinkel und Lenné stellen einen Höhepunkt königlich preußischer Stadtbaukunst dar. Deren repräsentatives Entwurfsprinzip steht im starken Gegensatz zu Hobrechts funktionalen Entwurfsprinzipien, die im Rahmen der vorliegenden Arbeit herausgearbeitet wurden und im Folgenden näher erläutert werden. Dass sich dabei der Stellenwert von „Form und Schönheit" zwischen der ersten Hälfte und der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts deutlich unterscheidet, zeigt die funktionale Auffassung des Kommissariums und Hobrechts.

Zwar bezeichnet Hobrecht den Bebauungsplan von 1862 als „aufgezeichnete Polizeiordnung"[267] und nicht als Entwurfsplan.[268] Er missbilligt das Gefällige, d. h. Symmetrie, Gleichmäßigkeit und Ordnung auf dem Situationsplan seien „architectonische Arrangement[s] eines Bebauungsplanes [...] von untergeordneter Bedeutung". Darüber hinaus seien Form und Schönheit „das Produkt der individuellen Empfindung und der persönlichen und p r i v a t e n Initiative." (Hervorhebung im Original)[269] Der Fokus des Plans wurde wie von Hobrecht auch seitens der Behörden, wie den Instruktionen des Ministers von der Heydt zu entnehmen ist, auf die Funktionsfähigkeit der zukünftigen Stadt gerichtet. Bestimmende Bedingungen waren rasantes Bevölkerungswachstum, unregulierter Baufortschritt und daraus hervorgehender politischer Handlungsdruck. Der Plan muss demnach als Höhepunkt eines funktionalen Verständnisses einer Stadterweiterung und Abkehr von repräsentativer Machtrepräsentation verstanden werden. Er ist ein Instrument der frühen Anpassungsplanung vor der Entstehungszeit der Disziplin der Stadtplanung und erschafft und schreibt funktionale Entwurfsprinzipien und stadträumliche Typologien fort, wie anhand der morphologischen Analyse des Plans deutlich wurde.

Preußische Strukturelemente

Geist und Kürvers erfassen die Strukturelemente des Bebauungsplans von 1862 – laut eigener Angabe „ganz grob" – in folgender Reihenfolge: Äußere Ringstraße, Chausseen, Quartiere, Quartiersplätze und Lagerplätze am Wasser, Straßenhierarchie aus Ringstraße-Verbindungsstraße-Nebenstraße,

[267] Indirektes Zitat von Hobrecht nach Architekten-Verein zu Berlin 1870 S. 388
[268] Der Bebauungsplan im Sinne einer Polizeivorschrift „muss [...] auf die Forderungen der Schönheit und künstlerischen Disposition verzichten." Die Herstellung eines funktionalen Stadtnetzes und »brauchbarer« Baustellen sind nach Hobrechts persönlicher Überzeugung das Ziel der Stadterweiterungsplanung von 1861 – zumindest wie er sie in dem für das Ministerium erstellten Erläuterungsberichten und vor Kollegen im Architektenverein darstellt. Gestaltungsfragen im Sinne von qualitätsvollen Freiräumen und städtebaulicher Atmosphären sieht er in der Zuständigkeit von privaten Bauherren. Architekten-Verein zu Berlin 1870 S. 388
[269] Indirektes Zitat von Hobrecht nach Architekten-Verein zu Berlin 1870 S. 388

rechtwinklige Baublöcke. Geist und Kürvers benennen zu diesen Entwurfselementen des Bebauungsplans mehrere Referenzen, teils mit und teils ohne Belege:[270]

1. die durch das Ministerium instruierte Friedrichstadt[271],
2. mutmaßlich die Pariser Boulevards[272],
3. die Entwürfe von Lenné für das südwestliche Stadtgebiet[273] und
4. die „von Hobrecht bearbeiteten Abteilungen" vor bzw. nach der Reise zum Studium der Kanalisation.

Durch eine morphologische Untersuchung des Bebauungsplans von 1862 in Verbindung mit den Erläuterungsberichten konnten die bisher entdeckten Strukturelemente des Plans von Geist und Kürvers bestätigt und deutlich differenzierter betrachtet werden. Diese Strukturelemente stellen sich als wiederkehrende Motive der Planung dar. Im Rahmen der vorliegenden Forschung können die von Geist und Kürvers aufgezählten Referenzen bestätigt und um die folgenden Punkte konkretisiert und ergänzt werden:

1. Die Dokumentenanalyse bestätigt die Dominanz des Friedrichsstädtischen Vorbilds[274], von Hobrecht selbst formulierte Richtwerte für die Platzdistanzen können in der Friedrichstadt nachgewiesen werden und die Platz- und Blockgeometrien[275] der Friedrichstadt haben darüberhinaus einen Einfluss auf die Erweiterungsplanung.
2. Ein Zusammenhang zu den Pariser Boulevards wurde nur durch die Reisebeobachtungen Hobrechts unter Punkt 4 ersichtlich. Hobrecht selbst spricht sich gegen ein Straßenbreiten nach Pariser Vorbild aus.[276]
3. Ein deutlich größerer Teil der Erweiterungsplanung als bisher angenommen wird durch die Entwürfe Lennés im Süden des Plangebiets geprägt.
4. Der Einfluss der Reise Hobrechts basiert überwiegend auf städtebaulichen Beobachtungen in London und Paris, weniger auf technischen Überlegungen zur Entwässerung.
5. Die Kreis- bzw. Sternplätze[277] der Bebauungsplanung von Schmidt finden sich als Typologie im 62er Bebauungsplan wieder. Im Zuge der Revisionen nach 1862 werden diese Sonderformen der Platzgestaltung ersatzlos gestrichen.

---

[270] Vgl. Geist/Kürvers 1980, S. 501-504

[271] Geist/Kürvers betonen die immer wieder in den Quellen zitierte Berliner Friedrichstadt als Bezugspunkt mit den "Ausgangsgrößen, auf die sich alle Entwerfer, Kommissionen, und Gutachter berufen". Straßenquerschnitte und Platzdimensionierungen beziehen sich auf die "einzige regelmäßige feudalabsolutistische Berliner Stadtteilplanung." Vgl. Geist/Kürvers 1980, S. 501, auch Kieß (1991) formuliert diesen Zusammenhang.

[272] In Folge des ausdrücklichen königlichen Wünsches die nordwestliche äußere Ringstraße auf die Kuppel des Charlottenburger Schlosses interpretieren Geist/Kürvers, dass „möglicherweise haben die Pariser Boulevards hier als Vorbild gedient." Geist/Kürvers 1980, S. 502

[273] Geist/Kürvers grenzen dies auf den Bereich zwischen Wittenbergplatz und Südstern ein. Vgl. Geist/Kürvers 1980 S. 502

[274] Die Berliner Friedrichsstadt wird als direktes Vorbild der Stadtplanung herangezogen und als solches sogar eigens in den Instruktionen erwähnt Vgl. von der Heydt 1859; Hobrecht 1860, Bl. 102; Hobrecht 1861a, Bl. 26;, Holtzbrinck 1862, Bl. 183; von der Heydt 1862, Bl. 2.

[275] Besondere Charakteristik ist die schachbrettartige Blockrandbebauung (20x30 Ruthen/75x113 Meter).

[276] Für die unbegründete Aussage von Düwel/Gutschow, dass der Berliner Bebauungsplan „zweifellos" von den Pariser Plänen Haussmanns „inspiriert" wurde, finden sich außerhalb der Interpretation der Pläne keine Belege. Vgl. Düwel/Gutschow 2005, S. 39. Insgesamt votiert Hobrecht sogar gegen ein Pariser Straßenmodell mit „maßlosen Breiten". Hobrecht 1861a, Bl. 26

[277] Auch das „Rondell" in der Friedrichstadt von 1688 steht in diesem Zusammenhang. Grundidee ist es, den Verkehr an der Kreuzung von Wegeverbindungen zu vermitteln.

6. Das Köpenicker Feld – die Luisenstadt – spielt als unmittelbar erlebbare Stadtentwicklung eine wichtige Rolle: Sowohl Schmidts rasterartige Block- und Platzstruktur mit öffentlichen Gebäuden als auch die ausgeführte Planung von Lenné einer stadträumlichen Figur aus öffentlichen Räumen, künstlichen Kanälen und Blickachsen fanden dort statt und bilden ein Anschauungsobjekt für die Experten des Kommissariums.

Das Kommissarium verfügt mit dem Friedrichstädtischen Vorbild über klare Richtwerte zur Dimensionierung der Stadterweiterungsplanung und mit der Luisenstadt über einen Anhaltspunkt zum aktuellen Bedarf von gewerblichen und privaten Bauherren. Nicht zuletzt sollte auch die Formensprache des Städtebaus in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts als Zeitgeist Beachtung finden. Lennés Entwurf mit Blickachsen entlang von geometrisch gestalteten Straßen- und Wasserzügen, die damit oft verbundene zentrale Positionierung von öffentlichen – zu dieser Zeit besonders militärischen – Gebäuden im öffentlichen Raum und eine facettenreiche Grünraumentwicklung um das bestehende Stadtgebiet herum sind die Kernmerkmale der Stadterweiterung bis zum Beginn der 50er Jahre.

Das Kommissarium entwickelt aufbauen zu diesen Referenzen funktionale Planungsprinzipien zur Stadterweiterungsplanung, die auf den Bestand – das Eigentum der Grundbesitzer und bestehende Wegeverbindungen –ausgerichtet sind. Die Analyse der Erläuterungsberichte von Hobrecht in Beziehung zu den Abteilungsplänen brachte einen bis heute für die Disziplin der Stadtplanung bestimmenden Arbeitsschritt bereits 1860 zu Tage: die Abwägung öffentlicher und privater Belange. Es wurde deutlich, dass grundsätzlich Straßenführungen und Platzierungen öffentlicher Räume im Zusammenspiel mit dem Zuschnitt von privatem Bauland dezidiert von Hobrecht als Kommissarius abgewogen wurden.[278] Eingebettet in den zeitgenössischen Kontext – institutionelle Umbrüche und Verwaltungsreformen in Folge der Märzrevolution von 1848/49 – herrscht dabei auch unter dem Verständnis von Planung die Dualität zwischen Freiheit und staatlicher Regelung vor. Einschränkungen und Belastungen für private Grundeigentümer werden von Hobrecht und dem Kommissarium stets aus pragmatischen und finanziellen Gründen umgangen, auch im Glaube an die liberalen Kräfte einer privatwirtschaftlichen Stadterweiterung. In diesem Sinne entwickelt das Kommissarium städtebauliche Entwurfs- und Planungsprinzipien, die gestalterische und vermittelnde Anforderungen miteinander verbinden.

Das Erbe von Schmidt und Lenné im Bebauungsplan von 1862

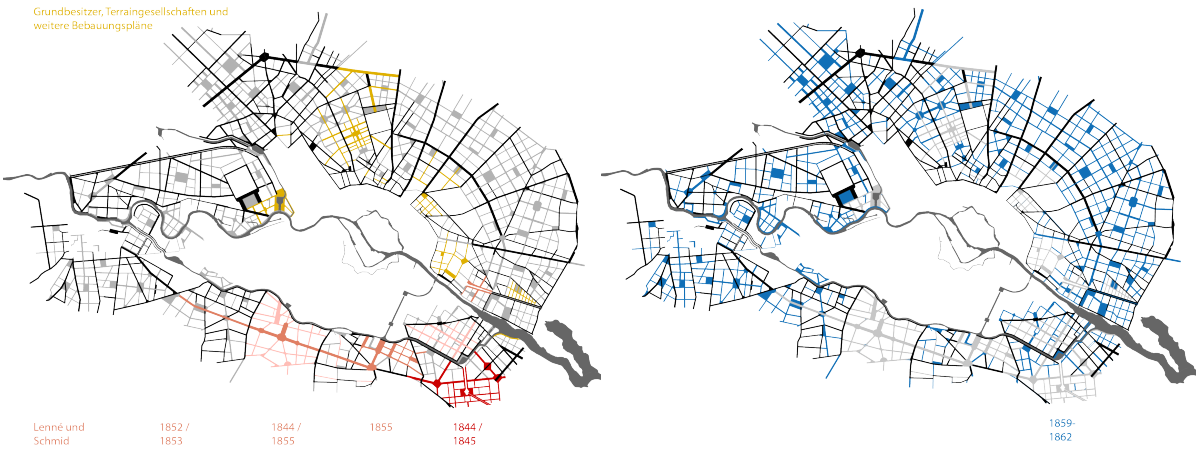
Neben den preußischen Vorbildern des Städtebaus übten bestehende Vorplanungen– teils auf Grundlage bestehender Ideen oder rechtsverbindlicher Genehmigungen – einen besonders großen Einfluss auf die Erstellung des Plans ein. Geist und Kürvers beschreiben sehr zurückhaltend die Urheberschaft des südlichen Abschnitts der äußerlichen Ringstraße, obwohl durch die vorliegende Untersuchung deutlich wurde, dass es sich um hineinkopierte Entwürfe Lennés handelt:

[278] Die Verhandlungen mit den privaten Grundstücksbesitzern unterstützen Hobrechts zurückhaltende Entwurfsplanung, denn er empfindet die Verhandlungen als „unfruchtbare Arbeit“. Hobrecht 1860, Bl. 93

„Der südliche Abschnitt vom Wittenbergplatz bis zum Südstern mit seiner abwechslungsreichen Platzfolge, trägt noch ganz die Handschrift von Lenné und repräsentiert den durch ihn aus der Gartenbaukunst entwickelten Formenapparat mit baumbestandenen Plätzen, Promenaden und Kanälen"[279].

Im Rahmen der Untersuchung und Recherche konnte nachgewiesen werden, wie auch die Bebauungspläne von 1851/57 belegen, dass Lenné im Rahmen der Schmidt'schen Sectionen weiterarbeitet.[280] Entgegen der Annahme bisheriger Forschungsarbeiten sind die Einflüsse von Lenné auf den Bebauungsplan von 1862 umfassender.[281] So wird Hobrecht immer wieder zugeschrieben, dass er die Abteilungen I, III, VII, IX, X und XI „selbst" entwarf.[282] Dabei konnte nachgewiesen werden, dass der Bereich zwischen Wittenbergplatz bis Kaiser-Friedrichplatz und darüber hinaus sogar bis zur Spree zumindest ihren Ursprung in der Planungshistorie von Lennés zu finden sind. Sie sind Teil der im gesamten Stadterweiterungsgebiet vorhandenen prägnanten Einzelmotive mit landschaftsarchitektonischer Handschrift. Sie beruhen auf integrierten Vorplanungen und stellen städtebauliche Planfiguren dar, wie die Promenadenplätze am Urbanhafen oder die Sternplätze in Abteilung IX/XI. Sie verweisen auf vorausgegangene Entwürfe oder eine enge Verwandtschaft mit den Ideen von Schmidt und Lenné. So stellte sich im Rahmen der Forschungen der Lennesche Einfluss auf den Bebauungsplan von 1862 umfassender heraus, sodass sich klarere Zuordnungen der Entwurfshandschriften im Erweiterungsplan herauskristallisieren. Gerade im Südosten in Abteilung I werden Grün- und Freiraumelemente positioniert, die nicht nur von dem Duktus der Formensprache mit den Boulevardplätzen und der Ringstraße große Ähnlichkeit zu Lennés Formensprache[283] aufweisen, sondern auch durch einen recherchierten Briefwechsel zwischen Lenné und dem König[284] nun belegt werden können. Damit ergibt sich folgende Neuaufteilung:

[279] Geist/Kürvers 1980, S. 502
[280] »Charte von demjenigen Theile Section IV des Bebauungsplanes von den Umgebungen Berlins welcher zwischen dem Halleschen und Potsdamer Thore belegen ist« im Gehmeinen Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz.
[281] Vgl. Geist/Kürvers 1980, Lobowitzky 1990 und Kieß 1991
[282] Kieß 1991, S. 230
[283] So finden sich nur dort verschiedene begrünte Platzflächen, mittig angeordnete Straßengrünstreifen und Uferbereiche, während die öffentlichen Plätze im Erweiterungsgebiet sonst ohne Schraffuren und Details dargestellt werden. Ähnlich verhält es sich mit den Urban-Schlächterwiesen, die Lenné eindeutig zugeordnet werden können.
[284] Durch die Entdeckung einer Bleistiftskizze von Friedrich Wilhelm IV. zur Erweiterung von Lennés Planungen im »Bebauungsplan für das Cöpenicker Feld« (1841) konnte ein Zusammenhang zu Lenné entdeckt werden. Der Entwurf einer repräsentativen Anlage und einem königlich beauftragtem Hafenbecken bzw. Badebassin auf dem Gebiet der späteren Abt. I gehen auf ein nicht verwirklichten Plan von Lenné von 1844/1845 zurück. Vgl. Günther/Harksen 1993, S. 116-117



Während die linke Darstellung des Bebauungsplans von 1862 die bereits bestehenden Planungen von Grundbesitzern, Terraingesellschaften und privaten Bauherren einerseits und die erweiterten Vorplanungen von Lenné wie Schmidt andererseits farblich herausstellt, werden in der rechten Abbildung die vom Kommissarium festgelegten Struktur von 1859 bis 1862 hervorgehoben. Es zeigt sich einer entwurfliche Handschrift des Kommissariums, die öffentliche Räume konzentrisch um das Stadtgebiet herum verteilt. Quelle: Eigene Darstellung

Das Kommissarium führt neben der Integration vorausgegangener Planungen in der städtebaulichen Tradition Lennés die Ausrichtung von Straßen auf herausragende, öffentliche Bauwerke fort. Diese Blickachsen sind jedoch bedingt. Sie orientieren sich kaum am Bestand, sondern nur an potentiellen Standorten repräsentativer Bauten für die keine Planungen vorliegen. Ebenso werden Hafen- und Kanalanlagen nicht als bloße technische Infrastrukturen, sondern auch als städtische Promenaden im Zusammenspiel mit der umgebenden Stadtgestalt in der Tradition Lennés geplant. Die im Rahmen der Analyse herausgestellte ästhetische Gestaltung von Becken und Kanälen kann auch als eine Fortschreibung preußischer Stadtbaukunst eingeordnet werden. Damit kann festgestellt werden, dass der Bebauungsplan

- unmittelbar durch prägnante Einzelmotive geprägt ist, die auf den Entwürfen von Lenné und Vorplanungen privater Baugesellschaften[285], wie der Waaren-Credit-Gesellschaft, beruhen bzw. vollständig integriert werden, und darüber hinaus Bestandsstraßen und -gebäude integriert.[286]
- mittelbar durch die Formensprache und städtebaulicher Gestaltungsprinzipien vorausgegangener Planungen von Lenné und Schmidt beeinflusst wurde.

Besonders die Vorplanungen von Lenné und die Planungen der Terraingesellschaften schaffen zusammenhängende Platzfiguren ohne Bezüge zur Gesamtstadt, die sich durch ihre Symmetrie und Dimension auszeichnen, wie die in die Erweiterungsplanung hineinkopierten Hafen- und Promenadenplätze an den Urban Schlächterwiesen oder die Platz- und Promenadenanlagen der Waren-Credit-Anstalt. Im Gegensatz zu diesen Einzelentwürfen folgt der Plan von 1862 dem Modell eines primären Erschließungssystems für die Gesamtstadt, welches durch ein Muster von Freiräumen ergänzt

[285] Vgl. Geist/Kürvers 1984, S. 145
[286] Ernst Heinrich (1960) belegte bereits den Zusammenhang zwischen den Planzeichnungen und dem Bestand von Wegen, Chausseen und Bauwerken. Siehe hierzu auch Geist/Kürvers 1984, S. 145

wird. Es entsteht ein unregelmäßiges Stadtmosaik, welches sich radial um das alte Zentrum Berlins anordnet und zwischen bestehenden Planungen und dem Bestand vermittelt. Der Plan diente dabei vor allem zur Sicherstellung der Erschließung von Bauland und nicht als Repräsentationsinstrument. Er vereint an diesem Wendepunkt von preußischer Stadtbaukunst zur strategischen Ausrichtung des Städtebaus vergangene und zukünftige Prinzipien städtebaulicher Gestaltung.

Städtebauliche Motive des Kommissariums

Im Rahmen der Auswertung der Erläuterungsberichte konnten die Prioritäten des Kommissarius Hobrecht direkt nachgewiesen werden, dass er das „Zweckmäßige" als Gebot in den Vordergrund stellt, insbesonders mit „der zweckmäßigen durch das öffentliche Interesse gebotenen Lage seiner Straßen"[287]. Er begründet seinen Standpunkt mit den unvermeidlichen Einschränkungen und Belastungen für private Grundbesitzer, deren Parzellen für Bebauung freigehalten werden müssten. Dieser Grundsatz prägt die Arbeit des Kommissariums und führt zur Anpassung städtebaulicher Grundformen – wie Straßenachsen, Idealplätzen und regelmäßiger Einzelblöcke – durch Flexibilisierung und Funktionalisierung. Deshalb nutzt die vorliegende Forschungsarbeit den Begriff des Motivs, um die städtebaulichen Prinzipien der Planung des Kommissariums zu beschreiben und von den tradierten Formen der preußischen Stadtbaukunst zu unterscheiden. Damit nimmt diese Forschung eine Neusortierung und -bewertung des städtebaulichen Beitrags des Kommissariums von 1862 zum Berliner Stadtgrundriss vor. Die Arbeit des Kommissariums entwickelt keine formalistischen Städtebaufiguren, sondern erarbeitet zum ersten Mal umfassende Entwurfsstrategien als anpassungsfähige Motive der Stadtplanung.

In der vorgestellten Logik des Plans als Konglomerat statischer Bebauungspläne der Vergangenheit und einem anpassungsfähigem Wachstumsgerüst der Zukunft spielen die instruierten Doppelringstraßen eine Sonderrolle. Die historischen Chausseen als ausgebaute Radialen[288] und die Doppelringpromenade zur Verbindung derselben sind **Grundmotive** des Bebauungsplans. Die Ringverbindung entstammt den ministeriellen Instruktionen und findet ihren Ursprung im repräsentativen Städtebau Lennés. Im Bebauungsplan von 1862 wird auf diesem staatlichen Auftrag hin ein konzentrisches Straßensystem aus Transversalen und Radialen entwickelt, welches die Ringstraßen ohne weitere Funktion integriert. Damit wird das bis heute gültige radiale Verkehrskonzept der Stadt festgelegt. Im überwiegenden Teil des Erweiterungsgebietes finden sich demzufolge Ergänzungsverbindungen und hierarchisierte Straßensysteme, die flexibel auf Wachstum reagieren können. Das Kommissarium entwickelt deshalb zusätzlich Diagonalstraßen und rechtwinklige Straßenraster als wiederkehrende Motive der Planung. Durch die Dekomposition des Bebauungsplans und der morphologischen Untersuchung konnten folgende Motive der Planung des Kommissariums unter Leitung Hobrechts zusätzlich zur Aufzählung von Geist und Kürvers herausgearbeitet, teils differenziert und erweitert werden:

[287] Hobrecht 1860, Bl. 101 und 102

[288] Der hohe Bedeutung, die von ministerieller Seite den Radialen zugeordnet wird, geht vermutlich auch auf eine Planungsentscheidung vor der Arbeit des Kommissariums zurück. Denn neben landschaftlichen Besonderheiten, wie der Spree oder dem Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, dienen vor allem die Chausseen auch zur Abgrenzung der einzelnen Abteilungen, die von Bauinspektor Köbicke und Rothe Mitte der 1850er Jahre festgelegt wurden.

- **Motive der Straßenraster und Diagonalstraßen:** Das Kommissarium entwickelte neben dem rechtwinkligen Straßenraster insbesondere diagonale Verbindungsstaßen im bestehenden Raster und über divergierende Raster hinaus, um kürzere Erreichbarkeiten zu gewährleisten.
- **Motiv der Durchmischung von Blockgrößen:** Das Kommissarium verteilt zwischen Innenstadt und Stadtrand Blockgrößen von mehr als zwei und bis zu fünf Hektar für Wohn- und Gewerbezwecke. Nur Blöcke mit Hafenzugang und an den Radialen am Stadtrand werden für Industrieansiedlungen mit mehr als fünf Hektar als angemessen dimensioniert und positioniert.
- **Motiv der Parzellenreihung und Blockrücksprünge**: Das Kommissarium entwirft die Baublöcke rechtwinklig und überlagernd entlang der bestehenden Parzellenstruktur. Durch Rücksprünge der Blöcke entstehen im Straßenraum private Flächen (z. B. für Vorgärten).
- **Motive der Quartiersplätze, Kreuzungs- und Boulevardplätze, Winkelplätze und Zwickel, Hafen- und Uferplätze:** Die vier vom Kommissarium eingefügten Platztypologien bilden ein funktional konzipiertes Stadtraumgefüge im Bebauungsplan von 1862.

Da es sich bei den Motiven des Bebauungsplan von 1862 um flexible Strategien handelt, die auf die Funktionsfähigkeit der zukünftigen Stadt gerichtet sind, soll im Folgenden die Logik der einzelnen stadtbildprägenden Ebenen der Straßen, der Blöcke und des Stadtraums dargelegt werden. Sie zeigen die strategischen Gestaltungsspielräume des Kommissariums auf.

Zur Logik der Straßen

Die rechtwinkligen Straßenraster sowie Diagonalstraßen sind wesentliche, wiederkehrende Motive und die Radialen sowie die Doppelringstraße sind Grundmotive des Bebauungsplans. Aufbauend auf dem Bestandsstraßensystem, dominiert von den historischen Chausseen, werden die zwischen den Radialen aufgespannten Segmente durch Verbindungen funktional ergänzt. Dabei werden bestehende Bebauungen, bedeutende staatliche Einzelgebäude, wie beispielsweise Kasernenanlagen, oder private Planungen, wie die der Waaren-Credit-Gesellschaft, funktional verbunden. Hobrecht konzentriert die Planung des Straßennetzes auf eine bessere Verbindung der bereits bestehenden Anlagen im Stadterweiterungsgebiet. Es kommt darauf an

> *„zwischen diesen vorhandenen Anlagen einzelne Straßensysteme oder Straßen so angemessen einzuschieben, daß sie eine möglichst bequeme Communication zwischen dem Vorhandenen vermitteln, als ein neues allgemeines Projekt für die gesamte Abtheilung gewissermaßen ab ovo zu entwerfen. [...] Von der nachträglichen Durchführung eines practischen und jedem Verkehrsbedürfniß entsprechenden Straßensystems [muss] Abstand genommen werden". (Hervorhebung im Original)"*[289]

Um diese Entwurfsanforderung zu erfüllen entwickelt Hobrecht beispielsweise in den Abteilungen IX und XI verschiedene Straßensysteme, die um die bestehenden Anlagen herum angelegt und verbunden werden. Die Erhaltung eines symmetrischen oder geradlinigen Straßennetzes und die Einheit der Straßensysteme ordnet Hobrecht jedoch den Besitzverhältnissen unter, denn „es würde eine kaum zu

[289] Hobrecht 1860, Bl. 72 und Bl. 93

rechtfertigende Härte"[290] für die Grundstücksbesitzer darstellen ein entsprechendes System entgegen der Grenzen von Grundstücken und Bebauungen durchzusetzen. Die Analysen zeigen, dass das öffentliche Straßensystem vollumfänglich durch das Kommissarium gezeichnet wurde. Im Rahmen der vorliegenden Aufsätze wurde dabei deutlich, dass eine Unterscheidung zu treffen ist zwischen den öffentlichen Teil- und Nebenstraßen als unterstes Glied im Straßensystem und den Erschließungsstraßen innerhalb der privaten Baublöcke. Die Frage der inneren Erschließung der Blöcke war nicht Teil der Planung.[291] Die Logik des Straßenentwurf zeigt stellvertretend für den Gesamtentwurf auch den Umgang mit Eigentum, Finanzierungs- und Verwaltungsfragen in der Planung auf. Die damit verbundenen finanziellen Schwierigkeiten sowie ungeklärten Verwaltungsvorgänge erklärt Assmann:

> *„Findet eine unentgeltliche Abtretung nicht statt, so muß das Straßenland in irgend einer Form erworben werden und die Kosten hierfür würden die aufbringen müssen, welche überhaupt die städtischen Ausgaben zu decken haben, die steuerzahlende Einwohnerschaft. Wo die Städte aber kein besonderes Interesse haben, sich zu erweitern, oder wo ein solcher Zuwachs nicht so wichtig ist, daß er Geldofper rechtfertigt, scheint es billig, daß neue Stadttheile auf eigene Kosten entstehen".*[292]

Vom Kommissarium werden nur im öffentlichen Interesse notwendige Straßen und Plätze geplant und eingezeichnet. Damit zeigt die vorliegende Arbeit auch den bisher wenig beachteten marktliberalen Charakter der Experten der Erweiterungsplanung von 1862 auf. Assmann äußert erst fast 10 Jahre später im Jahr 1871, dass die Festsetzung von Erschließungsstraßen für die Blöcke erforderlich sei, „wenn sie nicht verbaut werden sollen, oder ihre Entstehung dem Zufall Preis gegeben wird"[293]. Die privaten Bauunternehmer würden demnach auch die Erschließungskosten dieser Gebiete tragen. Rückblickend stellt Hobrecht in seiner Rede vor dem Architektenverein 1870 selbst fest, dass diese privaten Initiativen

> *„auch in jeder Weise zu unterstützen [sind] und [...] ihnen bezüglich der Aenderungen im Bebauungsplane jede und unbedingt eine grössere Erleichterung zu gewähren [ist], als es bisher in der Regel der Fall gewesen ist."*[294]

Diese Aussage bestärkt den Eindruck, dass Hobrecht eine Erleichterung in der Erweiterungsplanung gesehen hätte, wenn private Baugesellschaften eine Planung für großflächige Areale übernommen hätten. Dadurch wäre nicht nur ein geringerer Abstimmungsbedarf zwischen den Grundeigentümern und dem Polizeipräsidium notwendig gewesen, sondern auch weniger öffentliche Mittel zum Ankauf von Straßen. Es wird auch deutlich, dass Hobrecht selbst eine weniger detaillierte Stadterweiterungsplanung – nach heutigem Verständnis bis zum Maßstab des Quartiers – favorisiert hätte. Seinem idealen Planungsverständnis folgend wären vermutlich durchschnittlich 50 Hektar große Gebietseinheiten entlang übergeordneter Verbindungsstraßen positioniert und mit wenigen Hauptstraßen durch die staatliche Planung festgelegt worden, die von privaten Entwicklungsgesellschaften beplant und ausgeführt werden. Inwieweit Freiräume eine Rolle in diesen „privaten Quartiere" gespielt hätten, bleibt fraglich. Das Durchsetzungsvermögen der privaten Bauherren, welches eine deutliche Reduktion der öffentlichen Freiräume in den letzten Monaten der Bebauungsplanung verursachte, zeigt auf, dass

[290] Hobrecht 1860, Bl. 94
[291] Die Anlage von „Zwischenstraßen", also Verkehrsstraßen von geringerer Bedeutung, zur Unterteilung der Blöcke wird weder von Hobrecht noch Assmann bis zur Abgabe der Planung 1862 erwähnt.
[292] Assmann 1871, Sp. 101 bis 103
[293] Assmann 1871, Sp. 95 bis 101
[294] Architekten-Verein zu Berlin 1870, S. 388

Hobrechts Idealvorstellung einer möglichst zurückhaltenden Stadterweiterung der öffentlichen Hand weniger Freiräume im Ergebnis hervorgebracht hätte.

Das Kommissarium definiert somit eine vollständige Planung des Straßennetzes „von öffentlichem Interesse" außerhalb der weiter zu erschließenden Baublöcke. Während sich der Entwurf des Stadtnetzes maßgebend aus den bestehenden Bedingungen – Wegeverbindungen, Parzellengrenzen, staatliche Einrichtungen, private Baugebiete – ergeben, bietet der Straßenquerschnitt die größten Gestaltungsspielräume der öffentlichen Hand, die das Kommissarium jedoch nur mit einer Grüngestaltung diskutiert. Aufgrund fehlender Gesetze und Grundlagen kann sie diese jedoch nicht durchsetzen.

Zur Block- und Parzellenlogik

Werden die ministeriellen Anforderung[295] mit dem starken Bezug der Planung auf bestehende Feldwege, Chausseen und bestehenden Straßenverbindungen verschränkt, ergeben sich in der Regel trapezförmige Blöcke für das gesamte Erweiterungsgebiet – keine rechtwinkligen Blöcke, wie Geist und Kürvers beschreiben. Der Plan bildet ein Blockmuster, welches sich durch die Unregelmäßigkeit der Vier- und Vielecke, dem Abwechslungsreichtum von vergleichsweise geringen bis ausgedehnten Flächen und sogar der schriftlichen Zuordnung von Block-Systemen auszeichnet. Es entsteht das Bild eines unregelmäßigen Stadtmosaiks, welches sich radial um das alte Zentrum Berlins anordnet. Durch die zentrale Positionierung und die Kombination der Freiplätze mit den entwickelten Rasterstrukturen entstehen Siedlungseinheiten, die Ihren Ursprung in der Friedrichsstadt finden.

Das Zusammenspiel zwischen bestehenden Grundstückgrenzen, Blockzuschnitten und zukünftigen Parzellen wurde anhand der morphologischen Untersuchung besonders gut ersichtlich. Durch die Abhängigkeit der Planungsentscheidungen von den Bestandsparzellen und dem Ziel rechtwinklige Baugrundstücke bereitzustellen, entstehen das wiederkehrende Motiv der teils bemüht wirkenden Blockraster, der Parzellenreihung und der Blockrücksprünge. [296] Durch das Verschneiden von öffentlichen Straßenräumen und privaten Parzellen entstehen private Freiräume[297] als Verbindungselement zwischen öffentlichen Verkehrswegen und Bauflächen der Privateigentümer. Insgesamt verdeutlichte die Analyse, dass Hobrecht in seinem Abwägungsprozess die Parzellenstruktur als primäre Richtlinie für die Straßenführung nutzt und wiederum neu angelegte Parzellen der Gesamtstruktur folgend einfügt. Nur im Falle von Großparzellen nimmt er von der rechtwinkligen Baublockführung Abstand und lässt auch diagonale Begrenzungen oder prägnante Einzelmotive, wie die nie realisierten Sternplätze, zu. Der

[295] Im Rahmen der Dokumentenrecherche konnten auch die Grundsätze der Bebauungsplanung Von der Heydts hinzugefügt werden, die er auch an Hobrecht 1859 so instruierte. Vgl. Von der Heydt 1859, zit. nach Geist/Kürvers 1980, S. 485 – 486. Bauviertel seien demnach „angemessen abzustumpfen" und „spitze oder stumpfe Winkel sind möglichst, kreisförmige oder sonstige krumme Baufluchtlinien überhaupt zu vermeiden" von der Heydt 1862, Bl. 3 und 10

[296] Rückblickend bestätigt Hobrecht, dass die vorhandenen Wege „konserviert" worden sind und sich die neuen Straßen nach den Grundstücksgrenzen in passender Weise „dem Zuge der bestehenden Kopfraine folgen" oder die Grundstücke rechtwinklig durchschnitten werden. Siehe Architekten-Verein zu Berlin 1870, S. 388

[297] Die fehlende Regulierung der Vorgartenparzellen führte zur Kürzung von Grundstücken für einige Eigentümer und zu einem unregelmäßigen Straßenbild bis heute. Die fragmentierten Vorgärten und Grünstreifen sind ein Erbe fehlender Abstimmung beziehungsweise Regulierung aus der Planungszeit der Bebauungsplanung von 1862.

Zuschnitt der Block- und Parzellen verdeutlicht den vermittelnden Charakter der städtebaulichen Planungsprinzipien.

Zur Logik der Plätze

Die Positionierung der Plätze richtet sich primär nach der Hierarchie und der Orientierung des Straßensystems. Der zweite Aspekt betrifft die Ergänzung des vorhandenen Platzgefüges nach einem konkreten Kennwert, der die maximale Entfernung zwischen Plätzen bestimmt. Entlang der inneren und äußeren Gürtelstraße und an Verbindungsstraßen werden Plätze im gesamten Stadterweiterungsgebiet angeordnet.[298] Im Rahmen der Untersuchung konnte nicht nur konkrete Planungsrichtwert zur Verteilung der Quartiersplätze aus Hobrechts Aussagen ermittelt werden, sondern auch durch die morphologische Untersuchung im Erweiterungsgebiet und anhand des Friedrichstädtischen Vorbilds[299] bestätigt und eingeordnet werden. Der Kommissarius stellt fest:

> *»Freie Plätze sind überwiegend in Entfernung von 100 bis 150 Ruthen [377 m bis 565 m] ziemlich gleichmäßig über das ganze Straßennetz vertheilt.«*[300]

Durch die CAD-basierte Auswertung wurde dabei jedoch deutlich, dass das Kommissarium unter der Leitung von Hobrecht die instruierte Vorgabe gerade in der oberen Toleranz sehr großzügig auslegt.[301] Aus Hobrechts niedergeschriebener Diskussion der Platzdistanzen in den Erläuterungsberichten kann ihm als Kommissarius damit eine anvisierte Entfernung von 300 bis 800 Metern zwischen den zu verteilenden Plätzen zugesprochen werden.[302]

Zwar sind die „freien Platze" – von Geist und Kürvers als Quartiersplätze bezeichnet – die prominenteste Platztypologie. Darüber hinaus entwickelt das Kommissarium weitere Formen und Arten öffentlicher Stadträume, die wenig ausgearbeitet, aber anhand der Lage, Form und Verteilung unterschiedliche Funktionen im Stadterweiterungsgebiet zugeordnet werden. Eine gesamtstädtische Freiraumplanung war nicht Teil der Bebauungsplanung von 1862.[303] Der Aussage von Geist und Kürvers, dass die Quartiersplätze „als Grünplätze gedacht sind, denn es fehlen in dem Bebauungsplan jegliche neue Grünflächen"[304], kann nicht bestätigt werden. Im Rahmen der Untersuchung wurde deutlich, dass die Nutzung der „freien Plätze" sowohl vom Kommissarium als auch vom Ministerium bis auf vage Andeutungen unbestimmt blieb.[305] Einzige Festlegung war, dass sie als Potentialstandorte für öffentliche

[298] Hobrecht 1860, Bl. 79 und Bl. 82
[299] Minister von der Heydt gibt die historische Referenz der Entfernungen zwischen dem Opernplatze, Gendarmen-Markt, Hausvogteiplatz und Dönhoff-Platzes "als maßgebend" an. von der Heydt 1862 Bl. 3 Diese Orientierung an den bestehenden Plätzen der Berliner Innenstadt bestätigt Hobrecht rückblickend 1870. Vgl. Architekten-Verein zu Berlin 1870, S. 389
[300] Hobrecht 1860, Bl. 78 und 82
[301] Zwischen dem von Hobrecht formulierten Kennwert und den Distanzen der Plananalyse gibt einen Unterschied von über 200 Metern zur Vorgabe.
[302] Die etwa zeitgleich entstandene Erweiterungsplanung von Cerda in Barcelona arbeitet auf Grundlage einer vergleichbaren Verteilung. Vgl. Magrinya 2008
[303] Durch die morphologische Analyse konnte zwar eine integrierte Logik verketteter Platzflächen ermittelt werden. Sie diente höchstwahrscheinlich nur einem organisatorischen Zweck. Die alphabetischen Platzketten bilden weniger eine städtebauliche Raumeinheit, sondern werden eher für die schriftlichen Planungs- und Abwägungsprozesse benötigt.
[304] Geist undKürvers 1980, S. 501
[305] Lediglich ein Nebensatz verweist darauf, dass auch Grünflächen neben öffentlichen Gebäuden vorgesehen, jedoch nicht eingezeichnet, sind: „Die zu beiden Seiten der Kaserne belegenen Abschnitte würden als öffentliche Parkanlagen zu reservieren sein." Hobrecht 1860, Bl. 88

Gebäude oder Kirchen intendiert wurden. Anhand der Untersuchung wurden neben den von Geist und Kürvers herausgestellten Quartiersplätzen und Lagerplätzen folgende Typologien identifiziert:

- Die **Quartiersplätze** konstituieren sich durch Ihre Lage innerhalb der zentralen Positionierung in einem Straßenraster anstelle eines Baublocks
- Die **Hafen- und Uferplätze** sind Erweiterungen der Hafenbeckenanlagen und werden nur an Kanälen und der Spree positioniert.
- Die **Kreuzungs- und Boulevardplätze** entstehen aus dem Zwischenspiel von Straßenkreuzungen und den Ringpromenaden.
- Die **Winkelplätze und Zwickel** finden Ihren Ursprung in der Vermeidung von spitzwinklig zulaufenden Blöcken.

Während die Quartiersplätze nicht aus dem Erschließungssystem heraus entwickelt sind, eint die Motive der Kreuzungs- und Boulevardplätze sowie Winkelplätze und Zwickel, dass sie aus den Bedingungen der Wegeverbindungen entstehen. Dadurch, dass die beiden Platztypologien in Abhängigkeit vom Zusammentreffen übergeordneter Straßen positioniert werden, um zwischen den Straßen lediglich „zu vermitteln" und „gute Baugrundstücke" herzustellen, entsteht zusätzlich ein willkürlich und wenig komponiert wirkender Plan. Die Positionierung der Plätze erfolgt weniger aus topographischen oder formalistischen Gründen[306], sondern vornehmlich auf Grundlage von funktionalen Entscheidungen – dem rechtwinkligen Ausbau von übergeordneten Kreuzungen – in Verbindung mit monetären Aspekten, wie verwertbarer und kostengünstiger Baugrundstücke.

Städtebauliche Grundlagen der Berliner Quartiere

Innerhalb der Auswertung der Erläuterungsberichte der Abteilungen IX/XI sowie der morphologischen Analyse wurde ein Planungsaspekt identifiziert, der stadtstrukturelle Aussagen zur Organisation und Definition von Siedlungseinheiten zu zukünftigen Stadt aufweist. Wie bereits in der Diskussion erläutert wurde, verzichten die Experten des Kommissariums auf große Stadtachsen für die Stadterweiterung aufgrund eigener Überzeugung und im Kontext der politisch-rechtlichen Planungsbedingungen. Sie fokussieren sich auf erfassbare Stadtplätze verschiedener Typologien, insbesondere dem rechtwinkligen Quartiersplatz. Hobrecht selbst entwickelt innerhalb der Abteilungen kleinräumige Systeme[307], die auf einem Netzwerk von Freiräumen basieren, und verweist indirekt auf die Priorisierung des „kleinen Städtebaus" statt großer Lösungen, denn die

> *„Entwicklung von Linien und Figuren [wird] nur dann einen Werth haben können, wenn das Auge eine solche ganze Figur gewissermaßen mit einem Mal zu überschauen und zu erfassen im Stande ist"[308].*

[306] Es gibt nur einzelne Platzfiguren im Bebauungsplan, die auf die Arbeit des Kommissariums unter der Leitung Hobrechts, zurückzuführen sind und nicht aus den Bedingungen des Straßennetzes und der Blockzuschnitte hergeleitet werden, sondern auch zu einer zusammenhängenden Figur zusammengefügt werden: Die Verkettung von Zwickeln zwischen Baltenplatz und Landsberger Allee und die Sternplatzfigur in Abteilung IX un XI. Beide fallen Revisionen zum Opfer.
[307] Eine ausführliche Beschreibung und Analyse der Hobrechtschen Systeme findet sich im Aufsatz „Die Idee von Quartieren – Planungseinheiten im Bebauungsplan von 1862". Siehe hierzu Hobrecht 1860, Bl. 75 bis 102.
[308] Hobrecht 1860, Bl. 101 und 102

Dazu etabliert das Kommissarium im Bebauungaplan rechtwinklige Straßenraster, die auf die innere Stadt ausgerichtet sind. Sie bieten flexible Gestaltungmöglichkeiten für private und öffentliche Flächen. Innerhalb der Straßenraster erschaffen die vom Kommissarium entwickelten Quartiersplätze – eingefasst durch entsprechende Baublöcke – ein dominantes, konstantes und anpassungsfähiges Gefüge aus Freiräumen und Bauland im gesamten Stadterweiterungsgebiet. Bestehende Gebäude sowie Grenzen sind integraler Bestandteil einer anpassungsfähigen Stadtstruktur. Durch die zentrale Positionierung im Blockgefüge definieren die Quartierspätze einen freiräumlichen Mittelpunkt, der visuell durch die Bewohner vollständig erfass- und erlebbar ist. Das Kommissarium unter der Leitung von James Hobrecht entwickelt auf Grundlage der gesamtstädtischen Raster- und Platzstruktur räumliche und organisatorische Planungseinheiten.

Die vom Kommissarium entwickelten und von Hobrecht diskutierten Systeme zeichnen sich durch ihre Kleinteiligkeit und Anpassungsfähigkeit aus. Die fußgängerorientierten Systeme mit einer übergeordneten Grünraumstruktur charakterisieren sich durch die Quartiersplätze. Sie verleihen den Baublöcken ein Zentrum, um welche sich das Stadtquartier aus mehreren Blöcken, Haupt- und Nebenstraßen gruppieren und zuordnen lässt. Die daraus hervorgegangenen Berliner „Kieze“ und die entwickelte polyzentrische Struktur der Stadt haben ihren baulich-räumlichen Ursprung im Bebauungsplan von 1862. Die Leistung des Kommissariums und seiner Leiter liegt darin begründet, dass sie den Quartiersplatz als städtebaulichen Orientierungspunkt – potentiell auch nachbarschaftlichen Mittelpunkt – und damit als stadtstrukturierendes- und verbindendes Element verteilt haben. Dies entwickelt besondere Relevanz vor dem Hintergrund, dass im Laufe des 20. Jahrhunderts nicht nur Stadterweiterungsgebiete wie das Bayerische Viertel diesem Prinzip folgten, sondern auch die Siedlungen der 1920er Jahre. In Folge dieser Logik der Nachbarschaftsidentität entwickelt sich bis heute auf Grundlage des Quartiersgrundrisses eine Dynamik zwischen lokalen Bedeutungszuschreibungen und Raumeinheiten.

Die Motive und Entwurfslogiken der einzelnen stadtbildprägenden Ebenen machen deutlich, dass der Plan von 1862 als anpassungsfähiges Wachstumsgerüst auf kleinräumiger Maßstabsebene in Zeiten instabiler politischer Gemengelage und wirtschaftlicher Notwendigkeiten angelegt wurde. Sie ermöglichen Modifikationen und erlauben es Planern und Bauherren auf ortstypische Grundstücksgrenzen oder andere Bedingungen Rücksicht zu nehmen. Dabei greifen die staatlichen Experten des Kommissariums preußische Referenzen der Stadtbaugeschichte auf und entwickeln auf dieser Grundlage städtebauliche Kennzahlen, Strukturprinzipien und Organisationseinheiten im Angesicht einer ungewissen Zukunft. Aufschlussreich und bemerkenswert zugleich ist die charakteristische Verbindung von gesamtstädtischen und kleinräumigen Planungsansätzen, die als ein besonderer Beitrag zu den Elementargrundlagen der Städtebaudisziplin zu bewerten ist.

Zwischen preußischer Tradition und modernen Abwägungsprozessen

Im Rahmen der vorliegenden Forschungen konnte festgestellt werden, dass der Bebauungsplan nicht nur große Teile – deutlich mehr als bisher angenommen – früherer preußischer Einzelplanungen in sich vereint. Es werden auch Motive des Plans vom Kommissarium entwickelt, die teils in einer Tradition preußischen Stadtbaukunst stehen, wie die Sternplätze und im weiteren Sinne auch die Kreuzungs- und Boulevardplätze. Auch konkrete Kennwerte der Planung, wie die Verteilung der Plätze folgen nachweislich einem preußischem Schlüssel, der auf die Erfahrungen vergangener Erweiterungsplanungen beruht.

Als verschriftlichte Bauordnung organisiert das zeichnerische Werk die hoheitlichen Vorstellungen von Straßenverbindungen, Grundstücksdimensionen und der Form des öffentlichen Raums in einem Zeitgeist, der hauptsächlich Mindeststandards der Planung und die Abgrenzung öffentlicher von privater Flächen sichert. Auch die anfänglich zurückhaltende Schieneninfrastrukturplanung im Bebauungsplan spiegelt den Zeitgeist einer instabilen politischen Gemengelage und wirtschaftlicher Notwendigkeiten wider. Die übergeordneten Elemente des Straßennetzes, sogenannte Verbindungsstraßen, sind von außerordentlicher Bedeutung für den Bebauungsplan, da deren Festlegung im Zusammenspiel mit der Wahrung der bestehenden Parzellengrenzen die primäre Grundlage für die Planerstellung darstellen. In diesem Sinne offenbart sich der Kommissarius, Baumeister und Vermessungsingenieur James Hobrecht als ein mit europäischer Perspektive agierender Experte für die technische und funktionale Verbesserung der Stadt.

Der Bebauungsplan von 1862 ist zwar ein Negativplan, dessen Hauptaussage die Unterscheidung zwischen privaten und öffentlichen Flächen trifft. Jedoch wäre es unzureichend ihn nur als Straßenplan oder Fluchtlinienplan zu beschreiben, da die morphologische Analyse des Planwerks in Kombination mit den Erläuterungsberichten darüber hinaus entwerferische Kernideen und Strategien hervorbrachte. Die immer wieder von Hobrecht und den Ministern betonten technischen Aspekte, wie Dimensionen, Formen und Verteilungen von Blöcken, Straßen und Plätzen, spielen dabei eine hervorgehobene Rolle. Ihre ausschließliche Betonung lässt sich jedoch auch auf die vorhandene Quellenlage zurückführen, die lediglich auf verwaltungsrelevante Unterlagen aus dem Abstimmungsverfahren zurückgreifen kann. Dass darüber hinaus funktionale sowie gestalterische Aspekte eine Rolle spielen, zeigt die Analyse des vorhandenen Planwerks.

Übergang von der Königlich Preußischen Planung hin zur Kommunalisierung der Planung

Ein deutlicher Bruch mit dem preußischen Städtebau ergibt sich aus der Haltung Hobrechts und der Entwurfsprinzipien des Kommissariums. Fragen der Stadtgestalt – Architektur und Freiräume – fallen laut eigener Überzeugung und Auftrag nicht in die Zuständigkeit des „Kommissariums zur Ausarbeitung der Bebauungspläne für die Umgebung Berlins" und werden explizit in die Zuständigkeit privater Bauherren

verschoben.[309] Die Genese des Planwerks zeigt auf, dass die Abteilungspläne sinnbildlich für den Wandel der Planungshierarchie in Preußen stehen: von der ministeriell gesteuerten und mit königlicher Genehmigung versehenen Planung in einem preußischen Königreich, hin zu einer Verwaltung der Bebauungsplanung in der Zuständigkeit der Gemeinden im Deutschen Kaiserreich. 1862 beantragt Minister Holtzbrinck beim König, die Genehmigung der Revisionen nicht persönlich vom König vornehmen zu lassen, sondern

> *»Bestimmung hierüber bei der Anlage jeder neuen Straße nach Vernehmung des Magistrats und des Polizei-Präsidiums treffen zu dürfen.«*[310]

Dass die Planung damit zunehmend von Seiten städtischer Institutionen geprägt wird, zeigt auch die 1875 stattgefundene Kommunalisierung[311] der Straßen und Plätze. Gleichzeitig erfolgte Übertragung zur Aufstellung von Bebauungsplänen auf die Gemeinden und die Anordnung des Magistrats, dass die Neuvermessung[312] der Stadt auf kommunaler Ebene ausgeführt werden soll. So erscheint die 1830 angelegte Systematik der Abteilungskarten als frühe Ankündigung einer dezentralen Planung. Die Abteilungen konnten dann den entsprechenden Gemeinden übertragen werden. Dies bestätigt die Recherche der Abteilungspläne.[313] Und die verschiedenen Unterschriften von Sesshaft, Assmann und Engel zeigen, dass eine Verschiebung der Arbeitsstruktur der staatlichen Stadterweiterung stattfindet, weg vom gesamtstädtischen Kommissariums, hin zu einer dezentralen Anpassungsplanung. Der gleichzeitige Aufbau von kommunalen Vermessungsämtern in Berlin und den umliegenden Gemeinden, und auch die bereits im Gang befindlichen Verschiebung der Zuständigkeit für Wasserinfrastruktur verstärkt die Kompetenzverschiebung der Planungshoheit von staatlicher auf die städtische Ebene. Damit offenbart der Bebauungplan von 1862 seinen Charakter als Wachstumsgerüst, indem er sowohl gesamtstätische Zusammenhänge zum Ziel hatte, und auf lokaler Ebene über 50 Jahre innerhalb der Abteilungen fortgeführt, angepasst und erweitert werden konnte.

7.6. Plan unter Zwängen, Hindernissen und Verwertungsdruck

So wie sich die Abteilungspläne mit dem Wandel der politischen und administrativen Institutionen anpassten, so lag auch der Wandel der Ausarbeitung der Entwurfsprinzipien vor 1862 und danach im Kontext seiner Zeit begründet. Bisherige Forschungen beachten die Einschränkungen und die geringe Erfahrung des Komissariums dabei zu wenig. Denn Zwänge und Planungshindernisse führten zu einer

---

[309] Bemerkenswert ist, dass die Positionierung von öffentlichen Gebäuden weiterhin persönlich durch den König zu genehmigen ist. Falls ein unbebauter Platz zur Bebauung mit einem öffentlichen Gebäude oder einer Kirche vorgesehen werden soll, wird laut Schreiben Minister Holtzbrincks eine Genehmigung beim König persönlich dazu einzuholen sein. Vgl. Holtzbrinck 1862, Bl. 189

[310] Vgl. Holtzbrinck 1862, Bl. 186-190

[311] Mit Wirkung vom 31.12.1875 wurde die Stadt Berlin Eigentümer aller Plätze – ausgenommen waren nur der Lustgarten, der Opernplatz und der Königsplatz. Durch eine königliche Kabinettsorder vom 01.01.1837 gelangten ab diesem Zeitpunkt alle neu angelegten Straßen ins Eigentum der Kommune. Vgl. Missmann und Klünner 2008, S. 14

[312] Das Gesetz „Betreffend die Anlegung von Straßen und Plänen in Städten und ländlichen Ortschaften" trat 2. Juli 1875 in Kraft. Die Vermessung der Stadt wurde damit zur Aufgabe der Gemeinden, wobei der Berliner Magistrat beim Aufbau von behördlichen Vermessungsämtern sowie der Neuvermessung der Stadt Vorbildwirkung für die umliegenden Gemeinden hatte. 1885 erschienen erste Neuvermessungs-Blätter. Vgl. Matschenz 2000

[313] Ab den 1890er Jahren werden die Revisionen von den Gemeinde-Baumeistern verantwortet und öffentlich in den Gemeinde-Bauämtern vom zuständigen Baurat ausgelegt, wie den revidierten Abteilungsplänen III von 1891 bis 1893 zu entnehmen ist. Den Plänen der zweiten Generation ist äußerlich deutlich anzumerken, dass sie je nach Bauamt unterschiedlich behandelt und gelagert wurden.

funktionalen Ausrichtung des Bebauunsplans, ohne deren Beachtung die Arbeitsweise des Kommissariums und die Logik des Plans nicht verstanden werden kann.

Städtebauliche Motive und Verkehrsverbindungen wurden bereits in der Ausarbeitungsphase des Bebauungsplans eingeschränkt. Die Planung wendete sich damit auch gegen städtebauliche Gesten in der Tradition von Lenné und Schinkel, die bewusste Eingriffe in den Stadtkörper vorsahen. Besonders die Schwierigkeiten mit der „großen Menge in Betracht kommender Interessen" von Anliegern und Interessenten bringen den Kommissarius Hobrecht zu dem Schluss, dass ein „Zustandekommen eines solchen Projects keineswegs als wahrscheinlich angesehen werden kann."[314] Der Straßenquerschnitt wird deswegen in der Regel bei vorhandenen Bestandsbauten an die vorliegende Situationen angepasst. Auch Grundmotive des Plans wie die innere und äußere Ringstraße stoßen förmlich gegen Mauern und stoppen an den bereits errichteten Anlagen und Gebäuden.[315] Die Analysen dieser Forschung belegen, dass die Planverfasser von 1859-1862 nur wenige Spielräume zur Durchsetzung bestehender und Entwicklung eigener städtebauliche Ideen hatten. Die Ursachen für die staatliche Planungsvorgaben[316] und die Einschränkung der Planung sind:

- der politische Druck, möglichst schnell verfügbares Bauland auszuweisen
- der administrative Zwang, die Vorplanungen und genehmigten Vorhaben in den Plan zu übernahmen
- die ökonomischen Zwänge, aufgrund der ungeklärten Entschädigung für abgetretenes Straßenland, die Straßen auf bestehende Grundstücksgrenzen und Wegeverbindungen zu projektieren[317]

Besonders die ökonomischen Zwänge führten zu einer immensen Orientierung am Bestand. Im Rahmen der vorliegenden Aufsätze konnte nachgewiesen werden, dass nur geringe Flächen der Stadterweiterung im Besitz der öffentlichen Hand waren. Der überwiegende Teil befand sich in privater Hand. Die Planung stößt damit wortwörtlich an Grenzen von Grund und Boden im Erweiterungsgebiet. Auch die innere Stadt war nicht Teil der Planung. Daran wird deutlich, dass städtebauliche Maßnahmen am Bestand der gebauten Stadt endeten und das Kommissarium nur mit einer kleinteiligen, anpassungsfähigen Idee zur strukturgebenden Gestalt der zukünftigen Stadt beitragen kann. Deshalb konnten keine Boulevards nach Pariser Vorbild oder Ringstraßen nach Wiener Vorbild aus den Bedingungen der Planung heraus entstehen, sondern vor allem die den Plan dominierenden Plätzen.

Einschränkungen der Motive

Planungshindernisse innerhalb der staatlichen Verwaltung und in der gebauten Umwelt – wie die bereits bestehende Parzellenzuschnitte und Bebauungen – führten zur Einschränkung städtebaulicher Ideen und

[314] Hobrecht 1860, Bl. 93
[315] Nicht nur bereits errichtete Bauwerke stellen ein Planungshindernis dar, sondern auch Gärten und landwirtschaftliche Flächen.
[316] Insbesondere der zuständige Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten August Freiherr von der Heydt äußerte sich 1859 in einem Erlass, der explizite Richtwerte zur Erstellung des Bebauungsplans instruierte. Vgl. Von der Heydt 1859, zit. nach Geist/Kürvers 1980, S. 485 – 486
[317] Vgl. Heinrich 1960, S. 45-47

Herausbildung von Quartiersplätzen und öffentlichen Kleinsträumen, wie den Zwickeln. In Konsequenz der Entwurfsidee wäre ein stärkerer staatlicher Einfluss auf deren Entwicklung aus heutigen Grundätzen der Planung zu legen. Bemerkenswert erscheint daher, dass zwischen Hobrecht, den Verantwortlichen des Kommissariums und dem Ministerium Einigkeit herrscht, dass die Ausgestaltung des öffentlichen Raums und die Realisierung des Straßennetzes in privatwirtschaftlicher Verantwortung liegen. Gestaltungsfragen der Plätze werden auf die Zukunft verschoben:

> *„Wie das zwischen den Baufluchtlinien belegene Terrain einzurichten, insbesondere inwieweit dasselbe den Eigenthümern zur Benutzung als Vorgärten zu belassen oder aber zu öffentlichen Promenaden und Schmuckanlagen zu benutzen sein wird, ist in dem Plan absichtlich nicht angegeben, da die diesfälligen Bestimmungen stets nur nach Maßgabe der bei der Ausführung jeder neuen Anlage obwaltenden Verhältnisse getroffen werden kann."*[318]

Die vorliegenden Aufsätze zeigen auf, dass Planen und Bauen im Bestand für Hobrecht und das Kommissarium nicht darin besteht, modernisierte Verkehrsverbindungen durch Eingriffe in Bestandsbauten und Grundstücksgrenzen vorzunehmen. Die funktionale Planung wird den Interessen der Grundeigentümer nachgeordnet, wie die Beispiele der Straßen- und Platzverlegungen, deren Streichung oder die Einschränkung der inneren Ringstraße zeigen. Resultat sind fehlende Frei- und Grünräume und die bis heute gestörten Straßenverbindung zwischen Prenzlauer Berg und Moabit, Friedrichshain und Neukölln oder Kreuzberg und Charlottenburg. Die verzögerte Kommunalisierung der bestehende Straßen und Plätze in den 1870er Jahren hatte zur Folge, dass sich das Kommissarium während der Revisionsjahre bei der Verlegung von Bestandsstraßen zum Teil mit dem Ministerium und zum Teil mit dem Magistrat abstimmen musste. Dies führte zu einer zusätzlichen Orientierung sowie zum Ausbau bestehender Verbindungen. Die historischen Chausseen in ihrer Radialstruktur wurden mit dem Bebauungsplan von 1862 auch deshalb zur Grundlage des Berliner Straßensystems, welches bis heute seine Gültigkeit beweist.

Die Analyse der Pläne hat auch gezeigt, dass die Erweiterung des Straßennetzes finanziell als privatwirtschaftliche Entwicklung angegangen wird. Sie ist eine pragmatische Konsequenz der vorherrschenden Besitzverhältnisse. Die kommunalen und staatlichen Akteure haben 1862 kaum Flächen in ihrem Besitz, um eigene Infrastruktur- oder Entwicklungsprojekte im Stadterweiterungsgebiet umzusetzen. Deshalb schränkt Hobrecht auch die Möglichkeiten des öffentlichen Raums stark ein:

> *„Ein Bebauungsproject wird daher sich immer so weit zu beschränken haben, daß sich von sämtlichen in ihm enthaltenen Straßen und Plätzen nachweisen läßt, sie seien vom öffentlichen Interesse geboten"*[319]*.*

Zwischen 1860 und 1862 werden entsprechend dieser Einschränkung ursprünglich geplante Plätze und Straßen entfernt, wie im Rahmen dieser Analyse festgestellt wurde. Der Entwurfslogik von Hobrecht folgend wurden die Plätze in Folge der Abwägung zwischen öffentlichen und privaten Interessen gestrichen, da sie einen unverhältnismäßigen Eingriff in die bestehenden Besitzverhältnisse darstellen.

[318] Holtzbrinck 1862, Bl. 186-190
[319] Hobrecht 1860, Bl. 101 und 102

Schemenhaftigkeit als Risiko

Im Rahmen der Diskussion konnte bisher dargelegt werden, dass der Plan als anpassungsfähiges Wachstumsgerüst angelegt wurde, insbesondere für private Investitionen. Einen besonderen Einfluss auf die Stadterweiterung haben bereits während der Planerstellung die beginnende Bodenspekulation und die privatwirtschaftliche Ausführung der Erweiterungsflächen. Ebenso wie den Bau der Straßen plant Minister Holtzbrinck noch im Juli 1862 mit der Realisierung der Plätze durch Privatunternehmer. Nur falls dies nicht zu Stande kommen sollte und der Verkehr – damit ist wahrscheinlich eine generelle Nutzung gemeint – zunehme, erst dann muss die Kommune den Bau von Straßen und Plätzen übernehmen.[320] Diese flexible Auslegung städtebaulicher Grundlagen ermöglicht auch aus der Sicht Hobrechts ausreichend Spielraum, um auf individuelle Anforderungen und Bedürfnisse der zukünftigen Bewohner zu reagieren. Da jedoch keine rechtliche Handhabe existiert, verliert die öffentliche Hand in weiten Teilen Einflussmöglichkeiten. Dieser Offenheit geschuldet wurden Planungskennwerte, wie Platzverteilung, und Flächenkonzepte, wie Ringboulevards und Quartiersplätze, lediglich unverbindlicher Bestandteil der Stadtplanung.

Darauf reagiert das Kommissarium auf der einen Seite mit den bereits beschriebenen funktionalen Entwurfsstrategien. Andererseits wird die Offenheit und Schemenhaftigkeit zum Konzept des Plans. Der Bebauungsplan ist geprägt von zeichnerischen Inkonsequenzen und fehlender Ausdifferenzierung. Die Offenheit des Plans spiegelt sich in allen drei untersuchten Facetten des Städtebaus wieder und eröffnet große Planungsspielräume:

1. innerhalb der Baublöcke, unterstrichen durch die Diskrepanz zwischen der konkreten Vorgabe zur Dimensionierung der Baublöcke gegenüber den eingezeichneten Blöcken, und einer fehlenden Blockerschließung,
2. durch reduzierte Straßenausdifferenzierung[321], besonders auf Haupterschließungsachsen am Stadtrand[322], und
3. durch das fehlende Konzept zur Ausgestaltung der öffentlichen Plätze[323], unterstrichen durch die tolerierte Distanz zwischen Plätzen.

In Bezug auf die zukünftige Bebauung der Stadt hielt sich der Plan bis auf wenige Ausnahmen öffentlicher Gebäude weitestgehend zurück. Platzflächen wie Baublöcke waren zwar staatlich umrissen, die

[320] Holtzbrinck 1862 Bl. 189
[321] Auch auf ministerieller Seite erfährt Hobrechts Ansatz Unterstützung, denn eine Ausgestaltung von Vorgärten, „öffentlichen Promenaden und Schmuckanlagen“ können „nur nach Maßgabe der bei der Ausführung jeder neuen Anlage obwaltenden Verhältnisse getroffen werden.“ Holtzbrinck 1862, Bl. 189
[322] Hobrecht formuliert für Planungen am Stadtrand ausdrücklich, dass „es genügt, wenn die Lage einzelner Hauptstraßen angedeutet ist“ und verdeutlicht die generelle Offenheit des Plans am Stadtrand: „Der nordwestliche Theil dieses Gebiets [der Abteilung X] liegt schon in einer so enormen Entfernung von der Stadt, daß einerseits die Ausarbeitung eines speciellen Bebauungsplanes bei dem Mangel [...] vorhandener Wege, Gebäude etc. unräthlich erscheint, weil ein solches Project gewissermaßen in der Luft stehen würde, andererseits ist eine solche aber auch jetzt nicht erforderlich, da es einer viel späteren Zukunft vorbehalten bleiben kann, wenn die Bebauung bis dorthin vorgeschritten sein wird“ Hobrecht 1861a, Bl. 32
[323] Der Bebauungsplan und die Verantwortlichen erstellen bewusst kein Konzept für das öffentliche Raumgefüge auf, da sie den Bedarf und die Bestimmung dieser zentralen öffentlichen Elemente als nicht vorhersehbar einstufen und in Hoffnung auf spätere tatsächliche Nutzungsanforderungen verweisen. Hobrecht hat zwar klare Vorstellungen zur Ausgestaltung der öffentlichen Plätze, weist diesen Elementen aber in seinen Planaussagen sowie –zeichnungen eine Schemenhaftigkeit zu: „Was in dieser Beziehung auf dem Situationsplan gegeben, kann selbstredend nur den Werth einer Andeutung haben.“ Hobrecht 1860, Bl. 89

tatsächliche Nutzung, Gestaltung und Form standen jedoch unter dem Verwertungsdruck privater Akteure. Konsequenterweise war die Art der Bebauung im Rahmen der Bauordnung frei wählbar. Eine Regulierung der Bautypologien und –strukturen von Planerseite war nicht gewollt oder vorgesehen:

> *„Am wenigsten ist es aber Aufgabe polizeilicher Anordnungen, in die allgemeinen Formen des Lebens einzugreifen und etwa anstatt der Miethskaserne das englische Familienhaus einführen zu wollen; die Bauordnung und der Bebauungsplan haben nur innerhalb des üblichen Herkommens dasjenige festzusetzen, was dem gemeinen Wesen zu dienen hat, im Uebrigen nur den Mißbrauch des Einzelnen zu verhüten."*[324]

Assmann formuliert damit die folgenschwere Einstellung des Kommissariums: Die Bestimmung das Privateigentum im Sinn einer laissez faire Haltung zu stützen und damit der Grundstücksausnutzung viel Freiraum zu bieten, die zu einer ausufernden Dichte der Bebauung bis ins beginnende 20. Jahrhundert führt. Diese Offenheit eröffnete somit Möglichkeiten für private Akteure der Stadtentwicklung und entzog den Planern Einfluss auf die Planung. Die mangelnde Ausdetaillierung des Straßennetzes entzog den Planern die Möglichkeit auf die Erschließung innerhalb der großflächigen Baublöcke Einfluss zu nehmen, sodass sich eine dichte Bebauungsstruktur statt einer durchgrünte Bebauung durchsetzen konnte. Auf diese Weise wird die kleinteilige Erschließung der Blöcke und der kostspielige Ankauf von privatem Land eingespart. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, dass in der Folge ein Mangel an öffentlichen Plätzen sowie Grünanlagen in verschattete Stadtteilen entsteht. Rasenstreifen, Baumalleen oder Vorgärten treten damit auch in die Aushandlungs- und Umverteilungsprozesse. Zuerst zwischen den Interessen der Privatbesitzer und der staatlichen Planer und später gegenüber eines steigenden Verkehrsaufkommens innerhalb eines festgelegten Querschnitts. Rückblickend im Jahr 1870 bestärkte Hobrecht diese Offenheit der Planung und forciert die grundsätzliche Anpassungsfähigkeit als Maxime:

> *„Der Plan ist als durchaus wandelbar und elastisch aufzufassen und hat sich jeder neuen Kombination, welche aus wechselnden Ursachen hervorgeht, zu akkomodiren."*[325]

Deutlich wird Hobrechts Ziel, den Einfluss und die Einbindung privater Baugesellschaften auf und in die staatliche Erweiterungsplanung der Stadt zu verstärken. Die Planungsentscheidungen sind damit auch als pragmatische Konsequenz aus den vorherrschenden Besitzverhältnissen anzusehen. Von besonderer Relevanz ist jedoch die mangelnde Sicherung staatlicher Mindestanforderungen. Das Kommissarium definiert keine städtebaulichen Grenzen, Schutzbereiche oder Priorisierungen gegenüber dieser Offenheit und Anpassungsfähigkeit. Dieser pragmatischen Planungsansatz führt jedoch in Kombination mit der Schemenhaftigkeit des Plans und einer starken Orientierung an den Interessen privater Bauherren zu einem Ungleichgewicht. In den Revisionsjahren unterlagen die staatlichen Planungen dem Investitiondruck von Bauherren, Terrain- und Bahngesellschaften.

Versäumnisse der staatlichen Bebauungsplanung

Nach dem Wegfall des königlichen Repräsentationsanspruches im Stadtraum setzte der Bebauungsplan der sich entfesselnden Industrialisierung und den damit freien Marktmechanismen keine Anforderungen

[324] Assmann 1871, Sp. 89
[325] Indirektes Zitat von James Hobrecht, Vgl. Architekten-Verein zu Berlin 1870, S. 388

entgegen, wie Mindeststandards durch städtebauliche Maßnahmen oder regulatorische Einschränkungen der Baudichte. Mangels geplanter Erschließungsstraßen der überdimensionierten Blöcke und entsprechender rechtlicher Einschränkungen durch die Bauordnung setzt sich die Hoferschließung der Blöcke als prägende Struktur der Stadterweiterung durch. Dazu setzt die staatliche Planung den Blöcken nur minimale Straßen- und Stadträume entgegen. Die Instrumente zur Steuerung einer städtischen Dichte orientierten sich an baupolizeilichen Brandschutzvorschriften[326], aber nicht an einem Idealblock mit grünem Gartenhof. Der Plan von 1862 fundamentierte ein geringes öffentliches Flächenvolumen ohne Qualifizierung für das Erweiterungsgebiet von Berlin, Charlottenburg und deren Vororte. Dies betrifft besonders ein zusammenhängendes Grünraumkonzept und eine integrierte Schienenwegeinfrastruktur.

Großflächige Grünanlagen wie der bestehende Friedrichshain oder die königlichen Parks fehlen ebenso wie eine kleinräumige Sicherstellung von grünen Verbindungs- und Aufenthaltsräumen. Während der Gartenbaudirektor Lenné einen besonderen Schwerpunkt in den vorausgegangenen Erweiterungsplanungen der Stadt auf die landschaftsarchitektonische und gärtnerische Gestaltung der Freiraumgefüge legte, findet sich in der Arbeit des Komissariums keine gesamtstädtische Grünraumplanung. Es existieren lediglich Fragmente, wie uneinheitliche Baumalleen und Platzflächen. Das Resultat der Planung des Kommissariums ist eine Platzchiffre, die keine Unterscheidung zwischen Schmuckplatz, Nutzplatz oder Verkehrsknoten traf.[327] Dieser Aspekt wird deshalb relevant, da das Komissarium unter der Leitung Hobrechts, sogar Teile der gärtnerischen Stadtgestaltung von Lenné übernimmt. Die Grün- und Freiraumplanung beinhaltet hauptsächlich das Bestandsgrün und die Vorgängerplanungen. Während das Straßennetz und die Verteilung der Flächen in den Straßenquerschnitten ein großes Diskussionsthema zwischen den Experten der Planung von 1862 darstellten, war ein öffentliches Gestaltungskonzept der Freiräume kaum relevant, obwohl sie wichtiger Bestandteil des städtischen Versorgungssystems[328] waren. Damit wurde die Chance verpasst nicht nur ein Wachstumsgerüst, sondern auch ein funktionales Gerüst öffentlicher Räume zu integrieren, um Stabilität und zukünftige Spielräume für die unvorhersehbaren Herausforderungen einer dynamisch wachsenden Stadt zu sichern.

Die Erweiterungsplanung findet bis 1862 im Einklang mit der vorhandenen Wasserinfrastruktur und den historisch gewachsenen Handelswegen statt, berücksichtigt überraschenderweise aber nicht bereits parallele Planungen der Eisenbahnstrecken. Besonders überraschend ist diese fehlende Integration einer aufsteigenden Infrastruktur, da sowohl Hobrecht als auch sein Stellvertreter Assmann ihre ersten Tätigkeiten als Baumeister bei Bahnprojekten erwarben und auch Ihre Kollegen Friedrich Eduard Salomon Wiebe und L. A. Veitmeyer ihre Ausbildung im Eisenbahnwesen absolvierten.[329] Zusätzlich existierten zahlreiche Entwürfe von Lenné und weitere Bebauungspläne, die städtebauliche

[326] Assmann bestätigt 1871, dass bei der Stadterweiterungsplanung von 1861 nur feuerpolizeiliche Bestimmungen eine Rolle spielten. Assmann 1871, Sp. 89-90

[327] Hobrecht äußert zwar Gedanken zur Versorgung der Stadtteile mit Grünflächen auf den offenen Plätzen. Diese Freiräume bleiben teils bis zur Jahrhundertwende ungestaltete Markt- und Lagerflächen ohne eine Strategie zur Weiterentwicklung der Gesamtstadt.

[328] Die städtischen Plätze – als Verteilungspunkt von Lebensmitteln, Roh- und Baustoffen oder als Erholungsort – erfüllen innerhalb des Stadtorganismus zentrale Bedürfnisse der städtischen Bewohner.

[329] Hobrecht und sein Stellvertreter Gustav Assmann haben nur wenige Jahre vor ihrer Anstellung im Kommissarium ihre Baumeisterprüfungen abgelegt und verfügen beide über mehrjährige Erfahrungen im Bau von Eisenbahnstrecken. Vgl. Strohmeyer 2000, S. 42 und 51

Lösungsmöglichkeiten für die Verschränkung von Bahn- und Wasserinfrastruktur aufzeigten und die stadtpolitische Bedeutung belegen. Während im Bebauungsplan Hafen- und Kanalanlagen nicht bloß technische Infrastrukturen, sondern auch als städtische Promenaden angelegt wurden, findet sich keine städtebauliche Gestaltungsstrategie für bestehende oder zukünftige Bahnhöfe und damit verbundener Schienenverbindungen. Erst innerhalb der Revisionen werden die Bahnplanungen, abgesehen von den bestehenden Stammbahnen, mit erheblichen Auswirkungen und Anstrengungen Teil des Bebauungsplans. Es befinden sich trotz verzögerter Planungsvorhaben neuer Bahnstrecken zwischen 1850 und 1860 nur schematische, schmale Streckenlinien der Stammbahnen aus den 1840er Jahren. Weder Erweiterungsflächen noch Neubauvorhaben oder eine Abstimmung mit dem geplanten neuen Baublöcken finden sich auf den 1862er Plänen . Auch weil Eisenbahnlinien und Bahnhöfe im Gegensatz zum Wassernetz in privater Hand lagen, findet sich im Bebauungsplan hierzu vermutlich keine Aussagen. Das Kommissarium legte damit 1862 einen Plan vor, der die bereits absehbare und zukünftig entscheidende Infrastrukturentwicklung nicht berücksichtigte.

Auswirkungen

Der Eisenbahnbau brachte erhebliche städtebauliche Auswirkungen mit sich. Die Eisenbahntrassen trugen „zur Deformation ganzer Stadteile“[330] bei. Damit treten nicht nur erstmals Barrieren wie Bahndämme und neue Straßenelemente wie Bahnübergange in einer bisher fußgänger- und fuhrwerkorientierten Stadt auf. Sondern im Interessensausgleich zwischen Grundeigentümern und Bahngesellschaften werden öffentlichen Freiräume und Wegeverbindungen in den Revisionsjahren des Planwerks nach 1862 aufgegeben. Die nachträgliche Einarbeitung sowie der enorme Flächenbedarf bestehender und zukünftiger Bahnprojekte führen zu Blockteilungen. Ebenso werden Straßenrichtungen und Plätze verlegt oder in nicht unerheblichem Maße gestrichen oder verkleinert. Selbst die übergeordnete Entwurfsidee der Quartiere wie auch das Grundmotiv des Plans der Doppelringstraße wurden erheblich unterbrochen, sodass die von Hobrecht stets als Maxime formulierte zweckmäßige, also funktionale, Verbindung der Straßen eine untergeordnete Rolle spielte. Das Kommissarium kann diese Idee, die aus den Macht- und Besitzverhältnissen der Vergangenheit entspringt, nicht durchsetzen.

Die zweckmäßige Führung der Bahnlinien liegt deutlich stärker im öffentlichen Interesse, welches die Experten der Erweiterungsplanung vertreten, als die Errichtung öffentlicher Stadtplätze und Grünräume. Hobrechts Stellvertreter Assmann formuliert erst 10 Jahre nach der Bebauungsplanung erste Planungs- und Gestaltungsstrategien, um die Bahninfrastruktur mit dem Straßennetz und den Baublöcken in Einklang zu bringen. Hier wird deutlich, wie die entwickelten Lösungen mehr auf technischem Pragmatismus als gestalterischem Anspruch basieren. Durch die nachträgliche Integration der Bahninfrastruktur werden die Motive der Planung einer Belastungsprobe unterstellt. Dabei entfaltet der Bebauungsplan nicht die Kraft eines regulierenden Werkzeugs, sondern stellt sich als anpassungsfähiges Wachstumsgerüst heraus, dass die Flexibilität seiner städtebaulichen Ideen und Motive nur in einem begrenzten Maß beweist. Denn besonders auf gesamtstädtischer Ebene treten Bruchstellen und

[330] Kieß 1991, S. 26

Verbindungslücken in dem einstigen Grundmotiv der Ringstraße auf. Das Berliner Stadtgebiet wird vom Ausbau der Infrastruktur und durch großflächige Industrieansiedlungen in verschiedene teilweise inselartige Bereiche zerteilt.[331] Bei präziser Unterscheidung zwischen dem Grundmotiv des Plans und den vom Kommissarium entwickelten städtebaulichen Motiven wird deutlich, dass die Doppelringpromenade gegenüber Bahntrassen und Bestandsgebäuden nicht durchsetzbar war. Die vom Kommissarium erentwickelten stellten Motive konnten sich der Eisenbahninfrastruktur ebenso unterordnen, wie den veränderten Grundstücksgrenzen.

Der Wert dieses ‚großen Plans' offenbart sich somit besonders in einer Zeit radikaler Umbrüche innerhalb des Stadtorganismus: Er liegt nicht darin Entwicklungsdynamiken vorauszuplanen, sondern den Plan so zu konstruieren, dass er kontinuierlich angepasst werden kann ohne seine Logik aufzugeben. Somit kann der Feststellung von Geist und Kürvers nur bedingt gefolgt werden:

> *„Der Entwurf besteht im Wesentlichen aus zwei Planideen. Zum einen ist es die ringartige Verbindung der Ausfallstraßen mit einer inneren und einer äußeren Gürtelstraße, zum anderen die Ausfüllung der vorgegebenen Segmente mit ziemlich gleich strukturierten Quartieren."*[332]

Denn zur Bewertung des Plans ist hier eine deutliche Unterscheidung zu treffen: Der Entwurf des Plans besteht aus der Doppelringstraße, die Teil einer vergangener Planungsspielräume ohne politische Unterstützung war, und den Quartiersstrukturen, die vom Kommissarium entwickelt wurden. Während die kleinräumigen Strukturen als flexible Motive kreiert wurden, um auf das unplanbare Stadtwachstum zu regieren, entstammte die Doppelringpromenade einer administrativen, formalistischen Idee für die Gesamtstadt, die sich den bereits vorherrschenden Bedingungen nicht anpassen konnte.

7.7. Ausblick und offene Fragen

Der Berliner Bebauungsplan von 1862 eröffnet aus heutiger Perspektive erst auf den zweiten Blick seinen Wert für die Erforschung der lokalen Stadtentwicklung, preußischer Bau- und Planungsgeschichte und der Disziplingenese des Städtebaus, in Deutschland und darüber hinaus in Europa. Dass der Plan bisher im Vergleich zu anderen „großen Plänen" des 19. Jahrhunderts wenig Aufmerksamkeit[333] – gerade in Bezug seiner städtebaulichen Ideen und Prinzipien – erhielt, liegt nicht nur an dem fehlenden Wissenstand über die Motive des Plans, sondern auch an der fehlenden Sichtbarkeit des vielseitigen Planwerks, welches in verschiedenen Berlin Archiven lagert.

Neben dem Landesarchiv Berlin verfügen auch das Geheime Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz und die bezirklichen Katasterämter, als Nachfolger der Plankammern der preußischen Gemeinden, über bemerkenswerte Teile der Plansammlung von 1862 mit Bearbeitungsschritten bis ins 20. Jahrhundert hinein. Die Zusammenführung von Entwurfs-, Genehmigungs- und Revisionsplänen der Abteilungen mit den dazugehörigen Erläuterungsberichten und den Übersichtsplänen zu einer Sammlung der Berliner

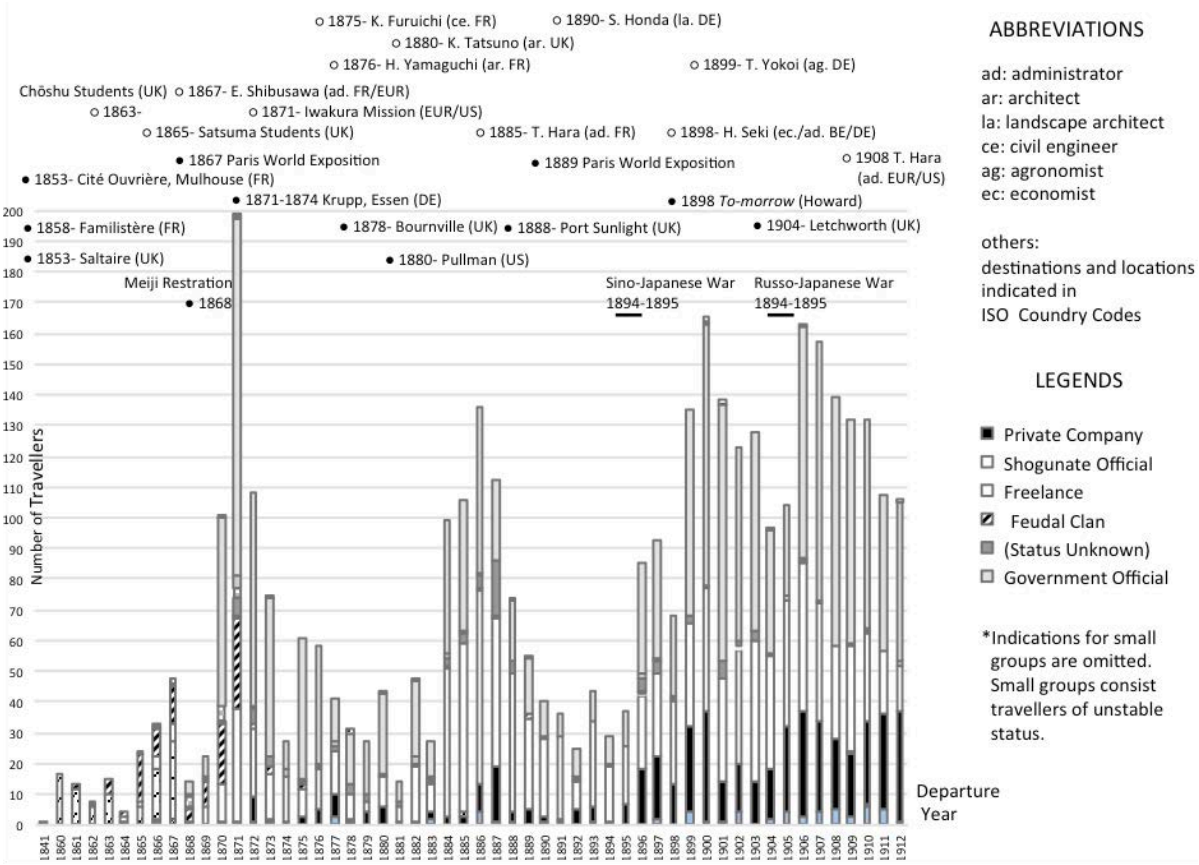
[331] Während der Nord-Osten als relativ zusammenhängendes Gefüge erkennbar ist, zerfällt das weitere Stadtgebiet bis 1900 in einzelne Fragmente mit teilweise großen Distanzen und einer fehlenden stadträumlichen Verbindung, die bis heute an einigen Stellen – wie dem Übergang zwischen Friedrichshain und Kreuzberg oder Moabit und Wedding – spürbar sind.
[332] Geist/Kürvers 1984, S. 144
[333] Vgl. Dolff-Bonekämper/Million/Pahl-Weber 2018, S. 367

Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts würde die Grundlage für zukünftige Forschungsarbeiten schaffen. Als archivarisch aufbereite und digitalisierte Sammlung im Landesarchiv Berlin wäre die Online-Bereitstellung und Nutzung von Archivalien für Forschung und Praxis ein wichtiger Schritt. Zusätzlich wäre eine Integration der geschaffenen Geodatenbasis in den Berliner Geodatenkatalog (FIS-Broker) ein Beitrag für die interdisziplinäre Weiterbearbeitung und Nutzung des Planwerks.

Damit würden die Voraussetzungen geschaffen werden, um nicht nur lokale Recherchen, Analysen und Erkenntnisse zur Stadterweiterung als Handlungsfeld von Planung und Städtebau anzufertigen, sondern auch den Blick auf parallele und potential gemeinsame Entwicklungen in Europa zu richten. Allein mit dem rasanten Aufstieg Berlins um 1900 zur viertgrößten Stadt der Welt entwickelte sich der preußische Städtebau zum Anschauungsobjekt globaler Expertise. Der Berliner Erweiterungsplan ist ein historisches Zeitdokument am Nullpunkt der bisher kaum erforschten europäischen Planungsparadigmen und städtebaulicher Leitbilder.[334] Eine vergleichende Perspektive auf die Ursprünge der Städtebaudisziplin in Europa – vor den ersten Lehrbüchern des Städtebaus – in der Mitte des 19. Jahrhundert könnte diese Lücken schließen. Der Berliner Plan und die Reisen des Kommissarius Hobrecht quer durch Europa verweisen förmlich auf dem bisher unerforschten Wissenstransfer zwischen Preußen, seinen europäischen Nachbarländern und den führenden Industrienationen der Welt. Vielversprechend ist dabei ein erweiterter Blick auf Wissensbestände des sich etablierenden Städtebau außerhalb der geringen Anzahl überlieferter Fachaufsätze. Beispielsweise sind Weltausstellungen einer der Dreh- und Angelpunkte des Wissensaustausch von Architektur und Planung im 19. Jahrhundert.[335] Wie beeinflussten also Reiseerfahrungen und soziale Netzwerke den Austausch zwischen den Baumeistern, Ingenieuren und Landschaftsarchitekten in der Welt? Wie prägte der zunehmend ökonomische Wettbewerb zwischen den werdenden Nationen das Bedürfnis zum Austausch von zukunftsweisenden Konzepten für Städte und Gebäude?

[334] Zur planerischen und städtbaulichen Wissenszirkulation in Europa vor 1870 liegen bisher kaum Erkenntnisse vor. Vgl. Dolff-Bonekämper/Million/Pahl-Weber 2018, S. 365-366

[335] Mit ihren Untersuchungen zum Wissensaustausch durch japanische Unternehmerkreise zeigen Kikata, Nakae, Yokokawa und Okada auf, wie bereits Mitte des 19. Jahrhunders Architektur- und Planungskonzepte von Europa nach Japan gelangten. vgl. Kikata et al. 2016, Siehe hierzu auch Meyer-Künzel 2001.



Aufkommen von Geschäftsreisenden aus Japan nach Westeuropa und Amerika zwischen 1841 und 1912. Höhepunkte des Austauschs sind die Weltausstellungen in Paris 1867 und 1889. Quelle: Kikata et al. 2016, S. 357

Damit die berühmte Berliner Erweiterungsplanung in den europäischen und globalen Prozessen der Wissensproduktion und dem Wissensaustausch zur Stadt verortet werden kann, bedarf es weiterer Forschungen am ersten Berliner Bebauungsplan von 1830, am Bebauungsplan von 1862 und seines Wandels sowie der Zusammenhänge mit dem Stadtgrundriss und der Stadt der Gegenwart:

- Die städtebauliche Charakteristik und die Arbeitsstruktur sowie das verantwortliche Personal des Bebauungsplans von 1830, insbesondere das Wirken Johann Carl Ludwig Schmidts (1780–1849) sind kaum erforscht.
- Die Transformation von städtebaulichen Entwurfs- und Planungsprinzipien und der Wandel der Arbeitsstruktur sowie des verantwortlichen Personals zwischen 1862 bis 1900 bei der Revision und Realisierung der 1862 genehmigten Abteilungspläne bedürfen weiterer Forschung.
- Verflechtungen und Wechselwirkungen zwischen Planaussagen, räumlichen Entwicklungen und Wertzuschreibungen im 20. Jahrhundert weisen vor allem auf gesamtstädtischer Ebene große Lücken in der Berliner Stadt- und Planungsgeschichte auf.

Das Wissen über die ursprünglichen Ideen und Strukturen des Berliner Stadtgrundrisses bietet viele Anknüpfungspunkte für die Stadtentwicklung der Gegenwart. Aus heutiger Sicht erscheint der Bebauungsplan von 1862 ungeordnet, wenig komponiert und inspirierend. Genau diese scheinbare

Unordnung Berlins mit seinen Kiezen und Nachbarschaften entstammt den Entwurfs- und Planungsstrategien des Kommissariums von 1862. Auf Grundlage dieses historischen Quartiersgrundrisses entwickeln sich Dynamiken zwischen lokalen Bedeutungszuschreibungen und Raumeinheiten, die bisher kaum Forschungsgegenstand waren und neue Erkenntnisse zu Nachbarschaftsidentitäten, aber auch zu Standortentwicklungs- und Imagebildungsprozessen ermöglichen. Die vorliegenden Aufsätze schärfen den Blick auf generelle Prinzipien städtebaulicher Strukturen des 19. Jahrhunderts dahingehend, dass sie ursprüngliche Logiken des heutigen Stadtgrundrisses rekonstruieren. Damit liefern sie Basiswissen, um gegenwärtigen und zukünftigen Herausforderungen, wie der Mobilität und Dichte, zu begegnen. Beispielsweise verweisen die Motive der Diagonalstraßen auf besonders fußgänger- und fahrradoptimierte Verbindungen in der inneren Stadt.

Für die Planungsdisziplin ergeben sich somit auch in der Gegenwart konstruktive Impulse zur Diskussion von Masterplänen und der Entwicklung städtebaulicher Prinzipien. Denn im Moment erleben deutsche Großstädte einen erheblichen Handlungsdruck. Nicht nur durch Nachverdichtung wird neuer Wohnraum geschaffen, sondern auch Stadterweiterungen auf der grünen Wiese sind Teil der aktuellen Diskurse. Die vorliegende Arbeit liefert einen Beitrag zur Ausrichtung der Stadtentwicklungspolitik besonders in einer Zeit radikaler Umbrüche innerhalb des Stadtorganismus. Die Stärken von General- und Masterplänen liegen nicht darin Entwicklungsdynamiken vorauszuplanen, sondern einen Ordnungsrahmen zu konstruieren, der kontinuierlich angepasst werden kann und gleichzeitig Handlungsspielräume wie Mindeststandards in der wachsenden Stadt sichert.

Bestand der Abteilungspläne im Landesarchiv Berlin

Datierung 1861-1900
Titel Bebauungs-Plan für die Umgebungen Berlin [Abteilungen I-XV]

rot: digitalisiert
sattgrün: Erster Genehmigungsplan, georeferenziert und vektorisiert
hellgrün: Revisionenen, georeferenziert

	/1	/2	/3	/4	/5	/6	/7	/8	/9	Erläuterungsberichte
I.	1862 2 Exemp.	1862, bearbeitet 1873-78	1878	1895						Geist-Kürvers S. 496 / ZStA Merseburg Geheimes Zivilkabinett, Rep. 2.2.1, Nr. 28640, Bl. 09-10.
II	1862	1862, bearbeitet 1864-82	1879	1882	1892	1898				Verlust
III	1861	1861, bearbeitet 1863-83	1886	1891						Verlust
IV	1862 2 Exemp.	1862, bearbeitet 1866-84	1877	1887	1891	1894				Verlust
V	1862	1862, bearbeitet 1872-87	1872, bearbeitet 1874	1888	1891	1893	1894	1873, unter A Pr.Br.Rep. 042 Karten, Nr. 443		Verlust
VI	1862	1862, bearbeitet 1872-78	1886	1892	1892 (einfarbig)	1898				Verlust
VII	1862	1862, bearbeitet 1865-85	1885, bearbeitet 1886	1891 (einfarbig)	1897					Geist-Kürvers S. 496 / ZStA Merseburg Geheimes Zivilkabinett, Rep. 2.2.1, Nr. 28640, Bl. 09-10.
VIII	1862 Verlust	1862, bearbeitet 1874-83	1873	1878	1882	1882, bearbeitet 1886-88	1896			Verlust
IX	1862 2 Exemp.	1862, bearbeitet 1864-70	1887	1893						Geist-Kürvers S. 486 / LA Berlin (West), Pr.Br.Rep.30, Polizeipräsidium, Nr. 188
X.1	1862 2 Exemp.	1862, bearbeitet 1866-87	1882	1887	1888	1895				Geheimes Staatsarchiv
X.2	1862 2 Exemp.	1862, bearbeitet 1870-85	1888	1895, 2 Exemp.						Geheimes Staatsarchiv
XI	1862	1862, bearbeitet 1870-85	1890							Geist-Kürvers S. 486 / LA Berlin (West), Pr.Br.Rep.30, Polizeipräsidium, Nr. 188

XII	1862	1862, bearbeitet 1871-84	1889, 2 Exemp.							Verlust
XIII.1	1862 2 Exemp.	1862, bearbeitet 1871-75	1879, 2 Exemp.	1890						Verlust
XIII.2	1862	1862, bearbeitet 1871-85	1874	1882	1887	1889				Verlust
XIV	1862	1862 (Stralauer Viertel)	1862, bearbeitet 1864 (Straße V)	1862, bearbeitet 1867	1862, bearbeitet 1867 (Straße V)	1862, bearbeitet 1866-86	1862, bearbeitet 1863-85 (Straße V)	1881	1900	Verlust
XV	1862, fehlt seit 1996	1862, bearbeitet 1862-85	1879							Verlust
Allgemeine Erläuterung des Plans	18.07.1862									Geist-Kürvers S. 500 / ZStA Merseburg Geheimes Zivilkabinett, Rep. 2.2.1, Nr. 28601 Vol. 7, Bl. 76-80.
Allgemeine Erläuterung des Plans	15.01.1862									Geist-Kürvers S. 496 / ZStA Merseburg Geheimes Zivilkabinett, Rep. 2.2.1, Nr. 28640, Bl. 01-10.

Literatur- und Quellenverzeichnis

Abel, Wilhelm: Der Pauperismus in Deutschland am Vorabend der industriellen Revolution. Braunschweig 1970.
Adler, Leo: Neuere Bauten von Rudolf Fränkel. In: *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, Nr. 11, S. 249–251. Berlin 1927.
Albers, Gerd: Entwicklungslinien im Städtebau. Ideen, Thesen, Aussagen 1875-1945. Düsseldorf 1975.
Albers, Gerd: Stadtplanung. Eine praxisorientierte Einführung. Darmstadt 1992.
Albers, Gerd: Zur Rolle der Theorie in der Stadtplanung. In: Wer plant die Stadt? Wer baut die Stadt? Hg.: Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL). Bericht zur DASL-Jahrestagung in München 2000. Edition Stadtbaukunst. Berlin 2000.
Albers, Gerd: Zur Entwicklung des Planungsverständnisses: Kontinuität und Wandel. In: Selle, Klaus: Zur räumlichen Entwicklung beitragen. Konzepte Theorien Impulse. Planung neu denken, Bd. 1, S. 43–55. Dortmund 2006.
Alex, Henry: 150 Jahre Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal/Wasserstraße–Verbindungsweg–Grenzlinie. In: *Verkehrsgeschichtliche Blätter*, 37. Jg., Heft 1, S. 16–23. Berlin 2010.
Altrock, Uwe/Bodenschatz, Harald/Bohne, Rainer/Frinken, Matthias/Kegler, Harald/Kurth, Detlef/Polinna, Cordelia/Uttke, Angela: Der große Plan. Aktuelle Beiträge zum Städtebau. SRL, Schriftenreihe 56. Berlin 2013.
Architekten-Verein zu Berlin (Hg.): Sitzung am 26. November 1870. In: *Deutsche Bauzeitung*, S. 388–389. Berlin 1870.
Architektenverein zu Berlin (Hg.): Berlin und seine Bauten, Teil I. Berlin 1877.
Architektenverein zu Berlin (Hg.): Berlin und seine Bauten, Teil II. Berlin 1896.
Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin (Hg.): Berlin und seine Bauten, Teil II, Rechtsgrundlagen und Stadtentwicklung. Berlin 1964.
Arnberger, Erik: Handbuch der thematischen Kartographie. Wien 1966.
Assmann, Gustav: Grundrisse für Städtische Wohngebäude. Berlin 1862.
Assmann, Gustav: Der Bebauungsplan von Berlin. In: *Zeitschrift für Bauwesen*, Nr. XXI, S. 85–106. Berlin 1871.
Assmann, Gustav: Die Wohnungsnoth in Berlin. In: *Zeitschrift für Bauwesen*, Nr. XXIII, S. 111–130. Berlin 1873.
Atteslander, Peter: Der Begriff der Nachbarschaft in der neueren Gemeindesoziologie. In: *Schweizerische Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik*, S. 443–458. Bern 1960.

Baedeker, Karl: Berlin und Umgebungen. Handbuch für Reisende. Leipzig 1885.
Baedeker, Karl: Berlin und Umgebung. Handbuch für Reisende. Leipzig 1908.
Baedeker, Karl: Berlin und Umgebung. Handbuch für Reisende. Leipzig 1927.
Baedeker, Karl: Berlin und Potsdam, Leipzig 1936.
Baedeker, Karl/Henning, Martin: Berlin. Reisehandbuch. Hamburg 1954.
Baedeker, Karl: Berlin. Reisehandbuch. Freiburg 1966.
Baedeker, Karl/Bohle-Heintzenberg, Sabine: Der große Baedeker Berlin. Stadtführer. Freiburg 1986.
Balg, Ilse (Hg.): Martin Mächler – Weltstadt Berlin. Berlin 1986.
Balg, Ilse/March, Werner: Umsetzung von Gewerbebetrieben im Sanierungsgebiet Kreuzberg von Berlin. Berlin 1967.
Barthes, Roland: Semiotik und Urbanismus. In: Carlini, Alessandro/Schneider, Bernhard (Hg.): Konzept, S. 33–42. Tübingen 1976.
Barthes, Roland: Der Tod des Autors (Nachdruck des Textes von 1968). In: Jannidis, Fotis/Lauer, Gerhard/Martínez, Matias/Winko, Simone (Hg.): Texte zur Theorie der Autorschaft, S. 185–193. Stuttgart 2000.
Bath, Matthias: Berlin – eine Biographie: Menschen und Schicksale von den Askaniern bis Helmut Kohl und zur Hauptstadt Deutschlands. Mainz 2016.
Baudisch, Rosemarie/Ribbe, Wolfgang: Gedenken auf Porzellan. Eine Stadt erinnert sich [Berliner Gedenktafel, Gemeinsame Publikation der Historischen Kommission zu Berlin mit dem Landesarchiv Berlin]. Berlin 2014.
Baumeister, Reinhard: Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirthschaftlicher Beziehung. Berlin 1876.
Baumeister, Reinhard: Thesen über Stadterweiterung. In: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 8. Heft 67, S. 265. Berlin 1874.
Baumeister, Reinhard: Grundzüge für Stadterweiterungen nach technischen, wirtschaftlichen und polizeilichen Beziehungen. In: Deutsche Bauzeitung 8. Berlin 1874, S. 337-339 und 345-346
Baumeister, Willi: Das Unbekannte in der Kunst. Köln 1988.
Becker, Walter: Die Entwicklung der deutschen Maschinenbauindustrie von 1850 bis 1907. In: Becker, Walter. Die deutsche Maschinenbauindustrie in der industriellen Revolution. Berlin 1962.
Benennung eines Vorwerks im Kreise Niederbarnim. In: *Amtsblatt der königlichen Regierung zu Potsdam und der Stadt Berlin*. Ausgabe vom 24. Juli 1908, Kreisarchiv Barnim R6 72.
Benevolo, Leonardo: Die sozialen Ursprünge des modernen Städtebaus. Lehren von gestern – Forderungen für morgen. Gütersloh 1971.
Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt. Frankfurt a. M./New York 1984.
Bergande, Bettina/Lesser, Katrin: Park-anlagen und Stadtplätze. Gartendenkmale in Berlin. Petersberg 2013.
Bericht über die Sitzung des Berliner Architektenvereins vom 26. November 1870. In: *Deutsche Bauzeitung*, Nr. 48, S. 388–389. Berlin 1870.
Bering, Dietz/Großsteinbeck, Klaus: Die ideologische Dimension der Kölner Straßen-nahmen von 1870 bis 1945. In: Jaworski, Rudolf/Stachel, Peter (Hg.): Die Besetzung des öffentlichen Raumes. Politische Plätze, Denkmäler und Straßennamen im europäischen Vergleich, S. 13–60. Berlin 2007.
Berlin in seiner gegenwärtigen Bauthätigkeit. In: *Wochenblatt des Architekten-Vereins zu Berlin*, Nr. 1, S. 19, 25, 33, 41, 103, 118, 137, 181 und 239. Berlin 1867.
Berlin.de Das offizielle Hauptstadtportal. Mauerpark. www.berlin.de, 2015.
Bernet, Claus: The Hobrecht Plan (1862) and Berlin's urban structure. In: *Urban History*, Jg. 31, Heft 3, S. 400–419. Cambridge 2004.
Bernhardt, Christoph: »Soziale Mischung« mit begrenzter Wirkung. Eine empirische Prüfung der Hobrecht-These zur Wohnweise im Berliner Mietshaus des Kaiserreichs. In: Harlander, Tilman/Kuhn, Gerd/Wüstenrot Stiftung (Hg.): Soziale Mischung in der Stadt. Case Studies, Wohnungspolitik in Europa, Historische Analyse, S. 48–53. Stuttgart 2012.
Bezirksamt Wedding von Berlin (Hg.): Ein Spaziergang durch den Bezirk. Berlin 1966.
Blank-Gorki, Verena/Hufschmidt, Gabriele: Wissensmanagement. Eine Einführung. In: Fekete, Alexander/Hufschmidt, Gabriele (Hg.): Atlas der Verwundbarkeit und Resilienz – Pilotausgabe zu Deutschland, Österreich, Liechtenstein und Schweiz, S. 14–18. Köln/Bonn 2016.
Blunck, Lars: Werk oder Wirkung? Einige Vorbemerkungen. In: Blunck, Lars (Hg.): Werke im Wandel? Zeitgenössische Kunst zwischen Werk und Wirkung, S. 7–22. München 2005.

Bodenschatz, Harald: Platz frei für das neue Berlin! Geschichte der Stadterneuerung in der »größten Mietskasernenstadt Welt« seit 1871. Berlin 1987.
Bodenschatz, Harald: Städtebau in Berlin. Schreckbild und Vorbild für Europa. Berlin 2010.
Bodenschatz, Harald/Flierl, Thomas (Hg.): Berlin plant. Plädoyer für ein Planwerk Innenstadt Berlin 2.0. Berlin 2010.
Bodenschatz, Harald / Gräwe, Christina / Kegler, Harald / Nägelke, Hans-Dieter / Sonne, Wolfgang: Stadtvisionen 1910|2010. Berlin Paris London Chicago. 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin. Berlin 2010.
Bodenschatz, Harald and Kress, Celina, ed.: Kult und Krise des großen Plans im Städtebau. Petersberg 2017.
Bodenschatz, Harald: Berlins vergessener Schatz. In: *Der Tagesspiegel*, Ausgabe vom 12. März 2017.
Bolz, Lothar: Die sechzehn Grundsätze des Städtebaus. In: Von deutschem Bauen, S. 41. Berlin 1951.
Bonatz, Karl: Der neue Plan von Berlin. In: *Neue Bauwelt*, Nr. 48, S. 755–762. Berlin 1947.
Bonatz, Karl: Der Plan Berlin 1948. In: *Die Neue Stadt*, Nr. 3, S. 98–109. Berlin 1949.
Booth, Arthur John: Robert Owen**,** the founder of socialism in England. London 1869.
Borchard, Klaus: Städtebau. In: ARL (Hg.): Handwörterbuch der Raumordnung, S. 1054–1059. Hannover 2005.
Bosse, Heinz: Kartentechnik. 1. Zeichenverfahren. Lahr 1954.
Bosse, Heinz: Kartentechnik. 2. Vervielfältigungsverfahren. Lahr 1955.
Bott, Helmut: Das Quartier. In: Bott, Helmut/Grassl, Gregor/Anders, Stephan. Nachhaltige Stadtplanung. Konzepte für nachhaltige Quartiere, S. 21–25. München 2013a.
Bott, Helmut/Grassl, Gregor (Hg.): Nachhaltige Stadtplanung. Konzepte für nachhaltige Quartiere. München 2013b.
Braun-Thürmann, Holger: Innovation. Bielefeld 2005.
Breuer, Bernd/Schmell, Robert: Neue Stadtquartiere. Bestand und Qualitäten – Vorgehen und Ergebnisse der laufenden Bestandserhebungen des BBR zu neuen Stadtquartieren, Nr. 01/2007. Bonn 2007.
Briese, Olaf: Angst in den Zeiten der Cholera: Seuchen-Cordon. Berlin 2003.
Bruch, Ernst: Berlin‘s bauliche Zukunft und der Bebauungsplan. In: *Deutsche Bauzeitung*, Jahrgang IV, Nr. 9–24. Berlin 1870.
Brunn, Gerhard/Reulecke, Jürgen (Hg.): Metropolis Berlin. Berlin als deutsche Hauptstadt im Vergleich europäischer Hauptstädte 1871–1939. Bonn/Berlin 1992.
Brunn, Gerhard: Einleitung, Metropolis Berlin. Europäische Hauptstädte im Vergleich. In: Brunn, Gerhard/Reulecke, Jürgen (Hg.): Metropolis Berlin. Berlin als deutsche Hauptstadt im Vergleich europäischer Hauptstädte 1871–1939, S. 1–38. Bonn/Berlin 1992.
Brunner, Karl: Die Kulturbedeutung des Großmiethauses. In: *Zeitschrift für Bauwesen*, Nr. 1 und 2, S. 1–4. Berlin 1929.
Büsch, Otto: Industrialisierung und Gewerbe im Raum Berlin-Brandenburg 1800-1850. Band 1. Berlin 1971.
Büsch, Otto: Das Gewerbe in der Wirtschaft des Raumes Berlin-Brandenburg 1800-1850. In: Otto Büsch. Untersuchungen zur Geschichte der frühen Industrialisierung vornehmlich im Wirtschaftsraum Berlin/Brandenburg. Berlin 1971.
Butor, Michel: Die Stadt als Text. Graz 1992.
Buttmann, Friedrich: Berufsschulen am Urbanhafen in Berlin. In: Wettbewerbe für Baukunst und Schwesternkünste. *Monatsheft zur Deutschen Bauzeitung*, Nr. 6, S. 77–79, 1928.
Böttcher, Kurt/Siepelt, Kurt: Neues Wohnen am Blücherplatz. In: *Bauwelt*, Nr. 25, S. 492. Gütersloh 1953.

Calbet i Elias, Laura/Hutterer, Florian/Uttke, Angela: 150 Jahre Hobrechtplan. Die wiederkehrende Frage nach dem großen Plan. In: Der große Plan. Aktuelle Beiträge zum Städtebau. SRL, Schriftenreihe 56. Berlin 2013.
Calbet i Elias, Laura/Million, Angela: Das „Hobrechtsche Berlin“ erforschen. In: Dolff-Bonekämper, Gabi / Million, Angela / Pahl-Weber, Elke (Hg.): Das Hobrechtsche Berlin. Wachstum, Wandel und Wert der Berliner Stadterweiterung. S. 8-15. Berlin 2018.
Carleton, Verna B.: Zurück in Berlin. Berlin 2016.
Cerdà, Idelfonso: Teoría general de la urbanización. Madrid 1867.
Choay, Françoise: Semiotik und Urbanismus. In: Carlini, Alessandro/Schneider, Bernhard (Hg.): Konzept, S. 43–60. Tübingen 1976.
Clauswitz, Paul: Die Städteordnung von 1808 und die Stadt Berlin (Nachdruck der Erstausgabe von 1908). Berlin 1986.
Corner, James: The Agency of Mapping. In: Cosgrove D, Mappings. London 1999.
Curdes, Gerhard: Stadtstruktur und Stadtgestaltung. Stuttgart 1997.
Curdes, Gerhard: Stadtstrukturelles Entwerfen. Stuttgart 1995.

Dehmel, Wilhelm: Platzwandel und Verkehr. Zur Platzgestaltung im 19. und 20. Jahrhundert in Berlin unter dem Einfluß wachsenden und sich verändernden Verkehrs. Berlin 1976.
Denkmaldatenbank Berlin: Mietshaus Eulerstraße 19A & 19B; URL.
Dettmer, Klaus/Ribbe, Wolfgang: Wedding (Geschichte der Berliner Verwaltungsbezirke, eine Veröffentlichung der Historischen Kommission zu Berlin aus Anlaß der 750-Jahr-Feier der Stadt Berlin 1987). Berlin 1988.
Dietrich, Richard: Berlin. Zehn Kapitel seiner Geschichte. Berlin 1981.
Dobbert, Eduard: Chronik der Königlichen Technischen Hochschule zu Berlin 1799–1899. Berlin 1899.
Doehl, Carl: Repertorium des Bau-Rechts und der Bau-Polizei für den Preußischen Staat sowohl im Allgemeinen, als im Besonderen f. d. Haupt- u. Residenz-Stadt Berlin. Berlin 1867.
Dolff-Bonekämper, Gabi/Million, Angela/Pahl-Weber, Elke (Hg.): Das Hobrechtsche Berlin. Wachstum, Wandel und Wert der Berliner Stadterweiterung. Berlin 2018.
Dolff-Bonekämper, Gabi/Million, Angela/Pahl-Weber, Elke: Das Hobrechtsche Berlin. Zusammenfassung und Ausblick. In: Dolff-Bonekämper, Gabi/Million, Angela/Pahl-Weber, Elke (Hg.): Das Hobrechtsche Berlin. Wachstum, Wandel und Wert der Berliner Stadterweiterung. S. 358-367. Berlin 2018.
Dördelmann, Katrin: Die Darstellung Berlins in der populären Zeitschriftenpresse 1870–1933. In: Brunn, Gerhard/Reulecke, Jürgen (Hg.): Metropolis Berlin. Berlin als deutsche Hauptstadt im Vergleich europäischer Hauptstädte 1871–1939, S. 127–150. Bonn/Berlin 1992.
Donath, Matthias/Schulz, Gabriele: Ortsteile Wedding und Gesundbrunnen. In: Landesdenkmalamt Berlin (Hg.): Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Petersberg 2004.
Draeger, Wilhelm: Das Stadtgut Hobrechts-felde. In: Gemeinde Panketal und Naturschutzbund Berlin (Hg.): 100 Jahre Hobrechtsfelde. Ein Dorf für das Berliner Wasser, S. 28–31. Berlin 2006.
Duntze, Klaus: Sanierung muß ihre Kriterien aus der Gegend selbst gewinnen. In: *Bauwelt*, Nr. 41, S. 1390–1399. Gütersloh 1969.
Durand, Jean Nicolas Louis: Précis des leçons d'architecture données à l'Ecole Polytechnique. Paris 1805.
Durand, Jean Nicolas Louis: Abriss der Vorlesungen über Baukunst, gehalten an der Königlichen Polytechnischen Schule zu Paris. Karlsruhe/Freiburg 1831.
Düwel, Jörn/Gutschow, Niels: Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert. Ideen–Projekte–Akteure. Berlin/Stuttgart 2005.

Düwel, Jörn/Gutschow, Niels: Städtebau vom Ersten Weltkrieg bis zu den »Grenzen des Wachstums« in den frühen siebziger Jahren. In: AIV zu Berlin (Hg.): Berlin und seine Bauten, Teil I, Städtebau, S. 113–345. Berlin 2009.

Eberhard, Frank: Ein fast vergessener Stadtplaner. Johann Carl Ludwig Schmid. In: *Berlinische Monatsschrift*, Nr. 9, S. 23–29. Hildesheim 1999.
Eberstadt, Rudolf: Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage (überarbeitete und erweiterte Neuauflage der Ausgabe 1909). Jena 1920.
Eckardt, Frank. Die Nachbarschaft als sozialpolitisches Maßnahmenfeld – Ein europäischer Ansatz? In: *Sozialer Fortschritt*, Vol. 55, Nr. 10, S. 249–254. Berlin 2006.
Eckardt, Frank: Stadtforschung Gegenstand und Methoden. Wiesbaden 2014.
Eco, Umberto: Einführung in die Semiotik. München 1972.
Eco, Umberto: Das offene Kunstwerk. Frankfurt a. M. 2012.
Ehrlich, Heinz: Die Berliner Bauordnungen, ihre wichtigsten Bauvorschriften und deren Einfluß auf den Wohnhausbau der Stadt Berlin. Berlin 1933.
Eisenschmid, Rainer: Berlin, Potsdam. Baedeker-Allianz-Reiseführer. Ostfildern 2009.
Eitelberger von Edelberg, Rudolph: Ueber Städteanlagen und Stadtbauten. Ein Vortrag. In: Sammlung wissenschaftlicher Vorträge, gehalten während der Monate Februar und März 1858 im großen ständischen Saale zu Wien, S. 3–37. Wien 1858.
Emmerich, Wolfgang: Neue Deutsche Biographie, Nr. 13, S. 17–18. Berlin 1982.
Emmison, Michael/Smith, Philip: Researching The Visual. Images, Objects, Contexts and Interactions in Social and Cultural Inquiry. London 2000.

Faust, Christoph Bernhard: Andeutungen über das Bauen der Häuser und Städte zur Sonne. Hannover 1829.
Fehl, Gerhard: Eine Stadtbild-Untersuchung. In: *Stadtbauwelt*, Nr. 18, S. 1344–1346. Gütersloh 1968.
Fehl, Gerhard: Stadtbaukunst contra Stadtplanung. Zur Auseinandersetzung Camillo Sittes mit Reinhard Baumeister. In: *Stadtbauwelt*, Nr. 65, S. 451–461. Gütersloh 1980.
Fehl, Gerhard/Rodríguez-Lores, Juan (Hg.): Stadterweiterungen 1800–1875. Von den Anfängen des modernen Städtebaus in Deutschland. Hamburg 1983.
Feldmann, Philipp: Die strategische Entwicklung neuer Stadtquartiere, unter besonderer Berücksichtigung innenstadtnaher oder innerstädtischer, brachgefallener Industrieareale. Regensburg 2009.
Feldtkeller, Andreas: Städtebau, Vielfalt und Integration. Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen. Stuttgart 2001.
F(elscherinow), Christiane: Wir Kinder vom Bahnhof Zoo. Hamburg 1978.
FIS-Broker. Kartenanzeige Einwohnerdichte 2014. http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp, Zugriff am 21. 12. 2015.
Fischer, Karl Friedhelm: Windows Upon Urban Design in Berlin. In: Bodenschatz, Harald. Berlin Urban Design. A Brief History of the European City, S. 6–11. Berlin 2013.
Fontane, Theodor: Effi Briest. Stuttgart/Leipzig 2007.
Frank, Hartmut: Krise oder Wende? West-Berliner Architekturdebatten um 1967/68. In: Köhler, Thomas/Müller, Ursula (Hg.): Radikal modern. Planen und Bauen im Berlin der 1960er Jahre, S. 170–177. Tübingen/Berlin 2015.
Frese, Matthias: Straßennamen als Instrument von Geschichtspolitik und Erinnerungskultur. Fragestellungen und Diskussionspunkte. In: Frese, Matthias (Hg.): Fragwürdige Ehrungen!? Straßennamen als Instrument von Geschichtspolitik und Erinnerungskultur, S. 9–19. Münster 2012.
Frick, Dieter: Theorie des Städtebaus. Zur baulich-räumlichen Organisation von Stadt. Tübingen 2008.
Friedrich, Peter: Das neue Berlin und sein Verkehr. In: *Demokratischer Aufbau*, Nr. 5,
S. 134–137. Berlin 1946.
Fuchs, Charles: Hamburgs Neubau. Sammlung sämmtlicher Façaden der Gebäude an den neubebauten Strassen. Hamburg 1846.
Füssli, Johann Rudolf/Füssli, Johann Heinrich: Allgemeines Künstlerlexikon, oder: Kurze Nachricht von dem Leben und den Werken der Maler, Bildhauer, Baumeister, Kupferstecher, Kunstgießer, Stahlschneider nebst angehängten Verzeichnissen der Lehrmeister und Schüler, auch der Bildnisse, der in diesem Lexikon enthaltenen Künstler, Band 2, 5. Abschnitt. Zürich 1810.

Gandelsonas, Mario: X-URBANISM. New York 1999.
Gedenkstätte Deutscher Widerstand: Gedenktafeln in Berlin, James Hobrecht. www.gedenktafeln-in-berlin.de.
Geis, Ralf: Ein Rahmenwerk für den elektronischen Rechtsverkehr, zugleich ein Beitrag zur Modernisierung gerichtlicher Verfahren dargestellt am Beispiel der Verwaltungsgerichtsbarkeit Rheinland-Pfalz. E-government und die Erneuerung des öffentlichen Sektors, Bd 7. Lit. Münster/Berlin 2015.
Geist, Johann Friedrich: Der tiefe Wedding. In: Albert-Hermann, Karen (Hg.): Der Wedding im Wandel der Zeit, S. 16–25. Berlin 1985.
Geist, Johann Friedrich/Huhn, Dieter: Gebührt James Hobrecht ein Denkmal? In: *Bauwelt*, Nr. 24, S. 701–704. Gütersloh 1965.
Geist, Johann Friedrich/Kürvers, Klaus: Das Berliner Mietshaus 1740–1862, Bd. 1. München 1980.
Geist, Johann Friedrich/Kürvers, Klaus: Das Berliner Mietshaus 1862–1945, Bd. 2. München 1984.
Geist, Johann Friedrich/Kürvers, Klaus: Das Berliner Mietshaus 1945–1989, Bd. 3. München 1989.
Girra, Dagmar: Neukölln. Berlin 1995.
Gißke, Ehrhardt/Schröter, Eugen/Krause, Dorothea/Battke, Marianne: Wohngebiet Ernst Thälmann-Park fertiggestellt und in Besitz genommen. In: *Architektur der DDR*, Nr. 6, S. 16–27. Berlin 1987.
Glabau, Leonie: Plätze in einem geteilten Land. Stadtplatzgestaltungen in der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik von 1945 bis 1990. Frankfurt 2010.
Graeser, Erdmann: Die Koblanks. Roman einer Berliner Familie. Berlin 1985.
Graeser, Erdmann: Koblanks Kinder. Berlin 1986.
Graßhoff, Herbert/Liman, Heinrich: Beispiele historischer Stadtgestalt und Stadterneuerung. Berlin 1976.
Grobler, Johannes: Berliner Bauordnungs-sorgen. In: *Bauwelt*, Nr. 22, S. 511–515. Gütersloh 1928.
Gropius, Walter: Der Berliner Wohnungsbau. In: *Bauwelt*, Nr. 49, S. 1149–1151. Gütersloh 1928.
Günther, Harri/Harksen, Sibylle: Peter Joseph Lenné. Katalog der Zeichnungen [Begleitpublikation zu der Ausstellung *Peter Joseph Lenné, Landschaftsarchitekt und Stadtplaner, 1789–1866*, Deutsches Architekturmuseum, Frankfurt a. M., 21. Mai bis 8. August 1993], Tübingen 1993.
Grosinski, Klaus: Prenzlauer Berg. Eine Chronik. Berlin 1997.

Hahn, Matthias: Akademie der bildenden Künste und mechanischen Wissenschaften. In: Virtuelles Berlin um 1800. »Berliner Klassik. Eine Großstadtkultur um 1800«, www.berliner-klassik.de
Hain, Simone: Reise nach Moskau. Wie Deutsche »sozialistisch« bauen lernten. In: Bauwelt, Nr. 45, S. 2546–2558. Gütersloh 1992.
Hake, Günter/Grünreich, Dietmar: Kartographie. Berlin 1994.
Hake, Günter/Grünreich, Dietmar/Meng, Liqiu: Kartographie. Visualisierung raum-zeitlicher Informationen. Berlin 2002.
Hall, Thomas: Planung europäischer Hauptstädte. Zur Entwicklung des Städtebaues im 19. Jahrhundert. Stockholm 1986.
Hamberger, Georg Christoph/Meusel, -Johann Georg (Hg.): Das gelehrte Teutschland oder Lexikon der jetzt lebenden Teutschen Schriftsteller. Lemgo 1796–1834.
Hammer-Schenk, Harold: Städtebaureformen im ausgehenden 19. und frühen 20. Jahrhundert. Spanien–Deutschland. In: Martínez de Carvajal, Ángel Isac/Ocón Fernández, María (Hg.): Intercambios culturales entre España y Alemania en el siglo XIX. Arquitectura, filología, estética, ciudad, S. 27–42. Granada 2009.
Hardtwig, Wolfgang: Politische Kultur der Moderne. Ausgewählte Aufsätze. Göttingen 2011.
Harjung, Dominik: Lexikon der Sprachkunst. Die rhetorischen Stilformen mit über 1000 Beispielen. München 2000.
Hattenhauer , Hans (Hg.): Allgemeines Landrecht für die preußischen Staaten von 1794. Berlin 1996.
Haus, Andreas: Friedrich Schinkel. In: Neue Deutsche Biographie, Nr. 22, S. 795–798. Berlin 2005.
Haus, Wolfgang: Geschichte der Stadt Berlin. Mannheim 1992.
Häußermann, Hartmut / Siebel, Walter: Soziologie des Wohnens. München 2000.
Häußermann, Hartmut / Siebel, Walter: Stadtsoziologie. Frankfurt 2004.
Hegemann, Werner: Der Städtebau nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin. Nebst einem Anhang. Die internationale Städtebauausstellung in Düsseldorf. Berlin 1911.
Hegemann, Werner: Der Städtebau nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebauausstellung in Berlin, Bd. 1. Berlin 1913.
Hegemann, Werner: Der Städtebau nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebauausstellung in Berlin, Bd. 2. Berlin 1913.
Hegemann, Werner: Das steinerne Berlin. Berlin 1930.
Hegemann, Werner: Das steinerne Berlin. Geschichte der größten Mietskasernenstadt der Welt (Nachdruck der Ausgabe von 1930). Berlin 1963.
Hegemann, Werner: Das steinerne Berlin. Geschichte der größten Mietskasernenstadt der Welt. Braunschweig 1930/1992.
Heidenreich, Dieter: Berliner Parkanlagen und Gärten. Die grünen Herzen der Metro-pole. Petersberg 2012.
Heinrich, Ernst: Die städtebauliche Entwicklung Berlins seit dem Ende des -18. Jahrhunderts. In: Dietrich, Richard (Hg.): Berlin. Neun Kapitel seiner Geschichte, S. 199–237. Berlin 1960.
Heinrich, Ernst: Der »Hobrechtplan«. In: Pomplun, Kurt (Hg.): *Jahrbuch für Brandenburgische Jahresgeschichte 13*, S. 40–58. Berlin 1962.
Heinrich, Gerd: Carl von Hinckeldey. In: Neue Deutsche Biographie, Nr. 9, S. 175f. Berlin 1972.
Heinrich, Johannes: Wohnt der Berliner über seine Verhältnisse? In: Schallenberger, Jakob/Gutkind, Erwin: Berliner Wohnbauten der letzten Jahre, S. 11–22. Berlin 1931.
Heller, Ágnes: Von der Utopie zur Dystopie. Was können wir uns wünschen? Wien/Hamburg 2016.
Herold, Stephanie: Bilder des Hobrechtschen Berlins – Von der modernen Metropole zur Metropole der Moderne. In: Dolff-Bonekämper, Gabi / Million, Angela / Pahl-Weber, Elke (Hg.): Das Hobrechtsche Berlin. Wachstum, Wandel und Wert der Berliner Stadterweiterung. S. 332-343. Berlin 2018a.
Herold, Stephanie: Disziplinäre und ideengeschichtliche Hintergründe. In: Dolff-Bonekämper, Gabi / Million, Angela / Pahl-Weber, Elke (Hg.): Das Hobrechtsche Berlin. Wachstum, Wandel und Wert der Berliner Stadterweiterung. S. 106-123. Berlin 2018b.
Herold, Stephanie: Die Substanz des Plans und die geplante Substanz. Der Berliner »Hobrechtplan« als städtebauliches Erbe, S. 136–148. Kiel 2017.
Hettich, Urs: Dekomposition als Weg zur Lösung komplexer Probleme. In: Schweizerische Bauzeitung. 87. Jahrgang Heft 23. S. 455-457. Zürich 1969.
Heyden, Adolf: Der Bebauungsplan von Berlin, seine projektierte Ausdehnung und der fehlende Erweiterungsplan im Westen. Vortrag im Verein der Westvorstadt am
3. März 1880. Berlin 1880.
Heyder, Monika/Huber, Andreas/Koch, Andreas: Nachhaltigkeit in Stadtquartieren zwischen standardisierter Planung und kontextbezogenen Prozessen. In: Drilling, Matthias/Schnur, Olaf (Hg.): Nachhaltige Quartiersentwicklung. Positionen, Praxis-beispiele und Perspektiven, S. 197–212. Wiesbaden 2012.
Heydt, August von der: Anweisung für die Aufstellung und Ausführung städtischer Bau- und Retablissementspläne. In: *Zeitschrift für Bauwesen*, Nr. 5, S. 440–444. Berlin 1855.
Heydt, August von der: Schreiben an das Polizeipräsidium (unveröffentlicht). Landesarchiv Berlin, Pol. Präs. Bln C Rep. 30 Bd. 624, Bl. 13. Berlin 20. Februar 1856.
Heydt, August von der: Begleitschreiben zur Einreichung der Pläne der Abteilungen I und VII des Bebauungsplans (unveröffentlicht). Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz Berlin, I. HA Rep. 89 Nr. 28640, Bl. 1–10. Berlin 15. Januar 1862.
Heym, Stefan: Fünf Tage im Juni. Berlin 1989.
Hickmann, Anton: A. L. Hickmann's Geographisch-statistischer Universal-Taschen-Atlas. Wien 1902.
Hinz, Gerhard: Peter Joseph Lenné und seine bedeutendsten Schöpfungen in Berlin und Potsdam. Berlin 1937.
Hobrecht, James: Bericht aus der Rede in der Sitzung des Architekten-Vereins am 26. November 1870. Deutsche Bauzeitung 1870 Jahrgang IV (1870): 388-389.
Hobrecht, James: Erläuterungsbericht zu dem Entwurf eines Straßen-Netzes auf den Abtheilungen XI und IX des Bebauungs-Planes von den Umgebungen Berlins (unveröffentlicht). Landesarchiv Berlin, A Pr. Rep. 030-07, Nr. 188, Bl. 71–102. Berlin 01. Juni 1860.
Hobrecht, James: Erläuterungsbericht zu dem Entwurf eines Straßen-Netzes auf der Abtheilung X des Bebauungs-Planes von den Umgebungen Berlins (unveröffentlicht). Landesarchiv Berlin, A Pr. Rep. 030-07, Nr. 188, Bl. 23–42, Berlin 01. März 1861a.
Hobrecht, James: Erläuterungsberichte zu den Abteilungen IX, X und XI des Bebauungsplans. (unveröffentlicht). Landesarchiv Berlin. A Pr. Rep. 030-07, Nr. 188, Berlin 1860.
Hobrecht, James : Kanalisation der Stadt Stettin. Stettin 1868.
Hobrecht, James: Verzeichniß der zum Commissarium für die Ausarbeitung des Bebauungsplanes von den Umgebungen Berlins gehörigen und von dem Königl. Baumeister Hobrecht am 13ten Dezember 1861 an den Königl. Baumeister Seßhafft übergebenen Karten, Pläne, Utensilien u. Acten (unveröffentlicht). Landesarchiv Berlin, A Pr. Rep. 030-07, Nr. 188, Bl. 184–192, 1861b.
Hobrecht, James: Über öffentliche Gesundheitspflege und die Bildung eines Central-Amts für öffentliche Gesundheitspflege im Staate. Stettin 1868.
Hobrecht, James: Die Canalisation von Berlin, im Auftrage des Magistrats der königl. Haupt- und Residenzstadt Berlin. ETH-Bibliothek Zürich, Rar 3848, TAF.
http://dx.doi.org/10.3931/e-rara-19774 /, Berlin 1884a.

Hobrecht, James: Die Canalisation von Berlin. Nebst Atlas in Groß-Folio mit 57 Tafeln. Berlin 1884b.
Hodenberg, Christina von: Der Fluch des Geldsacks. Der Aufstieg der Industriellen als Herausforderung bürgerlicher Werte. In: Hettling, Manfred/Hoffmann, Stefan-Ludwig (Hg.): Der bürgerliche Wertehimmel. Innenansichten des 19. Jahrhunderts, S. 79–104. Göttingen 2000.
Hoffmann, C. W.: Die Wohnungen der Arbeiter und Armen. Berlin 1852.
Hoffmann, K. C.: Ueber Erweiterung von Städten, Anlage neuer Straßen innerhalb derselben und Anlage neuer Stadttheile. In: *Romberg's Zeitschrift für praktische Baukunst*, Nr. 3, S. 207–213. 1843.
Hoffmann-Axthelm, Dieter: Die dritte Stadt. Bausteine eines neuen Gründungsvertrages. Berlin 1993.
Holtkamp, Sebastian/Roskamm Nikolai (Hg.): Zwischen Nutzen und Planen. Berlin 2006.
Holzbrinck, Heinrich Wilhelm von: Begleitschreiben zur Übergabe der Pläne Sektion II, IV, V, VI, IX, X, XI, XII und XIII des Bebauungsplans (unveröffentlicht). Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz, I. HA Rep. 89, Nr. 28601, Bl. 177–190. Berlin 18. Juli 1862.
Hubatsch, Walther: Grundlinien Preußischer Geschichte. Königtum und Staatsgestaltung 1701-1871. Darmstadt 1988.
Hübbe, Heinrich: Über den Plan des Herrn Ing. W. Lindley zur Anlage eines Sielbau-systems für Hamburg. Hamburg 1843.
Humpert, Klaus: Einführung in den Städtebau. Stuttgart/Berlin/Köln 1997.
Humpert, Klaus/Brenner, Klaus/Becker, Sybille: Fundamental principles of urban growth. Wuppertal 2002.
Hutterer, Florian: Ordnungsvorstellungen im Hobrechtschen Berlin. In: Dolff-Bonekämper, Gabi / Million, Angela / Pahl-Weber, Elke (Hg.): Das Hobrechtsche Berlin. Wachstum, Wandel und Wert der Berliner Stadterweiterung. S. 220-261. Berlin 2018a.
Hutterer, Florian: Pläne und Planwerke im Hobrechtschen Berlin nach 1862. In: Dolff-Bonekämper, Gabi / Million, Angela / Pahl-Weber, Elke (Hg.): Das Hobrechtsche Berlin. Wachstum, Wandel und Wert der Berliner Stadterweiterung. S. 196-219. Berlin 2018b.

Jannidis, Fotis/Lauer, Gerhard/Martínez, Matias/Winko, Simone: Einleitung. Autor und Interpretation. In: Dies. (Hg.): Texte zur Theorie der Autorschaft, S. 7–34. Stuttgart 2000.
Jäckel, Otto: Die Bauordnungen für Berlin und für die ehemaligen Vororte von Berlin. In: Architekten- und Ingenieurverein (Hg.): Berlin und seine Bauten, Teil II, S. 22–23, Rechtsgrundlagen der Stadtentwicklung. Berlin 1964.
Jäger, Gabriele: Weimanns Volksgarten an der Badstraße 54–56. Geschichte eines Berliner Vergnügungsplatzes. In: Oertzen, Christiane von/Jäger, Gabriele (Hg.): Boulevard Badstraße. Großstadtgeschichte im Berliner Norden, S. 118–145. Berlin 1993a.
Jäger, Gabriele: Die Verkehrsentwicklung in der Badstraße. In: Oertzen, Christiane von/Jäger, Gabriele (Hg.): Boulevard Badstraße. Großstadtgeschichte im Berliner Norden,
S. 146–180. Berlin 1993b.
Jäger, Gabriele/Oertzen, Christine von: Die Badstraße und ihr soziales Umfeld. Wohnen an der Badstraße. In: Oertzen, Christiane von/Jäger, Gabriele (Hg.): Boulevard Bad-straße. Großstadtgeschichte im Berliner Norden, S. 181–252. Berlin 1993.

Kamleithner, Christa: Planung und Liberalismus. In: *dérive – Zeitschrift für Stadtforschung 31*. Gouvernementalität, S. 5–8. Wien 2008.
Kamps, Gerhard: Chronik des Baugeschehens. Wohnbauten in der Kniprodestraße in Berlin, Stadtbezirk Prenzlauer Berg. In: *Deutsche Architektur*, Nr. 12, S. 560. 1955.
Kanther, Michael Alfred/Petzina, Dietmar: Victor Aimé Huber (1800–1869). Sozialreformer und Wegbereiter der sozialen Wohnungswirtschaft. Berlin 2000.
Katzur, Klaus: Berlins Strassennamen, ihre Herkunft und Bedeutung. Berlin 1987.
Kegler, Harald: Konsolidierung der Disziplin Städtebau in Deutschland. In: Bodenschatz, Harald. Stadtvisionen 1910|2010. Berlin Paris London Chicago. 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin, S. 88–89. Berlin 2010.
Kegler, Harald: Stadtplanung – Zur Genese einer wissenschaftlichen Disziplin. In: Geschichte der Naturwissenschaften, Technik und Medizin, 27, S. 65-73
Keun, Irmgard: Das kunstseidene Mädchen. Nachdruck der Erstausgabe von 1932. Berlin 2005.
Kieling, Uwe: Berlin. Baumeister und Bauten. Von der Gotik bis zum Historismus, Berlin/Leipzig 1987.
Kieß, Walter: Urbanismus im Industriezeitalter. Von der klassizistischen Stadt zur Garden City. Berlin 1991.
Kikata, Junne/Nakae, Ken/Yokokawa, Haruka/Okada, Hanna: Assimilation of the industrial village concept by Japanese business circles at the turn of the twentieth century. In: Carola Hein (Hg.) International Planning History Society Proceedings, 17th IPHS Conference, History-Urbanism- Resilience, TU Delft 17-21 July 2016, V.02 p.353, TU Delft Open, 2016.
Kil, Wolfgang: Kunstwerk Schönhauser? In: *form+zweck*, Nr. 1, S. 23–28. Berlin 1983.
Klostermann, Vittoria: Wissenschaft und Kodifikation des Privatrechts im 19. Jahrhundert. Frankfurt 1976.
Knudsen, Tim: International influences and professional rivalry in early Danish planning. In: Planning Per¬spectives, 3:3, S. 297-310. 1988.
Köllmann, Wolfgang: August Freiherr von der Heydt. In: Neue Deutsche Biographie, Nr. 9, S. 74–76. Berlin 1972.
Köllmann, Wolfgang: Bevölkerung in der industriellen Revolution. Göttingen 1974.
Königlich Preussisches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten (Hg.): Berlin und seine Eisenbahnen, Bd. 1. Berlin 1895a.
Königlich Preussisches Miniterium der Öffentlichen Arbeiten (Hg.): Berlin und seine Eisenbahnen, Bd. 2. Berlin 1895b.
Koeppen, Walter (Hg.): Bauordnung für die Stadt Berlin. Berlin 1925.
Köster, Hein: Transparenz der Zeichen. In: *form+zweck*, Nr. 1, S. 18–22. Berlin 1983.
Korff, Gottfried: »Die Stadt aber ist der Mensch…«. In: Korff, Gottfried/Rürup, Reinhard (Hg.): Berlin, Berlin. Die Ausstellung zur Geschichte der Stadt, 750 Jahre Berlin,
S. 643–664. Berlin 1987.
Krabbe, Wolfgang R.: Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Eine Einführung. Göttingen 1989.
Krause, Dorothea/Klasen, Uwe/Penzel, Wolfgang: Rekonstruktion im Stil der Jahrhundertwende. In: *Architektur der DDR*, Nr. 10, S. 14–21. Berlin 1987.
Krause, Heinz: Abläufe. In: *form+zweck*,
Nr. 1, S. 14–17. Berlin 1983.
Krause, Wolfgang/Rändel, Ursula/Zagrodnik, Reinhild: Platz für Natur im Prenzlauer Berg. Berlin 1995.
Kretzer, Max: Meister Timpe. Sozialer Roman. Berlin 1888.
Kristen, Ernst/Timme, Georg: Die städtebaulich-architektonische Gestaltung des Bersarinplatzes in Berlin. In: *Architektur der DDR*, Nr. 4, S. 244–249. Berlin 1984.

Lampugnani, Vittorio Magnago: Einleitung. In: Lampugnani, Vittorio Magnago / Albrecht, Katrin / Bihlmaier, Helene / Zurfluh, Lukas (Hg.) (2017): Manuale zum Städtebau. Die Systematisierung des Wissens von der Stadt. 1870-1950. Berlin 2017.
Lampugnani, Vittorio Magnago/Albrecht, Katrin/Bihlmaier, Helene/Zurfluh, Lukas (Hg.): Manuale zum Städtebau. Die Systematisierung des Wissens von Stadt 1870–1950. Berlin 2017.
Landerer, Christoph: Unsterbliche Werke der Tonkunst – Vergängliche Schöpfungen der Architektur. Zum Werkbegriff in Musik und Architektur. In: Gottwald, Herwig/Williams, Andrew (Hg.): Der Werkbegriff in den Künsten. Interdisziplinäre Perspektiven, S. 115–126. Heidelberg 2009.
Landesdenkmalamt Berlin (Hg.): Gartendenkmale in Berlin. Parkanlagen und Stadtplätze. Berlin 2013.
Langeheinecke, Ute: Der Wedding als ländliche Ansiedlung. Berlin 1992.
Langewiesche, Dieter: Zur Freizeit des Arbeiters. Bildungsbestrebungen und Freizeitgestaltung österreichischer Arbeiter im Kaiserreich und in der Ersten Republik. Stuttgart 1980.
Langewiesche, Dieter: Liberalismus in Deutschland. Frankfurt a. M. 1988.
Lefèvre, Andrea/Engel, Helmut/Jersch-Wenzel, Steffi/Treue, Wilhelm (Hg.): Geschichtslandschaft Berlin. Orte und Ereignisse. Berlin 1990.
Leinemann, Jürgen: Ein Herz und eine Mitte. In: *Der Spiegel*, Nr. 18, S. 140–162. Hamburg 1991.
Lette, Wilhelm Adolf: Über den Zustand der Arbeiter und Armen-Bevölkerung im Preussischen Staate und die Gesetzgebung zur Verbesserung dieses Zustandes. Berlin 1858.
Liebenberg, Elri/Collier, Peter/Torok, Zsolt Gyozo (Hg.): History of Cartography. International Symposium of the ICA Commission. Berlin/Heidelberg 2014.
Lindemann, Andreas: Die Markthallen Berlins. Berlin 1899.
Lindley, William: Bericht über die Anlage eines neuen Siel-Systems zur Entwässerung der Stadt Hamburg. Hamburg 1843.
Lindner, Klaus/Zögner, Lothar: Berlin im Kartenbild, zur Entwicklung der Stadt 1650–1950. Ausstellung der Staatsbibliothek Preußischer Kulturbesitz, 20. Mai 1981 bis 22. Aug. 1981, berichtigter Nachdruck. Berlin 1983.
Łopuch, Wojciech: Dzieje architektoniczne nowoczesnego Szczecina: 1808-1945. Szczecin 1999.
Lubowitzki, Jutta: Der »Hobrechtplan«. Probleme der Berliner Stadtentwicklung um die Mitte des 19. Jahrhunderts. In: Ribbe, Wolfgang (Hg.): Berlin-Forschungen (Einzelveröffentlichungen der Historischen Kommission zu Berlin, 71), S. 11–130. Berlin 1990.
Ludat, Herbert: Die ostdeutschen Kietze. Bernburg 1936.
Luisenstädtischer Bildungsverein e.V.: Hobrechtstraße, www.luise-berlin.de, 2016.
Luisenstädtischer Bildungsverein e.V.: Hobrechtbrücke, www.luise-berlin.de, 2016.
Luisenstädtischer Bildungsverein e.V.: Luisenstädtischer Kanal,
www.luise-berlin.de, 2002.
Luisenstädtischer Bildungsverein e.V.: Martin Carl Philipp Gropius,
www.luise-berlin.de, 2016.
Luisenstädtischer Bildungsverein e.V.: Schinkels Bebauungspläne,
www.luise-berlin.de, 2016.
Luisenstädtischer Bildungsverein e.V.: Schmids Bebauungspläne (1825, 1830),
www.luise-berlin.de, 2016.
Luisenstädtischer Bildungsverein e.V.: Straßenlexikon. Neue Hobrechtstraße,
www.berlingeschichte.de/strassen, 2016.
Luisenstädtischer Bildungsverein e.V.:
Tauentzienstraße,
www.berlingeschichte.de/strassen, 2016.
Luisenstädtischer Bildungsverein e.V.:
Windmühlenberg, www.luise-berlin.de, 2016.
Lütge, Friedrich: Bauernbefreiung in Preußen. In: Büsch, Otto/Neugebauer, Wolfgang. Moderne Preußische Geschichte 1648–1947. Eine Anthologie, S. 416–446. Berlin 1981.

Magenau, Jörg: Berlin-Prosa. In: Schütz, Erhard/Döring, Jörg (Hg.): Text der Stadt – Reden von Berlin. Literatur und Metropole seit 1989, S. 59–70. Berlin 1999.
Magistrat von Berlin (Hg.): Grundlinie zur städtebaulich-architektonischen Gestaltung. Berlin 1984.
Magrinyà, Francesc: El ensanche y la reforma de Ildefons Cerdà como instrumento urbanístico de referencia en la modernización urbana de Barcelona, Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, vol. XIII núm. 296 (3) (2009). Accessed February 28, 2016. doi: 21.741-98. Barcelona 2009.
Magrinya, Francesc: Les propostes d'Ildefons Cerdà, 1854–1875. In: L'expressió urbanística i territorial d'un projecte de modernització. Barcelona. *Quaderns d'història*, Nr. 14, S. 83–113, 2008.
Martin, Ariane: Glanz und Elend der großen Stadt. Berlin 1931/32 in Irmgard Keuns Roman Das kunstseidene Mädchen. In: Bauer, Matthias (Hg.): Berlin. Medien- und Kulturgeschichte einer Hauptstadt im 20. Jahrhundert, S. 173–188. Tübingen 2007.
Martini, Angelo: Manuale di metrologia, ossia, Misure, pesi e monete in usoattualmente e anticamentepressotuttiipopoli. Turin 1883.
Materialien zur Diskussion. Diagnose zum Bauen in West-Berlin. Berlin 1968.
Matschenz, Andreas: Vom Marienturm zum Trümmerberg. Berliner Vermessung 1876–1945. In: Scharfe, Wolfgang. Berlin-Brandenburg im Kartenbild. Wie haben uns die Anderen gesehen? [Ausstellung vom
10. bis 18. November 2000],
www.geog.fu-berlin.de, 2016.
Matschenz, Andreas: Geographisches Institut und Landkartenverlag Julius Straube 1858 bis 1969. Berlin 2003.
Matschoß, Conrad: Männer der Technik. Berlin 1925.
Matzerath, Horst: Urbanisierung in Preußen. 1815–1914. Stuttgart 1985.
Meier, Karl: Dr. James Hobrecht. Gedächtnisfeier für die verstorbenen Ehrenmitglieder Dr. James Hobrecht und Wilhelm Böckmann am 8. Dezember 1902. Berlin 1903.
Meinecke, Andreas: Geschichte der preußischen Denkmalpflege 1815–1860, Bd. 4. Teil der Reihe *Acta Borussica.* 2. Reihe, Preußen als Kulturstaat. Berlin 2013.
Meyers Großes Konversationslexikon. Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens, Bd. 3–6. Leipzig/Wien 1905–1909.
Meyer-Künzel, Monika: Der Planbare Nutzen. Städtebau der Weltausstellungen und Olympischen Spiele. Hamburg: 2001.

Million, Angela/Straub, Wolfgang: Digitalisierung und Analyse eines historischen Kartenwerks**.** In: Dolff-Bonekämper, Gabi / Million, Angela / Pahl-Weber, Elke (Hg.): Das Hobrechtsche Berlin. Wachstum, Wandel und Wert der Berliner Stadterweiterung. S. 16-23. Berlin 2018.
Missmann, Max/Klünner, Hans-Werner: Berliner Plätze. Berlin 2008.
Moest, Walter: Erläuterungen zum Plan Berlin 1948. In: Bau-Leistungsschau 1948, Ausstellungskatalog. Berlin 1949.
Molle, Albrecht: Weg übers Land. Zur Geschichte der Danziger Straße. In: *VorOrt,* Nr. 2, S. 13. Berlin 1999.
Monke, Fritz: Einflüsse der Baugesetze und Bauordnungen auf das Wohnhaus. In: Berlin und seine Bauten, Teil IV Wohnungsbau Bd. A, S. 41–63. Berlin 1970.

Nassehi, Armin: Keine Zeit für Utopien. Über das Verschwinden utopischer Gehalte aus modernen Zeitsemantiken. In: Eickelpasch, Rolf/Nassehi, Armin (Hg.): Utopie und Moderne, S. 242–286. Frankfurt a. M. 1996,.
Neurath, Otto/Haller, Rudolf: Gesammelte bildpädagogische Schriften. Wien 1991.
Niethammer, Lutz (Hg.): Wohnen im Wandel. Beiträge zur Geschichte des Alltags in der bürgerlichen Gesellschaft. Wuppertal 1979.

Oertzen, Christine von: Fußsteig, Kunststraße, Boulevard – die Badstraße von 1757 bis 1908. In: Oertzen, Christiane von/Jäger, Gabriele (Hg.): Boulevard Badstraße. Großstadtgeschichte im Berliner Norden,
S. 10–43. Berlin 1993a.
Oertzen, Christine von: Vergnügen an der Badstraße: In: Oertzen, Christine von/Jäger, Gabriele (Hg.): Boulevard Badstraße. Großstadtgeschichte im Berliner Norden,
S. 57–117. Berlin 1993b.
Orb, Hans: Auf halbem Wege…, von der Mietskaserne zum sozialen Wohnungsbau. Berlin 1957

Pape, Charlotte: Die Entwicklung des wilhelminischen Großstadtgürtels in Berlin. Dargestellt an einem Beispiel aus dem Bezirk Prenzlauer Berg. In: Hanke, Reinhard (Hg.): Geographie in Wissenschaft und Unterricht. Festschrift für Helmut Winz aus Anlass seines 70. Geburtstages am 5. September 1978, S. 313–356. Berlin 1980.
Poelzig, Peter: Demokratisch Wohnen? Ausschnitte aus Diskussionen und Vorträgen auf einer Tagung der Evangelischen Akademie Berlin, November 1961. In: *Bauwelt*, Nr. 1, S. 14. Gütersloh 1962.
Pohl, Herbert/Werner, Wolf Dietrich: Analysen und Vorstellungen. In: *form+zweck*, Nr. 1, S. 8–13. Berlin 1983.
Polanyi, Michael: Personal Knowledge. Towards a Post-crit. Philosophy. London u.a. 1978.
Popp, Andreas: Die preußischen Reformen. In: Ministerium des Innern (Hg.). Vermessung Brandenburg. Nr. 1/2004. 9. Jahrgang. S. 14-29. Brandenburg an der Havel 2004.
Pöppinghege, Rainer: Geschichte mit Füßen getreten. Straßennamen und Gedächtniskultur in Deutschland. Paderborn 2005.
Pöppinghege, Rainer: Geschichtspolitik per Stadtplan. Kontroversen zu historisch-politischen Straßennamen. In: Frese, Matthias (Hg.): Fragwürdige Ehrungen!? Straßennamen als Instrument von Geschichtspolitik und Erinnerungskultur, S. 21–40. Münster 2012.
Pöschk, Klaus: Städtebauliche Umgestaltung und Rekonstruktion des Wohngebietes Arkonaplatz in Berlin-Mitte. In: Deutsche Architektur, Nr. 10, S. 602–609, 1971.
Posch, Wilfried: Camillo Sittes städtebau-liche Schriften. In: Semsroth, Klaus/
Mönninger, Michael/Crasemann Collins, Christiane (Hg.): Camillo-Sitte-Gesamtausgabe, Bd. 2. Schriften zu Städtebau und Architektur, S. 11–80. Wien [u.a.] 2013.
Protokoll der 9. Sitzung des Bauwirtschaftsausschusses: Vortrag Scharoun 4. April 1946. In: AdK/SB, Nachlass Scharoun, Mag I/2.
Protokoll der 10. Sitzung des Bauwirtschaftsausschusses: Vortrag Scheidling 16. April 1946. In: AdK/SB, Nachlass Scharoun, Mag I/2.

Radicke, Dieter: Der Berliner Bebauungsplan von 1862 und die Entwicklung des Wedding. Zum Verhältnis von Obrigkeitsplanung zu privatem Eigentum. In: Peschken, Goerd/Radicke, Dieter/Heinisch, Tilmann J. (Hg.): Festschrift Ernst Heinrich. Dem Bauforscher, Baugeschichtler und Hochschullehrer zum 75. Geburtstag dargebracht, S. 56–74. Berlin 1974.
Pampel, Werner: Der Generalbauplan 1862 und der Gesamtbauplan 1901 für die Stadt Dresden. In: Rat des Bezirks Dresden/Kulturakademie des Bezirks Dresden (Hg.): Von der Residenz zur Großstadt Dresden. Dresdner Hefte, Ausgabe 20, S. 13-20. Dresden 1989.
Randzio, Ernst: Unterirdischer Bauraum.
In: *Der Bauhelfer*, Nr. 5, S. 10–13, 1946.
Rarisch, Ilsedore: Arthur Hobrecht. In: Neue Deutsche Biographie (NDB), Bd. 9. Berlin 1972.
Reichardt, Carl Friedrich: Einige Worte über die Wahl des Plans zum Wiederaufbau Hamburgs. Hamburg 1842.
Reicher, Christa: Städtebauliches Entwerfen. Wiesbaden 2012.
Reinisch, Ulrich: "Stadtplanung im Konflikt zwischen absolutistischem Ordnungsanspruch und bürgerlich-kapitalistischen Interessen. Peter Joseph Lennés
Wirken als Stadtplaner von Berlin." In: Peter Joseph Lenné. Gartenkunst im 19. Jahrhundert. Edited by Karg, Detlef and Dreger, Hans-Joachim. S. 34-85. Berlin 1992.
Reulecke, Jürgen: Geschichte der Urbanisierung in Deutschland. Frankfurt a. M. 1985.
Reutlinger, Christian/Stiehler, Steve/Lingg, Eva (Hg.): Soziale Nachbarschaften Geschichte, Grundlagen, Perspektiven. Wiesbaden 2015.
Rhede, Christiane/ Hutterer, Florian/ Herold, Stephanie/ Calbet i Elias, Laura: Bebauungs- oder Freiflächenplan? Die Rolle des öffentlichen Raumes bei Hobrecht. In: Der öffentliche Raum. Edited by Ursula Flecken and Laura Calbet i Elias, S. 95-106. Berlin 2011
Rietdorf, Werner: Stadterneuerung. Berlin 1989.
Riha, Karl: Die Beschreibung der »Großen Stadt«. Zur Entstehung des Großstadtmotivs in der deutschen Literatur (circa 1750–1859). Bad Homburg/Berlin/Zürich 1970.
Rilling, Rainer: Kartografien der Macht [Mapping]. www.rainer-rilling.de, 2016.
Rodríguez-Lores, Juan: Die Grundfrage der Grundrente. Stadtplanung von Ildefonso Cerdà für Barcelona und James Hobrecht für Berlin. In: Bauwelt H 12 (1980a): 29-36.

Rodríguez-Lores, Juan: Ildefonso Cerdà: Die Wissenschaft des Städtebaues und der Bebauungsplan von Barcelona (1859)". In Städtebau um die Jahrhundertwende. Materialien zur Entstehung der Disziplin Städtebau. Edited by Fehl, Gerhard and Rodríguez-Lores, Juan. Köln (1980b): 36-83.
Romberg, J. Andreas: Der Stadtbau oder Anweisung zum Entwerfen von Gebäuden aller Art. Darmstadt 1836.
Rönnebeck, Thomas: Stadterweiterung und Verkehr im neunzehnten Jahrhundert. Stuttgart/Bern 1971.
Rose, Gillian: Visual Methodologies. An Introduction to the Interpretation of Visual Materials. London 2007.
Rosskamm, Nikolai: Dichte – Eine Transdisziplinäre Dekonstruktion. Diskurse zu Stadt und Raum. Bielefeld 2011.
Ruths, Heinrich: Fünfzig Jahre Berliner Stadtgüter. Berlin 1928.

Schäfers, Bernhard: Sozialstruktur. In: ARL (Hg.): Handwörterbuch der Raumordnung, S. 1045–1048. Hannover 2005.
Schallenberger, Jakob/Gutkind, Erwin: Berliner Wohnbauten der letzten Jahre. Berlin 1931.
Schallenberger, Jakob/Kraffert, Hans: Berliner Wohnungsbauten aus öffentlichen Mitteln. Berlin 1926.
Scharf, Johannes: Baublockaufteilung nach der neuen Berliner Bauordnung. In: *Bauwelt*, Nr. 52, S. 1287–1288. Gütersloh 1927.
Scharoun, Hans: Zur Ausstellung »Berlin plant«. In: *Neue Bauwelt*, Nr. 10, S. 3. Berlin 1946.
Schasler, Max: Villa oder Miethskaserne? Eine Studie über die architektonische Erweiterung der Gross-Städte. Mit besonderer Beziehung auf die neuen Projekte von Villenanlagen in Berlin. Berlin 1868.
Schechert, Jürgen/Vetter, Hannelore/Müller, Helmut: Vom Milljöh zum Milieu. In: *Architektur der DDR*, Nr. 4, S. 196–201. Berlin 1984.
Scheffler, Karl: Berlin. Ein Stadtschicksal (Nachdruck der Erstausgabe von 1910). Berlin 1989.
Scherl, August: Scherls Straßenführer durch Berlin. Berlin 1929.
Schlusche, Günter: Stadtentwicklung im geteilten Berlin. Beitrag zur Tagung. Der Mauerbau 1961. www.berliner-mauer-gedenkstaette.de, 2017.
Schlusche, Günter/Wisniewski, Georg: Räumliche Entwicklung und Gebietsveränderungen Berlins von 1945–1990. In: Schlusche, Günter u.a. (Hg.): Stadtentwicklung im doppelten Berlin, S. 282–288. Berlin 2014.
Schmiedecke, Ralf: Wedding. Mitten in Berlin. Erfurt 2001.
Schmidt-Thomsen, Jörn-Peter/Schmidt-Thomsen, Helga: Berlin und seine Bauten 5, -Bauwerke für Kunst, Erziehung und Wissenschaft, Bd. C. Berlin 1991.
Schnur, Olaf (Hg.): Quartiersforschung. Zwischen Theorie und Praxis. Tübingen 2014.
Schoeps, Hans-Joachim: Preußen. Geschichte eines Staates. Berlin 1967.
Schönemann, Heinz: Lenné in Berlin. In: Günther, Harri/Harksen, Sibylle. Peter Joseph Lenné. Katalog der Zeichnungen [Begleitpublikation zu der Ausstellung »Peter Joseph Lenné, Landschaftsarchitekt und Stadtplaner, 1789–1866«. Deutsches Architekturmuseum, Frankfurt a. M., 21. Mai bis 8. August 1993], S. 22–24. Tübingen 1993.
Schönemann, Heinz: Schloss Charlottenhof. Kein Haus, ein Tempel. In: Peik, Susan M. (Hg.): Karl Friedrich Schinkel. Aspekte seines Werks. Stuttgart/London 2001.
Schröder, Ralph: Johann Albert Eytelwein. In: Neue Deutsche Biographie, Nr. 4, S. 713f. Berlin 1959.
Schule an der Behmstraße in Berlin. Architekt, Ludwig Hoffmann. In: *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, Nr. 11, S. 318–321, 1927.
Schumpeter, Joseph: Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung. Eine Untersuchung über Unternehmergewinn, Kapital, Kredit, Zins und den Konjunkturzyklus. Berlin 1964.
Schwartze, E.: Beleuchtung der Schrift des Herrn Wasser-Bau-Directors Hübbe über den Plan des Herrn W. Lindley zur Anlage eines Siel-Systems für Hamburg. Hamburg 1843.
Schulze, Hagen: Preußen von 1850 bis 1871. Verfassungsstaat und Reichsgründung. In: Büsch, Otto (Hg.): Handbuch der Preußischen Geschichte. Band II. Das 19. Jahrhundert und Große Themen der Geschichte Preußens. S. 303-309. Berlin 1992.
Seidel, Wilhelm: Werk und Werkbegriff in der Musikgeschichte. Darmstadt 1987.
Selle, Klaus: Phasen oder Stufen? Fortgesetzte Anmerkungen zum Wandel des Planungsvertändnisses. In: Informationskreis für Raumplanung (Hg.) Raumplanung: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur. Heft 71. S. 237-242. Dortmund 1995.
Senator für Bau- und Wohnungswesen (Hg.): Berlin – die Stadt der Wasserstraßen und Häfen. Berlin 1968.
Senator für Bau- und Wohnungswesen: 10. Bericht über Stadterneuerung, 1. Januar bis 31. Dezember 1972. Berlin 1973.
Senator für Bau- und Wohnungswesen: 11. Bericht über Stadterneuerung, 1. Januar bis 31. Dezember 1973, Bd. 2. Berlin 1974.
Senator für Bau- und Wohnungswesen: 12. Bericht über die Stadterneuerung, 1. Januar bis 31. Dezember 1974. Berlin 1975.
Senator für Bau- und Wohnungswesen:14. Bericht über Stadterneuerung, 1. Januar 1978 bis 31. Dezember 1979, Anlage 6. Berlin 1980a.
Senator für Bau- und Wohnungswesen: Die Bauwerke und Kunstdenkmäler von Berlin. Im Auftrag des Senators für Bau- und Wohnungswesen hrsg. vom Landeskonservator, Bezirk Kreuzberg. Karten und Pläne. Bearbeitet von Manfred Hecker. Berlin 1980.
Senator für Bau- und Wohnungswesen: 15. Bericht über die Stadterneuerung, 1. Januar 1980 bis 31. Dezember 1981, Anlage 19. Berlin 1982.
Senator für Bau- und Wohnungswesen: 16. Bericht über die Stadterneuerung 1. Januar 1982 bis 31. Dezember 1983. Berlin o. J.
Senator für Bau- und Wohnungswesen: Historische Stadtgestalt und Stadterneuerung. Berlin 1975.
Senator für Bau- und Wohnungswesen: Stadterneuerung in Berlin. Berlin 1964.
Senator für Bau- und Wohnungswesen: U-Bahnbau und Autobahnbau, gestern, heute, morgen. Berlin 1978.
Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz: Flächennutzungsplan von Berlin. Erläuterungsbericht, Entwurf Stand März 1987.
Senatskanzlei Berlin: Pressemitteilung vom 23. März 2004, www.berlin.de, 2016.
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hg.): Berliner Pläne 1862–1991. Berlin 2002.
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hg.): Berlin schafft Frei-Räume. Beiträge zur Aufwertung des öffentlichen Raums in den Sanierungsgebieten, S. 32–33. Berlin 2004.
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Städtebaulicher Entwicklungsbereich Alter Schachthof – Bilanz der Entwicklung. Berlin 2007.
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: ULAP-Gelände Berlin-Mitte. Kooperativer landschaftsplanerischer Einladungswettbewerb – Auslobung. Berlin 2005.
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz: Flächennutzungsplan Berlin. Erläuterungsbericht. Berlin 1994.
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie: Planwerk Innenstadt Berlin. Ein erster Entwurf. Berlin 1997.
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen: Städtebaulicher Denkmalschutz Humannplatz, www.stadtentwicklung.berlin.de, 2016.

Sheehan, James: Liberalism and the City in Nineteenth-Century Germany. In: *Past & Present*. A journal of historical studies, No. 51, S. 116–137. Oxford [u.a.] 1971.
Sitte, Camillo: Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Ein Beitrag zur Lösung moderner Fragen der Architektur und monumentalen Plastik unter besonderer Beziehung auf Wien. Wien 1889.
Stachel, Peter: Stadtpläne als politische Zeichensysteme. Symbolische Einschreibungen in den öffentlichen Raum. In: Jaworski, Rudolf/Stachel, Peter (Hg.): Die Besetzung des öffentlichen Raumes. politische Plätze, Denkmäler und Straßennamen im Europäischen Vergleich, S. 13–60. Berlin 2007.
Stadterneuerung in Berlin. Dritter Bericht an das Abgeordnetenhaus von Berlin (August 1965 bis März 1966). Berlin 1966.
Stattbau: Bericht zur Voruntersuchung Thälmannpark. Berlin 2013.
Steiner, Bodo: Quartiere und ihre planerische Bewertung. Eine Untersuchung zur Typisierung und Ausgrenzung städtischen Quartiere in gründerzeitlichen Stadterweiterungsgebieten. Dortmund 1985.
Stephan, Bruno: 700 Jahre Wedding. Geschichte eines Berliner Bezirks. Berlin o. A.
Stern, Fritz: Gold und Eisen. Bismarck und sein Bankier Bleichröder. München 2008.
S.T.E.R.N Gesellschaft der behutsamen Stadterneuerung Berlin (Hg.): Schritt für Schritt. Behutsame Stadterneuerung in Kreuzberg. Berlin 1990.
Stierle, Karlheinz: Ästhetische Rationalität. Kunstwerk und Werkbegriff. München 1997.
Stingl, Helmut: Innerstädtischer Wohnungsbau »Ernst-Thälmann-Park« in Berlin. In: *Architektur der DDR*, Nr. 10, S. 214–223, 1983.
Strauss, Anselm/Corbin, Juliet: Grundlagen qualitativer Sozialforschung. Weinheim 1996.
Streich, Bernd: Stadtplanung in der Wissensgesellschaft. Wiesbaden 2011.
Strohmeyer, Klaus: James Hobrecht (1825–1902) und die Modernisierung der Stadt. Potsdam 2000.
Strohmeyer, Klaus: »Mehr Licht, mehr Luft! Fort mit den Kellerwohnungen!« James Hobrecht, ein Berliner Pionier der Städtehygiene. In: *Der Rabe Ralf*. Extraausgabe zum 100. Todestag des Stadtplaners James Hobrecht, Nr. 108, S. 2–3. Berlin 2002.
Stübben, Joseph: Der Städtebau. Darmstadt 1890.
Stübben, Joseph: Der Städtebau. Stuttgart 1907.
Stühler, Friedbert: Totale Welten. Der moderne deutsche Großstadtroman. Regensburg 1989.
Stühlinger, Harald: Der Wettbewerb zur Wiener Ringstraße. Entstehung, Projekte, Auswirkungen. Basel 2015.
Suhr, Heidrun: Die fremde Stadt. Über Geschichten von Aufstieg und Untergang in der Metropole. In: Steinfeld, Thomas/Suhr, Heidrun (Hg.): In der großen Stadt. Die Metropole als kulturtheoretische Kategorie, S. 23–40. Frankfurt a. M. 1990.
Sutcliffe, Anthony: "Environmental Control and Planning in European Capitals 1850-1914. London, Paris and Berlin." In: Growth and Transformation of the Modern City. The Stockholm conference Sept. 1978. Edited by Hammarström, Ingrid, S: 71-88. Stockholm 1979.

Trabant, Jürgen: Die Stadt und die Sprache, eine Saussuresche Analogie. In: Carlini, Alessandro/Schneider, Bernhard (Hg.): Konzept, S. 79–88. Tübingen 1976.
Tress, Bärbel: From Landscape Research to Landscape Planning. Aspects of Integration, Education and Application. Dordrecht [u.a.] 2006.
Trost, Heinz: Stern- und Kreisschiffahrt, 100 Jahre, 1888–1988. In: *Lauenburger Hefte 5*. Lauenburg 1988.
TU Berlin: Lehrstuhl für Städtebau und Siedlungswesen, Stadterneuerung von Berlin. Sanierung im Wedding. Berlin 1963.
Tubbesing, Markus: Der Wettbewerb Groß-Berlin. Die Suche nach einer Einheit im Großstadtchaos. In: Bodenschatz, Harald/Gräwe, Christina/Kegler, Harald u.a. Stadt-visionen 1910|2010, S. 64–69. Berlin 2010.
Tufte, Edward: Visual explanations, images and quantities, evidence and narrative. Cheshire, Conn. 1997.

Uttke, Angela: Supermärkte und Lebensmitteldiscounter. Wege der städtebaulichen Qualifizierung. Dortmund, 2009.

Valena, Ernst: Stadt und Topographie. Berlin 1990.
Vallentin, Franz: Friedrich Schinkel. In: *Allgemeine Deutsche Biographie*, Nr. 54, S. 17–28. München 1908.
Vogelpohl, Anne: Stadt der Quartiere? Das Place-Konzept und die Idee von urbanen Dörfern. In: Schnur, Olaf/Gebhardt, Dirk (Hg.): Quartiersforschung zwischen Theorie und Praxis. Wiesbaden 2008.

Wagner, Martin: Aufgaben im Berliner Wohnungsbau. In: *Bauwelt*, Nr. 48, S. 1129–1131. Gütersloh 1928.
Wagner, Martin: Zur kommenden Umbildung Berlins. In: *Bauwelt*, Nr. 29, S. 707–709. Gütersloh 1927.
Ward, Stephen: Planning in the Twenthieth-Century City. New York 2002.
Warnke, Stephanie: Mit dem Baedeker nach Ost-Berlin? Baustellen-Tourismus im Kalten Krieg (1945–1970). In: Biskup, Thomas/Schalenberg, Marc (Hg.): Selling Berlin. Imagebildung und Stadtmarketing von der preußischen Residenz bis zur Bundeshauptstadt, S. 211–226. Stuttgart 2008.
Wasmuths Monatshefte für Baukunst: Heft 11. Berlin 1927.
Weiermann, Herbert: Peter Josef Lenné. In: Neue Deutsche Biographie, Nr. 14, S. 211–213. Berlin 1985.
Weiterentwicklung des Planwerks Innenstadt zum Planwerk Innere Stadt. Drucksache 16/3803 des Abgeordnetenhauses von Berlin, Berlin 17. Januar 2011.
Wellmer, Arnold: Fürst Kanonendonner. In: *Daheim*. Ein deutsches Familienblatt mit Illustrationen, Bd. 3, S. 312–314. Leipzig 1867.
West, Christina: James Hobrecht (Berlin) und Reinhard Baumeister (Mannheim). Die Anfänge des modernen Städtebaus in Deutschland. In: Jentsch, Christoph (Hg.): Visionen von der idealen Stadt. Beiträge zur Ausstellung »Ildefons Cerdà (1815–1876)« an der Universität Mannheim, S. 87–101. Mannheim 2002.
Wettbewerbe für Baukunst und Schwesternkünste: Monatsheft zur Deutschen Bauzeitung Heft Nr. 6, S. 77-79. Berlin 1928.
Wettbewerb Groß-Berlin 1910. Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten. Berlin 1911.
Wiebe, Eduard: Über die Reinigung und Entwässerung der Stadt Berlin. Berlin 1861.
Wieland, Andreas: Projektentwicklung Nutzungsgemischter Quartiere – Analyse zur Generierung von Erfolgsfaktoren. Wiesbaden 2014.
Will, Thomas: Zur Werktreue in der Denkmalpflege. In: Karg, Detlef (Hg.): Bildung und Denkmalpflege (Jahrestagung der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland), S. 102–106. Worms 2010.
Winter, Lothar: Klassen und soziale Schichten im Kapitalismus der Gegenwart. Berlin 1989.
Wörner, Martin/Mollenschott, Doris/Hüter, Karl-Heinz/Sigel, Paul: Architekturführer Berlin. Berlin 2001.

Wolfrum, Sophie/Janson, Alban: Architektur der Stadt. Stuttgart 2016.
Wolter, Hans-Joachim: Geschichte und Entwicklung des Erneuerungsgebietes Wedding. In: *Stadtbauwelt*, Nr. 18, S. 1342–1343. Gütersloh 1968.

Zache, Manfred: Modernisierungsgebiet Arnimplatz im Stadtbezirk Prenzlauer Berg. In: *Deutsche Architektur*, Nr. 6, S. 354–357, 1973.
Zeitleiste Stadtvisionen. In: *ARCH+*,
Nr. 201/202, S.42. Aachen 2011.
Zeitschrift für Bauwesen, Nr. 1 und 2. Berlin 1929.
Ziegler, Dieter: Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Die Eisenbahnpolitik der Deutschen Staaten im Vergleich. Stuttgart 1996.
Zimmer, Dieter: Das Mädchen vom Alex. Köln 2013.
Zitouni, Benedikte: Agglomérer. Brussels 2009.
Zschocke, Helmut: Die Berliner Akzisemauer. Die vorletzte Mauer der Stadt. Berlin 2007.

Abbildungsverzeichnis

Die folgenden Seitenzahlen beziehen sich auf das Layout dieser Druckversion.

Landesarchiv Berlin 04
Kegler 1990, S. 69 (↗ Literaturverzeichnis) 11
Felix Bentlin 22
Landesarchiv und Felix Bentlin 24
Geist/Kürvers 1980, S. 496 (↗ Literaturverzeichnis) 30
Felix Bentlin 36
Felix Bentlin 37
Felix Bentlin 211
Felix Bentlin 223
Kikata et al. 2016, S. 357 (↗ Literaturverzeichnis) 241

Die folgenden Seitenzahlen beziehen sich auf das Orginallayout der jeweiligen Aufsätze und **nicht** auf das Layout dieser Druckversion.

DER WEG ZUM BEBAUUNGSPLAN VON 1862 – ERSTELLUNG, STEUERUNG UND REVISION

Abb. 1 **Landesarchiv Berlin** 35
Abb. 2 **Landesarchiv Berlin** 36
Abb. 3 **Geist/Kürvers 1984, S. 145** (↗ Literaturverz.) 36
Abb. 4 und 5 **Landesarchiv Berlin** 38
Abb. 6 **Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten 1895a** (↗ Literaturverzeichnis) 39
Abb. 7 **Felix Bentlin/Fritz Lammert nach Geist/Kürvers 1980, S. 469** (↗ Literaturverzeichnis) 39
Abb. 8 **SLUB, Deutsche Fotothek** 40
Abb. 9 **Landesarchiv Berlin** 40
Abb. 10 **Hickmann 1902** (↗ Literaturverzeichnis) 41
Abb. 11 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 43
Abb. 12 **Landesarchiv Berlin** 47
Abb. 13 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 48
Abb. 14 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 49
Abb. 15 **Staatsbibliothek zu Berlin** 50
Abb. 16 **Staatsbibliothek zu Berlin** 50
Abb. 17 **Landesarchiv Berlin** 52
Abb. 18 **Landesarchiv Berlin** 52
Abb. 19 **Landesarchiv Berlin** 53
Abb. 20 **Landesarchiv Berlin** 53
Abb. 21 **Landesarchiv Berlin** 54
Abb. 22 **Landesarchiv Berlin** 54
Abb. 23 **Landesarchiv Berlin** 55
Abb. 24 **Landesarchiv Berlin** 55
Abb. 25 **Landesarchiv Berlin** 56

DER ENTWURF UND SEINE VERFASSER – IDEEN, STRUKTUREN UND MOTIVE DES BEBAUUNGSPLANS VON 1862

Abb. 1 **Landesarchiv Berlin** 59
Abb. 2 **Geist/Kürvers 1984, S. 145** (↗ Literaturverz.) 60
Abb. 3 **Fotothek der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg** 61
Abb. 4 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 65
Abb. 5 **Staatsbibliothek zu Berlin** 66
Abb. 6 **Felix Bentlin** 66
Abb. 7 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 67
Abb. 8 **Landesarchiv Berlin,** bearbeitet durch Felix Bentlin 68
Abb. 9 **Landesarchiv Berlin,** bearbeitet durch Felix Bentlin 69
Abb. 10 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 70
Abb. 11 **Felix Bentlin** 71
Abb. 12 **Felix Bentlin** 72
Abb. 13 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 73
Abb. 14 **Landesarchiv Berlin** 74
Abb. 15 **Felix Bentlin** 74
Abb. 16 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 77

Abb. 17 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 81
Abb. 18 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 85
Abb. 19 **Fotothek der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg** 86
Abb. 20 **Landesarchiv Berlin** 86
Abb. 21 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 87
Abb. 22 **Landesarchiv Berlin,** bearbeitet durch Felix Bentlin 88
Abb. 23 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 89
Abb. 24–27 **Felix Bentlin** 90
Abb. 28 **Landesarchiv Berlin** 92
Abb. 29 **Landesarchiv Berlin** 94
Abb. 30 **Felix Bentlin** 97
Abb. 31 **Museum Pankow** 101
Abb. 32 **Landesarchiv Berlin** 102

UNDERSTANDING THE HOBRECHT PLAN. ORIGIN, COMPOSITION AND IMPLEMENTATION OF URBAN DESIGN ELEMENTS IN THE BERLIN EXPANSION PLAN FROM 1862
Figure 1: **Created by author based on plans from Landesarchiv Berlin** 07
Figure 2: **Created by author based on plans from Landesarchiv Berlin** 09
Figure 3: **Landesarchiv Berlin and aerial photo by FIS-Broker WMS-Service SenStadt Berlin and analytical map created by author based on plans from Landesarchiv Berlin** 11
Figure 4: **Landesarchiv Berlin and aerial photo by FIS-Broker WMS-Service SenStadt Berlin and analytical map created by author based on plans from Landesarchiv Berlin** 13
Figure 5: **Landesarchiv Berlin and aerial photo by FIS-Broker WMS-Service SenStadt Berlin and analytical map created by author based on plans from Landesarchiv Berlin** 17

DER WANDEL VON SCHIFFFAHRTS- UND BAHNINFRASTRUKTUR – NEUORDNUNG DES BEBAUUNGSPLANS VON 1862
Abb. 1 **Landesarchiv Berlin** 171
Abb. 2 und 3 **Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten 1895** (↗ Literaturverzeichnis) 172
Abb. 4 **Fotothek der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten** 173
Abb. 5 **Landesarchiv Berlin** 174
Abb. 6 **Landesarchiv Berlin** 175
Abb. 7 **Senator für Bau- und Wohnungswesen 1968** (↗ Literaturverzeichnis) 176
Abb. 8–11 **Landesarchiv Berlin** 177
Abb. 12 **Landesarchiv Berlin** 178
Abb. 13 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 179
Abb. 14 **Landesarchiv Berlin** 180
Abb. 15 **Fotothek der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten.** 181
Abb. 16 **Landesarchiv Berlin** 181
Abb. 17 **Landesarchiv Berlin** 181
Abb. 18 **Landesarchiv Berlin** 182
Abb. 19 **Landesarchiv Berlin** 182
Abb. 20 **Landesarchiv Berlin** 183
Abb. 21 **Landesarchiv Berlin** 183
Abb. 22 **Landesarchiv Berlin** 183
Abb. 23 **Landesarchiv Berlin** 184
Abb. 24 **Senator für Bau- und Wohnungswesen 1968** (↗ Literaturverzeichnis) 185
Abb. 25 **Landesarchiv Berlin** 186
Abb. 26 **Landesarchiv Berlin** 186
Abb. 27 F**elix Bentlin/Fritz Lammert** 187
Abb. 28 und 29 **Landesarchiv Berlin** 188
Abb. 30 **Landesarchiv Berlin** 189
Abb. 31 **Landesarchiv Berlin** 190
Abb. 32 **Landesarchiv Berlin** 190
Abb. 33 **Landesarchiv Berlin** 191
Abb. 34 **Landesarchiv Berlin** 192
Abb. 35 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 193
Abb. 36 **Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten 1895** (↗ Literaturverzeichnis) 194

DIE IDEE VON QUARTIEREN – PLANUNGSEINHEITEN IM BEBAUUNGSPLAN VON 1862
Abb. 1 **Hobrecht 1860** (↗ Literaturverzeichnis) 290
Abb. 2 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 291
Abb. 3 F**elix Bentlin/Fritz Lammert** 292
Abb. 4 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 293
Abb. 5 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 294

Abb. 6 F**elix Bentlin/Fritz Lammert** 294
Abb. 7 und 8 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 296
Abb. 9 und 10 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 297
Abb. 11 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 298
Abb. 12 **Hobrecht 1884** (↗ Literaturverzeichnis) 299
Abb. 13 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 301
Abb. 14 **Hobrecht 1884** (↗ Literaturverzeichnis) 303
Abb. 15 **Schasler 1868** (↗ Literaturverzeichnis) 305
Abb. 16 **Stadtmuseum Berlin** 306
Abb. 17 **Staatsbibliothek zu Berlin** 307
Abb. 18 **Felix Bentlin/Fritz Lammert** 309

