

FLAVIA MAMELI

Freiraum kooperativ gestalten

**Eine kritische Perspektive
auf die Paradoxien partizipativer
Stadtentwicklung**

Keywords: Partizipation, Gleisdreieck Berlin, Stadtentwicklung, Freiraumplanung

1 Das Recht auf Stadt gestalten⁰¹

Dass von Zivilgesellschaft (mit-)gestaltete Orte eine Bereicherung für den urbanen Raum darstellen, gehört heute zu den Grundlagen einer sozial orientierten und inklusiven Stadtentwicklungspolitik. Der Diskurs um das ‚Recht auf Stadt‘ hat viele Facetten und wird nicht nur von Aktivist:innen, sondern auch unter Akademiker:innen, Kommunen und deren Verwaltungen intensiv geführt. Planer:innen und Gestalter:innen sind heutzutage angesichts einer aktiven Stadtgesellschaft und gesetzlich fest verankerter Beteiligungsverfahren kontinuierlich gefordert, in Dialog zu treten und sich, beziehungsweise ihre Entwürfe, zu positionieren. Dennoch ist die Situation paradox: Das kreative Potenzial und lokale Wissen zivilgesellschaftlich engagierter Akteur:innen in Gestaltungs- und Planungsprozesse zu integrieren, bleibt trotz der Vielzahl an Beteiligungsverfahren eine Herausforderung mit erheblichem Konfliktpotenzial und leider auch oftmals unproduktiv. Beteiligungswillige mit eigener Agenda bekommen oft den Stempel der Wutbürger:innen aufgedrückt und umgekehrt werden die institutionell mit Gestaltungs- und Entscheidungsmacht Beauftragten oft als gehörloses „Archipel der Öffentlichkeiten“ (Selle 2014, S. 63) empfunden, das zivilgesellschaftliche Teilhabe an der Stadtentwicklung lieber kleinhalten möchte. Erschwerend kommt hinzu, dass es sich bei der Beteiligung an öffentlichen Gestaltungsfragen häufig um eine komplexe Gemengelage handelt, die nicht nur viele verschiedene Akteur:innen mit jeweils eigenen Interessen involviert, sondern noch dazu längst nicht immer zu einvernehmlichen Lösungen führt. So bleibt die Teilhabe ein sogenanntes „wicked problem“, ein unlösbares Problem, wie Horst Rittel sowie Melvin und Webber es genannt haben (2010, S. 275 ff.).⁰²

Bemühungen das bürgerschaftliche Engagement in die Gestaltung und Planung zu integrieren, existieren bereits seit den 1960er Jahren. Planer:innen, wie beispielsweise Linda Stone Davidoff und Paul Davidoff (1965), Architekt:innen wie Yona Friedman (1974) und Gestalter:innen wie Victor Papanek (1971) und andere, entwickelten partizipative Planungs- und Gestaltungsansätze, die die zivilgesellschaftliche Autonomie befördern sollten. In (freiraum-)planungstheoretischen Diskussionen der Bundesrepublik Deutschland waren es Forschende, wie die Gruppe der sogenannten Kasseler Schule (Böse 1981; Hülbusch 1978), der Landschaftsarchitekt Werner Nohl (1980) und vor allem der Soziologe Lucius

01 Dieser Beitrag basiert auf meiner Dissertation *Aneignung gestalten? Paradoxien der Freiraumplanung. Eine Analyse der Planungsdebatte um den Park am Gleisdreieck in Berlin*, die im Herbst 2022 veröffentlicht wurde (Mameli, 2022).

02 Rittel und Webber vergleichen die ‚böartigen‘ Probleme (wicked problems) der Stadtplanung im Vergleich zu den ‚zahmen‘ (tame), d.h. lösbaren Problemen in den Naturwissenschaften. In der Planungspraxis sind das Aufgabenstellungen mit unvollständigen, widersprüchlichen oder sich ändernden Anforderungen, die für Planer:innen oftmals schwer erkennbar, bzw. vorhersehbar sind.

Burckhardt [1985, 2013, 2014], die ab den 1970er Jahren ein radikales Umdenken hin zu einer inklusiven, beteiligungsfreundlichen Planung forderten. An diesen Diskurs schließt sich unter anderem auch das gerade in Berlin Anfang der 2000er Jahre, also zeitgleich zur Planungsdebatte um den Park am Gleisdreieck besonders intensiv verhandelte Phänomen der ‚Zwischennutzer:innen als Raumpioniere und Raumunternehmer:innen‘ an (Hauck 2017, S. 303 ff.).

Trotz aller Bestrebungen nach einer beteiligungsfreundlichen Planung bleibt die Stadtentwicklung dennoch im Wesentlichen einem hierarchischen Rollenverständnis verhaftet. Standardisiert durchlaufene Beteiligungsverfahren implizieren noch immer ein Machtgefälle zwischen sogenannten Laien und den Expert:innen der Planung. Vor diesem Hintergrund hat mich aus der Perspektive des Gleisdreieck-Falls interessiert, ob das damals angewandte Partizipationsverfahren tatsächlich angemessen war, um diesen Freiraum als Möglichkeitsraum mit all seinen Potenzialen zu verstehen und zu nutzen. Ganz konkret ging ich dabei unter anderem den folgenden Forschungsfragen nach: Wie wurde mit dem Wunsch der involvierten, zivilgesellschaftlichen Bürgerinitiativen nach Beteiligung innerhalb der Planungsdebatte umgegangen? Wie konnten sich die zivilgesellschaftlich Engagierten in die Gestaltung des Parks einbringen und wie haben sich ihre Positionen letztlich im gebauten Raum materialisiert?

2 Der Fall Gleisdreieck

Die Genese des Gleisdreieck-Areals⁰³ in Berlin und die damit verbundene Gestaltung des sogenannten „Bürgerparks des 21. Jahrhunderts“ (Grosch und Petrow 2015, S. 6), wie er in Fachdiskursen und Image-Broschüren gerne genannt wird, ist als Untersuchungsbeispiel aus mehreren Perspektiven interessant. Architekturgeschichtlich und hauptstadthistorisch bildet das Gleisdreieck, wie kein zweiter Ort in Berlin, die deutsche Geschichte seit dem 19. Jahrhundert ab. Einst ganzer Stolz von Preußens Streben nach militärischer und industrieller Vormachtstellung, wuchs das Gleisdreieck schnell zu einem pulsierenden Verkehrsknotenpunkt heran. Durch die Bombardierung Berlins während des II. Weltkriegs schwer beschädigt und dann nach und nach stillgelegt, entwickelte sich das Gelände mit seiner bis dahin angewachsenen Größe von etwas mehr als 60 Hektar zur Brachlandschaft an der Grenze zwischen Ost und West.⁰⁴ Über die Nachkriegsjahre und die folgenden Jahrzehnte konnten aufgrund dieses besonderen ‚Stillstands‘ vor allem nicht-menschliche Pio-

03 Das Gleisdreieck-Gelände liegt im heutigen Zentrum der Berliner Innenstadt, zum größten Teil im Stadtbezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Das Gelände hat seinen Namen von den um die Jahrhundertwende gebauten Viadukt-Strecken der Berliner Hochbahnen, die dort ein Dreieck bildeten.

04 Mit der Abriegelung Westberlins ab 1961 befand sich das Gleisdreieck-Gelände in einer territorialen und politischen Pattsituation. Die ostdeutsche Reichsbahn besaß weiterhin die Betriebsrechte für die Anlagen aufgrund der alliierten Beschlüsse, allerdings lagen die Gleisanlagen auf westdeutschem Gebiet.

niere das Gleisdreieck erobern: Eine „grüne Parallelwelt“ entstand, wie sie der Stadtökologe Ingo Kowarik einmal nannte [2015, S. 210]. Das Gleisdreieck entwickelte sich zu einem Biotopmosaik, auf dem nur jede zweite Art eine heimische war. Die anderen 52,9 % waren vermutlich als blinde Passagiere durch den ehemaligen Bahnverkehr, aus angrenzenden Gärten und Parks oder mit Erdaushub eingeschleppt worden [Kowarik 1991, S. 50 f.]. In den 1970er Jahren interessierten sich dafür allerdings zunächst nur einige Wissenschaftler:innen und Ökoaktivist:innen [Sukopp 1982; Lachmund 2013]. Mehrere Gutachten, die von der öffentlichen Hand beauftragt worden waren, hatten diese sogenannte Ruderalvegetation⁰⁵ zwar als schützenswert erkannt und hervorgehoben [Asmus 1980; Kühling 1993], dennoch hätte damals sicher niemand einen grünen Freiraum an diesem Ort für realistisch gehalten. Für lange Zeit, bis in die 1990er Jahre hinein, lagen die stadtpolitischen Prioritäten in den verschiedenen politischen Koalitionen zumeist woanders, nämlich bei der ‚autogerechten Stadt‘. Und so war die ‚Gleisdreieck-Wildnis‘ immer wieder stark bedroht vom Autobahnbau in Form einer Autobahntangente (die sogenannte *Westtangente*), die über einen Teil des Geländes führen sollte. Es sollte die geteilte Empörung über diesen Autobahnbau sein, die als Katalysator fungierte, um Kreuzberger und Schöneberger Jungaktivist:innen zusammenzubringen. Sie setzten sich die Erhaltung eines grünen Gleisdreiecks zum Ziel und gründeten 1973 die *Bürgerinitiative Westtangente*.⁰⁶ Es folgten nicht nur Wochen oder Monate, sondern mehrere Jahrzehnte des zivilen Widerstands, der eine stetige Professionalisierung des Aktivismus mit sich brachte. Die Bürgerinitiative hatte zu Beginn der 1970er Jahre vor dem Hintergrund der Ölkrise und dem langsam in der Bevölkerung ankommenden ökologischen Bewusstsein das richtige Momentum, um erfolgreich auf sich aufmerksam zu machen und viele Unterstützer:innen zu mobilisieren. Die vielen friedlichen Protestaktionen waren kreativ, politisch bissig und erzielten auch medial einiges Interesse. Doch nicht nur ‚auf der Straße‘, sondern auch im Gerichtssaal vertraten die Aktivist:innen geschickt und beständig ihre Position und kannten sich zunehmend in der Welt der kommunalen Verwaltung Berlins aus. Dabei ging es ihnen aber nicht nur um das Nein-Sagen, sondern um handfeste Gegenentwürfe. Der heute in weiten Teilen Realität gewordene Nord-Süd-Grünzug durch Berlin als Frischluftschneise der Stadt war beispielsweise so ein Konzept des akti-

05 Die Botaniker Dietmar Brandes und Detlef Griese definieren Ruderalvegetation als „die vorwiegend krautige Vegetation anthropogen stark veränderter und/oder gestörter Wuchsplätze, sofern diese weder land- noch forstwirtschaftlich genutzt werden.“ (Technische Universität Braunschweig o. J.) Die Entwicklung der Pflanzen- und dementsprechend auch Tiergemeinschaften entspricht einer Abfolge (Sukzession), die mit lokalspezifischen Pionierpflanzen beginnt.

06 Einen detaillierten Überblick über die Chronik der *Bürgerinitiative Westtangente* findet sich auf der Internetseite <http://www.bi-westtangente.de> (Bürgerinitiative Westtangente o. J.).

ven Stadt-Veränderns.⁰⁷ Ein weiteres Konzept war dasjenige des sogenannten *Naturparks Gleisdreieck* zu Beginn der 1990er Jahre (zu dieser Zeit unter der Federführung weiterer anverwandter Bürgerinitiativen), das einen naturgewachsenen öffentlichen Freiraum propagierte und so gut wie keine gestalterischen Veränderungen an der vorhandenen Ruderalvegetation vorsah [Bundesgartenschau 1995 und Bezirksamt Kreuzberg von Berlin 1991].

Im Rückblick auf die später geführte Planungsdebatte sollte es dieses Ideal des sich selbst überlassenen Naturparks sein, an dem der Entwurf des beauftragten Landschaftsarchitekturbüros und im Grunde die gesamte Planung bemessen wurde. Vor dem Hintergrund des oben beschriebenen intensiven und für manche Protagonist:innen den eigenen Lebensentwurf tiefgreifend mitbestimmenden Engagements mag das mehr als einleuchten. Dass es in diesem Sinne allerdings zu Konflikten bezüglich der Gestaltung des zukünftigen Parks kommen musste, ist ebenso offensichtlich.

Das Naturpark-Konzept blieb zwar eine Vision, aber dass ein Teil des Gleisdreiecks als Park realisiert werden würde, stand im Jahr 2005 auf solch solidem Boden, dass mit der Ausschreibung eines Planungsverfahrens begonnen werden konnte und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt lobte einen zweiphasigen landschaftsplanerischen Ideen- und Realisierungswettbewerb aus. Aufgrund seiner stadtpolitischen Bedeutung und seiner aktivistischen Vergangenheit war damals klar, dass ein so vielbeachtetes Stück Freiraum nicht ohne eine besonders intensive Bürgerbeteiligung planbar sein würde. Das Gleisdreieck-Beteiligungsverfahren war dreistufig und langfristig angelegt. In Vorbereitung auf den Wettbewerb wurde eine postalische Umfrage unter der Anwohnerschaft durchgeführt. Fokusgruppen wurden befragt, um vor allem auch jener Bürgerschaft eine Stimme zu geben, die sich traditionell wenig in die Stadtentwicklung einbringt, nämlich der großen Zahl der Anwohner:innen mit Migrationshintergrund. Begehungsspaziergänge und Workshops wurden für die interessierte Zivilgesellschaft angeboten, sowie eine sogenannte *Online-Discourse Machine* etabliert, die alle Bürger:innen dazu aufrief, sich online zu beteiligen. Die Ergebnisse dieser ersten Beteiligungsphase flossen in die Wettbewerbsauslobung mit ein [Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2005]. In einer zweiten Stufe wurden die Wettbewerbsgewinner der ersten Runde (11 von 86) öffentlich ausgestellt und die Entwürfe konnten kommentiert werden. Die dritte Stufe beinhaltete eine sogenannte ‚projektbegleitende Arbeitsgruppe‘ (PAG), die den gesamten Planungsprozess – es sollten ca. 7 Jahre werden – begleitete. Die Aufgabe der PAG war es, die Parkplanungen als Impulsgeberin zu begleiten und gegebenenfalls als Korrektiv zu fungieren. Interessant an der PAG ist, dass sie auch dazu dienen sollte, die Gleisdreieck-Akti-

07 Der sogenannte Nord-Süd-Grünzug bildet einen grünen Korridor, der von dem Naturpark Schöneberger Südgelände im Bezirk Tempelhof-Schöneberg über den Park am Gleisdreieck bis zum Tiergarten in Berlin-Mitte führt und ein durchgängiges, barriere- und autofreies Spazieren und Fahrradfahren durch das Stadtgrün erlaubt.

vist:innen der ersten Stunde wieder in das formalisierte Verfahren zurück zu holen. In dem für die gesamte Bevölkerung ausgerichteten Teilnahmeverfahren wurden sie gleichsam als ‚nicht teilnehmbar‘ betrachtet, da ihre Agenda viel zu spezifisch und ihr Vorgehen viel zu autark war (Lichtenstein und Mameli, 2015, S. 117 f.). Mit der PAG wurde ein Format geschaffen, das die Aktivist:innen buchstäblich (und langfristig) an einen Tisch setzte mit Mitarbeiter:innen der Verwaltung, der involvierten Bezirke, der projektbetreuenden *Grün Berlin GmbH* und vor allem auch mit dem Landschaftsarchitekturbüro *Atelier Loidl*, das als kürzlich neu-formiertes, junges Team diesen vielbeachteten Wettbewerb gewonnen hatte. Es ist diese hochdynamische Situation Mitte der ersten 2000er-Dekade und die Debatte der PAG, die das Herzstück meiner Analyse bilden. Der Gleisdreieck-Park wurde in drei Etappen, gemäß der drei Parkteile geplant. Die erste Etappe 2007–2010, umfasste die Planung des sogenannten Ostparks, des ersten Parkteils und ist die von mir am detailliertesten untersuchte Zeitspanne, da in diesem Zeitraum am intensivsten debattiert wurde und die jeweiligen Positionen der Akteur:innen besonders eklatant aufeinandertrafen.

Die PAG traf sich zweiwöchentlich abends in der sogenannten Grünen Villa als Vor-Ort-Büro, einem Baucontainer auf dem Gleisdreieck-Gelände. Für die Planer:innen und Verwaltungsmitarbeiter:innen bedeutete dies regelmäßig Überstunden und für die Aktivist:innen der Bürgerinitiativen viele, viele Stunden Freiwilligenarbeit, die es zu organisieren galt.

Der Ausgangspunkt der Debatte der PAG war der Entwurf des Landschaftsarchitekturbüros *Atelier Loidl*, der durch seinen vom Preisgericht gekürten Sieg quasi ex ante legitimiert war – zumindest aus Sicht der Planung und der Institutionen. In diesem großmaßstäblichen Entwurf musste Vieles noch undefiniert bleiben. Noch nicht einmal die finale Verteilung der Bauflächen auf dem Gelände stand zum Zeitpunkt des Wettbewerbs fest. Vielleicht vermittelte der noch nicht klar definierte Parkentwurf 2007 den zivilgesellschaftlichen Aktivist:innen das Gefühl, noch viel beeinflussen zu können in dem zukünftigen Park. Umso heftiger fiel ihre Kritik im Folgenden aus. Zusammenfassen lassen sich die Streitpunkte der Planungsdebatte in zwei dominierende Konfliktlinien: Den unterschiedlichen Auffassungen von Nutzung und Gestaltung des Gleisdreiecks und den unterschiedlichen Vorstellungen davon, was Beteiligung grundsätzlich bedeuten sollte.

Im Folgenden stelle ich kurz mein methodisches Vorgehen innerhalb der Untersuchung vor, um dann anhand von einigen Beispielen einen kurzen Einblick in diese konfliktvolle Debatte zu geben.

3 Methode und Forschungsfragen

Der Fall Gleisdreieck ist nicht nur wegen seiner zuvor beschriebenen aktivistischen, ökologischen und stadtpolitischen Vergangenheit ein besonders interessanter Untersuchungsfall, sondern auch aufgrund seiner ungewöhnlichen Rahmenbedingungen während der Planungen zum späteren Park. Nur wenige Konstellationen zwischen zivilgesellschaftlichen Akteur:innen, professionell Planenden und institutionellen Entscheidungsträger:innen verhandeln über einen solch langen Zeitraum (fast eine Dekade) im direkten Austausch

über die Gestaltung eines Freiraums. Ein weiterer glücklicher Umstand ist die Tatsache, dass Planungsdebatten – sofern sie denn geführt werden – selten so detailliert dokumentiert werden. Dieser Umstand ist zum einen dem großen öffentlichen Interesse an der Gestaltung des Gleisdreieck-Parks geschuldet. Zum anderen entstand aber auch aus der Position der höchst professionell agierenden bürgerschaftlich Engagierten eine Routine der Dokumentation, die nicht nur archivarisch, sondern auch strategisch begründet war: Der Aktivismus der vergangenen Jahrzehnte brachte die Erfahrung mit sich, dass man sich allzu oft mit der eigenen Position missverstanden bzw. übergangen sah, was einen gewissen ‚Beweisdruck‘ hervorrief. Für mich als Forschende bedeuteten beide Umstände einen reichhaltigen und vielfältigen Schatz an Primärquellen aller Art: Nicht nur ist der jahrzehntelange Aktivismus der Bürgerinitiativen, wie etwa der *Bürgerinitiative Westtangente* minutiös dokumentiert; auch die hier untersuchte Planungsdebatte bildet sich in den Protokollen der Sitzungsrunden, in darauf bezogenen Protestschreiben und offenen Briefen (inklusive deren Beantwortung), sowie vielen Blog-Einträgen äußerst lebendig ab. Das Planungsmaterial und die Begleittexte der Landschaftsarchitekten, genauso wie die lückenlos dokumentierte, sehr breit angelegte Bürgerbeteiligung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und zahlreiche andere Dokumente, ließen mich tief in das Geschehen der Vergangenheit eintauchen.

Für die Analyse dieser Fülle an Quellen habe ich mich von dem „Werkzeugkasten“ (Foucault 1976, S. 53) diskursanalytischer Methoden, im Besonderen von der *Wissenssoziologischen Diskursanalyse* (WDA), die von Reiner Keller (2011) entwickelt wurde, inspirieren lassen. Auch wenn es sich bei der Gleisdreieck-Debatte nicht um einen Diskurs im eigentlichen Sinne handelt, da sich Diskurse vor allem über ihre gesellschaftliche Wirkmächtigkeit und die Produktion von Wissen und Macht definieren (Foucault 1991), ermöglichte mir eine diskursanalytische Forschungsperspektive dennoch eine detaillierte Analyse der Verhandlungen um den zu gestaltenden Park-Freiraum. Meine qualitative Untersuchung des Gleisdreieck-Falls wurde durch die oben genannte besonders vielfältige Quellenlage begünstigt. Dabei habe ich nicht nur mit Texten, sondern auch mit Bild- und Planmaterial gearbeitet und jegliches Medium als gleichwertiges Fragment innerhalb meines Quellenkorpus zugelassen. Im Laufe der Strukturierung dieses umfangreichen Materials mit Hilfe von Grounded Theory-Werkzeugen wie dem Kodieren von Textfragmenten (Charmaz 2006, S. 52 ff.), verdichtete sich nach und nach das Bild einer konfliktvollen Planungsdebatte.

4 Konfliktlinien und Paradoxien

Ein ganz zentraler Streitpunkt der Debattierenden war beispielsweise der Umgang mit Ruderalvegetation und Bahnrelikten sowie das gestalterische ‚Aufräumen‘ im Park. So warfen die Aktivist:innen der Bürgerinitiativen dem Landschaftsarchitekturbüro und der projektbetreuenden *Grün Berlin GmbH* unnötige und unverhältnismäßige Baumfällungen vor. Diese Fällungen zielten darauf ab, jeweils die Weite der zentralen Wiesen in den Parkteilen Ostpark und Westpark zu erreichen. Ebenso stark bemängelten die Aktivist:innen

die vereinzelt und inselartig stehengelassene Ruderalvegetation als unzureichend. So hieß es bspw. in einer Protestnote: „Die wilde Kreuzberger Wiese wird rasiert und mit einem grünen Rasen überrollt [...]. Daran ändern auch so genannte ‚Vegetationsinseln‘ nichts, die wie gestutzte Koteletten in den grünen Teppich reinragen“ (unveröffentlichtes Dokument, zitiert nach Mameli 2022, S. 149). Auch das grafische Wegesystem und die Materialwahl wurde von den Aktivist:innen als rein ästhetisch motiviert abgetan und vehement abgelehnt. Die gesamte auf Bestand und Ruderalvegetation bezogene Debatte war geprägt von ideologisch aufgeladenen Standpunkten. So konstatiert eine weitere Protestnote: „Für die Parkgenossenschaft ist der Mensch Teil der Natur und nicht ihr ‚Beherrscher‘ und Unterdrücker wie zu absolutistischen Zeiten“ (unveröffentlichtes Dokument zitiert nach Mameli 2022, S. 149). Und dies führte durchaus auch zur Diskreditierung durch das Gegenüber. Die Landschaftsarchitekten nahmen innerhalb eines Interviews in der Rückschau Stellung: „Wir haben bei den Bürgern gemerkt, dass sie eigentlich an jedem Grashalm und jedem Steinchen auf dem Gelände festhängen. Sentimentalität schränkt unglaublich ein, man ist nicht mehr frei in seinen Urteilen“ (Lichtenstein und Mameli, 2015, S. 107).

Das Beispiel des Konflikts um den Grad der Erhaltung der Ruderalvegetation auf dem Gleisdreieck zeigt, dass die Planung und Gestaltung des zukünftigen Parks in diesem Punkt eben kein „zahmes Problem“ war (Melvin und Webber, 2010, S. 275 ff.). Zu sehr hing die Thematik mit den speziellen Wertesystemen der Akteur:innen zusammen. Die Vorstellungen davon, was dieser zukünftige öffentliche Freiraum sein sollte (und was nicht) gingen viel zu weit auseinander, als dass es eine ‚gute‘ Lösung hätte geben können. Und so war es paradoxerweise gerade die ‚Verhandlung‘ dieser Themen, die die Fronten noch weiter verhärtet hatte.

Ein ebenso großer Streitpunkt innerhalb der PAG war das sehr unterschiedliche Verständnis davon, welche sozialen Funktionen der zukünftige Park übernehmen sollte und wie diese räumlich gestaltet werden würden. Die Aktivist:innen der Bürgerinitiativen kritisierten unter anderem, dass Projekte, wie der *Interkulturelle Garten Rosenduft*⁰⁸ und andere, die sich bis dato mehr oder weniger verstreut auf der Gleisdreieck-Fläche, meist als Zwischennutzungen befunden hatten, nun alle einem ästhetischen Prinzip folgend, am Rande des Parks aufgereiht werden sollten. Diese Verdrängung an den Rand aus gestalterischen Gründen wurde als unangemessener Umgang mit den vorgefundenen Begebenheiten und vor allem mit den Engagierten empfunden. So erinnerte eine Aktivistin im Interview: „Die Planer wollten auf keinen Fall, dass wir mit unseren Gärten am ursprünglichen Standort bleiben konnten, und wollten unseren Garten an den Rand des Geländes verschieben. Wir sollten nicht so sichtbar sein. Heute befindet sich in dem Bereich, wo wir ehemals gärtner-

08 Gartenprojekt des Vereins *Südosteuropa Kultur e.V.*, das seit 2006 existiert und heute in den Parkteil *Ostpark* integriert ist.

ten, eine große Langeweile mit ein paar Tischtennisplatten und sonst nichts“ (Lichtenstein und Mameli 2015, S. 152).

Dabei wollten die Bürgerinitiativen gerne viel aktiver und auch langfristiger in die Gestaltung dieses Freiraums involviert sein. Während der ersten Jahre der Parkplanung ab 2007 entwickelten sie ein Konzept der *bürgerbetreuten Freizeitinseln*, das die bestehenden Zwischennutzungen und angedachten Projekte im Park durch einen gemeinnützigen Träger (der sogenannten *Parkgenossenschaft*) bündeln und betreiben wollte. Trotz intensiver Diskussion wurde dieses Konzept letztlich nicht realisiert, da es bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt als Bauherrin des Parks und bei der projektbetreuenden *Grün Berlin GmbH* keine Lobby fand, was zu großer Enttäuschung und auch zu Resignation bei den Aktivist:innen führte: „Wir wollten den Park bereichern, indem wir Verantwortung an einzelnen Stellen übernehmen. Das haben wir nicht geschafft. [...] Nur an wenigen Stellen, wo noch nicht alles verplant ist, können heute noch neue Projekte zum Zuge kommen, etwa der Bienengarten, der auf einer vergessenen, vermüllten Parzelle in den Kleingärten entstand“ (Lichtenstein und Mameli 2015, S. 163). Auch hier ist paradox, dass, obwohl die Aktivist:innen mit konkreten Ideen an der Planung mitarbeiten wollten und ja auch an den Verhandlungstisch eingeladen waren, sie nicht als lokale Expert:innen wertgeschätzt, sondern letztlich doch als Störenfriede wahrgenommen wurden. So erinnerte sich beispielsweise Leonard Grosch, einer der projektleitenden Landschaftsarchitekten, einige Jahre später im Interview:

[...] sie [Anm.: die Aktivist:innen] wollten, dass alles so bleibt, wie es ist. Die Bürger hatten das sentimentale Denken der Bahnnatur. Mit dieser Gruppe war es natürlich unheimlich schwer zu diskutieren: Die Interessen waren zu partikular. Es fehlten also Bürgerbeteiligte, die in der Lage waren, das ‚große Gesamte‘ zu sehen. Die Landschaftsarchitektur ist natürlich auch eine schwierige Disziplin, weil jeder meint, mitreden zu können. Das Expertenwissen und die Expertenerfahrung werden einem abgesprochen. Unsere Arbeit wird oft von vielen Bürgern unterschätzt (Lichtenstein und Mameli, 2015, S. 107).

Das Landschaftsarchitekturbüro *Atelier Loidl* gab sich in der Rückschau von der Intensität der Verhandlungen überrascht: „Es gab ja im Vorfeld ein sehr breites Beteiligungsverfahren. Dann hat sich die Jury für unseren Entwurf entschieden und wir dachten, unseren Vorschlag jetzt so umsetzen zu können. Dass die Beteiligung dann bis zum Schluss in dieser Form geführt werden würde, damit hatten wir nicht gerechnet“ (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2013, S. 61). Auch vonseiten der Senatsverwaltung und der Mitarbeiter:innen der *Grün Berlin GmbH* wurde der Prozess oftmals als emotional auf-

geladen, konfliktbehaftet und unproduktiv empfunden. Christoph Schmidt, der Geschäftsführer der *Grün Berlin GmbH*, erinnerte sich im Interview:

Offen gestanden war ich sehr überrascht über das hohe Maß an Emotionalität, mit der das Thema Partizipation gehandhabt wurde. Das ging auch von einer lokalen Ebene von Leuten aus, die das Gleisdreieck schon seit langer Zeit kannten, liebgewonnen hatten und durchaus als ihren eigenen exklusiven, sehr spannenden und romantischen Ort verstanden haben. Es wurde auf einer unglaublich emotionalen Ebene gekämpft. Die Frage, ob wir nicht aufgefordert sind, ein Projekt stärker für das Gemeinwohl und für eine breiter angelegte Partizipation zu öffnen, führte nicht zwangsläufig zu Wohlwollen bei allen. Das war schon eine besonders bemerkenswerte Erfahrung für mich. So hatte ich Stadtgesellschaft bisher nicht verstanden, und der teilweise aggressive Umgangston zu Beginn des Projektes war mir fremd (Lichtenstein und Mameli 2015, S. 133).

Schmidts Kommentar bewertet die Emotionalität der Beteiligten auf einer vordergründig sachlichen Diskussionsebene und vermittelt damit gleichzeitig das Bild von irrational und affektgetriebenen Aktivist:innen. Dabei geben einige der Protokolle der projektbegleitenden Arbeitsgruppe und vor allem die informellen Erzählungen der Akteur:innen durchaus Zeugnis davon, dass Emotionalität nicht nur vonseiten der Bürgerinitiativen die Debatte beeinflusste. Damit lässt sich erahnen, wie zäh die Verhandlungen um die Parkplanung zwischen den Akteur:innen abgelaufen sein müssen und wie schwierig es wohl war, in solch einer angespannten Konstellation produktive Kooperationen zu entwickeln.

5 Einige Erkenntnisse aus dem Fall Gleisdreieck⁰⁹

Der Fall Gleisdreieck belegt vielfältig, dass das zivilgesellschaftliche Mitgestalten von professioneller Planung zu nicht vorhersehbaren fruchtbaren Ergänzungen und Variationen von Freiraumentwürfen führen kann. Allerdings sind solche Kooperationen häufig so stark von Konflikten und Hierarchien geprägt, dass sie die Beteiligten erschöpfen und oftmals nach Planungsende auch unzufrieden zurücklassen. Daran ändert selbst ein mehrphasiges, langfristig angelegtes Partizipationsverfahren, wie es die Gleisdreieck-Beteiligung gewesen war, nichts. Es bleibt schwierig, das lokale Wissen und das langjährige Engagement von mitbestimmungswilligen Aktivist:innen produktiv und nachhaltig abzuholen. Ihre ‚anderen‘ Ideen, die viel konkreter ausgearbeitet und viel ortsbezogener waren als so mancher Impuls aus dem Bürgerbeteiligungsverfahren, wurden defensiv betrachtet und nicht als reelle

⁰⁹ In Anbetracht der Kürze dieses Textbeitrags können lediglich einige wenige Erkenntnisse exemplarisch umrissen werden.

Möglichkeit verhandelt. Und das, obwohl gerade das eingesetzte Beteiligungsinstrument der projektbegleitenden Arbeitsgruppe, das Vertreter:innen der Bürgerinitiativen explizit an den Verhandlungstisch geholt hatte, durch seine Langfristigkeit, den Rhythmus der zweiwöchentlichen Treffen und seine direkten Kommunikationswege eigentlich prädestiniert dafür gewesen war. Die Integration eines genossenschaftlichen Trägerkonzepts, wie der oben genannten Parkgenossenschaft, wäre eine Modellkooperation mit hohem kreativem und demokratischem Potenzial gewesen. Bei einer solch großen innerstädtischen Fläche, wie dem Gleisdreieck-Park, wären noch mehr der genannten *bürgerbetreuten Freizeitinseln* durchaus integrierbar gewesen, zumal konkrete Projekte bzw. Projektideen bereits existierten.

Zugleich wurde deutlich, dass die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt als stellvertretende Bauherrin für das Land Berlin zwar einen hohen Aufwand betrieben hatte, um die Bevölkerung an der Gleisdreieck-Planung teilhaben zu lassen, dies aber paradoxerweise nur für eine unvoreingenommene und am besten auch nicht allzu kundige Zivilgesellschaft am besten funktionierte. Emanzipative Raumproduktionen, wie sie die Aktivist:innen am Gleisdreieck gelebt und gefordert hatten, stellen viel komplexere Anforderungen an Teilhabe, als innerhalb von institutionalisierten Verfahren zu realisieren wäre. Beteiligungsformate, wie sie innerhalb der Gleisdreieck-Planung zum Einsatz kamen, können im Grunde nur von jenen Menschen sinnvoll genutzt werden, die zwar beteiligungswillig sind, sich aber noch nicht tiefer in die Identität eines Ortes involviert haben. Zu spezifisch werden sonst das Wissen über und die Bedürfnisse an einen Freiraum, wie es das Gleisdreieck war. Zu schwierig ist es ansonsten, mit Planungen ‚mitzugehen‘ und sich mit der (passiven) Rolle als Impulsgeber:innen für die Gestaltung eines Ortes zufrieden zu geben. Der Planungskritiker Klaus Selle (2012, S. 4, 2014, S. 17) kritisiert diesen Umstand als „Participation“, eine Zuschauerdemokratie, die Beteiligte unzufrieden und skeptisch gegenüber den Entscheidenden und der eigenen Handlungsmacht zurücklässt. Die große Mehrheit der ‚restlichen‘ Bürger:innen außerhalb der projektbegleitenden Arbeitsgruppe (diese umfasste zumeist nicht mehr als ein Dutzend Teilnehmer:innen) spielte dementsprechend eine eher untergeordnete Rolle in der Debatte der Beteiligten. Diskussionen wurden über sehr detaillierte Aspekte der Planung geführt, die der breiten Bevölkerung schwer vermittelbar gewesen wären, und gerieten oftmals zu einem Duell zwischen den Aktivist:innen der Bürgerinitiativen und den institutionell Planenden und Gestaltenden. So ist auch hier paradox, dass zwar die Wünsche und Bedürfnisse der Anwohner:innen und interessierten Bürger:innen umfassend abgefragt und ausgewertet wurden, diese aber im Grunde keinen signifikanten Einfluss innerhalb der Parkplanung brachten.

Weiterhin bleibt festzuhalten, dass trotz der heutzutage gesetzlich verankerten und routinierten Integration von Beteiligungsverfahren in Planungen des öffentlichen Raums eine dynamische und mehr prozessbezogene, agile Beteiligung der mitbestimmungswilligen Bürgerschaft eine Herausforderung für Gestalter:innen, Planer:innen und Verwaltungen bleibt. Diese Herausforderung ist unter anderem auch struktureller Natur. Im Zusammenhang mit der Planung öffentlicher Freiräume werden Beteiligungsprozesse von

der öffentlichen Hand beauftragt und durchgeführt. Die Ergebnisse der Beteiligung werden, zerlegt in Statistiken und Textbausteine, in Auslobungen und Planungsaufgaben einem Entwurfsteam zugänglich gemacht, das in kürzester Zeit einen Siegerentwurf produzieren will, oftmals ohne sich tiefer in die gesellschaftlichen und sozialen Fragen eines Ortes einarbeiten zu können. So entsteht also zwangsläufig eine Distanz zwischen Beteiligung und Planung und damit eine Abstraktion von Problemstellungen, die das etablierte Verständnis von Entscheider:innen und ‚Betroffenen‘ in Stadtentwicklungsprozessen aufrechterhalten. Die Zivilgesellschaft darf zwar wünschen, im weiteren Planungsprozess aber muss sie hoffen, ohne selbst handlungsfähig zu sein. Diesem Umstand liegt nicht grundsätzlich eine Absicht zugrunde, denn im Gegenzug zur handlungsunfähigen Bürgerschaft sind die Planer:innen und Gestalter:innen gezwungen, viele Entscheidungen zu treffen und sich stets auf Lösungen festzulegen, um in ihren Planungen voranschreiten zu können. Sie können gar nicht umhin, Außenstehende zeitversetzt an ihren Arbeitsprozessen teilhaben zu lassen. Planungsphasen müssen eingehalten, Genehmigungen eingeholt und Vorbereitungen getroffen werden. In diesem Sinne bilden öffentliche Präsentationstermine, wie etwa die im Rahmen der Gleisdreieck-Planung abgehaltenen Planungsforen, aber auch die Sitzungen der PAG, immer nur das Vergangene und somit auch oftmals das bereits Entschlossene ab.

6 Konklusion

Planungsprozesse, wie die Realisierung des Gleisdreieck-Parks, müssen differenziert betrachtet werden im Hinblick auf ihre partizipativen Erfolge. Der Gleisdreieck-Park ist nun vielen Menschen zugänglich, statt Brache zu sein und macht mit seiner anspruchsvollen Gestaltung viele Freiraum-Angebote an die Besucher:innen.

Auf der Ebene der Beteiligung wurde die Zivilgesellschaft umfangreich angesprochen und informiert, aber, wie ich in diesem Beitrag in aller Kürze erörtert habe, blieb dennoch nicht viel Raum für gestalterische Mitbestimmung. Das zivilgesellschaftliche Engagement der Bürgerinitiativen hat in der Vergangenheit zur großen Kippentscheidung gegen den Autobahnbau und für einen öffentlichen Freiraum geführt. In der eigentlichen Planung aber blieben die Aktivist:innen trotz intensiver Bemühungen außen vor. So lässt sich feststellen, dass die Handlungsfähigkeit von zivilgesellschaftlichen Akteur:innen kontinuierlich abnahm, je weiter der Planungsprozess voranschritt. Die institutionell etablierte Gestaltung und Planung behielt stets die Oberhand und ließ dabei keinen Raum mehr für das Unvorhergesehene im wohlgedachten ‚Designerpark Gleisdreieck‘. Die einstig selbstgestalteten Raumproduktionen der Bürgerinitiativen wurden, genauso wie die Ruderalvegetation, mit dem Wissen um Atmosphäre und Wirkung begrenzt und gestaltet. Ihnen mehr Geltung einzuräumen wäre einer „Vielfalt räumlicher Lebensbedingungen“, wie der Landschaftsarchitekt Stefan Kurath (2011, S. 12) sie nennt, durchaus zugutegekommen. Und dies zu ermöglichen, wäre eine etwas anders gelagerte Gestaltungsaufgabe gewesen.

Rückblickend auf die Genese des Gleisdreiecks, auf den partizipativen Planungsprozess und auf die Positionen der Akteur:innen, gewinne ich den Eindruck, dass ein

selbstbestimmtes und professionelles ziviles Engagement von den Entscheidungsträger:innen, Planer:innen und Gestalter:innen zwar zugelassen, aber mehr als Störfaktor anstatt als Chance empfunden wurde. Trotz intensiver Bemühungen um Beteiligung war also kein ergebnisoffener Dialog zwischen den Akteur:innen möglich gewesen. Für dieses verschenkte Potenzial sind sicherlich alle Akteur:innen mitverantwortlich. Besonders in diesem Punkt wäre für die Planer:innen des *Atelier Loidl* allerdings durchaus eine aktivere Rolle der Vermittlung denkbar gewesen. Als Gestalter:innen des zukünftigen Parks bildeten sie ohnehin eine kommunikative und strukturelle Schnittstelle zwischen Auftraggeberin, Zivilgesellschaft und dem eigenen Gestaltungsanspruch. Es waren die von ihnen vorgeschlagenen planerischen ‚Antworten‘, die unmittelbar auf die beschriebene komplexe Gemengelage reagierten und heute als physisch materialisiertes Produkt ‚Park‘ erfahrbar sind. In dieser Übersetzungsleistung von Diskursen in Gestaltung steckt die eigentliche Handlungsmacht von Gestalter:innen und Planer:innen. Mit dieser Fähigkeit sind sie dafür verantwortlich, aktiv Kooperationen mit allen beteiligten Akteur:innen einzugehen und sich derer (auch unliebsamen) Bedürfnisse anzunehmen. Das Ziel muss dabei nicht sein, allen Forderungen gleichzeitig gerecht werden zu müssen, sondern aktiv Dialoge einzugehen, ergebnisoffener zu arbeiten und vor allem: mitbestimmungswillige Akteur:innen als gleichberechtigte Verhandlungspartner:innen zu verstehen.

Literatur

- Asmus, U. (1980). Vegetationskundliches Gutachten über den Potsdamer und Anhalter Güterbahnhof in Berlin. Berlin: Gutachten im Auftrag des Senators für Bau- und Wohnungswesen vervielfältigtes Manuskript.
- Böse, H. (1981). Die Aneignung von städtischen Freiräumen – Beiträge zur Theorie und sozialen Praxis des Freiraumes, Arbeitsberichte des Fachbereichs Stadt- und Landschaftsplanung an der Gesamthochschule Kassel; Heft 22.
- Bürgerinitiative Westtangente. (o. J.). Bürgerinitiative Westtangente. <http://www.bi-westtangente.de/> Zugriffen: 13. September 2022.
- Bundesgartenschau Berlin 1995 GmbH & Bezirksamt Kreuzberg von Berlin (Hrsg.). (1991). Gleisdreieck morgen. Sechs Ideen für einen Park.
- Burckhardt, L. (1985). Die Kinder fressen ihre Revolution. Wohnen, Planen, Bauen, Grünen. Köln: DuMont.
- Burckhardt, L. (2013). Der kleinstmögliche Eingriff. Berlin: Martin Schmitz Verlag.
- Burckhardt, L. (2014). Wer plant die Planung? Architektur, Politik und Mensch (2. Aufl.). Berlin: Martin Schmitz Verlag.
- Charmaz, K. (2006). Constructing Grounded Theory. A Practical Guide through Qualitative Analysis. London / Thousand Oakes / New Delhi: SAGE Publications.
- Davidoff, P. (1965). Advocacy and Pluralism in Planning. Journal of the American Institute of Planners, Nr. 31 (4), S. 331-338. <https://doi.org/10.1080/01944366508978187>
- Friedman, Y. (1974). Meine Fibel. Wie die Stadtbewohner ihre Häuser und ihre Städte selber planen können. Düsseldorf: Bertelsmann.
- Foucault, M. (1976). Mikrophysik der Macht. Über Strafjustiz, Psychiatrie und Medizin. Berlin: Merve.
- Foucault, M. (1991). Die Ordnung des Diskurses. Frankfurt a.M.: Fischer.
- Gandy, M. / Jasper, S. (2018). Natura Urbana: The Brachen of Berlin [Film].
- Grosch, L. & Petrow, C. A. (2015). Parks entwerfen. Berlins Park am Gleisdreieck oder die Kunst, lebendige Orte zu schaffen. Berlin: Jovis.
- Hauck, T. E. (2017). Zwischennutzer, Raumpioniere, Raumunternehmer: Wandel einer Aneignungstheorie der 2000er Jahre und ihre Relevanz heute. In: T. E. Hauck et al. (Hrsg.), Aneignung urbaner Freiräume. Ein Diskurs über städtischen Raum (S. 303-320). Bielefeld: transcript. <https://doi.org/10.14361/9783839436868-014>
- Hülbusch, I. M. (1978). Innenhaus und Aussenhaus. Sozialer und umbauter Raum (2. Aufl.). Kassel: Schriftenreihe der Organisationseinheit Architektur - Stadtplanung - Landschaftsplanung an der Gesamthochschule Kassel.
- Keller, R. (2011). Diskursforschung: Eine Einführung für SozialwissenschaftlerInnen (4. Aufl.). Wiesbaden: Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-90567-9>
- Kowarik, I. (1991). Unkraut oder Urwald? Natur der vierten Art auf dem Gleisdreieck. In Bundesgartenschau 1995 GmbH & Bezirksamt Kreuzberg von Berlin (Hrsg.), Gleisdreieck morgen. Sechs Ideen für einen Park (S. 45-55).
- Kowarik, I. (2015). Gleisdreieck: Wie urbane Wildnis im neuen Park möglich wurde. In A. Lichtenstein & F. Mameli (Hrsg.), Gleisdreieck / Parklife Berlin (S. 210 -221), Bielefeld: transcript. <https://doi.org/10.1515/9783839430415>.

Kühling, J. (1993). Das Gleisdreieck. Daten und Fakten zum Yorkdreieck und zum Anhalter- und Potsdamer Güterbahnhof sowie Nutzungsansprüche an das Gelände. Berlin: Bezirksamt Kreuzberg von Berlin.

Kurath, S. (2011). Stadtlandschaft entwerfen? Grenzen und Chancen der Planung im Spiegel der städtebaulichen Praxis. Bielefeld: transcript. <https://doi.org/10.1515/transcript.9783839418239>

Lachmund, J. (2013). Greening Berlin. The Co-Production of Science, Politics, and Urban Nature. Cambridge MA: MIT Press.

Lichtenstein, A. & Mameli, F. (2015). Gleisdreieck / Parklife Berlin. Bielefeld: transcript. <https://doi.org/10.1515/9783839430415>.

Mameli, F. (2022). Aneignung gestalten? Paradoxien der Freiraumplanung. Eine Analyse der Planungsdebatte um den Park am Gleisdreieck in Berlin. Kassel: Kobra. doi:10.17170/kobra-202210056926

Nohl, W. (1980). Freiraumarchitektur und Emanzipation. Theoretische Überlegungen und empirische Studien zur Bedürftigkeit der Freiraumbenutzer als Grundlage einer emanzipatorisch orientierten Freiraumarchitektur. Frankfurt a. M. / Bern / Cirencester: Verlag Peter D. Lang.

Papanek, V. (1971): Design for the Real World: Human Ecology and Social Change. New York: Pantheon Books.

Rittel, H. & Webber, M. (2010) [1973]. Dilemmas in einer allgemeinen Theorie der Planung. In K.T. Edelman & G. Terstiege (Hrsg.), Gestaltung denken. Grundlagentexte zu Design und Architektur (S. 275-284). Basel: Birkhäuser.

Selle, K. (2012). Abschied von der »Bürgerbeteiligung«. Geschichten vom Wandel eines alten Bildes. pnd|online, Heft 2. <https://doi.org/10.18154/RWTH-CONV-071661>

Selle, K. (2014). Über Bürgerbeteiligung hinaus: Stadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe? Detmold: Verlag Dorothea Rohn.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.). (2005). Park auf dem Gleisdreieck Berlin. Offener landschaftsplanerischer Ideen- und Realisierungswettbewerb. Auslobung Teil 1-4.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.). (2013). Der Park am Gleisdreieck - Idee, Geschichte, Entwicklung und Umsetzung.

Sukopp, H. (Hrsg.). (1982). Beiträge zur Stadtökologie von Berlin (West). Exkursionsführer für das Zweite Europäische ökologische Symposium im September 1980. Berlin: Technischen Universität Berlin.

Technische Universität Braunschweig. (o. J.). Ruderalvegetation - Was ist das? <http://www.ruderal-vegetation.de/wasistdas.html> Zugriffen: 13. September 2022.

