



FORUM STADTBILD BERLIN



Z pdf 479

Frankfurter Allgemeine
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

18. Juni 2018, Prof. Dr. Hans Stimmann: *Ein wenig wie bei Albert Speer*
Bürgerforum, adieu: Berlins rot-grüner Senat verwandelt das „Band des Bundes“ in eine monotone Asphaltwüste

Berlin ist die Stadt der überall präsenten Brüche, die Kriegszerstörungen und halb fertig gestellte Planungsversprechen in der politisch getrennten Stadt hinterlassen haben. Ein besonderes Schlachtfeld bietet dabei die Innenstadt mit ihren autogerechten Stadtlandschaftsfragmenten westlich und den architektonischen Demonstrationen der politischen Macht der SED östlich der Mauer. Dazu gehören zwei Orte, bei denen einem Besucher ohne Kenntnis der lokalen Geschichte das Wort "Forum" im Sinne seiner ursprünglichen Bedeutung als Hauptplatz als Letztes einfiele. Die Rede ist vom Marx-Engels-Forum, das die DDR-Diktatur anstelle der Berliner Altstadt zwischen Spree und St. Marien geplant und gebaut hat, und das Kulturforum als kulturpolitische und architektonische Antwort des demokratischen Westens auf den Mauerbau und die damit verbundene Abtrennung der Bibliotheken, Museen, Opern und Konzerthäuser in der alten Stadtmitte durch die Nutzer in den Westsektoren. Beide Foren sind nicht nur Dokumente des Kalten Krieges, sondern auch knapp drei Jahrzehnte nach dem Fall der Mauer trotz ihrer zentralen Lage Beispiele dafür, welche Leere politisch begründete Planungsversprechen im Körper der Stadt hinterlassen können, wenn man sie als Planungsruinen länger als die Dauer der Trennung liegen lässt. Den politisch unterschiedlich zusammengesetzten Regierungen Berlins ist es bis heute nicht gelungen, diese in der politischen Teilung begründeten Forumsfragmente zu selbstverständlichen Teilen des wiedervereinigten Stadtganzen zu machen. Und nicht nur das ist zu beklagen, denn je länger die Entstehungszeit der gebauten Trennungsfragmente zurückliegt, desto mehr verstärken sich die politischen Tendenzen, sie als Dokumente der Erinnerung an die gewaltsam geteilte Stadt zu bewahren und sie in dieser Form unter Denkmalschutz zu stellen. Zu der berlintypischen Besonderheit zählt aber, dass sich nach dem Fall der Mauer im Schatten dieses nicht eingelösten politisch-planerischen Versprechens kommerzielle Orte der Begegnung und des Konsums in der Form riesiger Shoppingmalls etabliert haben. Nun sollte man die bedeutende Rolle des Konsums als Teil der wieder gewonnenen innerstädtischen Urbanität nicht in Frage stellen, aber den Bürgern und Besuchern mit attraktiven öffentlichen Plätzen oder Foren Angebote zur Begegnung und, zum Dialog ohne Konsumzwang machen. Genau diese Mischung ist ein Wesensmerkmal europäischer Stadtkultur.

Um den hochgesteckten Ansprüchen zu genügen, wurde unmittelbar nach dem Hauptstadtbeschluss im März 1992 ein internationaler städtebaulicher Ideenwettbewerb für ein Parlaments- und Regierungsviertel im Spreebogen mit 835 Teilnehmern durchgeführt. Zur Jury gehörten renommierte Architekten aus beiden Teilen Deutschlands und aus Helsinki, Kopenhagen, Helsinki, Krakau, London, Mailand, New York und Wien. Fachpreisrichter bildeten die Spitzen von Parlament und Regierung der Bundesrepublik sowie der Berliner Regierende Bürgermeister, zwei seiner fachlich zuständigen Senatoren, der Bezirksbürgermeister und auch der Autor dieses Artikels als Senatsbaudirektor. Die Jury hat sich die Entscheidung nach ausführlichen Debatten in zwei langen Sitzungen nicht einfach gemacht.

Am 18. Februar 1993 zeichnete die Jury den Entwurf von Axel Schultes und Charlotte Frank mit dem ersten Preis aus. Ihre zentrale konzeptionelle Idee war der Bau eines Band des Bundes durch die Flusslandschaft der Spree. Damit sollte eine symbolische und städtebauliche Verbindung zwischen dem Osten und Westen der bis 1989 geteilten Stadt geschaffen werden. Das Konzept bezog die wenigen erhaltenen Bauten des Alsenviertels (etwa die Schweizer Botschaft), aber auch die Kongresshalle mit ein und gab dem Ganzen eine städtebauliche Form, die mit ihrer Radikalität gleichzeitig die Erinnerung an die NS-Speer-Achse auslöschte und bewahrte. Zugleich siegte mit dem Bandmotiv ein Entwurf, der ausdrücklich eine Darstellung der staatlichen Gewaltenteilung zwischen Parlament und Regierung sowie ein öffentliches Bürgerforum zum Gegenstand hatte. Dieses Bürgerforum bildete konzeptionell und städtebaulich das Herzstück des durch zwei vierreihige Alleen architektonisch gefassten Raumes. Die 1,5 Kilometer langen Alleen sollten ganz im Sinne von Lenne die Entwurfsidee erlebbar machen. Sie endeten daher nicht wie königliche Schlossalleen im Kanzleramt oder im Gegenüber des Parlamentsgebäudes, sondern tangierten - wie eine städtische Allee - diese zentralen Bauten demokratischer Herrschaft. Das Zentrum des Entwurfs bildete daher das Bürgerforum als Ort, an dem sich im doppelten Sinne, symbolisch und praktisch, Politik und Bürger begegnen sollten. Axel Schultes und Charlotte Frank haben es für deutsche Verhältnisse vielleicht etwas zu pathetisch "campo politico" genannt.

Dieser symbolische Ort für Begegnungen und vielleicht auch für Proteste sollte natürlich verkehrsfrei gehalten werden. Um das im Zeitalter der andauernden Automobilität zu gewährleisten, wurde für den Nord-Süd-Autoverkehr der Tiergartentunnel als eine Art unterirdische Westtangente gebaut: Dazu kamen die unterirdische Nord-Süd-Bahn sowie eine U-Bahn, die das Parlaments- und Regierungsviertel mit der Stadt verkehrlich verbindet. Nur weil der Autotunnel nicht rechtzeitig fertig wurde, haben sich der Bund und der Senat auf die provisorische Anlage einer oberirdischen Nord-Süd-Straße verständigt. Sie wird bis heute intensiv genutzt und soll nun sogar durch einen rot-rotgrün gefärbten Senat mit einem Bebauungsplan dauerhaft rechtlich gesichert werden. Irgendwie typisch für die aktuelle Situation, in der viel von Nachhaltigkeit geredet wird, aber Straßen gebaut werden. Wenn es nicht so deprimierend wäre, könnte man diese von der Bundesregierung offensichtlich mitgetragene Entscheidung als originelle Erweiterung der Koalitionsvereinbarung, die die SPD, Linke und die Grünen 2016 geschlossen haben, sehen. Dort heißt es unter der Überschrift "Erinnerungskultur erlebbar machen": Die Koalition will zum kritischen Nachdenken anregen und die Erinnerung aufrechterhalten an die Zeit des Nationalsozialismus, an die Geschichte des geteilten Berlins während des Kalten Krieges. Die das Bürgerforum durchschneidende Asphalt pur erinnert in der Tat schmerzlich an den hier 1939 geplanten Endpunkt der Nord-Süd-Achse von Speer oder an die hier schon vor dem Mauerbau seit 1957 in Hochlage geplante Stadtautobahn Westtangente.

(bitte weiter blättern)



FORUM STADTBILD BERLIN



Z pdf 479 Seite 2

Fortsetzung: Ein wenig wie bei Albert Speer

Aber dem Berliner Senat und der Bundesregierung geht es nicht um solche Erinnerungskultur. Bund und Land wollen die Erinnerung an ihre politischen Absichten, zur Anlage eines Ortes der Begegnung zwischen Politik und Gesellschaft vergessen machen, indem sie ausgerechnet hier dem Autoverkehr mit oder ohne blaue Plakette freie Bahn schafft und somit die nie ernsthaft bearbeitete Aufgabe zur Anlage eines Bürgerforums im Parlaments- und Regierungsviertel an die lokale Berliner Verkehrspolitik zurückgibt. Der schon mit dem zentralen Ort der Stadt Berlin überforderte Koalitionssenat bricht hier sein Versprechen, dass "die provisorische Straße durch das Parlaments- und Regierungsviertel" zugunsten "einer Fuß- und Radwegeverbindung" zurückgebaut werden soll.

Man mag bei Bund und Land die Idee eines Bürgerforums als räumliches Zentrum im Band des Bundes nach einem Vierteljahrhundert zur Verringerung der Distanz zwischen Politik und Gesellschaft nicht mehr für angemessen halten. Wenn das so sein sollte, gehörte aber doch der Mut dazu, sich von den politischen Ideen des Jahres 1992 zu verabschieden und daraus auch städtebauliche Konsequenzen für das Band des Bundes zu ziehen. Ich plädiere dafür, endlich zu versuchen, die Idee eines Forums mit einem aktuellen Programm zu konkretisieren, um ihr dann eine architektonische Form zu geben.

Der mit den Ansprüchen des Autoverkehrs begründete Bau einer Straße anstelle des Forums ist ein erbärmlicher, für Berlin aber typischer Umgang mit großen städtebaulichen Ideen. Die Form des klammheimlichen Abschieds vom Band des Bundes mit einem B-Plan für eine Straße, als handle es sich um eine x-beliebige Erschließungsmaßnahme eines Gewerbegebietes am Stadtrand, ist nicht nur planungsrechtlich bedenklich, sondern markiert einen Tiefpunkt der Kultur städtebaulichen Planens.

*Hans Stimmann war von 1991 bis 1996 und von 1999 bis 2006
Senatsbaudirektor von Berlin*

*(Übertragen aus der FAZ vom 18. Juni 2018 von Wolfgang Schoele
am 18. Juni 2018.)*