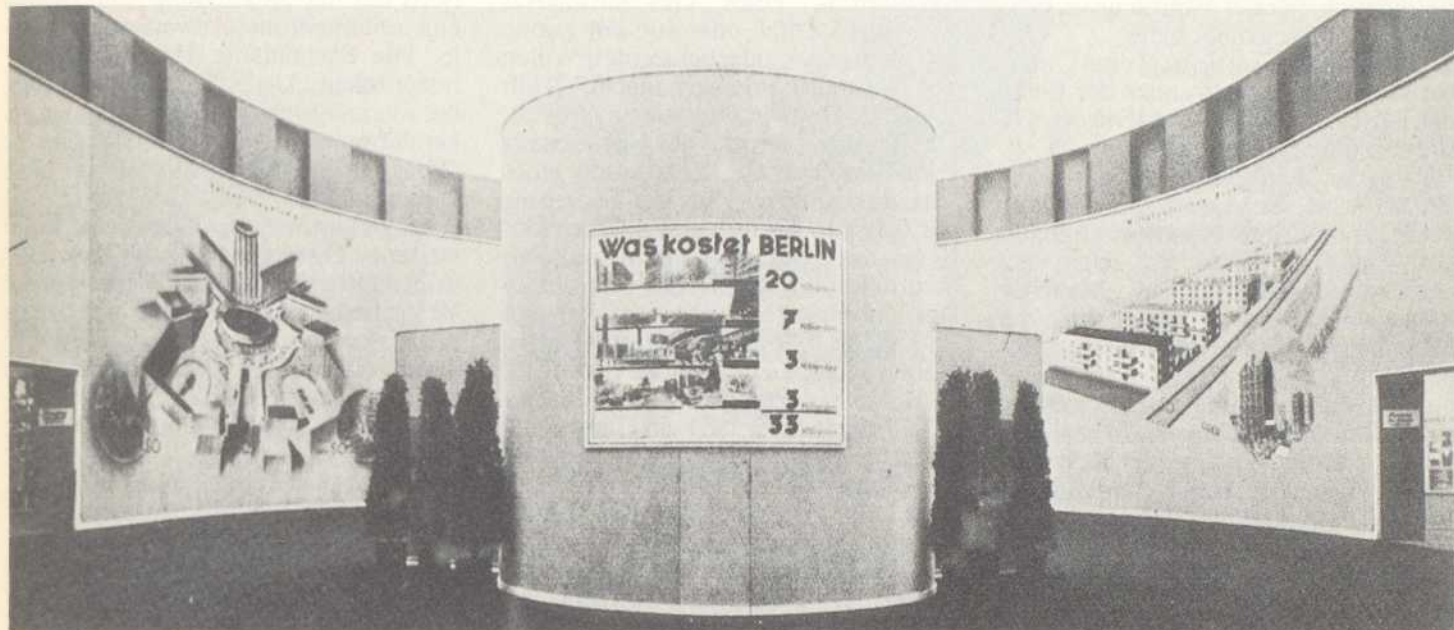


„Sanierungsplan der Berliner Altstadt“, ein auf der Deutschen Bauausstellung Berlin 1931 (Raum 42, Bearbeiter Mag.-Oberbaurat W. Köppen, ein Mitarbeiter Martin Wagners) gezeigter Plan (aus: Ehlgötz 1931, S. 127)

Demonstration der gesamtstädtischen Optik auf der Deutschen Bauausstellung Berlin 1931: Umbau der City (links: Plan zur Neuorganisation des Potsdamer Platzes) und Bau von Siedlungen an der Peripherie (rechts) werden vermittelt durch öffentliche „produktive“ Infrastrukturmaßnahmen (Mitte) (aus: Scarpa 1983, Abb. 79)



gner Mitglieder des Berliner Magistrats.

Bereits Ende 1926/Anfang 1927, so erfährt man später, erarbeitet die Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG) Pläne, die im südlichen Teil der Altstadt ein System radikaler Straßendurchbrüche vorsehen. Diese anfangs geheimgehaltenen Pläne werden von einer aktiven Grundstückspolitik begleitet. „Der Erwerb der Grundstücke“, so heißt es nach Aussage von Ernst Reuter in einem Bericht des Untersuchungsausschusses, der 1930 diese Pläne erstmals ans Tageslicht bringt, „erfolgte zunächst im Interesse der Untergrundbahn, in zweiter Linie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und schließlich, um die mit Hilfe des Bebauungsplans gewollte wirtschaftliche Hebung einer Gegend durchzuführen ... Um die Stadt vor Verlusten zu bewahren, die mit Rücksicht auf die Enteignungsgesetzgebung in bestimmten Fällen unvermeidlich erscheinen, ist in einer Reihe von Fällen mit Erfolg der Versuch gemacht worden, nicht direkt zu kaufen, sondern durch Deckmäntel zu verbergen, daß hinter dem Käufer städtische Unternehmungen und städtebauliche Absichten standen.“ (zit. nach Scarpa 1984, S. 290)

Gleichzeitig mit der Erarbeitung der Pläne der BVG beschließt der Magistrat die Umgestaltung des Alexanderplatzes, die angesichts der wiederentdeckten Pläne der BVG nicht anders zu

interpretieren ist als ein erster Schritt zu einer weitaus großflächigeren Sanierung des Berliner Zentrums, oder präziser: zur Tertiärisierung der Altstadt. Die damals geplanten Umstrukturierungen zielen auf die Schaffung einer neuen „Weltstadt“, auf eine durch die städtische Verwaltung vermittelte und vorangetriebene Produktivitätssteigerung einer zurückgebliebenen City, in der vorindustrielle Parzellenstruktur, Bausubstanz, Stadtgrundriß und Nutzungen samt ihren alteingesessenen Bewohnern und Gewerbebetrieben keinen Platz mehr haben dürfen. „Die City“, so Martin Wagner gleichsam kopfschüttelnd, „umfaßt heute noch desolaten Bauboden in größerem Umfang, der für 200 Mark den Quadratmeter zu haben ist.“ (Das neue Berlin, 1929, S. 230)

Nach der Veröffentlichung des geheimen Plans der BVG am 18. 4. 1930 bereitet der City-Ausschuß mit Martin Mächler einen Wettbewerb für die Sanierung der südlichen Altstadt vor. Die Initiative der städtischen Verwaltung geht so – im Zuge der Krise der öffentlichen Haushalte – auf die organisierte Unternehmerschaft über. Bei der Vorbereitung des Wettbewerbs wird umstandslos auf den Plan der BVG zurückgegriffen, bei dem das Gebiet des Wettbewerbs lediglich durch eine Schraffur neu gekennzeichnet wird. Im Entwurf für die Wettbewerbsausschreibung (August 1930) heißt es: „Ein

großer Teil des Stadtgebietes, der früher einmal eine vornehme Wohn- und Geschäftsgegend war, ... ist im Laufe der Entwicklung durch den Fortzug ihrer Bewohner in neue und bessere Wohngegenden der Slumbildung verfallen ... Das Preisausschreiben bezweckt, für die südliche Hälfte der Altstadt Sanierungsvorschläge für eine bauliche Entwicklung zu finden, die einer gesunden, wirtschaftlich und kulturell lebensfähigen Citybildung entspricht.“ (zit. nach Scarpa 1984, S. 292)

Um die Absichten des City-Ausschusses durch eine wirksame Öffentlichkeitsarbeit zu unterstützen, beauftragt im Dezember 1930 Martin Mächler den Deutschen Verein für Wohnungsreform mit einer Untersuchung zu den Wohnungsverhältnissen der Berliner Altstadt. Diese vom City-Ausschuß finanzierte Arbeit wird 1932 von Bruno Schwan, dem Geschäftsführer des beauftragten Vereins, publiziert („Die Wohnungsverhältnisse der Berliner Altstadt“). Der Schlußabsatz dieser Auftragsarbeit ist eindeutig: „Was hier bewiesen werden sollte, ist, daß, wenn der Verkehr sich demaleinst neue Wege durch dieses alte Berlin bahnen will, die Beseitigung des ihm im Wege stehenden Alten nicht als ein pietätloses Opfer zu betrachten ist, sondern daß es begrüßt werden muß, wenn gleichzeitig eine Sanierung in Angriff genommen wird, die Zuständen ein Ende macht, die nur ertragen werden können, weil