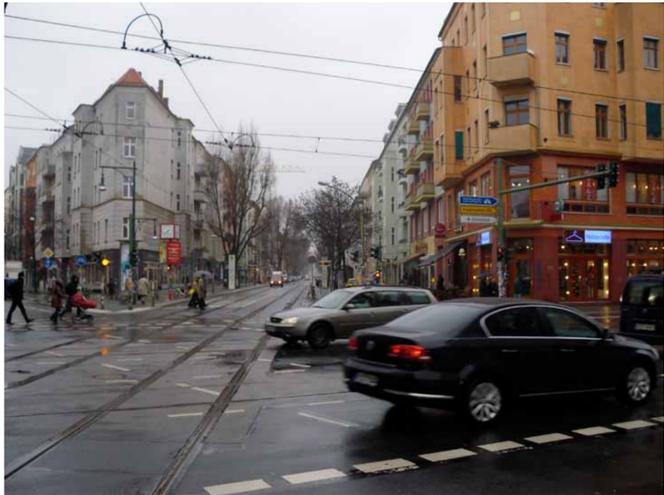


# Der Hobrechtplan

Ein Ordnungssystem

Christoph Klein



**Unsere Bewegungen durch den Stadtraum werden durch eine Vielzahl von Ordnungssystemen bestimmt.**

Eines von ihnen ist der Hobrechtplan.

« Nebenbei sei auch angemerkt, daß die Trägheit der für den sozialen konstitutiven Strukturen unter anderem daraus resultiert, daß sie dem physischen Raum eingelagert sind. »

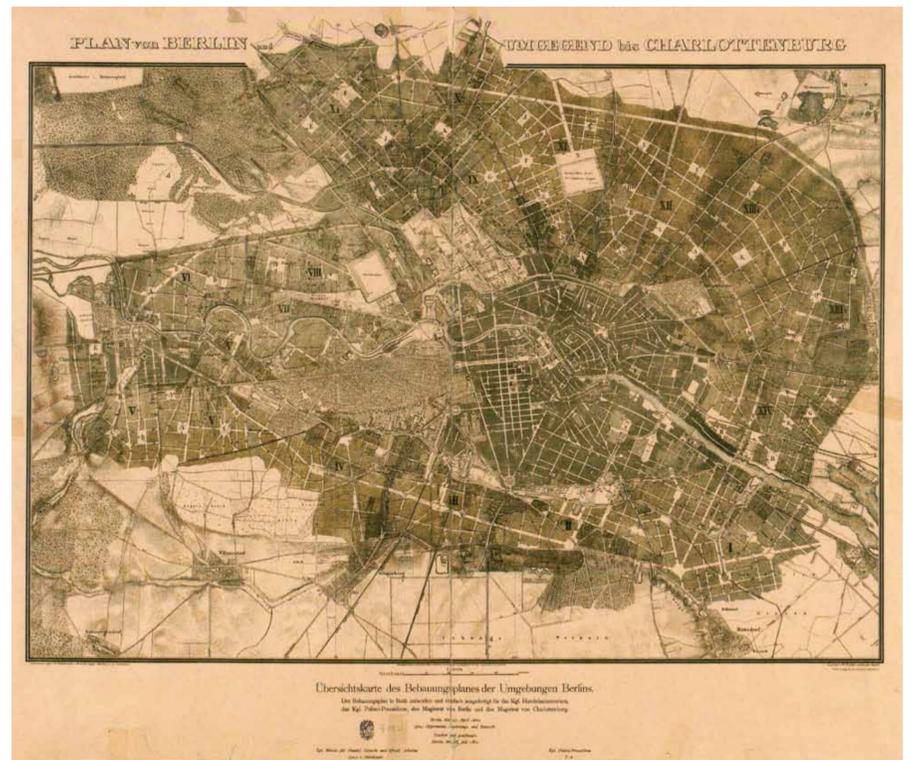
**Pierre Bourdieu** Physischer, sozialer und angelegener physischer Raum

**Hobrechtplan** Das System der Strassen in der Berliner Innenstadt basiert im Wesentlichen auf dem „Bebauungsplan der Umgebung Berlins“ von James Hobrecht. Der 1862 in Kraft getretene sogenannte Hobrechtplan sollte die rasante Ausbreitung der Stadt in geordnete Bahnen lenken. Er sollte die Verbindung und Bebauung von

Berlin, Charlottenburg und fünf weiteren, umliegenden Gemeinden regeln. Hobrecht entwickelte einen Fluchtlinienplan bestehend aus vom Zentrum ausgehenden, radial angeordneten Ausfallstrassen und zwei um das Zentrum herumführenden Ringstrassen. Bei der Planung mussten bestehende Besitzverhältnisse und bereits vorhandene Strassen berücksichtigt werden. Ziel war es eine Infrastruktur zu schaffen, die dem wachsenden Verkehrsaufkommen standhalten und die Versorgung der Stadt gewährleisten konnte. Das Straßenbild wurde von Hobrecht nur indirekt beeinflusst. Er legte die Breite von Straßen, das Verhältnis von Fahrbahn und Gehweg fest. Auch die Größe der Baublöcke geht von ihm aus. Die Bebauung selbst regelte Hobrecht aber nicht.

**Bewegung im Raum** Eine Vielzahl von Ordnungssystemen ist für den Stadtraum wirksam. Auf welche wir zurückgreifen, hängt von unterschiedlichen Faktoren ab. Welche Fortbewegungsmittel benutzen wir. Gehen wir zu Fuß, fahren wir mit dem Rad oder dem Auto oder nutzen wir öffentliche Verkehrsmittel. Wie groß ist die Entfernung, die wir zurücklegen wollen? Wie viel Zeit steht uns zur Verfügung? Müssen wir Dinge transportieren? Bewegen wir uns im Raum nicht um unserer selbst willen, sondern um eine Ware von A nach B zu transportieren?

Radfahrer organisieren ihre Wege nach anderen Kriterien als Autofahrer, zum Beispiel dem Vorhandensein von Radwegen oder der Frage ob Straßen asphaltiert sind oder Kopfsteinpflaster haben. Wer den ÖPNV nutzt ist an Haltestellen gebunden, außerdem an Fahrpläne. Unsere Wege stehen immer in Abhängigkeit von unseren Ortskenntnissen und Informationsmöglichkeiten. Kenne ich einen Weg oder muss ich mich auf meinen Orientierungssinn verlassen? Oder habe ich einen Stadtplan? Nutze ich ein Navigationssystem oder Frage ich Passanten nach dem Weg? Ist mein Ziel wohlmöglich ausgeschildert? So ist die Stadt mit einer Vielzahl unsichtbarer und sichtbarer Netze ausgestattet, die die Zirkulation in ihr ermöglichen. Die Ordnungssysteme bestimmen das Bild, das wir von der Stadt haben.



Der sogenannte Hobrecht-Plan ist eines dieser Ordnungssysteme, das für Berlin noch immer bestimmend und gültig ist. Ob man sich seiner bewusst ist oder nicht, die meisten Bewegungen durch die Stadt stehen in Abhängigkeit zu dem von James Hobrecht entwickelten Konzept.

**Gestalt des Raums** Genauso wie Ordnungssysteme die Bewegung leiten, bestimmt sie auch Gestaltung des Raums. In dem Netz aus Fußwegen, Radwegen, Fahrbahnen, Straßenbahnschienen, aus Parkflächen, Halteverbotszonen, Grünanlagen, Einfahrten, Haltestellen usw. hat sich eine klare Aufgabenzuweisung von Flächen entwickelt.

Viele dieser Funktionen werden über Schilder kommuniziert. Die Funktionen von Räumen stehen in unmittelbarer Abhängigkeit zur Größe des zur Verfügung stehenden Raums, also zu Hobrecht. Weite Fahrbahnen bieten andere Möglichkeiten als enge, breite Fußwege lassen andere Nutzungen zu als breite.

Eine Diversifizierung der Straßen ist die Folge. So können sich zwei parallel verlaufende Straßen, die nur einen Häuserblock auseinander liegen, ein völlig unterschiedliches Straßenbild haben. Eine Straße, die zwei wichtige Verkehrsknotenpunkte miteinander verbindet, hat ein höheres Verkehrsaufkommen als eine nur von Anwohnern genutzte. Der Repräsentationswert eines Ortes wird bestimmt von seiner Lage. Wir unterscheiden nach guten und schlechten Lagen, wobei die qualitative Bewertung in Abhängigkeit zu unserer Erwartung steht. Zum Wohnen werden ruhige Seitenstrassen bevorzugt. Eine gute infrastrukturelle

Einbindung erhöht die Lebensqualität.

Der Händler setzt auf den größeren Personendurchlauf der Durchgangsstraße. Mehrspurige Straßen ermöglichen eine schnellere Fortbewegung, langsamere Straßen laden zum Flanieren ein. Der Hobrechtplan wirkt wie ein Korsett der Möglichkeiten für die Stadt. Er bestimmt, ohne es zu sagen, den Charakter ihrer Räume.

**Trägheit des Raums** Hobrechts Plan hat sich als standhaft erwiesen. Die auf seiner Grundlage entstandene Bebauung prägt das Bild der Berliner Innenstadt noch heute maßgeblich, auch wenn sein Konzept nicht bis in alle Details umgesetzt worden ist. Veränderte Bedürfnisse verlangten immer neue Anpassungen. Andere Ausnahmen,

z.B. das Hansaviertel oder die Karl-Marx-Allee wurden nur durch die Zerstörungen des zweiten Weltkriegs möglich. Mit ihrem Inselcharakter wirken sie wie Proben für eine andere Stadt. Ökonomische und ökologische Gesichtspunkte haben die immer wieder auftauchende Idee von einer kompletten Neuentwicklung der Stadt ausgeschlossen.

