Weg mit all dem Beton

WWW.TAGESSPIEGEL.DE/BERLIN
SONNTAG, 1. JULI 2012 / NR. 21 378

Platz-Initiativen wollen die autogerechte Stadt überwinden, Brücken abreißen und Tunnel zuschütten. Die SPD soll helfen. Die habe schließlich „etwas gutzumachen"

VON THOMAS LOY

Ulrich Rosenbaum ist zugewanderter Berliner mit festem Zweitwohnsitz in Montepulciano, Italien. Der Ex-Stern-, Ex-Bild- und Ex-Panorama-Journalist mit buschigen Augenbrauen und kräftiger Statur betreibt die Webseite „Toskana-Freunde", engagiert sich für „Slow food", fördert die Domäne Dahlem und noch -zig andere sinnvolle Einrichtungen. Rosenbaum mag es, wenn festgefügte Dinge in Bewegung geraten. Jetzt hat er sich eine Brücke vorgenommen, eine robuste Autobahnbrücke, erbaut Mitte der 70er Jahre: Das Ding soll weg.

Klingt erst mal absurd. Autobahnbrücken sind nicht schön, dafür nützlich. Die Brücke, die Rosenbaum abreißen möchte, hatte aber nie einen wirklichen Mehrwert. Sie führt Autos in Höhenlage über den Breitenbachplatz, dahinter hört sie einfach auf, entlässt ihre Last per Rampe in die Schildhornstraße. Der geplante Weiterbau bis zur Westtangente in Steglitz kam wegen Anwohnerprotesten nicht mehr zustande. Eigentlich ist allen klar, dass die Brücke wenig Sinn macht, die Sicht verstellt und den Platz verschattet, aber man hatte schließlich Jahrzehnte Zeit, sich daran zu gewöhnen.

Ulrich Rosenbaum wohnt seit 1999 in der Nähe und will sich nicht gewöhnen. Er ging zum SPD-Landesparteitag, sprach den Verkehrsstaatssekretär Christian Gaebler an. Der habe sich positiv geäußert. Über einen Abriss werde in der Partei schon länger diskutiert, sagt auch die SPD-Abgeordnete Ina Czyborra, die am Breitenbachplatz aufgewachsen ist.

Die autogerechte Stadt der 60er Jahre ist in Verruf geraten

Hans Stimmann, ehemaliger Senatsbaudirektor, ebenfalls in der SPD, würde sogar den gesamten Schmargendorfer Autobahnabzweig der ehemaligen A 104 abreißen und so der „hypertrophen Wohnmaschine" an der Schlangenbader Straße, die auf einer Länge von 600 Metern über die Autobahn gebaut wurde, den „Anschein von Fortschrittlichkeit" nehmen.

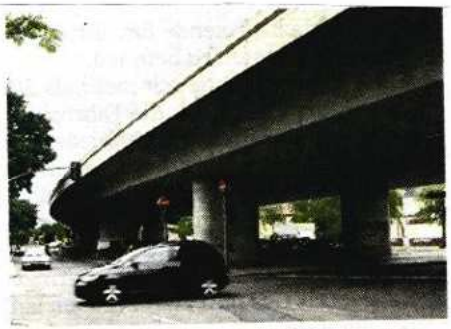
Damit hat er sich mitten in die Debatte um die Architektur der Nachkriegsmoderne begeben. Die „autogerechte Stadt" mit ihren Monumenten wie ICC, Bierpinsel und eben der Schlangenbader Straße hält Stimmann für einen Irrweg. Jüngere Architekten, Designer und Kunsthistoriker begeistern sich dagegen an dem ungebrochenen Fortschrittsglauben dieser Zeit. Kerstin Wittmann-Englert, Kunsthistorikerin an der TU, verfasste kürzlich eine Art Ehrenerklärung für das Stadtkonzept der sechziger und siebziger Jahre. „Diese Bauten sind mit und für den Verkehr geplant, ihre ästhetische Gestaltung auch auf die Perspektive aus Fahrersicht ausgerichtet." Darin liegt vielleicht der Kern des Problems. Autofahrer nehmen die Bauten in kurzer Zeit aus vielen unterschiedlichen Perspektiven wahr, die Anwohner schauen jedoch immer auf dieselben ausdruckslosen Betonflächen und vergleichen sie mit den Schwarzweißfotos kleinteiliger, für den Spaziergänger gemachter Architektur von früher.

Nicht weit entfernt vom Breitenbachplatz liegt der Bundesplatz. Auch hier gibt es eine ruhmreiche Vergangenheit großbürgerlicher Platzgeometrie mit Rosenbeeten und Statuen. Und eine karge Gegenwart als Kreuzungspunkt breiter Verkehrsadern. Ein Straßentunnel mit seinen Zufahrtsrampen zerlegt den Platz in zwei Hälften, die Brücken für S-Bahnring und Stadtautobahn riegeln die Platzoptik nach Süden ab. Die Unterführung hat den Charme eines Luftschutzbunkers.

2010 regte sich erstmals aktiver Widerstand. Eine Initiative bildete sich, nahm Kontakt zu Verwaltung und Politik auf, um den Rückbau „menschenfeindlicher Transiträume" zu erreichen, und ließ Studenten Entwürfe für einen neuen, humaneren Platz machen. Hier stört vor allem der Tunnel, der den Platz teilt und seine Aufenthaltsqualität stark einschränkt. Harald Sterzenbach, Mitglied der Initiative, schrieb einen Leserbrief an den Tagesspiegel: „Besonders die SPD hat der Stadt etwas gutzumachen. Schließlich war es der langjährige SPD-Bausenator Rolf Schwedler, der die Pläne einer autogerechten Stadt rigide verfolgte."

An Schwedler erinnern sich in der SPD nicht mehr viele. Der Wiederaufbau West-Berlins geht auf sein Konto. Damals galt Los Angeles mit seinem ausgeklügelten Highwaygeflecht als Vorbild. Laut Wikipedia sollen unter Schwedler mehr Gebäude abgerissen worden sein als im Krieg zerstört wurden. Das erscheint übertrieben, stimmt aber in der Tendenz. Bei der SPD fällt das Urteil milder aus. Viele Bauten aus der Schwedler-Zeit würden heute kritisch gesehen, aber „es dürfen nicht die Bedingungen der damaligen Zeit vergessen werden". Autobahnbau sei in den sechziger Jahren per se als fortschrittlich angesehen worden, ähnlich wie die Atomkraft, sagt Stimmann.

usw.



Fahr- statt Wohnvergnügen. *Die Brücke am Breitenbachplatz gilt als überflüssig.*