

Kulturlandschaft Mitte? Das ist ein Thema, das sich – auch in architektonischer Perspektive – nicht auf den ersten Blick erschließt – weder für die Besucher der Stadt noch für die Berliner selbst. Den kulturellen Vergleich mit den Zentren anderer großer Hauptstädte wie London, Paris, Rom und Wien muß offenbar die Berliner Mitte scheuen. Das historische Berlin war – so der wortgewaltige Liebhaber und Kritiker der Stadt, Karl Scheffler (1910) – eine Kolonialstadt, die sich zur Garnisonstadt mauserte. Seinem »formlosen Stadtkörper« fehlte ein »klare Gliederung«, seine Stadtteile waren »kümmerlich«, seine Plätze »schematisch angelegt«, sein Verhältnis zur Spree entbehrte jeder »Zärtlichkeit«, der Stadt insgesamt und deren Bauten hafteten »parvenühafter Züge« an. »In den ersten fünf Jahrhunderten seiner Existenz kann Berlin in keiner Weise den wichtigen Kunst- und Kulturstätten zugezählt werden. Aus dem Mittelalter, aus der Renaissance ist kein Bauwerk von höherer Bedeutung erhalten.« (Scheffler 1910, S. 63) Selbst in der Beurteilung der Zeugnisse des Barock und Klassizismus blieb Scheffler eher zurückhaltend.

Soweit Scheffler im Jahre 1910. Und heute? Was hat das Zentrum von Berlin in architektonischer Hinsicht zu bieten? Einen ehrwürdigen, großartigen Dom? Fehlanzeige. Den finden wir in der Mutterstadt Berlins, weiter westlich, in Brandenburg an der Havel. Dann aber ein Schloß? Ja, allerdings nicht mehr im Zentrum, das Stadtschloß ist abgeräumt. Vielleicht eine Altstadt? Wieder Fehlanzeige. Die Berliner Altstadt ist weitgehend zerstört durch Krieg und Neuaufbau. Dann aber wenigstens eine Barockstadt? Hier kommen wir der Realität schon näher. Wir können noch heute den barocken Stadtgrundriß der Dorotheenstadt und der Friedrichstadt erleben, wenngleich nur mehr sehr wenige Bauten dieser Zeit, etwa das großartige Zeughaus. Als Freunde der Barockarchitektur mußten wir eigentlich nach Potsdam gehen. Aber womöglich Schinkels Berlin! Selbst von der Stadt des frühen 19. Jahrhunderts ist wenig verblieben. Freunde dieser Zeit müssen Neuruppin besuchen. Was ist dann aber in kultureller Hinsicht attraktiv am Zentrum von Berlin? Selbstverständlich die Museen auf der Spreeinsel. Die Museumsinsel kann sich im Konzert der Museen der Welt sehen lassen. Allerdings mehr wegen ihrer Anlage und ihrer Ausstellungsstücke, weniger wegen des Zustands ihrer Bauten. Und natürlich das Brandenburger Tor, die einzige wirkliche Konstante im Kontext der permanenten harten Brüche in der Entwicklung des historischen Zentrums.

Jenseits dieser zunächst ernüchternden »künstlerischen« Bilanz hatte die Berliner Mitte durchaus weitere, merkwürdige Eigenheiten. Sie war sozial, kulturell wie ökonomisch hart gespalten in ein östliches und ein westliches Teilzentrum, in eine östliche westliche Mitte, in ein Teilzentrum westlich und östlich des Schlosses, einen – so sahen es die Zeitgenossen – rückständigen Ostteil und einen modernen Westteil.

Der Hinweis auf den historischen Ost-West-Gegensatz des Zentrums von Berlin ist aber nicht hinreichend. Das ungleiche Zentrum wurde zusammengehalten durch zwei große Hauptstraßenzüge, die das gesamte Zentrum in Ost-West-Richtung durchziehen. Und diese Hauptstraßenzüge hatten wiederum einen völlig gegensätzlichen Charakter. Im Norden erstreckte sich die herrschaftliche Prachtstraße Unter den Linden, die früher durch die KaiserWilhelm-Straße und heute durch

die Karl-Liebknecht-Straße eine Verlängerung in Richtung Osten fand. Im Süden erstreckte sich die bürgerliche Stadtstraßenfolge zwischen Alexander- und Potsdamer Platz.

Dieser doppelte Gegensatz – der Gegensatz zwischen östlichem und westlichem Teilzentrum sowie zwischen nördlichem und südlichem Hauptstraßenzug prägte die kulturelle Vielfalt des historischen Zentrums in der Kaiserzeit und in der Weimarer Republik. Dieser doppelte Gegensatz war vielleicht die herausragende Eigenschaft des Berliner Zentrums – zumindest bis zu der Zerstörung seiner soziokulturellen Struktur in der NS-Zeit und der baulichen Zerstörung im 2. Weltkrieg.

Nach dieser Zerstörung mußte Berlin eine weitere Besonderheit erleiden: die Spaltung der Stadt. Berlin wurde nach 1948 zum symbolischen Ort des Kalten Krieges, der die Welt in zwei politische Lager dividierte. Das bauliche Kleid dieser doppelten Frontstadt legte sich wiederum rücksichtslos über die vom Krieg verschonten Reste des historischen Bestandes. Der doppelte strukturelle Gegensatz des historischen Zentrums wurde dabei radikal verändert. Die Mitte – das war von 1949 bis 1990 das Zentrum der Hauptstadt der DDR. Seit 1990 ist es dies nicht mehr, es ist inzwischen zwar die Hauptstadt des vereinigten Deutschlands, es ist aber noch nicht wirklich etwas anderes geworden. Die Mitte ist bis heute ein seltsames Vakuum, ein Vakuum hinsichtlich der Nutzungen eines großstädtischen Zentrums, ein Vakuum, das zugleich weit mehr ist: ein mit Erinnerungen, Hoffnungen, Projekten bis zum Bersten gefüllter Stadtraum.

Im folgenden soll der für das Berliner Zentrum charakteristische doppelte Gegensatz näher erläutert werden, um vor diesem Hintergrund die weitere Zentrumsentwicklung zu kommentieren.

Hermann Schmidt, ein Stadtwissenschaftler, beschrieb 1909 die OstWest-Spaltung der historischen Mitte in folgender Weise: »Sind die beiden Citys örtlich getrennt und ohne besonders rege Verbindung, so haben sie auch ihren eigenen Charakter: Schon äusserlich hat Alt-Berlin mehr historisches Gepräge in seinen krummen Strassenzügen und noch vielen alten Häusern bewahrt. Es ist heute noch ein Mittelpunkt, wenn auch nicht mehr der Hauptmittelpunkt, es ist vor allem der Sitz des Grosshandels; das Strassenbild ist minder elegant. Wir finden hier das Rathaus und (andere) städtische Behörden, Gerichte, die Polizei, die Hauptpost, die Zentralmarkthallen und etwas abseits auch die Börse. Die Friedrichstadt mit ihren geraden Strassenzügen macht dagegen einen moderneren Eindruck. Sie ist heute der eigentliche Mittelpunkt von Berlin in mehrfacher Beziehung. Hier finden wir verschiedene Bildungsinstitute, vor allem die Universität und die königlichen Theater, mehrere Museen, dann hauptsächlich alle Banken, die ersten Hotels, die elegantesten Läden und Warenhäuser, die grössten Bierpaläste und feinsten Cafes und wohl zu allen Stunden den stärksten Strassenverkehr.« (Schmidt 1909, 51)

Historische Voraussetzung einer solchen gegensätzlichen Entwicklung war die Westorientierung des Stadtschlusses seit der Mitte des 18. Jahrhunderts, die Orientierung hin zur Allee Unter den Linden, zur via triumphalis des preußischen Königtums zwischen Brandenburger Tor und Lustgarten. In diese westliche Richtung wurden Zug um Zug höfische Funktionen ausgelagert, in dieser Richtung fanden neue Regierungsfunktionen ihre Heimstatt. Das herrschende Berlin verortete sich spätestens seit der Mitte des 18. Jahrhunderts vor allem im Westen des Schlosses.

Verstärkt wurde diese herrschende Westorientierung im 19. Jahrhundert durch die Anlage der wichtigsten Bahnhöfe am westlichen Rande des westlichen Teilzentrums. Hermann Schmidt verwies insbesondere auf den Bahnhof Friedrichstraße, den Anhalter Bahnhof und den Potsdamer Bahnhof. »Diese günstige Lage der Hauptbahnhöfe, welche die Friedrichstadt vor Alt-Berlin auf dem rechten Spreeufer voraus hat, ist jedenfalls eines der wichtigsten Momente gewesen für die Entwicklung dieses Stadtteils zum ersten Geschäftsviertel.« (Schmidt 1909, S. 52)

Schmidt erwähnte weiter die unterschiedliche »Nachbarschaft, das Hinterland gewissermassen«, das für die Citybildung von Bedeutung ist: »Alt-Berlin öffnet sich unvermittelt den dichtbevölkerten Arbeiterquartieren im N und O, die Friedrichstadt dagegen weist nach dem reichen Westen; im Süden und Südosten ist eine breite »schützende« Zone vorgelagert, welche einen allmählichen Übergang in die Industrieviertel der Luisenstadt und in die südlichen Vorstädte darstellt.« (Schmidt 1909, 51)

Beiden Teilzentren entsprachen jeweils Schlüsselplätze: dem westlichen Teilzentrum der Potsdamer Platz, dem östlichen Teilzentrum der Alexanderplatz. Der Alexanderplatz war ein Umschlagplatz des öffentlichen Nahverkehrs vor allem aus dem proletarischen Berliner Norden und Osten, er war aber zugleich Ausdruck und Bühne seines näheren Hinterlandes, der Gegend hinter dem Alexanderplatz, einer Gegend, die nicht zuletzt durch den Roman »Berlin Alexanderplatz« von Alfred Döblin bekannt geworden ist. Der Potsdamer Platz hingegen erblühte wegen seiner Bezüge zu den bürgerlichen Wohngebieten des Westens und Südwestens sowie seiner Nähe zu den großen Bahnhöfen, Kaufhäusern und Hotels. Die Gegensätzlichkeit zwischen westlichem und östlichem Stadtzentrum spiegelte sich im Stadtgrundriß, in den Bodenpreisen, in der Parzellenstruktur, den Bauten, der Bewohnerschaft und den Nutzergruppen wider.

Seit der Kaiserzeit waren Stadtplaner und Politiker bestrebt, diesen Gegensatz auszulöschen – durch einen Kahlschlag und eine Modernisierung des östlichen Teilzentrums. Hervorzuheben sind die Vorschläge, die im Rahmen des Wettbewerbs Groß-Berlin 1910 präsentiert wurden, wie etwa der preisgekrönte Vorschlag zahlreicher Straßendurchbrüche gerade in der Altstadt von Hermann Jansen. Jansen zielte auf eine Kahlschlagsanierung und eine Verbesserung der Ost-West-Straßenverbindungen.

Diesen Zielen waren auch die strategischen Bemühungen Martin Wagners, Ernst Reuters und Martin Mächlers gegen Ende der Weimarer Republik verpflichtet. Sie projektierten insbesondere eine radikale Modernisierung der südlichen Altstadt.

Schließlich sind die Anstrengungen der Nationalsozialisten in den 30er Jahren zu erwähnen, die sich ebenfalls, aber nicht nur, auf die südliche Altstadt konzentrierten. Eine Neugestaltungsplanung des Amts für Stadtplanung von 1936/37 sah eine durchgreifende Neuordnung vor allem des Südostteils von Altberlin vor.

Eine der radikalsten Modernisierungsvisionen der Zwischenkriegszeit hat Ludwig Hilberseimer gezeichnet, der Lehrer am Bauhaus Dessau. Sein Vorschlag zur Neugestaltung des Bereichs zwischen Schloß und Alexanderplatz aus der Zeit nach 1932 zielte auf eine Beseitigung der kleinteiligen Parzellen, Gebäude und Nutzungen. Lediglich Schloß, Lustgarten und die Museumsinsel blieben in Hilberseimers Kahlschlagkonzeption erhalten.

Den zweiten großen Gegensatz im historischen Zentrum bilden die beiden Hauptstraßenzüge, die die ost-west-gespaltene historische Mitte zusammengehalten

haben. Bis in die achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts hinein gab es allerdings nur einen großen, durchgehenden Ost-West-Hauptstraßenzug: die Straßenfolge vom Alexanderplatz über den Spittelmarkt zum Potsdamer Platz. Dieser stadtbürgerlich geprägte Straßenzug ging auf eine bedeutende mittelalterliche Fernstraße zurück, die bei der Stadtgründung Berlins Geburtshilfe leistete. Die Fernstraße passierte in Höhe des Mühlendammes die Spree. Der mittelalterliche Hauptstraßenzug wurde in der absolutistischen Zeit durch die Leipziger Straße zwischen Spittelmarkt und Leipziger Platz nach Westen hin verlängert.

Im Bereich der Altstadt präsentierte sich der stadtbürgerliche Hauptstraßenzug trotz einer durchgreifenden Modernisierung in den 1890er Jahren bis in die NS-Zeit hinein als Folge von unregelmäßigen Straßenabschnitten und Plätzen, Ausweitungen und Verengungen. Vom Sammelplatz vor der Altstadt, dem Spittelmarkt, erreichte man nach dem Engpaß der Gertraudenbrücke bald den Petriplatz mit der Petrikirche, dann über einen weiteren Engpaß den Köllnischen Fischmarkt und über die neuerliche Engstelle des Mühlendammes den Molkenmarkt.

Das herrschaftliche Pendant des stadtbürgerlichen Hauptstraßenzugs war die Allee Unter den Linden. Sie war durch und durch von einer sonst unbekanntem, regelmäßigen Breite und wurde begleitet von höchst regelmäßigen, wohl geordneten Platzräumen: dem Pariser Platz, dem Forum Fridericianum und dem Lustgarten. Die Gebäude wie die Funktionen dieser Prachtstraße waren herrschaftlicher, »vornehmer« und weniger lärmend. Keine Straßenbahn durfte die Prachtstraße stören. Erst in den 1880er Jahren erhielt die Allee Unter den Linden mit dem Durchbruch der Kaiser-Wilhelm-Straße ihre Fortsetzung nach Osten. Doch diese Fortsetzung hat niemals auch nur eine Spur des Glanzes der Linden erreichen können. »Bessere« Läden, so schreibt der Chronist des Straßendurchbruchs, Otto Schilling, 1921, gibt es kaum in der neuen Straße, »nur im Innern von Alt-Berlin wurden neue Geschäftshäuser errichtet, die vorwiegend dem Großhandel in Konfektionswaren dienen, der hier seinen Sitz hat. Im übrigen ist die Kaiser-Wilhelm-Straße die Straße, in der sich die Altwarenhändler niedergelassen haben und wo mit Partiewaren und Resten gehandelt wird. So hat die Kaiser-Wilhelm-Straße noch nicht den Lokalverkehr einer ›Prachtstraße‹ erhalten, als die sie gedacht war ...« (Schilling 1921, S. 260)

Die dualistische Struktur der Hauptstraßenzüge beschränkte sich auf den Bereich westlich der Spree, westlich der Kaiser-Wilhelm-Brücke bzw. des Mühlendammes. Er entfaltete sich eindrucksvoll auf der Spreeinsel, aber auch in der eigentlichen City. Dieser Dualismus ergänzte und überlagerte als Nord-Süd-Gegensatz den Ost-West-Gegensatz in der Berliner Mitte. Allen weiteren Versuchen, zwischen diesen beiden Ost-West-Hauptstraßenzügen noch einen dritten anzulegen scheiterten – etwa in Höhe der Jägerstraße oder der Französischen Straße.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die komplexe Struktur der historischen Mitte in größter Weise vereinfacht. Der alte Ost-West-Gegensatz wurde – durch die weitgehende Aufgabe der ehemaligen City sowie durch den Aufbau eines modernen, realsozialistischen Stadtzentrums auf der leergeräumten Fläche der ehemaligen Altstadt umgedreht. Gleichzeitig wurde die dualistische Struktur der Hauptstraßenzüge zugunsten einer hierarchisch-eindimensionalen Struktur gebrochen.

Angesichts der Randlage des westlichen Teilzentrums wurde die historische City – mit Ausnahme der relativ aufwendig wiederaufgebauten Straße Unter den Linden – bald vernachlässigt. Friedrichstraße, Behrenstraße, Wilhelmstraße und Leipzi-

ger Straße kümmerten vor sich hin. Der Bau der auf 90 Meter verbreiterten Stalinallee verdeutlichte die geplante und auch realisierte Ostwanderung des Ost-Berliner Zentrums. Aber erst in den 60er Jahren erhielt das Zentrum seine bis heute überlieferte Struktur – das Zentrumsband, das sich vom Alexanderplatz über den großen Freiraum um den Fernsehturm bis zum Marx-Engels-Platz hinzog, hinter dem sich wiederum die wiedergestellte Allee Unter den Linden erstreckte. Mit der Anlage des großen Freiraums wurde die städtebauliche Struktur des mittelalterlichen Berlin vollständig ausgeschabt. Wovon Martin Wagner noch geträumt hatte, hatten die Bomben des Zweiten Weltkrieges vorbereitet und die Herren der DDR exekutiert. Die kleinteilige Parzellenstruktur, die niedrigen Häuser, die kleinen Gewerbebetriebe waren beseitigt worden. Zerstört wurde das alte Berlin am radikalsten auf der Fischerinsel, wo erst in den sechziger Jahren die bedeutenden Reste der historischen Stadt spurlos abgeräumt und durch eine Konfiguration von Hochhäusern ersetzt wurden.

Mindestens genauso radikal wie die Verkehrung des historischen Ost-West-Gegensatzes war die Aufhebung des historischen Dualismus zwischen der herrschaftlichen Allee Unter den Linden und dem stadtbürgerlichen Hauptstraßenzug. Anknüpfend an die NS-Planung einer Ostachse und in hartem Kontrast mit der Gesamtberliner Planung unter Karl Bonatz in den späten 40er Jahren wurde nach der Gründung der DDR der doppelte Hauptstraßenzug auf einen einzigen zurückgeführt: auf die zentrale Achse zwischen Brandenburger und Frankfurter Tor, an der dann später das Zentrumsband eingehängt wurde. Die Fortsetzung der Allee Unter den Linden nach Osten hin, die Karl-Liebknecht-Straße, begleitet seither den gewaltigen Freiraum um den Fernsehturm. Trotz des Abrisses des Schlosses favorisierte die DDR-Führung also den absolutistischen Hauptstraßenzug und ließ den stadtbürgerlichen Hauptstraßenzug verkümmern. Aus diesem nämlich wurde über weite Strecken eine autogerechte Transitzone, eine Art Südtangente, die zwischen Spittelmarkt und Alexanderplatz jede Aufenthaltsqualität vermissen ließ, während der Straßenzug im westlichen Teil vernachlässigt wurde. Lediglich die Neugestaltung der östlichen Leipziger Straße mit ihren Hochhäusern kann zwar als Versuch angesehen werden, den alten Dualismus neu zu interpretieren, blieb aber fragmentarisch und unterstrich die Autoorientierung des gesamten Hauptstraßenzuges.

Die Auslöschung der artikulierten Folge öffentlicher Räume zwischen Spittelmarkt und Mühlendamm war für die Identität Berlins mindestens ebenso folgenreicher wie der Abriß des Stadtschlosses: Hier wurde einer der beiden Gründungsorte Berlins nahezu spurlos beseitigt.

Nach 1989 wurde das Rad der Geschichte wieder zurückgedreht, die ehemalige City feierte eine eindrucksvolle Wiederkehr, das in der DDR-Zeit aufgewertete östliche Teilzentrum fiel wieder in seine Zweitrangigkeit zurück. Im Bereich des westlichen Teilzentrums konzentrieren sich die spektakulärsten Großprojekte: etwa die Projekte für den Potsdamer Platz, für die Friedrichstraße, für den Pariser Platz. Für das östliche Teilzentrum sind keine vergleichbaren Investorenprojekte zu verzeichnen mit Ausnahme des Megaprojektes Alexanderplatz, eines Projektes, das sich allerdings immer deutlicher als gigantische Fehlspekulation erweist. Denn dieses Projekt wiederholt die alten Fehler der späten 20er Jahre: Es zielt nicht auf eine Weiterentwicklung im Sinne eines »Platzes des Ostens«, sondern auf ein Retortenprojekt, das mit dem Umfeld radikal bricht und nur als Brückenkopfprojekte, als importierter »Platz des Westens« betrachtet werden kann.

Heute haben sich natürlich die sozialen Verhältnisse, die sich mit dem Berliner »Osten« und dem Berliner »Westen« verbinden, gegenüber der Vorkriegszeit erheblich verändert. Daß sie aber in veränderter Form weiter existieren, kann niemand ernsthaft bestreiten. Heute repräsentiert das östliche Teilzentrum das ehemalige Ost-Berlin, während das westliche Teilzentrum – die künftige City – als neuer Vorposten von West-Berlin bzw. des »Westens« gelten muß.

Die Spreeinsel ist der Übergangsraum zwischen westlichem und östlichem Teilzentrum, und es kann nicht verwundern, daß gerade hier die Auseinandersetzung um die künftige Prägung besonders erbittert geführt wird. Der Streit um den sog. Schloßplatz auf der Spreeinsel, um den Wiederaufbau des Schlosses oder den Erhalt des Palastes der Republik – dieser Streit ist mehr als ein Streit um Architektur, um das Stadtbild, er ist auch und vor allem ein Grabenkampf um die neue unsichtbare Grenze zwischen Ost- und West-Berlin, er ist ein Grabenkampf um den öffentlichen Raum.

Die Aufhebung des Dualismus zwischen dem nördlichen, herrschaftlichen und dem südlichen, stadtbürgerlichen Hauptstraßenzug durch die DDR-Führung hat nach 1989 keine vergleichbare Aufmerksamkeit gefunden. Im Gegenteil: Das Interesse der Öffentlichkeit beschränkte sich nahezu ausschließlich auf die Prachtstraße Unter den Linden mit Pariser Platz und Lustgarten, während die fragmentierten Planungen für den stadtbürgerlichen Hauptstraßenzug – etwa der Versuch, den östlichen, in der DDR-Zeit gestalteten Abschnitt der Leipziger Straße wieder zu überformen – nur fachliches und lokales Interesse fand. Die Aufgabe einer kritischen Rekonstruktion des gesamten stadtbürgerlichen Hauptstraßenzuges wurde bislang noch allzu selten im Zusammenhang gesehen, erörtert und geplant.

Heute stehen wir vor der Frage, wie die Mitte angesichts ihrer Geschichte weiter zu entwickeln ist. Wie gehen wir mit dem doppelten Gegensatz in der historischen Mitte um, mit dem Gegensatz zwischen Ost und West zum einen und zwischen Nord und Süd zum anderen? Die DDR-Antwort auf diese Frage war strukturell unbefriedigend, ist aber zugleich ein Dokument der weltweit registrierten Geschichte des gespaltenen Berlin. Eine schlichte Rückkehr zu den Verhältnissen vor 1945 ist daher weder möglich noch wünschenswert.

Was also tun? Die allgemeine Antwort scheint noch relativ klar: kritische Rekonstruktion der strukturellen Besonderheiten der Mitte und gleichzeitige Einbindung des städtebaulichen DDR-Erbes. Was dies aber konkret bedeutet, ist bei weitem offener. Das »Planwerk Innenstadt Berlin« hat unter dem Leitgedanken einer »Annäherung an den historischen Stadtgrundriß« eine detaillierte Antwort versucht, damit aber auch gezeigt, wo die Probleme einer solchen Antwort liegen.

Dem Gegensatz zwischen östlichem und westlichem Teilzentrum kann nicht durch ein Megaprojekt Alexanderplatz begegnet werden, das sämtliche DDR-Gebäude der Kernbauzeit zum Abbruch bestimmt und als Brückenkopf westlicher Inbesitznahme, nicht als Weiterbau eines »Platzes des Ostens« begriffen werden kann. Dagegen wurde die Chance, den großen Freiraum zwischen Fernsehturm und Alexanderplatz zu einem Altstadtpark zukunftsorientiert weiter zu entwickeln, zu einem Ort, der als Erbe des Ostens die Gesamtstadt bereichert, wurde noch nicht vergeben. Am Schloßplatz wurde die Notwendigkeit eines »Kompromisses« betont, der die Erhaltung des Palastes der Republik mit einer städtebaulichen Neugestaltung des östlichen Abschlusses der Allee Unter den Linden verbindet. Die

Allee selbst wurde städtebaulich rekonstruiert, was sich heute bereits erfahren läßt, nicht nur am Pariser Platz.

Weitgehend unbeachtet in der lebhaften Auseinandersetzung um das Planwerk blieb der Vorschlag, den stadtbürgerlichen Hauptstraßenzug zwischen Potsdamer und Alexanderplatz neu zu gestalten. Empfohlen wurde im Kern die Rekonstruktion des stadtbürgerlichen Hauptstraßenzuges als städtebauliche Form, als unregelmäßiger, durch eine Kette von Plätzen geprägter Straßenzug, der insbesondere im östlichen Bereich, im Bereich der Altstadt, einen radikalen Rückbau der Autotrassen vorsah. Weniger überzeugend war der erste Vorschlag für die östliche Leipziger Straße. Dieser zielte auf partiellen Rückbau der DDR-Städtebaufigur. Inzwischen aber wurde die überkommene Städtebaufigur als ein weiteres Element des historisch immer sehr abwechslungsreichen stadtbürgerlichen Hauptstraßenzuges interpretiert als langgestreckter Platz, dessen Detailgestaltung noch erarbeitet werden muß.

Hinter diesen konkreten städtebaulichen Projekten verbergen sich unterschiedliche Grundsatzpositionen, unterschiedliche Wahrnehmungen und Wertungen der Kulturlandschaft Mitte.

Hier ist zuallererst die unterschiedliche Wahrnehmung und Bewertung der Stadtbaugeschichte des Berliner Zentrums zu nennen. Ist es richtig, möglichst flächendeckend und radikal auf eine Wiederherstellung des Stadtgrundrisses vor den Zerstörungen zu orientieren? Wird damit nicht eine einzigartige Geschichtsepoche entsorgt, die Epoche der Spaltung der Stadt, einer Zeit, in der zwei Supermächte in der Mitte der Stadt aufeinanderprallten, als die gespaltene Stadt die Spaltung der Welt repräsentierte? Die verdrängende bauliche Auslöschung dieser Zeit ist bereits fortgeschritten: Erinnert sei an das weitgehende Verschwinden der Berliner Mauer, die vielleicht bald besser in den USA als in Berlin besichtigt werden kann, und deren Verlauf hier erst wieder durch eine Kunstaktion markiert werden muß. Erinnert sei an den Abriß des Außenministeriums der DDR, das als gebaute Eigenstaatlichkeit interpretiert werden konnte. Erinnert sei an die Wiederherstellung des historischen Stadtgrundrisses am Checkpoint Charlie, die das Verschwinden dieses Ortes von Weltbedeutung nach sich ziehen wird. Erinnert sei an das Megaprojekt Alexanderplatz, das sämtliche Zeugnisse der Kernbauzeit beseitigen würde, und damit einen Ort, der als Zentrum der Hauptstadt der DDR, ja der DDR überhaupt gelten muß. Mit dem Schwert der Geschichte wird hier Geschichte entsorgt und Berlin seiner vorübergehenden Weltbedeutung entkleidet.

Ich möchte aber noch einen zweiten Aspekt nennen. Dieser steht mit dem eben genannten in Zusammenhang, eröffnet aber noch eine zweite Dimension. Nämlich die Frage nach der Harmonisierung des historischen Zentrums, der Harmonisierung durch ein städtebauliches Leitbild, das über alle, sehr gegensätzlichen Teilgebiete des Zentrums gelegt wird, das Leitbild der Annäherung an den historischen Stadtgrundriß in der bereits gekennzeichneten Form. Das Planbild suggeriert eine Reparatur des Zentrums, eine neue Harmonie, die es historisch nie gegeben hat. Ich habe schon auf die beiden großen kulturellen Gegensätze im historischen Zentrum hingewiesen. Wenn wir das Zentrum näher betrachten, werden wir kleinteilig weitere Gegensätze finden. Wenn wir die größere Ebene des Planwerks betrachten, finden wir ebenfalls neue Gegensätze. So war etwa der Bruch zwischen der Spandauer Vorstadt und der nur wenige Meter südlich sich erstreckenden City von unglaublicher Härte, und auch das Stralauer Viertel hatte wieder ganz andere Eigenschaften als die

Spandauer Vorstadt. Berlin war schon im Mittelalter, vor allem aber seit der Zeit des Absolutismus ein Agglomerat von verschiedenen Teilstädten, die zudem nur sehr unzureichend miteinander verbunden waren. Die Stadtplaner und Architekten der Neuzeit wollten diese Verschiedenheit immer wieder glattbügeln. Das Planwerk tritt in die Fußstapfen dieser Harmonisierungsprojekte.

Die Geschichte und aktuelle Struktur der Kulturlandschaft Mitte legt eine gänzlich andere Sichtweise nahe: Anerkennung der oft schroffen Unterschiedlichkeit der Teilbereiche des historischen Zentrums, Weiterentwicklung der Teilbereiche unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Eigenheiten, Annäherung an den historischen Stadtgrundriß in den vernachlässigten Teilbereichen, Verknüpfung der Teilbereiche durch ein zu reparierendes Geflecht von Stadtstraßen, Stadtplätzen und städtischen Freiräumen, wobei einer kritischen Rekonstruktion des stadtbürgerlichen Hauptstraßenzugs in der südlichen Altstadt eine Schlüsselbedeutung zukommt, und nicht zuletzt: selbstbewußte Einbindung einer einzigartigen historischen Schicht des Zentrums, einer Schicht, die auch in Zukunft an eine Zeit erinnern wird, an dem Berlin die Aufmerksamkeit der Welt auf sich zog – Einbindung der Zeugnisse der gespaltenen Stadt.

Literaturnachweis

- Harald Bodenschatz mit Hans-Joachim Engstfeld und Carsten Seifert: Berlin auf der Suche nach dem verlorenen Zentrum; Berlin 1995
- Harald Bodenschatz: Planwerk Innenstadt Berlin. In: Architektenkammer Berlin (Hg.): Planwerk Innenstadt Berlin – Eine Provokation. Berlin 1997
- Julius Rodenberg: Bilder aus dem Berliner Leben; Berlin 1987 (Halle 1892)
- Karl Scheffler: Berlin – Ein Stadtschicksal; Berlin 1910
- Otto Schilling: Innere Stadt-Erweiterung; Berlin 1921
- Hermann Schmidt: Citybildung und Bevölkerungs-Verteilung in Großstädten; München 1909