



La configuración del área metropolitana de Berlín es una tarea condicionada por su pasado histórico y por los cambios económicos y políticos sufridos recientemente. El núcleo de la ciudad y el entorno rural de Brandenburgo se complementan a la perfección, pero la falta de coordinación y las distintas competencias enfrentadas han causado errores en la construcción de esta área. En el texto se defiende la necesidad de cooperación entre las administraciones para alcanzar un desarrollo equilibrado.

Julian Wékel

El área metropolitana de Berlín

Cultura, ciencia y modernización económica

A causa de los importantes cambios producidos en Europa y Alemania y las nuevas funciones de la ciudad como sede del parlamento y gobierno, se ha producido un cambio drástico en las bases de partida para la concepción del desarrollo de la ciudad principal de la región de Berlín. Las circunstancias generales son adecuadas para que la ciudad de Berlín se convierta en polo de atracción y centro de actividades económicas, comerciales y de servicios, a nivel internacional. En el momento actual, existen en Berlín más de 300 proyectos comenzados, o listos para comenzar, con un monto total de más de 50.000 millones de marcos. Por otra parte la base económica industrial de la ciudad, desde el cambio político, está fuertemente afectada. La pura industrialización parece poco prometedora, teniendo en cuenta la globalización y la directa vecindad con Europa del Este.

Berlín y su territorio rural brandenbúrgués, con un total de 4,3 millones de habitantes, es la segunda región en importancia urbana, después del conjunto urbano del Rin/Ruhr. Frente a las otras aglomeraciones urbanas con proyección europea como Rin/Ruhr, Rin/Main, Hamburgo, Stuttgart y Múnich, la región berlinesa presenta particularidades específicas. Mientras que las regiones de Alemania occidental entre 1939 y 1989 experimentaron un importante crecimiento, en el mismo período, la región perdió aproximadamente un millón de habitantes. Como consecuencia de la guerra y de la división del país y de su capital, Berlín, la urbanización se detuvo durante 50 años, y ahora sólo el 20% de los habitantes de la región de Berlín viven fuera de los límites de la ciudad, mientras que esta proporción sube al 48% en otras regiones.

Siete años después de la caída del muro, el cambio de estructura al pasar el antiguo límite de la ciudad es claramente perceptible; se observan una clara línea que divide; una importante disminución de la densidad de población entre ciudad y territorio circundante; espacios rurales intactos en la inmediata proximidad de la densa ciudad; una red de asentamientos cla-

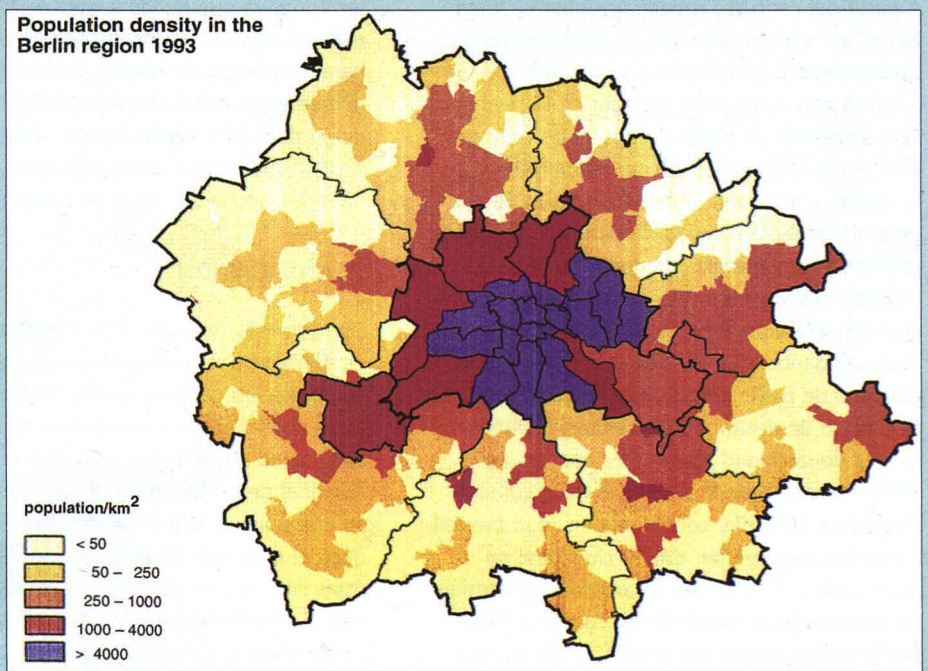
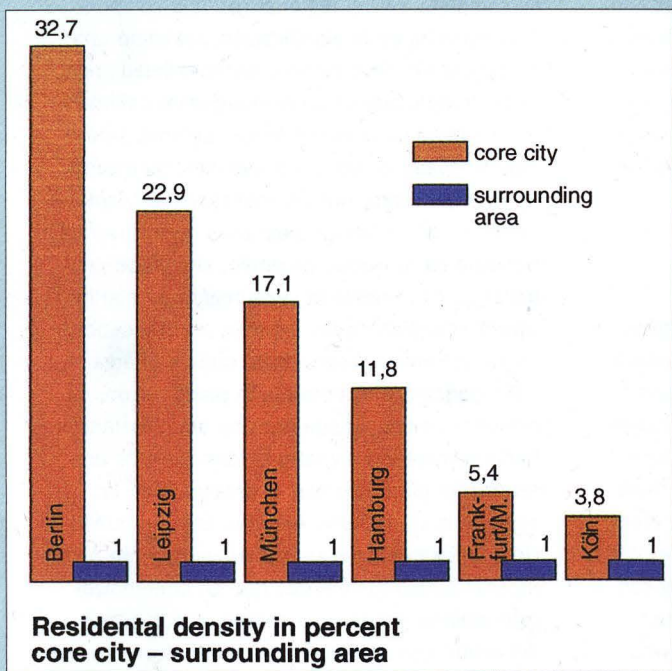
ramente diferenciada de ciudades pequeñas y medias; comunidades, e incluso pueblos en el entorno de la metrópoli, que todavía no se ha convertido en un "puré de asentamientos" sin rostro. Otra particularidad de la región la representa la dualidad entre dos ciudades vecinas: la capital del estado, Berlín y la de la región, Potsdam.

LA ESCALA EUROPEA

En las décadas pasadas, el crecimiento económico europeo se concentró en el densamente poblado eje norte-sur que va desde Londres, pasando el carril del Rin hasta el norte de Italia, configurando la llamada "Banana Azul". Con los cambios políticos de Europa del Este se ofrece, a un plazo entre medio y largo, la oportunidad de conformar un nuevo eje de desarrollo de Europa central hacia el este, entre Berlín-Praga, Viena y Budapest, que se debe unir con la "Banana" a través del mucho más importante eje de Este a Oeste: París-Berlín, Varsovia-Moscú. Una contribución importante a ese proyecto suponen los ya comenzados "proyectos de tráfico de Alemania Unida". Con un costo estimado de 67.500 millones de marcos, y un tiempo de realización de unos 10 a 15 años, se actualizarán las inversiones en tráfico, largo tiempo necesitadas. Para el año 2.000, Varsovia se debe poder alcanzar por ferrocarril, en menos de cinco horas, y Praga en 3 1/4 horas.

Gracias a su posición central en Europa, su experiencia con dos sistemas económicos y sus históricas relaciones con Europa del Este, Berlín ofrece una plataforma y un punto de transición a los sistemas de Europa del Este en su orientación hacia la economía de mercado.

Una región metropolitana como la de Berlín-Brandenburgo, en proceso de personalización, se convertirá en escaparate del sistema descentralizado alemán experimentado durante décadas. Berlín aporta al proceso el reparto de funciones entre su papel futuro como capital de Alemania, y su significación como metrópoli cul-



En la fotografía superior, la región de Havell con el puente Glienicken, símbolo de la unión Este-Oeste. Sobre estas líneas, a la izquierda, porcentajes de la densidad residencial en Berlín y el área circundante, y a la izquierda, gráfico de la densidad de población en la región de Berlín en 1993.

ÁREA METROPOLITANA

La conformación del área urbana se convirtió en tarea política primordial tras la caída del Muro.

tural y ciudad de ciencia y congresos y se convertirá además en una metrópoli europea de servicios, especialmente de información, comunicación, tecnología entre Este y Oeste. La región de Berlín tiene condiciones espaciales y de infraestructura para responder a las exigencias de nudo en la red de las metrópolis europeas, y actuar de catalizador de los movimientos de las desigualdades económicas europeas y alemanas.

DESARROLLO HISTÓRICO

El cambio del siglo XIX al XX, marcó el inicio de las transformaciones de los pequeños núcleos urbanos, cuya estructura se había mantenido desde los tiempos de su fundación, hacia un crecimiento urbano amplio. Ya en 1837 se realizó la construcción de una red de ferrocarriles, con origen en Berlín, partiendo en todas direcciones. Hacia 1870, aparecieron junto con las industrias de elaboración de metales, grandes complejos en el campo de la electrotecnia (Siemens) y la industria química (Schering). La implantación industrial continuó en las áreas fluviales, en cuyos valles se crearon concentraciones de alojamientos de trabajadores, que posteriormente evolucionarían hacia áreas urbanizadas.

Con el plan Hobrecht de 1862, un primer plan de colonización y construcción que incluía amplias partes del entorno de la ciudad y Charlottenburg, se convirtió Berlín en la "mayor casa de alquiler del mundo" (Hegemann). Entre 1870 y 1914, creció el número de habitantes, desde 826.000 hasta más de 2 millones.

A partir del concurso urbanístico para el "Gran Berlín" de 1910, se discutió un plan general de asentamientos para Berlín y su entorno. De acuerdo con el proyecto ganador de Herman Jansen, se realizó una política ofensiva de compras para asegurar la superficie necesaria (bienes de la ciudad y bosques). A aquella política de compras, debe Berlín el anillo de parques, pequeños jardines y cementerios, alrededor de la densa ciudad interior y los extensos bosques y superficies de utilización agrícola en el borde de la ciudad y alrededores, que desde de la planificación conjunta de Berlín y Brandenburgo, pertenecen al espacio de desarrollo de parques regionales. El área de la ciudad abarca hoy, con sus 891 km², lo esencial de la superficie de la comunidad unida de Berlín, constituida en 1920 merced a amplias fusiones (en total 7 ciudades; 59 municipios y 27 distritos de actividad industrial). En aquella época Berlín era en cuanto a superficie, la mayor ciudad del mundo, y con sus 3,8

millones de habitantes, la cuarta ciudad después de Nueva York, Tokio y Londres. En 1920 se añadieron a la comunidad, como espacios para construcciones urbanas posteriores, muchos pueblos aportando su superficie, utilizada hasta entonces con fines agrícolas.

Después de las etapas de reparación y reconstrucción posteriores a la guerra, para satisfacer la demanda de urbanización creciente, se echó mano de las zonas agrícolas todavía no colonizadas, así como a las praderas y jardines, dentro de los límites de la ciudad. En 1960, los territorios rurales de los antiguos pueblos ahora integrados en el norte, noroeste y sur del Berlín occidental, que se convirtieron en grandes barrios de viviendas (Campo Falkenhagen con 8.000 viviendas; Barrio Märkish con unas 13.000 viviendas; ciudad Gropius con 19.000). También en la parte oriental de la ciudad se ampliaron los asentamientos gracias a la concentración de la edificación en las grandes zonas ya urbanizadas: Marzahn con unos 51.000; Hohenschönhausen con unas 35.000; Hellersdorf con 43.000, sin llegar a alcanzar los límites de la ciudad. Una planificación más allá de los límites fronterizos parecía, en 1989, una utopía.

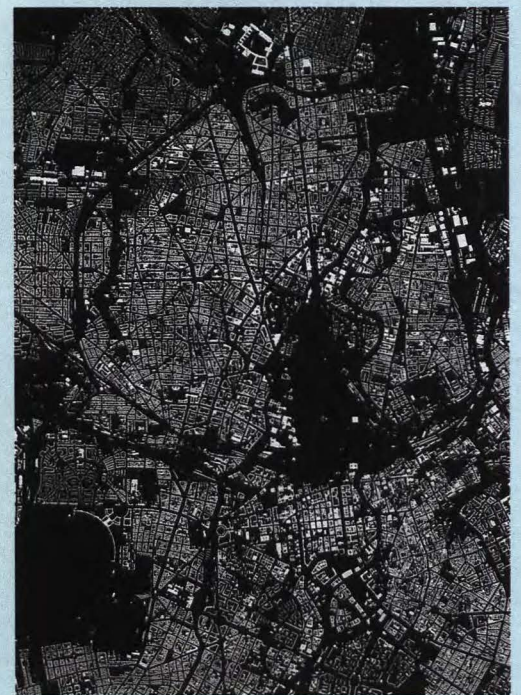
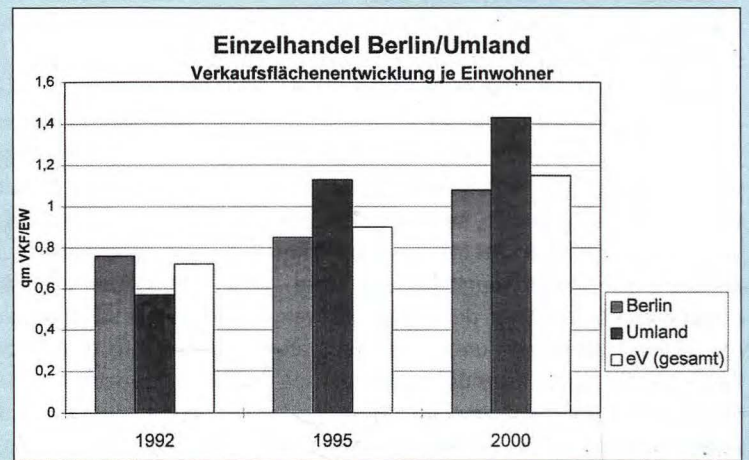
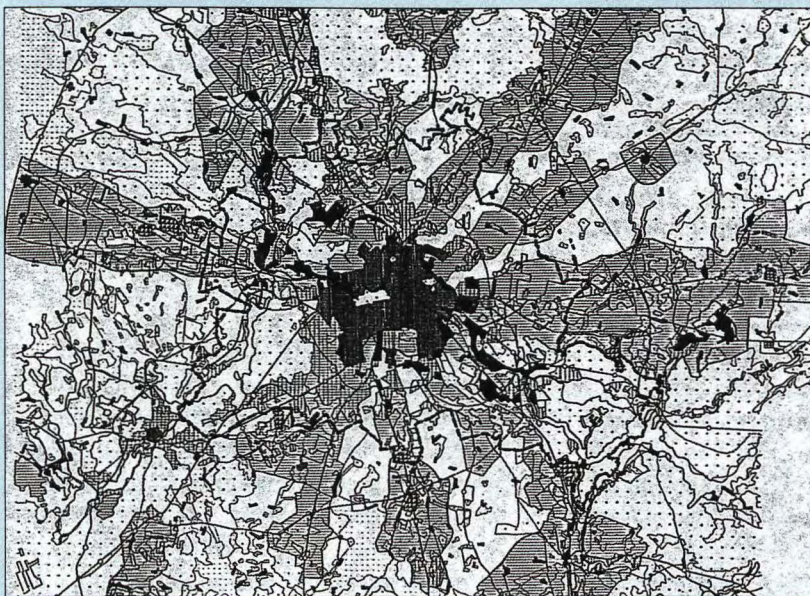
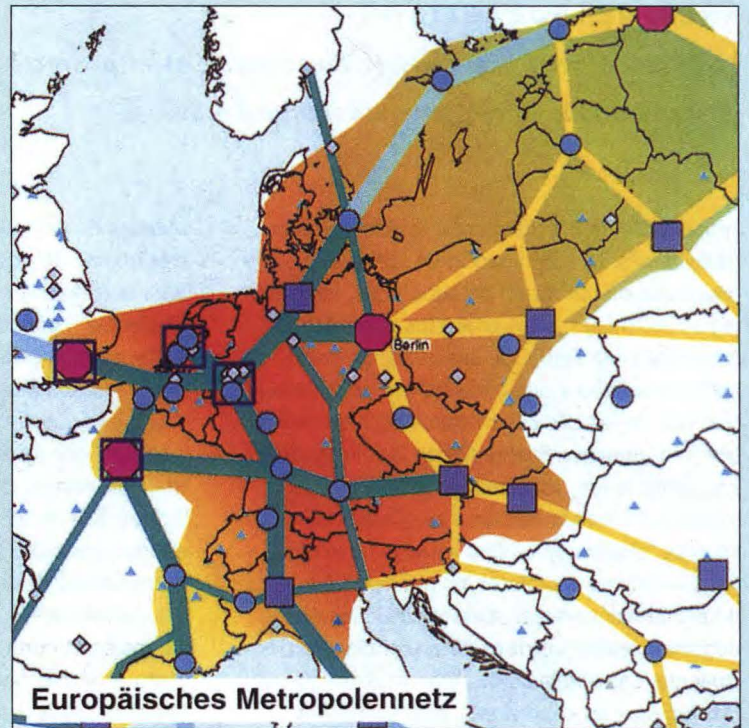
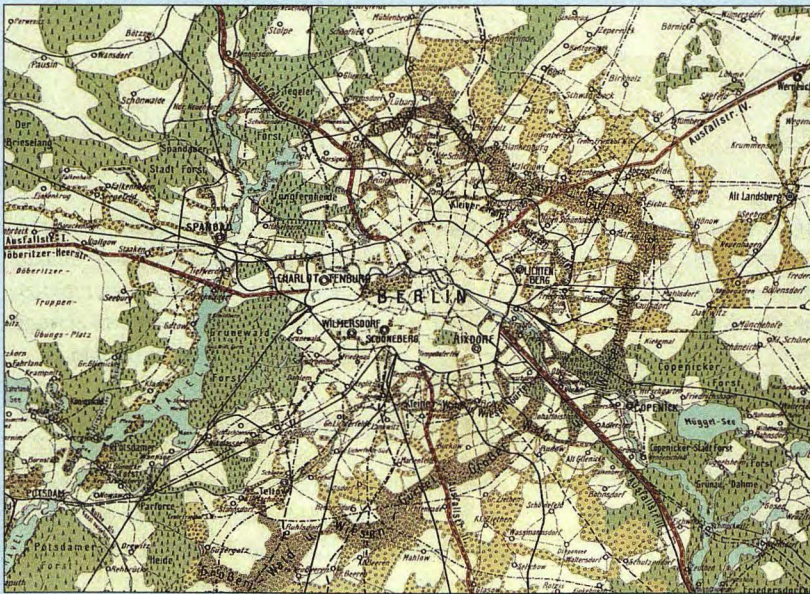
Desde 1990 se completa un proceso de "suburbanización recuperadora", ampliando el modelo de asentamiento, en el entorno de Berlín. El motor principal de la emigración a la periferia de viviendas, instalaciones de industria comercio y tiempo libre, es la enorme diferencia de precios entre la ciudad y territorio colindante; la disponibilidad de superficie, así como la calidad del territorio, ya que en los límites de Berlín las condiciones básicas para construcción de edificios y para instalación de empresas son totalmente diferentes. El patrón de asentamiento se aproxima al de la otra aglomeración, si bien la urbanización y utilización de los espacios abiertos, no ha alcanzado la amplitud de aquella.

PLANIFICACIÓN

Directamente después de los cambios políticos en Alemania, se reconoció que la planificación y conformación del área metropolitana, era una tarea política y administrativa de primera magnitud. Inmediatamente se configuró el Consejo Regional de planificación de Potsdam, que realizó una primera formación del inventario, e identificó el potencial de desarrollo en la región, especialmente en las zonas ya habitadas, y con mas intensidad en los ejes de asentamiento. La planificación y configuración del área metro-

politana, tropezó desde el inicio con dificultades debido a las estructuras administrativas y las prácticas establecidas. Funcionalmente, la ciudad se extiende sobre dos estados, Berlín y Brandenburgo, competentes ambos en materia legal y de planificación. Además existen importantes desigualdades entre ciudades y comunidades, con competencias sobre la planificación en su territorio y compiten con fuerza por el asentamiento de industrias y de residentes de elevadas rentas. Berlín está dividido en 23 distritos de autonomía limitada, con una dimensión de hasta 314.000 habitantes en Neukölln. La superficie de Brandenburgo a su vez se divide en 14 distritos rurales y 4 ciudades sin distrito, así como 1.700 comunidades con aproximadamente 1.500 habitantes por comunidad. En la región conjunta de aglomeración de Berlín y Brandenburgo, existen por lo tanto frente a la comunidad unificada de Berlín, 275 comunidades en Brandenburgo. Un importante avance para la región, es la cooperación de ambos estados en el ámbito de la planificación del espacio, comenzada a practicar desde 1991. En un acuerdo oficial de 1995 para planificación conjunta, se recogió la idea de llevar a cabo en el futuro una política de ordenación urbana conjunta, institucionalizada y vinculante. La planificación estatal y regional establece las condiciones básicas que los planes comunales de urbanización deben aceptar, y su vez, las comunidades establecen en un "principio de contracorriente" el marco de sus objetivos.

El modelo Berlín-Brandenburgo, de una planificación a nivel de estados, conjunta y vinculante, se completa a nivel regional con una colaboración estrecha en la planificación, así como una armonización entre Berlín y las aproximadamente 90 comunidades brandenburguesas colindantes. La tarea de la planificación regional, será desempeñada en las cinco regiones del estado de Brandenburgo, por las colectividades competentes en dicha tarea. Como esas no incluyen el territorio de la ciudad de Berlín, el espacio central es prácticamente la sexta región de planificación. La división de las regiones en Brandenburgo tenía, como consecuencia, que en el área metropolitana y su entorno, la planificación, no estuviera desempeñada por una única instancia. Berlín recomendó en 1989 la formación de una asociación para controlar el desarrollo en la zona de la ciudad y su entorno. Esta propuesta, sin embargo no tuvo consenso, ya que por parte de Brandenburgo se temía que en la organización unitaria del espacio central, el sobrepeso del centro con respecto a la periferia del espacio



En la parte superior de la página, a la izquierda, el "Plan Jansen" del Concurso para el Gran Berlín en 1908. Debajo, un plano radial para el espacio aledaño de 1932. Sobre estas líneas, fotografía de la Gutenlberg Strasse, en Potsdam. A la derecha, arriba, Berlín en la red de metrópolis europeas. En el centro, porcentajes del volumen de comercio de Berlín y su región, y abajo, Berlín en 1920.

ÁREA METROPOLITANA

La “Ciudad de la ciencia y la tecnología” es el proyecto de desarrollo más importante creado en Berlín.

conjunto Berlín Brandenburgo, lo desequilibrará todavía más. La coordinación de los planes regionales de utilización de superficies, las estrategias sectoriales, y los proyectos concretos, requieren en la región de la ciudad, un instrumental amplio y diferenciado, que se extienda más allá de los clásicos métodos de ordenación. Una importancia creciente tienen la información y la cooperación, así como las estrategias de acción y de transformación a nivel regional.

En 1995, alcanzaron ambos estados un acuerdo vinculante para establecer los principios básicos de planificación: tareas, desarrollo de los procedimientos, e instrumentos para una planificación conjunta. Los objetivos de dicho acuerdo son:

- Establecer las condiciones para un reparto equilibrado de las oportunidades y potenciales de desarrollo, en el espacio conjunto.
- Fomentar el desarrollo conjunto del territorio
- Asegurar las condiciones de vida naturales
- Mantener la competitividad a nivel europeo reforzando el espacio económico.

□ Incorporar la nueva estructura de ambos estados, en la Europa de crecimiento conjunto

Con base a dicho acuerdo, se creó un departamento de planificación del territorio, que como entidad administrativa supraestatal, no tiene precedente. Los objetivos del trabajo incluyen realizar una planificación unificadora y supraterritorial para la ordenación y desarrollo del espacio. Todas las decisiones importantes se toman consensuadamente. De acuerdo con la idea conductora, la concentración descentralizada constituye un objetivo del programa, el crear una fuerte corona de centros regionales de desarrollo y completar las estructuras dentro de un radio suficiente, para descargar a Berlín por una parte, y por otra, para llegar hasta el interior del espacio de Brandenburgo. Con el plan de desarrollo estatal para la región (LEPeV) se crea la estructura de espacio para los asentamientos y desarrollo de espacios libres, y se posibilita la coordinación de la reestructuración considerando las interdependencias funcionales..

PLAN MAESTRO

Para el espacio central de la región, el territorio de la ciudad de Berlín, se realizó en una primera fase de solo tres años, entre 1991 y 1994, y bajo total transparencia, un plan conjunto de utilización del espacio que proporcionará un marco estable de acción y de orientación

Considerando los objetivos de la planificación espacial y el equilibrio estructural entre las dos

mitades de la ciudad, así como un proceso de crecimiento de un plazo lo más largo posible, para la realización del plan se consideran las siguientes premisas y necesidades:

- Crecimiento de aproximado 300.000 habitantes, y 150.000 puestos de trabajo.
 - 400.000 nuevas viviendas.
 - Nuevas 500 hectáreas para utilización industrial, por encima de las disponibles.
 - Superficie de oficinas de hasta 11 millones de metros cuadrados de suelo adicional y
 - Ampliación de la superficie para deportes y ocio, en al menos 500 hectáreas suplementarias.
- La aportación de la superficie necesaria a largo plazo es imprescindible para la realización estratégica del plan con independencia de las oscilaciones coyunturales del mercado.

Una idea importante del plan de utilización de la superficie es la prioridad al desarrollo interno: se deben activar los potenciales de construcción de viviendas, sobre todo en las zonas ya edificadas mediante densificación y rehabilitación, utilización de solares vacíos y elevación de alturas. El 10% aproximadamente de las nuevas viviendas se realizarán en el territorio urbano ampliado. Se deberá insistir en el desarrollo de la estructura policentral de la ciudad, tal como históricamente se ha producido, y se crearán dominios urbanos multifuncionales. En la modernización del espacio económico, además de la consecución de una estructura industrial cualificada, se debe considerar la creación de la metrópoli de servicios, ya que éstos y la actividad económica e industrial se condicionan y necesitan mutuamente. En la medida de lo posible, se deben mantener las superficies verdes y libres existentes, incluyendo los cinturones de pequeños jardines. Junto con la mejora de las actuales superficies verdes en el interior de la ciudad, se debe crear un “cinturón verde exterior”, teniendo en cuenta que está prevista una conexión con los espacios rurales de la región de Brandenburgo (parques regionales). Gracias a la mezcla de utilidades, y un desarrollo concentrado a lo largo del anillo del ferrocarril metropolitano, principalmente en sus nudos, el plan de utilización de superficies deberá contribuir a una organización del tráfico respetuosa con el medio ambiente, haciendo realidad el principio de una “ciudad compacta de caminos cortos”

El centro de gravedad del desarrollo urbano de Berlín se sitúa en la parte oriental de la ciudad, y es allí hacia donde se deben dirigir las inversiones. Particular interés tiene la reestructuración de antiguas industrias civiles y militares obsole-

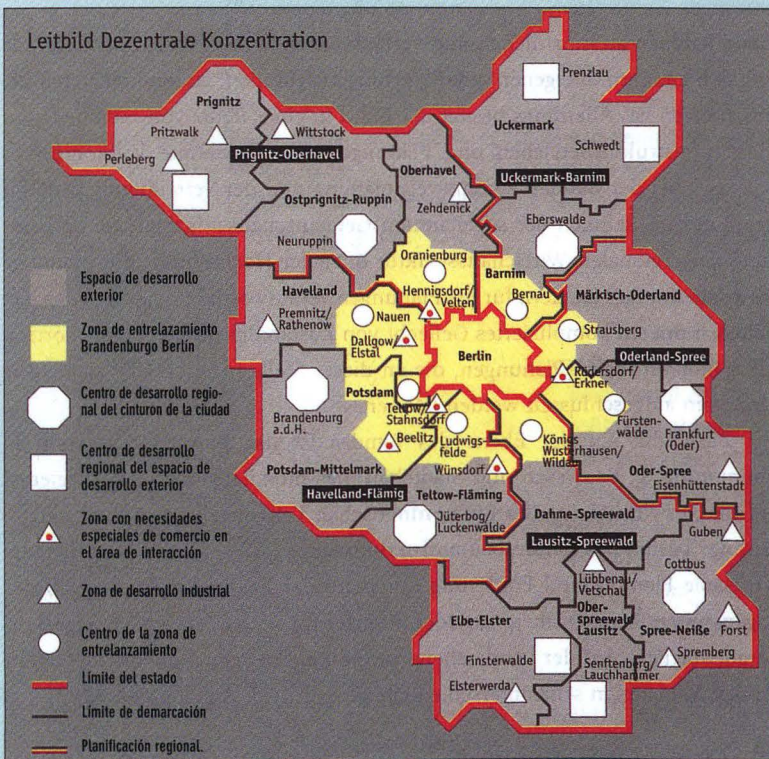
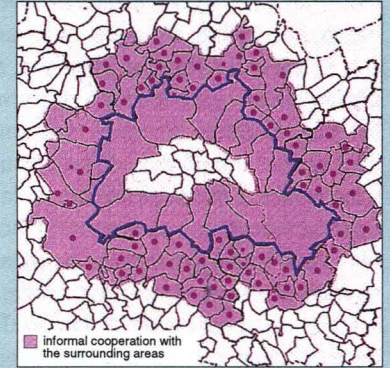
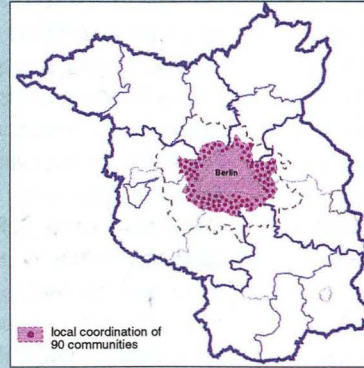
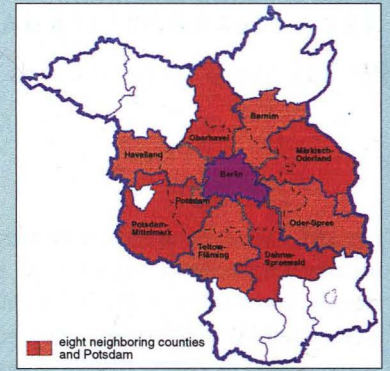
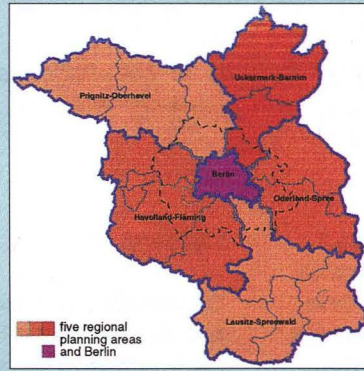
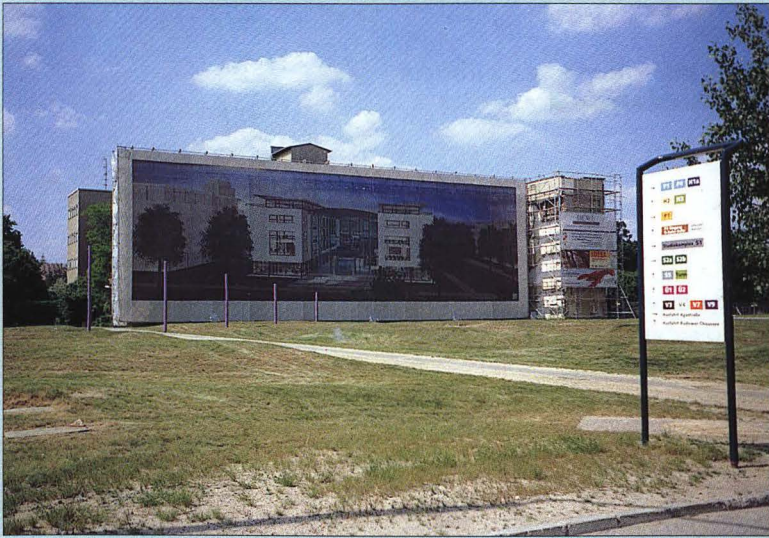
tas situadas en el centro de la ciudad; así como de las vías rodadas y de los espacios de ampliación a lo largo de los ejes de los trenes rápidos, en la parte nororiental de Berlín, en una armonía espacial con los futuros centros de trabajo.

CONFIGURACIÓN

Debido a la suburbanización largo tiempo extendida, al pequeño porcentaje de casas en propiedad, y a la gran cantidad de bloques de viviendas, crece la demanda de casas unifamiliares. El saldo migratorio negativo de la ciudad en favor de la zona rural desde 1993, conduce sin duda a un proceso de recuperación de la suburbanización en la región. Sin embargo resulta problemática la calidad de los emplazamientos de muchos proyectos de edificación más allá del alcance del ferrocarril de cercanías. Para detener la emigración de los habitantes de la ciudad a esos espacios, se ofrecerán casas de diversos tipos en circunstancias favorables tanto unifamiliares, como apartamentos en zonas urbanas densificadas.

En la periferia se están levantando en urbanizaciones adecuadas, “nuevas ciudades satélite” con 5.000 casas, que se distinguen por su naturaleza social y elevado grado de mezcla de funciones, y que además tienen un elevado nivel arquitectónico y urbanístico, con un deseo de identidad propia. La idea que se persigue no es el gran asentamiento, sino la ciudad satélite que funcione como una parte relativamente independiente de la estructura de la gran ciudad. Otro elemento de importancia es que, para la conducción y realización del proyecto, se acudirán a compañías fiduciarias mediante contratos municipales con empresas privadas

El reforzamiento de la cultura y la ciencia, conjuntamente con la modernización del espacio económico, es una pieza central para la viabilidad económica futura de la región metropolitana. El proyecto de desarrollo más importante de Berlín, la “Ciudad de la ciencia y la tecnología de Adlershof”, conjuga ciencia y economía, en el sentido de que en las 420 hectáreas del antiguo aeropuerto, se desarrollará una nueva parte de la ciudad con industrias de alta tecnología; con institutos de ciencia e investigación, así como un centro de congresos y medios. A esta parte de la ciudad favorecerá la cercanía del próximo aeropuerto internacional Berlín-Brandenburgo. Las cualidades rústicas del área metropolitana influyen decisivamente en la actividad de la región. Así, se crearán parques regionales a nivel



Arriba, a la izquierda, obras en curso de la ciudad de la ciencia y la Tecnología, en Adlershof. La imagen inferior es del Plan de utilización de la superficie de Berlín o Plan Maestro. Sobre estas líneas, gráfico que representa el concepto de concentración descentralizada. A la izquierda de la página, distintos espacios para la planificación en la región berlinesa. Abajo, el denominado modelo estrella para el desarrollo del área metropolitana de Berlín.

ÁREA METROPOLITANA

Un objetivo a largo plazo es que el 80% de la circulación se realice por transporte público.

comunal para dar una aceptación local a las variadas exigencias de espacio rural: centros de recreo y tiempo libre en las proximidades de la ciudad, satisfacer los intereses de crecimiento de la comunidad en cuanto a edificaciones, crear industrias y superficies de abastecimiento y desabastecimiento, así como de zonas paisajísticas. En éstos espacios, se limitará el desarrollo urbano de las comunidades a una nivel tolerable, pero al mismo tiempo se dará satisfacción a los intereses económicos de las comunidades y a los intereses de esparcimiento en la región. De especial importancia es el aspecto moderador: a las comunidades situadas en los espacios entre los ejes de desarrollo y esparcimiento, se presentarán perspectivas de desarrollo cualitativo. Berlín dispone, con sus activos urbanos y sus bosques que datan del XIX, en la zona del entorno de la ciudad, de un gran potencial y de grandes oportunidades, para insertarse activamente en la consecución de los objetivos regionales.

COMERCIO AL POR MENOR

Después de la apertura de las fronteras, apareció una gran cantidad de inversores en grandes superficies para comercio al por menor, así como centros comerciales en el entorno de Berlín. Las grandes superficies de comercios al por menor se crearon en zonas al borde de la ciudad mal integradas urbanamente, y accesibles sólo por automóvil. Solo en grandes comercios especializados, se desarrollaron 300.000 m² de nuevas superficies de ventas, algunas de las cuales de hasta 85.000 m² dedicados a la venta, equivalentes a la oferta de una ciudad media, que persiguen un potencial de compras de zonas mayores. En un breve plazo, la superficie de ventas de esos centros comerciales, por habitante habría alcanzado valores similares a los de los estados occidentales o incluso los habrían rebasado. Pero a diferencia, de ellos, aquí las nuevas formas de venta se han encontrado con un mercado tradicional poco competitivo, amenazando seriamente su existencia. Afortunadamente gracias a una moratoria válida para todo el estado, se consiguió detener las concesiones para grandes superficies de más de 5.000 m², a tiempo para evitar desarrollos equivocados. En cuanto a las instalaciones de grandes superficies de comercio al por menor en situación no integrada en la ciudad, debido al aumento de tráfico que provocan y los efectos negativos sobre a la situación local de abastecimientos, se ha desestimado su instalación de manera formal.

TRÁFICO

Considerada a gran escala, la zona circundante a la ciudad de Berlín está todavía caracterizada por la estructura de ferrocarriles metropolitanos del siglo XIX, especialmente por el anillo interior de 37 km de longitud cerrado hace 120 años, y por más de una docena de tramos radiales. A ello se añadió el anillo exterior de 126 km de largo para circunvalación de Berlín Occidental, concebido después de la II Guerra Mundial. Al conjunto de nudos del ferrocarril de Berlín, que todavía existe pero no es completamente utilizable, se unió el tramo Norte Sur, propuesto ya en 1910. De esta forma, en comparación con otras ciudades o espacios metropolitanos europeos, Berlín dispone de una red de ferrocarriles excepcionalmente clara y eficiente. El corazón de el concepto de ferrocarril denominado "de seta" por su forma, es la nueva estación en la cruz de los ejes del ferrocarril urbano y del túnel ya comenzado de 3,4 km de longitud de cuatro vías, Norte – Sur. En 1996 se iniciaron los trabajos para la construcción de la estación central al norte del Spree en la estación actual Lehrter. La integración de Berlín en la red internacional de ferrocarriles y carreteras sólo puede realizarse en un concepto de tráfico respetuoso con el medio ambiente. El concepto del tráfico debe considerar además unas conexiones rápidas y directas por ferrocarril de los centros de desarrollo regional con el centro de Berlín, así como unas redes entrelazadas en la zona inmediatamente próxima a la ciudad, y construcción de ferrocarriles metropolitanos y del metro, como elemento atractivo de transporte. Un objetivo a largo plazo para el interior de la ciudad, es una división modal de 80:20, es decir, el 80% del tráfico deberá realizarse por transporte público.

Dentro de la logística de tráfico de mercancías, se deberá optimizar la utilización del espacio de expedición, el tiempo de viaje y reparto, mediante una utilización equilibrada de los ferrocarriles, vías fluviales y carreteras. Los centros de tráfico de mercancías (GVZ) son las interfases entre trenes de mercancías, camiones y barcos de transporte fluvial, así como entre circulación de largo recorrido, cercanías y urbano. Hacen el intercambio entre los medios de transporte mencionados y las camionetas de reparto urbano, aptas para la circulación por la ciudad.

Julián Wékel

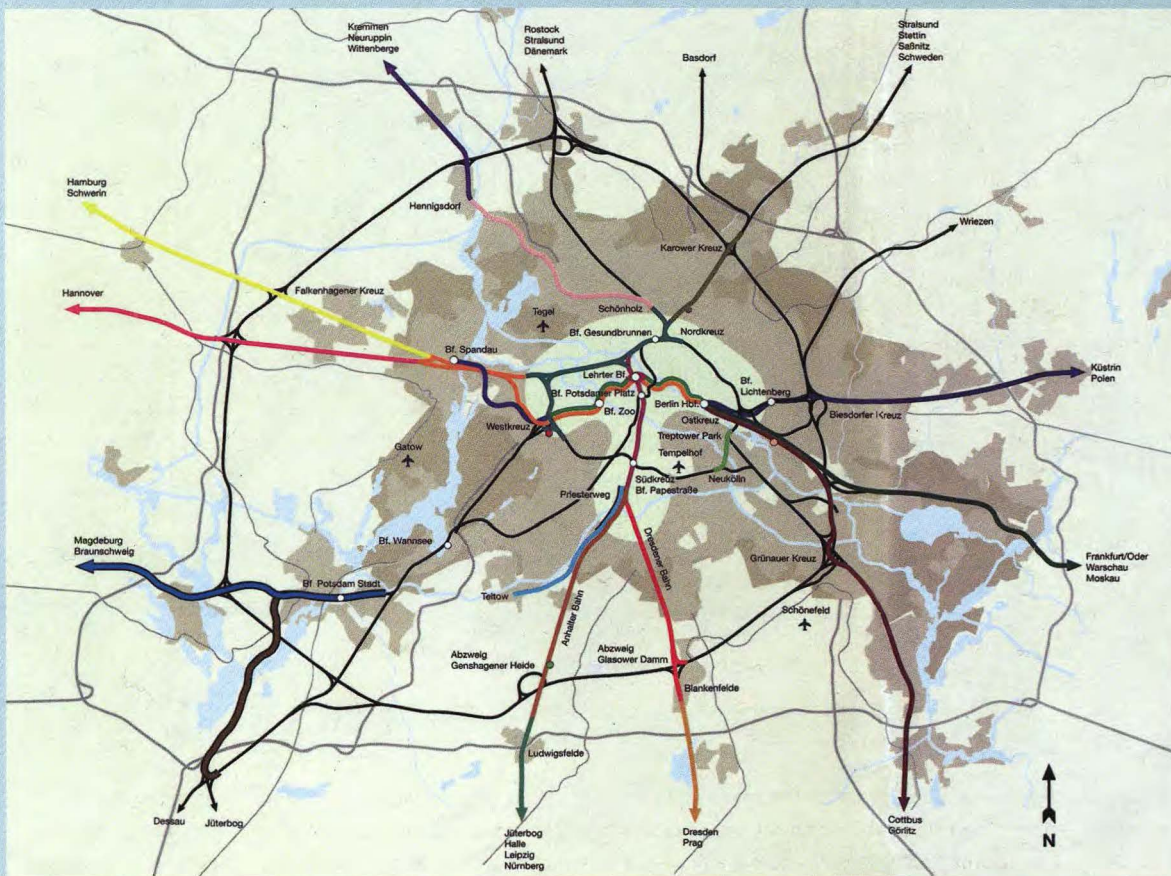
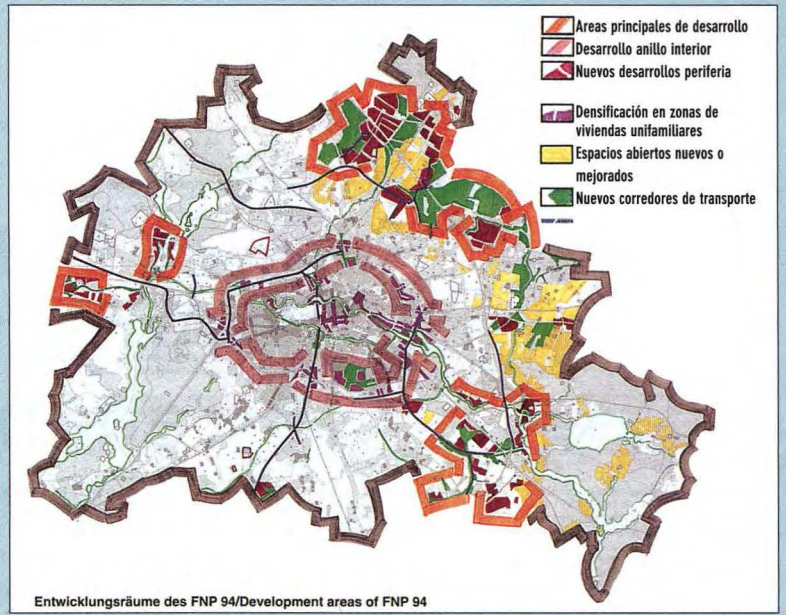
Jefe del Departamento de Planificación Urbana berlinés

THE BERLIN METROPOLITAN AREA

Configuring the Berlin metropolitan area is an unprecedented task for the future which will be contingent on the city's postwar history. Today, Berlin is the city with the most building work underway in Europe. Due to this building activity and despite all of the difficulty caused by more sluggish investment, work valued at 30,000 million German marks is currently in progress. Berlin has also gained economic importance as a city on the outer edge of the European Union.

The region's dynamic development, ranging far beyond the city, brings with it both new opportunities for business and development and new needs and problems affecting not only the heart of the city, but the entire area of dense urban concentration. The region is characterized by its plurality of centers or focal points. Multi-functional areas, what are known as the "Berlin mix" of small areas, will be able to be conserved and developed. Green areas and rings built a long time ago now form part of the center of the city. The low density Brandenburg area serves as an ideal counterpoint for the city's center. Development errors such as those committed by retail business, and building of housing and industry are the result of a lack of coordination and conflicts of interest between different levels of government. There is a need for balanced development based on cooperation so that the region, thanks to its organization within the European jurisdiction map, can stand out as an important area for economic activity with development possibilities geared towards the future, while remaining an attractive place to live.

Berlin enshrines all of the problems and tasks involved in current regional and urban development, including sources of funding, regional distribution, and a balancing out of interests. The Berlin Brandenburg metropolitan region must be considered as a laboratory for the allocation of regional and urban development tasks at the turn of 21st century.



- Linea norte-sur
- Via de alta velocidad Staaken-Hauptbahnhof
- S3 Vestkreuz-Hauptbahnhof
- Área central berlínesa (sección norte)
- S4 Treptower Park-Neukölln
- Südkreuz-Ludwigfelde
- S22 Schönholz-Henningsdorf
- S25 Priesterweg-Teltow
- S25 Westkreuz-Spandau
- Nordkreuz- Karow
- Renovación Ostkreuz
- Südkreuz- Blankenfelde
- Operaciones de control del centro de Berlín
- Operaciones de control de la línea de metro
- Terminal e intercambiador
- Hamburg-Berlin
- Hannover-Berlin
- Magdeburg-Berlin
- Nürnberg-Berlin
- Blankenfelde-DresdeF
- Estación de tren de Berlín-Frankfurt
- Estación de Berlín-Küstrin/Kietz
- Berlin-Cottbus
- Henningsdorf-Neuruppin-Wittenberge
- Wildpark
- línea completada