



Großbaustelle Potsdamer Platz in Berlin: Die Gemeinde hat eine ihrer vornehmsten Aufgaben privatisiert – den Städtebau

ARCHITEKTUR

Daimler Town gegen Sony City

Nach dem Willen der Hauptstädter sollten die Bauherren am Potsdamer Platz ein Viertel nach dem Vorbild der „europäischen Stadt“ errichten. Herausgekommen sind zwei schroff gegeneinander auftrumpfende Quartiere ohne jeden Bezug auf Berlin. *Von Jürgen Neffe*

Wer fortgesetzt Mythen beschwört und an das Gedächtnis einer Stadt appelliert, wird sich, zumal in Berlin, an seinen Beschwörungen und Appellen messen lassen müssen. Wenn am 2. Oktober auf dem Daimler-Baugelände am Potsdamer Platz die Hüllen fallen, wenn sich an den Fassaden der neuen Gebäude 170 Kletterer mit den 22 dort aufgespannten „Hanging Pictures“ abseilen, riesigen Schwarzweißfotos von Stationen der wechselvollen Geschichte des Platzes und der Stadt, wenn das Gesicht des Quartiers

schließlich vor den Augen des Bundespräsidenten, des Regierenden Bürgermeisters und des Konzernvorstands entblößt ist, dann spätestens wird sich Wahrheit von Dichtung trennen.

Das ganze Gerede vom „Anknüpfen an Traditionen“, von der „europäischen Stadt des 21. Jahrhunderts“ in der „neuen Mitte“ und dem „Scharnier zwischen Ost und West“ könnte noch im Jubel und Geböller des nächtlichen Feuerwerks verpuffen. Denn inzwischen läßt sich nicht mehr übersehen, daß da eine isolierte Stadt in der

Stadt entstanden ist, die kaum Kontakt aufnimmt zu ihrer Umgebung. Im Gegenteil: Sie versagt sich, einer urbanen Insel gleich, dem Kontext ihrer innerstädtischen Lage und schiebt sich als neue Mächtegernmitte in das ohnehin schon zur Unwucht neigende Kraftfeld zwischen den zwei alten Zentren Berlins, Alexanderplatz und Kurfürstendamm.

Der namensgebenden Straßenkreuzung, dem in den zwanziger Jahren „verkehrsreichsten Platz Europas“, kehrt die ökologisch korrekte High-Tech-Siedlung lustlos



Potsdamer Platz (1930)
Belebt, beliebt und voller „Amüsemang“

den Rücken. Sie wendet sich ihrem Innern zu, wo sich die einstige Reichsstraße 1 zwischen Königsberg und Aachen nun im Showroom von Mercedes-Benz verläuft. Wenn Daimler-Finanzvorstand Manfred Gentz wieder und wieder von einem „Stück Großstadt als Experiment“ spricht, dessen Ergebnis man erst in 30 Jahren kennen, dann schließt er, so ist das bei Versuch und Irrtum, die Möglichkeit des Scheiterns ausdrücklich nicht aus. Das sehen die Fachleute ähnlich.

Die „Neue Zürcher Zeitung“ will eine „durch und durch synthetische Vorstellung von Stadt“ ausgemacht haben, die „Berli-

ner Zeitung“ eine „kommerzielle Spielzeugstadt im Maßstab eins zu eins“, und die „Tageszeitung“ erkannte auf das „Stadtfeindlichste, was man bauen kann“. So reagieren die Enttäuschten auf das nicht erfüllte, wohl auch unerfüllbare Versprechen, das sich allein mit dem Namen des Ortes verbindet.

Bei genauer Betrachtung bleibt der Mythos ohnehin im Mystischen: Ein eigenes Zentrum ist die Gegend am Potsdamer Platz nie gewesen, sondern ein weltstädtischer Treffpunkt von modernen Verkehrs- und Menschenströmen, belebt und beliebt und voller „Amüsemang“. Der Rückgriff auf das alte Straßenraster allein vermag das Andenken der einst metropolitanen Stätte nicht zum Leben zu erwecken.

Daraus kann niemandem ein Vorwurf gemacht werden, schon gar nicht dem Spiritus rector der Daimler-Stadt, Renzo Piano, der den Masterplan für die neue Siedlung gezeichnet hat. Im Gegenteil: Der italienische Baukünstler hat sich hier zwar nicht an der Quadratur des Kreises, aber immerhin an einer Art Einzirkelung des Rechtecks versucht – das ihm in Form mehr oder weniger gleichförmiger Blöcke aus dem ersten städtebaulichen Ideenwettbewerb 1991 vorgegeben war.

Diese Konkurrenz unter nur 16 eingeladenen Architekten, gewonnen vom Münchner Team Heinz Hilmer und Christoph Sattler, zog seinerzeit einen deftigen Eklat nach sich: Die Sieger hatten sich bei ihrem recht konventionellen Entwurf eng an die Vorgabe von Hans Stimmann gehalten, dem damaligen Berliner Senatsbaudirektor. Der propagierte eine „kritische Rekonstruktion“ Berlins nach dem Vorbild der „europäischen Stadt“ des 19. Jahrhunderts – mit durchgehender Blockbebauung und einheitlicher Traufhöhe.

Daimler-Sprecher Matthias Kleinert kanzelte das Ergebnis öffentlich ab und siedelte die vorgeschlagene Lösung „irgendwo zwischen Berlin und Possemuckel“ an. Der Konzern präsentierte einen eigenen, beim britischen Stararchitekten Richard Rogers bestellten Entwurf. Rogers hatte sich vor allem durch das Lloyd's-Gebäude in der Londoner City und das zusammen mit Renzo Piano verwirklichte Centre Pompidou in Paris hervorgetan. Zur Grundlage einer Bebauung konnte dieser außer Konkurrenz laufende Entwurf natürlich nicht werden.

Nach dem Knall dauerte es eine Weile, bis sich Bauherren, Politik und vergrätzte Verwaltung wieder zusammenraufte und schließlich – und zwar weiterhin auf Basis der Vorschläge von Hilmer und Sattler – Realisierungswettbewerbe ausgerufen werden konnten, nun aber für die einzelnen Areale. Beim Daimler-Nachbarn, dem japanischen Großkonzern Sony, entschied sich die zuständige Jury 1992 für dessen Wunschpartner, den Amerikaner Helmut Jahn, der in seiner Heimat Deutschland



Sony Center (Computersimulation)
„Visit Tomorrowland“



Atrium in der Debis-Zentrale
„Städte werden von der Zeit gemacht“

besonders durch den Frankfurter Messturm aufgefallen ist.

Im Fall des Daimler-Geländes fiel die Wahl auf Piano, der gemeinsam mit seinem deutschen Partner Christoph Kohlbecker auch 8 der 19 Bauten selber ausführt. Für die übrigen Gebäude wurden internationale Stars verpflichtet, neben dem Piano-Freund Rogers der Spanier José Rafael Moeno, der Japaner Arata Isozaki, Hans Kollhoff aus Berlin sowie, als einziges weniger etabliertes Büro, die jungen deutschen Architekten Ulrike Lauber und Wolfram Wöhr.

„Die größte Gefahr bei solch einem Projekt, wo alles neu ist“, sagt Piano beim In-

spektionsgang durch sein Reich der Mitte zwischen West und Ost, „ist, alles vorhersehbar und perfekt zu machen.“

Wie auch Rogers, der drei von Glas und Metall geprägte Bauten an der östlich des Areals gelegenen Linkstraße realisiert, hat Piano phantasievoll gegen die drohende Langeweile angeplant. Überall wartet er mit Überraschungen auf, mit Winkeln und Durchblicken und südländisch verspielten Treppen, mit lebendigen Innenhöfen, kleinen Plätzen, ausladenden Atrien und, gleichsam als Krönung, einer mächtigen blauen Kuppel, die fett über dem Imax-Lichtspielhaus thront.

„Wir haben die Logik des Blockes akzeptiert“, erklärt Piano spitzbübisch, „und dann haben wir es genossen, sie zu durchbrechen.“

Die ausgeklügelt zusammengestellten, höhenverschiedenen Baukörper der Debis-Zentrale, die nach Ansicht des Berliner Kritikers Michael Mönninger „zum Elegantesten gehört, was die europäische Büroarchitektur seit langem hervorgebracht hat“, erheben sich allmählich aus der Blockbebauung und enden südlich in einer 85 Meter hohen Turmstele.

Das Areal beherrscht wie ein auf den Kopf gestelltes Ausrufezeichen ein schlanker, gelber kaminartiger Turm. Er überragt das Gebäude von Debis mit dessen quadratisch-praktisch-grünem, bei Nacht hell über Berlin leuchtenden Logo auf der Spitze und ist ansonsten genau das, was er zu sein scheint: ein Schornstein, genauer gesagt der Abluftschacht aus dem Autotunnel unter dem Gelände.

So übernimmt die Dienstleistungstochter des Automobilkonzerns sinnbildlich die Aufgabe, der Berliner Luft die aufsteigenden Abgase der ge-



FOTOS: P. LANGROCK / ZENIT

Debis-Zentrale, Architekt Piano
Spitzbübische Auflehnung

deckelten Mobilität zuzuführen.

Seine Schauseite richtet das Haus gen Westen. Dem Osten zeigt sich „Daimlers schwäbisches Kleinstädtchen“ („Zitty“) als eine fast undurchdringliche Mauer aus massiven, blockgroßen Solitären mit relativ schmalen Gassen dazwischen. Gebaute Geschichtsfucht?

Piano spielt mit den Elementen auflockernd dagegen an. Wasser, Luft und Licht, sagt er, seien hervorragende, weil unvorhersehbare Baustoffe. Durch feingliedrige Tonziegelfassaden gelingt es ihm an den meisten Stellen tatsächlich, wie er fordert, „die Masse zu entmystifizieren“. Diese Terrakotta-Lisenen fügen sich zu zarten Lamellen, die mit ihren warmen Farben aus der Ferne beinahe hölzern erscheinen.

Nächtens macht das eiskalte Licht der Energiesparlampen in den Straßenlaternen diesen Effekt allerdings weitgehend zunichte.

Bauen bedeutet immer auch Kompromiß – was im Resultat dann mitunter mutlos oder halbgar erscheint. Pianos glasüberdachte „Potsdamer Platz Arkaden“ können sich nicht so recht zwischen Einkaufsstraße und Shopping-Mall entscheiden. Und zum Debis-Atrium mit seinen der Kathedrale von Notre-Dame vergleichbaren Innenmaßen führen nur unscheinbare Eingänge, die der vorbeiflanzierenden Öffentlichkeit nicht gerade einladende Offenheit vermitteln.

Insgesamt wird sich die im Viertel an den Außen-

flächen vorherrschende Keramik aber bei aller Gefahr der Monotonie als Glücksgriff erweisen. Der gebrannte Ton kann würdig und mit Patina altern – statt wie Putz oder roher Beton nur schäbig zu werden mit der Zeit. Verstellbare Glaslamellen vor den Fassaden erlauben überdies auch in windigen Höhen eine weitgehend natürliche Klimatisierung und senken deutlich den Energieverbrauch.

Und doch kann Renzo Piano ein leises Unbehagen nicht verheimlichen, wenn er schöpferstolz die Weiten und Engen seiner Baustelle abschreitet. Es steckt, der Mann ist schließlich aus Genua, in seinen Gesten, scheint aber auch zwischen seinen Worten durch. „Die Vergangenheit zu lieben“, sagt er, „kann doch nicht bedeuten, von ihr gelähmt zu sein.“ Die „gefälschte Wiederherstellung“ des Gewesenen sei schlicht „lächerlich“.

Von der ursprünglichen „kritischen Rekonstruktion der europäischen Stadt“ eines Baudirektors Stimmann kann hier längst keine Rede mehr sein. Am Ende war auch den schwä-

bischen Bauherren das Maximieren ihrer Rendite wichtiger als Traufkante und Tradition. Im Kampf um GFZ und BGF, um Geschoßflächenzahl (wievielfach wird Grundfläche mit Geschoßfläche überbaut, zuletzt erlaubte Berlin Daimler rekordverdächtige 5,0) und Bruttogeschoßfläche (wieviel Fläche darf insgesamt gebaut werden), fielen die Vorgaben von Hilmer und Sattler in sich zusammen. Bei den Traufkanten wurde tüchtig draufgesattelt und selbst darüber weiter geschichtet mit Satteldachkronen oder zurückversetzten Stockwerken.

Als das monolithisch wirkende zwispangige Gebäude des Japaners Isozaki, von Pianos luftig leichtem Debis-Haus nur durch eine enge, unten dunkle Gasse getrennt, im Mai dieses Jahres eingeweiht wurde, klagte der „Tagesspiegel“: „So haben wir uns die europäische Stadt nicht vorgestellt.“ Die „technisch makellose Einhausung“, inzwischen von der Berliner Volksbank erworben, sei nichts als „eine Baumaßnahme zum Geldverdienen“.

„Städte sind schön, weil sie langsam erschaffen werden; sie werden von der Zeit gemacht“, skizziert Piano auf seiner Webseite im Internet die Dimension des Dilemmas. „Es dauert 500 Jahre, eine Stadt zu errichten, und 50, ein Viertel zu erbauen. Wir“, fügt er wie zur Entschuldigung hinzu, „sind gebeten worden, ein beträchtliches Stück Berlin innerhalb von fünf Jahren wiederaufzubauen.“

Worauf, fragt er im Rückblick, sollen Architekten sich in Berlin denn beziehen? „Die alten Referenzen sind doch aus der Zeit, aus vergangenen Jahrhunderten, und die neuen sind nicht brauchbar.“

Daß sein Entwurf beim Realisierungswettbewerb zur Bebauung der „Wüste“,



R. J. J.P. BÖNING / ZENIT (B.G.) SONY (COMPUTERSIMULATION)



Sony Center (Modell), Architekt Jahn: Berlin-Identität ignoriert

wie er sie nennt, 1992 als klarer Sieger hervorging, verdankt er vor allem der Tatsache, daß er nichtsdestotrotz einen Bezug gesucht und gefunden hat: Statt wie seine Kollegen die Staatsbibliothek einfach zu ignorieren, integrierte er sie und schuf so eine lose Anbindung an das im Berliner Spott „Elefantenviese“ genannte Kulturforum – jene disparate Ansammlung massiger Baukörper, die nie wirklich zum Forum zusammenfanden.

Dem „güldenen Bücherbuckel“, vom Berliner Baumeister Hans Scharoun vor einem Vierteljahrhundert bar jeden Glaubens an Wiedervereinigung oder gar an ein Revival des Potsdamer Platzes quer über die alte Reichsstraße 1 gestellt, gesellte er, Backe an Backe, ein in Farben- und Formenvokabular korrespondierendes Ge-

das unberlinisch große Verhältnis zwischen Fassadenhöhe und Straßenbreite lassen an manchen Ecken zwar in der Tat den Hauch eines New-York-Gefühls aufkommen – wenn in der windigen City die Böen um Ecken und durch schmale Schluchten rasen, wenn Dachkanten aufeinander zu zu fallen scheinen und das Himmelslicht scharf abgeschnitten in Streifen aufscheint. Doch die für Berlin „verheerend hohe Nutzungsdichte“ („Tagesspiegel“) wird am Hudson noch um ein Vielfaches übertroffen, was erst zu dem unvergleichlichen Manhattan-Feeling führt.

Die städtebauliche Situation an der berühmten Kreuzung wird durch eine bizarre Konkurrenz bestimmt: Da baut nicht nur einer, da bauen zwei Weltkonzerne vollkommen zusammenhanglos nebenein-



Mauer und Todesstreifen (1987): *Statt Wüste eine blühende Metropolis*

bäudeduo hinzu, in dem Musical-Theater und Spielcasino unterkommen werden.

Die noch zu großen Teilen erhaltene Lindenallee der Alten Potsdamer Straße, neben dem Weinhaus Huth einziges Relikt aus vergangenen Zeiten, endet nun nicht mehr im Rücken des Scharounschen Schachtelklotzes, sondern auf dem Marlene-Dietrich-Platz, einer Piano-Piazza italienischen Zuschnitts. Mit einer Reihe von Restaurants, gleich vorne am Platz steht McDonald's, und dem – äußerlich ziemlich mißratenen – Grand Hyatt Hotel des Spaniers Moneo, mit Musical, Spielbank und Imax-Kino soll sich die Piazza schon bald zu einem Magneten für Menschen entwickeln, wie einst der Potsdamer Platz einer war. Dieser „Platz“ aber, der gar keiner ist, wird am Rande des Viertels stiefmütterlich sich selbst und dem Verkehr überlassen.

Vergleiche mit dem New Yorker Times Square, mit denen Eberhard Diepgen gern seine Reden schmückt, werden dadurch nicht sinnvoller, daß man sie ständig wiederholt. Die hohe Bebauungsdichte und

ander her – im kaum verheimlichten Wettstreit um die bessere Selbstdarstellung.

Die beiden Seiten scheinen sich nicht einmal bei dem in allen Konzepten so treuherzig hervorgehobenen „Nutzungsmix“ irgendwann abgesprochen zu haben. Bislang mußte Berlin ohne die Errungenschaft eines Imax-Kinos auskommen. Demnächst hat es gleich zwei in einem Abstand von rund einem viertel Kilometer. Und als seien der Kinos mit 19 Sälen im Cinemaxx der Daimler Town nicht genug, entstehen in Sony City acht weitere Lichtspieltheater. Immerhin: Im Jahr 2000 ziehen die Filmfestspiele in das neue Quartier. Einrichtungen jedoch, die sich die Hochpreismieten nicht leisten können, wie zum Beispiel Kindertagesstätten, werden die Mütter und Väter unter den rund 14 000 allein auf diesen beiden Arealen erwarteten Arbeitnehmern vergebens suchen.

Angesichts der Milliarden, die in ihre Stadt fließen und der Bauwirtschaft einen kräftigen Schub geben, und gewiß auch mit der Aussicht, auf der Brache an der Mauer eine blühende Metropolis entstehen zu

Realkapitalistischer Proletkult

Für das Milliarden-Quartier am Potsdamer Platz inszenierte Daimler-Benz eine Werbeschlacht. Die Eröffnungsshow am 2. Oktober soll die Berliner endgültig verzaubern.

Der West-Eingang der Baustelle am Potsdamer Platz gleicht dem Tor einer großen Fabrik. Hunderte von Arbeitern aus allen Ländern Europas marschieren nach der Mittagspause in die schmalen Straßenschluchten ein. Gabelstapler fahren hektisch zwischen Materialbergen Slalom. Das Kreischen der Sägen, Dröhnen der Preßluftschlämmer und das Brüllen der Poliere vereinen sich zu einer nervtötenden Baustellen-Sinfonie.

Das mit einem Finanzvolumen von vier Milliarden Mark größte private Bauprojekt in der Hauptstadt steht kurz vor seiner Vollendung. 93 von Daimler verpflichtete Firmen, die wiederum 365 Subunternehmer angeheuert haben, sind mit mindestens 4000 Arbeitern beim Endspurt dabei. „Es ist eine aberwitzige Anstrengung“, sagt einer der Sicherheitskoordinatoren, „aber es kann klappen. Und es wird irgendwie klappen.“

Tempo, Tempo – schließlich ist das Programm der Eröffnung schon bis ins kleinste Detail ausgefeilt. Am 2. Oktober um 12.03 Uhr wird Roman Herzog vor 3500 geladenen Gästen ein Band zerschneiden und die innerhalb von vier Jahren gebaute Daimler-Stadt mit 10 kleinen Straßen, 19 Gebäuden, 30 Kneipen, 110 Geschäften und 620 Wohnungen der Öffentlichkeit übergeben.

Zuvor soll Hildegard Knef mit einem Gedicht von Sarah Kirsch über den Potsdamer Platz die obligatorischen Festreden auflockern. Abends gibt es – umsonst und für alle – leichtere Kost: Feuerwerk, Lasershow und Rockmusik. Und vor allem darf und soll gekauft werden. Die Geschäfte haben drei Tage lang bis Mitternacht geöffnet.

Am 2. Oktober gehen die Spielbank und ein virtuelle Realitäten simulierendes 3-D-Kino an den Start. Das Cinemaxx, mit 19 Vorführräumen der größte Lichtspielkomplex Deutschlands, lockt bereits seit Anfang September täglich Tausende an.

Das Prädikat „Eröffnung“ ist irreführend. Das Debis-Hochhaus wurde schon im vergangenen Jahr bezogen, die beiden Hochhäuser direkt am Potsdamer Platz werden dagegen erst im Sommer nächsten Jahres fertig sein. Und beim benachbarten Sony-Projekt wurde gerade das Richtfest gefeiert.

Auch der Autotunnel, der auf dem Daimler-Areal beginnt und unter dem gesamten Regierungsviertel nach Nor-

Um die notorisch kritischen Hauptstädter zu gewinnen, holte er einen kochkarätig besetzten Beirat von Kulturschaffenden zusammen. Bald gab es Ballett auf der Baustelle, später dirigierte Daniel Barenboim keine Tänzer mehr, sondern 19 Kräne, die zu Beethovens 9. Symphonie harmonisch ihre Ausleger schwenkten.

Die leuchtend rote Info-Box, in deren Inneren die künftige Gestalt des neuen Stadtzentrums simuliert wird und von deren Dachterrasse aus sich das Panorama der größten innerstädtischen Baustelle Europas entrollt, inszenierte für mittlerweile fünf Millionen Besucher das Bauen selbst als Ereignis. Die Besucher fühlen sich als Zeugen einer epochalen Tat – der Schöpfung einer neuen Stadt mit den modernsten Mitteln.

Die Taucher, die bis in 20 Meter Tiefe in den Grundwasserseen die Sohlen der Baugruben beto-

nierten, avancierten zu Helden des neuen Berlin. Ein Boulevard-Blatt suchte den „Schönsten Bauarbeiter“ vom Potsdamer Platz, die stets jubelbereite Lokalpresse schuf einen realkapitalistischen Proletkult.

Die Public Relations waren exzellent, doch die beste Werbung hilft nichts, wenn das Produkt nicht ebenfalls überzeugt. „Die letztendliche Entscheidung“, weiß auch Manfred Gentz, „liegt bei den Nutzern.“

In jedem Fall wird der Potsdamer Platz, der täglich mindestens 50 000 konsumierende Menschen anlocken muß, keine Luxusmeile.

„Die Geschäfte entsprechen dem Berliner Lebenshaltungsniveau“, sagt die Debis-Sprecherin Ute Wüest von Vellberg. Folgerichtig findet sich in den glasüberdachten dreigeschossigen Arkaden neben einigen Edelschops und den landläufigen Ketten von Benetton bis Hennes & Mauritz auch eine der größten Aldi-Filialen der Stadt.



Baustellentaucher: Die Helden des neuen Berlin

den führt, geht vielleicht in drei Jahren in Betrieb – noch später der Regionalbahnhof unter dem Daimler-Gelände.

Der an den Potsdamer Platz angrenzende Leipziger Platz wird erst in zehn Jahren vollständig bebaut sein. Bis dahin bleibt die Daimler-Stadt durch Brachen und Baustellen vom alten Stadtzentrum in Berlin-Mitte getrennt.

Die „Maultaschen“ aus Stuttgart wurden 1990 nicht durchweg freundlich empfangen. Autonome besetzten den Bauplatz, um gegen die Landnahme des „größten europäischen Rüstungskonzerns“ zu protestieren. Die Grünen erregten sich darüber, daß Daimler das mehr als sechs Hektar große Filetgrundstück für nur 1505 Mark pro Quadratmeter vom Land Berlin bekam.

Manfred Gentz, Ex-Vorstandsvorsitzender der mit dem Bau betrauten Daimler-Tochter Debis und heutiger Finanzvorstand der Daimler-Benz AG, schaffte es, das Projekt in Stuttgart gegen firmeninterne Gegner zu verteidigen und in Berlin populärer zu machen.

sehen, scheint den Verantwortlichen das Beispiellose an dieser Entwicklung überhaupt nicht mehr aufzufallen: Die Gemeinde hat in nie gekanntem Maß eine ihrer vornehmsten Aufgaben privatisiert, den Städtebau – und zwar im Zentrum an einem ihrer begehrtesten Orte. Nicht mehr die Bürger bauen ihre Stadt, sie wird ihnen von Investoren gebrauchsfertig hingestellt. Und die machen, was sie wollen.

Während bei Renzo Piano der Plan von Hilmer und Sattler, immerhin von demokratisch gewählten Vertretern beschlossen, zumindest noch ansatzweise durchscheint, hat sich Helmut Jahn von Anfang an arrogant darüber hinweggesetzt. Der Baumeister aus Chicago hat einen mächtigen Gebäudekomplex geplant, der sich um die viel beschworene Berlin-Identität nicht im geringsten schert.

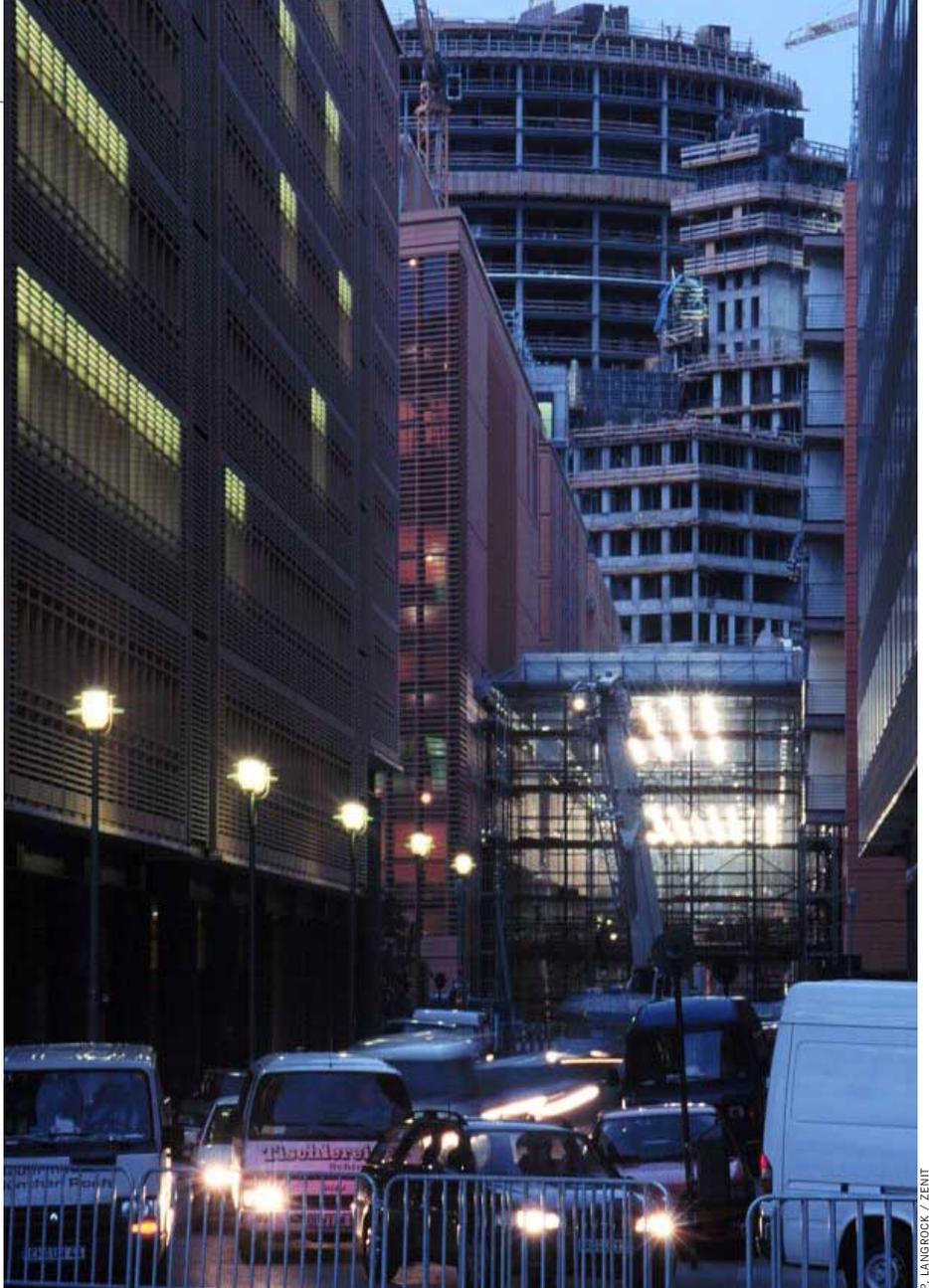
Seine „Begegnungsstätte und moderne Erlebniswelt“ (Sony-PR) hat auch weniger mit typisch amerikanischer Baukunst zu tun, sondern vielmehr mit jenem bildlosen Typus entnationalisierter Airport-Architektur, die sich überall auf dem Globus aufstellen läßt: Virtuelle Welten, die autistisch auf das Stadtumfeld verzichten – Potsdamer Platz, pp.com.

„Visit Tomorrowland“: Der Konzern aus dem fernen Morgen-Land lädt ein in seine heile Sony-Welt mit der Software-Seele eines Entwurfscomputers, der menschliche Schwächen nicht kennt. Die Idee der Blockbebauung hat Jahn als großstädtische Spielart des Reihenhaudenkens lächerlich gemacht und den konservativen Stadtnostalgikern, die nicht über den Tellerrand ihrer Traufkante hinwegsehen wollten, seine voll kommerzialisierte Bürostadt aus einem monotonen Guß mit einem 103 Meter hohen, graugrün verglasten Aquarium am Eingang vor die Nasen gesetzt. Aus dem öffentlichen Platz wird der öffentlich zugängliche Platz mit seiner eigenen, sauberen und kontrollierten Öffentlichkeit.

Sowohl Sony als auch Daimler haben sich verschanzt hinter der baulichen Chiffre der „Stadt des 21. Jahrhunderts“. Und sie haben bekommen, was sie verlangten. Die Stadt aber, die aufs Ganze gehen wollte, bleibt wieder einmal im Halben stecken – Kompromiß statt Konsens: Statt ganzer Hochhäuser verbinden nun Halbhochhäuser halbherzig die beiden Halbstädte.

Hoch genug allerdings sind sie, daß die demnächst hier Regierenden aus ihren traufhöhentreuen Flachbauten auf die stolzen Konzernzentralen blicken können. Und die Besucher des Holocaust-Mahnmals, sollte es denn am Brandenburger Tor entstehen, werden zwischen den Steinplatten in der Ferne die riesigen Firmen-Logos leuchten sehen. Manchmal wäre es bei der Stadtplanung nicht schlecht, auch auf den Stadtplan zu schauen.

Bei beiden städtebaulichen Wettbewerben hatte es Vorschläge gegeben, die solche Halbheiten zu vermeiden suchten. Die



Debis-Zentrale, Sony-Baustelle: Wettstreit um bessere Selbstdarstellung

überzeugendsten stammten aus der Feder des Berliner Architekten Hans Kollhoff, der sich zu beiden Extremen äußerte: Sein 1991 glatt durchgefallener Entwurf sah sieben bis zu 288 Meter hohe Türme vor, die unübersehbar und ehrlich ihre Funktion als Symbole geballter wirtschaftlicher Potenz demonstriert hätten.

Im Jahr darauf entschied sich Kollhoff gegen jegliche hohe Bebauung. Sein Entwurf strahlte eine Ruhe und Klarheit aus, die dem neuen Quartier tatsächlich wieder so etwas wie internationales Ansehen als Teil einer europäischen Stadt hätte geben können. Gleichsam als Trostpreis darf er nun im Daimler-Bereich als Kopfbau zum Potsdamer Platz eine fast 100 Meter hohe Paraphrase des Hamburger Chile-Hauses aufstellen.

Bei Daimler die Piazza, bei Sony die Plaza, dazu jede Menge schön klingender Plätze und Passagen, die alle Forum heißen oder Atrium, Arkaden ohne Ende – fehlen nur noch die Menschen, die sie, so das

Homo-Faber-Wort, „bespielen“. Da in Deutschland nicht zuletzt Ladenschlußgesetze über Urbanität entscheiden, so daß selbst die tagsüber inzwischen recht lebendige Friedrichstraße in Berlin-Mitte bei Nacht wie evakuiert wirkt, erhoffen sich die neuen privaten Stadtväter durch ihren Nutzungsmix eine „Rund-um-die-Uhr-Bespielung“.

Die Hauptstädter sind notorisch neugierig und süchtig nach Licht und Eleganz. Sie werden schon kommen in Scharen und staunen über diesen Fremdkörper in ihrem Gemeinwesen, werden sich kulturell bereseln und kommerziell einstimmen lassen. Es wäre ja nicht das erste Mal, daß die Berliner und ihre Gäste ein Quartier nicht wegen, sondern trotz seiner Architektur annehmen.

Der Berliner Stadthistoriker Michael Cullen allerdings empfiehlt, die Baustelle noch vor dem Abräumen der Kräne und Gerüste zu besuchen: „So spannend wie jetzt“, sagt er, „wird es nie wieder.“ ♦