

Städtebau und Architektur des Ernst-Reuter-Platzes

Harald Bodenschatz

Vortrag auf der ersten Standortkonferenz Ernst-Reuter-Platz
am 30. November 2011 in der TU Berlin

Der Ernst-Reuter-Platz ist nicht irgendein Platz Berlins, sondern ein ganz besonderer Platz, eine zentrale Adresse der City West, ein einzigartiges Dokument des West-Berliner Nachkriegsstädtebaus. Schon vor dem Fall der Mauer war dieser Platz etwas in Vergessenheit geraten. Heute aber bewegt er wieder die Gemüter: Er lässt niemanden kalt, er wird geliebt, oder er wird eben nicht geliebt.

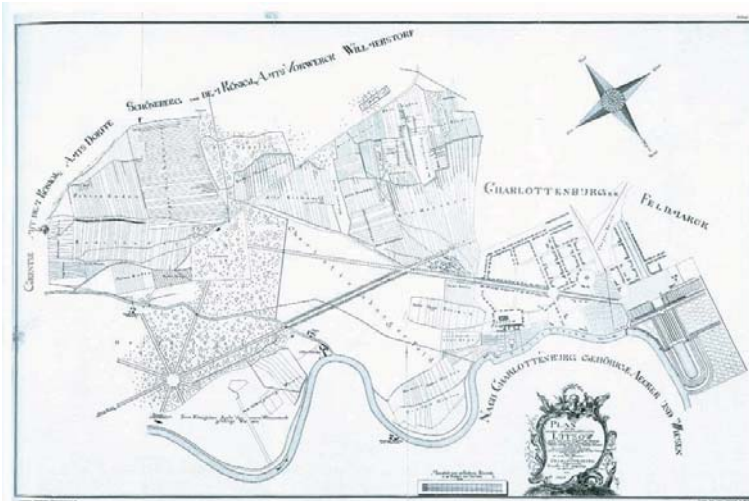
Es gibt zwei große, konträre Erzählungen über diesen Platz: Eine davon, eine Hymne an den Platz, konnte man am 19. November 2011 im Tagesspiegel lesen: „Der Platz sagt: Hier ist Fortschritt, hier ist die Demokratie. Hier ist der Neuanfang. Hier ist das freie Denken. [...] Der Ernst-Reuter-Platz mit seinen spiegelnden Fassaden wirkt [...] kühl und distanziert. Der kühne Geist der Moderne ist hier wie nirgendwo sonst in Berlin zu spüren. Noch immer.“ Diese Hymne hat der Journalist Hartmut Wewetzer verfasst. Kritischer hingegen äußerte sich Henry Nielebock, früher Assistent bei Professor Dietmar Grötzebach an der TU Berlin, in seinem 1996 erschienenen Grundlagenwerk „Berlin und seine Plätze“: „Unterwerfung unter die Kriterien des schnellen Fahrverkehrs, Herabzonung und Abstandsregelung sowie die von Bindungen der traditionellen Bauflucht befreiten, losgelösten Baukörper bedeuteten in ihrer Summe das vorläufige Aus des über Jahrhunderte gewachsenen und bewährten Stadtplatzes.“ (S. 128)

Meine Ausgangsthese lautet: Der Ernst-Reuter-Platz ist natürlich beides, ein eindrucksvolles städtebauliches Manifest seiner Zeit, ein Kind der 50er Jahre, des kalten Krieges, der autogerechten und aufgelockerten Stadt, ein Platz für Wissenschaft und Wirtschaft. Er ist aber auch ein etwas starres Manifest, das den veränderten gesellschaftlichen Herausforderungen an eine zukunftsfähige Stadt ohne Weiterentwicklung nicht mehr gewachsen ist.

Vergessene Geschichte des Platzes

Bis nach dem Zweiten Weltkrieg gab es an dieser Stelle keinen richtigen Platz, sondern das so genannte Knie., das den Knick der axialen Verbindung zwischen den beiden Schlössern in Berlin und Charlottenburg vermittelte. Eine Karte aus dem Jahr 1777 zeigt links einen Sternplatz, den heutigen großen Stern, rechts das Schloss Charlottenburg, und in der Mitte als Kreuzung von zwei Achsen den heutigen Ernst-Reuter-Platz. Die Straße vom Schloss Charlottenburg wiederum führte über diese Kreuzung zu einer Fasanerie und hieß später Kurfürstenallee.

Die Kreuzung war also ein Dokument des barocken Städtebaus. Seit etwa 1830 wurde diese Kreuzung Knie genannt.



System der barocken Achsen, 1777 (Quelle: Sonja Miltenberger: Charlottenburg in historischen Karten und Plänen. Berlin 1998, S. 27)

Noch 1857, kurz vor dem stürmischen Wachstum Berlins, war dieses System barocker Achsen weitgehend unverändert. Die Kurfürstenallee erschloss nun nicht mehr die Fasanerie, sondern den Zoologischen Garten. Erst mit der rasanten Entwicklung der Großstadt Berlin gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurde diese Kreuzung komplexer: Auf einer Karte von 1910 sind die beiden neuen Straßen zu erkennen, die das Knie zu einem Verkehrsknotenpunkt machten: zum einen die Hardenbergstraße, die direkt zum Zentrum des Neuen Westens um die Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche führte, und die Marchstraße, die zum Arbeiter- und Industriebezirk Moabit führte. Gut sichtbar sind auf der Karte auch der U-Bahnhof und die vielen Linien der Straßenbahnen.



Die Kreuzung Am Knie, um 1910 (Quelle: Straubes Übersichtsplan Berlin 1910)

Diese komplexe Kreuzung veränderte sich bis zum Zweiten Weltkrieg nicht mehr wesentlich. Ein Luftbild von 1930 zeigt deutlich das Kontinuum der kaiserzeitlichen Stadt, das Knie war keine Barriere, sondern vermittelte von Ost nach West und von Süd nach Nord. Die Kurfürstenallee war noch ein – wenngleich zweitrangiger – Teil des Straßensystems. In der nationalsozialistischen Zeit wurde das Knie nicht grundlegend verändert, allerdings wurde um eine Mittelinsel seit 1937 eine Art Kreisverkehr eingeführt. Im Kriege wurde die Bebauung am Knie weitgehend zerstört.



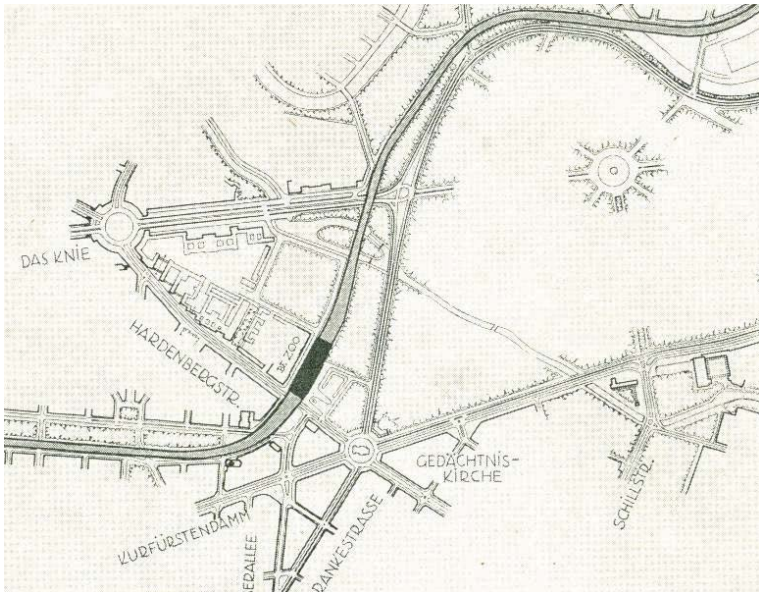
Am Knie, 1930 (Quelle: Richard Schneider (Hg.): Berlin aus der Luft. Zerstörungen einer Stadt 1903-1993. Berlin 1994, S. 70)

Nach 1945 dominierte das Leitbild der aufgelockerten, autogerechten Stadt, das radikal mit der Stadt des 19. Jahrhunderts brechen wollte. Ein frühes Dokument ist das Foto eines Modells, an dem das Planungskollektiv um Hans Scharoun 1946 die Prinzipien der neuen Stadt demonstrieren wollte. Der spätere Ernst-Reuter-Platz war eine Schnellstraßenkreuzung, an das alte Berlin erinnerte nur mehr das Rathaus Charlottenburg.

1947 wurde von Walter Moest der so genannte Zehlendorfer Plan vorgelegt. Auf diesem Plan war das Knie als Kreisplatz zu erkennen, die Kurfürstenallee war abgehängt und verlor jede Bedeutung. Die Hardenbergstraße und die Marchstraße waren Teil eines Schnellstraßenringes. Der Platz sollte wie bei Hans Scharoun zu einem Zentrum des Autoverkehrs werden. Beide Pläne wurden nicht umgesetzt, prägten aber in ihrer autogerechten Haltung den weiteren Städtebau.



Vision der neuen Stadt, rechts unten das Gebiet des späteren Ernst-Reuter-Platzes, Beitrag zur Ausstellung „Berlin plant“ im Berliner Schloss, 1946 (Quelle: Harald Bodenschatz: Platz frei für das neue Berlin. Berlin 1987, S. 138)



Zehlendorfer Plan, 1947: Zentrum des Neuen Westens (Quelle: Walter Moest: Der Zehlendorfer Plan. Berlin 1947, S. 44)

Während West-Berlin in den Folgejahren fleißig vor sich hin plante, wurde in Ost-Berlin bereits gebaut. Schon 1952 lag der Ausführungsentwurf von Hermann Henselmann für den Strausberger Platz vor, den ersten repräsentativen neuen Stadtplatz nach dem Krieg in Berlin. Geplant war eine kreisförmige Verkehrsführung um eine grüne Insel mit Brunnenanlage, flankiert von einer geschlossenen Bebauung. Das war ein Schock und setzte die Verantwortlichen West-Berlins unter starkem Druck.

Der Senat antwortete in unserem Gebiet zunächst mit einer Umbenennungsoffensive. 1953 wurde das Knie zu Ehren des ersten Regierenden Bürgermeisters West-Berlins in Ernst-Reuter-Platz umbenannt, die

Charlottenburger Chaussee wurde zur Straße des 17. Juni. Schon 1950 war aus der Kurfürstenallee die Hertzallee geworden. 1953 begann schließlich die mehrjährige Suche nach einem detaillierten städtebaulichen Konzept. Noch 1953 wurde ein Modell der Senatsbauverwaltung vorgelegt, das einen Riesenverkehrsplatz zeigt, der von einigen nicht sehr hohen Neubauten etwas ungelentk flankiert wurde. Damit war man offenbar nicht zufrieden. 1955 erhielt Bernhard Hermkes den Auftrag des Senators für Bau- und Wohnungswesen zur Gestaltung des Ernst-Reuter-Platzes. Die Planung war Ende 1955 abgeschlossen. Damals lag der Platz noch weitgehend brach.



Modell des Ernst-Reuter-Platzes, Ende 1955 (Quelle: Architekturmuseum der TU Berlin)

Das Modell des Ernst-Reuter-Platzes präsentiert das ursprüngliche städtebauliche Konzept. Wir sehen zunächst einen ordentlichen Kreisverkehr um eine riesige Mittelinsel, auf der ein Wasserbecken mit Springbrunnen vorgesehen war. Die fünfeckige Form des Beckens wird später wieder aufgegeben werden. In der Frage der Mittelinsel unterschied sich der neue Platz noch wenig vom Strausberger Platz oder auch von früheren Entwürfen etwa für den Reichskanzlerplatz oder den Alexanderplatz. Entscheidend war aber die Gruppierung der Bauten. Während in Ost-Berlin eine geschlossene Platzbebauung in traditioneller Architektursprache entstand, orientierte Hermkes auf eine Komposition von Solitärbauten in moderner Architektursprache, die miteinander durch Brückenbauwerke verbunden sein sollten, angereichert um ein Hochhaus. Allerdings erwiesen alle Gebäude der großen Ost-West-Achse ihre Referenz, denn sie stehen parallel oder im rechten Winkel zu ihr. Auffällig war weiter die Höhendifferenzierung: Das Hochhaus beherrschte die Komposition, die zwei den Platz prägenden Dreier-Scheibengruppen bildeten bescheidenere Hochhäuser, alle weiteren Gebäude, die nicht direkt am Platz standen, waren deutlich niedriger.

Die Komposition war also zentralistisch hierarchisiert. Sie war außerdem erstaunlich starr, denn sie erlaubte eigentlich keine Verschiebung der Gebäude, keine Abweichung von den geplanten Höhen, insbesondere erlaubte sie keine Anbauten. Jede Abweichung hätte das Gesamtkonzept gestört. Eine solche Komposition setzte eigentlich sozialistische Verhältnisse voraus, zumindest eine äußerst starke Senatsbauverwaltung. Interessant ist ein weiterer Aspekt: Die Komposition war rein formaler Art, Bauherren und Nutzer standen bei ihrer Verabschiedung noch nicht fest, sondern mussten erst gesucht werden. Das war ein gewisses Problem: Denn nur *ein* Nutzer konnte sich städtebaulich herausheben: derjenige des Hochhauses. Die Nutzer der sechs gleichen Scheiben konnten nur über eine auffällige Schaufassade auf sich aufmerksam machen.

Das Modell hatte noch eine andere, heute nicht gleich verständliche Botschaft: Der neue Platz sollte nicht nur das neue Berlin am Knie symbolisieren, sondern auch – wie das Hansaviertel – den Auftakt für einen radikalen Umbau der übrigen Stadt bilden – in Richtung eines modernen, autogerechten, aufgelockerten, durch Solitäre komponierten Berlin von morgen, das nicht mehr an die Vergangenheit erinnern sollte. Der im Modell sichtbare harte Bruch zwischen dem neuen Platz und seiner alten Umgebung war insofern nur als vorübergehend gedacht.



Umschlag einer Postkartenserie der Senatsbauverwaltung, in der Mitte das Osram-Haus, links das Telefunken-Haus, rechts das Pepper-Haus, 1962

Die Bebauung des Ernst-Reuter-Platzes startete bereits 1955 unabhängig von der Hermkes-Planung. Denn in diesem Jahr begann der Bau des Komplexes für die Fakultät Bergbau und Hüttenwesen nach Plänen von Willy Kreuer. Ein dreigeschossiger Flachbau an der östlichen Seite des Hochbaus riegelte die ehemalige Kurfürstenallee ab und transformierte diese zu einem TU-internen Weg bzw. Parkplatz. Der Bau war 1959 fertig gestellt. Willy Kreuer lieferte übrigens 1955 gleich noch ein eigenes Modell für einen modernen Ernst-Reuter-Platz, das ebenfalls ein Hochhaus zwischen Otto-Suhr-Allee und Bismarckstraße

vorsah. Anders als Hermkes ordnete er seine Leitbauten nicht der Ost-West-Achse unter. Das Konzept von Kreuer zeigt, dass 1955 die Gestalt des Platzes noch umstritten war.

Das Osram-Verwaltungsgebäude wurde als zweiter Bau am Ernst-Reuter-Platz nach Entwurf von Bernhard Hermkes für die Verwaltung der Osram GmbH in den Jahren 1956-57 errichtet, ein Gebäude, das später durch die Eternit AG genutzt wurde. Es war zugleich das erste Haus, das nach dem städtebaulichen Konzept von Hermkes realisiert wurde. Dem Osram-Haus folgte das Haus der Elektrizität, auch Telefunken-Haus genannt. Es wurde von 1958 bis 1960 nach Plänen von Paul Schwebes und Hans Schoszberger errichtet. Das Hochhaus beherrscht mit seinen 80 Metern bis heute den Platz. Das Erdgeschoss umfasste ursprünglich Verkaufsräume der Telefunken GmbH und einzelne Läden. Das erste Obergeschoss enthielt Ausstellungsräume für Telefunken. 1960 begann der Bau von zwei weiteren Gebäuden. Das IBM-Gebäude wurde von 1960 bis 1961 auf Grundlage eines Wettbewerbs nach Plänen von Rolf Gutbrod für die Internationale Baumaschinen GmbH realisiert. Schließlich entstand 1960 bis 1962 das Büro- und Geschäftshaus der Rundfunkgroßhandlung Karl-Heinz Pepper GmbH nach Plänen von Franz Heinrich Sobotka und Gustav Müller. Im Erdgeschoss waren Läden und Ausstellungsräume vorgesehen. Das Haus wurde auch durch die Hochschule der Künste genutzt. Der Flachbau diente als Bauzentrum Berlin.

Nach längerer Pause wurde 1966 bis 1968 das Gebäude der Fakultät Architektur nach Plänen von Bernhard Hermkes errichtet. Dieser Bau vollendete das Dreischeibenmodell auf der Nordseite des Platzes. Es erhielt 1970 einen zusätzlichen Flachbau nach Plänen von Hans Scharoun, der allerdings nicht mehr dem städtebaulichen Konzept von 1956 entsprach. Erst Anfang der 1970er Jahre entstanden das Raiffeisenhaus von Hans Geber und Otto Risse (1974) sowie das Fernmeldegebäude von Bernhard Binder (1972-1974). Vor allem letzteres markierte einen harten Bruch mit dem städtebaulichen Konzept von 1956. Statt einer schmalen, eleganten Scheibe erhob sich nun ein massiger, wuchtiger Koloss, der nicht mehr freigestellt wurde. Auch die beiden großen Scheiben im Norden des Platzes, das 1966 bis 1968 nach Plänen von Günter Hönow realisierte Bank-Gebäude und das 1971 nach Plänen von Werner Düttmann errichtete Verwaltungsgebäude an der Fraunhoferstraße, brachen mit der nach außen hin herab gestaffelten städtebaulichen Konzeption von Bernhard Hermkes.



Postkarte, 1960er Jahre

Nicht nur die Gruppierung der Gebäude, auch der große Freiraum war Gegenstand eines umfassenden gestalterischen Konzepts. Nachdem zunächst Walter Rossow als Landschaftsarchitekt im Gespräch war, setzte sich Ende der 1950er Jahre der Architekt Werner Düttmann durch. Er kontrastierte den Verkehrskreislauf mit einem strengen Rasternetz, das mit seinen 10 mal 10 Meter großen Quadraten die Fußgängerbereiche und Teile der Insel überzog. Auf der Insel plante er zwei Wasserbecken sowie 41 Springbrunnen. Die Insel wurde 1959-60 angelegt, der Fußgängertunnel, der diese Insel erschloss, wurde 1960 eingeweiht.



1965

Der Platz war bis in die 1960er Jahre hinein Gegenstand überschwänglichen Lobes und massiver Propaganda seitens der Senatsbauverwaltung. Er wurde als

„modernster Platz Deutschlands“ gepriesen (Gausmann, Dagmar: Der Ernst-Reuter-Platz in Berlin. Die Geschichte eines öffentlichen Raumes der fünfziger Jahre. Münster 1992, S. 158), oder als „schönster Platz“ Berlins (ebda., 181). Seine Wasserspiele wurden mit der Fontana di Trevi verglichen (ebda., S. 182). Schon in den 1960er Jahren mehrten sich allerdings die kritischen Stimmen. Der realisierte Platz konnte offenbar die Erwartungen nicht erfüllen.

Der gebaute Ernst-Reuter-Platz: ein Denkmal mit fühlbaren Mängeln



Der Ernst-Reuter-Platz im November 2011 (Foto: Harald Bodenschatz)

Heute stehen das ehemalige Gebäude der Fakultät für Bergbau- und Hüttenwesen, das Osram-Haus, das Telefunken-Haus, das IBM-Haus, das „Pepper“-Haus und das ehemalige Gebäude für die Fakultät Architektur als Einzeldenkmale unter Schutz. Geschützt als Gartendenkmal ist auch die nach Plänen von Werner Düttmann gestaltete Platzanlage. Geschützt als Gesamtanlage sind weiter die Räume der U-Bahn. Darüber hinaus ist der von Hermkes geplante Platz insgesamt ein Denkmalbereich, ein geschütztes Ensemble. Dazu gehören zwei Bronzeskulpturen und die beiden 1974 fertig gestellten Bürohäuser im südwestlichen Bereich. Damit ist der Ernst-Reuter-Platz wie kaum ein anderer Ort umfassend mit Denkmalschutz gepanzert. Die Bauten und die Platzfläche wurden vor allem in der Kernbauzeit zwischen 1955 und 1963 verwirklicht. Insofern kann man guten Wissens behaupten, der Platz wird im übernächsten Jahr 50 Jahre alt.

Der Ernst-Reuter-Platz war von Anfang an nicht nur als Verkehrsknotenpunkt gedacht, sondern auch als repräsentativer Raum, aber nicht für Politik und Kultur, sondern als Adresse der Wissenschaften und zukunftsfähiger Industrien, als Zeichen des Hauptstadtanspruchs und Symbol des Westens und insofern als

Alternative zum Fehrbelliner Platz aus der NS-Zeit und zum Strausberger Platz in Ost-Berlin.

Die ursprünglich frei stehenden Solitäre versprachen öffentlichen Raum, brachten aber vor allem Stellplatzflächen nach US-amerikanischem Vorbild. Die introvertierten Nutzungen der privaten Verwaltungen, aber auch der TU Berlin erweckten von Anfang an in der Öffentlichkeit den Eindruck einer gewissen monofunktionalen Öde. Nicht nur Senatsbaudirektor Werner Düttmann empfahl daher auch schon mehr Gastronomie, eine Klage, die über die Jahre anhielt. Heute hat sich diese Situation gebessert, wenngleich noch nicht durchgreifend. Neue Chancen bietet die Umgestaltung der Erdgeschoßzone des bisher äußerst abweisenden Flachbaus der ehemaligen Fakultät für Bergbau und Hüttenwesen.



*Mittelinsel des Ernst-Reuter-Platzes, November 2011
(Foto: Harald Bodenschatz)*

Ein weiteres Problem ist, dass der Autofahrer, der Fahrradfahrer und der Fußgänger das strenge Rasternetz von Werner Düttmann eigentlich gar nicht erleben kann, da es sich nur von oben her erschließt – ein typisches Beispiel einer Helikopterplanung. Das Freiflächenkonzept umfasste auch die in jeder Hinsicht störenden Pflanzenwannen, die heute den Platz verunzieren und einen besseren Fahrradverkehr erschweren. Die riesige innere Grünfläche bietet in der wärmeren Jahreszeit Wasserflächen mit einem Springbrunnen, der nach langem Hin und Her 1998 wieder vorübergehend reaktiviert werden konnte. Die runde Insel ist schwer zugänglich und aufgrund des Verkehrslärms und des Fehlens weiterer Angebote trotz seiner zentralen Lage völlig untergenutzt.

Das auffälligste Merkmal aber war die Funktion des Platzes als Verkehrsknotenpunkt. Ursprünglich trafen sich dort die U-Bahn, Straßenbahnen, Autobusse, Privatautos und Fahrräder. Die markanteste Veränderung betraf die

Aufgabe der Straßenbahn, die vorher einen Teil der Verkehrsfläche beanspruchte und zu einer Reduktion der Fahrspuren für den privaten Verkehr führte. Noch 1960 gab es dort nur zwei Fahrspuren. Der Platz wurde seither mehr und mehr zu einer gigantischen Autoverkehrsschleuse, ohne dass diese Schleuse wirklich funktional war. Jeder, der diesen Platz oft per Auto passieren muss, und sei es mit dem Bus, kann dies bestätigen. Zudem führte der Vorrang des privaten Autoverkehrs zu Ampelschaltungen, die es Fußgängern kaum erlaubt, die großen Straßen auf einmal zu überqueren. Fußgängerfreundlich, das wurde schon früh erkannt, war dieser Platz wirklich nicht.



*Pflanzenkübel am Ernst-Reuter-Platz, November 2011
(Foto: Harald Bodenschatz)*

Um dem Autoverkehr gerecht zu werden, wurde der Ernst-Reuter-Platz sehr, sehr groß dimensioniert. Seine Fläche beträgt etwa 4,8 Hektar. Zum Vergleich: Der Strausberger Platz ist etwa 2,5 Hektar groß, das eigentliche Zentrum der City West, der Breitscheidplatz 3,7 Hektar und der nahe gelegene Savignyplatz etwa 2 Hektar. Die Größe des Ernst-Reuter-Platzes wurde in den 1950er Jahren noch mit Stolz vermerkt. So wurde darauf hingewiesen, dass der Platz größer sei als der Markusplatz in Venedig, der Platz L'Etoile in Paris und sogar als der Petersplatz in Rom (Gausmann, Dagmar: Der Ernst-Reuter-Platz in Berlin. Die Geschichte eines öffentlichen Raumes der fünfziger Jahre. Münster 1992, S. 172, 179). Der Ernst-Reuter-Platz beansprucht in der Tat außerordentlich viel freie Fläche in zentraler Lage, die in seiner aktuellen Form wenig genutzt werden kann. Das ist zweifellos ein Problem.

Perspektiven für den Ernst-Reuter-Platz

Heute erscheint der Ernst-Reuter-Platz als ein Platz mit kurzatmiger Geschichte und ohne Zukunft. Mit kurzatmiger Geschichte, weil es an diesem Ort wie an kaum einem anderen gelungen ist, den Traum der Nachkriegsmoderne von der

Auslöschung aller Spuren der historischen Stadt zu verwirklichen. In der Tat erinnert nichts mehr an die gut 150jährige Geschichte vor der Anlage des Platzes Ortes. Der Platz erscheint aber auch ohne Zukunft, da es bislang nicht absehbar ist, wie dieser Platz aufgrund seiner starren und unantastbaren städtebaulichen Form vitalisiert werden kann.

Der Platz besitzt dennoch Potenziale. Es gilt, diese überhaupt erst einmal zu finden und dann zu nutzen, ohne – das ist die große Herausforderung – die städtebauliche Komposition grundlegend in Frage zu stellen. Oder mit anderen Worten: Es gilt diesen Platz aus seiner Struktur heraus weiter zu bauen, ihn komplexer zu machen, ihn zukunftsfähig zu machen. Dafür sollte der Panzer des Denkmalschutzes nicht aufgegeben, aber flexibilisiert werden.

Das betrifft zuallererst die Freiflächen, die Fußgängerbereiche und die große Insel. Hier liegt das größte Potenzial des Platzes. Das betrifft aber auch die Gebäude, die noch stärker als bisher schon in ihren Erdgeschossen urbane Nutzungen bieten sollten. Das betrifft die bessere Vernetzung der Gebäude mit ihrem Hinterland. Wünschenswert wäre in diesem Kontext ein direkter Durchgang durch den Flachbau vom Platz zur Hertzallee. Der Ernst-Reuter-Platz, das wäre eine weitere Aufgabe, müsste besser von Süd nach Nord vermitteln, von der City West nach Moabit. Er muss auch von Ost nach West vermitteln, er ist der Endpunkt einer einzigartigen Wissenschaftsachse, die von der Humboldt-Universität zur TU Berlin führt. Es gibt bislang keinen direkten öffentlichen Verkehr zwischen diesen beiden großen City-Universitäten. Damit komme ich zum Aspekt der Repräsentation. Der Platz ist heute noch oder wieder ein Standort der Wissenschaften und zukunftsfähiger Wirtschaftsunternehmen. Drei der vier bedeutendsten Gebäude des Platzes werden von der TU Berlin genutzt, aber eigentlich merkt das keiner. Dieser Platz könnte der wichtigste Repräsentationsraum der TU Berlin sein, ist es aber nicht. Ja mehr noch, er sollte und könnte weit intensiver durch die TU Berlin belebt werden. Letzter aber nicht unwichtigster Punkt: Unser Land muss die Energiewende meistern. Das bedeutet auch, dass sich der Verkehr mittelfristig verändern wird, die Mobilität der Zukunft wird eine andere als die heutige sein. Ist der Ernst-Reuter-Platz in dieser Hinsicht überhaupt wandlungsfähig? Ich denke, der Blick auf den Platz mit seinen reduzierten Fahrspuren im Jahre 1960 hat gezeigt, dass selbst das nicht unmöglich ist.

In den letzten Jahren wurde bereits viel an diesem Ort investiert. Der Platz wird aber nur dann eine Zukunft haben, wenn es den Akteuren gelingt, ihn über isolierte Einzelmaßnahmen hinaus weiterzuentwickeln. Doch das ist eine Herkulesaufgabe: Die Senatsverwaltung ist willig, aber hat wenig Mittel. Der Bezirk ist arm. Die TU Berlin verfügt ebenfalls nicht über die notwendigen Ressourcen. Die Eigentümer am Platz engagieren sich, haben aber verständlicherweise vor allem ihre Immobilie im Kopf. Und der Widerstand

gegen einen nachhaltigen Umbau wird groß sein. Um den Platz zukunftsfähig zu machen, bedarf es daher einer politisch von höchster Stelle gewollten und geförderten konzertierten Aktion. Zuallererst muss aber die Grundsatzentscheidung getroffen werden, ob der Platz überhaupt zukunftsfähig umgebaut werden soll – als Raum und Symbol von Wissenschaft und Wirtschaft mit besonderem Profil, vor allem als Nutz- und Repräsentationsraum der TU Berlin, als Modell des Einstiegs in eine neue Mobilität. Dieser Ort hat mehr als Kosmetik verdient.