

Berlin – zum Stand der Dinge

Berlin ist auf dem Wege zwischen „Irgendetwas von einst“ zu „Irgendetwas von morgen“. Wie die Stadt aussehen wird, wie sie sein soll, wie man sie sich wünscht, das sind ganz unterschiedliche Definitionen, die derzeit in Berlin und seinem engeren und weiteren Umland, sprich Brandenburg, diskutiert werden. So ist das Lebensgefühl von Berlin im Moment etwas Abwartendes, ein Neugieriges, ein Erschreckendes, manchmal auch ein Nichtwissendes und Enttäuschendes.

Die Diskussion, die über allem schwebt, äußert sich in der Frage: was wird Berlin zukünftig sein? Wird Berlin wieder Anschluß an das Konzept, an die Idee großer Metropolen der Welt haben? Sind Vergleiche mit Paris, Moskau, London, New York erlaubt, oder ist Berlin nicht doch nur eine Mischung aus größerer Provinzstadt und der Hauptstadt Deutschlands, nicht aber geistiger Kulturführer auf dem Weg zu neuen kulturellen, wissenschaftlichen und geistigen Ufern? Berlin ist noch lange keine Metropole, darüber ist man sich einig. Jedoch stellt sich sofort die Frage: was ist Berlin dann? Berlin ist Hauptstadt geworden, ohne zu wissen, was es an Pflichten, an Möglichkeiten, an Perspektiven mit sich bringt, so daß derzeit überall das Mysterium der "Hauptstadt-Region" die Geister bewegt. Darin liegt die Hoffnung, daß hieraus die größten Entwicklungsschübe kommen, die die Stadt aus eigener Kraft nicht schafft.

Zu rechnen ist mit der Mentalität zweier ehemaliger bedeutender Städte gänzlich gegensätzlicher Weltsysteme. Das immer subventionierte Schaufenster des Westens, wo schon die Subventionen dafür gesorgt haben, daß diese Stadt nicht untergeht, einerseits, und andererseits die Frontstadt des Ostblocks, die auf Kosten der anderen ostdeutschen Gebiete alle Entwicklungsmöglichkeiten bekam, welche sich die DDR leisten konnte. Das sind also zwei ehemals Privilegierte, die aus dem Statusdenken heraus Anspruchsdenken formulieren.

So wird im Moment die Frage der „Metropole“ in einem Atemzug mit „Hauptstadt“ definiert, wobei dies zwei völlig verschiedene Dinge sind. Die Metropole ist sicherlich ein Gebilde, welches von Großzügigkeit, von Vielfältigkeit, von enormer Toleranz und von unsagbar vielen kulturellen, sozialen und wissenschaftlichen Nischen im guten

wie im schlechten Sinne profitiert.

In diesem Sinne sind die großen Metropolen der Welt einst erdacht worden. Wie z. B. New York, eine sich fast organisch entwickelnde Stadt, oder Paris, das sehr beständig versucht, durch Planungskonzepte seine Eigendynamik zu kanalisieren. Da sind in Paris nicht nur die zehn großen Projekte der Stadtentwicklung zu nennen, sondern auch das knallharte Umlandmanagement, wie es in der Ile de France betrieben wird.

Da sind gescheiterte Metropolenkonzepte wie z. B. London zu nennen, die des Kopfes des Bürgermeisters beraubt wurden und als kleinstädtische Strukturen in einer großen Agglomeration immer noch den Namen London tragen, und somit natürlich auch ihre Vielseitigkeit darstellen, ohne ihre großen Probleme der Zukunft dabei in den Griff zu bekommen.

Resümee ist, daß Metropolen nicht planbar sind, sondern daß den staatlichen Stellen nur möglich sein wird, die Geister zu rufen, die in ihrer Summe "Metropole" wiederentstehen lassen.

Oder im Osten Warschau oder Prag. Prag in einer großen Entwicklung. Oder Wien, der ewige Konkurrent der Stadt Berlin. Und im Norden, ganz vergessen, Kopenhagen. Gerade ist die Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Kopenhagen eingestellt worden (was in Kopenhagen ein großes Echo hervorrief und Gegenstand von Diskussionen des Landesparlamentes war, in Berlin jedoch nur ein schmales Augenzwinkern wert war). Ein kleines Wort des Bedauerns, dann sprach man wieder von der großen Drehscheibe „Ost-West-Nord-Süd“. Fixiert auf das Großprojekt, den größten Bahnhof Europas, den Lehrter Bahnhof. Das sind Widersprüche, die die Stadt Berlin auch Zukunft tragen wird.

Das Lebensgefühl in der Stadt Berlin ist zwiespältig. Was ist geschehen? 1990 wurden die großen Chancen diskutiert. Die „Ossis“ entdeckten die „Wessis“. Die „Wessis“ entdeckten die „Ossis“. Und irgendwann entstand die Idee, man würde doch gemeinsam einen guten „Wossi“ abgeben, was jedoch nicht stimmte. Die einzigen, die sich an dieser Stelle beweglich zeigen, sind die Studenten, die dank der hohen Mieten im Westen jetzt den Ostteil von Berlin besiedeln und dort die junge Keimzelle der werdenden Metropole darstellen. Kreuzberg dagegen wird etabliert, verdrängt die Szene, wird mittelstädtischer Bezirk. Ansonsten sind die vielen Vorschublorbeeren, die 1992 zu einer unheimlichen Schwemme neuer, auch ausländischer Geschäfte geführt haben, verflossen: von den damaligen Gründern ist kaum noch

jemand in der Stadt. Qualität ist immer noch ein Problem Berlins, was man aber auch als den Charme dieser Stadt ausmachen kann. Man kann es auch Widerborstigkeit nennen.

Zu einer Metropole und einer Stadt gehört immer auch die Gastronomie. Gerade hat der Gastronomieverband zur Klage angesetzt, daß sich erste Adressen derzeit gar nicht halten lassen, so daß hier wieder das Wort von der „Fritten- und Bulettenstadt“ einhergeht. Im Widerspruch dazu stehen die großen Hotelprojekte in Berlin. Ebenso die Kultur: die großen staatlichen, renommierten Einrichtungen werden geschlossen oder sind von Schließung bedroht. Der Anspruch der Kulturmetropole gerät nach den fetten Jahren der Subvention unter das Diktat der Haushälter, die die Ebbe in den Kassen nicht länger verschweigen wollen und können. Gleichzeitig übernehmen Private die ehemaligen Vorzeigebühnen der Stadt. In den Planungen für die neuen städtischen Zentren fehlen nie Theater- oder Musicalgebäude. Der Trend geht wohl zu den „Spielen“, weg vom harten Brot oder staatlichen Kulturbetriebe.

Es gibt große Erwartungshaltungen hinsichtlich der zukünftigen wirtschaftlichen Kompetenz dieser Stadt. Tatsächlich ist es so, daß die großen industriellen Kerne Berlins weggebrochen sind. Sie sind nicht nur abgewandert in das Umland von Berlin, sondern auch auf der Suche nach anderen attraktiven Standorten, zumeist im Osten Europas.

Es gelang bisher nicht, eine neue wirtschaftliche Kompetenz aufzubauen, obwohl sich hier einiges anbietet. Berlin ist schon heute die größte Software-Entwicklungsregion Deutschlands (was übrigens keiner weiß). Berlin ist inzwischen die sechstgrößte Kongreß- und Messestadt der Welt, was in Berlin selbst kaum bemerkt wird. Lediglich die Taxifahrer sprechen von einem leicht gehobenen Umsatz.

Der Potsdamer Platz entsteht in großen Zügen. Man kann die Baustelle beobachten, wie sie Blicke verbaut. Gewisse Melancholie macht sich breit, wenn man mit der U-Bahn Linie 1 nach Kreuzberg fährt und ganz plötzlich gewohnte Perspektiven nicht mehr sieht. Kräne bewegen sich nach wie vor: die Friedrichstraße ist fertig und hat eine hämische Kritik abbekommen. Noch sind die Läden leer. Im Februar soll es soweit sein, und alle hoffen und warten. Werden die Erwartungen nicht erfüllt, ist Schadenfreude programmiert. Der Regierungsbezirk ist im Werden, der Reichstag enthüllt. Entfernt ist die Christo-Zeit, beinahe schon vergessen, während die große Suche nach dem nächsten Sommerereignis bereits im Gange ist.

Es ist Berlin noch nicht gelungen, den Freigeist zu akzeptieren, den eine Metropole braucht. Wo Eigenkräfte sich frei entwickeln können und durch ihre geistige Kraft Dinge und Prozesse in Bewegung setzen, die wirkliche Metropolen schaffen und ausmachen. Es ist die Vielseitigkeit, die Konfliktfähigkeit, auch der Spaß und die Neugierde verschiedenster Menschen, auf dem engsten Platz miteinander zu kommunizieren.

Berlin steht gleichzeitig vor der Frage, was der Immobilienmarkt in Zukunft bringen wird: wie kommt es, was kommt? Wird alles so kommen, wie man hofft oder nicht?

Zur gleichen Zeit gibt es neue Entwicklungen: Berlin und Brandenburg suchen den Schulterschluß als ein gemeinsames Bundesland, womit natürlich eine der wichtigsten Voraussetzungen zukünftiger wirtschaftlicher, aber auch sozialer Entwicklungen gegeben wäre, den Wirtschaftsraum Berlin/Brandenburg zu stärken. Die Länderfusion wird begleitet von ganz eigenartigen Dingen, die andere Metropolen dieser Welt nicht kennen.

Es ist so, daß Berlin und Brandenburg einander noch nicht kennen. Es wird versucht, über PR-Maßnahmen die Länderfusion schmackhaft zu machen. Doch gleichzeitig ist auf der politischen Ebene eine gewisse Handlungsunfähigkeit vorhanden. So stehen solche Konfliktthemen wie der Transrapid im Raum (der könnte immerhin einen interessanten neuen Wirtschaftsraum entstehen lassen), zwischen Hamburg mit dem größten Bruttosozialprodukt und Berlin, der größten Stadt in Mitteleuropa, verbunden durch Fahrzeiten unter einer Stunde. Ebenso problematisch ist es, den Großflughafen für Berlin/Brandenburg zu definieren. Möglicherweise wird es nicht gelingen, den Herausforderungen der Entwicklungsaufgaben an das Management solcher Großprojekte zu entsprechen.

So ergibt sich das Problem, daß es verschiedene Ebenen der Wahrnehmungen gibt. Es gibt die Ebene der Planungsziele, der Diskussion der zukünftigen Strukturentwicklung in Berlin und Brandenburg. Und es gibt die Wahrnehmung der persönlichen Erfahrungen, welche die Berliner und Brandenburger haben. Zu den neueren Erfahrungen gehören ungünstigerweise die Einkaufszentren, die nicht nur um Berlin herum entstanden sind, sondern zunehmend auch die Innenstadt-Entwicklung der Städte in Brandenburg gefährden. Auch dort, wie übrigens in allen neuen Bundesländern, wurde die grüne Wiese der Entwicklungsschwerpunkt der letzten Jahre, natürlich mit allen Folgeschäden, die zu erwarten waren. Das Einkaufserlebnis hat sich so-

mit nicht in die Innenstadt von Berlin verlagert, sondern ist im Umland von Berlin steckengeblieben. Berlin ist gewissermaßen ein Ausflugsziel für Brandenburger geworden.

Museen und Kultur werden dabei nur beschränkt angenommen. Die anderen Verflechtungsbeziehungen, die Fragen der Schulbildung, der sozialen Fürsorge wie Krankenhausneubau und dergleichen werden immer wichtiger. Das sind klassische Umlandthemen, die andere Metropolen der Welt schon längst für sich haben lösen müssen. Ob immer mit einhelligen Lösungsmöglichkeiten, sei dahingestellt. So wird in Brandenburg von der großen Landfluchtproblematik gesprochen, da der ländliche Raum weiter zu entleeren droht, und es werden händeringend Konzepte gesucht, wie der ländliche Raum stabilisiert werden kann (selbst darüber gibt es Diskussionen, ob dies denn sein muß).

Es gibt in und um Berlin nach wie vor zunehmend große Entdeckungsmöglichkeiten. Kleine Orte wie Netzeband, die man auf der Landkarte kaum findet, werden zur Geheimadresse, weil sich dort ein Mensch besonders profiliert hat. Schon führt es dazu, daß in einer 200-Seelen-Gemeinde 100 Kilometer vor der Stadt bereits 20 Neuan siedler aus Berlin zu verzeichnen sind. Was in den zwanziger und dreißiger Jahren das sogenannte Sonntags-Fahrticket der Eisenbahn ausmachte, nämlich Ausflugsziele im Umland von Berlin (100 km-Radius) zu entdecken, lebt wieder auf. Wer es sich leisten kann, sucht eine Zweitwohnung. Die Preise sind günstig, die Landschaft ist unberührt, das Kultur- und Freizeitangebot wird stetig besser. So ist als zukünftiges Ziel ein Standbein für die Brandenburger Wirtschaftspolitik auch der Metropolen-Umlandstourismus als ein wirtschaftlicher Faktor identifiziert worden.

Dabei ist interessant, daß dieses Ziel dezentraler Entwicklung in dem Leitbild der gemeinsamen Landesplanung von Berlin und Brandenburg berücksichtigt wurde. Hierbei handelt es sich um ein Modell, welches versucht, ein anderes Umlandsentwicklungsmodell zu verfolgen als die aus anderen Metropolen her bekannten Achsenkreuz- und ähnliche Sternmodelle.

Das grundsätzliche Ziel dieses gemeinsamen Leitbildes ist es, die Qualität der Stadt Berlin mit den Qualitäten des Landes Brandenburg in Einklang zu bringen. So wie sich Berlin darstellt, und damit der Stadt London sehr ähnlich ist, ist Berlin nicht die Stadt mit *dem* Zentrum, sondern eine Ansammlung vieler kleiner städtischer Zentren

dörflichen Ursprungscharakters, die in ihrer Summe letztendlich die Stadt Berlin ausmachen. Ziel der Entwicklung von Berlin ist es, diese Vielfältigkeit, die sogenannte Polyzentrik der Stadt zu erhalten und aufzuwerten. Das dies schwierig ist, bleibt ein offenes Geheimnis. Die massive Entwicklung, die sich im sogenannten engeren innerstädtischen S-Bahn- und Eisenbahnring ergibt, die Konzentration der Hauptstadtfunktion um den Reichstag herum, die Konzentration der neuen Dienstleister auf die Bereiche Alexanderplatz, Leipziger Platz, Potsdamer Platz mit den verkehrlichen Sogwirkungen.

Das Problem, dort auch bezahlbaren Wohnraum zu erhalten und durchzusetzen zeigt, wie unheimlich schwierig, die Steuerung der Stadtentwicklung gegenüber Investoren und dem Druck des internationalen Wettbewerbs ist. So gibt es eine nicht mehr zu verhindernde Verschiebung der Polyzentralität der Stadt Berlin hin zu ihrer Mitte. Man kann dies allerdings auch positiv werten und sagen, Berlin hat eben nie eine Mitte gehabt. Sie ist verlorengegangen in den dreißiger Jahren, und man entdeckt sie jetzt neu. Die Polyzentrik und die Vielfältigkeit der kleinen Kiezstrukturen, die Berlin besitzt und die zu den besonderen Eigenheiten der Stadt gehören, werden trotzdem weiter erhalten bleiben. Es gibt tatsächlich Indizien dafür, das dieses Konzept vielleicht doch aufgehen mag in den Vorstellungen der Investoren, die sich in diese Kiezstrukturen hineinbegeben haben. Sie sind im Allgemeinen leichter vermietbar als die großen repräsentativen Bürobauten, die bereits in der Innenstadt entstanden sind oder gerade entstehen. Hier gilt es abzuwarten, was der neue Entwicklungsschub für das Zusammenwachsen von Berlin mit sich bringen wird und ob dieses in Konkurrenz zu der sozialen und kulturellen Qualität von Berlin entsteht oder ob dieses in Ergänzung ein Plus für den Standort Berlin bedeutet.

Das gleiche Ziel verfolgt Brandenburg. Hier ist das große Problem und der gedankliche Hintergrund, daß die Städte von Brandenburg erhalten bleiben sollen. Sie sind gleichmäßig verteilt im Land und kämpfen nun mit dem Problem der Individualisierung des Verkehrs und der Zerissenheit von Wohnen, Arbeit und Freizeit, was eine vollkommene Umstrukturierung der Region bedeutet. Bis in die zwanziger und dreißiger Jahre stellten Arbeitsplatz und Wohnen stets eine Einheit dar, und selbst in der DDR war dies aufgrund der Immobilität der Gesellschaft auch weiter Grundlage der strukturellen Entwicklung. Hierfür stehen sozialistische Städtegründungen wie Schwedt und Eisenhüttenstadt. Bewirkt nun die Individualisierung des Verkehrs und

das Investorenverhalten, daß Wohnen und Arbeiten nicht mehr integriert gedacht und entwickelt wird, grundsätzliche strukturelle Verschiebungen, droht Brandenburg gleichfalls der Verlust städtischer Qualität. „Stadt“ wird in Brandenburg schon definiert als sogenannte „märkische Landstadt“ mit 8.000 bis 9.000 Einwohnern, mit langer Historie, ländlichem Stolz oder als „Mittelstadt“ mit 30.000 bis 40.000 Einwohnern. Darüber hinaus gibt es nur vier große Oberzentren, wozu Brandenburgs Landeshauptstadt Potsdam gehört und Frankfurt/Oder mit immerhin noch 70.000 Einwohnern.

Das Ziel der Landesentwicklung Brandenburgs war es, eine gleichmäßige Entwicklung zu forcieren. Man wollte werben für die innerstädtischen Branchen, wie sie sich aus den Konversionsflächen und aus der Umstrukturierung von Industriekernen ergaben. So setzt man hier werbewirksam auf Angebotsphilosophie und offeriert den Investoren der Wirtschaft diese Flächen, um nicht allzuviel „grüne Wiese“ als Nahkampfbereich vor der Metropole Berlin entstehen zu lassen.

Das gedankliche Konzept war es, daß das Instrument „schnelle Fahrzeiten“ sein muß. Hier kommt eine Grundstruktur zum Wirken, die Berlin und Brandenburg schon einst berühmt machte. Es ist der hervorragende schienenorientierte Infrastruktur, die Berlin/Brandenburg einst als Eisenbahnzentrum Europas selbst aufgebaut hat. Mit der Industrialisierung der Region einher ging die Entstehung großer Elektrokonzerne wie BORSIG und SIEMENS, aber auch AEG sowie der Stahlwerke der Region.

Man baut also wieder auf dem auf, was sich um die Jahrhundertwende bereits entwickelte und heute als gedankliches, strukturelles Rückgrat für die Zukunft dienen kann. Grundidee hierbei ist, daß schnelle Fahrzeiten geographische Entfernungen überwinden helfen, das Schienensystem wettbewerbsfähig gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu machen. Damit wird es möglich, die Stadt X, die nur über individuellen Verkehr und Bummelzug zu erreichen ist, dabei innerhalb des 20-km-Umkreises und somit im Verflechtungsraum Berlin/Brandenburg liegt, mit der Stadt Y, die im 60-km-Radius um Berlin liegt und ein eigenständiges Zentrum darstellt, zu günstigen Zeittakten von 60 min, manchmal sogar unter 30 min mit Berlin verbunden ist, in 40 bis 60 min zu erreichen.

Das Problem ist, daß dieses Konzept zwar 1992 schon bekannt war, 1993 dann in Variationen auch verabschiedet wurde, in der gleichen Zeit aber der große Investorenschub über das Land hinweggegangen ist und keinerlei Berücksichtigung in dem Leitbild von Berlin/

Brandenburg fand. Tatsache ist, daß heute große Gewerbe-Entwicklungsbrachen überall im Land liegen, daß im Umland zahlreiche Gewerbegebiete ausgewiesen sind, die großen Wohnstandorte im Umland z. T. schon fertig sind und auf Bezug warten. Verbunden damit sind große städtebauliche Sünden, weil hier auch wieder Grundregeln der Raumordnung mißachtet wurden: Autobahnlage statt Eisenbahnverknüpfung, Grüne-Wiese-Zäsuren zwischen Wohnen und Arbeiten bzw. Arbeitsplätze wurden nicht mitbedacht.

So hat Berlin/Brandenburg nun ein Leitbild der dezentralen Konzentration, das hier als langfristiges Modell sicher Vorbildcharakter besitzt. Es kommen Bürgermeister großer Städte und Umlandsregionen nach Berlin und erkundigen sich nach diesem Modell, weil sie nur hier in der dezentralen Organisation zukünftiger Siedlungsstrukturen die einzige Möglichkeit sehen, der ökologischen Verantwortung, wie sie auch der AGENDA 21 zu entnehmen ist, Rechnung zu tragen. Gleichzeitig wird bewundert, daß Berlin als eine sehr grüne Metropole im Wettbewerb zu anderen Metropolen dieser Welt eine wunderbare Ausgangssituation hat, sich als ein sogenannter „gesunder Standort“ weiterzuentwickeln.

Zugleich fällt es Berlin und Brandenburg sehr schwer, die eigenen Konzepte umzusetzen. Und so gibt es ein nächstes Problem, das in Berlin und Brandenburg deutlich wird: es gibt keinerlei konkrete, abgesprochene Ideen, wie sich die Region zukünftig darstellen soll.

Es hat den Mangel, daß zwar Leitbilder besprochen werden, es aber schon zuviele Leitbilder in der Diskussion gibt. Daraus wird es sehr schwer, in politischem Rahmen Konsenslösungen zu finden, Prioritäten abzustecken und gezielt mit Know-How und Management diese Ziele abzarbeiten.

So gelingt es immer noch nicht, die eigentlich schon als längst abgeschlossen zu haltenden S-Bahn- und Schienenanschlüsse zwischen Berlin und dem Umland wiederherzustellen. Jeder S-Bahn-Anschluß ist ein grundsätzlicher Kampf um Know-How, um Fragen der Systemführung. So werden manche Räume im Berliner Umland auch noch im Jahr 2000 nicht den natürlichen S-Bahn-Schienenanschluß besitzen, den sie vor dem Kriege besaßen.

Die Ziele, die letztlich derzeit in Berlin und Brandenburg diskutiert werden, sind auf der Planungsebene folgende:

1. Erhalt der Siedlungsstrukturen innerhalb der Stadt (polyzentrische Strukturen)
2. Engere Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten.

Dieses hat z. T. noch Ausdruck darin, daß selbst im Vergleich zu Brüssel und anderen Städten in Europa Berlin eine relativ geringe Verkehrsdichte hat. Das führt allgemein zu einem Lächeln, weil man schon den Eindruck hat, daß sich die Entwicklung des Verkehrs in den letzten Jahren sehr stark dramatisiert hat (was allerdings eine subjektive und nicht eine objektive Wahrnehmung ist).

Der Erhalt der Kulturlandschaft muß gerade im Umland von Berlin eines der obersten Ziele der zukünftigen Raumentwicklung sein, weil hier tatsächlich ein großer Wettbewerbsvorteil für Berlin-Brandenburg gegenüber anderen Metropolen und Ballungsräumen liegt und eine enge Verknüpfung zwischen Natur, Erholung, Freizeit, Arbeit und Wohnen auch in Zukunft gegeben sein wird. Dieses Ziel soll verfolgt werden durch die Konzentration auf die Aufwertung der Städte, sowohl des engeren Verflechtungsraumes (hier gelten als eine der strategischen Ziele die Bahnhofsumfeldentwicklungen), als auch natürlich die Aufwertung der Städte, die weiter im Inneren des Landes liegen.

Als weiteres Planungsziel ist die integrierte Strukturentwicklung des Landes Berlin und Brandenburg zu nennen, wobei hier nicht nur die Frage nach zukünftigen Infrastrukturprojekten gestellt ist, sondern auch nach wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die zu neuen Forschungspotentialen führen. Hier verdeutlicht sich allerdings dann auch die große Schwäche im Land Berlin/Brandenburg, die, wie oben bereits erläutert, mit einer Glaubensfrage zu tun hat: Ist es möglich, einen Wirtschaftsraum, wie durch Berlin/Brandenburg dargestellt, mit wirtschaftlichen Schwerpunktthemen in die Zukunft zu führen oder ist es einer Metropole eigen, den freien Kräften den Spielraum zu lassen, den sie benötigen, um sich zu entfalten.

Hier gibt es drei grundsätzliche Probleme:

1. handelt es sich nicht um eine Metropole. Wenn es darum geht, langfristig gute Strukturentwicklung zu betreiben, sind dringend Handlungskonzepte für den Wirtschaftsraum nötig. Die Unklarheit besteht darin, wie diese genutzt und gefördert werden können. Die Konzepte führen zu großen Kompetenzstreitereien und sind, meistens durch die desolote Haushaltssituation von Berlin und Brandenburg verstärkt, relativ schwachbrüstig untersetzt.

2. Es gelingt Berlin/Brandenburg nicht, seine ureigensten Potentiale, z. B. im Kultur- und Wissenschaftsbereich, für sich zu vermarkten. Immer noch haben wir zwar eine Ausbildungsmöglichkeit für Studenten, sind aber gleichzeitig mit einer hohen Abwanderungswelle nach dem Studienende konfrontiert. Dieses Problem ist auch aus der IBA-

Emscher-Region (Nordrhein-Westfalen) bekannt, weswegen dort ein strukturpolitisches Konzept für den IBA-Emscher-Park entwickelt wurde.

3. Es gibt einen zu großen Glauben an Überschriften und zu geringes Anerkennen von Personalien, die zur Umsetzung notwendig sind. Der Lobbyismus Berlins und Brandenburgs, die Disziplin, Prioritäten zu schaffen und die Begabungen, die geeigneten Köpfe für die Abarbeitung dieser Prioritäten zu finden, ist nicht gegeben. So ist das Problem, daß einer Metropole und einer Hauptstadtregion auch die Fähigkeit eigen sein muß, führende Köpfe an die Region zu binden, nach wie vor nicht gelöst. Man merkt dieses zum einen in der allgemeinen Berufung von Professuren an Universitäten.

Man merkt aber auch an zahlreichen anderen Dingen, wie schwer es ist, die führenden Köpfe in den allgemeinen Entwicklungs- und Diskussionsprozeß von Berlin und Brandenburg mit einzubinden. Es gibt zudem noch die Erfahrung subventionierten Hochmutes oder provinzieller Denke, die dazu führt, daß selbst im Land Brandenburg die Stadt Berlin als nichts anderes als eine etwas größere Kommune behandelt wird und die Entwicklungsimpulse, die von Berlin ausgehen, in manchem Verwaltungsressort sogar abgeleugnet werden.

Anders als in Moskau, Tokio oder in anderen großen Städten wird das Entwicklungsbild, welches Berlin und Brandenburg miteinander verbindet, als etwas Wegweisendes betrachtet. Gleichzeitig schüttelt man über das Management den Kopf, das dieses Leitbild vorantreibt. Man glaubt nicht, daß Finanzmittel, Kompetenzmittel und Wirtschaftskraft so aneinander zu binden sind, daß dieser Weg von Erfolg gekrönt sein wird.

Wie diese Stadt ihre Probleme lösen wird und welches Flair sie letztendlich ausmacht, ist unklar. Das Beweisen der Kompetenz von Berlin und Brandenburg, seines Handelns in Politik und Verwaltung wird die zukünftige Entwicklung und Qualität der Stadt Berlin und Brandenburgs ausmachen. Sehen wir uns heute um, scheinen die Chancen noch arg eingeschränkt.

Neben den Verwaltungsstrukturen können sich aber andere Strukturen bilden, die von einem Freigeist, einer Großzügigkeit, einer Weit-sicht geprägt sind, wie sie einer Metropole und Hauptstadt eigen sein sollen, wo es gelingt, Köpfe zu binden, sich ins Gespräch zu bringen, ohne große Marketingapparate, sondern allein durch Taten auf sich aufmerksam zu machen. Erst dann wird es der Stadt- und Landespolitik gelingen, die Stadt- und Landesverwaltung ins Schlepptau dieser

Entwicklung zu nehmen und sie mit in das 21. Jahrhundert zu führen. So kommt als Resümee dieses kleinen Beitrages, der bewußt etwas freizügiger gehalten ist, daß Berlins Zukunft auf dem Weg zu einer Metropole in einem großen Dilemma ist. Das Innenbild stimmt nicht mit dem Außenbild zusammen. Prioritätensetzungen aus der inneren Wahrnehmung sind die falschen, so wie sie von außen wahrgenommen werden. Und trotzdem befindet sich das Ganze auf einem eigentlich nicht schlechten Weg.