

Rathausforum

Die Geschichte des Stadtraums

Harald Bodenschatz, 2009

Der große Freiraum zwischen Spree und Alexanderplatz ist wieder Gegenstand öffentlicher Debatten geworden, Gegenstand kontroverser Debatten, an dem unterschiedliche Gestaltungsvisionen aufeinanderprallen, die ihrerseits unterschiedliche Geschichtskonstruktionen bemühen. Gesellschaftlicher Streit ist per se ja nicht problematisch, im Gegenteil, er ist wünschenswert. Im Detail aber, mit Blick auf die konkrete Form des Streites, ist er vielleicht doch bisweilen ein wenig problematisch. Ein Problem zumindest sei hier am Anfang angesprochen: Die erneute Fokussierung der städtebaulichen Diskussion auf die historische Mitte rückt andere nicht minder wichtige Orte und Themen in den Schatten der öffentlichen Aufmerksamkeit.

Der große Freiraum zwischen Spree und Alexanderplatz hat in der DDR keinen richtigen Namen erhalten. In dieser Veranstaltung wird er mit dem Arbeitsbegriff Rathausforum benannt. Er oder Teile von ihm haben schon andere Arbeitsbegriffe erhalten, etwa Marienviertel. Beliebte ist auch historische Mitte, ein Begriff, der mehr oder minder weit gemeint ist. Neuerdings ist auch wieder von Altstadt die Rede. Oft verweist schon die Begriffswahl auf gestalterische Absichten. Ich möchte hier klarstellen, was ich meine, wenn ich bestimmte Begriffe verwende.

Altstadt hieß vor dem Zweiten Weltkrieg oft, aber keineswegs immer derjenige Teil des historischen Berlin, der von den Memhardtschen Befestigungsanlagen des 17. Jahrhunderts eingeschlossen war: also die auf das Mittelalter zurückgehende Doppelstadt Berlin/Cölln, auf der Karte zur Situation um 1688 mit A und B bezeichnet, dann die an diese angrenzende Schlosslandschaft sowie die ersten Stadterweiterungen nach dem Dreißigjährigen Krieg, der Friedrichswerder, mit C bezeichnet, und der Stadtteil Neucölln am Wasser, mit D bezeichnet. Alt-Berlin ist also der Teil der Altstadt, der östlich der Spree liegt, der Bereich A. Wenn von Alt-Berlin gesprochen wird, dann ist zu bedenken, dass der südliche Teil um St. Nicolai schon deutlich vor dem offiziellen Gründungsdatum 1237 entwickelt wurde und daher etwas älter ist als der nördliche Teil um St. Marien, der wohl in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts als mittelalterliche Stadterweiterung angelegt wurde. Zwischen beiden Teilen Alt-Berlins verläuft die Georgenstraße oder Oderberger Straße, die heutige Rathausstraße, die im Zuge der Erweiterung zur Hauptstraße von Alt-Berlin wurde.

Der große Freiraum zwischen Spree und Alexanderplatz stellt eine Art Schneise durch Alt-Berlin dar, eine Schneise, die sich des mittleren Teils von Alt-Berlin bemächtigt hat, eine etwas verrutschte Mitte, da das nördliche Alt-Berlin hinter der Front der Karl-Liebknecht-Straße doch deutlich kleiner ist als das südliche Alt-Berlin hinter der Front der Rathausstraße. Im Süden werden wir mit noch einem weiteren markanten neuen Freiraum konfrontiert – mit der schnellstraßenartigen Grunerstraße, die das südliche Alt-Berlin noch einmal in zwei Stücke teilt.

Der große Freiraum selbst ist ein besonderer, ein sonderbarer Stadtraum, der durch vier ungleichgewichtige Solitäre geprägt und symbolisch aufgeladen wird: durch den alles

überragenden Fernsehturm, durch die etwas schräg in der Gegend stehende Marienkirche, durch den Neptunbrunnen aus dem verschwundenen Stadtschlossensemble und durch das Monument für Marx und Engels, die Klassiker des wissenschaftlichen Sozialismus. **Ein** bauliches Zeugnis aus dem Berliner Mittelalter, **ein** bauliches, wenngleich 1969 transloziertes Zeugnis aus der Kaiserzeit (1891) und **zwei** bauliche Zeugnisse aus der DDR-Zeit. Der Freiraum selbst ist kein Gegenstand einer Gesamtplanung gewesen, sondern Produkt mehrere Einzelplanungen, ein agglomerativer Städtebau sozusagen, der sich in den 1960er/70er Jahren als rechteckige Großstruktur verfestigte. Begrenzt wird dieser Freiraum durch wiederum sehr ungleichgewichtige Ost-West-Straßen, die verkehrsbelastete Karl-Liebknecht-Straße und die verkehrsberuhigte Rathausstraße. Gequert wird er durch die reichlich überdimensionierte Spandauer Straße.

Dass sich auf dem großen Freiraum einmal der Kernbereich von Alt-Berlin erstreckte, bedarf einer gewissen gedanklichen Anstrengung. Und dass die Rathausstraße einmal die Hauptstraße von Berlin gewesen ist, weiß nur mehr der Spezialist für die Geschichte Berlins. Diese Gemengelage von sichtbaren und unsichtbaren, von erinnerten und vergessenen Spuren einer über 750jährigen Stadtgeschichte machen diesen Ort – auch im europäischen Vergleich – so einzigartig.

Dass es zu einer solchen einzigartigen Struktur gekommen ist, ist natürlich kein Zufall. Diese Struktur ist auch keineswegs allein ein Produkt des DDR-Städtebaus. Sie ist Zeugnis und Folge einer Jahrhunderte alten Geringschätzung von Alt-Berlin, ein Zeugnis dessen, dass sich die Herrschenden dieser Stadt ihres alten Kerns, eben Alt-Berlins, immer wieder schämten. Das galt – abgesehen vom ersten König Friedrich I. für alle preußischen Könige, das galt für das deutsche Kaiserreich, für die Weimarer Republik, für das NS-Regime und auch für die sozialistische DDR. Und es galt nicht nur für die jeweiligen Herrscher, sondern auch für Fachleute, für Architekten und Städtebauer.

Diese Geringschätzung beruhte nicht auf Blindheit, sondern hatte ihren Grund: Alt-Berlin war nach dem 30jährigen Krieg, das zum Aufstieg Preußens, zur Königswürde, führte, in Europa nicht mehr richtig präsentierbar. Das alte Berlin war klein, hatte keine großartigen Kirchen, wie etwa das benachbarte Brandenburg an der Havel, die Mutterstadt Berlins, ganz zu schweigen von dem Dom Magdeburgs, der Großmutterstadt Berlins. Auch das Rathaus war klein, und es stand nicht an einem großen Marktplatz, sondern nur an der Kreuzung der beiden Fernstraßen, der heutigen Spandauer und Rathausstraße. Vor allem aber waren die Straßen und Plätze relativ bescheiden. Diese Stadt taugte nicht zur absolutistischen Repräsentation.

Bis weit in das 17. Jahrhundert hinein hatte sich die mittelalterliche Doppelstadt kaum verändert. Das zeigt sehr schön der erste überlieferte Stadtgrundriss Berlins von Johann Gregor Memhardt aus dem Jahre 1652. Dass überhaupt erst so spät ein Stadtgrundriss gezeichnet wurde, ist wiederum ein Zeichen dafür, wie unbedeutend Berlin bis dahin war. Kurfürst Friedrich der III., später König Friedrich I., plante, dieses bescheidene alte Berlin zu einer Königsstadt umzugestalten. Seine Ambitionen galten zuallererst dem Umbau des alten Stadtschlusses, das eines Königs nicht mehr würdig war. Der Blick auf das Schloss von Osten, von dem alten Berlin her, war eine offensichtlich im Sinne des Absolutismus nicht sehr repräsentative Ansicht, ganz zu schweigen von der jämmerlichen Brücke, die zum Schlossplatz führte. Vermutlich auf Schlüter geht das großartige Projekt eines neuen

Schlossensembles zurück, das uns in einer Zeichnung von Jean Baptist Broebes überliefert ist. Dieses gewaltige Projekt ist auch insofern bedeutend, dass es seine Schauseite nach Osten, zum alten Berlin hin richtet, verbunden mit dem Anspruch, das alte Berlin dem neuen Schloss im Sinne des absolutistischen Städtebaus unterzuordnen. Die neue repräsentative Schlossbrücke, die keineswegs zufällig in ihrer Mitte die Statue des Großen Kurfürsten trug, des Begründers der neuen Bedeutung Preußens nach dem 30jährigen Krieg, führte zur alten bürgerlichen Hauptstraße des mittelalterlichen Berlins, zur Oderberger Straße, nach der Erlangung der Königswürde in Königsstraße umbenannt. Diese Straße, die heutige Rathausstraße, wäre nach dem Projekt Schlüters zur via triumphalis des neuen Königreiches geworden. Alfred Schinz hat dieses Projekt weitergezeichnet, das Stadttor wäre im Bereich des späteren Alexanderplatzes entstanden.

Das Scheitern dieses ehrgeizigen Projektes hatte für Berlin weit reichende Folgen: Das Schloss wurde nach Westen gewendet, die Allee Unter den Linden übernahm die Rolle der via triumphalis, und alle wichtigen neuen Projekte entstanden im Westen des Schlosses; der Schwerpunkt der Gesamtstadt verschob sich nach Westen. Alt-Berlin dagegen verlor an Bedeutung, wurde zweitklassig, verlor an Zuwendung, an Aufmerksamkeit, an investiertem 3 Kapital. Interessant ist in dieser Hinsicht der Plan von Karl Friedrich Schinkel aus dem Jahre 1817 zur Erneuerung des Berliner Zentrums, der Alt-Berlin ausklammert, ignoriert. Östlich der Spree ist ganz offenbar kein wichtiger Stadtraum mehr. Sehr schön sichtbar ist die Ausgrenzung von Alt-Berlin auch in der Zeichnung des Schinkelschen Museums, wo der Lustgarten im Osten durch eine Baumwand begrenzt wird. Diese Baumwand verdeckt den Blick auf Alt-Berlin, lediglich die Spitze der Marienkirche lugt über die Baumwipfel hinaus. Noch härter wird die Ausgrenzung von Alt-Berlin in einem der Entwürfe Schinkels für ein Denkmal Friedrichs des Großen spürbar, ein Projekt, das die mögliche Fortsetzung der Allee Unter den Linden nach Osten verbarrikadiert hätte.

Zu Beginn der Kaiserzeit änderte sich zwar nicht die Geringschätzung, aber der Umgang mit Alt-Berlin. Während Alt-Berlin bis dahin im Schatten der Entwicklung lag, wurde es jetzt Gegenstand von radikalen Erneuerungsprojekten, d.h. von Straßendurchbruchprojekten. Ernst Bruch hat bereits 1870 gerade für das Territorium von Alt-Berlin zahlreiche Straßendurchbrüche vorgeschlagen, die Raum geben sollten für mehr Verkehr und für neue, zentrumsgerechte Funktionen. Vor allem aber August Orth hat verschiedene Pläne für einen Straßendurchbruch in der nördlichen Altstadt vorgelegt, eine relativ schlichte Variante mit Anschluss an den Alexanderplatz, aber auch eine opulenterere Variante mit gewaltigem neuen Dom, ebenfalls mit Anschluss an den Alexanderplatz. Dies war schon mehr als ein Straßendurchbruch, das war fast schon eine Schneise. Diese neue Straße hätte Alt-Berlin mehr Gesundheit, mehr Schönheit und mehr Verkehr bringen sollen, insbesondere hätte es die alte Hauptstraße von Alt-Berlin, die Königstraße, entlasten sollen. An dieser Straße war kurz vorher, in den 1860er Jahren, bereits ein neuer Großbau errichtet worden: das Rote Rathaus, dem viele Alt-Berliner Häuser weichen mussten. Der Lageplan zeigt die verschwundene Nagelgasse. Rathausstraße hieß damals die Straße hinter dem Rathaus. Benedikt Goebel hat dieses Projekt in seinem schönen Buch über die Entwicklung der Altstadt im 19. und 20. Jahrhundert beschrieben. 1873 präsentierte August Orth einen umfassenden Straßendurchbruchsplan für das Berliner Zentrum, der auf der Städtebau-Ausstellung Berlin 1910 gezeigt wurde, heute aber offenbar nur mehr in dieser sehr schlechten Abbildung vorliegt. Auf diesem Plan findet sich auch schon so eine Art Grunerstraße.

Aus den Plänen von August Orth wurde zunächst nichts. Erst einige Jahre später, in den 1880er Jahren, wurde tatsächlich eine neue Straße durch den Norden Alt-Berlins gebrochen, die Kaiser-Wilhelm-Straße, in etwa in der Höhe der heutigen Karl-Liebknecht-Straße. Zur gleichen Zeit brachte auch die Anlage der Stadtbahn auf dem Königsgraben neue Impulse in das nördliche Alt-Berlin. Der Durchbruch der Kaiser-Wilhelm-Straße legte die Marienkirche partiell frei, er beseitigte einen sog. Schandfleck von Alt-Berlin, die Gasse an der Königsmauer, ein Rotlichtviertel, und er bescherte dem lange vernachlässigten Alt-Berlin einen neuen prächtigen Eingang, die beiden Kopfbauten an der Spreebrücke, die mit Rücksicht auf das in Sichtweite gelegene Stadtschloss besonders pompös gestaltet wurden.

In dieser Zeit wurde sogar erwogen, erstmals seit dem Projekt von Andreas Schlüter eine neue, im Geiste der Zeit repräsentative Ostfassade des Schlosses zu gestalten. Julius Carl Raschdorff präsentierte damals den auftrumpfenden Vorschlag einer vorgesetzten neuen Schlossostfassade. Es handelt sich dabei um eine Entwurfsvariante des Berliner Doms mit drei Kuppeln und, um das Ganze monumental abzurunden, auch gleich noch mit einem neuen Münzturm. Raschdorffs Projekt ist ein Beispiel dafür, dass die baulichen Zeugnisse aus der Zeit vor dem Barock, ja selbst aus der Barockzeit der neuen Kaiserstadt als nicht angemessen erschienen. Es verdeutlicht zugleich, dass nun die Hoffnung vorhanden war, das alte Schloss wie Alt-Berlin radikal zu modernisieren. Zu diesem Zeitpunkt gab es in Alt-Berlin ja nur relativ bescheidene Straßen und Plätze. Das gilt selbst für die Hauptstraße des mittelalterlichen Berlin, die Königstraße, heute Rathausstraße, und den kleinen Molkenmarkt. Darüber hinaus gab es auch noch winzige Gässchen, wie etwa den Krögel.

Eine solche Altstadt galt in der Architektenzunft nicht als erhaltenswert. Das zeigte nicht zuletzt der Wettbewerb Groß-Berlin 1908-10, dessen Ergebnisse auf der großen Städtebau-Ausstellung Berlin 1910 gezeigt wurden. Damals träumte man von einer Monumentalstadt, vor allem im Westen des Zentrums. Aber auch im Osten wurde ein zentrumsgerechter Umbau vorgeschlagen, wie etwa von Hermann Jansen. Dort hatte sich ja mit dem Bau des neuen Stadthauses von Ludwig Hoffmann bereits ein raumgreifender, stadtbildprägender kommunaler Schwerpunkt gebildet. Vor allem aber wurden für Alt-Berlin weitere Straßendurchbrüche vorgeschlagen, ebenfalls von Hermann Jansen.

Wenngleich Alt-Berlin hinsichtlich des Stadtgrundrisses bis zum Ersten Weltkrieg jenseits der Kaiser-Wilhelm-Straße kaum Veränderungen erfuhr, änderte sich doch die Nutzung grundlegend. In einer interessanten Publikation von Ludwig Lesser über die Geschäftsstadt Berlin aus dem Jahre 1915 wurde auf die Herausbildung von Großgrundstücken im Bereich von Alt-Berlin verwiesen, Großgrundstücke, die allerdings zweitklassigen zentralen Nutzungen dienten, vor allem der Kommune Berlin selbst, aber auch dem Gerichtswesen, während die erstklassigen zentralen Nutzungen, etwa staatliche Ministerien und hochrangige Kulturinstitutionen, im westlichen Teil des Zentrums zu finden waren.

Nach dem Ersten Weltkrieg, vor allem in der Spätzeit der Weimarer Republik erreichte die Ablehnung der Altstadt einen Höhepunkt: Im Umkreis von Ludwig Hilberseimer oder sogar von der Hand des Meisters des deutschen modernen Städtebaus selbst entstand um 1932 eine Skizze, die nichts von Alt-Berlin mehr stehen ließ – ein Zeugnis der radikalen Ablehnung der historischen Stadt mit ihrem differenzierten Straßen-, Parzellen- und Gebäudesystem. Lediglich Schloss, Lustgarten, Dom und Museumsinsel blieben in dieser Kahlschlagkonzeption erhalten. Die Altstadtspolitik von Martin Wagner, dem Stadtrat für

Hochbau, konzentrierte sich in diesen Jahren auf die südliche Altstadt. Zahlreiche Untersuchungen legitimierten die geplante Modernisierung, die durch flächenhaften Kahlschlag und die Anlage autogerechter neuer oder verbreiteter Straßen gekennzeichnet war. Diese nicht realisierte Planung zeigt, dass der berühmte Umbau des Alexanderplatzes gegen Ende der Weimarer Republik Teil eines weit größeren städtebaulichen Konzepts war, nämlich des radikalen Umbaus der südlichen Altstadt.

In der nationalsozialistischen Zeit wurde mit dem Umbau von Alt-Berlin dann umfassend begonnen. Dieser großflächige Umbau blieb im Schatten der monumentalen Nord-Süd-Achsenplanung und ist bis heute nicht angemessen bekannt. Zur Achsenplanung gehörte auch der Ausbau der Ostachse, der die gerade erst vor einigen Jahrzehnten durchgebrochene Kaiser-Wilhelm-Straße noch einmal verbreitert und monumentalisiert hätte. Dafür wurde bereits mit dem Abbruch der Kopfbauten in Sichtweite des Stadtschlösses begonnen. Mit dieser Planung begann eine neue Etappe des Umbaus von Alt-Berlin, der überhaupt keine Rücksicht auf die historische Stadt mehr nahm. Das war ein eindeutiger Schritt in Richtung eines Schneisenschlags mitten durch Alt-Berlin.

Im Süden von Alt-Berlin wurde der in der Weimarer Republik geplante Umbau wieder aufgenommen. Die sog. Sanierung des Rolandufers zielte auf ein monofunktionales Büroquartier, das hinsichtlich der Gebäudeformen die Illusion einer alten Stadt aufrecht erhält. Im Rahmen dieser Planung verschwand auch der Baublock vor dem Stadthaus und damit der historische kleine Molkenmarkt. Der alte Mühlendamm sollte einer neuen Mühlendammbrücke weichen, die wiederum Teil einer breiten neuen Autostraße werden sollte. Interessant ist weiter der Umgang mit dem Nikolaiviertel. Wenn man sich die Planung dieses Viertels genauer betrachtet, so sollte hier eine Art Museumsviertel mit historischen Bauten entstehen, die anderswo abgerissen und hier wieder aufgebaut werden sollten. Dieses Projekt wurde nicht realisiert, während die Sanierung des Rolandsufers bereits eingeleitet wurde. In der NS-Zeit wurden damit die Weichen für ein nicht mehr abgestimmtes Planwerk zur Zerstückelung von Alt-Berlin gestellt, das eine Schneise im mittleren Teil und eine breite Autostraße in Fortsetzung einer neuen Mühlendammbrücke vorsah. 5

Nach dem Krieg präsentierte das Planungskollektiv um Hans Scharoun seine radikal-utopischen Umbaupläne für Berlin. Es folgten die realistischeren Planungen von Karl Bonatz, in dessen Umfeld Richard Ermisch 1947 einen den historischen Stadtgrundriss halbwegs respektierenden Aufbauplan für die Berliner Altstadt vorlegte. Nach den politischen Brüchen der unmittelbaren Nachkriegszeit wurde das stark zerstörte Alt-Berlin Teil des Zentrums von Ost-Berlin. Nun begann eine lange Zeit der Unsicherheit hinsichtlich der künftigen Gestaltung von Alt-Berlin. Nach den Plänen der Stalinzeit sollte auf dem Gelände des heutigen Marx-Engels-Forums ein Hochhaus nach Moskauer Vorbild für Partei- und Staatsorgane entstehen. Interessant ist die städtebauliche Konzeption im Osten dieses Hochhauses: Auf der Höhe der Marienkirche begann eine neue Bebauung, die sehr frei an den historischen Stadtgrundriss anschloss. In diesen Jahren, das darf nicht vergessen werden, war Alt-Berlin durchaus noch präsent: das galt für die alten Straßen, aber auch für zahlreiche Bauten. Dennoch wurden bekanntlich von westlicher Seite im Rahmen des sog. Wettbewerbs Hauptstadt Berlin 1957/58 sehr radikale Lösungen für Alt-Berlin prämiert – wie etwa der Vorschlag des Gewinners der ersten Preises, Spengelin, Eggeling und Pempelfort, und der Vorschlag von Hans Scharoun, des Gewinners eines zweiten Preises.

In Ost-Berlin wurde die Konzeption der Stalinzeit zunächst auch noch Ende der 1950er Jahre weiter verfolgt, wenngleich mit einer etwas modernisierten Architektur. Bemerkenswert ist die neobarocke Inszenierung des Hochhausensembles durch Wasserbecken, was im Süden die Versenkung des historischen Geländes um die Nikolaikirche erfordert hätte. Zur gleichen Zeit präsentierte Hermann Henselmann seinen berühmten Vorschlag, das Hochhaus durch einen Fernsehturm zu ersetzen, als Symbol des wissenschaftlich-technischen Fortschritts im Sozialismus. Dieser radikal moderne, Alt-Berlin auch im östlichen Bereich negierende Vorschlag wurde zunächst durch die politische Führung der DDR abgelehnt, setzte sich aber bald durch - wenngleich auf einem hinsichtlich des Fernsehturms etwas nach Osten gerückten Standort.

Der 1964 veröffentlichte Vorschlag zur Neugestaltung des Zentrums zeigt bereits einige Grundzüge der späteren städtebaulichen Anlage: den Fernsehturm in der Nähe des geplanten neuen Alexanderplatzes, hier noch mit einer ringförmigen Bebauung am Fuße, bis zur in Tunnellage geführten Spandauer Straße einen Freiraum, zwischen Spandauer Straße und Spree einen gewaltigen würfelförmigen Neubau nach damaligem Moskauer Vorbild und weiter südlich eine autogerechte Schnellstraße, die als Direttissima von der südlichen Spreeinsel zum Alexanderplatz führt. Beachten Sie auch den Bebauungsvorschlag für ein modernes Nikolaiviertel. Zu diesem Zeitpunkt war das alte Berlin mit seinen Gebäuderesten und Straßen immer noch präsent.

1969 wurde die städtebauliche Konzeption weiter modifiziert: Der Freiraum zwischen Alex und nicht mehr getunnelter Spandauer Straße hat seine hexagonalisierte Form erhalten, der Großbau auf dem heutigen Marx-Engels-Forum hat seine Form gewechselt, das Gleiche gilt für das Nikolaiviertel. 1976 präsentierte Dieter Bankert das heutige Marx-Engels-Forum in seiner berühmten Zeichnung als einen zur Spree hin orientierten Wasserraum, der im Westen mit dem neuen Palast der Republik einen räumlichen Abschluss erhält. Das Nikolaiviertel zeigt nach Norden hin eine expressive Großform, eine Idee, die nur wenige Jahre später völlig verändert wird. In dieser Zeit gab es bereits einen großen Freiraum, dessen Gestaltung westlich der Spandauer Straße aber keineswegs als endgültig angesehen wurde. Erst mit der Anlage des Denkmals für die Klassiker des Sozialismus war die Gestalt des großen Freiraums vollendet, die ja, wie schon gesagt, kein Produkt einer Gesamtidee war, sondern das Ergebnis agglomerierter Einzelentscheidungen. Die letzte dieser Entscheidungen betraf das Nikolaiviertel, dessen freie neomittelalterliche Form im Rahmen eines Wettbewerbes und der Weiterarbeit nach dem Wettbewerb geschuldet war. Dieses Viertel zeigt eine radikale Neuorientierung hinsichtlich Alt-Berlins. Die historische Stadt mit ihrer Nutzungsmischung und den fußgängerorientierten öffentlichen Räumen wurde nicht mehr beseitigt, sondern verfremdet rekonstruiert. Die sozialistische Stadt fand ihre Vollendung in der neu interpretierten alten Stadt.

Die Zeit nach dem Fall der Mauer will ich hier nur mehr ganz kurz anreißen. Im Rahmen der 1991 gezeigten Ausstellung „Berlin morgen“ in Frankfurt am Main, einer Parade von Entwürfen durch Stararchitekten ohne Auftrag für das neue Zentrum des wiedervereinigten Berlin, fand sich auch dieser interessante Vorschlag von Vittorio Gregotti, der den großen Freiraum im Prinzip respektiert, ihn aber von seiner Hexagonalisierung befreit. Im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz wurde 1992 ein bemerkenswerter, nie sonderlich beachteter Plan der Arbeitsgemeinschaft Spreeinsel veröffentlicht, der für die gesamte Berliner Altstadt sehr früh schon eine zurückhaltende Variante der kritischen Rekonstruktion des Stadtgrundrisses darstellte. 1996 schließlich erschien die erste Variante

des Planwerks Innenstadt Berlins, die den wenig überzeugenden Versuch darstellte, den großen Freiraum durch einige Bauwerke zu untergliedern. Die schließlich 1999, vor 10 Jahren verabschiedete Variante verzichtete auf jeden Eingriff in den Freiraum.

Soweit mein historischer Rückblick. Der große Freiraum, so möchte ich zusammenfassen, ist hinsichtlich seiner konkreten Geschichte in Europa einzigartig. Er ist aber – wie andere historische Räume auch – Erinnerungsraum und Gebrauchsraum zugleich. Beide Aspekte müssen bei der weiteren Diskussion bedacht werden. Meine These ist, dass dieser Raum weder als Erinnerungsraum noch als Gebrauchsraum angemessen gestaltet ist, dass er also optimiert werden muss. Der Freiraum ist in seiner heutigen Gestalt nicht zukunftsfähig, da er weder die komplexe Vergangenheit angemessen verarbeitet noch den aktuellen, neuen Erfordernissen an einen zentralen Stadtraum entspricht. Erinnern muss dieser Raum an eine sehr lange, sehr unterschiedliche und sehr widersprüchliche Geschichte:

- an die fast 500jährige Geschichte des alten Berlin, also an die bescheidene Zeit bis zum 30jährigen Krieg, als Berlin ziemlich unbedeutend war,
- an die 250jährige Geschichte nach der Gründung der Königsstadt, wo Alt-Berlin zunächst vernachlässigt und dann zerstückelt wurde, wo es aber auch zum Hauptsitz einer selbstbewussten Kommune wurde, mit Rathaus und Stadthaus,
- an die radikalen DDR-Eingriffe der 60er Jahre, die zu einer Isolierung der Freiraums auf dem Boden des fast spurlos ausgeschabten ehemaligen Alt-Berlin führten.

Zugleich muss der Stadtraum wieder gebrauchsfähiger werden. Das gilt in erster Linie für die Gestaltung des Freiraums selbst. Das bedeutet aber auch, dass mittelfristig der zentrumsunverträgliche Durchgangsverkehr auf der Karl-Liebknecht-Straße wie auf der Spandauer Straße reduziert werden muss, und es bedeutet weiter, dass mit der Rekonstruktion des nördlichen wie des südlichen Alt-Berlin die Notwendigkeit von robusten Querverbindungen zunimmt. Aus einem eher introvertierten Raum muss ein Raum mit Vernetzungen nach allen Richtungen werden.

Der Freiraum, so möchte ich schließen, muss verändert werden - mit Blick auf die komplexe Geschichte, aber auch auf die Nutzbarkeit dieses Ortes morgen. Es war nicht die Aufgabe meines Vortrages, die Art und Weise der gestalterischen Optimierung des Freiraums zu diskutieren. Hierfür liegen politische Beschlüsse und Aussagen vor. Wir wissen alle, dass auch ein Vorschlag zur Bebauung dieses Raums in die Diskussion gebracht wurde. Dringend erforderlich erscheint mir nun die Erarbeitung eines landschaftsarchitektonischen Konzepts, das den komplexen Anforderungen dieses Raums gerecht wird.

Der Text wurde von Prof. Harald Bodenschatz auf der öffentlichen Informationsveranstaltung im Rahmen der Veranstaltungsreihe Zukunftsraum Historische Mitte am 10. Juli 2009 vorgetragen.

Mit freundlicher Genehmigung von Prof. Harald Bodenschatz