



FORUM STADTBILD BERLIN



Z pdf 475

Frankfurter Allgemeine
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

24. März 2018, Prof. Dr. Hans Stimmann: ***In unserem Bauch die Autos***
Für die einen ist es aufregend und utopisch, für die anderen pure Stadtzerstörung:
Berlin stellt einen Massenwohnungsbau über einer Schnellstraße unter Schutz

Die Berliner Denkmalpflege setzt Prioritäten - und stellt sich schützend vor eine "Wohnmaschine" der siebziger Jahre. Sie sieht in ihr nicht die 1965 von Alexander Mitscherlich beklagte "Unwirtlichkeit" die er in den peripheren Großsiedlungen wie der Gropiusstadt und im Märkischen Viertel fand, sondern ein innerstädtisches Projekt des sozialen Massenwohnungsbaus. Es handelt sich um realisierte Beispiele einer "Stadt in der Stadt" wie sie 1977 O. M. Ungers vorschwebte als Vision einer Transformation West-Berlins in eine Insel, die aus architektonischen Objekten besteht.

Getreu dem Motto der Ausstellung "Rettet die Betonmonster" im Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt hat die Berliner Denkmalpflege im Dezember 2017 mit der Unterschutzstellung realisierter Objekte der siebziger Jahre reagiert - darunter die 600 Meter lange Überbauung eines Teilstückes der Stadtautobahn. Doppelt so lang wie die Berliner Wohnmaschine von Le Corbusier (141 Meter) enthält das Fragment einer Bandstadt mit 1758 Wohneinheiten mehr Wohnungen als das gesamte Hansaviertel der Interbau von 1958. Das als Projekt des privaten Projektentwicklers Heinz Mosch seit 1971 geplante und nach dem Konkurs seines Unternehmens seit 1974 von der städtischen Wohnungsbaugesellschaft Degewo bis 1982 realisierte Projekt war von Anfang an höchst umstritten - nicht wegen seiner anspruchsvollen Architektur, sondern wegen seiner bis dahin nur in Großsiedlungen bekannten Dimensionen und seiner konzeptionellen Beziehung zur längst in die Krise geratenen Stadtautobahnplanung West-Berlins aus den sechziger Jahren. Dazu kam eine schwer durchschaubare Verflechtung privater und öffentlicher sowie verkehrsplanerischer und architektonischer Interessen bei der Planung und Realisierung der teilweisen Überbauung eines 2,7 Kilometer langen Stadtautobahnabzweiges. Architekt war Georg Heimichs, einer der Ko-Autoren des städtebaulichen Konzepts für die Großsiedlung Märkisches Viertel, in dem auch der junge, seit 1963 an der TU lehrende O. M. Ungers seinen ersten Großauftrag mit 1450 Wohnungen realisieren konnte. So war das damals in einer Zeit, als Ost- und West-Berlin versuchten, sich nach dem Mauerbau mit Großsiedlungen und Großprojekten die jeweilige Überlegenheit zu demonstrieren und noch nebenbei die Stadt neu zu erfinden.

Im Westen Berlins gehörte dazu nach der Abschaffung der Straßenbahn Ende 1967 die völlige Umstellung auf das Leitbild der autogerechten Stadt, die Zerlegung des traditionellen Stadtgefüges mit Straßenverbreiterungen, Tunnel und Stadtautobahnen wie beim Abzweig Wilmersdorf eben auch in Hochlage über den Breitenbachplatz. Der Bau der Autobahn hatte begonnen, da trat im April 1971 eine bis dahin mit dem Projekt nicht befasste Architektengruppe (AKS 6) mit dem Vorschlag an die Öffentlichkeit, eine direkt an die Autobahntrasse gerückte Bebauung durch eine Einhausung der Autobahn zu schützen. Der Architekt der Randbebauung, Georg Heinrichs, nahm diesen Vorschlag auf und entwickelte daraus eine terrassenförmige 14-geschossige lineare Überbauung der Schlangenburgstraße, mit der er sich auf avantgardistische Bandstadtvorbilder bezog.

In der Fachöffentlichkeit wurde das Projekt wegen der versprochenen gleichzeitigen Lösung der Wohnungsfrage, der Überwindung der Bodenknappheit und Lärmbelastigung - alles ohne Mehrkosten - als Durchblick begrüßt. Doch der private Projektentwickler hatte sich mit seinen Versprechungen, die Mehrkosten der Einhausung durch eine kostenlose Nutzung des Baulandes für Wohnungen (davon 50 Prozent Sozialwohnungen) über der Autobahn auch nach der Zusage der Finanzierung des Autobahntunnels aus Landesmitteln verkalkuliert. Durch Vermittlung des neu ins Amt gekommenen Bausenators Riebschläger wurde das genehmigungsreife Projekt 1975 der landeseigenen Degewo übertragen. Als Senator und Aufsichtsratsvorsitzender der Degewo sorgte er dafür, dass das Wohnungsbauprojekt als Demonstrationsbauvorhaben zusätzlich mit Bundesmitteln mit der Begründung, Berlin habe mit dem "kühnen Bauvorhaben an die Tradition seiner beispielhaften Bauleistungen angeknüpft" (Baumeister Dieter Haack, 1980) gefördert wurde. Trotz der Kostenübernahmen und Finanzhilfen entstanden hier so die bis dahin teuersten Sozialwohnungen Berlins. Entstanden war nach 10 Jahren Planungs- und Bauzeit das Gegenteil eines hochsubventionierten Projekts einer autoorientierten Stadtlandschafts-utopie, die bis heute den Breitenbachplatz zerstört und das Wohnen in der im alten Profil erhaltenen Schildhornstraße schwer erträglich macht. Zur Bewertung dieser nun denkmalgeschützten Großform hat Wolf Jobst Siedler im Januar 1977 kritisch angemerkt: "Nicht die Konkurse, sondern die Fehlplanungen sind der Skandal der Baupolitik Berlins" Und die trostloseste wird die Stadtautobahnüberbauung sein, die technisch interessant und architektonisch über dem Niveau dieser Stadt liegt aber stadtplanerisch zu den schlimmsten Missgriffen eines als Architekt begabten Senatsbaudirektors zählt. Schaut man näher zu, wird nur zu bald deutlich, dass hinter der krassen Fehlentscheidung auch kein Planungsfehler steht, sondern die Abwesenheit von Planung. Ein privater Bauunternehmer hatte das Gelände zusammengekauft und seine eigene Stadtplanung gem3cht. Die Stadt kam erst zum Zuge, als die Rezession das Renditedenken des Unternehmers desavouierte und die öffentliche Hand das Unternehmen, für das schon als Zuführung des nicht vorhandenen Verkehrs die Breitenbachplätz-Überbauung errichtet worden war, rettend übernehmen musste. Die Bewertung des konservativen Kritikers der Abrisspolitik des Berliner Senats verkehrt der von der Partei Die Linke gestellte Kultursenator Dr. Klaus Lederer vierzig Jahre später ins glatte Gegenteil. Er übernimmt (offensichtlich unwissend) die politische und fachliche Bewertung der West-Berliner Planungs-, Wohnungsbau- und Architekturszene vor dem Mauerfall und begründet die Unterschutzstellung nicht mit dem Zeugniswert der krassen Fehlentscheidungen der siebziger Jahre, sondern erläutert den besonderen Rang des Baudenkmals mit den Worten: "Von der städtebaulichen Figur über die variantenreichen Grundrisse bis zu konstruktiven technischen und organisatorischen Lösungen stellt die Wohnanlage einen Höhepunkt der Berliner Architektur der siebziger Jahre dar und weist in ihrem Anspruch und Qualitäten weit über die Grenzen der Stadt hinaus."



FORUM STADTBILD BERLIN



Z pdf 475 Seite 2

Fortsetzung: *In unserem Bauch die Autos*

Natürlich sollte man die Überbauung trotz der enormen hohen Betriebskosten und der Verwendung von Eternit bei der Fassadenverkleidung und den Lüftungsanlagen, die die überfällige Sanierung extrem kostenaufwendig macht, als Teil des urbanistischen Erbes von Finanz- und Baukosten geschüttelten alten West-Berlin sozusagen als Mahnmal bewahren und - soweit das bei vertretbaren Kosten möglich ist - auch modernisieren. Diesen Prozess hat die landeseigene Degewo mit Instandsetzungsarbeiten vorsichtig begonnen. Die Entscheidung über die überfällige Grundsanierung und Modernisierung hat sie erst einmal vertagt.

Doch muss sich die Denkmalpflege, die das Projekt als Höhepunkt der „Berliner Architektur der siebziger Jahre“ einstuft, auch mit dem Breitenbachplatz befassen, wo die Autobahn in Hochlage seit 1980 den aus den zwanziger Jahren stammenden Platz zerstört und verlärmte. Nun hat sich die Bezirksverordnetenversammlung Steglitz vor einigen Monaten ohne Kenntnis der internen Denkmaldebatte einstimmig für den Abriss der Hochstraße ausgesprochen. Wer den Ort kennt, der kann sich dem nur anschließen. Der Breitenbachplatz würde so den Bewohnern wenigstens gestalterisch wieder zurückgegeben. Wenn nicht der Denkmalschutz dazwischenkommt, wäre das doch einmal ein Projekt des überfälligen Abschiedes von den Vorstellungen der autogerechten Stadtlandschaft der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts für die den Grünen zugerechnete Verkehrssenatorin. Wenn der Senat die politischen Forderungen aller Parteien des Bezirkes für den Abriss übernehme, würde aus dem Denkmal des mit öffentlichen Mitteln gebauten Bandstadtfragments eine Art Mahnmal, das wie ein riesiges Kreuzfahrtschiff im Meer der Vorstadt vor Anker gegangen ist.

(Übertragen aus der FAZ vom 24. März 2018 von Wolfgang Schoele am 25. März 2018.)