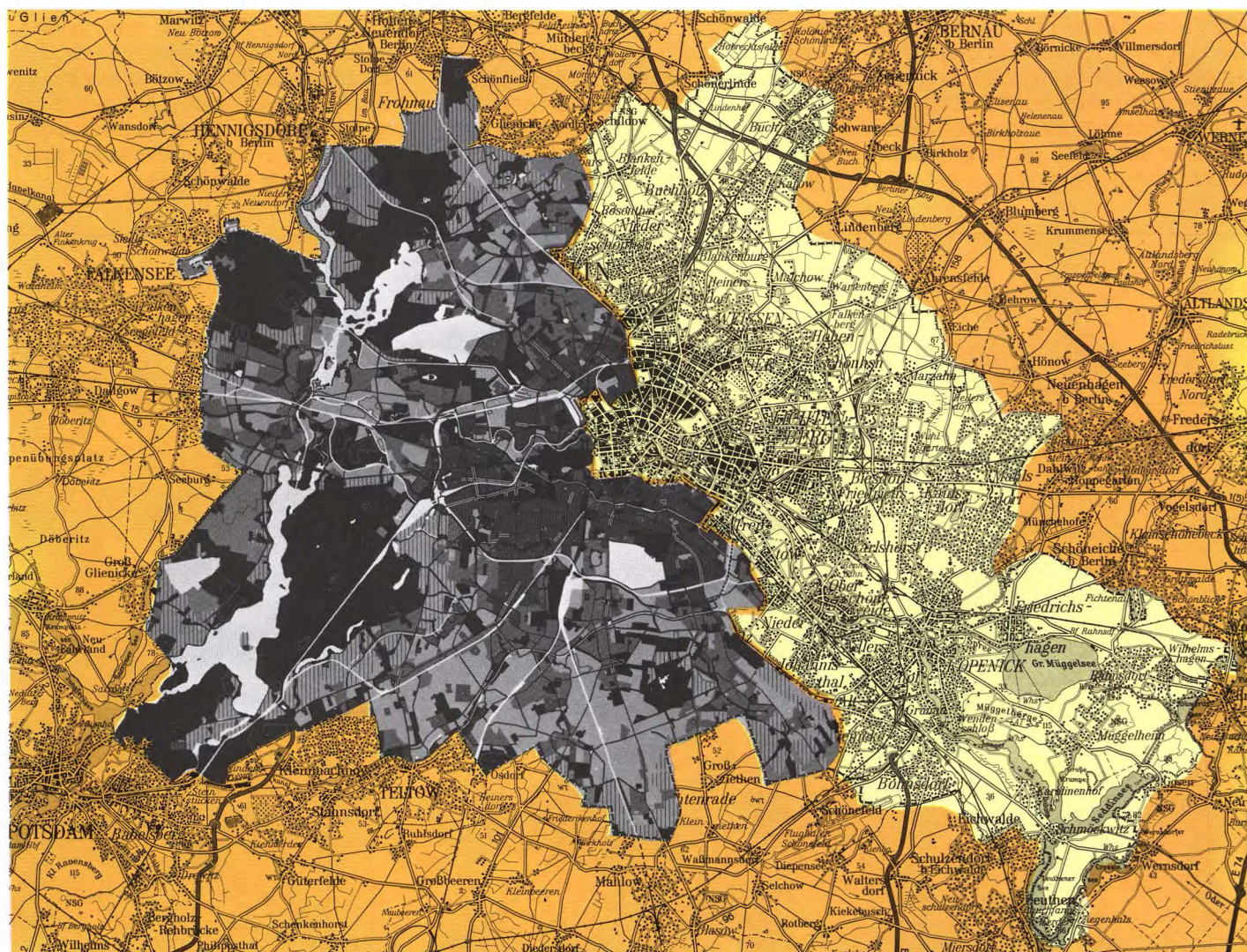


LAS ALTERNATIVAS EN EL PROCESO DEL PLANEAMIENTO: EL CASO DEL PLAN DE BERLIN

Abel Enguita



LA LOGICA DE LA PARTICIPACION PUBLICA EN EL URBANISMO

El concepto de participación pública en el urbanismo se interpreta, en general como la sustitución de una aceptación pasiva de lo realizado en esta materia —planeamiento, gestión o ejecución indistintamente— por una intervención activa, orientada a la mejor adecuación del urbanismo al interés de la comunidad específicamente representada, e, idealmente, al interés público general.

Pese a los condicionamientos básicos de la eficacia de la participación pública en el urbanismo —entre los más relevantes de la presuposición en las personas involucradas de una vo-

luntad y una capacidad para integrarse en la búsqueda en colaboración solidaria del bien común— ésta se reconoce como fenómeno deseable desde, entre otros, los siguientes puntos de vista⁰.

1. Gran parte del temor y la incertidumbre sobre el impacto negativo del planeamiento urbanístico en la libertad personal y el derecho de propiedad, es consecuencia de malentendidos ocasionados directamente por la falta de intervención del ciudadano en su elaboración, y lleva como consecuencia una reacción negativa, pese a los efectos positivos que pueden resultar de dicho planeamiento.

2. Los ciudadanos están, en general, mucho más familiarizados con las circunstancias específicas de las localidades donde viven que los urbanistas técnicamente competentes, y pueden, en consecuencia, hacer una contribución positiva a la base informativa sobre la que se formulan los planes.

3. Los ciudadanos son, en general, sensibles a las posibilidades prácticas de ejecución de los planes, y pueden, por tanto, contribuir a la formulación tanto de las alternativas viables, como de procedimientos operativos para dicha ejecución, en cada localidad particular.

4. Si el planeamiento ha de ser

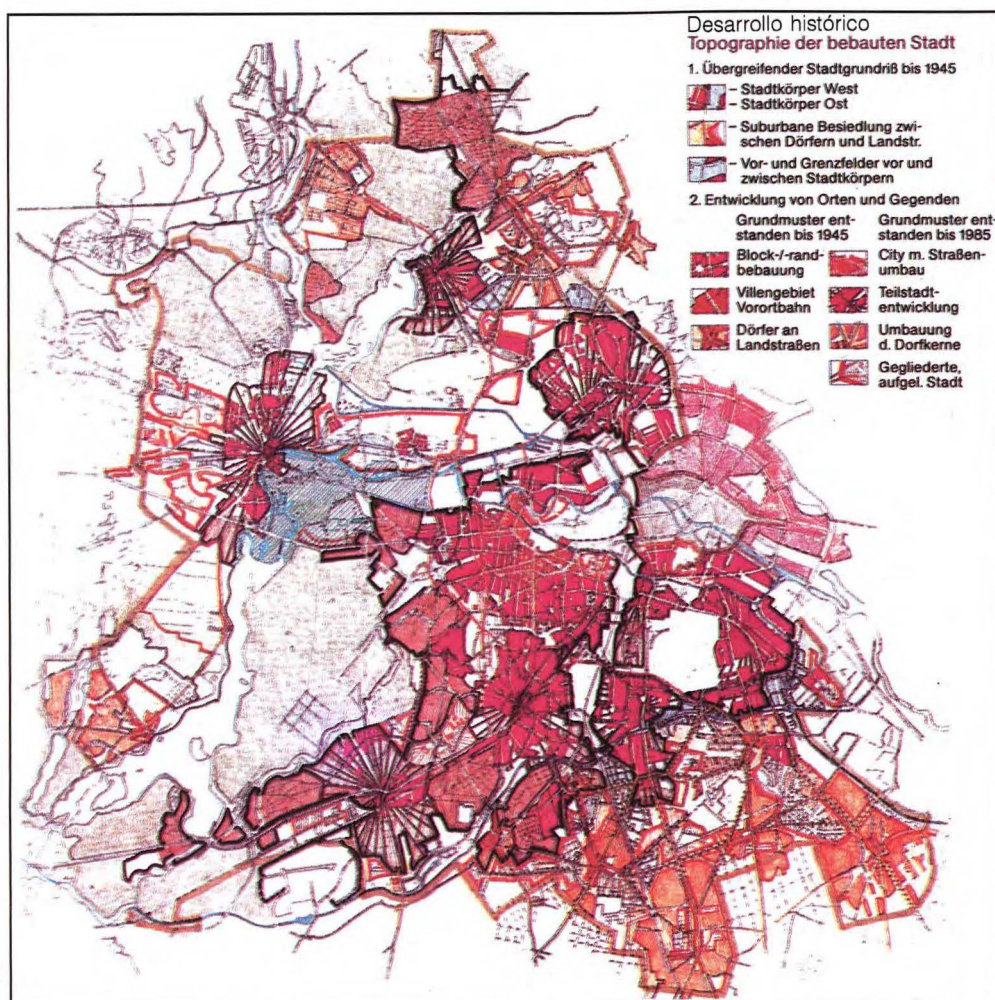
efectivo a largo plazo, debe estar política y públicamente apoyado; la intervención del ciudadano en todas las fases y componentes tiende a aumentar la aceptación política y el respaldo del público.

5. La participación ciudadana en el urbanismo, puede, por otra parte, complementar su orientación original reivindicativa, con la finalidad de ejercer una función crítica, reequilibradora, o contrarrestadora de enfoques excesivamente sesgados en su origen por orientaciones ideológicas, o presenta-

da por el ente de gobierno que ha de ponerla en práctica.

Esta aproximación por fases sucesivas supone el tener que elegir en puntos intermedios del proceso, entre opciones alternativas cuando no radicalmente contrapuestas, que alcanzan un nivel suficiente de concreción y comprensión, cuando se plantean las líneas directoras básicas o propuestas estructurales del planeamiento, momento que viene a coincidir, en nuestro contexto, con la definición del «Avance» del planeamiento.

banística de una ciudad debe hacerse teniendo en cuenta los deseos de sus ciudadanos, si, efectivamente, se cree que los ciudadanos deben participar en el planeamiento del futuro de su ciudad, las posibilidades de elección entre las opciones básicas o «alternativas» identificadas, han de serles especificadas, incluyendo la explicación, la evaluación de los efectos correspondientes, y de manera que tanto el contenido, como los efectos derivados, hayan sido suficientemente entendidos por la mayoría.



dos pretenciosamente como técnicamente indiscutibles.

LAS ALTERNATIVAS COMO REQUISITO INDISPENSABLE PARA LA PARTICIPACION

El trabajo de elaboración del planeamiento es, en esencia, un proceso de aproximación, en fase sucesivas, a una propuesta de ordenación final, asumi-

Cada una de dichas opciones implica consecuencia desiguales: incide de manera diferente en la morfología de la ciudad, demanda mayores o menores inversiones infraestructurales, mejora o empobrece la calidad ambiental respecto de la situación de partida, afecta desigualmente a sus habitantes, beneficiando más a unos que a otros, y determina, en suma, unos costes y unos beneficios económicos y sociales globales específicos.

Es obvio, por tanto, que, si efectivamente se cree que la ordenación ur-

La transcendencia de esta cuestión, supone, a mi juicio, la necesidad de valorar preferentemente las fases intermedias de consulta pública sobre el planeamiento en elaboración. Y, en particular, aquellas en que se abre la posibilidad de que el ciudadano, o las organizaciones intermedias, sugieran o propongan otras opciones, más que aquellas otras en que ya sólo cabe «alegar» o «recurrir».

La evidente contrapartida de aceptar con rigurosidad este enfoque es el mayor alargamiento, coste y compleji-

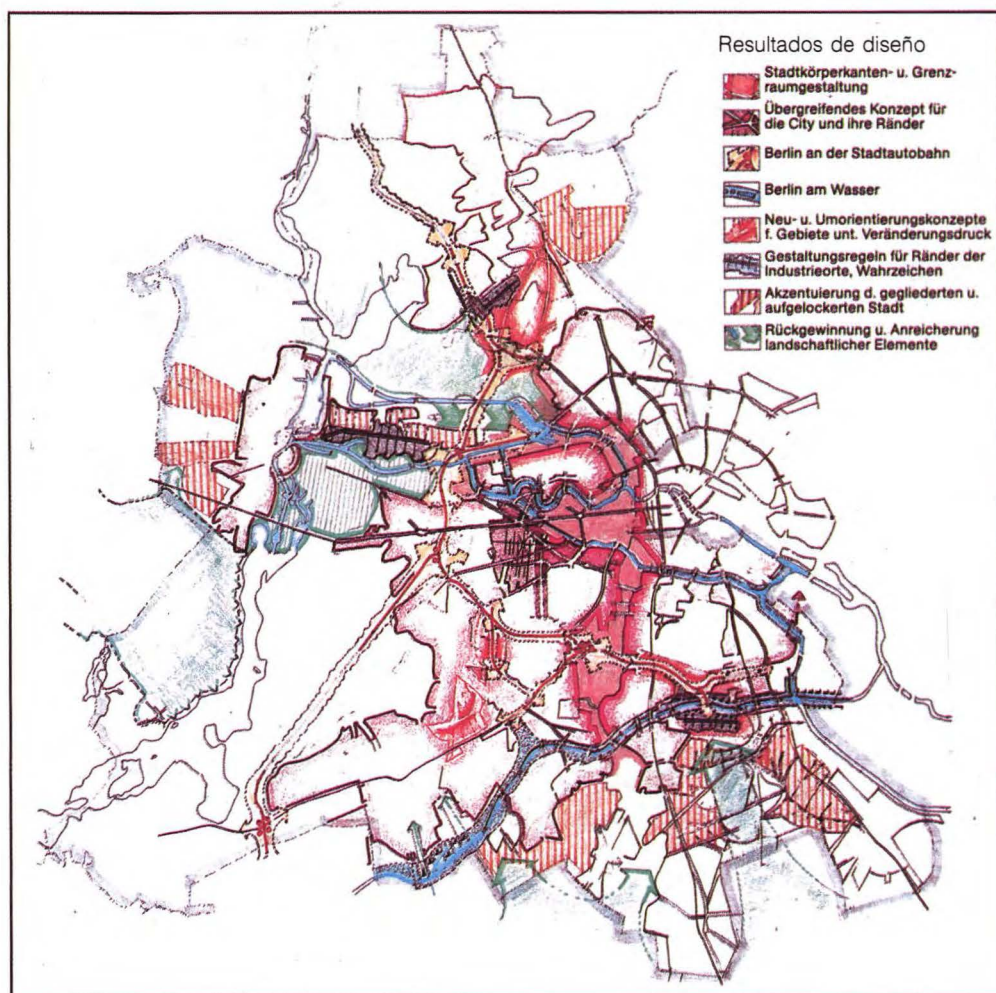
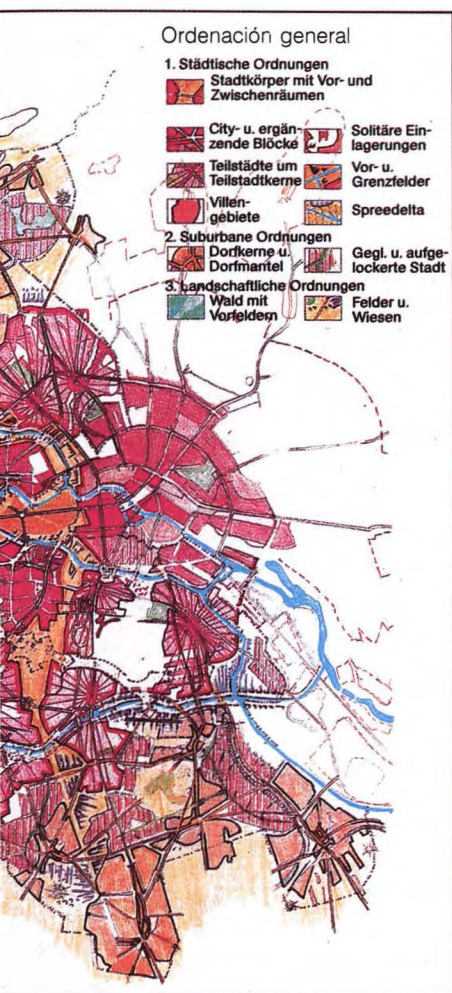
dad del proceso planificador. Pero si entendemos el plan como un marco de referencia (de vigencia indefinida, según la vigente Ley del Suelo) para la actividad urbanística, no «pétreo», sino sujeto a modificaciones en aras del mantenimiento de su utilidad efectiva, lo que resulta primordial es asegurar el más amplio consenso ciudadano sobre sus características esenciales, con la conciencia de que estos serán los elementos que incidan no sólo en la ciudad que ellos van a vivir, sino también en la

adquirido el suficiente grado de desarrollo que permita formular los criterios, objetivos y soluciones generales de planeamiento»¹. Es decir, cuando se hayan definido sus propuestas fundamentales que, por serlo, deberían poderse sintetizar y exponer fácilmente.

Con ser ya un paso importante, si bien sólo ocasionalmente dado, pues un número relevante de los documentos de planeamiento elaborados en los últimos años se ha caracterizado por su carácter críptico —llegándose patológicamente a considerar la «incom-

len alternativas es implantable y la vía queda únicamente abierta, en el mejor de los casos, para aquellas organizaciones intermedias que pueden disponer del necesario asesoramiento de expertos.

Es a los planificadores a quienes corresponde identificar y explicar al público los distintos caminos posibles a elegir y sus consecuencias en cada encrucijada, para que éste, con plena conciencia del contenido y las implicaciones de las distintas posibilidades, pueda elegir con conocimiento de causa.



que habrán de habitar próximas generaciones.

EL MARCO LEGISLATIVO Y LA EXPERIENCIA ACUMULADA EN ESPAÑA

La vigente Ley del Suelo abre una primera oportunidad a la participación pública en el proceso de elaboración del planeamiento «en el momento en que los trabajos de elaboración hayan

previsibilidad» de los mismos para el profesional medio, como muestra y resultado de sofisticadas técnicas planificadoras, sólo dominadas por una reducida élite ilustrada— no basta para que el ciudadano intervenga en una cuestión fundamental: la elección entre opciones alternativas para esas propuestas fundamentales.

Obviamente, si ya ha sido difícil que los ciudadanos comprendan el contenido de las líneas básicas o propuestas fundamentales de los planeamientos, el esperar que ellos mismos formu-

Este procedimiento, sin embargo, rara vez se ha seguido en los planeamientos realizados en esta década. Incluso en aquellos casos, tomados por muchos como modélicos, como ha sido el del Plan General de Madrid —en que justo es reconocer se hizo un importante esfuerzo en otros aspectos del proceso de participación pública—, al ciudadano se le ha presentado a consulta, en la fase de Avance, directamente «la opción de Plan» o «la alternativa de Plan», reduciendo las posibilidades de opinión, para la ma-

yoría, a la observación de detalle, la aceptación resignada o, predominantemente, la simple abstención e indiferencia ante el proceso, por su incapacidad de comprensión del mismo.

UN POSIBLE MODELO: LA EXPLICACION DE ALTERNATIVAS SEGUIDA EN LA REVISION DEL PLAN GENERAL DE BERLIN-OESTE

En febrero de 1984 se decidió la realización un nuevo Plan General de Ordenación Urbana para Berlín Oeste (Flächennutzungsplan FNP 84)², presentándose un primer avance de este Plan a la consideración de los expertos correspondientes —portavoces representantes de los organismos públicos competentes— en julio de 1984. Una vez discutido su contenido, se introdujeron en el mismo diversas modificaciones y en abril de 1986 se abrió el proceso de participación ciudadana, con la presentación al público de las soluciones generales de planeamiento suficientemente desarrolladas.

El procedimiento formal de participación pública en el planeamiento se plantea (en Alemania Federal), de acuerdo con la Ley Federal de Construcción y Urbanización (BB au G)*, del modo siguiente:

- Se requiere que los ciudadanos participen en el procedimiento lo antes posible (epígrafe 2a, apartado 2 del BB au G).

- La municipalidad puede determinar de qué modo y durante cuánto tiempo debe tener lugar la participación ciudadana (epígrafe 2a, apartado 3 del BB au G).

- Se permite participar a los representantes de los intereses públicos (acreditados por distintas administraciones, o, en el caso de Berlín, por las distintas secciones del Senado, juntas de los dos distritos, empresas públicas, etc.) (epígrafe 2, apartado 5 del BB au G).

- En cuanto que entran en consideración soluciones distintas, esencialmente diferentes, para la reforma o desarrollo de un área, éstas han de ser expuestas por la municipalidad (epígrafe 2a(2) frase 4 BB au G).

En el marco de una exposición abierta (párrafo 2a, apartado 6 del BB



Diseño de la ciudad de Berlín-Oeste.



au G), se ofrece a la opinión pública la oportunidad de manifestar sus dudas y sus sugerencias. Y teniendo en cuenta estas dudas y/o sugerencias, el Senado define el Plan de Ordenación y lo presenta a continuación a la Cámara de Diputados, para su aprobación.

Para facilitar la comprensión de la nueva propuesta de ordenación (FNP 84) por parte del público, ésta se presentó contrapuesta con el Plan hasta entonces vigente. Pero, además, con este mismo fin de posibilitar efectivamente la participación popular en la propuesta de sugerencias, la exposición del FNP 84 comprendía la presentación de treinta y seis soluciones alternativas para las áreas principales a conformar y a desarrollar.

Dichas alternativas de planeamiento ponían de manifiesto tanto distintas posibilidades para el desarrollo de la ciudad, como para la aplicación específica de aprovechamientos urbanísticos conflictivos en diversos ámbitos espaciales de la ciudad. No limitándose, por tanto, a la exposición de las variantes de aprovechamiento de zonas individualizadas.

La base jurídica para la presentación de alternativas de planeamiento, es la Ley Federal de Construcción y Urbanización, que en su artículo 2a, apartado 2, epígrafe 4, dice textualmente:

«En el caso de que se presenten varias soluciones diferentes entre sí para la reforma o desarrollo de un área, se someterían a la opinión de la comunidad.»

Pero, quizá, el punto crítico y decisivo de ese sistema de instrumentación de la participación pública radique en el «mandamiento (imperativo) de la ponderación medición» correspondiente al 31 (7) BB au G, que obliga a ponderar con equidad los intereses públicos y los privados, contrastando unos y otros.

En el caso analizado, las treinta y seis soluciones alternativas presentadas, concernientes a las áreas más importantes de la ciudad, habrían de ser luego valoradas aplicando básicamente los mismos criterios. Es decir, la presentación, por ejemplo, de la solución 1 para un área de actuación (o alternativa A1) no debería ser objeto de ninguna preferencia por parte de la Administración actuante, respecto de sus alternativas equivalentes 2 ó 3 (o alternativas A2 y A3).

Con el fin de ilustrar el procedimiento seguido para obtener los fines explicados, se han reproducido las soluciones alternativas planteadas —comprendiendo tanto los esquemas

gráficos de ordenación correspondientes, como la traducción literal de las leyendas explicativas incluidas en la publicación facilitada al público durante el trámite de participación— para la ordenación de las siguientes áreas de Berlín Oeste:

1. Sector Central: desde el recodo del Spree hasta el Foro Cultural (Kulturforum).

2. Sector Central: Gleisdreieck a Sachsendamm.

3. Südgüterbahnhof (planificado Estación de Mercancías del Sur).

4. Autopista Federal 101.

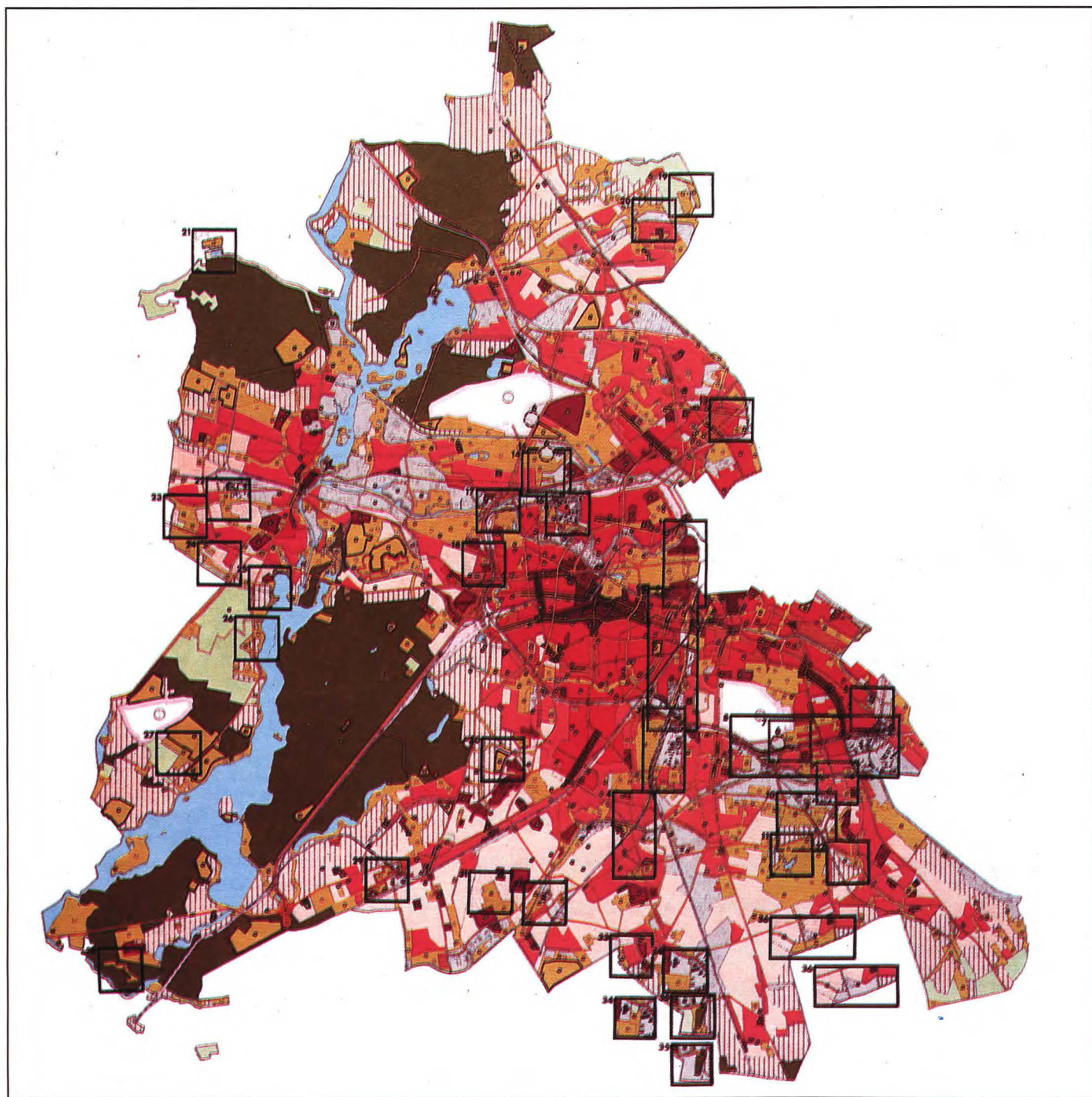
10. Neukölln: Ferrocarril de Mittenwald entre la Gradestrasse y el Buckower Damm.

La localización de estas áreas en la ciudad aparece claramente señalada en el plano general de ordenación—trazado originalmente a escala 1/20000— asimismo reproducido.

Con todo y siendo ejemplar el modelo teórico establecido, su aplicación real en la práctica tampoco alcanza en el caso de Berlín los objetivos posibles. Así en la elaboración del FNP ha falta-

do algo previo a su iniciación, que la Ley preve sólo de forma limitada: la elaboración, presentación y discusión de distintas directrices básicas de desarrollo que son posibles de analizar en forma de escenarios. Por ejemplo, unas directrices propulsoras del desarrollo (de Berlín) como lugar para el comercio y el sector terciario; o para habitar; o para el turismo o la cultura o el reposo en las zonas naturales intersticiales, o como una ciudad con presuposiciones políticas diferentes a las actuales.

Zonas donde se han proyectado soluciones alternativas.



ZONAS CON DISTINTAS ALTERNATIVAS

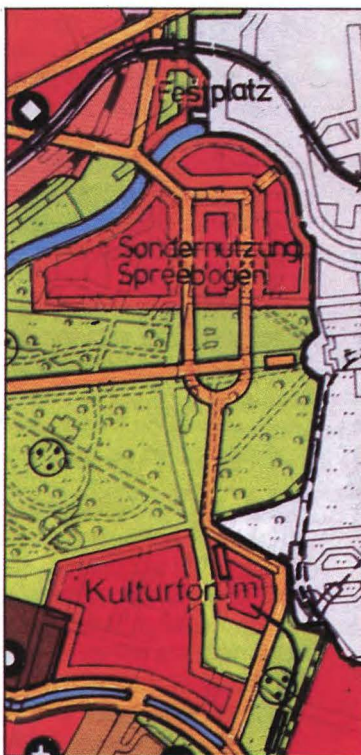
Casco central y su periferia

1. Area central-«Spreebogen» y foro cultural «Kulturforum».
2. Area central-Triángulo de rieles Gleisdreieck Sachsensdamm.
3. Estación de ferrocarril Südgüter
4. Autopista Federal 101
5. Colonia Kühler Grund en la Sonnenallee.
6. Espacio para parking
7. Aeropuerto Tempelhof en la periferia sur.
8. Prolongación Neukölln de la autopista federal
9. Antigua zona de negocios en la Ringiusstrasse en Neukölln.
10. Trayecto de rieles Neukölln Mittenwalder entre Gradestrasse y Buckower Damm.
11. Area ajardinada al sur de la Mohriner Allee
12. Metro Betriebshof Britz
13. Colonia Sandkrug al sur de la Bornholmer Strasse.
14. Area alrededor del polideportivo que se encuentra al norte del Heckerdamm.
15. Charlottenburg norte al sur del Heckerdamm.
16. Sector Huttenstrasse en Moabit
17. Areas alrededor de la esclusa de Charlottenburger.
18. Patio de iglesia Luisenkirchhof en Charlottenburg.

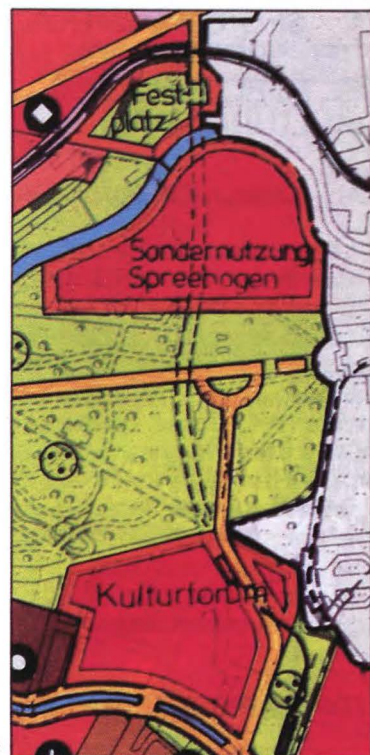
Periferia de la ciudad

19. Zonas al este del parque de recreación Lütbars.
20. Zonas al norte de la pista industrial en Lütbars.
21. Prados Lasszing en Spandau.
22. La colonia Ludwig Heim al sur de Brunsbuttederdamm.
23. Zona agrícola en el camino de Cosma en Staaken.
24. Sector al sur del Abfanggrabens en el Weinmeisterhornweg en Spandau.
25. La colonia Bocksfelde en el Weinmeisterhornweg en Spandau.
26. Area entre los campos Riesel y Havel en Gatow.
27. Zonas agrícolas al sur del aeropuerto de Gatow.
28. Antiguo depósito Wannsee.
29. FU, centro deportivo Düppel.
30. Domäne Dahlem.
31. Colonia Sonnenschein al norte del cementerio Parkfriedhofs Lichterfelde.
32. Area al sudeste de la Central eléctrica Lichterfelde en el Ostpreussendamm.
33. Zona agrícola en el Tirschenreuter Ring en Marienfelde
34. Zona agrícola en el Nahmitzer Damm al norte del parque recreativo Marienfelde.
35. Zona agrícola en el Schichauweg al sur de Marienfeldes.
36. Zona agrícola al pie del Topchiner Weg en Neukölln.

Area 1



A-1

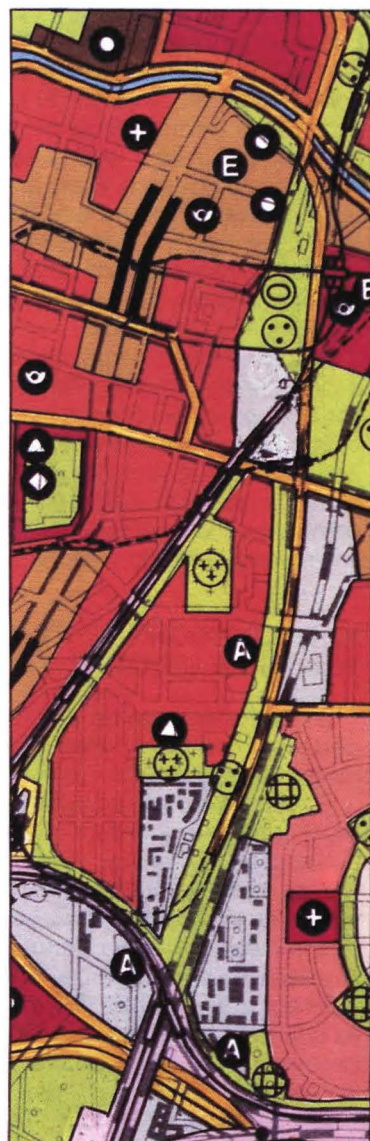


A-2

Area 2



A-1



A-2

1. SECTOR CENTRAL DEL SPREEBOGEN HASTA EL FORO CULTURAL (KULTURFORUM)

A1. COMUNICACION NORTE-SUR

La meta es la reforma urbanística del Spreebogen con el Reichstag y el futuro Museo de Historia Alemana, añadiendo servicios públicos, administraciones y posiblemente viviendas. El área ubicada al norte del Spree, justo entrente del Spreebogen está destinada, sobre todo, a espacios de vivienda, recreación y recuperación de la población Moabitense. Un ámbito ferial ubicado en el Humboldthagen realiza adicionalmente esta área.

Este espacio es objeto de un curso de urbanización.

ITINERARIO DEL TRAZADO

El trazado se dibuja desde Landwehr kanal a través de la Linkstrasse, Bellevuealle y de allí continuando hasta el eje de la Siegessaule al sur de la calle 17 de junio, y se divide luego en una arteria de tránsito principal, que transcurre al este y otra al oeste del monumento Soviético. Estas arterias se unen nuevamente sobre la Fürst Bismark Strasse, en la Moltkebrücke. Bordeando la periferia este de la antigua estación Lehrter, esta calle desemboca en la Heidestrasse.

La calle actualmente destinada a descongestionar la circulación puede ser dirigida hacia el parque.

También en un futuro inmediato, el Zoo tendrá que amortiguar el tráfico entre Kemperplatz y Moltkebrücke, así como las consecuentes intervenciones ecológicas y el ruido y contaminación.

A2. CONEXION NORTE-SUR A TRAVES DE UN TUNEL

En esta alternativa de circulación se destaca una notoria preferencia por albergar el tráfico sobre-nivel.

El trazado va, en su comienzo, desde el Landwehrkanal en el flujo de la Linkstrasse, se desvía luego hacia el Kemperplatz, y desde allí es dirigido hacia el tráfico norte-sur superior (sobre-nivel), en forma de túnel hasta la estación Lehrter y la Heidestrasse.

En el paso a nivel, se bifurca una calle, con dos carriles, en el Kemperplatz, circunvalando, como la variante A, al Spreebogen. Se dirige luego sobre la Moltkebrücke al Alt Moabit. Al norte de

la calle 17 de junio, pierde su carácter de calle principal de nivel superior, de alta circulación, y a partir de ese entonces no figura en el FNP.

El túnel alivia al Zoo de una parte substancial del tránsito que actualmente circula por dicha área. La calle actualmente destinada a descongestionar el tránsito puede ser desviada hacia el parque.

Del Moabit, entre Invalidenstrasse y Moltkebrücke, desaparece como arteria principal de alta circulación a nivel superior.

A causa de la construcción del túnel, así como de las obras resultantes, como bocas de ventilación; se han de efectuar importantes intervenciones en el Jardín Zoológico.

Es difícil acoplar las rampas del túnel al contexto urbanístico planeado, tanto en el ámbito ferial del Lehrter Bahnhof como en el Kemperplatz.

Por su alta capacidad de circulación esta calle supone una barrera en el área del Kulturforum que aísla el área prevista para el centro cinematográfico, entre Postdamer Platz y Kemperplatz.

2. AREA CENTRAL GLEISDREIECK A SACHSENDAMM

A1. CONEXION NORTE-SUR CON ENLACE A NAUMANNSTRASSE; PARKING Y AREAS DEPORTIVAS

Desde la Naumannstrasse la calle norte-sur se desvía hacia el lado este de la estación Lichtenrader y así se dirige hasta Yorckstrasse. La calle se desvía hacia el noreste, hacia la Flottwellstrasse conectando con la Bulowstrasse.

Hasta Landwehrkanal el trazado continúa en el borde oeste de la antigua estación de mercancías Postdamer.

En los espacios así ganados se presentarán zonas de deportes y parking que ofrecerán una conexión directa con los parkings planeados en los terrenos de la antigua estación Anhalter.

Una zona de conexión verde transcurriendo entre Yorkstrasse y Sachsen-damm deberá mejorar la apariencia de Schonenberg con regiones verdes y servirá como protección de las zonas de vivienda lindantes.

Por medio de la extensión de la calle Bulow y su ramificación a la Nord-sud strasse, puede descargarse del tránsito la región al sur del Dennewitzplatz.

La Nord-sud strasse toma, en la zona Gleisdreieck, simultáneamente funciones de apertura.

Desaparece la obra de conexión con la autopista federal (BAB) técnicamente complicada en Sachsen-damm (Túnel).

No existe una conexión directa con la autopista federal BAB con la nord-sud strasse, por eso la Postdamerstrasse está menos congestionada.

No puede esperarse, por prácticamente imposible la creación de un amplio desvío del flujo de tránsito en el área Nord-Neukölln-Krenzberg.

Nueva arteria de elevada circulación superior:

La Martin-Luther-strasse entre la calle principal y J.F. Kennedy Platz.

A2. CONEXION NORTE-SUR CON ENLACE BAB EN EL CRUCE SCHONEBERGER-PARQUES Y AREAS DEPORTIVAS, AREAS DE CONSTRUCCION; COMERCIAL E INDUSTRIAL EN LA ESTACION MERCANTIL POSTDAMER

La conexión norte-sur, ya presentada aparece más fluida que la alternativa, apta para acoger más tránsito.

El trazado se conecta directamente en el lazo de la autopista a la altura del cruce Schoneberg y se desvía a través del túnel sobre el recorrido del tren expreso de la Lichtenrader Bahn, la cual es transferida a la Wannseebahn.

El recorrido atraviesa el área del Gleisdreieck, en línea recta por el borde de la estación mercantil Postdamer, sin conectar con la Bulowstrasse, o sea manteniendo a esta calle como arteria principal de alta circulación superior.

Junto a parques y áreas deportivas, se encuentra al borde oeste del Gleisdreieck, una zona de construcción para empresas esencialmente tranquilas, como por ejemplo, de alta tecnología.

Con esto resulta difícil mejorar considerablemente el abastecimiento de espacios libres.

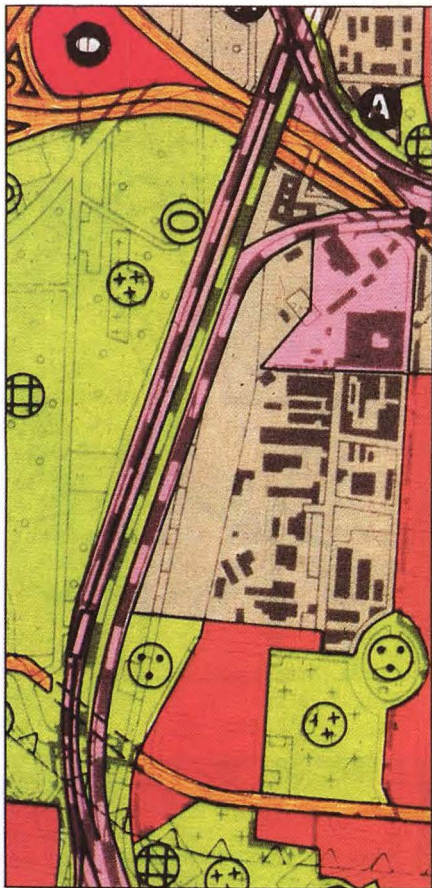
A causa del enlace directo con la BAB (autopista federal) el tráfico es más denso, descargando en cambio la calle principal Postdamer y la Boecke/Katzbachstrasse.

Las siguientes calles pierden su carácter de arterias principales de alto tráfico superior pasando a ser vías principales de alto tráfico regionales:

Calle principal (del Innsbrucker Platz al Kleistpark)

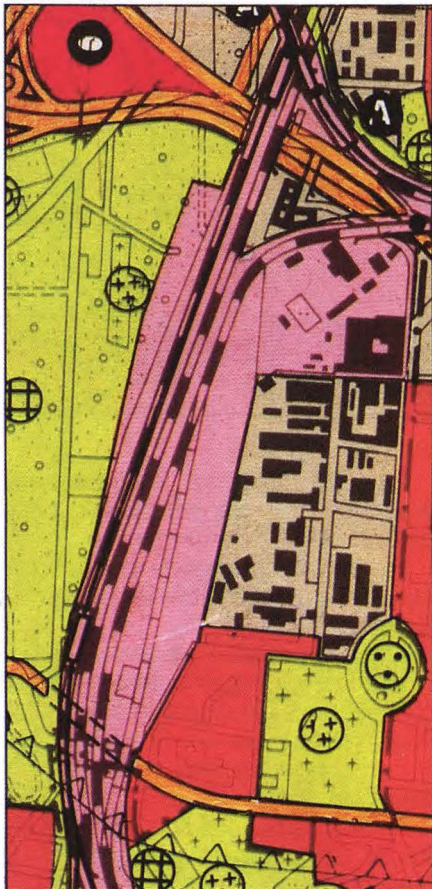
La Postdamer strasse entre la Pa-lasstrasse y Bulowstrasse.

Se efectúan construcciones que in-



A-1

Area 3



A-2

intervienen considerablemente en el aspecto de la ciudad, en el área del borde sur de la «Insel».

3. SUDGUTERBAHNHOF

A1. AREAS FERROVIARIAS

Aquí se presenta la solución que corresponde al acuerdo entre el senado de Berlín y la red federal de ferrocarriles.

A2. REDUCCION DE LAS AREAS FERROVIARIAS EN FAVOR DE ZONAS AJARDINADAS Y ESPACIOS PARA LA CONSTRUCCION DE AREAS COMERCIALES E INDUSTRIALES

El senado pretende modificar el acuerdo en lo concerniente al Schöneberger Südgelände.

La cesión de estas áreas ferroviarias implica nuevos acuerdos con la red federal de ferrocarriles.

La meta de planificación consiste en equilibrar las diferentes necesidades de aprovechamiento, o sea comerciales e industriales, verdes y ferroviarias. Se destinarán al uso deportivo alrededor de tres hectáreas de terrenos baldíos al oeste de la estación.

El espacio incluido en el ámbito de la estación será destinado a zonas verdes y parking; que a su vez se integrarán al Grünzug al norte del Sachsen-dammes.

Al oeste se produce una circunscripción de áreas para la construcción de comercios e industria. La presentación de las áreas de ferrocarriles se limitan a un trazado en el oeste y a la obra de reforma de la red federal de ferrocarriles (reichsbahn) en el Noreste incluyendo las vías de llegada separadas.

4. AUTOPISTA FEDERAL 101

A1. NO ES UNA CALLE DE CONEXION

La comunicación entre las zonas Lankwitz/Marrienfelde con la autopista federal y el casco interior de la ciudad sigue siendo incómoda.

- El tráfico en las calles Leonoren/Siemens, -Halske, y Albercht es muy congestionado.

Congestión en las calles: Crailsheimerstrasse, Alt-Lankwitz y Mühlens-trasse.



A-1

Area 4



A-2

- Las intervenciones mencionadas en A2, que inciden en la construcción presente y en las parcelas de jardinería existentes, no son necesarias.

A2. NUEVO TRAZADO ENTRE EL MUNSTERDAMM Y LA MALTESERSTRASSE

Una comunicación más cómoda de las áreas residenciales en Lankwitz y Marienfelde con el centro Steglitz/Autopista federal y el cruce con la autopista federal Schöneberg.

Mejoras de la situación de vivienda alrededor de las calles Halske-Albrecht y Leonorenstrasse.

Las siguientes calles dejan de ser vías principales de circulación regional:

- La Crailshaimerstrasse.
- La Mühlenstrasse.
- Y parcialmente la Alt-Lankwitz.

Las siguientes calles Albrechtstrasse, Birkbuschstrasse, Siemens Halskesstrasse, Leonorenstrasse, Paul Schneiderstrasse de tránsito superior serán convertidas en vías regionales de circulación principal.

División y densificación de las áreas residenciales en la zona Halskestrasse y Borstelstrasse y Langkofelweg.

Surgen inconvenientes para los habitantes de la colina Weinviertel.

División y utilización parcial de las colinas Weinviertel, Einigkeit y Karl Lange-Brücke.

10. NEÜKOLLN-FERROCARRIL DE MITTENWALD ENTRE LA GRADESTRASSE Y EL BUCKOWER DAMM

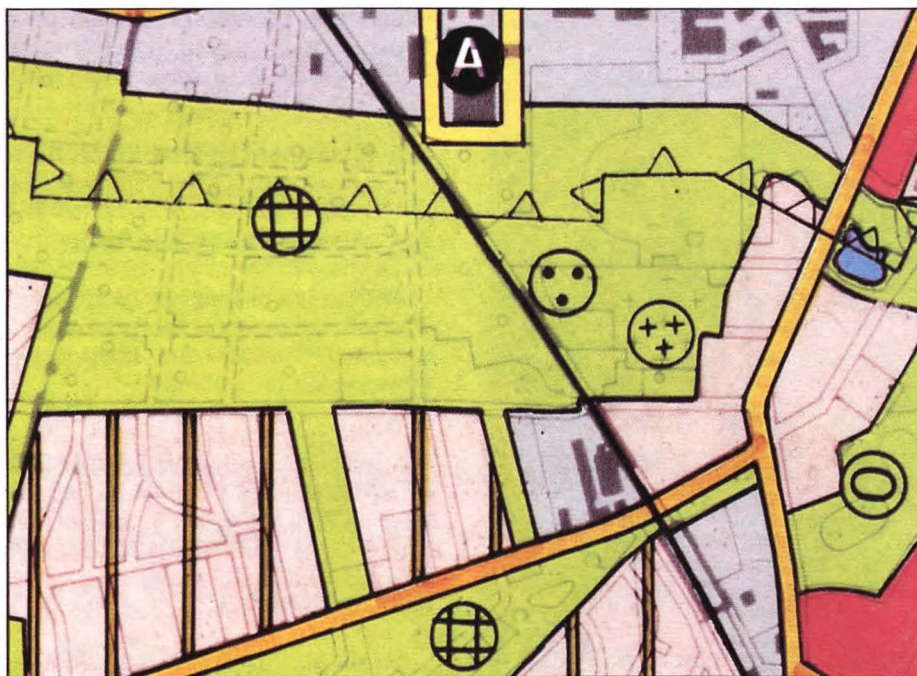
A1. NO EXISTE UNA COMUNICACION DIAGONAL ENTRE LAS CALLES

Permanece abierta una opción para una zona verde de comunicación bordeando el trazado Neukölln-Mittenwalden hasta el Teltowkanal.

Conexión inadecuada entre el área BBR y la rotonda sur de la autopista federal.

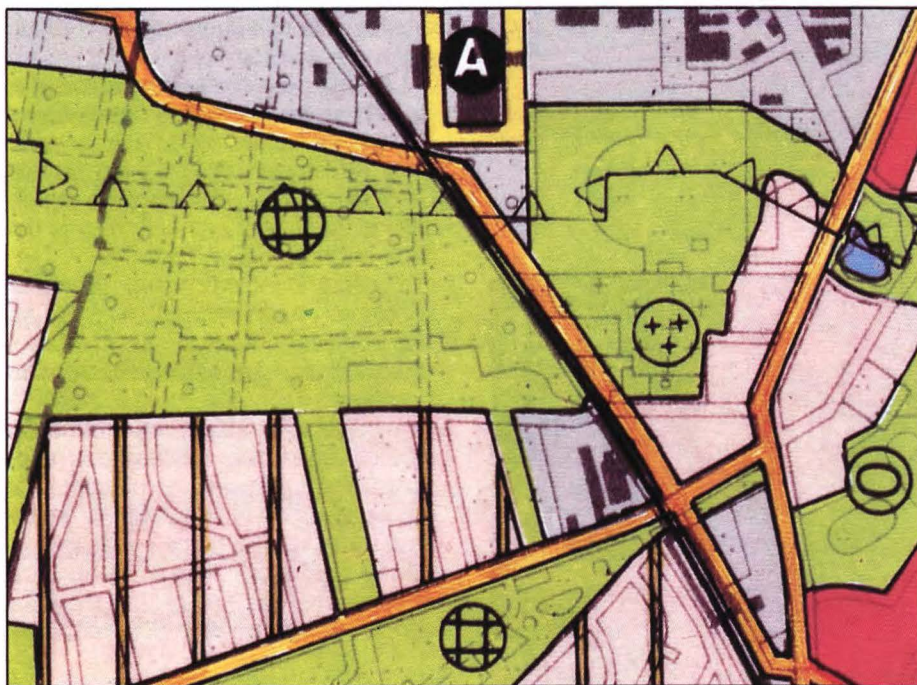
Alta congestión para la Parchimer y la Fulhamer Allee así como para el Tempelhofeweg.

No es necesaria la intervención en las parcelas de jardinería ya existentes.



Area 10

A-1
A-2



A2. COMUNICACION DIAGONAL ENTRE EL FINAL DE LA ROTONDA SUR DE LA AUTOPISTA FEDERAL, GRADDESTRASSE Y LA GUTSCHMIDTSTRASSE

Mejor comunicación del área BBR con la rotonda sur de la autopista federal BAB y descongestión de la Fulhamer y Parchimer Allee con el núcleo del pueblo Alt-Britz así como Blaschkoallee.

Perderán su carácter de vías principales y superiores de circulación las siguientes calles:

La Gradestrasse parcialmente/ Blaschboallee, Tempelhofeweg entre Gradestrasse y Britzerdamm.

Pierden su carácter de vías regionales de alta circulación las siguientes calles:

Fulhamer Allee/ Parchimer Allee.

Incremento del embotellamiento, lo cual conduce a congestión en el eje de la Gutschmidtstrasse y Fritz-Erler-Allee.

Empleo de parcelas de jardinería y áreas de construcción.

Desvío de la conexión evidente entre la Gropiusstadt y el centro de Neukölln.

THE ALTERNATIVES IN THE PARTICIPATION PROCESS OF TOWN PLANNING: THE MODEL EXAMPLE OF THE BERLIN PLAN

THE LOGIC OF PUBLIC PARTICIPATION IN TOWN PLANNING

The concept of public participation with regard to town planning is generally interpreted as the substitution of a passive acceptance of what has been carried out in this field—planning, management or implementation indistinctly—for active involvement, aimed at bringing town planning more into line with the interests of the community that is represented in each particular case and, ideally, with the public interest in general.

Despite the basic conditioners that affect the efficiency of public participation in town planning, this type of participation is recognized as being good policy from the following points of view:

1. The non-involvement in town planning on the part of the citizen leads to fear and uncertainty as regards the negative impact of such activity upon personal freedom and property rights.

2. As they are more familiar than the planner with the areas in which they live, resident citizens are able to provide a positive contribution to the information base for the drafting of the plans.

3. In general, citizens are aware of the practical possibilities of the plans to be carried out, and so they can contribute, in each particular area, to the identification of viable alternatives and operational procedures.

4. Citizen involvement in all the planning process stages results in greater political acceptance and increased public support for the project.

5. Public participation in town planning makes it possible to play a critical role in the procedure, thereby acting as a moderating influence against postures that are biased as a result of ideological viewpoints, or pretentiously put forward as being technically unquestionable.

THE ALTERNATIVES AS AN INDISPENSABLE REQUIREMENT FOR ACTIVE PARTICIPATION

If it is really believed that members of the public should participate in planning the future of their

city, the choice between the basic options or clear «alternatives» must be pointed out to them, and the explanation and appraisal of the corresponding effects must be sufficiently understood by the majority.

The importance of this question brings about, in my opinion, the need to give preference to the intermediate stages of public consultation over the plan being drawn up. And, in particular, those stages which offer the possibility for the citizen, or the intermediate bodies, to suggest or propose other options—apart from those which one can only dispute or appeal against.

In fact, it is up to the planners to identify and explain to the public the different choices that are open to them, and the consequences of these at each stage of their development, in order that the public, with full awareness of the content and implications of the different possibilities, may make its choice from a solid base of knowledge.

However, this procedure is rarely followed in a rigorous manner, the possibilities of forming an opinion being reduced, for most of the citizens, to the observation of detail, resigned acceptance or, most of all, simple abstention or indifference in the face of the planning process, due to their lack of understanding.

A POSSIBLE MODEL TO BE FOLLOWED: THE EXPLANATION OF EQUIVALENT PLANNING ALTERNATIVES USED IN THE REVISION OF THE GENERAL PLAN FOR WEST BERLIN. (FLÄCHENNUTZUNGSPLAN-FNP 84)

In February 1984, it was decided to carry out a new General Urban Development Plan for West Berlin (FNP 84), and a first draft of this Plan was put forward to be considered by the relevant experts. In April 1986, the process of citizen participation was opened when the overall planning solutions, by now sufficiently developed, were put before the public.

In order to make it easier for the public to understand the new development proposal (FNP 84), the latter was presented in contrast to the Plan previously in force. Moreover, and with the same purpose of making it really possible for the public to participate in the proposals, the presentation of FNP 84 included thirty six alternative solutions for the main areas to be shaped out and developed. These planning alternatives opened up both the different possibilities regarding the development of the city and the specific application of conflictive urban development schemes in various areas of the city. Therefore, it was not simply confined to the presentation of development variants for individualized areas.

In order to illustrate the procedure that was followed with a view to achieving the aforementioned aims, the alternative solutions put forward for the development of the following areas of West Berlin have been reproduced:

1. Central Sector—from the bend of the Spree to the Cultural Forum (Kulturforum).
2. Central Sector-Gleisdreieck to Sachsenendamm.
3. Südgüterbahnhof (planning of southern goods station).
4. Federal Motorway 101.
10. Neukölln-Mittenwald railway between the Gradestrasse and Buckower Damm.

All things considered, and although the theoretical model is exemplary, its actual application in the case of Berlin does not, in practice, attain the possible objectives. Thus, as regards the drawing-up of the FNP, something previous to the initiation, that the Law provides for only in a limited way, is missing. The drawing-up, presentation and discussion of different basic development guidelines that may be analysed by means of «sceneries».

ABEL ENGUITA
Arquitecto Profesor titular
de Urbanística de la ETSAM.

Notas:

⁰ Ver William R. Lassey «Planning in rural environments», 1977. McGraw-Hill Inc.

¹ Art. 125.1 del Reglamento de Planeamiento.

² Esta decisión corresponde al Senador res-

ponsable del desarrollo urbano y la protección del medio ambiente.

Beteiligungsverfahren nach dem Bundesbaugesetz.

Fuentes:

Planos reproducidos del Vorgezogene Bürgerbeteiligung Flächennutzungsplan FNP 84. Senat Für Stadtentwicklung und umweltschutz. Berlin.